



İKİLİKLERİN ÖTESİNDE: ÇOKLU MEKANSAL BAĞLANTILAR
TAM METİN BİLDİRİLER



MSKÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü



Muğla Büyükşehir
Belediyesi



ODTÜ
METU

Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü



MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

**10. KENTSEL VE BÖLGESEL ARAŞTIRMALAR AĞI SEMPOZYUMU
TAM METİN BİLDİRİLER KİTABI**

İKİLİKLERİN ÖTESİNDE: ÇOKLU MEKANSAL BAĞLANTILAR

EDİTÖRLER

Doç. Dr. Esmâ AKSOY KHURAMİ
Araş. Gör. Gamze SATILMIŞ

Muğla
2026

“Bu eserin dil ve bilim bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir.”

“© 2026, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi”,

Tüm Hakları Saklıdır.

Yayın Kodu 7011 PS 26 001 158

“Hiçbir şekilde ticari amaçla çoğaltılamaz, dağıtılamaz, kaynak göstermeden alıntı yapılamaz.”

Atıf Gayri Ticari – Aynı Lisansla Paylaş 4.0 Uluslararası

(CC BY-NC-SA 4.0)



Bu sempozyum TÜBİTAK 2223 Yurtiçi Bilimsel Etkinlikleri Destekleme Programı desteğı ile düzenlenmiştir.

Dizgi ve Tasarım:

Gamze SATILMIŞ

Melda BALABAN

CIP Data

Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu (10. : 2025 : Muğla)
10. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu tam metin bildiriler kitabı
/editörler Esma Aksoy Khurami ve Gamze Satılmış.- Muğla : Muğla Sıtkı Koçman
Üniversitesi, 2026.

432 sayfa ; 25 cm.

E-ISBN 978-625-8659-01-6

1. City planning--Congress I. Aksoy Khurami, Esma. II. Satılmış, Gamze.

HT166 .K46 2025

İÇİNDEKİLER

BİLİM KURULU	vii
DÜZENLEME KURULU	ix
DAVETLİ KONUŞMACILAR	1
Kent ve Bölge Çalışmalarında Küresel-Yerel İkiliği Üzerine Kavramsal Bir Tartışma ... Ferhan Gezici Korten	1
Planlamada İkilikten Çoklu Mekansal Bağlantılara Geçiş: Yer-Mek Projesinden YER- SİS Projesine	2
K. Mert Çubukçu	
İkili Karşıtlıkların Ötesinde: Toplumsal Bir Perspektiften Türkiye’de Kentsel Dönüşümü Yeniden Düşünmek	7
Nil Uzun	
TAM METİN BİLDİRİLER	16
Dijital Platformlar ve Kent Mekânı: Airbnb Üzerinden İstanbul'daki Kısa Dönemli Kiralamalar	16
Elif Uras, K. Burcu Yavuz, Şule Tüdeş	
Kentsel Tasarımın Duygusal Etkileri: Yoğunluk Senaryolarında Sokak Mekânlarının Kullanıcı Algısı Üzerinden Değerlendirilmesi	33
Rumeysa Mut	
Uluslararası Nitelikli Projelerin Sürdürülebilir ve Yenilikçi Kalkınma Odaklı Bölgesel Dönüşüme Etkisi: Demir İpek Yolu Örneği	46
Timuçin Kurt	
Konut Kullanım Yoğunluğunun Ölçülmesinde Yeni Arayışlar	64
Ö. Burcu Özdemir Sarı, Esmâ Aksoy Khurami, Nil Uzun, F. Yağmur Özgür, İlayda Zelal Akın, Zeynep Namlıkaya	
Barınmanın Paylaşımçı Biçimleri Üzerine Yeniden Düşünmek: Denizli’de Konut Yapı Kooperatifleri ve Yeni Ortaklık İhtimalleri	78
Dilek Avsan Karaman, Ecehan Kıvılcım Sözgen, Elifcan Duygun	
Deniz Seviyesi Yükselmesi Çerçevesinde Türkiye’de Kıyı Alanı Tanımlamasının Yerleşmelerin Dirençliliği Bağlamında Tartışılması	93
Murat Gülbitti, Tanyel Özelçi Ecerel	
Küresel İklim Rejiminin Kırılma Noktaları ve İklim Değişikliğine Uyum Odağında Türkiye’nin Konumlanışı	109
Gamze Kazancı, Aliye Ahu Gülümser	
Deprem Odağında Kentsel Dirençlilik: Hatay Örneği	122
Gamze Mestan, Sıla Keskin	
Yıkım ve Koruma Arasında Salınan Bir Sarkaç: Kentsel Politikalar Bağlamında Modern Kültürel Miras	146
Zeynep Dündar, Fulya Selçuk	

Modern Şehirciliğin Kentlere Etkisi ve Günümüzdeki Yansımaları: Viyana ve Ankara Örneklerinin Karşılaştırılması	161
Umut Ayanoglu	
Geleneksel Modern Kentsel Mekânlar Arakesitinde Duyguların İzdüşümü: E/SPA/S 1 Atölyesi	177
H. Meltem Gündoğdu Anlağan, Büşra Ertaş, Gamze Sarı	
Sürdürülebilir Kentsel Yaşam Alanları İçin Yeşil İnovasyon ve Yeşil Dönüşüm Önerileri	191
Nevra S. Gül, Buğra K. Esen	
Türkiye için Mekansal Bir Döngüsel Ekonomi Çerçevesi: Genel Bakış ve Ampirik Bir Model	202
Can Mavruk, Aziz Cumhuri Kocalar	
Büyükşehir Sınırları İçinde Kırsal Aramak: Denizli İli Pamukkale İlçesi Örneği	213
Dilek Özdeş Gönendik, Pınar Savaş Yavuzçehre	
Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri Üzerine Sistematik Literatür Taraması	229
Didem Afacan Andiç, Emine Yetişkul Şenbil	
Halk Katılımlı Coğrafi Bilgi Sistemleri (HKCBS) ile 15 Dakikalık Kent Modelinin Değerlendirilmesi: Ankara Polatlı Örneği	248
İrem Dinçer, Özge Yalçiner Ercoşkun	
Emeğin Mekânsal Örgütlenmesi: Kötekli Örneği	267
Ebru Açık Turgüter	
Türkiye’de Lojistik Merkezlerin Kademelenmesine Yönelik Bir Değerlendirme	281
Senay Oğuztımur, Elif Nazlı Arıkan	
Kimin Masası, Kimin Kuralları? Türkiye’de Mimarlık Sektöründe Özerklik ve Güç İlişkileri Üzerine Aktör Merkezli Bir Analiz	301
Zeynep İrem Baş, Yiğit Evren	
Sosyal Politikanın Mekânları: Ulusüstü Sosyal Politikaya ve ‘Küresel’ Sosyal Politikanın Sınırlılıklarına Dair Bir Değerlendirme	317
Aylin Güler Ünlü	
Geçici’den Kalıcıya: Afet Sonrası Zorunlu Göçün Kentsel Mekânın Yeniden Üretimine Etkisi	332
Parla Güneş, Gamze Seçkin Gündoğan, Tuğba Kütük	
Biyosfer Odaklı Mekansal Entegrasyon: Trakya -İstanbul-Kocaeli üzerinden Yeni Bir Planlama Perspektifi	348
Emrullah Taş	
Hizmet ve Turizm Odaklı Planlama Politikalarının Çay Tarımına Dayalı Kırsal Mekânlar Üzerindeki Etkisi: Hopa/Kuledibi Örneği	365
Evrin Düzenli	
Kentsel Dönüşüm Teşviklerinde Geliştirici-Arsa Sahibi Dilemması: İstanbul Zeytinburnu Örneği	379
Semra Niron	

Kentsel Dönüşüm Süreçlerinin Ağ Haritalarıyla Okunması: İkiliklerin Ötesinde Bir Mekânsal Analiz Yaklaşımı: Kadifekale Kentsel Yenileme Projesi Örneği	397
Elif Mutlu Kılıç	
Mekân Üretiminde Bedensel ve Toplumsal Deneyimin Dışlanması: Aktörler, Yönetmelikler, Piyasa Dinamikleri ve Yerel Alternatif Arayışlar	407
Pelin Seven Aksu	
Kırsal Turizm Gelişiminde Liderlik, Yerel Kontrol ve Dirençlilik: Beypazarı, Ankara	419
Aysun Altınok	

BİLİM KURULU

Dr. Öğr. Üyesi Açalya Alpan
Doç. Dr. Ahmet Suvar Aslan
Doç. Dr. Ali Cenap Yoloğlu
Doç. Dr. Anıl Şenyel Kürkçüoğlu
Doç. Dr. Aslı Ulubaş Hamurcu
Prof. Dr. Ayda Eraydın
Prof. Dr. Aydan Sat
Doç. Dr. Aysu Uğurlar
Prof. Dr. Ayşe Dilek Darby
Prof. Dr. Burak Beyhan
Dr. Öğr. Üyesi Burcu İmren Güzel
Doç. Dr. Bülent Batuman
Öğr. Gör. Dr. Can Gölğelioğlu
Prof. Dr. Cem Dişbudak
Prof. Dr. Cengiz Koç
Dr. Öğr. Üyesi Ceren Gamze Yaşar
Doç. Dr. Çağlar Özbek
Prof. Dr. Çiğdem Varol
Dr. Öğr. Üyesi Deniz Erdem Okumuş
Dr. Öğr. Üyesi Didem Danış
Doç. Dr. Ebru Kamacı Karahan
Doç. Dr. Emel Karakaya Ayalp
Prof. Dr. Emine Yetişkul Şenbil
Doç. Dr. Ender Peker
Doç. Dr. Eylem Bal
Doç. Dr. Ezgi Orhan
Prof. Dr. Feray Koca
Doç. Dr. Fikret Zorlu
Dr. Öğr. Üyesi G. Duygu Bütün
Dr. Güldem Özatağan
Dr. Öğr. Üyesi Gülşah Aykaç Üngür
Prof. Dr. Hayat Zengin Çelik

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi
Mersin Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
İstanbul Teknik Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Gazi Üniversitesi
Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi
İstanbul Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi
Bilkent Üniversitesi
Çankaya Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
TED Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Gazi Üniversitesi
Yıldız Teknik Üniversitesi
Galatasaray Üniversitesi
Bursa Teknik Üniversitesi
İzmir Demokrasi Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Dokuz Eylül Üniversitesi
Çankaya Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Mersin Üniversitesi
Amasya Üniversitesi
Newcastle University
Marmara Üniversitesi
Dokuz Eylül Üniversitesi

Prof. Dr. Hilal Erkuş
Prof. Dr. İlhan Tekeli
Doç. Dr. İsmail Demirdağ
Prof. Dr. Leyla Alkan Gökler
Prof. Dr. Mediha Burcu Sılaydın
Doç. Dr. Mehmet Penpecioglu
Prof. Dr. Murat Ali Dulupçu
Prof. Dr. Murat Cemal Yalçıntan
Prof. Dr. Mustafa Kemal Bayırbağ
Dr. Öğr. Üyesi Neşe Aydın
Prof. Dr. Nihan Özdemir Sönmez
Doç. Dr. Nilüfer Gürer
Doç. Dr. Nur Sinem Partigöç
Prof. Dr. Nuri Yavan
Dr. Öğr. Üyesi Onur Tümtürk
Prof. Dr. Osman Balaban
Doç. Dr. Ö. Burcu Özdemir Sarı
Doç. Dr. Ömür Kaygısız
Dr. Öğr. Üyesi Özgül Acar Özler
Arş. Gör. Dr. Özlem Berber Özkendirci
Prof. Dr. Savaş Zafer Şahin
Doç. Dr. Seher Özkazanç
Doç. Dr. Semahat Özdemir
Prof. Dr. Semra Purkıs
Prof. Dr. Süleyman Toy
Prof. Dr. Tanyel Özelçi Ecerai
Doç. Dr. Tolga Levent
Doç. Dr. Tolgahan Aydınır
Dr. Öğr. Üyesi Tuğçe Şanlı Katı
Dr. Öğr. Üyesi Umut Erdem
Prof. Dr. Yasemin Çakırer Özservet
Dr. Yiğit Acar
Prof. Dr. Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman

Akdeniz Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Atatürk Üniversitesi
Gazi Üniversitesi
Dokuz Eylül Üniversitesi
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Isparta Süleyman Demirel Üniversitesi
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üni.
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Isparta Süleyman Demirel Üniversitesi
Ankara Üniversitesi
Akdeniz Üniversitesi
Pamukkale Üniversitesi
Ankara Üniversitesi
Bilkent Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Gebze Teknik Üniversitesi
İstanbul Teknik Üniversitesi
Hacı Bayram Veli Üniversitesi
Necmettin Erbakan Üniversitesi
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Atatürk Üniversitesi
Gazi Üniversitesi
Mersin Üniversitesi
Pamukkale Üniversitesi
Ondokuz Mayıs Üniversitesi
İzmir Demokrasi Üniversitesi
Marmara Üniversitesi
Bilkent Üniversitesi
Çankaya Üniversitesi

DÜZENLEME KURULU

Dr. Öğr. Üyesi Berk Kesim	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Arş. Gör. Dr. Elif Kırpık	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Esmâ Aksoy Khurami	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Arş. Gör. Gamze Satılmış	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Arş. Gör. Dr. Mahfuz Aktaş	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Arş. Gör. Melda Balaban	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Sezen Savran Penpecioglu	Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Arş. Gör. Ayşegül Sarı	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Bilge Çakır	Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi
Arş. Gör. Ecem Engin	İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Dr. Öğr. Üyesi Esin Özdemir Ulutaş	İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Arş. Gör. Göksun Yıldırım	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Dr. Tunga Köroğlu	Çankaya Belediyesi

DAVETLİ KONUŞMACILAR

Kent ve Bölge Çalışmalarında Küresel-Yerel İkiliği Üzerine Kavramsal Bir Tartışma

Ferhan Gezici Korten¹

Öz: Küreselleşme süreci, kent ve bölge çalışmalarında hegemonik ve batı eksenli anlatıları öne çıkarmıştır. Küresel kent literatürü, bir yandan uluslararası işbölümü üzerinden az sayıdaki batı kentinin dünya ekonomisini yönettiği, öte yandan dünya üzerindeki geri kalan kentlerin de küresel kentler ile kurduğu ağlar /bağlantılar yoluyla hiyerarşik bir yapılanmanın ortaya çıktığı üzerinedir. Bu anlatı, hem yerel bilgiyi ve kültürel çeşitliliği, hem de ara ölçekleri ve aktörleri büyük ölçüde dışarıda bırakmaktadır. Post-kolonyal perspektif, küresel-küresel dışı, gelişmiş- az gelişmiş, merkez-çevre ikiliklerini sorgulayan, daha kapsayıcı bir yaklaşımın önemine işaret etmektedir. Jennifer Robinson (2006, 2016) tarafından geliştirilen ‘ordinary cities/sıradan kentler’ yaklaşımı, kentlerin sadece küresel kent hiyerarşisindeki yerlerine indirgenemeyeceğini; kendi bağlamsal özgünlükleri, sosyal ve kültürel dinamikleri ile çok merkezli bir yapıya sahip olduğunu savunur. Bu eleştirel yaklaşım, kent çalışmalarında daha kapsayıcı ve çeşitliliği tanıyan perspektiflerin geliştirilmesini sağlamıştır. Ayrıca, Massey (2006) ‘ye göre küreselleşme vizyonu, her yerde benzer söylemler üretse de etkileri çok farklı ve eşitsiz olmuştur. Aynı küresel sermaye akışına katılan kentler bile, farklı tarihsellikler, kültürler ve politikalar nedeniyle farklı biçimlenebiliyor. Thrift (2004) ise, mekânı ‘küresel/yerel’ gibi hiyerarşik bakış yerine; kim kiminle, nasıl bağlantı kuruyor sorularına yanıt bulmak üzere ele almak gerektiğini belirtiyor. Öte yandan hiyerarşik yapıya ilişkin anlatıya ‘glocalisation’ kavramı ile katkı koyan ve eleştirel yaklaşanların tartışılması bu sunumun amacına uygun olacaktır. Bu kavram, ilk olarak Roland Robertson (1995) tarafından sosyolojik bağlamda popülerleştirilmiştir. Küresel etkilerin yerelde nasıl adapte edildiği, dönüştürüldüğü ve yeniden üretildiğini anlatır. Ancak bu kavram, kültürle sınırlı değildir, ekonomik yatırımlar, altyapı projeleri, yönetim biçimleri ve toplumsal mücadeleler de global etkileşim içinde şekillenir. Swyngedouw (2004), “küreselleşme” kavramının tek taraflı, çoğu zaman ulus-devlet sınırlarını aşan süreçlere vurgu yapan bir anlatı olduğunu; fakat bu anlatının mekânsal düzenleri, toplumsal ilişkileri ve gücü yeniden biçimlendirmeye çalışan “mekân ölçeği” süreçlerini göz ardı ettiğini öne sürüyor. Bu nedenle küreselleşme yerine, mekânsal süreçlerin “yukarı” ve “aşağı” boyutlarda yeniden ölçeklenmesini kapsayan çift yönlü süreçleri ifade etmek üzere “glocalisation” kavramını kullanıyor. Ona göre “glocalisation” süreci, hem fırsatlar yaratıyor, hem de eşitsizlikler, dışlanma ve demokratik süreçlere ilişkin sorunlar üretiyor. Bu sunum, küresel-yerel ikiliğine karşı geliştirilen yaklaşım ve katkılarını tartışılmasını amaçlamıştır. Bu ilişkide yerelin sadece etkilenen değil, etkileyen bir aktör olduğunu dikkate almak önemlidir. Altı çizilmesi gereken diğer konu ise, bu karşılıklı ilişkide farklı ölçek ve aktörlerin gözardı edilmemesi; bu güç ilişkilerine dayalı süreçte kimlerin ne şekilde etkilendiğinin unutulmamasıdır.

¹ İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, gezicif@itu.edu.tr

Planlamada İkilikten Çoklu Mekansal Bağlantılara Geçiş: Yer-Mek Projesinden YER-SİS Projesine

K. Mert Çubukçu¹

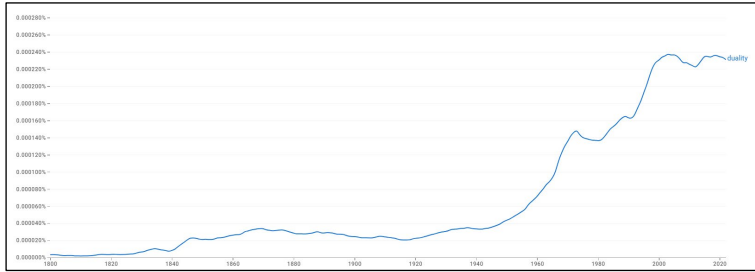
Öz: Planlamada ikilik (duality), birbirine zıt gibi görünen ancak bir arada var olan ve birbirini tamamlayan unsurların ilişkisini ifade eder. Kent-kır, birey-toplum, özel-kamu, merkez-çeper, planlı-plansız gibi ikililikler, planlama literatüründe sıklıkla tartışılmıştır. Ancak çağdaş yaklaşımlar, bu ikiliklerin ötesine geçerek akışlar, ağsal ilişkiler, çok-merkezlilik ve çapraz mekânsallık gibi kavramlar üzerinden çok boyutlu bir mekân anlayışına yönelmiştir. Manuel Castells'in "akışların mekânı" (space of flows) yaklaşımı, bu dönüşümün teorik temelini oluşturur. Bu kuramsal çerçeve doğrultusunda geliştirilen YER-SİS Projesi, Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmüş ve Türkiye'nin yerleşim sistemini kapsamlı biçimde analiz etmeyi amaçlamıştır. Çalışma, 1982'de yayımlanan Türkiye'de Yerleşim Merkezlerinin Kademelenmesi (Yer-Mek) çalışmasının devamı niteliğindedir. Bir anlamda Yer-Mek yerlerin mekânı (space of places) yaklaşımı üzerine üretilmiş bir çalışma iken YER-SİS, akışların mekânı (space of flows) yaklaşımı ile üretilmiş bir çalışmadır. YER-SİS projesi, 81 il, 973 ilçe ve yaklaşık 38 bin yerleşimi kapsayarak kırsal ve kentsel yerleşimleri bütüncül biçimde değerlendirmiştir. Yerleşimlerin sağlık, eğitim, ticaret, ulaşım, işgücü ve haberleşme gibi alanlardaki etkileşimleri incelenmiş hem kentsel hem de kırsal düzeyde hizmet merkezleri kademelenmesi, hinterland yapıları ve yerleşim kümeleri ağ analizleri kullanılarak belirlenmiştir. Çalışmada, Merkezi Yerler Teorisi ve Ağ Teorisi'nin birlikte kullanıldığı hibrit bir yöntem benimsenmiş, sürekli güncellenebilir dinamik bir model geliştirilmiştir. Böylece YER-SİS, yalnızca yerleşimlerin hiyerarşik yapısını değil, aralarındaki çok yönlü bağlantıları da analiz eden; kır ve kent bütünlüğünü esas alan yenilikçi bir planlama aracı olarak literatüre önemli kuramsal ve yöntemsel katkılar sunmuştur.

¹ Dokuz Eylül Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, mert.cubukcu@deu.edu.tr

İkilik (duality), en basit anlatım ile iki kavram ya da bir olgunun iki yönü arasında ortaya çıkan karşıtlık veya zıtlık olarak tanımlanabilir. İlk bakışta birbirine karşıt veya çelişkili gibi görünen iki unsurun aslında birbirine bağımlı ve birbirini tamamlayıcı şekilde var olması da yine ikilik kavramı ile açıklanan bir durumdur. Burada önemli olan iki bileşen karşıtlık ve tamamlayıcılıktır. Kavramın en yaygın olarak kullanıldığı alan hiç kuşkusuz matematiktir.

Matematikte özellikle optimizasyon teorisi bağlamında ikilik, bir problemin iki farklı fakat birbirine bağlı biçimde ifade edilmesini mümkün kılar. J. von Neumann tarafından geliştirilen İkilik Teorisi (Duality Theory), optimizasyon problemlerinde yer alan primal (asılsal) ve dual (ikincil) yapılar, aynı sistemin farklı perspektiflerden analiz edilmesine olanak sağlar (Sierksma, 2001). Bir maksimizasyon probleminin maksimum noktası ile buna karşılık gelen minimizasyon probleminin minimum noktası arasında kurulan ilişki, ikilik kavramının matematiksel anlamdaki temelini oluşturmaktadır. Matematiksel çözümde maksimizasyon probleminin maksimum noktası ile buna karşılık gelen minimizasyon probleminin minimum noktası aslında aynı noktadır ve bu nokta eğer noktası (saddle point) olarak adlandırılır. Bu yaklaşım, problemlerin farklı bakış açısı ile tariflendiği durumda da aynı çözüme ulaşılabildiğini matematiksel olarak ortaya koymaktadır.

Kavramın kökenleri oldukça eskiye uzanmakta olup matematiğin yanında felsefe ve sosyal bilimler gibi birçok disiplin içinde kullanılmaktadır. Felsefi bağlamda ikilik, varlığın veya gerçekliğin iki farklı boyut üzerinden anlaşılabileceğini ifade ederken; sosyal bilimlerde çoğu zaman toplumun farklı boyutlarını açıklamak için kullanılan analitik bir çerçeve olarak kullanılmaktadır. Kavramın literatürde kullanılması 1800’lü yılların başlangıcına kadar gitmektedir. Mevcut literatürde kavramın kullanım oranı 1830’dan 2000’li yılların başına kadar sürekli ancak değişen hızda artış göstermiş, 2000’li yıllardan itibaren ise yatay bir seyir izlemiştir (Şekil 1).



Şekil 1: “İkilik (duality)” kelimesinin literatürde geçme oranına ilişkin Ngram grafiği (Kaynak: Google Books Ngram Viewer).

Planlama disiplini çerçevesinde ikilik kavramı özellikle mekânsal, toplumsal ve fonksiyonel bağlamlarda tartışılmış ve ikili karşıtlıklar (ve tamamlayıcılar), şehirlerin ve yerleşim sistemlerinin incelenmesinde bir araç seti olarak etkinlikle kullanılmıştır. Bu araçlardan en yaygın olanı hiç şüphesiz kent ve kırsal ayrımıdır. Bu ayrım, ekonomik faaliyetler, nüfus yoğunluğu, mekânsal yapı ve yaşam biçimleri açısından farklı özelliklere sahip iki yerleşim türünü tanımlamaktadır. Bunun yanında, yapısal çevre ve doğal alan

ayrımı da planlamada sıklıkla ele alınan bir ikiliktir (Talen ve Brody, 2005).

Planlama literatüründe sıklıkla ele alınan bir diğer ikili yapı, birey ve toplum ilişkisidir. Planlama kararlarının bireysel ihtiyaçların giderilmesi ile kamu yararının korunması arasında bir denge kurması gerektiği ilkesi, bu ikiliğin planlama sürecindeki önemine işaret etmektedir. Benzer şekilde, mülkiyet ilişkileri de planlama çalışmalarında sıkça ele alınan bir diğer ikili yapıdır. Özel mülkiyet ile kamu mülkiyeti arasındaki ilişki, özellikle arazi kullanımı, donatı alanı yeterliliği ve kentsel gelişme süreçleri açısından önemli bulgular ve sonuçlar ortaya koymaktadır. Fiziksel mekân açısından bakıldığında ise açık ve kapalı alanlar arasındaki ayrım, kentsel tasarım ve mekânsal organizasyon çalışmalarında önemli bir analiz çerçevesi sunmaktadır. Bunun yanında, merkez ve çeper ayrımı da kent çalışmalarında sıkça kullanılan bir diğer ikili yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent merkezlerinin ekonomik ve sosyal faaliyetlerin yoğunlaştığı alanlar olması, çeper bölgelerin ise çoğu zaman farklı gelişme dinamiklerine sahip olması, bu ayrımın planlama çalışmalarının odağında yer alması ile sonuçlanmaktadır. Planlama literatüründe yer alan diğer ikili kavram çiftleri arasında planlı ve plansız gelişim, yasal ve yasal olmayan yapılaşma şeklindedir. Özellikle hızlı kentleşme süreçleri yaşayan ülkelerde, yerleşimlerin plansız gelişimleri önemli bir araştırma konusu olagelmıştır. Afet çalışmaları bağlamında ise kırılganlık ve dirençlilik kavramları bir diğer önemli ikili yapıdır. Kentlerin doğal afetlere karşı ne derece kırılgan olduğu ve bu kırılganlığın nasıl azaltılabileceği soruları, dirençlilik kavramının planlama çalışmalarında giderek daha fazla önem kazanmasına yol açmıştır. Bu örnekler, planlama disiplini içinde ikilik kavramının uzun süre mekânsal sistemleri anlamada temel bir analitik çerçeve olarak kullanıldığını göstermektedir.

Öte yanda çağdaş yaklaşımlar, bu ikiliklerin ötesine geçerek akışlar, ağsal ilişkiler, çok-merkezlilik ve çapraz mekânsallık gibi kavramlar üzerinden çok boyutlu bir mekân anlayışına yönelmiştir. Manuel Castells'in "akışların mekânı" (space of flows) yaklaşımı, bu dönüşümün teorik temeli oluşturur. Manuel Castells'e göre, 1970'lerde hız kazanan bilgi teknolojilerindeki gelişmeler ve 1980'lerde belirginleşen küreselleşen kapitalizm süreçleri, sanayi toplumundan farklı bir toplumsal örgütlenme biçimi olan ağ toplumuna geçişi olanaklı kılmıştır. Castells, bu dönüşümü ekonomik, teknolojik ve toplumsal ilişkilerin yeniden yapılanmasıyla açıklamaktadır. Ağ toplumu, sınırları belirli olmayan ve küresel ölçekte işleyen ağ yapıları üzerine kuruludur. Bu nedenle ağ toplumu aynı zamanda küresel toplumun bir yansıması olarak nitelendirilmektedir. Bilgi, sermaye ve teknolojinin sürekli dolaşım halinde olduğu bu yapıda mekânsal örgütlenme de değişme uğramıştır. Castells'e göre yeni mekânsal düzen, geleneksel olarak belirli coğrafi konumlara dayanan yerlerin mekânı (space of places) yerine, akışların ve ilişkilerin belirleyici olduğu akışların mekânı (space of flows) kavramına dayanmaktadır. Bu çerçevede Castells, modern toplumlarda mekânın yalnızca yerleşmelerin fiziksel konumları üzerinden değil, aynı zamanda insanlar, bilgi, sermaye ve malların oluşturduğu akışlar üzerinden anlaşılması gerektiğini ileri sürmektedir. Bu yaklaşım, özellikle bilgi toplumunun gelişmesiyle birlikte kentler arasındaki ilişkilerin giderek daha fazla ağ temelli hale geldiğini vurgulamaktadır. Böylece mekânsal analizlerde yerleşimlerin yalnızca konumları değil, aynı zamanda birbirleriyle kurdukları ilişkiler de önemli hale gelmektedir. (Castells, 1996, 2013).

Türkiye’de de planlama disiplini mekânsal sistemleri anlamaya yönelik yaklaşımlar tarihsel süreç içerisinde önemli dönüşümler geçirmiştir. Bu dönüşümlerin önemli bir bölümü, mekânsal ilişkilerin nasıl kavramsallaştırıldığı ve analiz edildiği ile ilgilidir. Uzun yıllar boyunca planlama kuramı, mekânsal olguları açıklamak için ikili karşıtlıklardan faydalanmıştır. Bununla birlikte son on yıllarda kentlerin ve yerleşim sistemlerinin yapısında meydana gelen değişimler, ikili yaklaşımların yerleşim sistemlerini anlamakta/açıklamakta yetersiz kalmıştır. Küreselleşme, teknolojik gelişmeler ve artan hareketlilik, yerleşimler arasındaki ilişkilerin çok daha karmaşık ve çok katmanlı hale gelmesi ile sonuçlanmıştır. Kentleşme süreçlerinin hızlanması, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi ve küreselleşmenin etkileri, mekânsal ilişkileri çok daha karmaşık ve çok katmanlı hale getirmiştir. Bu durum, planlama disiplini ikilik kavramının yeniden değerlendirilmesini ve yerleşim sistemlerinin çoklu mekânsal bağlantılar çerçevesinde analiz edilmesini gerekli kılmış, planlama çalışmalarında çoklu mekânsal bağlantılar, ağ ilişkileri ve bütüncül kentsel sistemler gibi yaklaşımlar ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu yeni yaklaşımlar, yerleşimlerin yalnızca fiziksel konumları üzerinden değil, aynı zamanda aralarındaki akışlar ve etkileşimler üzerinden anlaşılması gerektiğini vurgulamaktadır.

Bu kuramsal çerçeve doğrultusunda geliştirilen YER-SİS Projesi, Türkiye’deki yerleşim sistemlerini çok boyutlu bir perspektiften analiz etmeyi amaçlamaktadır. Projenin temel amacı, Türkiye’de bulunan tüm yerleşimlerin birbirleriyle olan ilişkilerini bütüncül ve dinamik bir şekilde ortaya koymak ve bu yerleşimlerin sistem içerisindeki konumlarını belirlemektir. Bu kapsamda yerleşimlerin yalnızca nüfus büyüklükleri veya idari statüleri değil, aynı zamanda farklı hizmet alanları ve akış türleri üzerinden kurdukları ilişkiler de dikkate alınmaktadır. Böylece yerleşim sisteminin daha gerçekçi ve kapsamlı bir biçimde anlaşılması hedeflenmektedir. Proje, Türkiye’de daha önce gerçekleştirilen yerleşim sistemi çalışmalarının devamı niteliğinde olmakla birlikte, yöntemsel açıdan önemli yenilikler içermektedir. 1990’lı yıllardan itibaren ivme kazanan teknolojik ilerlemeler, küreselleşmenin derinleşmesi, mekân kavramına ilişkin kuramsal yaklaşımlardaki değişimler, kentsel nüfusun hızlı artışı ile birlikte sosyo-ekonomik ve politik yapıdaki dönüşümler; ulusal, bölgesel ve kentsel ölçekte mekânsal ilişkilerin yeniden değerlendirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu gelişmeler doğrultusunda, aradan geçen yaklaşık kırk yılın ardından YER-MEK çalışmasının güncellenmesi ve Türkiye’deki yerleşim merkezleri arasındaki ilişkileri inceleyen yeni bir araştırmanın yapılması gereği ortaya çıkmıştır. 1980’li yıllarda gerçekleştirilen yerleşim merkezlerinin kademelenmesi (YER-MEK) çalışması daha çok yerleşimlerin fiziksel konumları ve hizmet fonksiyonları üzerinden statik bir analiz sunmaktadır. Buna karşılık YER-SİS projesi, dinamik veri toplama ve analiz yöntemleri kullanarak yerleşim sisteminin zaman içerisinde değişen ilişkilerini de dikkate almaktadır. Ayrıca kullanılan yöntemlerin çeşitliliği ve elde edilen sonuçların dijital bir platform (<https://yersis.gov.tr/>) aracılığıyla sunulması, projenin planlama uygulamaları açısından daha fonksiyonel olmasını sağlamaktadır (Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, 2020).

YER-SİS projesinin coğrafi kapsamı tüm Türkiye’dir. Çalışma kapsamında Türkiye’deki 81 il merkezi ve 973 ilçe merkezi ile birlikte yaklaşık 37 bin köy, kırsal mahalle ve belde olmak üzere toplamda yaklaşık 38 bin yerleşim analiz edilmiştir. Bu geniş kapsam

sayesinde Türkiye’deki yerleşim sisteminin ülke ölçeğinde bütüncül bir biçimde incelenmesi mümkün olmuştur. Yerleşimler arasındaki ilişkilerin analiz edilmesinde farklı veri kaynaklarından elde edilen akış verileri kullanılmış ve bu veriler aracılığıyla yerleşim merkezleri arasındaki etkileşimler ortaya konmuştur. Yerleşimler arasındaki ilişkilerin belirlenmesinde farklı hizmet alanlarına ilişkin akışlar analiz edilmiş, kentsel hizmet merkezlerinin derecesi belirlenirken ortaöğretim ve yükseköğretim öğrenci hareketleri, sağlık hizmeti akışları, ulaşım ve iletişim bağlantıları, ticaret ve para akışları ile kargo ve mal hareketleri gibi değişkenler dikkate alınmıştır. Bu değişkenler, yerleşimlerin yalnızca kendi iç özelliklerini değil, aynı zamanda diğer yerleşimlerle kurdukları ilişkileri de ortaya koymaktadır. Benzer şekilde kırsal hizmet merkezlerinin belirlenmesinde de eğitim, sağlık, günlük ve günlük olmayan ticaret, işgücü hareketleri ve ulaşım akışları gibi farklı ilişkiler analiz edilmektedir. Bu yaklaşım sayesinde kırsal ve kentsel yerleşimler arasındaki karşılıklı bağımlılık ilişkileri daha net bir şekilde ortaya konmuştur. Bu sayede, Türkiye’deki yerleşimler sistemi yalnızca kent merkezleri üzerinden değil, aynı zamanda kırsal yerleşimlerin de dahil olduğu bütüncül bir ağ olarak çözümlenmiştir.

Literatür açısından değerlendirildiğinde YER-SİS yaklaşımı önemli katkılar sağlamaktadır. 1930’lu yıllardan itibaren kentlerin büyüklüğü, dağılımı ve ilişkileri üzerine yapılan çalışmaların büyük bir bölümü çoğunlukla tek bir değişkeni temel almakta ve yalnızca şehirleri analiz etmektedir. Buna karşılık YER-SİS yaklaşımı kent ve kır yerleşimlerini birlikte ele almakta ve farklı hizmet alanlarına ilişkin akışları hem ayrı ayrı hem de bütünlükte analiz etmektedir. Bu yönüyle çalışma, yerleşim sistemlerinin anlaşılmasına yönelik çok boyutlu bir analiz çerçevesi sunmaktadır.

Sonuç olarak planlama disiplininde ikilik kavramı uzun süre mekânsal sistemleri anlamada önemli bir analitik araç olarak kullanılmıştır. Ancak günümüzde kentleşme süreçlerinin karmaşıklaşması ve yerleşimler arasındaki ilişkilerin çeşitlenmesi, daha bütüncül ve ağ temelli yaklaşımların geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. YER-SİS projesi, bu dönüşümün somut bir örneğini temsil etmektedir. Projede kullanılan yöntem, Merkezi Yerler Teorisi (Central Place Theory) ve Ağ Teorisi (Network Theory) yaklaşımlarının bir araya getirildiği hibrit bir model sunmaktadır. Bu model sayesinde yerleşimlerin hizmet alanları ve etki bölgeleri farklı değişkenler kullanılarak analiz edilebilmekte ve yerleşim sistemi çok boyutlu bir ağ yapısı içinde değerlendirilebilmektedir. Bu tür yaklaşımlar, gelecekte planlama çalışmalarının mekânsal sistemleri daha kapsamlı ve dinamik bir şekilde analiz etmesine katkı sağlamakta, alternatif yöntemler geliştirilmesine öncülük etmektedir.

Kaynakça

- Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Blackwell.
- Castells, M. (2013). *İsyen ve umut ağları: İnternet çağında toplumsal hareketler* (E. Kılıç, Çev.). Koç Üniversitesi Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 2012).
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü. (2020). *Türkiye’de kentsel ve kırsal hizmet merkezleri raporu*. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı.
- Sierksma, G. (2001). *Linear and integer programming: Theory and practice* (2. baskı). CRC Press.
- Talen, E., ve Brody, J. (2005). Human vs. nature duality in metropolitan planning. *Urban Geography*, 26(8), 684–706. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.26.8.684>

İkili Karşıtlıkların Ötesinde: Toplumsal Bir Perspektiften Türkiye’de Kentsel Dönüşümü Yeniden Düşünmek

Nil Uzun¹

Öz: Kentsel dönüşüm, uzun süredir kentsel-kırsal, merkez-çevre formel-enformel ve yerel-küresel gibi ikili karşıtlıklar kapsamında incelenmiştir. Ancak hızlı kentleşme, neoliberal yeniden yapılanma ve sosyo-mekânsal farklılaşmalar bu ikilikleri giderek yetersiz hale getirmektedir. Bu tür kategoriler endüstriyel ve erken modern dönemlerde analitik olarak kullanışlı olsa da çağdaş kentleşme bunlara giderek daha fazla direnmektedir. Toplumsal açıdan bakıldığında da bu katı ikiliklerin ötesinde bir ele alışı gerekliliğinin kaçınılmaz olduğu ortaya çıkmaktadır. Türkiye’de de 1980’lerden itibaren, birçok kentte ve kentlerin farklı bölgelerinde kentsel dönüşüm gelişmenin önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu dönüşümler toplumsal açıdan ele alındığında da kent sosyolojisinin değişen kuramsal perspektifinin de göz önünde bulundurulması gerektiği, sabit ikiliklerden çok ilişkisel, çok ölçekli ve süreç temelli yaklaşımlar kapsamında dönüşümün incelenmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada, sabit ikilikleri aşan ve mekânsal değişimin ilişkisel, çok ölçekli ve çok aktörlü doğasına odaklanan toplumsal bir yaklaşımla kentsel dönüşüm ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: kentsel dönüşüm, yerinden edilme, sosyal sermaye

Abstract: Urban transformation has long been studied within the framework of binary oppositions such as urban-rural, center-periphery, formal-informal, and local-global. However, rapid urbanization, neoliberal restructuring, and socio-spatial differentiations are increasingly rendering these binary oppositions inadequate. While such categories were analytically useful in the industrial and early modern periods, contemporary urbanization is increasingly resistant to them. From a societal perspective, the need for an approach that goes beyond these rigid binary oppositions is inevitable. In Türkiye, since the 1980s, urban transformation has become a significant part of development in many cities and different regions of cities. When these transformations are considered from a societal perspective, it becomes clear that the changing theoretical perspective of urban sociology must also be taken into account, and that the transformation should be examined within the framework of relational, multi-scale, and process-based approaches rather than fixed binary oppositions.

Keywords: urban transformation, displacement, social capital

¹ Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, duruoz@metu.edu.tr

1. GİRİŞ

Günümüzde kentsel dönüşümün, kent politikalarının en tartışmalı müdahale alanlarından biri haline gelmiştir. Küresel ölçekte ise dönüşüm projeleri yoğunlukla fiziksel yenileme, ekonomik canlanma, afet risklerinin azaltılması ve kentsel rekabet gücünün artırılması gibi gerekçelerle geçerli kılınmaktadır. Bu süreçlerde, dönüşüm teknik ve yönetsel bir sorun olarak ele alınırken, dönüşüm süreçlerinin toplumsal sonuçları ikinci plana itilmektedir. Bunun yanı sıra kent, yalnızca yapıyı çevreyi kapsamamakta, toplumsal ilişkilerin, gündelik yaşam pratiklerinin ve siyasal mücadelelerin yoğunlaştığı bir mekân olma özelliğini de taşımaktadır.

Kent ile ilgili çalışmalarda kentsel dönüşüm uzun süre ikili karşıtlıklar üzerinden kavramsallaştırılmıştır. Kentsel-kırsal ayrımı, kentleşmenin mekânsal yayılımını; merkez-çeper ikiliği, ekonomik ve yönetsel hiyerarşileri; formel-enformel ayrımı ise planlama pratikleri ile gündelik yaşam arasındaki farkları açıklamak için kullanılmıştır. Ancak bu ikilikler, günümüzde kentleşme süreçlerinin karmaşıklığını ele almakta ve açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Neoliberal politikalarla birlikte sermaye akışlarının hızlanması, planlama süreçlerinin çok aktörlü hale gelmesi ve kentlerin küresel ağlara eklenmesi, kentsel dönüşümün daha ilişkisel ve süreç temelli bir çerçeveye ele alınmasını gerekli kılmaktadır.

Türkiye’de 1980’lerde başlayan ve 2000’lerden itibaren hız kazanan kentsel dönüşüm uygulamaları, bu karmaşıklığın somut bir örneğini sunmaktadır. Kentsel dönüşüm, her ne kadar yoğunlukla mekânsal bir yeniden düzenleme olarak ele alınmış olsa da mülkiyet ilişkilerinin, sınıfsal konumların ve toplumsal yapının yeniden yapılandırıldığı bir süreç olarak gerçekleşmiştir. Bu çalışmada, sabit ikilikleri aşan ve mekânsal değişimin ilişkisel, çok ölçekli ve çok aktörlü doğasına odaklanan toplumsal bir yaklaşımla kentsel dönüşüm değerlendirilmektedir.

2. KENT, MEKÂN VE TOPLUMSAL SÜREÇLER

Kent ile ilgili çalışmalarda kentsel dönüşümün nasıl kavramsallaştırıldığı, büyük ölçüde kent olgusunun nasıl tanımlandığıyla ilişkili olmuştur. Erken dönem kent kuramları, kenti yoğunlukla nüfus yoğunluğu, alan kullanımları ve fiziksel büyüme üzerinden ele almış; toplumsal ilişkilerin mekânsal örgütlenmesini ikincil bir sonuç olarak değerlendirmiştir. Bu yaklaşım, kentsel değişimi belirli evreler halinde ilerleyen, doğrusal ve kaçınılmaz bir süreç olarak görme eğilimini beraberinde getirmiştir. Modernleşme kuramları bu doğrusal anlayışın en belirgin örneklerinden biridir. Kentleşme, bu çerçevede “geleneksel” toplumlardan “modern” toplumlara geçişin mekânsal ifadesi olarak yorumlanmış; kırdan kente göç, mekânsal yoğunlaşma modernleşmenin doğal ve evrensel aşamaları olarak kabul edilmiştir. Bu yaklaşımın kent sosyolojisindeki en sistematik karşılıklarından biri, Şikago Okulu’nun kente dair geliştirdiği ekolojik modeldir. Şikago Okulu, çevreye uyum sağlama, bütünleşme, rekabet gibi süreçleri evrim teorisinden ve doğa bilimlerinden kent ortamına uyarlayarak farklı faaliyetlerin kent içindeki yer seçimlerini açıklamada kullanılmıştır (Park, 1967). Kent bu ilkelerle işleyen bir ekosistem olarak ele alınmış; mekânsal farklılaşma ise farklı toplumsal grupların kentsel alan üzerindeki rekabetinin bir sonucu olarak açıklamıştır. Bu perspektif, kentsel mekânın toplumsal yönüne dikkat çekmiş olmakla birlikte, kentsel değişimi büyük ölçüde kendiliğinden gelişen süreçler

olarak kavramsallaştırmıştır. Güç ilişkileri, sınıfsal farklılıklar ve devlet müdahaleleri, bu çerçevede ya ikincil öneme sahip öğeler olarak görülmüş ya da analizin dışında bırakılmıştır.

1960’lardan itibaren gelişen eleştirel kuramlar ise, bu sınırlılıkları aşmaya yönelik güçlü bir kuramsal zemin sunmuştur. Marksist politik ekonomi yaklaşımı, kentsel mekânı sermaye birikim süreçleriyle doğrudan ilişkilendirerek, kentsel dönüşümü yapısal bir olgu olarak ele almıştır. Bu perspektife göre kent, yalnızca toplumsal ilişkilerin gerçekleştiği bir yer değil; aynı zamanda sermaye birikiminin aktif bir bileşenidir. Kentsel mekân, yatırımların yönlendirildiği, getirmenin üretildiği ve sınıfsal ilişkilerin yeniden yapılandırıldığı bir alandır. Bu yaklaşımın en önemli kuramsal katkılarından biri, Lefebvre tarafından yapılmıştır. Mekânı nötr, edilgen ve önceden verilmiş bir zemin olarak ele alan yaklaşımları eleştiren Lefebvre, mekânın toplumsal ilişkiler tarafından üretildiğini ve bu ilişkileri yeniden ürettiğini savunmuştur (Lefebvre, 1991). Bu bağlamda mekân yalnızca fiziksel bir düzenleme değil; ekonomik, politik ve kültürel süreçlerin iç içe geçtiği bir toplumsal ürün olarak tanımlanırken, kentsel dönüşüm süreçlerinin yalnızca planlama ve tasarım boyutuyla değil, gündelik yaşam pratikleri ve mekânsal deneyimlerle birlikte ele alınması gerektiği ortaya konmaktadır. Lefebvre’in vurguladığı, kentsel mekânın üretimine katılma ve bu üretim üzerinde kolektif söz sahibi olma hakkını ifade eden kent hakkı kavramı ise, kentsel dönüşüm süreçlerinin yalnızca teknik ya da yönetsel müdahaleler olarak değil, aynı zamanda siyasal ve toplumsal mücadele alanları olarak ele alınmasını sağlamaktadır. Özellikle dönüşüm projelerinin yerinden edilme, mülksüzleştirme ve toplumsal dışlanma gibi sonuçlar doğurduğu bağlamlarda, kent hakkı, eleştirel bir değerlendirme çerçevesi sunmaktadır.

Marksist politik ekonomi yaklaşımının bir diğer temsilcisi Harvey’in (1985) kentsel dönüşüme ilişkin çalışmaları ise Lefebvre’in kuramsal çerçevesini siyasal ekonomi perspektifiyle derinleştirmiştir. Harvey, kentsel dönüşümü sermayenin ikincil döngüleri bağlamında ele alarak, üretimde değerlendirilmeyen fazla sermayenin kullanılmasında kent mekânının rolüne dikkat çekmiştir. Bu yaklaşıma göre kentsel dönüşüm, yalnızca fiziksel yenileme ya da estetik bir iyileştirme değil; sermaye birikiminin sürekliliğini sağlayan yapısal bir mekanizmadır. Harvey’in mülksüzleştirme yoluyla birikim kavramı ise, özellikle düşük gelir gruplarının yaşadığı alanlarda uygulanan dönüşüm projelerinin neden sıklıkla yerinden edilme ile sonuçlandığını açıklamak açısından güçlü bir analitik araç sunmuştur (Harvey, 2004).

Lefebvre’in mekânın toplumsal üretimi kuramı üzerinden ilerleyen Smith (1996) ise kentsel dönüşümü ve özellikle seçkinleştirmeyi kültürel tercihlerden ya da bireysel yaşam tarzı seçimlerinden çok, sermayenin mekânsal stratejileriyle ilişkilendirmiştir. Smith, kentin çöküntü bölgesindeki bir alanın yenilendiğinde oluşacak potansiyel getirim düzeyi ile mevcuttaki getirim düzeyi arasındaki eşitsizlik olarak tanımladığı getirim farkı kuramı ile sermayenin belirli kentsel alanlara yöneldiğini, dönüşümün çoğu zaman sınıfsal olduğunu ve yer değiştirmeye sonuçlandığını açıklamaktadır. Bu yaklaşım ayrıca kentsel dönüşümün piyasa dinamikleriyle devlet politikaları arasındaki ilişkiyi de görünür kılmıştır.

Kentin genelini ve belirli bölgelerini ele alan bu yapısal ve politik ekonomi temelli

yaklaşımların yanında, dönüşüm süreçlerinin gündelik yaşam üzerindeki etkilerini incelemek için ilişkisel ve alt ölçekleri dikkate alan yaklaşımlara da kentsel dönüşümün toplumsal boyutunun ele alınmasında önem taşımaktadır. Bu noktada bireylerin ve grupların sosyal ağlar, karşılıklı güven ve normlar aracılığıyla kaynaklara erişimini ifade eden sosyal sermaye kavramı, kentsel dönüşümün toplumsal boyutlarını anlamak açısından tamamlayıcı bir çerçeve sunmaktadır. Mahalle ölçeğinde kurulan dayanışma ağları ve enformel destek mekanizmaları, özellikle düşük gelir grupları için hayatta kalma stratejilerinin önemli bir parçasıdır. Kentsel dönüşüm süreçleri, bu ağları çoğu zaman doğrudan ya da dolaylı olarak zayıflatarak ortadan kaldırmaktadır. Kentsel dönüşüm sonucunda ortaya çıkan yerinden edilme, yalnızca fiziksel bir yer değişikliği değil; sosyal ilişkilerin bozulması, gündelik pratiklerin kesintiye uğraması ve kolektif hafızanın kaybolması anlamına da gelmektedir. Buna karşın sosyal sermayenin etkin olduğu dönüşüm süreçlerinde, yerinden edilmenin önüne geçilebilmekte ve daha sürdürülebilir kentsel dönüşüm pratikleri geliştirilebilmektedir. Dolayısıyla, sosyal sermaye kentsel dönüşüm süreçlerinde farklı nüfuslar arasında bir arada yaşamayı, dayanıklılığı ve adaptasyonu şekillendiren kritik bir güçtür (Eraydın, 2018) ve sosyal sermayenin kaybı, dönüşümün bir yan etkisi değil, sürecin önemli bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Dönüşüm süreçlerinde, farklı biçimlerdeki (bağ kurucu, köprü kurucu ve bağlayıcı) sosyal sermayenin dikkate alınması dönüşümün toplumsal maliyetlerini görünür kılarak, mekânsal analizlerin ötesine geçen bir değerlendirme olanağı sunmaktadır (Uzun, 2025).

Günümüzde kentsel dönüşümün, tek boyutlu ya da ikili karşıtlıklara dayalı açıklamaların ötesinde ele alınması gerektiği açıktır. Mekânın toplumsal üretimi, mülksüzleştirme yoluyla birikim ve sosyal sermaye yaklaşımları birlikte ele alındığında, kentsel dönüşümün hem yapısal hem de gündelik düzeyde işleyen çok katmanlı bir süreç olduğu ortaya çıkmaktadır.

3. TÜRKİYE’DE KENTSEL DÖNÜŞÜM

Türkiye’de Cumhuriyet’in kuruluşundan itibaren değişen kalkınma politikaları, devletin kentle kurduğu ilişki ve sermaye birikim rejimlerinin dönüşümü günümüzdeki kentsel dönüşüm süreçlerini ortaya çıkarmıştır. Türkiye’de kentsel dönüşüm, belirli bir dönemde ortaya çıkan tekil bir uygulama olmayıp, tarihsel süreçte farklı biçimler olarak süreklilik gösteren bir uygulama olmuştur. Bu tarihsel süreç aynı zamanda kentsel dönüşümün ikili karşıtlıklar üzerinden değerlendirilmesinin günümüzde neden yetersiz kaldığını da ortaya koymaktadır.

Erken Cumhuriyet döneminde kent, modern ulus-devletin inşasında merkezi bir rol üstlenmiştir. Ankara’nın başkent olarak planlanması, yalnızca idari bir tercih olmakla kalmamış modern, laik ve rasyonel bir toplum idealinin mekânsal bir ifadesi olarak kurgulanmıştır. Bu dönemde kentleşme, planlama ve kamu yatırımları üzerinden yönlendirilen bir süreç olarak ele alınmış; konut üretimi büyük ölçüde kamu eliyle ve sınırlı ölçekte gerçekleşmiştir. Ancak bu yaklaşım, hızlı nüfus artışı ve kırdan kente göçün hızlanmasıyla birlikte yetersiz kalmıştır. Özellikle 1950’lerden itibaren kentlerde ortaya çıkan konut açığı, devletin doğrudan müdahalesiyle çözülememiş; bu açığın büyük bir bölümü gecekondular aracılığı ile karşılanmıştır. Bu durum, Türkiye’de kentsel dönüşüm tartışmalarının temelinde yer alan formel–enformel ikiliğinin de tarihsel kökenini

oluşturmaktadır.

1950 sonrası dönemde hızlanan sanayileşme ve kırdan kente göç, Türkiye kentlerinde gecekondu olgusunun yaygınlaşmasına yol açmıştır. Gecekondu, yalnızca barınma ihtiyacına verilen bireysel tepkiler değil; aynı zamanda devletin konut politikalarındaki yetersizliğine karşı kolektif bir çözüm üretme biçimi olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde gecekondu alanları, kent çeperlerinde yoğunlaşmış ancak zaman içerisinde bu alanlar kentin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir.

Devletin gecekonduya yaklaşımı ise çelişkili olmuştur. Bir yandan yasal olmayan bu yapılaşma biçimi resmi söylemde sorunlu olarak tanımlanmış, diğer yandan çıkarılan af yasaları ve gecekondu alanlarına altyapı hizmetlerinin götürülmesi gecekonduları fiilen meşrulaştırmıştır. Bu dönemde gecekondu mahalleleri, yalnızca fiziksel mekânlar değil; güçlü sosyal ağların, dayanışma ilişkilerinin ve yerel örgütlenme biçimlerinin geliştiği alanlar olmuştur. Bu durum, özellikle 2000'lerden sonra uygulanmaya başlayan dönüşüm projelerinin önemli bir toplumsal dirençle karşılaşmasının da temelini oluşturmuştur.

1980'lerle birlikte Türkiye'de uygulanan neoliberal politikalar, kentsel alanı doğrudan etkilemiştir. Devletin ekonomideki rolünün yeniden tanımlanması, özelleştirme politikaları ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi, kentleri yatırım ve getirim üretim alanları haline getirmiştir. Bu dönemde kentsel dönüşüm, artık yalnızca konut sorununu çözmeye yönelik bir müdahale değil; kentsel mekânın ekonomik değerinin en üst değer çıkarılmasını hedefleyen bir strateji olarak ortaya çıkmıştır.

Belediyelerin artan yetkileri, yerel yönetimlerin kentsel projelerde daha aktif rol üstlenmesine olanak tanımış; ancak bu süreç aynı zamanda yerel siyasetin sermaye ile daha doğrudan ilişkiler kurmasına olanak sağlamıştır. Büyük ölçekli projeler, ticari kullanım alanları ile lüks konut alanlarının üretimi, kentsel dönüşümün baskın unsurları haline gelmiştir. Bu durum, kentsel dönüşümün yaşandığı kentlerde kentin kullanım değerinden çok değişim değerinin ön plana çıkmasına neden olmuştur.

2000'li yıllar, Türkiye'de kentsel dönüşümün yasal ve kurumsal olarak daha sistematik hale geldiği bir dönemdir. Bu dönemde çıkarılan yasalar ve yeni kurumsal yapılar, dönüşümü yaygın bir planlama aracı haline getirmiştir. Afet riskine karşı önlem alınması, güvenli yapılaşmanın sağlanması, çöküntü alanlarında ortaya çıkan yapısal ve toplumsal riskler ile tehditlerin giderilmesi gibi gerekçeler, dönüşüm projelerinin gerekliliğini destekleyen söylemler olarak öne çıkmıştır. Yasal çerçevenin sağladığı yetkiler, mülkiyet ilişkilerinin yeniden düzenlenmesini kolaylaştırmış; kamusal yarar vurgusu altında, piyasa odaklı projelerin hayata geçirilmesine olanak tanımıştır. Ancak uygulamada mekânsal dönüşüm ortaya çıkarken, çoğu zaman dönüşümün toplumsal sonuçları dikkate alınmamış ve ikinci plana itmiştir (Uzun, 2022).

Türkiye'de kentsel dönüşüm süreçleri, çok sayıda aktörün dahil olduğu karmaşık güç ilişkileri üzerinden şekillenmektedir. Merkezi idare, yerel yönetimler, özel sektör, mülk sahipleri ve dönüşümün gerçekleştiği mahalle sakinleri, bu süreçte farklı düzeylerde söz sahibi olmaktadır. Ancak bu aktörler arasındaki güç dağılımı eşit değildir. Özellikle ekonomik ve politik güce sahip aktörler, dönüşüm projelerinin kapsamını ve yönünü belirlemede daha etkili olmaktadır.

Mahalle sakinlerinin sürece katılımı ise çoğu zaman sınırlı ve biçimseldir. Katılım mekanizmaları, genellikle bilgilendirme düzeyinde kalmakta; karar alma süreçlerine gerçek anlamda dahil olma imkânı sunmamaktadır. Bu durum da kentsel dönüşüm süreçlerinde sıklıkla toplumsal çatışmaların ve hukuki mücadelelerin ortaya çıkmasına yol açmaktadır.

Türkiye’de kentsel dönüşümün tarihsel gelişimine bakıldığında hem süreklilikler hem de kırılmalar göze çarpmaktadır. Süreklilikler, devletin kentsel mekân üzerindeki belirleyici rolünde ve dönüşümün çoğu zaman merkezde alınan kararların yerelde uygulanması şeklinde kendini göstermektedir. Kırılmalar ise kentsel dönüşümün gerekçelerinde ve araçlarında ortaya çıkmaktadır. Konut ihtiyacından getirim odaklı projelere uzanan bu değişim, kentsel dönüşümün toplumsal etkilerini de derinleştirmiştir.

4. KENTSEL DÖNÜŞÜMÜN TOPLUMSAL SONUÇLARI

Türkiye’de de deneyimlendiği gibi kentsel dönüşüm süreçlerinde, çoğu zaman fiziksel mekânın yenilenmesi ve yapı stokunun iyileştirilmesi hedeflenmektedir. Ancak bu tür uygulamaların toplumsal sonuçları, fiziksel çıktılar kadar görünür değildir ve çoğu zaman ikincil önemde değerlendirilir. Oysa kentsel dönüşüm, yalnızca binaların, sokakların ya da altyapının değişimini değil; aynı zamanda mülkiyet yapısının, toplumsal ilişkilerin, sosyal sermayenin ve gündelik yaşam pratiklerinin yeniden yapılandırılmasını da içeren çok katmanlı bir süreçtir. Bu bağlamda dönüşümün toplumsal etkilerini anlamak, mekânsal değişimin ötesine geçen analitik bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır.

Kentsel dönüşümün en belirgin toplumsal sonuçlarından biri yerinden edilmedir. Yerinden edilme, çoğu zaman yalnızca fiziksel bir mekân değişikliği olarak değerlendirilerek hane halklarının başka bir konuta taşınmasıyla sınırlı bir süreç gibi sunulmaktadır. Ancak yerinden edilme, bireylerin yalnızca yaşadıkları mekânı değil, aynı zamanda gündelik yaşamlarını sürdürebilmelerini mümkün kılan sosyal ilişkiler ağını da kaybetmeleri anlamına gelmektedir. Dolayısıyla yerinden edilmeyi sadece mekânsal boyutuyla sınırlı tutmak yerinden edilmenin toplumsal boyutlarının göz ardı edilmesine yol açmaktadır.

Düşük gelir grupları için mahalle, yalnızca barınma işlevi gören bir alan değil; aynı zamanda bakım, dayanışma ve karşılıklı destek ilişkilerinin yoğunlaştığı bir yaşam alanıdır. Komşuluk ilişkileri, çocuk bakımı, yaşlılara destek, borç-alacak ilişkileri ve enformel iş olanakları gibi pratikler, bu mahallelerde gelişen sosyal ağlar aracılığıyla sürdürülmektedir. Kentsel dönüşüm projeleri sonucunda mekânsal değişimlere paralel olarak bu ağların zayıflaması ve çoğu zaman kaybolması, hane halklarını daha kırılgan bir konuma sürüklemektedir. Çoğunlukla farklı hane halklarının da yaşamakta olduğu yeni yerleşim alanlarında bu ilişkilerin yeniden kurulması ise çoğu zaman mümkün olmamakta ya da uzun zaman almaktadır.

Yerinden edilme, aynı zamanda psikolojik ve kültürel olumsuzluklar da yaratmaktadır. Mahalleye aidiyet duygusunun zedelenmesi, bellek mekânlarının kaybı ve gündelik rutinin bozulması, dönüşümün bireyler üzerindeki görünmeyen maliyetleri arasında yer almaktadır. Bu durum, kentsel dönüşümün yalnızca ekonomik ya da mekânsal bir süreç olmadığını; aynı zamanda duygusal ve sembolik boyutlara sahip olduğunu göstermektedir.

Kentsel dönüşümün bir başka toplumsal sonucu sosyal sermaye üzerindeki etkileridir.

Sosyal sermaye, özellikle gündelik yaşam pratikleri üzerinden somutlaşan bir olgudur. Mahalle ölçeğinde kurulan ilişkiler, çoğu zaman formel kurumların eksikliğini gideren eden enformel mekanizmalar olarak işlev görmektedir. Bu bağlamda sosyal sermaye, yalnızca sosyal ilişkilerin toplamı değil; aynı zamanda hayatta kalma stratejilerinin önemli bir bileşenidir.

Kentsel dönüşüm süreçleri, bu gündelik pratikleri doğrudan etkilemektedir. Fiziksel mekânın yeniden düzenlenmesi, mahalle ölçeğinde ortak alanların farklılaşmasına ve ortadan kalkmasına yol açmakta; sokak, avlu ve ortak kullanım alanları gibi mekânsal unsurların ortadan kalkması ise, sosyal etkileşimi zayıflatmaktadır. Özellikle, yerinden edilme sonucunda gidilen yeni yerleşim alanlarının kapalı site tipi yerleşimlerin olması, mahalle ölçeğinde işleyen açık ve geçirgen sosyal ilişkilerin yerini daha kontrollü ve bireyselleşmiş ilişkilere bırakmasına neden olmaktadır. Bu durum, sosyal sermayenin niteliksel olarak dönüşmesine yol açmaktadır. Önceki yerleşimlerde güçlü olan bağ kurucu sosyal sermaye, yeni mekânsal düzenlemelerde yerini daha sınırlı ve seçici ilişkilere bırakmaktadır. Bu dönüşüm, özellikle kadınlar, yaşlılar ve çocuklar gibi gündelik yaşamı büyük ölçüde mahalle ölçeğinde geçen gruplar açısından daha derin etkiler yaratmaktadır. Bakım emeğinin mekânsal olarak örgütlenişi değişmekte; enformel destek mekanizmalarının zayıflaması, hane içi yükleri artırmaktadır.

Sosyal sermaye kaybı, kentsel dönüşüm süreçlerinde sınıfsal olarak farklı biçimlerde deneyimlenmektedir. Orta ve üst gelir grupları için sosyal sermaye, çoğu zaman mesleki ağlar, kurumsal bağlantılar ve formel ilişkiler üzerinden kurulmaktadır. Bu gruplar, mekânsal yer değişikliğini telafi edebilecek ekonomik ve kültürel kaynaklara sahip oldukları için dönüşümün olumsuz etkilerini daha sınırlı düzeyde yaşamaktadır.

Buna karşılık, düşük gelir grupları için sosyal sermaye büyük ölçüde mekâna bağımlıdır. Mahalle ölçeğinde kurulan ilişkiler, bu grupların sınırlı ekonomik kaynaklarını telafi eden bir işlev görmektedir. Dönüşüm projeleri sonucunda bu ilişkilerin zayıflaması ve ortadan kalkması, sınıfsal eşitsizlikleri derinleştirmekte ve toplumsal dışlanmayı artırmaktadır. Bu bağlamda sosyal sermaye kaybı, dönüşümün önemsiz bir sonucu değil; sınıfsal yeniden yapılanmanın temel mekanizmalarından biri olarak değerlendirilmelidir. Fiziksel çevrenin iyileştirilmesi, toplum içerisindeki her grup için eşit fayda üretmemekte; aksine mevcut eşitsizlikleri yeniden üretme potansiyeli taşımaktadır.

Bununla birlikte, kentsel dönüşüm süreçleri her zaman pasif bir çözümlere süreci olarak işlemez. Bazı durumlarda dönüşüm tehdidi, mahalle ölçeğinde yeni dayanışma biçimlerinin ortaya çıkmasına da zemin hazırlamaktadır. Ortak mağduriyet deneyimi, kolektif eylem kapasitesini artırabilmekte; sosyal sermaye, direniş ve müzakere süreçlerinde yeniden örgütlenebilmektedir. Bu tür örnekler, sosyal sermayenin statik bir kaynak olmadığını; koşullara bağlı olarak dönüşebilen dinamik bir süreç olduğunu göstermektedir. Ancak bu yeniden örgütlenme her zaman kalıcı ya da kapsayıcı olmamakta; çoğu zaman proje tamamlandığında ya da yerinden edilme gerçekleştiğinde dağılmaktadır. Dolayısıyla bu tür direnç biçimleri, dönüşümün yapısal eşitsizliklerini ortadan kaldırmaktan daha çok, geçici denge mekanizmaları olarak işlev görmektedir.

5. SONUÇ

Kentsel dönüşümün ikili karşıtlıklar üzerinden değerlendirilmesi günümüzde deneyimlenen süreçleri anlamakta yetersiz kalmaktadır. Kent mekânı yalnızca fiziksel bir düzenleme alanı değil; toplumsal ilişkilerin, güç mücadelelerinin ve gündelik yaşam pratiklerinin iç içe geçtiği bir mekândır. Bu açıdan ele alındığında kentsel dönüşümün, sadece teknik ya da yönetsel bir müdahale olarak değil; mülkiyet ilişkilerinin, sınıfsal konumların ve toplumsal yapının yeniden üretildiği çok katmanlı bir süreç olarak ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla kentsel dönüşüm, ikili karşıtlıklar yerine ilişkisel, süreç temelli ve tarihsel bir perspektifle değerlendirilmelidir.

İlgili kuramsal çerçeve -özellikle mekânın toplumsal üretimi, sermaye birikim süreçleri ve mülksüzleştirme yoluyla birikim yaklaşımları- kentsel dönüşümün yapısal boyutlarını görünür kılmada güçlü bir analitik çerçeve sunmaktadır. Ancak bu yapısal yaklaşımlar, dönüşümün gündelik yaşam üzerindeki etkilerini anlamak açısından tek başına yeterli değildir. Bu noktada sosyal sermaye kavramı, kentsel dönüşümün mahalle ölçeğinde nasıl deneyimlendiğini, yerinden edilmenin yalnızca mekânsal değil aynı zamanda toplumsal bir kayıp olduğunu ortaya koymaktadır. Sosyal ağların, dayanışma ilişkilerinin ve karşılıklı destek mekanizmalarının zayıflaması, dönüşümün görünmeyen ancak derinleşen maliyetleri arasında yer almaktadır.

Türkiye’de kentsel dönüşümün tarihsel gelişimi, bu çok katmanlı yapıyı açık biçimde ortaya koymaktadır. Erken Cumhuriyet döneminin planlama odaklı kentleşme anlayışından, gecekondü olgusuna ve neoliberal dönemin piyasa merkezli dönüşüm politikalarına uzanan süreç, kentsel mekânın sürekli yeniden tanımlandığını göstermektedir. Özellikle 2000’li yıllardan itibaren dönüşümün yasal ve kurumsal olarak güçlenmesi, mekânsal müdahalelerin ölçeğini ve hızını artırırken, toplumsal sonuçların çoğu zaman ikincil plana itilmesine yol açmıştır. Ancak, kentsel dönüşüm süreçlerinin sınıfsal etkileri ve toplumsal eşitsizlikleri yeniden üretme potansiyeli en az dönüşümün mekânsal etkileri kadar önemlidir. Sosyal sermaye kaybı ise kentsel dönüşümün önemsiz bir sonucu değil, sürecin temel bileşenlerinden biridir. Düşük gelir grupları açısından mahalle ölçeğinde kurulan bağ kurucu sosyal sermayenin zayıflaması, yalnızca sosyal ilişkilerin çözülmesi değil; aynı zamanda hayatta kalma stratejilerinin aşınması anlamına gelmektedir. Buna karşılık, ekonomik ve kültürel kaynaklara sahip gruplar, mekânsal yer değişikliğini telafi edebilme kapasitesine daha fazla sahip olduklarından dönüşümün olumsuz etkilerini daha sınırlı düzeyde deneyimlemektedir. Bu durum, kentsel dönüşümün sınıfsal yeniden yapılanmada önemli bir etkisi olduğunu göstermektedir.

Sonuç olarak, ikili karşıtlıklar üzerinden bir ele alış yerine kentsel dönüşümün toplumsal boyutlarını görünür kılan bütüncül bir yaklaşım geliştirilmedikçe, kentsel dönüşümün yarattığı eşitsizliklerin derinleşmesi kaçınılmazdır. Mekânın toplumsal üretimi, sermaye birikim süreçleri ve sosyal sermaye yaklaşımlarının birlikte ele alınması, kentsel dönüşümü yalnızca “ne değiştiği” üzerinden değil, “kimler için, nasıl ve hangi bedellerle değiştiği” soruları üzerinden tartışmaya olanak tanımaktadır. Bu yaklaşım, kentsel dönüşümün geleceğine ilişkin olarak daha adil, kapsayıcı ve toplumsal olarak sürdürülebilir politikaların geliştirilmesi açısından da önemlidir.

Kaynakça

- Eraydın, A. (2018). 'Others' in diversified neighbourhoods: What does social cohesion mean in diversified neighbourhoods? A case study in Istanbul. S. Oosterlynck (Der.), *Divercities* içinde (pp. 69–88). Policy Press. <https://doi.org/10.51952/9781447338192.ch004>
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital*. Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (2004). The new imperialism: Accumulation by dispossession. *Socialist Register*, 40, 63–87. <https://socialistregister.com/index.php/srv/article/view/5811/2707>
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Park, R. E. (1967). The city. R. E. Park, E. W. Burgess, ve R. D. McKenzie (Der.), *The city: With an introduction by Morris Janowitz* içinde (5. basım, pp. 1–46). University of Chicago Press.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city*. Routledge.
- Uzun, N. (2022). Housing policies in Turkey: Paving the way for urban transformation. Ö. B. Özdemir Sarı, E. Aksoy Khurami, ve N. Uzun (Der.), *Housing in Turkey: Policy, planning, practice* içinde (pp. 30–47). Routledge.
- Uzun, N. (2025). Sosyal sermayenin seçkinleştirme süreçlerindeki etkisi ve İstanbul deneyimi. B. Armatlı Köroğlu ve T. Özelçi Ecerel (Der.), *Kentsel ve bölgesel gelişimi düşünmek: Ayda Eraydın kitabı* içinde (ss. 254–267). İdealkent Yayınları.

TAM METİN BİLDİRİLER

Dijital Platformlar ve Kent Mekânı: Airbnb Üzerinden İstanbul'daki Kısa Dönemli Kiralamalar

Elif Uras¹, K. Burcu Yavuz², Şule Tüdeş³

Öz: Airbnb ve benzeri dijital platformlar, kısa süreli konut ihtiyacını karşılamamanın ötesinde, kentsel mekânın sosyal yapısını dönüştürme potansiyeline sahiptir. Bu tür platformlar, özellikle görece yüksek gelirli, genç ve eğitimli nüfusun bulunduğu, merkezi ve turistik bölgelere yakın mahallelerde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Bu çalışma, 26/03/2025 tarihli Inside Airbnb verileri kullanılarak İstanbul'da Airbnb platformu üzerinden gerçekleştirilen KDK ilanlarının mekânsal dağılım örüntüleri ile sosyo-demografik göstergeler arasındaki ilişkilerin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Analizler bekar nüfus oranının Airbnb ilan yoğunluğunu en güçlü biçimde artıran değişken olduğunu, kadın nüfus oranı ve hanehalkı büyüklüğünün ilan yoğunluğunu azaltıcı yönde anlamlı etki gösterdiğini ortaya koysa da turistik çekim noktalarının sosyo-demografik göstergelerden daha belirleyici bir faktör olduğu bulunmuştur. Mekânsal bağımlılığın yüksek olması, komşu mahallelerin sosyo-demografik yapısının da ilan yoğunluklarını etkilediğini göstermektedir. Sonuç olarak, 7464 sayılı KDK yasasında düzenlemeler önerilmektedir. Çalışma, metropol kentlerde dijitalleşmenin mekânsal etkilerine dair bir çalışma olup; dijital platformların kentsel planlama süreçleri ve mekân kullanımı üzerindeki etkilerini anlamaya katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kısa dönem kiralamalar, Airbnb, kümelenme

Abstract: Beyond addressing the need for temporary and short-term housing, Airbnb and similar digital platforms have the potential to transform the social structure of urban space. These platforms tend to concentrate in neighborhoods that are close to central and touristic areas and are predominantly inhabited by relatively high-income, young, and educated populations. Using Inside Airbnb data dated 26/03/2025, this study aims to examine the spatial distribution patterns of STR listings in Istanbul and to reveal their relationship with socio-demographic indicators. The analyses indicate that the proportion of single residents is the most influential factor increasing Airbnb listing density, whereas the proportion of female residents and household size have significant negative effects; however, proximity to touristic attractions is found to be a more decisive factor than socio-demographic indicators. The strong presence of spatial dependence indicates that the socio-demographic composition of neighboring districts also influences listing densities. In conclusion, the findings suggest regulatory implications in relation to the STR law No. 7464. This research addresses the spatial implications of digitalization in metropolitan contexts, seeks to contribute to understanding of how digital platforms affect urban planning processes and spatial organization.

Keywords: Short-term rentals, Airbnb, clustering

¹ Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, elif.uras@gazi.edu.tr

² Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, kburcuyavuz@gazi.edu.tr

³ Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, studes@gazi.edu.tr

1. GİRİŞ

Son yıllarda, dijital platformlar aracılığıyla gerçekleştirilen kısa dönem kiralamar (KDK), özellikle Airbnb gibi küresel ölçekte yaygınlaşan hizmet sağlayıcılar sayesinde, kent mekânlarını köklü biçimde dönüştüren önemli bir olgu hâline gelmiştir. Başlangıçta turizm pazarında küçük ve niş bir segment olarak ortaya çıkan KDK'ler, günümüzde konut piyasası, turizm ekonomisi ve yerel topluluk dinamiklerini etkileyen güçlü bir aktöre dönüşmüştür (Bugalski, 2020; Hoffman vd., 2020; Franco vd., 2021; Albuquerque vd., 2024). Bu olgu, kentsel planlama, coğrafya, sosyoloji, ekonomi, turizm çalışmaları ve kamu politikası gibi çok çeşitli disiplinlerde araştırma konusu olmuş, disiplinler arası bir çalışma alanı yaratmıştır (Aguilera vd., 2021; Müller vd., 2021; Semi vd., 2021). KDK platformları ile kent mekânı arasındaki etkileşimlerin, özellikle büyük metropollerde, mekânsal ve sosyo-ekonomik etkileri giderek daha ayrıntılı biçimde incelenmektedir (Kerbler vd., 2021; Garay-Tamajón vd., 2022).

2008 yılında kurulan ve 2010'lu yılların başından itibaren hızla yaygınlaşan Airbnb gibi platformlar, konut piyasasında kiraların artışı ve konut arzının daralması (Franco vd., 2021), turizm ekonomisinde ziyaretçi akışlarının ve harcama kalıplarının değişmesi (Bugalski, 2020; Huebscher vd., 2020; Katsinas, 2021; Hidalgo vd., 2023; Kim vd., 2025), mahallelerin sosyal dokusunda çözülme (Muschter vd., 2022; Staiano vd., 2023) ve mevcut kentsel yönetim modellerinin zorlanması (Gurran, 2018; Smigiel, 2020) gibi etkiler yaratmıştır. Bu etkiler, KDK olgusunu yalnızca turizm veya konut piyasası perspektifinden değil, sürdürülebilir kentsel gelişme (Albuquerque vd., 2024), konuta erişimde adalet (Gold, 2019; Crowe, 2021) ve kentsel yaşam kalitesi (Wrede, 2022; Rozena vd., 2023) bağlamında da ele alınması gereken bir konuya dönüştürmektedir.

Literatürde, KDK'lerin yerel ekonomiye sağladığı katkılar sıkça dile getirilmiştir. Yerel ekonomiye turist harcamaları yoluyla katkı sağlaması (Lagonigro vd., 2020), turizmi çeşitlendirmesi (Hübscher vd., 2020), ev sahiplerine ek gelir yaratması (Manganelli vd., 2020) ve temizlik, bakım, misafir hizmetleri gibi alanlarda yan istihdam yaratması (Jefferson-Jones, 2014) bu faydalar arasında yer almaktadır. Ancak bu olumlu etkiler, konutun finansallaşması (Grisdale, 2021), soylulaştırmanın hızlanması (Wachsmuth vd., 2018) ve aşırı turizm (Celata vd., 2022) gibi ciddi kentsel sorunlarla gölgelenmektedir. Bunun yanı sıra, KDK'lerin hızla yayılması, kentlerde toplumsal dokunun dönüşmesine, mahalle aidiyetinin zayıflamasına ve sosyal gerginliklerin artmasına da yol açmaktadır (Muschter vd., 2022; Staiano vd., 2023).

KDK'lerin kentsel dönüşüm ve soylulaştırma süreçlerindeki rolü, sosyo-ekonomik eşitsizliklerin derinleşmesi açısından önemlidir (Wachsmuth vd., 2018; Katsinas, 2021; Mermet, 2022; Robertson vd., 2022; Stewart, 2022). Mahallelerde kira ve emlak fiyatlarının artması, düşük gelirli hanelerin yerinden edilmesi ve mekânsal ayrışmanın hızlanması bu sürecin en belirgin çıktılarıdır (Chow, 2018; Crowe, 2021; Zhang vd., 2021; Garay-Tamajón vd., 2022; Stewart, 2022). Özellikle konut piyasasında ve mahalle düzeyinde gözlenen bu dönüşümler, KDK faaliyetlerine karşı farklı sosyo-demografik grupların duyarlılıklarını gündeme getirmektedir. Literatürde düşük gelirli haneler, temel hizmet sektörlerinde çalışanlar ve göçmen topluluklar gibi kırılgan grupların, KDK kaynaklı konut erişilebilirliği sorunlarından daha fazla etkilendiği gösterilmektedir (Gold,

2019; Liang vd., 2022; Hur vd., 2024). Benzer şekilde, gelir düzeyi yüksek, yatırım odaklı mülk sahipleri veya turizmden ekonomik fayda sağlayan kesimlerin KDK'lere daha olumlu yaklaştığı; buna karşılık, konut güvencesi zayıf olan grupların ve yoğun turist baskısı altındaki mahalle sakinlerinin daha olumsuz tepkiler geliştirdiği tespit edilmiştir (Wachsmuth vd, 2018; Crowe, 2021; Stewart, 2022). Bu kapsamda, Paris, Berlin, Sydney, Amsterdam ve Vancouver gibi kentlerde çeşitli regülasyonlar uygulanmıştır. Bunlar arasında KDK faaliyetleri için lisanslama zorunlulukları, yıllık kiralama süresi kısıtları, yalnızca birincil konutlarda kiralama yapılabilmesi, belirli bölgelerde yasaklama veya sınırlama, turizm vergileri ve yasa dışı faaliyetlere karşı sıkı denetimler yer almaktadır (Nieuwland vd., 2020; van Holm, 2020; Bei vd., 2023). Ancak veri eksikliği, KDK platformlarının direnci ve hukuki boşluklar, düzenlemelerin etkinliğini sınırlamaktadır. Bunun yanında COVID-19 pandemisi, KDK piyasasında kısa süreli bir daralma yaratmış olsa da seyahat kısıtlamalarının kalkmasıyla birlikte sektör hızla toparlanmış ve esnek yapısı sayesinde geleneksel konaklama sektöründen daha hızlı bir iyileşme göstermiştir (Garha vd., 2022; Shen vd., 2022). Bu durum, KDK'lerin kalıcı ve güçlü bir piyasa aktörü olarak varlığını sürdüreceğini ortaya koymaktadır.

Dünyada KDK sektöründe birçok platform bulunmakla birlikte, Airbnb gerek kullanıcı sayısı gerek ilan hacmi açısından sektörde baskın bir konumdadır. Platform, başlangıçta bireylerin konutlarını turistlere kısa süreli olarak kiralamasına imkân tanıyan yenilikçi bir dijital girişim olarak ortaya çıkmış; ancak zamanla, neden olduğu sosyal, mekânsal ve ekonomik etkiler Türkiye'de özellikle büyükşehirlerde daha görünür hale gelmiştir. Türkiye'de, Ağustos 2025 itibarıyla son 12 ayda aktif Airbnb ilan sayısı sıralamasında İstanbul, 11.765 ilanla lider konumdadır (AirDNA, 2025). Euromonitor International'ın *Top 100 City Destinations Index 2024* raporuna göre, İstanbul, 2024 yılında dünyada en yüksek ziyaret artışı gösteren ikinci şehir olmuş ve bir yıl içinde 23 milyon uluslararası ziyaretçiyi ağırlayarak %14'lük bir artış kaydetmiştir (Euromonitor International, 2024). Bu durumu yerel ölçekte yapılmış güncel araştırmalarla da görmek mümkündür. İstanbul Planlama Ajansı'nın *Airbnb Yasası: Kısa Süreli Kiralamaların Konut Kriziyle İlişkisi* başlıklı raporunda, 2021 ile 2023 yılları arasında İstanbul'daki Airbnb ilanlarının %70 oranında artarak 38 bine yükseldiği belirtilmektedir (İPA, 2024). Airbnb'nin kent mekanına etkileri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Şehir Planlama Müdürlüğü'nün Beyoğlu İlçesi geneli ve Kadıköy Merkez bölgesi için hazırladığı strateji ve imar planı çalışmalarında da ele alınmıştır. Raporlara göre, turizme yönelik KDK'ler, bölgelerdeki konut ve ticari alan kiralalarını artırmakta; bu durum yerleşik halkın kira ödemekte zorlanmasına ve yerel ile geleneksel işletmelerin bölgeden çekilmesine yol açmaktadır. Ayrıca turizmin beraberinde getirdiği hizmet fonksiyonlarının yaygınlaşması, konut, ticaret ve hizmet alanlarının iç içe geçmesine ve bölgenin yaşanabilirliğinin azalmasına neden olmaktadır. Bu süreç, mahallelerin yaşam biçimlerini ve mekânsal kimliklerini dönüştürmekte, dolayısıyla mekânsal aidiyetin zayıflamasına ve soylulaştırma sürecine yol açmaktadır. Bu dönüşümlere somut bir örnek Kadıköy, Rasimpaşa Mahallesi'nde gerçekleştirilen bir çalışmada ortaya konmuştur. Çalışma, KDK'lerin mevcut mahalle dokusu üzerindeki etkilerini incelerken, Airbnb'nin soylulaştırma sürecini hızlandırdığını kanıtlar niteliktedir (Uzgören ve Türkün, 2018). İBB raporlarında, bu etkilerin kontrol altına alınabilmesi için Beyoğlu ve Kadıköy'de turizm fonksiyonunun belirli bölgelerle sınırlandırılması, konut yerleşim alanlarında konaklama tesisi bulunmaması ve konaklama

tesisleri için geçici ruhsat düzenlenmemesi gibi politikalar önerilmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi [İBB], 2023). Mevcut literatür, KDK'lerin İstanbul'daki mahalle dokularında sosyo-ekonomik ve mekânsal dönüşümlere yol açtığını ortaya koymaktadır; bu nedenle şehir, KDK'lerin yoğunluğu ile bu kiralamaların etkilerinin incelenmesi açısından bir örnek alan oluşturmaktadır.

Türkiye'de KDK'lere ilişkin yasal çerçeve, 2/10/2023'te 32357 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan ve 01/01/2024'te yürürlüğe giren 7464 sayılı *Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun* ile belirlenmiştir. Söz konusu kanun ile 100 günün altındaki kiralamalar "turizm amaçlı kiralama" olarak tanımlanmış ve bu tür kiralamalar için *Turizm Amaçlı Kiralama İzin Belgesi* alma zorunluluğu getirilmiştir. Belge, Kültür ve Turizm Bakanlığı veya yetkili valiliklerce verilmekte olup, yalnızca kat maliklerinin oy birliği onayıyla alınabilmekte; üçten fazla bağımsız bölümlü binalarda ise aynı kiraya veren için en fazla %25 oranında izin verilmektedir. Ayrıca, belgenin konut girişine asılması, kiracı bilgilerinin bildirilmesi ve kiralanın konutun üçüncü kişilere devrinin yasaklanması gibi yükümlülükler de kanun ile düzenlenmiştir (*Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*, 2023). Söz konusu kanunun uygulanmasına dair ayrıntılar ise 28/12/2023'te yayımlanan *Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına İlişkin Yönetmelik* ile belirlenmiştir. Yönetmelik uyarınca, resepsiyon, güvenlik, günlük temizlik ve spor salonu gibi yüksek nitelikli hizmetlere sahip konutlarda kat maliklerinin oy birliği şartı aranmazken, %25 oran sınırı uygulanmaya devam etmektedir. (*Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına İlişkin Yönetmelik*, 2023). Bu düzenlemeler, KDK'lerin Türkiye'deki varlığını ve etkisini resmî olarak kabul ettiğini gösterse de; özellikle oy birliği şartı ve oran sınırlaması gibi hükümler nedeniyle KDK faaliyetlerinin kapsamının daralabileceği yönünde tartışmalara yol açmıştır (İPA, 2024).

Dünyadaki büyük metropollerde KDK faaliyetlerinin sosyo-demografik göstergelerle mekânsal ilişkilerini inceleyen araştırmalar bulunmakla birlikte İstanbul özelinde yapılan çalışmalar sınırlıdır. Bu çalışma, İstanbul'daki Airbnb ilanlarının mekânsal dağılımını ve bu dağılımın kent dinamikleriyle ilişkilerini analiz ederek, literatüre katkı sunmayı amaçlamaktadır.

Bu çalışmada yanıtlanması hedeflenen temel araştırma soruları aşağıdaki gibidir:

- İstanbul'da mahalle ölçeğinde Airbnb kiralamaları kümelenme göstermekte midir? Gösteriyorsa, kümelenmeler nerelerde yoğunlaşmaktadır?
- İstanbul'da mahalle ölçeğinde Airbnb kiralamalarını etkileyen sosyo-demografik göstergeler nelerdir?

2. YÖNTEM

Bu çalışmada, İstanbul'da Airbnb platformu üzerinden gerçekleştirilen KDK ilanlarının mekânsal dağılım örüntüleri ile sosyo-demografik göstergeler arasındaki ilişkilerin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda iki aşamalı bir mekânsal analiz yaklaşımı benimsenmiştir. İlk aşamada, ilanların kent içindeki konumlanışı ve kümelenme örüntülerini incelemek üzere Global Moran's I ve LISA (Local Indicators of Spatial Association) analizleri uygulanmıştır. İkinci aşamada ise, KDK faaliyetleri ile sosyo-

Şekil 1, İstanbul'da ilçelere göre nüfus yoğunluğu ile Airbnb ilan sayısı dağılımını göstermektedir. Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Kadıköy ve Fatih gibi merkezi ve turistik ilçelerde nüfus yoğunluğu orta-yüksek düzeyde olmasına rağmen, ilan sayıları kentin geri kalanına kıyasla fazladır; Buna karşılık, Bağcılar, Esenler, Güngören ve Esenyurt gibi nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu ilçelerde ilan sayılarının düşük kalması, Airbnb faaliyetlerinin yer seçiminde nüfus yoğunluğunun tek başına belirleyici olmadığını; ilçelerin sosyo-ekonomik profili, merkeziliği ve turistik çekiciliği ile ilişkili olduğunu kanıtlar niteliktedir (Gold, 2019; Garay-Tamajón vd., 2022; Liang vd. 2022). Öte yandan, Adalar ve Sarıyer gibi düşük nüfus yoğunluğuna sahip ilçelerde görece yüksek ilan sayıları, doğal çevre, rekreasyonel olanaklar ve turistik cazibenin Airbnb talebini yoğunlaştırdığını göstermektedir (Bugalski, 2020; Garay-Tamajón vd., 2022). Şekil 1, Avrupa Yakası'nda Haliç çevresi ve Boğaz hattının, Anadolu Yakası'nda ise özellikle Kadıköy'ün ön plana çıktığını, buna karşılık kentin çeperlerinde (Silivri, Çatalca, Şile) ilan sayılarının düşük kaldığını göstermektedir. Dolayısıyla Airbnb'nin İstanbul'daki mekânsal örüntüsü, kent merkezlerinde ve turistik bölgelerde yoğunlaşan, yüksek nüfus yoğunluğuna sahip fakat görece düşük gelirli ve turistik olmayan ilçelerde ise sınırlı kalan bir yapı sergilemektedir.

3. ANALİZ

Bu çalışmada Global Moran's I ve LISA analizleri ile regresyon (OLS, SLM) modelleri kullanılmıştır. Nokta tabanlı veriler, tek başına kümeleşme olup olmadığını doğrudan göstermediği için mekânsal istatistik yöntemlerinden biri olan Global Moran's I analizi kullanılmıştır. Global Moran's I, veride rastgele mi, düzenli mi kümelenmiş biçimde mi bir dağılım olduğunu istatistiksel olarak test etmeyi sağlar. Böylece çalışma, Airbnb'nin kent mekânında oluşturduğu örüntülerin tesadüfi mi yoksa mekânsal yoğunlaşmaya dayalı mı olduğunu ortaya koymayı amaçlamaktadır. Öncelikle, hexagon gridleri ve mahalle sınırları analiz birimi olarak alınarak iki ayrı Global Moran's I değeri hesaplanmıştır. Eşit boyutlu hexagon hücrelerin yanında mahalle sınırlarının da tercih edilmesinin temel nedeni, idari mahalle sınırlarının büyüklük ve şekil bakımından heterojen olmasıdır. Hexagonlar tüm çalışma alanını eşit büyüklükte ve düzenli birimlere ayırarak mahallelerin heterojen büyüklük ve şekil farklılıklarından kaynaklanabilecek yanlılıkları azaltmakta, mikro düzeydeki yoğunlaşmaları daha hassas biçimde yakalayabilmekte ve veri dağılımındaki küçük ölçekli kümelenmeleri görünür hâle getirmektedir. Bu sayede belirgin mekânsal yoğunlaşmaların varlığı güvenilir biçimde test edilebilmektedir.

Global Moran's I analizi, İstanbul'daki Airbnb ilanlarının mekânsal dağılımında kümelenme eğilimi bulunduğunu ortaya koysa da bu sonuç tüm kent düzeyindeki ortalama ilişkiyi yansıtmaktadır. Oysa kentin farklı bölgelerinde, benzer özelliklere sahip ilanların oluşturduğu yerel kümelenme örüntüleri değişkenlik gösterebilir. Bu nedenle, Moran's I bulgularını mekânsal olarak ayrıştırarak hangi bölgelerde istatistiksel olarak anlamlı HH ya da LL kümelerin oluştuğunu belirlemek amacıyla mahalle birimleri kullanılarak LISA analizi uygulanmıştır. LISA, kent ölçeğinde gözlenen pozitif mekânsal bağımlılığı ortaya koyarak, Airbnb arzının hangi mahallelerde yoğun bir şekilde kümелendiğini gözlemlemeyi sağlayacaktır. Böylece, Airbnb arzının yüksek olduğu çekim merkezlerinde yüksek, çeper alanlarda ise düşük yoğunluk kümelerinin varlığı sayısal olarak doğrulanabilecek ve kümelenmenin nedenleri araştırılabilir.

Mekânsal otokorelasyon analizleri kümelenmenin yoğun olduğu mahalleleri göstermektedir; ancak çalışmanın odak noktası KDK faaliyetlerini etkileyen sosyo-demografik göstergelerin belirlenmesi olduğundan, ikinci aşamada regresyon modellerine (OLS, SLM) başvurulmuştur. LISA sonuçları doğrultusunda, HH mahallelerin yoğunlaştığı bölgeden bir çalışma alanı seçilerek sosyo-demografik veriler toplanmış ve regresyon modellemesi gerçekleştirilmiştir. İlk olarak uygulanan OLS modeli, bağımlı değişken ile sosyo-demografik göstergeler arasındaki doğrusal ilişkiyi ortaya koysa da komşu mahalleler arasındaki etkileşimleri göz önünde bulundurmadığı için mekânsal bağımlılığı açıklayamamıştır. Dolayısıyla komşu mahallelerdeki KDK faaliyetlerinin birbirini etkileme olasılığını dikkate almak için SLM modeli uygulanmıştır. Bu sayede, KDK faaliyetlerinin mahalle ölçeğindeki sosyo-demografik göstergelerle ilişkisi niceliksel olarak belirlenebilecek ve bulgular, kentsel planlamada karar alma süreçlerine yol gösterebilecektir.

Analiz süreci Python ortamında coğrafi verinin işlenmesi için GeoPandas; Moran's I ve LISA için PySAL ekosisteminden libpysal ve ESDA, regresyon (OLS, SLM) için spreg kütüphaneleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir. En son, elde edilen mekânsal sonuçlar dışa aktararak QGIS yazılımı ile haritalandırılmıştır.

3.1. Global Moran's I

Öncelikle veri setindeki tüm noktalar UTM 35N koordinat sistemine dönüştürülmüştür. Daha sonra, ilan konumlarının her bir coğrafi birimin içine sayılmasıyla yeni bir *count* (ilan sayısı) değişkeni oluşturulmuştur. Bu değişken, analizlerin temelini oluşturmaktadır. Analizin sonraki aşaması coğrafi birimler arasındaki mekansal ilişkileri tanımlayan bir komşuluk matrisi oluşturmaktır. Öncelikli olarak, birimlerin doğal sınır komşuluğuna dayanan Queen komşuluğu kullanılmıştır. Ancak İstanbul'un morfolojik yapısı dolayısıyla (Boğaz'ın doğal bir ayırım oluşturması ve Adalar ilçesinin kara bağlantısının bulunmaması) Queen komşuluğunun yetersiz kaldığı durumlarda belirli bir eşik mesafesindeki birimleri komşu kabul eden DistanceBand yöntemi denenmiştir. Bu yöntem, coğrafi olarak yakın ancak sınır komşusu olmayan birimler arasında bir bağlantı kurarak analizin sürekliliğini sağlar. Son olarak, bu iki yöntem de uygulanamazsa, her birim için en yakın k komşuyu zorunlu olarak belirleyen K-Nearest Neighbors (KNN) yöntemi uygulanmıştır ($k=6$). Bu sıralı yaklaşım, İstanbul gibi karmaşık coğrafi yapıya sahip bir bölgede, analizin hiçbir birimi dışarıda bırakmadan çalışmasını sağlamıştır.

Hexagon Grid

Bu yöntemde komşuluk matrisi olarak DistanceBand=200 m kullanılmış ve veri setindeki noktaların dağılımına dayalı olarak hexagon bir ızgara oluşturulmuştur. Analiz sonuçlarının mekânsal kümelenmeyi en iyi şekilde yansıtmaları için en uygun hücre boyutu belirlenmiştir. Ardından her bir nokta için Nearest Neighbor (NN) mesafesi hesaplanmış, hesaplama sırasında her noktanın ikinci en yakın noktası ($k=2$) temel alınmıştır. Alanda, farklı boyutlarda altıgen ızgaralar oluşturulmuş ve her hücredeki Airbnb sayısı hesaplanmıştır. Her bir hexagon boyutu için, uygun bir komşuluk ilişkisine dayalı ağırlık matrisi oluşturulmuş ve Global Moran's I istatistiği hesaplanmıştır. En yüksek istatistiksel anlamlılığa (en düşük p-değeri) sahip olan hexagon yarıçapı 100 m olarak belirlenmiş ve bu boyutta toplam 270.334 hücre elde edilmiştir.

Analiz sonucu; *Moran's I* = 0,712, $p < 0,001$, $z = 653,14$ ile oldukça yüksek bir kümelenme katsayısı ortaya koymuştur. Bu değer, Airbnb ilanlarının mikro ölçekte güçlü biçimde kümelendiğini ve rastgele dağılmadığını göstermektedir. Hexagonların eşit büyüklükte ve homojen olması, noktaların yoğunlaştığı alanların daha hassas biçimde yakalanmasına imkan tanımaktadır.

Mahalle Sınırları

Bu yöntemde komşuluk matrisi olarak KNN ($k=6$) ve analiz birimi olarak İstanbul'daki toplam 965 mahallenin idari sınırları kullanılmıştır. Airbnb ilanları, her bir mahallenin sınırları içine sayılmış ve her mahalledeki Airbnb sayısı hesaplanmıştır. Hexagon yönteminden farklı olarak burada, ağırlık matrisi oluşturulduktan sonra, analiz süreci Global Moran's I istatistiğinin hesaplanması ve anlamlılık testlerinin yapılmasıyla devam eder. Burada en uygun birim seçimi aşaması bulunmaz çünkü analiz birimi olan mahalleler sabittir. Bu yöntem, mahallelerin idari yapısını koruyarak, mekansal kümelenmenin mahalle bazında nasıl dağıldığını analiz etmeye odaklanır.

Analiz sonucunda *Moran's I* değeri 0,558, $p < 0,001$, $z = 31,59$ bulunmuştur. Bu değer, hexagon tabanlı analize kıyasla daha düşük olmakla birlikte, Airbnb ilanlarının mahalle ölçeğinde de anlamlı biçimde kümelendiğini göstermektedir. Mahalleler arasındaki büyüklük ve şekil farklılıkları, kümelenme örüntülerinin daha genelleştirilmiş görünmesine yol açmaktadır. Buna karşılık, idari sınırlar üzerinden yapılan analiz, politika ve planlama açısından daha uygulanabilir bulgular sağlamaktadır.

Her iki analizde de pozitif olan Moran's I değerleri (0,712 ve 0,558), verinin rastgele bir mekansal dağılım sergilemediğini, aksine güçlü bir kümelenme eğiliminde olduğunu göstermektedir (Tablo 1). Sonuçlar, İstanbul'da yüksek ilan sayısına sahip birimlerin komşu birimlerle birlikte kümelendiğini (HH), düşük ilan sayısına sahip birimlerin de benzer şekilde kendi aralarında kümelendiğini işaret etmektedir (LL). Analizlerin p-değerleri ($p < 0,001$) ise, ilanların belirli bölgelerde yoğunlaştığını ve bu yoğunlaşmanın tesadüfi olmadığını kanıtlamaktadır. Her iki analizin z-skorları, sonuçların istatistiksel olarak anlamlı olduğunu doğrulasa da değerler arasındaki fark dikkat çekicidir. Bunun temel nedeni, analizlerde kullanılan mekansal birim sayılarındaki farklılıktır. Hexagon analizinde 270.334 eşit boyutlu hücre kullanıldığından standart hata düşmekte ve bu da z-skorunun oldukça yüksek çıkmasına yol açmaktadır. Buna karşılık, mahalle analizinde yalnızca 965 birim bulunduğundan standart hata daha yüksek olmakta ve z-skoru görece daha düşük çıkmaktadır. Bu z-skoru, sonucun daha az anlamlı olduğu anlamına gelmez; yalnızca daha küçük bir örneklemden kaynaklandığı için rastgelelikten sapmanın istatistiksel olarak daha az güçlü gösterildiğini ifade eder. Yine de yüksek z-skoru, bulguların farklı bir mekansal çözünürlükte de geçerli olduğunu göstermektedir ($z \text{ skoru} = \text{gözlenen Moran's I} / \text{standart hata}$).

Tablo 1. Analiz birimine göre Global Moran's I sonuçları

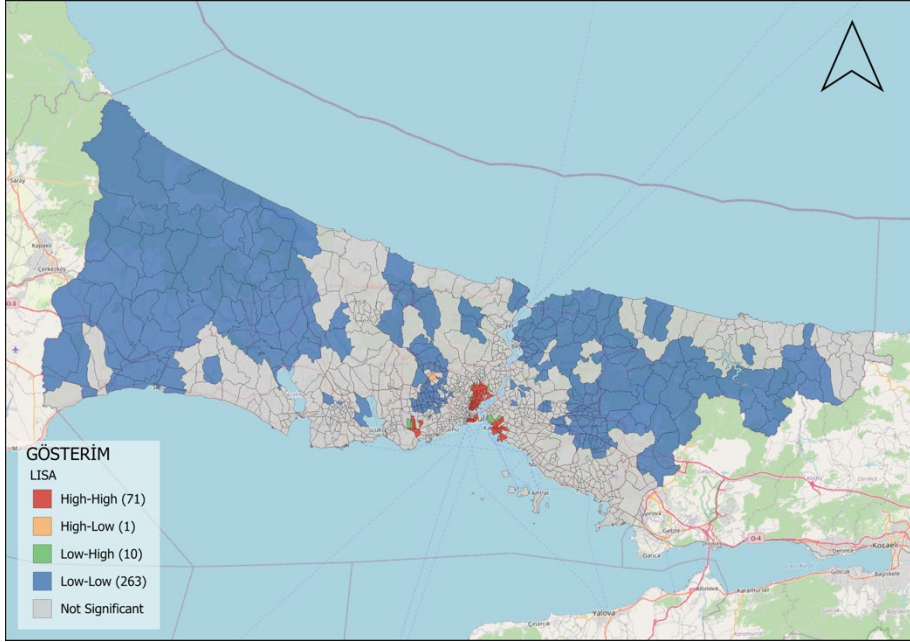
Analiz Birimi	Hücre Sayısı	Hexagon Yarıçapı	Moran's I	P-değeri	Z-skoru
Hexagon Grid	270.334	100 m	0,712	0.001	653,14
Mahalle Sınırları	965	—	0,558	0.001	31,59

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Global Moran's I değerinin iki farklı mekânsal birim üzerinden hesaplanması, farklı ölçeklerde farklı avantajlar sağlamıştır. Hexagon analizi, daha yüksek Moran's I değeri ile mikro düzeydeki yoğunlaşmaları daha hassas biçimde ortaya koyarken; mahalle ölçeğinde yapılan analiz, kümelenmenin yönetsel olarak anlamlı olmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla, bu iki ölçeğin karşılaştırılması hem bilimsel olarak verinin mekânsal örüntüsünü anlamak hem de bulguları planlama ve politika süreçlerine dahil etmek açısından önemlidir.

3.2. LISA (Local Indicators of Spatial Association)

Global Moran's I analizi, Airbnb ilanlarının İstanbul'da genel bir mekânsal kümelenme sergilediğini ortaya koymuştur. Bu genel bulgunun yerel ölçekte hangi mahallelerde yoğunlaştığını belirlemek amacıyla LISA analizi uygulanmıştır. Analiz, Global Moran's I'da kullanılan ve tüm mahallelerin analize dahil edilmesini sağlayan aynı yöntemle yürütülmüş ve komşuluk matrisi KNN (k=6) kullanılmıştır. Bu yaklaşım, mahallelerin mevcut idari yapısı içindeki kümelenme örüntüsünü anlamayı sağlamıştır. Analiz sürecinde her mahalle için bir yerel Moran's I değeri (I_{local}) hesaplanmıştır. Sonuçlar, anlamlılık testine tabi tutulmuş ve $p < 0,05$ olan mahalleler anlamlı kabul edilmiştir. Her bir anlamlı mahalle, Şekil 2'deki dört kategoriden birine (HH, LL, HL, LH) atanmıştır. Anlamlılık testi sonucunda, 965 mahalleden 347'si istatistiksel olarak anlamlı mekânsal kümelenme veya aykırılık göstermiştir ($p < 0,05$). Bu mahalleler arasında 71 yüksek-yüksek (HH) ve 263 düşük-düşük (LL) kümelenme ile 1 yüksek-düşük (HL) ve 10 düşük-yüksek (LH) aykırılık tespit edilmiştir.



Şekil 2. İstanbul mahallelere göre Airbnb ilanları LISA kümelenme analizi (**Kaynak:** Inside Airbnb verileriyle OSM kullanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

Analiz sonucunda İstanbul'daki Airbnb ilanlarının dağılımında belirli mekânsal kümelenme örüntüleri görülmüştür. Yüksek ilan yoğunluğuna sahip mahallelerin, yüksek yoğunluklu komşularla çevrili olduğu HH (hot-spot) kümeler, Airbnb faaliyetlerinin yoğunlaştığı bölgeleri göstermektedir. HH kümeler, İstanbul'un turistik ve ekonomik merkezlerinin KDK'lerde baskın bir rol oynadığını teyit etmektedir. Avrupa Yakası'nda Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Fatih (Tarihi Yarımada) çevresindeki mahalleler ile Bahçelievler (3 mahalle) ve Bakırköy'de (1 mahalle); Anadolu Yakası'nda ise Kadıköy merkezli, mahalleler, turistik çekim noktaları, kültürel aktiviteler, miras alanları, gece hayatı ve güçlü ulaşım bağlantıları ile ilişkilendirilebilir. Bu bölgeler, genç nüfusu ağırlamasının yanı sıra uluslararası turistler için de İstanbul'un cazibe merkezlerini oluşturarak KDK talebinin yoğunlaştığı alanlar olarak öne çıkmaktadır.

Öte yandan, LL (cold-spot) kümeler, düşük yoğunluklu mahallelerin birbirleriyle komşuluk oluşturduğu ve Airbnb ilan yoğunluğunun görece az olduğu alanları işaret etmektedir. Bu kümeler özellikle İstanbul'un çeper ilçelerinde yoğunlaşmaktadır; Arnavutköy, Çatalca, Silivri, Sultanbeyli, Sancaktepe ve Şile gibi bölgelerde KDK faaliyetlerinin düşük olması hem turistik çekimden uzak olmaları hem de daha düşük gelir grubuna yönelik konut stokuna sahip olmalarıyla açıklanabilir. Bu alanlar, İstanbul'un daha çok kalıcı konut ihtiyacını karşılayan ve turizm ekonomisi ile sınırlı bir etkileşime sahip bölgeleri olarak öne çıkmaktadır.

Buna karşılık HL ve LH kategorisindeki mahalleler ise mekânsal olarak ayrışan aykırı değerler (outlier) olarak tanımlanmaktadır; bu mahallelerde yüksek yoğunluklu birimler

düşük yoğunluklu komşularla, düşük yoğunluklu birimler ise yüksek yoğunluklu komşularla çevrilidir. Analizde Gaziosmanpaşa, Karadeniz Mahallesi komşu mahallelerden farklı olarak yüksek Airbnb yoğunluğuna sahip olduğu için HL kategorisine düşen tek mahalledir. Benzer şekilde yoğun Airbnb ilanlarına sahip ilçelerin düşük ilan yoğunluğuna sahip mahalleri (Bahçelievler, Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş, Kadıköy ve Üsküdar'ın Kadıköy'e sınır komşusu Selimiye Mahallesi) LH kategorisine girmektedir.

Ayrıca, havaalanına yakın Arnavutköy veya Tuzla gibi transit geçiş bölgelerinde tekil ve dağınık ilanların gözlemlenmesi, KDK'lerin, iş seyahatleri veya transit geçiş gibi özel taleplere hizmet ederek turist akışının merkez dışına dağılmasına katkı sağlayan iş birliği (collaborative) kapsamında değerlendirilebilir (Ballesta, 2024). Bu durum, İstanbul'da KDK'lerin turistik talebin yanında işlevsel ve mobil nüfusa dayalı bir talep ile şekillendiğini de düşündürmektedir.

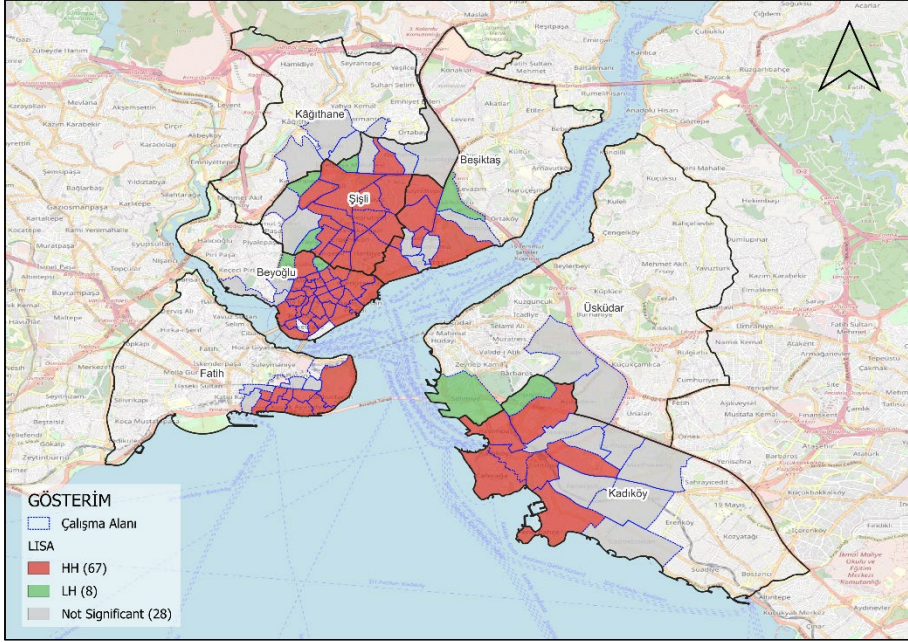
LISA Analizi'nin bulguları, İstanbul'da KDK faaliyetlerinin kentin merkezi iş alanları, turistik çekim bölgeleri ve çeper yerleşim alanları arasındaki sosyo-mekânsal farklılaşmayı yansıtmaktadır. Bu durum, KDK faaliyetlerinin İstanbul'da kentsel mekânın turizm ve konut piyasası aracılığıyla yeniden şekillendiğini ve merkezi bölgelerde konut piyasası üzerinde baskı oluşturarak soylulaştırmayı hızlandırabileceğini düşündürmektedir. Bu doğrultuda, hot-spot alanlarda KDK faaliyetlerinin sosyo-demografik göstergelerle ilişkisinin belirlenebilmesi için çalışmanın ikinci aşamasında regresyon (OLS, SLM) modellemesi kullanılacaktır.

3.3. Regresyon (OLS, SLM)

Regresyon modellemesi kapsamında çalışma alanı, İstanbul'daki KDK faaliyetlerinin mahalle ölçeğinde sosyo-demografik göstergelerle ilişkisini belirleyebilmek amacıyla sınırlandırılmıştır. İstanbul Tarihi Yarımada, Beyoğlu ve Şişli ilçelerinde yoğunlaşan HH kümeleri dikkate alınmış, Bakırköy ve Bahçelievler'de yer alan HH kümeleri analiz bütünlüğü açısından çalışma alanına dahil edilmemiştir. Yeni çalışma alanı söz konusu HH kümelerine ait mahalleler ile bu mahallelere sınır komşuluğu bulunan diğer mahalleler seçilerek oluşturulmuştur. Böylece, hem yoğun KDK faaliyetlerinin gözlemlendiği HH kümeleri hem de bu kümelerle mekânsal etkileşim potansiyeli taşıyan komşu mahalleler analize dahil edilebilmiştir.

Analiz kapsamında belirli değişkenler kullanılmıştır. Farklı büyüklüklere sahip mahallelerin karşılaştırılabilmesi için bağımlı değişken *Airbnb ilan sayısı (count)/mahalle alanı (ilan yoğunluğu)* seçilmiştir. Bağımsız değişkenler ise mahalle ölçeğinde sosyodemografik verilerdir. *Nüfus yoğunluğu*, nüfusun fazla olduğu mahallelerde potansiyel kiracı sayısının artması nedeniyle modele dâhil edilmiştir (Garay-Tamajón vd., 2022). Cinsiyet, yaş ve medeni durum değişkenleri (*kadın*, *18 yaş üstü* ve *bekar* nüfus), dijital platformları daha aktif kullanabilme ve esnek yaşam tarzına sahip olabilme olasılıkları nedeniyle Airbnb ilanlarının yoğunluğunu etkileyebileceği varsayımıyla eklenmiştir (Hidalgo vd., 2023). *Üniversite ve üzeri eğitim düzeyine* sahip nüfus oranı, teknoloji kullanımına yatkınlık ve paylaşım ekonomisine adaptasyonu yüksek bireylerin Airbnb faaliyetlerine katılımını artıracığı gerekçesiyle modele dahil edilmiştir (Franco vd., 2021). *Hanehalkı büyüklüğü*, küçük hanehalklarına sahip bölgelerde konut sahiplerinin ek gelir sağlama motivasyonunun daha yüksek olması nedeniyle Airbnb

ilanlarının yoğunluğunu açıklayabilmekte, kişi başı gelir ise, daha yüksek gelirli mahallelerde ilan yoğunluğunun artmasıyla ilişkilendirilmektedir. (Crowe, 2021; Hidalgo vd., 2023). Analize dâhil edilen tüm sosyo-demografik değişkenler TÜİK ve Endeksa'dan elde edilerek birim farklılıklarının karşılaştırılabilirliğini sağlamak amacıyla z-skoru yöntemiyle standardize edilmiştir. Regresyon tekniklerinde eksik veri içeren birimler kabul edilmediğinden eksik verisi olan 4 mahalle çalışma alanından çıkarılmıştır. Nihai çalışma alanında (Şekil.3) Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli ve Kağıthane ile Kadıköy ve Üsküdar ilçelerini kapsayan toplam 103 mahalleyi içermekte olup, bunların 67'si HH kümelerine dahildir.



Şekil 3. Regresyon (OLS, SLM) uygulanan çalışma alanı (**Kaynak:** Yazarlar tarafından OSM kullanılarak oluşturulmuştur.)

Modelleme öncesinde bağımsız değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı sorununu test etmek amacıyla VIF analizi yapılmış ve tüm değerlerin kabul edilebilir eşik değerlerin ($VIF < 10$) altında olduğu görülmüştür (1–4). Komşuluk matrisi oluşturulurken mekânsal otokorelasyon analizlerinde kullanılan yöntem esas alınmış ve KNN ($k=6$) kullanılmıştır. Bu aşamaların ardından Ordinary Least Squares (OLS) modeli uygulanmıştır. Regresyon modelinin çıktıları Tablo 2’de verilmiştir. Çıktılar, İstanbul’daki Airbnb ilan yoğunluğunu açıklamada anlamlı bulunmuş ($R^2=0,43$, Adjusted $R^2=0,39$, $F=10,22$), kadın nüfus oranı ve hanehalkı büyüklüğünün negatif, bekar nüfus oranının ise pozitif yönde anlamlı etkiler sergilediği görülmüştür ($p < 0,01$). Nüfus yoğunluğu, 18 yaş üstü nüfus oranı, üniversite ve üzeri eğitim düzeyi ile kişi başı gelir değişkenleri anlamlı bulunmamıştır ($p > 0,05$). Moran’s I testi, hata terimlerinde anlamlı mekânsal otokorelasyon olduğunu ortaya koymuştur ($p < 0,001$). Robust LM testleri ise mekânsal gecikme etkisinin baskın

olduğunu göstermiştir (Robust LM Lag $p < 0,001$; Robust LM Error $p = 0,332$), bu da İstanbul’da Airbnb ilan yoğunluğunu etkileyen sosyo-demografik göstergelerin komşu mahallelerdeki değerlerden de etkilendiğini göstermektedir. Bu nedenle Spatial Lag Model (SLM) kullanılmıştır. SLM çıktıları, mahalleler arası mekânsal bağımlılığın varlığını doğrulamaktadır ($R^2 = 0,6304$ ve Spatial Pseudo $R^2 = 0,5391$). Sonuçlar, OLS sonuçlarıyla aynı örüntüyü göstermektedir; kadın nüfus oranı ve hanehalkı büyüklüğü negatif, bekar nüfus oranı pozitif yönde anlamlıdır. Diğer sosyo-demografik değişkenler her iki modelde de anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte SLM, komşu mahallelerin etkisini modele dahil ederek mahalleler arası mekânsal bağımlılığı açığa çıkarmaktadır ($p = 0,580$, $p < 0,001$). Model, hanehalkı büyüklüğü ve kadın nüfus oranının hem kendi hem de komşu mahallelerde ilan yoğunluğunu azaltıcı; bekar nüfus oranının ise hem doğrudan hem dolaylı olarak artırıcı etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Diğer değişkenler ise anlamlılık göstermemiştir. Sonuçlar, mahalleler arası farklılıkların komşu mahalleleri etkilediğini (spillover) desteklemektedir (Wang vd., 2024).

Tablo 2. Regresyon Modeli (OLS, SLM) sonuç tablo

Değişken	OLS	SLM Direct	SLM Indirect	Sonuç
Hanehalkı Büyüklüğü	$p=0,00041$ -4,97	$p=0,00164$ -3,36	-4,65	Negatif, doğrudan ve dolaylı azaltıcı
Kadın Nüfus Oranı	$p=0,00099$ -4,19	$p=0,04083$ -1,97	-2,73	Negatif, doğrudan ve dolaylı azaltıcı
Bekar Nüfus Oranı	$p=0,00482$ 3,63	$p=0,02758$ 2,19	3,03	Pozitif, doğrudan ve dolaylı artırıcı
Nüfus Yoğunluğu	$p=0,08388$ 2,01	$p=0,11706$ 1,40	1,93	Anlamlı değil
18+ Nüfus Oranı	$p=0,30453$ -1,52	$p=0,41813$ -0,92	-1,27	Anlamlı değil
Üniversite ve Üstü Eğitim Düzeyine Sahip Nüfus Oranı	$p=0,20913$ -2,77	$p=0,32401$ -1,68	-2,32	Anlamlı değil
Kişi Başı Gelir	$p=0,45337$ -1,54	$p=0,97406$ 0,05	0,07	Anlamlı değil
İlan Yoğunluğu		$p=0,00000$ 0,580		Pozitif

Kaynak: Yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

4. BULGULAR

İstanbul'daki 29.984 aktif Airbnb ilanının kümelenme örüntüsü, bekar nüfusun yoğun olduğu ve merkezi ilçelerde yer alsa da, turistik çekim noktalarının sosyo-demografik göstergelerden daha belirleyici bir faktör olduğunu göstermektedir. Global Moran's I değerlerinin anlamlı ve pozitif bulunması ilanların belirli bölgelerde kümелendiğini kanıtlamaktadır. LISA, ilanların merkezi ve turistik çekim noktalarına sahip ilçeler olan Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Kağıthane, Kadıköy ve Üsküdar'ın yanı sıra Bahçelievler ve Bakırköy'de yer seçtiği gözlenmiştir. Buna karşın, çeper ilçelerde ilanların sınırlılığı ve transit geçiş bölgelerinde dağınık ilanların gözlemlenmesi (Arnavutköy, Tuzla), Airbnb yer seçimlerinin turistik çekim ve erişilebilirlik faktörlerinden güçlü biçimde etkilendiğini, sosyo-demografik göstergelerin ise daha sınırlı bir etkisi olduğunu ortaya koymaktadır.

Regresyon sonuçları (OLS, SLM) Airbnb yer seçimini etkileyen sosyo-demografik göstergelere odaklanmaktadır. Bekar nüfus oranı, Airbnb ilan yoğunluğunu en güçlü biçimde artıran değişken olarak öne çıkmaktadır. Buna karşılık, kadın nüfus oranı ve ortalama hanehalkı büyüklüğü ilan yoğunluğunu azaltıcı yönde anlamlı etki göstermektedir. Bu da bekar nüfusun yoğun olduğu bölgelerde (Beşiktaş ve Şişli) Airbnb'lerin yaygın olduğu, daha geleneksel aile yapısının baskın olduğu büyük haneli mahallelerde (Fatih, Beyoğlu) Airbnb arzının sınırlı kaldığına işaret etmektedir. Nüfus yoğunluğu, 18 yaş üstü nüfus oranı, üniversite ve üzeri eğitim düzeyi ile kişi başı gelir değişkenlerinin İstanbul'da Airbnb yer seçimlerini anlamlı olarak etkilemediği bulunmuştur. Ayrıca SLM modelinde mekânsal bağımlılığın yüksek olması bir mahalledeki Airbnb yoğunluğunun komşu mahallelerin sosyo-demografik yapısından da etkilendiğini (spillover) doğrulamaktadır.

Dolayısıyla, İstanbul'daki Airbnb faaliyetleri konut arzı üzerinde baskı oluşturarak soylulaştırmayı hızlandırabilir ve sosyal yapının değişmesine yol açabilir. Bu durum, kentsel hizmetler, altyapı ve güvenlik alanlarında planlama gereksinimlerini artırmaktadır. Dolayısıyla planlama öncelikleri merkezî bölgelere verilmelidir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Elde edilen bulgular ışığında, KDK'lerin kentsel baskılarını azaltmak için konut piyasasının düzenlenmesine yönelik politikalar geliştirilmesi bir gerekliliktir. Ülkemizde 2023 yılında yürürlüğe giren 7464 sayılı Kanun kapsamında getirilen KDK izin belgesi uygulaması, sektöre yasal çerçeve kazandırması açısından önemli bir adım olmakla birlikte, kayıt ve izin süreçlerine odaklandığı için kırılgan grupları koruyucu sosyal boyutlardan yoksundur. Yasa, yüksek nitelikli konut bölgelerine (Beşiktaş, Şişli) avantaj sağlarken, oy birliği şartı geleneksel konut dokusuna sahip bölgelerde (Fatih, Beyoğlu, Kadıköy) dezavantaj yaratmakta ve bu da toplumsal ayrışmayı derinleştirmektedir. Ayrıca, KDK'lerin etkileri kentsel merkezler ile çeper bölgelerde farklılaşmasına rağmen mevcut düzenleme tüm mahalleler için tek tip bir çerçeve öngörmektedir. Bu nedenle, alternatif turizm destinasyonları geliştirilerek KDK'lerin kent çeperine dengeli dağılımı teşvik edilmelidir. Merkezi bölgelerdeki baskıyı azaltmak amacıyla turizm faaliyetleri transit geçiş bölgelerine (Arnavutköy, Tuzla) yönlendirilebilir.

Gelecekte, KDK'lerin fiziksel çevre, erişilebilirlik ve konut piyasası faktörleriyle de ilişkisini inceleyen mekânsal modeller geliştirilmelidir, sonuçlara dayalı olarak Türkiye'deki yasal çerçeve bu kapsamda çeşitlendirilmelidir. Bu çalışma, gelecekteki araştırma ve politika geliştirme süreçlerine ışık tutmayı amaçlamaktadır.

Kaynakça

- AirDNA. (2025). *AirDNA market data*. <https://app.airdna.co/data> (Erişim tarihi: 24 Ağustos 2025).
- Albuquerque, H., Quintela, J. A., ve Marques, J. (2024). The impact of short-term rental accommodation in urban tourism: A comparative analysis of tourists' and residents' perspectives. *Urban Science*, 8(3), Makale 83. <https://doi.org/10.3390/urbansci8030083>
- Ballesta, S. H. (2024). Collaborative and professional accommodations on Airbnb: Exploring patterns for sustainable tourism management in Spain. *Cities*, 154, Makale 105347. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105347>
- Bugalski, Ł. (2020). The undisrupted growth of the Airbnb phenomenon between 2014–2020: The touristification of European cities before the COVID-19 outbreak. *Sustainability*, 12(23), Makale 9841. <https://doi.org/10.3390/su12239841>
- Celata, F., ve Romano, A. (2022). Overtourism and online short-term rental platforms in Italian cities. In *Platform-mediated tourism* (pp. 70–89). Routledge.
- Chow, W. (2019). Air banned and barred: Why New York City's affordable housing crisis has no room for short-term rentals. *Brooklyn Journal of Corporate, Financial ve Commercial Law*, 13(2), 417–443. <https://brooklynworks.brooklaw.edu/bjcfcl/vol13/iss2/4>
- Crowe, A. (2021). Short-term rentals and the residential housing system: Lessons from Berlin. *Critical Housing Analysis*, 8(1), 129–140. <https://doi.org/10.13060/23362839.2021.8.1.527>
- Endeksa. (2025). *İstanbul demografi verileri*. <https://www.endeksa.com/tr/analiz/turkiye/istanbul/demografi>
- Euromonitor International. (2024). *Top 100 City Destinations Index 2024*. <https://www.euromonitor.com/press/press-releases/december-2024/euromonitor-international-reveals-worlds-top-100-city-destinations-for-2024>
- Franco, S. F., ve Santos, C. D. (2021). The impact of Airbnb on residential property values and rents: Evidence from Portugal. *Regional Science and Urban Economics*, 88, Makale 103667. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2021.103667>
- Garay-Tamajón, L., Lladós-Masllorens, J., Meseguer-Artola, A., ve Morales-Pérez, S. (2022). Analyzing the influence of short-term rental platforms on housing affordability in global urban destination neighborhoods. *Tourism and Hospitality Research*, 22(4), 444–461. <https://doi.org/10.1177/14673584211050300>
- Garha, N. S., ve Azevedo, A. B. (2022). Airbnb and the housing market before and during the COVID-19 pandemic: A comparative study of Barcelona and Lisbon. *Análise Social*, 57(242), 82–108. <https://doi.org/10.31447/as00033839.2022242.04>
- Gold, A. E. (2019). Community consequences of Airbnb. *Washington Law Review*, 94(4), 1577–1633.
- Gurran, N. (2018). Global home-sharing, local communities and the Airbnb debate: A planning research agenda. *Planning Theory ve Practice*, 19(2), 298–304. <https://doi.org/10.1080/14649357.2018.1449331>
- Hidalgo, A., Riccaboni, M., ve Velazquez, F. J. (2023). When local business faded away: The uneven impact of Airbnb on the geography of economic activities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 16(2), 335–348. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsac049>
- Hoffman, L. M., ve Heisler, B. S. (2020). *Airbnb, short-term rentals and the future of housing*. Routledge.

- Huebscher, M., Schulze, J., Lage, F. Z., ve Ringel, J. (2020). The impact of Airbnb on a non-touristic city: A case study of short-term rentals in Santa Cruz de Tenerife (Spain). *Erdkunde*, 74(3), 191–204. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2020.03.04>
- Inside Airbnb. (2025). *İstanbul, Marmara, Turkey 26 March 2025 Airbnb listings data*. <https://insideairbnb.com/> (Erişim tarihi: 26 Mart 2025).
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı Şehir Planlama Şube Müdürlüğü. (2023). *Beyoğlu mekansal strateji planı*. İstanbul Planlama Ajansı, BİMTAŞ ve İstanbul Kent Konseyi iş birliği ile hazırlanmıştır.
- İstanbul Planlama Ajansı. (2024). “*Airbnb Yasası*”: Kısa süreli kiralama konut kriziyle ilişkisi (Kent Gündemine Bakış, Ocak 2024). Kültür A.Ş. Yayınları.
- Jefferson-Jones, J. (2014). Airbnb and the housing segment of the modern sharing economy: Are short-term rental restrictions an unconstitutional taking? *Hastings Constitutional Law Quarterly*, 42(3), 557–575.
- Katsinas, P. (2021). Professionalisation of short-term rentals and emergent tourism gentrification in post-crisis Thessaloniki. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 53(7), 1652–1670. <https://doi.org/10.1177/0308518X20935111>
- Kim, M., Darban, M., ve Lim, S. E. (2025). The impact of Airbnb’s competitive pricing on traveler spending at destinations. *International Journal of Hospitality Management*, 124target, Makale 103994. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2024.103994>
- Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. (2023). *Resmî Gazete*, (Sayı: 32357). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/11/20231102-16.htm>
- Konutların Turizm Amaçlı Kiralanmasına İlişkin Yönetmelik. (2023). *Resmî Gazete*, (Sayı: 32413). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/12/20231228-1.htm>
- Lagonigro, R., Martori, J. C., ve Apparicio, P. (2020). Understanding Airbnb spatial distribution in a Southern European city: The case of Barcelona. *Applied Geography*, 115, Makale 102136. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2019.102136>
- Liang, C., Yeung, M. C. H., ve Au, A. K. M. (2022). The impact of Airbnb on housing affordability: Evidence from Hong Kong. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 49(3), 1048–1066. <https://doi.org/10.1177/23998083211043876>
- Mermet, A. C. (2022). Can gentrification theory learn from Airbnb? Airbnbification and the asset economy in Reykjavík. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 54(6), 1147–1164. <https://doi.org/10.1177/0308518X221084493>
- Muschter, S., Caldicott, R. W., von der Heide, T., ve Che, D. (2022). Third-party impacts of short-term rental accommodation: A community survey to inform government responses. In *Platform-mediated tourism* (pp. 152–172). Routledge.
- Robertson, D., Oliver, C., ve Nost, E. (2022). Short-term rentals as digitally-mediated tourism gentrification: Impacts on housing in New Orleans. *Tourism Geographies*, 24(6-7), 954–077. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1765011>
- Shen, L., ve Wilkoff, S. (2022). Cleanliness is next to income: The impact of COVID-19 on short-term rentals. *Journal of Regional Science*, 62(3), 799–829. <https://doi.org/10.1111/jors.12586>
- Staiano, A., Nocca, F., Poli, G., ve Cerreta, M. (2023). Short-term island: Sharing economy, real estate market and touristification interplay in Capri (Italy). In *International Conference on Computational Science and Its Applications* (pp. 405–421). Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-35805-0_28
- Stewart, R. (2022). Authenticity for rent? Airbnb hosts and the commodification of urban displacement. *Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction*, 6(CSCW2), Makale 474. <https://doi.org/10.1145/3555575>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2024a). *İstanbul 18 yaş üstü nüfus verileri*. Merkezi Dağıtım Sistemi. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/>

- Türkiye İstatistik Kurumu. (2024b). *İstanbul mahalle nüfus verileri*. Merkezi Dağıtım Sistemi. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/>
- Uzgören, G., ve Türkün, A. (2018). Impact of Airbnb on the gentrification process: The case of Rasimpaşa Neighborhood in Kadıköy. *Planlama*, 28(2), 154–170. <https://doi.org/10.14744/planlama.2018.36149>
- Wachsmuth, D., ve Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(6), 1147–1170. <https://doi.org/10.1177/0308518X18778036>
- Wang, N., ve Hincks, S. (2024). Airbnb and the COVID-19 pandemic: A geospatial analysis of Greater London. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*. İleri çevrimiçi baskı. <https://doi.org/10.1177/23998083241302557>
- Wrede, M. (2022). How short-term rentals are changing the neighborhood. *International Regional Science Review*, 45(4), 417–443. <https://doi.org/10.1177/01600176211041130>
- Zhang, S., Mehta, N., Singh, P. V., ve Srinivasan, K. (2021). Frontiers: Can an artificial intelligence algorithm mitigate racial economic inequality? An analysis in the context of Airbnb. *Marketing Science*, 40(5), 813–820. <https://doi.org/10.1287/mksc.2021.1311>

Kentsel Tasarımın Duygusal Etkileri: Yoğunluk Senaryolarında Sokak Mekânlarının Kullanıcı Algısı Üzerinden Değerlendirilmesi

Rumeysa Mut¹

Öz: Bu çalışma, kentsel sokak tasarımının kullanıcıların duygu ve biliş süreçleri üzerindeki etkilerini deneysel olarak inceleyen bir araştırma önerisidir. Aynı koridorda iki seri ve altı yoğunluk (yoğun-tanha- sakin) senaryosu karşılaştırılır: yaya serisinde yaya yoğunluğu değişir, araç akışı düşük tutulur; araç serisinde araç yoğunluğu değişir, yaya akışı düşük tutulur. Yoğunluk, dakikadaki yaya ve araç sayısı ile standardize edilir. Alan seçimi NACTO Urban Street Design Guide ölçütlerine dayanır. Veri toplama yöntemi olarak, ET (göz izleme) ölçümleri, EDA (deri iletkenliği) ölçümleri ve kısa anketler kullanılır. ET ölçümleri, fotoğrafların ekran üzerinden; EDA ölçümleri sanal gerçeklik gözlüğünde canlandırılan sahnelerle kaydedilir; anketler güvenlik, okunurluk, kalabalık ve duygudurum maddelerini içerir. Beklenen bulgular, yoğunluk arttıkça görsel taramanın hızlanması, uyarılmanın ve dikkat yükünün yükselmesi, güvenlik ve okunurluk algısının zayıflamasıdır. Önerilen deney kurgusu, yaya önceliği, hız yönetimi ve cephe geçirgenliği gibi kentsel tasarım ilkeleri için ölçülebilir performans göstergeleri üretmeyi ve uygulama öncesi senaryo testleri ile uygulama sonrası izleme süreçlerini desteklemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Mekân algısı, mekânsal iyilik hâli, görsel algı, sanal gerçeklik, kentsel mekânda yoğunluk algısı.

Abstract: This study proposes an experimental research framework to investigate the effects of urban street design on users' emotional and cognitive processes. Two series and six density scenarios (high, sparse, and moderate) are compared within the same street corridor: in the pedestrian series, pedestrian density varies while vehicle flow is kept low; in the vehicle series, vehicle density varies while pedestrian flow is kept low. Density is standardized by the number of pedestrians and vehicles per minute. The study area is selected based on the criteria of the NACTO Urban Street Design Guide. Data are collected through ET (eye-tracking) measurements, EDA (electrodermal activity) measurements, and brief questionnaires. ET measurements are obtained using photographs presented on a screen, whereas EDA measurements are recorded using scenes simulated through a virtual reality headset. The questionnaires include items related to perceived safety, legibility, crowding, and mood. The expected findings suggest that increasing density accelerates visual scanning, elevates arousal and attentional load, and weakens perceptions of safety and legibility. The proposed experimental design aims to generate measurable performance indicators for urban design principles such as pedestrian priority, speed management, and façade permeability, while supporting both pre-implementation scenario testing and post-implementation monitoring processes.

Keywords: Spatial perception, spatial well being, visual perception, virtual reality, perception of density in urban space.

¹ Bir kuruma bağlı değildir, İstanbul: rumeysa.eby@gmail.com

1. GİRİŞ

Kentsel sokaklar, gündelik yaşamda sosyal ilişkilerin, hareketliliğin ve kamusal sağlığın başlıca sahnesidir. Kullanıcının yaşadığı deneyim, fiziksel çevredeki görsel ipuçları ile bilişsel ve duygusal tepkiler arasındaki karşılıklı etkileşimle şekillenir. Literatür, doğallık, uyum ve karmaşıklık gibi görsel niteliklerin tercih ve iyilik hâli (Kavram; bu çalışmada anlık uyarılma düzeyi, dikkat yükü ve kısa süreli olumlu duygudurumun birlikte değerlendirilmesi olarak tanımlanmaktadır.) üzerindeki etkilerine işaret eder (Tveit vd., 2006; Ode vd., 2010; Harris vd., 2018). Görsel karmaşıklık, renk- doku- şekil çeşitliliği ve öge sayısına dayanan kapsayıcı bir gösterge olarak hem estetik algı hem de ekolojik çeşitlilikle ilişkilidir (Ode ve Miller, 2011). Ancak karmaşıklık ile tercih arasındaki ilişki bağlama göre farklılık gösterebilir. Literatürde, karmaşıklık ile tercih arasındaki ilişki tek bir biçime indirgenemez. Wohlwill (1968), bu ilişkinin ters U deseninde seyrettiğini bildirmiştir: düşük karmaşıklık düşük tercih ve beğeni ile, orta düzey karmaşıklık en yüksek beğeni ve tercih ile, yüksek karmaşıklık ise kafa karışıklığı, kaygı ya da hoşnutsuzlukla ve dolayısıyla tercihin yeniden düşmesiyle sonuçlanır. Bununla birlikte sonraki çalışmalar, ters U modelinin her bağlamda geçerli olmayabileceğini göstermiştir. Nitekim Kaplan ve arkadaşları (1972), her bir bağlam içinde ayrı ayrı bakıldığında doğa ve kentsel ortamlarda karmaşıklık arttıkça tercihin doğrusal olarak artabildiğini rapor etmiştir; başka bir deyişle, kentsel sokaklar arasında daha karmaşık olanlar, daha az karmaşık olanlara göre daha fazla tercih edilebilmektedir. Bu yüzden, uyarının bağlamı (içerik türü) tercih üzerinde karmaşıklıktan bağımsız güçlü bir etkiye sahiptir. Bu çalışmadaki deney kurgusunda karmaşıklık doğrudan manipüle edilmemektedir; ancak yaya ve araç yoğunluğu, kentsel sahnenin görsel ve bilişsel karmaşıklığını artıran belirleyici bileşenlerdir. Bu nedenle, üç düzeyli yoğunluk senaryoları, karmaşıklığın sahadaki karşılığını temsil eden pratik bir araç olarak kullanılmıştır ve göz izleme ölçütleri ile öznel değerlendirmeler üzerinden karmaşıklık tepkisinin nasıl biçim değiştirdiği sınanacaktır.

Göz izleme çalışmaları, farklı peyzaj türlerinde karmaşıklık arttıkça sabitleme sayısının artıp ortalama sabitleme süresinin kısalıldığını, yani görsel taramanın hızlandığını gösterir (Dupont vd., 2013, 2016; Amati vd., 2018). Kentsel bağlamda mobil göz izleme, yaya bakışlarının çoğunlukla sokak kenarlarına yöneldiğini ve görev bağlamının bakış dağılımını modere ettiğini ortaya koymuştur (Simpson vd., 2018). Bu bulgular, deneysel düzeneklerde AOI (Area of Interest- ilgi alanı) kategorilerinin sistematik şekilde tanımlanması ve bağlamsal faktörlerin kontrol edilmesi gereğine işaret eder.

Kalabalık ve yoğunluk, kentsel deneyimde belirleyici bağlamsal parametrelerdir. Fizyolojik çalışmalar, kalabalık ve mekân tipinin EEG (elektroensefalografi)- ET (göz izleme)- EDA (deri iletkenliği) göstergelerini ayırt edebildiğini ortaya koyar. Mobil EEG ve EDA ile yapılan çalışmalar, kalabalık arttığında uyarılma göstergelerinin yükselmesi ve dikkat- iş yükü ile ilişkili EEG indekslerinin artması gibi düzenli farklılaşmaları rapor eder; dış mekân sahneleri ise iç mekâna kıyasla daha olumlu duygudurumla eşleşebilir (Mavros vd., 2022). VR tabanlı yön bulma çalışmaları, okunurluğu düşük ya da dar koridorlarda bilişsel yükün arttığını ve görev performansının azaldığını göstermiştir (Erkan, 2024). Diğer VR senaryoları, alışılmadık ya da sinyal yoğun sokak düzenlerinde güvenlik algısının düştüğünü ve fizyolojik stres profillerinin yükseldiğini rapor eder

(Sharma vd., 2024). Bu çerçeve, yoğunluk temelli kurguya metodolojik zemin sağlar: yoğunluk arttıkça göz taramasının hızlanması, uyarılma ve bilişsel yük göstergelerinin artması ve güvenlik- okunurluk algısının zayıflaması beklenir (Berto vd, 2008; Dupont vd., 2017; Simpson vd., 2018; Mavros vd., 2022; Shao vd., 2025; Erkan, 2024; Sharma vd., 2024).

2. ARAŞTIRMA SORULARI VE HİPOTEZLER

Bu bölümün amacı, yoğunluk değişkenini açık ve ölçülebilir biçimde merkeze alarak, katılımcının dikkat ve fizyolojik durumundaki tepkileri altı senaryoda nicelleştirmektir. Kurgu iki seri içerir: i) Yaya serisinde yaya yoğunluğu تنها- sakin- yoğun düzeylerde değiştirilir, araç akışı düşük ve sabit tutulur; ii) Araç serisinde araç yoğunluğu تنها- sakin- yoğun düzeylerde değiştirilir, yaya akışı düşük ve sabit tutulur. Böylece iki akışın ayrı ayrı maruz kaldığında oluşturduğu etkiler hem kendi içinde, hem de birbirine eşdeğerlik üzerinden karşılaştırılabilir.

Yoğunluk, dakikadaki yaya sayısı ve dakika başına araç sayısı ile tanımlanır; تنها- sakin- yoğun eşikleri pilot sayımlarla belirlenir. Birincil çıktılar, dikkat ve uyarılmayı doğrudan yansıtan ET ve EDA göstergeleridir. Birincil çıktılar: AOI dwell yüzdesi (ilgi alanında geçen izleme süresi oranı), sabitleme sayısı (toplam bakış durması), ortalama sabitleme süresi (bir bakışın ortalama süresi), TTFF (ilk bakışa kadar geçen süre), SCL (tonik deri iletkenliği). İkincil çıktılar: scanpath entropisi (bakış rotasının düzensizliği) ve ISCR (kısa süreli deri iletkenlik tepkisi sayısı).

2.1. Araştırma Soruları

S1. Yaya yoğunluğu (tenha, sakin, yoğun) arttıkça görsel dikkat ve öznel değerlendirmeler nasıl değişir? Bu değişimler kullanıcının mekân deneyimini nasıl nitelendirir?

S2. Araç yoğunluğu (tenha, sakin, yoğun) arttıkça görsel dikkat ve öznel değerlendirmeler nasıl değişir? Bu değişimler kullanıcının mekân deneyimini nasıl nitelendirir?

S3. Yaya–araç yoğunluğu çiftlerinden hangileri benzer etki üretir (aynı büyüklükte dikkat ve uyarılma)? Elde edilen nicel eşdeğerlikler, mekansal plan kararlarını nasıl etkiler? (Örnek: Araç yoğunluğu sakin iken ortaya çıkan fizyolojik ve dikkat yükü yaya yoğunluğu yoğun ile aynı ise, bu durum hangi hız yönetimi, geçit sıklığı ya da yaya önceliği kararlarını destekler?)

S4. Öznel değerlendirmeler güvenlik, okunurluk, kalabalık, duygudurum altı senaryoda nasıl sıralanır ve ET ve EDA göstergeleri ile ne ölçüde tutarlıdır?

2.2. Hipotezler

H1. Yaya yoğunluğu arttıkça sabitleme sayısı artar, ortalama sabitleme süresi ve ilk bakışa kadar geçen süre kısalar; dikkat zemine ve yaya akışına kayar. Deri iletkenliği düzeyi yükselir; güvenlik ve okunurluk puanları düşer.

Bu desen, kullanıcının sahneyi daha hızlı taradığını, risk ve akışla ilgili işaretlere yöneldiğini, ayrıntılı işlemeye ayrılan sürenin azaldığını ve kararların sahadaki açık güvenlik ipuçlarına daha bağımlı hale geldiğini gösterir. Özellikle araç yoğun senaryolarda araç AOI'si için TTFF'nin kısalması yaklaşan tehditlerin daha çabuk fark

edildiğini; kısa sabitlemeler ise okunurluk ve güvenlik algısında kırılma yaratabileceğini ima eder. Bu nedenle araç yoğunluğunun yüksek olduğu kesitlerde zemin işaretleri, geçit ve sinyal sürekliliği, bordür ve kaldırım uzantıları ile görüş açıklığı gibi güvenlik ipuçlarının görünürlüğü ve sürekliliğinin kritik olduğu hipotezini destekler. Bu örnekte, S1 ve S2 kapsamındaki sorulara yanıt üretir.

H2. Araç yoğunluğu arttıkça aynı yönlü fakat daha güçlü bir desen görülür: dikkat zemine ve araç alanına kayar, araçlara ilk bakış daha hızlı olur; güvenlik ve okunurlukta düşüş daha belirgindir. (S2)

H3. Bazı yaya–araç yoğunluğu çiftleri benzer büyüklükte dikkat ve uyarılma üretir; bu eşleşmeler koridor için karar eşiği olarak raporlanabilir. (S3) Böyle bir desen, mekânsal tasarımda araç yoğunluğunu artıran kararların, kullanıcının iyilik hâlini yaya yoğunluğunun artmasından daha olumsuz etkileyebileceğini gösterebilir. Bu hipotez S3 sorusunu doğrudan sınar.

H4. Öznel güvenlik ve okunurluk puanları, göz izleme ve deri iletkenliği ölçümleriyle tutarlı değişir; belirgin düşüşlerin başladığı yoğunluklar, kabul edilebilir sınırları tanımlar. (S4) Bu durum, yoğunluk arttığında kişinin yaşadığı duygusal kaygı yükündeki artışın fizyolojik olarak da yansıdığını gösterebilir.

3. YÖNTEM

Bu çalışma, gerçek kent mekânına dayalı 3B sahnelerin oyun motoru içinde gerçek zamanlı olarak VR ortamında sunulması yoluyla, kentsel çevrenin birey üzerindeki duygusal ve sosyal etkilerinin gerçekçi bir simülasyon aracılığıyla sayısallaştırılarak incelenmesini amaçlamaktadır.

Alan seçimi NACTO Urban Street Design Guide ölçütleri (ölçek, erişilebilirlik, görsel süreklilik, çok işlevlilik, güvenlik, yaya önceliği) esas alınarak yapılacaktır; bu ölçütler, deney sahnesinde yaya önceliğini, akışın okunurluğunu ve güvenlik ipuçlarının görünürlüğünü önceleyerek yoğunluk senaryolarının sağlıklı biçimde karşılaştırılmasına ve tekrarlanabilirliğine zemin hazırlaması hedeflenmektedir. Ayrıca bu tasarım kriterlerine bağlı kalmak, alanın karmaşıklığını olabildiğince sabit tutarak deneyin dış etkenlerden etkilenmesini en aza indirmeyi amaçlar.

Bu doğrultuda, aynı sokak koridorunda iki seri hâlinde altı senaryo karşılaştırılır. Yaya serisinde yaya yoğunluğu تنها, sakin ve yoğun düzeylerde değiştirilir ve araç akışı düşük tutulur. Araç serisinde araç yoğunluğu تنها, sakin ve yoğun düzeylerde değiştirilir ve yaya akışı düşük tutulur. EDA oturumunda sahneler sanal gerçeklik gözlüğü üzerinden, 10- 20 saniyelik sabit bakış noktası gösterimleri veya 3- 5 saniyelik dondurulmuş kare dizileri halinde sunulur; katılımcı sahnenin içinde konumlanır. ET oturumunda ise aynı koridora ait alan fotoğrafları ekran üzerinden gösterilir. Ölçümler iki ayrı oturumda kaydedilir. Ayrıca çalışmada sadece fizyolojik etkiler değil duygu durumu ölçümü de hedeflenir. Bu amaçla her senaryo bloğu sonunda 1- 7 aralığında Likert tipi mini anket uygulanacaktır; maddeler ve kısa tanımları şöyledir: güvenlik (tehdit algısının düşük olması ve çarpışma ya da yaralanma riskinin az hissedilmesi), okunurluk (mekânın düzeninin, yönlerin, geçitlerin ve önemli noktaların hızlıca anlaşılabilirliği), kalabalık (kişi sayısı ve yakınlığının sıkışıklık hissi yaratması), genel duygudurum (o andaki genel his,

sakinlik ve hoşnutluk düzeyi). Her blok sonunda ayrıca tek bir karşılaştırma maddesi sorulur: bu sahneyi diğer koşullara göre daha güvenli ve daha okunur buldunuz mu?

3.1. Sahne Tasarımı ve Görsel Uyarıcıların Hazırlanması

Alan modeli üretimi: Aynı sokak koridoru için iki seri 3B sahne varyantı oluşturulur. Yaya serisi için yaya yoğunluğunun تنها, sakin ve yoğun olduğu; araç serisi için araç yoğunluğunun تنها, sakin ve yoğun olduğu durumlar parametrik olarak tanımlanır. Gerçek saha ölçüleri ve foto referanslarla koridor geometrisi, kaldırım genişlikleri, cephe açıklıkları ve geçit konumları 1:1 ölçekte modellenir. Malzeme ve ışıklandırma, günün benzer saatleri esas alınarak tutarlı tutulur.

Yoğunluk kontrolü: Yaya yoğunluğu, her bir yayayı ayrı bir birim olarak tanımlayan ve bu birimlerin hız tercihi, yön seçimi, kişisel alanı koruma ve çarpışmadan kaçınma gibi basit kurallarla hareket ettiği mikro düzeyli bir yürüme simülasyonu ile ayarlanır. Araç yoğunluğu ise şerit izleme, hız uyumu ve takip mesafesi kurallarına dayalı bir trafik akışı simülasyonu ile ayarlanır. Her varyantta dakikadaki yaya sayısı ve dakikadaki araç sayısı simülasyon çıktısından doğrulanır. İnsan alan oranı ve araç türü dağılımı gibi yardımcı göstergeler ayrıca raporlanır. Eşik değerleri pilot simülasyon ve saha sayımlarıyla uyumlu olacak biçimde belirlenir; böylece temel fark yalnızca ilgili serideki yoğunluk olur.

Cihaza uyumlu alan modellemesi: Kamera yüksekliği ve bakış yönü, Meta Quest 2'nin çalışma biçimine uygun seçilir. Kadraj ve görüntü, sahnenin VR içinde net ve kolay anlaşılır görünmesini sağlayacak şekilde ayarlanır. Hazırlanan 3B sahneler, cihaza uygun çözünürlük ve kare hızında önceden test edilir; VR üzerinde rahat kullanım ve okunurluk doğrulandıktan sonra deney setine alınır.

Sahne Sunumu: Her senaryo için en az üç sabit bakış noktası A- B- C tanımlanır. Her noktada 10- 20 saniyelik gerçek zamanlı sahne gösterimi ya da 3- 5 saniyelik dondurulmuş kare dizisi hareket içermeyen ardışık sabit görüntüler hazırlanır. Gösterim sırası, her koşulun her sırada bir kez yer almasını sağlayarak dengeli olarak katılımcılar arasında dağıtılır.

3.2. Uygulama Akışı ve Süreler

Genel akış: Önce katılımcı bilgilendirilir ve onamı alınır. Her oturum başında kısa bir başlangıç kaydı yapılır (gözler açık ve kapalı toplam 60- 90 saniye).

ET oturumu (alan fotoğrafları, ekran üzerinden): Göz izleme sistemi kalibre edilir. Altı senaryonun her biri için 4- 6 fotoğraf gösterilir. Her fotoğraf 6- 8 saniye ekranda kalır; fotoğraflar arasında 1- 2 saniye nötr gri ekran gösterilir. Her senaryo bloğunun sonunda katılımcı güvenlik, okunurluk, kalabalık, genel duygudurum maddelerini yanıtlar. Bu oturum yaklaşık 14- 20 dakika sürer.

EDA oturumu (VR üzerinde 3B sahne): Sanal gerçeklik gözlüğü takılır ve kısa bir deneme yapılarak rahatlık kontrol edilir. Sahneler 10- 20 saniye gösterilir; sahneler arasında 20- 30 saniye ara verilir. Her senaryo bloğunun sonunda aynı kısa anket uygulanır. Bu oturum yaklaşık 22- 30 dakika sürer. Dondurulmuş kare dizisi tercih edilirse her oturuma yaklaşık 3 dakika eklenir.

Sıra dengeleme: ET ve EDA oturumlarının sırası katılımcılar arasında dengelenir; senaryo ve uyarıcı sıraları her katılımcıda farklı olacak şekilde dağıtılır.

3.3. Sunum ve Kayıt Düzeni

Ölçümler iki ayrı oturumda yapılır: birinci oturumda yalnızca ET ile bakış dağılımı ve sabitlemeler kaydedilir; ikinci oturumda (24- 48 saat ara ile) yalnızca EDA ile deri iletkenliği verisi kaydedilir. ET oturumunda sahne ekran üzerinden EDA oturumunda sahne sanal gerçeklik gözlüğü üzerinden gösterilir. Her iki oturumda da aynı altı senaryo kullanılır ve sıralama dengeli dağıtılır.

3.4. Ezberlemeyi Azaltma Stratejileri

İç geçerliği yüksek tutmak için öncelikle aynı koridorun üç zamanı kullanılır. Tanıma ve alışma olasılığını düşürmek için şu önlemler uygulanır: en az üç kamera noktası (A- B- C), Latin kare (her koşulun her sırada bir kez yer almasını sağlayan sıra karşıtlama yöntemi) ile sıralama karşıtlama, oturumlar arasında 24- 48 saatlik ara ve sıra karşıtlama, aralara başka bir sokaktan 1- 2 kısa dolgu sahnesi ekleme, aynı noktada 10- 15 derece panorama kaydırma, hafif kırpmaya ya da aynalama ile küçük farklar oluşturma ve süreleri kısıtlı tutma (3- 5 sn kare, 10 - 15 sn klip). Oturum sonunda tek soruluk bir kontrol ile "Bu sahneyi daha önce gördün mü?" sorularak tanıma etkisi ölçülür.

3.5. AOI Tanımları ve Göz Ölçütleri

AOI (ilgi alanı) yaklaşımı, katılımcının sahnede dikkati nereye yönlendirdiğini sistematik olarak çözümlememizi sağlar. Bu çalışma için AOI kategorileri yapılan literatür taraması sonucunda, sokak deneyiminin temel bileşenlerini temsil edecek biçimde tanımlar: kenar- cephe, zemin- kaldırım, insan- yaya, araç ve gökyüzü- uzak arka plan. Böylece hem güvenlik ile ilişkili ipuçlarına (zemin, araç, akışın yönü) hem de mekânsal okunurluk ve canlılıkla ilişkili ipuçlarına (kenar- cephe, yaya) odaklanılabilir.

ET için sahada çekilmiş alan fotoğrafları kullanılır. Her fotoğraf analiz için uygun görünümde düzenlenir ve her fotoğraf üzerinde çokgen ilgi alanı maskeleri çizilir. Aynı koridorun üç yoğunluk varyantında ilgi alanı sınırları aynı kalacak biçimde tanımlar; böylece karşılaştırma geçerli olur. Fotoğraflarda yaya ve araçlar hareket etmediğinden, ilgi alanları sabittir ve gösterim boyunca değişmez. AOI kodlaması iki araştırmacı tarafından bağımsız yapılır; kodlayıcılar arası uyum denetlenir ve tutarsızlıklar uzlaşılı giderilir.

Çıktılar ve nasıl yorumlanır:

- AOI-dwell yüzdesi (belirli bir AOI üzerinde geçen toplam izleme süresi oranı): Dikkatin sahne içinde zamanla nereye dağıldığını gösterir. Örnek yorum: Yoğun koşullarda zemin ve araç AOI'lerinde dwell yüzdesinin artması, güvenlik ipuçlarına daha çok odaklanıldığını gösterebilir.
- Sabitleme sayısı: Cihaz yazılımının standart tanımına göre belirlenir (örneğin en az 60 ms süreli, belirli hız eşiklerinin altındaki bakış durmaları). Sayının artması, taramanın hızlandığını ya da sahnede ilgi çekici öğe sayısının yükseldiğini gösterebilir.

- Ortalama sabitleme süresi: Daha kısa süreler, hızlı taramayı; daha uzun süreler, bilgi işleme derinliğini veya görsel zorluğu işaret edebilir.
- İlk bakışa kadar geçen süre (TTFF): Belirli bir AOI'nin ne kadar çabuk fark edildiğini gösterir. Örnek: Geçit çizgilerine kısa TTFF, okunurluğun yüksekliğine işaret edebilir.
- Bakış rotasının düzenlilik: dağınıklık derecesini özetleyen bir ölçüdür. Yüksek entropi, daha dağınık ve arayış odaklı tarama anlamına gelebilir.

Bu ölçütler, güvenlik ve okunurluk algılarının davranışsal karşılıklarını sunması açısından önemlidir. Örneğin araç AOI'sinde dwell artışı ve TTFF'nin kısalması, yoğun sahnelerde risk ve dikkat yükünün yükseldiğine işaret eden bir örüntü oluşturabilir.

3.6. EDA ve Öznel Ölçekler

EDA göstergeleri:

- SCL (tonik iletkenlik düzeyi): Genel uyarılma tonunu yansıtır; yoğun sahnelerde yükselmesi beklenebilir.
- ISCR (kısa süreli iletkenlik tepkisi sayısı): Ani dikkat- uyarılma tepkilerini sayısallaştırır; sıklaşması, sahnedeki beklenmedik uyarılara duyarlılığı gösterebilir.

Öznel ölçekler: Katılımcılar her blok sonunda kısa Likert maddelerini yanıtlar. Temel başlıklar: güvenlik, okunurluk, kalabalık ve genel duygudurum. İfadeler “şu anda” zamansallığıyla verilir ve 1- 7 aralığında derecelendirilir. Ölçeklerin iç tutarlılığı izlenir ve gerekirse madde düzeyinde revizyon yapılır.

Birincil ve ikincil çıktılar: Birincil çıktılar, dikkat ve uyarılmayı doğrudan yansıtan göstergelerdir: AOI-dwell yüzdesi (zemin, araç), sabitleme sayısı ve SCL. İkincil çıktılar arasında TTFF, scanpath entropisi ve ISCR yer alır. Bu göstergeler z puanına dönüştürülerek tek bir iyilik hâli bileşik indeksi (anlık uyarılma, dikkat yükü ve kısa süreli olumlu duygudurum göstergelerinin aynı ölçeğe getirilip tek bir sayı olarak özetlenmesi) de hesaplanabilir.

Yorumlama ilkeleri: Yoğunluk arttığında SCL'de artış ve sabitleme dinamiklerinde hızlanma beklenir. Bu değişimler öznel güvenlik ve okunurluk puanlarıyla birlikte değerlendirildiğinde, tasarım kararlarına doğrudan girdi sağlayan, anlaşılır ve eyleme geçirilebilir bir çıktı seti elde edilir.

4. VERİ İŞLEME VE ANALİZ PLANI

Amaç, iyilik hâli ile ilgili fizyolojik sinyaller (EDA) ve göz izleme ölçütlerinin sağlam ve tekrar edilebilir şekilde değerlendirilmesidir. ET verilerinde artefakt (gerçeği yansıtmayan, istenmeyen sinyal parçası) temizliği yapılır; sabitleme tanımları standart eşiklerle uygulanır. EDA sinyali tonik seviye (SCL) ve olay ilişkili tepkiler (ISCR) için düzeltilir. İstatistiksel modellemede iki adım izlenir.

Adım 1: Yaya serisi ayrı modellenir. LMM (lineer karışık model) ile bağımlı değişken olarak sırasıyla ET ölçütleri sabitleme sayısı, ortalama sabitleme süresi, AOI dwell yüzdesi, TTFF ve EDA göstergesi SCL kullanılır. Sabit etki olarak yaya yoğunluğu düzeyi

tenha, sakin, yoğun ya da eşdeğer biçimde dakikada geçen yaya sayısının sürekli değişkeni girilir. Rastgele etkilerde katılımcı ve uyarıcı kimliği için rastgele kesim tanımlanır aynı koridordan üretilmiş farklı klip ya da kareler. Veri elverişliyse katılımcı için yoğunluğa bağlı rastgele eğim eklenir i.

Adım 2: Araç serisi aynı yapı ile ayrı modellenir. Sabit etki olarak araç yoğunluğu düzeyi تنها, sakin, yoğun ya da dakikada geçen araç sayısının sürekli değişkeni girilir. Rastgele etkiler Adım 1 ile aynıdır katılımcı ve uyarıcı için rastgele kesim.

Eşdeğerlik haritalaması: İki modelin tahmin çıktıları karşılaştırılarak, katılımcıda aynı büyüklükte etki üreten yaya ve araç yoğunluğu çiftleri belirlenir; bu aynı etkiyi veren kombinasyonlar, tek bir çizgi üzerinde birleştirilerek haritalanır. Örnek olarak 40 araç/dk + 10 yaya/dk ile 20 araç/dk + 40 yaya/dk benzer etki yaratıyorsa, bu iki nokta aynı çizgi üzerinde gösterilir. Böylece hangi yoğunluk çiftlerinin benzer etki oluşturduğu kolayca görülür. Böylece araç ve yaya yoğunluğu kombinasyonlarının aynı büyüklükte dikkat ve fizyolojik tepki ürettiği bölgeler belirlenir. Bu karşılaştırma için hedef çıktı olarak örneğin iyilik hali bileşik indeksi ya da birincil göstergelerden seçilen bir ana metrik kullanılır.

Tüm modellerde gerektiğinde ek değişkenler olarak sokak genişliği, cephelerin geçirgenliği, yeşilin görünürlük yüzdesi ve gün ışığı düzeyi de dikkate alınır. Aynı anda çok sayıda karşılaştırma yapıldığında, rastlantı nedeniyle hatalı olarak “anlamlı” görünen sonuçların sayısı artabilir. Bunu azaltmak için her karşılaştırmanın p değeri (rastlantı ile bu büyüklükte bir farkı görme olasılığı) küçükten büyüğe sıralanır ve hangi sonuçların kabul edileceği eşiği bu sıraya göre daha sıkı hale getirilir; böylece beklenen yanlış bulgu oranı düşürülür. Yoğunluk ile iyilik hâli arasındaki ilişkide, göz izleme ölçütlerinin aradaki bağlantıyı ne ölçüde açıkladığı ayrıca sınanır. Bu amaçla, veriler katılımcılar düzeyinde tekrar tekrar yeniden örneklenir ve hesaplama binlerce kez yinelenir; bu sayede yüzde 95 güven aralığı elde edilir. Yani aynı çalışmayı çok kez yapsaydık, sonucun yüzde 95 olasılıkla bu aralıkta kalması beklenirdi sonucuna ulaşmak hedeflenir.

5. ÖNGÖRÜLEN BULGULAR

Yaya serisi: Yaya yoğunluğu تنها dan yoğunla ilerledikçe görsel taramanın hızlanması beklenir. Bu, sabitleme sayısındaki artış ve ortalama sabitleme süresindeki kısalma ile görünür. AOI dwell dağılımı yaya akışı ve zemin işaretlerine kayar; TTFF kısalır. EDA tarafında SCL artışı, uyarılma tonunun yükseldiğini işaret eder. Öznel değerlendirmelerde güvenlik ve okunurluk puanlarında sınırlı bir düşüş, canlılık algısında bağlama bağlı artış beklenir.

Bu durumda mekân tasarımının kullanıcı üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması adına; zemin işaretlerinin ve yönlendirici öğelerin açık ve kesintisiz olması, kaldırım genişliklerinin yığılmayı kaldıracak şekilde ayarlanması, kaldırım üzerindeki gereksiz donatı ve tabela karmaşasının azaltılması öncelik olduğu öngörüldü. Tepe saatlerde geçit sıklığının artırılması ve geçiş sürelerinin yeniden ayarlanması değerlendirilir.

Araç serisi: Araç yoğunluğu تنها dan yoğunla ilerledikçe benzer yönde ama daha dik bir değişim profili beklenir. AOI dwell zemin ve araç alanlarına kayar; araç AOI si için TTFF belirgin biçimde kısalır. EDA SCL değişimlerinin büyüklüğü genellikle yaya serisinden daha yüksek olur. Öznel güvenlik ve okunurluk puanları daha hızlı düşmesi beklenir.

Bu senaryo sonucunda; hız yönetimi (düşük hız bölgeleri, kasis, yükseltilmiş yaya geçidi), görüş alanını açan düzenlemeler (park yasağı üçgenleri, köşe genişletmeleri), korunaklı geçit ve orta refüjler, sinyal sürelerinin yaya lehine ayarlanması ve araç şeritlerinin daraltılması gibi önlemler ön plana çıkar. Yoğun kesitlerde araç yaklaşım hızını düşüren tasarımların, güvenlik ipuçlarının görünürlük ve sürekliliğini artırabileceği öngörülür.

Eşdeğerlik beklentisi: İki seri arasında eş yanıt ilişkileri oluşabilir. Örnek olarak araç yoğunluğu sakin düzeyinin ürettiği tepki profili, yaya yoğunluğu yoğun düzeyinin profiline yaklaşabilir. Bu tür eşleşmeler aynı etkiyi veren kombinasyonları gösteren çizgilerle gösterilir ve planlama için karar eşikleri tanımlamaya imkân verir.

Eş yanıt haritaları, koridor özelinde “maksimum araç/dakika” ve “hedef yaya/dakika” gibi sayısal eşikleri belirlemeyi sağlar. Bu sayede şerit azaltma, hız sınırı düşürme, kaldırım genişletme, geçit aralığını sıklaştırma ve belirli saatlerde araç erişimini kısıtlama gibi kararlar, beklenen dikkat ve uyarılma etkisine göre planlanabilir.

Bu bulgular ışığında mekansal tasarım kararları alınırken;

- ET ve EDA eşliğine dayalı güvenlik ve okunurluk hedefleri belirlenebilir; koridor için "yoğunluk üst sınırı" ve "asgari kaldırım genişliği" gibi sayısal hedefler raporlanır.
- Zemin işaretlerinin görünürlüğü, geçit sıklığı, köşe genişletmeleri, orta refüjler, cephe geçirgenliği ve tabela düzenine ilişkin uygulanabilir kontrol listeleri üretebilir. Bu durum tasarım rehberi için girdiler oluşturabilir.
- Tepe saatlerde geçiş sürelerinin ve geçit önceliklerinin yeniden ayarlanması, etkinlik günleri için yaya yönlendirmesi ve geçici araç kısıtları gibi zaman bazlı yönetim kararları desteklenebilir.
- Aynı deney kurgusu uygulama öncesi ve sonrası tekrar edilerek, müdahalenin etkisi gösterge panolarında izlenebilir.
- Farklı kullanıcı grupları için ayrı analizler, kırılğan kullanıcılar açısından yoğunluk kaynaklı riskleri görünür kılar ve kapsayıcı tasarım kararlarını besler.

6. ÖRNEKLEM VE GÜÇ

Bu çalışmanın örneklem planı, aynı koridorda iki ayrı üç düzeyli seri olmak üzere toplam altı senaryonun iç denekli olarak test edilmesine göre yapılmıştır ii. Seri 1 yaya serisi: تنها, sakin, yoğun. Seri 2 araç serisi: تنها, sakin, yoğun. Güç analizi iki düzeyde raporlanmalıdır: i seri içi üç düzeyin ana etkisi, ii senaryolar arası eşdeğerlik ve eşleştirilmiş karşılaştırmalar.

- İki seri ve üç yoğunluk düzeyi arasındaki farkları güvenilir biçimde görebilmek için hedef yaklaşık 40 katılımcıdır. Bu hedef, şu varsayımlara dayanır: hata payı yüzde 5 (alfa 0.05), bulguyu yakalama gücü yüzde 80 (güç 0.80) ve aynı kişide tekrarlanan ölçümler arasında orta düzey benzerlik (r yaklaşık 0.50). Beklenen fark “orta” büyüklüktedir (dz yaklaşık 0.50; yani farkın kişiden kişiye değişime oranı yarım standart sapma kadardır). Bu koşullarda eşleştirilmiş karşılaştırmalar için gereken en az sayı yaklaşık 34’tür; çoklu karşılaştırma ve olası veri kaybı için hedef 40–44 olarak belirlenir.

- Her seri kendi içinde (tenha, sakin, yoğun) üç düzeyin birlikte test edildiği durumda 32–36 katılımcı genellikle yeterli olarak hesaplanmıştır. Bu hesap, düzeyler arası farkların “orta” büyüklükte olacağı (f yaklaşık 0.25) ve ölçümler arası benzerliğin orta düzeyde kalacağı varsayımına dayanır. Düzeyler arası farkların daha küçük olacağı öngörülürse sayı 40–44 aralığına çıkarılır.
- Aynı seri içindeki ikili karşılaştırmalar (tenha–yoğun, sakin–yoğun) için yaklaşık 34 katılımcı yeterlidir. Bu, farkın “orta” büyüklükte olacağı (dz yaklaşık 0.50) varsayımı ile hesaplanmıştır; daha küçük fark (dz yaklaşık 0.40) bekleniyorsa öneri 40–44 kişidir.

ET ve EDA iki ayrı oturumda yapılacağı için, devamsızlık ve veri kaybına karşı pay bırakılmalıdır. Kayıt hedefini 40–44 kişi tutar, analizde en az 36 kişiyi korumak amaçlanmalıdır. Pilot oturumdan sonra gerçek değişkenliği ve koşullar arasındaki ilişkileri görekerek bu sayıları gerekirse güncellenmelidir.

7. ETİK, SINIRLILIKLAR, GELECEK ÇALIŞMA

Deney kurgusu tamamlanmasının ardından, girişimsel olmayan etik kurula başvuru yapılacaktır. Tüm katılımcılardan aydınlatılmış onam alınacak ve herhangi bir rahatsızlık ve hassasiyetiniz var mı anketi yapılacaktır. Deney sonrası veriler anonimleştirilecektir. Çalışma için beklenen sınırlılıklar şunlardır; VR deneyiminin gerçeklik düzeyi, sabit kamera ile yürüyüş deneyimi farkı ve tek şehir- tek koridor bağlamı bulguların genellenebilirliğini sınırlayabilir.

Gelecek çalışmalar için, aynı deney kurgusunun yürürken EDA ile denenmesi, farklı şehirlerde çoklu koridor karşılaştırması ve hız sınırlaması ile kenar tasarımı etkileşimlerinin test edilmesi planlanmaktadır. Bu çalışmanın pilot çıktıları, sahada AR tabanlı katılımcı oturumlarla birleştirerek tasarım seçeneklerinin yerinde geri bildirimle sınanması planlanabilir; böyle bir yaklaşıma yerel literatürde ön çalışmalara dayalı bir çerçeve yazar tarafından Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı lisans bitirme ödevi kapsamında “Mekansal Tasarım ve Planlama Süreçlerinde Artırılmış Gerçeklik Uygulamaları İncelemesi” başlıklı çalışma ile sunulmuştur.

8. SONUÇ

Bu bildiri, aynı koridorda iki seri ve altı senaryodan (yaya serisi: تنها, sakin, yoğun; araç serisi: تنها, sakin, yoğun) oluşan yoğunluk temelli kurgu ile, iyilik hâli ile ilişkili görsel dikkat ve fizyolojik tepkileri ölçülebilir bir çerçevede değerlendiren pratik ve tekrarlanabilir bir protokol sunmuştur. VR tabanlı sunumun ET ve EDA ölçekleri ile birleştirilmesi hem iç geçerliği yüksek hem de uygulamaya dönük bir deney düzeni sağlar. Böylece sokak düzenlemelerinin kullanıcı üzerindeki anlık etkileri, yalnızca öznel beyanlarla değil, davranışsal ve fizyolojik göstergelerle de izlenebilir hâle gelir.

Çalışmanın şehir planlama disiplinine beklenen başlıca katkıları şu şekilde özetlenebilir;

- Kanıta dayalı karar desteği: dakikadaki yaya sayısı ve dakikadaki araç sayısı gibi sayısal yoğunluk göstergeleri ile ET ve EDA göstergeleri arasındaki ilişkiler ortaya

konduğunda, yaya önceliği, hız yönetimi, şerit tahsisi, kavşak düzenleri, kaldırım genişliği ve geçit sıklığı gibi politika kaldıraçları daha nesnel verilerle ayarlanabilir.

- Performansa dayalı standartlar: SCL gibi fizyolojik eşiklerin üzerinde algılanan güvenlik ve okunurluk azalıyorsa, yerel rehberlerde maksimum araç yoğunluğu, minimum kaldırım genişliği, cephe geçirgenliği ve duraklama alanları için sayısal hedefler tanımlanabilir. Bu, NACTO ve benzeri rehberlerin yerel bağlama uyarlanmasını kolaylaştırır.
- Uygulama öncesi senaryo testi: Proje öncesinde farklı seçenekler VR ortamında A- B karşılaştırmasıyla sınanabilir; beklenen etki profili sahaya çıkmadan görülerek kaynak tahsisi optimize edilir.
- Uygulama sonrası izleme: Aynı deney kurgusu, uygulama sonrasında tekrar edilerek değişimlerin etkisi performans göstergeleri üzerinden izlenebilir; bu da plan- uygulama döngüsünü güçlendirir ve açık alan kalitesinin sürekli iyileştirilmesini destekler.
- Eşitlik ve kapsayıcılık: Deney kurgusu, farklı yaş grupları, cinsiyetler ya da hareket kısıtlı kullanıcılar için ayrı analizlere olanak verir. Böylece kırılgan kullanıcı gruplarının yoğunluk kaynaklı riskleri erken tespit edilip kapsayıcı tasarım kararlarına yansıtılabilir.
- Sokak kenarı politikalarına bağlantı: AOI tabanlı bakış dağılımı, cephe geçirgenliği, vitrin düzeni, işaretleme ve mobilya yerleşiminin dikkat akışı üzerindeki etkisini sayısal olarak gösterir. Bu da reklam, tabela ve kaldırım işgali düzenlemelerinin kanıt temelli gözden geçirilmesini sağlar.

Pratikte, belediyeler ve tasarım ekipleri için üç doğrudan kullanım durumu öne çıkar: i) proje öncesi senaryo testi ve tasarım seçimi, ii) uygulama sonrası performans denetimi ve bakım önceliklendirmesi, iii) dönüştürme programlarında yatırım önceliklerinin belirlenmesi. Her birinde, çalışmanın üreteceği gösterge seti bir kontrol paneline dönüştürülerek mahalle, koridor ve bağlantı düzeyinde kararlar hızla beslenebilir.

Sonuç olarak, iki seri ve altı senaryoya dayalı bu yoğunluk temelli kurgu, şehir planlama ve kentsel tasarımda davranışsal ve fizyolojik veriyi birleştiren bir köprü görevi görür. Yöntem, tasarım önermelerinin yalnızca tipoloji ve metraj üzerinden değil, kullanıcının iyilik hâli üzerindeki olası etkileri açısından da değerlendirilmesine olanak verir. Ayrıca araç ve yaya yoğunluğu arasında aynı etkiyi veren kombinasyonların çizgiler hâlinde görselleştirilmesi, koridor bazında uygulanabilir eşiklerin belirlenmesini destekler. Böylece planlama pratiği, daha güvenli, okunur ve yaya öncelikli sokaklar için performans hedefleri oluşturabilir; bu hedefler uygulama süreci boyunca ölçülebilir ve kamuya hesap verebilir şekilde izlenebilir.

Notlar:

Nörobilim ve mühendislik alanlarındaki katkı ve yol göstericiliği için ablam Ruveyda Kızılaslan'a teşekkür ederim.

Araştırma hipotezlerine ve bulgulara dayalı müdahale önerileri doğrudan bu çalışmada test edilemez. Olası politika adımları ancak deney kurgusu çıktıları ele alınarak hazırlanmış olan bir sonraki fazda doğrulanabilir.

ⁱ Sahne sabit olduğundan modele sahne rastgele etkisi eklenmez; bunun yerine aynı koridordan seçilen farklı klip ve karelerin değişkenliğini yakalamak için uyarıcı kimliği rastgele etki olarak tanımlanır. Eğer her senaryo için tek bir uyarıcı kullanılacaksa, yalnızca katılımcı için rastgele kesim yeterlidir.

ⁱⁱ Söz konusu sayısal değerler, literatürde raporlanan etki büyüklükleri ve yukarıdaki varsayımlar kullanılarak, G*Power eşdeğeri parametrelerle hesaplanacak şekilde GPT-5 Thinking yapay zekâ dil modeli tarafından senaryo düzeyinde tahmin edilmiştir; pilot çalışmadan sonra varyans ve koşullar arası korelasyon gözlemlerine göre güncellenecektir (OpenAI, 2025).

Kaynakça

- Amati, M., Parmehr, E. G., McCarthy, C., ve Sita, J. (2018). How eye-catching are natural features when walking through a park? Eye-tracking responses to videos of walks. *Urban Forestry ve Urban Greening*, 31, 67–78. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2017.12.013>
- Berto, R., Massaccesi, S., ve Pasini, M. (2008). Do eye movements measured across high- and low-fascination photographs differ? Addressing Kaplan's fascination hypothesis. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 185–191. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.11.004>
- Dupont, L., Antrop, M., ve Van Eetvelde, V. (2013). Eye-tracking analysis in landscape perception research: Influence of photograph properties and landscape characteristics. *Landscape Research*, 39(4), 417–432. <https://doi.org/10.1080/01426397.2013.773966>
- Dupont, L., Ooms, K., Antrop, M., ve Van Eetvelde, V. (2016). Comparing saliency maps and eye-tracking focus maps: The potential use in visual impact assessment based on landscape photographs. *Landscape and Urban Planning*, 148, 17–26. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.12.007>
- Dupont, L., Ooms, K., Duchowski, A. T., Antrop, M., ve Van Eetvelde, V. (2017). Investigating the visual exploration of the rural-urban gradient using eye-tracking. *Spatial Cognition ve Computation*, 17(1-2), 65–88. <https://doi.org/10.1080/13875868.2016.1226838>
- Erkan, İ. (2024). The neuro-cognitive approach to urban planning: Wayfinding behavior analysis and its effect on urban planning. *Journal of Urban Technology*, 31(2), 45–71. <https://doi.org/10.1080/10630732.2022.2045577>
- Harris, J. P., Brown, K. A., ve Sitas, N. (2018). Exploring people's preferences for urban green spaces: A choice experiment approach. *Landscape Research*, 43(1), 150–162. <https://doi.org/10.1080/01426397.2017.1301542>
- Kaplan, S., Kaplan, R., ve Wendt, J. S. (1972). Rated preference and complexity for natural and urban visual material. *Perception ve Psychophysics*, 12(4), 354–356. <https://doi.org/10.3758/BF03207221>
- Mavros, P., Wälti, M. J., Nazemi, M., Ong, C. H., ve Hölscher, C. (2022). A mobile EEG study on the psychophysiological effects of walking and crowding in indoor and outdoor urban environments. *Scientific Reports*, 12, Makale 18476. <https://doi.org/10.1038/s41598-022-21943-4>
- National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban street design guide*. Island Press.
- Ode, Å., Hagerhall, C. M., ve Sang, N. (2010). Analysing visual landscape complexity: Theory and application. *Landscape Research*, 35(1), 111–131. <https://doi.org/10.1080/01426390903414956>

- Ode, Å., ve Miller, D. (2011). Analysing the relationship between indicators of landscape complexity and preference. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 38(1), 24–40. <https://doi.org/10.1068/b36077>
- OpenAI. (2025). *GPT-5 Thinking* (Büyük dil modeli) [Bilgisayar yazılımı]. <https://openai.com>
- Shao, H., Liu, Y., Ren, H., ve Li, Z. (2025). Research on healing-oriented street design based on quantitative emotional electroencephalography and eye-tracking technology. *Frontiers in Human Neuroscience*, 19, Makale 1546933. <https://doi.org/10.3389/fnhum.2025.1546933>
- Sharma, A., Yeom, D., Galvin, S., Zhang, S., ve Gu, N. (2024). Immersive virtual reality study investigates participants' response to urban design and housing design features. *Scientific Reports*, 14, Makale 4571. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-55097-4>
- Simpson, J. C., Freeth, M., Simpson, K. J., ve Thwaites, K. (2018). Visual engagement with urban street edges: Insights using mobile eye-tracking. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 12(3), 259–278. <https://doi.org/10.1080/17549175.2018.1552883>
- Tveit, M., Ode, Å., ve Fry, G. (2006). Key concepts in a framework for analysing visual landscape character. *Landscape Research*, 31(3), 229–255. <https://doi.org/10.1080/01426390600783224>
- Wohlwill, J. F. (1968). Amount of stimulus exploration and preference as differential functions of stimulus complexity. *Perception ve Psychophysics*, 4(5), 307–312. <https://doi.org/10.3758/BF03210428>

Uluslararası Nitelikli Projelerin Sürdürülebilir ve Yenilikçi Kalkınma Odaklı Bölgesel Dönüşüme Etkisi: Demir İpek Yolu Örneği

Timuçin Kurt¹

Öz: Çin'in Demir İpek Yolu Projesi'ne hızlı demiryolları ve lojistik bölgelerle eklemlenme sürecinde olan Türkiye için projenin bölgesel kalkınmayı genişleteceği öngörülmesi yapılmaktadır. Ancak çalışmalarda, projenin ülke ölçeğindeki etkilerine odaklanılırken; bölgesel ölçekteki etkilerine yer verilmemektedir. Bu noktadan hareketle bu çalışma, proje güzergâhı üzerindeki Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu Projesi'nin yer alma durumu ile bölge planı döneminde bölgesel gelişimlerini "sürdürülebilir yenilikçi bölgesel kalkınma" ekseninde ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bölgesel gelişme ulusal stratejisi belgeleri, bölge planları ile TÜİK bölge istatistikleri, bu çalışmanın temel veri kaynakları olmuştur. Elde edilen bulgulara göre, bölge planlarında bölgelerin hızlı tren hatlarıyla uluslararası lojistik ağına eklemlenmesi vurgulansa da Demir İpek Yolu Projesi'nin bölgesel gelişime bütüncül etkisi irdelenmemekte; diğer taraftan sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma da sadece lojistik ve ulaşımda yeşil ve dijital dönüşüm olarak yer almaktadır. Nitekim proje güzergâhında yer alan hiçbir bölgenin 2013-2023 döneminde sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma göstergeleri açısından kayda değer gelişme göstermediği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma, bölgesel gelişme, bölge planı, uluslararası nitelikli proje, demir ipek yolu.

Abstract: Turkey's integration into China's Iron Silk Road Project through high-speed railways and logistics hubs is expected to enhance regional development. Yet, most research emphasizes national impacts while ignoring regional dimensions. This study examines how the project is reflected in the development plans of NUTS-2 regions along the corridor and evaluates their progress within the framework of "sustainable and innovative regional development." Sources include national strategies, regional plans, and data from the Turkish Statistical Institute (TurkStat). Results show that although plans highlight integration into the international logistics network via high-speed rail, they do not assess the project's broader regional effects. Moreover, sustainable and innovative development is confined to green and digital transformation in logistics and transport. No region along the corridor achieved notable progress in relevant indicators between 2013 and 2023.

Keywords: Sustainable and innovative development, regional development, regional plan, internationally qualified project, iron silk road.

¹ Kırklareli Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, timucin.kurt@gmail.com

1. KAVRAMSAL VE TEORİK ÇERÇEVE

1.1. Sürdürülebilir Bölgesel Kalkınma

Bölgesel kalkınma, bir ülkenin belirli bölgelerini gelir düzeyi veya çalışan miktarı düzeyini geliştirmenin ötesinde, sosyo-ekonomik anlamda da geliştirme çabalarını ifade etmektedir. Bölgesel kalkınma politikaları, 20.yüzyıl boyunca çoğunlukla bölgeler arası ekonomik eşitsizlikleri azaltmayı ve yoksulluğu hafifletmeyi hedeflemiştir (Armstrong vd., 2000). Ancak bu yaklaşımlar genellikle ekonomik büyüme odaklı olmuş, çevresel ve sosyal boyutları göz ardı etmiştir.

1987’de yayınlanan Brundtland Raporu ile tanımlanan ve kalkınmanın ekolojik ve toplumsal etkilerinin de dikkate alınmasını zorunlu kılan sürdürülebilir kalkınma kavramı, Birleşmiş Milletler’in 2015’te kabul ettiği Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ile hem somut bir yol haritasına kavuşmuştur (Timmer, 1991). Bölgesel düzeyde ise bu tanım, bölgelerin kendi doğal kaynaklarını aşırı tüketmeden, ekonomik ve sosyal refahlarını artırılabilmeleri olarak yorumlanmaktadır.

Sürdürülebilir kalkınma ile bölgesel kalkınmanın kesişim noktası olarak tanımlanan sürdürülebilir bölgesel kalkınma kavramı ise yerel kaynakların etkin kullanımını, ekolojik dengeyi gözetken ekonomik büyümeyi ve toplumsal katılımı bir araya getirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir bölgesel kalkınmanın üç temel bileşeni söz konusudur:

- Ekonomik sürdürülebilirlik: Bölgede iş olanaklarının, gelir düzeyinin ve üretkenliğin artışı
- Sosyal sürdürülebilirlik: Toplumsal eşitlik, kapsayıcılık ve yüksek yaşam kalitesi
- Çevresel sürdürülebilirlik: Ekosistemlerin korunması, kaynakların verimli kullanımı ve karbon ayak izinin azaltılması

1.2. Sürdürülebilir ve Yenilikçi Bölgesel Kalkınma

2000’lerle birlikte, kalkınmanın çevre dostu teknolojiler ya da akıllı şehir uygulamaları gibi yenilikçiliğe dayalı kavramlarla da bütünleşmesi gerekliliği anlaşılmıştır (Pike vd., 2017). Bu doğrultuda, sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma; bir bölgenin ekonomik, sosyal ve çevresel kalkınmasını yenilik, teknoloji ve yaratıcılık temelli stratejilerle desteklemeyi amaçlayan yaklaşımdır. Söz konusu yaklaşım, aşağıdaki temel unsurlar etrafında şekillenmektedir:

- Bilgi ve Eko-Yenilik Odaklılık: Bölgelerin rekabet gücünü ve ekonomik çeşitliliğini artırmada Ar-Ge faaliyetleri, yaratıcı endüstriler ve dijitalleşme kritik faktörler haline gelmiştir.
- Yerel Potansiyeli Kullanma: Her bölgenin sosyal sermayesi, kültürel mirası ve girişimcilik yetenekleri önemli bir avantajdır.
- Ağlar ve İşbirliği: Kamu, özel sektör, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliği ve bilgi akışı teşvik edilmektedir.
- Sürdürülebilirlik: Çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliği gözetken politikalar yenilikçi kalkınma stratejilerinin merkezinde yer almaktadır.

- Akıllı Uzmanlaşma: Bölgelerin kendi güçlü yönlerine odaklanarak kalkınması hedeflenmektedir.

1.3. Bölge Planlamada Yenilikçi Kavramlar

Bölge planlama, mekânsal eşitsizlikleri azaltmak, ekonomik kalkınmayı desteklemek ve toplumsal refahı artırmak amacıyla geliştirilen strateji ve uygulamalardan oluşmaktadır. Küreselleşme, teknolojik değişim, çevresel krizler ve toplumsal beklentilerdeki değişim, bölge planlamada yenilikçi kavram ve yaklaşımların geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, son yıllarda bölge planlama literatüründe öne çıkan yenilikçi kavramlar; sürdürülebilir kalkınma, akıllı uzmanlaşma, kapsayıcı büyüme, yeşil altyapı, dirençlilik, dijital dönüşüm ve yaratıcı ekonomiyi içermektedir (ESPON, 2019).

- Sürdürülebilir Kalkınma: Çevresel, sosyal ve ekonomik boyutların dengelenmesini esas alan bu kavram, planlama politikalarında yenilenebilir enerji, düşük karbon ekonomisi ve yeşil altyapı stratejilerinin önünü açmıştır.
- Akıllı Uzmanlaşma: Bölgelerin özgün rekabet avantajları göz önünde bulundurularak bilgi temelli ekonomiye geçişi kolaylaştırmak ve bölgesel eşitsizlikleri azaltmak odaklı stratejilerin geliştirilmesini amaçlamaktadır.
- Kapsayıcı Büyüme: Büyümenin sadece toplam ekonomik büyüklük olarak değil; aynı zamanda dezavantajlı grupların bölgesel kalkınma sürecine dâhil edilmesi, yoksulluğun azaltılması ve mekânsal adaletin sağlanmasını içermesi gerektiğini ifade etmektedir.
- Dirençlilik: 2008 küresel ekonomik krizi ve sonrasında yaşanan şoklar, bölgesel ekonomilerin dirençlilik kapasitesini gündeme taşımıştır. Dirençlilik, bölgelerin ekonomik, sosyal ve çevresel şoklara (kriz ve afetler) karşı adaptasyon ve toparlanma yeteneklerini geliştirmeyi hedeflemektedir.
- Yeşil Altyapı ve Doğa Temelli Çözümler: Yeşil alanların, su yollarının ve biyolojik çeşitliliğin planlamada yer alması önerilmektedir.
- Dijital Dönüşüm: Dijital dönüşüm, akıllı şehirler, dijital altyapı yatırımları ve yenilik ekosistemlerinin güçlendirilmesi gibi konuları kapsamaktadır.
- Yaratıcı Ekonomi: Yaratıcı sektörlerin ekonomik kalkınma ve mekânsal çekicilikteki rolünü vurgulamaktadır.

2. ULUSLARARASI NİTELİKLİ PROJELER VE BÖLGESEL KALKINMA İLİŞKİSİ

2.1. Uluslararası Nitelikli Projeler Kavramı

Uluslararası nitelikli projeler, birden fazla ülkenin finansal, kurumsal, teknik veya sosyal katkısıyla gerçekleştirilen ve sonuçları bir ülkenin sınırlarını aşan girişimlerdir. Küreselleşmenin hız kazandığı günümüzde artan ekonomik entegrasyon ve bilgi ve teknoloji transferinin hız kazanmasıyla, projelerin ulusal sınırları aşarak uluslararası boyut kazanması giderek yaygınlaşmıştır. Küresel değer zincirlerine entegrasyon, yabancı yatırımcıların çekilmesi ve bölgesel işbirliklerinin artması da bu tür projelerin önemini artırmıştır.

Literatürde, küreselleşmenin ve bölgesel işbirliklerinin yoğunlaştığı günümüzde kalkınma

politikalarının temel araçlarından biri haline gelen uluslararası nitelikli projeler için ortak payda olarak aşağıdaki unsurlar öne çıkmaktadır:

- Çok-uluslu katılım: Birden fazla ülkenin hükümet, şirket, STK ya da akademik kurumlarının proje ortakları arasında yer alması.
- Uluslararası finansman: Projenin finansmanının tamamen ya da kısmen Dünya Bankası, IMF gibi uluslararası kuruluşlar, çok-uluslu finansal kurumlar ya da yabancı yatırımcılarca sağlanması.
- Etki alanının çok ulusluluğu: Projenin birden fazla ülkeyi etkileyen sonuçlar üretmesi.
- Uluslararası standartlara uyum: Proje süreç ve çıktılarının uluslararası kabul görmüş standartlarla (ISO vb.) uyumlu olması.

Avrupa Birliği ülkelerinin ulaşım altyapılarını entegre ederek, kıtada sürdürülebilir ve rekabetçi bir ulaşım sistemini hedefleyen Avrupa TEN-T (Trans-European Transport Network) Projesi, Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişiminin bölgesel bir parçası olarak konumlandırılan ve bu çalışmanın da konusu olan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, Azerbaycan'dan Avrupa'ya doğalgaz taşımak amacıyla geliştirilen Kuzey-Güney Doğalgaz Koridoru-TANAP (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline), Türkiye ile de ilişkili olan uluslararası nitelikli proje örnekleridir.

2.2. Uluslararası Nitelikli Projelerin Bölgesel Kalkınmaya Etkisi

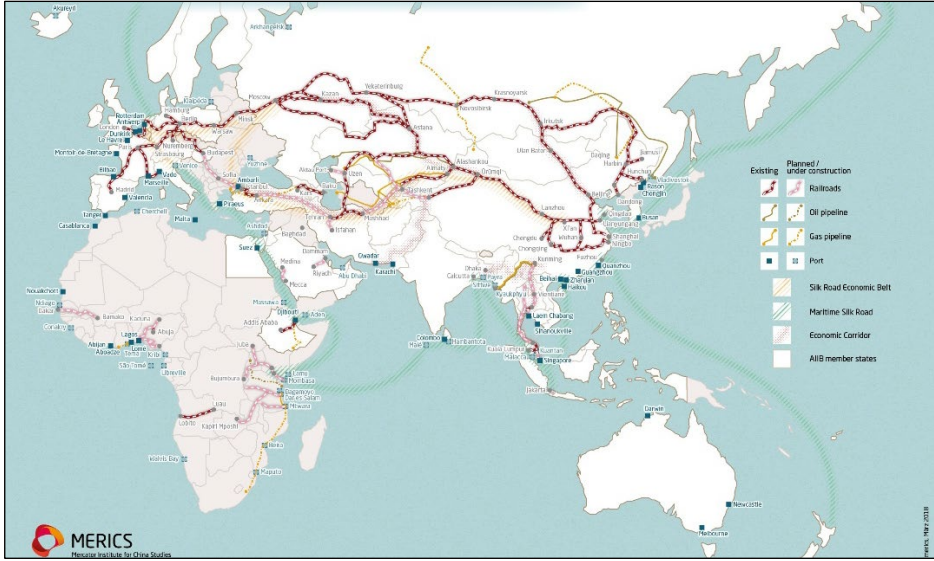
Küreselleşen dünyada bölgeler arası eşitsizlikleri azaltmaya ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaya yönelik önemli bir araç olarak değerlendirilen uluslararası nitelikli projeler, yalnızca sermaye ve teknoloji transferi sağlamakla kalmayıp; kurumsal kapasite geliştirme, bilgi paylaşımı ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada da önemli rol oynamaktadır (Pike vd., 2017). Bu bağlamda, uluslararası nitelikli projelerin bölgesel kalkınma üzerinde dört temel etkisinden söz edilmektedir:

- Ekonomik Etkiler: Doğrudan yabancı yatırımlar, uluslararası finans kuruluşlarının desteği ve çok-uluslu şirketlerin katılımı ile gerçekleştirilen projeler bölgesel üretim yapılarını küresel pazarlara açarak dış ticareti artırmakta ve bölgesel ekonomilerin üretim ve istihdam kapasitesini artırarak ekonomik kalkınmaya katkı sağlamaktadır.
- Çevresel Etkiler: Uluslararası çevresel standartlara uygun yürütüldüğünde, bölgesel düzeyde özellikle yenilenebilir enerji, atık yönetimi ve iklim değişikliğiyle mücadele gibi çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine katkıda önemli rol oynamaktadır.
- Sosyal Etkiler: Uluslararası nitelikli projeler, insan sermayesini geliştirmenin yanı sıra sosyal uyumu teşvik etmektedir.
- Yönetişim ve Kurumsal Kapasite: Yerel ve bölgesel yönetimlerin proje yönetimi, finansal planlama ve toplumsal katılım konularındaki kurumsal kapasitelerini güçlendirip, şeffaflık ve katılımcılık ilkelerinin benimsenmesini teşvik etmektedir.

3. BÖLGESEL KALKINMADA ULUSLARARASI NİTELİKLİ PROJELER: DEMİR İPEK YOLU PROJESİ

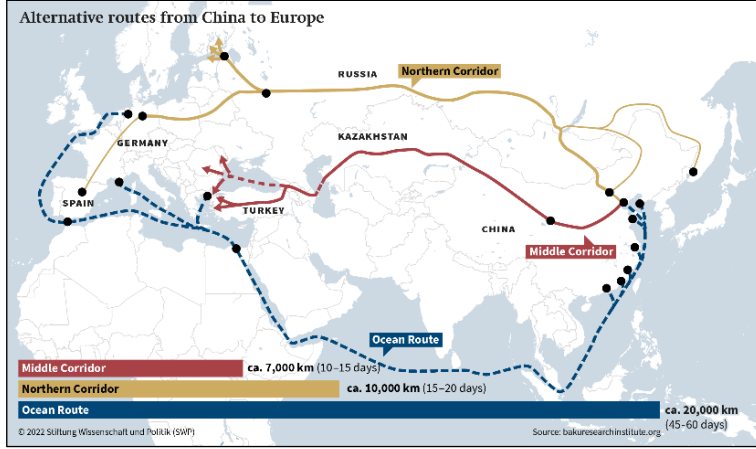
3.1. Demir İpek Yolu Projesi'nin Karakteristik Özellikleri

Demir İpek Yolu Projesi; büyüme hızını arttırmayı ve iç tüketimini canlandırmayı hedefleyen Çin tarafından 2013 yılında devlet politikası olarak ilan edilmiştir. Türkiye dâhil 147 ülkenin (dünya nüfusunun %63'ü ve dünya Gayri Safi Hasılası'nın yaklaşık %40'ı) dâhil olduğu “Bir Kuşak, Bir Yol” küresel girişimi kapsamında kritik bir role sahiptir (Balcı, 2018). Tarihi İpek Yolu'nun modernize edilmiş demiryolu ağıyla yeniden canlandırılmasını hedeflemektedir (Şekil 1).



Şekil 1. Demir İpek Yolu Projesi'nin ana güzergâhları (Kaynak: MERICS, 2018)

Demir İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Azerbaycan'a gelen, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattını kullanarak Türkiye'ye giriş yapan ve Türkiye üzerinden de Avrupa'ya devam eden “Orta Koridor” üzerinde konumlanmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Demir İpek Yolu ve Orta Koridor (Kaynak: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2022)

Çin ile 2015 yılında imzalanan anlaşma ile Bir Kuşak ve Bir Yol girişiminin tarafı olan Türkiye; Demir İpek Yolu Projesi'ne -ülkenin ekonomik dönüşümünde de önemli bir katalizör olması beklenen- Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı (BTK), Kars Lojistik Merkezi, Sivas-Kars Hızlı Tren Hattı, Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı, Marmaray ve Halkalı (İstanbul)-Kapıkule (Edirne) Hızlı Tren Hattı ile destek vermektedir (Bittner ve Ibrahimli, 2018).

2019 yılında Çin'den yola çıkan China Railway Express'i, Kars üzerinden İstanbul'a gelmiş ve Marmaray hattını da kullanarak 10 ülke ve 11.483 km yolu 18 günde kat ederek Çekya'nın başkenti Prag'a ulaşmıştır (Uysal, 2019).

3.2. Demir İpek Yolu Projesi'nin Bölgesel Kalkınmaya Katkısı

Ulaşım koridorları şehirleri, bölgeleri, ülkeleri ve esasen pazarları karayolu, demiryolu ve limanlarla birbirine bağlamanın ötesinde; etkin ve verimli kurgulanması durumunda insanların ve malların en kısa sürede ve en az maliyetle taşınmasına imkân vererek bölgelerin kalkınmasına olumlu katkı sunmaktadır.

Makro seviyede Bir Kuşak Bir Yol, mezo seviyede Orta Koridor, mikro seviyede ise Demir/Modern İpek Yolu'nun etkileri konusunda literatürde çok sayıda bilimsel çalışma yer almaktadır. Bu bağlamda öne çıkan çalışmalar aşağıda yer almaktadır:

- Tezer (2015) tarafından Demir İpekyolu'nun güzergâhında yer alan ekonomilere olası etkilerinin ele alındığı araştırmada; Demir İpek Yolu Projesi ile Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarındaki ekonomilerin mal taşımacılığı hatlarıyla birleşmesinin, bölge ekonomilerinin etkinliğini ve potansiyelini artıracığı sonucuna ulaşılmıştır.
- Çakan (2017)'in Yeni İpek Yolu Projesi'nden beklentileri sorguladığı çalışmasında; proje kapsamında gerçekleştirilecek ulaşım altyapısı çalışmaları ile Türkiye'nin doğrudan sınır bağlantısı olmayan Çin, Orta Asya ve Azerbaycan ile

ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkilerinin artacağı ve yeni pazarlara açılma fırsatı elde edeceği vurgulanmıştır.

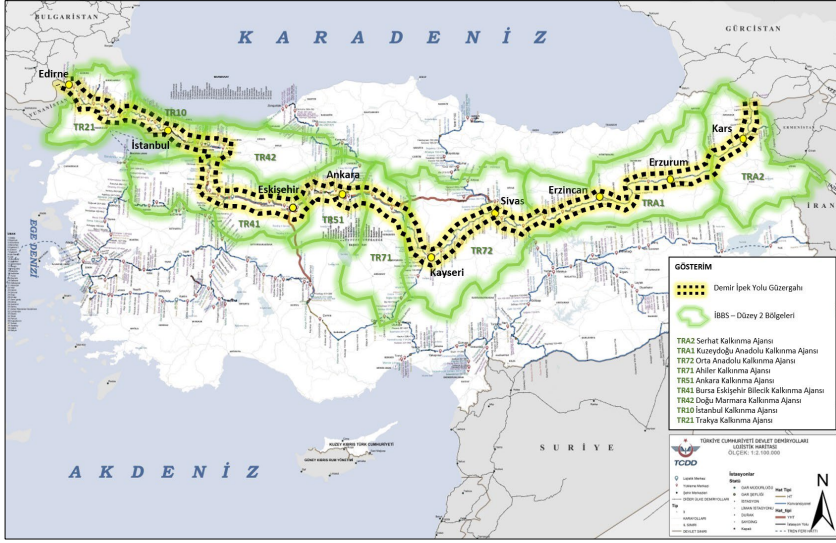
- Frankopan’a (2018) göre Çin’den Avrupa’ya uzanan uluslararası taşımacılık güzergâhıyla lojistik fonksiyonlar önemli hâle gelecek ve Türkiye de gerçekleştirdiği ve planladığı havaalanı ve demiryolu yatırımları ile uluslararası lojistik merkez olmaya yönelik konum avantajı elde edecektir.
- Yıldız (2018) tarafından yapılan ve Demir İpek Yolu Projesi’nin Türkiye dâhil etkilerinin incelendiği araştırmada; Asya ve Avrupa’nın demir yolu ile entegrasyonunu sağlayan bu projede alt yapı çalışmalarını gerektiği şekilde tamamlayan devletler için çok önemli bir fırsat sunduğu belirtilmektedir.
- Guo ve arkadaşlarına (2019) göre Demir İpek Yolu Projesi ülkeler arasında lojistik işbirliğinin geliştirilmesinde, bilgi alışverişinin artırılmasında, yeni potansiyel etkileşimlerin ve ekonomik büyüme elde edilmesinde fayda sağlayarak Orta Asya, Batı Asya (Türkiye dâhil), Güney Asya ve ASEAN bölgesinde ekonomik refah ve kalkınmayı teşvik edecektir.
- Palyoş Konya (2023) tarafından yapılan ve Demir İpek Yolu Projesi güzergâhındaki ülkelerde gerçekleştirilen ulaştırma altyapı yatırımlarının ülkelerin kalkınmalarına etkilerinin irdelendiği çalışmada ise verimli sektörlerin bulunduğu veya kalkınma açısından öncelikli alanlara yapılan demiryolu yatırımlarının, çarpan mekanizması sayesinde ülke ekonomilerine ve kalkınmaya daha büyük etkisi olduğu tespitinde bulunmuştur.

Yapılan çalışmalardan görüleceği üzere, ülke ya da ülkeler grubu ölçeğinde ele alınan çalışmalarda, Demir İpek Yolu Projesi’nin ticaret hacmi, taşımacılık süreleri ve maliyetleri, küresel ticaret yolları ile yatırım ve altyapı alanlarında beklenen etkilerine odaklanılmaktadır.

Literatürde Bir Kuşak Bir Yol, Orta Koridor ve Demir/Modern İpek Yolu’nun Türkiye’de bölgesel kalkınmaya etkileri konusunda “Düzey-2” bölgesi ölçeğinde yapılmış bir çalışma yer almamaktadır.

4. TÜRKİYE’DE BÖLGESEL KALKINMAYA YÖNELİK KARARLARDA DEMİR İPEK YOLU PROJESİ

Çin (Şian) ile İngiltere (Londra) arasında kesintisiz demiryolu bağlantısı sağlayan Demir İpek Yolu Projesi’nin Türkiye’ye doğu giriş noktası Kars’tan, batı çıkış noktası Edirne’ye kadarki güzergâhta 9 adet Düzey-2 Bölgesi yer almaktadır (Şekil 3).



Şekil 3. Demir İpek Yolu Projesi’nin Türkiye güzergâhında yer alan Düzye-2 bölgeleri (**Kaynak:** TCDD, 2025; Kalkınma Ajansları, 2025 verilerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.)

Bu çalışmada, “planlama hiyerarşisi” bağlamında bölge planlarını yönlendiren bölgesel gelişme ulusal strateji ile Demir İpek Yolu Projesi’nin Türkiye güzergâhında yer alan 9 Düzye-2 bölgesi için hazırlanan bölge planlarının bölgesel kalkınmaya yönelik strateji ve kararlarının Demir İpek Yolu Projesi ile ilişkisi irdelenmiştir.

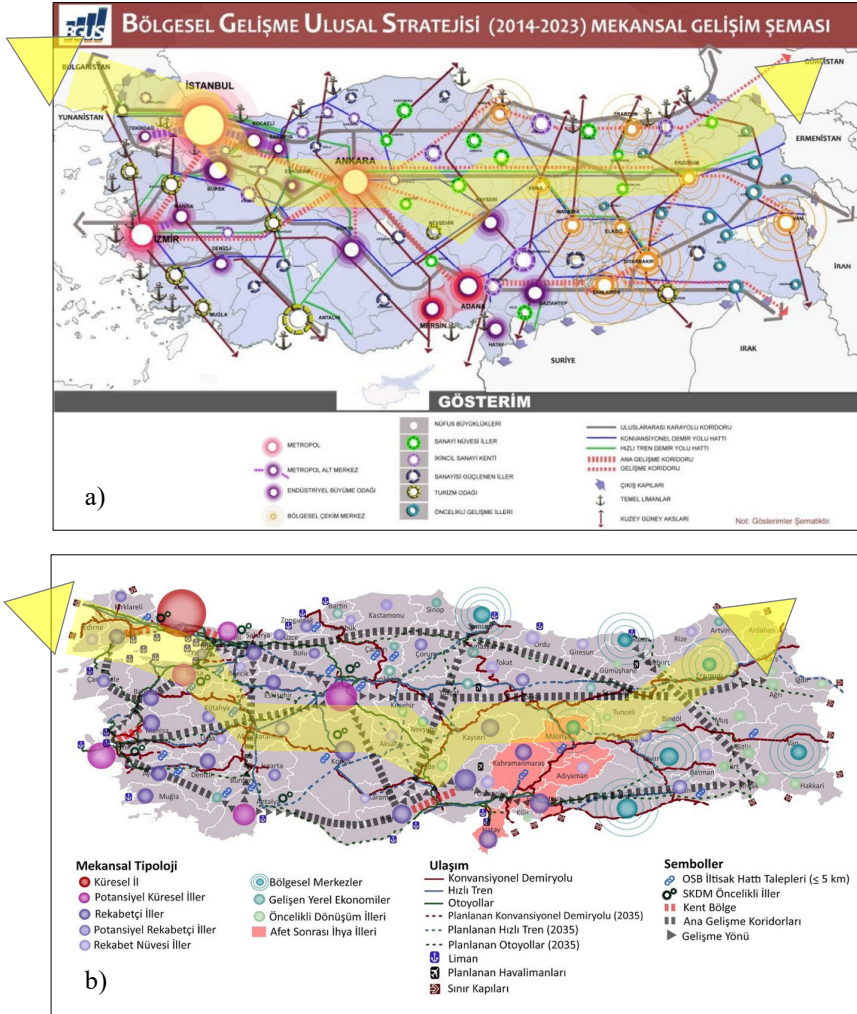
4.1. Bölgesel Gelişme Ulusal Strateji Belgelerinde Demir İpek Yolu Projesi

Türkiye’de bölge planı çalışmalarını yönlendirmek üzere 2014-2023 ve 2024-2028 dönemine ilişkin temel stratejileri belirleyen iki Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS) yürürlüğe girmiştir.

2014-2023 dönemine ilişkin BGUS belgesinde, Demir İpek Yolu Projesi ile Türkiye’nin ulaştırma ve lojistik konusunda öneminin artacağı vurgulanmış ve Demir İpek Yolu’nun Türkiye güzergâhı “Hızlı Tren Demir Yolu Hattı” olarak gösterilmiştir (Şekil 4a). Söz konusu güzergâh boyunca metropol ve turizm niteliği öne çıkan illerin birbirine entegre edileceğine yönelik stratejiler geliştirilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2016).

2024-2028 dönemine ilişkin BGUS belgesinde ise Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı ile küresel ticaret yolları ve uluslararası lojistik koridorun entegrasyonunun Türkiye açısından stratejik olduğu vurgulanmış ve Demir İpek Yolu’nun Türkiye güzergâhı “Hızlı Tren Hattı” ve “Ana Gelişme Koridoru” olarak gösterilmiştir (Şekil 4b). Güzergâh boyunca yer alan illerin lojistik merkez rollerinin güçlendirilmesine yönelik stratejiler geliştirilmiştir (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2024).

Her iki BGUS belgesinde de Demir İpek Yolu Projesi’nin bölgesel gelişme etkisine yönelik herhangi bir değerlendirmeye yer verilmediği tespit edilmiştir.



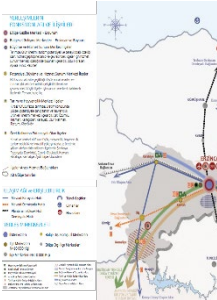
Şekil 4. BGUS 2014-2023 (a) ve 2024-2028 (b) mekânsal gelişim şemaları ve Demir İpek Yolu (Kaynak: Kalkınma Bakanlığı, 2016; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2024.)

4.2. Bölge Planlarında Demir İpek Yolu Projesi

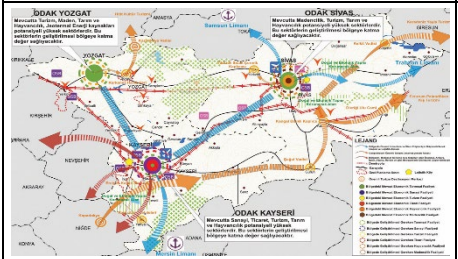
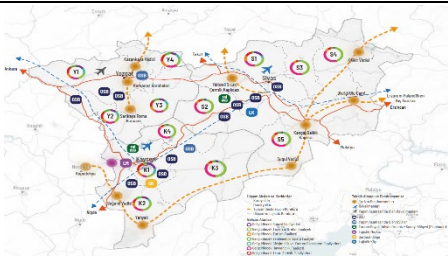
Demir İpek Yolu'nun Türkiye güzergâhındaki 9 Düzey-2 bölgesinin 2014-2023 ve 2024-2028 bölge planları, dört faktör ekseninde sorgulanmıştır:

- Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadelerinin doğrudan ya da dolaylı olarak yer alma durumu
- Demir İpek Yolu bileşenlerinin (hızlı tren hattı, lojistik bölge vb.) gösterimi
- Demir İpek Yolu ve bileşenleriyle ilgili hedef, strateji ve kararlar
- Demir İpek Yolu'nun bölgesel gelişime etkisine dair yapılan öngörüler

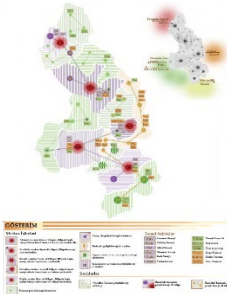
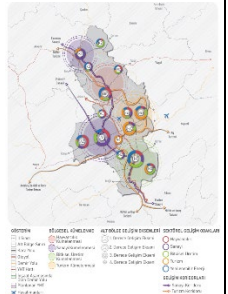
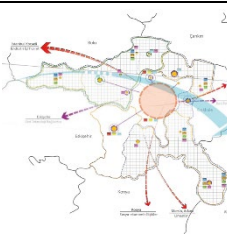
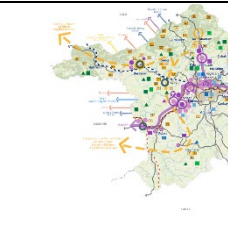
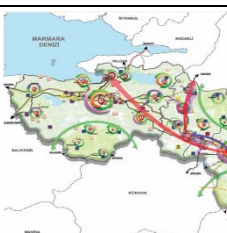
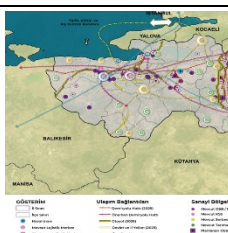
Bölge planları üzerinden yapılan irdilemeden elde edilen bulgular, bütüncül olarak aşağıda aktarılmaktadır (Şekil 5).

TRA2 (Ağrı-Ardahan-Iğdır-Kars) Bölgesi			
2014-2023 Bölge Planı		2024-2028 Bölge Planı	
	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Londra-Pekin demiryolunun TRA2’yi Türkiye’nin Orta Asya ve Kafkasya’ya açılan lojistik köprü yapacağı vurgusu Güzergâh üzerinde yer alan Kars için ticaret, hizmet, tarıma dayalı sanayi ve lojistik işlevleri barındıran bir merkez tanımlaması Demir İpek Yolu güzergâhının “Mevcut Tren Hattı” olarak gösterimi		Bakü-Tiflis-Kars demiryolu ile Orta Koridor üzerinde TRA2’nin rolünün arttığı vurgusu TRA2’nin Ankara-Marmara ve Kafkasya/Orta Asya arasında lojistikte “Köprü” rolü vurgusu Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Hopa ve Trabzon Limanlarına bağlanması öngörü Demir İpek Yolu güzergâhının “Hızlı Tren Hattı” olarak gösterimi
TRA1 (Erzurum-Erzincan-Bayburt) Bölgesi			
2014-2023 Bölge Planı		2024-2028 Bölge Planı	
			

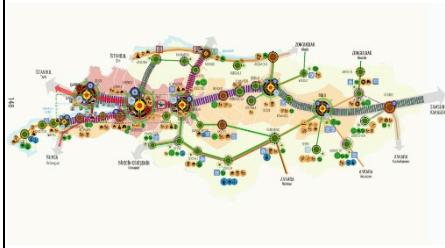
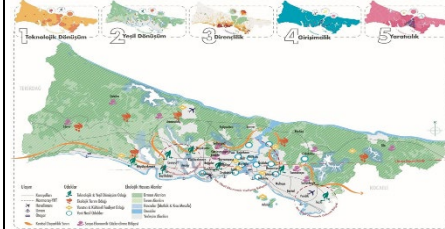
Şekil 5. Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu ve bileşenleri

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi ve Orta Koridor ifadeleri yer almıyor İpek Yolu ifadesi bölgenin tarihî ticaret yolları üzerindeki konumu üzerinden tarihsel ve turizm bağlamında yer alıyor TRA1 bölgesinin doğu-batı demiryolu omurgasına eklenmesine yönelik hedefler tanımlanmış Sivas–Kars demiryolu ile TRA1’in Orta Koridor’da stratejik iç halka haline geleceği vurgusu Ankara–Sivas yüksek hızlı tren hattı ile Erzincan’ın Ankara ve Marmara Bölgesi ile erişim süresinin önemli ölçüde kısılacağı ve Erzincan’ın Ankara ve İstanbul’un ekonomik hinterlandına dâhil olacağı Demir İpek Yolu ile ilgili gösterim yer almamakta	Türkiye’nin “Orta Koridor” önceliği (Trans-Hazar rotası) vurgusu Erzurum–Kars hızlı demiryolu hattının tamamlanmasıyla, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattının batıya entegrasyonunun güçleneceği ve TRA1’in Avrasya lojistik zincirinin parçası olacağı vurgusu Bakü-Tiflis-Kars Hızlı Tren hattı ile TRA1’in doğu-batı omurgasına bağlanması vurgusu Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Ardahan üzerinden Hopa’ya, Erzurum-Bayburt-Trabzon hızlı tren hattı projesiyle de Trabzon Limanı’na bağlanması “Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu”nun gösterimi
TR72 (Kayseri-Sivas-Yozgat) Bölgesi	
2014-2023 Bölge Planı	2024-2028 Bölge Planı
	
Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Sadece TR72 bölgesinin doğu-batı hızlı demiryolu omurgasına eklenmesi vurgusu Demir İpek Yolu güzergâhı için “Metropollerle Etkileşimi Güçlendirilecek Aks” tanımlaması Yerköy (Yozgat) ve Sivas’ta hızlı tren ağına entegre şekilde planlanan lojistik bölgelerin, Orta Koridor’un iç omurgası rolünü güçlendireceği vurgusu Demir İpek Yolu projesi ve bileşenleri ile ilgili olarak herhangi bir gösterim yer almamakta	Sadece birer kez Orta Koridor ve Demir İpek Yolu’na atıf var Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun Orta Koridor’da intermodal lojistiği hızlandıracağı vurgusu TR72’nin doğu-batı eksenindeki uluslararası lojistik ağındaki transit hub rolü Kayseri-Boğazköprü ve Sivas Lojistik İhtisas Bölgesi projelerinin, TR72 bölgesinin rekabet edebilirliği ve bölge ekonomisi üzerinde olumlu etkiler oluşturacağı vurgusu Demir İpek Yolu projesi ve bileşenleri ile ilgili olarak herhangi bir gösterim yer almamakta

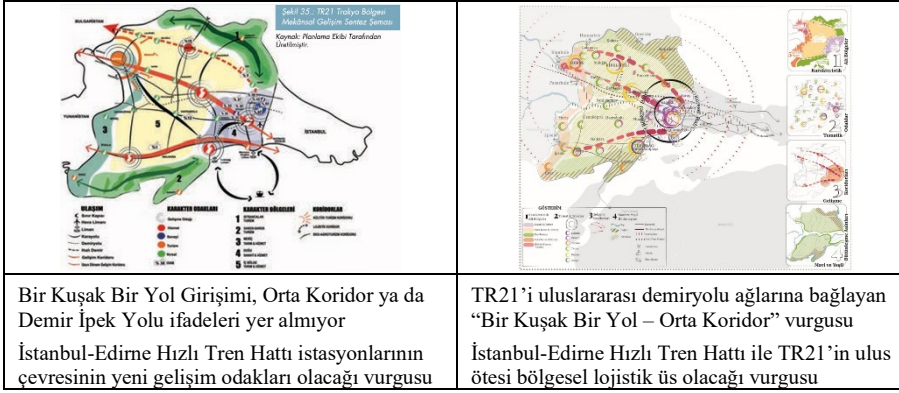
Şekil 5 (Devam). Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu ve bileşenleri

TR71 (Aksaray-Kırıkkale-Kırşehir-Nevşehir-Niğde) Bölgesi			
2014-2023 Bölge Planı		2024-2028 Bölge Planı	
	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadesi yok TR71 bölgesinin Ankara-Sivas YHT hattı ile ulusal yüksek hızlı tren ağına bağlanacağı vurgusu Demir İpek Yolu ile ilgili gösterim yok		Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadesi yok Ankara-Sivas YHT ile Edirne-Kars aksında hızlı demiryolu omurgası vurgusu “Demir İpek Yolu” ve “Yüksek Hızlı Tren Hattı” gösterimi
TR51 (Ankara) Bölgesi			
2014-2023 Bölge Planı		2024-2028 Bölge Planı	
	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Treni ile Kırıkkale-Yozgat-Sivas aksında tedarik zinciri ve turizm akımlarının derinleşeceği vurgusu Demir İpek Yolu projesi ve bileşenleri ile ilgili olarak herhangi bir gösterim yer almamakta		Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Ankara'nın mevcut hızlı tren hatları ve Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu ile ulusal yüksek hızlı tren ağının “merkezi” olacağı vurgusu Demir İpek Yolu'nun “Yüksek Hızlı Tren Hattı” ve “Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu” gösterimi
TR41 (Bursa-Eskişehir-Bilecik) Bölgesi			
2014-2023 Bölge Planı		2024-2028 Bölge Planı	
	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Treni ile Kırıkkale-Yozgat-Sivas aksında tedarik zinciri ve turizm akımlarının derinleşeceği vurgusu Demir İpek Yolu projesi ve bileşenleri ile ilgili olarak herhangi bir gösterim yer almamakta		Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Ankara'nın mevcut hızlı tren hatları ve Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu ile ulusal yüksek hızlı tren ağının “merkezi” olacağı vurgusu Demir İpek Yolu'nun “Yüksek Hızlı Tren Hattı” ve “Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu” gösterimi

Şekil 5 (Devam). Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu ve bileşenleri

Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor İç Anadolu ile Marmara arasında lojistik koridor niteliği vurgusu Ankara–İstanbul yüksek hızlı tren hattına “durak” işlevi ile dâhil olan Eskişehir ve Bilecik’in üst kademe hizmetlere erişim avantajı Eskişehir–İstanbul Hızlı Tren Hattı’nın “Yüksek Hızlı Tren Projesi” olarak gösterimi	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Hızlı Tren Hattı’nın bölge liman-lojistik merkez-OSB bağlantılarının etkinleştirilmesi vurgusu Raylı sistemler imalatının kümelendiği ve uzmanlaştığı Eskişehir’in, Demir İpek Yolu raylı sistemler tedarik zincirinde kilit rol üstlenmesi Eskişehir–İstanbul Hızlı Tren Hattı’nın “Demiryolu Hattı” olarak gösterimi
TR42 (Kocaeli–Sakarya–Düzce–Bolu–Yalova) Bölgesi	
	
Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Ankara–İstanbul YHT bağlantıları üzerinden lojistik aks vurgusu Eskişehir–İstanbul YHT güzergâhındaki İzmit-Gebze aksı “Endüstriyel Gelişme Odağı”	Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Demir İpek Yolu için yeşil ve intermodal nitelikli “uluslararası lojistik koridor” vurgusu İzmit-Gebze aksı için “Sanayi Gelişim Koridoru” ve “Lojistik Koridor” tanımlamaları
TR10 (İstanbul) Bölgesi	
	
Bir Kuşak Bir Yol Girişimi, Orta Koridor ya da Demir İpek Yolu ifadeleri yer almıyor Hızlı tren hatlarının İstanbul’un uluslararası aktarma merkezi rolünü güçlendirmesi vurgusu Demir İpek Yolu güzergâhı boyunca “Kentler Arası Etkileşim Koridoru” tanımlaması	İstanbul’u uluslararası demiryolu ağına bağlayan “Bir Kuşak Bir Yol – Orta Koridor” vurgusu Halkalı-Kapıkule hızlı tren hattının İstanbul’un ulus ötesi bölgesel önemini arttıracacağı vurgusu Hızlı tren hatlarının “Marmaray-Yüksek Hızlı Tren Hattı” olarak gösterimi
TR21 (Edirne–Kırklareli–Tekirdağ) Bölgesi “Coğrafi konumu gereği Demir İpek Yolu’nun Türkiye’den çıkış noktası”	
2014-2023 Bölge Planı	2024-2028 Bölge Planı

Şekil 5 (Devam). Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu ve bileşenleri



Şekil 5 (Devam). Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında Demir İpek Yolu ve bileşenleri (**Kaynak:** TRA1, TRA2, TR10, TR21, TR41, TR42, TR51, TR71 ve TR72'nin 2014-2023 ve 2024-2028 bölge planı raporlarından yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.)

4.3. Demir İpek Yolu Projesi'nin Sürdürülebilir ve Yenilikçi Kalkınma Odaklı Bölgesel Dönüşüme Etkisi

Demir İpek Yolu'nun Türkiye güzergâhında yer alan 9 Düzey-2 bölgesinde 2023 yılı sonu itibarı ile yaklaşık 37,6 milyon (Türkiye nüfusunun %44'ü) yaşamaktadır (TÜİK, 2023). Diğer taraftan, incelenen 9 Düzey-2 bölgesinin toplam alan büyüklüğü 270 bin km² olup; Türkiye yüzölçümünün %34,4'üne karşılık gelmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin dengeli bölgesel kalkınması için kritik öneme sahip olan söz konusu Düzey-2 bölgelerinin sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınmasına etkisine yönelik olarak üç eksenle irdeleme yapılmıştır:

- Düzey-2 bölgelerinin bölge planlarında sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma bileşenlerinin yer alma durumu
- Sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma bileşenlerine yer verilen bölge planlarında, söz konusu bileşenlerle Demir İpek Yolu ve bileşenleri (hızlı tren hatları, lojistik bölge vb.) ilişkisinin kurulup kurulmadığı
- Düzey-2 bölgelerinin sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma bileşenleri açısından gelişim durumu

Demir İpek Yolu güzergâhının batı ve orta kesimlerinde yer alan TR21, TR10, TR41, TR42 ve TR51'in 2024-2028 dönemi bölge planlarında sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma konusu özellikle strateji boyutunda daha görünür bir şekilde yer almaktadır. Bununla birlikte, TR10 (İstanbul) ve kısmen TR21 (Trakya) dışındaki bölge planlarının genelinde sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma bileşenlerine yönelik kararlar yetersiz kalmaktadır.

Sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma bileşenlerine yer verilen bölge planlarında, söz konusu bileşenlerle Demir İpek Yolu ve bileşenleri (hızlı tren hatları, lojistik bölge vb.) ilişkisinin kurulma durumu irdelemesinden elde edilen bulgulara göre;

- TR41 (Bursa–Eskişehir–Bilecik) 2024-2028 bölge planında lojistik ve ulaşım bağlantılarının geliştirilmesinde yeşil ve dijital dönüşüm öne çıkarılmıştır.
- TR42 (Kocaeli–Sakarya–Düzce–Bolu–Yalova) 2014–2023 bölge planında Demir İpek Yolu ile ilişkilendirilerek İzmit Körfezi limanları ve demiryolu bağlantıları üzerinden kurgulanan “lojistik omurga” kavramı; 2024–2028 bölge planında “yeşil ve intermodal uluslararası koridor” kavramına evrilmektedir. Ayrıca 2024-2028 bölge planında yeşil lojistik ile liman–demiryolu entegrasyonunda enerji verimliliği hedefleri öne çıkarılmıştır.
- TR21 (Edirne–Kırklareli–Tekirdağ) 2024–2028 bölge planında, İstanbul–Edirne hızlı tren hattı ile entegrasyonu öngörülen limanların yeşil liman konseptine geçişlerinin önceliklendirilmesi kararına yer verilmiştir.

Araştırma kapsamında Demir İpek Yolu güzergâhındaki Düzey-2 bölgelerinin, Demir İpek Yolu için stratejik önemdeki Marmaray’ın faaliyete geçtiği 2013 yılı başlangıç yılı olarak alınarak, 2013-2023 döneminde sürdürülebilir ve yenilikçi kalkınma göstergeleri açısından nasıl bir gelişim gösterdiği irdelenmiştir.

Bölgesel kalkınmanın ölçülmesine yönelik yapılan çalışmalarda genel olarak Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, kişi başına düşen milli gelir, iş gücüne katılım, işsizlik, uluslararası ticaret, doğrudan sermaye yatırımı gibi bölgelerin refah durumu ile insani gelişmişliğine yönelik göstergeler kullanılmaktadır.

Söz konusu irdeleme, sürdürülebilir ve yenilikçi bölgesel kalkınma boyutuna taşındığında ise yenilenebilir enerji, düşük karbon ekonomisi, Ar-Ge harcamaları, yenilik ekosistemleri, mekânsal adalet, bölgelerin ekonomik, sosyal ve çevresel şoklara adaptasyon yetenekleri gibi göstergeler de devreye girmektedir.

Bu doğrultuda, GSYH, kişi başına GSYH, net ihracat, dışa açıklık oranı, GSYH içinde sanayi sektörü ağırlığı, işgücüne katılım oranı, işsizlik oranı, GINI katsayısı, SEGE Endeksi, Ar-Ge yoğunluğu, yüksek teknoloji üretim ihracat oranı, KOBİ girişimcilik oranı ve geniş bant bağlantı ile internet erişim oranı olmak üzere 13 gösterge kullanılarak, Demir İpek Yolu güzergâhındaki Düzey-2 bölgelerinin gelişmişlik durumu incelenmiştir. Veriler TÜİK’in bölgesel istatistiklerinden derlenmiştir. Doğrudan verisi olmayan Dışa Açıklık Oranı (ihracat+ithalat) /GSYH; Ar-Ge Yoğunluğu ise Ar-Ge harcamaları/GSYH formülasyonu ile hesaplanmıştır.

10 yıllık süreçte –TR10 hariç olmak üzere– GSYH ve net ihracat göstergeleri açısından kayda değer gelişimi TR72 göstermiştir. Kişi başına düşen gelir açısından hiçbir bölgede kayda değer bir gelişimden bahsetmek söz konusu değildir. Bölgelerin küresel değer zincirlerine katılım düzeyini gösteren dışa açıklık oranı açısından sadece TR42’nin %50’nin üzerine çıkabildiği, küresel değer zincirine eklemlenme konusunda oldukça iddialı hedefler koyan TR51 ve TR21 dâhil diğer bölgelerin kötü performans göstermeye devam ettiği görülmektedir. Ekonominin üretim tabanlı bir yapıya sahip olup olmadığını ifade eden “GSYH içinde sanayi sektörünün payı” göstergesi, on yıllık süreçte hiçbir bölgede “sanayileşme” adına kayda değer bir gelişme yaşanmadığını göstermektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Ekonomik göstergelerde Düzey-2 bölgelerinin gelişim performansı

Düzey2	GSYH (milyar USD)		Kişi başı GSYH (USD)		Net ihracat (milyar USD)		Dışa açıklık Oranı (%)		GSYH içinde sanayi payı (%)	
	2013	2023	2013	2023	2013	2023	2013	2023	2013	2023
TRA2	7,8	12,4	5.341	5.885	0,1	-0,1	4	2	3,5	4,6
TRA1	13,1	11,8	8.370	8.019	-0,0	-0,1	1	1	9,5	10,6
TR72	31,0	76,5	9.665	9.702	0,3	2,0	12	7	19,4	20,5
TR71	21,9	29,1	8.654	9.732	0,1	0,1	3	5	16,3	20,1
TR51	115,3	107,0	18.362	18.655	-3,7	-4,4	15	28	16,8	18,3
TR41	73,9	62,5	14.375	13.926	1,4	2,4	27	45	34,4	34,1
TR42	68,2	78,8	15.926	17.294	-2,9	-2,8	39	54	35,0	35,2
TR10	268,4	340,0	20.883	21.741	-64,5	-76,3	85	97	17,4	15,4
TR21	22,1	40,4	14.168	15.187	-1,0	0,2	23	17	36,4	38,0
9 Bölge	621,3	758,4	12.860	13.349	-70,1	-79,0	49	59	21,5	20,1
Türkiye	831,0	1,118,	12.582	13.243	-99,3	-106	51	55	19,7	19,3

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistik verilerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2025).

Sosyal göstergeler kapsamında; işgücüne katılım oranında batıdaki bölgelerde iyileşme olsa da işsizlik oranında tüm bölgelerde kötüye gidiş yaşanmıştır. Gelir dağılımı eşitsizliğini ölçen “GİNİ katsayısı” göstergesinde genel olarak 2014’te “orta düzey eşitsizlik (0,30 – 0,40)” seviyesinde olan bölgeler, 2023’te TR41 ve TR42 hariç “yüksek eşitsizlik (0,40 – 0,50)” seviyesine gerilemiştir. SEGE endeksinde de “en yüksek gelişmişlik” seviyesini koruyan TR10 hariç tüm bölgeler en az bir gelişmişlik kademesi gerilemiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Sosyal göstergelerde Düzey-2 bölgelerinin gelişim performansı

Düzey-2 Bölgeleri	İşgücüne katılım (%)		İşsizlik oranı (%)		GİNİ katsayısı		SEGE endeksi	
	2013	2023	2013	2023	2014	2023	2011	2022
TRA2	59,5	53,5	6,7	11,5	0,36	0,41	4.Kademe	6.Kademe
TRA1	50,5	51,3	6,6	7,3	0,42	0,40	4.Kademe	5.Kademe
TR72	50,7	50,7	9,6	9,2	0,38	0,41	3.Kademe	4.Kademe
TR71	48,2	48,9	6,5	8,6	0,35	0,42	3.Kademe	5.Kademe
TR51	49,5	54,6	10,2	11,2	0,38	0,43	1.Kademe	2.Kademe
TR41	50,0	55,2	7,0	8,2	0,36	0,38	1.Kademe	2.Kademe
TR42	54,8	58,2	9,8	9,0	0,34	0,35	1.Kademe	2.Kademe
TR10	52,2	57,0	11,2	8,9	0,36	0,42	1.Kademe	1.Kademe
TR21	54,9	59,0	7,5	7,6	0,34	0,40	2.Kademe	3.Kademe
Bölge ort.	52,3	54,3	8,3	9,1	0,37	0,40	-	-
Türkiye	50,8	53,3	9,7	9,4	0,38	0,42	-	-

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistik verilerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2025).

Bölgelerin yenilikçilik kapasitesini ölçen Ar-Ge harcamalarının GSYH içindeki oranında bölgelerin gösterdiği gelişim; AB hedefi (%3), OECD ortalaması (%2,5) ve Güney Kore (%4-5), Japonya, Almanya ve ABD (%3) ile kıyaslandığında oldukça düşüktür. Bu durum, TR51 dışındaki bölgelerde geleneksel, düşük teknoloji üretim yapısının devam ettiğini göstermektedir. Benzer şekilde, 2023 yılı “yüksek teknoloji üretim ihracat oranı” verileri de TR51 ve TR41 dışındaki bölgeler için bu tespiti desteklemektedir. Bölgesel kalkınmada

ekonomik dinamizmin ve yeni iş kurma eğiliminin gösteren ve OECD değerlerinin %5-10 arasında olduğu “KOBİ girişimcilik oranı” açısından TR51, TR41 ve TR42’de girişimcilik kültürünün normal/istikrarlı, TR10 hariç diğer bölgelerde ise girişimcilik ekosisteminin zayıf olma durumunun değişmediği görülmektedir. Geniş bant bağlantıyla internet erişim oranında artış olsa da diğer yenilik göstergesi performans düzeyleri dikkate alındığında, geniş bant internet kullanımının, ekonomiye etkisinin çok sınırlı düzeyde kaldığı söylenebilir (Tablo 3).

Tablo 3. Yenilik göstergelerinde Düzey-2 bölgelerinin gelişim performansı

Düzey-2 Bölgeleri	Ar-Ge yoğunluğu		Yüksek teknoloji üretim ihracat oranı (%)		KOBİ girişimcilik oranı (%)		Geniş bant bağlantıyla internet erişim oranı (%)	
	2013	2023	2013	2023	2014	2023	2011	2022
TRA2	0,09	0,14	NA	0	0,8	0,4	34,6	86,6
TRA1	0,15	0,20	NA	0	0,8	0,8	34,6	86,6
TR72	0,27	0,37	NA	0,2	2,4	2,5	41,4	89,6
TR71	0,24	0,34	NA	0,1	1,5	1,6	41,4	89,6
TR51	1,05	1,50	NA	12,0	7,4	7,9	50,5	94,2
TR41	0,47	0,62	NA	11,0	5,1	5,4	54,3	93,7
TR42	0,62	0,92	NA	0,5	4,4	4,8	54,3	93,7
TR10	0,68	0,82	NA	5,0	25,9	27,3	62,8	97,1
TR21	0,32	0,43	NA	0,6	2,1	2,2	51,7	85,8
Bölge ort.	0,43	0,59	NA	3,3	5,6	5,9	47,3	90,8
Türkiye	0,94	1,42	NA	3,6	50,3	52,8	46,5	92,0

Kaynak: TÜİK, Bölgesel İstatistik verilerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır (Türkiye İstatistik Kurumu, 2025).

Özetle, ekonomik, sosyal ve gelişmişlik göstergeleri birlikte değerlendirildiğinde, diğer sekiz bölgeden ayrı dinamiklere sahip TR10 (İstanbul) hariç olmak üzere, Demir İpek Yolu güzergâhında yer alan hiçbir bölgede genel olarak kayda değer bir gelişmeden bahsetmek söz konusu değildir.

Kaynakça

- Armstrong, H., ve Taylor, J. (2000). *Regional economics and policy*. Blackwell.
- Balcı, Z. (2018). *Çin’in yeni İpek Yolu projesi*. İnsamer- İHH İnsani ve Sosyal Araştırmalar Merkezi. Rapor No. 63.
- Bittner, A. V., ve Ibrahimli, M. (2018). *Baku-Tbilisi-Kars: Regional implications and perspectives*. Center for Economic and Social Development (CESD).
- Çakan, V. (2017). Yeni İpek Yolu projesi: Beklentiler sorunlar ve gerçekler. *Asya Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 35–51.
- European Spatial Planning Observatory Network. (2019). *Territorial futures: Visions and scenarios for a resilient Europe*. ESPON.
- Frankopan, P. (2018). *İpek Yolu* (M. Gülmen, Çev.). Pegasus Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 2015).
- Guo, C., Lu, C., Andreevich, D. D., ve Jielin, Z. (2019). Implications of "One Belt, One Road" strategy for China and Eurasia. *Strategy for China and Eurasia*, 19(1), 77–88.

- Kalkınma Bakanlığı. (2016). *Bölgesel gelişme ulusal stratejisi 2014-2023*. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Bolgesel-Gelisme-Ulusal-Stratejisi-2014-2023.pdf>
- MERICs. (2018). *Mapping the Belt and Road Initiative*. <https://meric.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative>
- Palyoş Konya, E. (2023). *Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında ulaştırma altyapısına yapılan yatırımların bölgesel kalkınmaya etkisi* [Basılmamış doktora tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Pike, A., Rodríguez-Pose, A., ve Tomaney, J. (2017). *Local and regional development* (2. baskı). Routledge.
- Stiftung Wissenschaft und Politik. (2022). *Alternative routes from China to Europe*. Baku Research Institute. <https://bakuresearchinstitute.org>
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2024). *Bölgesel gelişme ulusal stratejisi 2024-2028*. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Yayınları.
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü. (2025). *Kalkınma ajansları haritası*. <https://ka.gov.tr/kalkinma-ajanslari>
- Tezer, H. (2015). 21. asırda İpekyolu ekonomileri ve Türk dünyası'na etkisi. *Yükselen İpek Yolu*, 1(1), 13–36.
- Timmer, C. P. (1991). The agricultural transform. H. Chenery ve T. N. Srinivasan (Der.), *Handbook of development economics* içinde (Cilt 1, ss. 275–331). Elsevier Science Publications.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. (2025). *Lojistik haritası*. <https://static.tcdd.gov.tr/lojistikharita>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2025). *Bölgesel istatistikler*. <https://data.tuik.gov.tr/>
- Uysal, O. (2019). 10 countries, 11500 km: China train at Turkey. *Rail Turkey En*. <https://railturkey.org/2019/11/06/10-countries-11000-km-china-train-at-turkey/>
- Yıldız, M. (2018). Ortadoğu'dan Kafkasya'ya yeni dünya düzeni ve Türkiye. *Takvim-i Vekayi*, 6(2), 1–24.

Konut Kullanım Yoğunluğunun Ölçülmesinde Yeni Arayışlar

Ö. Burcu Özdemir Sarı¹, Esmâ Aksoy Khurami², Nil Uzun³, F. Yağmur Özgür⁴, İlayda Zelal Akın⁵, Zeynep Namlıkaya⁶

Öz: Konut kullanım yoğunluğu, hane halklarının mekânsal ihtiyaçlarının, oturdukları konutun fiziksel kapasitesi ile ne ölçüde karşılandığını değerlendiren bir göstergedir. İlgili akademik yazında, aşırı kalabalıklık ve düşük kullanım yoğunluğu ikiliği üzerinden ele alınmaktadır. Bu çalışmada, Türkiye özelinde konut kullanım yoğunluğunu değerlendirebilecek yeni bir yaklaşım geliştirmek amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, uluslararası yazında en çok benimsenen yöntemlerden olan Eurostat yaklaşımı (öznel ve nesnel göstergeler), İngiliz yaklaşımı (oda bazlı ve alan bazlı) ve Amerikan Kalabalıklık Endeksi, Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2021 yılı Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması ham verileri kullanılarak incelenmiştir. Çalışmanın bulguları, Türkiye için bağlamsal farklılıkları dikkate alan bir konut kullanım yoğunluğu ölçütüne ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymaktadır.

Anahtar Kelimeler: Aşırı kalabalıklık, düşük kullanım yoğunluğu, hane-konut eşleşmesi.

Abstract: Housing occupation density assesses how well the spatial needs of households align with the physical capacity of their dwellings. Academic literature typically address it through the overcrowding-underoccupation dichotomy. This study proposes a novel approach to assessing housing occupation density in Türkiye. Accordingly, widely adopted international approaches such as the Eurostat approach (subjective and objective indicators), the British approach (room-based and space-based), and the American Crowding Index are examined using raw data from the 2021 Income and Living Conditions Survey of the Turkish Statistical Institute. The findings indicate a need for an alternative housing occupation density metric that accounts for contextual particularities in Türkiye.

Keywords: Overcrowding, underoccupation, household-dwelling mismatch.

1 Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, bozdemir@metu.edu.tr

2 Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, esmaaksoy@mu.edu.tr

3 Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, duruo@metu.edu.tr

4 Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, yozgur@metu.edu.tr

5 Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, zelal.akın@metu.edu.tr

6 Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, zeynep.namlıkaya@metu.edu.tr

1. GİRİŞ

Konut kullanım yoğunluğu, hane halklarının mekânsal ihtiyaçlarının yaşadıkları konutun fiziksel kapasitesi ile ne ölçüde karşılandığını değerlendiren bir göstergedir. Akademik yazında ve politika belgelerinde konu genellikle aşırı kalabalıklık ve düşük kullanım yoğunluğu ikiliği üzerinden ele alınmaktadır. Aşırı kalabalıklık, en genel tanımıyla, konutun kapasitesinin (oda, yatak odası veya taban alanı cinsinden) konutta yaşayan kişilerin ihtiyacını karşılamaya yetmemesi durumudur (WHO, 2018). Düşük kullanım yoğunluğu ise hane halkının yaşadığı konutta ihtiyacının üzerinde bir alana sahip olması anlamına gelir (Eurostat, 2025). Her iki durum da hane-konut eşleşmesi açısından sorun olarak görülmektedir. Aşırı kalabalıklık özellikle sağlık ve eğitim alanlarında olumsuz etkiler yaratırken (Myers vd., 1996; Lopoo ve London, 2016), düşük yoğunluğun kaynak verimsizliği ve ekonomik maliyetler açısından sorun doğurduğu bilinmektedir (Bagher vd., 2025). Bu nedenle Birleşik Krallık, Kanada, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri gibi pek çok ülke konut kullanım yoğunluğuna ilişkin standartlar geliştirmiştir.

Türkiye’de, konut kullanım yoğunluğuna ilişkin herhangi bir standart bulunmamaktadır. İmar mevzuatında yeni yapılacak konutlarda farklı kullanım amacına sahip odalar için fiziksel ölçüler tanımlanmış olsa da hane-konut eşleşmesi temelli bir düzenleme mevcut değildir. Güncel hane halkı büyüklüğü eğilimleri ve mevcut konut stokunun özellikleri incelendiğinde, ülke koşullarına uygun bir standardın geliştirilmesine ihtiyaç olduğu görülmektedir. 2000 sonrası dönemde 1 ve 2 kişilik hanelerin oranının artış eğilimi gösterdiği, diğer büyüklük kategorilerinin ise azaldığı bilinmektedir (Özdemir Sarı, 2022). Konut arzı incelendiğinde, yapı ruhsatı istatistikleri yıllar içinde konut büyüklüğünde sınırlı bir düşüşe işaret etse de üretim hacmindeki dalgalanmalar ve mevcut stok içinde yeni üretimin görece düşük payı nedeniyle konut stokunun demografik değişime uyum sağlayamadığı görülmektedir. Türkiye’de konut stokunun yaklaşık %85’ini 3 ve 4 odalı konutlar oluştururken, ortalama konut büyüklüğü ise yıllar içinde artmıştır (Özdemir Sarı, 2022).

Öte yandan, Avrupa Birliği İstatistik Ofisi (Eurostat) verilerine göre 2021 yılı itibarıyla Türkiye nüfusunun %39,1’i aşırı kalabalık, %10,5’i ise düşük konut kullanım yoğunluğu koşullarında yaşamaktadır. Ancak Türkiye’deki mevcut hane halkı yapısı ve konut stoku özellikleri dikkate alındığında, bu oranların ülke bağlamında yeniden açıklanmaya ihtiyaç duyduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle, çalışmanın amacı Türkiye özelinde konut kullanım yoğunluğunu değerlendirebilecek yeni bir yaklaşım geliştirmektir. Bu doğrultuda, uluslararası yazında en yaygın kullanılan beş ölçme yöntemi Türkiye verileri üzerinden incelenmiştir. Bu yöntemler; Eurostat yaklaşımı (öznel ve nesnel göstergeler), İngiliz yaklaşımı (oda bazlı ve alan bazlı) ve Amerikan Kalabalıklık Endeksi’dir. Analizlerde, Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) 2021 yılına ait Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması ham verileri kullanılmıştır. Bu veri seti aynı zamanda Eurostat istatistiklerine temel oluşturan veri setidir. Çalışma kapsamında her yöntemle ait değişkenler bu veriden üretilmiş, yaklaşımların birbiriyle uyumu değerlendirilmiş ve Türkiye bağlamında dikotomik sonuçlar üretmeyen bir konut kullanım yoğunluğu ölçütü geliştirme olanağı tartışılmıştır.

Çalışmanın takip eden bölümlerinde öncelikle konut kullanım yoğunluğu konusunda

farklı ülkelerin benimsediği standartlar ve yoğunluğu ölçmek için kullanılan farklı yöntemler irdelenmekte, sonrasında bu çalışmada kullanılan veri ve yöntem tanıtılmaktadır. Bulgulara dair tartışmayı takiben çalışma, konut kullanım yoğunluğunun ölçülmesinde Türkiye'ye özgü bir yöntem önerisiyle sonuçlanmaktadır.

2. ARKA PLAN: STANDARTLAR VE ÖLÇÜM YÖNTEMLERİ

Hane-konut eşleşmesinin izlenebilmesi için pek çok ülke konut kullanım yoğunluğuna ilişkin farklı standartlar benimsemiştir. Bu standartların çoğu, konuyu konut başına düşen kişi, oda başına düşen kişi ve/veya yatak odası başına düşen kişi sayısı gibi ölçütler üzerinden ele almakta ve sorunun aşırı kalabalıklık boyutuna daha çok odaklanmaktadır (Office of the Deputy Prime Minister [ODPM], 2004). Bu noktada, yalnızca aşırı kalabalıklık ya da düşük konut kullanım yoğunluğunun tanımı değil, aynı zamanda hangi eşik değerini aşırılığı/düşük yoğunluğu belirlemede sınır kabul edileceği de ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Teknik açıdan, oda başına düşen kişi sayısı veya benzer nitelikli göstergeler konut kullanım yoğunluğunun nesnel ölçütleri olarak değerlendirilebilir. Ancak aşırı kalabalıklığın (veya düşük yoğunluğun) hangi eşik değerle tanımlanacağı normatif bir değerlendirmeye dayanır. Bu değerlendirme ise toplumun hangi yoğunluk düzeylerini kabul edilemez bulduğuna göre şekillenir. Örneğin oda başına düşen kişi sayısı objektif bir göstergedir; fakat belirli bir değerinin 'aşırı kalabalıklık' veya 'düşük yoğunluk' standardı olarak kabul edilmesi öznel bir değerlendirmedir (Myers vd., 1996).

Farklı ülkelerde benimsenen standartlar incelendiğinde, kimi zaman oda başına düşen kişi sayısı en yalın haliyle kullanılmakta, kimi zaman ise hane kompozisyonu, bireylerin yaşı, akrabalık ilişkileri ve konutun oda sayısı/büyüklüğü gibi faktörler de hesaba katılmaktadır. Örneğin, Amerikan Kalabalıklık Endeksi oda başına düşen kişi sayısının 1'i aşmasını kalabalık, 1,5'i aşmasını ise aşırı kalabalık olarak tanımlar. Bu hesaplama banyolar, balkonlar, verandalar, koridorlar ve yarım odalar dahil edilmez (WHO, 2018). Ayrıca bu tür standartlar, ülkelerdeki demografik yapı, konut stokundaki değişim ve gelir dağılımı gibi etkenlere bağlı olarak zamanla güncellenmektedir (Myers vd., 1996).

Konut kullanım yoğunluğuna ilişkin standartlarda yaklaşık yüzyıllık bir geçmişe sahip Birleşik Krallık'ta ise yatak odası başına düşen kişi sayısının gelişkin bir versiyonu kullanılır. Yatak Odası Standardı olarak bilinen bu standartlar uyarınca aşağıdaki durumlardan her biri için ayrı bir yatak odası gereklidir (WHO, 2018):

-birlikte yaşayan yetişkin çift,

-21 yaş üstü her birey,

-10-20 yaş arası aynı cinsiyetten iki çocuk,

-10 yaşından küçük iki çocuk

-biri 10-20 yaş aralığında, diğeri 10 yaşından küçük iki çocuk,

-yukarıdaki kategorilere girmeyen 21 yaş altındaki herhangi bir birey.

Bu koşullar doğrultusunda hanenin fazladan yatak odasına ihtiyacı olması halinde konut kullanım yoğunluğu 'aşırı kalabalık' olarak kabul edilir. Öte yandan, iki veya daha fazla

yatak odasına sahip haneler ‘düşük konut kullanım yoğunluğuna sahip’ olarak sınıflandırılır (Harding, 2007).

Birleşik Krallık’ta benimsenen yaklaşımın türevlerini Kanada ve Avustralya’da da görmek mümkündür. Eurostat’ın güncel tanım ve standartları da bu yöntemle paralellik göstermektedir. Bu doğrultuda, Eurostat’a göre uygun konut kullanım yoğunluğu şu koşullarla sağlanır (WHO, 2018):

- hane halkı için bir oda,
- hanede yaşayan her çift için bir oda,
- 18 yaş üstü her bekâr fert için bir oda,
- 12-17 yaş arasındaki aynı cinsiyetten bekâr iki kişi için bir oda,
- 12-17 yaş arası olup önceki kategoriye girmeyen her birey için bir oda,
- 12 yaş altındaki her iki çocuk için bir oda.

Bu standartların altında kalan haneler aşırı kalabalık, bu koşulların üzerinde odaya sahip olanlar ise düşük konut kullanım yoğunluğuna sahip kabul edilir (Eurostat, 2025).

Ancak Eurostat yaklaşımı, tüm Avrupa ülkelerine yerel koşullar gözötilmeksizin uygulandığı için eleştirilmekte; bazı araştırmacılar, aşırı kalabalıklığın her ülkenin kendi toplumsal ve mekânsal bağlamı içinde değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır (Sunega ve Lux, 2016; Hick vd., 2022). Yerel koşulları değerlendirmede zaman zaman hane halklarının kendi algılarına dayanan öznel göstergelerden de yararlanılmaktadır. Avrupa’da en yaygın kullanılan öznel göstergelerden biri, Eurostat’ın AB Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması (EU-SILC) kapsamında elde edilmektedir. Bu göstergede hanelere, yaşadıkları konutun kullanım alanının yeterli olup olmadığı sorulur. Bu gösterge ile kullanım alanı yetersiz bulunan konutlar aşırı kalabalık olarak değerlendirilebilir. Ancak düşük konut kullanım yoğunluğu, alınan cevabın dikotomik olması sebebiyle ‘uygun yoğunluk’ kategorisinden ayırt edilememekte ve birlikte değerlendirilmek durumunda kalmaktadır.

3. VERİ VE YÖNTEM

Bu çalışmada, TÜİK tarafından her yıl düzenli olarak yürütölen Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması (GYKA) kesit veri seti 2021 yılı ham verileri kullanılmıştır. Bu veri setinin tercih edilmesinin en önemli sebebi Eurostat ölçömlerinin GYKA verileri üzerinden yapılıyor olması ve veri içerisinde mekânsal farklılıkları incelemeye olanak sağlayacak İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması Düzey-2 Bölge kodlarının sunulmasıdır. Bunun dışında veride oda sayısı, konutun kullanım alanı, hane büyüklüğü, fertlerin medeni durumu ve yaşı gibi konut kullanım yoğunluğunun ölçölmesinde kritik olan değişkenler de bulunmaktadır.

Çalışma kapsamında incelenen konut kullanım yoğunluğu ölçüm yöntemleri ve göstergeleri Tablo 1’de özetlenmektedir. Bu yöntemlerin diğerlerine tercih edilmesinin en önemli sebebi uluslararası yazında en sık kullanılan yöntemler olması ve GYKA verileri ile incelenebilir olmalarıdır. Örneğin, yaygın yöntemlerden biri olan Birleşik Krallık yatak

odası standardı bu çalışmada kullanılmamaktadır çünkü bu yaklaşım için gereken yatak odası sayısı veriden temin edilememektedir. Diğer yandan, Eurostat'ın nesnel göstergesi Türkiye için bilinen tek konut kullanım yoğunluğu istatistiklerini sağladığı için bu göstergenin çalışma kapsamında değerlendirilmesi önemli görülmüştür. Tablo 1'de sunulan göstergelerden dört tanesi nesnel, bir tanesi ise öznel göstergedir. Nesnel göstergelerin tamamı ham veri üzerinden yazarlar tarafından hesaplanarak elde edilmiştir. Öznel gösterge ise GYKA kapsamında hanelerin kendi beyanlarına dayalı olarak oturlan konutun kullanım alanının yeterli olup olmadığını evet/hayır ikiliği üzerinden hazır bir değişken olarak sunmaktadır.

Tablo 1. Çalışmada kullanılan konut kullanım yoğunluğu yaklaşımları

Yaklaşım	Tanım/Standart	Yoğunluk Türü
Eurostat- Nesnel Gösterge	Hane, hanedeki çiftler, 18 yaş ve üstündeki her bekar birey, 12-17 yaş arasındaki aynı cinsiyetten bekar iki kişi, 12-17 yaş arası ve bir önceki kategoriye girmeyen her bir kişi ve 12 yaşından küçük her iki çocuk için bir oda	Aşırı Kalabalık, Uygun, Düşük Yoğunluk
Eurostat- Öznel Gösterge	Oturlan konutun kullanım alanının yeterli olup olmadığı hanelerin beyanına göre belirlenir	Uygun ve Düşük Yoğunluk (hane cevabı evet), Aşırı Kalabalık (hane cevabı hayır)
İngiliz Yaklaşımı- Oda Bazlı	1 odada en fazla 2 kişi, 2 odada en fazla 3 kişi, 3 odada en fazla 5 kişi, 4 odada en fazla 7,5 kişi, 5 ve üzeri oda varsa oda başına 2 kişi standarttır. 1 yaş altı çocuklar hesaplamada dikkate alınmaz. 1-10 yaş arasındaki çocuklar ½ olarak hesaplanır.	Aşırı Kalabalık, Uygun, Düşük Yoğunluk
İngiliz Yaklaşımı- Alan Bazlı	10,22 m ² 'de en fazla 2 kişi, 8,36-10,21 m ² 'de en fazla 1,5 kişi, 6,5-8,35 m ² 'de en fazla 1 kişi, 4,65-6,4 m ² 'de en fazla 0,5 kişi standarttır. 1 yaş altı çocuklar hesaplamada dikkate alınmaz. 1-10 yaş arasındaki çocuklar ½ olarak hesaplanır.	Aşırı Kalabalık, Uygun, Düşük Yoğunluk
Amerikan Yaklaşımı	Oda başına düşen kişi sayısının düzeyine göre konut kullanım yoğunluğu belirlenir; kişi/oda = 1 uygun, kişi/oda > 1 kalabalık, kişi/oda > 1,5 aşırı kalabalık, kişi/oda < 0,5 düşük yoğun	Aşırı Kalabalık, Kalabalık, Uygun, Düşük Yoğunluk

Kaynak: Yazarlar tarafından üretilmiştir.

Bu çalışmanın amaçları açısından öznel gösterge, hanelerin subjektif değerlendirmelerine dayandığı için ülkenin yerel koşullarını anlamak ve değerlendirmek amacıyla bir standart olarak kabul edilmiştir. Bu sebeple, öznel göstergedeki evet/hayır ikiliğinin aşırı kalabalık, uygun ve düşük yoğunluk şeklinde ayrıştırılması gerekmiştir. Bu ayrıştırma için öncelikle değişkende yer alan hayır cevabı aşırı kalabalıklık kategorisi olarak kabul edilmiş ve ayrıştırılmış, verinin geri kalanı ise uygun ve düşük yoğunluğu belirleyebilmek için 'oda başına düşen kişi sayısı' ve 'kişi başına düşen metrekare alan' değişkenleri üzerinden kümeleme analizine tabi tutulmuştur. Böylece dikotomik olan öznel göstergeden 3

kategorili bir konut kullanım yoğunluğu değişkeni üretilmiştir.

Elde edilen üç kategorili öznel gösterge diğer dört nesnel gösterge ile birlikte önce uyum analizine tabi tutulmuş, sonrasında da 26 Düzey-2 Bölgesi üzerinden Öklid mesafe analizi uygulanmıştır. Uyum analizi kapsamında konut kullanım yoğunluğu ölçüm yöntemlerinin birbirleriyle tutarlılığı Cramer's V katsayısı kullanılarak ülke geneli için değerlendirilmiştir. Cramer's V, iki kategorik değişken arasındaki ilişkinin gücünü ölçmek için kullanılan bir istatistiksel katsayıdır ve 0 ile 1 arasında değer almaktadır. Katsayı 0 ise iki değişken arasında hiçbir ilişki olmadığı anlamı çıkarılırken, katsayının 1 olması mükemmel bağımlılık (tam ilişki) göstermektedir.

Öklid mesafe analizi kapsamında ise her bir bölge için farklı ölçüm yöntemlerinin sonuçları ve öznel gösterge arasındaki mesafe 'aşırı kalabalıklık' ve 'düşük yoğunluk' için aşağıdaki formül uyarınca ölçülmüştür:

$$\text{Mesafe} = \sqrt{\sum_{i=1}^n w_i \times (h_1 - h_2)^2}$$

Burada mesafe, farklı ölçüm yöntemlerinin sonuçları arasındaki Öklid mesafesi; n bölge sayısı; w_i bölgelerin ağırlıkları (i, nüfus büyüklüğüne dayalı); h_1 aşırı kalabalık (ya da düşük yoğun) konutlarda yaşayan hanelerin payı ve h_2 konut alanını bir sorun olarak algılayan (ya da algılamayan) hanelerin payıdır. Uyum analizi ve Öklid mesafe analizinden elde edilen sonuçlar doğrultusunda hangi yöntem öznel sonuçlara yakınsıyorsa ülke koşullarını temsiliyet kapasitesi daha yüksek kabul edilerek o yöntemle çalışmaya devam edilmiş ve öznel yöntem doğrultusunda seçilen yöntemin iyileştirilme potansiyeli tartışılmıştır.

4. BULGULAR

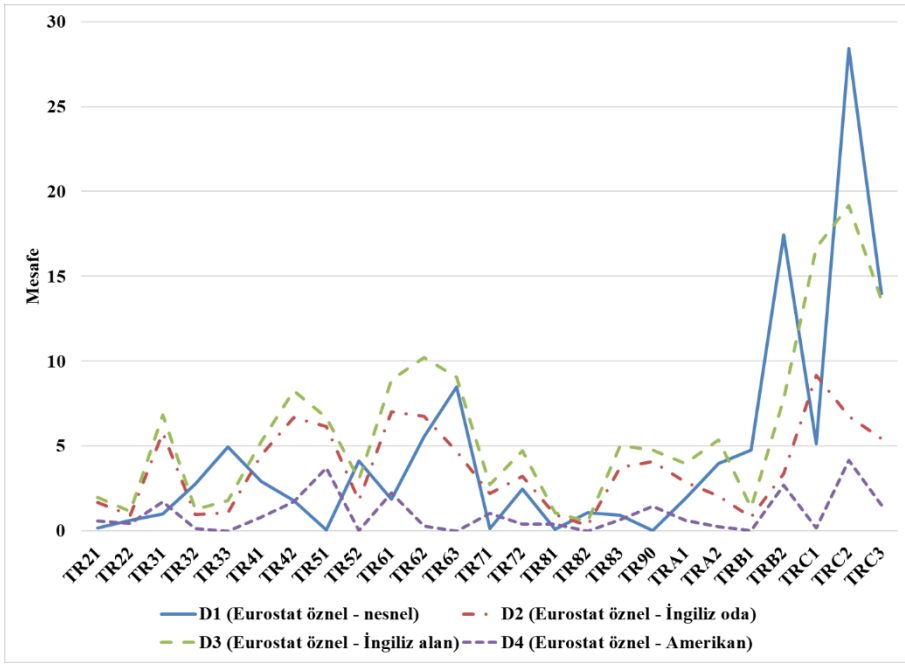
Uyum analizi sonuçlarına göre Eurostat öznel gösterge ile en güçlü ilişki kuran (en yüksek Cramer's V değerine sahip) yöntem Amerikan yaklaşımıdır ($r=0,63$; $p<0.01$). Bu ilişkiyi sırasıyla İngiliz oda bazlı yaklaşım ($r=0,53$; $p<0.01$), Eurostat nesnel yaklaşım ($r=0,42$; $p<0.01$) ve İngiliz alan bazlı yaklaşım ($r=0,29$; $p<0.01$) izlemektedir. 2 veya 3 kategorili değişkenlerden oluşan tablolar için Cramer's V değerinin 0,3'ten büyük olduğu durumlar değişkenler arası güçlü bir ilişkiye işaret etmektedir (Cohen, 1988). Dolayısıyla, İngiliz alan bazlı yaklaşım dışındaki üç yaklaşımın öznel gösterge ile oldukça güçlü ilişkiler sergilediği görülmektedir.

Uyum analizinde farklı yöntemlerin veriyi sınıflama konusundaki uzlaşma düzeylerine bakıldığında ise İngiliz oda bazlı yöntem ile Eurostat öznel yaklaşımın çaprazlandığında vakaların %74,4'ünü doğru sınıfladığı görülmektedir. Amerikan yaklaşımında bu oran %67,9, Eurostat nesnel göstergede ise %64,7'dir. İngiliz alan bazlı yöntem ise sadece %23,3 oranında uzlaşma sağlayabilmiştir. Özetle, uyum analizi sonucunda Eurostat öznel yaklaşım ile en uyumlu iki yöntem Amerikan yaklaşımı ve İngiliz oda bazlı yaklaşım olarak öne çıkmaktadır.

Uyum analizini takiben bölge düzeyinde yapılan Öklid mesafe analizi kapsamında, farklı yaklaşımların öznel göstergeyle bölgesel düzeyde gösterdikleri mesafe aşırı kalabalıklık

için Şekil 1’de, düşük yoğunluk için ise Şekil 2’de sunulmaktadır. Her iki şekilde de TR10 İstanbul bölgesine yer verilmemiştir. Bu bölge için hesaplanan mesafeler oldukça yüksek olduğundan grafik okunurluğunu korumak amacıyla İstanbul dışlanmıştır. Bu bağlamda, iki yöntem arasında Öklid mesafesi ne kadar küçükse yöntemlerin birbirleriyle uyumu o kadar yüksek kabul edilmektedir.

Şekil 1 incelendiğinde, Eurostat öznel gösterge ile arasındaki mesafe en kısa olan yöntemin pek çok bölgede Amerikan yaklaşımı olduğu görülmektedir. 26 bölgeden 18’inde Amerikan Kalabalıklık Endeksi en iyi performansı göstermiştir. Bölge ağırlıklı mesafelerinin toplamı üzerinden yapılan global ölçümde Amerikan yaklaşımı 5,70 ile Eurostat öznel göstergeye en yakın değeri verirken, Eurostat nesnel göstergenin mesafesi 11,54, İngiliz oda bazlı yaklaşımın mesafesi 11,56 olarak ölçülmüştür. İngiliz alan bazlı yaklaşım ise 14,25 değeriyle karşılaştırılan yöntemler arasında Eurostat öznel göstergeye en uzak kalan yaklaşımdır.

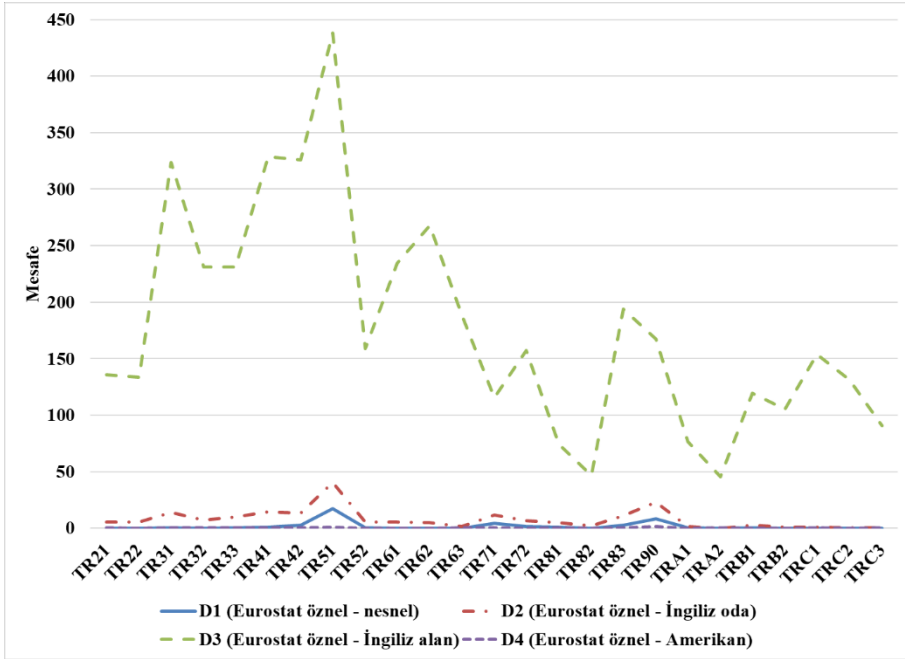


Şekil 1. Aşırı kalabalık kategorisi için bölgeler bazında öznel yöntem ve diğer yöntemler arasındaki mesafe (**Kaynak:** Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Şekil 2 incelendiğinde, özellikle İngiliz alan bazlı yaklaşımın sergilediği yüksek mesafe değerleri dikkat çekmektedir. Bu yaklaşım diğer yöntemlere benzer şekilde aşırı kalabalıklığı belirli ölçüde yakalayabilse de düşük yoğunluk konusunda ciddi farklılıklar göstermektedir. Düşük yoğunluk açısından Eurostat öznel göstergeye en yakın sonuçları yine Amerikan yaklaşımı vermiştir. 26 bölgeden 16’sında Amerikan Kalabalıklık Endeksi en iyi performansı sergilemiştir. Global mesafeler dikkate alındığında Amerikan yaklaşımı 3,13 ile en düşük değere sahiptir. Bu oran Eurostat nesnel gösterge için 6,45, İngiliz oda

bazlı yaklaşım için 14,82'dir. İngiliz alan bazlı yaklaşım ise 74,95 mesafe değeri ile diğer yöntemlerden açık ara farklılaşmaktadır.

Uyum analizi ve Öklid mesafe analizi sonuçları birlikte değerlendirildiğinde, oda başına düşen kişi sayısına dayanan Amerikan yaklaşımının Türkiye'de konut kullanım yoğunluğunu hem aşırı kalabalıklık hem de düşük yoğunluk boyutunda hane beyanlarına en yakın biçimde değerlendiren yöntem olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, özellikle bölgesel düzeyde gözlenen farklı aşırı kalabalıklık ve düşük yoğunluk oranları Türkiye için bağlamsal farklılıkları dikkate alan özgün bir konut kullanım yoğunluğu ölçütü geliştirme ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bu noktada iki kritik soru gündeme gelmektedir: Türkiye'ye özgü koşulları daha iyi temsil edebilmesi için Amerikan yaklaşımı iyileştirilebilir mi? Ve bu yaklaşım, aşırı kalabalıklık/düşük yoğunluk dikotomisi dışında farklı bir konut kullanım yoğunluğu temsiline izin verebilir mi?

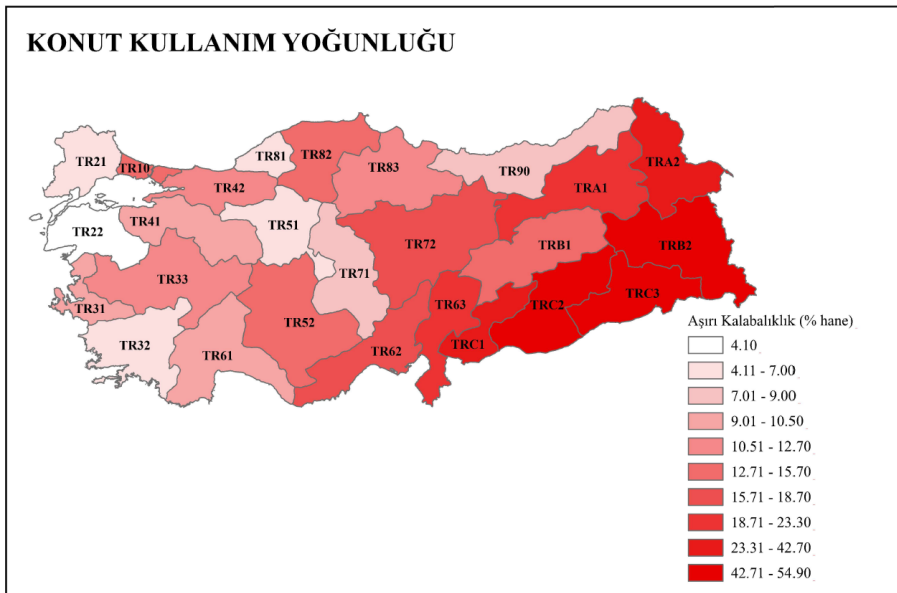


Şekil 2. Düşük yoğunluk kategorisi için bölgeler bazında özel yöntem ve diğer yöntemler arasındaki mesafe (**Kaynak:** Yazarlar tarafından üretilmiştir)

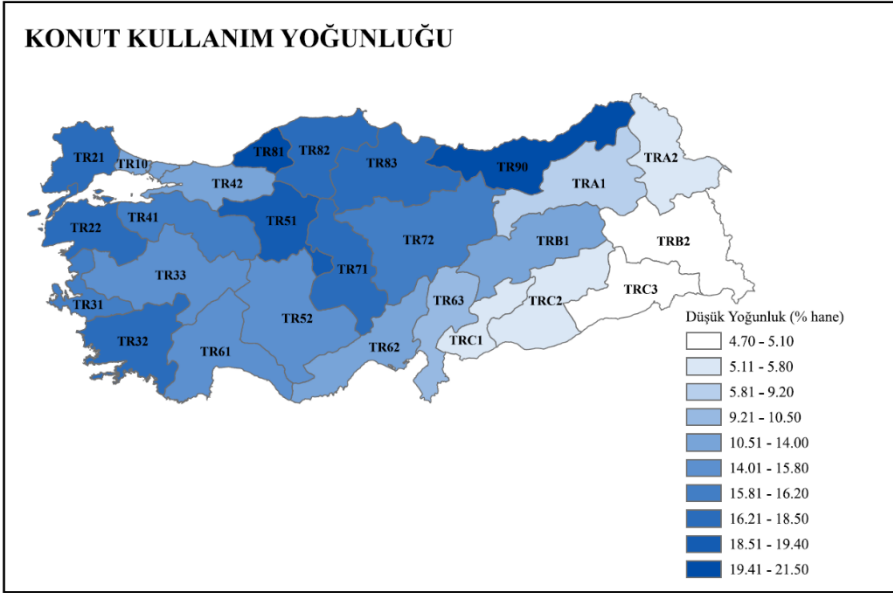
Amerikan yaklaşımını iyileştirmek amacıyla geliştirilen farklı yöntemlerde, özel göstergenin oda başına düşen kişi sayısı ve kişi başına düşen konut alanı değişkenlerinin ortalama ve ortanca değerleri esas alınmıştır. Bu analizler sonucunda Türkiye için oda başına düşen kişi sayısının 1,35 ve üzerinde olduğu durumların aşırı kalabalık, 0,35 ve altında olduğu durumların ise düşük yoğunluk; arada kalan değerlerin ise uygun kabul edilmesinin özel göstergeye en yakın sınıflamayı verdiği görülmüştür. Bu şekilde tanımlandığında yeni üretilen değişken, özel gösterge ile %78,2 oranında uyum sağlamış (Amerikan yaklaşımında bu oran %67,9'dur) ve Cramer's V değeri 0,61 ($p < 0,01$) olarak

gözenmiştir (Amerikan yaklaşımı $r=0,63$). Öklid mesafe ölçümlerinde de yeni ölçüt hem aşırı kalabalık (7,33) hem de düşük yoğunluk (2,38) açısından Amerikan yaklaşımından daha düşük mesafeler ortaya koymuştur. Bu doğrultuda, geliştirilen yeni ölçüte göre Türkiye’de aşırı kalabalıklık ve düşük yoğunluk sorunlarına sahip hanelerin dağılımı Şekil 3 ve Şekil 4’te sunulmaktadır.

Şekil 3 incelendiğinde aşırı kalabalıklığın özellikle ülkenin doğu ve güneydoğu kesimlerinin temel özelliği durumuna geldiği, bu bölgelerde yaşayan hanelerin neredeyse yarısının aşırı kalabalık koşullarda bulunduğu anlaşılmaktadır. Şekil 4’ten, aynı bölgede düşük yoğunluğun oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Buna karşın, özellikle TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın), TR90 (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane) ve TR51 (Ankara) bölgelerinde düşük yoğunluğun payı bölgedeki hane halklarının beşte biri düzeyinde seyretmektedir.

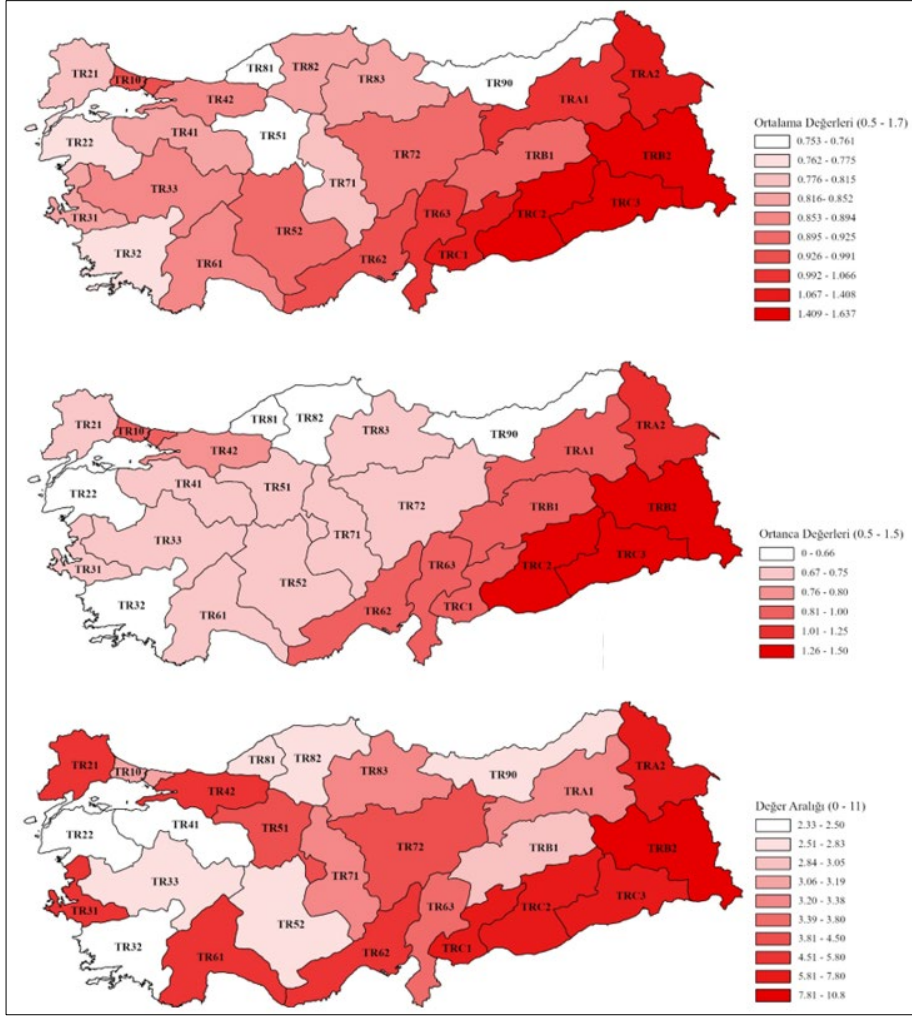


Şekil 3. Yeni ölçüt uyarınca Türkiye’de aşırı kalabalıklığın bölgesel dağılımı (**Kaynak:** Yazarlar tarafından üretilmiştir)



Şekil 4. Yeni ölçüt uyarınca Türkiye’de düşük yoğunluğun bölgesel dağılımı (**Kaynak:** Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Geliştirilen yeni ölçüt, oda başına düşen kişi sayısına dayalı bir yaklaşım olduğundan Amerikan Kalabalıklık Endeksi’ndeki gibi yalnızca kategorik kullanılması zorunlu değildir. Bu değişken, haneler bazında oran olarak hesaplanabildiği için bölgeler düzeyinde de farklı biçimlerde ele alınabilir. Örneğin; ortalama değerler üzerinden hazırlanacak haritalar genel yoğunluk eğilimini gösterebilir; ancak uç değerlerden etkilenebilir. Ya da ortanca değerler bölgelerin tipik hane yoğunluğunu daha güvenli biçimde yansıtabilir, çünkü uç değerlerden etkilenmez. Aralık veya çeyrekler arası aralık kullanıldığında ise yoğunluğun değişkenlik ve eşitsizlik boyutu vurgulanabilir.



Şekil 5. Yeni ölçüt uyarınca konut kullanım yoğunluğunun bölgeler bazında ortalama (üstteki harita), ortanca (ortadaki harita) ve değer aralığı (alttaki harita) doğrultusunda dağılımı (**Kaynak:** Yazarlar tarafından üretilmiştir)

Şekil 5'ten ortalama ve ortanca değerler birlikte incelendiğinde özellikle ülkenin doğu ve güneydoğusunda kalan bölgelerde (TRA, TRB, TRC) her iki değer de yüksek olduğu görülmektedir. Bu durumda, bu bölgelerde saptanan aşırı kalabalıklık uç değerlerin bir sonucu değil, oda başına düşen kişi sayısının oranının genel eğilimidir. Bölgedeki oda sayısının ülke ortalamasından pek de farklılaşmadığı göz önüne alındığında, bu bölgede yaygın olan kalabalık hane yapısının aşırı kalabalıklaşmaya sebep olduğu görülmektedir. Şekil 5'ten aynı bölgedeki değer aralıklarına (bölgedeki en düşük ve en yüksek değerlerin farkına) bakıldığında ise bahsi geçen bölgenin, özellikle TRA2, TRB2, TRC1, TRC2 ve TRC3 alt bölgelerinde haneler arasında konut kullanım yoğunluğu açısından çok ciddi

farklılıklar olduğu, diğer bir deyişle bölgede yoğunluk konusunda ciddi eşitsizlikler yaşandığı anlaşılmaktadır.

Diğer yandan, ülkenin batı bölgelerinde hem ortalama hem de ortanca değerlerin düşük olduğu, aynı zamanda aralık değerlerinin de dar olduğu görülmektedir. Diğer bir deyişle batı bölgeleri genel olarak düşük yoğunlukla karakterize ve bölge içindeki dağılımları oldukça homojendir. Özetle, Türkiye'nin doğusu ve batısı arasında belirgin bir konut yoğunluğu uçurumu görülmektedir. TR10 İstanbul bölgesinde ise doğu bölgelerine benzer bir yoğunluk baskısı görülmektedir. Hem ortalama hem de ortanca değerin yüksek olması kalabalıklığın genel bir eğilim olarak ortaya çıktığını göstermektedir. Ancak İstanbul'da doğu bölgelerinden farklı olarak orta seviyedeki değer aralığı hanelerin çoğunlukla birbirine benzer bir kalabalıklıkta yaşadığını göstermektedir. Buna karşın, ortalama ve ortanca değer haritalarında çok fazla dikkati çekmeyen TR21, TR31, TR42 ve TR61 bölgelerinin konut kullanım yoğunluğunda eşitsizlik açısından öne çıktığı görülmektedir.

Yeni geliştirilen ölçüt doğrultusunda Türkiye'de nüfusun %29,1'inin aşırı kalabalık, %4,7'sinin ise düşük yoğunluk koşullarında yaşadığı görülmektedir. Bu oranlar, Eurostat'ın nesnel göstergesi tarafından açıklanan ve ülkedeki demografik eğilimler ve mevcut stok koşulları ile örtüşmeyen sonuçlara kıyasla hane-konut eşleşmesinde uygun kategoriye düşen nüfusun oranının daha yüksek olduğunu göstermektedir.

5. SONUÇ

Bu çalışmada, uluslararası literatürde yaygın olarak kullanılan konut kullanım yoğunluğu ölçüm yöntemlerinin Türkiye özelinde karşılaştırılması, farklı yöntemlerin birbirleriyle tutarlılıklarının incelenmesi ve bağlama özgü bir konut kullanım yoğunluğu yaklaşımı geliştirilmesi amaçlanmıştır. Konut kullanım yoğunluğunun ölçümünde genellikle aşırı kalabalıklık ve düşük yoğunluk ikiliği üzerinden yapılan tartışmalar, normatif unsurlar içerdiği kadar ülkelerin demografik yapıları, konut stokunun özellikleri ve hane halkı kompozisyonları ile de yakından ilişkilidir. Bu nedenle, her ülke için tek bir standardın benimsenmesi yerine, yerel koşulları gözeten esnek ve bağlama duyarlı ölçüm çerçevelerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Çalışmada kullanılan uyum analizi ve Öklid mesafe analizi sonuçları, Türkiye bağlamında uluslararası yöntemlerin temsil kapasitelerinin birbirinden oldukça farklı olduğunu ortaya koymuştur. Özellikle Amerikan Kalabalıklık Endeksi'nin oda başına düşen kişi sayısını temel alan yaklaşımı hem aşırı kalabalıklık hem de düşük yoğunluk boyutlarında Türkiye'deki hane beyanlarına en yakın sonuçları vermiştir. Bu durum, yöntemlerin yalınlığı ile ülke koşullarını yakalama gücü arasında olumlu bir ilişki bulunduğunu göstermektedir. Öte yandan İngiliz alan bazlı yaklaşımın gerek ülke genelinde gerekse bölgesel düzeyde öznel göstergeden ciddi biçimde uzaklaşması, konut alanına dayalı ölçümlerin Türkiye'de temsiliyet kapasitesinin sınırlı olabileceğine işaret etmektedir.

Elde edilen bulgular, Türkiye'nin mekânsal farklılıkları açısından da dikkate değer sonuçlar sunmaktadır. Ortalama ve ortanca değerlere dayalı haritalar, ülkenin doğu ve güneydoğu bölgelerinde oda başına düşen kişi sayısının yapısal olarak yüksek olduğunu, bu durumun uç değerlerden değil, hane büyüklüklerinden kaynaklandığını göstermektedir. Ayrıca, bu bölgelerde konut kullanım yoğunluğu açısından belirgin bölge içi eşitsizliklerin

bulunması, yoğunluğun yalnızca bölgesel ortalamalar üzerinden değil, dağılım boyutu üzerinden de değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Batı bölgelerinde ise düşük ve homojen yoğunluk düzeyi dikkat çekmektedir. İstanbul ise, doğu bölgelerine benzer şekilde yüksek yoğunluk sergilese de homojen dağılımı ile farklılaşmakta ve metropoliten alanların kendine özgü dinamiklerini yansıtmaktadır.

Bu bağlamda çalışma, Amerikan Kalabalıklık Endeksi'nin doğrudan uygulanmasındansa Türkiye'nin demografik ve mekânsal koşullarına uyarlanması gerektiğini ortaya koymuştur. Oda başına düşen kişi sayısının 1,35 ve üzeri değerlerinin aşırı kalabalıklık, 0,35 ve altındaki değerlerinin ise düşük yoğunluk olarak kabul edilmesi, özel göstergeyle daha yüksek düzeyde uyum sağlamış ve ülkenin yerel koşullarını daha gerçekçi biçimde temsil etmiştir. Böylece hem uluslararası standartlarla kıyaslanabilir hem de Türkiye'ye özgü bağlamsal farklılıkları dikkate alan bir ölçüt geliştirilmiştir. Ancak her yıl yayınlanan güncel verilerle bu yeni ölçütün test edilmesine ve zaman içerisinde meydana gelebilecek dönüşümlerin izlenmesine ihtiyaç vardır.

Sonuç olarak, Türkiye'de konut kullanım yoğunluğu ölçümünde normatif eşik değerlerin evrensel düzeyde tanımlanması yerine, ülke koşullarını gözetken, hane halkı yapısındaki değişimleri ve bölgesel eşitsizlikleri dikkate alan esnek yöntemlere ihtiyaç vardır. Bu çalışma, uluslararası literatürdeki mevcut ölçütleri Türkiye bağlamında test etmekle kalmamış, aynı zamanda uyarlanmış bir yaklaşım önermiştir. Bulgular, gelecekte konut politikalarının geliştirilmesinde, özellikle aşırı kalabalıklık ve düşük yoğunluk sorunlarının bölgesel farklılıklarını dikkate alan yeni standartların oluşturulması gerektiğini göstermektedir. Böyle bir yaklaşım, hem mekânsal adaletin sağlanması hem de konut kaynaklarının daha verimli kullanılabilmesi açısından kritik önem taşımaktadır.

Notlar:

Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından, 'Türkiye'de Konut Kullanım Yoğunluğunun İncelenmesi' başlıklı, 124K937 numaralı proje kapsamında desteklenmiştir. Projeye verdiği destek için TÜBİTAK'a teşekkürlerimizi sunarız.

Kaynakça

- Bagher, M., Pröpper, A., ve Klein, G. (2025). Exploring residential space use patterns and potentials for change: Findings from a multi-country survey. *Energy Efficiency*, 18, Makale 43. <https://doi.org/10.1007/s12053-025-10343-z>
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Routledge.
- Eurostat. (2025). *Glossary: Under-occupied dwelling*. European Commission. <https://ec.europa.eu/eurostat>
- Harding, E. (2007). *Older people's housing and under-occupancy: A policy brief*. International Longevity Centre (ILC). <https://ilcuk.org.uk>
- Hick, R., Pomati, M., ve Stephens, M. (2022). Severe housing deprivation in the European Union: A joint analysis of measurement and theory. *Social Indicators Research*, 164(3), 1271–1295. <https://doi.org/10.1007/s11205-022-02944-x>

- Lopoo, L. M., ve London, A. S. (2016). Household crowding during childhood and long-term education outcomes. *Demography*, 53(3), 699–721. <https://doi.org/10.1007/s13524-016-0469-8>
- Myers, D., Baer, W. C., ve Choi, S. Y. (1996). The changing problem of overcrowded housing. *Journal of the American Planning Association*, 62(1), 66–84. <https://doi.org/10.1080/01944369608975669>
- Office of the Deputy Prime Minister. (2004). *The impact of overcrowding on health ve education: A review of evidence and literature*. ODPM. <https://dera.ioe.ac.uk/5073/1/138631.pdf>
- Özdemir Sarı, Ö. B. (2022). The Turkish housing system: An overview. Ö. B. Özdemir Sarı, E. Aksoy Khurami ve N. Uzun (Der.), *Housing in Turkey: Policy, planning, practice* içinde (ss. 15–42). Routledge.
- Sunega, P., ve Lux, M. (2016). Subjective perception versus objective indicators of overcrowding and housing affordability. *Journal of Housing and the Built Environment*, 31(4), 695–717. <https://doi.org/10.1007/s10901-015-9485-x>
- World Health Organization. (2018). *WHO housing and health guidelines*. WHO Guidelines Approved by the Guidelines Review Committee. <https://iris.who.int>

Barınmanın Paylaşımçı Biçimleri Üzerine Yeniden Düşünmek: Denizli’de Konut Yapı Kooperatifleri ve Yeni Ortaklık İhtimalleri

Dilek Avsan Karaman¹, Ecehan Kıvılcım Sözgen², Elifcan Duygun³

Öz: Konutun bir mülkiyet nesnesi olmanın ötesinde sosyal ilişkilerin yeniden düzenlendiği, ortak karar alma süreçlerinin yer aldığı ve mekânsal müsterekliğin kurulduğu bir zemin olarak ele alınmasına olanak tanıyan konut yapı kooperatifleri, bugünün toplumsal, ekonomik ve çevresel gerçekliklerine uyum sağlayan yeni ortaklık biçimlerini düşünmek için çeşitli potansiyeller barındırmaktadır. Bu çalışma, kooperatif yapılarının toplumsal ve mekânsal hafızasında biriken paylaşımçı pratikleri görünür kılmayı ve bu deneyimlerden yola çıkarak ortak yaşam hakkını esas alan bir barınma anlayışına dair ihtimalleri Denizli örneğinde araştırmayı hedeflemektedir. Kooperatifleşmeye dair yerel deneyimleri temel alan bu araştırma, kooperatif konutlarının mekânsal ve sosyo-ekonomik izlerini belgeleyerek mevcut kent tarihi araştırmalarına eklenilecektir. Aynı zamanda bugüne kadar süregelen yapı kooperatifçiliği alanında yaşanan kurumsal ve pratik sorunlara karşın barınmaya ilişkin dayanışma ve ortaklık potansiyellerini yeniden düşünmek için bir zemin oluşturacaktır. Sonuç olarak, bu araştırma yerelde geçmişin kolektif pratiklerini görünür kılarken, sunulacak tartışmaların ulusal düzeyde yürütülecek daha kapsamlı araştırmalar için bir başlangıç olması beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Konut yapı kooperatifleri, konut, kolektif barınma, Denizli.

Abstract: Beyond framing housing merely as an object of property, housing cooperatives offer a basis for reimagining it as a setting where social relations are reorganized, collective decision-making processes are involved and spatial commons are established. Focusing on the context of Denizli, as a case for collective housing practices, this study aims to reveal the sharing-oriented practices embedded in the social and spatial practices of cooperative structures and, drawing from these experiences, to explore possibilities that prioritizes the right to collective living. This research, rooted in local practices, contributes to current studies on urban historiography by tracing the spatial and socio-economic imprints of cooperative housing. In addition, it critically engages with the evolving role of solidarity and partnership in housing, offering a critical framework to reconsider these dynamics in light of the historical and ongoing institutional and practical constraints within the cooperative housing.

Keywords: Housing cooperatives, housing, co-housing, Denizli.

¹ Pamukkale Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, davsan@pau.edu.tr

² Pamukkale Üniversitesi, İç Mimarlık Bölümü, ekivilcim@pau.edu.tr

³ Pamukkale Üniversitesi, İç Mimarlık Bölümü, eduygun@pau.edu.tr

1. GİRİŞ

Barınma, insan yaşamının temel gereksinimlerinden biri olmanın ötesinde, toplumsal ilişkilerin yeniden üretildiği, ekonomik süreçlerin şekillendiği ve mekânsal örgütlenmelerin kurulduğu çok katmanlı bir olgudur. Modernleşme sürecinde konut, çoğunlukla bireysel mülkiyetin nesnesi ve piyasa dinamiklerinin belirlediği bir yatırım aracı olarak ele alınsa da, tarihsel olarak farklı toplumsal gruplar barınma ihtiyacını kolektif dayanışma biçimleriyle karşılamıştır. Bu bağlamda Türkiye’de 1930’lu yıllardan itibaren gelişmeye başlayan konut yapı kooperatifleri (Cengizkan, 2000; Tekeli, 2009), hem konut üretiminin örgütlenme biçimlerine hem de ortak yaşam pratiklerinin inşasına önemli katkılar sunmuştur.

Konut yapı kooperatifleri, temel olarak barınma ihtiyacının giderilmesine yönelik ekonomik bir araç olmakla birlikte, katılımcı karar alma süreçlerini, ortak mülkiyet anlayışını ve mekânsal müsterekleri mümkün kılan bir toplumsal zemin üretmiştir. Kooperatifleşme deneyimleri, bireylerin kolektif kaynakları harekete geçirerek barınma sorununu çözmelerine imkân tanımış, aynı zamanda mahalle ölçeğinde güçlü toplumsal bağların oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu nedenle, konut yapı kooperatiflerini, hem kent tarihine hem de alternatif örgütlenme modelleri tartışmalarına eklemlenen özgün bir deneyim alanı olarak değerlendirmek mümkündür.

Günümüz koşullarında barınma, küresel ölçekte artan kentleşme, ekonomik krizler ve konutun ticarileşmesi süreçleri nedeniyle giderek kırılganlaşmaktadır. Türkiye’de de konut üretiminin büyük ölçüde piyasa aktörlerinin kontrolünde olması, barınma hakkına erişimi zorlaştırmakta ve sosyal adaletsizlikleri derinleştirmektedir. Bu bağlamda, ‘geçmişte güçlü bir örgütlenme modeli sunmuş olan konut yapı kooperatifleri, günümüz için yeniden düşünölmeye değer alternatifler olabilir mi?’ sorusu yeniden gündeme gelmektedir. Kooperatiflerin deneyiminde biriken paylaşımcı pratikler, sürdürülebilir örgütlenme modelleri ve dayanışma temelli ortak yaşam biçimleri, güncel konut krizine karşı önemli ipuçları sunmaktadır.

Bu çalışma, Denizli’deki konut yapı kooperatifleri örneğinden yola çıkarak, yerel deneyimlerde biriken kolektif pratikleri görünür kılmayı ve bu deneyimlerden hareketle yeni ortaklık biçimlerine dair ihtimaller hakkında bir araştırma başlatmayı hedeflemektedir. Alan çalışmasında Denizli Ticaret Odası’ndan kentteki konut yapı kooperatiflerine dair elde edilen arşiv kayıtları, kentin zaman ve mekan bağlamında oluşan katmanlarında yapılan bir haritalama çalışması ve mekânsal gözlemler aracılığıyla hem geçmişin izlerinin belgelenmesi hem de bugünün barınma tartışmalarına katkı sağlayacak verilerin üretilmesi hedeflenmiştir. Bu yönüyle araştırma, bir yandan Denizli kentinin toplumsal ve mekânsal hafızasına eklemlenen bir belge niteliği taşıırken, diğer yandan kooperatifleşmeye dair tarihsel birikimin güncel konut politikalarıyla yeniden ilişkilendirilmesi için özgün bir zemin sunmayı amaçlamaktadır.

2. KURAMSAL ÇERÇEVE: KONUT YAPI KOOPERATİFLERİ

Kooperatifler toplulukların ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için oluşturulan bir örgütlenme biçimidir. Uluslararası Kooperatif Birliği’ne (ICA) (2025) göre kooperatifler, kişilerin ortak ekonomik, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını ve isteklerini

karşlamak üzere demokratik biçimde örgütlendikleri insan odaklı işletmelerdir. Sanayi Devrimi'nin başlangıcı ile Avrupa'da başlayan kooperatifçilik zamanla tüm dünyaya yayılmıştır (Uyar, 2023). Dünya genelinde pek çok farklı türü bulunan kooperatifler adalet, eşitlik, dayanışma ve demokrasi gibi temel değerler üzerine kuruludur. Kooperatifler gönüllü ve açık üyelik, demokratik üye denetimi, üyelerin ekonomik katılımı, özerklik ve bağımsızlık, eğitim, öğretim ve bilgilendirme, kooperatifler arası işbirliği ve topluma duyarlılık gibi ilkelere sahiptir (Koç, 2022).

Kooperatifçilik ilkeleri ve örgütlenme biçimleri çerçevesinde şekillenen ve konut ihtiyacını karşılamayı amaçlayan konut yapı kooperatifleri, üyelerinin gönüllülük esasına dayalı katılımıyla kendi finansman kaynaklarını kullanarak konut üretimini gerçekleştirmektedir. İlk konut yapı kooperatifleri tüketim kooperatiflerinin bir uzantısı olarak ortaya çıkmıştır (Mülayim, 2003). 19. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa'da endüstrileşmenin yol açtığı barınma krizine alternatif bir çözüm olarak konut kooperatifleri, öncelikle Birleşik Krallık, Almanya ve Fransa'da ortaya çıkmış ve dar gelirli haneler için konut üretmiştir (Yaroğlu, 2006). Uluslararası Kooperatifler Birliği (ICA) 1895 yılında kurulduğunda konut kooperatifçiliği de bu yapının bir parçası haline gelmiştir. Bu dönemde ortaya çıkan ve genellikle ticari kooperatiflerin uzantısı olan konut kooperatifleri, doğrudan finansal ortaklık ve hızlı bir konut üretimi sağlamıştır. Her ne kadar belli bir mekânsal paylaşım söz konusu olsa da, bu yapılar içinde gerçek anlamda kolektif bir yaşam biçiminin geliştiğini söylemek zordur. Bu yönüyle, konut yapı kooperatifleri barınma alanında kamu ve özel sektör tarafından sunulan üretim modellerine alternatif bir model olarak değerlendirilmektedir. Bu modelin, uygun fiyatlı ve demokratik konut üretimi anlayışıyla, spekülatif olmayan ve nitelikli konutlar sunmayı amaçlaması beklenmektedir.

Konut yapı kooperatifleri her üyenin bir oy hakkına sahip olduğu ve karar alma süreçlerinin demokratik katılımı ile yürütüldüğü dayanışma temelli kolektif yapılardır. Konut ihtiyacının karşılanmasında kazanç elde etme hedefi içermeden, karşılıklı yardım ve dayanışma yoluyla oluşan toplumsal bir örgütlenme biçimi olarak konut yapı kooperatifleri, grupların bir araya gelmesinin teknik ve yöntemlerini içermektedir (Keleş, 1967). Konut yapı kooperatiflerinin başarısında yer seçimi, arsa bulmak, mimari tasarım, inşaa süreci, ortakların finansman bulmasının yanı sıra gerekli durumlarda yeni ve ek kaynaklarla finansal kaynağın devamlılığının sağlanması sonucu üyelerin konut sahibi olması belirleyici olmaktadır (Karayalçın, 2010). Buna ek olarak dayanışma temelli bir yapı olarak kooperatiflerin bir başarısı da finansal ortaklığın ötesinde yeni bir barınma pratiği sunarak mekânsal ortaklık kurabilmesidir.

Özellikle Avrupa ülkelerinde konut yapı kooperatifleri, geleneksel taahhütlerini sürdürürken yeni kira sözleşmeleri, nesiller arası projeler ve daha pek çok farklı yeni taahhütler geliştirdikleri için (ICA, 2025) konut sunumunda günümüzde de tercih edilen bir alternatif olarak varlıklarını sürdürmektedirler. Türkiye'de ağırlıklı olarak masraf paylaşımına indirgenmiş olan bu pratik, erken dönemlerden cazibesini yitirmeye başladığı 80'li yılların sonuna kadar farklı ölçeklerde çeşitli mekânsal açılımlar üretmiştir.

Türkiye'de konut yapı kooperatifçiliği 1930'lu yıllarda devletin modernleşme politikaları çerçevesinde ortaya çıkan önemli bir barınma üretim modeli olarak şekillenmiştir.

Ülkedeki ilk konut yapı kooperatifi olan Ankara Bahçelievler Yapı Kooperatifi evsiz memurları ev sahibi yapmak amacıyla 1934 yılında kurulmuş; memurların tek parsel üstünde konut yapamaması engeli aşılmış, devlette ve belediyeden yardım görmüş, Emlak ve Eytam Bankası kredisinden yararlanmış ve nihayetinde ortaklarını konut sahibi yaptıktan sonra dağılmıştır (Tekeli, 2009). Bu girişimi, 1935 yılında Ankara’da Yenişehir Yapı Kooperatifi takip etmiştir. Bahçelievler’de düşük yoğunluklu bahçeli konutlar, geniş yeşil alanlar ve modernist planlama ilkeleri ön plana çıkarken; Yenişehir’de daha düzenli sokak dokusu, ortak kullanım alanları ve planlı bir kentleşme modeli öne çıkmıştır. Bu dönemin kooperatifleri, orta sınıfın modern yaşam pratiklerini kurmasına ve kolektif kimlik geliştirmesine zemin hazırlamıştır (Tankut, 1993).

1948 yılında çıkarılan 5218 ve 5228 sayılı yasalarla Ankara ve sonrasında tüm ülkede konut yapımının teşvik edilmesi, konut kooperatiflerinin yaygınlaşmasına zemin hazırlamıştır. Bu dönemde imara yeni açılan arazilere yayılan kooperatifler hem bahçeli konut tipolojisi ile villa mahalleleri hem de tek yapı kütesi içinde örgütlenen apartman blokları üretmiştir (Cengizkan, 2000; Şumnu, 2017). Konut kooperatifleri artık Ankara ile sınırlı kalmamış; İstanbul ve İzmir başta olmak üzere diğer kentlerde de örnekleri görülmeye başlanmıştır. Bu şehirlerde sosyal alanlar (pazar yeri, park, okul, sosyal tesis, açık hava sineması) içeren ve bireysellikten çok “biz” duygusunu öne çıkaran mahalle kurguları oluşturulmuştur. Her ne kadar bugün bu alanlar mevcut olmasa da dönemin planlama anlayışı ortak yaşamı ve toplumsal bütünlüğü ön plana çıkarmıştır (Şumnu, 2017).

1950’li yıllarda sanayileşmenin etkisiyle kente artan göç sonucu ortaya çıkan konut sorununun çözümü için alternatif bir model olarak konut yapı kooperatiflerinin sayısı artmıştır. Merkezi yönetimin bu kooperatiflerin gelişimini teşvik amacıyla çeşitli vergi muafiyetleri ve kolaylaştırıcı yasal düzenlemeler sağlamasının yanı sıra kooperatiflere arsa tahsis ve kredi desteği gibi imkanlar sunulması kooperatiflerin konut üretim kapasitesini arttırmıştır (Yaroğlu, 2006).

Türkiye’de 1960’lar sonrasında planlı döneme geçiş ile birlikte Yapı Kooperatifleri için de yeni bir dönem başlamıştır. 1961 Anayasasında konut, devletin sorumluluğunda sosyal bir hak olarak tanımlanmış ve ardından hazırlanan Kalkınma Planlarında ise kooperatifler konut üretiminde temel aktörlerden biri olarak ele alınmıştır. 1960 ve 70’li yıllarda Sosyal Sigortalar Kurumu (SSK), Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK), Türkiye Emlak Bankası ve BAĞ-KUR tarafından yapı kooperatiflerine konut kredisi tahsis edilmiştir (Alexander, 2013). Bu yıllarda kooperatifler, orta sınıfın barınma ihtiyaçlarını karşılamakla birlikte planlı kentleşmenin aracı haline gelmiştir. Bu dönemin en bilinen örneklerinden Batıkent Konut Yapı Kooperatifi 1970’lerde Ankara’daki 50.000 konutluk kapasitesi ile dönemin en büyük kolektif konut üretim deneyimlerinden biri olmuştur (Keskinok, 2005). Batıkent, farklı gelir gruplarına yönelik karma konut tipolojileri, sosyal donatı alanları, ulaşım entegrasyonu ve katılımcı üretim süreçleriyle kooperatifçiliğin mekânsal ve toplumsal boyutlarını güçlendirmiştir. Aynı zamanda kente göçün devam etmesi sonucu derinleşen konut sorunu nedeniyle orta ve üst sınıfın kooperatif oluşumlarına ek olarak 60’lı ve 70’li yıllarda görülen işçiler için sendika tabanlı konut kooperatifleri de görülmüştür.

1980’li yıllarda neoliberal politikalar kooperatifler için bir dönüm noktası olmuş;

kooperatiflerin giderek güç kaybettiği ve dayanışmaya dayalı kolektif üretim pratiklerinin zayıflamaya başladığı bir süreç başlamıştır. Özel sektör ve serbest piyasanın güç kazanmaya başladığı bu süreçte, öncelikle konut politikasındaki toplu konut üretiminin baskın konuma gelmesi ve 1981-1984 yıllarındaki Toplu Konut Kanunu sayesinde konut yapı kooperatifleri konut üretiminde hız kazanmıştır. Ancak 1990'lı yıllarda yaşanan ekonomik sorunlar, toplu konut için sağlanan teşviklerin daha çok özel sektör tarafından kullanılması ve 2000'li yıllardan itibaren Toplu Konut İdaresi'nin konut üretiminde etkin bir aktör haline gelmesi konut yapı kooperatiflerinin sektördeki payının azalmasına neden olmuştur (Uyar, 2023). Bu dönemde İstanbul'daki Esenkent Konut Yapı Kooperatifi, piyasa koşullarına rağmen orta sınıfa erişilebilir konut sunma çabasıyla öne çıkmıştır. Ancak aynı dönemde kooperatiflerin kurumsal ve finansal sorunlarla karşı karşıya kaldığı, mevzuat desteği bakımından güç kaybettiği ve dayanışmacı niteliklerinin giderek zayıfladığı gözlenmiştir.

Bugün konut kooperatifleri, 1930'lardan itibaren biriken deneyimlerine rağmen, Türkiye'nin konut üretiminde sınırlı bir role sahiptir. Ancak artan barınma maliyetleri, kentlerde derinleşen eşitsizlikler ve sürdürülebilirlik arayışları, kooperatifçiliğin yeniden gündeme alınmasını gerekli kılmaktadır. Konut yapı kooperatifleri, kolektif mülkiyet biçimleri, müşterek yaşam pratikleri ve sürdürülebilir yerleşim olanaklarıyla, neoliberal piyasa koşullarına alternatif üretim ve örgütlenme biçimleri sunabilecek potansiyele sahiptir.

3. ALAN ÇALIŞMASI

3.1. Yöntem

Denizli'de kooperatifleşmenin boyutlarını kapsamlı bir şekilde ortaya koyacak veriler oldukça sınırlıdır. Çalışmada yer alan veriler, Denizli'de günümüze dek faaliyet göstermiş “sınırlı sorumlu yapı kooperatifleri”ne ilişkin bir dökümü içermektedir. Söz konusu veriler, Denizli Ticaret Odası arşivlerinde gerçekleştirilen araştırmalar sonucunda derlenmiş olup, kooperatiflerin kuruluş süreçlerinden faaliyet dönemlerine ve kurumsal devamlılıklarına dair ayrıntılı bilgileri yansıtmaktadır. Böylelikle, yapı kooperatiflerinin yerel ölçekteki gelişim çizgisini niceliksel boyutlarıyla izlemek mümkün olmuştur.

Dolayısıyla, çalışmanın temel veri seti, kentteki yapı kooperatiflerinin faaliyet çizelgeleri ve mekânsal dağılımlarını kapsamaktadır. Bu veriler, saha çalışmalarıyla desteklenmiş ve Denizli'deki yapı kooperatifleri envanterinin hazırlanmasına temel oluşturmak amacıyla bir araya getirilerek haritalanmıştır. Böylece, alana dayalı gözlemlerle desteklenen mekânsal veriler, kooperatif konutlarının hangi bölgelerde yoğunlaştığını ve kentsel büyüme dinamikleriyle nasıl etkileştiğini ortaya koymuştur.

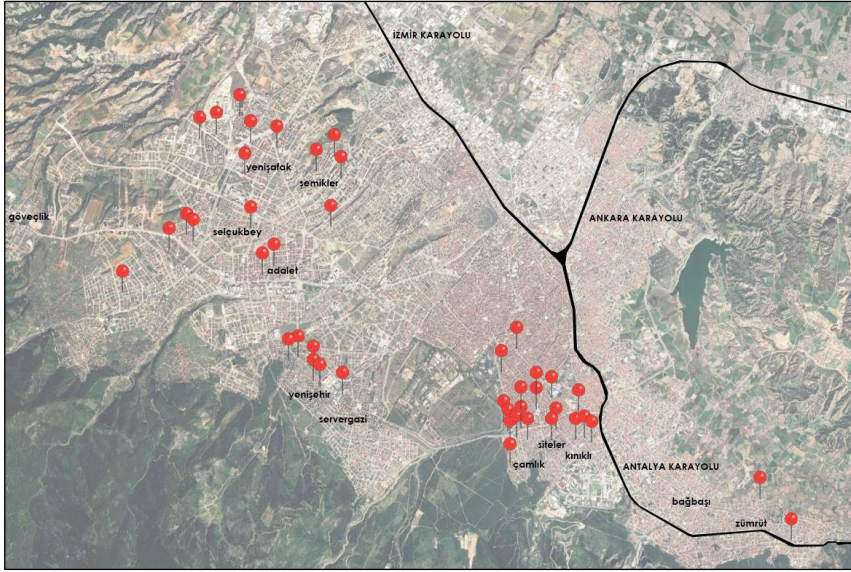
Harita üzerinde mekânsal dağılımları belirlenen kooperatif konutları, yalnızca fiziksel yerleşim biçimlerini ortaya koymakla kalmayıp, kentsel gelişim süreçleriyle olan çok boyutlu ilişkilerini analiz edebilme olanağı sunmuştur. Böylelikle, kooperatif yerleşimlerinin kent içindeki mekânsal örgütlenmesi, yalnızca yapı stoğu boyutunda değil, aynı zamanda kent planlaması bağlamında da değerlendirilebilmiş ve kent içindeki paylaşımcı kültürün izlerini açığa çıkarmıştır.

3.2. Denizli’de Konut Yapı Kooperatifleri

Yapı kooperatifleri, yalnızca teorik çerçevede ele alınabilecek bir konu olmanın ötesinde, çeşitli pratikler ile yerel dinamikler, aktörler ve toplumsal koşullar çerçevesinde şekillenen bir araştırma alanıdır. Bu çerçevede Denizli, hem geçmişten gelen kooperatif deneyimlerinin izlerini hem de günümüzdeki konut üretimi ve dayanışma biçimlerini barındıran, fakat yapı kooperatifçiliği çalışmalarında yeterince incelenmemiş olmasıyla literatüre yeni açılımlar getirme potansiyeli taşıyan bir araştırma sahasıdır. Kentin, kooperatifler aracılığıyla şekillenmiş mekânsal örgütlenme biçimleri ve deneyimlediği kolektif katılım süreçleri, yapı kooperatifliğinin mimarlık disiplini içerisindeki çok yönlü etkilerini anlamak açısından dikkate değerdir.

Denizli, 1970’li yıllarda artan sanayi hacminin etkisiyle göç alan bir kent olmuş (Gökburun, 2019; Siyavuş, 2023) ve bu büyüme paralelinde konut ihtiyacında artış yaşamıştır. Bu bağlamda yapı kooperatifleri, kent çeperlerinde planlı yerleşim alanlarının oluşmasına zemin hazırlamış ve orta gelir grupları için güvenilir ve düşük maliyetli konut edinmenin temel aracı haline gelmiştir.

Kente 1970-2000’li yılları arasında tarihlenen yapı kooperatifleri, benzer sosyal, kültürel ve ekonomik sınıftan gelen kullanıcı grupları tarafından oluşturulmuş ve hem konut üretiminin hem de kolektif örgütlenme biçimlerinin önemli bir aktörü olmuştur.



Şekil 1. Konut yapı kooperatiflerin ürettiği konutların kent içindeki mekânsal dağılımları

Kooperatiflerin kent içindeki mekânsal dağılımları incelendiğinde, üretim pratiklerinin özellikle kentin yeni gelişen yerleşim bölgelerinde yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 1).

Kentin güneyinde konumlanan Kınıklı, Çamlık ve Siteler Mahalleleri, güneydoğusunda Bağbaşı ve Zeytinköy Mahalleleri ve kuzeybatısındaki Yenişehir, Servergazi ve Adalet Mahalleleri konut yapı kooperatiflerinin üretim ve yayılım gösterdiği alanlar olarak öne çıkmaktadır.

Özellikle 1965 yılında belediyelerin hukuki ve idari görevlerinin yeniden tanımlanmasının ardından, kentin güneybatı yönündeki gelişim süreci hız kazanmış ve bu süreçte, özellikle Çamlık ve Kınıklı semtlerinin gelişiminde, Sanayiciler Birliği tarafından yürütülen kooperatif projelerinin etkisi belirgin olmuştur (İçli, 2010). Kentin bu kesimi için 1967 Nazım İmar Planı ile başlatılan mekânsal örgütlenme süreci, 1976 yılında yürürlüğe giren ek plan ile sürdürülerek bölgenin gelişimini şekillendirmeye başlamıştır. Aynı dönemde faaliyete geçen Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi ve 1992 yılında kurulan Pamukkale Üniversitesi'nin etkisiyle, Kınıklı, Çamlık ve Siteler Mahalleleri hızlı bir nüfus artışı yaşayarak yoğun bir yapılaşma sürecine girmiştir. Bu süreç, konut yapı kooperatiflerinin barınma ihtiyacını karşılamada etkin rol almasını sağlamıştır.

Bölgedeki kooperatif konutları, kentsel gelişim süreçlerinde yalnızca bir konut üretim modelinin değil, aynı zamanda toplumsal örgütlenmenin mekânsal izlerini de açığa çıkarmaktadır. Özellikle mesleki dayanışma eksenli kooperatifleşmeler -bu bölge özelinde Öğretmenler Sitesi, Maliyeciler Sitesi ya da Kuyumcular Sitesi gibi- belirli bir meslek grubunun ekonomik kaynaklarını ve sosyal sermayesini ortaklaştırarak, kolektif barınma pratikleri üzerinden kent mekânında özgül bir dayanışma ağı kurmuştur (Şekil 2). Bununla birlikte, yine bu bölgede konumlanan Emsan Evleriⁱ ve Emek Sitesiⁱⁱ gibi özel sektör çalışanlarının oluşturduğu kooperatifler, mesleki aidiyetin ötesine geçen ve ücretli emeğin ortak yaşam alanı yaratma arzusunu yansıtan farklı bir örgütlenme biçimini ortaya koymaktadır.



Şekil 2. Çamlık Öğretmenler Sitesi, 2015 (**Kaynak:** Google Maps)

Dönemin apartmanlaşma eğilimine paralel biçimde yüksek katlı ve ortak yaşamı öngören bir model (Şumnu, 2017) doğrultusunda, çoğunlukla planlı bir site düzeni içinde yer alan apartman blokları olarak tasarlanmış ve yeşil alan, otopark gibi donatılarla desteklenmiş bu yerleşimler, kolektif yaşam pratiklerini gündelik mekâna taşımıştır. Bu konut alanları, kentin parçalı dokusu içinde birer mikro-yerleşim birimi olarak, barınma ihtiyacını karşılamının yanı sıra toplumsal ilişkileri mekânsal örgütlenme biçimleriyle yeniden üreten bir rol üstlenmiştir.

Ancak zaman içerisinde bu kooperatif sitelerinin bulunduğu bölgelerde yapılaşmaya

elverişli arsa stokunun azalmasıyla birlikte, kent içindeki bu yerleşimlerden yeni gelişme alanlarına doğru bir hareketlilik başlamıştır (İçli, 2010). Yerleşime uygun arazilerin giderek azalması, kooperatif üyelerinin barınma taleplerini kentin farklı çeperlerinde karşılamalarına zemin hazırlamıştır. Ancak bu hareketliliğin, yalnızca konut üretimine uygun arsa stokunun azalmasının bir sonucu değil, aynı zamanda kentin farklı yönlere doğru genişleyen büyüme dinamikleriyle de doğrudan ilişkili olduğu belirtilmelidir.

Nitekim Çamlık ve Kınıklı Mahalleleriyle eşzamanlı olarak, 1960'ların ilk yarısında İller Bankası tarafından hazırlanmış 1/5000 ölçekli imar planı çerçevesinde kentin büyüme aksı üzerinde konumlanan Yenişehir ve Servergazi semtleri de hazine ve tarım arazilerinin imara açılmasıyla birlikte yeni yerleşim alanları olarak öne çıkmıştır (İçli, 2010). Zamanla, Sosyal Sigortalar Kurumu ve Adliye gibi kamusal kurumların, kentin kuzeybatısında yer alan Adalet Mahallesi civarında kümelenmesi, bölgenin mekânsal ve toplumsal gelişimini önemli ölçüde ivmelendirmiştir. Kentin kuzeybatısındaki bu bölgelerin imara açılması, bir yandan kentin nüfus artışı ve konut talebini karşılamaya yönelik planlı bir adım olurken, diğer yandan kooperatifleşme hareketi için yeni mekânsal zeminler yaratmıştır.

Bu semtlerde, Çamlık ve Kınıklı örneklerinde olduğu gibi, site düzeni içinde apartman blokları biçiminde tasarlanmış kooperatif konut tipolojilerinin varlığı sürdürülürken, müstakil konut üretimine dayalı kooperatifleşme pratiklerinin de artış gösterdiği görülmektedir (Şekil 3). Bu tipolojik çeşitlenme, yalnızca konut üretim biçimindeki farklılığı yansıtmakla kalmayıp, aynı zamanda kooperatifleşmenin toplumsal ve mekânsal boyutlarını da ortaya koymaktadır. Apartman blokları biçiminde site düzeni, ortak yaşam alanları, yeşil alanlar ve sosyal donatılar aracılığıyla kolektif yaşam pratiğini desteklerken; müstakil konut tipolojisine dayalı kooperatifler, daha bağımsız yaşam olanakları ve bireysel mülkiyet odaklı kullanım alanları sunmaktadır. Bölgede konumlanan Ferah Evler, Esnaf Sitesi, Esnaf Sanatkarlar Sitesi ve Menzir Sitesi gibi örnekler, kentsel çeperlerde gelişen ve bahçeli müstakil konutlardan oluşan büyük ölçekli konut kooperatifleri olarak öne çıkmaktadır. Bu yerleşimler, yalnızca konut arzını artırmakla kalmayıp, aynı zamanda kentin dışı doğru genişleyen dokusunda topluluk temelli yaşamın mekânsal temsillerini sunmaktadır.



Şekil 3. 41 Evler Sitesi ve Kuyumcular Sitesi (**Kaynak:** Google Maps)

Bu noktada, büyük ölçekli kooperatif konutlarının yalnızca kent çeperlerine yeni hizmetlerin taşınmasıyla inşa edilmediği dikkat çekmektedir. Özellikle kentin güneydoğusunda yer alan ve Zümrütevler Sitesi Yapı Kooperatifi tarafından 1972 yılında hayata geçirilen Zümrütevleri örneği (Şekil 4), Bağbaşı bölgesinde henüz altyapı olanakları ve temel hizmetlerin bulunmadığı dönemde bile bölgedeki yaşamı başlatan

öncül yerleşim olarak işlev görmüştür.



Şekil 4. Zümrütevler

O dönemde, tarımsal üretimin sürdüğü ve yapılaşma izlerinin görülmediği Bağbaşı bölgesinde, 27 kişinin katılımıyla yaklaşık 110 dönümlük arazi satın alınarak kooperatif çalışmaları başlatılmıştır. Ziya Tıkıroğlu tarafından hazırlanan mimari plan doğrultusunda, 45 üyeli Zümrütevler Yapı Kooperatifi kurulmuş ve yapılar, arazinin eğimi dikkate alınarak tek tek yerleştirilmiştir (Şekil 5). Ayrıca kapsamlı bir peyzaj planı hazırlanarak site içi yeşil alanlar ve donatı alanlarının konumları belirlenmiş, alanın kuzeyinde 50 dönümlük arazi rekreasyon alanı ve çok amaçlı park olarak düzenlenmiştir. Yerleşimde, spor ve rekreasyon alanları (tenis, golf, voleybol, futbol, yüzme), çocuk oyun alanları, sebze ve meyve bahçeleri ile çiçek koleksiyonları gibi donatılar planlanmış; ayrıca, ilk planlandığı yıldan günümüze ulaşan özel bir koru alanı da korunmuştur. Bölgenin köy statüsünde olması nedeniyle belediye altyapı hizmetlerinden yararlanılamaması, elektrik ve su temini için özel çözümler geliştirilmesini gerekli kılmıştır. Elektrik, Gökpınar gerilim hattından; su ise yeraltı suyundan sağlanmıştır. Altyapı çalışmaları tamamlandıktan sonra yapıların inşasına başlanmıştır.ⁱⁱⁱ



Şekil 5. 1970 yılına ait bir plan çalışması (**Kaynak:** Ziya Tıkıroğlu Arşivi; Tapunun Bağbaşı Mahallesi 364-365-369-370-371-373-374 Adalarda Yapı Yaklaşma Sınırlarının İmar Planına İşlenmesi ve Plan Hükümlerinin Belirlenmesi ile İlgili 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu, s.7)

Zümrütevler örneği, konut yapı kooperatiflerinin yalnızca yeni konut alanlarının açılmasına aracılık etmediğini, aynı zamanda kentsel yayılmanın yönünü belirleyici bir etki yarattığını da göstermektedir. Altyapı ve donatılar tamamlanmadan kurulan bu yerleşimler, sakinlerin kolektif çabası ve topluluk temelli örgütlenme pratikleri sayesinde yaşanabilir hâle gelmiş, böylece kentin çeperlerinde yeni sosyo-mekânsal odaklar oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Zümrütevler örneği, aynı zamanda kooperatif üretiminin zaman içinde mahalle kimliği kazandığı ve adını doğrudan mahalleye yansıttığı nadir örneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Kooperatif üyelerinin kolektif çabalarıyla planlanan bu yerleşim sakinler arasında güçlü bir topluluk bilinci oluşturmuş ve bu süreç, Zümrütevler'in adının doğrudan mahalleye verilmesiyle somutlaşmıştır. Ayrıca, bu yerleşim alanına yakın konumda hizmet vermeye başlayan Zümrütevler Ortaokulu, mahalle sakinlerine eğitim imkânı sunmakla kalmayıp, yerleşimin sosyo-kültürel donatılarının gelişimine de öncülük etmiştir. Böylelikle Zümrütevler örneği, kentsel çeperlerdeki kooperatifleşme

deneyimlerinin yalnızca barınma üretimi değil, topluluk temelli mahalleleşme, kimlik oluşumu ve yerel hizmetlerin mekânsal örgütlenmesi açısından da önemini ortaya koymaktadır. Bu durum, kooperatiflerin kentsel hizmetlerin yayılmasına doğrudan katkı sunduğunu ve kent planlamasında tamamlayıcı bir işlev üstlendiğini göstermektedir.

Dolayısıyla, kentte farklı ölçeklerde faaliyet gösteren konut yapı kooperatiflerinin bazıları büyük ölçekli yerleşim projeleriyle yoğun konut bantları ve planlı mahalleler üretirken, bazıları ise küçük ölçekli girişimlerle daha sınırlı fakat topluluk temelli yerleşim alanlarının oluşmasına katkıda bulunmuştur. Denizli özelinde, kooperatif konutlarının kent merkezine yakın örneklerinden, çeper bölgelere açılan ve geniş parseller üzerinde kurulan yeni yerleşimlere doğru uzanan bir yayılım gösterdiği söylenebilmektedir.

Denizli örneğinde dikkat çekici bir diğer husus, bazı kooperatiflerin yalnızca yerel sınırlarla sınırlı kalmayıp başka kentlerde de üretim süreçlerine girmiş olmasıdır. Özellikle üyelerin yazlık konut taleplerini karşılamak amacıyla, Denizli'den Aydın'ın Didim ilçesine kadar uzanan yazlık konut projeleri geliştirilmiş ve kooperatiflerin mekânsal faaliyet alanı kentsel çeperlerin de ötesine taşınmıştır. Bu durum, kooperatiflerin yalnızca zorunlu barınma ihtiyacını değil, aynı zamanda tatil ve rekreasyon amaçlı konut talebini de karşılayabildiklerini göstermektedir. Didim/Akbük'te yer alan Çam Koru Sahil Sitesi^{iv} ve Kerem Sitesi^v ya da Mavişehir'de konumlanan SAĞ-TUR Sitesi^{vi} gibi örnekler, kentler arası faaliyetler aracılığıyla mekânsal ölçeğini genişleten konut yapı kooperatifliğinin, özellikle 1970-90 döneminde yazlık kültürü/ikinci konut ile ilişkilendiğini ortaya koymaktadır.

Saha gözlemleri, 2000'li yıllardan sonra yapı kooperatiflerinin üretim biçimlerinde belirgin bir farklılaşma olduğunu göstermektedir. Nitekim 1960–1980 dönemi yapı kooperatifleri, kentin çeperlerinde site düzeni içinde apartman blokları veya bahçeli müstakil konutlar üreterek topluluk temelli yaşam ve kolektif dayanışmayı destekleyen mekânsal modeller ortaya koymuşlardır. Ancak, 2000'li yıllar ile Şemikler Mahallesi ve Selçukbey Mahallesi gibi kentin yeni gelişim alanlarında faaliyet gösteren yapı kooperatiflerinin, ulaşılabilir konut üretiminden ziyade, kapalı site ve lüks konut projelerine yönelmiş olmaları dikkat çekicidir. Bu eğilim, yapı kooperatifliğinin neoliberal konut politikalarının yükselişiyle birlikte kolektif ve dayanışmacı üretim anlayışından uzaklaşarak, kentleşme süreçlerinde sosyal kapsayıcılığı sınırlandıran, daha seçkin ve ticarileşmiş bir rol üstlenmeye başladığını göstermektedir.

Sonuç olarak, Denizli örneğinde yapı kooperatifleri, kentin çeperlerinde konut üretiminden mahalleleşmeye, topluluk temelli yaşamdan sosyo-kültürel altyapının oluşturulmasına kadar uzanan çok boyutlu bir rol oynamıştır. 1960–1980 dönemi kooperatifleri, site düzeni ve bahçeli müstakil konutlar aracılığıyla kolektif yaşam ve sosyal dayanışmayı destekleyen, mahalle kimliğini güçlendiren modeller sunarken; 2000 sonrası kooperatifler, neoliberal konut politikaları etkisiyle daha seçkin ve piyasa odaklı üretim biçimlerine yönelmiştir. Bu süreç, kooperatifleşmenin kentleşme ve toplumsal örgütlenme bağlamında dönemsel olarak değişen işlevlerini ortaya koymakta; hem kentsel mekânın sosyal dokusunu şekillendiren hem de ekonomik ve politik dinamiklerle etkileşim içinde olan bir süreç olduğunu göstermektedir.

3.3. Bulgular

Yapı Veriler dönemselleştirildiğinde Denizli'deki yapı kooperatifçiliği üç ana eğilimi ortaya koymaktadır:

I. 1970–1990 Dönemi:

- Yapı kooperatifleri daha çok orta sınıf memur ve emekçilerin barınma ihtiyacına yanıt vermiştir.
- Dayanışmacı bir yön barındırmakla birlikte, çoğunlukla bireysel mülkiyete dayalı konut üretimi söz konusudur.

II. 1990–2000 Dönemi:

- Neoliberal politikalar ve Toplu Konut İdaresi'nin (TOKİ) yükselişiyle birlikte, kooperatiflerin etkinliği azalmış; özel sektörün rolü artmıştır.
- Kooperatifler bu dönemde daha sınırlı ölçekte işlev görmüş, kolektif üretim pratikleri zayıflamıştır.

III. 2000 Sonrası:

- TOKİ'nin hegemonik konut üretimi karşısında ancak sınırlı sayıda kooperatif, alternatif yaşam ve barınma arayışlarıyla ilişkilendirilebilir hale gelmiş ve çoğu neoliberal konut politikaları etkisiyle daha seçkin ve piyasa odaklı üretim biçimlerine yönelmiştir.

Denizli örneklemini, yapı kooperatiflerinin yalnızca ekonomik bir konut üretim modeli olmadığını, aynı zamanda sosyal örgütlenme, mekânsal kimlik ve kentsel gelişim açısından da belirleyici bir rol oynadığını göstermektedir.

Alan çalışmasında öne çıkan bulgular şu şekilde özetlenebilir:

• Sosyo-Ekonomik Çeşitlilik:

Kooperatifler farklı meslek gruplarını (öğretmen, memur, esnaf vb.) kapsayarak geniş bir toplumsal taban oluşturmuştur. Bu çeşitlilik, kooperatiflerin kentteki farklı kesimleri bir araya getiren kolektif örgütlenme platformları haline geldiğini ortaya koymaktadır.

• Konut Tipolojilerinin Çeşitlenmesi:

Kooperatifler, yalnızca apartman blokları değil, aynı zamanda müstakil konutlar da üretmiş; böylece kentte farklı yaşam biçimlerine hitap eden hibrit bir doku yaratmıştır.

• Kentler-arası Ölçek ve Yazlık Konut Üretimi:

Bazı kooperatifler, Denizli sınırlarının ötesine geçerek sahil kentlerinde yazlık konutlar inşa etmiştir. Bu durum, kooperatifçiliğin yalnızca zorunlu barınma ihtiyacını değil, tatil ve ikinci konut talebini de karşılayabilen bir örgütlenme biçimi olduğunu göstermektedir.

• Kentsel Donatı ve Mahalleleşme:

Kooperatif yerleşimlerinde okul gibi kamusal donatıların varlığı, kooperatiflerin yalnızca konut değil, aynı zamanda toplumsal yaşamın altyapısını kurduğunu da ortaya koymaktadır. Bazı durumlarda kooperatifin adı, yerleşimin adı haline gelmiş; böylece

kooperatifler, kentte yeni mahalle kimliklerinin kurucu aktörleri olmuştur.

• Sürdürülebilirlik Sorunları:

Tüm olumlu yönlerine karşın artan inşaat maliyetleri, krediye erişim güçlükleri ve bürokratik engeller, kooperatiflerin kırılğan yönlerini oluşturmaktadır.

4. SONUÇ

Bu çalışma, Denizli’deki konut yapı kooperatifleri örneklerinden hareketle, kooperatifleşmenin yalnızca ekonomik bir barınma modeli değil, aynı zamanda toplumsal örgütlenme, mekânsal kimlik ve kentsel gelişim açısından belirleyici bir süreç olduğunu ortaya koymuştur. 1970–1990 döneminde özellikle orta sınıfın barınma ihtiyacına yanıt veren kooperatifler, dayanışma temelli üretim pratikleri aracılığıyla mahalle ölçeğinde güçlü topluluk bağlarının kurulmasına katkıda bulunmuş; farklı konut tipolojileri ve kamusal donatılar aracılığıyla kentsel mekânın müşterek üretiminde etkin rol üstlenmiştir.

1990 sonrası neoliberal politikaların ve TOKİ’nin yükselişinin etkisiyle kooperatiflerin etkinliği sınırlanmış, kolektif müşterek üretim pratikleri zayıflamıştır. 2000’li yıllardan itibaren ise kooperatifler, büyük ölçüde piyasa odaklı ve seçkinci üretim biçimlerine yönelerek başlangıçtaki dayanışmacı ve kapsayıcı karakterlerinden uzaklaşmıştır. Bununla birlikte, Denizli örneğinde gözlemlendiği üzere, kooperatifler kent çeperlerinde yeni mahallelerin oluşmasına aracılık etmiş, kimi durumlarda yazlık/ikinci konut üretimi yoluyla mekânsal ölçeklerini genişletmiş ve yerleşimlerin kimlik kazanmasına doğrudan katkı sunmuştur.

Dolayısıyla konut yapı kooperatifleri, tarihsel bir perspektifle değerlendirildiğinde, Türkiye’nin barınma politikaları içinde dalgalı bir seyir izlemekle birlikte, kolektif yaşam, toplumsal dayanışma ve mekânsal müşterekler açısından özgün bir birikim yaratmıştır. Günümüz koşullarında derinleşen konut krizine karşı, bu tarihsel birikimin yeniden tartışmaya açılması; dayanışma temelli, erişilebilir ve sürdürülebilir barınma modelleri geliştirilmesi açısından önemli imkânlar sunmaktadır. Denizli örneği, kooperatiflerin gelecekte yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda toplumsal ve mekânsal adalet perspektifleriyle yeniden kurgulanabileceğini göstermektedir.

Gelecek araştırmalar açısından, konut yapı kooperatiflerinin farklı kentlerdeki deneyimlerinin karşılaştırmalı olarak incelenmesi, yerel dinamiklerin kooperatifleşme süreçlerine etkisini görünür kılacaktır. Bu tür bir yaklaşımın, yalnızca sosyo-ekonomik boyutlara odaklanmakla sınırlı kalmayıp, mimarlık, şehir planlama, sosyoloji ve hukuk gibi farklı disiplinlerin katkısıyla daha bütüncül bir değerlendirme zemini sağlayabileceği düşünülmektedir.

Ayrıca, uluslararası ölçekte gelişen “co-housing” ve ekolojik yerleşim modelleriyle Türkiye’deki kooperatif pratiklerinin karşılaştırılması, gelecekte uygulanabilecek alternatif barınma biçimlerine dair önemli ipuçları sunacaktır. Kooperatiflerin güçlenebilmesi için gerekli yasal düzenlemeler, finansman araçları ve yerel yönetim desteklerinin araştırılması, barınma hakkının kurumsal düzeyde nasıl güçlendirilebileceğine dair değerli sonuçlar ortaya koyacaktır. Bununla birlikte, kooperatiflerin mahalle kimliği, toplumsal dayanışma kültürü ve kentsel hafıza üzerindeki

etkilerinin derinlemesine ele alınması, bu örgütlenme biçimlerinin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel bir fenomen olarak anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Notlar:

- ⁱ Emsan Evleri, Emsan Şirketler Grubu çalışanlarının örgütlenmesiyle kurulmuş bir yapı kooperatifi üretimidir.
- ⁱⁱ Emek Sitesi Sümerbank Bez Fabrikası çalışanlarının barınma ihtiyacını karşılamak üzere üretilmiştir.
- ⁱⁱⁱ Zümrütevler'e dair bu bilgiler, Tapunun Bağbaşı Mahallesi 364-365-369-370-371-373-374 Adalarda Yapı Yaklaşma Sınırlarının İmar Planına İşlenmesi ve Plan Hükümlerinin Belirlenmesi ile İlgili 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Plan Açıklama Raporu'ndan edinilmiştir.
- ^{iv} 1972 yılında kurulmuş Sınırlı Sorumlu Mandalya Körfezi Akbük Köyü Çam Kuru Sahil Sitesi Konut Yapı Kooperatifi tarafından inşa edilmiştir (Denizli Ticaret Odası Arşivleri).
- ^v 1980 yılında kurulmuş olan Tasfiye Halinde Sınırlı Sorumlu Kerem Sahil Arsa ve Yapı Kooperatifi tarafından inşa edilmiştir (Denizli Ticaret Odası Arşivleri).
- ^{vi} 1973 yılında kurulmuş olan Tasfiye Halinde Sınırlı Sorumlu Kerem Sahil Arsa ve Yapı Kooperatifi tarafından inşa edilmiştir (Denizli Ticaret Odası Arşivleri).

Kaynakça

- Alexander, G. N. (2013). *Bir modernleşme pratiği olarak kooperatifçilik ve bahçeli konut yerleşimleri* [Yayımlanmamış doktora tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Cengizkan, A. (2000). *Discursive formations in Turkish residential architecture, Ankara: 1948-1962* [Basılmamış doktora tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gökburun, İ. (2019). Ekonomik gelişmişliğin göçler üzerindeki etkisi: Denizli örneği. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2(3), 564–582.
- İçli, G. (2010). *Statü sembolü olarak konut ve konut kullanımı: Denizli örneği* (Yayın No. 13). Pamukkale Üniversitesi Yayınları.
- International Cooperative Alliance. (2025). *Cooperative principles*. <https://www.ica.coop>
- Karayalçın, M. (2010). *Konut bunalımı kent rantları ve proje muhafızları*. İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (1967). *Türkiye'de konut kooperatifleri: Kooperatifçilik ilkeleri ve sosyal konut politikaları açısından*. İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü Araştırma Dairesi Yayınları.
- Keskinok, Ç. H. (2005). Ankara kentinin planlı gelişimi açısından Batıkent projesinin önemi/planlama ve tasarım sürecine ilişkin eleştirel değerlendirme. T. Şenyapılı (Ed.), *Cumhuriyet'in 'Ankara'sı* içinde (ss. 125–158). ODTÜ Yayıncılık.
- Koç, H. (2022). Kentsel konut sunumunda giderek unutulmuş bir organizasyon: Konut yapı kooperatifleri. *Kent Araştırmaları Dergisi*, 13(37), 2002–2026. <https://doi.org/10.31198/idealkent.1117042>
- Mülayim, Z. G. (2003). *Kooperatifçilik*. Yetkin Yayınları.
- Pamukkale Belediyesi. (2018). *Tapunun Bağbaşı Mahallesi 364-365-369-370-371-373-374 adalarda yapı yaklaşma sınırlarının imar planına işlenmesi ve plan hükümlerinin belirlenmesi ile ilgili 1/1000 ölçekli uygulama imar planı değişikliği plan açıklama*

- raporu. Pamukkale Belediyesi Coğrafi Bilgi Sistemi Girişi.
<http://keos.pamukkale.bel.tr/tadilatnotu/740.pdf>
- Siyavuş, A. E. (2023). Sanayi coğrafyası açısından bir inceleme: Denizli ili sanayi coğrafyası. *Gelecek Vizyonlar Dergisi*, 7(3), 16–30.
- Şumnu, U. (2017). Biraradallığın mimarisi: 1950-1970 yılları arası kooperatif yapılarında ortak yaşam alanları. N. Bayraktar (Ed.), *Sivil mimari bellek Ankara 1930-1980* içinde. Koç Üniversitesi VEKAM Yayınları.
- Tankut, G. (1993). *Bir başkentin imarı: Ankara (1929–1939)*. ODTÜ Yayınları.
- Tekeli, İ. (2009). *Konut sorununu konut sunum biçimleriyle düşünmek*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Uyar, B. D. (2023). *An evaluation of the role of housing cooperatives in housing production: A case study of Ankara in post 1980 era* [Basılmamış doktora tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yaroğlu, Y. S. (2006). *Konut yapı kooperatiflerine tanınan teşviklerin konut yapı kooperatiflerinin gelişimine etkileri* [Basılmamış yüksek lisans tezi]. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Deniz Seviyesi Yükselmesi Çerçevesinde Türkiye’de Kıyı Alanı Tanımlamasının Yerleşmelerin Dirençliliği Bağlamında Tartışılması

Murat Gülbitti¹, Tanel Özelci Ecerel²

Öz: Küresel iklim değişikliğinin yaygın bilinen etkilerinden olan deniz seviyesi yükselmesine (DSY) ilişkin projeksiyonlar, Türkiye’de, kıyıya ve kıyı alanlarına yaklaşımımızı değiştirmeyi bir zorunluluk olarak ortaya çıkarmaktadır. Kıyı alanlarında risk oluşturan etkenler doğal çevre ve yapılı çevre olmak üzere iki yönlüdür. Özellikle düşük rakımlı kıyı alanları, bu tehlikeye maruziyeti ve riski arttırmaktadır. Kıyı alanlarındaki arazi kullanımına bağlı olarak ortaya çıkan yapılaşmalar ise kara yönlü belirleyicilerdir. DSY ile kıyı alanlarının su altında kalması, kıyı alanlarının karaya doğru gerilemesi ve değişmesi gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarının yeniden tanımlanması; kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımı, planlanması ve yönetimi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede bu bildiri, kıyı mevzuatında dar bir kıyı bandı olarak yer alan kıyı tanımlarından yola çıkarak alçak rakımlı kıyı alanları, DSY riski, afete maruziyet ve dirençli kıyı yerleşimleri çerçevesinde kıyı ve sahil şeridi ile kıyı gerisini de kavrayan yeni bir kıyı alanı tanımının temel belirleyicilerini ortaya koymakta; afet riski altında kalan kıyı alanlarının yapılaşma koşullarına yönelik ölçütleri tartışmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İklim değişikliği, deniz seviyesi yükselmesi, afet riski, kıyı, kıyı mevzuatı.

Abstract: Projections on sea level rise (SLR), which is one of the widely known effects of global climate change, make it a necessity to change our approach to the coast and coastal zones in Türkiye. It is seen that, the factors that pose a risk in coastal areas are twofold: the natural environment and the built environment. Coastal zones, especially at low altitudes, increase the exposure and risk to this hazard. Constructions that occur due to land use in coastal areas are land-oriented determinants. With SLR, the redefinition of coastal zones due to reasons such as the submersion of coastal areas, the regression and change of coastal areas towards the land; It is of great importance in terms of sustainable use, planning and management of coastal zones. In this context, this paper is to reveal the main determinants of a new definition of coastal zone that comprehends the coast, coastline and coastal back within the framework of low-altitude coastal areas, SLR risk, disaster exposure and resilient coastal settlements, through the narrow coastline definitions of the the coastal legislation; and discusses the criteria for the construction conditions of coastal areas under disaster risk.

Keywords: Climate change, sea level rise, disaster risk, coast, coastal legislation.

¹ Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, muratgulbitti@hotmail.com

² Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, tozelci@gazi.edu.tr

1. GİRİŞ

Kıyılar, birbiriyle ilişki içinde olan çok sayıda doğal ve yapay sistemden oluşan karmaşık ve hassas bölgelerdir. Kıyı alanları kıt bir kaynak olması nedeniyle, günümüzde, ekonomik ve çevresel değerlerin çatışma alanı konumundadır. İklim değişikliğine bağlı afet riskleri açısından ise diğer bölgelere göre daha kırılgan (zarar görebilirliği yüksek) durumda olmasından dolayı, gelecek için üzerinde durulması gereken öncelikli alanlardır. Kara ve suyun kesişme bölgesi olan kıyı alanları, hem karadan kaynaklı hem de denizden kaynaklı olarak çift yönlü bir şekilde yoğun baskı altındadır. Çok sayıda farklı sektörün yer seçmesi nedeniyle yapılaşmanın artması ve sunduğu olanaklar nedeniyle de nüfusun giderek yoğunlaşması, karasal yönlü baskıların başını çekmektedir. İklim değişikliğine bağlı olarak deniz seviyesinin yükselmesi (DSY) başta olmak üzere tsunamilerin ortaya çıkması, sel ve taşkınlar ile güçlü fırtınaların oluşması gibi etkiler ise denizel yönlü baskıları oluşturmaktadır. Diğer yandan, yapılan çalışmalar ile kıyı alanlarının gelecekte bu çift yönlü baskı arasında olumsuz etkilerle giderek daha fazla karşı karşıya kalacağı öngörülmektedir. İklim değişikliğine bağlı afetlerle mücadele, başa çıkabilme kapasitesini gerektirdiğinden, kıyı alanlarının baskılara ve kırılganlıklara karşı dirençli olabilmesi ve uyum sağlayabilmesi kritik öneme sahiptir. Bu doğrultuda, kıyı alanlarında iklim değişikliği ve afet etkilerine karşı öncelikle arazi kullanımının dirençli hale getirilmesi gerekmektedir. Bunun için de öncelikle kıyı alanlarının/yerleşimlerinin risklerinin belirlenmesi, kıyıların farklı özellikleri ve oluşan yeni koşullar çerçevesinde öncelikle kıyı alanlarının yeniden tanımlanması ve arazi kullanımı ile planlaması konusunda yeni yöntem ve yaklaşımların geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

Kıyı alanlarını tanımlama ve sınıflandırma konusunda amaca göre değişen farklı yaklaşımlar vardır. Coğrafi ve morfolojik özellikler kıyı alanlarının fiziki sınırlarının belirlenmesinde eşik oluşturmaktadır. Genel olarak kara ve deniz tarafı olmak üzere iki bölgeden oluşmaktadır. Bu iki bölge su akışı ile birbirine bağlıdır. Bu alanların sınırlarının tanımlanması, kullanım ilkelerinin, etkileşimlerinin ve etkilerinin belirlenmesi açısından önemlidir (Çakır, 2010). Kıyı alanının, çevresi ve alt sistemleri ile de bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Kara ile suyun kesiştiği çizgi olarak tanımlanan kıyı çizgisinin kara ve deniz tarafında oluşturduğu kendine özgü kıyı alanı, kıyı alanının devamı niteliğinde olan ve geçiş bölgesi özelliği taşıyan arka alanları ve özellikle kara tarafında olmak üzere etki alanlarının tespit edilmesi, bu alanlara ilişkin kararlar getirilirken en önemli sınırlılıkları oluşturmaktadır. Kıyı alanlarının tanımlanması ve ona göre sınırlandırılmalar getirilmesi, sürdürülebilir bir biçimde yönetilmesi açısından kritik öneme sahiptir. Kıyı alanlarının iyi yönetilmesi ve planlanması için en önemli etkenlerden birinin yönetilecek alanın sınırlarının yeterli olmasıdır (de Andrés vd., 2018). Kıyı alanlarının ölçülebilir şekilde yönetilmesi için sınırlarının rasyonel olarak belirlenmesi ve ekolojik ve sosyoekonomik karakterinden dolayı bir sistem olarak tanımlanması gerekmektedir.

2. KIYI ALANLARINDA İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE BAĞLI DSY

Kıyı yerleşimleri, çoğunlukla kıyı şeritleri, büyük nehirlerin ağızları veya haliçlerin ya da deltaların düşük rakımlı alanları gibi savunmasız alanlarda yer aldığı için aşırı iklim olaylarının etkilerine karşı en savunmasız alanlar arasındadır (Dal Cin vd., 2021). Bu alanlarda, çok sayıda farklı sektörün yer seçmesi nedeniyle yapılaşmanın artması ve nüfusun giderek yoğunlaşması, iklim değişikliği kaynaklı DSY tehlikesi karşısında kıyı alanlarının zarar görebilirliğine yol açmakta ve bu durumun gelecekte daha da artacağı öngörülmektedir.

İnsan kaynaklı iklim değişikliği halihazırda dünyanın her bölgesinde birçok hava ve iklim aşırılığını etkilemekte, bu durum doğaya ve insanlara ilişkin kayıplara ve hasarlara yol açmaktadır (IPCC, 2023). Okyanusların asitlenmesi, deniz seviyesinin yükselmesi veya yağışta bölgesel azalmalar gibi yavaş başlangıçlı süreçlerden kaynaklanan etkiler görülmeye başlamıştır. İklim değişikliği çölleşmeye katkıda bulunmuş ve özellikle alçak kıyı alanlarında, nehir deltalarında, kurak alanlarda arazi bozulmasını şiddetlendirmiştir. IPCC'nin (2023) iklim değişikliğinin etkileri ve ilişkili riskleri ile ilgili uzun erimli öngörülerine göre, gelecekteki ısınma gelecekteki emisyonlar tarafından yönlendirilecek ve her bölgenin birden fazla ve eş zamanlı değişiklikler yaşamasıyla tüm büyük iklim sistemi bileşenleri etkilenecektir.

İklim değişikliğine bağlı DSY başta olmak üzere, yüzey sularının sıcaklığının artması, karbondioksit konsantrasyonunun artması, yağış rejimlerinin değişmesi, fırtınaların yoğunluğunun ve sıklığının artması gibi etkiler kıyı alanları üzerinde büyük baskılar oluşturmaktadır. Düşük rakımlı kıyı alanlarında hızlanan DSY'nin tespit edilen erken etkileri arasında, gelgitlerde kronik su baskınları, sulak alan tuzlanması ve ekosistem geçişleri, artan erozyon ve kıyı taşkın hasarı yer almaktadır. Ekonomik gelişme orantısız bir biçimde kıyı kentleri, kıyı yerleşimleri ve çevresinde yoğunlaştığı için bu alanların, dolayısıyla da hem ekolojinin hem de ekonominin DSY'den olumsuz etkilenme düzeyi yüksektir. Yağışların, nehir taşkınlarının, yükselen su seviyelerinin, kıyı dalgalanmalarının ve kabarmalarının bileşik hale gelmesinin, düşük rakımlı alanlarda ve iç kesimlerdeki nehirlerde DSY etkilerini daha da şiddetlendireceği tahmin edilmektedir. Küresel nüfusun %2,5-9'unun ve küresel gayri safi yurtiçi hasılanın %12-20'sinin 2100 yılına kadar kıyı taşkınlarına maruz kalacağı öngörülmektedir. DSY'nin düşük adaptasyon düzeyi ile 3°C'nin üzerinde küresel ısınma seviyelerinde; limanlarda ve kıyı altyapısında bozulmalara neden olabileceği ve hidrojeolojik bağlama bağlı olarak yeraltı suyunun, haliçlerin, sulak alanların ve toprakların tuzlanmasına neden olacağı ve deltalarda tarım sektörlerinde su yönetimine ve geçim kaynaklarına kısıtlamalar getirebileceği belirtilmektedir (IPCC, 2022).

DSY'nin devam edeceği kaçınılmaz görünmekte ve deniz seviyelerinin binlerce yıl boyunca yüksek kalmaya devam etmesi beklenmektedir. Küresel ortalama DSY'nin 21. yüzyılda da devam edeceği, tüm dünyadaki kıyı şeridinin üçte ikisinde bölgesel açıdan değişiklik gösteren DSY ile küresel ortalama değer arasındaki farklılığın en çok %20 civarında olacağı öngörülmektedir. Eşik değerlerinin aşılmasının büyüklüğü, oranı ve zamanlaması ile uzun erimdeki emisyon düzeyi DSY üzerindeki temel belirleyiciler olarak değerlendirilirken, daha yüksek emisyonlar daha büyük ve daha hızlı DSY oranlarına yol

açmaktadır. Küresel ortalama deniz seviyesinin olası aralığın üzerine çıkmasının (2100'e kadar 2 m'ye yaklaşması ve çok yüksek sera gazı emisyonu senaryosu olan SSP5-8.5 (düşük güvenirlilik) altında 2300'e kadar 15 m'yi aşması) (Tablo 1), buz tabakası süreçlerindeki derin belirsizlik nedeniyle göz ardı edilemeyeceği ve düşük rakımlı kıyı bölgelerindeki nüfus üzerinde ciddi etkilere sahip olacağı vurgulanmaktadır. Küresel ısınma artarsa bazı bileşik aşırı olayların daha sık hale geleceği ve bu olayların benzeri görülmemiş yoğunlukta, sürede veya mekânsal boyutta yaşanması olasılığının daha yüksek olacağı öngörülmektedir (IPCC, 2023).

Tablo 1. Senaryolara göre belirli zaman dilimlerindeki DSY tahminleri (metre)

	SSP1-1.9	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP3-7.0	SSP5-8.5	SSP1-2.6 (Düşük Güven)	SSP5- 8.5 (Düşük Güven)
Toplam (2030)	0.09 (0.0 8–0.12)	0.09 (0.0 8–0.12)	0.09 (0.0 8–0.12)	0.09 (0.0 8–0.12)	0.10 (0.0 9–0.12)	0.10 (0.08 –0.14)	0.10 (0.0 9–0.15)
Toplam (2050)	0.18 (0.1 5–0.23)	0.19 (0.1 6–0.25)	0.20 (0.1 7–0.26)	0.21 (0.1 8–0.27)	0.23 (0.2 0–0.29)	0.20 (0.16 –0.31)	0.24 (0.2 0–0.40)
Toplam (2090)	0.35 (0.2 6–0.49)	0.39 (0.3 0–0.54)	0.48 (0.3 8–0.65)	0.56 (0.4 6–0.74)	0.63 (0.5 2–0.83)	0.40 (0.30 –0.68)	0.71 (0.5 2–1.30)
Toplam (2100)	0.38 (0.2 8–0.55)	0.44 (0.3 2–0.61)	0.56 (0.4 3–0.76)	0.68 (0.5 5–0.90)	0.77 (0.6 3–1.01)	0.45 (0.32 –0.79)	0.88 (0.6 3–1.60)
Toplam (2150)	0.57 (0.3 7–0.85)	0.68 (0.4 6–0.99)	0.92 (0.6 6–1.33)	1.19 (0.8 9–1.65)	1.32 (0.9 8–1.88)	0.73 (0.46 –1.34)	1.98 (0.9 8–4.82)

Kaynak: NASA, 2025

DSY hem yavaş başlangıçlı değişikliklerle hem de aşırı deniz seviyesi olaylarının sıklığı ve büyüklüğündeki artışlarla başa çıkmayı gerektirdiği için belirgin ve ciddi bir uyum zorluğuna neden olmaktadır. Bu tür adaptasyon zorlukları, DSY'nin yüksek olduğu oranlarda çok daha erken ortaya çıkmaktadır. Devam eden DSY'ye ve arazi çökmesine verilen yanıtlar arasında koruma, uyum, önceden ve planlı yer değiştirme (relokasyon) yer almaktadır. Bu yanıtlar birleştirildiğinde veya sıralandığında, çok önceden planlandığında, sosyokültürel değerlerle uyumlu hale getirildiğinde ve kapsayıcı toplumsal katılım süreçleriyle desteklendiğinde daha etkili olmaktadır (IPCC, 2023). İklim değişikliği ilerledikçe, DSY nedeniyle, özellikle kıyı toplulukları iklim değişikliğinin etkilerine karşı giderek daha savunmasız hale gelmektedir (Kakavand, 2025). Düşük rakımlı kıyı bölgeleri, şu anda yaklaşık 896 milyon kişiye (2020 küresel nüfusun yaklaşık %11'i) ev sahipliği yapmakta ve 2050 yılına kadar beş sera gazı emisyonu senaryosunda da bu nüfusun bir milyardan fazlaya ulaşması öngörülmektedir. DSY'nin daha erken olması, önlemlerin ömrünü azaltmakta ve daha güçlü önlemlerin alınmasını gerektirmektedir. DSY'nin boyutunun ve hızının 2050'den sonra hızlanması beklendiği için, uzun erimli düzenlemelerin bazı yerlerde mevcut uyum seçeneklerinden daha fazlasını gerektirebileceği ve bazı küçük adalar ve düşük rakımlı kıyılar için varoluşsal bir risk oluşturabileceği vurgulanmaktadır (IPCC, 2023). DSY kıyı alanlarında fiziksel ve ekolojik olarak birçok açıdan zararlı sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Su taşkınları, sulak alanların kaybedilmesi, kıyı bölgelerinin erozyona uğraması ve tuzlu su girişi gibi doğrudan etkiler bunların başında gelmektedir. Bu etkiler, kıyı alanlarındaki diğer etkiler ile birlikte aynı zamanda sosyoekonomik kayıplara da yol açmaktadır. Sel ve su taşkınları

ile can kayıpları yaşanırken, arazi, yapılı çevre ve altyapı kullanılamaz hale gelmektedir. Turizm ve tarım gibi ekonomik faaliyetler de iklim değişikliğinden doğrudan etkilenmektedir (Tezcan, 2021, s.194). İklim değişikliğinin, dünyanın tüm bölgelerini farklı şekillerde ve şiddette etkileyeceği bilinmektedir. DSY'nin de aynı şekilde kıyı alanlarında farklı şekillerde kendini göstermesi beklenmektedir. Kıyı alanları, fiziksel, ekonomik ve sosyal olarak birçok açıdan DSY'den etkilenebilir durumdadır. DSY'nin kıyı alanlarındaki olumsuz etkilerine karşı kırılganlıklarının değerlendirilmesinin önemli olduğu ve bu kırılganlık seviyelerinin, kıyı alanlarında afet yönetimi için referans olarak kullanılabileceği belirtilmektedir (Putra vd., 2025). Özellikle düşük rakımlı kıyı yerleşimleri büyük risk altında bulunmaktadır. DSY, artan fırtınalar ve değişen yağış rejimi ile birlikte göz önünde bulundurulduğunda, kıyı yerleşimlerinde taşkınların ve sellerin görülme sıklığı artacaktır. Diğer yandan, depremler ve sonrasında oluşan tsunamiler de kıyı yerleşimleri için büyük risk oluşturmaktadır. DSY, dünyanın her bölgesinde etkileri farklı da olsa görülmesi beklenen en önemli deniz yönlü afet riski bileşenidir.

3. TÜRKİYE'DE DSY ÇERÇEVESİNDE KIYI ALANLARININ YENİDEN TANIMLANMASI

3.1. Türkiye'de Kıyı Alanları ve DSY

Türkiye, kıyılarının uzunluğu (adalar hariç) 8333 km olması nedeniyle Akdeniz Havzası ülkeleri arasında Yunanistan ve İtalya'nın ardından en uzun kıyı çizgisine sahip ülke konumundadır. 28 ilin ve 191 ilçenin denize kıyısı bulunmakla birlikte, bölgesel özellikler ve etkileşimlere göre kıyı alanlarındaki mevcut faaliyetlerin etkilerinin iç bölgelerde de izlendiği görülmektedir (Gülbitti ve Özuduru, 2020). Türkiye'de yaklaşık 30 milyon üzerinde bir nüfusun kıyı şehirlerinde yaşadığı, GSMH'nin %60'ının kıyı şehirlerindeki ticaret ile oluştuğu, endüstri mallarının ihracat ve ithalatının büyük oranda deniz yoluyla yapıldığı belirtilmektedir (Simav vd., 2015). Buna ek olarak, yoğun göç nedeniyle kıyı yerleşimleri üzerinde baskı daha da artmaktadır. Yoğun kentleşme ve nüfus artışı ile birlikte kıyı alanlarındaki yapılaşmalar da artmakta ve kıyının doğal niteliği kaybolmaktadır.

Türkiye, bölgeden bölgeye farklı bir iklim yapısına ve coğrafi yapıya sahip olduğu için, iklim değişikliğinden de farklı şekillerde ve derecelerde etkilenmektedir. Güneyde sıcaklık ve kuraklık şartlarının şiddetlenmesi beklenirken, kuzeyde şiddetli yağış, sel ve heyelan riskleri ağırlık kazanmaktadır (Kaya, 2018). Türkiye kıyı alanları, iklim değişikliği kaynaklı etkilerden en çok DSY tehlikesi altındadır. DSY'den en çok etkilenecek yerlerin, tarım üretiminin en yüksek olduğu kıyı deltaları, sulak alanlar ve düşük rakımlı turizm bölgeleri olduğu belirtilmektedir. Kıyı alanlarında topografya ve çökmelere bağlı bölgesel olarak yüksek hassasiyetlerinin olduğu ve Türkiye'nin Akdeniz kıyılarının DSY'den en fazla toprak kaybı yaşayacak ülke olduğu belirtilmektedir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞİDB], 2025). Kıyı yerleşimleri ise DSY, fırtına ve taşkın riskleri söz konusu olduğunda daha zarar görebilir alanlar olarak öne çıkmaktadır.

Karaca ve Nicholls, (2008) çalışmasında, Türkiye'nin DSY'den etkilenebilecek alanları ikiye ayırmıştır. Kıyıların 100 m rakımı altında kalan 0-1 km derinliğindeki bölümü 1.

Bölge olarak tanımlanmıştır. Bu bölgede deniz seviyesinin 1 m yükselmesinin doğrudan ve dolaylı önemli etkiler yaratacağı belirtilmiştir. Kıyıların 100 m rakımı altında kalan 1-10 km derinliğindeki bölümü ise 2. Bölge olarak tanımlanmış ve bu bölgede deniz seviyesinin 1 m yükselmesinin dolaylı etkileri olacağı belirtilmiştir. Türkiye’de kıyı alanlarının iklim değişikliğinden kaynaklı zarar görebilirliğine ilişkin yapılan çalışmalar, genellikle kıyı alanlarında DSY sonucu oluşacak risklerin saptanmasına yöneliktir. Türkiye’de yaklaşık 7.319 km² alanın, deniz seviyesinden 10 m yükseklikte alanın altında kaldığı (Kuleli, 2010) ve yüzölçümün %3’ünü düşük rakımlı kıyı alanlarının oluşturduğu tespit edilmiştir (Aydın vd., 2017). Bu nedenle, bu alanların oldukça zarar görebilir olduğu ve tarımsal üretim, nüfus, vergi ve gelir açısından önemli değerlere sahip olduğu belirtilmektedir. Türkiye’de düşük rakımlı kıyı alanlarının çok olduğu Çukurova Deltası, Antalya, İzmir, İstanbul ve Samsun başlıca zarar görebilirlik düzeyi yüksek alanlardır. Riskin en düşük olduğu ve en az hassas alanlar ise, nüfusun az olduğu, eğimin dik olduğu, dağların kıyıya paralel uzandığı, falez ve kayalıkların çok olduğu Karadeniz Bölgesindeki Düzce, Bartın, Kastamonu, Sinop ve Artvin kıyılarıdır (Kuleli, 2010). 2205 yılına kadar ise toplam yüzölçümün %0,1-0,3’ünün, 100 m’den daha düşük rakıma sahip kıyı alanlarının ise %1,3-5,2’sinin kayba uğrayacağı tespit edilmiştir (Demirkesen vd., 2008). DSY’nin kıyı yerleşimlerinde ortaya çıkaracağı zarar görebilirliğe ilişkin yapılan çalışmaların ise fiziksel ve morfolojik olarak ele alındığı görülmektedir. DSY, düşük rakımlı kıyı alanı (0-10 m) ve orman alanları fiziksel göstergeler; kıyı boyunca inşa edilen yapı alanının uzunluğu, alçak rakımlı kıyı alanındaki yapılaşma oranı, kentleşmiş alandaki yapılaşma, alçak rakımlı kıyı alanındaki parklar ve altyapı hizmetlerine erişim gibi göstergeler ise morfolojik göstergeler olarak değerlendirilmiştir (Aydın ve Kahraman, 2016). Düşük rakımlı kıyı alanlarındaki kentleşmiş alanın fazla olması yüksek zarar görebilirlikle, bu alanlardaki parklar, ormanlar ve kentsel boşluklar düşük zarar görebilirlikle ilişkilendirilmiştir.

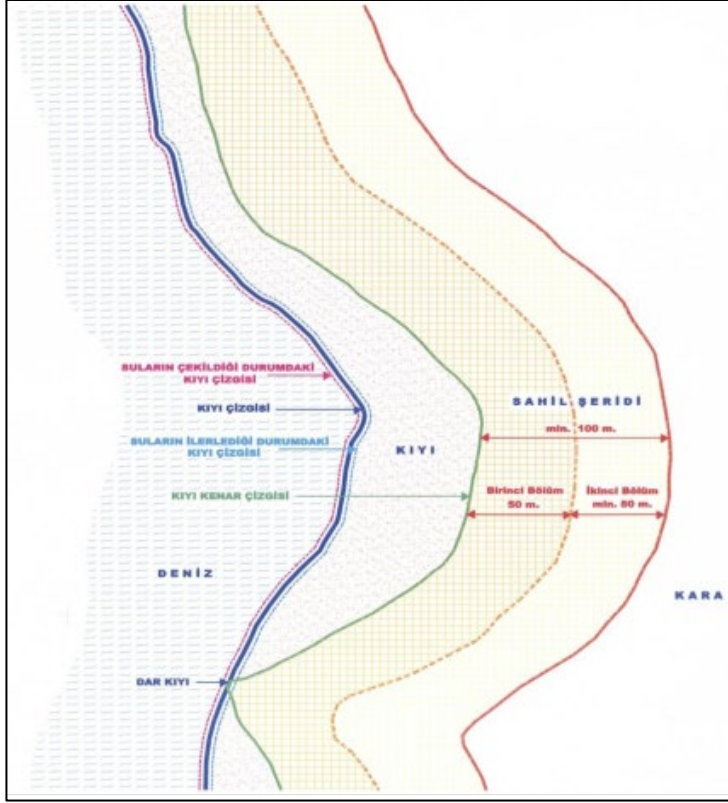
Yapılan çalışmalar incelendiğinde, kıyı alanlarında risk oluşturan etkenlerin doğal çevre ve yapı çevre olmak üzere iki yönlü olduğu görülmektedir. DSY ve düşük rakım, kıyı alanlarının coğrafi/topografik konumuna bağlı olarak değişen deniz yönlü belirleyicilerdir. Kıyı alanlarındaki arazi kullanımına bağlı olarak ortaya çıkan yapılaşmalar ise kara yönlü belirleyicilerdir. Yapı yoğunluğu, yapı kalitesi, enformel yerleşim alanları, ulaşım sistemi, açık-yeşil alanların durumu vb. etkenler kıyı yerleşimlerinin zarar görebilirliğini belirlemektedir. Bu iki yönlü baskı altındaki kıyı alanlarındaki yerleşmelerin dirençliliğinin sağlanabilmesi için yapılaşma koşullarını bu doğrultuda değerlendirecek yaklaşım ve yöntemlere gereksinim bulunmaktadır. Bu koşulların belirlenmesini sağlayabilmek için ise öncelikle kıyı alanı tanımlarının Türkiye’ye özgü ve coğrafi/mekânsal gerçeklikleri dikkate alan bir biçimde yeniden ele alınması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. DSY ile kıyı alanlarının su altında kalması, kıyı alanlarının karaya doğru gerilemesi ve değişmesi gibi nedenlerden dolayı bu alanların risklere karşı analiz edilmesi ve kıyı alanlarının yeniden tanımlanması; kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanımı, planlanması ve yönetimi açısından büyük önem taşımaktadır.

3.2. Türkiye’de Kıyı Alanı Tanımları ve DSY

Türkiye’de kıyı alanlarının arazi kullanımı ve planlamasının yasal çerçevesini 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik oluşturmaktadır. Mevzuatta kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kıyı, dar kıyı ve sahil şeridi tanımları yapılmıştır;

- Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgi,
- Kıyı Kenar çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak-basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırı,
- Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alan,
- Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışması,
- Sahil Şeridi: Deniz ve tabii göllerin kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 metre genişliğindeki alandır (Şekil 1).

Kıyıda imar planı kararı ile yapılabilecek yapı ve tesisler sıralanmış ve kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebileceği belirtilmiştir. Bu yapı ve tesisler ise faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesisler olarak düzenlense de zaman içinde eklenen istisnai maddeler ile büyük ölçekli spor tesisleri ve tamamlayıcı konaklama tesisleri, hastane, resmi kurum, endüstri bölgesi, organize sanayi bölgesi gibi mevzuatın özüne aykırı yapı ve tesislerin yapılmasının önü açılmıştır. Sahil şeritlerinde ise yapılacak yapıların kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabileceği ve sahil şeritlerinin derinliğinin 100 metre mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler dikkate alınarak belirleneceği hüküm altına alınmıştır. İki bölümden oluşan sahil şeridinin kullanım amacının ise topoğrafya ve doğal eşiklere göre uygulama imar planı kararı ile belirleneceği ve yapı yaklaşma mesafesi içerisinde kalan alanların gezinti alanları, dinlenme ve Yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlar ve yaya yolları olarak düzenlenebileceği belirtilmektedir. Sahil şeridinin ikinci bölümünde ise toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm tesisleri, Yönetmeliğin 13 ve 14. maddesinde belirtilen yapı ve tesisler ile ilgili kıyı ve deniz güvenliğini sağlamak amacıyla lojman, konaklama ve benzeri tesisler içermemek üzere inşa edilecek karakol ve bu gibi güvenlik yapılarının yer alabileceği belirtilmektedir.



Şekil 1. Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenar çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi tanımlarını gösteren kroki

Görüldüğü üzere kıyı alanlarının karaya doğru genişliğini belirleyen kıyı kenar çizgisi su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı, dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerinde ise, şev ya da falezin üst sınırı; dikkate alınarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede mevzuatta yer alan kıyı tanımı, kıyıda planlama ve yapılaşma koşulları ve kıyı alanlarındaki afet risklerine ilişkin belirsizlikler ve eksiklikler içermektedir:

- Kıyı alanlarının tanımlanmasının dayanağı olan kıyı kenar çizgisinin tespitinde temel alınacak sınırın belirlenmesi ile ilgili genel açıklama yapılmıştır ancak her yerde belirgin doğal eşiklerin bulunması söz konusu değildir.
- Sahil şeridi ile ilgili olarak en az 100 metre olma koşulu ve gerisindeki kullanımlar ve doğal eşiklere göre; kullanım amacının ise topoğrafya ve doğal eşiklere göre belirleneceği ifade edilmiş ancak topoğrafyaya göre nasıl kullanılacağı ve doğal eşiklerin neler olduğu açıklanmamıştır.
- Kıyı çizgisinden karaya doğru değişen topoğrafya ve rakım ile ilgili olarak planlamaya esas oluşturacak bir kademelenme tariflenmemiştir.
- Kıyı kenar çizgisinin tanımlanmasında su hareketlerinin oluşturduğu çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı belirleyici olarak

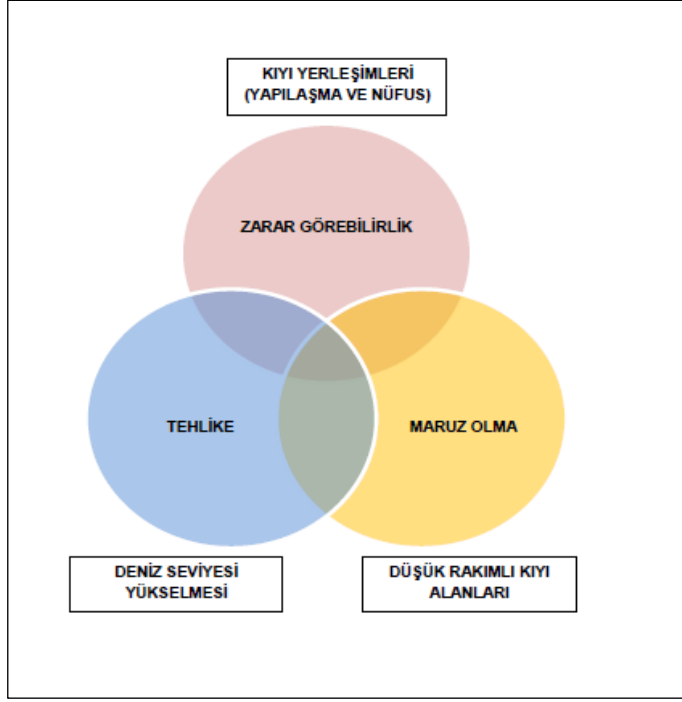
temel alınmakta ancak iklim değışikliği kaynaklı deniz yönlü su hareketleri ile ilgili bir belirleyici yer almamaktadır.

- İklim değışikliğinin etkileri ve afet riskleri ile ilgili herhangi bir husus da bulunmamaktadır.
- Kıyı kenar çizgisi, statik bir yapıya sahip ve değışmesi sınırlı koşullara bağı durumdadır, tespit ölçütleri net değildir.
- Kıyı mevzuatı ile Türkiye’deki tüm kıyılar için aynı yapılaşma ve kullanım koşulları getirilmektedir. Statik ve tekdüze bir planlama anlayışına yol açan kıyı mevzuatı, günümüzde ve gelecekte ortaya çıkan ve çıkabilecek olan deniz seviyesi başta olmak üzere iklim değışikliği kaynaklı afet risklerine karşı çözüm üretememekte, aksine bazı alanlarda yapılaşmanın önünün açılmasına neden olarak kıyı alanlarını daha da riskli hale getirmektedir.

Kıyı alanlarında planlama ve uygulamanın dirençli bir şekilde yapılabilmesi için bu alanları tanımlayan çizgilerin de dirençliliği sağlayacak niteliklere sahip olması gerekmektedir. Mevzuatta kıyıya özgü olarak belirtilen yapılaşma koşulları tanımlanan bu çizgiler ve alanlar esas alınarak belirlendiği için kıyı alanlarının dinamik yapısına uygun bir şekilde DSY tehlikesi çerçevesinde ele alınması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Mevzuatın özü itibarıyla kıyı alanlarının korunması, yapılaşma koşullarının karaya göre kısıtlı olması ve mülkiyetinin anayasa gereği devletin hüküm tasarrufu altında olması nedeniyle kıyı alanlarının fiziksel olarak gelecekte zorunlu olarak değışecek olması, tüm bu düzenlemelerin de yeniden ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, kıyı alanlarının DSY çerçevesinde yeniden tanımlanması, kıyı yerleşimleri başta olmak üzere kıyı alanlarındaki tüm sistemlerinin dirençli hale gelebilmesi için bir ön koşul olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.3. Türkiye’de İklim Değışikliğine Bağlı DSY Çerçevesinde Kıyı Alanlarının Yeniden Tanımlanması İçin Bir Yöntem Önerisi

Kıyı alanları bir sistem olarak iklim değışikliğine bağı afet risklerinden en çok etkilenecek alanlardır. DSY’nin ise doğrudan etkileyeceği alanlardır. Tehlike, yaşam kaybına, mal hasarına, geçim kaynaklarının ve hizmetlerin kaybına, sosyal ve ekonomik bozulmaya veya çevresel hasara neden olabilecek tehlikeli bir olgu, madde, insan faaliyeti veya durum olarak tanımlanmıştır (United Nations International Strategy for Disaster Reduction [UNISDR], 2009). Zarar görebilirlik ise, bir topluluğun, sistemin veya varlığın, bir tehlikenin zararlı etkilerine maruz kalmasına neden olan özellikleri ve koşullardır (UNISDR, 2009). Bir yerde afet riskinin ortaya çıkması için tehlikenin ve bu tehlikeye maruz kalan zarar görebilir durumun ortaya çıkması gerekmektedir. Zarar görebilirliğin olmadığı bir alanda tehlikenin olması risk oluşturmamaktadır. Tehlikeye karşı bir maruziyet olması gerekmektedir. Maruz olunan tehlikeye karşı hassasiyet durumu ise zarar görebilirliğin, dolayısıyla afet riskinin derecesini belirlemektedir. Herhangi bir tehlikenin ortaya çıkarılabileceği çok sayıda zarar görebilirlik durumu olabilmektedir. Bu nedenle her bölgenin zarar görebilirlik düzeyi farklıdır. Zarar görebilirlik çok yönlü bir kavramdır. Farklı durumlarda farklı zarar görebilirlik koşulları ortaya çıktığından bu kavrama yönelik ortak bir yöntem bulunmamaktadır (Taştan, 2015). Afet riskinin bileşenleri; tehlike, maruziyet ve zarar görebilirliktir. Risk; tehlike, maruziyet ve zarar görebilirliğin bir fonksiyonudur.



Şekil 2. DSY bakımından kıyı alanlarında risk bileşenleri

Risk; tehlike, zarar görebilirlik ve başa çıkma kapasitesi ile ilişkilidir. Başa çıkma kapasitesi ise doğrudan dirençli olma ile ilgilidir. Tehlikelerin söz konusu olması ve zarar görebilirliğin yüksek olması riski arttırırken, başa çıkma kapasitesinin yüksek olması riski düşürmekte ve dirençliliği arttırmaktadır. Risk, tam olarak ortadan kaldırılamasa da hassasiyet ve maruziyetin azaltılması, uyum kapasitesinin artırılması gibi çeşitli yaklaşımlarla azaltılabilmektedir. Kıyı alanlarında iklim değişikliğine bağlı DSY kaynaklı afet riskleri ile başa çıkabilmenin en önemli yollarından birisi arazi kullanımıdır. Kıyı yerleşimlerinin dirençli hale getirilmesi için mekânsal uyum kapasitesinin geliştirilmesi gerekmektedir. DSY tehlikesi altındaki alanlarda yerleşimin kısıtlanması veya taşınması, etkileşiminde olan geri sahasındaki düşük rakımlı alanlarda ise yerleşimin kısıtlanması veya iyileştirilmesi ile zarar görebilirlik azaltılabilmektedir. Zarar görebilirlik ve maruz olma durumlarına etki edebilmek üzere, kıyı alanlarındaki DSY tehlikesi altındaki alanlar ile maruz olma durumunu arttıran düşük rakımlı kıyı alanlarındaki yerleşimlerin zarar görebilirlik durumu ortaya konarak kıyı alanlarının yeniden tanımlanmasına yönelik ölçütler belirlenebilecektir

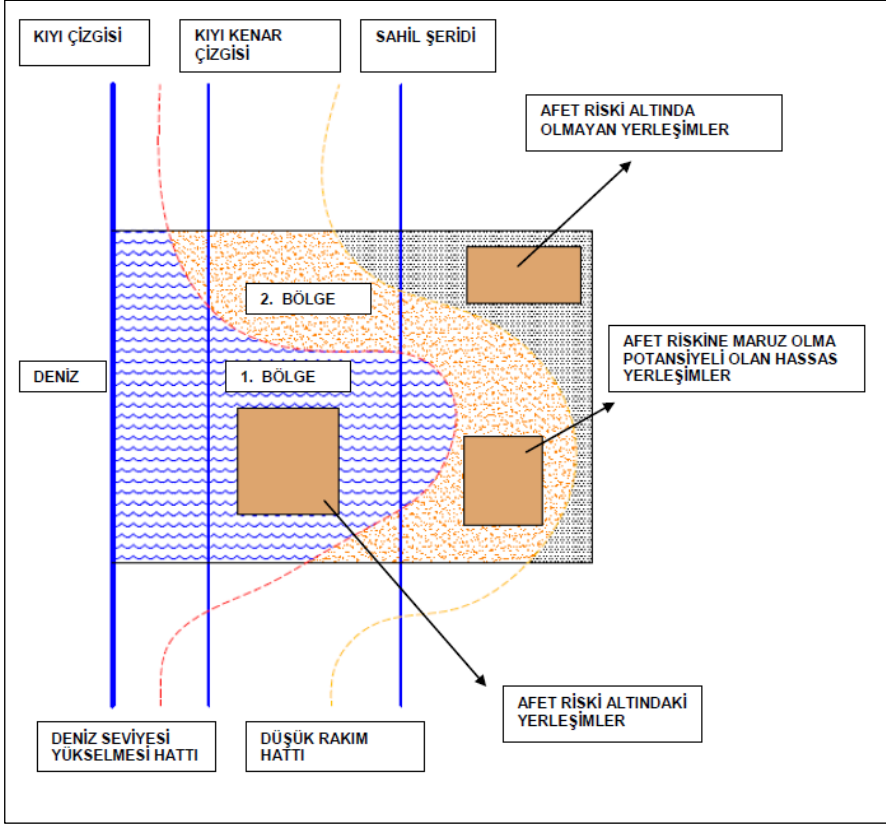
Bu kapsamda, öncelikle denize kıyısı olan tüm ilçeler için kıyı mevzuatına göre kıyı tanımları kapsamında kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi ve sahil şeridi olmak üzere ele alınacaktır. Denizle karanın birleştiği hat olan kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasında kalan kıyı alanı, kıyı kenar çizgisinden itibaren karaya doğru olan 100 m'lik sahil şeridini oluşturan hat sahil şeridi olarak; kıyı alanı ve sahil şeridini oluşturan alan dışındaki

etkileşimde kalan alanlar ise kıyı dışı alan olarak değerlendirilmektedir. Böylece denize kıyısı tüm ilçeler, kıyı alanı, sahil şeridi ve kıyı dışı alan kapsamında 3 bölgeye ayrılmış olacaktır. Daha sonra, DSY risk bölgelerinin tespit edilmesi hedeflenmiştir. Bu aşamada ilk olarak kıyı alanlarının iklim değişikliğine bağlı DSY kaynaklı afet riski bileşenlerinden deniz yönlü belirleyicileri ortaya konulmalıdır. DSY'nin tespitinde, IPCC tarafından oluşturulan küresel senaryoları çerçevesinde farklı yıllar için tahmin edilen DSY verileri değerlendirilebilecektir. İkinci olarak kıyı alanlarındaki düşük rakımlı alanlar haritalandırılacaktır. Kıyı alanlarının düşük rakımlı olması, DSY tehlikesine maruziyetinin artmasına neden olan kritik bir risk bileşenidir. DSY, her zaman tahmin edilenden daha da yüksek kotlara çıkması olası bir tehlikedir. Daha uzun erimli kötümser senaryolarda daha yüksek seviyelere çıkması olasılığından dolayı afet risklerinin etkileri bakımından düşük rakımlı kıyı alanları ile birlikte değerlendirmeye alınması gerekmektedir. Karadan denize doğru yaklaştıkça ve düşük rakımlı kıyı alanları arttıkça DSY tehlikesine maruz kalma artmaktadır. Mevzuata göre kıyı alanı ve sahil şeridi alanı daha yüksek, kıyı dışı alanlar ise DSY tehlikesinin ve düşük rakımlı kıyı alanlarının çok olması durumuna göre tehlike altındadır. Düşük rakımlı kıyı alanı olarak yaygın olarak kabul edilen deniz seviyesinden 10 m yükseklik ve altı esas alınabilir. Böylece, kıyı çizgisinden itibaren DSY sonucu su altında kalacak alanı oluşturan tehlike bölgesi (1. bölge) sınırı birinci hat (DSY hattı), birinci hattın deniz seviyesinden yüksekliği 10 m ve altında olan alanı oluşturan bölge (2. bölge) sınırı ise ikinci hat (düşük rakım hattı) olarak belirlenecektir. 2. bölge sınırının belirlenmesi ile çalışma alanının nihai sınırı belirlenmiş olacaktır (Şekil 2). Böylece kıyı mevzuatına göre belirlenmiş olan kıyı alanlarının, iklim değişikliğine bağlı DSY sonucu değişen koşullara bağlı olarak geleceği durum ortaya koyulmuş olacak ve kıyı alanı ve sahil şeridi alanının ne kadarının tehlike altında olduğu tespit edilmiş olacaktır. Bununla birlikte düşük rakımlı kıyı alanları da elde edilerek ilçelerin kıyı alanlarının yatay ve dikey olarak metrik durumu ortaya koyularak yine kıyı alanı, sahil şeridi ve kıyı dışı alanların ne kadarının düşük rakımlı kıyı alanları kapsamında kaldığı tespit edilmiş olacaktır.

Sonraki aşama ise risk bölgelerindeki yapıları çevrenin haritalandırılması aşamasıdır. Bu aşama yapıları çevre etkenlerinin incelenmesinden oluşmaktadır ve iklim değişikliğine bağlı DSY kaynaklı afet riski bileşenlerinden kara yönlü belirleyicileri ortaya konulacaktır. Karadan denize doğru yapılaşma arttıkça ve nüfus arttıkça zarar görülebilirlik artmaktadır. Mevzuata göre kıyı alanı ve sahil şeridi alanında yapılaşma ve nüfus arttıkça zarar görülebilirlik artmakta, kıyı dışı alanlarda ise yapılaşma ve nüfusun DSY tehlikesi altında ve düşük rakımlı kıyı alanlarında kalması durumuna göre zarar görülebilirlik artmaktadır. İlk olarak, önceki aşamada belirlenecek olan 1. bölge ve 2. Bölge sınırları içerisindeki yapılaşma durumu ve nüfus haritalandırılacaktır. Çünkü DSY tehlikesi altındaki alanlar ve düşük rakımlı kıyı alanlarındaki zarar görülebilirlik, kıyı yerleşimleri açısından ele alındığı için yapıları çevre etkenlerinin incelenmesi gerekmektedir. İkinci olarak, 1. bölge ve 2. bölge içinde ve kesişiminde kalan mahalle sınırları temel alınarak nüfus büyüklükleri ve yoğunluğu haritalandırılacaktır. Böylece kıyı alanlarının nüfusu ve yoğunlukları da elde edilmiş olacaktır. Nüfus, zarar görülebilirlik çalışmalarında her ne kadar sosyal bir parametre olarak değerlendirilse de mevcut arazi kullanımının bir bileşeni olması nedeniyle yapılaşma ile birlikte ele alınması gerekli önemli bir etkidir. Nüfusun değişen yoğunlukları da hassasiyeti artırarak zarar görülebilirliğin derecelendirilmesini

sağlayacaktır. Bu analizler doğrultusunda, denize kıyısı olan ilçelerdeki kıyı alanı, sahil şeridi ve kıyı dışı alanlardaki alanların ne ölçüde yapılaşmış olduğu ve nüfus durumu da haritalandırılmış olacaktır.

DSY çerçevesinde kıyı alanlarının tanımlanması ise kıyı alanlarının iklim değişikliğine bağlı afet riski bileşenlerinden deniz yönlü belirleyicileri ile kara yönlü belirleyicilerin, kıyı mevzuatına göre kıyı alanları ile birlikte değerlendirilmesinden oluşmaktadır. Kıyı alanlarındaki DSY tehlikesi altındaki alanlar ve bu tehlikeye maruziyeti arttıran düşük rakımlı kıyı alanları üzerindeki yapılaşmış ve nüfus barındıran alanların zarar görebilir durumda olması afet riskini ortaya çıkarmaktadır. Tehlike bölgeleri ile yapılaşmış alanlar ve nüfus birlikte değerlendirilerek DSY tehlikesi altında kalacak alanlardaki (1.bölge) ve DSY tehlikesine maruz olma potansiyeli yüksek alanlardaki (2.bölge) afet riski altındaki yerleşimlerin tespit edilmesi sağlanacaktır. Böylece, afet riski altındaki bu alanlar ile mevzuata göre kıyı alanları karşılaştırılarak DSY çerçevesinde kıyı alanlarının yeni fiziksel durumu belirlenmiş olacaktır. Kıyı mevzuatına göre kıyı alanı ve sahil şeridinin, DSY sonucu sular altında kalacak kısımları ve sular altında kalma potansiyeli olan düşük rakımlı alanlarında kalan kısımları tespit edilerek mevcut tanımların DSY çerçevesinde ele alınması gereği ortaya çıkacaktır. Kıyı alanlarının yer değiştirmesi sonucunda, DSY hattı, yeni kıyı çizgisi konumuna, 10 m kotundaki düşük rakım hattı ise kıyı alanlarının kara yönündeki sınırı konumuna gelecektir. Birinci bölge sular altında kalacağından, birinci hat ile ikinci hat arasında kalan 2. Bölge, DSY çerçevesinde yeni kıyı alanı olacaktır. Bu değerlendirme uzun erimde DSY'nin kıyı alanlarını değiştireceği yaklaşımıyla ele alındığından süreç içindeki dinamik yapısına uygun olarak kademelenmesi yoluna gidilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda afet riski altındaki alanların mevzuata göre kıyı alanları ile çakışması sonucunda ortaya çıkacak yeni duruma göre kritik hatlar ve alanlar ortaya konulacaktır. Böylece kıyı yerleşimlerine yönelik eşiklerin ve yaklaşma mesafelerinin belirlenmesi için kıyı alanlarının yeniden tanımlanmasını sağlayacak ölçütler belirlenecektir.



Şekil 3. Tehlike hatları ve bölgeleri

Kıyı alanlarının DSY çerçevesinde denizden karaya doğru yer değiştirmesi sonucu, coğrafi bağlamı gereği farklı morfoloji ve yapı çevre durumuna göre bulunacağı konum da zamanla dinamik bir şekilde değişecektir. Bu durumda mevzuata göre kıyı alanı tanımlarının işlevselliğini kaybedeceği görülmektedir. Bu nedenle, DSY ile birlikte mevzuata göre kıyı alanları birlikte ele alındığında; sular altında kalacak alanlar (1. bölge) ile düşük rakımlı kıyı alanlarında (2. bölge) kalan alanların kıyı mevzuatı kapsamında kalıp kalmadığına göre belirlenmesi gerekmektedir. Çünkü uzun erimde kıyı alanlarındaki yapılaşma koşullarının dirençli hale getirilebilmesi için mevcut fiziksel durumunun ve tabi olduğu yasal çerçevenin ortaya koyulması gerekmektedir. Bu nedenle kıyı alanlarının DSY çerçevesinde yeniden tanımlanmasına yönelik temel ölçütler bu doğrultuda belirlenmiştir.

Tablo 2. Kıyı alanların tanımlanmasına yönelik temel ölçütler

1. BÖLGE	1	Sular altında kalacak kıyı çizgisi
	2	Sular altında kalacak kıyı alanı
	3	Sular altında kalacak kıyı kenar çizgisi
	4	Sular altında kalacak sahil şeridi alanı
	5	Sular altında kalacak sahil şeridi hattı
	6	Sular altında kalacak kıyı dışı alan
	7	DSY hattı (1. Hat)
2. BÖLGE	8	Düşük rakımda kalacak kıyı alanı
	9	Düşük rakımda kalacak kıyı kenar çizgisi
	10	Düşük rakımda kalacak sahil şeridi alanı
	11	Düşük rakımda kalacak sahil şeridi hattı
	12	Düşük rakımda kalacak kıyı dışı alan
	13	Düşük rakım hattı (2. Hat)

Bu kapsamda kritik hatlar arasında kalan alanlarda mevzuat ve planlama çerçevesinde yapılabilecek temel müdahale biçimlerine yönelik ölçütlerin oluşturulması amaçlanmıştır. DSY ile birlikte kıyı alanlarının zamana yayılarak kademeli olarak geri çekilmesi söz konusu olduğundan, bu uzun erimli kademelenmenin planlanması ve yönetilebilmesi için belirlenen bölgelerin kendine özgü koşullarına göre müdahale biçimleri geliştirilmesi gerekmektedir. Bu müdahale biçimlerinin belirlenebilmesi için de her bir alanın DSY çerçevesinde fiziksel durumunun ne olacağı ve bu alanın mevcut yapılaşma koşullarını belirleyen yasal çerçevesinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Örneğin sular altında kalacak kıyı alanında bulunan bir liman için koruma önlemleri en uygun seçenek olurken, sular altında kalacak kıyı dışı alandaki bir konut bölgesi için planlı yer değiştirme daha uygun bir seçenek haline gelmektedir. Çünkü kıyı alanı ve sahil şeridinde kıyı mevzuatı uyarınca yapılabilecek yapı ve tesisler, çoğunlukla kıyıda yapılması zorunlu yapı ve tesisler olduğu için korunmasına yönelik müdahaleler gerekecektir. Ancak kıyı dışı bir alanda, kıyı mevzuatına göre yapılaşma olmadığı, dolayısıyla kıyıda yapılması zorunlu bir yapılaşma olmadığı için yer değiştirilmesine yönelik müdahaleler gerekecektir. DSY'ye karşı alınacak yaygın temel müdahaleler koruma, yer değiştirme ve uyumlandırma olmakla birlikte, temel müdahale biçimi aynı olsa bile içeriğini; alanın konumu, yapılaşmış olup olmadığı ve tabi olduğu yasal çerçeve belirleyecektir.

4. SONUÇ

Kıyı alanları, kullanım yoğunluğu giderek artan ve iklim değişikliğinden de en çok etkilenen alanlar olması nedeniyle, üzerine özel önem verilmesi gereken yerlerdir. Bu alanların gelecekte dirençli olabilmesi için planlanması ve yönetilmesi için yeni çözümler gerekmektedir. Türkiye’de kıyı alanların planlanmasına yön veren kıyı mevzuatının bu doğrultuda yeniden ele alınması gerekmektedir. Özellikle DSY nedeniyle kıyının halihazırdaki tanımlarının yetersiz kalacağı göz önünde bulundurulduğunda, kıyı tanımlarının yeniden yapılması zorunlu hale gelmektedir. Kıyı alanlarındaki yapılaşma koşullarının da yapılacak tanımlar doğrultusunda belirlenmesi gerekmektedir. Böylece, kıyı alanlarındaki yerleşimlerin dirençli olabilmesi sağlanmış olacaktır.

Kaynakça

- Aydın, M. B. S., ve Kahraman, E. D. (2016). Determining the spatial vulnerability levels and typologies of coastal cities to climate change: Case of Turkey. *International Journal of Geological and Environmental Engineering*, 10(11), 1058–1062.
- Çakır, B. (2010). *Urban coastal settlements: Implementation of a coastal area assessment model in İskenderun case* [Basılmamış doktora tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2025). *Türkiye’de iklim değişikliğine uyum eyleminin güçlendirilmesi projesi TR2017 ESOP MI A3 04 etkilenebilirlik ve risk analizi metodolojisi ve öncelikli sektörlerin analiz kapsamının belirlenmesi*. Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü. https://iklimeuyum.org/dokumanlar/Etkilenebilirlik_ve_Risk_Analizi_Metodolojisi_ve_Oncelikli_Sekt%C3%B6rlerin_Analiz_Kapsamının_Belirlenmesi.pdf
- Dal Cin, F., Hooimeijer, F., ve Matos Silva, M. (2021). Planning the urban waterfront transformation, from infrastructures to public space design in a sea-level rise scenario: The European Union prize for contemporary architecture case. *Water*, 13(2), Makale 218. <https://doi.org/10.3390/w13020218>
- De Andrés, M., Barragán, J. M., ve Scherer, M. (2018). Urban centres and coastal zone definition: Which area should we manage? *Land Use Policy*, 71, 121–128. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.11.043>
- Demirkesen, A. C., Evrendilek, F., ve Berberoglu, S. (2008). Quantifying coastal inundation vulnerability of Turkey to sea-level rise. *Environmental Monitoring and Assessment*, 138(1-3), 101–106. <https://doi.org/10.1007/s10661-007-9749-3>
- Gülbitti, M., ve Özüduru, B. H. (2020). Türkiye’deki bütünleşik kıyı alanları yönetimi süreçlerinin stratejik mekansal planlama süreçleri ile ilişkili olarak değerlendirilmesi. *Planlama Dergisi*, 30(1), 36–53. <https://doi.org/10.14744/planlama.2020.10156>
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2022). *Climate Change 2022: Impacts, adaptation and vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_FullReport.pdf
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2023). *Climate Change 2023: Synthesis report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. IPCC. https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_FullVolume.pdf
- Kakavand, Y. (2025). *Integration of climate change adaptation into planning: A study of Washington State coastal communities exposed to sea level rise* [Yüksek lisans tezi, Western Washington University]. WWU Graduate School Collection. <https://cedar.wwu.edu/wwuet/1352>
- Karaca, M., ve Nicholls, R. J. (2008). Potential implications of accelerated sea-level rise for Turkey. *Journal of Coastal Research*, 24(2), 288–298. <https://doi.org/10.2112/06-0746.1>
- Kaya, Y. (2018). İklim değişikliğine karşı kentsel kırılganlık: İstanbul için bir değerlendirme. *International Journal of Social Inquiry*, 11(2), 219–257.
- Kıyı Kanunu. (1990). *Resmî Gazete* (Kanun No. 3621, Sayı: 20495). <https://mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=3621veMevzuatTur=1veMevzuatTertip=5>
- Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik. (1990). *Resmî Gazete* (Sayı: 20594). <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4897veMevzuatTur=7veMevzuatTertip=5>

- Kuleli, T. (2010). City-based risk assessment of sea level rise using topographic and census data for the Turkish coastal zone. *Estuaries and Coasts*, 33(3), 640–651. <https://doi.org/10.1007/s12237-009-9248-2>
- National Aeronautics and Space Administration. (2025). *Sea level projection tool*. NASA Sea Level Change Portal. <https://sealevel.nasa.gov/ipcc-ar6-sea-level-projection-tool?type=global>
- Putra, I. W. K. E., Dharma, I. G. B. S., Astarini, I., ve Karang, I. W. G. A. (2025). Spatial distribution of vulnerability levels due to sea level rise and tidal waves in the coastal area of North Bali. *Journal of Sustainability Science and Management*, 20(1), 153–163.
- Simav, Ö., Şeker, D. Z., Tanık, A., ve Gazioğlu, C. (2015). Kıyı etkilenebilirlik göstergesi ile Türkiye kıyıları risk alanlarının tespiti. *Harita Dergisi*, 153(81), 1–8.
- Taştan, B. (2015). Çoklu afet risk yönetiminde tehlike ve zarar görülebilirlik belirlenmesi için gereksinim analizi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (31), 366–397.
- Tezcan, D. (2021). İklim değişiminin kıyılara etkileri ve kıyısız adaptasyon. B. Salihoğlu ve B. Öztürk (Der.), *İklim değişikliği ve Türkiye denizleri üzerine etkileri* içinde (ss. 192–199). Türk Deniz Araştırmaları Vakfı.
- United Nations International Strategy for Disaster Reduction. (2009). *2009 terminology on disaster risk reduction*. UNISDR. https://www.preventionweb.net/files/7817_UNISDRTerminologyEnglish.pdf

Küresel İklim Rejiminin Kırılma Noktaları ve İklim Değişikliğine Uyum Odağında Türkiye'nin Konumlanması

Gamze Kazancı¹, Aliye Ahu Gülümser²

Öz: İklim değişikliğinin mevcut ve olası etkileriyle mücadele etmek için hem uluslararası hem ulusal düzeyde çeşitli politikalar geliştirilmektedir. Bu çalışmanın amacı, iklim değişikliği ile mücadelede şekillenen uluslararası ve ulusal rejim ve politikaların tarihsel kırılma noktaları üzerinden analiz edilmesidir. İklim değişikliğine uyum odağında; Türkiye'nin konumlanması, uluslararası düzeyde öne çıkan stratejileri uygulama biçimi ve politika adaptasyon süreçleri ele alınmaktadır. Çalışmada, tarihsel süreç üzerinden dokümantasyon/içerik analizi yöntemi kullanılarak iklim odaklı kırılma noktalarıyla Türkiye'deki durum irdelenmektedir. Yapılan analiz sonucunda, uluslararası politikaların dönüşümünde Kyoto'dan Paris'e geçişin belirleyici olduğu, Türkiye'nin bu süreçlere adaptasyon sürecinin uzun olması ancak yapısal bir dönüşüm içine girmiş olduğu vurgulanmaktadır. 2025 yılında ulusal düzeyde ilk iklim kanunu önerisi olarak karbon emisyonlarını azaltma, yeşil finansman mekanizmalarını geliştirme ve iklim uyum stratejilerini kurumsallaştırma konularında önemli adımlar atılmasına rağmen hâlen politika uygulama kapasitesi bakımından gelişim sürecinde olduğunu ortaya koymaktadır. Çalışma, Türkiye'nin iklim yönetiminde nasıl daha etkili bir aktör olabileceğine ilişkin önerilerle sonlandırılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İklim değişikliği, iklim değişikliğine uyum, içerik analizi, Paris Anlaşması, Türkiye.

Abstract: Various policies are being developed at both international and national levels against the current and potential impacts of climate change. It aims to analyze the historical turning points and policies shaped in response to climate change adaptation. It focuses on Türkiye's positioning within developed climate policies, its implementation of international strategies, and its processes of policy adaptation. Using a historical approach and content/document analysis, the study examines Türkiye's situation through climate-related milestones. The analysis reveals the transition from Kyoto to Paris has been a defining shift in international policy, and although Türkiye's adaptation has been slow, a structural transformation has begun. Despite the important steps taken in 2025—including the proposal of the first national climate law focusing on emission reduction, green finance, and institutionalizing adaptation strategies—policy implementation capacity is still developing. The study concludes with recommendations on how Türkiye can become a more effective actor in climate governance.

Keywords: Climate change, climate change adaptation, content analysis, Paris Agreement, Türkiye.

¹ Araştırma Görevlisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul: kazancig17@itu.edu.tr

² Prof. Dr, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul: gulumser@itu.edu.tr

1. GİRİŞ

Küresel iklim değişikliği, yalnızca çevresel değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve politik alanları doğrudan etkileyen çok katmanlı bir kriz olarak son yarım yüzyılda uluslararası gündemin merkezine yerleşmiştir (IPCC, 1990; United Nations Environment Programme [UNEP], 2018). İklim rejimlerinin şekillenme süreci; bilimsel farkındalığın artışı, uluslararası müzakerelerin kurumsallaşması ve ulusal politikaların evrilmesiyle paralel ilerlemiş, zaman içinde hem yapısal hem de tematik kırılma noktaları üretmiştir. Bu kırılmalar, çoğu zaman belirli raporlar, konferans kararları veya çok taraflı anlaşmalar üzerinden izlenebilir nitelik kazanmıştır (UNFCCC, 1997; UN-Habitat, 2016). Türkiye'nin iklim politikası ise bu küresel yapının dışında değil, ancak ona karşı konumlanışı çoğu zaman belirsizlikler, gecikmeler ve uyarlanmış politikalarla şekillenmiştir (Savaşan, 2018). Özellikle Türkiye'nin hem Ek-I ülkeleri arasında yer alması hem de gelişmekte olan ülke statüsü talebi, iklim diplomasisinde özgün bir konum yaratmış; bu durum, ulusal belgelerdeki söylemsel ve içeriksel dönüşümleri dikkat çekici kılmıştır (Türkeş, 2021).

Bu çalışmada, uluslararası iklim rejimlerinin dönüşümünü belirleyen tarihsel kırılma noktaları ile Türkiye'nin bu dönüşüm karşısındaki konumlanış biçimi, belge bazlı karşılaştırmalı içerik analizi yöntemiyle ele alınmaktadır. ATLAS.ti 25 yazılımı yöntemsel bir araç olarak ilişkiselliği nitel olarak ortaya koymak için kullanılmıştır. Araştırmanın temel amacı, küresel iklim rejiminin yapısal dönüşümlerini iklim değişikliğine uyum odağında haritalamak ve Türkiye'nin bu dönüşüm içerisindeki söylem, politika ve pozisyon gelişimini anlamlandırmaktır.

Bu doğrultuda çalışma şu iki araştırma sorusunu temel almaktadır:

- Küresel iklim rejiminin tarihsel ve tematik kırılma noktaları hangi belgeler üzerinden izlenebilir ve bu belgeler nasıl bir içeriksel çeşitlilik sunmaktadır?
- İklim değişikliğine uyum temasının alt temaları nelerdir; bu temalar hangi kavramsal çerçeveler ve politik pozisyonlarla öne çıkmaktadır?

Araştırma kapsamında 64 ulusal ve uluslararası belge, ATLAS.ti 25 programı aracılığıyla analiz edilmiş; belgeler uyum temasında karşılaştırılmıştır. Uyum teması doğrultusunda, zamana göre (belgelerin tarihsel dağılımı ve dönemsel yoğunlukları) ve düzeyine göre (uluslararası, ulusal) analizler yapılmıştır. Bu üç boyutlu karşılaştırma, yalnızca ulusal ve uluslararası belgeler arasındaki uyum ya da kopuklukları değil; aynı zamanda Türkiye'nin iklim politikalarının güçlü ve zayıf yönlerini, ön plana çıkan tematik tercihleri ve politik söylem rotasını da ortaya koymaktadır.

Elde edilen bulgular uyum teması odağında, Türkiye'nin iklim politikalarının daha çok “strateji” ve “niyet beyanı” düzeyinde kaldığını ortaya koymaktadır. Sonuç olarak bu çalışma, iklim rejimi üzerine yapılan tartışmaları belgelere dayalı somut bir analizle derinleştirerek, hem literatüre özgün bir katkı sunmayı hem de Türkiye'nin mevcut iklim yönetiminde nerede durduğunu açıklamayı amaçlamaktadır.

2. LİTERATÜR DEĞERLENDİRMESİ

Dünyada ve Türkiye’de iklim değişikliği konusunda 1970’li yıllardan itibaren çeşitli

politikalar geliştirilmektedir. Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması, gündeme gelmesinden sonra iklim değişikliği konusunda ciddi etkileri ve yaptırım gücü olan uluslararası adımlardır. Bu bağlamda, iklim değişikliğine uyum ve risk azaltma konuları gündeme gelmiş, ülkelerin, kentlerin ve toplumun olası iklim felaketlerinden etkilenebilirliği ve çözüm yolları sorgulanmıştır (UNEP, 2022). Ayrıca küresel düzeyde iklim değişikliği ile mücadelede öne çıkan uluslararası organizasyonlar/kuruluşlar da (UNFCCC, UNEP, IPCC ve ICLEI gibi) konunun önemi vurgulamaktadır. Öte yandan, ülkemizde de iklim değişikliği konusunda İklim Değişikliği Eylem Planı (İDEP) hazırlanmış ve Dünyada geçerliliği olan Taraflar Anlaşması (COP)'na aktif katılım sağlanarak ülke olarak konunun önemine yönelik gelişmeler yakından takip edilmeye çalışılmıştır (Şahin, 2014).

2.1. Küresel düzeyde geliştirilen iklim değişikliği politikaları

İklim değişikliğine ilişkin ilk bilimsel yaklaşımlar 1680'li yıllarda atmosferin geçirgenliği ve güneş ışınlarının etkisine odaklanmış, 1970'lere kadar geçen süreçte sera gazlarının (CO₂, CH₄, NH₂) doğa ve sıcaklık üzerindeki etkileri, ekoloji kavramı ve atmosfer yapısı üzerine çalışmalar yürütülmüştür. Charles David Keeling'in 1970'lerde sera gazı etkisini kanıtlamasıyla birlikte iklim değişikliği uluslararası kamuoyunun gündemine girmiş (Şahin, 2014), 1972'de UNEP'in kurulması ve Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı ile konu ilk kez çok taraflı platformlara taşınmıştır. 1979'daki Birinci Dünya İklim Konferansı sonrasında UNEP ve çeşitli bilimsel komiteler aracılığıyla ülkeler arasında iş birlikleri başlamış; 1980'li yıllarda insan kaynaklı sera gazı emisyonlarının iklim üzerindeki etkileri bilimsel olarak tartışılmaya başlanmıştır (Kıvılcım, 2013). 1988 yılında WMO ve UNEP iş birliğiyle kurulan Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC), politika yapıcılara bilimsel bilgi sağlamak ve BMİDÇS'ye katkı sunmak amacıyla yapılandırılmıştır (Bolin, 2007). 1989'da kabul edilen ve ozon tabakasının korunmasına yönelik uluslararası ilk bağlayıcı anlaşma olan Montreal Protokolü de bu dönemin kurumsal gelişiminde önemli bir dönüm noktasıdır. Böylece 1980'li yıllar, iklim değişikliği konusunda hem bilimsel temellerin oluşturulduğu hem de uluslararası kurumsallaşmanın hız kazandığı bir dönem olarak öne çıkmıştır (Şahin, 2014; IPCC, 1990).

1990'lı yıllar, iklim değişikliği alanında uluslararası ilginin arttığı ve kurumsal temellerin güçlendiği bir dönem olarak öne çıkmaktadır. Bu süreçte II. Dünya İklim Konferansı (1990), IPCC'nin ilk Değerlendirme Raporu (1991), Rio Zirvesi (1992) ve BMİDÇS'nin kabulü (1994) gibi önemli gelişmeler yaşanmış; COP toplantıları bu dönemde başlamış ve Kyoto Protokolü'nün imzalanmasına giden süreci başlatmıştır (Kıvılcım, 2013). Rio Konferansı'nda çevresel sorunlara küresel çözümler geliştirme gerekliliği vurgulanmış, BMİDÇS kapsamında EK-I ve EK-II ülkeleri tanımlanarak sera gazı emisyonlarının azaltım yükümlülükleri netleştirilmiştir. Türkiye başlangıçta her iki listede yer almış, daha sonra yalnızca EK-I ülkeleri arasında kalmıştır (ÇŞİB, 2022). 1995 ve 1996 yıllarındaki COP 1 ve COP 2 toplantılarında karbon emisyonlarının azaltımı üzerine uzlaşma sağlanmış, 1997'de COP 3'te kabul edilen Kyoto Protokolü ile EK-I ülkelerine 2008–2012 dönemi için emisyonlarını 1990 düzeyinin %5 altına çekme yükümlülüğü getirilmiştir (UNFCCC, 1997). COP 4'te (1998) ise esneklik mekanizmaları ve karbon ticareti gibi piyasa temelli uygulamalar tanımlanmıştır. 2000'li yıllarda COP süreçleri yoğunlaşmış; IPCC'nin 2001 tarihli 3. Değerlendirme Raporu'nda risk azaltımı ve uyum stratejileri ön

plana çıkmıştır. 2002'deki COP 8'de özellikle kentlerde enerji ve su yönetimi gibi uyum başlıkları detaylandırılmıştır.

2005'te COP 11 ile Kyoto Protokolü yasal bağlayıcılık kazanarak sera gazı azaltımı konusunda taraf devletlere yükümlülükler getirmiştir. 2006 yılında COP 12 kapsamında kabul edilen Nairobi Çalışma Programı, kentlerin iklim değişikliğine karşı kırılganlığını azaltmayı ve kurumsal uyum düzenlemeleri geliştirmeyi amaçlamıştır (UNEP, 2018). Bu süreci desteklemek üzere COP 13'te Bali Eylem Planı hazırlanmış; risk azaltımı ve uyum başlıkları ön plana çıkmıştır (UNFCCC, 2007). IPCC'nin 2007 tarihli 4. Değerlendirme Raporu'nda bu iki alanın farklılaştığı vurgulanmış; gelişmiş ülkelerin emisyonlarını 1990 düzeyinin %25–40 altına, gelişmekte olanların ise mevcut seviyenin %15–30 altına indirmesi gerektiği belirtilmiştir (IPCC, 2007). Türkiye, 2009'daki COP 15 ile süreçte yükümlülük üstlenmiş ve aynı yıl Kyoto Protokolü'ne taraf olmuştur; ancak EK-I ülkesi olmasına rağmen emisyon azaltım taahhüdü vermemiştir (COP 15, 2009). Bu konferansta, ülkelerin kendi koşullarına göre azaltım hedefleri belirlemesi ve kaynak sektörlerinin tespiti vurgulanmıştır. COP 19 (2013) ve COP 20 (2014) toplantılarında ise kayıp ve zararların tespiti, finansal desteklerin artırılması ve evrensel bir anlaşma için temel oluşturacak taslak metinler gündeme gelmiştir.

2015 yılında düzenlenen Paris Anlaşması, küresel sıcaklık artışını 2°C'nin altında tutmayı ve uzun vadeli düşük emisyon hedefleri belirlemeyi amaçlayan tarihi bir uzlaşıdır (UN, 2016). Anlaşma; azaltım, uyum, finansman, teknoloji ve kapasite geliştirme gibi birçok bileşeni kapsar. Taraflardan ulusal katkı beyanları (NDC) sunmaları, karbon yutaklarını korumaları ve toplumsal adaleti gözetmeleri beklenmektedir (Türkeş, 2021; Resmi Gazete, 2021). Türkiye, 2021'de anlaşmaya taraf olmuş ve 2030'a kadar emisyonlarını %21 azaltmayı taahhüt etmiştir (ÇŞİB, 2022). Ancak EK-I statüsü nedeniyle finansal destek mekanizmalarına erişimi sınırlıdır (Çakmak vd., 2017). Türkiye'nin özel durumunun tanınması gerektiği vurgulanmaktadır (Karakaya, 2016). COP 22–25 arası dönemde Paris Anlaşması'nın uygulama kuralları ve iklim finansmanı gibi başlıklar öne çıkmıştır. COP 24'te Türkiye'nin gelişmekte olan ülke statüsü talebi gündeme gelirken, COP 25'te cinsiyet eşitliği ve yerel halklar odaklı politikalar ön plana çıkmıştır (Sadioğlu ve Ağıralan, 2020).

COVID-19 pandemisi nedeniyle ertelenen COP 26, 2021'de Glasgow'da gerçekleştirilmiş ve Glasgow İklim Paketi kabul edilmiştir. Toplantıda kömür kullanımının azaltılması, iklim değişikliğine uyum finansmanı, kayıp ve zarar mekanizmaları ile Paris Anlaşması'nın kural kitabının tamamlanması gibi konular öne çıkmıştır (COP 26, 2021). Türkiye, enerji, ulaşım, çelik ve orman temelli sektörlerde niyet beyanlarında bulunmuştur. Ancak, hukuken bağlayıcı olmayan bu paktın etkisi sınırlı kalmıştır (Savaşan, 2018). Bunu takiben Biden İklim Zirvesi (2021) ve IPCC'nin Altıncı Değerlendirme Raporu (AR6) yayımlanmış; rapor, iklim değişikliğinin etkilerinin hızlandığını ve acil azaltım ihtiyacını vurgulamıştır (IPCC, 2021). “Integrity Matters” raporu ise net sıfır hedeflerinin şeffaflık ve hesap verebilirlik çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur. COP 27 (2022, Mısır)'da kayıp ve zararlar konusunda yeni bir finansman mekanizması gündeme gelmiş, Kunming-Montreal Biyolojik Çeşitlilik Çerçevesi (2022) de biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik küresel hedefler belirlemiştir (UNEP, 2022). COP 28 (2023, Dubai) ve COP 29 (2024, Bakü) ile birlikte uygulama ve finansman

politikalarının geliştirilmesi, sera gazı azaltımına yönelik net sıfır hedeflerinin somutlaştırılması beklenmektedir. ACCTS (2024) ile iklim, ticaret ve sürdürülebilirlik üçgeninde yeni anlaşmalar gündeme gelmiştir. SB 62 Bonn (2025) ise Paris Anlaşması sonrası dönemin ilk kapsamlı değerlendirme toplantısı olarak önem taşımaktadır (ENB, 2025).

2.2. Türkiye’de geliştirilen iklim değişikliği politikaları

Türkiye’nin iklim değişikliğine karşı ilk girişiminin 1972 yılında düzenlenen İnsan ve Çevre Konferansına katılımı olduğu bilinmektedir. İklim değişikliğine karşı farkındalığın gelişmeye başladığı bu dönemde, Türkiye gelişmeleri takipçi konumunda yer almaktadır (Kıvılcım,2013). 1990 yılında II. Dünya İklim Konferansı’na (COP 2) katılan Türkiye’de 1991 yılında Çevre Bakanlığı kurulmuştur. Türkiye’de iklim değişikliğine dair ilk kapsamlı çalışma, 1992 yılında hazırlanan İklim Değişikliği ve Atmosferin Korunması raporudur. Bu rapor, Türkiye’nin iklim koşulları ile kalkınma hedefleri bağlamında sorumluluklarını ele almıştır (Türkeş, 2001). Aynı yıl gerçekleşen Rio Zirvesi’nde Türkiye, hem EK-I hem EK-II ülkeler arasında yer almış ancak sözleşmeye taraf olmamıştır (Türkeş, 2010). 1994’te TBMM Araştırma Komisyonu, fosil yakıt kullanımına sınırlama getirme riskine dikkat çekerek taraf olmama kararını desteklemiştir. Gelişmiş ülke statüsü nedeniyle, finansal destek mekanizmalarından da yararlanılamamıştır (Şahin, 2014). Türkiye, Kyoto Protokolü’ne 1997’de katılmış ancak önceki yıllarda taraf olmadığı için sera gazı azaltım yükümlülüğü üstlenmemiştir. 1998’de Ulusal İklim Değişikliği Raporu ve 1999’da Özel İhtisas Komisyon Raporu gönüllü olarak hazırlanmıştır (Şahin, 2014). 2000’li yıllarda 8. Kalkınma Planı ve İDKK’nın (2001) kurulmasıyla iklim politikaları daha kurumsal hale gelmiş; 2004’ten itibaren Türkiye, gelişmekte olan ülke statüsüyle BMİDÇS’ye taraf olmuştur. Bu kapsamda Türkiye, her dört yılda bir İklim Değişikliği Ulusal Bildirimi (İDUB) sunma yükümlülüğünü üstlenmiştir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, [ÇŞİDB], 2018).

2007 yılında yayımlanan Türkiye’nin ilk İklim Değişikliği Ulusal Bildiriminde, sıcaklık artışları, su kaynaklarının azalması ve sel gibi iklim risklerine dikkat çekilmiştir (ÇŞİDB, 2007). Takiben, 2008’den itibaren Ulusal Sera Gazı Envanteri Raporları düzenli olarak sunulmaktadır (Gündoğan, 2018). Türkiye, 2009 yılında Kyoto Protokolü’ne taraf olmuş; 2010’da ise Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi (İDES) hazırlanmış ve 2020 yılına kadar uygulanmak üzere onaylanmıştır (Şahin, 2014). Bu belge, Türkiye’nin iklim hedeflerini kalkınma politikalarına entegre eden ve düşük karbonlu bir yaşam vizyonu sunan bir çerçeve sunmuştur (ÇŞİDB, 2018). İDES’in temelini oluşturarak geliştirilen Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (UİDEP) 2011–2023, sera gazı azaltımı ve uyum hedeflerini sekiz sektörel başlıkta (enerji, sanayi, binalar, ulaşım, atık, tarım, arazi kullanımı/ormancılık ve iklim uyumu) tanımlamaktadır. Bu plan; temiz enerji, verimlilik ve düşük karbon stratejileri gibi alanlarda kısa, orta ve uzun vadeli politikaları içermektedir. 2013 yılında, eksik bildirimlerle birlikte BMİDÇS Sekreteryası’na dördüncü ve beşinci bildirimin iletilmesi sağlanmıştır. Aynı yıl İklim Yönetimi Daire Başkanlığı kurulmuş ve Tarımsal Kuraklıkla Mücadele Stratejisi ve Eylem Planı (2013–2017) hazırlanmıştır. 10. Kalkınma Planı da iklim politikalarına en çok yer veren belgeler arasında değerlendirilmektedir (Şahin, 2014).

2018 yılında Türkiye, 7. Ulusal Bildirim ve 3. İki Yıllık Raporun hazırlık süreci kapsamında sera gazı envanterinin güncellenmesi, kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi, uyum tedbirlerinin belirlenmesi ve finans-teknoloji-kapasite ihtiyaçlarının tanımlanması gibi çok boyutlu hedefler içeren Üçüncü İki Yıllık Raporunu sunmuştur (Gündoğan, 2018). 2019'da yayımlanan 11. Kalkınma Planı, iklim değişikliğini gıda güvenliği, sürdürülebilir üretim-tüketim ve uzun vadeli kentsel planlama ile ilişkilendirmiştir (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). 2021'de Çevre Bakanlığı'nın adının "Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı" olarak değiştirilmesi ve aynı yıl Paris Anlaşması'na taraf olunması, Türkiye'nin uluslararası iklim taahhütlerine kurumsal düzeyde entegrasyonunu güçlendirmiştir (ÇŞİDB, 2021). Aynı yıl ilan edilen Yeşil Mutabakat Eylem Planı, Türkiye'nin düşük karbonlu ekonomiye geçişini hedefleyen yol haritası niteliğindedir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). 2022'de düzenlenen 1. İklim Şûrası, sektör bazlı önerilerle iklim politikalarının eşgüdümünü artırmayı amaçlamıştır (ÇŞİDB, 2022). 2023'te yayımlanan Güncellenmiş Ulusal Katkı Beyanı ile Türkiye, 2030 yılına kadar referans senaryoya göre sera gazı emisyonlarını %41 oranında azaltmayı hedeflemiştir. Aynı yıl kabul edilen 12. Kalkınma Planı, iklim krizine karşı dayanıklı altyapı ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerine vurgu yapmıştır (SBB, 2023). 2024 yılında yayımlanan 2030 Enerji Verimliliği Stratejisi, İklim Eylem Planı, Uyum Stratejisi ve Risk Azaltım Planı, Türkiye'nin iklim değişikliğine karşı kapsamlı bir yönetim kapasitesi geliştirme iradesini ortaya koymuştur (ÇŞİDB, 2024). Son olarak, 2025'te yayımlanan Uzun Vadeli İklim Stratejisi (LTS 2053) ve Temmuz Ayında Resmi Gazetede ilan edilen İklim Kanunu, Türkiye'nin 2053 net sıfır karbon hedefi doğrultusunda hukuki ve stratejik zemini güçlendirmeyi amaçlamaktadır (ÇŞİDB, 2025).

3. YÖNTEM

Bu çalışma, iklim değişikliği alanında uluslararası ve ulusal düzeyde kabul görmüş politika belgeleri, strateji planları, sözleşmeler, protokoller, resmi raporlar ve kurumsal kararları esas alarak bir doküman temelli içerik analizi yöntemiyle yapılandırılmıştır. Bu yöntem, belirlenen araştırma sorularının cevaplanması için yazılı materyallerin analizini içerir ve bağımsız bir veri toplama tekniği olarak kullanılabilen nitel araştırma yöntemlerinden biri olarak literatürde karşılık bulmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

İklim değişikliği politikalarının evrimini ve Türkiye'deki durumunun aşamalı olarak anlaşılabilirdiği karşılaştırmalı (uluslararası ve ulusal düzeyde) doküman analizi yönteminde, ATLAS.ti 25 yazılımı kullanılarak çeşitli parametreler oluşturulmuştur (Frieze, 2019). İklim değişikliği kapsamında, 1972 yılından günümüze (2025 dahil) dek yayımlanmış ve kamuya açık olan 64 adet belge taranmıştır. Bu belgeler, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) kapsamında yapılan Taraflar Konferansları (COP), Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) raporları, uluslararası anlaşmalar (ör. Kyoto Protokolü, Paris Anlaşması) ve Türkiye'nin ulusal strateji belgeleri ile kalkınma planlarından oluşmaktadır. Buna göre, "iklim değişikliğine uyum" temasını içeren 64 adet doküman değerlendirmeye alınmıştır.

- Rapor: 25 doküman (1 adet Ulusal, 24 adet Uluslararası)
- Politika-Strateji Belgesi: 21 doküman (3 adet Uluslararası, 18 adet Ulusal)
- Kurumsal-Yapısal Gelişme: 9 adet doküman (3 adet Uluslararası, 6 adet Ulusal)

- Protokol-Sözleşme-Anlaşma: 8 doküman (8 adet Uluslararası)
- Kanun maddesi: 1 doküman (1 adet Ulusal)

ATLAS.ti 25 yazılımı kullanılarak tüm belgeler içeriklerine göre taranmış ve bu analiz sayesinde elde edilen metinlerin sistematik olarak tematik kategorilere ayrılması kolaylaşmıştır. Her belge, “Belge Türü”, “Zamansal Dönem” ve “Tematik Alan-İçerik” başlıkları altında sınıflandırılmıştır. Uluslararası ve ulusal düzeyde iklim değişikliğine uyum konusunun ele alınış biçimlerini karşılaştırmak amacıyla, türlere göre (Rapor, Sözleşme/Protokol, Strateji Belgesi, Kanun, Kurumsal Gelişme) ve 1972–1990 (başlangıç), 1990–2005 (geçiş), 2005–2015 (kurumsallaşma), 2015–2020 (Paris sonrası) ve 2020–2025 (güncelleşme) olmak üzere dönemlerine ve uluslararası ve ulusal olarak düzeylerine göre ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

4. BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

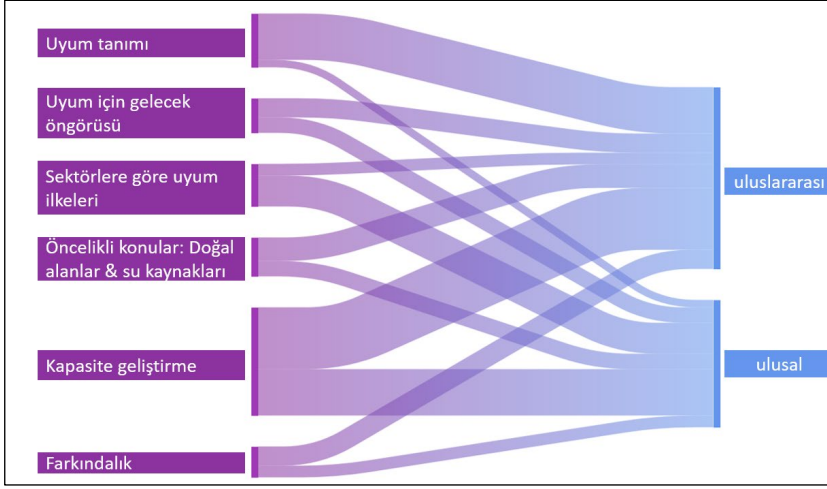
Araştırma bulgularında, ulusal ve uluslararası literatür incelendiğinde “uyum” (adaptation) temasına ilişkin öne çıkan alt başlıklar şunlardır: Kapasite Geliştirme (28 kodlama), Uyum Tanımı (14), Sektörlere Göre Uyum İlkeleri (11), Öncelikli Konular - Doğal Alanlar ve Su Kaynakları (10), Uyum için Gelecek Öngörüsü (9) ve Farkındalık (8) (Şekil 1).

Farkındalık-8	Doğal alanlar & su kaynakları-10	Uyum için gelecek öngörüsü-9	Uyum tanımı-14
Kapasite geliştirme-28	Sektörlere göre uyum ilkeleri-11		

Şekil 1. Uyumun alt bileşenleri.

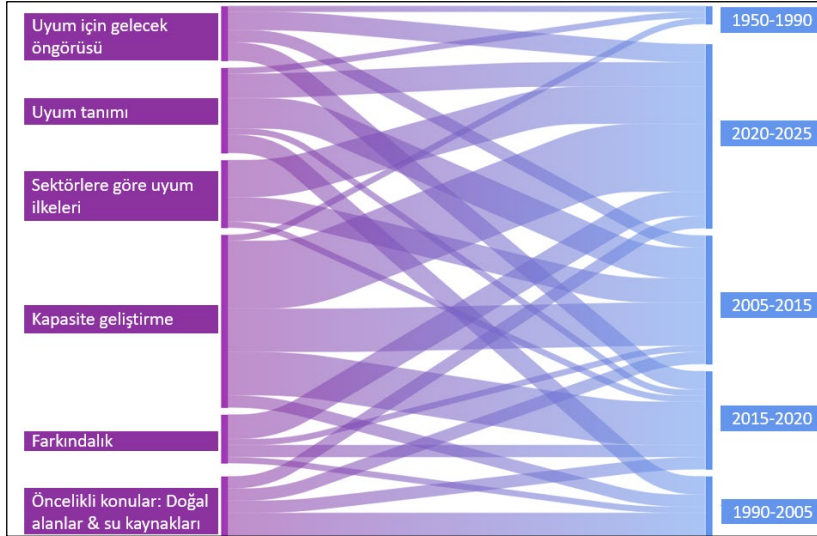
Her bir kutunun büyüklüğü, ilgili alt temanın belgelerde ne sıklıkta geçtiğini yani kaç kez kodlandığını göstermektedir. Açık ara farkla en büyük kutu olan bu başlık, uyum politikalarında “kurumsal ve teknik kapasiteyi artırma” ihtiyacının en fazla vurgulanan konu olduğunu ortaya koymaktadır. Bu vurgu, özellikle yerel yönetimlerin uyum süreçlerine katılımı, teknik yeterlilikler, veri eksikliklerinin giderilmesi ve yönetim kapasitesinin güçlendirilmesiyle ilişkilendirilebilir.

Araştırma kapsamında geliştirilen iklim değişikliğine uyum kodunun ulusal ve uluslararası belge düzlemlerindeki dağılımda, bazı temaların özellikle ulusal belgelerde daha yoğun tartışıldığını, bazılarının ise daha çok uluslararası belgelerde kurumsallaştığını ortaya koymaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Uyum alt temalarının düzeylere göre dağılımı.

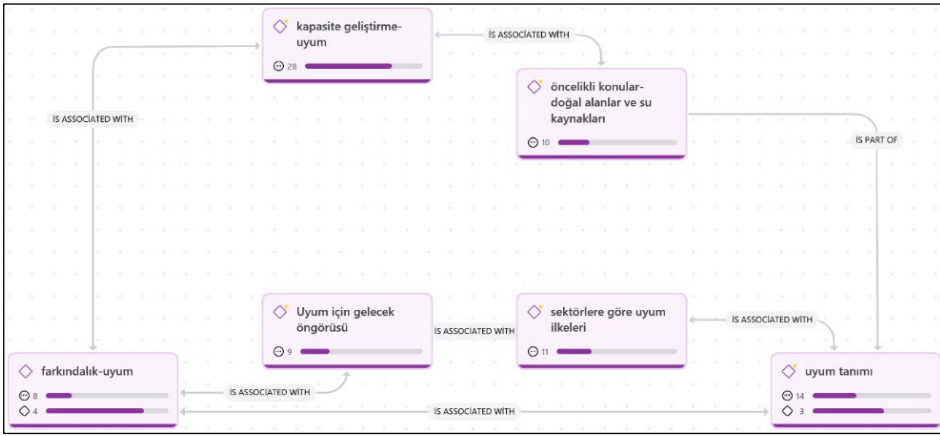
"Uyum tanımı", "kapasite geliştirme" ve "sektörel uyum ilkeleri" hem ulusal hem de uluslararası belgelerde en sık tekrar eden alt temalar olarak öne çıkmaktadır. Uluslararası belgeler genellikle kavramsal çerçeveye (uyum tanımı) ve su kaynakları gibi öncelikli temalara daha fazla ağırlık verirken; ulusal belgelerde "kapasite geliştirme" ve "farkındalık" vurgusu daha belirgindir. Bu dağılım, uluslararası belgelerin normatif ve ilkesel tanımlara daha çok odaklandığını göstermektedir. Dönemsel/zamansal kırılımlarda ise odaklanılan uyum temasının çeşitlendiği görülmektedir (Şekil 3).



Şekil 3. Zamansal kırılımlara göre uyum alt temaları.

1990 öncesi belgelerde uyum konusu çok sınırlı yer bulurken, 1990–2005 arası dönemde ise *farkındalık* ve *öncelikli konular* (doğal alanlar, su kaynakları) gibi temel başlıklar öne çıkmıştır. Genel olarak 2005–2020 aralığı, uyum politikalarında en yoğun içerik üretiminin gerçekleştiği dönemdir. Özellikle *kapasite geliştirme*, *uyum tanımı* ve *sektörel uyum ilkeleri* bu süreçte dikkat çekici biçimde öne çıkmıştır. 2020 sonrası belgelerde ise “geleceğe dönük öngörüler”in belirginleştiği, daha stratejik ve ileriye dönük söylemlerin yer aldığı görülmektedir. Bu yapı, Türkiye’nin uyum politikasının zamansal olarak nasıl evrildiğini ve iklim rejimi içindeki pozisyonunun giderek olgunlaştığını göstermektedir.

Araştırmada kullanılan uyum temel kodunun alt kırılımlarıyla ilişkilerini detaylı biçimde ortaya koyan bir diğer değerlendirme biçimi de kod-ağ (code network) haritasıdır. ATLAS.ti analiz platformu üzerinden oluşturulan bu şema, tematik bütünlük, kavramsal ilişkiler ve örtüşen ya da çelişen kavramlar bakımından kod sistematizasyonunun sağlam ve katmanlı bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir (Şekil 4).



Şekil 4. Uyum alt kodlarının ağ ilişkisi (◇: belgeler arası bağlantı sayısı, ⊕: doküman sayısı).

Çalışmanın merkezinde "uyum tanımı" bulunmakta olup, diğer temalarla doğrudan ilişkili ve ağıın çekirdek düğümünü oluşturmaktadır. "Kapasite geliştirme" ve "öncelikli konular", en çok bağlantıya sahip alanlar arasında yer almakta; bu durum, bu iki temanın hem politika belgelerinde sıklıkla ele alındığını hem de diğer başlıklarla çok yönlü ilişkiler kurduğunu göstermektedir. "Farkındalık" ve "gelecek öngörüsü", daha sınırlı bağlantıya sahip olsa da, stratejik öneme sahip temalarla ilişkilidir. Genel olarak, temalar arasında çok boyutlu ve karşılıklı etkileşim ağı kurulmuş, bu da uyum konusunun disiplinler ve sektörler arası olduğunu göstermektedir. Bu tematik ilişkilerin hangi politika belgelerinde yer aldığını ayrıntılı biçimde ortaya koyulması, kavramsal bağların belge düzeyinde nasıl somutlaştığı sistematik olarak irdelemeye olanak vermektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Uyum alt kodları ve dokümanların ilişkisi

Kodlar/belgeler	• farkındalık	• öncelikli konular	• uyum için gelecek öngörüsü	• uyum tanımı	• sektörlere göre ilkeleri	Toplam
Çevre bakanlığı kurulmasına dair bildirim	0	0	0	0	0	0
İklim özel ihtisas komisyonu raporu	0	0	0	1	0	1
BMİDÇS ye taraf olunmasına dair belge	0	1	0	0	0	1
İklim değişikliği ulusal bildirimi	0	0	1	0	0	1
Kyoto protokolüne taraf olunmasına dair belge	0	0	1	0	0	1
ÇŞİDB'nin kurulmasına dair belge	0	0	0	0	0	0
İklim değişikliği stratejisi	0	0	0	0	1	1
İklim Değişikliği Eylem Planı	0	0	0	0	1	1
Uyum Stratejisi ve Eylem Planı	0	0	0	0	1	1
5.Ulusal Bildirim raporu	0	0	0	0	0	0
10. Kalkınma Planı	0	1	0	0	0	1
6.Ulusal Bildirim raporu	1	0	0	0	0	1
7.Ulusal Bildirim raporu	0	0	0	0	0	0
11. Kalkınma Planı	0	0	1	0	0	1
SKA raporu	0	0	0	0	0	0
Paris Anlaşması Kabul Belgesi	0	0	0	0	2	2
İklim Değişikliği Bakanlığının isim değişiklik belgesi	0	0	0	0	0	0
Yeşil Mutabakat Eylem Planı	0	1	0	0	0	1
1.İklim Şurası	0	0	0	0	1	1
Ulusal Katkı Beyanı	0	0	0	0	1	1
12. Kalkınma Planı	0	0	0	0	0	0
İklim Uyum Planı (2024-2030)	1	1	0	0	1	3

Tablo 1(devam). Uyum alt kodları ve dokümanların ilişkisi

Risk Azaltım Planı (2024-2030)	0	0	0	0	0	0
2030 Enerji Verimliliği Eylem Planı	0	0	0	0	0	0
Uzun Vadeli İklim Eylemi Stratejisi	0	0	0	0	0	0
İklim Kanunu (2025)	1	0	0	1	0	2

İncelenen temel belgelerin büyük çoğunluğu sadece 1 veya 2 alt başlık içerdiğinden, “uyum” konusunun çoğunlukla sınırlı bir perspektifle ele alındığı anlaşılmaktadır. Uyum tanımları ve öncelikli konular (doğal alanlar ve su kaynakları), belgelerde diğerlerine göre daha sık yer alsa da hem uluslararası hem ulusal birçok belge sadece tek bir kutuyu doldurmaktadır. Yalnızca, İklim Kanunu (2025) ve İklim Uyum Planı birden fazla alt başlıkla ilişkilendirilmiştir. İklim Kanunu (2025), tüm başlıkları işaretlemese de farkındalık, öncelikli konular ve uyum tanımına yer vererek en kapsamlı belgelerden biri olmuş. Bir diğer plan olarak Uyum Planı (2024–2030) da yeni dönem planları arasında olup, uyuma dair farklı temalara temas ederek stratejik geçiş dönemine işaret etmektedir.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Bu çalışma, iklim değişikliğine uyum konusunun Türkiye’nin iklim politikalarındaki yansımalarını tematik, tarihsel ve yönetsel düzeylerde inceleyerek önemli bulgular sunmaktadır. Yapılan analizler, özellikle son yıllarda uyum temasına dair ilginin arttığını göstermektedir. Ancak bu ilgi, henüz bütüncül bir politika yapısına dönüşmüş değildir. Uyum çoğu zaman dağınık biçimde, farklı belgelerde kopuk temalarla ele alınmakta; bu da stratejik yönetim kapasitesinin sınırlı kaldığını göstermektedir.

Özellikle “uyum için gelecek öngörüsü” ve “sektörlere özgü ilkeler” gibi başlıkların içeriklerde yeterince yer bulamaması, politika belgelerinde kısa vadeli vizyonun eksikliğine ve sektörel uyarılmanın zayıf kaldığına işaret etmektedir. Buna karşılık “farkındalık” ve “kapasite geliştirme” gibi temaların daha sık vurgulanması, Türkiye’nin uyum konusunu hâlâ bir farkındalık yaratma ya da niyet beyanı düzeyinde ele aldığını düşündürmektedir.

Üç boyutlu içerik karşılaştırması (zamansal, tematik ve yönetsel) sonucunda elde edilen bulgular, Türkiye’nin ulusal düzeyde daha sistematik bir uyum politikasına ihtiyaç duyduğunu ve uluslararası belgelerle kurulan ilişkinin çoğunlukla reaktif kaldığını ortaya koymaktadır. Türkiye’nin küresel iklim rejiminde daha etkin bir aktör olabilmesi için, uyum temasına dair kavramsal çerçeveyi netleştirilmesi, sektörel düzeyde uygulama mekanizmalarını güçlendirmesi ve ulusal belgelerde süreklilik arz eden bir stratejik yönelim geliştirmesi gerekmektedir.

Son olarak bu çalışma, belge temelli analiz yapısıyla literatüre özgün bir katkı sunarken; aynı zamanda Türkiye’nin iklim yönetiminde nerede durduğunu ve bu duruşun nasıl

geliştirilebileceğini görünür kılmaktadır. Uyum odaklı dönüşümün sağlanabilmesi için, politika belgelerinin yalnızca içerik değil, yapı ve süreklilik bakımından da yeniden kurgulanması elzemdir.

Kaynakça

- Bolin, B. (2007). *A history of the science and politics of climate change: The role of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511734472>
- Çakmak, E. G., Doğan, T., ve Hilmioğlu, B. (2017, 1–3 Kasım). *İklim değişikliği sürecinde Paris Anlaşması'nın rolü ve Türkiye'nin konumu* [Bildiri sunumu]. VII. Ulusal Hava Kirliliği ve Kontrolü Sempozyumu, Antalya, Türkiye.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2007). *Türkiye iklim değişikliği birinci ulusal bildirimi*. BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Sunumu. <http://idub.csb.gov.tr/images/files/Turkiye-Iklim-Degisikligi-1-Bildirimi.pdf>
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2018). *Türkiye'nin yedinci ulusal bildirimi*. Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/cygm/icerikler/yed-nc--ulusal-b-ld-r-m-20190909092640.pdf>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2022). *BMİDÇS ve Türkiye*. İklim Değişikliği Başkanlığı. <https://iklim.csb.gov.tr/bmidcs-ve-turkiye-i-4376>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). *Uyum planları*. İklim Değişikliği Başkanlığı. <https://iklim.csb.gov.tr>
- Earth Negotiations Bulletin. (2025). *SB62 Earth negotiations bulletin*. International Institute for Sustainable Development (IISD).
- Friese, S. (2019). *Qualitative data analysis with ATLAS.ti* (3. baskı). SAGE Publications.
- Gündoğan, M. (2018). *Paris İklim Anlaşması'nın Türkiye'nin enerji politikalarına olası etkileri* [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (1990). *Climate change: The IPCC scientific assessment. Report prepared for IPCC by Working Group I* (J. T. Houghton, G. J. Jenkins ve J. J. Ephraums, Der.). Cambridge University Press.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2007). *Climate change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (B. Metz, O. R. Davidson, P. R. Bosch, R. Dave ve L. A. Meyer, Der.). Cambridge University Press.
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2021). Summary for policymakers. V. Masson-Delmotte, P. Zhai, A. Pirani, S. L. Connors, C. Péan, S. Berger ve N. Caud (Der.), *Climate change 2021: The physical science basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* içinde (ss. 3–32). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157896.001>
- Karakaya, E. (2016). Paris iklim anlaşması: İçeriği ve Türkiye üzerine bir değerlendirme. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3(1), 1–12.
- Kıvılcım, İ. (2013). *2020'ye doğru Kyoto-tipi iklim değişikliği müzakereleri*. İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları.
- Paris Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun. (2021). *Resmî Gazete* (Kanun No. 7335, Sayı: 31621 - Mükerrer). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/10/20211007M1-1.pdf>
- Sadioğlu, U., ve Ağralan, E. (2020). İklim değişikliği çerçevesinde 25. Taraflar Konferansı (COP25). *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(Ek Sayı 1), 361–385.

- Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *Onbirinci kalkınma planı (2019-2023)*. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). *Onikinci kalkınma planı (2024-2028)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2023/12/On-Ikinci-Kalkinma-Plani_2024-2028_11122023.pdf
- Savaşan, Z. (2018). Uluslararası iklim değişikliği müzakerelerinde Türkiye: Paris iklim anlaşması öncesi ve sonrası. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 27(2), 71–94.
- Şahin, Ü. (2014). *Türkiye'nin iklim politikalarında aktör haritası*. İstanbul Politikalar Merkezi Yayınları.
- Ticaret Bakanlığı. (2021). *Yeşil mutabakat eylem planı*. <https://www.ticaret.gov.tr>
- Türkeş, M. (2001). Küresel iklimin korunması, iklim değişikliği çerçeve sözleşmesi ve Türkiye. *TMMOB Makina Mühendisleri Odası Dergisi*, 61, 14–29.
- Türkeş, M. (2021). Sera gazları, kuvvetlenen sera etkisi ve küresel iklim değişikliği. *İktisat ve Toplum*, (129), 4–17.
- United Nations Environment Programme. (2018). *The emissions gap report 2018*. UNEP.
- United Nations Environment Programme. (2022). *Kunming-Montreal global biodiversity framework*. CBD.
- United Nations Framework Convention on Climate Change. (1997). *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*. UNFCCC.
- United Nations Framework Convention on Climate Change. (2007). *Report of the Conference of the Parties on its thirteenth session, held in Bali from 3 to 15 December 2007*. UNFCCC. <http://unfccc.int/resource/docs/2007/cop13/eng/06a01.pdf>
- United Nations Framework Convention on Climate Change. (2009). *Report of the Conference of the Parties on its fifteenth session, held in Copenhagen from 7 to 18 December 2009*. UNFCCC. <https://unfccc.int/resource/docs/2009/cop15/eng/11a01.pdf>
- United Nations Human Settlements Programme. (2016). *World cities report 2016: Urbanization and development- emergent futures*. UN-Habitat.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (9. baskı). Seçkin Yayıncılık.

Deprem Odağında Kentsel Dirençlilik: Hatay Örneği

Gamze Mestan¹, Sıla Keskin²

Öz: 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen Kahramanmaraş–Hatay depremleri, Türkiye'nin yakın tarihte yaşadığı en yıkıcı afetlerden biri olmuş, 11 ili etkileyerek toplumsal, ekonomik ve mekânsal açıdan büyük kayıplara yol açmıştır. Depremlerin sonucunda en ağır yıkımın gerçekleştiği Hatay, çalışmanın odak noktasını oluşturmaktadır. Bu çalışma, Hatay'ın deprem odağındaki kentsel dirençliliğini etkileyen mekânsal faktörleri, literatür taraması ve Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) tabanlı mekânsal analizler doğrultusunda sınıflandırmaktadır. Bulgular yalnızca fiziksel göstergelerle değil aynı zamanda, sosyo-ekonomik veriler ve planlama süreçleriyle ilişkilendirilerek kentsel dirençliliğin çok boyutlu ve bütünlük yapısını ortaya koymuştur. Deprem öncesi ve sonrası verilerin karşılaştırılması, yapısal-fiziksel riskler, zemin koşulları, altyapı, sosyo-demografik kırılganlık, kurumsal kapasite ve çevresel faktörlerin belirleyici rolünü göstermektedir. Sonuç olarak, çalışma Hatay'ın kırılganlıklarından yola çıkarak kentsel dirençlilik kriterlerini ortaya koymakta ve aynı zamanda benzer risklere sahip kentlerde mekânsal planlama ve tasarım politikalarına yön verecek katkılar sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel dirençlilik, deprem, mekânsal faktörler, coğrafi bilgi sistemi, Hatay.

Abstract: The Kahramanmaraş–Hatay earthquakes that occurred on February 6, 2023, were one of the most devastating disasters Türkiye has experienced in recent history, affecting 11 provinces and causing significant losses in social, economic, and spatial terms. Hatay, which experienced the most severe destruction as a result of the earthquakes, has been selected as the study area. This study classifies the spatial factors influencing Hatay's earthquake-focused urban resilience through a combination of literature review and Geographic Information System (GIS)-based spatial analyses. The findings reveal the multidimensional and integrated structure of urban resilience, linking it not only to physical indicators but also to socio-economic data and planning processes. The comparison of pre- and post-earthquake data indicates the decisive role of structural-physical risks, ground conditions, infrastructure, socio-demographic vulnerability, institutional capacity, and environmental factors. In conclusion, this study identifies the urban resilience criteria arising from Hatay's vulnerabilities. It provides insights that may inform spatial planning and design policies in other cities exposed to similar risks.

Keywords: Urban resilience, earthquake, spatial factors, geographic information system, Hatay.

¹ İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, mestan20@itu.edu.tr

² İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,

1. GİRİŞ

Şehirler, geçmişten günümüze doğal afetler ve insan faaliyetlerinden kaynaklanan risklerle karşı karşıya kalmıştır. Bu risklerin yoğunluğu ve etkileri, özellikle deprem gibi ani gelişen afetler söz konusu olduğunda şehirlerin kırılganlığını gözler önüne sermektedir. Türkiye'nin jeolojik konumu, ülkenin depremler açısından yüksek risk altında bulunmasına sebep olmakta; bu durum planlama, afet yönetimi ve mekânsal karar süreçlerinde dirençlilik kavramını kritik bir unsur haline getirmektedir.

Son yıllarda kentsel dirençlilik, yalnızca afet anındaki müdahale kapasitesi ile değil, aynı zamanda önleyici planlama, mekânsal düzenlemeler ve toplumsal uyum süreçleriyle birlikte ele alınmaktadır. Bu bağlamda, kentsel dirençliliğin ölçülmesi ve geliştirilmesi için temel bileşenler arasında mekânsal faktörler önemli bir yere sahiptir. Yapı yoğunluğu, ulaşım ağlarının sürekliliği, açık ve yeşil alanların varlığı, kentsel form ve mekânsal bağlantılar gibi unsurlar, bir kentin krizlere karşı ne ölçüde dayanıklı olduğunu belirleyen göstergeler olarak öne çıkmaktadır.

Bu çalışma Hatay ili üzerinden, kentsel dirençlilik olgusunu mekânsal boyutlarıyla incelemeyi amaçlamaktadır. Mekânsal göstergelerin sınıflandırılması ve değerlendirilmesi, mevcut kırılganlıkların görünür kılınmasını ve aynı zamanda afet sonrası yeniden yapılanma süreçlerinde politika üretimine de katkı sağlamaktadır. Hatay örneğinde yürütülen bu araştırma, mekânın kentsel dirençlilik üzerindeki rolünü sistematik biçimde tartışarak literatürdeki mevcut yaklaşımlara katkı sunmayı hedeflemektedir.

2. LİTERATÜR İNCELEMESİ

Kentsel dirençlilik kavramı, ekolojik ve mühendislik disiplinlerinden doğmuş, zamanla sosyal, ekonomik, kurumsal ve mekânsal boyutları içeren çok boyutlu bir yapıya evrilmiştir. Literatürde, dirençliliğin yalnızca bir sistemin şoklara karşı koyma kapasitesini değil; aynı zamanda uyum sağlama, öğrenme ve dönüşüm yeteneğini de kapsadığı vurgulanmaktadır (Sharifi ve Yamagata, 2016; Zeng vd., 2022; Meerow vd., 2016). Ancak kavramın çok boyutluluğu, farklı disiplinlerde farklı şekillerde tanımlanmasına yol açarak kavramsal belirsizlikler ve terminolojik çeşitlilik yaratmaktadır (Okumuş ve İmal, 2022). Ulusal literatürde de kavram “dayanıklılık”, “dirençlilik”, “esneklik” gibi terimlerle ifade edilmekte, bu durum kavramsal zenginliği yansıtmakla birlikte standart bir tanımın oluşmasını engellemektedir.

Dirençliliğin ölçülmesi için geliştirilen modeller büyük ölçüde gösterge tabanlıdır. BRIC, CRI, NIST ve Scorecard gibi endeksler altyapı, sosyo-ekonomik göstergeler, çevresel kalite ve yönetim faktörlerini bir araya getirerek kentlerin dirençliliğini ölçmeyi amaçlamaktadır (Anelli, 2022). Bu endeksler pratiklik ve karşılaştırılabilirlik sağlasa da gösterge seçimindeki öznellik, veri yetersizliği ve özellikle sosyal ile kurumsal boyutların eksikliği genellenebilirliği sınırlamaktadır. Türkiye gibi farklı sosyo-politik bağlamlarda ise yerel kırılganlıkları yansıtmakta yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle Hatay özelinde mekânsal göstergelerin sistematik biçimde ele alınması özgün bir katkı sunmaktadır. Ayrıca bazı modeller göstergelere zamansallık kazandırsa da uzunlamasına analizlerin hâlâ yetersiz olduğu dikkat çekmektedir.

CBS tabanlı mekânsal analizler, kırılabilirlik ve dirençlilik ilişkilerini görselleştirme imkânı sunmaktadır (Agbossou, 2023; Dincer ve Ercoşkun, 2024). Ancak çoğu çalışmada sosyal kırılabilirlik ve yönetim boyutlarının dışarıda bırakıldığı, analizlerin büyük ölçüde fiziksel faktörlerle sınırlı tutulduğu görülmektedir (Dhar ve Khirfan, 2017; Altun ve Tezer, 2019). Literatürde dirençlilik genellikle yapısal-fiziksel, sosyal, ekonomik, kurumsal-planlama ve çevresel boyutlarıyla ele alınmakta olup, bunların bütüncül değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Tablo 1. Kentsel dirençliliğin boyutları

Boyut	Alt Bileşenler	Kaynaklar
Fiziksel Yapısal Dirençlilik	Bina dayanımı, yoğunluk, sokak morfolojisi, zemin-yapı etkileşimi	Altunsu vd. (2024); Eraslan vd. (2024); Azak ve Ay (2023)
Sosyal Dirençlilik	Sosyal sermaye, kırılabilir gruplar, topluluk dayanışması	Norris vd. (2008); Zhao vd. (2024)
Ekonomik Dirençlilik	Ekonomik çeşitlilik, üretim altyapısı, istihdam	OECD (2018); Zhang vd. (2024)
Kurumsal ve Planlama Dirençliliği	Kurumsal koordinasyon, planlama kapasitesi, hukuki düzenlemeler	Uzun Yüksel ve Karaçor (2021); Büyüktaş vd. (2023); Irani ve Rahnamayi Ezekavat (2021)
Çevresel Dirençlilik	Yeşil alanlar, ekosistem hizmetleri, iklim uyumu	Büyüktaş vd. (2023); Adana Örneği (2023)
Sosyal ve Toplumsal Dirençlilik	Sosyal sermaye, topluluk ağları, kırılabilir grupların korunması	Zhao vd. (2024)

Kurumsal boyut, kentsel dirençliliğin en kritik eksenlerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Literatürde, katılımcı yönetim, kurumlar arası koordinasyon ve yasal reformlara güçlü vurgu yapılmakta; buna rağmen uygulamada pek çok şehirde kurumsal parçalanma, merkezîyetçilik ve sınırlı paydaş katılımı dirençlilik planlamasının önünde engel oluşturmaktadır (Kolte vd., 2023). Türkiye’de afet yönetiminde sorunlu işleyen mekanizmalar 2023 Kahramanmaraş-Hatay Depremi sonrasında daha görünür hale

gelmiş ve kentsel dirençlilik tartışmalarında kritik bir boşluk olarak değerlendirilmiştir (Askan vd., 2024). Literatürdeki çalışmalar, yönetim kapasitesinin artırılmasının, teknik çözümlerin ötesinde sosyal sermaye inşasını da kapsayacak şekilde ele alınması gerektiğini vurgulamaktadır (Bucovetchi ve Badea, 2023).

Mekânsal boyut da kentsel dirençlilik literatüründeki temel konulardandır. Yapı yoğunluğu, ulaşım altyapısı, açık ve yeşil alanlar, kentsel form ve mekânsal bağlantısallık gibi unsurlar dirençlilik analizlerinde kritik göstergeler olarak değerlendirilmektedir (Eldesoky ve Abdeldayem, 2023). CBS tabanlı mekânsal analizler, bu göstergelerin kent ölçeğinde nasıl dağıldığını haritalayarak uzmanlara ve politikacılara karar desteği sağlamaktadır (Elomiya, 2024; Agbossou, 2023). Ancak mekânsal boyutun çoğu kez sosyal, ekonomik ve kurumsal göstergelerle entegre edilmemesi, bu çalışmaları sınırlı hale getirmektedir (Dhar ve Khirfan, 2017). Türkiye’de mekânsal planlama ile afet yönetimi arasındaki bağın zayıflığı, bu sınırlılığın pratikteki yansımalarını ortaya koymaktadır (Altun ve Tezer, 2019).

Küresel modeller, dirençlilik literatüründe teorik ve pratik bir referans noktası oluşturmaktadır. UNDRR Afet Direnç Karnesi, 100 Dirençli Şehirler girişimi ve Sendai Çerçevesi, kentlerin çok boyutlu dirençlilik kapasitesini ölçmek üzere kapsamlı gösterge sistemleri sunmaktadır (Karaçor, 2022). Ancak literatürde, küresel modellerin yerel koşullara uyarlanabilirliği konusunda farklı görüşler yer almakta; bazı araştırmalar bu modellerin evrensel bir çerçeve sunduğunu savunurken, bazıları Batı-merkezci yapıları nedeniyle yerel bağlamlara aktarımda sorun yaşandığını vurgulamaktadır (Kolte vd., 2023; Galantini, 2020).

Afet sonrası vaka çalışmaları ise literatürde görece sınırlı sayıda olsa da, özellikle 2023 Kahramanmaraş–Hatay Depremi üzerine yapılan analizler literatüre önemli katkılar sunmuştur. Bu çalışmalar, afet öncesi ve sonrası verileri bütünleştirerek dirençlilik çerçevelerinin ampirik düzlemde doğrulanmasına imkân tanımaktadır (Askan vd., 2024). Bununla birlikte, afet sonrası yapılan değerlendirmeler genellikle kısa vadeli bulgulara dayalıdır; uzunlamasına analizlerin ve çok düzeyli izleme sistemlerinin eksikliği literatürde kritik bir boşluk olarak vurgulanmaktadır (Rus vd., 2019; Hu, 2024).

İncelenen literatür, kentsel dirençliliğin yalnızca fiziksel boyutla sınırlı bir olgu olmadığı; sosyal, ekonomik, kurumsal ve mekânsal boyutları bütüncül bir çerçevede ele almayı gerektirdiği konusunda geniş bir uzlaşıya sahiptir (Sharifi ve Yamagata, 2016). Bununla birlikte, mevcut çalışmalarda bazı önemli sınırlılıklar dikkat çekmektedir. Öncelikle, göstergelerin seçimi ve standardizasyonundaki farklılıklar, veri yetersizlikleri, sosyal ve yönetim boyutlarının ihmal edilmesi gibi hususlar kentsel dirençliliğin ölçülmesini güçleştirmekte ve sonuçların pratik planlama süreçlerine aktarılmasını sınırlandırmaktadır (Kolte vd., 2023). İkinci olarak, altyapıya ve fiziksel yapıya odaklanan yaklaşımlar, sosyal kırılganlık, kurumsal kapasite ve katılımcı yönetim gibi daha “yumuşak” olarak nitelendirilen unsurların göz ardı edilmesine yol açmakta; bu durum ise kapsamlı kırılganlık analizlerinin yapılmasını güçleştirmektedir (Lv ve Sarker, 2024; Zeng vd., 2022). Üçüncü olarak, uluslararası düzeyde geliştirilen endeksler ve modeller, evrensel ölçütler sunma iddiasına sahip olmakla birlikte, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin sosyo-politik açıdan karmaşık bağlamlardaki yerel dinamiklerini yansıtmakta çoğu kez

yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, dirençlilik araştırmalarında zamansal boyutun yeterince ele alınmaması, kentlerin kriz öncesi hazırlık, kriz anı yönetimi ve kriz sonrası iyileşme süreçlerinin bütüncül biçimde değerlendirilmesini engellemektedir.

Bu eksiklikler, kentsel dirençliliğin yalnızca teknik ve fiziksel çözümlerle değil; sosyal sermaye, kurumsal kapasite, yönetim modelleri ve yerel bağlama özgü mekânsal dinamiklerle birlikte ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, Hatay örneğinde yapılacak mekânsal göstergelere odaklı aynı zamanda sosyoekonomik ve planlama boyutlarıyla desteklenen analiz, uluslararası modellerin sınırlılıklarını aşma ve yerel bağlama duyarlı özgün bir katkı sunma potansiyeli taşımaktadır. Böyle bir yaklaşım, yalnızca altyapı ve fiziksel mekânı değil, aynı zamanda toplumsal dayanışma ağlarını, kurumsal koordinasyonu ve planlama süreçlerini dikkate alarak, literatürde işaret edilen boşlukların kapatılmasına yönelik somut bir adım niteliğindedir.

3. METODOLOJİ

Kentsel dirençliliğin ölçülmesine yönelik literatürde farklı yöntemsel yaklaşımlar öne çıkmaktadır. Endeks tabanlı modeller, BRIC, CRI ve NIST gibi araçlar üzerinden göstergeleri bileşik bir endekse dönüştürerek kentlerin dirençliliğini ölçmeye çalışmaktadır. Bu modeller pratiklik ve karşılaştırılabilirlik sağlasa da, gösterge seçimi ve ağırlıklandırma süreçlerinde öznellik ve bağlamsal farklılıklar önemli sınırlılıklar olarak öne çıkmaktadır (Dursun vd., 2020; Anelli, 2022).

CBS tabanlı mekânsal analizler, dirençlilik göstergelerinin mekânsal dağılımını ortaya koyarak risk alanlarının görselleştirilmesine olanak tanımaktadır. Bu yöntem, özellikle afet riski yüksek bölgelerde, karar vericilere mekânsal boyutta destek sağlamaktadır (Agbossou, 2023; Dincer ve Ercoşkun, 2024). Ancak literatürde sosyal ve kurumsal göstergelerin mekânsal boyutta entegrasyonunda eksiklikler bulunduğu sıkça dile getirilen bir husustur (Dhar ve Khirfan, 2017; Altun ve Tezer, 2019).

Simülasyon ve sistem dinamiği yaklaşımları, zaman boyutunu da dâhil ederek kentlerin krizlere tepkilerini değerlendirmekte kullanılmaktadır. Örneğin ajan tabanlı modelleme ve sistem dinamikleri, dirençlilik üzerine gelecek senaryoları geliştirmek için önerilmektedir (Feofilovs ve Romagnoli, 2021). Bununla birlikte, yüksek veri ihtiyacı ve teknik uzmanlık gerektirmeleri bu yöntemlerin yaygın uygulamasını sınırlamaktadır.

Katılımcı yöntemler ise özellikle sosyal ve yönetim boyutunu ele almak için kullanılmaktadır. Topluluk temelli değerlendirmeler, anketler ve odak grup görüşmeleri aracılığıyla yerel bilginin süreçlere dâhil edilmesi, literatürde sıkça önerilmektedir. Ancak bu yöntemler genellikle destekleyici araçlar olarak görülmekte ve ölçeklenebilirlik açısından sınırlı bulunmaktadır.

Literatür taramaları tek bir yöntemin kentsel dirençliliği ölçmek için yeterli olmadığını; aksine çok boyutlu hibrit çerçevelerin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çalışma, Hatay ili özelinde deprem öncesi ve sonrası kentsel dirençlilik profilini ortaya koymak amacıyla öncelikli olarak CBS tabanlı mekânsal analizleri kullanmaktadır. Analizlerde kullanılan veriler, bölgedeki güncel veri erişimindeki zorluklar nedeniyle ağırlıklı olarak açık kaynaklı Open Street Map (OSM) verilerinden ve resmi kurumların dijital açık veri sistemleri üzerinden erişilen mekânsal veri setlerinden elde edilmiştir.

Deprem bölgesine özgü koşullar sebebiyle resmi kurumsal veri tabanlarına erişimin sınırlı olması, açık kaynaklı mekânsal verilerin önemini artırmıştır. Bu veriler, çeşitli eliminasyon ve düzenlemeler yapılarak daha anlaşılır, tutarlı ve analiz edilebilir hale getirilmiş ve sonucunda kentsel dirençlilik kriterleri saptanmıştır.

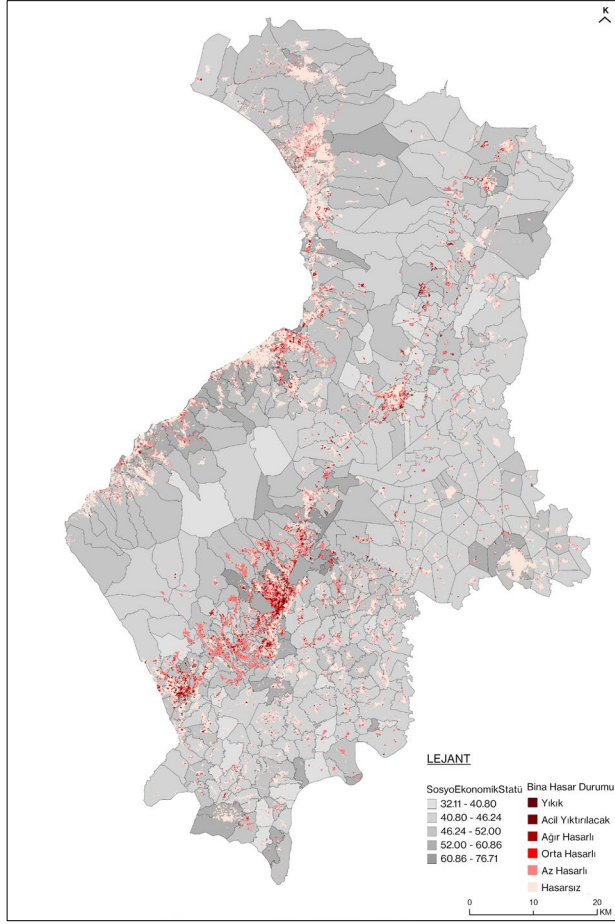
4. BULGULAR

Bu bölümde Hatay/Antakya özelinde gerçekleştirilen mekânsal analizlerin bulguları sunulmaktadır. Analizlerde, literatürdeki gibi kentsel dirençlilik yalnızca fiziksel yapı stoğu ile değil; zemin koşulları, altyapı ve ulaşım ağları, sosyo-ekonomik, çevre ve planlama gibi farklı boyutlarıyla ele almıştır. Bulgular, her bir boyutu ayrı ayrı ele alırken aynı zamanda birbirleriyle etkileşimlerini de ortaya koymakta; böylelikle dirençlilik kapasitesinin bütüncül değerlendirilmesi için bir çerçeve sunmaktadır.

4.1. Yapısal- Fiziksel Bulgular

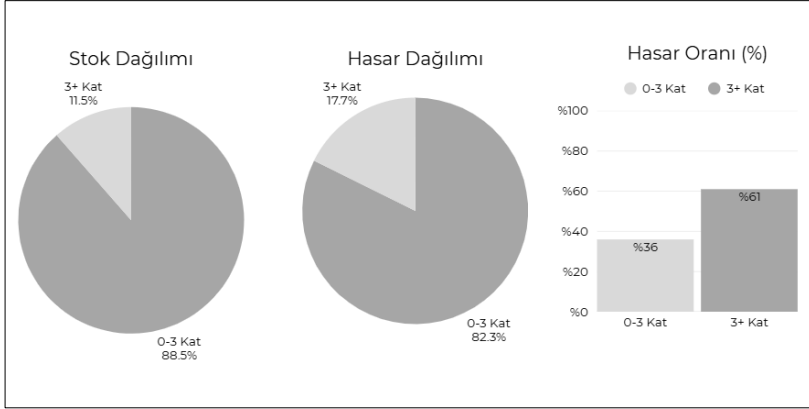
Kentsel dirençlilik tartışmalarında yapısal-fiziksel riskler, afetlerden doğrudan etkilenen en kritik boyutlardan birini oluşturmaktadır. Bir kentin yapı stoğu, kullanılan malzeme, mühendislik hizmetleri, denetiminin yeterliliği ve mekânsal konumu, deprem gibi afetler karşısında doğrudan maddi ve manevi kaybın düzeyinde belirleyicidir. Fiziksel kırılganlık yalnızca binaların taşıyıcı sistemleriyle değil aynı zamanda yerleşim dokusu, yapı yoğunluğu, sokak morfolojisi ve yapı-zemin etkileşimiyle iç içe geçmiş çok katmanlı bir risk alanıdır. Dolayısıyla yapısal-fiziksel nitelikler kentsel dirençliliğin temel zeminini oluşturmada büyük bir paya sahiptir; bu yapısal-fiziksel açıdan riskin yüksek olduğu bir kentte sosyo-ekonomik, çevresel ya da kurumsal dirençlilik bileşenlerinin güçlü olması, afetlere karşı dirençliliği tek başına sağlayamaz.

Deprem sonrası haritalar, ağır hasarlı ve yıkık yapıların kentin özellikle tarihî merkezinde ve yoğun nüfus barındıran mahallelerinde kümелendiğini göstermektedir (Şekil 1). Bu bölgelerde yapılar çoğunlukla mühendislik hizmeti almadan, denetimsiz biçimde inşa edilmiş, bitişik nizam konutlardan oluşmaktadır. Nitekim Hatay'ın yapı stoğu verileri de bu durumu doğrulamaktadır; ruhsatsız yapıların varlığı, parsel bazlı kentsel dönüşüm uygulamaları, yapı denetimindeki eksiklikler ve imar barışı kapsamında oturum izni almış binaların belirsizliği, kentin deprem riskini artıran zayıf yönler arasında öne çıkmaktadır (Hatay Büyükşehir Belediyesi, 2021). Denetimden yoksun yapıların yasallaştırılması, 2023 depremleri sonrasında ağır hasar ve yıkımın boyutunu artırarak imar barışlarının afet riskini azaltmak yerine pekiştiren bir uygulama olduğunu ortaya koymuştur. Dahası, yıkılmış yapıların özellikle Asi Nehri çevresindeki alüvyal/gevşek zeminli bölgelerde yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Bu durum, yapısal kırılganlığın yalnızca mühendislik eksikliklerinden değil, aynı zamanda zemin koşullarıyla birleşen mekânsal faktörlerden beslendiğini ortaya koymaktadır. Yıkık yapıların bu bölgelerde kümelenmesi, kentin dirençliliğini iki yönlü zayıflatmaktadır: birincisi doğrudan can kaybı ve barınma kaybı yaratması, ikincisi ise ikincil afet risklerini tetikleme ihtimalidir.



Şekil 1. Ağır hasarlı yapılar dağılımı (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; ArcGIS Online, T.C. Hatay Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2021).

Kat yüksekliği ile deprem hasarı arasındaki ilişki incelendiğinde, Hatay’da bina stokunun büyük kısmını (%88 civarında) 0–3 katlı yapılar, geri kalanını ise (%12 civarında) 3 ve üstü katlı yapılar oluşturmaktadır (Şekil 2). Hasarlı binalar içinde de 0–3 katlıların oranı kabaca %82, 3 ve üstü katlıların oranı ise %18 düzeyindedir. Bu dağılım, ilk bakışta düşük katlı binaların daha fazla hasar gördüğünü düşündürse de stok içi oranlarla kıyaslandığında farklı bir tablo ortaya çıkmaktadır. 0–3 katlı yapıların hasar oranı yaklaşık %36 iken, 3 ve üstü katlıların hasar oranı %60’ın üzerindedir. Bu bulgu, yüksek katlı binaların stoktaki düşük paylarına rağmen daha yüksek kırılganlık sergilediğini göstermektedir. Dolayısıyla deprem risk analizlerinde yalnızca mutlak sayıların değil, stok oranları üzerinden hesaplanan göreceli hasar oranlarının dikkate alınması büyük önem taşımaktadır.



Şekil 2. Kat yüksekliği ve hasar ilişkisi: çapraz tablo analizi

Acil yıkılacak yapılar, yapısal risklerin kent güvenliği üzerindeki en güncel ve kritik boyutunu temsil etmektedir. Bu yapılar çoğunlukla dar sokaklı, geleneksel dokulu mahallelerde yer almakta; tahliye ve arama-kurtarma süreçlerini sınırlandırarak riskin süreklileşmesine yol açmaktadır. Söz konusu yapıların sağlık kurumları, okullar ve ana ulaşım arterlerine yakın bölgelerde bulunması, yalnızca mevcut riskleri değil, afet sonrası müdahale kapasitesini de tehdit etmektedir.



Şekil 3: Antakya acil yıkılacak yapı dağılımı yüzdesi (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; ArcGIS Online, T.C. Hatay Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2021)

Bununla birlikte maddi hasar verileri, yapısal-fiziksel risklerin ekonomik boyutunu gözler

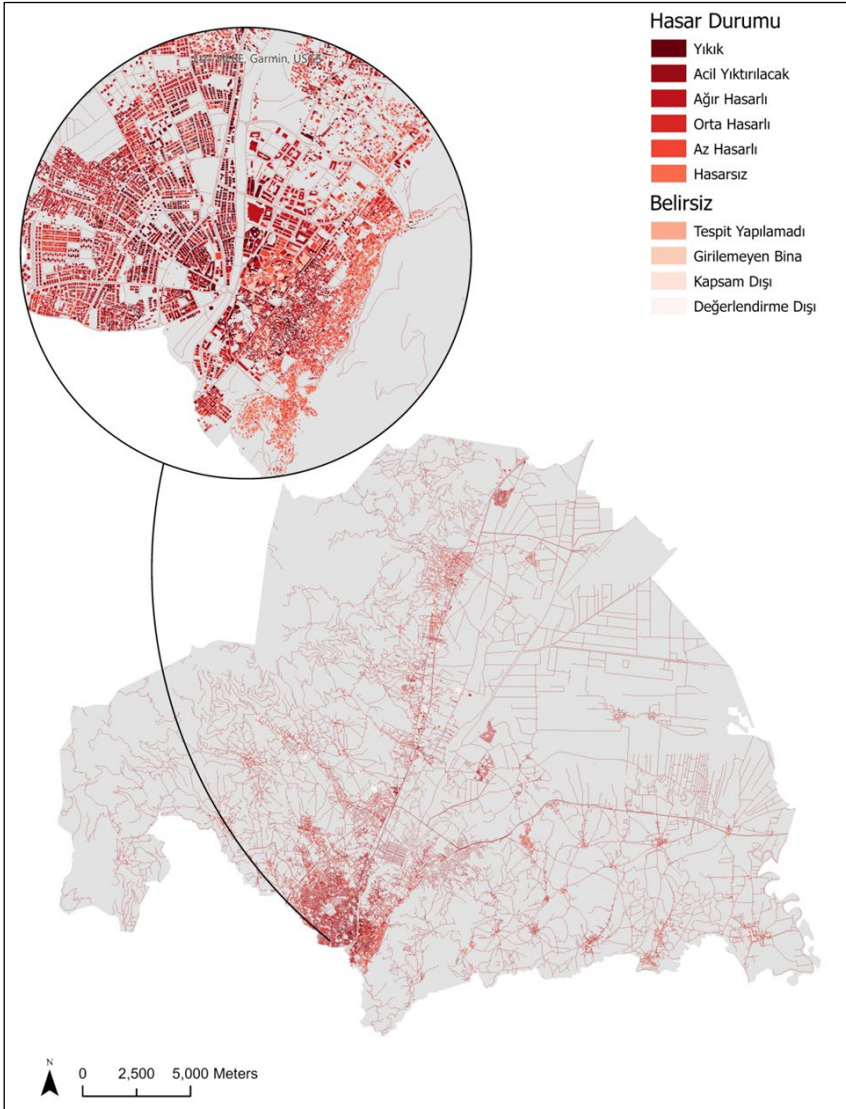
önüne sermektedir. Hasar maliyetleri hem konut stokunun dayanıklılığını hem kentin sosyal ve ekonomik dokusunu da doğrudan etkilemektedir. Yüksek maddi hasar, yeniden inşa-iyileşme sürecinde yerel ekonomik toparlanma kapasitesini kısıtlarken, kırılğanlıkları derinleştirmektedir.

Analizler ile elde edilen bulgular, Antakya'nın yapısal-fiziksel riskler açısından yüksek kırılğanlık düzeyine sahip olduğunu göstermektedir. Ağır hasar, yıkık ve acil yıkılacak yapıların mekânsal kümelenmesi; yerleşim dokusundaki yoğunluk, mühendislik ve denetim eksiklikleriyle birleşerek, kentin kentsel dirençlilik kapasitesini en temel düzeyde zayıflatmaktadır.

4.2. Zemin ve Yerleşim Bulguları

Kentsel dirençlilik analizlerinde zemin koşulları ve kent dokusunun şekillenışı, afetlerin doğrudan yıkıcı etkilerini belirleyen bir diğer temel faktörlerdendir. Zemin özellikleri ile yapılaşma biçimi arasındaki ilişki, depremlerde hasarın mekânsal dağılımını şekillendirmektedir. Özellikle gevşek/alüvyal zeminler ve sıvılaşma potansiyeli yüksek bölgeler, mühendislik açısından yetersiz ya da denetimsiz yapı stoğuyla birleştiğinde kentsel dirençliliği ciddi oranlarda azaltmaktadır. Bununla birlikte yerleşim yoğunluğu, sokak morfolojisi ve parsel büyüklükleri de deprem sonrası tahliye, erişim ve müdahale kapasitesini sınırlandıran ek kırılğanlıklar oluşturmaktadır. Bu nedenle zemin ve yerleşim riskleri, kentsel mekânın bütüncül güvenliğini belirleyen kritik bir dirençlilik bileşeni olarak ele alınmalıdır.

Antakya özelinde yapılan mekânsal analizler, bu teorik çerçevenin sahadaki karşılığını oluşturmaktadır. Deprem sonrası ağır hasar ve yıkık bina haritaları, Asi Nehri çevresindeki alüvyal zeminlerde ve gevşek dolgulu alanlarda riskin belirgin biçimde arttığını göstermektedir (Şekil 3). Bu bölgelerdeki yapıların mühendislik açısından yetersizliği, zemin koşullarının olumsuzluğu ile birleştiğinde yıkım oranlarını kritik seviyelere taşımıştır. Dolayısıyla zemin riskleri, tek başına fiziksel bir zayıflık değil, aynı zamanda mekânsal yoğunluk ve yapılaşma tercihleriyle iç içe geçmiş bir kırılğanlık biçimi olarak değerlendirilmelidir.



Şekil 4. Antakya bina hasar dağılımı (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; ArcGIS Online, T.C. Hatay Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2021).

Yerleşim yoğunluğu analizleri, Antakya'nın tarihi merkezinde ve geleneksel dokusunda nüfusun sıkışık parseller üzerinde ve dar sokaklı bir yerleşim düzeninde yaşadığını ortaya koymaktadır (Şekil 4). Bu mekânsal örüntü, deprem sonrası hasarın boyutlarını büyütmüş; arama-kurtarma, tahliye ve lojistik erişim süreçlerini önemli ölçüde zorlaştırmıştır. Yoğun nüfuslu mahallelerde hem ağır hasar oranlarının hem de can kaybı riskinin artması, yerleşim biçiminin kırılganlık üzerindeki doğrudan etkisini doğrulamaktadır.

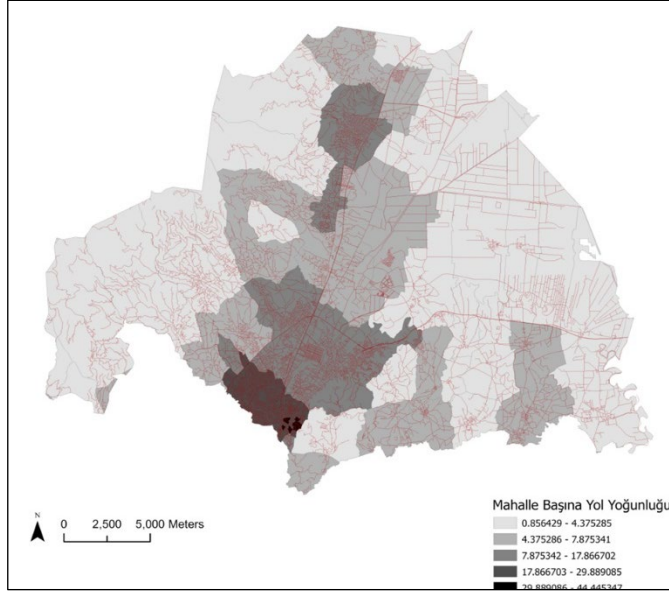
Buna ek olarak, yol yoğunluğu haritaları yerleşim riskleriyle birlikte ele alındığında, mekânsal güvenlik ve erişim kapasitelerindeki eşitsizlikleri ortaya koymaktadır. Antakya'nın kimi bölgelerinde yüksek yol yoğunluğu müdahale kapasitesini artırıcı bir unsur olarak görülürken, tarihî merkezde ve düzensiz dokulu mahallelerde yolların dar, süreksiz ve alternatif güzergâh yoksunu olması, zemin ve yerleşim risklerini daha da derinleştirmektedir. Böylelikle, yalnızca zemin koşullarının değil, mekânsal yerleşim biçimlerinin de afet sonrası dirençlilik için belirleyici olduğu somut biçimde gözlemlenmiştir.

Genel olarak, Hatay/Antakya'nın zemin ve yerleşim riskleri açısından yüksek kırılabilirlik düzeyine sahip olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Alüvyal zeminlerin ve Asi Nehri havzasının risk üretici niteliği, dar sokaklı geleneksel dokuların yoğun nüfusla birleşmesi ve düzensiz kentsel gelişim biçimleri, kentin dirençlilik kapasitesini sınırlandıran temel mekânsal faktörlerdir.

4.3. Altyapı ve Ulaşım Bulguları

Kentsel dirençlilik kriterlerinden biri olan altyapı ve ulaşım sistemleri, afet sonrası müdahale kapasitesi, lojistik akışkanlık ve toplumsal güvenlik açısından kritik bir rol oynamaktadır. Deprem gibi büyük ölçekli afetler yalnızca yapı stokunu değil, aynı zamanda altyapı ağlarının devamlılığını, ulaşım koridorlarının sürdürülebilirliğini ve toplanma alanlarına erişim kapasitesini doğrudan etkilemektedir. Doğal afetlere dayanıklı bir kentin en temel özelliklerinden biri, afet sonrası acil yardım ve tahliye süreçlerini destekleyebilecek güçlü, entegre ve erişilebilir bir ulaşım ağına sahip olmasıdır.

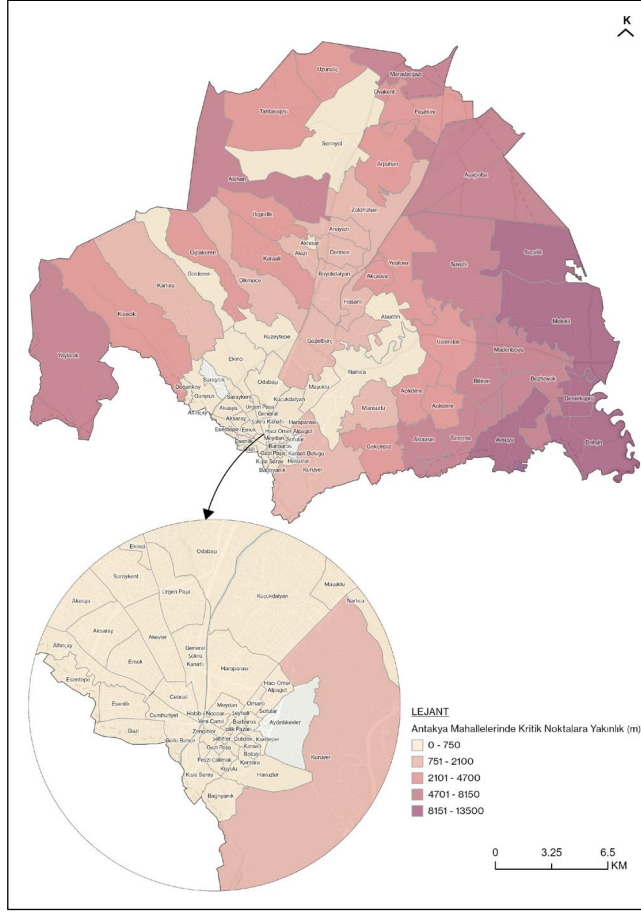
Yol yoğunluğu, cadde morfolojisi, alternatif güzergâh varlığı ve toplanma alanlarına erişim; afet sonrası yalnızca can güvenliği için değil, bununla birlikte psikososyal iyileşme ve toplumun bütünlüğü için de önemli bir unsurdur. Hatay/Antakya özelinde yapılan yol yoğunluğuna ilişkin mekânsal analizler, bu risklerin önemini ortaya koymaktadır (Şekil 4). Yol yoğunluğu haritaları, kentin farklı bölgeleri arasında erişim kapasitesinde ciddi eşitsizlikler bulunduğunu göstermektedir. Antakya'nın bazı mahallelerinde yol yoğunluğunun görece yüksek olması, afet sonrası müdahale olanaklarını artırıcı bir unsur olarak değerlendirilebilirken, tarihî merkezde ve dar sokaklı geleneksel dokularda yol altyapısı yetersiz kalmaktadır. Bu alanlarda cadde genişliklerinin sınırlı olması, alternatif güzergâhların bulunmaması ve süreksizlikler, acil servis araçlarının erişimini engelleyerek müdahale süresini kritik ölçüde uzatmaktadır.



Şekil 5. Antakya Mahalle Başına Yol Yoğunluğu Dağılımı Yüzdesi (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; Open Street Map, 2025)

Bununla birlikte hastane, itfaiye, okul bahçeleri gibi kritik noktalara uzaklık analizleri de Antakya'nın mekânsal kırılganlıklarını güçlendiren bir başka boyutu açığa çıkarmaktadır (Şekil 5). Afet anında hızlı tahliye ve güvenli barınma için kritik öneme sahip toplanma alanlarına, kentin önemli bir bölümünde yürüme mesafesi dışında kalındığı tespit edilmiştir. Bu durum, afet sonrası süreçte düşük erişim kapasitesinde kırılgan gruplar oluşturduğunu göstermektedir.

Altyapı erişilebilirliği, ulaşım ağları, su, enerji ve iletişim altyapısının sürekliliği dirençlilik açısından belirleyicidir. Bu çalışmada bu sistemlere ilişkin ayrıntılı fiziksel veri elde edilemese de, yolların kapanması ve toplanma alanlarına erişimdeki yetersizlik, dolaylı biçimde temel hizmet ağlarının kırılganlığını göstermektedir. Çünkü bu sistemlerin müdahale kapasitesi, ulaşım koridorlarının işleyebilmesi ile doğru orantılıdır.



Şekil 6. Mahalle Bazlı Kritik Noktalara Yakınlık (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; Open Street Map, 2025)

Sonuç olarak, Hatay/Antakya’da altyapı ve ulaşım riskleri kentsel dirençlilik açısından en kritik unsurlardan birini oluşturmaktadır. Yol yoğunluğu eşitsizlikleri, dar sokaklı geleneksel dokular, alternatif güzergâh yetersizlikleri ve toplanma alanlarına düşük erişim kapasitesi ve yetersiz bilgilendirme, afet sonrası acil müdahale ve iyileşme süreçlerini sınırlayan faktörlerdir.

4.4. Çevresel Bulgular

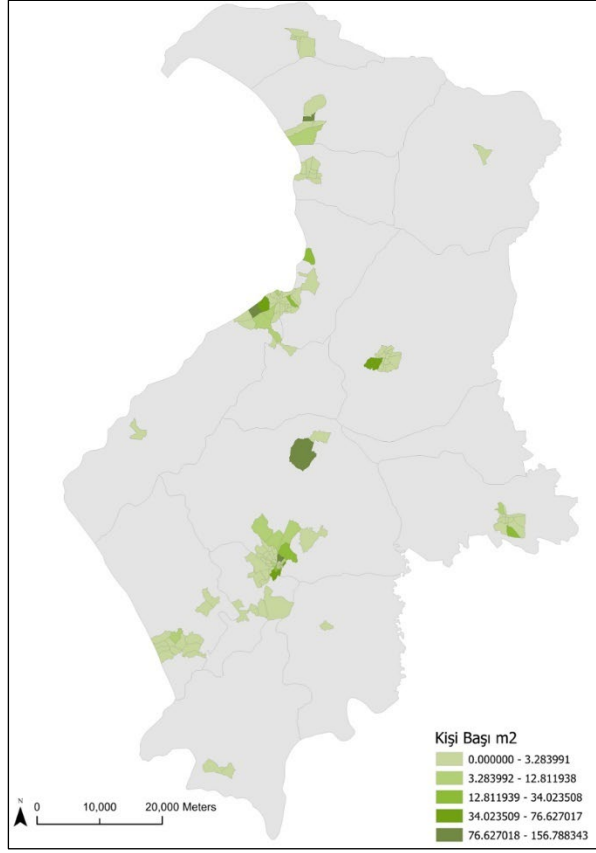
Kentsel dirençlilik yaklaşımlarında çevresel boyut, yalnızca ekolojik sürdürülebilirlik boyutuyla değil, aynı zamanda afet sonrası iyileşme süreçlerinde toplumsal ve mekânsal dayanıklılığı destekleyen bir unsur olarak değerlendirilir. Açık ve yeşil alanların varlığı, ekosistem hizmetleri, hava ve su kalitesi, iklimsel faktörler ve kentsel ekoloji bütünlüğü, afetlerin etkilerini hafifletmekte kritik rol oynar. Özellikle depremler sonrasında, çevresel

altyapının kapasitesi hem fiziki iyileşme hem de psikososyal toparlanma süreçleri için belirleyicidir. Yeşil alanların erişilebilirliği, kişi başına düşen miktarı ve mekânsal sürekliliği, afet sonrası güvenlik, barınma, sosyal dayanışma ve toplumsal bütünlük açısından önemli bir yere sahiptir.

Hatay/Antakya özelinde yeşil alanlara ilişkin yapılan mekânsal analizler, çevresel risklerin kentsel dirençlilik açısından kritik düzeyde kırılganlık oluşturduğunu göstermektedir (Şekil 6). Kişi başına düşen yeşil alan miktarı ve erişilebilir yeşil alan oranları, Dünya Sağlık Örgütü'nün kişi başına 9 m² öneri eşiğinin çoğu mahallede sınırda ya da altında kalmaktadır. Bu durum, kentin büyük bir kısmında yaşayan nüfusun afet sonrası toplanma, barınma ve psikososyal iyileşme süreçlerinde ciddi dezavantajlar yaşadığını ortaya koymaktadır. Yeşil alan yoğunluk analizleri ve mahalle ölçekli eliminasyon çalışmaları ise, mevcut yeşil alanların çoğunlukla kentin periferisinde konumlandığını, kent merkezinde ise hem miktar hem de erişilebilirlik açısından ciddi bir yetersizlik olduğunu göstermektedir. Özellikle yoğun yapılaşmış merkez mahallelerde hem yeşil alan yetersizliği hem de ağır/yıkık bina oranlarının yüksekliği, afet sonrası iyileşme kapasitesinin zayıf olduğunu işaret etmektedir. Hasar-yeşil altyapı çakışması, kentsel dirençliliğin yalnızca yapısal faktörlerden değil, aynı zamanda mekânsal çevre kalitesinden de etkilendiğini göstermektedir.

Ayrıca, yeşil alanların mekânsal sürekliliğinin eksikliği, afet sonrası ekolojik hizmetleri sınırlamaktadır. Kent içi ekolojik ağların kopukluğu, ısı adası etkisinin yoğunlaşmasına, afet sonrası geçici barınma alanlarının yetersiz kalmasına ve kamusal mekânın toplumsal dayanışmayı destekleyecek biçimde işlev görmemesine neden olmaktadır. Yeşil alanların afet sonrası dönemde kullanılabilirlik şeklinde önceden planlanmamış olması, Hatay'ın çevresel kırılganlığını derinleştirmektedir.

Sonuç olarak, Hatay/Antakya'da yeşil alan hususu kentsel dirençliliği zayıflatan temel bir boyut olarak karşımıza çıkmaktadır. Kişi başına düşen yeşil alan miktarının yetersizliği, erişilebilirliğin dengesizliği, yeşil yoğunluğun periferide toplanması ve ekolojik sürekliliğin sağlanamaması, afet sonrası iyileşme kapasitesini sınırlayan kritik faktörlerdir. Dirençli bir Hatay vizyonu, yalnızca yapısal ve altyapısal risklere değil, aynı zamanda çevresel bütünlüğe ve mekânsal adalet perspektifine dayalı stratejiler geliştirmeyi zorunlu kılmaktadır.



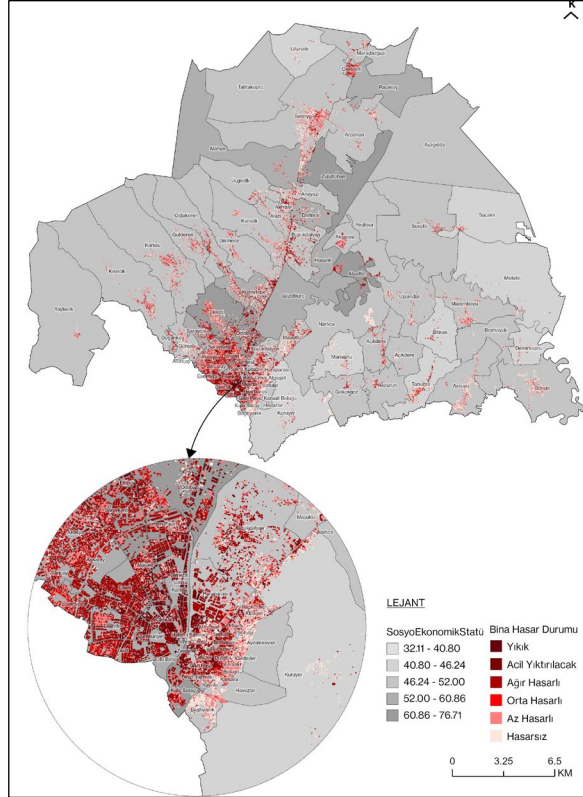
Şekil 7. Merkez Mahallelerde Kişi Başına Düşen Yeşil Alan Dağılımı (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; Open Street Map, 2025)

4.5. Sosyo-Ekonomik Bulgular

Kentsel dirençlilik literatüründe sosyo-ekonomik kırılganlık genellikle düşük gelir grupları, yaşlılar, engelliler, kadınlar ve çocuklar gibi toplumsal kesimlerin afetlere karşı daha savunmasız olduğunu vurgulamaktadır. Yoksulluk, düşük eğitim düzeyi, sosyal sermaye eksikliği ve formel olmayan yerleşimlerde yaşama gibi faktörler, kırılganlığı artıran başlıca göstergeler olarak tanımlanır. Ancak bu tanımlar, her zaman sahadaki durumu doğru yansıtmayabilir; özellikle mekânsal ve yapısal faktörlerin güçlü biçimde belirleyici olduğu durumlarda, sosyo-ekonomik statünün yüksekliği tek başına dirençliliği sağlayamaz.

Hatay/Antakya örneği bu duruma güçlü bir örnek sunmaktadır (Şekil 7). Deprem sonrası mekânsal analizler, sosyo-ekonomik açıdan görece güçlü kabul edilen bölgelerde dahi yüksek düzeyde hasar görüldüğünü ortaya koymaktadır. Özellikle kent merkezinde, orta ve üst gelir gruplarının yaşadığı mahallelerdeki çok katlı yapıların önemli bir kısmı ağır

hasar almış ya da yıkılmıştır. Bu bulgu, “yüksek gelir gruplarının daha dayanıklı yapılarda yaşadığı” varsayımının Hatay depreminde geçerli olmadığını göstermektedir. Yapı kalitesinde mühendislik ve denetim eksiklikleri, imar aflarıyla meşrulaşan güvenilirliği belirsiz yapılaşma ve zemin koşullarının olumsuz özellikleri, sosyo-ekonomik statüden bağımsız biçimde kırılabilirliği oluşturmuştur.



Şekil 8. Antakya Sosyo-Ekonomik Statü ve Hasar Dağılımı Haritası (**Kaynak:** Yazar tarafından üretilmiştir; Open Street Map, 2025)

Ayrıca nüfus yoğunluğu analizleri, kalabalık hane yapısına sahip mahallelerde tahliye ve afet sonrası barınma kapasitesi sınırlı kaldığını göstermiştir. Ancak aynı zamanda sosyo-ekonomik statüsü yüksek, konforlu apartmanların bulunduğu bölgelerde de kitlesel can kayıpları yaşanmıştır. Bu durum, Hatay özelinde kırılabilirliğin yalnızca sosyal statü ile değil, mekânsal yerleşim biçimi ve yapı kalitesiyle belirlendiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Yeşil alan erişilebilirliği ve kişi başına düşen yeşil alan miktarı da sosyo-demografik kırılabilirlik açısından önemli göstergeler sunmaktadır. Afet sonrası psikososyal iyileşme, toplumsal bütünleşme ve geçici barınma kapasitesi için kritik olan açık ve yeşil alanların

dağılımı, Antakya’da son derece eşitsizdir. Yeşil alanların büyük kısmı kentin çeperinde yoğunlaşırken, merkez mahallelerde yaşayan nüfus bu alanlara erişimde ciddi yetersizlik yaşamaktadır. Bu durum hem düşük gelirli hem de orta-üst gelirli grupları farklı biçimlerde kırılanlaştırmıştır: düşük gelirli mahallelerde kamusal açık alan yokluğu günlük yaşamı sınırlarken, üst gelirli mahallelerdeki yüksek yapı yoğunluğu afet sonrası toplanma ve barınma kapasitesini zayıflatmıştır.

Dolayısıyla Hatay örneği, sosyo-demografik kırılanlığın geleneksel anlamda “yoksulluk merkezli” okunamayacağını kanıtlamaktadır. Bu hususta asıl belirleyici unsur, sosyo-ekonomik statüden ziyade mekânsal ve yapısal faktörlerin güçlü etkisidir. Yüksek gelir gruplarının yaşadığı apartmanların dahi ciddi hasar almış olması, kırılanlığın toplumsal sınıflar arasında homojen dağıldığını göstermekte; bu da Hatay’ın afet sonrası dirençlilik stratejilerinde mekânsal eşitsizliklerden çok yapısal-fiziksel ve zemin kaynaklı faktörlere odaklanması gerektiğini ortaya koymaktadır.

4.6. Planlama Boyutu

6 Şubat 2023 Kahramanmaraş merkezli depremler, Hatay’da yalnızca yapı stoğunun ve fiziksel çevrenin değil; sosyal yapının, planlama ve yönetsel süreçlerin de afet karşısındaki sınırlılıklarını ortaya koymuştur. Bu nedenle kentsel dirençlilik, fiziksel–mekânsal, sosyal, ekonomik ve kurumsal boyutlarıyla bütüncül ele alınması gereken bir olgu olarak öne çıkmaktadır. Deprem öncesi dönemde hazırlanan Hatay İl Afet Risk Azaltma Planı (İRAP) (2021) tehlike ve risk analizleri doğrultusunda belirlenen eylemleri ortaya koyarken; deprem sonrası dönemde hazırlanan Ulusal On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028) ve Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS, 2024–2028) gibi üst ölçek planlarda “afetlere dirençli yaşam alanları” ve “bölgesel dayanıklılık” kavramları depremlerin de etkisiyle öne çıkarmaktadır. Bu çalışmada, Hatay’ın deprem odağında dirençliliği bütüncül ele alınmış olup, mekânsal boyuta ek olarak planlama perspektifinden de değerlendirilmiştir. Yukarıda sözü edilen farklı dönemlere ait plan belgeleri karşılaştırarak, dirençlilik söyleminin planlama açısından nasıl ele alındığı ortaya koyulmuştur.

Hatay İl Afet Risk Azaltma Planı (2021): İçişleri Bakanlığı’nın 2020/2 sayılı Genelgesi doğrultusunda hazırlanan İl Afet Risk Azaltma Planları (İRAP), afetlerin olası etkilerini azaltmaya yönelik amaç, hedef ve eylemleri tanımlamaktadır. Bu kapsamda 2021’de hazırlanan Hatay İRAP, ilin yüksek sismik riskini vurgulamış; zemin koşulları, fay hatlarına yakınlık ve yerleşim–zemin ilişkisi nedeniyle depremin en büyük tehdit olduğu belirtilmiştir (T.C. Hatay Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü, 2021).

Plan kapsamında yapılan GZFT analizinde; güçlü yönler olarak güncel veri altyapısı, kurumlar arası koordinasyon, üniversite katkıları ve toplanma alanlarının belirlenmiş olması öne çıkmıştır. Buna karşın zayıf yönler arasında denetim eksiklikleri, ruhsatsız yapılaşma, sıvılaşma riski yüksek bölgelerde yoğunluk ve parsel bazlı dönüşüm yer almaktadır. Tehditler ise aktif faylara yakın yoğun yapı stoku, riskli sanayi tesisleri ve eski yapıların kırılanlığıdır.

Çalıştayda geliştirilen senaryolar, orta büyüklükteki bir depremin bile su, enerji ve ulaşım kesintilere, eğitim ve sağlık tesislerinde aksamalara yol açabileceğini; büyük ölçekli bir depremin ise çok boyutlu bir çöküş riski taşıdığını ortaya koymuştur. Bu tablo,

Hatay’ın dirençliliğinin sınırlı olduğunu göstermektedir.

İRAP eylemleri, dirençlilik boyutları altında sınıflandırılmıştır:

- **Fiziksel/Mekânsal Dirençlilik:** mikrobölgeleme, riskli yapıların güçlendirilmesi/yıkılması, toplanma ve barınma alanlarının planlanması, kritik tesislere erişimin iyileştirilmesi.
- **Sosyal Farkındalık ve Katılım:** halkın bilinçlendirilmesi, tatbikatlar, bilimsel çalışmaların desteklenmesi.
- **Kurumsal Yönetişim ve Koordinasyon:** yerel yönetimlerde sorumlu birim kurulması, kurumlar ve üniversiteler arası işbirliği, personel eğitimi.

On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028): 6 Şubat 2023’te yaşanan Kahramanmaraş ve Hatay depremleri, Türkiye’nin en büyük felaketi olarak değerlendirilmiş ve On İkinci Kalkınma Planı’nda (2024–2028) ulusal kalkınma gündeminin merkezine alınmıştır. Plan, afetlere dirençli yaşam alanlarının oluşturulmasını temel amaçlardan biri olarak belirlemekte ve depremlerde 680 bine yakın konutun yıkık, ağır veya orta hasarlı hale gelmesiyle 2,4 milyon kişinin barınma sorunu yaşadığı verilerinden hareket etmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023).

Plan kapsamında, deprem riski yüksek bölgelerde dirençli kentsel planlama, ulaştırma ve enerji altyapısının güçlendirilmesi, kalıcı afet konutlarının hızla inşası ve kırsal alanlarda güvenli yerleşimlerin oluşturulması öngörülmektedir. Ayrıca, sosyal ve toplumsal dirençlilik bağlamında kadın üreticilerin yeniden üretim süreçlerine katılımının desteklenmesi, psikolojik dayanışmayı artıracak projelerin uygulanması ve afet farkındalığını güçlendirecek eğitim–katılım mekanizmalarının geliştirilmesi hedeflenmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı [SBB], 2023a).

On İkinci Kalkınma Planı’nda, 6 Şubat depremlerinin bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel yapısında yarattığı ağır tahribat ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Sanayi ve hizmet sektörlerinin büyük ölçüde sekteye uğraması, ihracat ve kültür turizmindeki kayıplar ile tarım ve üretimdeki kesintiler, özellikle İskenderun Limanı’nın işlevselliğinin zayıflamasıyla bölgesel ekonominin kırılganlığını açığa çıkarmıştır. Bu tablo karşısında plan, kısa, orta ve uzun vadeli bir bölgesel iyileştirme stratejisi öngörmekte; tarıma dayalı sanayilerin, tekstil, demir–çelik ve petrokimya sektörlerinin yeniden canlandırılması ile liman kapasitesinin artırılmasını hedeflemektedir. Ayrıca yeşil dönüşüm ve enerji verimliliğine yönelik yatırımların desteklenmesiyle daha dirençli bir ekonomik yapının kurulması amaçlanmaktadır (SBB, 2023a).

Bunun yanında, depremin tarihi ve kültürel dokuda yarattığı yıkım, kültürel mirasın bütüncül ihyasını ve eski-yeni kent alanları arasındaki ilişkilerin korunarak güçlendirilmesini gündeme getirmiştir. Yeniden inşa sürecinde, iklim dostu ve afete dirençli şehircilik ilkeleriyle Hatay’ın kültürel kimliğinin korunması, aynı zamanda yaşam kalitesinin yükseltilmesi hedeflenmektedir. Plan ayrıca afet yönetimi kurumlarının kapasitelerinin artırılması, teknik personelin düzenli eğitilmesi ve afet yönetiminin bütüncül bir anlayışla yürütülmesi gerektiğini vurgulamaktadır (SBB, 2023a).

On İkinci Kalkınma Planı ile paralel olarak hazırlanan Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS, 2024–2028), 6 Şubat 2023 depremlerinin yarattığı yıkımı ve yeni ihtiyaçları öncelikli gündemlerden biri olarak ele almaktadır. Stratejide, depremten etkilenen illerin ekonomik ve demografik yapısı ile hasar tespit verileri ayrıntılı biçimde incelenmiş; konut, göç, eğitim, sanayi, altyapı ve kültürel miras gibi çok sayıda alanda kırılmalık ortaya konmuştur. Örneğin 890.861 bağımsız birimin hasarlı olduğu, yaklaşık 2,5 milyon kişinin göç ettiği, 1.655 eğitim tesisinin etkilendiği ve kredili sanayi sitelerindeki ağır hasarın %47,1’inin Hatay’da toplandığı vurgulanmaktadır (SBB, 2023b). Ayrıca Hatay Havalimanı, İskenderun Limanı ve enerji–iletişim altyapısındaki ağır hasar, kentin kritik altyapı zafiyetini göstermektedir.

Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2024-2028): On İkinci Kalkınma Planı ile paralel olarak hazırlanan BGUS, 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası oluşan yıkımı ve ihtiyaçları öncelikli gündem haline getirmiştir. Deprem öncesi bölgenin ekonomik ve demografik yapısı analiz edilmiş; deprem sonrası etkiler ise çeşitli başlıklarda incelenmiştir (SBB, 2023b):

- **Konut:** Hasar tespit çalışmalarına göre 890.861 bağımsız birim acil yıkılacak, yıkık, ağır veya orta hasarlı olarak belirlenmiş; bunların 713.704’ü konuttur. Hatay, Adıyaman, Malatya ve Kahramanmaraş en fazla hasar gören iller olmuştur.
- **Göç:** TÜİK verilerine göre yaklaşık 2,5 milyon kişi farklı illere göç etmiş, yalnızca Hatay’dan 130 binden fazla kişi taşınmıştır. Bu durum ilin sosyal yapısında kalıcı değişimlere yol açmıştır.
- **Eğitim:** Bölgede 1.655 eğitim tesisi (yıkık, acil yıktırılacak, ağır ve orta hasarlı) bulunmakta olup, bu oran Hatay, Adıyaman, Malatya ve Kahramanmaraş’ta %15’in üzerindedir.
- **Sanayi ve ekonomi:** Hatay, 11.464 işyeri ve 54.749 işçi ile Kısa Çalışma Ödeneği başvurularında ilk sırada yer almıştır. Kredili sanayi sitelerinde ağır/yıkık hasarların %47,1’i Hatay’da toplanmıştır.
- **Altyapı:** Hatay Havalimanı pisti ağır hasar almış, İskenderun Limanı’nda yangın çıkmış; elektrik, doğalgaz ve iletişim altyapısında ciddi kesintiler yaşanmıştır.
- **Turizm ve kültürel miras:** Konaklama tesislerinin %30’dan fazlası kullanılamaz hale gelmiş, çok sayıda kültürel miras eseri zarar görmüştür.

Bu tespitlere paralel olarak 6 Şubat 2023 tarihli depremlerden en çok etkilenen 5 il (Adıyaman, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş ve Malatya) 2024-2028 BGUS kapsamında farklı boyutlardaki tipolojileri dikkate alınarak “afet sonrası ihya” boyutu altında da ele alınmış ve “afet sonrası ihya illeri” olarak sınıflandırılmıştır. Bu illere özel politikalar üretilmiştir. Bu politikalar aşağıda özetlenmiştir (SBB, 2023b):

- Fiziksel: Mikrobölgeleme–jeoteknik etütlerin tamamlanması; deprem mevzuatına uygun, iklim dostu yeniden inşa; afet lojistik merkezleri, kültürel mirasın restorasyonu.
- Çevresel: Enkazın ekolojik yönetimi–geri dönüşümü; yeni yerleşimlerde yeşil dönüşüm.
- Ekonomik: OSB/lojistik altyapısının güçlendirilmesi; geri dönüş ve istihdam, Ar-Ge ve afet teknolojileri.
- Sosyal: Dezavantajlı gruplara sosyal altyapı; kadınların üretime katılımı.
- Kurumsal: Yerel kurumsal kapasite, katılımcı yönetim mekanizmaları

Üç plan birlikte ele alındığında, Hatay’ın deprem odağında dirençliliğinin farklı ölçeklerde incelendiği görülmektedir (Tablo 2). Hatay İRAP (2021), il ölçeğinde riskleri somut olarak ortaya koymuş, ancak uygulama ve kapasite boyutunda sınırlı kalmıştır. On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028), depremler sonrası afetlere dirençli yaşam alanlarını ulusal bir öncelik haline getirerek fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel boyutları bütüncül biçimde ele almıştır. BGUS (2024–2028) ise deprem etkilerini bölgesel gelişme bağlamında kapsamlı biçimde analiz etmiş, afet sonrası ihya illeri için iyileştirme stratejileri geliştirmiştir; ancak bu stratejiler il özeline odaklanmamıştır. Dolayısıyla, Hatay’ın dirençliliği için en güçlü tablo, bu üç planın birbirini tamamlayıcı biçimde okunmasıyla ortaya çıkmaktadır: İRAP’ın il bazlı risk tespitleri, Kalkınma Planı’nın ulusal öncelikleri ve BGUS’un bölgesel stratejileri bütünleştirildiğinde hem yerel hem ulusal hem de bölgesel ölçekte çok boyutlu bir dirençlilik vizyonu şekillenmektedir. Planlama boyutu, afet risklerini azaltma, mekânsal kararların rasyonel üretilmesi ve sosyal-ekonomik iyileştirmelerin kalıcı hale getirilmesi açısından dirençlilik için kritik bir araçtır. Dolayısıyla dirençlilik hedefinin başarıya ulaşabilmesi, yalnızca genel politika düzeyinde stratejilerle değil, Hatay’ın mekânsal, ekonomik, toplumsal ve kültürel özgünlüklerini gözeten yerel eylem planlarıyla mümkündür.

Tablo 2. Hatay İRAP, On İkinci Kalkınma Planı ve BGUS’un Deprem Odağında Karşılaştırılması

Boyut / Plan	Hatay İRAP (2021)	On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028)	BGUS (2024–2028)
Hazırlık Dönemi	Deprem öncesi, risk azaltma odaklı	Deprem sonrası, ulusal kalkınma odağı	Deprem sonrası, bölgesel gelişme odağı
Odak	Tehlike ve risk analizleri, GZFT, senaryolar, eylemler	Afetlere dirençli yaşam alanları, ulusal önlemler	Depremin çok boyutlu etkileri ve 'afet sonrası ihya illeri'
Dirençlilik Boyutları	Fiziksel ve mekânsal önlemler güçlü; sosyal/kurumsal sınırlı	Fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel ve kurumsal boyutlar kapsanıyor	Fiziksel, çevresel, ekonomik, sosyal ve kurumsal stratejiler başlıklandırılmış
Güçlü Yanları	İl özelinde somut analizler (senaryo, GZFT), kırılganlıkları net ortaya koyması	Ulusal politika yönlendirme, kaynak tahsisi, toparlanma vizyonu	Bölgesel düzeyde ayrıntılı veri (göç, hasar, sanayi, altyapı) ve strateji çerçevesi

5. DEĞERLENDİRME

Hatay/Antakya örneğinde gerçekleştirilen mekânsal analizler, kentsel dirençliliğin çok boyutlu doğasını ve kırılğanlıkların iç içe geçen yapısını ortaya koymaktadır. Yapısal-fiziksel risklerin yüksekliği, zemin koşullarının olumsuzluğu, altyapı ve ulaşım ağlarının eşitsizliği, sosyo-demografik kırılğanlıkların mekânsal biçimlenişi, kurumsal ve planlama kapasitesindeki yetersizlikler ve çevresel risklerin sürekliliği, kentin deprem sonrası dirençlilik kapasitesini sınırlayan başlıca unsurlar olarak öne çıkmıştır. Bulgular, kentsel kırılğanlığın tek bir boyuta indirgenemeyeceğini, çok katmanlı ve bütüncül bir değerlendirme gerektirdiğini göstermektedir.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen sosyo-ekonomik analizler Hatay’da depremin sosyal boyuttaki etkisinin yalnızca sosyo-ekonomik statü farklılıklarıyla açıklanamayacak ölçüde olduğunu göstermiştir. Yüksek sosyo-ekonomik statülü mahallelerde dahi ciddi hasar görülmesi, kırılğanlığın sınıfsal değil, büyük ölçüde yapısal ve mekânsal faktörlerden kaynaklandığını kanıtlamaktadır. Bu bağlamda Hatay’ın dirençlilik stratejileri, yalnızca sosyal ya da ekonomik göstergelere değil, aynı zamanda yapı kalitesi, zemin özellikleri, ulaşım ağlarının işlerliği, kurumsal denetim kapasitesi ve çevresel eşitsizliklere odaklanmalıdır. Bununla birlikte afetlere hazırlığın başarısı, merkezi ve yerel yönetim arasında uyumluluğa, planlama–uygulama–denetim zincirinin bütüncül ve şeffaf biçimde işletilmesine, hesap verebilirlik mekanizmalarının işlerliğine ve katılımcı bir yönetim anlayışının hayata geçirilmesine bağlıdır. Planlama ve afet hazırlık süreçlerinin yerel toplulukların sürece etkin katılımıyla ve bilimsel veriler ışığında siyasi müdahalelerden uzak şekilde yürütülmelidir.

Bölge planları, kalkınma vizyonları ve strateji belgeleri yıllardır afetlere dirençli yaşam alanları oluşturma hedeflerini dile getirmektedir; ancak bu hedeflerin pratiğe yeterince yansıtılmadığı görülmüştür. Hatay örneğinde de incelenen plan raporlarında bu durum gözlemlenmiştir. Deprem sonrası süreç, plan belgelerindeki bu vizyonların sahada karşılık bulamadığını, merkez-yerel ilişki sağlanamaması, denetimsizlik, kurumsal kapasite eksiklikleri nedeniyle dirençlilik hedeflerinin yalnızca söylem düzeyinde kaldığını açıkça ortaya koymuştur.



Şekil 9. Deprem öncesi ve sonrası sentinel görüntüleri (**Kaynak:** European Space Agency, 2023)

Bu durumun en somut göstergesi, deprem öncesi ve sonrası Sentinel uydu görüntüleridir (Şekil 8). 20 Ocak 2023 ve 29 Ocak 2025 tarihli görüntüler karşılaştırıldığında, aradan geçen iki yıldan fazla süreye rağmen kentsel dokuda hâlâ yıkımın izleri görülmektedir. Bu tablo, planlama sürecinde dile getirilen hedeflerin uygulamadaki yetersizliğinin bir kanıtıdır.

Araştırmanın ilerleyen aşamasında, mekânsal kırılgenliklerin karşılaştırmalı biçimde değerlendirilmesi için Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) yöntemi kullanılacaktır. AHP için kriter seti bu çalışmadaki bulgulardan faydalanılarak altı ana başlık altında yapılandırılmıştır: Yapısal-Fiziksel Riskler, Zemin ve Yerleşim Riskleri, Altyapı ve Ulaşım Riskleri, Sosyo-Demografik Kırılgenlik, Kurumsal ve Planlama Kapasitesi, Çevresel Riskler. Bu sınıflandırma, yalnızca mekânsal kırılgenliklerin ortaya konmasını değil, aynı zamanda ilerleyen aşamada gerçekleştirilecek AHP için kriter havuzunun oluşturulmasını sağlamıştır.

Sonuç olarak, Hatay'ın kentsel dirençliliği için kritik olan temel çıkarım şudur: kırılgenlikler birbirinden bağımsız değil, mekânsal, yapısal, sosyal ve kurumsal düzeylerde birbirine entegre dinamik sistemlerdir. Bu nedenle dirençlilik stratejileri, tek boyutlu çözümlerden ziyade, farklı ölçeklerde ve farklı kriter gruplarında eş zamanlı müdahaleleri zorunlu kılmaktadır. Çalışmanın devam eden aşamasında uygulanacak AHP analizi, bu kriterler arasındaki görece önem derecelerini belirleyerek, Hatay için bütüncül ve önceliklendirilmiş bir dirençlilik yol haritası oluşturacaktır.

Notlar:

Bu çalışmanın gelişimine ve sürecine katkılarından dolayı Prof. Dr. Aliye Ahu GÜLÜMSER'e teşekkür ederiz.

*Bulgular bölümünde sunulan değerlendirmeler, resmi kurumların dijital açık veri sistemleri üzerinden erişilen mekânsal veri setleri ve OSM gibi açık kaynaklı mekânsal verilerden türetilen katmanlar üzerinden üretilen CBS tabanlı analizlere dayanmaktadır. Deprem bölgesine özgü veri kısıtları nedeniyle veri temizliği ve çeşitli eliminasyonlar uygulanmış; merkez mahallelerde aşırı değer üretimini engellemek için nüfus ≥ 1000 kişi/km² ya da bina ≥ 500 adet/km² eşiği kullanılarak kentsel bağlam net biçimde ayrıştırılmıştır. Böylelikle kırsal ağırlıkların bulguları bozması engellenmiş, karşılaştırmalar kentsel ölçekte anlamlı hale getirilmiştir.

Kaynakça

- Agbossou, I. (2023). Urban resilience key metrics thinking and computing using 3D spatio-temporal forecasting algorithms. O. Gervasi, B. Murgante, S. Misra, A. M. A. C. Rocha ve C. Garau (Der.), *Computational science and its applications – ICCSA 2023. Lecture Notes in Computer Science* içinde (Cilt 13957, ss. 331–345). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-36808-0_22
- Altun, A. Ö., ve Tezer, A. (2019). Kentsel planlama için kentsel dayanıklılığın tanımlanması üzerine öncül bir çalışma: Sultanbeyli, İstanbul örneği. *Tasarım + Kuram*, 15(28), 1–16. <https://doi.org/10.14744/tasarimkuram.2019.07108>
- Anelli, D., Tajani, F., ve Ranieri, R. (2022). Urban resilience against natural disasters: Mapping the risk with an innovative indicators-based assessment approach. *Journal of Cleaner Production*, 371, Makale 133496. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.133496>
- Askan, A., Altındal, A., Aydın, M. F., Erberik, M. A., Koçkar, M. K., Tun, M., ve Kılıç, N. (2025). Assessment of urban seismic resilience of a town in Eastern Türkiye: Turkoglu, Kahramanmaraş before and after 6 February 2023 M 7.8 Kahramanmaraş earthquake. *Earthquake Spectra*, 41(1), 146–175. <https://doi.org/10.1177/87552930241274715>
- Bucoveçchi, O. M. C., ve Badea, C. (2023). Urban resilience and security today: Difficulties of the multi-domains and factor-based approach between theory and practice. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 17(1), 159–168. <https://doi.org/10.2478/picbe-2023-0018>
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023a). *Bölgesel gelişme ulusal stratejisi (2024–2028)*. SBB Yayınları.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023b). *On ikinci kalkınma planı (2024–2028)*. SBB Yayınları.
- Deniz, Z., Galantini, Y., ve Tezer, A. (2018). Urban planning for urban resilience as a component of Istanbul's resilient urban development. M. Öztürk ve M. E. Çorapçıoğlu (Der.), *Sustainability and innovation for the future* içinde (ss. 245–258). Springer. <https://www.researchgate.net/publication/322499025>
- Dhar, T., ve Khirfan, L. (2017). A multi-scalar resilience framework for urban form and climate change. *Urban Climate*, 19, 72–91. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2016.12.003>
- Dinçer, Ş. E., ve Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2024). Urban resilience index study on Ankara Metropolitan Area. *ICONARP International Journal of Architecture and Planning*, 12(2), 504–532. <https://doi.org/10.15320/ICONARP.2024.293>
- Dursun, S., Kaya, A., ve Yılmaz, H. (2020). A multidimensional urban resilience model: The case of Trabzon. *Journal of Environmental Management*, 270, Makale 110145. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.110145>

- Eldesoky, A. H., ve Abdeldayem, W. S. (2023). Disentangling the relationship between urban form and urban resilience: A systematic literature review. *Urban Science*, 7(3), Makale 93. <https://doi.org/10.3390/urbansci7030093>
- Elomiya, A., Křupka, J., Jovčić, S., Simic, V., Švadlenka, L., ve Pamucar, D. (2024). A hybrid suitability mapping model integrating GIS, machine learning, and multi-criteria decision analytics for optimizing service quality of electric vehicle charging stations. *Sustainable Cities and Society*, 106, Makale 105397. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2024.105397>
- European Space Agency. (2023, 20 Ocak). *Copernicus Sentinel-2 imagery of Antakya before the earthquake* [Uydu görüntüsü]. Sentinel Hub. <https://www.sentinel-hub.com>
- European Space Agency. (2025, 29 Ocak). *Copernicus Sentinel-2 imagery of Antakya after the earthquake* [Uydu görüntüsü]. Sentinel Hub. <https://www.sentinel-hub.com>
- Feofilovs, M., ve Romagnoli, F. (2021). Dynamic assessment of urban resilience to natural hazards. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 62, Makale 102328. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2021.102328>
- Hatay Büyükşehir Belediyesi. (2021). *Hatay ili 2020 yılı adres kayıt sistemine göre düzenlenmiş yapı stoku bilgisi* [Teknik rapor]. Hatay Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı.
- Hatay Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü. (2021). *Hatay il afet risk azaltma planı (İRAP)*. AFAD Yayınları.
- Irani, M., ve Rahnamayezekavat, P. (2021). An overview of urban resilience: Dimensions, components, and approaches. *Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum*, 20(4), 305–322. <https://doi.org/10.31648/aspal.7054>
- Kolte, R., Goswami, S., Kumar, A., ve Pipralia, S. (2023). Challenges in practical implementation of the concept of urban resilience in cities. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 99, Makale 104142. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2023.104142>
- Lv, Y., ve Sarker, M. N. I. (2024). Integrative approaches to urban resilience: Evaluating the efficacy of resilience strategies in mitigating climate change vulnerabilities. *Heliyon*, 10(6), Makale e28191. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e28191>
- Meerow, S., Newell, J. P., ve Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38–49. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.11.011>
- Norris, F. H., Stevens, S. P., Pfefferbaum, B., Wyche, K. F., ve Pfefferbaum, R. L. (2008). Community resilience as a metaphor, theory, set of capacities, and strategy for disaster readiness. *American Journal of Community Psychology*, 41(1-2), 127–150. <https://doi.org/10.1007/s10464-007-9156-6>
- Okumuş, S., ve İmal, R. (2022). Kentsel dayanıklılık: Planlama ve tasarım boyutunda stratejiler. *Peyzaj Araştırmaları ve Uygulamaları Dergisi*, 1(1), 12–19.
- OpenStreetMap contributors. (2024). *OpenStreetMap data for Hatay* [Veri seti]. <https://www.openstreetmap.org>
- Sharifi, A., ve Yamagata, Y. (2016). Urban resilience assessment: Concepts, frameworks, and challenges. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 60, 1654–1677. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2016.03.023>
- Uzun Yüksel, K., ve Karaçor, E. (2021). Afet riskleri ile ilgili kentsel dayanıklılık çalışmalarının yöntemsel olarak incelenmesi. *İdealkent*, 12(34), 1531–1558. <https://doi.org/10.31198/idealkent.846722>
- Zhao, Z., Hu, Z., Han, X., Chen, L., ve Li, Z. (2024). Evaluation of urban resilience and its influencing factors: A case study of the Yichang–Jingzhou–Jingmen–Enshi urban agglomeration in China. *Sustainability*, 16(16), Makale 7090. <https://doi.org/10.3390/su16167090>

Yıkım ve Koruma Arasında Salınan Bir Sarkaç: Kentsel Politikalar Bağlamında Modern Kültürel Miras

Zeynep Dünder¹, Fulya Selçuk²

Öz: Bu çalışma, Ankara Ulus 100. Yıl Çarşısı ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası örnekleri üzerinden modern mimarlık mirasının korunmasına dair tartışmaları incelemektedir. Her iki yapı da yarışmalar aracılığıyla elde edilmiş, kent merkezlerinde modernleşme ideallerinin simgesi olarak konumlanmıştır. Ancak zamanla yapısal sorunlar, bakım eksiklikleri ve kentsel dönüşüm politikaları gerekçeleriyle yıkım tehdidiyle karşı karşıya kalmış; meslek odalarının girişimleri, uzman raporları ve fikir yarışmalarına rağmen yıkılmıştır. Çalışma, “yıkım-koruma sarkacı” metaforu üzerinden bu sürecin yalnızca koruma ya da yıkım ikiliğine indirgenemeyeceğini; aktörler, söylemler ve yöntemler arasındaki salınımın çok katmanlı bir düşünüm alanı sunduğunu ortaya koymaktadır. Sonuç olarak modern mirasın korunmasına yönelik politikalarda, yalnızca teknik kararlar değil; yönetim, katılım, bellek ve kimlik dinamiklerini gözeten bütüncül yaklaşımların geliştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yıkım, modern mirasın korunması, sarkaç, Ankara 100.Yıl Çarşısı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Binası.

Abstract: This study explores the debates surrounding the preservation of modern architectural heritage, focusing on two case studies: the Ankara Ulus 100. Yıl Bazaar and the Izmir Metropolitan Municipality Building. Both structures originated from architectural competitions and became symbols of modernization within their urban contexts. Over time, however, they faced demolition threats due to structural problems, maintenance issues, and urban transformation policies. Despite professional interventions, expert reports, and design competitions to save these buildings, both were ultimately demolished. Using the concept of the “demolition-preservation pendulum,” the study argues that the processes of preservation and demolition cannot be viewed as a simple binary choice. Instead, the interactions among various stakeholders, discourses, and methodologies reveal a complex landscape of considerations. The findings emphasize the need for urban policies concerning modern heritage to go beyond mere technical decisions and to embrace comprehensive approaches that consider governance, participation, memory, and identity dynamics.

Keywords: Demolition, conservation of modern heritage, pendulum, Ankara Ulus 100. Yıl Bazaar, the Izmir Metropolitan Municipality Building.

¹ Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, zeynep.dundar@deu.edu.tr

² Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, fulya.selcuk@deu.edu.tr

1. GİRİŞ

Modern mimarlık yapılarının kültürel miras olarak değerlendirilmesi sorunu, 1980'lerden itibaren Batı ülkelerinin koruma kuram ve pratiğinin gündeminde yer almaktadır. Modern mimarlık mirasının mevcut koruma kuramı, ölçütleri ve pratiği ile değerlendirilebileceği ve değerlendirilemeyeceği yönündeki iki farklı görüşün ortak noktası, 20. yüzyıl mimarlık ürünlerinin kültürel miras olarak kabul edilmesinin zorluğudur (Omay Pulat ve Can, 2008). Türkiye'de modern mimarlık mirasının korunmasına dair güncel tartışmalar, çoğunlukla yıkım ve koruma ikiliği etrafında şekillenmektedir. Bu kutuplaşmış söylemler, meseleyi ya tümüyle korumacı ya da tümüyle yıkıcı bir perspektiften ele alma eğilimi taşır. Oysa bu çalışma, söz konusu ikiliği aşarak aradaki salınım hareketine odaklanmayı ve sürece bütüncül bir bakış geliştirmeyi amaçlamaktadır. Salınım, yalnızca karşıt uçlar arasındaki geçişi değil, aynı zamanda aktörlerin, kavramların ve yöntemlerin çoğullaştığı dinamik bir düşünüm alanını ifade eder. Bu alan, alternatif kentsel politika ve planlama araçlarını görünür kılma potansiyeli taşır.

Modern dönem yapılarının kültürel miras olarak kabul edilmesini zorlaştıran etmenlerden biri yasal zemindeki belirsizliklerdir. Türkiye'de 20. yüzyıl öncesine ait yapıların korunması gerekliliği, koruma mevzuatı ile kesinleştirilmiştir (Özgönel, 2024). 20. yüzyılın kültürel mirası ise kendine özgü değer ve özellikleriyle yasalarda tanımlanmamaktadır. 2863 sayılı Kültür Varlıklarını Koruma Yasası'nda kültür varlığı "tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan; yer üstünde, yer altında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklar" olarak tariflenmektedir. Tarih öncesi ve tarihi devirler tüm tarihsel dönemleri kapsadığı için, yakın geçmişte inşa edilmiş yapılar da kültür varlığı olarak sayılabilmektedir. Yasanın 6. maddesinin a. bendi, "19. yüzyıl sonuna kadar yapılmış taşınmazlar" ifadesi ile çelişkili bir tarihsel sınır koysa da b. bendi "belirlenen tarihten sonra yapılmış olup önem ve özellikleri bakımından Kültür ve Turizm Bakanlığı'na korunmalarına gerek görülen taşınmazlar" olarak bu ifadeyi genişleterek 20. yüzyıl eserlerinin tescillenmesini mümkün kılmaktadır (Salman, 2024).

Yasal çelişkiler ve boşluklar, tescil çalışmalarının yapılmasını zorlaştırmakta, var olan tescillerin kaldırılmasına ve yok sayılmasına neden olarak yıkımlara yol açmaktadır (Özgönel, 2024). Nitekim son yıllarda Bursa Merkez Bankası (Şevki Vanlı ve Ersen Gömleksizoglu, 1967-2020), Cebeci İnönü Stadyumu (Vahit Erhan, Yani Çakıroğlu ve Hüseyin Baban, 1957,1972-2021), Atatürk Havalimanı (Hayati Tabanlıoğlu, 1985-2022), Ankara Tenis Kulübü (Reha Ortaçlı, 1954-2023), Tercüman Gazetesi Binası (Muhlis Tunca ve Günay Çilingiroğlu, 1974-2023) gibi önemli yapılar bu yıkımlarla kaybedilmiştir. Bu yazının kaleme alındığı zamanda ise Türkiye'nin yarışmayla elde edilen ilk müze yapısı olan Antalya Arkeoloji Müzesi'nin (Doğan Tekeli, Sami Sisa ve Metin Hepgüler, 1964) yıkım kararı modern kültürel mirası koruma gündemine yerleşmiştir.

Sarkacın modern kültürel mirasın yıkımı yönünde daha güçlü salınım yapması, yasal boyuttaki problemler kadar, miras değerinin kamuoyunda karşılık bulamamasının da sonucudur. Modern kültürel miras değerleri üzerine toplumsal bir uzlaşma söz konusu

değildir. Hızlı kentleşme sürecinde üretilen mimarlığa karşı oluşan olumsuz önyargı ve modern mimarlığın beton yığınları olarak tanımlanan yapı çevreyle özdeşleştirilmesi, bu mirasın sahiplenilmemesine neden olmaktadır (Altan Ergut, 2013). 2002 yılında kurulan DOCOMOMO Türkiye Çalışma Grubu'nun, sivil toplum örgütlerinin, meslek örgütlerinin, uzmanların ve akademisyenlerin çalışmaları sarkacın koruma aksına doğru salınımını gerçekleştirebilse de, bu sarkacın tekrar yıkım yönüne savrulmaması için modern kültürel mirasın kamuoyunda korunmaya değer görülmesi, sahiplenilmesi ve kolektif biçimde savunulması gerekmektedir (Cengizkan, 2024).

Kolektif biçimde savunulmayan yapılar, yasal zemindeki boşluklardan yararlanılarak, Türkiye'nin sermaye ve rant odaklı inşaat piyasasında kolaylıkla gözden çıkarılabilmektedir. Büyük ölçüde yıkım ve yeniden inşa süreçlerine dayalı ve geri dönüşüme kapalı ekonomik büyüme modeli, kentsel dönüşümü hem yaklaşım hem de finansman açısından desteklemektedir (Salman, 2024). Sarkacın yıkım lehine güçlü bir çekime maruz kaldığı böyle bir ekonomik modelde, kent merkezlerinde rant potansiyeli yüksek alanlarda bulunan, "Cumhuriyet dönemi mimarlığının kentsel hafızada yer etmiş nitelikli yapılarını korumasız bırakarak işlevsizleştirmek, yıkımın ardından yerlerine kimi zaman yeni, kimi zamansa yıkılanların niteliksiz taklitleri olan binalar inşa ettirmek" neoliberal politikaların yöntemlerinden biri olarak uygulanmaktadır (Ceylan, 2024). Bu uygulamanın kaçınılmaz olarak ideolojik bir boyutu da bulunmaktadır. Yıkım ya da koruma kararı desteklenirken, meslek alanı dışındaki ideolojik söylemlere başvurulmaktadır. 20. yüzyıl mimarlığı, tarafsız bir şekilde üretildiği zaman aralığına referansla değil, Cumhuriyet yönetiminin modernleşme politikalarının uzantısı olarak ele alınmaktadır. "Cumhuriyet dönemi mimarlığı" olarak değerlendirilerek savunulmakta ya da reddedilmektedir (Altan Ergut, 2013).

Cumhuriyet dönemi mimarlığı, 20. yüzyıl mimarlığı ve/veya modern dönem mimarlığı olarak anılan yapılar yasal, ekonomik, ideolojik boyutlardaki gerilimlere ve kamuoyu oluşturmadaki sınırlılıklara rağmen mimari nitelikleri, kentsel çevreleri, bellek katmanları, kimlikleri ve kamusal anlamlarıyla birlikte miras değeri taşımaktadır. Modern mimarlık mirasına ilişkin karar süreçleri, yalnızca bir yapının korunup korunmaması meselesi değildir; aynı zamanda boşluk ile doluluk, geleneksel ile modern, bellek ile unutma arasındaki salınımları görünür kılan ve kentlerin kimliğini yeniden düşünmeye davet eden çok katmanlı süreçlerdir. Bu ikilikler arasındaki salınım hareketi, yeni düşünüm alanları ve çok katmanlı kentsel politikalar geliştirmek için önemli bir potansiyel sunmaktadır. Bu doğrultuda, modern mirasa yönelik kentsel müdahaleleri yalnızca yapıların korunup korunmaması üzerinden değil, bu ikilikleri açığa çıkaran, tartışmaya açan ve yeniden düşünmeye davet eden çok yönlü süreçler olarak kavramsallaştırmak gerekmektedir.

Bu çalışma, modern mimarlık mirasına ilişkin yıkım-koruma meselesini yalnızca teknik bir müdahale alanı olarak değil, aynı zamanda planlama ölçeğinde yönetim ve katılım meselelerinin iç içe geçtiği bir tartışma alanı olarak ele almaktadır. Bu çerçevede, bellekteki yeri ve modern miras niteliği açısından benzerlik gösteren, aynı dönemde yıkılan Ankara Ulus 100. Yıl Çarşısı ile İzmir Büyükşehir Belediye Binası durum çalışması yöntemiyle incelenmektedir.

İki yapı da yıkılana kadar yıkım ve koruma arasındaki salınımda ikiliği aşmaya yönelik

çeşitli denemelere sahne olmuştur. Bu süreç, çok yönlü ve karşılaştırmalı bir çerçevede ele alınmıştır. İnceleme kapsamında; açılan fikir yarışmaları, belediyeler tarafından geliştirilen projeler, uzmanlar, meslek örgütleri ve yurttaşlar gibi farklı aktörlerin sunduğu öneri ve itirazlar, basındaki söylemler, alınan idari ve hukuki kararlar ve uygulamaya geçirilen projeler analiz edilmiştir. Böylece tartışmalar yalnızca sonuçlar üzerinden değil, bu sonuçlara yol açan süreçler, aktör rolleri ve kentsel politika üretim mekanizmalarının işleyişi üzerinden okunmuştur. Yapılan analiz, süreçte karşılaşılan yönetim sorunlarını, kentsel politikalarındaki süreksizlikleri ve aktörler arasındaki kopuklukları görünür kılmıştır.

Çalışmanın sonucunda, modern kültürel mirasın korunmasına yönelik kentsel politikalarda, yalnızca yıkım ve koruma ikiliğine sıkışan yaklaşımlar yerine, süreç odaklı, çok katmanlı, aktörler arası etkileşimleri dikkate alan ve bellek dinamiklerini gözetken yeni bir politika çerçevesinin geliştirilmesi gerektiği ortaya konulmuştur.

2. YIKIM-İNŞA SALINIMINDA İKİ YAPI: ANKARA ULUS 100. YIL ÇARŞISI VE İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BİNASI

2.1. Ankara Ulus 100. Yıl Çarşısı

Ulus, Ankara'nın antik dönemlerinden Osmanlı'ya ve Erken Cumhuriyet'e uzanan çok katmanlı yapısal izler barındıran önemli bir kent bölgesidir. Anafartalar Caddesi üzerinde Roma Dönemi'nden kalma Antik Tiyatro, Ulus Meydanı ve Anafartalar Çarşısı; Atatürk Bulvarı boyunca Ulus Çarşısı, banka binaları ve 100. Yıl Çarşısı yer almaktadır. Alanın doğusunda tarihi Kaleiçi ve hanlar bölgesi bulunurken, Cumhuriyet Caddesi üzerinde Ankara Tren Garı, 1. ve 2. TBMM binaları konumlanmaktadır. Bölgenin güneyinde ise Gençlik Parkı, Halkevi, Opera ve Etnografya Müzesi gibi erken Cumhuriyet döneminin simgesel yapıları yer almaktadır.

Bu yapılar arasından 100. Yıl Çarşısı, Ulus İşhanı ve Çarşısı ile Anafartalar Çarşısı, modern döneme ait çarşı işlevi üstlenen üç önemli yapıdır. 100. Yıl Çarşısı için 1967 yılında açılan ulusal mimari proje yarışmasını Semra ve Orhan Dikel kazanmış, ancak yapı 14 yıl süren uzun bir inşaa sürecinin ardından 1981 yılında kullanıma açılabilmiştir. Çarşı, Atatürk Bulvarı ile Cumhuriyet Caddesi'nin kesişiminde yer alan köşe parsel üzerinde konumlanarak kentsel ölçekte dikkat çekici bir odak noktası oluşturmaktadır. Yapının ana girişleri hem Atatürk Bulvarı hem de Cumhuriyet Caddesi yönünden sağlanmakta, böylece yaya akışını karşılayan geçişli bir zemin kat kurgusu ortaya çıkmaktadır. Yatayda dört katlı yapıya karakteristik bir özellik katan cephe tasarımında betonarme iskeletin ritmik düşey elemanlarla vurgulandığı, geniş cam yüzeylerle doğal ışığın içeri alındığı bir anlayış hâkimdir.

100. Yıl Çarşısı'nın yıkımına dair tartışmalar, 2000'li yılların başından itibaren Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından Ulus Meydanı ve çevresine yönelik geliştirilen farklı yenileme projeleri çerçevesinde gündeme gelmektedir. Ulus Meydanı ve yakın çevresine ilişkin tartışmaları derinden etkileyen çeşitli kararlar ve kırılma noktaları bulunmaktadır. Bu bağlamda, 2005 yılında yürürlüğe giren 5366 sayılı "Yıpranan Tarihî ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun" kritik bir dönüm noktası olmuştur. Söz konusu yasa sonrasında, Ulus Tarihî Kent

Merkezi Koruma Islah İmar Planı ile sit sınırları iptal edilmiş ve bölge, Tarihî Ankara Yenileme Alanı sınırları içerisine alınmıştır. Bu gelişme, korunması gereken alan sınırlarının yeniden tanımlanmasına yol açarken; tescilli olmayan ancak mimari değere sahip pek çok yapının yıkılabilme riskini de beraberinde getirmiştir (Tunçer, 2013).

Bu süreçte, 2005 yılında Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin öncülüğünde Emre Madran, Elvan Altan ve Nimet Özgönül tarafından, 100. Yıl Çarşısı, Ulus İşhanı ve Çarşısı ile Anafartalar Çarşısı'nın modern mimarlık mirası olarak korunması gerektiğini ortaya koyan kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır. Raporda, söz konusu yapıların mimari ve kentsel değerleri ayrıntılı biçimde ortaya konulmuş ve modern miras perspektifinden korunmalarına yönelik gerekçeler sunulmuştur (Madran vd., 2005). Ancak yapılan bu tescil başvurusu olumsuz sonuçlanmış, böylece yapıların hukuki koruma altına alınması mümkün olmamıştır.

17 Mayıs 2005 tarihinde 41 sivil toplum örgütü, meslek odaları, üniversiteler, siyasi parti temsilcilerini de içeren 400'den fazla kişinin katılımıyla ANKARAM Platformu tarafından Ulus Paneli düzenlenmiştir. Bu toplantıda Ulus Tarihi Kent Merkezine dair alınan kararlar geniş bir perspektiften tartışmaya açılmıştır. Bu toplantıda yapılacak tüm müdahalelerin Ankara halkının katılımıyla gerçekleşmesi gerekliliği vurgulanmıştır (Bülten, 2005).

Belediye tarafından 2006 yılında hazırlanan Ankara Tarihî Kent Merkezi Yenileme Alanı 1/5.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1.000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı, alanın Osmanlı dönemi kültürel mirasını ön plana çıkarırken; uluslararası üslubun önemli temsilcileri olan 100. Yıl Çarşısı, Ulus İşhanı ve Çarşısı ile Anafartalar Çarşısının yıkımını öngörmüştür. Bu planlar, Ulus Meydanı ve yakın çevresinin katmanlı yapısını, kendine özgü kimliğini ve belleğini zedeleyen; modern koruma anlayışıyla bağdaşmayan pek çok karar içermektedir (Ayhan Koçyiğit vd., 2020).

Hazırlanan planlara TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi tarafından açılan davalar neticesinde, Ankara 10. İdare Mahkemesi söz konusu planları iptal etmiştir. Ancak bu süreçte, 2018 yılına kadar belediye Geçiş Dönemi Esasları kapsamında çeşitli yıkım ve dönüşüm projelerini sürdürmüş; bu uygulamalar alanın katmanlı kimliğine zarar veren müdahaleler olarak eleştirilmiştir (Ayhan Koçyiğit vd., 2020).

2018 yılında dönemin belediye başkanının öncülüğünde Ulus Meydanı ve yakın çevresine dair yeni bir proje kamuoyuna sunulmuştur. Bu proje kapsamında Anafartalar Çarşısı'nın ofis bloğu yıkılmış; ayrıca Anafartalar Çarşısı'nın alçak bloğu, Ulus Çarşısı'nın yüksek bloğu ve 100. Yıl Çarşısı'nın da yıkılması planlanmıştır. Ancak 31 Mart 2019 yerel seçimleri sonrasında değişen yerel yönetimle birlikte süreç farklı bir boyut kazanmış, devlet kurumları, yerel yönetimler, meslek odaları ve yargı arasındaki karşılıklı mücadele yeni bir safhaya taşınmıştır. İlk olarak Anafartalar Çarşısı ve Ulus İşhanı'nın yıkımı durdurulmuştur.

Ancak 2020 yılında belediye tarafından 100. Yıl Çarşısı için bir yıkım ihalesi ilan edilmiştir. Bu gelişmenin ardından Docomomo_tr, ICOMOS Türkiye, KORDER, Mimarlar Derneği 1927, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve Türk Serbest

Mimarlar Derneği temsilcileri ile alanında uzman bir grup akademisyen, yıkım kararına karşı çıkarak haziran ve temmuz aylarında belediye yetkilileriyle görüşmeler gerçekleştirmiştir. Görüşmelerde sunulan raporun dikkat çekici kısımları Ankara'nın tarihi kent merkezi Ulus Meydanı ve çevresinin, özellikle Anafartalar, Ulus ve 100. Yıl Çarşıları'nı kapsayacak şekilde, bütüncül bir yaklaşımla yeniden değerlendirilmesi; belediye mülkiyetindeki atıl yapıların yıkılmak yerine, basit bakım ve onarımlarla özgün nitelikleri korunarak yeniden işlevlendirilmesi ve sürecin şeffaf, katılımcı ve disiplinlerarası bir yarışma ile yürütülmesi şeklinde özetlenebilir (Ayhan Koçyiğit vd., 2020).

Çalışma grubunun önerileri doğrultusunda Şubat 2022'de 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 23. maddesine istinaden "Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışma Yönetmeliği" doğrultusunda Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından "100.Yıl Çarşısı ve Yakın Çevresi Fikir Projesi Yarışması" isimli serbest, ulusal ve tek kademeli fikir projesi yarışması ilan edilmiştir.

Modern mimarlık mirası örnekleri arasında değerlendirilen 100. Yıl Çarşısı ve yakın çevresinin yeniden ele alınması sürecinde, yarışma aracılığıyla çarşının mimari ve kentsel niteliklerinin açığa çıkarılması, alanın özgün kimliğinin yanı sıra sosyo-kültürel ve ekonomik değerlerinin görünür kılınması amaçlanmıştır (100. Yıl Çarşısı ve Yakın Çevresi Fikir Proje Yarışması Şartnamesi, 2022). Yarışma şartnamesinde de vurgulandığı üzere, hedef; söz konusu değerlerin kentli tarafından algılanabilir, gündelik yaşamda deneyimlenebilir ve kentsel bütünlük içerisinde sürdürülebilir biçimde değerlendirilebilir hale getirilmesidir. Dikkat çekici biçimde, yarışmada çarşıya ilişkin yıkım ya da koruma kararları ile uygulanacak müdahalelerin düzeyi bütünüyle yarışmacıların inisiyatifine bırakılmıştır.

4 Haziran 2022'de yarışmanın son aşaması olan kolokyum gerçekleştirilmiştir. Yarışmaya toplam 64 adet proje teslim edilmiştir. Bunlardan 54'ü yapının korunması gerektiği üzerinden farklı ölçeklerde müdahaleler geliştiren projelerdir. Eşdeğer ödül verilen üç proje mevcut yapıyı yıkmadan yeniden işlevlendirilmesini önermektedir. Yarışma projeleri, çarşının tarihi meydan ve çevresindeki yapılarla ilişkisini yeniden kurmayı, alana meydan niteliği kazandırarak kamusal alan sürekliliğini sağlamayı ve bu yolla Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin kamusal niteliğini çağdaş, Cumhuriyet değerleriyle uyumlu bir kimlik üzerinden güçlendirmeyi hedeflemiştir.

Yarışmanın sonuçlanmasından yaklaşık bir ay sonra 5 Temmuz 2022 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi katılımcı bir modeli benimsediğini belirterek Başkent Mobil uygulaması aracılığıyla bir anket başlatmıştır. Uzmanlardan oluşan bir grubun "yerinde kalmalı, korunarak işlevselleştirilmeli" görüşünde olması, bir diğer uzman grubunun ise "tarihi özelliği bulunmuyor, yıkılıp Cumhuriyetin Başkenti Ankara'nın merkezine yeni bir kentsel meydan kazandırılmalı" görüşünü savunduğu gerekçesi ile 100. Yıl Çarşısının yıkımı ile ilgili halka danışılması kararı alınmıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2022). 15 Ağustos 2022'de sonuçlanan anket için 28 bin 765 kişi oy kullanmış ve yüzde 69'u 'Ulus'a kentsel bir meydan yapılmasını tercih ediyorum' şıkkını tercih etmiştir.

Yarışmanın jüri üyelerinden Ali Cengizkan (2022) çarşıda yapılacak küçük onarımlar ve

bakım çalışmalarıyla hem Cumhuriyet dönemine ait mimari mirasın korunmasına hem de yerel belleğin korunmasına dair örnek bir uygulamanın ortaya konacağına dair vurgular yapmaktadır. Ayrıca Eylül 2022’de Ulus 100. Yıl Çarşısı ve Yakın Çevresi Fikir Projesi Yarışması’nın jüri üyeleri tarafından sürece dair bir değerlendirme metni hazırlanmıştır. Jüri yarışmadaki genel eğilimin 100. Yıl Çarşısı’nın özgün ve nitelikli değerlerini koruyarak, zamanla zayıflamış çevresiyle kurduğu ilişkileri yeniden düzenleyip işlevlendirmek yönünde olduğuna dikkat çekmektedir. Bu değerlendirmelere göre yarışma jürisinin yıkım konusundaki görüşleri şu şekildedir:

Jüri üyeleri eşdeğer ödül alan proje önerilerinin, Başkent’in tarihî merkezinin mekânsal ve işlevsel gelişimine nitelikli katkılar sunacağına; çağdaş 21. yüzyıl yaklaşımına uygun biçimde yıkım yerine korumayı esas alan çözümleriyle ulusal ve uluslararası bağlamda örnek teşkil edeceğine inandıklarını belirtmektedir. Ancak yarışmanın sonuçlanmasının ardından Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin, eşdeğer ödülleri daha geniş bir katılımı tartışmak yerine kendi düzenlediği süreci yok sayarak Ulus Meydanı ve 100. Yıl Çarşısı’nın geleceği hakkında anket düzenlemesi, konunun uzmanlarının ve yarışmacıların emeğini göz ardı etmesi nedeniyle eleştirilmiş ve bu anketin mesleki ve bilimsel verilere aykırı biçimde kurgulanması nedeniyle temsiliyeti sorgulanmıştır. Bu bağlamda jüri üyeleri Ankara Büyükşehir Belediyesi’ni, mesleki uzmanlık ve bilimsel bilgiye değer vererek açmış olduğu yarışmaya sahip çıkmaya ve yarışma ile elde edilen sonuçları hayata geçirmeye davet etmektedir (Arkitera, 2022).

Yıllardır süregelen yıkım-koruma tartışmalarından ve yarışma sonuçlarından tam dört ay sonra Kasım 2022’de Ankara Büyükşehir Belediyesi 100. Yıl Çarşısı için yıkım ihalesi açmıştır. 2023 yılı başlarında yapının yıkımı gerçekleşmiş ve belediyenin yeni projesinin inşaa süreci başlamıştır. Projede 7 bin 800 metrekaarelik meydana; yeşil alanlar, modern kent mobilyaları, açık sergi alanları, kafeterya ve 216 araç kapasiteli otoparkın yer alacağı açıklanmıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2024). Yıkılan alan için geliştirilen Ulus 100. Yıl Meydanı ve Kapalı Otopark projesi Mart 2024’te halkın kullanımına açılmıştır.

2.2. İzmir Büyükşehir Belediyesi Binası

İzmir Büyükşehir Belediyesi Binası, kentin idari kalbinin attığı bölgede, Kemeraltı Tarihi Çarşısı’nın hemen yakınında konumlanmaktadır. Bu bölge, yalnızca İzmir’in tarihsel gelişiminde değil, aynı zamanda bugünkü kent kimliğinde de merkezi bir rol üstlenmektedir. Valilik, Hükümet Konağı ve diğer kamu kurumlarının çevrelediği bu alan, Cumhuriyet dönemi boyunca kentin yönetim merkezi olarak işlev görmüş; aynı zamanda idari, ticari ve kültürel işlevlerin kesişim noktası olmuştur.

Mekânsal olarak, İzmir’in en bilinen simgelerinden olan Konak (Atatürk) Meydanı ve Saat Kulesi ile komşu konumdadır. Bu iki unsur, yalnızca birer kentsel odak noktası değil, aynı zamanda toplumsal hafızayı besleyen ve kentlilerin gündelik yaşamında önemli karşılaşma mekânlarıdır. Resmî törenlerden gündelik buluşmalara, toplumsal gösterilerden kutlamalara kadar pek çok etkinliğe ev sahipliği yapan bu meydan, İzmir’in demokratik, kamusal ve kültürel kimliğinin bir parçası olarak işlev görmektedir.

Bölge aynı zamanda, Kemeraltı Çarşısı’nın tarihsel dokusuyla iç içe geçmiş ticari yaşamın dinamizmini de barındırır. Çarşı dokusunun sürekliliği ile idari binaların temsili karakteri

yan yana gelerek, İzmir'in hem tarihsel sürekliliğini hem de çağdaş kentleşme sürecini görünür kılar. Dolayısıyla, İzmir Büyükşehir Belediyesi Binası yalnızca bir idari yapı değil; kentin tarihi, toplumsal belleği ve gündelik yaşam pratikleriyle güçlü ilişkiler kuran bir kentsel odak noktası üzerinde konumlanmıştır.

Bölgenin bugünkü hali 19. yüzyılın başından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim yapısının modernleşmesiyle ortaya çıkan yeni işlevler ve bu işlevlere dönük inşa edilen Hükümet Konağı, Kışla-yı Hümayun (Sarıkışla), İzmir İdadisi, modern liman, rıhtım ve Saat Kulesi gibi yapılarla oluşmaya başlamıştır. Hanlar Bölgesine yakın bir yerde hizmet veren belediyenin henüz meydana ve kıyı ile ilişkisi bulunmamaktadır. Bugün belediye binasının bulunduğu alanda liman ve rıhtımla ilişkili depolar yer almaktadır.

II. Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'deki diğer büyük şehirler gibi İzmir de hızlı bir kentleşmeye sahne olmuş, 1925 Danger-Prost Planı kentin gelişmesine ve büyümesine göre yetersiz kalmıştır. Belediye binasının inşasına kadar olan süreçte 1951 yılında açılan "İzmir Şehri İmar Plânı Milletlerarası Proje Müsabakası", 1953 Nazım İmar Planı, 1955 yılında açılan İzmir Konak Sitesi Yarışması, 1955 Sarıkışla'nın yıkımı, 1966 yılında "İzmir Konak Tesisleri", 1967'de Sosyal Sigortalar Çarşısı inşası gibi yarışma, yıkım ve inşa faaliyetleri alanın gelişiminde kritik rol oynamıştır.

Bu gelişmelere paralel olarak 1966 yılında "İzmir Belediye Sarayı Mimari Proje Yarışması" açılmıştır. Özdemir Arnas, Altan Akı ve Erhan Demirok tarafından tasarlanan proje birinci seçilerek inşa edilmiştir. Proje, döneminin rasyonel, akılcı ve işlevsel mimarisinin özelliklerini taşımakta, Doğan Hasol'un deyimiyle Uluslararası Stilin brütalist estetikle desteklenmesinin yorumlarından biri olarak öne çıkmaktadır (Hasol, 2017). Konak Meydanı yeni çok katlı yapılarla başka bir ölçeğe kavuşurken, bu ölçeği belirleyen önemli yapılardan biri belediye binası olmuştur. İnşa edildiği dönemde hem kıyıyla hem de meydana ilişkilenen yapı, 1980'li yıllarda denizin doldurulması ve dolgu alan üzerinde Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nın açılmasından sonra kıyı yapısı olma özelliğini yitirmiştir.

1982 yılından itibaren İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ana hizmet binası olarak kullanılan yapı 30 Ekim 2020 depreminde hasar görmüştür. Deprem sonrası yapılan ilk meclis toplantısında binanın yıkımına karar verilmiştir. Bu karardan önce 2006 yılında yapılan incelemeler sonucunda binanın teknik performans düzeyindeki yetersizliği raporlanmış (Akçay, 2018), yaklaşık 10 yıl sonra, 2017 yılında binanın deprem yükünü hafifletmek için prekast güneş kırıcılar sökülmüştür. Bu çalışmanın ardından, üniversitelerin hazırladığı raporlara göre binanın içi boşaltılmadan kademeli olarak güçlendirme projesi yapılacağı haberi yayımlanmış (Hürriyet, 2017), ancak sonrasında herhangi bir gelişme olmamıştır.

Deprem sonrası belediye tarafından talep edilen ve İstanbul Teknik Üniversitesi Afet Yönetimi Enstitüsü tarafından hazırlanan bilimsel rapor binanın güçlendirme seçeneğinin teknik yönden ve kamu kaynaklarının verimli kullanımı açısından uygun olmadığını belirtmektedir. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer (g.s. 2018-2023), deprem sonrasında yapılan incelemelere göre belediye binasının yıkılacağını, yerine Hükümet Konağı ile bütünleşen sembolik bir başkanlık ve meclis binası yapılarak kalan alanın Atatürk Meydanı'na katılacağını sosyal medya hesabında duyurmuştur (Soyer, 2020).

Meslek örgütleri Cumhuriyet dönemi mirası olan yapının Atatürk Meydanı'nı tanımlayan önemli bir odak oluşturması ve yıkılmasıyla meydanın kontrolsüz bir boşluğa dönüşecek olması, yıkımın bölgedeki diğer modern mimarlık miras örneklerinin yok edilmesine emsal oluşturma riski, belediyenin taşınması ile meydanda yerel yönetimin temsiliyetinin azalacak olması gibi nedenlerle yıkım kararına karşı çıkmıştır (Mimarlar Odası İzmir Şubesi, 2020). Soyer ise aksine belediye binasının yıkılmasıyla meydanın gerçek kimliğine kavuşacağını savunmuştur.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası'nın ve söz konusu diğer yapıların yıkımı ile ilgili niyet ilk kez gündeme gelmemiştir. 2008 yılında dönemin İzmir İl Başkanı Kemal Karataş, Konak Meydanı'nın Rusya'daki Kızıl Meydan gibi büyütülmesi için belediye, defterdarlık, kaymakamlık binalarının yıkılmasını, Saat Kulesi, Yalı Camii ve Hükümet Konağı'nın yıkılarak aslına uygun şekilde meydanın kenarlarında yeniden inşa edilmesini, Kemeraltı girişindeki mağazaların yıkılarak (Sosyal Sigortalar Çarşısı) meydanın 1. Beyler'e kadar genişletilmesini önermiştir. Karataş'a göre, İzmir'e yakışan “yeni” ve “daha büyük” bir meydan için bu yıkımlar gerçekleştirilmelidir (Mimdap, 2008). 2013 yılında ise dönemin İl Genel Meclisi Başkanı Serdar Değirmenci, yine “daha geniş” ve “daha büyük” bir meydan hayaliyle, “vasıfsız” diye nitelendirdiği kamu binalarının yıkılabileceğini dile getirmiştir. Değirmenci'nin önerileri birçok destekçi bulmuştur. Dönemin İzmir Ticaret Odası Yönetim Kurulu başkanı Ekrem Demirtaş'a göre ortada bir meydan yoktur ve başta belediye binası olmak üzere yanındaki diğer kamu binaları yıkılmalıdır. Şehir Plancıları Odası 12. Dönem İzmir Şubesi Başkanı Nehir Yüksel, belediye yapısı ile tüm kamu binalarının yıkılmasıyla meydanın denizle bütünleşeceğini ve “meydan kimliğine” kavuşacağını öngörerek Değirmenci'nin önerisini olumluşturmuştur (Hürriyet, 2013). Dönemin Kültür ve Turizm Bakanı Ertuğrul Günay, tarihi meydanlardaki binaların yıkılmasından ve meydanların büyütülmesinden duyacağı memnuniyeti açıkça ifade etmiştir (Ege Postası, 2013).

Bu tartışmaların paralelinde Eylül 2021'de İzmir Büyükşehir Belediyesi, alanın nasıl değerlendirileceğine dair katılımcı bir anlayışla karar üretmek üzere 16 kişiden oluşan bir danışma kurulu oluşturmuştur. Tarih, mimarlık, mühendislik ve şehircilik meslek disiplinlerinden oluşan kurulda, Tarihçi Prof. Dr. Ergün Aybars, Mimar Prof. Dr. Fehmi Doğan, Şehir Plancısı Prof. Dr. Melih Ersoy, Mimar Prof. Dr. Hikmet Gökmen, Mimar Prof. Dr. Celal Abdi Güzer, Peyzaj Mimarı Prof. Dr. Erhan Vecdi Küçükerbaş, İnşaat Mühendisi Prof. Dr. Özgür Özçelik, Mimar Prof. Dr.A.Uğur Tanyeli, Şehir ve Bölge Planlamacısı Doç. Dr. Koray Velibeyoğlu, Mimar Doç. Dr. Ahenk Yılmaz, Mimar ve Peyzaj Tasarımcısı Deniz Aslan, Mimar Tamer Başbuğ, Mimar Ersen Gürsel, Mimar Necip Mutlu, Mimar Hasan Topal ile Mimar Mert Uslu yer almaktadır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2021). Bu kurul mevcut binanın korunması yönünde görüş bildirmiştir.

Mimarlar Odası İzmir Şubesi Mart 2021'de Yapısal Boşluğun Kentle Diyaloğu “İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası” isimli ulusal öğrenci mimari fikir projesi yarışması düzenlemiştir. Yapının güçlendirileceği vurgusu üzerinden kurgulanan şartname ile “yapının şu ana kadar olan süreci boyunca mekân/zaman birlikteliği ile kente kazandırılmış kamusallığın yeniden aranması ve böylece yeni önerilerle bir önceki döneme ait özgün mimari kurgunun zenginleştirilmesi ve günümüze ait kılınması” hedeflenmektedir. Yarışmanın üzerinde durduğu diğer önemli noktalar ise “var olan

değerin ekonomik gerekçelerle yok edilip yeniden üretilmesi yerine; mevcut yapının potansiyel değerlerinin kültüre, zamana ve kamuya ait gerekçelerinin yeniden üretilmesi” ve “modern mimarinin önemli miraslarından birisi olan bu yapının, yeni fonksiyonlar ve onarım çalışmaları ile yaşamına devam etmesi ve mekânsal bütünlüğü ile gelecek nesillere nasıl aktarabileceğinin sorgulanması”dır.

Mayıs 2021’de sonuçlanan yarışmada 42 proje değerlendirilmiştir. Jüri değerlendirme raporunda projelere olan yaklaşımını şu şekilde ifade etmektedir. “Yarışmaya konu belediye yapısının kültür varlığı niteliği açık olmakla birlikte, öğrenci düzeyinde ve fikir yarışması çerçevesinde açılan bir yarışmada katılımcılardan mimari koruma alanının gereklilikleri doğrultusunda öneriler beklemenin mümkün olmayacağı kabulü ile hareket edilmiş ve değerlendirmeler bu doğrultuda gerçekleştirilmiştir” (Jüri Değerlendirme Raporu, 2021). Ödül alan öneriler yapının özgün mimari dilini, mekân kurgusunu, bulunduğu kentsel çevre içindeki rolünü anlayarak mevcut yapıyı yapısal ve kentsel boşluklarla ilişkilendiren projelerdir.

Bu gelişmelerin paralelinde, Temmuz 2021’de, Mimarlar Odası İzmir Şubesi İzmir 1 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Kuruluna tescil başvuru talebinde bulunmuştur. Oda, yapının kamusal bir binaya dönüştürülmesi durumunda İzmir Atatürk Meydanı’nda Antik, Osmanlı, Modern ve Çağdaş dönemlere ait tüm tarihi katmanların bir arada bulunacağı bir duruma vurgu yapmaktadır. Kurul 10.2021 tarih ve 12908 sayılı “korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı olarak tescil edilmesinin uygun olmadığı” şeklinde bir karar almıştır.

Bu tartışmalarla geçen yaklaşık 1,5 yıldan sonra belediye tarafından yıkım kararı alınmış ve Nisan 2022’de yıkım ihalesi gerçekleştirilmiştir. Yapının yıkımından sonra kalan kentsel alanın nasıl değerlendirileceğine dair bir yol haritası belirlemek üzere Nisan 2023’te “İzmir Büyükşehir Belediyesi Bir Uygarlık Odağı Olarak Başkanlık ve Şehir Meclisleri Fikir Projesi Yarışması” isimli serbest, ulusal, iki aşamalı, fikir projesi yarışması düzenlenmiştir. Şartnamede belirtildiği üzere “alanın kentsel özelliklerinin ortaya çıkarılması, alanın tarihi, kültürel, sosyal değerlerinin göz önüne alınarak, kentlinin gündelik yaşamına katkı koyması” beklenmiştir.

3800 m²’lik programda beklenen mekânlar Belediye Başkanlığı, Şehir Meclisleri ve Hemşehri İletişim Merkezi şeklinde üç ana mekân kurgusu altında detaylandırılmaktadır. Yarışmacılardan bir anıt-yapı/kurum tasarımları ve bunun da kent ve kentliye açık mekânlarla desteklenmesi beklenmektedir. Yarışmanın kolokiyumu 28 Ekim 2023 tarihinde gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada teslim edilen 150 proje arasından ikinci aşamaya 8 proje geçmiştir. Konak Meydanı’na zarar vermeyen, demokratik etkileşimi sağlayan, meydana anıtsallık yaratan projelere ödül verilmiştir.

Yarışmanın üzerinden yaklaşık iki sene geçtikten sonra Ağustos 2025’te dönemin belediye başkanı Cemil Tugay İzmir Büyükşehir Belediyesi binasını yeniden yerinde inşa etmek istediğini ifade eden açıklamalar yapmıştır. Cemil Tugay, Konak’taki belediye binasının kent belleğinde simgesel bir değer taşıdığını, depremde hasar gerekçesiyle yıkılmasının ardından aynı yerde yeniden inşa edilmesi yönündeki kararlı olduğunu, yapının kente işlevsel ve nitelikli bir kamu yapısı olarak kazandırılması gerekliliğini belirtmiştir (Egede Son Söz, 2025).

3. YIKIM-İNŞA SARKACINDAN KESİTLER İLE SÜREÇLERİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bu çalışmada ele alınan iki yapı—Ankara Ulus 100. Yıl Çarşısı ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası—İNŞA ile yıkım arasındaki gerilimli süreci deneyimlemeleri bakımından benzerlik göstermektedir. İki yapının geçirdiği süreç bu çalışmada bir ucunda İNŞA, bir ucunda yıkım bulunan bir sarkaç metaforu ile ele alınmaktadır. Her ne kadar sarkacın zıt kutuplar gibi çalışan iki ayrı ucu olsa da sarkacın asıl özelliği bu iki uç arasındaki alanı sürekli hareket halinde taşıyor olmasıdır. Bu hareketlilik kimi zaman bir uca, kimi zaman diğer uca yakınlaşmakta; harekete müdahale edilmediği sürece bu eylemlilik hali devam etmekte ve farklı modların gerçekleşebileceğine dair bir olasılık alanı sunmaktadır.

Sarkacın hareketi sırasında durdurulan bir noktadan alınan kesit, yeni bir durum anını ortaya çıkarmaktadır. Bu çalışmada sarkacın tanımladığı alan içinden alınan kesitler, iki olgunun ortaklaştığı anları işaret etmektedir. Bu kesit aralıkları yarışma ilanı, İNŞA, yıkım kararı, katılımcı süreç, yarışma ilanı, yıkım ve yeniden yapım olarak belirlenmiştir. Bu iki yapı kent merkezindeki konumları, bir meydanı sınırlayan ve tanımlayan başat bileşenler olmaları, yarışma ile İNŞA edilmeleri, süreç boyunca belirli zamanlarda beliren yıkım tartışmalarına maruz kalmaları, yerel yönetimlerin karar verici mekanizmaları işletmesi, farklı katılım modellerine başvurulması, modern miras olarak korunmalarına dair yapılan başvurular, geleceklerine dair karar verilmesi için açılan yarışmalar, tüm gelişmelere rağmen yıkılmış olmaları ve yerine ne yapılacağı ya da ne yapıldığı ile ilgili hâlâ net kararların alınmamış olması bakımından benzerlikler göstermektedir.

100. Yıl Çarşısı ve İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin İNŞA süreci, açılan mimari tasarım yarışmaları sonucunda birinci olan ekibin tasarımının uygulanması ile başlamaktadır. 100. Yıl Çarşısı, 1967 tarihli yarışmayla; İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası ise 1966 yılında gerçekleştirilen yarışmayla hayata geçirilmiştir. İki kamu yapısı da Bayındırlık Bakanlığı tarafından 1952 yılında çıkarılan “Mimarlık ve Şehircilik Yarışmalarına ait Yönetmelik” ve 1954 yılında kurulan Mimarlar Odası’nın çalışmaları ile yarışmaların kurumsallaştığı, en büyük işlerin kamu tarafından ve yarışma aracılığıyla verildiği bir dönemde üretilmiştir (Sayar, 2004).

Her iki yapı da Ankara ve İzmir’in tarihi ve idari kent merkezlerinde yer alan arazilerde İNŞA edilmiştir. Sadece mimari ölçekte ve kendi tekil varlıklarıyla değil, içinde bulundukları mekânsal ve tarihsel bağlamla, farklı tarihsel, işlevsel, fiziksel niteliklere sahip yapılarla birlikte kentsel ölçekte değer kazanmıştır (Dedekargınoğlu, 2024). Ancak, yapıların tarihi kent merkezleri olan ilişkileri, yıkım ve koruma arasındaki salınımlarını etkilemiştir. Çünkü, tarihi dokuda İNŞA edilen modernist mimarlık örnekleri dokunun sürekliliğini bozan, kesintiye uğratan yeni yapılar olarak algılanabilmektedir (Omay Pulat ve Can, 2008). İzmir Tarihi Liman Kenti’nin 2020 yılında UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesi’ne dâhil edilmesiyle birlikte, İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası sırasında yer alan ve 20. yüzyılın ikinci yarısında yine yarışmayla elde edilen Merkez Bankası, İzmir Valiliği Ek Hizmet Yapıları (yıkıldı) ve Sosyal Sigortalar Çarşısı blokları gibi yapıların yıkım senaryolarının tekrar gündeme gelmesi bu tansiyonu örneklemektedir. Ulus’ta ise, 100. Yıl Çarşısının yıkım kararının aksine, Ulus İşhanı ve Çarşısı (Orhan Bolak, Orhan

Bozkurt, Gazanfer Beken, 1954) ile Anafartalar Çarşısı (Ferzan Baydar, Affan Kırımlı, Tayfur Şahbaz, 1967) özgün işlevlerine uygun şekilde onarılmıştır. Tarihi bölgelerin çok katmanlı kültürel dokularında, hangi katmanların korunacağı konusunda (genellikle modern dönem yapılarının aleyhine olan) eleştiriye açık olan seçici yaklaşımlar sergilenmiştir.

Yapıların kentsel ölçekte sahip oldukları değeri, Ulus Meydanı ve Konak (Atatürk Meydanı) gibi her iki kentin önemli kamusal mekânları olan meydanları tanımlayan bir yerleşime sahip olmaları güçlendirmektedir. Örneğin, İzmir Büyükşehir Belediye Hizmet Binasının yıkımı ile ilgili açıklamalar göz önünde bulundurulduğunda asıl derdin “meydan” ölçeğinde saklı olduğu dikkat çekmektedir. Yıkımlar sayesinde kazanılacak geniş boşluklarla var olan meydanları büyütmek veya yeni meydanlar kazanmak amaçlanmaktadır. Ancak bu amaçlarla önerilen projeler, mevcut meydanların tanımsızlaşacağı gerekçesiyle uzmanlarca eleştirilmiştir.

Her iki yapının geleceğine dair kararlar, yerel yönetimlerin politikaları çerçevesinde şekillenmiştir. Yerel yönetimler, bu yapıların hem konumları hem de fiziksel nitelikleri bakımından alanlara dair farklı zamanlarda yeni projeler geliştirmişlerdir. Yapıların meydanla ilişkileri, ölçekleri ve kentsel rant potansiyelleri nedeniyle geliştirilen projeler çoğu zaman yıkım tartışmalarını beraberinde getirmiştir. Depreme dayanıklılık sorunları, bakım eksiklikleri gibi teknik gerekçeler de yıkım kararlarını destekleyici argümanlar olarak öne sürülmüştür.

Yıkım kararları her iki yapıda da geniş tartışmalara yol açmış, meslek odaları, akademisyenler ve uzmanlar tarafından modern mimarlık mirası olarak korunmalarına yönelik tescil başvuruları yapılmıştır. Ne var ki bu başvuruların reddedilmesi, yapıların korunmasına dair hukuki bir zemin oluşturulmasını engellemiştir. Buna rağmen süreç boyunca hazırlanan raporlar, yapılan toplantılar ve katılımcı süreçler, yerel yönetimlerin yıkım kararlarını yeniden gözden geçirmesine ve her iki yapı için de mimari fikir yarışmaları açılmasına neden olmuştur.

2022’de açılan Ulus 100. Yıl Çarşısı ve Yakın Çevresi Fikir Projesi Yarışması ve 2021’de açılan “Yapısal Boşluğun Kentle Diyalogu: İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası” isimli ulusal öğrenci mimari fikir projesi yarışmaları, yapılar yıkılmadan önce düzenlenmiştir. Her ne kadar biri profesyonel, diğeri öğrenci yarışması olsa da, içerik olarak benzerlikler taşımaktadır. İkisinde de mevcut yapılarla ilgili yapılacak fiziksel müdahalelerin boyutu yarışmacıların tasarım kararlarına bırakılmıştır. Gelen sonuçların büyük bölümü, mevcut yapıları yıkmadan yeniden işlevlendirme üzerine olmuştur. Bunlardan farklı olarak, 2023’te açılan “İzmir Büyükşehir Belediyesi: Bir Uygarlık Odağı Olarak Başkanlık ve Şehir Meclisleri Fikir Projesi Yarışması”, belediye binasının yıkımından sonra düzenlenmiş ve kalan boşluğun nasıl değerlendirileceği üzerine odaklanmıştır. Bu iki yarışma, modern dönem yapılarının nasıl korunacağı ya da işlevlendirileceği üzerine önemli tartışmalar açmıştır.

Yaşanan tüm süreçler sonucunda her iki yapı da yakın zamanda yıkılmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi Binası, depremde hasar alması nedeniyle üç yıl içinde; Ulus 100. Yıl Çarşısı ise kentsel politikaların değişmesiyle yaklaşık yirmi yıl süren tartışmaların ardından yıkılmıştır. Farklı sebeplerle, farklı süreler boyunca devam eden bu tartışmalar,

karar vericilerin benzer motivasyonlarıyla aynı sonu paylaşmıştır. Ulus için halkın da katılımını sağlamak amacıyla “yıkılsın” ya da “korunsun” seçenekli bir anket uygulanmış, çıkan “yıkılsın” kararı doğrultusunda yirmi yıl süren tüm tartışmalar ve öneriler yok sayılarak yapı bir yıl içinde yıkılmıştır. Değişen yerel yönetim bile bu sonucu değiştirmeye yetmemiştir. İzmir’de ise teknik raporlar, uzman görüşleri ve meslek odasının değerlendirmelerine rağmen yapının güçlendirilmesi yerine yerel yöneticilerin kararı esas alınmış ve bina yıkılmıştır. Ancak 2023’te değişen yerel yönetim, binayı yerinde yeniden inşa etmek istediğine dair beyanlarda bulunmuştur.

Her yıkım, arkasından bir yeniden inşa sürecini getirmektedir. Yıkım, inşa faaliyetlerine içkin bir pratiktir ve en az yapma eylemi kadar mimarlığa aittir. Uğur Tanyeli’nin de dediği gibi yıkmakla yapmanın birbirine karşıt olmayan içsel bir bağlantısı vardır (Tanyeli, 2017). Ancak yıkım gerekçeleri ve sonrasında yapılacak uygulamalar şeffaf bir biçimde kamuoyuyla paylaşılmalıdır. Yapılan yarışmalar bu açıdan iyi niyetli ve katılımcı süreçler olarak görülse de sonuçta etkili olamamıştır. Günümüzde Ulus Çarşısı’nın yerinde bir meydan düzenlemesi ve otopark bulunmakta, İzmir’de ise yıkılan belediye binasının alanı hâlen bir inşaat boşluğu olarak durmaktadır. Süreçte sarkacın salınımında geliştirilen tüm öneriler ve alternatifler sonuçta tamamen göz ardı edilmiştir. Bugün hâlâ Ulus Meydanı ve Atatürk Meydanı çevresinde yapılacak plan kararları tekil müdahalelerle gerçekleşmekte, sarkaç, boşluğu yeniden doldurmak üzere inşa eksenine doğru hareket etmektedir.

4. SONUÇ

Bu çalışma, Ulus 100. Yıl Çarşısı ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Hizmet Binası örnekleri üzerinden modern mimarlık mirasının kentsel bellek ve miras politikaları içindeki kırılgan konumunu ortaya koymuştur. Her iki yapı da inşa edildikleri dönemde modernleşme ideallerinin simgesi olmuş, yarışmalarla elde edilerek kent merkezlerinde önemli birer odak noktası haline gelmiştir. Ancak süreç içerisinde hem meydan ölçeği üzerinden yürütülen kentsel tartışmalarla, hem de yapısal dayanıklılık ve bakım eksiklikleri gibi gerekçeler üzerinden yürütülen mekânsal tartışmalarla yıkım tehdidiyle karşı karşıya kalmışlardır. Farklı belediyeler tarafından yönetilen süreçlerde aktörler değişmiş olsa da sonuç aynı olmuş; her iki yapı da yıkılmıştır. Ulus’ta kalan boşluk meydan olmaya öykünürken, Konak’ta kalan boşluğun yerine ne yapılacağı ya da bu alanın nasıl değerlendirileceği hâlen belirsizliğini korumaktadır.

Süreç boyunca meslek odaları, akademisyenler ve uzmanların girişimleri; hazırlanan raporlar, yapılan toplantılar ve düzenlenen fikir yarışmaları katılımcı bir zemin oluştursa da bu çabalar yapıları korumaya yetmemiştir. Modern miras olarak değer taşıyan bu yapılar tescillenmemiş, dolayısıyla yasal koruma mekanizmalarının dışında kalmıştır. Yarışma ile elde edilen bir mimari mirasın yeniden bir yarışma aracılığıyla kente kazandırılmaya çalışılması, “yıkım-inşa sarkacı” metaforunun işaret ettiği gibi, farklı uçlarda geliştirilen alternatiflerin göz ardı edilse bile sürekli varlığını sürdürdüğünü göstermektedir. Bu durum, sarkacın taradığı alanın aslında koruma ve yeniden işlevlendirme konusunda çeşitli olasılıkları barındırdığını; ancak idari ve yerel yönetimlerin modern mirasın nasıl korunacağına ve kentsel yaşama nasıl entegre

edileceğine dair ilke ve yöntemlerden yoksun olmalarının en önemli sorunlardan biri olduğunu ortaya koymaktadır.

Analiz, Türkiye’de modern mimarlık mirasına ilişkin tartışmaların yalnızca yıkım ve koruma ikiliğine sıkışmadığını da göstermektedir. Bu ikilikler arasındaki salınım, farklı aktörler, söylemler ve yöntemler aracılığıyla yeni düşünüm alanları açmakta; kentsel bellek, kimlik ve kamusal alan gibi kavramlarla kesişerek çok katmanlı bir süreç üretmektedir. Dolayısıyla modern mirasa yönelik kararların yalnızca teknik bir müdahale alanı değil, aynı zamanda yönetim, katılım, bellek ve kimlik politikalarının birer yansıması olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, modern kültürel mirasın korunmasına yönelik kentsel politikalarda yalnızca “yıkım mı, koruma mı?” ikiliğine sıkışan yaklaşımlar yerine; süreci, aktörler arası etkileşimleri ve bellek dinamiklerini gözeten, çok katmanlı ve katılımcı bir politika çerçevesinin geliştirilmesi gerekmektedir. Aksi halde her yeni yıkım kararı, kentlerin tarihsel sürekliliğini zedeleyen ve toplumsal bellekte onarılması güç boşluklar yaratan bir kayıp anlamına gelecektir.

Kaynakça

- Akçay, F. Ç. (2018). *Yarışma yöntemi ile elde edilen mimari projelerde işvsel niteliğin artırılmasına yönelik bir model önerisi: Belediye hizmet binaları örneği* [Basılmamış doktora tezi]. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Altan Ergut, E. (2013). Yirminci yüzyıl modern mimarlık mirası korunmalıdır! DOCOMOMO_Türkiye: 10 yılın ardından... *Mimarlık*, (371), 73–75.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Vatandaş 'meydan olsun' dedi: Ulus Meydanı ve 100. Yıl Çarşısı anketi sonuçlandı*. <https://www.ankara.bel.tr/haberler/vatandas-meydan-olsun-dedi-ulus-meydani-ve-100-yil-carsisi-anketi-sonuclandi-15805>
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2024). *Ulus tarihi kent merkezi'nde büyük dönüşüm: Ulus 100. Yıl Meydanı açıldı*. <https://www.ankara.bel.tr/haberler/ulus-tarihi-kent-merkezi-nde-buyuk-donusum-ulus-100-yil-meydani-acildi-17165>
- Arkitera. (2022). *Ulus 100. Yıl Çarşısı ve yakın çevresi fikir projesi yarışması jüri değerlendirme ve önerileri*. <https://www.arkitera.com/haber/ulus-100-yil-carsisi-ve-yakin-cevresi-fikir-projesi-yarismasi-juri-degerlendirme-ve-onerileri/>
- Ayhan Koçyiğit, E. S., Çıplak, L. E., ve Acar, Y. (2020). 100. Yıl Çarşısı koruma-yıkım tartışmaları ve Ulus tarihi kent merkezine bütüncül yaklaşım önerisi. *Mimarlık*, 57(415), 14–19.
- Cengizkan, A. (2022). *Ankara'nın hafızası, Ulus 100. Yıl Çarşısı yıkılacak mı?* Yapı Dergisi Dijital. <https://yapidergisi.com/ankaranin-hafizasi-ulus-100-yil-carsisi-yikilacak-mi/>
- Cengizkan, A. (2024). Simgesel gücün yapıcı ve yıkıcı yüzü: Ulus 100. Yıl Çarşısı. E. Şevli (Der.), *Mimarlığın simgesel gücü: Yapmanın ve yıkmamanın ötesinde* [Dosya konusu]. *Yapı*, (493), 42–45.
- Ceylan, E. (2024). Kentsel bellek bağlamında modern mimari mirasın korunması ve yıkım politikaları. E. Şevli (Der.), *Mimarlığın simgesel gücü: Yapmanın ve yıkmamanın ötesinde* [Dosya konusu]. *Yapı*, (493), 46–49.
- Dedekargınoğlu, C. (2024). Ankara'da modern kamu yapılarının temsili değeri ve ideolojik yıkımlar. E. Şevli (Der.), *Mimarlığın simgesel gücü: Yapmanın ve yıkmamanın ötesinde* [Dosya konusu]. *Yapı*, (493), 50–53.

- Ege Postası. (2013, 19 Ocak). *Günay: Belediye binası yıkmak benim işim değil*. <https://www.egepostasi.com/haber/gunay-belediye-binasi-yikmak-benim-isim-degil/7068>
- Egede Son Söz. (2025, 15 Ağustos). *Kararlıyız yerinde tekrar yapacağız*. <https://www.egedesonsoz.com/baskan-tugaydan-hizmet-binasi-aciklamasi-kararliyiz-yerinde-tekrar-yapacagiz>
- Hasol, D. (2017). *20. yüzyıl Türkiye mimarlığı*. Yapı Endüstri Merkezi Yayınları.
- Hürriyet. (2013, 9 Ocak). *Hasan Tahsin Meydanı*. <https://www.hurriyet.com.tr/ege/hasan-tahsin-meydani-22319214>
- Hürriyet. (2017, 8 Temmuz). *Büyükşehir binasında beton güneşlik sökümü başladı*. <https://www.hurriyet.com.tr/buyuksehir-binasinda-beton-guneslik-sokumu-basl-40513545>
- Madran, E., Altan, E., ve Özgönül, N. (2005). *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi tescil başvuru raporu*. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Mimdap. (2008, 23 Haziran). *İzmir'e Kızıl Meydan geliyor!* <http://mimdap.org/2008/06/yzmire-kyzyl-meydan-geliyor/>
- Omay Pulat, E. E., ve Can, C. (2008). Modern mimarlık mirası kavramı: Tanım ve kapsam. *Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi*, 3(2), 177–186.
- Özgönel, L. (2024). Mimarlığın simgesel gücü: Yapmanın ve yıkmmanın ötesinde. E. Şevli (Der.), *Yapı içinde* (Sayı 493). Yapı Medya.
- Salman, Y. (2024). “Hiçbiryer”in inşası yolunda kent hafızasının yıkımı: Tercüman Gazetesi. *Ege Mimarlık*, (121), 12–15.
- Sayar, Y. (2004). Türkiye’de mimari proje yarışmaları 1930-2000: Bir değerlendirme. *Mimarlık*, (320), 29–36.
- Soyer, T. [@tuncsoyer]. (2020, 27 Kasım). *İzmir Büyükşehir Belediyesi ana hizmet binasının depremde gördüğü hasar üzerine açıklama* [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/tuncsoyer/status/1332407438922878982>
- Tanyeli, U. (2017). *Yıkarak yapmak: Anarşist bir mimarlık kuramı için altlık* (2. baskı). Metis Yayınları.
- TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi. (2005). Ankaram Platformu Ulus bildirisi. *Bülten*, (32). <http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/bulten-32.pdf>
- Tunçer, M. (2013). Ankara tarihi kent merkezi yenileme alanı koruma planı, niteliği ve iptaline ilişkin gerekçeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 10–34.

Modern Şehirciliğin Kentlere Etkisi ve Günümüzdeki Yansımaları: Viyana ve Ankara Örneklerinin Karşılaştırılması

Umut Ayanoğlu¹

Öz: Kentlerin belli ilkeler doğrultusunda kapsamlı biçimde planlanarak inşa edilmesini ya da yeniden yapılandırılmasını esas alan, planlama aracılığıyla mekânı biçimlendirerek daha iyi bir yaşamı, daha iyi bir toplumu ortaya koymayı hedefleyen bir anlayış ve girişim olan modern şehircilik, 19. Yüzyılda ortaya çıkmış, 20. Yüzyılda daha da gelişerek yaygınlaşmıştır. Viyana ve Ankara, modern şehircilik izlerinin belirgin olduğu, bu anlayışın ve uygulama örneklerinin somut olarak görülebildiği iki başkenttir. Ancak bu iki kentteki modern şehircilik etkilerinin farklı zamanlarda ve farklı biçimlerde ortaya çıktığı söylenebilir. Bu çalışmada, modern şehircilikle ilgili genel bilgiler verildikten sonra, Viyana ve Ankara'nın tarihsel süreç içinde bu anlayıştan nasıl etkilendiği, bu kapsamda nasıl biçimlendiği ayrı ayrı ve karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Ayrıca, modern şehirciliğin ilkelerini bir bütün olarak yazılı hale getiren Atina Anlaşması adlı belge referans alınarak, bu belgedeki "Boş Zamanların Değerlendirilmesi" ana başlığındaki ilke ve ölçütler üzerinden iki kentin günümüzdeki durumları karşılaştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Modern şehircilik, Viyana, Ankara, Atina Anlaşması.

Abstract: Modern urbanism, an approach and initiative based on the comprehensive planning, construction, or reconstruction of cities in accordance with specific principles, and aiming to shape space through planning to create a better life and a better society, emerged in the 19th century and further developed and spread in the 20th century. Vienna and Ankara are two capital cities where traces of modern urbanism are evident and where examples of this approach and its implementation can be seen concretely. However, it can be argued that the influences of modern urbanism in these two cities emerged at different times and in different forms. This study, after providing general information about modern urbanism, examines how Vienna and Ankara were influenced by this approach throughout history and how they were shaped within this framework, both individually and comparatively. Furthermore, by referencing the Athens Charter, a document that codified the principles of modern urbanism, the current status of the two cities is compared based on the principles and criteria under the main heading "Utilization of Leisure Time."

Keywords: Modern urbanism, Vienna, Ankara, Athens Charter

¹ İller Bankası, uayanoglu@ilbank.gov.tr

Modern Şehircilik, 19. ve 20. Yüzyılda kentleşme alanında çok yaygın bir yaklaşım olup, dünyada birçok kenti etkileyip dönüştürmüş, bazen de yeni kentlerin kurulmasında rehber alınmıştır. Orta Avrupa’da önemli bir merkez olan Avusturya’nın başkenti Viyana ile, tarih boyunca Anadolu’da önemli bir merkez olan Türkiye Cumhuriyeti’nin başkenti Ankara, modern şehircilikten doğrudan etkilenmiş olan iki önemli kenttir. Buna karşın, bu etkinin farklı zamanlarda ve farklı şekillerde ortaya çıktığı söylenebilir. Viyana ile Ankara’yı modern şehircilik üzerinden karşılaştırmak, birçok farklılığı ve benzerliği bir arada ele alarak modern şehirciliğin kentlere etkisinin, farklı uygulamalarının ve günümüzdeki yansımalarının iki somut örnek üzerinden görülmesini sağlayacaktır. Bu çalışmada hem tarihsel süreç olarak hem de -Modern Şehircilik ilkelerini içeren Atina Anlaşması adlı belge referans alınarak- günümüzdeki durumları açısından bu iki kent modern şehircilik bağlamında karşılaştırılacaktır. Atina Anlaşması’ndaki tüm ilke ve ölçütlere göre karşılaştırma yapmak, çok daha kapsamlı ve uzun metinli bir çalışmanın konusu olduğundan, bu bildiri kapsamında günümüzdeki durum karşılaştırması yalnızca Atina Anlaşması’nın esas olarak kentsel açık alanları ele alan “Boş Zamanların Değerlendirilmesi” ana başlığındaki ilke ve ölçütlerle sınırlandırılmıştır. Karşılaştırmaya geçmeden önce, modern şehirciliğin temel niteliklerini ortaya koymak gerekmektedir.

1. MODERN ŞEHİRCİLİK HAKKINDA

Modern şehirciliğin temellerini anlayabilmek için, öncelikle modernizm kavramından söz etmek gerekir. Modernizmin temelini ise, Avrupa’da 15. ve 16. yüzyıllarda gerçekleşen Rönesans ve Reform hareketleri ile atıldığını söylemek yanlış olmaz. Rönesans ve reform ile ortaya çıkan yeni anlayış ve yaklaşımlar, bir süre sonra (17. Yüzyıldan itibaren) modernizmin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Aydınlanmayla birlikte gelen Modernizm (modernite), insan aklını, rasyonelliği, bilimsel düşünce ve yöntemleri, sistematik düşünmeyi, bireyselliği ve pozitivizmi esas alır. Modernizm, bu yepyeni yaklaşımın ve bunun olanak sağladığı ürünler, değişimler ve gelişmelerin genel ifadesidir. Bu yeni anlayışla, sanayi devrimi, teknolojik gelişmeler ve değişen sanat anlayışının da etkisiyle dünya köklü bir değişim ve dönüşüm sürecini yaşamıştır. Böyle bir ortamda, kentlerin ve kentleşme alanının da bu yeni anlayıştan doğrudan etkilenmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Modern şehirciliğin ortaya çıkışı, bu anlamda modernizmin doğrudan kentlere yansımaları olarak görülebilir. Ama öte yandan sanayi devriminin getirdiği yoğun sanayileşme ve kırdan kente göçün kentlerde yarattığı ağır sorunlara modernist bir yaklaşımla çözüm bulma çabasının ürünüdür. 19. yüzyıldan itibaren Avrupa’da etkili olmaya başlayan modern şehircilik anlayışı, kentlerin belli ilkeler doğrultusunda kapsamlı biçimde planlanarak inşa edilmesini ya da yeniden yapılandırılmasını esas alır. Planlama, modern şehircilik anlayışının en önemli aracıdır. Bu anlayış, planlama aracılığıyla mekânı belli biçimlerde üretmek ya da değiştirip düzenleyerek daha iyi bir yaşamı ve daha iyi bir toplumu ortaya koyma girişimidir. 19. Yüzyılda ortaya çıkan ve somutlaşmaya başlayan bu anlayış, 20. yüzyılda çeşitli teorik çalışmalar ve dünyadaki yaygın uygulamalarla gelişerek etkisini daha da artırmıştır (Ayanoğlu, 2020).

Modern şehircilik, kentlerin fiziksel yapısına odaklanarak kapsamlı bir mekansal planlamayı ve bu planların tavizsiz biçimde uygulanmasını öngörür. Bu yeni planlı kent (modern kentin) karakteristik özellikleri arasında, -gerektiğinde tarihi dokular ve yapılar yıkılarak açılan- dümdüz geniş bulvarlar, ızgara şeklinde birbirini dik kesen yollar, ferah

kentsel mekanlar ve yaygın yeşil alanlar, ulaşım sistemleri, iyi güneş ve hava alan büyük konutlar yer alır. Böylece kentlerde iyileşen yaşam koşulları daha sağlıklı bir toplumu ortaya çıkaracaktır. Mekansal eşitsizlikleri azaltarak toplumsal adalete katkı yapmak da modern şehirciliğin amaçları arasındadır.

1852’de Paris’te Haussmann’ın başlattığı çalışmalarla ilk kez somut yansımasını bulan modern şehircilik, sonraki on yıllarda diğer Avrupa şehirlerinde ve zamanla tüm dünyada etkisini göstermiş, kentlerde köklü değişimlere yol açmıştır. 20. Yüzyılın büyük bir bölümünde de hâkim anlayış olan modern şehirciliğe yönelik bazı eleştiriler, 1960’lardan itibaren yaygınlaşmış, modern şehirciliğin kentlerin geleneksel dokusunu yok ettiği, canlılığını azalttığı, sokak ve mahalle gibi sosyal temas alanlarını zayıflattığı, toplumdaki farklılıkları ortadan kaldırarak insanları tek tip ve tekdüze bir yaşama zorladığı, tepeden inmeci bir yaklaşımla halk katılımını engellediği ileri sürülmüştür (Olgun, 2010). 1980 sonrasında ise post-modernizmin etkisiyle modern şehircilik ilkeleri terk edilmeye başlanmıştır. Yine de modern şehirciliğin getirdiği birçok yöntem ve yaklaşımın (imar planları, yapı yasakları, kat nizamı, yeşil alanlara yer verilmesi vb.) kalıcı hale geldiği ve günümüzde de devam ettiği söylenebilir.

Modern şehircilik ilk başta somut uygulamalarla kendini gösterse de zaman içinde bu konuda teorik çalışmalar da yapılmıştır. Bunların en önemlilerinden biri, 1933 yılında ünlü mimar Le Corbusier öncülüğündeki CIAM (Uluslararası Modern Mimarlık Kongreleri) adlı mimarlar grubu tarafından hazırlanarak, 1941’de Le Corbusier imzasıyla yayınlanan Atina Anlaşması adlı belgedir. Atina Anlaşması, modern şehirciliğin ilkelerini yazılı hale getirmiştir ve bu yönüyle modern şehirciliğin anayasası olarak görülür. Atina Anlaşması’nda; “Şehir ve Bölgesi”, “Konut”, “Boş Zamanların Değerlendirilmesi”, “Çalışma”, “Gidiş-Geliş İmkanları” ve “Şehrin Tarihsel Mirası” ana başlıkları bulunmaktadır. Bu konularla ilgili tespitler, düşünceler, çözüm önerileri ve ilkeleri barındıran toplam 95 madde yer almaktadır. Anlaşma, bu yönüyle bir ölçütler listesi gibi kullanılmaya elverişlidir ve belli bir kentin ya da kentsel politikanın modern şehircilik anlayışı ile uyumunu belirleme olanağı sağlamaktadır.

2. VİYANA VE ANKARA’NIN MODERN ŞEHİRCİLİKLE İLİŞKİSİ

Viyana’nın ve Ankara’nın modern şehircilikle ilişkisini anlayabilmek için, her iki kentin modern dönem öncesi mekansal tarihine kısaca değindikten sonra, modern şehircilik döneminde bu kentlerde yaşanan gelişmeleri ve dönüşümleri incelemek gerekmektedir.

2.1. Viyana ve Modern Şehircilik

Avusturya’nın başkenti ve en büyük şehri olan Viyana, Orta Avrupa’nın doğusunda, Tuna Nehri’nin kıyısında kurulmuştur. Avrupa kıtasının, özellikle Orta Avrupa’nın stratejik bir noktasında, önemli ulaşım ve ticaret yollarının kesişim noktasında bulunan kent, bu konumuyla tarih boyunca kültürel ve ekonomik açıdan önemli bir merkez olmuştur. Günümüzde de bu önemini korumaktadır.

Viyana’da ilk yerleşim M.Ö. 400 yıllarında Keltlerle başlamıştır. Bundan 500 yıl kadar sonra Romalılar gelerek birkaç askeri kamp kurmuşlardır. Romalılardan sonra Kavimler Göçü döneminde çeşitli kavimlerin yolu Viyana’dan geçmiştir. Kentin ilk kez büyük ölçüde genişlemesi ise Babenberger düklerinin kente hâkim olduğu 12. yüzyılın sonundan

itibaren kentin sınırlarının yaklaşık olarak günümüzün Ringstraße Caddesine ulaşmasıyla gerçekleşmiştir (Viyana Belediyesi, t.y.a). 1273 yılında Habsburg hanedanı tarih sahnesine çıkarak yüzyıllar boyunca Viyana'yı yönetmişlerdir. Viyana bu zaman diliminin belli bölümlerinde İmparatorluğun başkentliğini yapmıştır.

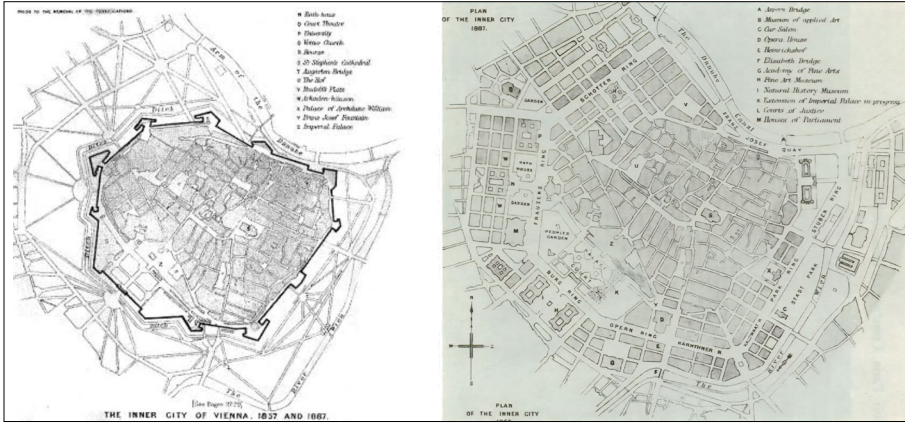
Viyana'ya 18. yüzyılda hâkim olan mimari tarz Barok'tur. Yine bu dönemde ilk imar durumu düzenlemeleri de yürürlüğe girmiş ve bu sayede yeni binaların kentin genel görünümüne uygun olmaları sağlanmıştır. Bu dönemde yaklaşık 200bin kişilik nüfusuyla Viyana, yönetim merkezi olmasının yanı sıra önemli bir kültür ve sanat merkezi durumuna da gelmiştir. Artık modernizmin etkilerinin Viyana'da belirgin hale geldiği söylenebilir.

19. Yüzyıl ise, birçok önemli Avrupa kenti gibi Viyana'da da modern şehirciliğin ortaya çıkmasını sağlayan gelişmelere sahne olmuştur. Viyana'nın modern planlama tarihi de 19. Yüzyıldan başlatılabilir. Suitner (2021), Viyana'nın son 200 yıldaki planlama tarihini anlattığı makalesinde, bu tarihi beş döneme ayırmıştır. Bu dönemler; Kapitalist Arazi Yönetimi (1829-1858), Kentsel Tasarım (1858-1919), Sosyal Planlama (1919-1934), Faşist Planlama (1934-1945), Modernist Uzman Planlama (1945-1972), Kapsamlı Planlama (1972-2000) ve Stratejik Yönetim (2000 sonrası) şeklindedir.

Viyana 19. Yüzyılın başlarından itibaren büyük bir hızla büyümüş; 1800 yıllarında 250 bin olan nüfusu birkaç onyıl içinde ikiye katlanarak yarım milyona ulaşmıştır. Sanayi de aynı yıllarda hızla gelişmiş ve Avrupa'nın diğer sanayi kentlerinde olduğu gibi Viyana'da da kentin alt tabakaları büyük ölçüde sefaletle düşerek çok kötü koşullarda yaşamaya başlamıştır. Bu durum 1848 devriminin önemli nedenlerinden biri olmuş, devrimin bir sonucu olarak da Viyana'ya belediye hizmetleri alanında özerklik verilmiştir. Bu, büyük şehir olma yönünde atılmış önemli bir adımdır.

Viyana'da modern şehircilik dönemine geçişin en somut ve sembolik adımı, İmparator Franz Josef'in emriyle eski şehir surlarının yıkılarak, yerine Ringstrasse adı verilen ve eski şehri çevreleyen geniş bulvarın yapımına başlanmasıdır. Bu hamle, Viyana için, Baron Haussman'ın Paris'te 1852'de başlattığı yeniden yapılandırma çalışmalarından ilham alan ve köklü bir dönüşümün yaşandığı yeni bir dönemin başlangıcıdır (Parsons, 2023, s.198) (Harita 1). Ringstrasse, bu döneme adını vermiştir. Bu ana bulvarın ve ona paralel yolların Paris'teki ve modern şehirciliğin genelindeki uygulamadan farkı ise düz bir hat şeklinde ilerlemeyip (surların biçimini takip ederek) ring (halka) biçiminde yapılmış olmasıdır. Surların yıkımı ise modern şehirciliğin amaçları açısından oldukça işlevseldir: Geniş, açık bir kentsel mekân elde edilir, ferahlık sağlanır, kentin daha iyi hava ve ışık alması sağlanır. Böylece daha sağlıklı bir kente giden önemli bir adım atılmış olur. Bulvar 1865 yılında açılmıştır. Sonraki 30 yıl içinde bu bulvar üzerinde ve çevresindeki tabya ve askeri egzersiz alanlarının yerine tarihselci (neo-rönesans, neo-gotik, neo-barok vb.) tarzda çok sayıda yeni yapı yapılmıştır (Parsons, 2023, s.198). Bunlar arasında, yeni devlet daireleri, müzeler, opera, parlamento binası, yeni üniversite ve belediye binası bulunur. Bu yeni mimari, aynı zamanda siyasal ve sosyal modernleşmeyi yansıtmaktadır (Parsons, 2023, s.200). Bu hızlı dönüşümle birlikte "Ringstrasse'nin kendisi başlı başına yeni bir zona dönüşmekle kalmıyor, eski şehrin finans ve ticaret merkezine, surun dışındaki gevşek iskân bölgelerinin de yoğunlaşarak apartman semtlerine dönüşmesine olanak tanıyordu" (Bilgin, 2008). Bu arada eski sur içi bölgesinde de binaların bir kısmı yıkılarak yerlerine

modern yapılar inşa edilse de bu bölge orta çağdan kalan morfolojik karakterini, meydan-sokak-ada izlerini büyük ölçüde korumuştur (Bilgin, 2008). 19. Yüzyılın ikinci yarısı boyunca ayrıca, Viyana'nın altyapısı geliştirilmiş, Yeni su hatlarıyla içme suyu teminindeki yetersizlik giderilmiş, aydınlatmada gaz yerine elektrik kullanılmaya başlanmıştır. Tuna Nehri'nde yeni bir düzenleme yapılarak yeni bir nehir yatağı oluşturulmuş ve eski şehir içi kolu, düzenlenmiş "Tuna Kanalı" olarak ikiye ayrılmıştır (City of Vienna, t.y.). 19. yüzyılın sonuna kadar gerçekleşen diğer önemli belediye hizmetleri arasında Stadtbahn (bugün U6) tren hattının açılması ve Wienerwald Ormanı'nın korunması için alınan önlemler bulunur. Ayrıca, 1890'lı yıllarda buharlı tramvaylar kullanıma girmiştir (Viyana Belediyesi, t.y.b).



Harita 1. Surlar yıkılmadan (1857) ve yıkılıp Ringstrasse yapıldıktan sonra (1887) eski şehir

1890 yılında banliyöler ile şehir merkezi arasında bugün Gürtel olarak adlandırılan bölgedeki surlar da yıkılmış ve böylece banliyölerin çoğu şehir sınırları içine alınmıştır (Viyana Belediyesi, t.y.b). Aynı yıl, mimar Otto Wagner, Viyana'nın tümüyle yeniden tasarlanması için görevlendirilmiştir. Wagner, kenti beş katlı konutlardan oluşan bloklar biçiminde tasarlayarak yeni bir düzen sağlamak ve her mahallede su düzlemleri ve yeşillikleri içeren ekili geniş birer alan olan "havalandırma merkezi" oluşturmak istemiştir (Ragon, 2010, s.109). Fonksiyonların ayrışması, ulaşım altyapısının ve yeşil alanların geliştirilmesi gibi modern şehircilik ilkelerini esas almıştır. Wagner'in tasarımları genel olarak hayata geçme de tasarımı yaptığı Viyana Metrosu inşa edilmiş, diğer fikirleri de kentin ileriki yıllardaki gelişimini etkilemiştir. Bu arada 1893 yılında kabul edilen ve Viyana'da bir bütün olarak uygulamaya konulan ilk plan olan Bauzonenplan (Yapı Zonu Planı), şehri yoğunluklara ve yapılaşma biçimlerine göre ayırıyor ve özellikle konut alanları ile sanayi alanlarını birbirinden ayrılmasını öngörüyordu (Bilgin, 2008).

Kısaca, 1857'den yaklaşık 19. Yüzyıl sonuna kadar Viyana'daki modernleşme hareketinin ana başlıklarını; Ringstrasse'nin inşası, suriçinin dönüşümü, iki sur arasında bölgenin planlama araçlarıyla imarı ve altyapı projeleri olarak ifade edebiliriz (Bilgin, 2008).

Yine bu dönemde, kentin nüfusu çok hızlı bir artış göstererek, 1880'de 726.000 iken, 1910'da 2.030.000 olmuştur (Parsons, 2023, s.213). Bu aynı zamanda, kent tarihinin en

yüksek nüfusedir. Birinci Dünya Savaşı, kentin büyümesini duraklatmış, savaştan sonra ise sosyal demokrat kent yönetiminin görev başında olduğu “Kızıl Viyana” olarak adlandırılan dönem başlamıştır. Bu dönemin en önemli gelişmeleri, kamusal hizmetlerin belediyeleştirilmesi, yaygın sosyal konut inşası, altyapının, demiryolunun ve kamusal yeşil alanların geliştirilmesi oldu.

Bu dönemin ardından yaşanan ve Suitner’in faşist planlama olarak adlandırdığı Nazi döneminde, sosyal konut programı geri çekilmiş, kentin özerkliği kısıtlanmış ve planlama istihdam yaratmak için teknik altyapının uygulanmasına indirgenerek ideolojik bir araç olarak kullanılmıştır (Suitner, 2021). 2. Dünya Savaşı ise, kentte büyük bir yıkıma yol açmıştır. Savaşın bitimiyle birlikte, Viyana’da tekrar inşa çalışmaları başlatılmıştır. 1945’te kurulan şehrin yeniden inşası için uzmanlar komisyonu bombalanan şehrin, dönemin kentsel mekansal düzen ve işlevsel ayırım idealine uyacak şekilde, başka bir deyişle modern şehircilik ilkelerine uygun bir şekilde yeniden yapılandırılmasını öngörmüş, ancak kaynak eksikliği ve işgal altındaki Viyana’nın geleceği hakkındaki siyasi belirsizlik, tarih boyunca evrimleşmiş olan ve savaşta zarar gören mevcut kentsel yapının yeniden inşasını daha gerçekçi hale getirmiştir.

1950’li ve 1960’lı yıllarda büyük bir ekonomik kalkınmayla birlikte, banliyöleşme artmış, mühendislik teknolojisinin kullanımıyla altyapı modernizasyonu, büyük ölçekli konut sitelerinin inşası ve bir metro sistemi kurma kararı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde belirginleşen sorunlar arasında trafik yoğunluğunun ciddi biçimde artması da bulunmaktadır. Bu kapsamda “ulaşım alanında hedeflerin yeniden belirlenmesi ve toplu taşıma araçlarına ağırlık verilmesi” kararlaştırılmıştır. 1978 yılında yapımına başlanan U-Bahn raylı sistem hatları, günümüzde kentin büyük bir bölümüne yayılmış durumdadır (Viyana Belediyesi, t.y.b).

Planlama çalışmaları 1963 yılına kadar uzman odaklı teknik bir moderniteye dayalı olarak sürdürülürken, uzmanların öngördüğü modernizasyon yollarının hâkim sosyal demokrat idealle bağdaşmadığı düşünüldüğü için, 1963 yılında tüm planlama yetkileri belediye meclisi kararıyla belediyeye devredilmiştir. Ancak, 1970’lere geldiğinde tekrar aşırı modernist bir yaklaşımın egemen olması, protestolara yol açmış, bunun sonucu olarak, bu yıllarda planlama anlayışı değişime uğramıştır. 1972’de Tarihi merkez için Koruma Yasası Koruma Fonu kurulurken. Protestocuların daha özenli planlama talepleri dikkate alınarak 1974 tarihli Federal Kentsel Yenileme Yasası çıkarılmış ve düşük kaliteli 19. yüzyıl konut yapılarını özenli bir şekilde iyileştirmeyi amaçlayan yumuşak kentsel yenileme (soft urban renewal) uygulamaları başlatılmıştır (Suitner, 2021). 1976’da ilk kapsamlı kentsel gelişim planını hazırlama kararı alındıktan sonra, on yıldan kısa bir süre içinde, baskın planlama anlayışı "ne pahasına olursa olsun modernleşme"den kapsamlı, çok ölçekli, iletişimsel ve siyasi bir sürece dönüşmüştür. 1984 ve 1994 yıllarında iki Kentsel Gelişim Planı, hazırlanmıştır. Bu planlarda, refah planlamasını sürdürmek ile rekabetçi bir kalkınma modelini benimsemek arasında bir denge kurulmaya çalışılmıştır. 1995’te bir EXPO düzenleme planları ve Viyana’nın ilk ana planlı ve özel olarak geliştirilen büyük ölçekli projesi olan DonauCity, yüzyılın başındaki politika değişikliğinin habercisi olmuştur (Suitner, 2021).

2000 yılından itibaren yeni AB politikaları ve belgeleri, rekabetçi bölgesel kalkınma ve

'dinamik, çekici ve rekabetçi şehirler' çağrılılarıyla kentsel planlamayı büyük ölçüde etkilemiş, bu doğrultuda Viyana'nın yeni dönemin potansiyellerini de değerlendirerek rekabetçi bir Orta Avrupa merkezi olması ve küresel rakipleri arasında öne çıkması hedefiyle 2000 ve 2004 Strateji Planları kabul edilmiştir. Bu dönemde planlama söylemleri giderek daha fazla, sosyal modeldeki eşitlik yerine, dijitalleşme, yeni katılımcı uygulamalar ve çeşitlilik gibi görünürde mekânsal olmayan konuları içermeye başlamıştır. Bu son dönem, stratejik kalkınmayı ve liberal yönetişimi esas alarak, planlamayı kamuoyu tarafından daha fazla tartışılır hale ve bir siyasi mücadele konusu haline getirmiştir (Suitner, 2021).

Bilgin'e (2008) göre, modern şehircilik ve mimarlık tarihi açısından, Viyana'nın üç ayırt edici özelliği vardır: Birincisi, "Modern imar ve mimarlık etkinliklerinin neredeyse tümüne sahne olmuş tipik bir büyük-kent/başkent olması," ikincisi Maruz kaldığı tipik modern imar ve mimarlık hamlelerini kendine özgü, demek ki spesifik bir tarzda yeniden-üretmek bünyesine eklenmiş olması," ve üçüncü olarak da "Modernin spesifikleştirilmiş tipik veçhelerini, bugün hala ayrıştırılabilir ve seçilebilir tarzda görünür kılması."

2.2. Ankara ve Modern Şehircilik

Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti Ankara, İç Anadolu'nun kuzeybatısında, Sakarya Nehri'nin bir kolu olan Ankara Çayı'nın geçtiği ova üzerinde kurulmuş bir orta Anadolu kentidir. Anadolu'nun stratejik bir noktasında ve ulaşım yollarının kesişiminde bulunur. Buna karşın, korunmaya elverişli bir konumdadır. Bu avantajları, Ankara'nın tarih boyunca Anadolu'da önemli bir merkez olmasını sağlamıştır. Ankara ve çevresinde tarih öncesi çağlardan itibaren yerleşim tespit edilmiştir. Hititler'in M.Ö. 2000 yıllarında Ankara'yı bir askeri garnizon olarak kullanmasından sonra, kentteki ilk önemli yerleşimin MÖ 8.-7. yüzyıllardan itibaren Frigler tarafından gerçekleştirildiği söylenebilir (Sargın, 2012, s.17). Daha sonra, Lidyalılar, Ahamenişler ve Galatlar'ın hakimiyetinde kalan Ankara; Romalıların kenti M.Ö. 25'te ele geçirmelerinden sonra Galatia eyaletinin ve İmparatorluk kültürünün bölgedeki merkezi olarak seçilmiş ve giderek bölgenin en bakımlı ve gelişmiş kentlerinden biri durumuna gelmiştir. (Aydın, 2009). Roma döneminin Ankara için oldukça parlak bir dönem olduğu söylenebilir. Romalıların az bir kısmı günümüze de ulaşan büyük yapı ve anıtlarla donattığı Ankara, Bizans döneminde de canlılığını ve önemini korumuş, 1073'te Selçuklu hakimiyetine girmiş, daha sonra Ahiler'in özerk yönetimi altında Osmanlılar'a bağlanmıştır. Özellikle 16. Yüzyılda Ankara'da tiftik keçisinin yününden yapılan "Sof" üretimi gelişmiş, kenti Anadolu'nun en önemli üretim merkezi konumuna getirerek, kentin ekonomisini daha da güçlendirmiştir. Osmanlı döneminde Ankara'da birçok dini yapı ve üretim ve ticaret faaliyetleri nedeniyle birçok han ve bedesten inşa edilmiştir.

18. ve 19. yüzyıllarda ise Osmanlı ekonomisindeki bozulmalar ve Batı endüstrisiyle rekabetin zorlaşması nedeniyle sof üretimi giderek azalmış ve Ankara ekonomisinde büyük bir gerileme ve çöküş yaşanmıştır. Özellikle 19. yüzyılda ekonomik çöküş, Ankara'da fiziksel mekânı da olumsuz etkilemiştir (Tunçer, 2001, s.66). Bu dönemde Avrupa'da etkili olmaya başlayan modern şehircilik ise, Ankara'ya uğramamış gözükmektedir. Bunun nedeni, Viyana'da ve Avrupa'nın genelinde modern şehirciliği

ortaya çıkaran faktörlerin (modernizm etkisi, ekonomik kalkınma ve sanayileşme, kırdan kente yoğun göç ve nüfus artışı gibi) o dönemin Ankara'sında bulunmaması olmalıdır. 19. Yüzyılın sonlarında Ankara'da yaşanan tek kayda değer gelişme, 1893'te kente ilk kez demiryolunun gelmesi olmuştur.

Ankara'nın modern şehircilikle tanışması, başkent oluşu ve cumhuriyetin ilanından sonra, 1920'lerde gerçekleşmiştir. Duru'ya (2012) göre, "Mustafa Kemal ve kurucu kadronun düşüncelerindeki ideal Cumhuriyeti ilk somutlaştırma girişiminin "Ankara'nın imarı" olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır". Bu amaçla, Ankara için imar planları hazırlatılarak uygulamaya konulmaya başlanmıştır. Ankara için hazırlanan ilk plan, Dr. Carl Christoph Lörcher'in imzasını taşır ve 1924 tarihli'dir. Hemen ertesi yıl, bu plana da uygun olarak çıkarılan bir yasa ile eskisinin üstüne değil, yanına yeni bir kent kurulması yoluna gidileceği temel kararı alınmıştır (Tunçer, 2000). Lörcher planının uygulanmasına başlanmış, ancak yeni başkent nüfusu çok kısa sürede hızlı bir artış gösterdiği için, çok geçmeden yeni bir plan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yine de Lörcher Planı, bazı ana yolların doğrultusunu belirlemiş ve 1924-29 yılları arasındaki yapılaşma bu plana göre gerçekleşmiştir. (Cengizkan, 2004, ss.107,124)

Herman Jansen'in Ankara için hazırladığı yeni plan ise, açılan bir yarışma sonucu 1932 yılında kabul edilmiştir. Bu planda "kalenin merkez teşkil etmesi ve şehrin tacı olması" önerilmiş, eski şehrin korunması öngörülmüştür (Mamıkoğlu, 1977) Jansen planı ayrıca, "kale çevresinin imarı ve kalenin 'güzel' görünmesi için, yeşil 'bakı koridorları' (vista line) önermekte; Bent Deresi'ni kentsel rekreasyon alanı olarak önermekte; İstasyon bölgesini kent merkezi olarak gelişime açmaktadır" (Cengizkan, 2010). Planda bulunan yeşil alanlar, bölgeleme, araç ve yaya dolaşımının belirlenmesi ve bahçeli evler gibi öğeler, modern şehirciliğin gereklerindendir (Ayanoğlu, 2020). Plan ayrıca Ulus-Çankaya aksını önemli ölçüde belirlemiştir. Bu aks (Atatürk Bulvarı) üzerinde Gençlik, Kızılay ve Güven parkları ve bulvar üzerindeki yeşil şeritler planlanmıştır (Foto 1). Kızılay- Çankaya arasında yine bol ağaçlı parsellerden oluşan yeşil bir doku öngörülmüş, Bulvar'ın iki tarafında konut adaları, devamında TBMM ve bakanlıklar konumlandırılmıştır (Yazman, 2009). Atatürk Bulvarı; genişliği, tasarımı, üzerindeki parklar ve binalarla tipik bir modern şehircilik ögesi olarak ortaya çıkmıştır. Bunların yanı sıra, kentteki konumu ve üzerindeki işlevlerle de Viyana'daki Ringstrasse'ye benzetilebilir. Ancak Bulvar, Ringstrasse'den farklı olarak ilk yapıldığında konut alanlarını da içermektedir, eski şehri çevrelemeyen ve modern şehircilikte genellikle tercih edildiği şekilde daha düz bir hat olarak ilerler. Jansen Planı, kusursuz biçimde uygulanamasa da 1950'li yıllara kadar Ankara'nın gelişiminde oldukça belirleyici olmuştur. Serter'e (2018) göre, "Yeni başkent, Hermann Jansen tarafından çağdaşı olan modern batılı metropollerin kurgusuna benzer şekilde planlanırken; Cumhuriyeti temsil eden yapı ve kurgularla, Cumhuriyet fikrini sürekli diri tutacak heykellerle, modern yaşamın en belirgin şekilde hissettirilebileceği ve batı metropollerine benzer; ancak batı metropollerindeki örneklerini bile kat be kat aşan yeşil alan kurgularıyla, modern yaşamı temsil eden bir başkent haline gelmiştir." Cengizkan (2010)'a göre; "Bugünden 1920-1950 Ankara'sına baktığımızda, gördüğümüz, 'modern', 'düzenli', 'programlı', 'planlamaya güvenen', 'yönetim olarak özgüvenli', 'sağlıklı çevreler yaratan', 'özel bir yasa ile yönetilmese bile başkent olmanın farkını gösteren' bir kent olma disiplini'dir. Bu disiplin, bugün bütün 'aşındırma girişimleri'ne karşın çok

zengin bir mimari ve kentsel mirası Ankara'ya kazandırmıştır” Bu dönemin Ankara’da modern şehircilik anlayışının en fazla benimsendiği ve uygulandığı dönem olduğu söylenebilir.



Foto 1. Güvenpark ve Atatürk Bulvarı – 1930’lar (Kaynak: mimdap.org)

1950’lerde ise, Ankara’nın kentleşme açısından yeni bir döneme girdiği söylenebilir. Viyana dahil, birçok Avrupa kentini 19. yüzyılda etkileyen ve modern şehirciliği doğuran en önemli etkenlerden olan kırdan kente göç, Ankara’da 1950’lerden itibaren etkili olmaya başlamıştır. Kent çeperlerindeki gecekondulaşma ilk kez bu dönemde belirgin hale gelmiştir. Böylece, Jansen Planı’nın 1980’de ulaşılmasını öngördüğü 300.000 nüfusa zaten 1950’lerin başında ulaşılmışken, nüfus artış hızının daha da artması, Ankara için yeni bir plan yapılmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bunun üzerine, 1955 yılında açılan uluslararası yarışmayla Y. Mimar Nihat Yücel ve Raşit Uybadin tarafından hazırlanan plan, Ankara’nın yeni nazım imar planı olarak kabul edilmiştir. Bu arada 1961 yılında Bölge Kat Nizam Planının uygulanmaya başlanması ve 1965 yılında çıkarılan Kat Mülkiyeti Kanunu ile yoğunluk daha da artırılmış, parseller birleştirilerek çok katlı yapılaşmaya imkân sağlanmış, aynı parselde birden fazla sahipliğe izin verilerek sonraki yıllarda giderek artacak olan apartmanlaşmanın öne açılmıştır (Yazman, 2009) (Keleş ve Duru, 2008) Yücel-Uybadin Planı’nın uygulanmaya başlanmasıyla, Eskişehir yolu üzerindeki alanda, kamu kurumları yer seçmeye başlamış ve bu aks üzerindeki gelişmenin ilk işaretleri görülmüştür (Tunçer, 2008). Ancak aşırı nüfus artışı ve plan uygulama araçlarındaki yetersizliklere bağlı olarak, kentin sağlıklı gelişimi bu planla da denetlenememiş ve bu plan da kısa sürede yetersiz hale gelmiştir (Tunçer, 2000). Ankara’daki hızlı nüfus artışı ve gecekondulaşma 1960’lı ve 70’li yıllarda da devam etmiştir. 1969’da kurulan Ankara Nazım Plan Bürosu tarafından 1973 yılında Ankara Metropolitan Alan Nazım Planı hazırlanmaya başlanmıştır (Aydın vd., 2005, s.542) Bu planın hazırlanması, kentteki gelişmelerin izlenmesi amacıyla bilinçli olarak daha uzun bir süreye yayılmış ve 1982’de tamamlanarak “Ankara 1990 Nazım Planı” adıyla yürürlüğe girmiştir. Bu plan, kentin ağırlıklı olarak “Batı Koridoru”nda, İstanbul ve Eskişehir yolu boyunca gelişmesini öngörmüştür. Yine 1970’li yıllarda, toplumcu

belediyeçilik anlayışının hâkim olduğu Ankara Belediyesi, kısıtlı olanaklarla da olsa modern şehircilik yöntem ve yaklaşımlarıyla uygulamalar yapmıştır (Ayanoglu, 2020). Bu dönemde özellikle altyapıya, kamusal alanlara, ulaşım ve konut üretimine öncelik verilmiştir. 1970’lerdeki bu toplumcu belediyeçilik dönemi, “Kızıl Viyana” dönemine benzetilebilir. 1980’li ve 90’lı yıllarda büyümeye devam eden kent makroformu “Ankara 1990 Nazım Planı” ile bir ölçüde kontrol altına alınmıştır.

2000’li yıllardan itibaren Ankara’daki yapılaşma hızlanmış, buna paralel olarak sıkça yapılan ve bazıları parsel bazında olan plan değişiklikleri ile Ankara’nın plan bütünlüğü zedelenmiştir. Plan değişiklikleri genellikle yapı yoğunluğunu ve yapı yüksekliklerini artıracak şekilde yapılmış, yeni alanların da imara açılmasıyla sıçrama şeklinde bir büyüme söz konusu olmuştur. Kentsel dönüşüm projeleri yaygınlaşmış, gecekondu alanları büyük ölçüde ortadan kaldırılarak yerlerine çok katlı ve yoğun konut yapıları inşa edilmiştir. Günümüzde Ankara’nın görünümüne alışveriş merkezleri, çok şeritli araç yolları, alt ve üst geçitler, kentin özellikle batısına ve güneyine doğru yayılan çok katlı plazalar ve konut blokları hâkim olmuş durumdadır. Bu anlamda, günümüz Ankarasının artık genel olarak modern şehir imajından uzaklaşmış bir kent olduğu söylenebilir.

3. VİYANA VE ANKARA’DA MODERN ŞEHİRCİLİK GÖRÜNÜMLERİ: KENTSEL AÇIK ALANLAR

Hem Viyana’da hem de Ankara’da etkili olan modern şehircilik anlayışı, bu kentlerin fiziksel mekanına yansımıştır. Parklar ve spor alanlarının da dahil olduğu kentsel açık ve yeşil alanlar (kısaca açık alanlar), kent dokusunda en belirgin olan ve insanlar tarafından en çok kullanılan kamusal mekanlardandır. Modern şehircilik, insanların bir araya geldiği, dinlendiği, eğlendiği, spor yaptığı kentsel açık ve yeşil alanlara özel bir önem vermiştir. Modern şehirciliğin anayasası sayılan Atina Anlaşması’nda bu konu “Boş Zamanların Değerlendirilmesi” ana başlığı altında irdelenmiştir. Bu başlık altında vurgulanan ilke ve kriterler şöyle özetlenebilir:

- Açık alanların yeterli miktarda olması
- Açık alanların yerlerinin iyi seçilmiş olması
- Açık alanların ulaşım bağlantılarının güçlü olması
- Farklı türlerde ve farklı amaçlar için açık alanların bulunması (Parklar, ormanlar, spor alanları vb.)
- Yeşil alan düzenlemeleri ve kullanımında önceden var olan doğal öğelerin (orman, göl, akarsu vb.) değerlendirilmesi
(Le Corbusier, 2015, ss.58-64)

Bu bölümde, bu ilkelere göre iki kentin açık ve yeşil alanlarının durumu karşılaştırılacaktır.

3.1. Açık Alanların Yeterliliği

Atina Anlaşması’nda açık yeşil alanların yeterli miktar ve büyüklükte olması gerektiği belirtilmiş, ancak bu miktar ve büyüklüğün ne olması gerektiği sayısal olarak ifade edilmemiştir. Her iki kentteki toplam yeşil alan ve kişi başına düşen yeşil alan miktarları üzerinden bir karşılaştırma düşünülebilir. Bu konuda da özellikle Ankara için sağlıklı ve güncel veri bulmakta zorluk söz konusudur. Ulaşılabilen sınırlı verilerle bir karşılaştırma

yapılacaktır.

Ankara için, Turna (2008) tarafından yapılan bir çalışmaya göre, kişi başına düşen yeşil alan 8,27 m² iken, 2014 yılında dönemin büyükşehir belediye başkanı tarafından yapılan açıklamada bu rakamın 19,5 m²/kişi olduğu belirtilmiştir. Bu rakamların hangi yeşil alanları (yalnızca kamuya açık olanlar mı yoksa tüm yeşil alanlar mı) kapsadığı belirtilmemiştir.

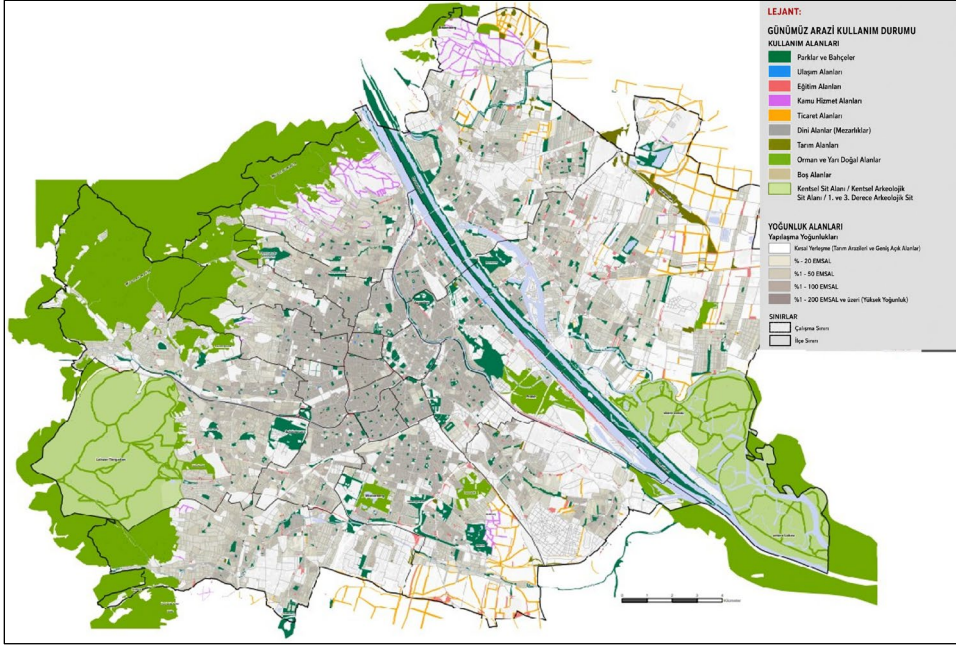
Viyana Belediyesi'nin internet sitesindeki bilgiye göre, Viyana'da 850'den fazla park ve yeşil alan bulunmaktadır. Viyana genelinde yeşil alan oranının şehir alanının %50'den fazlasını kapsadığı belirtilmektedir (Pleschberger ve Huet, 2020). Viyana Belediyesi verilerine göre bu oran %45'tir (186.600.000 m²). Buna kamusal olan ve olmayan tüm yeşil alanların dahil olduğu düşünüldüğünde, Viyana'da kişi başına düşen yeşil alan 94,2 m²'dir. Viyana'daki kamusal yeşil alanların toplam alanı ise 126.000.000 m²'dir (Stadt Wien, t.y.). Bu durumda kişi başına düşen kamusal yeşil alan 63,6 m² olmaktadır.

3.2. Açık Alanların Yer Seçimi ve Dağılımı

Atina Anlaşması'nda, açık alanların "geniş kitleler tarafından yeterince kullanılabilmesi" için yerlerinin iyi seçilmesi gerektiği, yeterli oranda olmaları gerektiği (oran belirtilmemiştir), sadece merkezden uzakta çeperlerde değil, kent merkezinde ve ayrıca konut alanlarının bir parçası olarak yeterince açık yeşil alan bulunması gerektiği belirtilmiştir. (Le Corbusier, 2015, s.59)

Hem Viyana hem de Ankara'da kentin merkezinde ve çeperlerinde çeşitli büyüklükte yeşil alanlar yer almaktadır. Ankara'da Atatürk Bulvarı üzerinde cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yapılan Güvenpark ve Gençlik Parkı'nın yanı sıra, daha sonraki yıllarda Abdi İpekçi Parkı, Kurtuluş Parkı, Milli Egemenlik Parkı, Kuğulu Park, Seğmenler Parkı ve Botanik Parkı gibi yeşil alanlarla kentin merkezi bölgesindeki kamusal yeşil alanlar arttırılmıştır. Merkezden çeperlere doğru gidildikçe 50. Yıl Parkı, Dikmen Vadisi, Altınpark, Atatürk Orman Çiftliği'nde bulunan yeşil alan ve parklar, Göksu Parkı, Harikalar Diyarı, Mogan Parkı, Eymir Gölü ve çevresi gibi daha büyük ölçekli rekreasyon alanları bulunur.

Viyana'da ise Ringstrasse üzerinde kısa aralıklarla sıralanmış Stadtpark, Burggarten, Volksgarten, Rathauspark gibi nitelikli kamusal yeşil alanlar bulunur. Bu yeşil alanlar da Ringstrasse'nin yapısıyla birlikte, bu bulvarı destekleyecek biçimde oluşturulmuştur. Her iki bulvarın uzunluğu dikkate alındığında, Ringstrasse üzerinde Atatürk Bulvarı'na kıyasla daha yoğun yeşil alan kullanımı bulunduğu söylenebilir. Viyana'da çeperlere doğru gidildikçe daha büyük ve daha doğal yeşil alanlar, orman ve çayırlar bulunur.



Harita 2. Viyana'nın günümüzdeki arazi kullanımı (**Kaynak:** <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html?utm>)

3.3. Açık Alanların Erişilebilirliği ve Ulaşım Bağlantıları

Atina Anlaşması'nda yeşil alanların genel olarak ulaşım bağlantılarının güçlü olması, konutlardan yeşil alanlara ve özellikle kentin çeperlerinde bulunan yeşil alanlara da kolay ulaşılabilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Ankara için, yeşil alanlara erişim konusunda detaylı veriler bulunmamakta, sadece bazı ulaşım bilgileri bulunmaktadır. Ankara'da kentin merkezi alanlarında bulunan yeşil alanlardan Gençlik Parkı, Güvenpark, Abdi İpekçi Parkı, Kurtuluş Parkı ve yakın dönemde yapılan Başkent Millet Bahçesi'ne metro ile doğrudan ulaşım mevcuttur. Yine merkezde olduğu söylenebilecek Kuğulu Park, Seğmenler Parkı ve Botanik Parkı'na ise raylı sistem ulaşımı yoktur, otobüsle ulaşım sağlanmaktadır. Merkezin dışında ve çeperlerde bulunan diğer yeşil alanlara da (Atatürk Orman Çiftliği ve Harikalar Diyarı dışında) raylı sistem ulaşımı bulunmamakta, otobüsle ulaşım sağlanmaktadır. Ankara'nın otomobil kullanımının yoğun olduğu bir kent olduğu düşünüldüğünde (güncel TÜİK verilerine göre 2,9 kişiye bir otomobil düşmektedir) özellikle merkezden uzak olan yeşil alanlara ulaşım otomobilin de sıkça kullanıldığı söylenebilir.

Viyana'da ise kamusal yeşil alanlara erişim konusunda daha net bazı veriler mevcuttur. Viyana Belediyesi'nin kamuya açık yeşil alanlar analiz raporuna göre, Viyana halkının üçte ikisi, en yakın kamusal yeşil alana 250 metreden daha yakın mesafede yaşamaktadır. Bunun dışında, «ulusal öneme sahip» olarak nitelendirilen ve günübirlik geziler için uygun olan açık alanlara da Viyanalıların %96'sı toplu taşımayla en fazla 30 dakikada,

%21'i ise 10 dakikadan kısa sürede ulaşabilmektedir (Stadt Wien, t.y.)

3.4. Açık Alan Türleri ve Kullanım Amaçları

Atina Anlaşması'nda, açık alanların çeşitli amaç ve kullanımlara hizmet etmesinin önemi vurgulanmıştır. Bu amaç ve kullanımlar arasında dinlenme, gezinti, oyun, eğlence, spor, doğayla iç içe olma, gösteri, konser gibi etkinlikler sayılmış, kentte bunlar için parkların, ormanların, çayırların, spor tesislerinin, stadyumların, plajların, gösteri ve konserler için uygun alanların bulunması gerektiği, açık alanların farklı yaş gruplarına (çocuk, genç, yetişkin) hizmet etmesi gerektiği belirtilmiştir.

Viyana'da çeşitli büyüklüklerde 850'den fazla park ve doğa ile iç içe alanlar ve ormanlar bulunmaktadır (Viyana Belediyesi, t.y.c). Birçok park, çocuk oyun alanı, oturma bankları ve masalar ya da top oynama alanları ile farklı gruplar düşünülerek düzenlenmiştir (Foto 1). Parklar dinlenme ve gezintiye olanak sağlarken; konser, sergi gibi etkinliklere de mekan oluşturur. Ayrıca, işlev ve etkinlik olarak, kentin doğal yeşil alanları olan Wienerwald (Viyana Ormanı)'da yürüyüş ve gezinti, Lainzer Tiergarten'de spor, yürüyüş ve piknik, Donauinsel (Tuna Adası)'de yüzme, piknik ve her yıl Haziran ayında düzenlenen festival, Yeşil Prater'de eğlence, oyun, spor, kros ve koşu parkurları mevcuttur (Viyana Belediyesi, t.y.c). Viyana'da ayrıca açık havada koordinasyon, dayanma ve beceriye yönelik çalışmaların yapılabildiği iki egzersiz parkı, çocuk ve gençler için su oyun parkı gibi tematik parklar ve kışın kızak yapılabilen parklar bulunmakta, yaz aylarında yaklaşık 180 parkta çocuklar için oyun, eğlence ve sportif etkinlikler gerçekleştirilmektedir (Viyana Belediyesi, t.y.c).



Foto 1. Viyana'daki bir parkta çocuk oyun alanı (**Kaynak:** Yazar tarafından fotoğraflanmıştır.)

3.5. Açık Alanlarda Doğal Öğelerin Değerlendirilmesi

Atina Anlaşması'nda, açık ve yeşil alan düzenlemelerinde daha önce var olan orman, tepe, dağ, vadi, göl, akarsu gibi doğal öğelerin göz önünde bulundurulması ve bunların değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Ankara’da bu tür yeşil alanlara bazı örnekler verilebilir : Dikmen Vadisi rekreasyon alanı, Seğmenler Parkı ve Botanik Parkı doğal birer vadinin değerlendirilmesiyle oluşturulmuştur. Mogan Parkı ve Eymir’de ise tamamen doğal göller değerlendirilerek göllerin çevresi rekreasyon işlevi için kullanılmıştır (Foto 2). Bayındır Barajı (Mavi Göl) ve Çubuk Barajı Rekreasyon Alanı gibi baraj göllerinin değerlendirildiği örnekler de vardır. Ayrıca, taşkın önleme amacıyla 1960 yılında DSİ tarafından yapılan Susuz Göleti, 2000’li yıllarda yapılan projeyle bir rekreasyon alanı (Göksu Parkı) olarak değerlendirilmiştir (Sarıkaya, 2007). Ancak bunların yanında ; Ankara Çayı, Hatip Çayı gibi çayların ve kentin çeşitli yerlerindeki derelerin kamusal yeşil alan oluşturulmasında yeterince değerlendirilemediği söylenebilir. Ankara’daki derelerin büyük bir kısmının üstü kapatılmış durumdadır. Atatürk Orman Çiftliği alanlarının da doğal alan olarak kamusal kullanımda yeterince değerlendirilebildiği söylenemez.

Viyana’da ise, kentin en belirgin doğal öğelerinden biri olan Tuna Nehri üzerinde ve çevresinde rekreasyon alanları bulunmaktadır. Tuna Adası (Donauinsel), Tuna Nehri’nin ortasında, yetmişli yıllarda şehrin sel baskınlarına karşı korunması amacı ile oluşturulmuş, zamanla kentin önemli rekreasyon alanlarından biri durumuna gelmiştir. Yine nehrin çok yakınındaki yeşil prater, çevresinde eğlence ve oyun alanları ile spor tesisleri de bulunan bir ormanlık alandır. Milli Park Donau-Auen de Tuna Nehri ve kollarıyla çevrelenmiştir ve ortasında bir de göl bulunur. Tuna Nehri’nden kentin içine doğru uzanan kanallar da Stadtpark gibi bazı açık alanlarda rekreasyon işlevini destekleyecek biçimde kullanılmıştır. Ayrıca, kentin biraz dışında Wienerwald (Viyana Ormanı) ve Lainzer Tiergarten gibi kamuya açık doğal alanlar bulunur.

Viyana’nın hem su hem de orman bakımından Ankara’ya göre daha zengin bir kent olduğu söylenebilir ve bu avantajını doğal öğeleri değerlendirerek ve doğal alanları kamusal kullanıma açarak değerlendirmiştir.



Foto 2. Ankara Mogan Parkı’ndan bir görünüm (**Kaynak:** <https://www.goller.gen.tr/mogan-golu.html>)

4. SONUÇ

Viyana ve Ankara, modern şehircilikten farklı zamanlarda ve farklı biçimlerde etkilenmiş iki başkenttir. Viyana, modern şehirciliğin doğduğu yıllarda, 1850’lerde, bu anlayıştan ilk etkilenen kentlerden biri olurken, Ankara bundan yaklaşık 70 yıl sonra, 1920’lerde bu

etkiyi hissetmeye başlamıştır. Viyana’da Suitner’in de belirttiği gibi modern şehircilik uygulamaları daha çok kentsel tasarım seviyesinde başlamış ve kapsamlı planlar daha sonraki yıllarda gelmiştir. Ankara’da ise, modern şehirciliğin dünyada belli bir aşama katetmesinden sonra başlamış olan çalışmalarda, doğrudan kapsamlı planlara başvurulmuştur. Buna karşın, ilk planlarda kısmen başarı sağlansa da, 1950’li yıllardan itibaren yoğun göçle birlikte ortaya çıkan hızlı nüfus artışı ve gecekondulaşmayla birlikte, plan disiplininin sürdürülmesinde büyük zorluklar yaşanmıştır. Yine de bütüncül planlama anlayışı sürdürülmeye çalışılmıştır. 2000’li yıllardan itibaren ise, parçacıl ve parsel bazında müdahalelerle birlikte hızlı ve yoğun yapılaşma, Ankara’da plan bütünlüğünü bozmuş, kontrolsüz bir büyümeyi ve modern şehircilik anlayışından tamamen uzaklaşmayı beraberinde getirmiştir. Viyana ise, yavaş yavaş geliştirdiği ve gerektiğinde yeniden belirlediği planlama anlayışıyla kendi ihtiyaçlarına uygun hamleler yapmış, kontrolsüz bir büyümeyi ve yapılaşmayı engellemiştir. Burada şu farka dikkat çekmek faydalı olabilir : Viyana, kırdan kente yoğun göç ve bunun getirdiği sorunları modern şehircilikle tanışmadan önce yaşamaya başlamış, modern şehirciliği bu sorunları çözmek için kullanmıştır. Ankara’da ise önce modern şehircilik uygulamaları başlamış, bir süre sonra kırdan kente göç ve beraberindeki sorunlar, modern şehirciliği sekteye uğratmıştır.

Atina Anlaşması’ndaki « Boş Zamanların Değerlendirilmesi » başlığı altındaki ilkelere göre yapılan karşılaştırmada ise, özellikle Ankara’daki veri eksikliği nedeniyle, bazı açılardan dolayı bir karşılaştırma yapılabilmektedir. Bu karşılaştırma sonucunda, genel olarak Viyana’nın açık yeşil alan varlığı ve yönetimi bakımından Ankara’ya göre daha başarılı ve modern şehircilik ilkeleriyle daha uyumlu olduğu söylenebilir. Viyana’nın yeşil alan verilerinin daha sağlıklı ve kapsamlı olması da bu açıdan bir göstere sayılabilir.

Kaynakça

- Ayanoğlu, U. (2020). *Toplumcu belediyecilikte modern şehirciliğin rolü: Ankara örneği* [Basılmamış yüksek lisans tezi]. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Aydın, S. (2009). Ankara. *TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni Eki Dosya 12*, (68), 14–23.
- Aydın, S., Emiroğlu, K., Türkoğlu, S., ve Özsoy, E. (2005). *Küçük Asya’nın bin yüzü: Ankara*. Dost Kitabevi Yayınları.
- Bilgin, İ. (2008). Modernin veçheleri: Viyana. İ. Bilgin (Der.), *Viyana-Chicago: Metropol ve mimarlık* içinde (ss. 5–11). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara’nın ilk planı: 1924–1925 Lörcher Planı*. Arkadaş Yayıncılık.
- Cengizkan, A. (2010). *Türkiye için modern ve planlı bir başkent kurmak: Ankara 1920-1950*. Goethe-Institut Ankara. <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sta/trindex.htm>
- City of Vienna. (t.y.). *Vienna’s history: The Ringstraße*. Stadt Wien Official Web Portal. <https://www.wien.gv.at/english/history/overview/ringstrasse.html>
- Duru, B. (2012). Mustafa Kemal döneminde Ankara’nın imarı. F. C. Şenol (Der.), *Cumhuriyetin ütopyası: Ankara* içinde (ss. 173–192). Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Keleş, R., ve Duru, B. (2008). Ankara’nın ülke kentleşmesindeki etkilerine tarihsel bir bakış. *Mülkiye*, 32(261), 27–44.
- Le Corbusier. (2015). *Atina anlaşması* (A. Yörükcan, Çev.; 2. baskı). Yapı Kredi Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 1943).
- Mamikoğlu, Y. (1977). Ankara’nın tarihsel dokusu ve koruma çalışmaları. *Mimarlık*, 15(3), 75–79.

- Olgun, H. (2010). Ütopya'dan distopya'ya: "Modern şehircilik" ve kritiği. *İdealkent*, 1(1), 96–111.
- Parsons, N. T. (2023). *Kısaca Viyana* (1. baskı). Say Yayınları.
- Pleschberger, J. ve Huet, N. (2020, 12 Mayıs). *Vienna crowned world's greenest city for its parks and public transit*. Euronews. <https://www.euronews.com/2020/05/12/vienna-crowned-world-s-greenest-city-for-its-parks-and-public-transit>
- Ragon, M. (2010). *Modern mimarlık ve şehircilik tarihi* (M. A. Erginöz, Çev.; 1. baskı). Kabalıcı Yayınevi.
- Sargın, H. (2012). *Antik Ankara* (2. baskı). Arkadaş Yayınevi.
- Serter, G. (2018). *Türkiye'de 1980 sonrası neoliberal dönemde iktidar-mekân ilişkisi ve muhafazakâr kentin inşası* [Basılmamış doktora tezi]. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Stadt Wien. (t.y.). *Wien Umweltgut: Offizielle Umweltdaten der Stadt Wien*. Stadt Wien Webportal. <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html>
- Suitner, J. (2021). Vienna's planning history: Periodizing stable phases of regulating urban development, 1820–2020. *Planning Perspectives*, 36(5), 881–902. <https://doi.org/10.1080/02665433.2020.1862590>
- Tunçer, M. (2000). *Tarihsel çevre koruma politikaları* (1. baskı). T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tunçer, M. (2001). *Ankara (Angora) şehri merkez gelişimi (14.-20. YY)*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tunçer, M. (2008). Ankara kent makroformu'nun oluşumu ve merkezi iş alanları. *Ankara Magazine Dergisi*, (80), 48–50.
- Viyana Belediyesi. (t.y.a). Başlangıçtan 1848'e kadar Viyana tarihi. Stadt Wien Resmi Web Portalı. <https://www.wien.gv.at/tr/tarih/1848e-kadar.htm>
- Viyana Belediyesi. (t.y.b). *1848'den günümüze Viyana tarihi*. Stadt Wien Resmi Web Portalı. <https://www.wien.gv.at/tr/tarih/1848dengunumuze.htm>
- Viyana Belediyesi. (t.y.c). *Boş zaman ve doğa*. Stadt Wien Resmi Web Portalı. <https://www.wien.gv.at/tr/boszaman/doga/index.htm>
- Yazman, D. (2009). *Planlı geçmişten plansız geleceğe*. Arkitera. <http://v3.arkitera.com/h46008-planli-gecmisten-plansiz-gelecege.html>

Geleneksel Modern Kentsel Mekânlar Arakesitinde Duyguların İzdüşümü: E/SPA/S Iı Atölyesi

H. Meltem Gündoğdu Anlağan¹, Büşra Ertas², Gamze Sarı³

Öz: Kentsel mekânlar yalnızca fiziksel yapılar bütünü değil, aynı zamanda bireylerin belleğinde yer eden duygularla örülmüş çok katmanlı sosyal alanlardır. Zamanın izlerini yansıtan bu çok katmanlı yapı, mekanın kimliğini şekillendirmekte ve kent kullanıcılarının mekana dair algılarını etkilemektedir. Bu bağlamda geleneksel ve modernin kesiştiği kentsel mekanlar, geçmişin hafızası ile bugünün gerçekliği arasında duygusal bir geçit görevi üstlenen arakesitleri oluşturmaktadır. Araştırma, katılımcıların kentle olan çoklu bağlarını keşfetmelerini sağlayarak kullanılan analiz teknikleri ile mekanın okunmasını amaçlayan E/SPA/S II (Event Space Syntax - Sense) atölye deneyimini içermektedir. Kullanıcı-mekan-algı üçgeninde mekanların dizimsel kurallarını ve arakesit mekanların duygu izdüşümünü ortaya çıkartarak kentsel boşlukların rastlantısal ve sürprizli mekânlara çevrilmesi hedeflenmiştir. Mekansal deneyimlerin “duygular” üzerinden yeniden anlamlandırılmasında Ankara ili Merkez ilçesi Kızılay mahallesi ve çevresi deneyim alanı olarak seçilmiştir. Araştırma kapsamında, geleneksel ve modern olarak incelenen iki dokuda, tarihsel süreç içerisinde akslardaki farklılaşmanın space syntax analiz teknikleri ile haritalandığı “Mekan Dizimi Atölyesi” ve anket formatında çoktan seçmeli online bir çalışma altlığı ile duygu ağlarının ortaya çıkartıldığı “Duygu Ağı Atölyesi”nin sonuçları tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: E/SPA/S atölyesi, duygu ağı atölyesi, mekân dizimi, Ankara-Kızılay, Türkiye

Abstract: Urban spaces are not merely physical structures but also multilayered social spaces woven with emotions etched in individuals' memories. This multilayered structure, reflecting the traces of time, shapes the identity of the space and influences urban users' perceptions of it. In this context, urban spaces, where the traditional and the modern intersect, form intersections that serve as emotional gateways between the memory of the past and the reality of the present. The research included an E/SPA/S II (Event Space Syntax - Sense) workshop experience, which aimed to interpret space through analytical techniques that enabled participants to explore their multiple connections with the city. By uncovering the syntactic rules of spaces within the user-space-perception triangle and the emotional projection of intersection spaces, the aim was to transform urban voids into random and surprising spaces. The Kızılay neighborhood and its surroundings in the central district of Ankara were selected as the experimental field for re-interpreting spatial experiences through "emotions." Within the scope of the research, the results of the “Space Syntax Workshop”, in which the differentiation in the axes throughout the historical process in two textures examined as traditional and modern, was mapped using space syntax analysis techniques, and the “Emotion Network Workshop”, in which emotional networks were revealed using an online multiple-choice study base in a survey format, will be discussed.

Keywords: E/SPA/S Workshop, Emotional Network Workshop, Space Syntax, Ankara-Kızılay, Türkiye.

¹ Kırklareli Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, hmeltemanlagan@gmail.com

² Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, bus.ertas34@gmail.com

³ Gebze Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, gamze.gsari@gmail.com

1. GİRİŞ

Kentsel mekânlar yalnızca fiziksel yapılar bütünü değil, aynı zamanda bireylerin belleğinde yer eden duygularla örülmüş çok katmanlı sosyal alanlardır. Zamanın izlerini yansıtan bu çok katmanlı yapı, mekanın kimliğini şekillendirmekte ve kent kullanıcılarının mekana dair algılarını etkilemektedir. Bu bağlamda geleneksel ve modernin kesiştiği kentsel mekanlar, geçmişin hafızası ile bugünün gerçekliği arasında duygusal bir geçit görevi üstlenen arakesitleri oluşturmaktadır.

Araştırma, katılımcıların kentle olan çoklu bağlarını keşfetmelerini sağlayarak kullanılan analiz teknikleri ile mekanın okunmasını amaçlayan E/SPA/S II (Event Space Syntax - Sense) atölye deneyimini içermektedir. Kullanıcı-mekan-algı üçgeninde mekanların dizimsel kurallarını ve arakesit mekanların duygu izdüşümünü ortaya çıkartarak kentsel boşlukların rastlantısal ve sürprizli mekânlara çevrilmesi hedeflenmiştir. Atölye çalışmaları, dört şehir plancısı, iki mimar, bir peyzaj mimarı ve bir ressam olmak üzere yürütücülerle birlikte toplam 11 kişi ile sürdürülmüş, sonuç ürünler online ve yüz yüze yapılan teorik sunumlar, oyunlar, analiz ve uygulama çalışmaları ile elde edilmiştir. Her etabında ayrı bir sonuç ürün çıkan, “Kentte Oyun Var” sloganıyla başlayan yüz yüze atölyeler üç gün sürmüştür. Mekansal deneyimlerin “duygular” üzerinden yeniden anlamlandırılmasında Ankara ili Merkez ilçesi Kızılay mahallesi ve çevresi deneyim alanı olarak seçilmiştir. Yüz yüze çalışmalar dört oyun ve üç atölyeyi içeren uygulama süreçlerinden oluşmaktadır. Araştırma kapsamında, geleneksel ve modern olarak incelenen iki dokuda, tarihsel süreç içerisinde akslardaki farklılaşmanın space syntax analiz teknikleri ile haritalandığı “Mekân Dizimi Atölyesi” ve anket formatında çoktan seçmeli online bir çalışma altlığı ile duygu ağlarının ortaya çıkartıldığı “Duygu Ağı Atölyesi”nin sonuçları tartışılacaktır.

Mekân Dizimi Atölyesi; Space Syntax Analiz tekniklerinin öğretilmesi ve bu matematiksel modelin sayısallaştırılmasına ilişkin DeptmapX programının kullanılabilmesi ile sonuçların yorumlanarak uygulama çalışmalarının yapılabilmesi amacıyla şekillendirilmiştir.

Duygu Ağı Atölyesi öncesinde duygu ağlarının ortaya çıkartılabilmesi için arazi üzerinden duygu faktörleri tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucunda ortaya çıkan duygular mekân/insan olarak iki ayrı etken üzerinden değerlendirilmiştir.

Araştırma, kent mekânlarını geleneksel ve modern fiziksel ikiliklerin ötesinde, duygusal ve ilişkisel bağlantılar ağı olarak ele almakta olup, sonuçları ile kullanıcıların, kentle kurduğu ilişkilerin mekân algısını ve kentsel aidiyet duygusunu belirleyen temel unsurlar olduğunu göstermiştir.

2. E/SPA/S II ATÖLYE SÜRECİ

Atölye, katılımcıların bir araya gelerek birlikte yaptıkları workshoplar, saha çalışmaları ve mini atölyelerden üretilen ürünlere dayalıdır.

Atölye içerisinde farklı bakış açılarıyla ele alınan birden fazla oyun ve mini atölye bulunmaktadır. Atölye sürecindeki her etap birbirini takip eden ve birbirini tamamlayan şekilde atölyenin teması olan “Geleneksel Modern Kentsel Mekanlar Arakesitinde

Duyguların İzdüşümü”nü ortaya çıkartacak ve bir sonuç ürünle tasarım yaklaşımına geçişi sağlayacak şekilde kurgulanmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Atölye süreci

1.GÜN	2.GÜN	3.GÜN
<i>Buluşma- Tanışma-Ankara'yı Tanımlama-Kentsel Bellek</i>	<i>Kavramsal Boyut - Mekan Dizimi Analiz Yöntemlerine Giriş</i>	<i>Hat Ağı Yapılanmasında Duygular ve Anılar</i>
Oyun 1 Bulmaca Oyunu	Atölye 1 Kavramsal Ağ Atölyesi	Atölye 3 Duygu Ağı Atölyesi
Oyun 2 Nesnelerle Gestalt Analizi	Atölye 2 Mekan Dizimi Atölyesi 1. Olay Kent / Mekan Dizimi Teorik Çalışmaları	Atölye 4 Mevcut Durum Analizi
Oyun 3 Kent Belleğinin Mekana Yansıması	2. Mekan Dizimi Analiz Tekniklerinin Uygulama Çalışmaları	Oyun 4 Anıların Mekana Yansıması

Kaynak: Yazarlar tarafından hazırlanmıştır.

3. ATÖLYE İÇERİK VE YÖNTEMLERİ

Bu bölümde “Mekân Dizimi Atölyesi”- “Duygu Ağı Atölyesi” içerik ve yöntemlerinden bahsedilecektir.

Mekân Dizimi; mekansal organizasyonların oluşumunda, mekânların insanları bir araya getirme ve yönlendirme potansiyellerini ve bu oluşumun insan hareketi ve görüş alanları ile ilişkisinin nesnel olarak incelendiği Bill Hillier ve çalışma grubu tarafından sayısız deneysel çalışma ile kuramsal altlığı oluşturulan yardımcı bir matematiksel modeldir (Hillier ve Hanson, 1984). Mekân Dizimi Analiz Modeli ile mekânın geometrik düzenlerinden, geometriden çok topolojiye yakın olan mekan-işlev ağları üzerinde durulmaktadır. Bu, geometrik sezgiden çok, günlük alan kullanımı ve hareketi ile kendilerini açıklayan hat ağı yapılanması anlamına gelmektedir.

Modelle, bir şehrin görünümü, ilişkisel bütünlükte, birbirini kesen birbirine bağlanan ringlerden oluşan “hat ağı örüntüsü” olarak kabul edilmekte ve biçimlenme özellikleri iki grup parametre ile ifade edilmektedir. Birinci grupta yerel biçimsel özellikleri gösteren bağlantı ve kontrol değerleri, ikinci grupta ise Bütünleşme (integrasyon) Değerleri (Global-Lokal) adı verilen hatların genel biçimleniş içindeki yerini ve genel sistemle bütünleşme derecesini tanımlayan ölçüt bulunmaktadır. Bu ölçütlerin sayısal olarak hesaplanması için yerleşimin açık (kamusal) alan ve eksensel haritalarının çizilmesi gerekmektedir (Gündoğdu, 1995; 46–49).

Eksensel Harita, bir şehrin mevcut açık alanlarını doğrusal olarak geçen aksların tümünün işlenmesiyle oluşturulur. Bu hatlar, yerleşme içinde hareket etmekte olan bir kişinin, bir mesafeden çeşitli yönlere baktığında en uzun görüş mesafesinin ne uzunlukta olduğunu saptamamıza yarar. Eksensel harita, hatlar arası bağlantıların oluşturduğu rastlantısal matrix ve her eksensel hattın numaralandığı dizimsel sunuma çevrilebilmektedir (Gündoğdu, 1995; 46). Şehirsel “hat ağı” özellikleri, şehrin global yapılanmasındaki en

önemli veridir. Basit bir gözlem yapıldığında, hatların diğer hatlara göre ortalama derinliğinde, oldukça büyük farklılıklar olduğu görülebilir. Sistem içindeki harekette, şebekenin etkisini yöneten bu farklılıklardır. Diğerine göre daha az derin olan daha çok hareket, daha çok derin olan daha az hareket çeker. Bu hat mantığıdır. (Hillier, 2001; 2; Gündoğdu, 2005, s.17).

Hatların birbirlerine göre derinliği ve tüm sistemle ilişkisi “bütünleşme (integrasyon)” değeri ile hesaplanır. Bütünleşme değeri, her hattın sistemdeki tüm hatlara (n) ortalama “derinlik değeri” (mean depth)’nin asimetrisinin otomatik olarak hesaplanmasıyla bulunur. Bu, alanın tamamına ilişkin en önemli ölçüt olan “global bütünleşme (R-n) değeri”dir.

Derinlik ve bütünleşme değerlerinin hesaplanmasında en önemli diğer ölçüt hatların “bağlantı” değerleridir. Bağlantı değeri, bir şehirselle sistemde her hata doğrudan bağlanan hat sayısıdır. Bağlantı değeri yüksek olan hatlar diğer hatlara doğrudan erişebilmeyi sağlar. Doğrudan erişilebilir hatlar yaya hareketinde tercih edilen hatlar olacaktır. Aynı zamanda bu hatlar tüm sistemle bütünleşmeyi arttıran hatlardır. (Hillier ve Hanson, 1984, s.83; Gündoğdu ve Dinçer, 2020, s.486)

Analiz yönteminin öğrenilmesinde eksensel haritaların doğru çizimi ile halihazır haritalara aktararak eksensel hat yorumu yaptırabilmek ve hat mantığını öğretebilmek atölyenin birincil hedefidir. Doğru hat çizimi katılımcıya doğru altlıkları oluşturarak morfolojik yapılanmanın doğru olarak okunmasını sağlar ve hatların birbirleri ile kesişimlerinden oluşan ağların hareketlilik olan ve hareketlilik olmayan bölgelerini okuyabilme yetisi kazandırır. Aynı zamanda hat ağı yapılanmasının kısa, uzun, lineer olması ve farklı açılarda birbirini kesmesi ile mekân dizimsel kuralların öğrenilmesi de mekânları bütüncül olarak okuma yetisinin kazanılmasına katkı sağlayacaktır.

Atölye sürecinde, tüm katılımcılar öncelikle “elle çizerek” hazırladıkları eksensel hat haritalarını tamamladı ve mekânsal okuma yapabilir duruma geldi. Daha sonra hatların birbirleri ile olan ilişkilerinin sayısallaştırıldığı biçimlenme parametrelerinin hesaplanması işlemlerini yapabilmeleri için DeptmapX 03-06 versiyonu bilgisayar programı öğretildi (UCL Space Syntax Laboratory, 2011). “Bağlantı” ve “Bütünleşme” değerlerine ilişkin biçimlenme parametreleri sayısallaştırılarak haritalandırıldı. Farklı renklerde alçalan ve yükselen değerler için lejant belirlenerek tekrardan biçim-hareket-işlev üçgeni ilişkilerinin Bağlantı değerleri ve Bütünleşme değerleri ile açıklanması ve tanımlanması tartışmaları yapıldı. Aynı zamanda çalışma alanının mekânsal ve fonksiyonel yapılanma özellikleri, hareket yoğun bölgelerinin karşılaştırması ile mekân dizim analiz sonuçlarının irdelenmesi ve mekanların dizimsel özellik ve kuralları tartışıldı.

Duygu Ağı Atölyesi öncesinde atölye çalışması yapılacak sokak mekanları yürütücüler tarafından gezilmiş ve Duygu Ağı Atölyesi için mekân etkisi ve insan etkisi olarak iki başlıkta duygu potansiyeli ve bu duyguların zıtlıkları ile neler olabileceği tespit edilerek atölye çalışmasının sınırları ve altlıkları belirlenmiştir. Mekân etkisindeki olumlu/olumsuz duygular; “erişilebilirlik”, “hareketlilik”, “açıklık”, “güvenlilik”, “güvensizlik”, “hareketsizlik”, “kapalılık”, “sınırlılık” olarak insan etkisindeki olumlu/olumsuz duygular; “güven”, “keyif”, “özgürlük”, “mutluluk”, “güvensizlik”, “korku”, “mutsuzluk”

ve “rahatsızlık” olarak belirlenmiş ve çoktan seçmeli online bir değerlendirme formuna aktarılmıştır.

Çalışma alanı ve katılımcılar gruplara ayrılmış ve her grup kendi bölgesinde yürüyerek dolaştığı hatlara ilişkin duygularını online olarak altlığa aktarmıştır. Arazi çalışması ile işaretlenen formlar haritalandırılmıştır. Haritalandırılan formlar space syntax analiz teknikleri ile karşılaştırılarak yorumlanmıştır.

Sonuç üründe hedeflenen amaç hatları hem insana bağlı duygular yönünden olumlu/olumsuz faktörlerle tanımlamak hem de mekâna bağlı duygular yönünden olumlu-olumsuz faktörlerle anlatabilmektir. Öncelikle katılımcıların işaretlediği değerlendirme formları yürütücüler tarafından bir araya toplanarak alan bütünleştirilmesi yapılmıştır, daha sonrasında mekân/insan- olumlu/olumsuz duygular olarak çalışma alanı bütünü toplanan verilerin ArcGIS 10.8 ortamında işlenerek duygu ağı altlıkları oluşturulmuştur. İki ve daha çok duygu ile belirlenmiş hatlar ayrıştırılmıştır, atölye çalışmasının tamamındaki cevaplara göre yeniden değerlendirilmiştir. İşlenerek hazır hale getirilen duygu ağları, altlıkların üst üste çakıştırılması ve yorumlanarak görselleştirilmesi ve sonuç ürün için, tekrar seçilen katılımcıya aktarılmıştır.

4. BULGULAR

Bulgular atölyeler kapsamında yapılan çalışmaların “Gelenekselden Moderne Geçiş Sürecinin Mekân Dizimi Analiz Yöntemi ile Okunması”, “Hat Ağı Yapılanmasının Biçimlenme Parametrelerine Göre Okunması ve Yorumlanması”, “Geleneksel ve Modern Kentsel Mekanlar Arakesitinde Duyguların İzdüşümü” başlıkları altında değerlendirilmiştir.

4.1. Gelenekselden Moderne Geçiş Sürecinin Mekân Dizimi Analiz Yöntemi ile Okunması

Bu çalışma ile başkent Ankara’nın 1839 senesindeki halihazır durumundan başlanarak Atatürk bulvarının izlerinin görünmeye başladığı “geleneksel doku” evresi, Lörcher ve Jansen plan dönemleri ile gelenekselden moderne geçiş sürecinin belirginleştiği birinci evre ve gelenekselden moderne geçişin ikinci evresi 1950’ler sonrası ve günümüz Ankara’sının “Kızılay’dan Kuğulu Park’a Devam eden Çalışma alanı Sınırları”ndaki değişim eksensel hat ağı yapılanması ve bütünleşme değerleri üzerinden değerlendirilmiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Gelenekselden moderne geçiş süreci

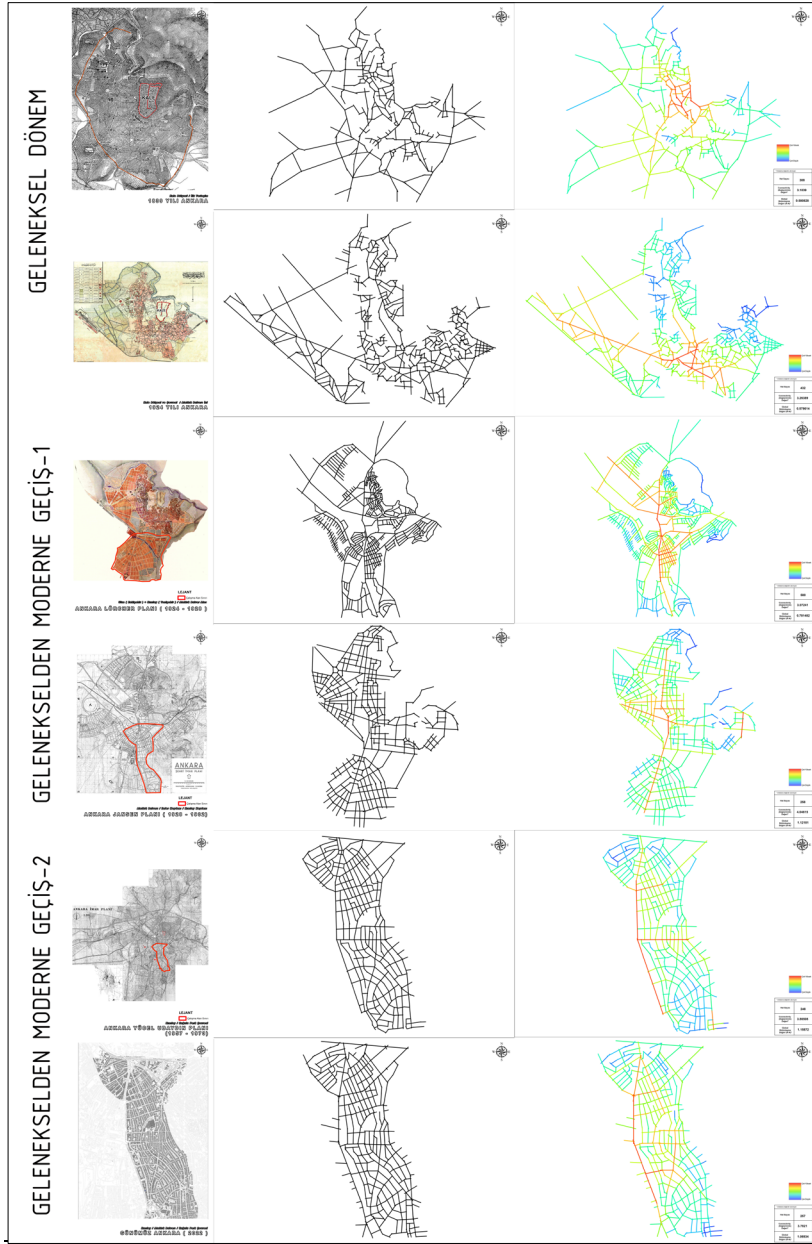
DÖNEMLER	KAPSADIĞI ALAN	EVRELER
1839 YILI ANKARA	KALE BÖLGESİ / İLK YERLEŞİM	GELENEKSEL DOKU
1924 YILI ANKARA	KALE BÖLGESİ VE ÇEVRESİ / ATATÜRK BULVARI İZİ	
ANKARA LÖRCHER PLANI (1924-28)	ULUS (EŞKİŞEHİR) + KIZILAY (YENİŞEHİR) ATATÜRK BULVARI AKSI	GELENEKSELDEN MODERNE GEÇİŞ-1
ANKARA JANSER PLANI (1928-32)	ATATÜRK MEYDANI / ZAFER MEYDANI / KIZILAY MEYDANI	
ANKARA YÜCEL-UBAYDIN PLANI (1957-70)	KIZILAY / KUĞULU PARK ÇEVRESİ	GELENEKSELDEN MODERNE GEÇİŞ-2
GÜNÜMÜZ ANKARA (2022)	KIZILAY / ATATÜRK BULVARI / KUĞULU PARK ÇEVRESİ	

Kaynak: Yazarlar tarafından hazırlanmıştır.

Bu çalışmada birinci amaç, Ankara’nın mekânsal olarak gelişim yönlerini, belirlenen evreler içerisinde görmek, ikinci amaç ise 1950 sonrası fiziki yapılanma ile günümüz

arasındaki hat ağı yapılanması farkını ve değişimini okuyabilmektir. Mekân dizimi analiz teknikleri kullanılarak eksensel hat ağı yapılanması ve Bütünleşme Haritaları hazırlanan paftalarımızda, dönemsel evrelerdeki Ankara gelişim yönleri ve merkezileşmeler okunabilmektedir.

Aynı zamanda çalışma alanı olarak belirlediğimiz bölgede 1950 sonrası hat ağı özellikleri ile Atatürk Bulvarı lineer hattının bütünleşme olarak ön plana çıktığı, günümüzde bu bölge içinde artan ve farklılaşan hat ağı yapılanması ile Kocatepe Camii kuzey ve güney hatlarının da bütünleşen yapıda geliştiği görölmektedir (Şekil 1).



Şekil 1. Gelenekselden moderne geçiş sürecinin mekân dizimi ile okunması (**Kaynak:** Yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

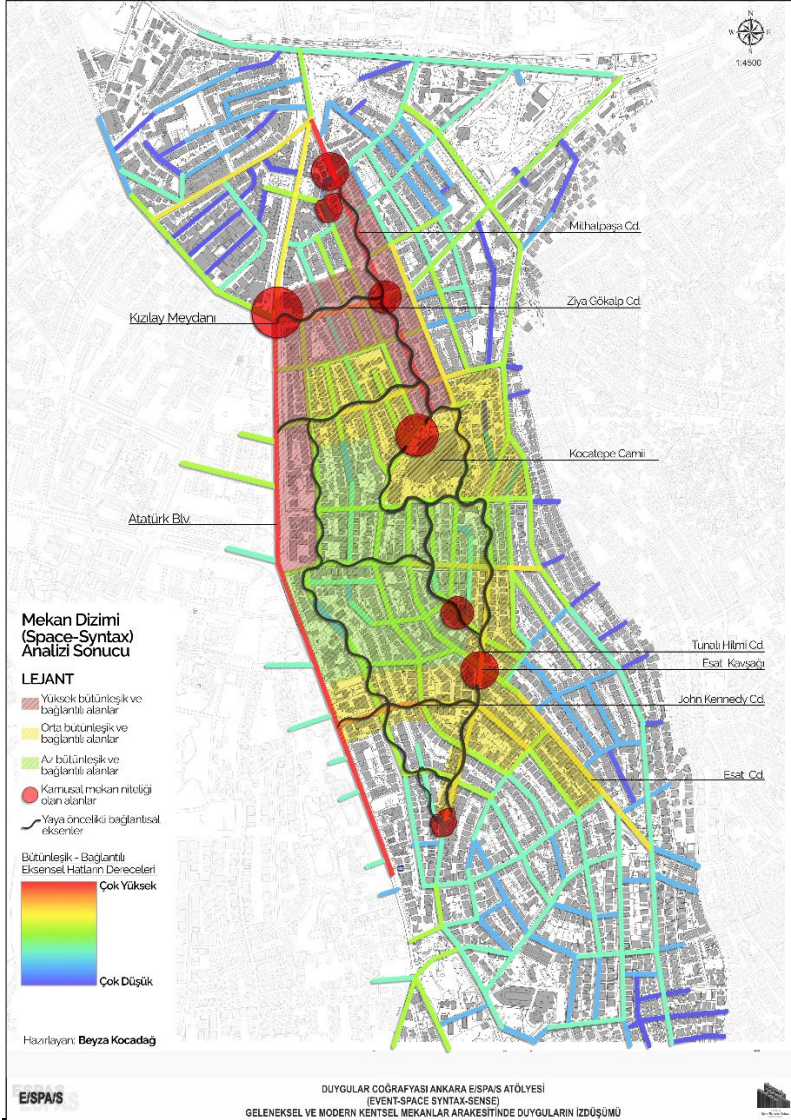
4.2. Hat Yapılanmasının Biçimlenme Parametrelerine Göre Okunması ve Yorumlanması

Atatürk Bulvarı boyunca Sıhhiye'den Kuğulu Park'a doğru uzanan eksen çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma alanı bu eksenin doğu yönünde Kurtuluş Parkı, Kocatepe Camii, Bülbülderesi Caddesi, Esat Caddesi ve Tunalı Hilmi Caddesi'ni de kapsamaktadır.

Bu atölyede Mekân Dizimi analizi sürecinde öncelikle belirlenen çalışma alanının halihazır haritası üzerinde eksensel hat çizimi yapılmıştır. Katılımcılar ilk olarak en uzun yol hattını belirledi ve bu hat ile bağlantılı yol eksenlerini çizdiler. Eksensel hatlar çizilirken bir yolun kırılımından başlanıp aynı eksen üzerinde gözün görebileceği en uzak nokta belirlendi. Böylece yol ağı hat uzunluklarına bakılarak morfolojik olarak incelendi. Elde edilen eksensel hat haritası Mekân Dizimi analizi için dijitalleştirildi. Dijitalleştirilen haritalar DepthmapX 03-06 uygulamaları yardımıyla yorumlandı (UCL Space Syntax Laboratory, 2011). Bu değerlendirmede hatların bütünlük (integrasyon) ve bağlantılık karakterleri ortaya çıkartıldı. Ortaya çıkan karakteristik özellikler ile eksensel hatlar en yüksekten en düşüğe derecelendirilmesiyle kırmızıdan maviye doğru renklendirilmiştir.

Global Bütünleşme (Rn) değerlerine göre Atatürk Bulvarı çalışma alanı içinde en bütünlük hat, Esat Caddesi ise ikinci en bütünlük hattır. Bağlantılık değerine bakıldığında ise Mithatpaşa Caddesinin en bağlantılı eksensel hat olduğu, bu eksensel hatta bağlı Ziya Gökalp Caddesinin Kızılay Meydanı'na erişim sağlayarak hattın bağlantılılığını arttırdığı izlenmiştir.

Mekân dizimi analizleri sonucunda ortaya çıkan bütünlük ve bağlantılık değerleri sonuçları sentezlenerek haritalama yapılmıştır (Şekil 3). Yapılan senteze göre eksensel hatlar en yüksek bütünlük ve bağlantılı hattan en düşüğe doğru derecelendirilen hatların arasında kalan kentsel alanlar ise yüksek, orta ve az bütünlük ve bağlantılı alanlar olarak bölgeleştirilmiştir. Katılımcıların gözlemleriyle belirlenen mevcut yaya hareketleri ve yoğunluğu verileri ile sentez mekân dizimi haritalaması birleştirilmiştir. Verilerin birleştirilmesinin ardından çalışma alanı içinde yaratılabilecek veya geliştirilebilecek potansiyel kamusal mekanlar değerlendirilmiştir. Sonuç olarak mevcut olan Kızılay Meydanı, Kocatepe Camii önündeki açık alan ve Esat Kavşağı; mekân dizimi verilerinin, yaya hareketliliğinin ve potansiyel kamusal açık alanların yoğunlaştığı bölgeler olarak tespit edilmiştir.

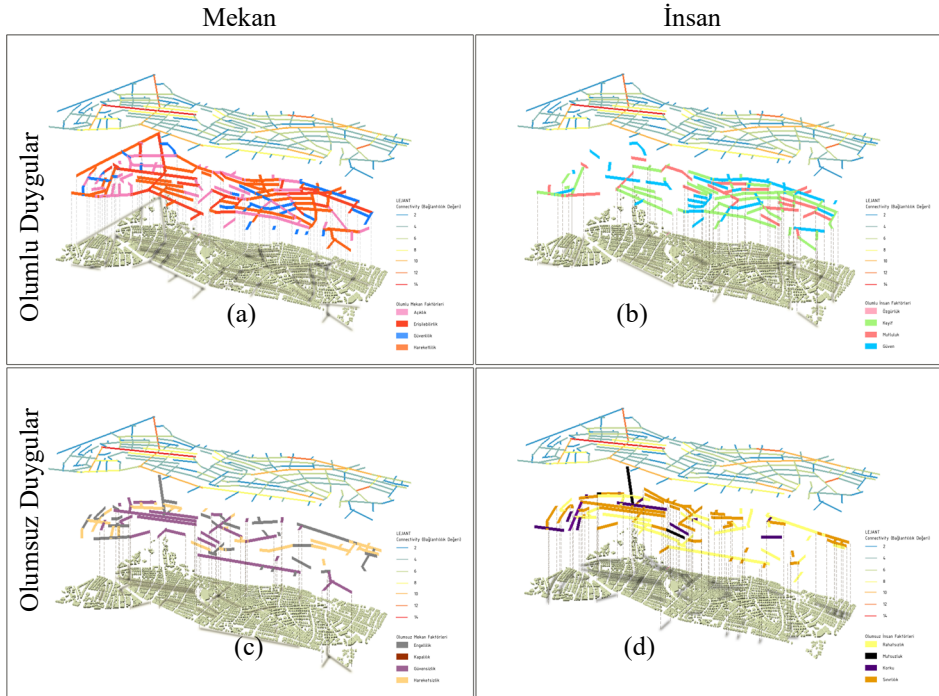


Şekil 2. Hat yapılanmasının biçimlenme parametrelerine göre okunması ve yorumlanması (Kaynak: Yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

4.3. Geleneksel ve Modern Kentsel Mekanlar Arakesitinde Duyguların İzdüşümü

Bu çalışma, kenti geçmiş ve geleceği ile matematiksel bir modelle okuyarak mekânın dizimsel kurallarının anlaşılması, başkent Ankara sokaklarında oyun oynayarak “Duygular”ın izdüşümünün yakalanması ve sonuç ürün olarak kentsel boşlukları, rastlantısal ve sürprizli mekânlara çevirerek Olay Mekanları yaratmak amacıyla yola

çıkılan bu atölyenin Tasarım yaklaşımı altlığını oluşturmak üzere hazırlanmıştır. Bu doğrultuda çalışma alanı bağlantılılık (connectivity) katmanı ve mekân/insan olumlu/olumsuz duygu ağları katmanları bir arada yorumlanarak, duygu ağlarının izdüşümleri ortaya çıkarılmıştır. ArcScene 10.8 programında çalışma alanı üç boyutlu hale getirilerek mevcut kent dokusu oluşturulmuştur (Katman 1). Duygu Ağı Atölyesi sonuçlarının değerlendirilmesiyle elde edilen mekansal analizler ArcGIS 10.8 ortamında ele alınarak gruplandırılmıştır (Katman 2). Alanda yapılan mekân dizimi analiz yöntemi hat yapılanmasından bağlantılılık (connectivity) değerleri gruplandırılmıştır (Katman 3). ArcScene 10.8 ortamında oluşturulan verilerin AutoCAD 2023 programıyla izdüşümleri elde edilerek kentsel mekanlarda yoğunlaşan arakesitler belirlenmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Geleneksel ve modern kentsel mekanlar arakesitinde duyuların izdüşümü (**Kaynak:** Yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Araştırmanın başlığını oluşturan bu çalışma için gruplara ayrılan katılımcılar, toplam 213 hat üzerinde duygulara ilişkin bilgileri değerlendirmiştir. Bu değerlendirmede 122 hat olumlu insan duygular, 104 hat olumsuz insan duyguları, 149 hat olumlu mekân duygular, 115 hat olumsuz mekân duygular ile ilişkilendirilmiştir. İlişkilendirilen bu hatlar aşağıdaki gibi değerlendirilmiştir.

Bağlantılılık değeri – olumlu mekân duygular

149 hat olumlu mekân duygular ile bağlantılılık değerleri değerlendirildiğinde (Şekil 3a); en düşük bağlantı değeri 2 en yüksek bağlantı değeri ise 14'tür. Çalışma alanı bağlantılılık

değerleri; Mithat Paşa caddesi, Ziya Gökalp caddesi, John Kennedy caddesi en yüksek, Tunalı Hilmi caddesi, Esat caddesi orta yüksektir. Çalışma alanı genellikle orta yükseklikte bağlantılılık değerine sahiptir. 149 hat üzerinde yapılan çalışmada; olumlu mekân duyguların %31,5 hareketlilik %29,5 açıklık, %20.1 güvenlik, %18.8 erişilebilirlik ile ilişkilendirilmiştir. Bu duygular çalışma alanı merkezinden çevresine doğru dağılım göstermiştir. En yüksek bağlantılılık değerlerine sahip hatların duygusu erişilebilirlik, orta yüksek bağlantılılık değerine sahip hatların ise güvenlik ve açıklık duyguların işaretlendiği görülmüştür.

Bağlantılılık değeri-olumlu insan duygular

122 hat olumlu insan duygular ile bağlantılılık değerleri değerlendirildiğinde (Şekil 3b); çalışma alanında %31,1 keyif, %29,5 güven, %20.5 mutluluk, %18.9 özgürlük duygusu hakimdir. En yüksek bağlantılılık değerine sahip hatlar güven ve özgürlük duygusu, orta yüksek bağlantılılık değerine sahip hatların ise mutluluk ve güven duyguları ile ilişkilendirilmiştir.

Bağlantılılık değeri-olumsuz mekân duygular

115 hat olumsuz mekân duygular ile bağlantılılık değerleri değerlendirildiğinde (Şekil 3c); çalışma alanında %33,9 engellilik, %28,7 hareketsizlik, %20,9 güvensizlik, %16,5 kapalılık duygusu hakimdir. Duygu – hat ilişkisine bakıldığında ise; en yüksek bağlantılılık değerine sahip hatlar güvensizlik duygusu, orta yüksek bağlantılılık değerine sahip hatlar ise engellilik duyguları ile ilişkilendirilmiştir.

Bağlantılılık değeri-olumsuz insan duygular

104 hat olumsuz insan duygular ile bağlantılılık değerleri değerlendirildiğinde (Şekil 3d); çalışma alanında %50 sınırlılık, %35,6 rahatsızlık, %9,6 korku %4.8 mutsuzluk duygusu hakimdir. Duygu – hat ilişkisine bakıldığında ise; en yüksek bağlantılılık değerine sahip hatlar sınırlılık duygusu, orta yüksek bağlantılılık değerine sahip hatlar ise rahatsızlık duyguları ile ilişkilendirilmiştir.

Sonuç olarak bağlantılılık değeri en yüksek hatlar bazı katılımcılar için mekansal olarak hatları erişilebilirliği yüksek olarak tanımlaması insana güven ve özgürlük duygusu hissettirmiştir. Fakat her noktadan erişilebilirliğin yüksek olması bazı katılımcılara güvensiz bir mekân olması hissi de yaratarak insanı sınırlı hissettirmiştir. Bağlantılılık değeri orta yükseklikte olan hatlar ise bazı katılımcılar için mekansal bakımdan güven ve açıklık olarak tanımlaması insana mutluluk duygusunu hissettirmiştir. Fakat açıklığın yüksek olması bazı katılımcıların mekânı engellilik olarak tanımlamasına yol açması insana rahatsızlık duygusu hissettirmiştir.

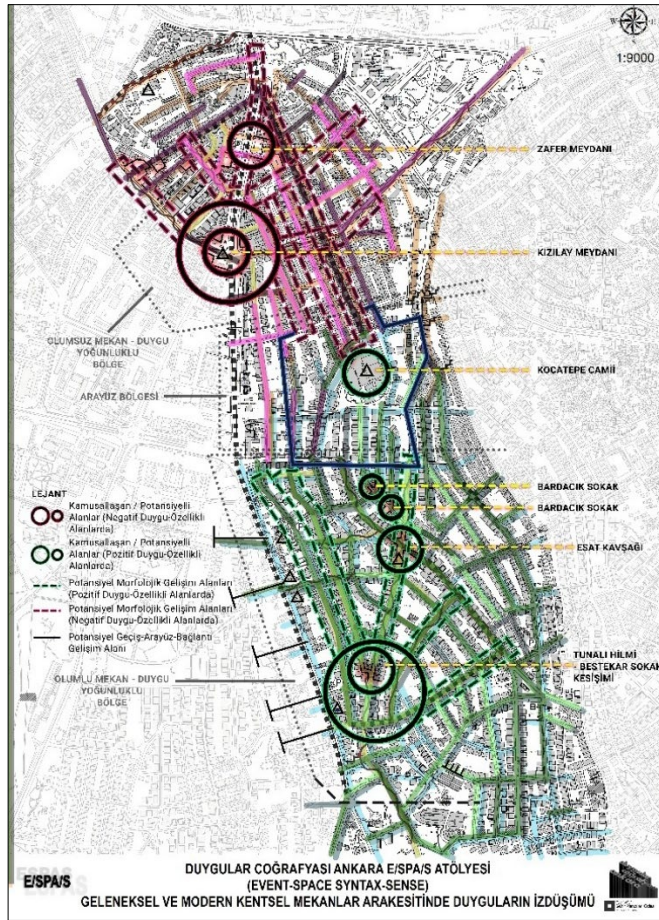
Dolayısıyla, bağlantılılık değerleri ile kullanıcıların mekansal algıları arasında tek yönlü olumlu ya da olumsuz bir sonuç bulunmamaktadır. Aksine kullanıcının algısal bağlamına göre çok katmanlı ve çift yönlü etkilere neden olmaktadır.

5.TARTIşMA

Tartışma bölümünde duygu aęlarıнын mekân ve insan faktörlerine göre okunması yorumlanacaktır.

Yapılan analiz paftalarının görsel sonuçlarına bakıldığında olumlu duygusal faktörlerin ağırlıklı olarak Tunalı Hilmi Caddesi ve çevresinde bulunduğu ancak Kızılay bölgesinde de dikey bağlantı görevi gören yaya ağırlıklı sokaklarda olumlu duyguların yoğunlukta olduğu görülmektedir. Olumsuz duygular haritalandığında ise yoğunluğun Kızılay ve çevresinde olduğu dikkat çekmektedir. Bunu destekleyen bir diğer haritalamada olumsuz mekân faktörlerine bakıldığında olumsuz mekân faktörlerinin olumsuz duygu faktörleri haritası ile çakışan yerlerinin yoğun olarak Kızılay bölgesinde olduğu görülmüştür. Olumlu mekân faktörlerine gelindiğinde ise Tunalı Hilmi ve çevresinde hissedilen olumlu duyguların çeşitliliği göze çarpmaktadır.

Bunların yanında olumsuz ve olumlu duyguların bir geçiş durumunda bulunduğu Kocatepe Cami bağlamı ise bu iki farklı bölgeyi birbirine bağlamakta ancak olumlu ve olumsuz faktörler bir denge halinde bulunmaktadır. Bunlara ek olarak önemli bir eksen olan Atatürk Bulvarı ise sisteme sağladığı hızlı bağlantı durumu kamusallık ve yaya dolaşımı adına olumsuz özellikler içermekte ve yapılan değerlendirmelere göre de olumsuz duygular hissedilmektedir. Bu noktada Kızılay ve Tunalı Hilmi bağlamı arasında çıkan bu zıtlık ve karşıtlık, öneriler ve geleneksel ve modern kent dokuları arasındaki iletişim ve morfolojik entegrasyon konusunda ipuçları ve farklı kentsel çözümler ve yaklaşımlar adına öngörü sunmak konusunda yardımcı olmaktadır. Atatürk Bulvarı gibi önemli bir hattın kamusalılık ve yaya sirkülasyonu açısından zayıf kalması da kamusallıkla ve olumlu faktörlerle Kızılay ve Tunalı Hilmi bağlamlarının birbirlerine bağlanması ihtiyaını ortaya çıkarmaktadır. Mekân ve insan etki faktörleri ile yapılan değerlendirmelerden çıkan sonuçlar doğrultusunda en önemli yönlendirici anahtar kelime “zıtlık”tır.



Mithat Paşa caddesi ile başlayan Kocatepe camiinde odaklaşan ve Tunalı Hilmi'ye devam eden lineer hat, tasarım yapılacak öneri odakların belirlenmesini sağlayan hat olarak belirlenmiştir. Tasarım çalışmasında hat boyunca devam eden boşluklar, süreklilikler ve lineerlikler değerlendirilmiştir. Bu hat odak ve spesifik tasarımların projelendirilmesi, dolgu alanların oluşturulması ile hem olumlu duyguları hem de olumlu mekânsal faktörleri destekleyebilecek yoğun olarak kullanılan ve en çok anı paylaşımı olan Atatürk Bulvarı ile arasında kalan dokuya, bu olumlu etkileri geçirebilecek potansiyele sahiptir. Tasarım yaklaşımı ile geleneksel kent yapılanması üzerine modern müdahaleler ile kente ve kentli belleğine olumlu katkılar sunabilecek, sıradan kent yaşamının aksine kullanıcıların özgür iradeleri ile işlevlendirebileceği mekanlar önerilmiştir.

Bu çalışmada, kent mekânları geleneksel ve modern fiziksel ikiliklerin ötesinde, duygusal ve ilişkisel bağlantılar ağı olarak ele alınmıştır. Kullanıcıların kentle kurduğu ilişkilerin, mekân algısını ve kentsel aidiyet duygusunu belirleyen temel unsurlar olduğu sonucu önemlidir.

Nitel ve nicel tekniklerin birlikte değerlendirilerek mekânın deneyimlenmesi, farklı disiplinlerin bir arada çalışabildiği kolektif bir atölye çalışması olması ve geleneksel yöntemlere alternatif olarak yeni bir yaklaşım sunması önemli kazanımlardır. Sonuçların, kent planlama ve kentsel tasarım projelerinde mekânların ilişkisel ve bağlamsal bir yaklaşım ile geliştirilmesine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Kaynakça

- UCL Space Syntax Laboratory. (2011). *DepthmapX* (Sürüm 0.8) [Bilgisayar yazılımı]. UCL Space Syntax Online Training Platform. <https://www.spacesyntax.online/software-and-manuals/depthmap/>
- Gündoğdu, M. (1995). *Şehirsel mekânın biçimlenme özelliklerinin yaya hareketi üzerindeki etkisi: Yeşilköy-Köyiçi örneği* [Basılmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gündoğdu, M. (2005). *Galata Pera bölgesi mekansal morfolojik özellikleri ile arazi kullanımı arasındaki etkileşim* [Basılmamış doktora tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gündoğdu, H. M., ve Dinçer, E. (2020). Tekirdağ kent merkezinin “yürünebilirlik” açısından değerlendirilmesinde bir yöntem araştırması. *Planlama*, 30(3), 478–507. <https://doi.org/10.14744/planlama.2020.50570>
- Hillier, B. (2001). A theory of the city as object: Or, how spatial laws mediate the social. *Proceedings of the 3rd International Space Syntax Symposium* içinde (ss. 02.1–02.9). Georgia Institute of Technology. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000082>
- Hillier, B., ve Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge University Press.

Sürdürülebilir Kentsel Yaşam Alanları İçin Yeşil İnovasyon ve Yeşil Dönüşüm Önerileri

Nevra S. Gül¹, Buğra K. Esen²

Öz: Kentsel alanlar, ekonomik büyüme ve toplumsal kalkınmanın merkezinde yer almakla birlikte, giderek artan nüfus, yoğun enerji tüketimi ve çevre kirliliği gibi çok boyutlu sorunlarla karşı karşıyadır. Küresel iklim değişikliği, hava ve su kirliliği ile doğal kaynakların hızla tükenmesi, kent yaşamının sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Artan enerji talebi ve yoğun yapılaşma, yalnızca çevresel değil, aynı zamanda sosyal ve ekonomik sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda, kentsel yaşam alanlarının sürdürülebilir bir şekilde yeniden tasarlanması, çevresel performansın artırılması ve toplumsal refahın korunması açısından kritik bir gereklilik haline gelmiştir. Yeşil inovasyon ve yeşil dönüşüm uygulamaları, kentlerin bu zorluklarla başa çıkabilmesi ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşabilmesi için önemli araçlar olarak öne çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yeşil inovasyon, yeşil dönüşüm, kentsel yaşam alanları, sürdürülebilirlik.

Abstract: Urban areas, while being at the center of economic growth and social development, are increasingly faced with multidimensional problems such as increasing populations, intense energy consumption and environmental pollution. Global climate change, air and water pollution and the rapid depletion of natural resources threaten the sustainability of urban life. Increasing energy demand and dense urbanization bring not only environmental but also social and economic problems. In this context, the sustainable redesign of urban living spaces and the improvement of environmental performance have become critical requirements for maintaining social welfare. Green innovation and green transformation practices stand out as important tools for cities to cope with these challenges and achieve sustainable development goals.

Keywords: Green innovation, green transformation, urban living spaces, sustainability

¹ İstanbul Ticaret Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul: nevraogtl@gmail.com

² Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, bugra_esen@yahoo.com

1. GİRİŞ

Küresel ölçekte artan kentleşme, enerji tüketimi ve çevresel sorunlar, kentsel yaşam alanlarının sürdürülebilirlik çerçevesinde yeniden tasarlanmasını zorunlu kılmaktadır. Bu noktada yeşil inovasyon, çevreye duyarlı teknolojilerin ve yenilikçi üretim süreçlerinin geliştirilmesini sağlarken; yeşil dönüşüm, bu yeniliklerin inşaat sektörü, tedarik zinciri ve kentsel yaşam alanlarına etkin şekilde entegre edilmesini kapsamaktadır. Dolayısıyla sürdürülebilir kentlerin inşasında yalnızca teknik çözümler değil, aynı zamanda yönetsel politikalar, paydaş iş birlikleri ve toplumsal farkındalık da kritik rol oynamaktadır.

Yeşil inovasyon, çevreye duyarlı teknolojilerin, sürdürülebilir malzemelerin ve yenilikçi uygulamaların geliştirilmesini ifade ederken; yeşil dönüşüm, bu yeniliklerin kentsel yapılara, iş süreçlerine ve toplumsal yaşama entegre edilmesi sürecini kapsamaktadır. Dolayısıyla, sürdürülebilir kentsel yaşam alanlarının oluşturulması, yalnızca teknik çözümlerle değil; aynı zamanda yönetsel politikalar, farkındalık çalışmaları ve sektörel iş birlikleriyle mümkün olmaktadır.

Bu çalışmada, sürdürülebilir kentsel yaşam alanlarının inşasında yeşil inovasyonun rolü ve yeşil dönüşümün gerekliliği tartışılmakta hem sektörel uygulayıcılara hem de politika yapıcılara yönelik öneriler sunulmaktadır.

2. TEMEL LİTERATÜR

Yeşil inovasyon, çevre dostu ürün, süreç ve teknolojilerin geliştirilmesini ifade eder. Bu konuya odaklanmış çalışmalarda çevreci uygulamaların rekabet gücünü artırabileceğini ortaya konmuştur (Porter ve Van der Linde, 1995). Sürdürülebilir kentsel yaşam alanları ve yeşil inovasyon konularında çeşitli çalışmalar yapılmış; özellikle enerji verimliliği, yeşil bina tasarımları, akıllı şehir uygulamaları ve döngüsel ekonomi yaklaşımı ön plana çıkmıştır (Batty, 2018; Shen vd., 2021). Chen ve arkadaşları (2006) ise yeşil inovasyonun pazarlama ve organizasyonel boyutlarını vurgulamıştır. Sürdürülebilir Tedarik Zinciri Yönetimi (STZY) özellikle inşaat sektöründe yeşil dönüşümü başlatan ve tamamlayan bir unsur olarak yer almaktadır. Carter ve Rogers (2008), sürdürülebilir tedarik zincirini çevresel, sosyal ve ekonomik boyutların dengelenmesi olarak tanımlar. Seuring ve Müller (2008) sürdürülebilirliğin tedarik zincirine entegrasyonunda yaşanan zorlukları ele almıştır. Diğer taraftan sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmanın en önemli göstergesi olan çevresel performans konusunda Klassen ve Whybark (1999), çevresel uygulamaların operasyonel performans üzerindeki etkilerini tartışmıştır. Zhu ve Sarkis (2004) ise yeşil tedarik zinciri uygulamalarının çevresel performansı nasıl iyileştirdiğini göstermiştir. İnşaat sektöründe faaliyet gösteren firmaların yeşil inovasyona yatırım yapmasını etkileyen bir diğer gösterge ise bu yatırım karşılığında alınacak fayda kapsamında değerlendirilmektedir. Bu noktada da firmaların elde edeceği rekabet avantajı kritik bir rol oynamaktadır. Rekabet avantajı yaratma konusunda yapılan çalışmaların en dikkat çekicisi Barney (1991) kaynak temelli görüş ile sürdürülebilir rekabet avantajının firmaya özgü kaynaklar sayesinde sağlanabileceğini ileri sürmüştür. Hart (1995) ise doğal kaynak temelli bakış açısıyla çevresel duyarlılığın rekabet avantajı yaratmadaki rolünü açıklamıştır.

Yeşil dönüşüm, ekonomik, sosyal ve çevresel sistemlerin sürdürülebilirlik ilkeleri

doğrultusunda yeniden yapılandırılması sürecidir (Geels, 2019). Bu dönüşüm, enerji, ulaşım, üretim, atık yönetimi ve kentsel planlama gibi farklı alanlarda çevre dostu ve düşük karbonlu uygulamaların benimsenmesini içerir. Yeşil binalar, enerji verimli sistemler ve yenilenebilir enerji kullanımı (Kibert, 2016), ulaşım elektrikli araçlar, toplu taşıma entegrasyonu, bisiklet ve yaya altyapıları (Creutzig vd., 2015), Atık ve kaynak yönetimi döngüsel ekonomi, geri dönüşüm, sıfır atık yaklaşımı (Geissdoerfer vd., 2017), kentsel planlama ve sosyal boyut akıllı şehir uygulamaları, yeşil alan planlaması ve toplumsal farkındalık (Bulkeley ve Castán Broto, 2013) yeşil dönüşümün kentsel alanlarla ilişkisi olarak literatürde yer almaktadır.

3. İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK AÇISINDAN ÖNEMİ

İnşaat sektörü gelişmekte olan ülkeler için faaliyetine katkıda bulunduğu alt sektörler itibariyle ekonomiyi canlandırıcı önemli bir araçtır. Aynı zamanda, küresel iklim değişikliğine ve çeşitli diğer çevresel tehditlere önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Bu tehditlerin etkilerini azaltabilmek için sektörün uygulamalarında köklü bir değişim gerçekleştirmesi gerekmektedir (Du Plessis, 2007). Bina ve inşaat sektörü, küresel iklim değişikliğine önemli ölçüde katkıda bulunmakta olup, küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık yüzde 21’inden sorumludur. 2022 yılında binalar, küresel enerji talebinin yüzde 34’ünü ve enerji ile süreç kaynaklı karbondioksit (CO₂) emisyonlarının yüzde 37’sini oluşturmıştır. Enerji yoğunluğunda yüzde 3,5 oranında bir azalma yaşanmasına rağmen, toplam enerji talebi ve emisyonlar 2021 yılına kıyasla yaklaşık yüzde 1 oranında artış göstermiştir (United Nations Environment Programme [UNEP], 2021). Ayrıca gelişmekte olan ülkelerde inşaat sektörü için asıl zorluk, yalnızca yeterli konut, hızlı kentleşme ve altyapı yetersizliği gibi kalkınma sorunlarına yanıt vermek değil, bunu aynı zamanda sosyal ve ekolojik açıdan sorumlu bir şekilde yapmaktır (Du Plessis, 2007).

Sürdürülebilirlik tanımının inşaat sektörü ile ilişkilendirilmesi ilk kez Charles Kibert tarafından 1994 yılında yapılan tanımla olmuştur. Buna göre sürdürülebilir inşaat, kaynakları verimli kullanan ve ekolojik ilkelere dayalı sağlıklı bir yapıyı çevrenin oluşturulması ve sorumlu bir şekilde yönetilmesidir. Bazı kaynaklarda ise; sürdürülebilir inşaat için kendi süreçleri ve ürünlerinin hizmet ömürleri boyunca, enerji kullanımını ve çevre ile sağlık açısından zararlı emisyonları en aza indirmeyi amaçlar ve müşterilerin karar verme süreçlerine yönelik ilgili bilgileri ürettiği belirtilmektedir. Uluslararası Yapı ve İnşaat Araştırma ve İnovasyon Konseyi (CIB), sürdürülebilir inşaatı ‘binaların ve inşaatların ya da bunların bileşenlerinin sürdürülebilir üretimi, kullanımı, bakımı, yıkımı ve yeniden kullanımı’ olarak tanımlamaktadır. Sürdürülebilir binalar ve yapılar çevre ile ‘binaların ve yapılar çevrenin sürdürülebilir kalkınmanın bileşenlerine ulaşmaya yönelik katkıları’ olarak görülmektedir (CIB, 2004).

Gelişmekte olan ülkelerin sürdürülebilir kalkınma ve inşaat sürecine girebilmeleri, iki aşamalı bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır. İlk olarak, yetkin, etkin ve sürdürülebilir bir yerel inşaat sektörünün oluşturulması gerekmektedir. İkinci olarak ise, bu sektörün sürdürülebilir kalkınmanın faaliyetlerine yüklediği gereksinimlere ve taleplere yanıt verebilecek kapasiteye sahip olması sağlanmalıdır (Du Plessis, 2007).

Artan talepler ve gelişen teknoloji ile, yenilikçi üretim yaklaşımları ortaya çıkmış ve daha nitelikli malzemelerin üretilmesi mümkün hâle gelmiştir. Bu süreçte çeşitli sektörlerde

yürütülen metalürjik araştırmalar, yüksek dayanımlı, uzun ömürlü ve işlevselliği artırılmış malzemelerin geliştirilmesine olanak sağlamış ve ihtiyaç duyulan alanlarda kullanılmaya başlanmıştır (İzmir Kalkınma Ajansı, 2021).

İnşaat sektörü birbirinden farklı birçok endüstriler arasında bağlantı oluşturmaktadır. Bu bağlantı endüstrilerin özellikle ekonomik büyümede birbirlerini olumlu veya olumsuz etkilemelerine sebep olmaktadır. İnşaat faaliyetleri büyük ölçekte yatırım gerektirmektedir. ıktıları açısından değerlendirildiğinde karar verici otoriteler, politika oluşturucular açısından da ekonomik büyümeyi fiziken ortaya koyan bir araç olarak kullanılabilmektedir (Oladinrin, Ogunsemi ve Aje, 2012).

İnşaat sektöründe sürdürülebilir uygulamaların benimsenmesi önündeki engellerin araştırıldığı bir çalışmada araştırma bulguları, sürdürülebilir inşaat uygulamalarının önündeki engellerin yalnızca ekonomik değil; aynı zamanda zamansal, örgütsel ve kurumsal faktörlerle de ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu durum, sektörde sürdürülebilirliğin yaygınlaşabilmesi için bütüncül bir stratejinin geliştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Örneğin; en önemli engel, inşaat sektörünün hızlı döngüsü, yoğun iş yükü ve katı teslim tarihlerinden dolayı firmaların sürdürülebilir uygulamaları öğrenme ve geliştirme süreçlerine zaman ayıramamasıdır. Bu durum, sektörde kısa vadeli teslim baskılarının uzun vadeli sürdürülebilirlik hedeflerinin önüne geçtiğini göstermektedir. İkinci sırada yer alan yüksek ilk yatırım maliyetleri, özellikle malzeme temini sürecinde maliyet kaygılarını artırarak firmaların sürdürülebilir uygulamalara yönelmesini zorlaştırmaktadır. Üçüncü sırada ise iş akışının olumsuz etkileneceği endişesi yer almakta, bu da yenilikçi uygulamalara karşı direnç yaratmaktadır. Müteahhitlerin ve mal sahiplerinin sürdürülebilir uygulamaları yeterince benimsememesi dördüncü sırada önemli bir engel olarak karşımıza çıkarken, meslek odalarının geleneksel yapı anlayışı ile sürdürülebilirlik arasındaki farklara yönelik bilgilendirici çalışmalarının yetersizliği beşinci sırada dikkat çekmektedir (Özustaoglu, Gümüşburun Ayalp, 2023).

4. TÜRKİYE’DE İNşAAT SEKTÖRÜNDE MEVCUT DURUM

İnşaat sektörü, gelişmekte olan ülkelerde istihdam yaratma, katma değer üretme ve alt sektörleri harekete geçirerek ekonomik büyümeyi destekleme açısından stratejik bir rol üstlenmektedir. Türkiye özelinde değerlendirildiğinde, uzun yıllar boyunca ekonomik büyümenin temel itici gücü olan sektör, son dönemde beklentilerin altında bir performans sergilemektedir. Özellikle son yıllarda yaşanan ekonomik dalgalanmalar, inşaat sektöründe daralma eğilimine yol açmıştır.

Sektörün ekonomik ve politik gelişmelere diğer sektörlerle kıyasla daha duyarlı olması, bu dalgalanmalardan etkilenme düzeyini artırmaktadır. Bu bağlamda, finansal istikrarsızlık ve belirsizlikler, sektörde yatırım iştahını zayıflatmakta, sürdürülebilir büyüme potansiyelini sınırlandırmaktadır. Oysa inşaat sektörü, yalnızca ekonomik büyüme dinamiklerinin değil, aynı zamanda sürdürülebilir kentsel yaşam alanlarının oluşturulması ve yeşil dönüşüm süreçlerinin de temel taşıdır.

Bu açıdan değerlendirildiğinde, mevcut daralma eğilimi sektör için yalnızca bir tehdit değil, aynı zamanda yeşil inovasyon ve sürdürülebilir tedarik zinciri uygulamalarına geçiş için bir fırsat olarak da görülmelidir. Geleneksel yapı anlayışının yarattığı maliyet ve

verimsizlikler karşısında, yenilikçi ve çevre dostu çözümlerin benimsenmesi hem çevresel performansı artıracak hem de firmalara uzun vadeli rekabet avantajı sağlayacaktır. Dolayısıyla Türkiye’de inşaat sektörünün geleceği, finansal istikrara bağlı olduğu kadar, yeşil dönüşüm süreçlerinin stratejik bir şekilde benimsenmesine de bağlıdır.

5. TÜRKİYE’DE YEŞİL İNOVASYONUN İNŞAAT SEKTÖRÜNDE UYGULANABİLİRLİĞİNİ ARTIRACAK POLİTİKA VE STRATEJİ ÖNERİLERİ

Türkiye’de inşaat sektöründe çevreci uygulamaların benimsenmesini sağlamak için öncelikle döngüsel ekonomi ilkelerine uymak hedeflenmelidir. Döngüsel ekonomi teorisi, 2002 yılında William McDonough ve Michael Braungart tarafından, bir işletmenin ürün ve kaynakları mümkün olduğunca uzun süre kullanabileceği, yeniden kullanım ve geri dönüşüm yoluyla atıkları azaltarak ekolojik açıdan daha dostu bir sistem geliştirebileceğini açıklamak amacıyla ortaya konmuştur. Döngüsel ekonomi ilkeleri inşaat sektörüne uygulandığında şantiye atıklarının ayrıştırma zorunluluğu, geri kazanım hedefleri, “kentsel madencilik” ve ikincil malzeme pazarına kalite standardı; sök-tak tasarım ilkelerinin teşviki (Geissdoerfer vd., 2017; Ghisellini vd., 2016; UNEP, 2021) önemli bir strateji oluşturacaktır. Kentsel ölçekte doğa tabanlı çözümler bir diğer strateji olarak geliştirilebilir. Bu doğrultuda ısı adası etkisini azaltan yeşil altyapı (yeşil-mavi koridorlar, geçirgen yüzeyler) ile bina performansını destekleyen mahalle ölçekli tasarımlar bu kapsamda yer alacaktır (Bulkeley ve Castán Broto, 2013; IPCC, 2022).

Uygulanabilirliği artıracak diğer politika ve stratejiler arasında; inovasyon odaklı imar/ruhsat teşvikleri, yeşil inovasyon çözümleri uygulayan projelere hızlı izin, ilave emsal/kat yüksekliği içinde yeşil çatı/yağmur suyu hasadı gibi ögelere bonus, pilot uygulamalara esnek zonlama (OECD, 2015; Geels, 2019) bunun yanı sıra; endüstriyel simbiyoz ve tedarik zinciri standartları kapsamında çimento-çelik-prefabrik entegrasyonu; yan ürünlerin ikincil hammaddeye çevrilmesi; ana yükleniciye “yeşil tedarik şartnamesi” ve yerli yeşil KOBİ’ler için tedarikçi geliştirme programlarının oluşturulması (Geissdoerfer vd., 2017; Ghisellini vd., 2016) sayılabilir.

Yeşil tedarik zinciri iş birliklerinin oluşturulması bu stratejileri destekleyecektir. Müteahhitler, tedarikçiler ve yerel üreticiler arasında çevre dostu malzeme ve süreçleri destekleyen iş birliklerinin teşvik edilmesi. Sürdürülebilir tedarik zincirinin yaygınlaştırılmasıyla maliyetlerin orta ve uzun vadede düşürülmesi mümkün olacaktır. Ayrıca finansal teşvik ve destek mekanizmaları aracılığıyla yeşil malzemelerin ve sürdürülebilir teknolojilerin kullanımını artırmak için devlet destekli kredi, vergi indirimi ve sübvansiyon programlarının hayata geçirilmesi dolayısıyla yüksek başlangıç maliyetlerinin sektör firmaları için caydırıcı olmaktan çıkarılması sağlanabilecektir. Ayrıca yeterlilik ve sertifikasyon ekosistemi oluşturulmasıyla müteahhit, mimar, mühendis ve usta düzeyinde yeşil beceri sertifikaları; ulusal akreditasyonla LEED/BREEAM benzeri yerel şemaların uyumlu hâle getirilmesi (Kibert, 2016; Darko ve Chan, 2016) gerekmektedir. Ulusal ölçekte zorunlu çevresel standartların getirilmesi ve denetim mekanizmalarının güçlendirilmesi sağlanmalıdır.

İnşaat firmaları, mühendisler ve iş gücü için yeşil inovasyon ve sürdürülebilir uygulamalar konusunda eğitim programlarının yaygınlaştırılması, meslek odaları ve üniversitelerin ortak projelerle bilgi transferini kolaylaştırması, yeşil uygulamaları benimseme niyetine sahip işletmelerin bilgiye ulaşımının kolaylaştırılması gerekmektedir. Dijitalleşme ve teknolojik entegrasyonla BIM (Building Information Modeling), yapay zekâ ve veri analitiği gibi dijital araçların sürdürülebilir tasarım ve planlamaya entegre edilmesi ve teknoloji kullanımıyla hem iş akışının verimliliğinin artırılması hem de kaynak israfının azaltılması mümkün olacaktır.

6.TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜM HAREKETİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE YEŞİL ÇALIŞMA PRENSİPLERİYLE UYUMU

6.1. Kentsel Dönüşüm ve İnşaat Sektörü

Kentsel Dönüşüm terimi mevzuatımıza 2004 yılında 5104 Sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu ve hemen sonrasında 2005 yılında 5393 Sayılı Yasa'ya eklenen 73. Maddeyle girmiştir. 2012 yılında çıkarılan 6306 Sayılı Yasa'nın başlığı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun olsa da geniş kesimler tarafından günlük konuşmalarda "Kentsel Dönüşüm Yasası" olarak anılmaya başlamıştır. Bu tarihten sonra, kentsel çevre ve altyapının dönüştürülmesinden bağımsız olarak sadece tekil parseller üzerinde riskli bina tespit edip yerine yeni bina inşa etmek "kentsel dönüşüm" eylemi olarak benimsenmiştir. Özünde sadece eski binayı yıkıp yerine bina projelendirme, inşaatını gerçekleştirme dışında bir etkisi olmayan bu hareketin kent ölçeğinde de bir "dönüşme" içermediği görülmektedir. Bu bir nevi 1980'li yıllardaki yerinde ve kendiliğinden gecekondü dönüşüm modelinin tekrarıdır. Dolayısıyla kent bütününde enerji sistemleriyle, yeşil alanlarıyla, parklarıyla ve bahçeleriyle, çevre dostu yapı malzemeleriyle ya da akıllı şehircilik uygulamalarıyla ilgili bir yenilik, bir değişim getirmemektedir.

Buna göre 2012 yılından bu yana benimsenmiş olan kentsel dönüşüm hareketine doğrudan "inşaat sektörü" demek yanlış olmayacaktır. İnşaat sektörü yeşil çalışma modelleriyle ne kadar entegre olabilirse kentsel dönüşüm ve yapı çevre de ancak o derece entegre olabilmektedir. Oysa ki günümüzde kentsel dönüşüm uygulamalarında depreme dayanıklı bina üretim esasları öncelikli kriter olarak konumlandırılmakta, yeşil ya da çevre dostu proje prensipleriye göz ardı edilmektedir.

6.2. Yeşil Dönüşüme Yönelik İdari Desteklerin Durumu

İnşaat sektörünün yeşil çalışma prensiplerini düzenleyen en belirgin mevzuat, 2014 yılında Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na çıkarılan ulusal yeşil bina sertifika sistemidir (YeS-TR). Birçok yönüyle LEED, BREEAM gibi çok bilinen sertifika sistemlerine benzemekle beraber Türkiye'ye özgü bir resmi sertifika sistemidir.

Türkiye'nin 2021 yılında imzaladığı Paris Anlaşmasına göre 2053 yılına kadar net sıfır karbon emisyonu taahhütlerini yerine getirebilmesi için önemli bir eylem planını hızla tatbik etmesi gerekmektedir. Bunun için de YeS-TR sisteminin imar-inşaat mevzuatına entegre edilmesi, her ölçekteki inşaat yapım sürecine uyumlaştırılması önemli bir katkı sunacaktır. Kamu otoriteleri, kendi yürüttüğü inşaat, toplu konut ve kentsel dönüşüm projelerinde bu sertifikasyonu zorunlu tutabilmektedir ancak Türkiye'nin birçok kentinde

piyasa sistemi içinde müstakil olarak devam eden parsel bazlı “kentsel dönüşüm” çalışmalarında bunu etkin bir şekilde görmek mümkün değildir zira Yes-TR yasal bir zorunluluk değil, sadece bir tercih konusudur.

2020’li yıllardan sonra Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği’ne de bu konuda bazı maddeler eklenmiştir. Kamu binaları, toplu konut projeleri, alışveriş merkezleri, ticari ve endüstriyel yapılar için belli büyüklüğü aştıklarında yağmur suyu hasadı sistemi, kısmi güneş enerjisi kullanımı ve fotovoltaiik paneller kullanılması zorunlu hale getirilmiştir. Ne var ki hızla değişen global çevre standartlarına ve iklim uyumu hedeflerine bakıldığında bu düzenlemeler çok sınırlı kalmaktadır. Kaldı ki, Türkiye’de en çok karşılaşılan parsel bazlı kentsel dönüşüm ya da daha gerçekçi tabirle kat karşılığı inşaat yapımı pratikleri, mevzuattaki bu yeşil yaklaşımlardan payını alamamaktadır. TÜİK’in 2024 yılı IV. Çeyrek Yapı İzin İstatistikleri verilerine göre, bu dönemde ruhsat verilen tüm inşaatlar içinde apartman tipi konut projelerinin payı yüzde yetmiştir (%70). Bu da gösteriyor ki mevzuatla ortaya konmuş olan yeşil düzenlemeler, sektörün büyük bölümüne tesir etmemektedir (TÜİK, 2025).

7. YEŞİL VE ÇEVRE DOSTU PROJELERİN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

7.1. Ekolojik Malzeme ve Sistemlerin Tercih Edilirliği

Gerek kentsel ölçekteki projelerde gerekse konut projelerinde yeşil çalışma prensiplerini benimsemenin kullanıcı dostu yönleri bulunmaktadır. Yes-TR sertifika sisteminin de desteklediği yeşil malzeme ve yeşil üretim süreçleri, yapıların genel kalitesini olumlu yönde ayırtmaktadır. Doğal, ekolojik ve çevre dostu yapı malzemeleri, bina kullanıcılarının öncelikli olarak tercih ettiği unsurlardandır.

Enerji kullanımından örnek vermek gerekirse, fosil yakıt kullanılan bir binanın hemen yakın çevresinde ortaya çıkan sera gazlarının olumsuz etkisi, temiz enerji kullanılan bir binada söz konusu olmamaktadır. Aynı şekilde, standartlara uyumsuz yapı kimyasallarının kullanıldığı bir konut projesinin içindeki uçucu maddeler ve kötü koku etkisi, çevre dostu iç dekorasyon malzemelerinin kullanıldığı bir binada hissedilmemektedir. Havalandırma, soğutma, zemin kaplama, çatı malzemesi, elektromekanik, mutfak donatımı ve daha sayılabilecek pek çok inşaat girdisinde, yeşil malzeme kullanılan binalar kullanıcı dostu olma yönleriyle avantaj sağlamaktadır. Bu da toplumda giderek benimsenmekte olan doğal malzeme ve yeşil ürün talebini güçlü tutmaktadır. Ne var ki günümüzde konut arzının kısıtlı olduğu mevcut koşullarda, son kullanıcının bu tercihi talep tarafında yansıyamamaktadır.

7.2. Tedarikçilerin ve Proje Yapımcılarının Yeşil Uyum Konusunda Yaşadığı Zorluklar

Yeşil bina ve yeşil iş yapma süreçlerinin yapımcısını zorlayan yönü genellikle sertifikasyonların takibi ve belgeleme süreçleridir. Buna ilave olarak proje sürecinde önemli miktarda danışmanlık hizmeti alınması da gerekmektedir. Bu yönüyle, yeşil bina yapmanın en önemli masrafları arasında bu danışmanlık ve sertifikasyon giderlerinin bulunduğu görülmektedir. Yeşil bina ve yeşil iş yapma konusunda, Türkiye’deki inşaat sektörü henüz çok fazla deneyime sahip olmadığından bunları katlanılması gereken vakit kaybettirici bir süreç olarak algılamaktadır.

Yeşil bina mantığına göre bir proje “yeşil” olarak başladığında baştan uca yeşil standartlara göre hazırlanıp teslim edilmelidir. Bu da sadece binanın kendisinin değil, kullanılan malzemelerinin üretim bandının ve tedarik zincirinin de yeşil prensiplere uygun olmasını gerektirmektedir.

Bununla beraber yeşil bina yapma konusunda istekli inşaat müteahhitlerinin sayısı giderek artmaktadır. Ne var ki, inşaat sektörünün ana girdileri olan agrega, beton, çimento, demir gibi malzemelerin yenilenemeyen doğal kaynaklara doğrudan bağlı olması, üretim bandı süreçlerinde çevre kirliliğine neden olması söz konusudur. Bu malzemelerin üretim süreçleriyle ilgili yeşil ve ekoloji dostu teknolojik buluşlar henüz söz konusu değildir.

7.3. Türkiye’de Yeşil Finansman

Yeşil bina yapmayı teşvik etmek için inşaat sürecinde ilave masraflara katlanmayı zorlaştırmayacak bir takım parasal avantajlar sunulması yararlı olabilir. Bu konudaki iyi uygulama örneklerinden birisi, Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu’nun (BDDK) 24.02.2023 tarihli kurul kararıyla kredili konut alımlarında yeşil binalar için ortaya koymuş olduğu kredi-değer oranıdır (Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu, 2023). Binaların verimli enerji kullanma sınıflarına göre, tam anlamıyla yeşil kategoride sayılabilecek bağımsız bölüm başına toplamda 500 bin Liraya kadar daha fazla kredi hacmi sunulabilmektedir. Türkiye bankaları da konut kredisi kullandırmaları durumunda bu karara uygun hareket etmektedir.

Ne var ki bu uygulama sadece tamamlanmış konut tesliminde devreye girmektedir ve konut piyasalarının genel çerçevesi bakımından çok büyük bir etkiye sahip değildir. Üstelik bu uygulamada esas alınan kriter sadece yapının enerji tüketim belgesinin türünü esas almaktadır. Bunun dışındaki ekolojik malzeme ya da yapısal özelliklerine atıf yapmamaktadır.

7.4. Yeşil Dönüşümün Kentsel Alan Etkisi

Yapılı çevrelerdeki sert yüzeyler, asfalt yollar, bina çatıları ve yeşil alanlar sadece günlük işlevleriyle değil, aynı zamanda ısı emme kapasitelerine göre sıcaklıklarını etkilemektedir. Koyu renkli ve su geçirmez yüzeyler, ısıyı hapsederek kentsel ısı adası etkisini artırırken yalıtkan yüzeyler, ağaç gölgeleri, yeşil alanlar ve su yüzeyleri kentsel alanların aşırı ısınmasını engellemeye yardımcı olmaktadır Bunun gibi çözümler sayesinde hissedilen sıcaklık da düşeceğinden klima gibi enerji yoğun sistemlere olan ihtiyacı azalmaktadır (Wesley vd., 2025).

Yeşil Dönüşümün kentsel çevreye etkin bir biçimde faydalı olması ve çevresel performansı artırabilmesi için sadece bina projelerinin kendi sınırları içinde yeşil ve ekolojik olması yeterli değildir. Kentsel ortak alanların, sosyal alanların, kaldırımların, yolların, beton zeminlerin olumsuz etkisi müstakil olarak gerçekleştirilecek yeşil bina projelerinin toplam çevresel performansını kısıtlamaktadır.

8. PROJE PAYDAŞLARININ VE KAMU YÖNETİCİLERİNİN YEŞİL DÖNÜŞÜM KONUSUNDA İZLEYEBİLECEKLERİ YOL HARİTASI

8.1. Hammadde Seçimi

İnşaat sektörünün gelenekselleşmiş malzeme seçim kültürü genellikle çevre dostu olmayan malzemeleri ve üretim tarzlarını benimsemektedir. Dünya’da hızla yayılan döngüsel ekonomi prensiplerine uygun olarak geri dönüştürülmüş malzemeleri teşvik etmek yararlı olabilecektir.

Bunun yanı sıra, yenilenebilir kaynaklar da yaygınlaştırılabilir. Örnek vermek gerekirse endüstriyel ağaçlar tercih edilebilir. Lamine edilmiş ağaç hammadde, beton kadar dayanıklı olabilmemesinin yanı sıra hafiftir ve üretim süreci daha çevre dostudur. Endüstriyel ormanlar doğası gereği sürdürülebilir, yenilenebilir doğal kaynaklar kategorisindedir. Türkiye’deki mevcut mevzuat geliştirilerek bunun gibi sürdürülebilir malzemelerin kullanılmasının önü açılabilir.

8.2. Yeşil İnovasyon Bakış Açısının Yaygınlaştırılması

Yeşil bina yapma konusunda sektör temsilcilerinin daha iyi bilgilendirilmesi ve teşvik edilmesi önemlidir. Deprem ya da konut finansmanı gibi alanlarda yapılan kamuoyunu bilgilendirici tanıtım çalışmaları yeşil projeler için de yapılmalıdır. 2020 yılında kurulmuş olan Türkiye Çevre Ajansı, bu konuda hem bina yapımcılarına hem de malzeme tedarikçilerine yönelik bilgilendirici çalıştaylar ve etkinlikler düzenleyebilir. Aynı zamanda bu konuda proje hedefleri, teşvikler, ödül programları gibi uygulamalar ortaya koyarak sektör temsilcileri arasında yapıcı bir yeşil rekabeti de harekete geçirebilir.

Yeşil inovasyonun ve yeşil inşaat teknolojilerinin yaygınlaşması için üniversitelerin teknoloji geliştirme parklarıyla ilgili endüstri ve meslek odaları da birlikte çalışabilir, bu konu için kaynak ayrılabilirler.

8.3. Yeşil Finansmana Erişim

Günümüzde bankaların enerji tasarrufu belgeli projeler için sunduğu konut kredisi teşviki iyi bir uygulama örneği olmakla beraber yetersiz kalmaktadır. Bunun gibi uygulamaları genişletmek; üretim bandından inşaat sürecine ve yapıların tamamlandıktan sonraki operasyonel sürecine kadar yaymak, yeşil bina kültürünün benimsenmesi için cezbedici olabilir. Kamunun bu konuda daha fazla maddi destek ve ödül sunması, inşaat sektörünü yeşil yönde hareketlendirebilir

8.4. Yenilenen Yapılı Çevrenin Yeşil Uyumu

İklim değişikliği ve küresel ısınmanın olumsuz etkilerini azaltabilmek için kentsel ortak alanların da yeşil mutabakatlara göre yeniden ele alınması gereklidir. Kentsel ısı adası etkisini kontrol altına alabilmek için karbon ayak izini azaltan, yağmur suyunu depolayabilen sistemlerin geliştirilmesi gereklidir. Ayrıca kentsel ısı adalarının etkilerini azaltmak için farklı doğal malzemelerin kamusal ortak alanlarda ve zemin kaplamalarında kullanılması da önemlidir. Bununla beraber ortalama sıcaklığı sürekli artan kentsel alanlarda anlık serinlik sağlamak için farklı doğal malzemelerin gece ve gündüz ısıyı tutma ve bırakma biçimleri irdelenerek bütüncül ve stratejik bir tasarım ortaya konmalıdır.

Türkiye kentlerinde, batı ülkelerindekilerden farklı olarak yenilenmeye ve binaların yıkılıp yeniden yapılmasına açık bir politika söz konusudur. Resmi kaynaklara göre 6 milyondan fazla eski ya da riskli binanın yıkılıp yeniden yapılması hedeflenmektedir. Bu hedef de Türkiye'nin yeşil dönüşümü için önemli bir fırsattır. Bu dönüşümün mümkün olduğu kadar ekolojik, doğa dostu bir tasarım ve uygulama bakış açısıyla yeniden biçimlendirilmesi sayesinde 2053 İklim Stratejisi taahhütlerine uyum şansı yakalanabilecektir.

9. SONUÇ

Türkiye'de inşaat sektörünün mevcut daralma eğilimi, yeşil inovasyon ve sürdürülebilir dönüşüm süreçlerinin ertelenmesi için değil; aksine, bu süreçlerin hızlandırılması için bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Belirtilen politika ve stratejilerin hayata geçirilmesi, yalnızca sektörün ekonomik istikrarına katkı sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda çevresel performansın artmasına da olanak tanıyacaktır. Daha verimli kaynak kullanımı, düşük karbon salımı ve çevre dostu malzeme tercihleri ile sektörde ekolojik denge gözetilecektir. Bunun yanında, yeşil inovasyona dayalı uygulamaları benimseyen firmalar, ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet avantajı elde ederek uzun vadeli sürdürülebilir büyüme fırsatlarına ulaşabileceklerdir. Dolayısıyla, yeşil inovasyonun stratejik bir yaklaşım olarak benimsenmesi, hem sektörün geleceğini güvence altına almakta hem de Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle bütünleşmektedir.

Kaynakça

- Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu. (2023). *Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu kararı* (Karar Sayısı: 10525). <https://www.bddk.org.tr/Mevzuat/DokumanGetir/1164>
- Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99–120. <https://doi.org/10.1177/014920639101700108>
- Batty, M. (2018). *Inventing future cities*. MIT Press.
- Bulkeley, H., ve Castán Broto, V. (2013). Government by experiment? Global cities and the governing of climate change. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 38(3), 361–375. <https://doi.org/10.1111/j.1475-5661.2012.00535.x>
- Carter, C. R., ve Rogers, D. S. (2008). A framework of sustainable supply chain management: Moving toward new theory. *International Journal of Physical Distribution ve Logistics Management*, 38(5), 360–387. <https://doi.org/10.1108/09600030810882816>
- Chen, Y. S., Lai, S. B., ve Wen, C. T. (2006). The influence of green innovation performance on corporate advantage in Taiwan. *Journal of Business Ethics*, 67(4), 331–339. <https://doi.org/10.1007/s10551-006-9025-5>
- Creutzig, F., Jochem, P., Edelenbosch, H. V., Mattauch, L., van Vuuren, D. P., McCollum, D., ve Minx, J. (2015). Transport: A roadblock to climate change mitigation? *Science*, 350(6263), 911–912. <https://doi.org/10.1126/science.aac8033>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). *Türkiye 2053 uzun dönem iklim stratejisi*. İklim Değişikliği Başkanlığı. <https://iklim.gov.tr/db/turkce/dokumanlar/turkiyenin--8230-3143-20250210095501.pdf>
- Darko, A., ve Chan, A. P. C. (2016). Critical analysis of green building research trend in construction journals. *Habitat International*, 57, 53–63. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.07.001>

- Du Plessis, C. (2007). A strategic framework for sustainable construction in developing countries. *Construction Management and Economics*, 25(1), 67–76. <https://doi.org/10.1080/01446190600827054>
- Geels, F. W. (2019). Socio-technical transitions to sustainability: A review of issues and concepts. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 31, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2019.03.004>
- Geissdoerfer, M., Savaget, P., Bocken, N. M., ve Hultink, E. J. (2017). The circular economy—A new sustainability paradigm? *Journal of Cleaner Production*, 143, 757–768. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.12.048>
- Ghisellini, P., Cialani, C., ve Ulgiati, S. (2016). A review on circular economy: The expected transition to a bio-economy. *Journal of Cleaner Production*, 114, 11–32. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.07.140>
- Hart, S. L. (1995). A natural-resource-based view of the firm. *Academy of Management Review*, 20(4), 986–1014. <https://doi.org/10.5465/amr.1995.9512280033>
- IPCC. (2022). Buildings. *Climate change 2022: Mitigation of climate change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* içinde (Chapter 9). Cambridge University Press.
- İzmir Kalkınma Ajansı. (2021). *İnşaat sektöründe sürdürülebilirlik ve yeşil bina uygulamaları* [Rapor]. İzmir Kalkınma Ajansı.
- Kibert, C. J. (2016). *Sustainable construction: Green building design and delivery* (4. baskı). Wiley.
- Klassen, R. D., ve Whybark, D. C. (1999). The impact of environmental technologies on manufacturing performance. *Academy of Management Journal*, 42(6), 599–615. <https://doi.org/10.5465/256982>
- OECD. (2015). *Policy guidance for investment in clean energy infrastructure*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264212664-en>
- Oladinrin, T. O., Ogunsemi, D. R., ve Aje, I. O. (2012). Role of construction sector in economic growth: Empirical evidence from Nigeria. *FUTY Journal of the Environment*, 7(1), 50–60. <https://doi.org/10.4314/fje.v7i1.4>
- Özustaoglu, S., ve Gümüşburun Ayalp, G. (2023). Sürdürülebilir yapı üretim sürecinin önündeki engellerin belirlenmesi. *Mekansal Araştırmalar Dergisi*, 1(1), 3–18.
- Porter, M. E., ve van der Linde, C. (1995). Toward a new conception of the environment-competitiveness relationship. *Journal of Economic Perspectives*, 9(4), 97–118. <https://doi.org/10.1257/jep.9.4.97>
- Seuring, S., ve Müller, M. (2008). From a literature review to a conceptual framework for sustainable supply chain management. *Journal of Cleaner Production*, 16(15), 1699–1710. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2008.04.020>
- Shen, L., Tam, V. W. Y., Tam, C. M., ve Ji, Y. (2021). Green building and sustainable urban development: A review. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 135, Makale 110154. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2020.110154>
- TÜİK. (2025). *Yapı izin istatistikleri, IV. çeyrek: Ekim-Aralık 2024* [Haber bülteni]. Türkiye İstatistik Kurumu. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Yapi-Izin-Istatistikleri-IV.-Ceyrek:Ekim-Aralik,-2024-54153>
- United Nations Environment Programme. (2021). *Guidelines for circular economy in construction*. UNEP.
- Wesley, E. J., Mackres, E., Shickman, K., Anzilotti, E., ve Palmieri, M. (2025). *Cities are heating up: Better infrastructure can cool them down*. World Resources Institute. <https://www.wri.org/insights/urban-heat-effect-solutions>
- Zhu, Q., ve Sarkis, J. (2004). Relationships between operational practices and performance among early adopters of green supply chain management practices in Chinese manufacturing enterprises. *Journal of Operations Management*, 22(3), 265–289. <https://doi.org/10.1016/j.jom.2004.01.005>

Türkiye için Mekânsal Bir Döngüsel Ekonomi Çerçevesi: Genel Bakış ve Ampirik Bir Model

Can Mavruk¹, Aziz Cumhur Kocalar²

Öz: Türkiye'nin mekânsal döngüsel ekonomi (MDE) girişimlerindeki ilerlemesi, küresel sürdürülebilirlik standartlarıyla uyum içinde hızla sanayileşen bir ulusun kritik bir vaka çalışmasını sunmaktadır. Bu makale, Türkiye'nin MDE geçişinin kapsamlı bir analizini sunmakta ve Ulusal Stratejisini uluslararası teorik ve ampirik bakış açılarıyla bütünleştirmektedir. Küresel literatürün sistematik bir incelemesinden yararlanılarak, bölgesel altyapı, endüstriyel yığılma ve kentsel-kırsal ayrımlar gibi mekânsal özelliklerin MDE materyal döngülerini ve iş modeli uygulanabilirliğini nasıl derinden etkilediği belirlenmektedir. Türkiye bağlamında bu ilişkileri nicel olarak test etmek için güçlü bir ekonometrik model önerilmekte ve KOBİ'ler için önemli benimseme boşlukları ve belirgin bölgesel eşitsizlikler olduğu varsayılmaktadır. Madencilik bölgeleri ve liman-sanayi komplekslerinden elde edilen karşılaştırmalı bilgiler, ekonomik geçişlerinin evrensel zorluklarını ve başarılı MDE geçişleri için güçlü yerel bağlantıların kritik önemini vurgulamaktadır. Makalede, Türkiye'nin başarısının, finansal engelleri ele alan, ticaret ilişkilerini güçlendiren ve adil ve dayanıklı bir geçişi sağlamak için merkezi olmayan dairesel altyapıya yatırım yapan çok paydaşlı yönetim ve mekânsal açıdan hassas politikalara dayandığı sonucuna varılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Döngüsel Ekonomi, Mekânsal Planlama, Ekonometrik Modelleme, Türkiye, AB Uyum.

Abstract: Türkiye's advancement of its spatial circular economy (CE) initiatives presents a critical case study of a rapidly industrializing nation aligning with global sustainability standards. This paper provides a comprehensive analysis of Türkiye's CE transition, integrating its National Strategy with international theoretical and empirical perspectives. Drawing on a systematic review of global literature, we identify how spatial characteristics such as regional infrastructure, industrial agglomeration, and urban-rural divides profoundly influence CE material loops and business model viability. We propose a robust econometric model to quantitatively test these relationships in the Turkish context, hypothesizing significant adoption gaps for SMEs and pronounced regional disparities. Comparative insights from mining enclaves and port-industrial complexes highlight the universal challenges of economic enclavism and the critical importance of strong local linkages for successful CE transitions. The paper concludes that Türkiye's success relies on multi-stakeholder governance and spatially-sensitive policies that address financial barriers, leverage trade relationships, and invest in decentralized circular infrastructure to ensure an equitable and resilient transition.

Keywords: Circular Economy, Spatial Planning, Econometric Modeling, Türkiye, EU Alignment.

¹ Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Pazarlama ve Reklamcılık Bölümü, can.mavruk@ohu.edu.tr

² Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, azizcumhurkocalar@gmail.com

1. GİRİŞ

Döngüsel Ekonomi'ye (DE) küresel geçiş, artan kaynak tükenmesi, çevresel bozulma ve iklim değişikliği sorunlarına bir yanıt olarak üretim ve tüketim sistemlerinin temelden yeniden yapılandırılmasını temsil etmektedir. Çoğunlukla teknolojik veya politik terimlerle tartışılrsa da, DE temelde mekansal bir doğaya sahiptir; başarısı, endüstrilerin coğrafi konfigürasyonuna, atık akışlarının potansiyel kullanıcılara yakınlığına ve geri dönüşüm altyapısının bölgesel olarak mevcudiyetine bağlıdır (Zhang vd., 2023). Türkiye gibi bir AB aday ülkesi için bu geçiş, hem çevresel zorunluluklar hem de Avrupa Yeşil Mutabakatı ve ilgili düzenleyici çerçevelerle uyum ihtiyacı ile yönlendirilmektedir.

Uluslararası araştırmalar, inşaat malzemelerinin döngüsellüğünün belirgin bölgesel farklılıklar gösterdiğini, yani kaynak bulunurluğu, endüstriyel kompozisyon ve lojistik ağlardaki değişiklikler nedeniyle aynı DE iş modellerinin farklı mekansal bağlamlarda başarısız olduğunu göstermektedir (Zhang vd., 2023).

Bu makale, genel bir politika özetinin ötesine geçerek, Türkiye'nin DE ilerlemesine yönelik mekansal temelli bir analiz sunmakta; küresel literatür incelemesini, Türkiye'nin ilerlemesini analiz etmek için önerilen ampirik bir çerçeveye entegre etmektedir. Ortaya çıkan model, benzer geçişler yaşayan diğer gelişmekte olan ekonomiler için de uygulanabilir içgörüler sunmaktadır.

Bu araştırmanın önemi, küresel döngüsel ekonomi pazarının 2023'te 583 milyar ABD Doları'ndan 2031'e kadar 2.882 milyar ABD Doları'na yükselerek, tahmin döneminde dikkate değer bir %22,50'lik Yıllık Bileşik Büyüme Oranı (CAGR) sergileyeceği öngörülerıyla vurgulanmaktadır. Bu büyüme, artan düzenleyici baskı, sürdürülebilir ürünlere yönelik tüketici talebinin artması, geri dönüşüm ve atık yönetimindeki teknolojik ilerlemeler ve kaynak optimizasyonunun finansal faydaları ile yönlendirmektedir (Lakhera, 2024). Dolayısıyla Türkiye'nin deneyimi, gelişmekte olan ekonomilerin bu hızla büyüyen pazarda nasıl değer yakalayabileceğine dair değerli içgörüler sunmaktadır.

2. TEORİK ÇERÇEVE

Bir DE kavramı, mekansal bağlamından ayrı düşünülemez. 126 çalışmanın sistematik bir incelemesinde belirlendiği gibi DE iş modellerinin itici güçleri ve engelleri (mikro-ekonomik koşullar ve bölgesel politikalar tarafından şekillenen) son derece yereldir (Pasqualotto vd., 2023). Küresel malzeme tüketiminin %35-45'inden ve malzeme kullanımıyla ilişkili Sera Gazı (SG) emisyonlarının %40'ından sorumlu olan yapıları çevre, mekansal analiz için özellikle önemli bir sektördür. İçerdiği malzemeler (örneğin, beton, çelik) düşük değer-ağırlık oranlarına sahiptir, bu da taşıma maliyetlerini engelleyici hale getirir ve doğası gereği bölgesel malzeme döngüleri yaratır (Zhang vd., 2023).

Tablo 1. Döngüsel ekonomi geçişlerini etkileyen temel mekansal boyutlar

Mekansal Boyut	Açıklama	DE Geçişyle İlgisi
Altyapı Konfigürasyonu	Üretim yerlerinin, atık yönetim tesislerinin ve taşıma ağlarının fiziksel düzeni	Malzeme akışları için "döngüyü kapatmanın" fizibilitesini belirler (Zhang vd., 2023)
Endüstriyel Çeşitlilik	Bir bölge içindeki endüstriyel sektörlerin çeşitliliği	Simbiyotik atık-kaynak değişimlerini ve sektörler arası işbirliğini mümkün kılar (Born, 2025)
Bölgesel Kalkınma	Ekonomik kalkınma ve kurumsal kapasite düzeyi	DE geçişlerini finanse etme ve destekleyici politikalar geliştirme yeteneğini etkiler (Born, 2025)
Ekonomik Enklavizm	Kaynak bağımlı endüstrilerin yerel ekonomilerden izole olması	Yerel döngüsel bağlantıların gelişimini ve değer tutulumunu engeller (Born, 2025)

Literatürden üç temel mekansal kavram analizimize rehberlik etmektedir:

- 1. Ekonomik Enklavizm:** Kaynak bağımlı bölgelerde, çıkarıcı endüstriler genellikle yerel ekonomiyle zayıf bağlantıları olan enklavlar halinde faaliyet gösterir ve bu da simbiyotik atık-kaynak değişimlerinin gelişimini engeller (Born, 2025). Madencilik bölgelerinde gözlemlenen bu fenomen, Türkiye'nin endüstri bölgelerinde de paralellikler göstermektedir.
- 2. Altyapı Konfigürasyonu:** Üretim yerlerinin, atık yönetim tesislerinin ve taşıma ağlarının fiziksel düzeni, malzeme akışları için döngüyü kapatmanın fizibilitesini belirler (Zhang vd., 2023).
- 3. Bölgesel Kalkınma ve Bağlantılar:** Yüksek düzeyde mevcut endüstriyel çeşitliliğe ve güçlü işbirlikçi ağlara sahip bölgeler, tek tip endüstriyel yapılara veya zayıf kurumsal bağlara sahip olanlara kıyasla döngüsel üretim modlarına geçişte daha beceriklidir (Born, 2025).

DE geçişi, farklı bağlamlardaki çeşitli yorumlar ve uygulamalarla daha da karmaşık hale gelmektedir. Friant vd. (2020), DE'nin tanımının, hedeflerinin ve uygulama biçimlerinin hala net, tutarsız ve tartışmalı olduğunu, çünkü farklı aktörlerin kendi çıkarlarıyla örtüşen döngüsel söylemler dile getirdiğini savunmaktadır (Pasqualotto vd., 2023). Bu teorik çerçeve, bu karmaşıklıkta gezinmeye ve Türkiye'nin deneyimini yorumlamak ve önerilen ekonometrik modeli tasarlamak için mekansal bir mercek sağlamaya yardımcı olmaktadır.

3. TÜRKİYE'NİN STRATEJİK ÇERÇEVESİ VE KÜRESEL BAĞLAMDA SEKTÖREL UYGULAMALAR

Türkiye'nin Ulusal Döngüsel Ekonomi Stratejisi ve Eylem Planı (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı - ÇŞİDB, 2024), DE geçişine yönelik yukarıdan aşağıya yaklaşımının temel taşıını temsil etmektedir. Bu, orta-yüksek kentleşme düzeyine sahip

ülkelerin DE araştırmalarına ve politikalarına öncülük eden katkıcılar olduğu küresel bir trendle uyumludur (Zhang vd., 2023). Stratejinin yedi ana sektöre (örneğin, tekstil, inşaat, plastik) odaklanması, uluslararası öncelikleri, özellikle de AB'nin DE Eylem Planı'nı yansıtmakta ve imalat sektörünün 2023'te 208,15 milyar ABD Doları değeriyle küresel DE pazarına hâkim olduğu bulgusunu yansıtmaktadır (Lakhera, 2024). Plan, kaynak verimliliğini ve rekabet gücünü artırmak için sektörler arası işbirliği, dijital izleme ve AB standartlarıyla uyumu vurgulamaktadır (DAI, 2022). Plan; ambalaj (tek kullanımlık plastikleri azaltma), tekstil (geri dönüştürülebilir malzemeleri teşvik etme), inşaat (yapı malzemelerini yeniden kullanma), elektronik (e-atık geri dönüşümünü artırma), gıda/biyokütle (atığı en aza indirme), plastikler (geri dönüştürülemeyenleri aşamalı olarak kaldırma), piller/araçlar (geri dönüşüm sistemlerini iyileştirme) konularını içermektedir (Turkreach, 2024). Plan ayrıca 2053 için net sıfır emisyon hedefini de içermektedir. Ancak OECD (2025), Türkiye'nin 2053 net sıfır hedefine ulaşmak için karbon fiyatlandırmasına, kömürden çıkışa ve yeşil vergi reformlarına ihtiyacı olduğunu, mevcut politikaların yetersiz kaldığını vurgulamaktadır.

3.1. İnşaat Sektörü Zorlukları ve Yenilikler

İnşaat sektörü, küresel olarak yaklaşık %35-45 oranında malzeme tüketmesi ve dünyanın katı atığının %30-40'ını oluşturması nedeniyle döngüsellik için kritik bir fırsat sunmaktadır (Zhang vd., 2023). İTÜ'nün inşaat DE için yol haritası, malzeme geri dönüşümü ve tasarım inovasyonuna (sökülebilirlik için) vurgu yaparak bu küresel zorlukları ve daha iyi politika entegrasyonunu ele almaktadır (Koç vd., 2024; Hina vd., 2022). 2023 Kahramanmaraş depremleri sonrasında önerilen "build back circular" (döngüsel yeniden inşa) çerçevesi DE ilkelerinin afet sonrası iyileşmede mekansallaştırılmasının çarpıcı bir örneğidir; burada milyonlarca ton enkazın yönetimi, taşıma sistemlerini aşmamak için yerleştirilmiş çözümler gerektirmektedir. Bu çerçeve, döngüsel ilkeleri yeniden yapılandırmaya entegre eder: Atık yönetimi (50-920 milyon ton enkazın ileri dönüşümü), döngüsel tasarım (yerel/biyobazlı malzemeler kullanma), dijital araçlar (izlenebilirliği artırma) ve toplum katılımı (kapsayıcı iyileşmeyi sağlama) (Çetin ve Kirchherr, 2025). Küresel olarak, inşaat sektörü DE benimsemenin önemli bir zorluğu olarak etkili paydaş işbirliği için ele alınması gereken teşvik eksikliği de dahil olmak üzere önemli engellerle karşı karşıyadır (Senaratne vd., 2023). Araştırmalar, küresel olarak inşaat malzemelerinin yalnızca %20-30'unun geri kazanıldığını ve geri dönüştürüldüğünü, geri kalanının depolama sahalarına ve çöplüklere gittiğini göstermektedir. Bu, Türkiye'nin çabalarının benzersiz eksikliklerden ziyade daha geniş uluslararası zorluklarla uyumlu olduğunu göstermektedir.

3.2. Tekstil Endüstrisindeki Evrim

Denizli'nin, İskandinav ortaklıklarıyla desteklenen AB uyumlu geri dönüşüm sistemlerini pilot uygulaması, uluslararası işbirliği ve yabancı standartlara maruz kalmanın sektörel modernizasyonu nasıl yönlendirebileceğini ve DE faaliyetlerinin olumlu bir mekânsal kümesini oluşturabileceğini örneklemektedir. Bu, moda ve tekstil endüstrisi segmentinin önemli çevresel ayak izi ve yüksek kaynak tüketimi nedeniyle DE pazarındaki en büyük segment olmasının beklendiği küresel trendlerle uyumludur (Insight Ace Analytics, 2025). Tekstil endüstrisinin geçişi, küresel olarak döngüsel ekonomi pazarına önemli bir katkı

sağlayan Ürün Ömrü ve Ürün Kullanım Süresi Uzatma segmenti olarak tanımlanan durumdan yararlanmaktadır: Bu, ürün imalatının, dağıtımının ve bertarafının çevresel etkisini azaltır. Ayrıca işletmeler ve müşteriler için maliyetleri düşürerek cazip hale getirir (Insight Ace Analytics, 2025).

3.3. Bölgesel Eşitsizlikler ve Altyapı Açıkları

Tekstil ve otomotiv sektörlerinde, Dünya Bankası'nın (2025) Türk firmalarının yalnızca %20'sinin (özellikle tekstil) atık minimizasyonu benimsediği, KOBİ'lerin ise geride kaldığı bulgusu, küresel bir fenomeni yansıtmaktadır. Bu, kaynak bağımlı bölgeler üzerine yapılan çalışmalarda tanımlanan zayıf yerel bağlantılar ve maliyet engellerinin bir örneğini teşkil etmektedir. İzmir gibi batıdaki merkezlerin dışında yerelleştirilmiş geri dönüşüm altyapısının eksikliği, ekonomik enklavizm ile karakterize edilen madencilik bölgelerinde gözlemlenen kalıplarla tutarlı olarak, kendi kendini pekiştiren bir eşitsizlik döngüsü yaratmaktadır (Born, 2025). Bu zorluklar, altyapı ve teknoloji için yüksek başlangıç yatırım maliyetlerinin (bazı işletmelerin daha sürdürülebilir uygulamalara geçişini caydırabilir) dahil olduğu DE benimsemenin küresel olarak kalıcı engelleri olarak sistematik incelemelerde tanımlanan durumlarla daha da karmaşık hale gelmektedir (Insight Ace Analytics, 2025). Değişime karşı tüketici direnci, sınırlı farkındalıkla birleştiğinde, döngüsel ürün ve hizmetlere olan talebi daha da engelleyebilir (Insight Ace Analytics, 2025).

4. EKONOMETRİK ÇERÇEVE

Mekansal dinamikleri ve kurumsal faktörleri yakalamak için bir panel regresyon modeli önerilmektedir:

$$DEBenimseme_{it} = \beta_0 + \beta_1 KOBİ_{it} + \beta_2 İhracatYoğunluğu_{it} + \beta_3 BölgeselAltyapı_{rt} + \beta_4 ABStandartBaskısı_{st} + \beta_5 YeşilDYY_{rt} + \beta_6 EndüstriyelÇeşitlilik_{rt} + \beta_7 LimanYakınlığı_{irt} + \beta_8 KurumKalitesi_{rt} + \alpha_i + \lambda_t + \epsilon_{it}$$

Bu modelde

- CE Benimseme, bağımlı değişkendir (i firmasının t yılındaki DE benimseme düzeyi),
- KOBİ, firma büyüklüğü için bir kukla değişkendir.
- İhracat Yoğunluğu, AB pazarlarına maruz kalma düzeyidir.
- Bölgesel Altyapı, yerel geri dönüşüm kapasitesidir.
- AB Standardı Baskısı, sektörel politika odağıdır.
- Yeşil DYY, yeşil teknolojiye yabancı yatırımdır.
- α_i ve λ_t , gözlemlenemeyen, zamanla değişmeyen özellikleri ve yıllık ortak şokları kontrol etmek için firma ve zaman sabit etkileridir.

- Endüstriyel çeşitlilik, r bölgesindeki endüstriyel sektörlerin konsantrasyonunu ölçen bir Herfindahl-Hirschman Endeksi'dir (HHI). Born (2025)'dan esinlenerek, negatif bir β_6 katsayısı bekliyoruz- daha yüksek çeşitlilik (daha düşük HHI) daha fazla simbiyotik fırsat ve daha yüksek DE benimseme sağlar.
- Liman yakınlığı, i firmasının büyük bir limana 50 km yarıçap içinde olup olmadığını gösteren bir kukla değişkendir. Limanlar, küresel malzeme akışları ve DE geçişleri için kritik düğüm noktalarıdır (Lakhera, 2024). β_7 'nin beklenen işareti belirsizdir çünkü yakınlık, geri dönüştürülmüş malzemelere ve ihracat pazarlarına erişimi kolaylaştırabilir (pozitif) veya doğrusal, ihracata yönelik çıkarıcı uygulamaları güçlendirebilir (negatif).
- Kurumsal kalite, r bölgesindeki düzenleyici kalite, yolsuzluğun kontrolü ve yönetim etkinliğini ölçen bir indekstir. Osei vd. (2023)'den yola çıkarak, etkili kurumların çevre düzenlemelerini uygulamak ve DE geçişlerini desteklemek için kritik olduğu için pozitif bir β_8 katsayısı bekliyoruz.

Bu model, DE geçişinde endüstriyel simbiyoz, lojistik coğrafya ve kurumsal çerçevelerin rolüne ilişkin uluslararası temelli hipotezleri test etmeye olanak tanımakta ve DE'yi benimsemenin mekânsal belirleyicileri hakkında literatürdeki boşlukları ele almaktadır. Ekonometrik model, nitel olarak gözlemlenen zorluklar ve fırsatlar için ampirik doğrulama sağlamak üzere tasarlanmıştır. Aşağıdaki sonuçlar hipotez edilmiştir:

KOBİ Açığı ve Finansal Engeller: KOBİ kukla değişkeni için katsayının (β_1) negatif ve istatistiksel olarak anlamlı olması beklenmektedir; bu, Dünya Bankası'nın yüksek başlangıç maliyetleri nedeniyle belirgin bir benimseme açığı olduğu gözlemini doğrulayacaktır (World Bank, 2025). Bu, küçük firmalar için hedeflenmiş finansal mekanizmalara olan ihtiyacın altını çizmektedir.

AB Uyumunun ve Ticaretin Gücü: İhracat yoğunluğu için pozitif ve anlamlı bir katsayı (β_2), uluslararası pazarlara maruz kalmanın güçlü bir itici güç olduğunu gösterecek ve rekabet gücünü artırmak için AB standartlarıyla uyum odaklı ulusal stratejiyi doğrulayacaktır (ÇŞİDB, 2024; European Commission, 2020).

Bölgesel Eşitsizlikler ve Altyapı: Bölgesel Altyapı için pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir katsayı (β_3), geri dönüşüm tesislerinin, toplama sistemlerinin ve geri kazanım ağlarının fiziksel mevcudiyetinin firma düzeyinde döngüsel ekonomi benimsemenin temel bir itici gücü veya engeli olduğuna dair sağlam ampirik kanıt sunacaktır (Zhang vd., 2023). Bu bulgu, kırsal alanlardaki altyapı sınırlamalarının geri dönüşüm davranışında önemli coğrafi eşitsizlikler yaratarak bir Depozito İade Sistemi'nin (DRS) uygulanmasını ciddi şekilde engellediği Romanya gibi diğer bölgelerden gelen ampirik çalışmalarla tutarlı olacaktır (İle vd., 2025). Ayrıca, Çin'den bir araştırma, taşıma altyapısının bölgesel kaynak geri kazanım pazarlarını birbirine bağlamak ve işleyen bir döngüsel ekonomi için gerekli tedarik zincirlerini desteklemek için kritik olduğunu doğrulamaktadır (Wang vd., 2023). Makro düzeyde, Avrupa bağlamı, üye devletler arasındaki farklı döngüsel malzeme kullanım oranlarının büyük ölçüde yatırım ve modern geri dönüşüm altyapısının

geliştirilmesindeki açıklarla açıklandığını göstermektedir (Georgescu vd., 2025). Bu sonucun Türkiye için iki güçlü çıkarımı olacaktır: Altyapı açığını niceliksel olarak ortaya koyar ve ademi merkezi yatırım için ekonomik argüman oluşturur. Pozitif bir β_3 , firmaların DE uygulamalarını benimsemeye isteksiz olmadığını, ancak genellikle yerel seçeneklerin olmaması nedeniyle yapısal olarak bunu gerçekleştiremediğini göstermektedir. Düşük değerli atığı batıdaki bir merkezdeki en yakın geri dönüşüm tesisine uzun mesafeler boyunca taşımak için ödeme yapmak, özellikle KOBİ'ler için ekonomik olarak uygun değildir (Wang vd., 2023; İle vd., 2025). Bu nedenle, model, yalnızca İstanbul veya İzmir gibi büyük metropollerde değil, çeşitli bölgelerde merkezi olmayan, dağıtılmış altyapıya yatırım yapmanın, daha küçük ölçekli geri dönüşüm ve ön işleme tesisleri inşa etmenin yalnızca bölgesel bir kalkınma hedefi değil, aynı zamanda ulusal CE başarısı için bir ön koşul olduğunu ikna edici bir şekilde savunacaktır (Zhang vd., 2023; Georgescu vd., 2025).

Sektörel Politika ve Yeşil DYY: AB Standardı Baskısı (β_4) ve Yeşil DYY (β_5) için pozitif sonuçlar, anahtar sektörlerle yönelik politika odağının etkili olduğunu ve yabancı yatırımın olumlu yayılma etkileri yarattığını, böylece yeşil endüstriyel kümelerin gelişimini desteklediğini gösterecektir.

Tablo 2. Uluslararası literatüre dayalı beklenen katsayı yönleri

Değişken	Beklenen İşaret	Teorik Gerekçe	Destekleyici Literatür
KOBİ	Negatif	Finansal kısıtlar ve teknik uzmanlık eksikliği KOBİ benimsemeyi engeller	Pasqualotto vd. (2023)
İhracat	Pozitif	Uluslararası standartlara (özellikle AB) maruz kalma uyumu yönlendirir	Insight Ace Analytics (2025)
Yöğunluğu	Pozitif	Fiziksel altyapı malzeme döngülerini kapatmanın fizibilitesini belirler	Zhang vd. (2023)
Bölgesel Altyapı	Pozitif	Çeşitli endüstriyel ekosistemler	Born (2025)
Endüstriyel Çeşitlilik	Negatif	simbiyotik değişimleri mümkün kılar	
Kurumsal Kalite	Pozitif	Etkili kurumlar DE düzenlemelerinin uygulanmasını destekler	Osei vd. (2023)

5. TARTIŞMA

Modelin beklenen sonuçları, karşılaştırmalı uluslararası literatür tarafından bağlamsallaştırılmakta ve güçlendirilmekte olup, DE geçişlerinde hem evrensel kalıpları hem de bağlama özgü varyasyonları ortaya koymaktadır.

KOBİ açığı evrensel bir zorluktur. KOBİ benimseme açığını doğrulayan tahmini negatif katsayı, küresel bulgularla uyumludur. İtici güçler ve engellere yönelik sistematik bir inceleme, finansal kısıtları ve teknik uzmanlık eksikliğini küresel olarak birincil engeller olarak tanımlayarak hedeflenmiş destek mekanizmalarına olan ihtiyacı pekiştirmektedir (Pasqualotto vd., 2023). Bu zorluk, geçiş için kaynakların sınırlı olduğu gelişmekte olan ekonomilerde özellikle belirgindir. Slovakya'da yapılan bir araştırma, orta ölçekli işletmelerin yalnızca %46'sının enerji, su, atık ve malzemeleri minimize etme ve yeniden kullanma gibi üç ila beş temel DE faaliyeti kullandığını ve KOBİ'lerin %26'sının işlemlerinde DE ilkelerini uygulamadığını bulmuştur (Rao vd., 2025).

İhracat yoğunluğu ve AB standardı baskısı için beklenen pozitif katsayılar, DE benimsemeyi yönlendirmede dış baskının rolünü vurgulamaktadır. Bu, küresel pazarlara yönelik bir enklav sektörü olan madencilğin, yerel döngüsel bağlantılar geliştirmede benzersiz mekansal zorluklarla karşı karşıya olduğu Şili'nin deneyimiyle uyumludur (Born, 2025). Türkiye için, ihracatçılar AB'nin Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması (SKDM) gibi düzenlemelere uymak için DE uygulamalarını önceden benimsemeye daha yatkındır; bu, büyük ihracat pazarlarındaki katı standartların başka yerlerde çevresel iyileştirmeyi yönlendirdiği bir "Kaliforniya etkisi" yaratır.

Bölgesel altyapı için pozitif bir katsayı ve endüstriyel çeşitlilik için negatif bir katsayı, küresel vaka çalışmalarından elde edilen nitel bulgular için sağlam, nicel kanıt sağlayacaktır. Bu bulgular, bir bölgenin fiziksel ve endüstriyel coğrafyasının DE geçişlerinde belirleyici faktörler olduğunu gösterecektir. Rotterdam Limanı için yapılan senaryo analizi, küreselleşmenin azalmasını DE için suya bağlı endüstriyel alanların önemini artırabileceğini göstermekte ve Türkiye'nin liman kentlerinin uygun politikalar desteklendiğinde döngüsel faaliyet için kritik merkezler haline gelebileceğini düşündürmektedir (Lakhera, 2024).

Model, izole sanayi bölgelerinin dairesel döngüler oluşturmakta zorlandığı "ekonomik enklavizm" (Born, 2025) zorluğunun niceliksel olarak belirlenmesine yardımcı olacaktır. Diğer taraftan, Yeşil DYY çeken ve Avrupa'daki liman-endüstriyel kompleksler için olduğu gibi (Lakhera, 2024) önde gelen bir döngüsel merkez haline gelmek için endüstriyel çeşitliliğe ve liman altyapısına sahip İzmir gibi bölgelerdeki fırsatları belirleyecektir.

Tüm sektörlerde, dijital teknolojiler DE geçişlerinin kritik kolaylaştırıcıları olarak ortaya çıkmaktadır. Şirketler, ürün yaşam döngülerini izlemek, tedarik zincirlerini optimize etmek ve atık yönetimini iyileştirmek için veri analitiği, Nesnelerin İnterneti (IoT) ve blok zincirinden giderek daha fazla yararlanmaktadır (Lakhera, 2024). Bu teknolojiler, malzeme akışlarına ilişkin gerçek zamanlı içgörüler sağlayarak karar verme süreçlerini iyileştirmekte ve atık oluşumunu en aza indirmektedir. Örneğin, Ericsson ve TOMRA, Ericsson Connected Recycling (ECR) adlı bir SaaS platformunu TOMRA'nın ters otomat makineleri (RVMs) ile entegre ederek atık akışlarının izlenebilirliğini, şeffaflığını ve optimizasyonunu artırmak için işbirliği yapmıştır (Lakhera, 2024). Bu tür yenilikler, Türkiye'nin malzeme izlenebilirliği ve atık yönetimi ile ilgili zorluklarını ele almakta özellikle değerli olabilir.

6. POLİTİKA ÇIKARIMLARI

Bu çalışma, beklenen model sonuçlarına ve uluslararası kanıtlara dayanarak, Türkiye'nin mekansal DE geçişi için hedeflenmiş birkaç politika önermektedir.

Farklılaştırılmış bölgesel DE planları uygulanmalıdır. Ulusal, herkese uyan tek tip bir yaklaşım yerine, yüksek endüstriyel simbiyoz potansiyeline sahip bölgeleri belirlemek ve altyapı yatırımlarını önceliklendiren mekansal veriler (örneğin, endüstriyel çeşitlilik endeksleri, atık akış haritaları) kullanılmalıdır. Düşük çeşitliliğe sahip bölgeler, belirli, baskın atık akışları için odaklanmış desteğe ihtiyaç duyabilir. Bu yaklaşım, enklav ekonomilerindeki mekansal ve kurumsal engellerin üstesinden gelmenin sürdürülebilir

endüstriyel ekosistemleri teşvik etmek ve DE geçişlerini hızlandırmak için gerekli olduğu madencilik bölgelerindeki bulgularla uyumludur (Born, 2025).

Döngüsel endüstri bölgeleri geliştirilmelidir. Politika, simbiyotik ilişkiler yaratmak, atık değişimi için lojistik maliyetlerini azaltmak (küresel olarak başarılı eko-endüstriyel parklardan alınan bir ders) için endüstrilerin belirlenmiş bölgelerde birlikte konumlandırılmasını aktif olarak teşvik etmelidir. Bu strateji, fiziksel altyapı ve üretim yerlerinin konfigürasyonunun, bölgelerin DE stratejilerini benimseme yeteneğini etkileyen temel bir mekansal boyut olduğu bulgusunu ele almaktadır (Born, 2025).

Rotterdam çalışmasında (Van den Berghe vd., 2024) öngörüldüğü gibi, liman merkezli geri dönüşüm ve yeniden imalat kümelerine yapılan yatırımlar hem yerel hem de uluslararası ikincil malzeme akışlarını yönetmek için mevcut lojistik ağlardan yararlanabilir. Dijital ürün pasaportları ve blok zincir tabanlı izlenebilirlik sistemleri gibi dijital teknolojilere yapılan yatırımlar, yaşam döngüleri boyunca malzeme akışlarını izlemek için artırılmalıdır. Bu, dijital teknolojilerin DE'yi iyileştirmek için atık ve geri dönüşümü optimize etmek üzere kullanıldığı ve blok zincirin özellikle DE için paydaşları birbirine bağlayan bir kolaylaştırıcı olarak tanımlandığı bulgusunu desteklemektedir (Senaratne vd., 2023).

KOBİ finansman açığına gelince, küçük firmalar için yatırım riskini azaltmak üzere yeşil kredi garanti fonları veya DE teknolojileri için sübvansiyonlu krediler gibi hedeflenmiş finansal enstrümanlar oluşturulmalıdır. Bu, altyapı ve teknoloji için yüksek başlangıç yatırım maliyetlerinin bazı işletmelerin daha sürdürülebilir uygulamalara geçişini caydırabileceği küresel olarak tanımlanmış engeli ele almaktadır (Insight Ace Analytics, 2025).

Düzenlemeler AB standartlarıyla uyumlu hale getirilmelidir. Pazar erişimini artırmak için AB'nin DE politikalarıyla uyum hızlandırılmalı ve aynı zamanda çevresel sonuçlar iyileştirilmelidir. Bu, artan düzenleyici baskının itici gücünden yararlanır ve karmaşık ve değişken düzenleyici çerçevelerin döngüsel uygulamalar benimseyen şirketler için yaratabileceği uyum zorluklarına yanıt verir.

7. SONUÇ

Türkiye'nin DE yolculuğu, gelişmekte olan bir ekonominin döngüsel geçişin karmaşık mekansal, ekonomik ve kurumsal boyutlarında nasıl ilerlediğine dair büyüleyici bir vaka çalışması sunmaktadır. Bu makalede önerilen ampirik çerçeve, bu dinamikleri analiz etmek için sağlam bir metodoloji sunmakta olup, bulguları DE geçişlerini hızlandırmak isteyen diğer kaynak kısıtlı ekonomiler için de geçerlidir. Bu çalışmadan birkaç umut verici araştırma yönü ortaya çıkmaktadır. İlk olarak, öne sürülen ilişkileri titizlikle test etmek için ekonometrik modelin Türk firmalarından mikro düzeydeki verilere uygulanması gerekmektedir. İkinci olarak, Türkiye ve diğer gelişmekte olan ekonomiler arasında yapılacak karşılaştırmalı vaka çalışmaları, aktarılabilir dersleri ve bağlama özgü faktörleri belirleyebilir. Üçüncüsü, araştırmalar, özellikle blok zincir ve IoT gibi teknolojilerin malzeme pazarlarındaki işlem maliyetlerini nasıl azaltabileceğini daha kapsamlı bir şekilde incelemelidir. Nihayetinde, Türkiye'nin başarısı, mekansal planlamayı döngüsel geçiş için temel bir araç olarak benimseyen çok paydaşlı yönetişime

bağlı olacaktır. Uluslararası başarı ve başarısızlıklardan ders alarak ve politikayı ampirik, yerleştirilmiş verilere dayandırarak, Türkiye ekonomisini, benzer zorluklarla karşı karşıya kalan diğer gelişmekte olan ekonomiler için bir model olarak hizmet edecek daha rekabetçi, dirençli ve mekansal olarak entegre bir döngüsel sisteme dönüştürebilir. Küresel DE geçişi, yalnızca çevresel bir zorunluluk değil, aynı zamanda 2031'e kadar neredeyse 3 trilyon ABD Doları'na ulaşması öngörülen muazzam boyutlarda bir ekonomik fırsattır (Lakhera, 2024). Türkiye, mekansal olarak duyarlı politikalar ve hedeflenmiş yatırımlar yoluyla kendisini bu genişleyen pazarda stratejik olarak konumlandırarak, aynı anda çevresel hedeflerini, ekonomik rekabet gücünü ve bölgesel kalkınma hedeflerini ilerletebilir.

Kaynakça

- Born, K. (2025). Exploring the spatial dynamics of circular economy transitions: Insights and lessons from Chile's mining territories. *Progress in Economic Geography*, 3(1), Makale 100041. <https://doi.org/10.1016/j.peg.2025.100041>
- Çetin, S., ve Kirchherr, J. (2025). The build back circular framework: Circular economy strategies for post-disaster reconstruction and recovery. *Circular Economy and Sustainability*. Erken görünüm. <https://doi.org/10.1007/s43615-024-00495-y>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). *Türkiye'nin döngüsel ekonomiye geçiş potansiyelinin değerlendirilmesi projesi: Ulusal döngüsel ekonomi stratejisi ve eylem planı (UDESEP)*. Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü. https://webdosya.csb.gov.tr/db/dongusel/icerikler/udesepe_eylem_plani-2024.pdf
- DAI. (2022). *Türkiye: Assessment of Türkiye's potential on transition to circular economy*. European Union. <https://www.dai.com/our-work/projects/turkey-assessment-of-turkeys-potential-on-transition-to-circular-economy>
- European Commission. (2020). *A new circular economy action plan: For a cleaner and more competitive Europe*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:98:FIN>
- Friant, M. C., Vermeulen, W. J. V., ve Salomone, R. (2020). A typology of circular economy discourses: Navigating the diverse visions of a contested paradigm. *Resources, Conservation and Recycling*, 161, Makale 104917. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.104917>
- Georgescu, L. P., Fortea, C., Antohi, V. M., Balsalobre-Lorente, D., Zlati, M. L., ve Barbuta-Misu, N. (2025). Economic, technological and environmental drivers of the circular economy in the European Union: A panel data analysis. *Environmental Sciences Europe*, 37, Makale 76. <https://doi.org/10.1186/s12302-025-01119-4>
- Hina, M., Chauhan, C., Kaur, P., Kraus, S., ve Dhir, A. (2022). Drivers and barriers of circular economy business models: Where we are now, and where we are heading. *Journal of Cleaner Production*, 333, Makale 130049. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.130049>
- Ile, A. L., Caizer, A. D., ve Dragan, A. (2025). Challenges in transitioning to a circular economy: A spatial analysis of socioeconomic factors affecting the adoption of the deposit-return system. *Environments*, 12, Makale 142. <https://doi.org/10.3390/environments12050142>
- Insight Ace Analytics. (2025). *Circular economy analysis and forecast 2025-2034: Global circular economy market research report*. Insight Ace Analytics. <https://www.insightaceanalytic.com/report/circular-economy-market/2214>
- Koc, K., Durdyev, S., Tleuken, A., Ekmekcioglu, O., Mbachu, J., ve Karaca, F. (2024). Critical success factors for construction industry transition to circular economy: Developing

- countries' perspectives. *Engineering, Construction and Architectural Management*, 31(12), 4955–4974. <https://doi.org/10.1108/ECAM-02-2023-0129>
- Lakhera, A. (2024). *Circular economy market report 2024-2031*. King Research. <https://www.kingsresearch.com/circular-economy-market-1046>
- Osei, V., Bai, C., Asante-Darko, D., ve Quayson, M. (2023). Evaluating the barriers and drivers of adopting circular economy for improving sustainability in the mining industry. *Resources Policy*, 86(Part B), Makale 104168. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2023.104168>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2025). *OECD economic surveys: Türkiye 2025*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/d01c660f-en>
- Pasqualotto, C., Callegaro-De-Menezes, D., ve Schutte, C. S. L. (2023). An overview and categorization of the drivers and barriers to the adoption of the circular economy: A systematic literature review. *Sustainability*, 15, Makale 10532. <https://doi.org/10.3390/su151310532>
- Rao, P. A., Rahman, Md. M., ve Duraman, S. B. (2025). Adopting circular economy in construction: A review. *Frontiers in the Built Environment*, 11, Makale 1519219. <https://doi.org/10.3389/fbuil.2025.1519219>
- Senaratne, S., Rodrigo, N., Almeida, L. M. M. C. E., Perera, S., ve Jin, X. (2023). Systematic review on stakeholder collaboration for a circular built environment: Current research trends, gaps and future directions. *Resources, Conservation ve Recycling Advances*, 19, Makale 200169. <https://doi.org/10.1016/j.rcradv.2023.200169>
- Turkreach. (2024). *Turkey's national circular economy strategy and action plan (UDESEP): A blueprint for sustainable growth*. Doruk System. <https://www.turkreach.com.tr/post/turkey-s-national-circular-economy-strategy-and-action-plan-udesep-a-blueprint-for-sustainable-gr>
- Van den Berghe, K., Tsui, T., Nefs, M., Iliopoulos, G., Papadimitriou, C., Fitzgerald, T., Bonte, T., ve Arrindell, A. (2024). Spatial planning of the circular economy in uncertain times: Focusing on the changing relation between port, city, and hinterland. *Maritime Transport Research*, 7, Makale 100120. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2024.100120>
- Wang, L., Wu, Z., Ye, H., ve Feng, W. (2023). Spatial effect of transportation infrastructure on regional circular economy: Evidence from Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area. *Environmental Science and Pollution Research*, 30(17), 50620–50634. <https://doi.org/10.1007/s11356-023-25967-w>
- World Bank. (2025). *Türkiye's circular economy transition in the EU's global value chain ecosystem*. World Bank Publications. <https://www.worldbank.org/en/country/turkey/publication/turkiye-s-circular-economy-transition-in-the-eu-s-global-value-chain-ecosystem>
- Zhang, N., Gruhler, K., ve Schiller, G. (2023). A review of spatial characteristics influencing circular economy in the built environment. *Environmental Science and Pollution Research*, 30, 54280–54302. <https://doi.org/10.1007/s11356-023-26326-5>

Büyükşehir Sınırları İçinde Kırsal Aramak: Denizli İli Pamukkale İlçesi Örneği

Dilek Özdes Gönendik¹, Pınar Savaş Yavuzçehre²

Öz: 2021 yılında yayınlanan “Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliği” kırsal gerçek anlamda merkezde olduğu ilk mevzuat değişikliğidir. Yönetmelik kırsalı belirlemeye yönelik çeşitli kriterler getirirse de uygulamada büyükşehirlerle tanıdığı takdir yetkisi durumu zorlaştırmaktadır. Kırsalın kapsayıcı yapısını ve kentle dönüşen ilişkisini anlamak için yönetmeliği bir fırsat olarak ele almak çalışmanın temel bakış açısını oluşturmaktadır. Çalışmada, Yönetmelik aracılığıyla bulanıklaşan sınırların mekandaki yansımalarının kır-kent ikili yapısında kır ekseninden incelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla mevzuatın uygulanması gerçekliğinin, akademik tartışmalar ve küresel kır-kent sınıflama çabalarıyla birlikte nasıl ele alınabileceğine yönelik bir yöntem denemesi yapılmıştır. Yönetmelikte belirlenen kriterleri ölçmeye dönük kırsala ilişkin gösterge seti oluşturulmuştur. Çalışmada örneklem olarak Denizli merkez ilçesi Pamukkale Belediyesi alınmıştır. Konu yalnızca sınırların belirlenmesi üzerinden değil kırsalın yerel yönetimler için gündem oluşturması yönünde ele alınmış ve uygulamada karşılaşılabilecek sorunlar göz önüne alınarak bilimsel bir veri tabanı oluşturulması hedeflenmiştir. Sonuç olarak büyükşehirlerin kırsalı, mevzuatı uygulamanın ötesinde güncel tartışmalar ve dönüşüm dinamikleri üzerinden değerlendirmesi önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kırsal, büyükşehir, kırsal mahalle ve kırsal yerleşik alan yönetmeliği, Denizli, Pamukkale ilçesi

Abstract: The “Regulation on Rural Neighborhoods and Rural Settled Areas,” published in 2021, represents the first legislative change in which the rural is genuinely placed at the center. Although the regulation introduces various criteria to define rural areas, the discretionary power granted to metropolitan municipalities in its implementation complicates the process. Taking the regulation as an opportunity to understand the inclusive structure of rural areas and their evolving relationship with urban spaces constitutes the main perspective of this study. The aim is to examine how the blurred boundaries resulting from the regulation are reflected in spatial terms, focusing on the rural side of the rural-urban dichotomy. To this end, a methodological approach is proposed to address the reality of the regulation’s implementation alongside academic debates and global rural-urban classification efforts. A set of indicators has been developed to measure the criteria specified in the regulation with respect to rural contexts. The central district of Denizli, under the jurisdiction of Pamukkale Municipality, has been selected as the case study. The issue is addressed not only in terms of boundary determination but also in terms of raising rurality as a matter of concern for local governments. A scientific database has been established with consideration of potential implementation challenges. Ultimately, it is proposed that metropolitan municipalities assess rural areas not merely through the lens of regulation enforcement, but also in light of contemporary debates and transformation dynamics.

Keywords: Rural, metropolitan municipality, regulation on rural neighborhoods and rural settled areas, Denizli, Pamukkale district.

¹ Pamukkale Belediyesi, Denizli: dilekozdes@gmail.com

² Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, pyavuzcehre@pau.edu.tr

1. GİRİŞ

Türkiye’de 2012 yılında yayınlanan 6360 sayılı Yasa sonrası büyükşehirlerin sayısı artırılarak sınırları genişletilmiş ve köy ve belde belediyeleri, kent idari yapısı içinde yer alan mahallelere dönüştürülmüştür. Aradan geçen 13 yıllık süreçte kırın göz ardı edilemeyeceği ve yasanın beraberinde olumsuzluklar (kırsalda temsil kaybı, değişen vergi, harç ve ücretler, yerel yönetimlerin artan hizmet yükü ve denetim sorunları ile coğrafi yapının göz ardı edilmesi vb.) getirdiği görülmüştür. Aynı zamanda hem küresel hem ulusal ölçekte klasik kır-kent ayrımı sorgulanmakta, karşıtlık üzerinden kurulan ilişki dönüşüm geçirmektedir.

Kır-kent temsilleri, tarımsal üretimdeki dönüşüm ve kentin büyüme eğilimi gibi iki temel dinamik üzerinden dönüşmekte, aralarındaki kesin sınırlar bulanıklaşmaktadır (Tekeli, 2015-2016, s.69). Kır ve kentin coğrafi ve fiziksel yakınlaşmasının yanı sıra sosyo-kültürel ve ekonomik yapılarının da benzer eğilimler sergilemesi, söz konusu ikiliğin yeniden ele alınması gereğini ortaya koymaktadır. Meşru olan kent heterojenliği konusuna kırsalın homojen olmadığı gerçeği eklenmiş ve bu doğrultuda yeni tanımlamalar ihtiyaç haline gelmektedir (Nerse ve Türk, 2017, ss.505-506). 2020 yılında mevzuata eklenen “kırsal mahalle” kavramı ve ilişkili olarak 2021 yılında yayınlanan “Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliği”¹ de benzer bir gündemle ortaya çıkmıştır.

Hem ulusal hem de uluslararası ölçekte yeni kır-kent sınıflamaları ve buna bağlı tanımlamalar yapılırken hazırlanan raporlarda yer almayan ancak zaman zaman akademik metinlerde farklı açılımlarla kullanılan *kırsal mahalle* kavramı mevzuatta belli kriterler üzerinden açıklanmaktadır. Ancak ortaya konan kriterlerin ölçüm standartlarının olmayışı ve yerel yönetimlere tanınan geniş takdir yetkisi yönetmeliğin hayata geçirilmesinde sorunlara neden olmaktadır. Böylece mevcut kavram tartışmalarına yöntem sorunu da eklenmiştir.

Kırsallık ve kentsellik kıyaslamasının uluslararası alanda etkili olamayışı ülke içindeki idari sınırların tanımlanmasında da gerçeği tam olarak yansıtmayan yapay sonuçları doğurmaktadır. Çünkü toplum tekrar tanımlama ihtiyacı duymamıza neden olan arazi kullanımı, bağlantılar, geçim kaynakları ve yaşam tarzları gibi dönüşümler geçirmektedir. Burada zor olan yeniden tanımlamanın nasıl yapılacağıdır. Eleştirilere karşın geleneksel kır-kent ayrımını kabul ederek bugünkü anlamının keşfedilmesi önemlidir (Dymitrow ve Stenseke, 2016, ss.8-9).

Kırsalın kapsayıcı yapısını ve kentle dönüşen ilişkisini yere özgü durumlar üzerinden anlamak için Yönetmeliği bir fırsat olarak ele almak çalışmanın temel bakış açısıdır. Böylece, Yönetmelik aracılığıyla bulanıklaşan sınırların mekandaki yansımalarının kır-kent ikili yapısında kır ekseninden incelenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla mevzuatın uygulanması gerçekliğinin, akademik tartışmalar ve küresel kır-kent sınıflama çabalarıyla birlikte nasıl ele alınabileceğine yönelik bir yöntem denemesi yapılmıştır. Denizli İli Pamukkale İlçesinde kırsal niteliklerini sürdürdüğü öngörülen yerleşimler bu kapsamda incelenmiş, sonuçta kavramsal tartışmalarda beliren karmaşanın mekansal olarak da izleri sürülmüştür.

¹ Çalışma boyunca kısaca Yönetmelik olarak anılacaktır.

2. KIR-KENT İKİLİ YAPISI VE DÖNÜŞÜMÜ

Ulusal ve uluslararası çalışmalarda nüfus ve yoğunluk üzerinden yürütülen kır-kent sınıflamaları alan yazında kırsalın çok boyutlu yapısı temelinde devam etmektedir. Buna göre kırsalın nüfus dışında doğal kaynaklar ve çevre, tarım, hukuki özellikleri ile kentten farklılaşması (Gün, 2014, s.476) ve bu durumun uzmanlarca raporlanıp kesin olarak karara bağlanmış olması (Ünal ve Tanrıvermiş, 2018, s.18), büyüklük ve nitelik anlamında kentin karşısında bulunması (Türkan, 2021, s.369) ya da kente dahil olmayan tüm kullanımları kapsayarak kent tarafından tanımlanması (Tekeli, 2016, s.125), eğitim, sağlık ve altyapı sorunları ile eksikliklerinin yanı sıra kapalı ekonomiler olması ve gıda güvenliğinin sağlanması açısından öneminin bulunması (Tolunay ve Akyol, 2006, s.121) kültürel ve doğal değerlere sahip olması ile kırsal kimliğine vurgu yapılması (Özhancı ve Yılmaz, 2017: 927), koruma politikaları ve boş zaman aktivitelerinin planlandığı, kentleşme için altyapının sağlandığı ve kenti besleyen alanlar olması (Gallent vd, 2015, s.33), sürekli nüfus kaybı ve dengesiz gelişime durumunda olması (Çopuroğlu, 2017, s.19), sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklerin ve kullanılmayan kaynakların değerlendirilmesi ile bölgesel kalkınma için bir hedef oluşturması (Karakayacı, 2017, s.120) gibi özelliklerinden bahseden çalışmalar bulunmaktadır.

Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından oluşturulan kentleşme derecesi sınıflaması kır-kent ikiliğinin yeniden ele alınışının güncel sonucudur. OECD kırsalda yaşayan bölgesel nüfusun yüzdesi ile bölgesel nüfusun en az dörtte birinin kentsel merkezlerde yaşıyor olmasına bağlı olarak kentleşme derecesi sınıflaması oluşturmuştur. Buna göre, kentsel, orta düzeyde ve ağırlıklı kırsal şeklinde bir sınıflama ortaya çıkmıştır (Brezzi vd., 2011, s.3). (Organization for Economic Cooperation and Development [OECD], 2022), daha sonra kırsalın büyük kentsel merkezlere yakın olup olmamasına göre genişletilmiş dördü bir sınıflama daha oluşturmuştur. Bunlar; ağırlıklı olarak kentsel bölgeler (PU), orta düzeyde bölgeler (IN), bir şehre yakın ağırlıklı olarak kırsal bölgeler (PRC), ağırlıklı olarak kırsal uzak bölgeler (PRR) olmaktadır. OECD'nin çalışmasına benzer şekilde Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) 2023 yılında yeni bir sınıflamaya gitmiştir. Türkiye'de yerleşimleri yoğun kent, orta yoğun kent ve kır olarak nitelendirmiştir (TÜİK, 2023). Ancak istatistiki veri henüz bu kapsamda toplanmamaktadır.

Kır-kent dikotomisi hakkında Hugo vd. (2001), insanların çalışma ve yaşam alanlarının demografik süreçler üzerindeki etkilerine odaklanan çalışmasını bazı argümanlar üzerinden kurgulamıştır. İlki yerleşim türlerinin önemli bir demografik faktör olduğu, ikincisi 1960'lardan beri yerleşim sistemlerinin daha karmaşık hale geldiği, üçüncüsü mevcut kırsal ve kentsel sınıflandırmaların ulusal veri toplama süreçlerinde yerleşimlerin demografik süreçlerdeki rolünü incelemek için yeterli olmadığıdır. Bu nedenlerle yerleşim türleri için nüfus verisi toplama ve analizinin nasıl ele alınabileceği konusunda yeniden bir değerlendirme yapılması gerektiğini belirtilmektedir.

Nüfus üzerinden yapılan genel sınıflama ve çalışmaların ötesinde kırsal çok boyutlu yapısı ile de ele alınmaktadır. Literatürde üniversite mezunu oranı ve asfalt yollar gibi birbirinden farklı sekiz gösterge ile Ankara kırsalını tespit etmeye çalışan (Şerefoğlu, 2021, s.275), peyzaj kimliği temelinde kırsalı fiziksel, doğal ve yapı kimlik bileşenleri üzerinden

inceleyen (Erdem Kaya vd. 2017, ss.458-459), Türkiye kırsalını AB düzeyinde kıyaslamak için 15 farklı değişken üzerinden inceleme yapan (Gülümser vd., 2010, s.138), kır-kent sınıflamasında İtalya ve Çin karşılaştırması için sekiz farklı değişken ortaya koyan (Pizzoli ve Gong, 2007), kırsal sınıflama için incelediği 131 değişkeni 4 temel değişkene sadeleştiren (Öksüz vd., 2014, s.10), Tanzanya’da kır-kent sınıflaması için 7 temel tanım ve buna bağlı kurallar ortaya koyan (Wineman vd., 2020, s.257) çalışmalara rastlanmaktadır. Çalışmalarda öne çıkan ortak kriterler; nüfus, tarımsal yapı, kente uzaklık, sosyo-kültürel yapı ve coğrafi özelliklere ilişkindir.

Kır ve kent, üzerinde uzlaşmaya varılmış net tanımlara sahip olmamakla birlikte toplumsal algıda belirli sembolik ve işlevsel çağrışımlara sahiptir. Kent genellikle rant, arazi kullanımı, gelişmişlik ve uzmanlaşma gibi unsurlarla ilişkilendirilirken; kır ise bölgesel eşitsizlikler, altyapı yetersizlikleri, tarımsal üretim ve yoksullukla anılmaktadır. Bununla birlikte günümüzde bu tür genellemelerin geçerliliği giderek azalmakta, kırsalda görülen sorunlar farklı dinamiklerle kentte de ortaya çıkabilmektedir. Kırsal kalkınma politikaları aracılığıyla bölgesel eşitsizlikleri gidermeye yönelik çabalar sürerken, kentlerde de açlık sınırının altında yaşayan yoksul kesimler önemli bir sorundur. Buna karşılık, kırsal tarımsal üretimi yalnızca kendi tüketim ihtiyaçları için gerçekleştiren yüksek gelir ve yaşam standardına sahip toplumsal gruplar ortaya çıkabilmektedir. Kentte kırsal üretim biçimlerini taklit eden belediye destekli tarım alanları olan kent bostanları, hobi bahçeleri, organik ürün pazarları, küçük ölçekli kent içi hayvancılık (tavukçuluk, keçi veya inek besiciliği) gibi uygulamalar da iç içe geçen yaşam pratiklerindendir. Kentsel alanlarda görülen rant süreçleri, tarım, orman veya zeytinlik alanları gibi kırsala özgü kabul edilen mekânlarda da mevzuat değişiklikleri aracılığıyla ortaya çıkabilmektedir. Bu durum, kırsalda ekonomik ve sosyal nedenlerle örgütlenme ve direnç mekanizmalarını da geliştirebilmektedir. İletişim ağlarının dönüşümü ve dijitalleşme de mekândan bağımsız bir etkileşimi mümkün kılarak örgütlenmeleri desteklemekte ve kır-kent ikiliğindeki toplumsal farklılıkları başka bir boyuta taşıyabilmektedir. Yaşanan değişim ve dönüşümün sonucu olarak geleneksel kır-kent karşıtlığı yerini iç içe geçen yapılara, bulanık sınırlara bırakmaktadır. İstanbul’da hem tarım alanı hem ikincil konut ve villa bölgelerine örnek olarak Silivri, Çatalca, Şile; Ankara’da lüks siteler ve üniversite kampüsleriyle iç içe geçmiş kırsal tarım alanlarına örnek Gölbaşı ve Ayaş; İzmir’de butik oteller, bağ evleri, yazlık siteler arasında kalan zeytinlikler için Urla örnek verilebilir. Kırsal tarafında dönüşümü hızlandıran faktörler genel olarak tarım dışı sektörlerin kırsalda yer seçimi, pandemi süreciyle değişen yaşam tercihleri ve ikincil konut kullanımı, emeklilik sonrası kırsalda yaşam tercihleri, rekreatif kullanım, küresel ağlara katılım, gelişen teknoloji ve ulaşım olanakları şeklinde sıralanabilir. Dönüşümün hız kazanması ise yeni kırsal tanımlamalarına ve mevzuat düzenlemelerine zemin hazırlamaktadır.

3. KIRSALA İLİŞKİN MEVZUAT YAPISI VE TERMİNOLOJİ

Türkiye’de kırsalı ilgilendiren mevzuat yapısını iki gruba ayırmak mümkündür. İlki sınır düzenlemelerini, ikincisi ise mekânsal düzenlemeleri içermektedir. Bu iki temel grubun dışında kırsalla ilişkili düzenlemeler ve kapsamı köy olup kırsalı ilgilendiren düzenlemeler de bulunmaktadır.

Büyükşehir sınırları içinde köy statüsü kaldırıldığından kırsalla ilişkili en eski kanun 442

sayılı Köy Kanunu (1924) büyükşehir kırsalında geçerli değildir. Ancak önemli bir referans noktasıdır. 5543 sayılı İskân Kanununda da kapsam olarak köy vurgusu yapılmakta ve Kanun’un fiziksel yerleşim düzenlemesi bölümünde (md. 16) *kırsal alan* kavramı kullanılmaktadır.

Sınır düzenlemeleri 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu Ek madde 3 - 2020 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun - 2008 6360 sayılı On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun -2012 - Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliği -2021	Mekan düzenlemeleri 3194 sayılı İmar Kanunu-1985 - Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği - 2014 - Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği - 2017 - Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği - 1985 - İmar Planları	İlişkili düzenlemeler - Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi IV - 2020 - Kırsal Kalkınma Destekleri Kapsamında Tarıma Dayalı Yatırımların Desteklenmesi Hakkında Tebliğ - 2024 - Orman Parkları Yönetmeliği ve 313 sayılı Tebliği – 2022 - Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu- 2005 - Tarım Kanunu - 2006
		442 sayılı Köy Kanunu -1924 - İskân Kanunu -2006

Şekil 1. Kırsala ilişkin mevzuat yapısı

Kırsalla ilişkili düzenlemelere bakıldığında Tarım ve Orman Bakanlığının koordinasyonunda kırsal kalkınma üzerinden ele alan politikalara bağlı olarak hazırlanan *Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi* önemlidir. Farklı yıllarda kırsal kalkınma ve tarıma dayalı yatırımların desteklenmesi amacıyla yayınlanan çok sayıda tebliğ de bulunmaktadır. 2024 yılında yayınlanan Kırsal Kalkınma Destekleri Kapsamında Tarıma Dayalı Yatırımların Desteklenmesi Hakkında Tebliğin amacında kırsalın “*tarımsal üretim ve tarıma dayalı sanayi entegrasyonu ile alternatif gelir kaynaklarının oluşturulması*” temelinde ele alındığı görülmektedir. Bu düzenleme, kırsalda karşımıza çıkan alternatif fonksiyonların meşru aracı olarak değerlendirilebilir. Benzer şekilde Orman Parkları Yönetmeliği ve uygulanmasına açıklık getirmek amacıyla yayınlanan Orman Parkları Tebliği orman parklarının belirlenmesi, yapılaşması, işletilmesine ilişkin koşulları açıklamaktadır. Söz konusu düzenlemelerde kırsal ifadesine yer verilmemesine karşın orman alanları kırsal peyzajın önemli bir ögesidir. Rekreatif kullanımına yönelik yapılan düzenleme, kırsalın değişen kullanımının bir diğer meşru tabanıdır. Kırsal ifadesine yer verilmeksizin kırsalı şekillendiren bir diğer düzenleme kırsalın temel arazi kullanımlarından olan tarım alanlarında madencilik ve enerji yatırımları gibi faaliyetlere olanak tanıyan Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunudur. Tarım Kanunu ise kırsala kalkınma ile yer vermektedir. Kırsalla ilişkili olabilecek farklı düzenlemeler de bulunmakla birlikte kırsal tüm bu kanunların gayesi kırsalı tanımlamak yerine kırsalın şekillenmesi ve dönüşümüne hizmet etmektedir.

Mekânsal düzenlemeler, imar mevzuatı ile açıklanabilmektedir. Kırsal içinde kalan farklı ölçek ve statüdeki alanlar da bu kapsamdaki düzenlemeler ve bu düzenlemelere bağlı olarak onaylanan imar planları ile şekillenmektedir. İmar Kanunu’nda 2013, 2020 ve 2024 yıllarında yapılan değişikliklerle “*kırsal alan, kırsal yerleşim, kırsal yerleşik alan, kırsal yerleşik alan ve civarı*” ifadelerine yer verilmektedir. İlişkili yönetmelik olan Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği genel olarak kenti kapsamakta ancak büyükşehir sınırları içinde belde belediyesi veya köy iken mahalleye dönüşen ve uygulama imar planı bulunan kırsal karakteri devam eden yerleşmeler için de geçerli olmaktadır. Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği kapsamı içindeyse İmar Kanunu’na atıfla “*kırsal yerleşik alan ve civarı*” da bulunmaktadır. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği her tür ve ölçekteki planları

kapsadığından kırsala ilişkin düzenlemeleri de içermekte “*kırsal yerleşme, dağınık kırsal nitelikli yerleşme, kırsal alan*” ifadelerine yer vermektedir. Ortaya çıkan farklı terimler karmaşa yaratabilmektedir. Örneğin Denizli Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı ile “*Kırsal Nitelikli Yerleşme Alanları*” belirlenmiştir. Yönetmelik yayınlandıktan sonra ise söz konusu plana “*Kırsal Mahalle, Kırsal Yerleşik Alan ve Civarı, Dağınık Yerleşimler*” kavramları tanımlar kısmına plan notu olarak eklenmiştir¹. Karışıklığın giderilmesi ve yerleşimlerin kimliklerinin ortaya konabilmesi adına tüm bu düzenlemelerin birbiri ile ilişkilendirilerek uygulanabileceği ortak bir kırsal alan tanımı önemlidir.

3.1. Sınır Düzenlemeleri

1984 yılından bu yana yürürlükte olan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu 5216 sayılı Kanunun yayınlanması ile yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni düzenleme ile büyükşehir belediyelerinin alanları genişletilip sınırları içinde kalan ilk kademe belediyelerinin de sayısı artırılmıştır. Yaşanan sınır değişiklikleri ile yetki, görev, hizmet sunma, rant ve konut üretimi ile onunla bağlantılı olarak imar ve mekânsal planlama da önem kazanmıştır. 2008 itibarıyla yayınlanan 5747 sayılı Kanun büyükşehir sınırları içinde tekrar sınır değişikliklerine neden olmuştur. Sonuçta büyükşehir sınırları ile il özel idarelerin sınırlarının çakışması, alt kademe belediyelerin sayısının azalması, mahkeme kararları, kapatılan belediyeler, AB uyum süreci ve çevre gibi konular üzerinden yeni büyükşehir sisteminde bazı sorun ve dönüşümler ortaya çıkmıştır (Özgür ve Savaş Yavuzçehre, 2016, ss.905-906). En son 2012 yılında yayınlanan 6360 sayılı Kanun ile büyükşehirlere ilişkin düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeyle büyükşehir sisteminde yalnızca ölçek değil idari, mali, siyasi ve kamusal hizmet sunumu açısından da değişiklikler meydana gelmiştir. 5216 sayılı Kanun ile belirlenen km sınırlarının dışına çıkılarak il sınırı büyükşehir sınırı haline gelmiştir. Bu sınırlar içindeki ilçe belediyelerinin tamamının büyükşehir ilçe belediyesi olmasıyla iki kademeli bütünsel kentsel yönetim anlayışı benimsenmiştir (Genç, 2014, s.3). 6360 sayılı Kanunla büyükşehir statüsüne geçen illerde, belde ve köylerin nüfusu kent nüfusu olarak raporlanmaya başlamıştır. Nüfusu 20.000 kişinin altında olan köy ve beldeler ilçe nüfusu içine aktarılacak nüfus anlamında nicel olarak kırsalın kentselle geçişi sağlanmıştır (Olgun Susta, 2024, s.36). Türkiye’de 2012 yılı TÜİK verilerine göre nüfusun %23’ü kırsalda yaşarken 2013 yılında bu oran %9’a düşmüştür. Ancak 2012 Dünya Bankası verileri Türkiye’de kırsal nüfusu %28 olarak tespit ederken 2013 yılında da benzer şekilde %27,5 olarak açıklamaktadır. 2012 öncesi kırsal istatistik içinde yer alan tarım alanlarının %56’sı da büyükşehir sınırları içine dahil edilmiştir. Söz konusu oranlar incelendiğinde 6360 sayılı Kanun ile değişen kırsal sınırların yapay bir gelişmenin sonucu olduğu ortaya çıkmaktadır (Özdeş Gönendik, 2025, s.39). 6360 sayılı Kanunla köyler kaybettikleri idari kimliklerinin bir sonucu olarak hem sosyo-kültürel hem de ekonomik olarak varlık mücadelesine girmişlerdir çünkü köy yönetimi mali ve ekonomik olanaklar peşindeyken mahalle yönetiminin tanınma ve statü derdinin bir sonucu olarak sosyal kimlik arayışı bulunmaktadır (Kavruk, 2024, s.141). Kır ve kentin idari sınırlara göre tanımlandığı göz önüne alındığında 6360 sayılı Kanun devam eden kır-kent tartışmalarına yeni bir boyut kazandırmış, yeni bir kır-kent tanımı ihtiyacını öne çıkarmıştır. Bu durum,

¹ Söz konusu değişiklik 18/10/2021 tarih 599 sayılı Denizli Büyükşehir Belediyesi Meclis Kararı ile gerçekleştirilmiştir.

kırsal politika için hem kalkınma planları hem de kalkınma stratejileri ve yıllık programlarda kırsal alanın yeniden tanımlanmasını gerekli kılmıştır (Yardımcı, 2023, s. 210). 2020 yılında Büyükşehir Belediye Kanunu’nda yapılan bir değişiklikle mevzuata yeni bir kavram “kırsal mahalle” kazandırılmıştır. Buna göre; *“Köy veya belde belediyesi iken mahalleye dönüşen ve büyükşehir belediyesi sınırları içinde bulunup sosyo-ekonomik durumu, şehir merkezine uzaklığı, belediye hizmetlerine erişebilirliği, mevcut yapılaşma durumu ve benzeri hususlar dikkate alınarak ilgili ilçe belediye meclisinin kararı ve teklifi üzerine büyükşehir belediye meclisinin en geç doksan gün içinde alacağı karar ile kırsal yerleşim özelliği taşıdığı tespit edilen mahalleler, kırsal mahalle kabul edilir. Bu belirlenimin mahalle düzeyinde yapılması esastır. Ancak; tamamı kırsal mahalle olarak tespit edilmeyen diğer mahallelerde de on bin metrekareden az olmamak kaydıyla kırsal yerleşik alan belirlenebilir.”* 2021 yılında ise uygulamayı tarif etmek üzere Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliği yayınlanmıştır. Yönetmelikte birtakım kriterler sıralanmakta ancak “benzeri hususlar”, “gibi” ifadelerine yer verilerek kırsal olma koşulu büyük oranda idarenin takdir yetkisine bırakılmaktadır. Ayrıca tespiti yapılacak mahalleler için bazı vergi, harç ve ücretlerden muafiyetler tanımlanmaktadır. Düzenleme daha çok ekonomik temelli, kırsalı tanımlamaktan çok idarelerin dikkate alabileceği başlıkları ortaya koymaktadır.

Yönetmelik kapsamı açıklanırken de *“3194 sayılı İmar Kanunu’nun 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (ğ) bendi ile 27’nci maddesi uyarınca belirlenen kırsal yerleşik alan ve civarı sınırlarına ilişkin hükümler bu Yönetmeliğin kapsamı dışındadır.”* denilmektedir. Bu ifade ile imar mevzuatı içinde yer alan kırsal, kapsam dışında bırakılmış olup büyükşehir sınırları içinde kalan kırsal ile diğer kırsal birbirinden ayrıştırılmıştır. Ancak mevzuatta yer alan farklı kırsal ifadelerinin birbiri ile karıştırılması muhtemeldir. Ortaya çıkan kırsal mahalle ifadesi de yaşanan kır-kent ikiliğinde kimlik atanamayan bulanık sınırları adlandıran bir yapı gibi görünmektedir.

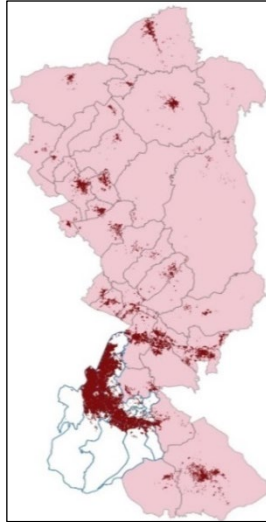
4. ÇALIŞMA ALANI

2021 yılından bu yana Türkiye’de Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliği çerçevesinde 23 adet büyükşehir belediyesi tarafından 269 Meclis kararı alınmıştır. 17 büyükşehirde kırsal sınırlar tespit edilmiş, 4 büyükşehir belediyesi (Denizli, Tekirdağ, Sakarya, Şanlıurfa) tarafından konuyla ilgili herhangi bir meclis kararı alınmamıştır (Özdeş Gönendik, 2025, s.91). Çalışma kapsamında, bu dört ilden biri olan Denizli sınırları içindeki, Pamukkale İlçesi incelenmiştir. Pamukkale İlçesi, Denizli İlinin en büyük nüfusa sahip ilçesi olup (2024 yılında 345.850 kişi) yoğun yerleşim dokusunun yanında dağınık kırsal yerleşimlere ve turizm kimliği ile öne çıkan yerleşimlere sahiptir. Günümüz Pamukkale İlçesinin kuruluşu Denizli İlinin büyükşehir olma sürecinin bir sonucudur ve aşağıdaki zaman çizelgesinde özetlenmiştir.



Şekil 2. Denizli ili büyükşehir olma süreci

Pamukkale İlçesinde 61 mahalle bulunmakta olup, çalışma sınırı 33 mahalle olarak belirlenmiştir. Çalışma sınırı olarak nüfusu 5000 kişiden az, tarım alanlarının içinde, kent merkezine uzak, mevcut yapılaşma içinde konut dışı kullanımları bulunan (ahır, depo, traktör vb. garajı) Pamukkale Belediyesi meclis kararı ile hayvancılık serbest bırakılan¹ (Belediyesi tarafından alınmış eski meclis kararları içinden kırsal alana ilişkin karar) (Pamukkale Belediyesi, 2015), 6360 sayılı Yasa ile köyden ve belde belediyesinden mahalleye dönüşen mahalleler seçilmiştir. Bu mahalleler İlçe nüfusunun %13'ünü, yüzölçümünün ise %87,6'sını oluşturmaktadır.



Şekil 3. İlçe sınırları içinde çalışma alanı sınırı

5. YÖNTEM

Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliğinde yer alan kriterler göz önüne alınarak 6 adet (planlardaki durum, nüfus, idari yapı, uzaklık, altyapı, tarımsal yapı) değerlendirme başlığı belirlenmiştir. Başlıklarla ilişkili olarak da gösterge setini içeren alt

¹ 03/04/2015 tarih 160 sayılı Pamukkale Belediye Meclisi Kararı ile hayvancılığın serbest bırakıldığı mahalleler belirlenmiştir. Çalışmada ele alınan mahallelerden Akköy ve Pamukkale Mahalleri hariç bu listeyi oluşturmaktadır. Mekânsal bütünlük sağlanması ve kırsal özellik gösteriyor olmaları nedeniyle söz konusu yerler kapsam dışı bırakılmamıştır.

başlıklar oluşturulmuş ve buna göre 100 puan üzerinden bir değerlendirme cetveli kurgulanmıştır. Nitel veriler evet-hayır, var-yok-kısmen gibi ifadelerle, nicel veriler ise sayısal değerlerine bağlı olarak gruplandırıldıktan sonra mahalle düzeyinde puanlama yapılmıştır. Değerlendirme başlıklarına atanan puanlar o başlıkta alınabilecek en fazla puanı ifade etmektedir. Değerlendirme başlıklarının puanı da aynı mantıkla alt başlıklar içinde dağıtılmıştır. Gösterge setlerinin puan karşılığı ise kendi alt başlığının toplam puanını verecek şekilde dağıtılmıştır. Literatür analizinde ortaya çıkan kırsala ilişkin göstergeler, ilişkili mevzuat ve ulusal raporlar dikkate alınarak alt başlıklar ve gösterge setleri oluşturulmuş ancak karşılığı olan puanlar öznel bir değerlendirme sonucu belirlenmiştir.

Tablodaki puanlar arttıkça kırsallık derecesi de artacak şekilde düzenleme yapılmıştır. Mahallelerin hem toplam puanlarına hem de değerlendirme başlıkları özelinde aldıkları puanlara göre haritalar üretilmiştir. Yönetmelikte yer alan “*Kırsal yerleşik alan tespiti madde 5 – (1) Uygulamanın mahalle düzeyinde yapılması esastır.*” ifadesine istinaden değerlendirmeler ideal olan coğrafi eşikler üzerinden değil mahallelerin idari sınırları üzerinden yapılmıştır. Benzer bir mantıkla değerlendirme kriterleri seçilirken belediyeler açısından hızlı ve kolay elde edilebilir veriler (TÜİK, belediye arşivi gibi) tercih edilmiştir.

Planlardaki Durum (20)									
1/25000 ölçekli nazım imar planı (5)	1/5000 ölçekli nazım imar planı (5)	1/1000 ölçekli uygulama imar planı (5)	parselasyon planı (5)						
Kırsal Nitelikli Yerleşme Alanı (5)	var (0)	var (0)	var (0)						
Kırsal Nitelikli/Özel statülü (3)	kısmen (3)	kısmen (3)	kısmen (3)						
Diğer (0)	yok (5)	yok (5)	yok (5)						

Nüfus (20)			
Mevcut Nüfus (5)	Nüfus Değişimi (5)	Nüfus Yoğunluğu ki/km2 (5)	TÜİK Kır-Kent Sınıflaması (5)
3000 üzeri (0)	1300 kişi üstü nüfuslu ve artan (1)	200 üstü (0)	Orta Yoğun Kent (0)
2001-3000 arası (2)	değişken artan (2)	200-100 arası (2)	Kır (5)
1301-2000 arası (3)	değişken azalan (4)	100-50 arası (3)	
701-1300 arası (4)	azalan (5)	50 altı (5)	
100-700 arası (5)			

Altyapı Olanakları (20)									
Sağlık (2)	Okul (2)	GSM (2)	İnternet (2)	Toplu Taşıma (2)	Su (2)	Toplulaştırma (1)	22/a (1)	Kanalizasyon (2)	Yol (2)
var (0)			yok (2)			var (0)	yok (1)	var (0) (1)	iyi (0) (asfalt, kıl kıl, it parke) (1) kötü (2) (toprak st abilize)

İdari Yapı (10)					Uzaklık (10)			
1984 Öncesi Durum (5)	2009 Yılı Yerel Seçimleri Sonrası Durum (5)				Erişim Mesafeleri (5)		Erişim Süreleri (5)	
köy (5)	köy (5)				10 km (1)		10 dk (0)	
belde belediyesi (3)	belde belediyesi (3)				20 km (2)		20 dk (1)	
	mahalle (0)				30 km (3)		30 dk (2)	
					40 km (4)			
					50 km (5)			

Tarımsal Yapı (20)			
Kırsalla İlişkili Alanlarının Toplam Alan İçindeki Payı (5)	Çiftçi Kayıt Sistemine Kayıtlı İşletmelerin Tarımsal Üretim Alanları İçindeki Payı (5)	Çiftçi Kayıt Sistemine Kayıtlı İşletmelerin Nüfus İçindeki Payı (5)	TKDK Listelerine Göre Dağılım (5)
%50'nin altı (1)	%10-20 (1)	%5'e kadar (1)	Dağlık Alan ve Orman Köyü (5)
%50-60 arası (2)	%20-40 arası (2)	%5-10 arası (2)	Dağlık Alan (3)
%60-80 arası (3)	%40-60 arası (3)	%10-20 arası (3)	Orman Köyü (3)
%80-90 (4)	%60-80 (4)	%20-35 arası (4)	Liste Dışı (0)
%90 üzeri (5)	%80 üzeri (5)	%35-45 arası (5)	

Şekil 4. Puanlama sistemi

Puanlama sonucunda kırsallık derecelerine ilişkin yoruma dayalı haritalar ve tablo oluşturulmuştur. Puan cetvelinde amaç sayısal bir veri tabanına karşılık gelen arka plan oluşturmaktır. Puanlamada karmaşık istatistikler yerine her yerin kendi özgün durumuna

bağlı olarak, seçilecek farklı başlıklar üzerinden farklı puanlama tercihlerine uç verecek olan bir sistem kurgusu bulunmaktadır. Yapılmak istenen, Yönetmeliğin içindeki muğlak ifadeler ve geniş takdir yetkisi nedeniyle ortaya çıkabilecek karmaşayı, uygulama ile bilimsel çalışmalar arasında ortaklık kurabilecek sayısal bir veri tabanı ile düzenlemek, uygulayıcıya veriye dayalı olarak yorum yapabileceği bir doküman oluşturmaktır. Bu tür bir doküman ise temelde, kırsal sınırları netleştirmekten öte dönüşümün mekânsal izlerini takip ederek farklı kırsal kimlikleri ortaya koyabilme potansiyelini taşımakta, kırsalın bölgesel yaklaşımlar içinde kaybolması yerine kendi içinde incelenmesi gereğine işaret etmektedir. Böylece yetki alanı içinde ortaya çıkan kırsallık biçimlerine uygun yaklaşım geliştirilmesi de mümkündür.

6. ARAŞTIRMA BULGULARI

Pamukkale ilçesi sınırları içinde yer alan 61 mahalleden 33 tanesinin kırsallık durumu incelenmiştir. İnceleme alanına giren mahallerin nüfusu 2024 yılı itibariyle 44515 kişi olup ilçe nüfusunun yaklaşık %13'ünü kapsamaktadır. Yüzölçümü açısından ise yaklaşık 707 km² ile ilçenin yaklaşık %87'sini oluşturmaktadır. Söz konusu mahalleler idari sınırları dikkate alınarak, imar planlarındaki durum, nüfus, uzaklık, idari yapı, tarımsal yapı ve altyapı olanakları açısından belirlenen göstergelere göre puanlanmıştır.

Tablo 1. Pamukkale ilçesi kırsal puanlaması

Mahalleler	Planlardaki Durum	Nüfus	Altyapı	İdari Yapı	Uzaklık	Tarımsal Yapı	Kırsallık Puanı
AKÇAPINAR	20	19	11	10	10	14	84
AKDERE	20	20	7	10	9	15	81
EYMR	20	17	11	10	8	15	81
BELENARDIÇ	20	20	8	10	9	13	80
HAYTABEY	18	17	13	10	7	14	79
GÜZELPINAR	16	20	7	10	6	16	75
KARATAŞ	16	17	18	10	3	11	75
YUKARIŞAMLI	20	15	12	10	5	12	74
KAVAKBAŞI	8	18	16	10	5	13	70
KÜÇÜKDERE	14	17	10	10	3	14	68
ÇEŞMEBAŞI	11	20	13	10	5	8	67
KURTLUCA	16	18	1	10	7	14	66
GÖZLER	8	18	5	6	9	18	64
ELDENİZLİ	8	19	9	10	3	14	63
UZUNPINAR	10	18	4	6	8	17	63
KOCADERE	16	16	2	10	3	12	59
YENİKÖY	8	16	2	10	3	15	54
GÖLEMEZLİ	3	20	5	8	6	11	53
DEVELİ	8	11	9	10	5	8	51
PAMUKKALE	3	15	8	8	3	10	47
KARAKURT	6	13	11	5	2	8	45
KORUCUK	6	16	5	5	3	10	45
GONCALI	5	16	8	5	3	7	44
ÇANKURTARAN	3	14	6	5	3	11	42
IRLIGANLI	3	11	6	6	3	13	42
KARAHAYIT	3	15	3	8	5	8	42
AKKÖY	3	12	2	6	5	10	38
KARAKOVA	3	13	6	5	3	8	38
KALE	3	14	6	5	3	5	36
PINARKENT	3	1	9	8	3	9	33
TEKKE	3	6	5	5	1	9	29
GÜZELKÖY	0	3	8	5	3	8	27
AKHAN	3	1	4	5	1	6	20

Kaynak: Özdeş Gönenlik, 2025

Planlardaki durum açısından; Pamukkale İlçesini kapsayan üç farklı ölçekte imar planı (1/25000 ölçekli nazım imar planı, 1/5000 ölçekli uygulama imar planı, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı) ve uygulama imar planına bağlı olarak İmar Kanunun 18. Maddesi

uyarınca yapılan parselasyon planları bulunmaktadır. Kırsal yerleşmelerde üst ölçek planlar ile genel yaklaşım belirlenebildiği ya da köy tasarım rehberi gibi farklı uygulamaların tercih edilebiliyor olması nedeniyle yerleşmeler için imar planlarının ve imar planına uygun parselasyonların bulunması kentsel bir yaklaşım olarak ele alınmıştır. Buna göre planlardaki durum açısından Güzelköy Mahallesi 0 puanla en düşük, Akçapınar, Akdere, Belenardıç, Eymir ve Yukarışamlı Mahalleleri ise 20 tam puanla en yüksek kırsallık derecesine sahiptir. Mahallelerin %37'si 5 puan altında kalırken, %24'ü 5 ila 9 arasında, %24'ü 10 ila 19 arasında puan toplamış ve %15'i 20 puan almıştır. Planlardaki durum açısından 20 puan üzerinden yapılan değerlendirmede ortalama puan 9,3 olup 11 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. Bu kategori içinde temel belirleyici ise parselasyon planları olmaktadır.

Nüfus hem ulusal hem de uluslararası çalışmalarda kır-kent ayrımı için en önemli değişken olarak karşımıza çıkmaktadır. Literatürde de mutlaka değerlendirmeye alınan kriterler arasındadır. Çalışmada mevcut nüfus, nüfus yoğunluğu, nüfus değişimi ve TÜİK tarafından açıklanan kır-kent sınıflamaları açısından puanlama yapılmıştır. Buna göre Akhan ve Pınarkent Mahalleleri 1 puanla en düşük, Akdere, Belenardıç, Çeşmebaşı, Gölemesli ve Güzelpınar Mahalleleri ise 20 tam puanla en yüksek kırsallık derecesine sahiptir. Mahallelerin %12'si 7 puan altında kalırken, %21'i 7 ila 14 arasında, %52'si 15 ila 19 arasında puan toplamış ve %15'i 20 puan almıştır. Nüfus yapısı açısından 20 puan üzerinden yapılan değerlendirmede ortalama puan 14,7 olup 20 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. Bu kategori içinde temel belirleyiciden bahsetmek mümkün olmamaktadır. Bazı mahalleler benzerlik göstermekle beraber genel olarak farklı göstergelerin toplam puanı etkilediği görülmektedir. Nüfus içinde kırsallık puanı artıran en önemli gösterge TÜİK tarafından yapılan kır-kent sınıflaması olmaktadır.

Altyapı için belediye arşivinde yer alan ve Yönetmelik kapsamında başlatılmış olan çalışma için toplanan veriler değerlendirilmiştir. Buna göre Kurtluca Mahallesi 1 puanla en düşük, Karataş Mahallesi ise 18 puanla en yüksek kırsallık derecesine sahiptir. Mahallelerin %46'sı 7 puan altında kalırken, %30'u 7 ila 10 arasında, %24'ü 10 üstü puan almıştır. Altyapı olanakları açısından 20 puan üzerinden yapılan değerlendirmede ortalama puan 7,5 olup 20 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. 11 alt değişken üzerinden yapılan altyapı incelemesinde temel belirleyici ortaya koymak mümkün olmamakla birlikte genel olarak kırsala altyapı götürüldüğü sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak bu kategori için daha doğru bir sonuca gidebilmek adına altyapının niteliğinin de incelenmesi ve kent merkezi ile kıyaslanması gerekmektedir.

İdari yapı açısından; 1990'lı yıllardan bu yana büyükşehir olma sürecinde olan Denizli İli'nde özellikle 2005-2012 yılları arasında pek çok idari sınır değişikliği yaşanmıştır. Değişikliklere bağlı olarak da yerleşmelerin statüleri değişmiştir. Bu nedenle Denizli İli için önemli bir kırılma olan 2009 yerel seçimleri sonrası ve Yönetmelikte belirtildiği üzere 1984 yılı öncesi yerleşimlerin idari statüleri incelenmiştir. İdari yapı 10 puanlık bir değerlendirmeye sahip olup 16 mahalle bu kategori içinde tam puan almıştır. Mahallelerin %27'si 5 puan, %12'si 6 puan, %12'si 8 puan ve %49'u 10 puan almıştır. Ortalama puan ise 7,9 olup 13 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. Çalışma alanı içindeki yerleşimlerin tamamı 1984 yılı öncesi köy ya da belde belediyesi iken 2009 yılı sonrası 9 tanesi mahalle statüsüne geçmiştir. Günümüzde büyükşehir sınırları içinde kaldıkları için

tamamı mahalle statüsünde olan yerleşimler için temel belirleyici 2009 yılı sonrası yaşanan dönüşümdür.

Uluslararası raporlarda ve literatürde *uzaklık* önemli değişken olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak uzaklığı yalnızca mesafe üzerinden değil yol durumunu da hesaba katarak erişim süreleri üzerinden hesaplamak daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Bu nedenle çalışma alanı içindeki mahalleler 10,20,30,40,50,60 dakikalık erişim süreleri ile 10-20-30-40-50 km' lik erişim mesafeleri üzerinden puanlanmıştır. Buna göre Tekkeköy Mahallesi 1 puanla en düşük, Akçapınar Mahallesi ise 10 tam puanla en yüksek kırsallık derecesine sahiptir. Mahallelerin %52'si 5 puan altında kalırken, %30'u 5 ila 7 arasında, %18'i 8 ila 10 puan almıştır. Uzaklık açısından 10 puan üzerinden yapılan değerlendirmede ortalama puan 7,6 olup 17 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. Alan genelinde ise mesafe ve erişim birbirine yakın sonuçlar ortaya koymaktadır.

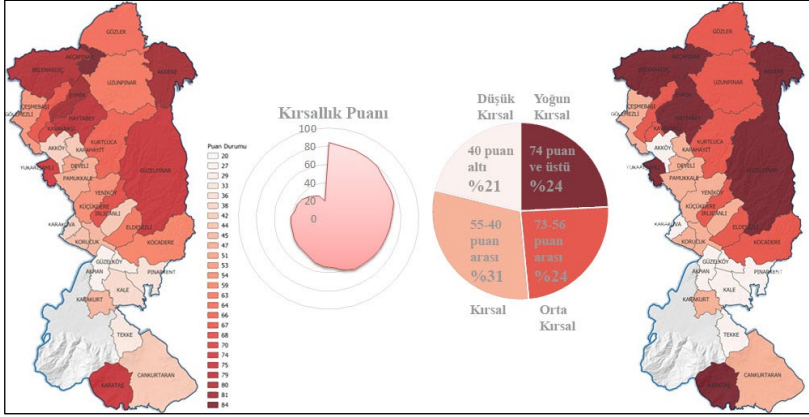
Tarımsal yapı içinde tarım, orman, mera vb. alanların mahalle idari sınırları içindeki oranları, çiftçi kayıt sistemine kayıtlı işletme büyüklüklerinin üretim alanlarına oranı, işletme sayılarının ise nüfusa oranı hesaplanarak puanlama yapılmıştır. Ayrıca, Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu (TKDK) tarafından kabul edilen dağlık alan ve orman köyleri listeleri de bu başlıkta ele alınmıştır. Buna göre Kale Mahallesi 5 puanla en düşük, Gözler Mahallesi 18 puanla en yüksek kırsallık derecesine sahiptir. Mahallelerin %33'ü 10 puan altında kalırken, %24'ü 10 ila 12 arasında, %34'ü 13 ila 15 arasında, %9'u ise 15 üstü puan almıştır. Tarım açısından 20 puan üzerinden yapılan değerlendirmede ortalama puan 11,3 olup 17 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır. Tarımsal yapı içinde mahalleler puanlama kriterleri içinde farklı nitelikleri ile öne çıkmaktadır. Bu nedenle temel bir belirleyici bulunmamaktadır.

Yapılan puanlama sonucu tüm başlıklar birlikte ele alındığında kırsallık derecesine en büyük etkinin nüfus olduğu sonucu çıkmaktadır. Nüfusu idari yapı izlemekte üçüncü olarak da en önemli etkinin tarımsal yapı olduğu görülmektedir. Altyapı en düşük etkiye sahip başlık olmaktadır. Mahalleler, her başlıkta aldıkları puana göre aynı sıralama ile gösterildiğinde ise aşağıdaki grafik ortaya çıkmaktadır.



Grafik 1. Değerlendirme başlıklarına göre puan dağılımları

Çalışma alanı içinde 100 puan üzerinden yapılan değerlendirmede en yüksek puan 84 ile Akçapınar Mahallesi'ne, en düşük puan ise 20 ile kente en yakın konumda bulunan Akhan Mahallesi'ne aittir. Alan genelinde ortalama kırsallık puanı 55,6 olarak hesaplanmıştır. Buna göre 17 mahalle ortalamanın altında kalmaktadır.



Şekil 5. Kırsallık dereceleri genel durum

Mekânsal olarak inceleme yapabilmek için puanlama sonuçlarına göre iki harita oluşturulmuştur. İlkinde her mahalle aldığı puana göre koyulaşan bir renk skalasında ifade edilmiştir. Buna göre renk tonu arttıkça kırsallık da artmaktadır. İkinci haritada ise mahalleler kırsallık dereceleri tanımlamak adına i) yoğun kırsal (74 puan ve üstü), ii) orta kırsal (56-73 arası puan), iii) kırsal (40-55 arası puan), iv) düşük kırsal (40 altı puan), olarak dört grupta toplanmıştır. Her iki haritada da farklı kırsallık derecesine sahip mahallelerin komşu olduğu, yakın puanlara sahip mahallelerin ise birbirinden uzak konumda yer aldığı durumlar görülebilmektedir. Kent merkezine yaklaştıkça kırsallığın düşük seyrettiği dikkat çekmektedir.

7. SONUÇ

Türkiye'de 2014 yılı sonrası uygulamaya konan yeni büyükşehir yapılanması ile kırsal alanların yönetsel ve mekânsal belirsizlikler içinde nasıl yeniden tanımlandığını ortaya koymak ve Denizli-Pamukkale İlçesi örneği üzerinden kırsal alan niteliğini tespit etmeye yönelik bir model önerisi geliştirmek amacıyla kaleme alınan bu çalışma sonucunda; çalışma alanı içinde yer alan mahallelerin tamamının farklı şekillerde ve derecelerde kırsal nitelik sergilediği görülmüştür. Oluşturulan sonuç tablo, güncel kır-kent ikiliğinde karşımıza çıkan sınırların bulanıklaşması durumunu yansıtmaktadır. İlgili Yönetmeliğin de net bir çerçeve ortaya koymak yerine idarelere tanıdığı geniş takdir yetkisinin bu durumla ilişkili olduğu düşünülmektedir. Mahalleler, mevzuat kaynaklı dış müdahaleler sonucu kendi iç dinamiklerinin hızıyla dönüşüm geçirmektedir. Parçalı kırsal yapı, bu durumun göstergesi olarak yorumlanabilir. Yoğun kırsal ve kırsal olarak ifade edebileceğimiz mahalleler, İlçenin kuzey ve doğu kesiminde nispeten bir bütünlük içindedir. Yapılan çalışma ile hem geleneksel kır yapısına uygun hem de güncel tartışmalara örnek olan yapılar karşımıza çıkmaktadır. Bu tür bir sonuç genel bir yaklaşım olarak mahallelerin yakınlıkları üzerinden bölgelere ayrılmasına da her mahallenin kendi içinde yeniden ele alınarak farklılıklarına odaklanılmasına da imkân tanımaktadır. Tek bir yöntemi tercih etmek yerine her iki durumun varlığını kabul edip karma uygulama biçimleri ortaya koymak yaşanan dönüşüme ayak uydurmak adına uygun bir seçenek olabilir. Bunun için mevcut imar planlarının kırsal bakış açısıyla gözden geçirilmesi,

mevzuata yalnızca zorunluluk değil yeni bir gündem için fırsat olarak yaklaşılması ve değişen yapıların olumsuz tarafları yerine yeni kimlik özellikleri üzerinden ele alınması gerekmektedir. Ortaya çıkan tablo, kırsal neresidir sorusuna kesin bir yanıt üretmemekle birlikte, bu sorunun en yoğun biçimde karşılık bulduğu geçiş alanlarına işaret edebilmektedir. Yapılan ilk tespit sonrası veri odaklı detay çalışmaların çeşitlendirilmesi ile büyükşehir sınırları içinde kaybolan kırsal yapıların ortaya çıkarılması mümkün olabilecektir.

Türkiye’de “kır” tanımı, yalnızca mekânsal ölçütlerle sınırlı kalmamalı; sosyo-kültürel, ekonomik ve yönetsel boyutları da içerecek şekilde yeniden ele alınmalıdır. Kırsal alanların belirlenmesinde, fiziksel göstergelerin yanı sıra gündelik yaşam pratikleri, toplumsal ilişki ağları ve yerel bilgi temelli analizlerin dikkate alınması gerekmektedir. Mevcut yasal düzenlemelerdeki belirsizliklerin giderilmesi, kırsal kimliğin sürdürülebilirliğini sağlamak adına gereklidir. Bu çalışma, kırsalın günümüzdeki dönüşümünü anlamlandırma ve yönetsel süreçlerde daha kapsayıcı stratejiler geliştirme açısından politika yapıcılara önemli ipuçları sunmaktadır. Kırsal yapıların yeniden tanımlanmasına yönelik ilk adımları sunmakla birlikte, daha geniş veri setleri ve katılımcı yöntemlerle desteklenecek detaylı saha çalışmaları ile modelin daha da geliştirilmesi mümkündür. Gelecekte farklı bölgelerde uygulanacak benzer analizler, Türkiye’nin kırsal yapısına dair daha bütüncül bir haritanın ortaya çıkarılmasına katkı sağlayacaktır.

Notlar:

Bu çalışma, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Kent Çalışmaları Programında, Prof. Dr. Pınar Savaş Yavuzçehre danışmanlığında, Dilek Özdeş Gönendik (2025) tarafından tamamlanan “Kırsal Mahalle Belirlenmesinde Bir Yöntem Önerisi: Pamukkale İlçesi Örneği” başlıklı Yüksek Lisans Tezinden yararlanarak hazırlanmıştır.

Kaynakça

- Brezzi, M., Dijkstra, L., ve Ruiz, V. (2011). *OECD extended regional typology: The economic performance of remote rural regions*. OECD Publishing.
- Çopuroğlu, M. (2017). Büyükşehir belediye sınırları içinde yer alan kırsal yerleşmelerin sorunları üzerine bir değerlendirme. *Süleyman Demirel Üniversitesi Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*, 2(2), 18–32.
- Dymitrow, M., ve Stenseke, M. (2016). Rural-urban blurring and the subjectivity within. *Rural Landscapes: Society, Environment, History*, 3(1), 1–13. <https://doi.org/10.16993/rl.a23>
- Erdem Kaya, M., Kaya, H., Terzi, F., Alkay, E., Zeybek, S., ve Bektaş Balçık, F. (2017). Kırsal yerleşmelerin incelenmesine yönelik bir yöntem. *8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 41. Kolokiyumu: Planlamada Kırsal Alanlar ve Bölge Bildiriler Kitabı* içinde (ss. 456–463). TMMOB Şehir Plancıları Odası.
- Gallent, N., Hamiduddin, O., Juntti, M., Kidd, S., ve Shaw, D. (2015). *Introduction to rural planning: Economies, communities and landscapes* (J. Glasson, Der.). Routledge.
- Genç, F. (2014). 6360 sayılı Kanun ve Aydın’a etkileri. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (Özel Sayı), 1–29.

- Hugo, G., Champion, A., ve Lattes, A. (2001). New conceptualisation of settlement for demography: Beyond the rural/urban dichotomy. *Proceedings of the 2001 International Population Conference* içinde. IUSSP.
- Gülümser, A., Baycan Levent, T., ve Nijkamp, P. (2010). Türkiye'nin kırsal yapısı: AB düzeyinde bir karşılaştırma. *İTÜ Dergisi/A: Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 9(2), 133–144.
- Gün, S. (2014). Köylerin ve kırsal alanın yeniden tanımlanması sürecinde tarım topraklarının kullanımı ve korunması. *11. Ulusal Tarım Ekonomisi Kongresi Bildiri Kitabı* içinde (Cilt 1, ss. 473–480). Ondokuz Mayıs Üniversitesi.
- Karakayacı, Ö. (2017). Bölge planlamada kırsal alanların önemini yeniden keşfetmek: Yeni bölgecilik perspektifinde kuramsal tartışmalar. *8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 41. Kolokyum: Planlamada Kırsal Alanlar ve Bölge Bildiriler Kitabı* içinde (ss. 116–135). TMMOB Şehir Plancıları Odası.
- Kavruk, H. (2024). Kırsal ve kentsel alanda mahalle: Köylerde, kent ve kasabalarda, büyükşehirlerde mahalle kavramı. *SDE Akademi Dergisi*, 4(1), 121–147.
- Nerse, S., ve Türk, E. (2017). Kırsal kentsel ilişkilerde değişim: Yeni tanımlamalar ve kavram okumaya yönelik bir analiz. *The Journal of Academic Social Science*, (63), 504–525.
- Olgun Susta, G. (2024). Türkiye'nin kırsal kalkınma belgelerinde yer alan kırsal veriler ve bu verilerin TÜİK veritabanında erişilebilirliği açısından incelenmesi. *Düzce Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 2(1), 32–45.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2022). *OECD rural policy reviews: Enhancing well-being in rural areas*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264312654-en>
- Öksüz, A., Beyazlı, D., Aydemir, S., ve Sulak, B. (2014). Kırsal alan sınıflaması: Ülkesel boyut. *4. Ulusal Bölge Bilimi ve Planlama Kongresi Bildirileri* içinde (ss. 1–14). İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Özdeş Gönendik, D. (2025). *Kırsal mahalle belirlenmesinde bir yöntem önerisi: Pamukkale ilçesi örneği* [Basılmamış yüksek lisans tezi]. Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özgür, H., ve Savaş Yavuzçehre, P. (2016). Türkiye'nin büyükşehir belediyesi sistemi: 1982-2015. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(1), 903–926.
- Özhancı, E., ve Yılmaz, H. (2017). Köy ölçeğinde yerel değerler ve kırsal alan kimliği analizi: Bayburt örneği. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 7(13), 927–965. <https://doi.org/10.26466/opus.339678>
- Pizzoli, E., ve Gong, X. (2007). How to best classify rural and urban? *Proceedings of the Fourth International Conference on Agriculture Statistics (ICAS IV)* içinde (ss. 1–13). International Statistical Institute.
- Şerefioğlu, C. (2021). A new definition of 'rural areas' for the metropolitan city of Ankara, Turkey. *International Journal of Geography and Geography Education*, (44), 272–281. <https://doi.org/10.32003/igge.938222>
- Tekeli, İ. (2015–2016). Dünya'da değişen yerleşme yapısının yarattığı temsil sorunları ve demografiye yansımaları üzerine. *Nüfusbilim Dergisi*, 37-38, 65–78.
- Tekeli, İ. (2016). *Dünya'da ve Türkiye'de kent-kır karşıtlığı yok olurken yerleşmeler için temsil sorunları ve strateji önerileri*. İdealkent Yayınları.
- Tolunay, A., ve Akyol, A. (2006). Kalkınma ve kırsal kalkınma: Temel kavramlar ve tanımlar. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, (2), 116–127.
- TÜİK. (2023). *Kent-kır nüfus istatistikleri, 2022* [Haber bülteni]. Türkiye İstatistik Kurumu. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Kent-Kir-Nufus-Istatistikleri-2022-49755>
- Türkan, O. (2021). Kentsel ve kırsal nüfus tespiti sorunu: Adana ve Osmaniye ili örneği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 19(2), 368–404. <https://doi.org/10.33688/aucbd.932976>
- Ünal, A., ve Tanrıvermiş, H. (2018). 6360 sayılı Kanun ve zorunlu kentleşme. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 27(2), 1–44.

- Wineman, A., Alia, D., ve Anderson, C. (2020). Definitions of “rural” and “urban” and understandings of economic transformation: Evidence from Tanzania. *Journal of Rural Studies*, 79, 254–268. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.08.014>
- Yardımcı, B. (2023). Türkiye’de kırsal alan tanımının serüveni. *Bölgesel Kalkınma Dergisi*, 1(2), 193–213.

Paylaşımlı E-Scooter Sistemleri Üzerine Sistematik Literatür Taraması

Didem Afacan Andıç¹, Emine Yetişkul Şenbil²

Öz: Bu çalışma, e-scooter'larla ilgili yayınları sistematik bir literatür taramasıyla analiz ederek, bunları amaçlarına, metodolojilerine ve araştırma temalarına göre kategorilere ayırmaktadır. Analiz, belirli araştırma soruları tarafından yönlendirilmekte ve belirli kategorileri, araştırma yaklaşımlarını, sınırlamaları ve ölçekleri belirlemek üzere tasarlanmıştır. Bu araştırmanın amacı, e-scooter'larla ilgili yayınların amaç ve metodolojileri açısından nasıl farklılık gösterdiğini analiz etmek, hangi araştırma alanlarının daha ön plana çıktığını belirlemek ve literatürde daha az araştırılmış alanları incelemektir. Bu nedenle, "Transportation Research Board Publications" Endeksi'nde e-scooter'larla ilgili 2024 yılına kadar olan tüm yayınlar taranmış ve analiz edilmiştir. Bu makaleler, anahtar kelimeler, araştırma yaklaşımı, veri kaynakları, veri toplama yöntemleri, veri analiz yöntemleri, konu alanları, coğrafi terimler, ölçek, amaç, araştırma soruları, değişkenler, sonuçlar ve sınırlamalar dahil olmak üzere temel niteliklerini belgelemek için sistematik olarak bir Excel çalışma kitabında işlenmiştir. Yayınların gruplara ayrılması sonrasında, her bir grup içinde ortaya çıkan bulguların sentezi yapılmıştır. Bu sentezde ortak çıkarımlar, analiz yöntemlerindeki ortak ve farklı yaklaşımlar belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: paylaşımlı e-scooter sistemleri, e-scooter, mikromobilité, paylaşımlı mobilité

Abstract: This study employs a systematic literature review to analyze publications related to e-scooters, categorizing them by objectives, methodologies, and research themes. The analysis structured by specific questions and designed to identify specific categories, research approaches, limitations, and scales. This research aims to analyze how publications related to e-scooters differ in terms of their objectives and methodologies, identify which research areas are more prominent, and explore areas that remain less explored in the literature. In this study, e-scooter related articles in the Transportation Research Board Index are documented and systematically reviewed through 2024. These articles were systematically processed in an Excel workbook to document their key attributes, including keywords, research approach, data sources, data gathering methods, data analysis methods, Subject areas, geographic terms, scale, aim, research questions, variables, results, and limitations. Following the classification of the publications into groups, a synthesis of the findings within each group was conducted. In this synthesis, common conclusions as well as similarities and differences in the analytical approaches were identified.

Keywords: e-scooter sharing systems, e-scooter, micromobility, shared mobility.

¹ Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, didemafacan@gmail.com

² Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, yetiskul@metu.edu.tr

1. GİRİŞ

E-Scooter paylaşım sistemlerinin yeni bir hareketlilik türü olarak markete tanıtılması ile bu sistem mikro-mesafe yolculuklar için popüler bir hale gelmiştir. Yeni bir mikro mobilite aracı olarak paylaşımlı e-scooter sistemleri ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri'nde 2017 yılında markete tanıtılmıştır. 2018 yılında toplamda 84 milyon paylaşımlı e-scooter ve bisiklet yolculuğu yapılmıştır. Bu yolculukların 38,5 milyonu paylaşımlı e-scooterlar ile gerçekleştirilmiştir (NACTO, 2019). Paylaşımlı e-scooter sistemleri Paris'te ilk olarak 2018 yılında, "Lime" isimli bir firma tarafından hizmet vermeye başladıktan sonra Avrupa genelinde de bu sistemler yaygınlaşmaya başlamıştır. 2019 yılında Paris'te 12 farklı operatör tarafından hizmet veren e-scooter sayısı 20.000 ulaşmıştır (Gauquelin, 2020). 2019 yılının Güney Kore'de Asya ülkeleri arasında paylaşımlı e-scooter sistemlerinin kent içi ulaşımında kullanımını teşvik eden son ülke olmuştur (Dias et al, 2021). Türkiye'de ise paylaşımlı e-scooter sistemleri ilk olarak 2019 yılında "Martı" isimli bir proje tarafından kent içinde mikromobilityi destekleme hedefi ile İstanbul'da çalışmaya başlamıştır. Bu projenin uygulanmasından sonra aynı dönem içinde "Palm" ve "Mobi" isimli e-scooter paylaşım sistemleri İstanbul'da hizmet vermeye başlamıştır.

Paylaşımlı e-scooterların uygulamalar aracılığı ile kolay erişilebilir olması ve uygun maliyetli olması tüm dünyada kent içi kısa mesafeli yolculuklarda kullanımda oldukça popüler hale getirmiştir. Fakat buradaki önemli soru paylaşımlı e-scooter sistemleri yeni bir mikromobilite aracı olarak kent içi hareketliliği desteklemekte midir? Bu sorudan yola çıkarak, paylaşımlı e-scooter sistemlerinin mekânsal olarak ve kent içi ulaşım konusunda etkilerinin hangi yöntemler kullanılarak araştırıldığı ve hangi araştırma alanlarının daha belirgin olduğu ve hangi alanların literatürde daha az araştırılmış olduğunu incelemiştir.

2. SİSTEMATİK LİTERATÜR TARAMASI

"Transportation Research Board Publications" indeksinde yayınlanan e-scooter ile ilişkili tüm yayınlar tespit edilmiş ve analizleri yapılmıştır. Analizde kullanılan yayınlar 2015-2024 yılları arasında kapsamaktadır. Bu yayınların, Excel programı kullanılarak, anahtar kelimeleri, veri türleri, veri toplama metotları, veri analiz yöntemleri, konu alanları, amaç, ölçek, araştırma soruları, değişkenler, sonuçlar ve kısıtlamalar olmak üzere temel nitelikleri listelenmiştir. Bu analizi takiben, e-scooter kavramı ile ilişkili yayınlar sistematik şekilde, anahtar kelimeleri ve amaçları göz önünde bulundurularak kategorize edilerek 7 temel grupta toplanmıştır. Bu kategoriler şu şekildedir:

- i) Yolculuk Davranışı- kullanıcı algısı, karar verme, seyahat kalıpları, mod seçimi, talep modeli gibi terimleri içerir
- ii) Güvenlik- kaza ve e-scooter çarpışmalarını inceleyen çalışmaları da içerir
- iii) Politikalar- yasal konuları, kamu politikasını, güvenlik politikasını ve düzenlemelerini araştıran çalışmaları içerir
- iv) Çok modlu ulaşım- toplu taşıma yolculuklarını ve paylaşımlı e-scooterların toplu taşıma modları üzerindeki etkilerini inceleyen çalışmaları içerir
- v) Trafik ve tasarım- Trafik, yol ve altyapı kullanımını inceleyen çalışmaları içerir

- vi) Covid-19 ve e-scooter kullanımı,
- vii) Veri ve bilgi teknolojileri

2.1. Yolculuk Davranışı

İlk grup olan “Yolculuk Davranışı” kategorisindeki yayınlar karar verme, seyahat deseni, mod seçimi ve talep modellemesi konularına odaklanmıştır. Bu yayınlar kullanıcı davranışını ve bunu etkileyen faktörleri incelemek için farklı metotlar kullanmışlardır. Anket tekniği ile veri toplama en çok kullanılan yöntem olmakla birlikte demografik özellikleri, kullanıcı algısı ve seyahat desenlerini ortaya çıkarmayı hedeflemektedir (Kothawala vd., 2024, Yang vd., 2023, Buehler vd., 2021, Rodriguez-Roman vd., 2022). Kullanılan yöntemlerden bir diğeri ise istatistiksel modellemedir. Lojistik regresyon (logistic regression) ve negatif binom regresyon (negative binomial regression) yöntemleri kullanılarak mod seçimi, talep ve sosyodemografik değişkenlerin etkisi analiz edilmiştir (Cicchino vd., 2023, Yang vd., 2023, Orvin vd., 2021, Rodriguez-Roman vd., 2022, Tuli vd., 2021).

Zamansal ve mekânsal analizler, kategori 1’de bulunan çalışmalarda kullanılan bir diğer yöntemdir. Bu analizler ısı haritaları, zamansal dağılım grafikleri ve GIS temelli haritalar ile paylaşımlı e-scooter araçlarının pik saatlerde kullanım değerlerini ve yoğun talep noktalarını tespit etmeyi sağlamıştır (Ham vd., 2021, Rodriguez-Roman vd., 2022, Xu vd., 2022). Bazı çalışmalar ise DBSCAN (Density-Based Spatial Clustering) ve hiyerarşik kümeleme algoritmasını kullanarak e-scooter kullanıcılarını seyahat düzenliliği ve seyahat desenine göre verileri kümelemek için kullanılmıştır (Park vd., 2023).

Betimsel istatistik (Descriptive statistics) ve karşılaştırma testleri (comparative tests), ANOVA ve Kruskal-Wallis dahil olmak üzere, kullanıcılardaki karakteristik farklılıkları ve bölgesel değişkenlerdeki farklılıkları incelemek için kullanılmıştır (Giordano ve Chow, 2024, Yang vd., 2023, Buehler vd., 2021, Zou vd., 2020, Almannaa vd., 2021, Cicchino vd., 2023).

Son olarak, derin öğrenme çalışma alanında bulunan zero-inflated negative binomial (ZINB) modelleri ve kodlayıcı-kod çözücü yapılar (encoder-decoder structures) gibi gelişmiş talep tahmin modelleri kullanılmıştır. Bu modeller talebi tahmin etmek ve hizmet dağılımını optimize etmek için uygulanmıştır.

Grup 1’deki çalışmaların analizi sonucunda ortak çıkarımlar belirlenmiştir. Yaş ve cinsiyet gibi demografik özelliklerin yolculuk davranışına etkisi bulunmaktadır. Genç bireyler ve erkekler, kadınlara ve yaşlı bireylere göre paylaşımlı e-scooterları daha sık kullanmaktadır (Kothawala vd., 2024; Yang vd., 2023; Buehler vd., 2021; Rodriguez-Roman vd., 2022; Almannaa vd., 2021).

Gelir ve eğitim gibi sosyoekonomik faktörler de kullanım modellerini etkilemektedir; daha yüksek gelirli grupların e-scooter kullanma olasılığı daha yüksektir. Ancak bazı çalışmalar, uygun fiyatlı olmasının e-scooterları düşük gelirli bireyler için erişilebilir hale getirdiğini göstermektedir (Kothawala vd., 2024; Orvin vd., 2021, Almannaa vd., 2021). Maliyet, güvenlik, erişilebilirlik ve altyapı bulunabilirliği gibi karar alma faktörleri, ulaşım şekli seçiminde önemli bir rol oynamaktadır. Erişilebilir bisiklet yolları ve karma arazi kullanımı paylaşımlı e-scooter sistemlerine olan talebi olumlu yönde etkilemektedir (Yang vd., 2023; Amirnazmiafshar ve Diana, 2023; Kothawala vd., 2024; Orvin vd., 2021; Tuli

vd., 2021). Farklı hava koşulları seyahat davranışlarını etkilemektedir: yağmur, rüzgâr ve aşırı sıcaklar gibi olumsuz hava şartları e-scooter kullanım oranlarını düşürmektedir (Ham vd., 2021; Rodriguez-Roman vd., 2022; Tuli vd., 2021). Mekânsal-zamansal örüntüler, e-scooter yolculuklarının işe gidiş-geliş saatlerinde ve karma arazi kullanımına sahip kentsel alanlarda daha sık gerçekleştiğini göstermektedir (Yang vd., 2023; Orvin vd., 2021; Zou vd., 2020; Rodriguez-Roman vd., 2022).

Bu analizler uygun altyapı, güvenlik önlemleri ve farklı hava durumlarına adapte olabilen politikaların sürdürülebilir e-scooter kullanımını desteklemek için gerekli olduğunu göstermiştir. E-scooter kullanmak için temel nedenler kolaylık, hız, toplu taşıma ile entegre olabilmesi ve kentsel alanlarda ilk mil-son mil problemlerini hedef almasıdır (Yang vd., 2023; Rodriguez-Roman vd., 2022; Zou vd., 2020; Azimi vd., 2021; Park vd., 2023).

Tablo 1. Yolculuk davranışına ilişkin çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
Kothawala vd., 2024	Washington (D.C.), ABD	E-scooter gezilerinin sıklığını ve amacını etkileyen nesnel ve öznel faktörlerin incelenmesi.
Cicchino vd., 2023	ABD; Austin, Washington (D.C.)	E-scooter hız sınırlayıcı uygulamalarının kullanıcı davranışıyla nasıl ilişkili olduğunu inceler
Giordano ve Chow, 2024	Manhattan, ABD	Esnek talebe sahip e-scooterlar için hizmet bölgesi ve filo tahsisi tasarımı için bir optimizasyon modeli tartışılmaktadır.
Park vd., 2023	Güney Kore	Kullanıcı davranış kalıplarının analizi yoluyla hizmet kalitesini iyileştirmeyi ve kullanımını artırmayı amaçlamaktadır.
Amirnazmiasfar ve Diana, 2023	Turin, İtalya	Paylaşımlı mobilite sistemlerini kullanan kişilerin bakış açılarını ve tercihlerini anlamaya çalışan algıya dayalı analiz
Yang vd., 2023	ABD; Birmingham, Los Angeles, Miami, Washington (D.C.)	ABD'deki dört şehirde e-scooter kullanıcılarının ortak özellikleri ve kullanım kalıpları ele alınıyor.
Xu vd., 2022	Washington (D.C.), ABD	E-Scooter kullanımının zamansal ve mekânsal örüntülerini analiz eder.
Orvin vd., 2021	Kelowna (Britanya Kolombiyası Kanada)	Paylaşımlı e-scooter hizmetlerine olan talebin modellenmesini, bu talebin zamansal-mekansal değişimini ve bunu etkileyen faktörleri incelemektedir.
Ham vd., 2021	Konkuk Üniversitesi İstasyon Çevresi, Seoul, Güney Kore	Derin öğrenme kullanılarak e-scooter paylaşım hizmetleri için uzaysal-zamansal talep tahmin modeli.
Buehler vd., 2021	Virginia Tech Kampüsü, Blacksburg, ABD	E-Scooter kullananlar ve kullanmayanlar arasında seyahat davranışlarında ve tercihlerde meydana gelen değişiklikleri ele almaktadır.
Rodriguez-Roman vd., 2022	Mayagüez (Porto Riko)	E-Scooter seyahat modellerini, mekânsal erişimi ve mikromobilite hizmetlerinde eşitlik kavramını inceliyor.
Zou vd., 2020	Washington (D.C.), ABD	E-Scooter paylaşım programlarıyla ilgili seyahat modellerini ve davranışlarını analiz ediyor.
Azimi vd., 2021	Orlando (Florida)	E-Scooter paylaşım sistemlerinin toplu taşıma hizmetlerine bağlantısında mod seçimi davranışını araştırır ve arazi kullanım özelliklerinin etkisini inceler.
Almannaa vd., 2021	Suudi Arabistan	E-Scooter paylaşım sisteminin toplu taşıma sisteminin bir parçası olarak uygulanmasının fizibilitesi araştırılıyor.
Tuli vd., 2021	Şikago, ABD	Zamansal değişkenlerin, sosyo-demografik faktörlerin ve yapı çevre özelliklerinin e-scooter kullanımına etkileri inceleniyor.

Seyahat desenleri işe gidiş geliş saatlerinde e-scooter kullanımına yüksek talep olduğunu, üniversite, iş yeri kullanımlarının olduğu bölgelerde ve toplu taşıma transit noktalarında sık gidiş gelişler gerçekleştiğini göstermiştir (Orvin vd., 2021; Buehler vd., 2021; Rodriguez-Roman vd., 2022; Azimi vd., 2021).

2.2. Güvenlik

Kategori 2’de bulunan çalışmalar e-scooterların çarpışma şekilleri, kullanıcı davranışı ve çevresel faktörlerin etkilerine odaklanarak bu sistemlerin mikromobilité modlarıyla ilişkili güvenlik risklerini analiz etmeyi amaçlamaktadır (Das vd., 2024; Kim vd., 2024; Distefano vd., 2024). Bu çalışmaların temel amacı, mikromobilité sürücülerinin güvenliğini artırmak için altyapı iyileştirmeleri, güvenlik düzenlemeleri ve operasyonel stratejiler önermektir (Sanders ve Nelson, 2023; Das vd., 2023; Neshagaran vd., 2024). Diğer yandan, yaş ve cinsiyet gibi demografik faktörlerin güvenlik üzerindeki etkisini anlamayı ve sarhoş olma durumu ile kask kullanımı gibi risk faktörlerini incelemeyi hedeflemektedirler (Iroz-Elardo ve Currans, 2021; Pobudzei vd., 2023; Neshagaran vd., 2024).

Güvenlik ölçütlerini, çarpışma bağlamlarını ve kullanıcı davranışlarını değerlendirmek için ANOVA testleri, lojistik regresyon ve ki-kare analizleri gibi nicel araçlar kullanılmıştır (Sanders ve Nelson, 2023; Distefano vd., 2024; Neshagaran vd., 2024). Mikromobilité davranışı ve belirli konumlardaki sürücülerin güvenliği hakkında gerçek dünya verileri toplamak için genellikle video kayıtları kullanılmış ve saha deneyleri yürütülmüştür (Kim vd., 2024, Distefano vd., 2024, Neshagaran vd., 2024). Isı haritaları ve Kernel density estimation (KDE) gibi mekânsal ve zamansal analizler, yüksek riskli alanları ve çarpışma desenlerini tespit etmek için kullanılmıştır (Pobudzei vd., 2023). Ayrıca, acil servis ve polis kayıtları incelenerek uzun vadeli yaralanmalar ve kaza koşulları analiz edilmiştir (Iroz-Elardo ve Currans, 2021, Das vd., 2023; Karpinski vd., 2022).

Sonuçlar bazı ortak çıkarımlar göstermektedir. E-scooter yaralanmalarının önemli bir kısmı tek-sürücülü kazalardan ve düşmelerden kaynaklanmaktadır ve bu kazalar çoğunlukla kontrol kaybı, kaldırım koşulları, yetersiz altyapı, donanım arızaları, sürücü deneyimsizliği veya alkol kullanımı nedeniyle meydana gelmektedir (Iroz-Elardo ve Currans, 2021; Das vd., 2023; Ma vd., 2023; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023a; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023b; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022a). Bisiklet yollarının eksikliği sürücülerin kaldırımlarda veya taşıt yolunda, özellikle de yoğun trafiğin olduğu bölgelerde e-scooter kullanmaları gibi riskli davranışlarda bulunmalarına sebep olmaktadır (Kim vd., 2024; Neshagaran vd., 2024; Distefano vd., 2024). Demografik özelliklere bakıldığında, genç erkek sürücülerin hız yapma ve kask takmadan e-scooter kullanmak gibi riskli davranışlarda bulunma olasılığının daha yüksek olduğunu göstermiştir (Iroz-Elardo ve Currans, 2021; Neshagaran vd., 2024; Pobudzei vd., 2023). E-scooter kazaları özellikle şehir merkezlerinde ve geceleri veya hafta sonlarında daha sık meydana gelirken, bisiklet kazaları hafta içi ve şehir içinde eşit dağılımda meydana gelme eğilimindedir (Pobudzei vd., 2023; Das vd., 2024). Bu bölümdeki çalışmalar, bulguların bölgeler arasında karşılaştırılabilirliğini artırmak için standartlaştırılmış ölçütlere ve tutarlı veri toplama yöntemlerinin gerekliliğine vurgu yapmıştır (Karpinski vd., 2022, Iroz-Elardo ve Currans, 2021).

Sonuçlar daha güvenli mikromobilité entegrasyonunu sağlamak için durma görüş mesafesi ve dönüş yarıçapı gibi belirli tasarım standartlarına sahip özel kişisel mikromobilité aracı (Personal Mobility Vehicle) ve e-scooter şeritlerinin oluşturulması da

dahil olmak üzere altyapı iyileştirmelerini önermektedir (Kim vd., 2024, Distefano vd., 2024). Ayrıca güvenlikle ilgili riskleri azaltmak için daha sıkı kask kullanım ile ilgili yasaları, hız düzenlemeleri, iyileştirilmiş aydınlatma ve güvenli sürüş uygulamaları konusunda eğitim uygulamalarını önermektedirler (Das vd., 2023, Das vd., 2024, Iroz-Elardo ve Currans, 2021). Mikromobilité sistemlerinin tüm kullanıcılar için güvenli ve uygun fiyatlı seçenekler sunması eşitlik ve erişilebilirlik kriterlerinin sağlanması için gerekli görülmüştür (Sanders ve Nelson, 2023; Iroz-Elardo ve Currans, 2021).

Tablo 2. Güvenliğe ilişkin çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
Ma vd., 2023	ABD; Washington (D.C.), Norfolk (Virginia)	E-scooter tekerlek boyutlarının sürücüler tarafından deneyimlenen titreşim üzerindeki etkisini mobil algılama verileri ile değerlendiren bir araştırma.
Sanders ve Nelson., 2023	Tempe, Arizona State University campus	E-scooter kullanıcılarının yayalar ve bisikletlilerle etkileşimi ve güvenliğine ilişkin araştırma bulgularını sunar.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023a	ABD: Chicago, Denver, Nashville, Portland, Washington (D.C.)	E-scooter kullanımına bağlı güvenli olmayan davranışları ele alan bir araştırma raporu.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023b	ABD: Portland, San Francisco, Chicago, Austin.	E-Scooter güvenliğiyle ilgili mevcut uygulamaların incelenmesi, sorunlar ve çözümler
Kim vd., 2024	Güney Kore	Kişisel mobilité araçları için sürüş ortamlarının geliştirilmesi, bisiklet yollarının kullanılabilirliği ve tasarım kriterlerinin türetilmesi konularına odaklanılmıştır.
Das vd., 2024	Teksas	Algısal döngü modeli ve Haddon matrisi kullanılarak e-scooter sürücülerinin trafik çarpışma desenleri tartışılmaktadır.
Pobudzei vd., 2023	Münih, Almanya	E-Scooter ve bisiklet kazaları üzerine yapılan, mekânsal, zamansal ve demografik özelliklerin incelendiği bir çalışma.
Karpinski vd., 2022	ABD: Urban areas	Mikromobilité için güvenlik analizi ele alınıyor ve e-scooter sistemleri için risk ölçümleri ve veri toplama konularına odaklanılıyor.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022a	ABD: Portland, San Francisco, Austin, Chicago	E-Scooter sistemlerinde kullanıcı davranışı odaklı sorunlar, kazalar, güvenlik yönetimi uygulamalarına odaklanmaktadır.
Iroz-Elardo ve Currans, 2021	ABD: Alexandria, Auckland, Austin, Portland	Acil servis çalışmaları kullanılarak e-scooter yaralanmaları hakkında güvenlik risklerini daha iyi anlamayı hedefler ve önerilerde bulunur.
Neshagaran vd., 2024	ABD: Nashville, Portland	E-Scooter sürücüsü ve bisikletçi davranış gözlemlerinden elde edilen güvenlik görüşleri incelenmektedir.
Distefano vd., 2024	Catania, İtalya	Karma trafikte e-scooter ve bisiklet kullanıcılarının güvenlik önlemleri açısından davranışlarını karşılaştırır.

E-scooterlar bisikletlerle kıyaslandığında daha farklı güvenlik riskleri oluşturmaktadır ve bu nedenle çalışmalar özellikle e-scooter kullanıcılarına yönelik eğitim ve hız yönetimi gibi politikalar ve müdahaleler önermiştir (Neshagaran vd., 2024; Distefano vd., 2024). Son olarak, veri güvenilirliğini artırmak ve kanıta dayalı olarak politikalar üretimini sağlamak için kent yönetimlerinin, mikromobilité sağlayıcılarının ve kamu sağlığı kuruluşlarının iş birliği içinde olmaları gerektiği vurgulanmıştır (Karpinski vd., 2022; Iroz-Elardo ve Currans, 2021).

E-Scooter güvenliği ile ilişkili raporlar bisiklet yolları, coğrafi sınırlama, park alanları ve hız sınırları, kazaları azaltmak ve güvenlik sonuçlarını iyileştirmek için etkili araçlar olarak vurgulamaktadır (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023a; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023b; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022a). E-scooter paylaşım sistemlerinin kent içinde kullanımına yönelik programların belediyelerin ulaşım ve güvenlik planlarına entegrasyonunda başarısız oldukları ifade edilmiştir (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023a; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023b).

2.3. Politikalar

Kategori 3 'te bulunan çalışmalar e-scooter ve mikromobilité yönetiminde yasal konuları, kamu politikalarını, güvenlik politikalarını incelemektedir. Çalışmaların ortak odak noktası, kentsel ulaşım sistemlerinde mikromobilitenin hızla büyümesini desteklemek için net düzenleyici bir sisteme, eşit erişime ve güvenlik iyileştirmelerine duyulan ihtiyaçtır.

Bu kategorideki yayınlar e-scooter politikalarının dinamik bir yapıda olması gerektiğini vurgulamıştır. Örneğin Janssen ve diğerleri (2020), esnek filo genişletme politikalarından performansa dayalı kriterlere nasıl geçiş yapıldığını incelemişler ve günlük olarak e-scooter başına yolculuk sayısı gibi operasyonel eşiklerin politika değişikliklerini nasıl etkilediğini göstermişlerdir. Ayrıca, mikromobilité araçlarının sınıflandırılmasında ve güvenlik ve altyapı standartları açısından iyi uygulamaların incelenip belgelenmesinde ulaştırma ile ilişkili kamu kurumlarının rolünün önemini vurgulamışlardır (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022b). Salas-Niño, (2022) Austin'de geçerli olan e-scooter düzenlemelerinin yaralanma nedenlerinden sadece 16.6%'sının ele alındığını tespit etmiş ve zorunlu kask kullanımı, hız limiti ve altyapı iyileştirmeleri müdahalelerini önermiştir.

Eşitlik kavramı ilgili politika önerilerinde önemle vurgulanmaktadır. Arlington ve Chicago gibi şehirlerdeki pilot programlardan elde edilen sonuçlar mahalleler genelinde e-scooterlara eşit erişimin önemli bir zorluk olmaya devam ettiği ortaya koymuştur (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021a). Anderson-Hall ve diğerleri (2019), e-scooter kullanımının toplumsal etkilerinin daha geniş bir biçimde ele alınmasının, düşük gelirli toplulukların erişimini dikkate alan politikaların sağlanması ve çevresel adaletle ilgili endişelerin azaltılması gibi konuların önemini vurgulamıştır.

Veri gizliliği, sorumluluk ve erişilebilirlik yasalarına uyum gibi yasal zorlukların incelendiği çalışmalarda, inovasyon ile yönetmelikler arasında denge kurulmasının önemini vurgulayarak, bu sorunların etkili bir şekilde ele alınması için kamu-özel sektör

ortaklıkları ve uyarlanabilir politikalar önermektedir (Populus, 2018; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022b).

Üçüncü kategorideki çalışmalar, e-scooter düzenlemelerinin güvenlik, erişilebilirlik ve inovasyonu dengeleyecek şekilde tasarlanmış uyarlanabilir politikalarla gelişmesi gerektiğini göstermiştir. Pilot program uygulaması yapan ve performansa dayalı kriterleri değerlendiren şehirler, hızla gelişen teknolojiye adapte olma konusunda ve ortaya çıkan zorlukları ele alma konusunda daha iyi performans göstermektedir (Janssen vd., 2020; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021a).

Tablo 3. Politikalara ilişkin çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
Salas-Niño, 2022	Austin (Texas)	Mevcut e-scooter güvenlik düzenlemelerinin analizi.
Janssen vd, 2020	ABD: Austin, Charlotte, Denver, Indianapolis, Louisville, Memphis, Minneapolis, Nashville, Raleigh, Seattle	Mikromobilité ve e-scooter politikalarının bir karşılaştırmasını yapar ve bu politikaların zaman içindeki evrimini analiz eder.
Anderson-Hall vd, 2019	ABD	ABD genelinde e-scooter paylaşım programlarının düzenlenmesi ve yönetimi konusunda operasyonel yönergeler, güvenlik, eşitlik ve izin zorluklarını ele alan ayrıntılı bir analiz yapmaktadır.
Populus, 2018	ABD	ABD'de elektrikli scooterların tanıtımı ve benimsenmesine ilişkin bir araştırma raporu; hizmetlerinin ulaşım planlaması ve politikası üzerindeki etkilerine odaklanıyor.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022b	ABD: State-level jurisdictions, (Minnesota, Maryland, North Carolina)	Karayolu Araştırma Programı tarafından yürütülen araştırmalara odaklanmıştır ve mikromobilité politikaları, izinleri ve uygulamaları incelemektedir.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021a	ABD: New York, San Francisco, Los Angeles, Dallas, Miami	Paylaşımlı ulaşım araçlarının ve kamu politikalarının ve paylaşımlı mobilité ile toplu taşıma arasındaki entegrasyona odaklanılıyor.

Mikromobilité politikalarıyla ilişkili çalışmalar, etkili bir mikromobilité yönetiminin sağlanması için kamu kurumları, özel sektör sağlayıcıları ve farklı topluluklar arasında koordinasyon gerektirdiğini göstermiştir. Güvenlik, eşitlik ve çevresel sürdürülebilirlik gibi zorlukların ele alınmasında açık bilgi paylaşımı ve işbirlikçi yaklaşımların etkili olabileceği vurgulanmıştır (Janssen vd., 2020; Anderson-Hall vd., 2019; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022b).

2.4. Çok Modlu Ulaşım

Kategori 4'te bulunan çalışmalar toplu taşıma yolculuklarının incelenmesine, paylaşımlı e-scooterların toplu taşıma modları üzerindeki etkilerine, ilk/son mil bağlantısı üzerindeki etkilerine ve toplu taşıma sistemleriyle entegrasyonuna odaklanmaktadır. Bu gruptaki çalışmalar, paylaşımlı e-scooterların, özellikle toplu taşıma kapsamının sınırlı olduğu kentsel alanlarda ilk/son mil bağlantısını artırmada önemli bir potansiyele sahip olduğunu vurgulamaktadır (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022c;

National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021b; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022d).. Toplu taşıma yolculuğundaki azalmayı inceleyen çalışmada, paylaşımlı e-scooterların yerel otobüs yolculuğu üzerinde önemli bir etkisinin olmadığı fakat ekspres otobüs yolculuğuyla olumlu bir ilişki gösterdiği ortaya konmuştur (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022c; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021b; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022d). Paylaşımlı e-scooter sistemlerinin toplu taşıma sistemlerine entegre edilmesinin, otomobil bağımlılığını azaltabileceği ve intermodal seyahati teşvik edebileceği vurgulanmıştır (Beale ve diğerleri, 2023; Ziedan ve diğerleri, 2022; Krier ve diğerleri, 2021; Wang ve diğerleri, 2022).

Tablo 4. Çok modlu ulaşım ilişkili çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
Beale ve diğerleri, 2023	ABD: King County, Seattle	Seattle'da ulaşım eşitliğini artırmak amacıyla toplu taşıma ve paylaşımlı mikromobilité ödemelerinin entegrasyonunu tartışan bir araştırma makalesi.
Meroux vd., 2023	ABD: Portland, San Francisco, Tampa, Washington	E-scooter yolculuklarında kat edilen araç millerinin nasıl hesaplanması gerektiğini tartışan bir araştırma makalesi.
Jiao vd., 2022	ABD: Austin, Chicago, Minneapolis, Portland	ABD'deki kentsel alanlarda e-scooter kullanımı, toplu taşıma çöl endeksi ve sağlıkla ilgili faktörler arasındaki ilişkileri incelemektedir.
Ziedan vd., 2022	Nashville, ABD	Toplu taşımaya ilk/son mil bağlantısı olarak e-scooter kullanımını teşvik etmek için toplu taşıma duraklarının yakınına paylaşımlı e-scooter parkları yerleştirme yöntemini tartışıyor.
Krier vd., 2021	Paris, Ile-de-France	Paris'te paylaşımlı e-scooter hizmetlerinin diğer ulaşım modları üzerindeki etkisini anket kullanılarak incelemektedir.
Tan vd., 2021	Portland, ABD	Portland'da uygun fiyatlı konut sakinleri için bir ulaşım teşvik programını değerlendiren bir araştırma makalesi.
Wang vd, 2022	ABD, Kuzey Amerika, Avrupa, Avustralya, Yeni Zelanda	Paylaşımlı e-scooterların diğer ulaşım modlarının kullanımında yol açtığı değişimleri incelemektedir.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022c	ABD	Toplu taşımada son dönemde yaşanan yolcu sayısındaki düşüşe ilişkin hipotezler, metodolojiler ve şehir bazında detaylı sonuçlar içermektedir.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2021b	ABD	Mikromobilitinin ulaşım türleri üstündeki etkisi ve toplu taşıma modlarındaki düşüşün incelendiği bir rapordur.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022d	ABD	Toplu taşımada son dönemde yaşanan yolcu sayısındaki düşüşü inceleyen, bunun nedenlerini ve olası çözüm yollarını araştıran bir araştırma raporudur.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2021c	ABD	Toplu taşıma sistemleri içerisinde paylaşımlı mobilité seçeneklerinin entegrasyonunu ve etkisini tartışan bir çalışma.

E-scooterları toplu taşıma ödeme sistemleriyle entegre eden veya düşük gelirli kullanıcılara indirimli fiyatlar sağlayan programların erişilebilirliği iyileştirmede etkili olduğu kanıtlanmıştır (Beale ve diğerleri, 2023, Tan ve diğerleri, 2021). Portland'daki bir ulaşım teşvik programının değerlendirildiği çalışmada, finansal destek ve kolaylaştırılmış erişimin düşük gelirli sakinler için teşvik edici olduğu gösterilmiştir (Tan ve diğerleri, 2021). Paylaşımlı e-scooterlar öncelikli olarak kısa yolculuklar için kullanılsa da araç bağımlılığını azaltmadaki payı etkin değildir. Aksine, genellikle yürüyerek veya toplu taşımayla yapılan yolculukların yerini almaktadırlar (Krier vd., 2021; Wang vd., 2022).

Kategori 4'teki çalışmalar göstermiştir ki, paylaşımlı e-scooterların çok modlu ulaşım sistemlerine başarılı bir şekilde entegre edilmesi için kamu kurumları ve mikromobilité operatörleri arasında iş birliğine ihtiyaç duyulmaktadır. Toplu taşıma duraklarının yakınında e-scooter parklarının teşvik edilmesi ve paylaşımlı ödeme platformlarının geliştirilmesi, intermodal seyahati desteklemek için etkili stratejiler olduğu tespit edilmiştir (Beale vd., 2023; Ziedan vd., 2022).

Arlington Şehri, VA; Baltimore Şehri, MD; Cleveland Şehri, OH; and Indianapolis Şehri'nde yapılan araştırma sonucunda mikromobilité yolculuklarının büyük çoğunluğu şehir merkezinde ve üniversite kampüs alanlarında gerçekleşmiştir. Yoğun nüfuslu bölgeler olan Oakland ve Arlington Şehrin'de, scooter yolculuklarının çoğu demiryolu koridorları boyunca kümelenmiştir. Yolculukların sırasıyla %56'sı ve %70'i bir demiryolu durağına 0,4 km mesafede başlayıp biterken, %30'u ve %42'si 0,8 km mesafede sona ermiştir. Daha az yoğun şehirler olan Indianapolis ve Baltimore'da, scooter yolculukları ile yüksek kapasiteli toplu taşıma durakları ve raylı sistem ve hafif raylı sistemleri arasında daha az ilişki görülmüştür (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021c).

2.5. Trafik ve Tasarım

Kategori 5'te bulunan çalışmalar trafik, yol ve altyapı kullanımını incelemektedir. Bu kategorideki 5 çalışma, e-scooter, bisiklet ve motorlu taşıtlar da dahil olmak üzere karma araç kullanımı için trafik, yol ve altyapı tasarımına ilişkin birkaç ortak sonuca vurgu yapmıştır. Bu makaleler, daha geniş bisiklet yolları ve motorlu ve motorsuz trafik arasında fiziksel ayrım gibi özel altyapıların, e-scooter sürücülerini için güvenliği ve konforu artırmadaki temel rolünü ortaya çıkarmıştır (Bai vd., 2017; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c).

Bu kategoride kullanılan yöntemlerden biri istatistiksel modelleme yöntemlerinde biri olan Sıralı Probit modelidir. Bu model şerit genişliği, araç oranları ve fiziksel ayrım gibi konfor algısını etkileyen faktörleri değerlendirmek için kullanılmıştır (Bai vd., 2017). Karşılaştırmalı istatistiksel test olan Mann-Whitney Wilcoxon testi, büyük ve küçük tekerlekli e-scooterlar arasındaki titreşim etkisindeki farklılıkları ölçmek için kullanılmıştır (Ma, Q., vd., 2023).

İncelenen çalışmalarda, e-scooter altyapısı, sürücü davranışı ve karma trafik dinamiklerini incelemek için çeşitli analitik yöntemler kullanılmıştır. Saha verisi toplama yöntemi, sürücü deneyimlerini, trafik akış özelliklerini ve altyapı kullanımını tespit etmek için kullanılan baskın bir yaklaşımdır (Ma vd., 2023; Bai vd., 2017; Lan ve Chang, 2015;

National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c).

Net bir ayırım ve daha az yol kenarı erişim noktası ile tasarlanan altyapının, özellikle yaşlı ve daha az deneyimli sürücüler için kullanıcı anlaşmazlıklarını en aza indirdiğini ve genel konfor algısını iyileştirdiğini vurgulamaktadır (Bai vd., 2017; Ulusal Bilimler, Mühendislik ve Tıp Akademileri, 2023).

Titreşim ve yüzey kalitesinin sürücü güvenliği ve konforu için önemli olduğu vurgulanmıştır. Örneğin, daha büyük tekerlek boyutlarının titreşim etkilerini azalttığı ve engebeli yüzeylerde daha yumuşak bir sürüş sağladığı gösterilmiştir. Dolayısıyla, yoğun kullanım alanlarında yol kalitesinin iyileştirilmesi gerekli görülmüştür (Ma vd., 2023).

Tablo 5. Trafik ve tasarımla ilişkili çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c	ABD: Kentsel alanlar, Banliyö alanları	Toplum ihtiyaçlarını daha iyi yansıtabilecek ve güvenliği ve hareketliliği artıracak şekilde yol kesitlerinin yeniden tahsis konusunda kapsamlı bir kılavuz sağlamayı amaçlar.
Ma, vd., 2023	ABD: Washington, Norfolk	Sürüş sırasında mobil algılama verilerini kullanarak farklı tekerlek boyutlarına sahip e-scooterlarda titreşimin etkisini güvenlik ve konfora etkisini değerlendiren bir çalışmadır.
Bai vd., 2017	Nanjing, Çin	Araç yolu blok ortası (mid-block) bisiklet yollarında e-scooter ve bisiklet sürücülerinin konfor algısını etkileyen faktörleri inceler.
Lan ve Chang, 2015	Ampirik Araştırma	Kent içinde e-scooter ve araç içeren karma trafiğin temel özelliklerini anlamayı ve etkili sinyal tasarımı için modeller geliştirmeyi amaçlar.

Sonuç olarak bu çalışmalarda trafik akışı ve karma trafik dinamiklerinin dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. Trafik sinyal tasarımlarının ve şerit tahsisinin, karma trafikteki e-scooterların benzersiz davranışlarını (örneğin, arabalara kıyasla daha düşük hızları ve daha yüksek manevra kabiliyetleri) hesaba katacak şekilde uyarlanması gerektiğini, böylece trafik sıkışıklığının azalacağını ve e-scooter kullanıcıları için güvenliğin artırılacağını ortaya koymaktadır (Lan ve Chang, 2015; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c).

Genel olarak, araç emisyonlarının en aza indirilmesi ve e-scooter gibi sürdürülebilir ulaşım modlarının teşvik edilmesi gibi çevresel konular ele alınırken, e-scooter kullanımını teşvik etmede altyapı iyileştirmelerinin önemli bir rol oynadığı da belirtilmiştir (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c). Çalışmalar, e-scooter kullanıcılarının ve diğer paydaşların ihtiyaç ve tercihlerini anlamak için toplumla etkileşimin gerekli olduğunu vurgulamıştır. Bu türlü bir yaklaşımın, yolun yeniden tahsisinde ve yeni altyapı tasarımlarında tüm kullanıcılar için güvenliğin, erişilebilirliğin ve konforun ele alınmasını sağlar (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023c). Bu bulgular, kentsel ulaşım türlerinin artan çeşitliliğini desteklemek için yenilikçi, kapsayıcı ve esnek yol tasarımlarına olan ihtiyacı göstermiştir.

2.6. Covid-19 ve E-Scooter Kullanımı

Altıncı kategoride bulunan, COVID-19 pandemisinin paylaşımlı e-scooter kullanımını nasıl etkilediğini inceleyen çalışmalar, bu dönemde kullanıcı davranışlarındaki, seyahat alışkanlıklarındaki ve altyapı tercihlerindeki değişikliklere odaklanmaktadır.

Pandemi sürecinde toplam yolculuk sayısında önemli düşüşler görülsede, ortalama yolculuk süreleri ve mesafelerinin arttığı tespit edilmiştir (Azimian ve Jiao, 2023). Bu durum, kullanıcı önceliklerindeki değişiklikleri ve trafik sıkışıklığında azalmayı göstermektedir. Diğer bir çalışma ise kullanıcıların pandemi süresince, kaldırımlar ve otobüs durakları gibi yaya dostu altyapıları tercih ettiğini vurgulamaktadır (Dean ve Zuniga-Garcia, 2023).

Azimian ve Jiao (2023) ve Dean ve Zuniga-Garcia (2023), e-scooter kullanıcılarının daha az araç hacmine ve daha az şeride sahip yolları tercih edilme olasılığının daha yüksek olduğunu göstermiştir. Ayrıca kullanıcıların, konut kullanımı yoğun alanlar yerine karma arazi kullanımına sahip bölgeleri tercih ettiği belirlenmiştir. Azimian ve Jiao (2023), sosyo-ekonomik ve mevcut yapı çevre faktörlerini e-scooter kullanımıyla ilişkilendirerek, yolculuk sürelerini değerlendirmek için tehlike tabanlı süre modelleri (hazard-based duration models) ve Weibull survival analizini uygulamışlardır. Dean ve Zuniga-Garcia (2023) çalışmalarında için negatif binom sayım modeli ve hassasiyet analizi kullanarak rota tercihlerini anlamayı amaçlamışlardır. Bu analizde şerit genişliği ve trafik hacmi gibi yol tasarım faktörleri dikkate alınmıştır.

Tablo 6. Covid-19 ve e-scooter kullanımına ilişkin yayınlar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
Azimian ve Jiao, 2023	Austin (Texas)	COVID-19 pandemisi öncesi ve sırasında sosyo-ekonomik faktörler ile e-scooter yolculuk süreleri arasındaki ilişkiyi araştırır.
Dean ve Zuniga-Garcia, 2023	Austin (Texas)	COVID-19 pandemisinin paylaşımlı e-scooter güzergahları üzerindeki etkisinin analizini yapar ve pandemi sırasında yolculuk özelliklerinde ve kullanıcı tercihlerinde meydana gelen değişiklikleri inceler.

Bu araştırmaların ortak bulguları, nüfus yoğunluğu, gelir ve eğitim düzeyi gibi sosyo-ekonomik faktörlerin e-scooter kullanım modellerini önemli ölçüde etkilediğini vurgulamaktadır. Azimian ve Jiao (2023), kullarımdaki eşitsizliklerden ve e-scooter hizmetlerinin yetersiz hizmet alan topluluklar için genişletilmesi gerektiğinin öneminden bahsetmiştir.

Bu çalışmalar ortak olarak, pandemi sonrası ulaşım sistemlerinde mikromobilitayı desteklemek için politika müdahaleleri önermektedir. Bu politika önerileri arasında yaya ve bisiklet yolu altyapısının genişletilmesi, yüksek yoğunluklu ve karma kullanımlı alanlarda e-scooter bulunabilirliğinin sağlanması ve sürdürülebilir kentsel hareketliliği teşvik etmek için eşitlik kavramının ele alınması yer almaktadır (Azimian ve Jiao, 2023; Dean ve Zuniga-Garcia, 2023).

2.7. Veri ve Bilgi Teknolojileri

Yedinci kategorideki çalışmalar, gelişmekte olan teknolojilerin, veri odaklı araçların

entegrasyonuna ve bunların ulaşım sistemleri üzerindeki etkilerine odaklanmaktadır. Bu makalelerin temel teması, mobil uygulamalar, yapay zekâ ve yasal çerçeveler gibi teknolojilerin ulaşım operasyonlarını ve kullanıcı davranışlarını nasıl etkilediğinin incelenmesidir. Bu çalışmalar, güvenlik, verimlilik, eşitlik ve kullanıcı deneyimine odaklanarak, yeni ortaya çıkan teknolojilerin ulaşım sistemlerini yeniden şekillendirmedeki dönüştürücü potansiyelini vurgulamaktadır.

Mobil uygulamalar ve yapay zekâ destekli araçlar gibi yeni ortaya çıkan teknolojiler, sürdürülebilir ulaşımı destekleyebilmektedir. Örneğin, Burt (2023), mobil uygulamalardaki finansal teşviklerin ve otomatik seyahat tespit sistemlerinin, kullanıcıları e-scooterlar da dahil olmak üzere aktif ulaşım yöntemlerini benimsemeye nasıl teşvik edebileceğini göstermektedir. Ancak, algoritma hataları ve kullanıcı geri bildirimleri gibi zorluklar, doğruluğu ve kullanıcı memnuniyetini artırmak için teknolojinin iyileştirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

Bu kategoride bulunan çalışmalar, sürekli gelişmekte olan teknolojilerin ulaşımına entegre edilirken, veri gizliliği, siber güvenlik ve yükümlülöklere dikkate alan yeni yasal çerçeveler üretilmesi gerektiğini savunmaktadır. Fikri mülkiyet yönetiminin, hassas verilerin korunmasının ve erişilebilirlik yasalarına uyumun sağlanmasının karmaşıklığını ve önemini vurgulamışlardır (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022e). Ayrıca, gelişen teknolojilere uyum sağlamak için yasal çerçevelerde esnekliğin gerekliliği vurgulanmıştır (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2019).

Tablo 7. Teknolojiye ilişkin çalışmalar

Yazar/Yıl	Coğrafya	Genel Bakış
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022e	ABD	Ulaştırma avukatlarına ve toplu taşıma acentelerine, gelişen teknolojilerle ilgili hukuki konularda rehberlik ve kaynaklar sağlamayı amaçlar.
Burt, 2023	Palo Alto, Kaliforniya	Bir ulaşım teşvik programında, toplu taşımaya erişim, evden işe ulaşım için teşvikler içeren bir uygulamanın değerlendirildiği bir çalışmadır.
National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2019	ABD: Kentsel ve kırsal alanlar	Dönüşümsel teknolojilerin (Automated vehicles, connected vehicles) arazi kullanımı ve ulaşım üzerine etkisinin değerlendirilmesi ve bunların nasıl uyarlanabileceği üzerine bir araştırma.

Ulaşım ve teknolojiyle ilgili bir diğer önemli konu, yeni teknolojilerden tüm ulaşım kullanıcılarının eşit şekilde faydalanmasını sağlamaktır. Kamu kurumlarının, teknolojik değişimler karşısında düşük gelirli ve azınlık nüfusların erişebilirliğinin nasıl değiştiğinin dikkate alınması gerekmektedir.

Otopark tesisleri ayrıca elektrikli bisiklet ve elektrikli scooter gibi alternatif araçları destekleyecek şekilde uyarlanabilir. Ayrıca, robotik park sistemleri park için gereken arazi alanını en aza indirebilir (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2019; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2019)

Çalışmalar, teknolojinin ulaşım sistemlerine entegre edilmesi sürecinde kamu kurumları ve özel sektör kuruluşları arasında iş birliğinin elzem olduğunu göstermektedir (National

Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2019); National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022e).

3. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Sonuçlara baktığımızda e-scooter kullanımında demografik ve sosyoekonomik faktörler önemli bir rol oynamaktadır; genç bireyler ve erkekler daha sık kullanırken, yüksek gelirli gruplar e-scooter kullanımına daha yatkındır, ancak uygun fiyatlı olması düşük gelirli bireyler için de erişilebilirliği artırmaktadır. Maliyet, güvenlik, erişilebilirlik ve altyapı bulunabilirliği gibi karar alma faktörleri mod seçiminde kritik öneme sahiptir. Sürüş güvenliği konusunda ise e-scooterların karıştığı kazaların nedenlerini yoğunlukla kontrol kaybı ve kaldırım koşulları oluşturmaktadır. Bisiklet yollarının yetersiz olması e-scooter sürücülerinin riskli sürüş davranışlarını artırmaktadır. Bu nedenle güvenliğin artırılması için altyapı iyileştirmeleri ve hız düzenlemeleri önerilmektedir. Bu nedenlerle mikromobilityi destekleyen, güvenliği ve erişilebilirliği hedef alan politikaların geliştirilmesinde kamu-özel sektör iş birliği önem arz etmektedir. Paylaşımli e-scooter kullanımı, işe gidiş-geliş saatlerinde ve karma arazi kullanımına sahip kentsel alanlarda yoğunlaşmaktadır. Kullanıcılar genellikle yoğun trafikten veya kötü tasarlanmış altyapılardan kaçınarak, daha az araç hacmine sahip yolları tercih etmektedir. Paylaşımli e-scooterların üniversite, iş yeri ve toplu taşıma transit noktalarında yoğun kullanımda olduğunu görülmektedir. Toplu taşıma ile entegrasyon açısından, e-scooterlar özellikle toplu taşıma sistemlerinin hizmetinin sınırlı olduğu bölgelerde ilk/son mil bağlantısını artırmada önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak, e-scooterların genellikle yürüyerek veya toplu taşımayla yapılan yolculukların yerini aldığı ve otomobil bağımlılığını azaltmada sınırlı bir etkisi olduğu görülmüştür. Toplu taşıma duraklarının yakınında e-scooter parklarının teşvik edilmesi ve toplu taşıma ödeme sistemleriyle entegrasyon gibi stratejiler, intermodal seyahati desteklemek için etkili bulunmuştur. Ayrıca, yüksek yoğunluklu ve karma kullanımlı alanlarda e-scooter bulunabilirliğinin artırılması, toplu taşıma sistemleriyle entegrasyonun sağlanması açısından önemlidir. Politikalara ilişkin çalışmalar ise kentsel ulaşımında e-scooter ve mikromobilitenin hızlı büyümesini yönetmek için uyarlanabilir ve net düzenleyici çerçevelere duyulan ihtiyacı vurgulamaktadır. Diğer yandan kamu kurumları, özel sektör sağlayıcıları ve topluluklar arasında pilot programlar ve iş birliğine dayalı yaklaşımların gerekliliğini vurgularken, teknolojinin benimsenmesini ve güvenlik, eşitlik ve çevresel sürdürülebilirliğinde dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır.

Saha verisi toplama, istatistiksel modelleme ve zaman-mekan analizi gibi analitik yöntemler sonucunda, şerit genişliği, yüzey kalitesi ve trafik sinyali tasarımı gibi faktörlerin sürücü deneyimini etkilediği ortaya çıkarılmıştır. Ayrıca trafik ve tasarıma ilişkin çalışmalar e-scooterların kendine özgü dinamiklerinin dikkate alındığı, uygun trafik akışının ve şerit dağılımının uyarlanması ve toplulukların bu süreçte katılımının sağlanmasının önemli olduğu vurgulanmıştır.

“Transportation Research Board Publications” indeksinde e-scooter ile ilişkili tespit edilen çalışmaların yoğunlaştığı alanlara baktığımızda yolculuk davranışına, güvenlik ve çok modlu ulaşımına ilişkin alanlar öne çıkmaktadır. Teknoloji, politikalar, karma trafik ve tasarım alanlarına diğer alanlara göre daha çok araştırma yapılmasına ihtiyaç olduğu

görülmektedir. İleri ki çalışmalar için daha başka veri tabanlarında paylaşımlı e-scooter sistemlerine ilişkin yapılan çalışmalar da sistematik literatür çalışmasına dahil edilecektir.

Kaynakça

- Almannaa, M. H., Alsahhaf, F. A., Ashqar, H. I., Elhenawy, M., Masoud, M., ve Rakotonirainy, A. (2021). Perception analysis of e-scooter riders and non-riders in Riyadh, Saudi Arabia: Survey outputs. *Sustainability*, 13(2), Makale 863. <https://doi.org/10.3390/su13020863>
- Amirnazmiafshar, E., ve Diana, M. (2023). Perception-based analysis of the perspectives of users and non-users of different shared mobility services. *Transportation Research Record*, 2677(6), 548–558. <https://doi.org/10.1177/03611981221138515>
- Anderson-Hall, K., Bordenkircher, B., O'Neil, R., ve Smith, C. S. (2019). *Governing micro-mobility: A nationwide assessment of electric scooter regulations* [Bildiri sunumu]. Transportation Research Board 98th Annual Meeting, Washington, DC, United States.
- Azimi, G., Rahimi, A., Lee, M., ve Jin, X. (2021). Mode choice behavior for access and egress connection to transit services. *International Journal of Transportation Science and Technology*, 10(2), 136–155. <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2020.05.004>
- Azimian, A., ve Jiao, J. (2023). Durations of dockless e-scooter trips before and during the COVID-19 pandemic in Austin, TX: An analysis using hazard-based duration models. *Transportation Research Record*, 2677(4), 629–640. <https://doi.org/10.1177/03611981221123233>
- Bai, L., Liu, P., Chan, C.-Y., ve Li, Z. (2017). Estimating level of service of mid-block bicycle lanes considering mixed traffic flow. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101, 203–217. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.013>
- Beale, K., Kapatsila, B., ve Grisé, E. (2023). Integrating public transit and shared micromobility payments to improve transportation equity in Seattle, WA. *Transportation Research Record*, 2677(1), 968–980. <https://doi.org/10.1177/03611981221103233>
- Buehler, R., Broadbuss, A., Sweeney, T., Zhang, W., White, E., ve Mollenhauer, M. (2021). Changes in travel behavior, attitudes, and preferences among e-scooter riders and nonriders: First look at results from pre and post e-scooter system launch surveys at Virginia Tech. *Transportation Research Record*, 2675(9), 335–345. <https://doi.org/10.1177/03611981211002213>
- Burt, J. (2023). *Bike love* (Final Report, Transit IDEA Project 99). Transportation Research Board.
- Cicchino, J. B., Chaudhary, N. K., ve Solomon, M. G. (2023). How are e-scooter speed-limiter settings associated with user behavior? Observed speeds and road, sidewalk, and bike lane use in Austin, TX, and Washington, D.C. *Transportation Research Record*, 2678(8), 171–183. <https://doi.org/10.1177/03611981231191334>
- Das, S., Hossain, A., Rahman, M. A., Sheykhfard, A., ve Kutela, B. (2023). Case study on the traffic collision patterns of e-scooter riders. *Transportation Research Record*, 2678(4), 575–589. <https://doi.org/10.1177/03611981231174911>
- Dean, M. D., ve Zuniga-Garcia, N. (2023). Shared e-scooter trajectory analysis during the COVID-19 pandemic in Austin, Texas. *Transportation Research Record*, 2677(4), 432–447. <https://doi.org/10.1177/03611981221115059>
- Distefano, N., Leonardi, S., Kieć, M., ve D'Agostino, C. (2024). Comparison of e-scooter and bike users' behavior in mixed traffic. *Transportation Research Record*, 2679(2), 505–518. <https://doi.org/10.1177/03611981231172455>
- Giordano, M., ve Chow, J. Y. J. (2024). An e-scooter service region and fleet allocation design problem with elastic demand. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 130, Makale 104169. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104169>

- Ham, S. W., Cho, J.-H., Park, S., ve Kim, D.-K. (2021). Spatiotemporal demand prediction model for e-scooter sharing services with latent feature and deep learning. *Transportation Research Record*, 2675(11), 34–43. <https://doi.org/10.1177/03611981211026663>
- Iroz-Elardo, N., ve Currans, K. (2021). Injury burden of introducing e-scooters: A review of e-scooter injury studies using retrospective review of emergency department records, 2015–2019. *Transportation Research Record*, 2675(12), 1150–1159. <https://doi.org/10.1177/03611981211027154>
- Janssen, C., Barbour, W., Hafkenschiel, E., Abkowitz, M., Philip, C., ve Work, D. B. (2020). City-to-city and temporal assessment of peer city scooter policy. *Transportation Research Record*, 2674(7), 219–232. <https://doi.org/10.1177/0361198120928987>
- Jiao, J., Degen, N., ve Azimian, A. (2022). Understanding the relationships among e-scooter ridership, transit desert index, and health-related factors. *Transportation Research Record*, 2676(12), 728–739. <https://doi.org/10.1177/03611981221096123>
- Karpinski, E., Bayles, E., ve Sanders, T. (2022). Safety analysis for micromobility: Recommendations on risk metrics and data collection. *Transportation Research Record*, 2676(12), 420–435. <https://doi.org/10.1177/03611981221094264>
- Kim, S., Hwang, S., Lee, D., ve Myeong, M. (2024). Empirical study on the development of driving environments for personal mobility vehicles. *Transportation Research Record*, 2678(3), 829–845. <https://doi.org/10.1177/03611981231163456>
- Kothawala, A., Haddad, A., Ozbilen, B., Circella, G., Saridakis, C., Wadud, Z., Yang, Y., Grant-Muller, S., Castellanos, S., ve Bhat, C. R. (2024). Investigating objective and subjective factors influencing the frequency and purpose of e-scooter trips. *Transportation Research Record*, 2678(10), 367–382. <https://doi.org/10.1177/03611981231211599>
- Krier, C., Chrétien, J., Lagadic, M., ve Louvet, N. (2021). How do shared dockless e-scooter services affect mobility practices in Paris? A survey-based estimation of modal shift. *Transportation Research Record*, 2675(11), 291–304. <https://doi.org/10.1177/03611981211021163>
- Lan, C.-L., ve Chang, G.-L. (2019). Empirical study of scooter–vehicle mixed traffic propagation on urban arterials. *Transportation Research Record*, 2491(1), 32–42. <https://doi.org/10.3141/2491-04>
- Ma, Q., Yang, H., ve Yan, Z. (2023). Use of mobile sensing data for assessing vibration impact of e-scooters with different wheel sizes. *Transportation Research Record*, 2677(8), 388–399. <https://doi.org/10.1177/03611981231155447>
- Meroux, D., Broaddus, A., Telenko, C., ve Wen Chan, H. (2022). How should vehicle miles traveled displaced by e-scooter trips be calculated? *Transportation Research Record*, 2677(1), 356–368. <https://doi.org/10.1177/03611981221089333>
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2019). *Foreseeing the impact of transformational technologies on land use and transportation*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2021a). *The role of transit, shared modes, and public policy in the new mobility landscape*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2021b). *TCRP projects: Declines in transit ridership: Analysis of recent trends*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2021c). *Transit and micromobility*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022a). *E-scooter safety: Issues and solutions*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022b). *Micromobility policies, permits, and practices*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022c). *Recent decline in public transportation ridership: Hypotheses, methodologies, and detailed city-by-city results*. National Academies Press.

- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022d). *Recent decline in public transportation ridership: Analysis, causes, and responses*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2022e). *Legal issues and emerging technologies*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2023a). *E-scooter safety toolbox*. National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2023b). *E-scooter safety: Issues and solutions*. National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/27252>
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2023c). *Roadway cross-section reallocation: A guide*. National Academies Press.
- Neshagaran, A., Cherry, C. R., ve Sanders, R. L. (2024). Safety insights from e-scooter rider and bicyclist behavior observations in two U.S. cities. *Transportation Research Record*, 2679(3), 549–564. <https://doi.org/10.1177/03611981231175112>
- Orvin, M. M., Bachhal, J. K., ve Fatmi, M. R. (2021). Modeling the demand for shared e-scooter services. *Transportation Research Record*, 2676(3), 429–442. <https://doi.org/10.1177/03611981211052541>
- Park, S.-Y., Ham, S. W., ve Kim, D.-K. (2023). User segmentation based on travel regularity in e-scooter sharing service. *Transportation Research Record*, 2677(7), 290–306. <https://doi.org/10.1177/03611981221142831>
- Pobudzei, M., Tießler-Horvat, M., Sellaouti, A., ve Hoffmann, S. (2023). E-scooter and bicycle accidents: Spatial, temporal, and demographic characteristics in Munich, Germany. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5, Makale 1204765. <https://doi.org/10.3389/frsc.2023.1204765>
- Populus. (2018). *The micro-mobility revolution: The introduction and adoption of electric scooters in the United States* (Populus Research Report). Transportation Research Board 98th Annual Meeting.
- Rodriguez-Roman, D., Camacho Bonet, A. G., Yanez Gonzalez, G., Acosta Perez, F. A., del Valle Gonzalez, C. A., Colucci-Ríos, B., ve Figueroa-Medina, A. M. (2022). Travel patterns and spatial access in a dockless e-scooter service in Puerto Rico. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 915–926. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.03.006>
- Salas-Niño, L. (2022). Analysis of current e-scooter safety regulation in a large U.S. city using epidemiological components as a framework. *Transportation Research Record*, 2676(10), 163–172. <https://doi.org/10.1177/03611981221088219>
- Sanders, R. L., ve Nelson, T. A. (2023). Results from a campus population survey of near misses, crashes, and falls while e-scooting, walking, and bicycling. *Transportation Research Record*, 2677(2), 479–489. <https://doi.org/10.1177/03611981221095521>
- Tan, H., McNeil, N., MacArthur, J., ve Rodgers, K. (2021). Evaluation of a transportation incentive program for affordable housing residents. *Transportation Research Record*, 2675(8), 240–253. <https://doi.org/10.1177/03611981211001539>
- Tuli, F. M., Mitra, S., ve Crews, M. B. (2021). Factors influencing the usage of shared e-scooters in Chicago. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 154, 164–185. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.10.002>
- Wang, K., Qian, X., Fitch, D., Lee, Y., Malik, J., ve Circella, G. (2022). *What travel modes do shared e-scooters displace? A review of recent research findings* [Bildiri sunumu]. Transportation Research Board 100th Annual Meeting, Washington, DC, United States. TRBAM-21-04082.
- Xu, Y., Yan, X., Sisiopiku, V. P., Merlin, L. A., Xing, F., ve Zhao, X. (2022). Micromobility trip origin and destination inference using general bikeshare feed specification data. *Transportation Research Record*, 2676(11), 223–238. <https://doi.org/10.1177/03611981221094262>

- Yang, W., Jafarzadehfadaki, M., Yan, X., Zhao, X., Jin, X., Frolich, D., ve Sisiopiku, V. P. (2023). Shared e-scooter user characteristics and usage patterns across four U.S. cities. *Transportation Research Record*, 2678(6), 196–207. <https://doi.org/10.1177/03611981231161352>
- Ziedan, A., Shah, N. R., Brakewood, C., ve Cherry, C. R. (2022). *A method for placing shared e-scooters corrals near transit stops* [Bildiri sunumu]. Transportation Research Board 101st Annual Meeting, Washington, DC, United States. TRBAM-22-01981.
- Zou, Z., Younes, H., Erdoğan, S., ve Wu, J. (2020). Exploratory analysis of real-time e-scooter trip data in Washington, D.C. *Transportation Research Record*, 2674(8), 285–299. <https://doi.org/10.1177/0361198120931848>

Halk Katılımlı Coğrafi Bilgi Sistemleri (HKCBS) ile 15 Dakikalık Kent Modelinin Değerlendirilmesi: Ankara Polatlı Örneği

İrem Dinçer¹, Özge Yalçın Ercoskun²

Öz: Bu çalışma, 15 Dakikalık Kent modelinin Türkiye’deki orta ölçekli yerleşimlerde uygulanabilirliğini ve yerleşimdeki erişilebilirlik eşitsizliklerini halkın deneyim ve algıları üzerinden değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Araştırmada Ankara’nın Polatlı ilçesinde Halk Katılımlı Coğrafi Bilgi Sistemi (HKCBS) yaklaşımıyla harita tabanlı anket uygulanmıştır. Katılımcılar, kullandıkları alanları, hizmet erişim noktalarını ve tercihlerini işaretlemiş, elde edilen veriler Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) ile analiz edilmiştir. Analizler, erişim süreleri, ulaşım biçimleri ve hizmet dağılımına göre 15 Dakikalık Kent modeline uyumu ortaya koymuştur. Bulgular, farklı bölgelerde hizmetlere erişilebilirlik açısından farklı erişim düzeylerini göstermektedir. Çalışma, modelin yerel ölçeklerde uygulanabilirliğini halkın algılarıyla değerlendiren öncü bir örnek olup, katılımcı planlamaya yöntemsel katkı sağlamaktadır.

Anahtar Kelime: 15 Dakikalık Kent, Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS), Halk Katılımlı Coğrafi Bilgi Sistemi (HKCBS), erişilebilirlik, Ankara-Polatlı

Abstract: This study aims to evaluate the applicability of the 15-Minute City model in medium-sized settlements in Turkey and to assess inequalities in accessibility within these settlements through residents’ experiences and perceptions. A map-based survey was conducted in Polatlı, a district of Ankara, using the Public Participation Geographic Information Systems (PPGIS) approach. Participants marked the areas they use, the service access points, and their preferences, and the collected data were analyzed with Geographic Information Systems (GIS). The analyses revealed the compatibility of the 15-Minute City model based on access times, modes of transportation, and the distribution of services. The findings indicate varying levels of accessibility to services across different areas. This study constitutes a pioneering example of assessing the applicability of the model at the local scale through residents’ perceptions and provides a methodological contribution to participatory planning.

Keywords: 15-Minute City, Geographic Information Systems (GIS), Public Participatory Geographic Information System (PPGIS), Accessibility, Ankara-Polatlı

¹ Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, iremdincer96@gmail.com

² Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ozgeyal@gazi.edu.tr

GİRİŞ

Kentler, artan nüfus ve genişleyen kentsel alanlarla birlikte sürdürülebilirlik ve erişilebilirlik açısından büyük dönüşümler geçirmektedir. Bu dönüşümler, özellikle ulaşım ve arazi kullanımı arasındaki ilişkiyi şekillendirirken, şehirlerin geleceği için çevresel etkileri ve yaşam kalitesini artırma konusunda belirleyici faktörler haline gelmiştir. Öne çıkan yeni kentsel modeller arasında, bireylerin günlük ihtiyaçlarını yaşadıkları mahalle içinde karşılamalarına olanak sağlayan yürüme ve bisikleti ön plana alan 15 Dakikalık Kent modeli dikkat çekmektedir. Bu model, şehir içindeki özel araç bağımlılığını azaltarak daha sürdürülebilir, erişilebilir ve sağlıklı yaşam alanları yaratmayı hedeflemektedir.

15 Dakikalık Kent, özel araç kullanımını azaltarak karbon emisyonlarını düşürmeyi, yaya ve bisiklet dostu, sağlıklı ve kapsayıcı kentler yaratmayı amaçlamaktadır. Yaya yolları, bisiklet dostu yollar, güçlü toplu taşıma sistemleri ve karma kullanımlı alanlar aracılığıyla kentsel hareketliliği yeniden şekillendirirken, sosyal ve ekonomik eşitsizlikleri de azaltmayı hedeflemektedir.

Son yıllarda Paris ve Barcelona gibi şehirlerde uygulanmaya başlanan bu model, küresel ölçekte daha fazla tartışılmakta ve kentsel sürdürülebilirlik politikalarıyla nasıl bütünleştiği üzerine çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Araba hâkimiyetinin azaltılması ve mahalle yaşam kalitesinin artırılmasını vurgulayan Paris En Commun stratejisi doğrultusunda da, 15 Dakikalık Kent modeli erişilebilirliği, toplumsal refahı ve sürdürülebilir kentsel dönüşümü önceleyen bir çerçeve olarak ortaya çıkmıştır (Pouzoukidou ve Chatziyiannaki, 2021). Bu çalışma, 15 Dakikalık Kent kavramının kent planlamadaki yerini ve tarihsel gelişimini inceleyerek, mevcut literatürü detaylı bir şekilde ele almayı amaçlamaktadır.

1. 15 Dakikalık Şehir

15 Dakikalık Şehir modeli, kent yaşamını daha erişilebilir, sürdürülebilir ve insan odaklı hale getirmeyi amaçlayan bir planlama yaklaşımıdır. Carlos Moreno tarafından geliştirilen ve özellikle Paris Belediye Başkanı Anne Hidalgo'nun seçim kampanyasıyla küresel düzeyde dikkat çeken bu model, kent içindeki temel ihtiyaçlara kısa mesafede erişimi esas alır (Moreno, 2019; Moreno ve ark., 2021). Modelin temel amacı, şehir sakinlerinin iş, eğitim, sağlık, alışveriş ve eğlence gibi günlük ihtiyaçlarını evlerinden 15 dakikalık yürüyüş veya bisiklet mesafesinde karşılayabilmelerini sağlamaktır (Allam vd., 2022). Böylece bireyler uzun mesafeler kat etmek zorunda kalmadan zamanlarını daha verimli kullanabilir; şehirler ise daha az araç bağımlı, çevreci ve yaşanabilir alanlara dönüşebilir. Modelin temel unsurları arasında ekolojik sürdürülebilirlik (yeşil alanların artırılması), yakınlık, topluluk dayanışması ve vatandaş katılımı yer almaktadır (Moreno, 2021). Bu yaklaşım; merkezîyetçiliğin azaltılması, motorlu taşıt kullanımının düşürülmesi, bisiklet yollarının genişletilmesi ve mahalle ölçeğinde hizmet sunan yerel işletmelerin desteklenmesini öngörmektedir. Böylece kamusal mekânların, çok amaçlı kullanım alanlarının ve yeşil altyapının artırılması hedeflenmekte, bu da hava kirliliği ile gürültü seviyelerinin düşmesine ve kentsel yaşam kalitesinin yükselmesine katkı sağlamaktadır. Yeni planlanan bisiklet yolları, sosyal konutlar, toplum tesisleri ve iş alanları ise kentlerin daha sağlıklı ve esnek bir yapıya kavuşmasına imkân tanımaktadır. Ancak Moreno'nun (2021) da belirttiği üzere, hizmetlerin mahallelere entegre edilmesi mevcut kent

dokusunun radikal biçimde yeniden ele alınmasını ve farklı sosyoekonomik grupların bir arada yaşamasını gerektirebilir.

Model, bireylerin daha fazla fiziksel aktivite yapmasını teşvik ederek kentsel ve sağlık eşitsizliklerini azaltma potansiyeline sahiptir. Bununla birlikte mahallelerin yürünebilir hale gelmesi için yalnızca mesafe yeterli olmayıp güvenli yaya yolları ve erişilebilir kamu hizmetleri de sürecin ayrılmaz parçalarıdır. Uzun mesafeli ulaşım ihtiyacının azaltılmasıyla CO₂ emisyonlarının, hava kirliliğinin ve gürültü seviyelerinin düşmesi beklenmektedir (Burgen, 2018). COVID-19 pandemisi, kentlerin kırılğanlığını gözler önüne sererek küresel şoklara karşı daha dirençli kentsel yapılara duyulan ihtiyacı vurgulamıştır (Dudley, 2020). Pandemi döneminde işe gidip gelme sürelerinin fazlalığı ve yerel düzeyde yeterli olanakların eksikliği önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu süreçte Avrupa şehirlerinde bisiklet kullanımında kayda değer bir artış gözlenmiştir ve bu artış, büyük ölçüde genişletilen bisiklet altyapısının sonucu olmuştur (Kraus ve Koch, 2021; Buehler ve Pucher, 2021). Pandemi sonrasında ise Paris gibi kentlerde araç kullanımını azaltmaya yönelik çabaların hız kazandığı görülmektedir (Bartik, 2020). Fiziksel aktivitenin teşvik edilmesi ve yeşil alanların genişletilmesi halk sağlığı açısından önemli faydalar sunarken, motorlu taşıtların azalmasıyla hava kalitesinin iyileşmesi ve karbon salınımının düşmesi gibi çevresel kazanımlar da sağlanmıştır.

2. 15 Dakikalık Şehir: Tarihsel Gelişim

15 dakikalık şehir kavramı, aslında geçmişte de var olan bir anlayışın modern bir yorumu olarak öne çıkmaktadır. Arabaların yaygınlaşmasından önce inşa edilen kasaba ve şehirler, insanların günlük ihtiyaçlarını yaşadıkları yere yakın karşılayabildiği, yoğun ve karma kullanımlı mahalleler etrafında şekillenmiştir. Bu mahalleler genellikle belirli bir plan doğrultusunda değil, zamanla organik olarak gelişmiş ve farklı işlevleri barındıran erişilebilir yaşam alanları olarak varlıklarını sürdürmüştür. 1920'lerin sonlarında Clarence Perry, mahalleyi şehir planlamasının temel birimi olarak ele almış ve New York'un metropol gelişim planında mahalle birimi modelini önermiştir. Perry, kentsel hizmetlerin (okullar, perakende alanları, topluluk merkezleri vb.) bir mahalle çekirdeğinde toplanmasını, bu çekirdeğin çevresinde ise konut alanlarının şekillenmesini savunmuştur (Pozoukidou ve Chatziyannaki, 2021).

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Le Corbusier gibi modernist kent plancıları, kentsel işlevleri mekânsal olarak ayırtıran ve düşük yoğunluklu yerleşimleri teşvik eden planlama ilkelerini hayata geçirmiştir. Bu süreçte ulaşım altyapısı yatırımları büyük ölçüde otomobillere öncelik tanımış ve birçok şehirde yaya dostu mahalleler yerine geniş yollar, otoyollar ve otoparklar inşa edilmiştir. Bu dönüşüm; trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, uzun işe gidiş-geliş süreleri ve toplulukların sosyal olarak parçalanması gibi pek çok sorunu beraberinde getirmiştir (Reimer, 2020).

Modernist yaklaşım, mahallelerin organik yapısını göz ardı ederek geleneksel yaşamın sunduğu erişilebilirlik ve topluluk bağlarını zayıflatmıştır. 1960'lardan itibaren Jane Jacobs ve Jan Gehl gibi kentbilimciler, modernist şehir planlama anlayışını eleştirerek insan odaklı, karma kullanımlı, yürünebilir mahalleleri yeniden gündeme getirmiştir. (C40 Cities Climate Leadership Group ve C40 Knowledge Hub, 2022). Bu dönemde ortaya çıkan Yeni Kentseçilik (New Urbanism) ve Transit Odaklı Gelişim (TOD) gibi

yaklaşımlar, mahalleleri kentsel sürdürülebilirliğin temel bileşeni olarak görülmüş ve ulaşım sistemlerini merkeze alarak erişilebilirliği artırmayı hedeflemiştir. Ancak bu çabalar, sosyo-mekânsal ayrışmayı tam anlamıyla çözmede yetersiz kalmıştır.

3. 15 Dakikalık Kent Modelinin Farklı Boyutları

15 Dakikalık Kent yaklaşımı, kentsel yaşam kalitesini artırmayı ve sürdürülebilir bir çevre oluşturmayı amaçlayan kapsamlı bir çerçeve sunar. Kent sakinlerinin günlük ihtiyaçlara kolay erişimini hedefleyen bu yaklaşım, şehirlerin değerlendirilmesinde Yoğunluk, Yakınlık, Çeşitlilik ve Dijitalleşme olmak üzere dört temel boyutu öne çıkarır. Bu boyutlar, COVID-19 sürecinde ortaya çıkan erişim ve sağlık sorunlarını dikkate alarak şekillendirilmiş, esnek ve kapsayıcı kentsel çözümlerin geliştirilmesini mümkün kılmıştır (Allam vd., 2023).

Yoğunluk, kentsel alanlarda yerleşim ve faaliyetlerin sıklıklağını belirleyen temel bir faktördür ve kentlerin temel hizmetlere ve altyapıya erişim açısından verimliliğinin göstergesidir. Geleneksel şehir planlamasında yoğunluk genellikle çok katlı binalar ve yüksek yapılarla ilişkilendirilir. 15 Dakikalık Kent anlayışında ise yoğunluk, insanların temel hizmetlere daha yakın olmasını sağlayarak yürüyüş mesafesindeki hizmetleri artıran önemli bir unsur olmaktadır. Böylece yoğunluk, yalnızca fiziksel bir sıklık değil, sosyal ve ekonomik etkileşimleri teşvik eden, kentsel yaşamı iyileştiren sürdürülebilir ulaşım seçeneklerine olanak tanır.

Yakınlık, temel hizmetlerin, işyerlerinin, sosyal alanların ve diğer önemli noktaların birbirine ne kadar yakın olduğunu ifade eder. Bu boyut, hem fiziksel erişilebilirlik hem de sosyal etkileşimi kolaylaştırması açısından önemlidir. 15 Dakikalık Kent anlayışında her bireyin temel ihtiyaçlarına 15 dakika yürüme veya bisiklet mesafesinde erişebilmesi hedeflenir. Moreno'nun chrono-urbanizm felsefesi, uzun işe gidip gelme sürelerinin yaşam kalitesini düşürdüğünü vurgular ve yakınlığı bir çözüm olarak sunar (Moreno, 2021; Noworól, 2022). Yakınlık, sosyal etkileşimi artırır, mahallelerin sosyal göstergelerini geliştirir ve sakinlerin konut alanlarından iş, eğitim, sağlık ve diğer hizmetlere daha kısa sürede erişmesini sağlar. Bu yaklaşım, mahallelerin ticari ve kamusal hizmetlerden etkin şekilde yararlanmasını sağlarken, yerel altyapıların verimli kullanımını da destekler. Yakınlık ayrıca çevresel sürdürülebilirlik açısından da önemlidir; araç kullanımını azaltarak ulaşım kaynaklı karbon emisyonlarını düşürür (İsik ve ark., 2021; C40 ve ARUP, 2019).

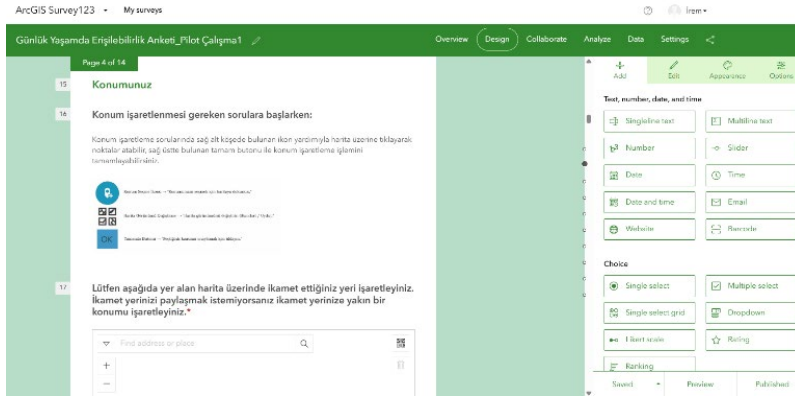
Çeşitlilik, kentsel yaşamın zenginliğini ve sürdürülebilirliğini sağlayan bir faktördür. Jacobs (1961), çeşitliliği bir kentin canlılığını ve dayanıklılığını sağlayan unsur olarak tanımlar. Carmona vd. (2010) ise çeşitliliği, farklı kullanım türlerinin ve sosyal katmanların bir arada bulunduğu, entegre bir çevre olarak açıklar. Bu tür çevreler, fiziki olduğu kadar sosyal etkileşimlerin de artmasına olanak tanır. Çeşitlilik, sosyal ve mekânsal eşitsizliklerin azaltılmasında etkili olup şehirlerin ekonomik sürdürülebilirliğini de destekler (Moreno, 2021; Nathan, 2012). Karma kullanımlı mahalleler, temel hizmetlerin yürüme veya bisiklet mesafesinde sunulmasını sağlarken, yerel ticaret ve sosyal yaşamı da destekler (DeLisle ve Grissom, 2013; Sinxadi, 2020). Ayrıca, kamusal alanların korunması, iyileştirilmesi ve gerektiğinde artırılması teşvik edilir (Whyte, 1990).

Çeşitlilik boyutunun kentsel planlamaya entegre edilmesi, şehirleri daha kapsayıcı, sürdürülebilir ve yaşanabilir kılar.

Dijitalleşme, 15 Dakikalık Kent konseptinin önemli bir boyutu olarak, hizmetlerin dijital araçlarla sunulmasını ve insanların bu hizmetlere dijital platformlar aracılığıyla kolay erişmesini sağlar. Moreno, yapay zekâ, büyük veri ve Nesnelerin İnterneti (IoT) gibi teknolojilerin, gerçek zamanlı veri erişimi sağlayarak planlama süreçlerini desteklediğini ve vatandaş katılımını artırdığını vurgular (Sharifi, 2021). Dijitalleşme, yerel yönetimlerin akıllı paneller, etkileşimli haritalar ve çevrimiçi toplantılar aracılığıyla vatandaşlarla şeffaf ve yakın etkileşim kurmasını sağlar (Khavarian-Garmsir, 2023). Böylelikle mahalle izolasyonu gibi sorunlar ele alınabilir ve sosyal bağlar güçlendirilir. Dijital çözümler, ulaşım ve mobilitayı dönüştürerek sürdürülebilir hareketliliği teşvik eder; örneğin MaaS sistemleri ve bisiklet paylaşım çözümleri çevre dostu alternatifleri artırır (Stamatiadis, 2017; C40 Cities, 2019). Dijitalleşme ayrıca iş fırsatlarını çeşitlendirir ve yerel ekonomik faaliyetleri güçlendirir (Yüksek ve Karadayı, 2021), sürdürülebilir ulaşımı teşvik eder ve yerel ulaşım sektöründe yeni istihdam olanakları yaratır (Moreno, 2021).

4. YÖNTEM

Bu çalışmada, Ankara'nın Polatlı ilçesinde yaşayan halkın ulaşım alışkanlıkları ve kentsel hizmetlere erişilebilirlik düzeyleri üzerine nitel bir araştırma yapılmıştır. Araştırma, anket yöntemi kullanılarak yürütülmüştür. Çalışmanın örneklem büyüklüğü, 170 kişi olarak belirlenmiştir. Anket formu oluşturulmadan önce, ilgili literatür kapsamlı bir şekilde taranmış ve daha önce yapılmış benzer çalışmalar incelenmiştir. Survey123 anket uygulaması kullanılarak hazırlanan taslak anket, bir pilot çalışma ile test edilmiş ve eksik veya anlaşılmayan sorular yeniden düzenlenmiştir (Şekil 1). Pilot uygulamanın tekrarlanması sonucunda, anket formu dört ana bölümden oluşan nihai haline getirilmiştir.

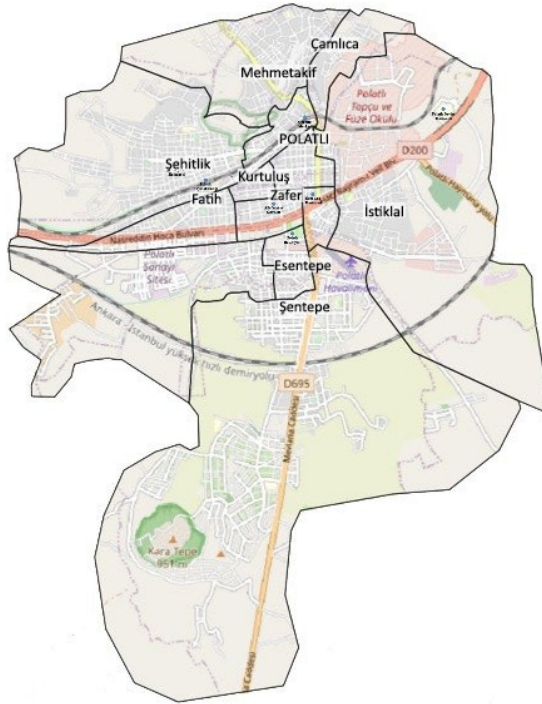


Şekil 1. Survey123 arayüzü

Veriler, Temmuz-Ağustos 2025 tarihleri arasında öğrenci ve yakınları tarafından yüz yüze uygulanmıştır. Anket uygulaması, katılımcıların gönüllülük esasına göre gerçekleştirilmiştir. Anket formu, aşağıdaki dört ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde katılımcıların demografik ve sosyo-ekonomik bilgileri toplanmıştır. İkinci

bölümde katılımcılardan, mahallelerindeki belirli hizmet alanlarını (örneğin, park, okul, market) bir harita üzerinde işaretlemeleri istenmiştir. Ardından, bu mekânlara hangi sıklıkta gittikleri, hangi ulaşım türlerini kullandıkları ve bu yolculuklardaki genel deneyimlerini değerlendirmeleri istenmiştir. Üçüncü bölümde ise, katılımcıların günlük ulaşım tercihleri derinlemesine sorulmuştur. Yürüyüş ve bisikletle ulaşım harcanan süreler, mekân seçimi için erişim kolaylığı gibi belirleyici faktörlere dair sorular yöneltilmiştir. Anketin son bölümünde katılımcılardan, ulaşmak için tercih ettikleri rotayı ekrandaki harita üzerinde çizerek göstermeleri istenmiştir. Bu bölüm, tercih edilen güzergâhların mesafe ve kullanım alanları ile olan ilişkisini analiz etmeyi amaçlamıştır. Elde edilen anket verileri, Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) yazılımları kullanılarak analiz edilmiştir. Bu analizler, Polatlı halkının ulaşım davranışı ve erişilebilirlik düzeyleri arasındaki mekânsal ilişkileri ortaya çıkarmak için yapılmıştır.

5. BULGULAR



Şekil 2. Çalışma alanı

Bu araştırmada çalışma alanı olarak Ankara'nın Polatlı ilçesinin seçilmesinde, ilçenin Türkiye'deki orta ölçekli yerleşimleri temsil eden nitelikleri belirleyici olmuştur. 2021 yılı nüfusu 127.526 olan Polatlı, merkez mahallelerinde yoğunlaşan hizmetler ile çevresinde yer alan geniş tarım arazileri ve kırsal yerleşimleri birlikte barındırmasıyla mekânsal çeşitlilik gösteren bir yapıya sahiptir (Polatlı Belediyesi, 2021). Bu çeşitlilik, 15 Dakikalık Kent modelinin uygulanabilirliğini değerlendirmeye uygun bir zemin oluştururken, aynı

zamanda hizmetlere erişimdeki mekânsal farklılıkların ve algısal eşitsizliklerin görünür kılınmasına olanak sağlamaktadır. İlçe, Ankara-Eskişehir karayolu üzerinde stratejik bir konuma sahip olmakla birlikte, Ankara kent merkezine kıyasla hizmet çeşitliliği ve erişilebilirliği açısından farklı dinamikler sergilemektedir (Şekil 2). Bu yönleriyle Polatlı, hem orta ölçekli kentlere özgü dinamiklerin anlaşılmasına hem de 15 Dakikalık Kent yaklaşımının yerel halkın deneyim ve algıları üzerinden sınanmasına imkân tanıyan uygun bir örnek alan niteliği taşımaktadır.

5.1. Anket Değerlendirmesi

Bu çalışmanın ilk aşamasında, Ankara'nın Polatlı ilçesinde uygulanan harita tabanlı anketin demografik bulguları incelenmiştir (Tablo 1). Toplam 170 katılımcı arasında kadınların (%62,94) erkeklerden (%36,47) daha fazla olduğu görülmüştür. Yaş dağılımında 35-44 yaş grubu (%33,53) ağırlıkta olup, bunu 45-54 (%23,53) ve 15-24 (%19,41) yaş grupları takip etmektedir. Eğitim düzeyi olarak katılımcıların çoğunluğu üniversite mezunu (%37,65), lise mezunları ise ikinci sıradadır (%28,82). İstihdam açısından örneklem çoğunlukla tam zamanlı ücretli çalışanlardan (%50,59) oluşmaktadır. Bu demografik yapı, Polatlı'da 15 dakikalık kent modelinin algı ve deneyimlerinin üzerinden değerlendirilmesi için temel oluşturmaktadır ve çalışmanın mekânsal analizlerine bağlamsal zemin sağlar.

Tablo 1. Ankete katılan kullanıcılarının demografik yapısı

Cinsiyet	Sayı	Yüzde	Eğitim Durumu	Sayı	Yüzde
Kadın	107	62.94%	İlkokul	24	14.12%
Erkek	62	36.47%	Ortaokul	7	4.12%
Yaş	Sayı	Yüzde	Lise	49	28.82%
15-24	33	19.41%	Üniversite (Ön lisans)	19	11.18%
25-34	19	11.18%	Üniversite (Lisans)	64	37.65%
35-44	57	33.53%	Yüksek lisans	7	4.12%
45-54	40	23.53%	Doktora	0	0%
55-64	11	6.47%	İstihdam Durumu	Sayı	Yüzde
65+	10	5.88%	Ücretli çalışma (tam zamanlı)	86	50.59%
İkamet Süresi (Yıl)	Sayı	Yüzde	Ücretli çalışma (yarı zamanlı)	6	3.53%
1 yıldan az	4	2.35%	Serbest meslek sahibi	10	5.88%
1-5 yıl	25	14.71%	İş arıyorum / işsizim	7	4.12%
5-10 yıl	24	14.12%	Öğrenci	21	12.35%
10 yıldan fazla	117	68.82%	Emekli	17	10%
			Diğer	23	13.53%

Araştırma kapsamında katılımcıların en sık ziyaret ettikleri sağlık kurumları incelendiğinde (Tablo 2), en yüksek oranın %41,76 ile hastaneler olduğu, bunu %35,29 ile sağlık ocakları ve %21,18 ile eczanelerin takip ettiği görülmektedir. Bu durum, bireylerin ağırlıklı olarak hastane ve birinci basamak sağlık hizmetlerine yöneldiğini göstermektedir. Sağlık kurumuna ziyaret sıklığına bakıldığında, katılımcıların

%55,29'unun ayda bir kez veya daha az başvuruda bulunduğu, %25,88'inin ayda birkaç kez, %3,53'ünün haftada birkaç kez, %2,35'inin ise haftada bir kez sağlık kurumuna gittiği belirlenmiştir. Bu bulgu, sağlık kurumlarının daha çok ihtiyaç duyulduğunda ziyaret edildiğini ve düzenli kullanımın yaygın olmadığını ortaya koymaktadır. Ulaşım şekillerine bakıldığında, katılımcıların %53,53'ünün özel araç, %32,94'ünün yürüyerek, %12,35'inin toplu taşıma ile sağlık kurumlarına ulaştığı; bisiklet/scooter (%0,59) ve motosiklet (%1,18) kullanımının ise oldukça düşük kaldığı görülmektedir. Sağlık kurumlarına erişimde özel araç kullanımı öne çıkmakla birlikte, yaya ve toplu taşıma ile ulaşım da dikkate değer bir orana sahiptir. Ankete katılanların büyük çoğunluğu, araştırma yapılan yerde uzun süredir ikamet eden kişilerden oluşmaktadır (%68.82:117 kişi). Bu durum, katılımcıların deneyimlerinin ve görüşlerinin yerleşik halkın algılarını yansıttığını göstermektedir. Katılımcıların sağlık kurumuna ulaşımı genel olarak değerlendirmeleri incelendiğinde, genel olarak katılımcıların sağlık kurumlarına ulaşımı olumlu değerlendirdiği söylenebilir.

Tablo 2. Sağlık alanlarına erişim sıklığı ve ulaşım tercihleri

Günlük hayatınızda ziyaret ettiğiniz sağlık kurumunu belirtiniz.	Hastane	71	41.76%
	Sağlık Ocağı	60	35.29%
	Eczane	36	21.18%
	Diğer	2	1.18%
Bu sağlık kurumunu hangi sıklıkla ziyaret ediyorsunuz?	Ayda bir kez veya daha az	94	55.29%
	Ayda birkaç kez	44	25.88%
	Diğer	22	12.94%
	Haftada birkaç kez	5	2.94%
	Haftada bir kez	4	2.34%
Bu sağlık kurumuna genellikle nasıl gidiyorsunuz?	Yürüyerek	56	32.94%
	Bisiklet/Scooter	0	0%
	Mobil/ Motosiklet	2	1.18%
	Özel Araç	91	53.53%
	Toplu Taşıma	21	12.35%
	Diğer	0	0%
Bu sağlık kurumuna ulaşımınızı genel olarak nasıl değerlendirirsiniz?	Çok kötü	4	2.35%
	Kötü	13	7.65%
	Orta	52	30.59%
	İyi	62	36.47%
	Çok iyi	36	21.18%

Araştırmaya 21 öğrencinin katılmış olmakla birlikte, katılımcıların %61,9'u (13 kişi) üniversiteye, %28,6'sı (6 kişi) liseye gitmektedir (Tablo 5.1.3). Diğer kategorisini tercih edenler ise %9,5 (2 kişi) oranındadır. Katılımcıların %52,4'ü (11 kişi) haftada 5–6 gün, %19'u (4 kişi) her gün, %9,5'i (2 kişi) haftada 1–2 gün eğitim kurumuna gitmektedir. %19'u (4 kişi) ise hiç gitmediğini belirtmiştir. Bu durum, örneklemin önemli bir kısmının düzenli eğitim kurumuna devam ettiğini göstermektedir. Katılımcıların çoğu eğitim kurumlarına toplu taşıma (%61,9; 13 kişi) ile gitmektedir. %28,6'sı (6 kişi) yürüyerek ulaşım sağlamakta, %4,8'i (1 kişi) bisiklet/scooter kullanmaktadır. Özel araç ve servis seçeneklerini tercih eden bulunmamaktadır. Bu bulgu, toplu taşımanın öğrenciler için temel ulaşım aracı olduğunu göstermektedir. Katılımcıların %42,86'u (9 kişi) ulaşımı “orta” düzeyde değerlendirmiştir. %19,5'u (4 kişi) “çok iyi”, %4,76'u (1 kişi) “iyi”

demıştır. Buna karşılık %23,81 (5 kişi) “kötü” ve %4,76’i (1 kişi) “çok kötü” değerlendirmesi yapmıştır. Genel olarak, ulaşım ile ilgili memnuniyetin çoğunlukla orta düzeyde olduğu söylenebilir.

Katılımcılardan %67’si (68 kişi) “Haftada 5-6 gün”, %31.37’si (32 kişi) “Her gün” , %0.98’i (1 kişi) ise “Hiç gitmiyorum” seçeneğini işaretleyenler ise yalnızca %1 (1 kişi) olmuştur. En yüksek oran %48,04 (49 kişi) ile kamu kurumlarına (belediye, bakanlık, okul, hastane vb.) aittir. Bunu %17 (17 kişi) fabrikalar, %10,78 (11 kişi) ticarethaneler ve %10,78 (11 kişi) ofisler takip etmektedir. Ayrıca %12,75 (13 kişi) “diğer” seçeneğini işaretlemiştir (Tablo 3). Bu sonuç, katılımcıların önemli bir bölümünün kamu sektöründe istihdam edildiğini göstermektedir. Katılımcıların %48,04’ü (49 kişi) özel araçla iş yerine gitmektedir. %17’si (17 kişi) yürüyerek ulaşmakta, %15,69’u (16 kişi) servis, %13,73’i (14 kişi) toplu taşıma kullanmaktadır. Bisiklet/scooter ve motosiklet/moblet tercih edenlerin oranı ise çok düşüktür (toplam %2,94 :3 kişi). Dolayısıyla çalışanların çoğunlukla bireysel araçlar ve servis imkânlarıyla iş yerine ulaştığını göstermektedir. Katılımcıların %39,22’i (40 kişi) iş yerine ulaşımı “iyi” olarak değerlendirmiştir. %31,37’si (32 kişi) “orta”, %18,63’ü (19 kişi) “çok iyi” yanıtını vermiştir. Daha düşük oranlarda olmakla birlikte, %4,9’u (5 kişi) “kötü”, %4,9’u (5 kişi) “çok kötü” değerlendirmesi yapmıştır.

Tablo 3. İş yeri alanlarına erişim sıklığı ve ulaşım tercihleri

İş Yeri	Cevap	Sayı	Yüzde
İş yerinizi hangi sıklıkla ziyaret ediyorsunuz?	Haftada 5-6 gün	68	67%
	Her gün	32	31.37%
	Hiç	1	0.98%
	Haftada 1-2 gün	0	0%
Hangi türde bir iş yerinde çalışıyorsunuz?	Fabrika	17	17%
	Ticarethane (mağaza, dükkân vb.)	11	10.78%
	Ofis	11	10.78%
	Kamu kurumu (belediye, bakanlık, okul, hastane vb.)	49	48.04%
	Diğer	13	12.75%
İş yerinize genellikle nasıl gidiyorsunuz?	Yürüyerek	17	17%
	Bisiklet/Scooter	1	0.98%
	Motosiklet/Mobilet	2	1.96%
	Özel Araç	49	48.04%
	Toplu Taşıma	14	13.73%
	Servis	16	15.69%
	Diğer	2	1.96%
İş yerinize ulaşımınızı genel olarak nasıl değerlendirirsiniz?	Çok kötü	5	4.90%
	Kötü	5	4.90%
	Orta	32	31.37%
	İyi	40	39.22%
	Çok iyi	19	18.63%

Katılımcıların park, yeşil alan ve spor alanlarını ziyaret sıklığına bakıldığında, çoğunluğun haftada 1-2 gün (%57,65) bu alanları kullandığı görülmektedir. Hiç gitmeyenlerin oranı %22,94 iken, her gün ziyaret edenler yalnızca %5,29’dur. Bu durum, toplumun önemli bir

kısımının bu alanlardan sınırlı düzeyde yararlandığını göstermektedir. Ulaşım tercihlerinde katılımcıların büyük çoğunluğu yürüyerek (%64,71) bu alanlara gitmektedir. Özel araç kullananların oranı %24,71 iken, bisiklet/scooter, motosiklet ve toplu taşıma oranları oldukça düşüktür. Bu sonuç, park ve yeşil alanların çoğunlukla yürüme mesafesinde olduğunu göstermektedir. Ulaşım kolaylığına ilişkin memnuniyet genel olarak olumludur. Katılımcıların %41,18'i "iyi", %12,35'i "çok iyi" değerlendirmesi yaparken, %33,53'ü orta düzeyde görüş bildirmiştir. Olumsuz değerlendirme yapanların oranı ise %7,05'te kalmıştır. Genel olarak, park ve yeşil alanların kentsel yaşamda önemli bir işleve sahip olduğu, ancak kullanım sıklığının sınırlı kaldığı ve erişimde bireysel farklılıklar bulunduğu söylenebilir.

Katılımcıların alışveriş sıklığı incelendiğinde, en yüksek oran haftada birkaç kez alışveriş yapanlara (%48,24) aittir. Bunu her gün (%26,47) ve haftada bir kez (%15,88) alışveriş yapanlar takip etmektedir. Ayda birkaç kez alışveriş yapanlar ise en düşük oranda (%8,24) kalmıştır. Bu durum, katılımcıların büyük bölümünün düzenli ve sık alışveriş yaptığını göstermektedir. Ulaşım tercihleri değerlendirildiğinde, katılımcıların çoğunluğu yürüyerek (%60,59) alışverişe gitmekte, bunu özel araç kullanımı (%34,71) izlemektedir. Diğer seçeneklerin (motosiklet, bisiklet/scooter, toplu taşıma) oranları oldukça düşüktür. Bu sonuç, alışveriş noktalarının genellikle yaşam alanlarına yakın olduğunu göstermektedir. Alışveriş güzergâhlarına ilişkin memnuniyet düzeyi en çok "iyi" (%47,65) ve "çok iyi" (%19,41) seçeneklerinde yoğunlaşmıştır. Orta memnuniyet %23,53 iken, kötü (%5,88) ve çok kötü (%2,35) oranları oldukça düşüktür. Genel olarak, katılımcıların alışveriş yollarından memnun oldukları söylenebilir.

Sinema, kafe, alışveriş merkezi gibi eğlence alanlarının ziyaret sıklığı incelendiğinde, katılımcıların yarısından fazlası ayda 1-2 kez (%51,18) bu alanlara gitmektedir. Haftada 1-2 gün ziyaret edenlerin oranı %28,24 iken, daha sık kullanım oldukça düşüktür (her gün %2,35). Ayrıca, hiç gitmeyenlerin oranı %14,12'dir. Bu bulgu, eğlence alanlarının düzenli değil, daha çok seyrek aralıklarla tercih edildiğini göstermektedir. Ulaşım tercihlerinde özel araç kullanımı öne çıkmakta (%57,06), bunu yürüyerek ulaşım (%25,88) ve toplu taşıma (%10) izlemektedir (Tablo 4). Bisiklet, scooter ve motosiklet kullanımı ise yok denecek kadar azdır. Bu durum, özel araç bağımlılığının yüksek olduğunu ortaya koymaktadır.

Erişim memnuniyeti genel olarak olumludur. Katılımcıların %43,53'ü ulaşımı "iyi", %7,65'i "çok iyi" bulurken, %31,76'sı orta düzeyde değerlendirmiştir. Olumsuz görüş bildirenlerin oranı ise toplamda %14,7'te kalmıştır. Genel olarak, eğlence alanlarının daha çok ara sıra tercih edildiği, ulaşımında özel aracın baskın olduğu ve erişimin çoğunlukla yeterli bulunduğu söylenebilir.

Tablo 4. Eğlence alanlarına erişim sıklığı ve ulaşım tercihleri

Eğlence Alanı	Cevap	Sayı	Yüzde
Haritada işaretlediğiniz eğlence alanlarını hangi sıklıkla ziyaret ediyorsunuz?	Haftada 1-2 gün	48	28.24%
	Haftada 4-5 gün	6	3.53%
	Her gün	4	2.35%
	Ayda 1-2	87	51.18%
	Hiç	24	14.12%
Bu eğlence alanlarına genellikle nasıl gidiyorsunuz?	Yürüyerek	44	25.88%
	Bisiklet/Scooter	1	0.59%
	Motosiklet/Mobilet	5	2.94%
	Özel Araç	97	57.06%
	Toplu Taşıma	17	10%
Bu alanlara ulaşımınızı nasıl değerlendirirsiniz?	Çok kötü	4	2.35%
	Kötü	21	12.35%
	Orta	54	31.76%
	İyi	74	43.53%
	Çok iyi	13	7.65%

Araştırmada katılımcılar, mekân seçiminde etkili faktörleri 5’li Likert ölçeğiyle değerlendirmiştir. Sonuçlara göre en yüksek önem verilen unsur güvenlidir; katılımcıların %71,76’sı bunu “çok önemli” bulurken yalnızca %3,53 düşük önem atfetmiştir. Sosyal olanaklar (%67,06) ve çevresel estetik (%62,35) de öne çıkan diğer faktörlerdir. Mekâna yakınlık (%50) ve ulaşım maliyeti (%48,24) ise daha düşük oranlarla da olsa önemli görülmüştür (Tablo 5). Genel olarak, güvenliğin temel öncelik olduğunu; sosyal ve çevresel koşulların yaşam kalitesini artırıcı unsurlar olarak, erişilebilirlik ve maliyetin ise tamamlayıcı faktörler şeklinde değerlendirildiğini göstermektedir.

Tablo 5. Yaşam kalitesini etkileyen faktörlerin öncelik sıralaması

Faktör	1	2	3	4	5
Mekana Yakınlık	9 (5.29%)	14 (8.24%)	31 (18.24%)	27 (15.88%)	85 (50%)
Ulaşım Maliyeti	10 (5.88%)	17 (10%)	33 (19.41%)	20 (11.76%)	82 (48.24%)
Güvenlik	4 (2.35%)	2 (1.18%)	16 (9.41%)	16 (9.41%)	122 (71.76%)
Sosyal Olanaklar	1 (0.59%)	4 (2.35%)	18 (10.59%)	24 (14.12%)	114 (67.06%)
Çevresel Estetik	2 (1.18%)	3 (1.76%)	20 (11.76%)	30 (17.65%)	106 (62.35%)

Katılımcıların günlük alışverişlerini gerçekleştirdikleri mekânlara bakıldığında, en yüksek oranın büyük süpermarketler (%49,41) olduğu görülmektedir. Katılımcıların %35,88’i alışverişlerini yerel dükkânlardan, %10,59’u ise çevrimiçi platformlardan yapmaktadır. Bu durum, büyük marketlerin temel alışveriş noktası olmayı sürdürdüğünü, ancak yerel

dükkanların da kayda değer bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Yerel dükkanlardan alışveriş sıklığına ilişkin bulgular, katılımcıların %54,12'sinin haftada birkaç kez, %25,88'inin ise her gün bu mekânları tercih ettiğini ortaya koymaktadır. Katılımcıların yalnızca %20'si nadiren alışveriş yaptığını belirtmiş, “hiç alışveriş yapmadığını” ifade eden olmamıştır (Tablo 5.1.9). Bu sonuç, yerel dükkanların günlük yaşamda önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Alışveriş davranışı üzerinde mesafenin etkisi incelendiğinde, katılımcıların %58,82'si yakınlık nedeniyle daha sık alışveriş yaptığını belirtirken, %35,88'i mesafeden bağımsız olarak ihtiyaca göre hareket ettiğini ifade etmiştir. Yalnızca %5'i uzaklık nedeniyle alışveriş sıklığının azaldığını belirtmiştir. Bu bulgu, erişilebilirliğin alışveriş davranışında belirleyici bir faktör olduğunu göstermektedir. Alışveriş, bankacılık ve kamu hizmetleri gibi işlemler değerlendirildiğinde ise dijital çözümlerin yaygın biçimde benimsendiği görülmektedir. Katılımcıların %35,29'u işlemlerini büyük ölçüde internet üzerinden gerçekleştirdiğini, %34,12'si hem dijital hem fiziksel yöntemleri kullandığını, %30,59'u ise tamamen fiziksel yöntemleri tercih ettiğini ifade etmiştir (Tablo 6). Dolayısıyla, dijitalleşme günlük yaşamda önemli bir yer edinmiş olsa da geleneksel yöntemler hâlâ önemli bir kullanıcı kitlesi tarafından tercih edilmektedir.

Tablo 6. Kentsel yaşamda alışkanlıklar ve tercihler

Soru	Cevap	Sayı	Yüzde
Günlük alışverişlerinizi genellikle nereden yapıyorsunuz?	Büyük süpermarketler	84	49.41%
	Yerel dükkanlar	61	35.88%
	Online alışveriş	18	10.59%
	Diğer	6	3.53%
Yerel marketlerden ve dükkanlardan alışveriş yapma sıklığınızı nedir?	Haftada birkaç kez	92	54.12%
	Her gün	44	25.88%
	Nadiren	34	20%
	Hiç	0	0%
Yerel marketler ve dükkanlara olan mesafeniz, bu yerlerden alışveriş yapma sıklığınızı etkiliyor mu?	Evet, yakında olduğu için daha sık alışveriş yapıyorum.	100	58.82%
	Hayır, mesafeye bakmaksızın ihtiyacıma göre alışveriş yapıyorum.	61	35.88%
	Evet, uzak olduğu için daha az alışveriş yapıyorum.	9	5%
Alışveriş, bankacılık veya kamu hizmetleri gibi işlemleri genellikle nasıl yapıyorsunuz?	Çoğunu internetten hallederim	60	35.29%
	Bazılarını internetten yaparım, bazılarını fiziksel olarak hallederim	58	34.12%
	Fiziksel olarak gitmeyi tercih ederim	52	30.59%

Katılımcılar yürüyüşte en çok bozuk/düzensiz kaldırımlar (%68,82), araç işgali (%57,65) ve dar yollar (%52,35) nedeniyle zorlandıklarını belirtmiştir. Trafik sorunları arasında hızlı araç kullanımı (%71,18) ve yoğun trafik (%51,18) öne çıkarken, güvenlik kaygıları yetersiz aydınlatma (%42,35) ve ıssız bölgeler (%39,41) ile ilişkilendirilmiştir (Tablo 7). Katılımcıların %23,53'ü ise güvenlik sorunu yaşamadığını ifade etmiştir. Mahalle

ölçeğinde ise altyapı, trafik ve güvenlik sorunları, yaya hareketliliğini olumsuz etkilemektedir.

Tablo 7. Kentsel altyapı ve güvenlik sorunları

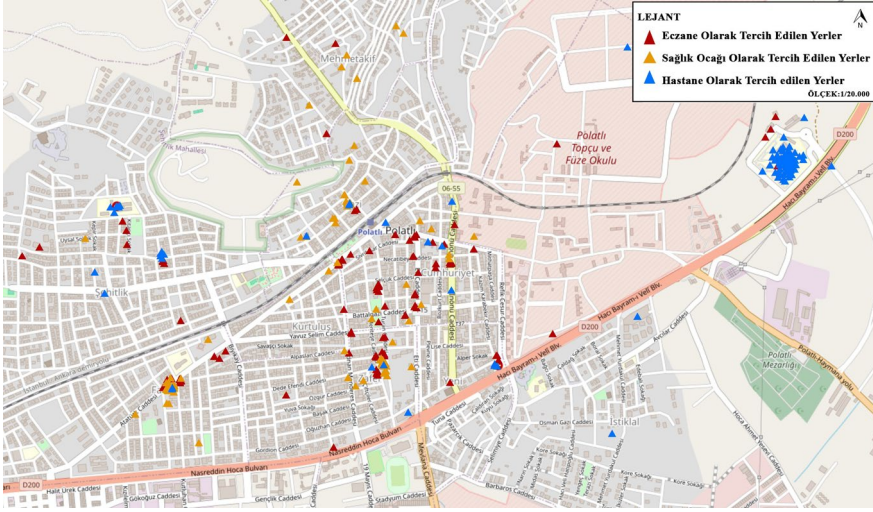
Soru	Cevap	Sayı	Yüzde
Mahallenizde yürüyüş yaparken en çok karşılaştığınız zorluklar nelerdir?	Kaldırımlar bozuk ve düzensiz	117	68.82%
	Yollar çok dar, yürümek için yeterli alan yok	89	52.35%
	Kaldırımlar araçlar, motorlar veya eşyalar tarafından işgal ediliyor	98	57.65%
	Ağaçlar, çitler veya tabelalar yolu kapatıyor	28	16.47%
	Yollar temiz değil, çöp baya başka engeller bulunuyor	68	40%
	Yürüyüş yaparken zorlanmıyorum, herhangi bir engel bulunmuyor	23	13.53%
Mahallenizde yaya olarak hareket ederken sizi en çok zorlayan trafik ile ilgili durumlar nelerdir?	Trafik ışıklarının yetersizliği veya kısa süreli yanması	37	21.76%
	Yoğun araç trafiği	87	51.18%
	Hızlı araç kullanımı ve trafik kurallarına uyulmaması	121	71.18%
	Kaldırımlarda, motosiklet veya bisiklet kullanımı	65	38.24%
	Toplu taşıma duraklarının güvensiz veya düzensiz olması	28	16.47%
	Mahalle içinde çift sıra park veya otopark sorunu	80	47.06%
	Diğer	13	7.65%
	Sokak aydınlatmaları yetersiz olduğu için karanlık yerlerden geçmek zorundayım	72	42.35%
Mahallenizde yürüyüş yaparken veya dışarıda vakit geçirirken sizi tedirgin eden durumlar nelerdir?	İssiz veya tenha alanlar olduğu için rahatsız hissediyorum	67	39.41%
	Mahallede güvensiz hissedebileceğim kişiler veya gruplar var	65	38.24%
	Açık alanlarda beklenmedik olaylarla karşılaşmaktan çekiniyorum	66	38.82%
	Hiçbir güvenlik kaygım yok	40	23.53%

5.1.1. Farklı kullanımların erişilebilirlik durumları



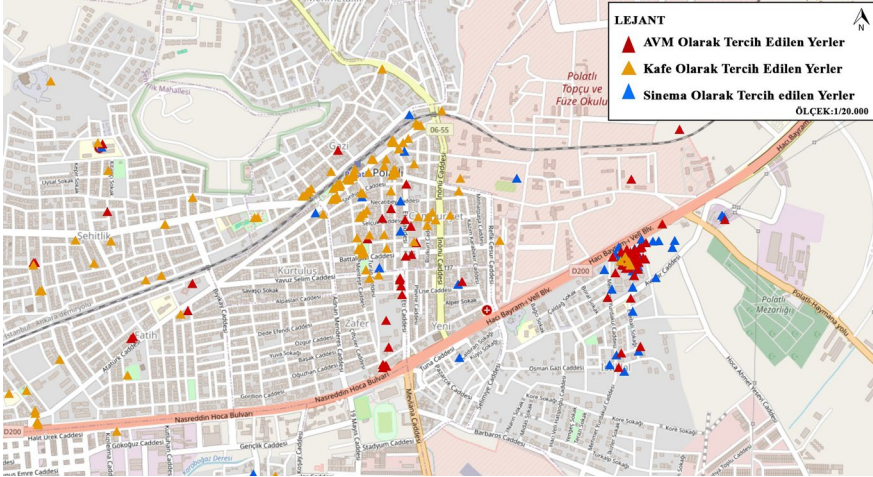
Şekil 3. Tercih edilen eğitim alanları

Anket sonuçlarına göre, eğitim alanı tercihleri diğer kentsel işlevlere kıyasla çok sınırlı düzeyde kalmıştır (Şekil 3). Haritada yalnızca birkaç noktanın işaretlenmiş olması, katılımcıların eğitim amaçlı olarak Polatlı'daki alanları görece ağırlıklı olarak kullandığını göstermektedir. Bu durumun temel nedeni, ankete katılan öğrencilerin önemli bir kısmının üniversite öğrencisi olup eğitimlerini şehir dışında sürdürmeleri olarak değerlendirilebilir.



Şekil 4.Tercih edilen sağlık kurumları

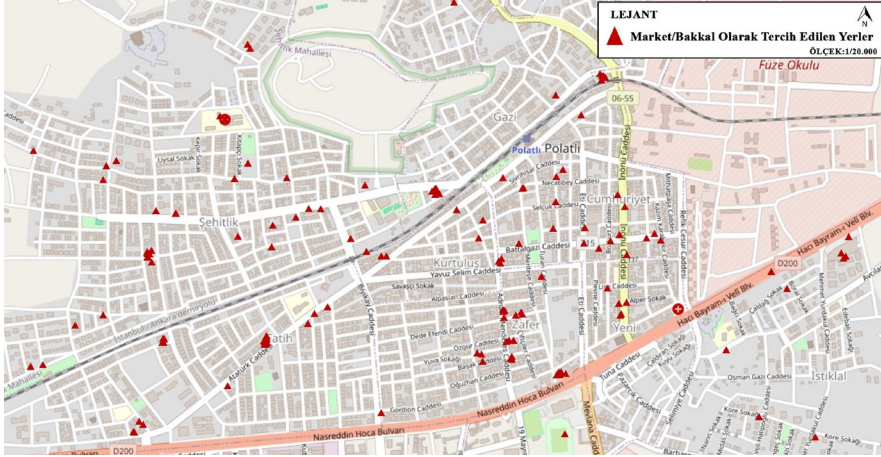
Sağlık alanlarının mekânsal tercihleri incelendiğinde, eczane ve sağlık ocağı tercihleri ağırlıklı olarak Cumhuriyet, Kurtuluş ve Şehitlik mahallelerinde yoğunlaşmaktadır. Hastane tercihlerinde ise Polatlı Devlet Hastanesi öne çıkmaktadır. Bunun yanında, kent merkezinde yer alan özel hastaneler de tercih edilmekle birlikte, kullanım oranları devlet hastanesine kıyasla daha sınırlıdır. Bu durum, özellikle batı mahallelerinde yaşayanların hastane hizmetlerine erişimde daha uzun mesafe kat ettiklerini ortaya koymaktadır (Şekil 4).



Şekil 5.Tercih edilen eğlence alanları

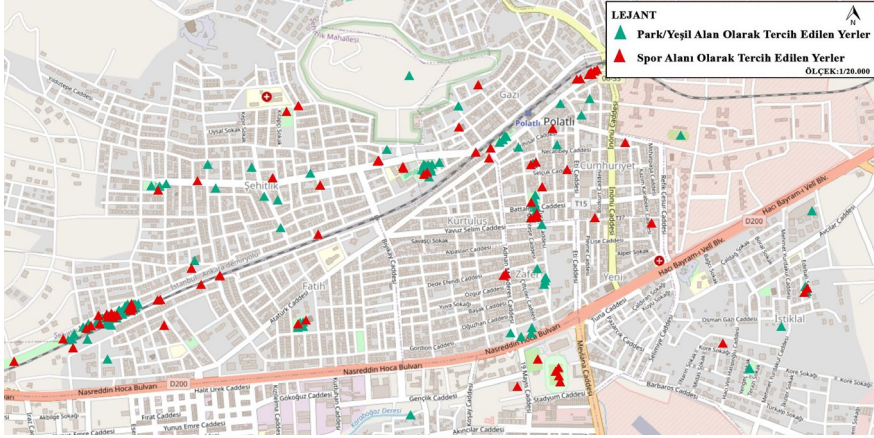
Eğlence ve sosyal alan tercihlerinde mekânsal yoğunlaşmalar farklılaşmaktadır. Kafe tercihleri özellikle kent merkezinde, Cumhuriyet Mahallesi ve çevresinde yoğunlaşmakta, günlük sosyalleşme ve buluşma alanlarının merkez akslarda toplandığını göstermektedir (Şekil 5). AVM tercihleri incelendiğinde, en yoğun tercih edilen mekânın D200 aksı üzerinde bulunan Kartaltepe AVM olduğu görülmektedir. Bu durum, Polatlı'daki alışveriş ve kapalı mekân temelli sosyalleşme olanaklarının sınırlı olduğunu ortaya koymaktadır.

Sinema tercihleri ise yine Kartaltepe AVM çevresinde yoğunlaşmakta ve AVM ile birlikte düşünülen bir eğlence faaliyeti olarak öne çıkmaktadır.



Şekil 6. Tercih edilen market/bakal

Anket sonuçları, market ve bakkal tercihinin özellikle Zafer, Cumhuriyet ve Kurtuluş mahallelerinde yoğunlaştığını göstermektedir. Bu bölgelerdeki işaretlemeler, ticari faaliyetlerin ve günlük ihtiyaçlara erişimin merkezde daha kolay olduğunu ortaya koymaktadır. Şehitlik ve Fatih mahallelerinde de dikkate değer bir yoğunluk bulunurken, doğu ve güney mahallelerde (ör. İstiklal çevresi) tercihlerin seyrek olduğu görülmektedir (Şekil 6). Genel olarak, kentsel merkez çevresinde günlük ihtiyaçların kolaylıkla karşılandığı, çevre mahallelerde ise erişimin sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, ticari hizmetlerin dengeli dağılımı ve mahalle ölçeğinde erişilebilir alanların planlanması gereğini vurgulamaktadır.



Şekil 7. Tercih edilen park/yeşil ve spor alanları

Katılımcıların tercih ettiği spor alanlarının ve park/yeşil alanlarının kentsel yerleşim dokusu içerisinde belirli yoğunlaşma bölgeleri oluşturduğu görülmektedir. Özellikle Şehitlik, Fatih ve Cumhuriyet mahallelerinde hem park/yeşil alan hem de spor alanı tercihleri bir arada yoğunlaşmıştır (Şekil 7). Bu durum, söz konusu bölgelerde açık alanlara yönelik erişim olanaklarının görece daha fazla olduğunu ve kullanıcıların rekreatif ihtiyaçlarını bu çevrede karşılayabildiğini göstermektedir. Tercihlerin büyük ölçüde merkezi mahallelerde yoğunlaşması, bu alanların erişilebilirlik açısından avantajlı konumlarda yer aldığını göstermektedir. Buna karşın, kentin güney ve doğu kesimlerinde park/yeşil alan tercihlerinin daha sınırlı kalması, mekânsal dağılımdaki dengesizliğe işaret etmektedir.

Spor alanları ise genellikle park/yeşil alanlara paralel bir dağılım göstermektedir. Bu çakışma, kullanıcıların açık alanlarda yalnızca pasif rekreasyon değil, aynı zamanda aktif rekreatif faaliyetlere de yöneldiğini ortaya koymaktadır. Ancak bazı bölgelerde (örneğin İstiklal ve Yeni mahalle çevresi) spor alanı tercihlerinin varlığına karşın yeşil alan tercihleri sınırlıdır.

6. SONUÇ

Bu çalışma, Ankara'nın Polatlı ilçesinde yaşayan bireylerin ulaşım alışkanlıklarını ve kentsel hizmetlere erişim düzeylerini inceleyerek, 15 Dakikalık Kent yaklaşımının orta ölçekli kentlerdeki uygulanabilirliğini değerlendirmeyi amaçlamıştır. Harita tabanlı anket yöntemi ile elde edilen bulgular, ilçede hizmetlere erişimde hem olumlu yönler hem de mekânsal eşitsizliklerin bulunduğunu göstermektedir.

Elde edilen verilere göre, ilçede sağlık, eğitim, alışveriş, yeşil alan ve eğlence işlevlerine erişimde mekânsal yoğunlaşmalar kent merkezinde toplanmaktadır. Cumhuriyet, Kurtuluş ve Şehitlik mahalleleri hizmetlere erişimde öne çıkan alanlar olurken, doğu ve güney mahallelerde yaşayan bireylerin günlük ihtiyaçlara erişimde daha dezavantajlı konumda olduğu belirlenmiştir. Bu durum, hizmetlerin merkez odaklı dağıldığını ve çevre

mahallelerde erişim dengesizliklerinin bulunduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle Mehmet Akif ve Şentepe mahalleleri, birçok hizmet alanına 15 dakikanın üzerinde erişim gerektirmesi nedeniyle dezavantajlı bölgeler olarak öne çıkmaktadır.

Ulaşım alışkanlıkları incelendiğinde, özel araç kullanımının sağlık ve eğlence alanlarına erişimde öne çıktığı; buna karşın alışveriş, park ve yeşil alan ziyaretlerinde yürüyüşün baskın ulaşım türü olduğu görülmüştür. Öğrenciler için toplu taşıma temel ulaşım biçimi olarak öne çıkarken, bisiklet ve scooter kullanımı oldukça düşük seviyede kalmıştır. Bu bulgu, aktif ulaşım türlerinin desteklenmesi için altyapı iyileştirmelerine ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Katılımcıların mekân tercihlerinde en yüksek önceliği güvenliğe verdikleri, ardından sosyal olanaklar ve çevresel estetiğin geldiği görülmüştür. Buna karşılık, bozuk kaldırımlar, araç işgali, dar yollar, hızlı araç kullanımı ve yetersiz aydınlatma gibi altyapı ve güvenlik sorunları, yaya hareketliliğini ve kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. Bu durum, erişilebilirliğin yalnızca mesafe üzerinden değil, aynı zamanda güvenlik, konfor ve sosyal çevre koşulları üzerinden de değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, Polatlı örneği orta ölçekli kentlerde 15 Dakikalık Kent modelinin belirli ölçülerde karşılık bulduğunu, ancak mekânsal eşitsizliklerin ve ulaşım tercihlerindeki dengesizliklerin modelin bütüncül şekilde uygulanmasını sınırladığını göstermektedir. Kent merkezinde günlük ihtiyaçların büyük ölçüde karşılanabilmesine karşın, çevre mahallelerde erişim kısıtlı kalmaktadır. Bu bulgular, 15 Dakikalık Kent modelinin uygulanabilirliğini artırmak için Polatlı ve benzeri orta ölçekli kentlerde planlama süreçlerinde hizmetlerin dengeli dağılımının sağlanması, aktif ulaşım olanaklarının geliştirilmesi ve güvenli kentsel altyapının güçlendirilmesi gerektiğini göstermektedir. Böylece, yerel halkın kentsel hizmetlere eşit, güvenli ve sürdürülebilir biçimde erişimi mümkün olacak, 15 Dakikalık Kent yaklaşımı daha etkin şekilde hayata geçirilebilecektir. Bu çalışma, HKCBS yaklaşımıyla elde edilen verilerin yerel halkın algılarıyla birlikte ele alınmasının, katılımcı planlama süreçlerine önemli katkılar sağlayabileceğini göstermektedir.

Kaynakça

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., ve Moreno, C. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: Environmental, social, and economic benefits for proximity and sustainability. *Energies*, 15(16), Makale 6042. <https://doi.org/10.3390/en15166042>
- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., ve Moreno, C. (2023). The '15-minute city' concept can shape a net-zero urban future. *Nature Cities*, 1(1), 12–14. <https://doi.org/10.1038/s44284-023-00014-9>
- Bartik, A., Cullen, Z., Glaeser, E., Luca, M., ve Stanton, C. (2020). *How the COVID-19 crisis is reshaping remote working* (NBER Working Paper No. 27341). National Bureau of Economic Research. <https://www.nber.org/papers/w27341>
- Burgen, S. (2018, 18 Eylül). Paradise life: Spanish city banned cars—Pontevedra. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/18/paradise-life-spanish-city-banned-cars-pontevedra>

- C40 Cities Climate Leadership Group, ve ARUP. (2019). *Deadline 2020: How cities will get the job done*. C40 Knowledge Hub. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Deadline-2020-How-cities-will-get-the-jobdone?language=en_US
- C40 Cities Climate Leadership Group, ve C40 Knowledge Hub. (2019). *Why green and healthy transport modes deliver vast rewards for cities*. C40 Knowledge Hub.
- C40 Cities Climate Leadership Group, ve C40 Knowledge Hub. (2022). *15-minute cities: Debunking the myths*. C40 Knowledge Hub. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/15-minute-citiesDebunking-the-myths?language=en_US
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., ve Tiesdell, S. (2010). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design* (2. baskı). Routledge.
- DeLisle, J. R., ve Grissom, T. V. (2013). An empirical study of the efficacy of mixed-use development: The Seattle experience. *Journal of Real Estate Literature*, 21(1), 25–57. <https://doi.org/10.1080/10835547.2013.12090352>
- Dudley, D. (2020, 31 Aralık). Requiem for the super commuter. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-31/the-pandemic-killed-mycommute-is-that-good>
- Isik, M., Dodder, R., ve Kaplan, P. O. (2021). Transportation emissions scenarios for New York City under different carbon intensities of electricity and electric vehicle adoption rates. *Nature Energy*, 6(1), 92–104. <https://doi.org/10.1038/s41560-020-00740-1>
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Hajian Hossein Abadi, M., ve Moradi, Z. (2023). From the garden city to the 15-minute city: A historical perspective and critical assessment. *Land*, 12(2), Makale 512. <https://doi.org/10.3390/land12020512>
- Kraus, S., ve Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(15), Makale e2024399118. <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>
- Moreno, C. (2019). *The 15 minutes-city: For a new chrono-urbanism!* Carlos Moreno Web. <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chronourbanism-pr-carlos-moreno/>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., ve Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-minute city”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Nathan, M. (2012). After Florida: Towards an economics of diversity. *European Urban and Regional Studies*, 22(1), 3–19. <https://doi.org/10.1177/0969776412463371>
- Noworól, A., Kopyciński, P., Hałat, P., Salamon, J., ve Hołuj, A. (2022). The 15-minute city—The geographical proximity of services in Krakow. *Sustainability*, 14(12), Makale 7103. <https://doi.org/10.3390/su14127103>
- Polatlı Belediyesi. (2021). *Nüfus*. <https://www.polatli.bel.tr/sayfa/nufus>
- Pozoukidou, G., ve Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-minute city: Decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability*, 13(2), Makale 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>
- Reimer, J. (2020, 24 Mart). *The 15-minute infrastructure trend that could change public transit as we know it*. Here360. <https://360.here.com/the-15-minute-infrastructure-trend>
- Sharifi, A., Khavarian-Garmsir, A. R., ve Kummitha, R. K. (2021). Contributions of smart city solutions and technologies to resilience against the COVID-19 pandemic: A literature review. *Sustainability*, 13(14), Makale 8018. <https://doi.org/10.3390/su13148018>
- Sinxadi, L., Awuzie, B. O., ve Haupt, T. (2020). Tackling spatial inequalities through mixed income housing: A qualitative analysis of stakeholder perceptions. *Proceedings of the 14th International Postgraduate Conference* içinde (ss. 45–56). University of Salford.
- Stamatiadis, N., Pappalardo, G., ve Cafiso, S. (2017). Use of technology to improve bicycle mobility in smart cities. *Proceedings of the 5th IEEE International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS)* içinde (ss. 86–91). IEEE. <https://doi.org/10.1109/MTITS.2017.8005646>

Whyte, W. H. (1990). *City: Rediscovering the center*. Doubleday.

Yüksek, I., ve Karadayi, T. T. (2021). Energy-efficient building design in the context of sustainable architecture. *Sürdürülebilir Mimarlık ve Tasarım Dergisi*, 3(2), 112–125.

Emeğin Mekânsal Örgütlenmesi: Kötekli Örneği

Ebru Açık Turgüter.¹

Öz:1980’li yıllardan sonra etkisi artan küreselleşme ve neo-liberal politikalar, esnek çalışma biçimlerini ortaya çıkarmıştır. Esnek çalışma biçimleri o günden itibaren ucuz, güvencesiz ve kırılgan bir emek biçimini doğurmuştur. Söz konusu emeğin kent mekanına tezahürünü ise kazanılan az miktarda para belirlemektedir. Bu nedenle esnek ve ucuz emek, temel ihtiyaçların kent merkezine göre görece daha ucuz olduğu kent çeperlerinde yoğunlaşmaktadır. Bunun bir örneğini teşkil eden Kötekli hem bir tüketim merkezi hem de ucuz emeğin kümelendiği alanı oluşturmaktadır. Kötekli’de bu kümelenmenin önemli bir bölümünü üniversite öğrencileri oluşturmaktadır. Bu sosyolojik olgudan hareketle örülen çalışma, çalışan ve Kötekli’de ikamet eden öğrencileri merkeze alarak tasarlanmıştır. Çalışmaya gönüllü olarak katılan yirmi yedi öğrenciyle derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Çalışmada elde edilen veriler “emeğin kümelenmesi ve kent mekanının deneyimlenmesi”, “esnek çalışma deneyimleri, dayanışma biçimleri ve stratejiler” temalarına ayrılmış ve elde edilen bulgular tematik analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Çalışmada elde edilen en önemli bulgu Kötekli’de mekân tüketiminin sınıfsal olduğudur.

Anahtar kelimeler: kent mekânı, emeğin kümelenmesi, esnek çalışma biçimleri, Kötekli

Abstract: After the 1980s, the influence of globalization and neoliberal policies increased, giving rise to flexible forms of labor. Since then, flexible working practices have led to the emergence of cheap, insecure, and fragile forms of labor. The manifestation of this labor in urban space is determined by the small amounts of money earned. For this reason, flexible and cheap labor tends to concentrate in the peripheries of cities, where basic needs are relatively cheaper compared to city centers. An example of this is Kötekli, which serves as both a consumption center and an area where cheap labor is clustered. A significant portion of this clustering in Kötekli consists of university students. Based on this sociological phenomenon, the study is designed around workers and students residing in Kötekli. In-depth interviews were conducted with twenty-seven students who voluntarily participated in the study. The data obtained in the study were categorized under the themes of “the clustering of labor and the experience of urban space” and “experiences of flexible work, forms of solidarity, and strategies,” and the findings were analyzed using the thematic analysis method. The most significant finding of the study is that spatial consumption in Kötekli is shaped by class dynamics.

Keywords: urban space, labor clustering, flexible working arrangements, Kötekli

¹ Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü, ebruacik@mu.edu.tr

1.KENT MEKÂNIN DÖNÜŞÜMÜ VE ESNEK EMEĞİN KÜMELENMESİ

Kırsal alandan farklı olarak kent, tarım dışı üretimin yapıldığı, karmaşık bir toplum yapısına ve belirli bir nüfus yoğunluğuna sahip; yüksek uzmanlaşma ve karmaşık iş bölümünün olduğu, geleneksel ilişkilerin çözüldüğü yerleşim yeridir (Huot, 2000, s.33; Kıray, 1972, s.1; Erkan, 2002, s.18). İlk kentlerin Asya kıtasında doğarak tüm dünyaya yayılmaya başladığından beri çeşitlendiği ve medeniyetin asıl mekânı olduğu bir gerçektir. Bu anlamda bilimlerin, sanatın, ticaretin ve zanaatların merkezi olan kentler hem ekonomik hem siyasi hem de kültürel olarak tarih boyunca önemlerini korumuşlardır. Ancak kentin ve kent mekanının üretken sermayenin yoğunlaştığı alan haline gelmesi için Sanayi Devrimi'ni beklemek gerekmektedir. Sanayi Devrimi ile hem sermaye hem de emek kent mekânında yoğunlaşmaya başlamış ve kentin farklı alanlarının dönüşmesine neden olmuşlardır. Söz konusu bu dönüşüm farklı coğrafyalarda farklı zaman ve şekillerde görülse de emek kümelenmesinin daha çok kent çeperlerinde yoğunlaştığı görülür. Bu durum Engels'in (2020) tarif ettiği üzere başta konut sorunu olmak üzere pek çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Barınma ve konut sorunu, alt yapı hizmetlerinin yetersiz kalışı, sağlığa aykırı koşulların varlığı ile kent mekânı sadece işçi sınıfı için değil tüm kent sakinleri için önemli tehditleri içinde barındırmaktaydı. Bu nedenle bu sorunların ortadan kaldırılması ve kentin dönüşümü için çeşitli projeler o dönemden itibaren sermayenin lehine olacak şekilde ortaya konulmaya başlanmıştır. Ancak ezilen sınıfların kent mekanındaki konumlarında fazla bir değişim gözlemlenmemiştir.

İki dünya savaşının ardından refah devleti uygulamaları, sosyal konut ve alanlara verilen önemle kentsel sorunlar; özellikle alt sınıf grupların yaşam biçimleri değiştirilmeye çalışılsa da bu durum çok uzun sürmemiştir. 1973 Petrol Krizi ile dünya küreselleşen ve neo-liberal politikaların egemenliğinde olan bir yere doğru evrilmeye başlamıştır. Bu değişim sadece sınıfsal yapıyı değil sınıfların konumlandığı kent mekanını da tamamen değiştirmiştir. Refah devleti uygulamalarının her alandan el çekmeye başlamasıyla kapitalizm kent mekanına yayılmış ve bu durum pek çok eşitsizliğe yol açmıştır. Lefebvre bu süreci kent mekânı ve kapitalist girişimle birlikte okur. Bu okumaya göre Sanayi Devrimi'nin ilk dönemi yani sanayi mallarının üretiminin egemen olduğu dönem “sermayenin birinci çevrimi” olarak nitelendirilirse de 1970 sonrası dönem, “sermayenin ikinci çevrimi” olarak yorumlanabilir. Bu dönemde kent mekânı sermaye olarak görülür ve üretken olan sermaye kentsel gayrimenkul alanında yatırımlarına yoğunlaşır. Bu ikinci çevrim, kentlerin kuralsız büyümesinde belirleyicidir. Zira “sermayenin ikinci çevriminde” kapitalizmin kendini yeniden üretmesinin ve varlığını devam ettirmesinin yolu, kapitalist süreçler tarafından yapılan müdahalelerle üretilen kentsel mekânlardır. Bu mekânlar yeni toplumsallıklar ürettiği gibi aynı zamanda bu toplumsallıklar tarafından da mekânlar yeniden üretilir. Böylece mekân ekonomik unsurlarca yeniden şekillendirilir ancak bu duruma politik ve ideolojik unsurlarda etki eder. Siyasi iktidarlar, ekonomik ve politik çıkarlar doğrultusunda kentsel mekânı, dolayısıyla da toplumsal ve sınıfsal ilişkileri biçimlendirir (Lefebvre, 1991, ss.343- 348). Dahası kentler aynı zamanda hem sermayenin alanı hem de emeğin yeniden üretimi için “kolektif tüketim”in gerçekleştiği (Castells, 1997, ss. 210-213), işgücünün yeniden üretimi, işçilerin sonraki iş gününe hazırlanmaları için gerekli olan kolektif ihtiyaçların sağlandığı ortak mekânlar haline gelir. Buradan hareketle kapitalizmin her sınıf için ayrı mekânlar yarattığı ve bu mekânlarında bu sınıflar

tarafından şekillendirildiği karşılıklı bir ilişkinin varlığı ortaya çıkar. Söz konusu bu ilişkinin farklı bir boyutunu ve örneğini Kötekli Mahallesi oluşturmaktadır. Zira Kötekli, eskiden bir köy iken alınan siyasi bir karar sonucu gelişmeye ve yerli sermaye tarafından dönüştürülmeye başlanmıştır.

Genel olarak eğitim kurumlarının kent merkezinde değil de kentin çevresinde konumlanması eski bir pratiktir. Bu pratik Türkiye için 2000’li yıllara kadar etkisini sürdürmüştür. Bu anlamda Kötekli kent merkezine olan 10 km uzaklığıyla bir üniversite yerleşkesi için oldukça uygun bir konuma sahiptir. Kötekli’nin köy statüsünden kampüsü içine alan ve küçük bir öğrenci merkezi olmaya giden yolda etkili olan karar 1992 yılında alınmıştır ve bu tarihte Kötekli mevkiinde Muğla Üniversitesi açılmıştır (Gürkan-Karataş, 2004, ss.4-5). Üniversite kurulumu için girişilen müdahalelerle 1999 yılında köy statüsünden mahalle statüsüne geçirilmiş; 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 03.07.2005 tarihinde kabul edilmesiyle bu alanda imar çalışmaları başlatılmış ve konut üretimi bu alanda hız kazanmıştır (Belediye Kanunu, 2005). Üniversite için yapılan binalara ek olarak, öğrenciler için inşa edilen konutlar, devlet ve özel yurtlar, alışveriş merkezleri, bankomatlar, kafeler, residorm ve apartlar bölgede hızla artmıştır. Mahallede barınma, eğlence ve tüketim amaçlı yapıların çoğalması ve kampüse olan yakınlığıyla Kötekli son yirmi beş yılda üniversite öğrencilerinin yaşam mekânı haline gelmiştir. Ancak bir mekân olarak bu kadar hızlı dönüşen Kötekli aynı zamanda hem barınma-alışveriş alanları ve eğlence mekanlarını içinde barındırırken hem de ucuz emeğin de kümелendiği bir yer haline gelmeye başlamıştır. Bu ucuz emeğin önemli bir kısmını üniversite öğrencileri oluşturmaktadır.

2.EMEĞİN DÖNÜŞÜMÜ VE ESNEKLEŞMESİ

Kentin ve kent mekanının da dönüşümünü getiren 1970’lerde kapitalizmin yaşamış olduğu kriz sonucunda hem üretim tarzlarında hem de emeğin yapısında dönüşümler yaşanmaya başlanmıştır. Bu dönemden itibaren, yaşanan gelişmeler ve yoğunlaşan mesleki çeşitlenme, kapitalist üretim tarzı açısından üretken olan emek etkinliklerini de çeşitlendirmiş ve farklı etkinliklerin üretken emek kapsamına girmesine neden olmuştur (Savul, 2015, s.293). Harvey’e göre dönemin temel özelliklerinden biri sektörel çeşitliliğin artması, yeni finansal yöntemlerle beraber farklı piyasaların ortaya çıkması, ticari, teknolojik ve örgütsel yeniliklerin ivme kazanmasıdır. Kriz sonrasında işsizliğin hızlı artışı ile sermaye esneklik uygulamalarıyla, zaten zayıflamış olan işgücünün üzerinde güçlü bir denetim ve baskı kurma olanağı bulmuştur. Dolayısıyla piyasa dalgalanmalarıyla, yoğunlaşan rekabetle, daralan kâr marjlarıyla baş başa kalan işverenler, sendikal gücün zayıflığı ve işgücü nüfusunun fazla olmasından hareketle çok daha esnek çalışma rejimlerini ve iş sözleşmelerini çalışanlara kabul ettirmeye çalışmışlardır (Harvey; 2012, ss.170-171). Bunun bir sonucu olan esnekleşme farklı şekillerde gerçekleşmiştir. Bunlardan biri olan iş gücünün esnekleşmesi, iş yerinde birden fazla pozisyonda çalışıp birden fazla işin yapılması anlamına gelirken emek gücünün sayısının istendiği gibi düzenlenmesi sayısal esneklik olarak tanımlanmıştır. Bunlarla birlikte çeşitli esnek çalışma şekilleriyle çalışma süresinde ve ücretlerde esneklikte bu süreçte ortaya çıkan esneklik biçimlerinden (Curry,1993, s.100). Bu anlamda çağrı usulü çalışma, kısmi zamanlı çalışma, home-office çalışma, online çalışma, tele çalışma, freelance çalışma gibi çalışma biçimleri ortaya çıkmış ve gittikçe yaygın hale gelmeye başlamıştır. Üstelik bu

dönemde üç sektör içinde özellikle hizmet sektörünün egemen sektör olduğu görülmektedir. Hizmetler, sağlıktan eğitime, finanstan taşımacılığa, eğlence ve reklama kadar geniş bir alanı kapsamaktadır. Böyle bir alanda yarı zamanlı/esnek çalışmanın önemli olduğu ve yoğun olarak görüldüğü de aşıkardır.

Yarı zamanlı/part-time ya da esnek çalışma tam zamanlı çalışmaya göre daha kısa süreli mesai (ILO, 2020, s.10) olarak tanımlandığı gibi 4857 sayılı İş Kanun'u uyarınca, normal haftalık çalışma süresinin, tam süreli iş sözleşmesiyle çalışan emsal işçiye göre önemli ölçüde daha azı, yani haftalık otuz saatin altında çalışma olarak tanımlanmıştır (Görmüş, 2021). Yarı zamanlı çalışma özellikle kadınlar ve gençler (Yalçın ve Başol, 2020; Yamakoğlu ve Karaçöp, 2019) tarafından tercih edilen çalışma biçimidir ve üniversite eğitimine başlayan gençler arasında son zamanlarda yaygınlaşmaktadır (Vaughn vd., 2016). Bu duruma etki eden pek çok toplumsal olgu söz konusudur.

Öğrencilerin eğitimlerine devam ederken çalışmaya başlamalarına etki eden en önemli faktör yukarıda da belirtildiği üzere işgücü piyasasındaki dönüşümlerdir. Piyasalarda yaşanan dönüşümlerle birlikte esnek çalışma biçimleri yaygınlaşmış, bu durum farklı emek türlerinin aynı anda istihdam edilmesini mümkün kılmıştır. Bu gelişme, üniversite öğrencilerinin hem eğitimlerine devam etmelerine hem de aynı zamanda çalışabilmelerine olanak tanımaktadır (Canny, 2010, s.297; Kaner, 2017, s.85).

Yapılan araştırmalara göre gençler, üniversite eğitimi süresince harçlıklarını çıkarmak, kariyerlerine adım atmak, deneyim kazanmak, sosyal ağlarını genişletmek ve boş zamanlarını değerlendirmek gibi çeşitli nedenlerle işgücü piyasasına katılmaktadır. Ancak son dönemde yapılan çalışmalar, öğrencilerin genellikle düşük ücretli, yarı zamanlı ve mesleki gelişimlerine sınırlı katkı sağlayan geçici işlerde çalıştıklarını ortaya koymaktadır. Bu ise öğrencilerin esnek iş gücü olarak piyasalara girmelerinin en önemli sebebinin ekonomik olduğunu göstermektedir. Dünyada ve Türkiye'de yaşanan çeşitli ekonomik krizler; bunun ülke ekonomisi başta olmak üzere istihdam biçimlerine ve yaşam tarzlarına olumsuz etkisi, yüksek enflasyon, döviz krizinin piyasaları sıkıştırması ve hayat pahalılığı öğrencileri bu ekonomik sorunlarla karşı karşıya bırakmaktadır. Bu karşılıklı durumu hafifleten çeşitli faktörlerinde aşınmaya başlaması bu durumu daha da derinleştirmektedir. Son dönemde öğrenci burslarına yönelik yapılan düzenlemeler kapsamında, devlet destekli burslar ve çeşitli yardımların kaldırılmasıyla birlikte, öğrencilerin eğitim giderlerini karşılamak amacıyla borçlanma sistemine geçilmesi; kredi, burs ve öğrenci desteklerinin günümüz şartları için yetersizliği, aile desteğinin üniversite öğrencilerinin eğitim hayatını finanse etmede yetersiz kalışı ekonomik sorunların bazılarıdır. Piyasaların esnek işgücüne duyduğu ihtiyaç ve ekonomik sorunların varlığının yanında bu süreci hızlandıran başka faktörler de söz konusudur. Bu olgulardan bir tanesi devletin yetki alanını kullanıp gerek kanunlarla gerekse teşvik mekanizmalarıyla eğitimin piyasalaşması için gerekli alt zemini oluşturması ve akabinde üniversite eğitiminin yarı zamanlı, uzaktan ve online şekillerde verilerek esnekleşmesidir (Balkız, 2015, ss. 8-11; Karabulut, 2016, ss.66, 78). Böylece özellikle maddi sorunlar yaşayan üniversite öğrencilerinin iş piyasasına esnek çalışma biçimleriyle dahil olma sürecinin de önü açılmış olur.

3. PART-TİME ÇALIŞAN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE DAİR LİTERATÜR TARAMASI

Yapılan literatür taramasında dünyada ve ülkemizde gerek bu sürecin izi sürülmeye gerekse de çalışan öğrencilerin yaşadığı durumlar ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Barron ve Anastasiadou'nun İskoçya'daki Napier Üniversitesi'nde eğitim gören ve yarı zamanlı çalışan üç yüz on turizm ve otelcilik öğrencisiyle yaptıkları çalışmalarında (2009) öğrencilerin, haftalık en az on dört saat çalıştıkları ve kazandıkları parayı temel yaşam ihtiyaçları için harcadıklarını saptamışlardır. Çalışan öğrencilerin önemli bir kısmının kadın olması ve Doğu Avrupa ülkelerinden geliyor oluşu cinsiyet ve etnisite faktörünün esnek emek biçimlerindeki kümelenmeyi etkilediğini gözler önüne sermektedir. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) 2012 yılında 23 ülkeyi karşılaştırmalı olarak iş ve okul hayatı birlikteliğini incelemiştir. Bu araştırmanın sonuçlarına göre; 16-29 yaş aralığındaki gençlerin ortalama %39'unun kendi alanları dışındaki işlerde çalıştığı bulgulanmıştır (Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], 2012, Karaboğa, 2015, aktaran Kaner Koç, 2017). Literatürde üniversite öğrencilerinin yoksulluğu ve çalışma ilişkisinin ele alındığı çalışmaların yanında (Aydemir vd., 2022; Özmen, 2023; Söğütü vd., 2021; Yolvermez ve Kaytan, 2022) üniversite masraflarının karşılanması (Perna, 2010), ekonomik kaygıların azaltılması, sosyalleşmek ve çalışmanın sağladığı iyilik halini merkeze alan çalışmalarda bulunmaktadır (Holmes, 2008; Kırlioğlu ve Özdemir, 2023; Manthei ve Gilmore 2005; Özmen, 2023). Özellikle çalışmak zorunda olmak ve temel ihtiyaçları karşılamak amacıyla bir işte çalışan öğrencileri konu alan çalışmalar olduğu gibi (Çelik ve Beşpınar, 2011; Doğan ve Akçalı, 2021; Usanmaz, 2018; Usanmaz ve Kahraman, 2020) çalışan öğrencilerin çeşitli sorunlarına odaklanan çalışmalar da bulunmaktadır. Örneğin çalışan öğrencilerin diğer öğrencilerle, öğretim üyeleriyle ve akranlarıyla daha az iletişim halinde olduğuna dair bulguların olduğu (Kavurmacı, 2021; Lundberg, 2004) ve çalışan öğrencilerin çalışmayan öğrencilere göre stres ve kaygı düzeylerinin daha fazla olduğuna yönelik çalışmalar söz konusudur (Bildik vd., 2004; Mounsey vd., 2013; Perna, 2010). Böylece çalışan öğrencilerin çalışma nedenleri, çalışma pratikleri ve yaşadıkları deneyimlere dair literatürde pek çok çalışma yapılmış ve yaşanan sorunlar için de çözüm önerileri ortaya konulmuştur. Ancak emeğin mekânsal örgütlenmesine dair bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu nedenle söz konusu çalışma, çalışan öğrenciler özelinde emeğin kümelenmesi ve kent mekânının tüketimine odaklanmıştır. Bu anlamda çalışmada ucuz emeğin hem çalışıp hem eğitim alıp hem de yaşamını devam ettirdiği mekânı nasıl deneyimlediği ortaya konulmak istenmektedir.

4.ÇALIŞMANIN YÖNTEMSSEL MODELİ

Anlama odaklı olan çalışmaya niteliksel araştırma teknikleri yön vermiştir. Çalışmada kartopu örnekleme metoduyla ulaşılan katılımcılarla derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Çalışmaya hizmet sektörünün çeşitli alanlarında part-time çalışan ve Kötekli'de ikamet eden yirmi yedi üniversite öğrencisi gönüllü olarak katılmıştır. Bu anlamda referans olunan tüm kişilere ulaşılmış ve görüşülmüştür. Görüşmeler 20 Haziran 2025- 10 Temmuz 2025 tarihleri arasında Kötekli'nin çeşitli mekanlarında gerçekleştirilmiştir. Çalışmada elde edilen veriler “emeğin kümelenmesi ve kent mekânının deneyimlenmesi”, “esnek çalışma deneyimleri, dayanışma biçimleri ve

stratejiler’’ temalarına ayrılmış ve bulgular tematik analiz yöntemiyle analiz edilmiştir. Çalışmada elde edilen veriler araştırmaya gönüllü olarak katılan katılımcılarla sınırlı olup belirli bir alan deneyimini yansıtmaktadır. Veriler, katılımcıların verdikleri yanıtların doğru ve samimi olduğu varsayımından hareketle değerlendirilmiştir. Ayrıca görüşmelerin belirli bir zaman aralığında gerçekleştirilmiş olması, elde edilen verilerin zamana duyarlı olabileceğini göstermektedir. Katılımcıların düşünce ve deneyimlerinde zamanla değişim yaşanabileceği ihtimali göz önüne alındığında, araştırmanın bulguları yalnızca veri toplama sürecini kapsayan dönemle sınırlı olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle Türkiye’nin farklı bölgelerinde öğrenci emeği, mekân tüketimi ve esnek çalışma biçimlerini kapsayan daha geniş katımlı çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır. Ancak bu çalışma kent mekanlarının farklı kesimlerce nasıl deneyimlendiği ve çalışan üniversite öğrencilerinin pratiklerinin belirli boyutlarını ortaya koyma potansiyelini içinde barındırmaktadır. Çalışma aynı zamanda bu kesişimde yer alan bir çalışma bulunmadığı için literatüre de katkıda bulunma amacındadır.

5.BULGULAR VE ANALİZ

Çalışmada öncelikli olarak öğrencilerin sosyo-demografik özelliklerine odaklanılmıştır. Katılımcıların on tanesi erkek, on yedisi kadındır. Katılımcıların yaşları 19 ile 26 arasında değişmekte olup yirmi katılımcının bu ilk üniversite deneyimidir. Katılımcılar bankacılık ve finans yönetimi, beden eğitimi öğretmenliği, çalışma ekonomisi ve endüstri ilişkileri, felsefe, iktisat, inşaat mühendisliği, işletme, mimarlık, sosyoloji, turizm, tıp ve psikoloji gibi lisans bölümlerinde okumaktadırlar. Katılımcıların hepsinin anne ve babası hayattadır. Katılımcıların aile üyelerinin sayısı dört ile altı arasında değişmekte olup hepsi çekirdek aile mensubudur. Katılımcıların beş tanesinin annesi ev emekçisi, dört tanesinin annesi emekli, on sekiz tanesinin annesi ise hizmet sektörünün çeşitli alanlarında (kuaför, belediye çalışanı, özel güvenlik, yemekhane görevlisi, bebek bakıcısı vb.) işçi olarak çalışmaktadır. Katılımcıların yirmisinin babası çeşitli alanlarda işçi olarak çalışırken yedi tanesi emeklidir. Katılımcıların ailelerinin hane gelirleri kırk bin TL ile doksan bin TL arasında değişmekte olup sekizinin kendisi gibi üniversiteye giden kardeşleri de okurken çalışmaktadır. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerinde dikkat edilen noktalar cinsiyet, ailenin sınıfsal konumu ve yaş faktörü olmuştur.

Katılımcıların yaş özellikleri açısından genç kategorisine girdiği ve eğitimlerine başladıktan kısa süre sonra çalışmaya başladıkları söylenebilir. Alanda daha çok kadın katılımcıyla görüşülmesi ise hizmet sektörünün talep ettiği emeğin biçimi ile ilişkilendirilmiştir. Kötekli’de özellikle yeme-içme, barınma alanları ve zincir marketler bulunmaktadır. Bu alanlarda yemek ve temizlik yapabilecek ya da servis ve sunum yapabilecek kişilerin hizmetlerine daha çok ihtiyaç bulunmaktadır. Bu domestik hizmetler toplumsal cinsiyet açısından kadınlarla özdeşleştirilen işlerdir. Bu nedenle alanda genç erkeklerle birlikte daha çok kadın katılımcı ile görüşülmesi başka çalışmalarda bulgularan hizmet sektörünün ve esnek çalışma biçimlerinin kadınların ve gençlerin yoğun oluşu bulgusuyla (Yalçın ve Başol, 2020; Yamakoğlu ve Karaçöp, 2019) örtüşmektedir. Bununla birlikte başka çalışmalarda olduğu gibi (Çelik ve Beşpınar, 2011; Doğan ve Akçalı, 2021; Usanmaz, 2018; Usanmaz ve Kahraman, 2020) katılımcıların hane gelirlerinin seviyesine bakarak çalışma kararlarında ekonomik faktörlerin etkili olduğu yorumu yapılabilir.

5.1. Emegın Kümelenmesi ve Kent Mekânın Deneyimlenmesi

Katılımcılara sosyo-demografik soruların ardından K teklı, kent merkezi, kıyı ilçeleri merkeze alınarak kent mekânına dair deneyimleriyle ilgili sorular yöneltilmiştir. Katılımcıların önemli bir kısmı çok gerekemedik e kent merkezine gitmediklerini belirtmişlerdir. Gerekli durumlar olarak ise kent merkezinde yer alan resmî kurumlardan alınacak belgeler (pasaport, askerlik işlemleri, sürücü belgesi vb.)  rnek olarak gösterilmiştir. Bunun dışında yer alan kafe, restoran, alışveriş yerleri, belediye parkları ile ilgili sorular yöneltildiğinde ise alışveriş için ya da vakit geçirmek için kent merkezine giderken yol kenarında kalan Rüya Park AVM az sayıda  ğrenci tarafından örnek verilmiştir. Belediye parkları, tadilatı nedeniyle şu an kullanılmayan  ğretmenevi bahçesi, arasta içindeki kafeler katılımcıların pek u ramadıkları yerlerdir. Katılımcılar buralarda ya liseli öğrencilerin ya da emeklilerin vakit geçirdiğini belirtmişlerdir. Katılımcılar belediyenin yapmış olduğu etkinliklere ise “vakit bulurlarsa gittikleri” cevabını vermişlerdir. Ancak katılımcılar etkinlik olarak sadece sevdikleri sanatçıların konserlerini örnek olarak vermişlerdir. Kent merkezinin gerek kampüse olan uzaklığı gerekse de  niversite öğrencilerine yönelik olmayışı kampüs-kent merkezi arasındaki sosyal ve kültürel kopukluğun asıl sebebidir. Bu kopukluk nedeniyle öğrenciler vakitlerinin önemli bir kısmını öğrenim aldıkları, barındıkları ve çalıştıkları yer olan K teklı’de geçirmektedirler. K teklı mekân deneyimi ise iki ayrı konu ile ayrıntılandırılmıştır; barınma ve e ilenme.

K teklı hem  niversitenin merkez kamp s n  içine alması hem devlet yurtları olan Yeni şahidi Kız Yurdu, Eski şahidi Kız Yurdu, Milli Piyango Kız Yurdu ve Erkek Yurdu’nun burada oluşu ile avantajlı konumdadır. Ayrıca kiralık ev ve apartlar yine bu alanda oldukça yoğundur. Katılımcılara K teklı ile ilgili yöneltilen sorular öncelikli olarak barınma pratikleriyle ilgilidir. Katılımcılar  niversiteye başlarken ailelerinin de yönlendirmesiyle öncelikli olarak devlet yurtlarını tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu hem yurtların daha güvenli olduğuna dair algıdan hem  evre edinmede kolaylık sa layaca ının düşünülmesinden hem de diğer barınma biçimlerinden daha ekonomik olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak yurtlar doluyrsa ya da sağlıklı bir öğrencilik hayatı vaat etmiyorsa öğrenciler öncelikli olarak apartlara ardından da kiralık evlere bakmaktadırlar. Katılımcılardan dört tanesi yurttta, sekiz tanesi apartta, on beş tanesi ise kiraladıkları evlerde ev arkadaşlarıyla kalmaktadırlar. Yurttta kalan öğrenciler daha çok yurtların avantajlarından bahsetmişlerdir.

“Her şeyden önce ailem yurttta kalmamı istiyor, üstelikte ekonomik olarak uygun. Zaten hem okula hem de çalıştığım yere yakın.” (K4, kadın, 20 yaş)

“Muğla şartlarında kalınacak en uygun yer yurt, bunu herkesle oturup tartışabilirim. Oda arkadaşı içinse şunu diyebilirim, evet iyi insanlara, kafa dengi insanlara rastlamak önemli ama kurallar var, onlara uyduktan sonra zaten her yer bence aynı.” (K6, kadın, 21 yaş)

Öğrencilere yurtların onlar için dezavantajları sorulduğunda ise yemeklerin güzel olmayışı, odaların kalabalık oluşu ve su kesintilerini belirtmişlerdir. Öğrenciler yurt mekanına dair deneyimlerinde ise daha çok uyku, dinlenme ya da ders çalışma

faaliyetlerini göstermiş ve bunun dışında sosyal ya da kültürel faaliyetlerden bahsetmemişlerdir. Bu anlamda yurt mekânı “temel ihtiyaçlar” için mecburen kalınan yerler olarak yorumlanmıştır.

Öğrenci yurtları dışındaki barınma seçenekleri için katılımcıların önlerinde çeşitli sorunlar ve onların buldukları çözümler söz konusudur. Öncelikli olarak bu barınma seçenekleri ekonomik olarak daha külfetlidir. Dahası bazı barınma yerleri için referans ya da onların deyimiyle “konut sahiplerinin gözlerinin onları tutması, belirli kurallara uyma” kriterleri söz konusudur. Kirayı zamanında yatırma, konut mekanını temiz tutma, karşı cinsten arkadaşların uygunsuz saatlerde bu alanlara girmesi/çıkması/ikamet etmesi yasağına uyulması örnek verilen bazı kriterlerdir. Bu konuyla ilgili olarak apartta kalan bazı katılımcıların verdiği örnek ahlaksal denetimle ilgilidir.

“Apartın girişinden bir metre ötede küçük bir kulübe var, ben orada fazla eşyalar ya da odun vs depolanıyor sanıyordum meğer apartın sahibi gece belirli saatlerde gelip orada kalıyormuş. Aileme siz merak etmeyin benim gözüm üzerlerinde derken doğruyu söylüyormuş.” (K19, kadın, 22 yaş)

“Apartın sahibi babamı aramış ve sizin kızın odasından gürültüler geliyor, ben girdiklerini görmedim şimdi gidip bakıyorum eğer bir erkekle yalnızsa artık kararı siz verin diyerek babama olan görevini yerine getirmiş.” (K22, kadın, 22 yaş).

Ev kiralayan öğrenciler içinse denetim mekanizması daha çok komşuları tarafından işletilmektedir.

“Biz apartmandayız ama dünyanın en küçük apartmanıdır herhalde. İki kişiyiz ikimizde part-time çalışıyoruz ve eve en erken ama en erken 19.30’da geliyoruz. Nasıl oldu bilmiyoruz ama gündüz vakti çok gürültü yapıyorlar deyip önce emlakçıya onun vasıtasıyla da ev sahibine ulaşmışlar. Şikâyetin olduğu saatlere doğru ev sahibi eve bize haber vermeden gelmiş. Bizi bulamayınca önce arkadaşımın iş yerine sonra da benim çalıştığım kafeye geldi. Her ikimize de ‘çalışmak iyidir’ deyip emlakçıya bu çocukları istemiyorum haberin olsun demiş. Yani ev alma komşu al deyimi çok önemli.” (K27, erkek, 22 yaş).

“Karşı dairelerle ilgili bir sorunumuz yok ama yan daire çok tehlikeli, ev sahibinden çok ondan korkuyoruz [gülüşmeler]. İnsan olarak bizi sevmeleri için dua ediyoruz diyebiliriz.” (K24, erkek, 23 yaş)

Bunun dışında kentte işletme anlayışının yokluğuna dair örneklerde verilmiştir.

“Ben ilk tercihimle değil ek kontenjanla geldim, tabi ki yer yok. Merkezde *adını vermek istediğim bir yer* de kaldım bir süre. Adını verebilirim, kimse gitmesin. Neyse bana katları göstermediler ben de dolu sanıyorum. Ama katlarda birileri kalıyor hissi var, bende çatı katında kalayım dedim. Sıcak su vermiyor, kaloriferi yakmıyor, tuvalet tıkanıyor, tamam çatı katı sadece ben varım ama hizmet yok. Diğer kızları toplamış bir kata, belirli odalara, onların katında su var, ısınma var. Ben böyle bir anlayış görmedim. Bunu idrak etmem bile altı ayımı aldı, ben tadilat var sanıyorum meğer kadının işletme anlayışı buymuş.” (K8, kadın, 21)

Kiralık ev deneyiminde ise katılımcılar sürecin zorluklarından bahsetmişlerdir.

“Ev olayı burada gerçekten ciddi bir geçinme stratejisi. Evi olan kişiler hele de Köteklideyse; gerçek birer para makinesi sahibidir bu kişi. Kiracı düzenli parayı versin, evi de temiz ve tam bıraksın gerisi önemli değil. Bir şey kırılıyor, mesela duşakabının küveti, sen geleli iki ay bile olmamış, ben karışmam siz değiştirin diyor, lamba değil musluk değil neyi nasıl değiştireceğiz?” (K17, erkek, 23 yaş)

“Bir tanıdık duymuş, bir arkadaş mezun olan arkadaşının yerine ev arkadaşı arıyormuş, biz iki kişiyiz ve baktık ev bizimkinden iyi ve daha uygun. Konuştuk o eve geçtik. En başta ev aramak, bulmak, eşya taşımak, depozito, kira ya da evi kiralamaya çalışmak, bunlar burada öyle zor şeyler ki; kendini ispat etmen gerekiyor. Çok ciddiym, çok yıpratıcı.” (K25, erkek, 22 yaş)

“Yani istenilen şeyler basit; kafa dengi insanla eve çıkabilmek. Bir küçük oda da beş kişi bütün dönem mümkün mü? Rahat olmak istiyorsun ama ev kiralamanın zahmeti çok. Elbette yurt ya da apartta kalmam mümkün değil, bir dolu insanla olmuyor çünkü. Ev içinde doğru insanlarla iletişimde olmak önemli. Yoksa ev kiralama süreci de çok yıpratıcı.”

Bu sorudan sonra hem apartta kalan kişilere hem de kiracı katılımcılara barınmanın bir hak olduğu ve bu hakkın kapsamından bahsedilmiştir. Bir konutun güvenli barınmanın yanında yaşanabilirliği, erişilebilirliği, zorla tahliye edilememe gibi güvencelerin varlığına değinilmiştir. Katılımcılar barındıkları yerlerde bazı hijyen gerekliliklerinin yerine getirilmediği gibi barınmayla ilgili çeşitli hakların da karşılanamadığından bahsetmişlerdir. Bazı konutların yaşınn otuzdan fazla olması ve bakımsızlığı, konutların metrekaresinin azlığı, insan sağlığını bozacak şekilde rutubetin ve böceklerin varlığı, elektrik ve su kesintileri, çöplerin zamanında toplanmayışı katılımcıların olumsuz mekân deneyimlerindendir. Katılımcılar bu deneyimleri öğrencilik hayatları devam ederken “mecburen” yaşadıklarını belirtmişlerdir.

Bu başlık altında ayrıca katılımcılara gençlik deneyimleri, hayat akışı ve eğlenme durumları ile birlikte mekân deneyimlerini değerlendirmeleri istenmiştir. Katılımcılar eğlence, gezmek, dolaşmak ve gençliklerini yaşamaktan çok “dinlenme, sorun çıkmaması, işlerin yolunda gitmesi ve huzur” gibi durumları tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu soru ayrıntılandırıldığında katılımcılar çalıştıkları yer dışında çeşitli mekanlardan bahsetmişlerdir. Ancak katılımcılar bu mekanları “zenginlerin gittikleri mekanlar” ve “durumu olmayan ya da ekonomik olmak zorunda olanların” gittikleri mekanlar olarak ikiye ayırmaktadırlar. Gençlik parkı, Yeşilçam, COFFY (dört içene bir hediye içecek veren mekân olarak dillendirilmiştir) öğrenciler için daha uygun yerler olarak belirtilirken; Arabica Coffee, Mackbear, Brew Mood Coffee ve Tea, Baked, Motto ve Nazar Lugga daha elit mekanlar olarak belirtilmiştir. Bu anlamda mekan tercihi kişilerin ekonomik gelirlerinin ve sınıfsal durumlarının birer belirtisi olarak okunmaktadır.

Öğrencilere bu başlık altında son olarak merkez ve Kötekli dışında Akyaka, Marmaris, Bodrum, Köyceğiz ve Fethiye gibi kıyı ilçelere dair sorular yöneltilmiştir. Katılımcılar öncelikli olarak belediyenin ulaşımda gerçekleştirilen indirimi nedeniyle ve yine

kendilerine en yakın kıyı alanı olduğu için Akyaka'dan bahsetmişlerdir. Akyaka ulaşım açısından olduğu kadar öğrencilerin kısa bir mola vermesi içinde uygun bir alan olarak anlatılmıştır. Çok özel bir gün içinse Marmaris ya da Bodrum'a gittiklerini belirten az sayıda öğrenci ise mesafe ve masraf gibi kalemleri örnek göstermiştir. Bununla birlikte Dalaman, Ortaca, Seydikemer, Kavaklıdere gibi ilçelere ise hiçbir katılımcı gitmemiştir. Katılımcılar bunu o bölgelerde “işlerinin olmaması” ya da kıyı bölgeler kadar onlara çekici gelmemeleri ile temellendirmişlerdir. Böylece öğrenciler gidebilecekleri, vakit geçirebilecekleri ve kendilerine ekonomik olarak çok zorluk çıkartmayacak yerlerle ilgili deneyimlerini aktarırken söz konusu *ekonomik vurgu* genel olarak cevaplarında onlara eşlik etmiştir. Katılımcılara sonraki başlıkta çalışma deneyimleri, dayanışma biçimleri ve stratejileri sorulmuştur.

5.2. Esnek Çalışma Deneyimleri, Dayanışma Biçimleri ve Stratejiler

Katılımcıların hepsi hizmet sektöründe çalışmaktadır. Sektörde hizmet veren kafeler, giyim mağazaları, zincir alışveriş marketleri, restoran ve atıştırmalık satan büfeler katılımcıların çalışma alanlarıdır. Katılımcılar bu alanda komi, kasiyer, barista, motokurye, garson, müşteri temsilcisi olarak çalışmaktadırlar. Katılımcıların aylık ortalama gelirleri üç bin TL ile otuz iki bin TL arasında değişmektedir. En az maaşı günde altı saat garsonluk yapan katılımcı alırken en yüksek maaşı müşteri temsilcisi almaktadır. Katılımcıların hepsinin iş girişi ile birlikte sigortası yapılmıştır. Katılımcılara iş tanımları ile çalışma pratiklerinin uyuşup uyuşmadığı sorulduğunda hepsinin iş yerinde neredeyse her işi yaptığı bulgulanmıştır. Üstelik bu duruma ek olarak çalışma saatleri oldukça yoğundur. Katılımcıların dördü haftanın yedi günü, kalan önemli bir kısmı ise haftanın altı günü çalışmaktadır. Katılımcılar günde en az altı saat haftada ise en az kırk beş saat çalışmaktadır. Katılımcılara iş kanunundaki yarı zamanlı çalışma biçimi hakkında bilgi verilmiş; kendilerinin yoğun mesai saatlerine sahip oldukları ve yarı zamanlı çalışmadıklarından bahsedilmiştir. Çalışma deneyimlerinin ilk altı ayında olan sekiz katılımcı bu durumda bir sorun görmezken daha deneyimli diğer katılımcılar bardağın dolu tarafından bahsetmişlerdir.

“Biz dört üniversite öğrencisiyiz burada. Servis ve temizlikten sorumluyuz. Çayın yapılması, servisi; kek, poğaç, böreğin tazeliği önemli. Bunlara dikkat etmek yeterli. Sabah derslerim olduğu için ben 16.00-22.00 arası buradayım. Yurt 23.00’te kapanıyor, oraya söyledim çalıştığımı, giriş zor olmuyor zaten. Bence şimdilik iyi, benim içinde deneyim oluyor. Mekân fiziksel açıdan minik, en azından soğuktan çok etkilenmiyoruz.” (K16, kadın, 23 yaş)

“Ben Kötekli’de fırın konseptinde pastanede çalışıyorum. Çalışma şartlarım oldukça iyi, haftalık çalışma saatlerim net ve fazla mesaim genelde olmuyor. Ekip arkadaşlarım destekleyici, yöneticilerimle iletişimim açık. Fiziksel ortam da konforlu ve ihtiyaçlarımıza uygun.” (K17, kadın, 21 yaş).

“Ben su bayiiinde çalışıyorum. Bazı zamanlar iyi bazı zamanlar kötü, her meslekte olduğu gibi. Bayii deposuyla birlikte belirli bir büyüklükte. Yani şartlara uygun diyeyim. Ben sadece siparişler dışında oradayım. Sonuçta iş yeri.” (K23, erkek, 22 yaş).

“Ben Ateş Döner’de çalışıyorum. Genel anlamda iyi, arada sırada insanlarla sorunlar yaşıyoruz ama bir şekilde günü bitiriyoruz. Yani pişirme alanı, oturma yeriyle birlikte buralara göre standart bir yer. Çalışan konforu açısından iş yerimi hiç değerlendirmedim.” (K26, erkek, 23 yaş).

Katılımcılara eğer çalışmamış olsalardı çalıştıkları bu mekanlara çeşitli ihtiyaçları nedeniyle gelip gelmeyecekleri sorulmuş ve önemli bir kısımdan olumsuz cevap alınmıştır. Bu sorudan sonra katılımcılara çeşitli sendikalardan ve derneklerden bahsedilmiş, çalışan öğrencilerin örgütlenmelerinden haberdar olup olmadıkları sorulmuştur. Katılımcıların hiçbiri herhangi bir sendikaya üye olmadıkları gibi herhangi bir öğrenci derneği ya da kulübüne üye değildirler. Harvey’in de belirttiği üzere (2012;170-171) emeğin kırılganlığını artıran en önemli şey işgücü nüfusunun fazla oluşu ve sendikal gücün zayıflığıdır. Katılımcılar küçük ve işlek mekanlarda, iş sağlığı ve güvenliğinin arka plana itildiği alanlarda emek yoğun olarak çalışmakta, üstelik emeklerinin karşılığını alamamaktadırlar. Ancak bu çalışma şartları ekonomik ilişkilerin kör noktası olan geçim sıkıntısı ile çakışmaktadır. Bazı katılımcılar ailelerine daha fazla yük olmamak için çalıştıklarını ifade etmektedirler.

“Ben aslında çalışmak zorunda değilim, ama aileme ekonomik olarak yük olmak istemiyorum. Bazı kitapları ya da kıyafetleri kendim alıyorum. Birazda kenara para atabiliyorum. Bir yerlere giderken rahat gidebilmek için. Bu durumlar için ailemden para istemek doğru gelmiyor.” (K11, kadın, 19 yaş).

“Ailem çok sıcak bakmıyor, derslerinle ilgilen diyorlar ama okuldayken paraya sıkışmak istemiyorum. Bazı ihtiyaçlarımı karşılamak adına çalışıyorum.” (K9, kadın, 20 yaş)

Katılımcıların önemli bir kısmı ise çalışmak zorunda oldukları için çalıştıklarını belirtmişlerdir.

“Kirada oturuyorum, yurda geri dönmeme imkân yok. Okulu bitirmem için çalışmak zorundayım. Aile desteği bu şartlarda yeterli değil.” (K1, kadın, 25 yaş).

“Ben de dahil tüm kardeşlerim çalışıyor. Ben şu anda arkadaşımın kirada oturuyorum, bu arada her şey pahalı dememe gerek var mı bilmiyorum. Ailem destek olmak ister ama şartlar belli.” (K23, erkek, 22 yaş).

“Bence soruyu kime sorduğunuz önemli. Kendini geliştirmek için çalışanlara saygı duyuyorum ama ben çalışmak zorundayım. Ben artık orayı düşünmüyorum; yani gençliğim, hayatı doya doya yaşayacağım, yıllarım... Evet öyle ama ben artık orada değilim, okulu bitirmek zorundayım ve bunun için de çalışmak zorundayım.” (K27, erkek, 22 yaş)

Katılımcılara kredi, burs ve vakıfların desteğinden bahsedilmiştir. Katılımcılardan on yedisi kredi aldıklarını belirtmişlerdir ancak KYK kredisi lisans öğrencileri için 2.000 TL (Gençlik ve Spor Bakanlığı, 2024) olup günümüz şartları açısından bu oldukça düşük bir miktardır. Bununla birlikte katılımcılara ekonomik şartlar ve çalışma şartlarının kesişiminde geçinme stratejileri sorulmuştur. Katılımcıların önemli bir kısmı bazı tüketim

ürünlerini ailelerinin evlerinden gelirken getirdiklerini, gereksiz bir şey almadıklarını, gerekli olan şeyler ev eşyası ise ikinci el eşya satan yerlerden ya da mezun olan öğrencilerden satın aldıklarını belirtmişlerdir. İhtiyaç duyulan şey yiyecek ürünü ise en uygun fiyatlı zincir marketten temin ettiklerini belirtmişlerdir. Ayrıca çalıştıkları kurumun verdiği öğünleri yiyen ve yine çalıştıkları yerlerin onlara verdikleri yemek fişlerini kullananlarda vardır. Bir öğrenci kurye olarak çalışırken günlük 300 TL'lik yemek fişinden bahsetmiştir ancak bu fiş söz konusu mekânda herhangi bir menüye denk gelmemekte gün içerisinde içilebilecek içeceklerin bir kısmını karşılamaktadır. Bununla birlikte bu çalışma özelinde de öğün atlayan öğrencilerin varlığı bulgulanmıştır. Son olarak kitap, kırtasiye ve giyeceklerle ilgili ihtiyaçların ise çok gerekli olduğu müddetçe alınmadığı ortaya çıkmıştır. Öğrenciler kitap ya da makalelerin pdfsini ya da varsa arkadaşlarından matbu halini ödünç aldıklarını belirtmişlerdir. Eserlerin fotokopisini almak ise en son başvuru olan seçenektir.

Katılımcılara son olarak hem çalıştıkları yerde hem de gündelik hayatta karşılaştıkları olumsuz durumların üstesinden gelmek için nasıl bir strateji izledikleri ve dayanışma biçimleri sorulmuştur. Bu soruda cinsiyet faktörünün etkisi ortaya çıkmıştır. Katılımcı kadınların önemli bir kısmı karşılaştıkları sorunlara karşı bir araya gelme, örgütlenme, şikâyet etme gibi pratiklerin hiçbirinden bahsetmemiş olup cinsel taciz, psikolojik şiddet gibi şiddet türlerini *deneyimlemediklerine* dair cevaplar vermişlerdir. Bu tür durumlara başka kadınların maruz kalması ve kendilerinden yardım istemeleri durumunda ise diğer kadınlara yardım edebileceklerini belirtmişlerdir. Ancak bu yardımın derecesi ve süresi konusunda herhangi bir cevap vermemişlerdir. Erkek katılımcılar ise karşılaştıkları “can sıkıcı” durumlardan bahsetmişlerdir. Bahsedilen durumların önemli bir kısmı ‘tartışma/münakaşa’ olarak tasvir edilmiş ve eğer haklılarsa kendilerini savunduklarını belirtmişlerdir. Bunun dışında fiziksel ya da cinsel bir şiddet deneyiminden bahseden erkek katılımcı olmamış karşılaşılan şeylerin ise her iş yerinde olan olaylar olduğu konusunda ortak bir kanaat ortaya çıkmıştır. Böylece katılımcıların sorunlarıyla kendi başlarına kaldıkları ve çözüm yolu olarak yatıştırıcı tavrı benimsedikleri ortaya çıkmıştır.

6.SONUÇ

Global krizlerle şekillenen çalışma hayatında emek biçimlerinin değişimi ile daha önce çalışmayan grupların çeşitli şekillerde çalışma yaşamına girdiği günümüzde, üniversite öğrencilerinin de çalışma hayatına dahil olduğu görülmektedir. Ancak bu dahil olma biçimleri mekâna duyarlıdır. Çalışma deneyimleri, içinde yaşanan mekânı dönüştürdüğü gibi çalışmayla ilişkili deneyimleri de mekânın kendisi dönüştürmektedir. Bir köyken mahalleye oradan da öğrenci yerleşkesine dönüşen Kötekli bunun en iyi örneğidir. Kötekli'deki konutlar ve mekanlar üniversitenin ihtiyacı doğrultusunda şekillenmiş ve barınma, eğlenme ve yeme-içme gibi işlevleri olan işletmeler bu alanda yoğunlaşmışlardır. Bu yoğunlaşma hem öğrencileri bu alana çekmiş hem de söz konusu işletmelerde üniversitesinin temposuna uygun şekilde çalışacak emeği ortaya çıkartmıştır. Bu nedenle Kötekli hem eğlence ve boş vakit geçirme mekânı olurken aynı zamanda bu alanda çalışacak esnek ve ucuz emeğin de mekânı haline gelmiştir. Bu durumu anlamak için örülen çalışmada part-time çalışan ve Kötekli'de yaşayan yirmi yedi öğrenciye ulaşılmıştır. Çalışmada katılımcıların hepsinin vakitlerinin önemli bölümünü Kötekli'de geçirdiği ve kazandıkları az miktarda para ile öğrenciliklerini idame ettirdikleri

bulgulanmıştır. Bu durum mekân tüketimine etki etmekte öğrenciler ucuz ve finanse edebilecekleri yerlerde barınmakta ve yine bu alanlarda vakit geçirmektedir. Turizm bölgesi olan Muğla'nın kıyı bölgelerinden en uygun fiyatlı olanını tercih etmekte ancak kent merkezinin öğrenci dostu olmaması nedeniyle tercih etmemektedirler. Kıyı bölgesi dışındaki ilçelere ise hiç gitmemektedirler. Bir döngüye benzer şekilde aynı mekanda eğitim almakta, çalışmakta, eğlenmekte ve barınmaktadırlar. Ancak bunların hepsini ekonomik durumlarına uygun olarak gerçekleştirmektedirler. Sonuç olarak ilk başta planlandığı gibi Kötekli bir öğrenci yerleşkesi olurken mekan kullanımı açısından birbirine yakın ancak sınıfsal farkları yansıtan barınma biçimleri ve boş vakit geçirme alanlarıyla dolu hale gelmiştir.

Kaynakça

- Aydemir, İ., Ünal, V., Öngören, B., Bıyık, T., Uluocak, N. N., Topçu, R., ve Özdemir, E. (2022). Çalışan yükseköğretim öğrencilerinin karşılaştıkları sorunlar. *Üniversite Araştırmaları Dergisi*, 5(3), 276–285.
- Balkız, Ö. I. (2015). *Üniversite öğrencileri işgücü piyasasında*. Detay Yayıncılık.
- Barron, P., ve Anastasiadou, C. (2009). Student part-time employment: Implications, challenges and opportunities for higher education. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 21(2), 140–153. <https://doi.org/10.1108/09596110910935641>
- Belediye Kanunu (Kanun No. 5393). (2005, 13 Temmuz). T.C. Resmî Gazete (Sayı: 25874). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/07/20050713-6.html>
- Bildik, T., Büküşoğlu, N., ve Kesikçi, H. (2004). Çalışan ergenlerin psikososyal sorunları ve kendi çözüm önerileri. *Ege Tıp Dergisi*, 43(2), 105–111.
- Canny, A. (2002). Flexible labour? The growth of student employment in the UK. *Journal of Education and Work*, 15(3), 277–299. <https://doi.org/10.1080/1363908022000003061>
- Castells, M. (1997). Citizen movements, information, and analysis: An interview with Manuel Castells. *City*, 2(7), 140–155. <https://doi.org/10.1080/13604819708900057>
- Çelik, K., ve Beşpınar, F. U. (2011). Farklı nedenlerle çalışma ve çalışmanın genç üzerine etkileri. *Sosyal ve Beşerî Bilimler Dergisi*, 3(1), 59–69.
- Curry, J. (1993). The flexibility fetish: A review essay on flexible specialisation. *Capital ve Class*, 17(2), 99–126. <https://doi.org/10.1177/030981689305000106>
- Doğan, H., ve Akçalı, G. (2021). Üniversite öğrencilerinin yaşadıkları sosyo-ekonomik sorunlar üzerine bir inceleme. *Üniversite Araştırmaları Dergisi*, 4(3), 309–316. <https://doi.org/10.32329/uad.903559>
- Engels, F. (2020). *Konut sorunu* (E. Özalp, Çev.; 3. baskı). Yordam Kitap. (Orijinal eserin basım yılı 1872–1873)
- Erkan, R. (2002). *Kentleşme ve sosyal değişme*. Bilimadamı Yayınları.
- Gençlik ve Spor Bakanlığı. (2024). Kredi ve Yurtlar Genel Müdürlüğü burs ve kredi hizmetleri. <https://kygm.gsb.gov.tr/> (Erişim tarihi: 26.08.2025).
- Görmüş, A. (2021). Kısmi süreli işlerin kalitesi: Çoklu doğrusal regresyon modeli ile OECD ülkelerinden bulgular. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 8(2), 397–416. <https://doi.org/10.17541/optimum.915213>
- Gürkan, Ö., ve Karataş, M. (2004). *Muğla Üniversitesi'nin yöreye yönelik sosyo-ekonomik katkılarının araştırılması*. Muğla Üniversitesi Yayınları.
- Harvey, D. (2012). *Postmodernliğin durumu* (S. Savran, Çev.). Metis Yayınları.
- Holmes, V. (2008). Working to live: Why university students balance full-time study and employment. *Education + Training*, 50(4), 305–314. <https://doi.org/10.1108/00400910810880542>

- Huot, J. L., Thalmann, J. P., ve Valbelle, D. (2000). *Kentlerin doğuşu* (A. B. Girgin, Çev.). İmge Kitabevi Yayınları.
- International Labour Organization. (2020). *Towards safe, healthy and declared work in Ukraine: EU-ILO project*. ILO.
- Kaner Koç, N. (2017). Çağrı üzerine iş ilişkisinin güvencesizliğinde çalışan üniversite öğrencileri. *Mülkiye Dergisi*, 41(3), 32–56.
- Karabulut, C. (2016). Eğitimde metalaşma ve ticarileşme. *Sosyal Araştırmalar Vakfı*, 2, 66–79.
- Kavurmacı, A. (2021). Uluslararası öğrencilerin çalışma deneyimleri: Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi öğrencileri üzerine bir araştırma. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 19(4), 312–334. <https://doi.org/10.11611/yead.993414>
- Kıray, M. (1972). *Örgütlemeyen kent*. Bağlam Yayınları.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Çev.). Blackwell Publishers. (Orijinal eser basım yılı 1974)
- Lundberg, C. A. (2004). Working and learning: The role of involvement for employed students. *Journal of Student Affairs Research and Practice*, 41(2), 400–414. <https://doi.org/10.2202/1949-6605.1332>
- Manthei, R. J., ve Gilmore, A. (2005). The effect of paid employment on university students' lives. *Education + Training*, 47(3), 202–215. <https://doi.org/10.1108/00400910510592234>
- Mounsey, R., Vandehey, M., ve Diekhoff, G. (2013). Working and non-working university students: Anxiety, depression, and GPA. *College Student Journal*, 47(2), 379–389.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2012). *Education at a Glance 2012: OECD indicators*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/eag-2012-en>
- Özmen, K. (2023). Üniversite öğrencilerinin çalışma deneyimleri: Yarı zamanlı çalışma. *Üniversite Araştırmaları Dergisi*, 6(4), 394–404.
- Perna, L. W. (2010). Understanding the working college student. *Academe*, 96(4), 30–33.
- Savul, G. (2015). Gayri-maddi emeğin üretkenleşmesi: “Talihsizliğin” görünimleri. *Çalışma ve Toplum*, 1(44), 293–322.
- Söğütlü, L., İmamoğlu, A. H., Çelik, A. R., ve Karabulut, Y. (2021). Çalışan üniversite öğrencilerinin benlik saygısı ve psikolojik dayanıklılık düzeylerinin incelenmesi. *Uluslararası Hukuk ve Sosyal Bilim Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 36–46.
- Usanmaz, A. (2018). *Belirsiz ve güvencesiz dönemin eğitim sürecindeki aktörleri: İnşaatta çalışan üniversite öğrencileri üzerine bir alan çalışması* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Usanmaz, A., ve Kahraman, F. (2020). Güvencesizlik, gençlik ve inşaat: İnşaatın eğitilmiş gençleri üzerine bir araştırma. *Gençlik Araştırmaları Dergisi*, 8(20), 106–134.
- Vaughn, A. A., Drake Jr, R. R., ve Haydock, S. (2016). College student mental health and quality of workplace relationships. *Journal of American College Health*, 64(1), 26–37. <https://doi.org/10.1080/07448481.2015.1064126>
- Yalçın, E. C., ve Başol, O. (2020). Kısmi süreli çalışmayı etkileyen bazı sosyo-demografik değişkenler: TR 21 bölgesi örneği. *SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi*, 10(1), 75–88. <https://doi.org/10.32321/sgd.752986>
- Yamakoğlu, E., ve Karaçöp, E. (2019). Bazı atipik çalışma modelleri bakımından kadınların sosyal güvenliği. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25(2), 1463–1485. <https://doi.org/10.33433/maruhad.667688>
- Yolvermez, B., ve Kaytan, M. (2022). Covid-19 pandemisinde derinleşen öğrenci yoksulluğu: Sakarya Üniversitesi örneği. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12(3), 1755–1776.

Türkiye’de Lojistik Merkezlerin Kademelenmesine Yönelik Bir Değerlendirme

Senay Oğuztimur¹, Elif Nazlı Arıkan²

Öz: Lojistik merkezler, bir ülkenin lojistik kapasitesini artırmada kritik rol oynar. Etkin lojistik merkezi planlamasında; doğru yer seçimi, güçlü ulaşım bağlantıları kadar merkezlerin birbirini destekleyecek biçimde kademelendirilerek konumlanması gerekmektedir. Bu bildiri, bu teorik çerçevenin Türkiye’de ne ölçüde hayata geçirildiğini konu almaktadır. Çalışmada önce literatürde lojistik merkezlerin hangi ölçütler dikkate alınarak kademelendiği ve nasıl şekillendirildiği incelenmiştir. Ardından Türkiye’de lojistik sektörünün gelişimi ve lojistik merkezlerin üstleneceği role ilişkin değerlendirme yapan master planlar ve üst ölçekli strateji dokümanları incelenmiştir. Yürürlükteki belgelerde birbirlerinden farklı kademelerden bahsedilmekte ve ülke mekanına yönelik somut hiyerarşik lojistik yapılanmadan söz edilmediği tespit edilmiştir. Bu tespitin ardından lojistik merkez kademelenmesi ölçütleri değerlendirilerek Türkiye’de lojistik merkezlerde kademelenmenin nasıl olması gerektiği kartil dağılımı yapılmıştır. Ele alınan ölçütler; lojistik merkezin fiziksel özellikleri, teknik altyapıları, bulunduğu şehirlerin ekonomik kapasiteleri ve komşu şehirler ile olan ilişkileridir. Faaliyette olan 12 lojistik merkez değerlendirildiğinde; bulgularımıza göre İstanbul ve İzmit ulusal ölçekte, Uşak, Erzurum ve Kars yerel ölçekte; diğer yedi merkez ise ara kademede hizmet vermektedir.

Anahtar Kelimeler: Lojistik merkez, Türkiye, lojistik merkez kademelenmesi

Abstract: Logistics centers play a crucial role in enhancing a country's logistics capacity. This requires effective planning, proper location selection, strong transport links, and a hierarchical arrangement of complementary centers. This article examines the extent to which this framework has been implemented in Türkiye. First, the study reviews literature on the criteria used to classify logistics centers and their composition. It then analyzes master plans and strategic documents addressing the Turkish logistics sector and the role of logistics centers. The findings reveal that existing documents mention levels but lack a concrete national hierarchical structure. Based on this finding, the classification criteria were reevaluated using quartile analysis to propose a hierarchy for the centers in Türkiye. These criteria include physical characteristics, infrastructure, the economic capacity of host cities, and relations with neighboring regions. An evaluation of 12 active centers shows that Istanbul and Izmit operate nationally, Uşak, Erzurum, and Kars locally, while seven others operate at intermediate levels.

Keywords: Logistics hub, Turkey, the hierarchy of logistics hubs

¹ Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, elifnazliarikann@gmail.com

² Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, soguz@yildiz.edu.tr

1. GİRİŞ: LOJİSTİK MERKEZLERİN İŞLEVİ VE KADEMELENMESİ

Yük akımı kavramı, bir malın bir noktadan diğerine taşınması anlamını taşıırken zamanla kapsamı genişlemiş ve lojistik kavramına evrilmiştir. Lojistik; hammaddenin temininden üretime, üretimden tüketime ve hatta geri dönüşüme kadar geçen süreçte taşıma, depolama, stok yönetimi ve benzeri faaliyetleri içeren tedarik zinciri yönetiminin önemli bir bileşenidir. Tarihsel olarak ilk kez askeri alanda sistematik biçimde kullanılan lojistik, özellikle savaş dönemlerinde asker ve teçhizatın belirli zaman aralıklarıyla sevk edilmesi, malzemelerin etkin bir şekilde depolanması ve dağıtılması gibi kritik işlevleri üstlenmiştir. Bu nedenle askeri bağlamda stratejik öneme sahiptir. İş dünyasında lojistiğin yaygın biçimde kullanılmaya başlaması ise II. Dünya Savaşı sonrasında rastlamaktadır. Savaşın yıkıcı etkilerinden kurtulmaya çalışan Avrupa ülkeleri, hammadde ve nihai ürünün düzenli biçimde organize edilmesi ve dağıtılmasında lojistikten yoğun biçimde faydalanmıştır. Ayrıca teknolojik yenilikler ve özellikle “tam zamanında üretim” yaklaşımı, lojistiğin iş dünyasında daha da yaygınlaşmasına katkı sağlamıştır.

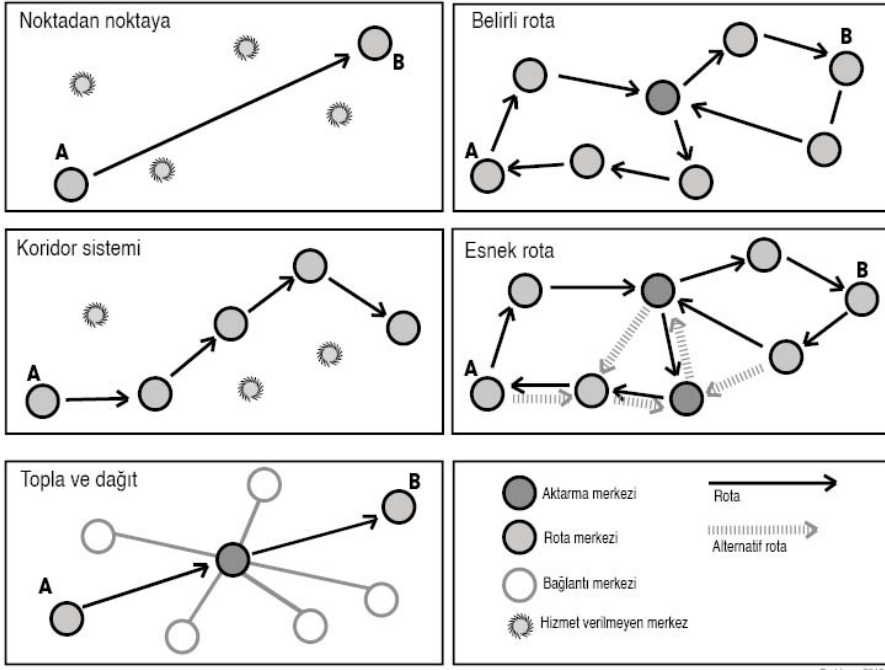
Lojistik faaliyetler yalnızca taşımacılıkla sınırlı değildir; depolama, stok yönetimi, katma değer yaratma ve idari süreçleri de kapsar. Lojistiğin temel unsurlarından biri olan taşıma, farklı ulaşım türleri (karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu) ile gerçekleştirilmektedir. Bu türlerin önem dereceleri çeşitli ölçütlere göre değişkenlik göstermektedir. Her ulaşım modunun kendine özgü avantaj ve sınırlılıkları vardır. Örneğin, hız öncelikliyse havayolu tercih edilirken, büyük miktartlı ve hacimli yükler için demiryolu veya denizyolu daha uygun olmaktadır.

Firmalar, lojistik süreçlerde çoğu kez dış kaynak kullanımına yönelerek üçüncü parti lojistik (3PL) şirketlerinden hizmet alırlar. Bu firmalar, en uygun ulaşım türünü seçmenin yanı sıra depolama ve dağıtım gibi faaliyetleri de üstlenmekte, süreçleri uçtan uca yönetebilmektedir. Lojistikte taşıma süreci, hammaddenin ve mamulün üretim ve dağıtım merkezlerinden tüketiciye ulaştırılmasını sağlar. Bu yapı, mekânsal kademelenme kuramlarıyla, özellikle Krugman ve Fujita’nın yaklaşımlarıyla benzerlik göstermektedir. Krugman’ın modelinde merkezdeki firmanın ürünlerini etki alanına ulaştırması, lojistikte dağıtım noktalarının kendi bölgelerine ürün ulaştırmasıyla örtüşmektedir. Krugman ve Henderson’un modellerinde olduğu gibi, dağıtım bölgesinin büyüklüğü lojistik firmanın kâr maksimizasyonuna dayalı kararlarına bağlıdır. Bu kararlar, dağıtım noktalarının etki alanlarını belirlemektedir. Lojistik firmaları farklı ürün grupları ile hizmet verdiklerinden, dağıtım bölgelerinin kapsamı firmadan firmaya değişmektedir.

Ulaşım açısından lojistik dağıtım ağı incelendiğinde beş farklı örgütlenme yapısı öne çıkmaktadır (Rodrigue vd., 2006):

- Noktadan noktaya (Point to point)

- Koridor sistemi (Corridor)
- Topla ve dağıt (Hub and spoke)
- Belirli rota (Fixed routing)
- Esnek rota (Flexible routing)



Şekil 1. Farklı dağıtım sistemleri (Kaynak: Rodrigue, 2013)

Bu dağıtım sistemlerinin her birinde farklı avantaj ve dezavantajlar bulunmaktadır. Örneğin, **noktadan noktaya** taşıma yüksek esneklik sağlamakla birlikte aracın boş olarak dönmesi maliyeti artırabilmektedir. **Koridor sistemi** yoğun yükleme ve boşaltma noktaları arasında çeşitli ara durakları barındıran doğrultusal bir işleyişe sahiptir. **Topla ve dağıt (hub and spoke)** sistemi, kutupsal bir yapı sergiler; lojistik faaliyetler bir çekirdek noktada (hub) toplanır, çevresindeki hatlara (spoke) dağıtılır. **Belirli rota** düzeninde belirlenen noktalarda lojistik faaliyetler yoğunlaşır; ancak sistem doğası gereği esnek değildir. Bu esneklik eksikliğini gidermek üzere **esnek rota** kurguları geliştirilmiştir (Rodrigue vd., 2006). Ulaşım sistemlerine bağlı olarak oluşan bu dağıtım ağları, tek başına kademelenme yapısı ile ilgili bir düzen kurmaz; ancak üçüncü parti lojistik firmalarının ağ tasarımı ve hizmet mimarisi bu altyapılarla entegre olduğunda belirgin bir kademelenme yapısı ortaya çıkar.

Lojistik merkezlerin hangi kademede hizmet vereceği ve ne ölçekte bir lojistik merkez olarak işlev göreceği, literatürde ayrıntılandırılan belirli ölçütlerle saptanır. Lojistik alanında yapılan çok sayıdaki çalışma dikkate alındığında, bir lojistik merkezin gücünü ve/veya kapasitesini etkileyen temel unsurlar şu şekilde sıralanabilir: **coğrafi avantaj, güçlü altyapı, maliyetlerin düşüklüğü, kombine taşımacılık ağının etkinliği, lojistik birimin operasyonel yetkinliği, üst yapı olanakları, elleçlenen yük miktarı, hinterlandın büyüklüğü ve hizmet hızı** (bkz. Villalón; Hayuth; Slack; Baird; Porcar; Burnson; Jansson; Thomas; Brooks; Frankel; Fleming). Lojistik merkezlerin kademelenmesinde dikkate alınan unsurlardan biri de sundukları **katma değerli hizmetlerdir**. Gümrük işlemleri, paketleme ve etiketleme, envanter yönetimi, tersine lojistik ve soğuk zincir yönetimi gibi hizmetler, lojistik merkezlerin çekim ve hizmet kapasitesini artırdığı için mutlaka göz önüne alınmalıdır.

Rodrigue'nin ifade ettiği örgütlenme biçimleri arasında **topla ve dağıt (hub and spoke)** türü, yukarıda sıralanan kriterler gözetildiğinde farklı büyüklükte ve farklı etki alanlarına sahip merkezleri barındırır. Bu lojistik birimler; teknik ve hukuki altyapının imkân verdiği ölçüde coğrafi olarak genişleyerek **yerel** ölçekten başlayıp **bölgesel, uluslararası ve küresel** ölçeklerde cazibe merkezlerine dönüşebilir.

Dünyada birçok lojistik üs modeli uygulanmakta ve kurumlar ile firmalar bu birimlerden hizmet almaktadır. Şehir plancıları bu alanları mekânsal, işlevsel ve ulaşım ilişkileri bakımından tasarlamakta; buna uygun şekilde diğer kentsel işlev alanları planlanmaktadır. Genel kabul gören **kademeli sistem** aşağıdaki gibidir:

1.1. Küresel Lojistik Üsler

Küresel lojistik üslerin en önemli özelliği, **kıtalar arası taşımacılıktaki temel bağlantı noktaları** olmalarıdır. Dünyada birçok kıtalar arası taşıma hattı bulunmaktadır. Pasifik ve Atlantik Okyanuslarını aşan hatlar ile Avrupa–Uzak Doğu hatları küresel hatlara örnek verilebilir. Yıllık olarak milyon ton veya TEU cinsinden yüksek hacimli yük hareketliliğine konu olan merkez alanlardır. Küresel lojistik üsler, coğrafi ve ekonomik açıdan bulundukları kıtanın en uygun yerleşim bölgelerinde konumlanırlar. Bu ölçekteki bir lojistik üssün en önemli avantajı, **tüm taşıma türlerini** etkin biçimde kullanabilmesi ve **coğrafi yakınlık avantajıdır**. Coğrafi üstünlük, üretim ve tüketim merkezlerine yakınlıkla pekişir. Geniş bir ticari potansiyele sahip coğrafyalara nüfuz edebilmekte ve bölge ülkelerine hizmet etmektedirler. Petrol ürünleri, dökme yükler, paketlenmiş ürünler ve birçok eşya türü bu merkezlerde toplanır, depolanır ve dağıtıma hazır hale getirilerek alıcılara ulaştırılır.

Bu kategorideki lojistik merkezlerin **asgari nitelikleri** şöyledir:

- **En az 2.000 dönüm** alana sahip olmak,

- **Yıllık en az 10 milyon ton** yük hacmini elleçlemek,
- Tüm ülkelere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen bir **uluslararası ağ düğümü** olmak,
- **En az bir küresel ve bir ulusal** ulaştırma koridoru üzerinde yer almak,
- Tüm lojistik ve gümrük hizmetlerinin verildiği bir **entegre hizmet sunumu** sağlamak,
- **En az üç taşıma modunu** (veya bu modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantılarını) içermek,
- Diğer bir uluslararası lojistik merkez ile aralarında **asgari 400 km** karayolu mesafesi bulunmak,
- **En az iki intermodal terminale** sahip olmak.

Küresel lojistik üslere Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Hong Kong, Singapur, Şanghai, Los Angeles ve Dubai örnek verilebilir.

1.2. Uluslararası Lojistik Üsler

Uluslararası lojistik üsler, kıtanın belirli bir coğrafi alanında ve **taşıma eksenini** içinde yer alırlar. Uluslararası taşıma sistemi ve yük akışı içinde büyük öneme sahiptirler. Eşyanın tip ve özelliklerine göre **konsolidasyon** ve **ayırıştırma** gibi lojistik operasyonlar bu merkezlerde gerçekleştirilebilir. Ağırlıklı taşıma türü çoğu zaman **denizyolu** olmakla birlikte güçlü **havayolu** ve **demiryolu/karayolu** bağlantıları da bulunur. Genel olarak **metropollerin yakınlarında** konumlanırlar ve **endüstri bölgeleriyle doğrudan bağlantıları** mevcuttur. Çoklu ulaşım modlarıyla güçlü bağları bulunmaktadır. **Le Havre, La Spezia, Bangkok ve Osaka** bu ölçekteki merkezlere örnektir.

1.3. Bölgesel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Bölgesel taşıma ve dağıtım üslerinin temel özelliği, **uluslararası taşıma eksenlerine** veya **stratejik limanlara** yakın olmalarıdır. Uluslararası taşıyıcılar ve göndericiler tarafından **eşya transferi, aktarma, depolama ve/veya dağıtım** faaliyetleri için kullanılırlar. Genellikle baskın bir taşıma türünün varlığı söz konusudur; ancak diğer taşıma türleriyle **entegre olma** kapasitesine de sahiptirler.

Bu kategorideki lojistik merkezlerin **asgari nitelikleri** şöyledir:

- **En az 1.000 dönüm** alana sahip olmak,
- **Yıllık en az 5 milyon ton** yük hacmini elleçlemek,
- Bölgesindeki tüm illere **doğrudan yük** gönderebilmek ve alabilmek,

- **En az bir küresel ve/veya bir ulusal** ulaştırma koridoru üzerinde olmak,
- Depolama, paketleme ve gümrük hizmetlerini sunmak,
- **En az üç taşıma modunu** (veya bu modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantılarını) içermek,
- Diğer bir uluslararası lojistik merkez ve bölgesel/ulusal merkez ile aralarında **asgari 200 km** karayolu mesafesi bulunmak,
- **En az bir intermodal terminale** sahip olmak.

Bölgesel taşıma ve dağıtım üssü örnekleri arasında **Yeni Delhi, Cenova ve Valensiya** sayılabilir.

1.4. Yerel Taşıma ve Dağıtım Üsleri

Yerel taşıma ve dağıtım üsleri, çoğunlukla **ulusal ölçekte** faaliyet gösteren lojistik faaliyet alanlarıdır. Genellikle bulunduğu ülkenin **üretim ve tüketim merkezleri** ile yurt dışı **ithalat ve ihracat** hareketlerine katkıda bulunurlar. Ticari potansiyeli sınırlı olan bu bölgelerde **entegre lojistik faaliyetler** de görece sınırlıdır. Çoğunlukla **bir taşıma türüne** (denizyolu veya karayolu gibi) dayalı bir gelişim izlenir.

Yerel taşıma ve dağıtım üslerinin önemli avantajı, ulusal ölçekte faaliyet göstermeleri nedeniyle **yasal çerçeve ve gümrük** gibi bürokratik süreçlerin görece daha sınırlı olmasıdır. Bölge ekonomisinin canlılığı açısından **stratejik öneme** sahiptirler. Daha çok belirli ürün gruplarında—faaliyette bulunan yörenin tarımsal çıktıları, deniz ürünleri veya madenleri gibi—**yurt içi ve yurt dışı sevkiyata** ilişkin taşıma ve dağıtım deneyimi vardır. Bununla birlikte **dışa açılma ve dünya ile entegrasyon** süreçlerinde zaman zaman güçlükler yaşanabilmektedir.

Yerel ölçekte hizmet sunan bu birimler, **son-mil (last mile) dağıtımına** doğrudan hizmet eder. Bu alanlarda **çok yoğun yükleme-boşaltma** faaliyeti beklenmez; **sınırlı depo alanları** söz konusudur ve çoğunlukla **orta büyüklükteki kentsel alanların** yakınlarında yer alırlar. Hızlı hizmet sunumuna odaklanılır ve **verimlilik esaslı** çalışma prensiplerini benimserler.

Bu kategorideki lojistik merkezlerin **asgari nitelikleri** şöyledir:

- **En az 500 dönüm** alana sahip olmak,
- **Yıllık en az 1 milyon ton** yük hacmini elleçlemek,
- Bulunduğu il merkezi ve ilçelerine **doğrudan yük** gönderebilmek ve alabilmek,
- Depolama ve paketleme hizmetlerini sağlamak,

- **En az iki taşıma modunu** (veya bu modlara etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantılarını) içermek,
- Diğer lojistik merkezler ile aralarında **asgari 100 km** karayolu mesafesi bulunmak.

Şehir depoları, mikro tedarik merkezleri ve elektronik ticaret (e-ticaret) ürünleri için paket toplama–ayırıştırma merkezleri bu kategoriye dahildir.

1.5.Türkiye Açısından Değerlendirme

Türkiye, Avrupa, Asya ve Afrika gibi **üç büyük kıtanın** kesişiminde yer almaktadır. Deniz, hava, demir ve karayolu bağlantılarıyla bu üç kıtaya erişim sağlayabilen, stratejik bakımdan **son derece avantajlı** bir coğrafyada konumlanan ülkemiz, bu şansını tam kapasiteyle **bölgesel ekonomik faydaya** dönüştürememektedir. Bunun elbette çok çeşitli nedenleri bulunmaktadır; ancak lojistik açısından **deniz ve hava limanlarının** gücünün arzu edilen seviyede kullanılamaması da önemli bir etkidir.

Lojistik üs, yalnızca lojistik bir faaliyet alanı değil, aynı zamanda **ticaretin ve ekonomik kalkınmanın çekirdeği** niteliğinde bir işlev alanıdır. **Dış ticaret hacminin artması**, ülkeye yönelen **doğrudan yabancı yatırımların** ve üretim faaliyetlerinin gelişmesinde belirleyici rol oynar. Özellikle reel sektörde **düzenli ve sürekli yük akışının sağlanması**, tedarik zinciri güvenilirliği ve maliyetlerin öngörülebilirliği açısından kritik öneme sahiptir. Düzenli yük hareketliliği, karşılıklı noktalar arasında tesis edildiğinde yalnızca firma düzeyinde değil, **dışsal ekonomik faydaları** yoluyla tüm bölge ve hatta ülke ölçeğinde pozitif etki yaratır.

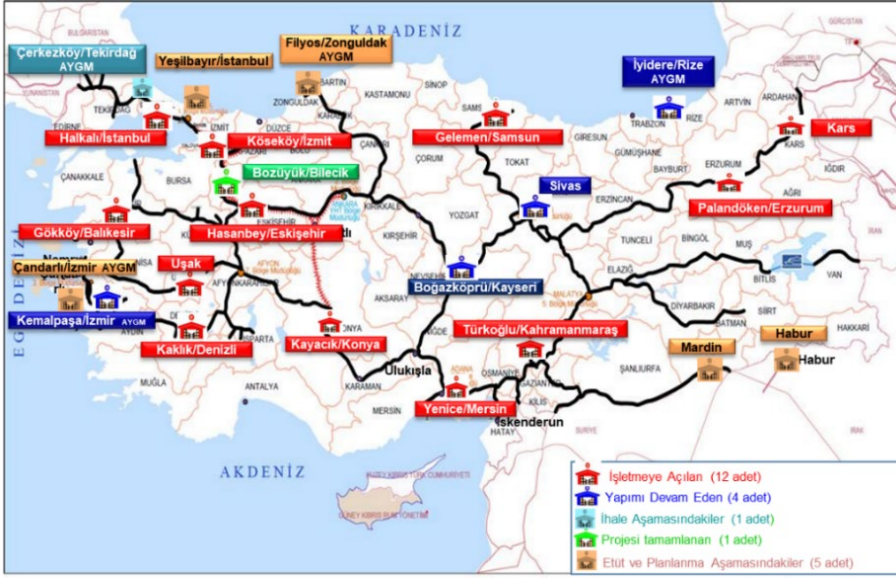
Türkiye’deki lojistik faaliyetler dikkate alındığında **İstanbul**, tek başına ayrı bir konuma sahiptir ve **önemli bir uluslararası merkez** olarak değerlendirilebilir; hatta **küresel merkez** nitelendirmesi dahi tartışmaya açıktır. Bununla birlikte ardından gelen **İzmir, Ankara, Mersin, Gaziantep** gibi şehirler lojistik bakımdan **bölgesel** hatta **yerel** ölçekte kabul edilebilir bir güce sahiptir. **Demiryolu bağlantılarının zayıflığı, yük türü bakımından çeşitliliğin sınırlılığı, karşılıklı yük hareketlerindeki dengesizlikler ve katma değerli lojistik hizmetlerin dar kapsamı**, ülke genelinde lojistik hizmet spektrumunun henüz istenen genişliğe ulaşmadığını göstermektedir. Bu sınırlılıkların giderilmesi; intermodal yapıyı güçlendiren altyapı yatırımları, hinterland erişilebilirliğini artıran planlama kararları, gümrük ve lojistik mevzuatında süreçleri hızlandıran düzenlemeler ile mümkündür. Böylece Türkiye’nin jeostratejik konumu, lojistik merkezlerin **yerel–bölgesel–uluslararası–küresel** kademeleri arasında **yukarı yönlü hareketliliği** destekleyecek biçimde değerlendirilebilir.

2. TÜRKİYE’NİN LOJİSTİK MERKEZLERE İLİŞKİN GELİŞTİRDİĞİ STRATEJİLER

Türkiye’de lojistik sektörü her geçen gün önem kazanmakta ve bu alanda yapılan çalışmaların sayısı giderek artmaktadır. Dünya Bankası tarafından her iki yılda bir yayınlanan **Lojistik Performans Endeksi** verileri, ülkemizin dünya standartlarında nerede bulunduğunu göstermekte ve hangi ülkelerin politikalarının örnek alınabileceği konusunda yol gösterici nitelik taşımaktadır. Türkiye, Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturması sayesinde birçok otorite tarafından lojistik üssü olma potansiyeliyle tanınlanmaktadır. Ancak yalnızca lokasyon üstünlüğü rekabet için yeterli değildir (Babacan, 2003). Yukarıda da ifade edildiği gibi, coğrafi konum avantajı ekonomik getirilerle desteklenememekte ve ülkemizde lojistik ile ulaştırma alanlarında çeşitli sorunların varlığına işaret etmektedir.

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu ve giderek gelişen lojistik sektörü, Türkiye’de de 1980’ler ile 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarında yapılan yatırımlarla altyapısını oluşturmuş, 1990’lı yıllarda ise hızlı bir atılım sürecine girmiştir. Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaşan Türkiye’deki lojistik sektörü, 2000’li yılların başına gelindiğinde emekleme dönemini geride bırakmış; yerli ve uluslararası şirketlerle işbirlikleri kuran, yurtdışında bürolar açan ve hizmet kalitesini sürekli artıran dinamik bir yapı haline gelmiştir (Babacan, 2003; UTİKAD, 2020).

Türkiye’de lojistik sistemini değerlendiren ve katma değerini artırmaya yönelik mekânsal planlama ile düzenleme yapma amacı taşıyan çeşitli stratejik plan dokümanları bulunmaktadır. Bunlardan en güncel olanları: **2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, Türkiye Lojistik Master Planı, 12. Kalkınma Planı, 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası ve Ulusal Ulaştırma Ana Planı**dır. Lojistik avantajların kullanılabilmesi bakımından bu üst ölçekli strateji geliştirme çalışmaları kritik öneme sahiptir. Bu bildiri özellikle lojistik merkezlerin etkinliği üzerine odaklanmakta ve devletin bu merkezlerin oluşturulmasına yönelik düzenlemelerini incelemektedir. Ülkemizde lojistik merkezlerin kurulmasından sorumlu kurum **TCDD**’dir. Türkiye’de şu an 12 lojistik merkez faaliyete geçmiş olup toplamda 23 merkezin yapılması planlanmaktadır Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları [TCDD], 2025).



Şekil 2. Türkiye’de lojistik merkezler (Kaynak: TCDD, 2025).

2.1. 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

Bu rapor, 2017 yılı sonunda hazırlıkları tamamlanan ve nihai projeksiyon yılı 2035 olan mevcut Ulusal Ulaştırma Ana Planı’nın, değişen koşullar ve sosyo-ekonomik beklentiler doğrultusunda Türkiye Lojistik Master Planı ile uyumlu olacak şekilde güncellenmesi ihtiyacından doğmuştur.

Bu kapsamda, 11. Kalkınma Planı (2019-2023) ve 2021 Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı’nda yer alan “2.2.3.8. Lojistik ve Ulaştırma, Politika ve Tedbirler” başlığı altında, 514.1 no’lu tedbir kapsamında “**Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır**” ifadesine yer verilmiştir. Bu doğrultuda, mevcut planın lojistik sektörü dâhil edilerek revize edilmesi, hedef yıllarının güncellenmesi ve makro göstergeler ışığında yeniden kurgulanması amacıyla 2022’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tamamlanmıştır. Plan kapsamında 2053 yılına kadar Türkiye’nin ulaşırma ve lojistik altyapı sisteminde ortaya çıkabilecek yetersizliklerin ve darboğazların çözümüne yönelik üç alternatif senaryo geliştirilmiştir: (i) Dijital Senaryo, (ii) Çevreci (Sürdürülebilir) Senaryo, (iii) İhracat ve Hareketlilik Odaklı Senaryo. Lojistik faaliyetlere ilişkin stratejiler, Türkiye Lojistik Master Planı çerçevesinde geliştirilen önerilerle uyumlu biçimde ele alınmış; lojistik sektörünün mevcut durumuna yönelik analizler “Eğilim Senaryosu” temelinde yapılmıştır.

Lojistik merkezler konusu, 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı’nda “Lojistik ve İntermodal Taşımacılık” başlığı altında değerlendirilmiştir. Türkiye’de bugüne kadar 13

lojistik merkezden 12'si faaliyete geçmiş, 1'i ise tamamlanmıştır. Bu merkezlerden beklenen verimin alınabilmesi için: **diğer ulaştırma türleriyle entegrasyon, mevcut merkezlerin rehabilitasyonu, uluslararası standartlarda yeni merkezlerin kurulması, etkin işletme yönetimlerinin tesis edilmesi** gibi politikaların gerekliliği vurgulanmıştır. Ayrıca kombine taşımacılığı geliştirmeye yönelik olarak ulaştırma türleri arasındaki dağılımın dengelenmesi, kurumsal-yasal yapılanmanın güçlendirilmesi, kapsayıcılık ve erişilebilirlik ilkelerinin gözetilmesi planın hedefleri arasında yer almaktadır. **Özellikle şu ifade dikkat çekmektedir: “Lojistik merkezler ağı geliştirilmeli; kurulacak lojistik merkezler, ulaştırma türlerinden en az iki taşıma modu bağlantısına sahip olmalı ve karayolu yükünü demir yolu ile denizyoluna kaydırarak şekilde planlanmalı ve yönetilmelidir.”**

Bunun yanı sıra lojistik merkezlerin teknolojik altyapısının geliştirilmesi, insan kaynaklarının güçlendirilmesi, çevresel duyarlılıkla uluslararası anlaşmalara (AB Beyaz Kitap, Paris İklim Anlaşması, Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa İklim Yasası vb.) uyum sağlanması, küresel ulaştırma koridorlarıyla (TEN-T, TRACECA, Kuşak ve Yol Orta Koridoru, Viking Projesi) entegrasyon sağlanması ve transit taşımaların artırılması da stratejik hedefler arasındadır.

2.2. Türkiye Lojistik Master Planı

Türkiye'nin lojistik sektörüne yönelik en kapsamlı çalışmalardan biri olan Türkiye Lojistik Master Planı (TLMP), ülkenin küresel ölçekte rekabet gücünü artırmayı, lojistik altyapı ve hizmet kalitesini yükseltmeyi, sürdürülebilir büyümeyi ve lojistikte etkinliği sağlamayı amaçlamaktadır. Plan; ulaştırma altyapısı, lojistik merkezler, kombine taşımacılık, yasal ve kurumsal düzenlemeler, çevresel duyarlılık ve teknolojik gelişmeler çerçevesinde ele alınmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan plan 2016- 2018 yılları arasında tamamlanmıştır.

TLMP'nin temel hedefleri arasında şunlar öne çıkmaktadır:

- Türkiye'nin lojistik üs konumunun güçlendirilmesi: Avrupa, Asya ve Afrika arasında stratejik bir geçiş noktası olan Türkiye'nin, transit taşımacılıkta ve uluslararası ticarete daha etkin rol üstlenmesi.
- Ulaştırma türleri arasında denge kurulması: Karayolu taşımacılığı ağırlığının azaltılarak demiryolu ve denizyolunun payının artırılması.
- Lojistik merkezlerin geliştirilmesi: Yeni merkezlerin kurulması, mevcut merkezlerin uluslararası standartlarda rehabilite edilmesi ve etkin işletme modelleriyle yönetilmesi.
- Kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması: Ulaştırma türlerinin entegrasyonu ile maliyet, zaman ve çevresel etkilerin azaltılması.

- Kurumsal ve yasal yapılanmanın güçlendirilmesi: Lojistik sektörünün gelişimini destekleyecek düzenlemelerin yapılması.
- Yeşil lojistik ve çevresel sürdürülebilirlik: Paris İklim Anlaşması, Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Avrupa İklim Yasası gibi uluslararası düzenlemelerle uyumlu politikaların uygulanması.
- Dijitalleşme ve teknoloji kullanımı: Akıllı lojistik sistemlerinin yaygınlaştırılması, bilgi teknolojilerinin süreçlere entegrasyonu.

Bu amaçlara ulaşılması durumunda Türkiye'nin transit gelirinin artması, dış ticaretin artması ve bunlara bağlı olarak GSYİH artışı hedeflenmektedir. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney koridorları ile daha canlı lojistik faaliyet alanları öngörülmektedir. 2018 yılında 1 milyar \$ üzeri ihracatı olan şehir sayısının 2035 yılına kadar 17'den 27'ye çıkması ve mevcutta bulunan 12 lojistik merkezin sayısının ise 27'ye çıkması planlanmıştır. 2053 yılında ise lojistik merkez sayısının ise 29'a yükselmesi planlanmıştır. Demiryolu, karayolu ve denizyollarının geliştirilmesi için yapılacak yatırımlardan bahsedilerek, en fazla yatırımın demiryoluna yapılacağına bilgisi verilmektedir.

TLMP için teknik kapasite oluşturmak ve boşluk analizi yapmak üzere Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi'nden de yararlanılarak Türkiye için analize esas en uygun ülkeler olarak değerlendirilen Almanya, Birleşik Krallık, ABD, İtalya, İspanya, Kore Cumhuriyeti ülkeleri ile Türkiye'nin kıyaslaması yapılmıştır. 2016 yılı Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasına göre; Türkiye 34. sırada iken; Almanya 1.sırada, Birleşik Krallık 8.sırada, ABD 10.sırada, İtalya 21.sırada, İspanya 23. sırada ve Kore Cumhuriyeti (Güney Kore) 24. sırada yer almaktadır (Dünya Bankası, 2016).

Lojistik faaliyet ve ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesi önerileri arasında ***Lojistik Alanların Sınıflandırılması*** başlığında söz konusu alanların faaliyet amaçlarına göre bir sınıflandırılma yapılmıştır. Buna göre lojistik faaliyetlerle ilgili alanlar; lojistik merkezler, kentsel aktarma merkezleri, dış ticaret merkezler, terminaller ve parklanma alanları olarak beş temel sınıfa ayrılmıştır. *Lojistik merkezler, TLMP' de A, B ve C tipi olmak üzere sınıflandırılmıştır.*

Uluslararası Lojistik Merkez (A) : En az 2.000 dönüm alana sahip, yılda en az 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm ülkelere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, tüm lojistik ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerin etkin otayol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir uluslararası lojistik merkez ile aralarında asgari 200 km karayolu mesafesi olan ve en az iki intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.

Bölgesel Lojistik Merkez (B) : En az 1.000 dönüm alana sahip, yılda en az 15 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bölgesindeki tüm illere doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, en az bir küresel ve/veya bir ulusal ulaştırma koridoru üzerinde olan, depolama, paketleme ve gümrük hizmetlerinin verildiği, içinde en az üç taşıma türü veya bu türlerine etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer bir bölgesel lojistik merkez ile aralarında asgari 100 km karayolu mesafesi olan ile en az bir intermodal terminale sahip lojistik merkezdir.

Yerel Lojistik Merkez (C): En az 500 dönüm alana sahip, yılda en az 7,5 milyon ton yük elleçleme kapasitesi olan, bulunduğu il merkez ve ilçelerine doğrudan yük gönderebilen ve alabilen, depolama ve paketleme hizmetlerinin verildiği içinde en az iki taşıma türü veya bu türle etkin otoyol ve/veya demiryolu bağlantıları olan, diğer yerel lojistik merkez ile aralarında asgari 50 km olan lojistik merkezdir.

Merkezler sahip oldukları alan, elleçleme kapasitesi, bölgedeki ulaşım ağlarıyla olan bağlantıları vb. kriterlere göre sınıflandırılmış olsa da ülkemizde faaliyete geçen 12 lojistik merkezde henüz bu kategorik dağılıma yönelik bir faaliyet olmadığı, hizmet veren lojistik merkezlerde de böyle bir kademelenmeden söz edilmediği görülmektedir. MÜSİAD'ın 2014 yılında yayınladığı raporunda da benzer sorun tespit edilmiş ve *“Her kente bir lojistik merkez kavramı uygun bir yaklaşım olmakla beraber, önemli olan bu merkezlerin işlevselliği, büyüklüğü ve yerleridir. Dolayısıyla kentlerin bir şekilde analizi ve sınıflandırılması gerekmektedir. Verimsiz yatırımlar ve atıl kapasiteler oluşmaması için mevcut ve geleceğe yönelik gereksinimlerin belirlenmesi, alt ve üst yapının tespiti, ülke ve bölge bazındaki hedeflere uygun olarak planlamaların yapılması gerekmektedir.”* ifadelerine yer verilmiştir (MÜSİAD, 2015).

Bu analizler sonucunda 2017 baz yılına göre yapılan değerlendirmelerde; İstanbul ve Mersin illerinde B tipi lojistik merkezlerin kurulabileceği; 2023'te bu illerdeki lojistik merkezlerin B tipinden A tipi lojistik merkezlere yükseltilebileceği görülmektedir. Fakat planda bu iki lojistik merkez dışındakiler için kademelenme veya yıllar içinde ne yönde büyüme gerçekleşeceğine dair öngörü bulunmamaktadır. 2023 yılında belirlenen koşullara göre lojistik merkezler kademelendirildiğinde 12 adet lojistik merkezin 5 tanesinin sınıflandırma dışı kaldığı gözlemlenmiştir.

Bu şekilde planlanan sınıflandırmaya göre günümüzde A tipi lojistik merkez olarak kademelendirilecek bir merkez bulunmamaktadır. Mevcutta bulunan bütün merkezlerin B tipi, C tipi veya sınıf dışı kalması bu sınıflandırma şeklinde bu merkezlerin potansiyellerinin artmasına yönelik veya ülke ölçeğinde birbirini besleyebilecek merkezler olabilmelerine yönelik bir çözüm önerisi sunmamaktadır. En azından Mersin ve İstanbul için bir öngörünün bulunması olumlu bir durum olmakla birlikte yetersizdir.

2.3. On İkinci Kalkınma Planı

On İkinci Kalkınma Planı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığının koordinasyonunda 2024-2028 yıllarını kapsayacak biçimde hazırlanmıştır. Kalkınma Planının amacı: milletin temel değerlerini ve beklentilerini esas alarak ekonomik ve sosyal kalkınmayı sağlamak suretiyle ülkemizin uluslararası konumunun yükseltilmesi ve refahın artırılması olarak ifade edilmektedir. Lojistik merkezler konusuna planın ikinci bölümünde lojistik faaliyetler ile ilgili genel bilgiler verilmiş ayrıca “**3.2.3.8. Lojistik ve Ulaştırma**” başlığı altında bu sektördeki amaç, hedef ve stratejilere yer verilmiştir.

Planda, Türkiye’nin yakın coğrafyasında ve bölgesinde etkin bir lojistik üs olma hedefi doğrultusunda lojistik altyapıların güçlendirileceği, ulaşım ağlarının genişletileceği, lojistik açıdan uygun bölge ve ülkelerde yurt dışı lojistik dağıtım ağlarının yaygınlaştırılması ve etkin işletilmesine yönelik destek sağlanacağı ifade edilmiştir. Ancak, lojistik merkezlerin altyapısının geliştirileceği ve iyileştirileceği yönündeki genel söylemler dışında, lojistik merkezlerin sınıflandırılması ya da bu geliştirmelerin nasıl bir etaplama dâhilinde gerçekleşeceğine ilişkin somut, mekâna işaret eden ve Lojistik Master Planı’ndan yapılan önermelerle uyumlu herhangi bir maddeye rastlanmamaktadır.

Kalkınma planının hazırlık sürecinin önemli unsurlarından birini özel ihtisas komisyonları oluşturmaktadır. **Lojistik Hizmetleri Özel İhtisas Komisyonu**’nun amacı; ülkemizin lojistik hizmetlerle ilgili sorunları ve çözüm önerileri üzerinde çalışmalar yapmak, planda yer alacak ilke ve politikaların belirlenmesine ışık tutmaktır. Yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolu payının artırılması; kalite ve güvenliğin yükseltilmesi ve lojistik maliyetlerin azaltılması Plan hedefleri arasında yer almaktadır.

Bu raporda, lojistik merkezlerin kademelendirilmesine dair herhangi bir başlık bulunmamaktadır. Lojistik Master Planında sözü edilen A-B-C tipi lojistik merkezlerle ilgili herhangi bir metne rastlanmamıştır.

Raporda “*Veri eksikliği dolayısıyla Türkiye’de lojistik sektörünün büyüklüğü konusunda bazı varsayımlara dayalı çıkarımlardan daha fazlasını elde etmek ne yazık ki mümkün olmamaktadır. Özet itibarıyla lojistik sektörü için bir tanımlama ve sınıflandırma standardının geliştirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır.*” ifadesi yer almaktadır. Burada belirtilen veri eksikliği, daha çok lojistik faaliyet gerçekleştiren şirketler ve sektörün büyüklüğünün anlaşılamamasıyla ilgili olsa da sınıflandırma standardının geliştirilmesi gerektiği açıktır.

Lojistik merkezlerin yer seçim kriterlerinin ve işletme kurallarının belirlenmesi maksadıyla hazırlanmakta olan Türkiye Lojistik Master Planı ile; atıl yatırımların önlenmesi, “lojistik köy, merkez veya üslerin” ihtiyacının ve konumlarının belirlenmesi,

ulaşım türleriyle optimum bağlantısının sağlanarak kombine taşımacılığın geliştirilmesi, lojistik köy, merkez veya üslerin verimli ve etkin bir şekilde çalışması için asgari coğrafi ve fiziki standartların tanımlanması ve bunların kurulmasına ile işletilmesine ilişkin usul ve esasların belirlenmesi hedeflenmektedir.

Lojistik hizmetlerin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı ve emniyetli bir şekilde sağlanması; kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolu paylarının artırılması; kalite ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında **koridor yaklaşımı**na geçilmesi esastır. Bu sebeple, farklı taşıma türlerinin birbirine rakip değil, tamamlayıcı şekilde bir araya geldiği bütünleşik bir yük taşımacılığı sistemi oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda, her ulaştırma türünün zayıf olduğu alanlarda diğer türlerle dengeli şekilde desteklenmesi ve türler arası bağlantıların iyileştirilmesiyle, Türkiye'nin ihtiyaçları doğrultusunda kombine taşımacılığın geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Son olarak, “*Kurulacak lojistik merkezler ülkenin sanayi, tarım ve ticaret politikaları doğrultusunda, mevcut ve geliştirilmesi planlanacak ulusal ve uluslararası koridorlar göz önüne alınarak tespit edilmelidir. TCDD'nin lojistik merkez yatırım planları detaylı bir analizle incelenmelidir ve  t l durumda kalacak, kullanılmayacak merkezler önceden belirlenerek, gerekirse Yatırım Programından  ıkarılmalıdır. Kullanılmayan lojistik merkezler özel sektör teşviği ile kullanıma açılabilir. Mevcut merkezler kullanım ve gelişim fırsatlarına göre incelenmelidir. Kendiliğinden oluşmuş lojistik çekim alanları lojistik merkez olarak desteklenebilir.*” maddesi geleceğe dönük bir plana ışık tutmaktadır.

2.4. 12. Ulaştırma ve Haberleşme şûrası

Lojistik, mobilite ve dijitalleşme başlıkları altında Türkiye'nin sürdürülebilir ulaşım ve haberleşme altyapısına sahip olması için yapılması gerekenler; demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ve haberleşme sektörleri özelinde değerlendirilmiştir. Bu kapsamlı çalışmalar sırasında, Türkiye'nin ulaştırma ve haberleşme vizyonunun oluşturulmasına odaklanılarak, dünyadaki ve Türkiye'deki mevcut durum analizinin yanı sıra eğilimler tespit edilmiş ve mega projeler incelenmiştir. 12. Ulaştırma ve Haberleşme şûrası, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 2021 tarihinde düzenlenmiştir. Bu sektörlere yönelik kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin belirlenmesiyle somut çıktılar ortaya konmuş; ayrıca hedeflerin hangi dönemlerde hayata ge irilebileceğinin yanı sıra uygulanabilirliği ve fayda puanları da tespit edilmiştir.

Karayolu Sektörü bölümünde yer alan “4.1. Lojistik Alanların Sınıflandırılması” başlığı;

a) Taşıma Türleri Bazında Lojistik Kümelenme: Havayolu lojistik merkezleri, liman lojistik merkezleri, demiryolu lojistik merkezleri, karayolu lojistik merkezleri.

b) Coğrafi Bazda Lojistik Kümelenme: Bölgesel lojistik merkezler, kentsel lojistik merkezler.

c) Fonksiyonel Bazda Lojistik Kümelenme: Serbest bölgeler, serbest ticaret bölgeleri, ihracat işleme bölgeleri, genel lojistik merkezler, özel lojistik merkezler bu şekilde sınıflandırılmıştır.

Bu kategorilerin TLMP’nda sözü edilen A-B-C tipli lojistik merkez sınıflandırmasıyla uyuşmadığı; farklı bağlamda bir sistematik arayışı olduğu görülmektedir.

TLMP çıktıları doğrultusunda mevcut, planlanan ve önerilen lojistik merkezler için etki analizi yapılmıştır. Lojistik merkez taleplerinin değerlendirilmesini kolaylaştırmak ve belirli bir prosedüre bağlamak amacıyla lojistik merkezlere ilişkin fizibilite etütleri ile bu etütlerin değerlendirilmesine yönelik bir kılavuz doküman taslağı hazırlandığı da belirtilmiştir.

Sonuç bildirgesinde lojistik sektörüyle ilgili olarak; dünya ölçeğinde tasarlanan hareketlilik endeksleri aracılığıyla kentsel ulaşım ve lojistik hizmet performansının ölçülmesi, il bazında doğru yatırımlar yapılması, lojistik merkezlerin öncelikle ana ulaştırma koridorları üzerinde olmak üzere bölgesel gereksinimler doğrultusunda ve fizibilite çalışmalarıyla kurulmasının desteklenmesi, lojistikte hizmet standartlarının artırılması, verimlilik sağlayarak maliyetlerin düşürülmesi ve yük konsolidasyonunu gerçekleştirmek amacıyla uygun lokasyonlarda ve gerekli büyüklükte lojistik merkez kümelerinin oluşturulması gibi öneriler yer almaktadır. Ancak mevcut lojistik merkezlerin kademelendirilmesine ilişkin herhangi bir madde bulunmamaktadır.

3. TÜRKİYE’DE LOJİSTİK MERKEZLERİN HİYERARŞİK YAPISI

Lojistik merkezlerin hangi ölçütler dikkate alınarak kademelendirilmesi gerektiği ilk bölümde değerlendirilmişti. Bu ölçütlerin sistematik olarak ele alınmasıyla; Türkiye’de aktif hizmet vermekte olan 12 Lojistik merkez değerlendirilmiştir. İlk kurulan lojistik merkez Samsun-Gelemen’de 2007’de faaliyete geçmiştir. Son olarak 2021 yılından beri Kars Lojistik Merkezi ticari faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu lojistik merkezlerin tamamı TCDD tarafından işletilmektedir. Ölçütlerin göstergeleri, TCDD ve TÜİK verilerinden derlenmiştir. Ele alınan göstergelerin ana ve alt başlıkları şu şekilde sunulabilir:

- Coğrafi konum ve ulaşım ağlarına erişim
 - Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına olan mesafesi
 - Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarının dengeli ve güçlü dağılımı
 - Büyükşehirlere, sanayi bölgelerine olan mesafe
 - Sınır kapılarına/gümrük kapılarına yakınlık
 - Bulundukları şehirlerin nüfusları
- Altyapı kapasitesi ve teknolojik donanım
 - Lojistik merkezin yük elleçleme kapasitesi

- Açık ve kapalı depolama alanları kapasiteleri
- Gümrük altyapısı ve işlemlerin dijitalleşme seviyesi
- Otomasyon sistemlerine entegrasyon, depo yönetimi teknolojilerinin varlığı
- Operasyonel verimlilik
 - Elleçleme süreleri, sevkiyat hızları
 - Gecikme oranları ve işlem maliyetleri
 - Yeşil lojistik uygulamaları
- Ekonomik ve Ticari etkisi/gücü
 - Bölgesel ve ulusal düzeydeki ticarete katkısı
 - Dış ticarete katkısı
 - İstihdama olan etkisi
 - Ülke ekonomisindeki ve ildeki kişi başına düzen gelirdeki payı

Bu çalışmada kullanılan verilerin bir kısmına, TCDD tarafından erişim sağlanamadığından ulaşılamamıştır. Özellikle “operasyonel verimlilik” başlığı altında gerekli veriler temin edilememiştir. Ancak tüm lojistik merkezlerin TCDD tarafından işletildiği dikkate alındığında, operasyonel verimlilik bakımından asgari düzeyde belirli bir standart seviyesinin sağlandığı varsayılabilir (Demir, 2020).

Ekonomik göstergelerin değerlendirilmesi, lojistik birimlerin faaliyete geçmesinden önceki dönemlere dayandırılmıştır. Daha sağlıklı karşılaştırma yapılabilmesi amacıyla tüm iller için aynı periyotlar dikkate alınarak hesaplamalar gerçekleştirilmiştir (Yıldız ve Öztürk, 2019). Coğrafi konum göstergeleri açısından Türkiye’de ayırt edici nitelikte olan demiryolu ve denizyolu erişimi ön plana çıkmaktadır. Türkiye’de yük taşımacılığı dağılımında karayolları lehine dengesiz bir yapı bulunduğundan, demiryolu bağlantısına sahip olmak lojistik merkezler için önemli bir avantaj olarak kabul edilmektedir (Acar ve Kaya, 2021). Benzer biçimde, deniz limanlarına 90 km (yaklaşık bir saatlik karayolu mesafesi) yakınlık, erişim açısından avantaj sağlayan bir diğer unsur olarak belirlenmiştir (OECD, 2020).

Ekonomik yapı göstergeleri kapsamında gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYİH) kişi başına düşen değerleri, toplam dış ticaret gelirleri ve bu gelirlerin ilgili lojistik merkezin bulunduğu şehir nüfusuna oranı dikkate alınmıştır. Dış ticaret kapasitesinin gelişmişliği, şehirlerdeki lojistik aktivitelerin yoğunluğunu artıran temel unsurlardan biri olarak değerlendirilmiştir (Rodrigue ve Notteboom, 2020).

Yukarıda sunulan göstergeler; araştırmalarda verilerin dağılım özelliklerini ortaya koymak amacıyla sıkça kullanılan yöntemlerden biri olan *kartillere* (quartiles) ayrılması yöntemiyle değerlendirilmiştir. Kartiller, verilerin eşit büyüklükte dört gruba ayrılmasını sağlayarak, değişkenlerin dağılım yapısını ve farklı kesimlerdeki eğilimlerini karşılaştırmaya olanak tanır. Bu yöntem, özellikle gelir dağılımı, mekânsal erişilebilirlik,

sosyo-ekonomik farklılıklar veya hizmetlere erişim gibi konularda, farklı gruplar arasındaki karşılaştırmaları daha görünür hale getirir (Moore, McCabe ve Craig, 2012).

Kartil temelli analizler, yalnızca merkezi eğilim ölçülerini (ör. ortalama, medyan) değil, aynı zamanda dağılımın heterojenliğini de dikkate alarak daha ayrıntılı bir çözümleme yapılmasına imkân tanır. Örneğin, bir değişkenin üst çeyrekte (Q3–Q4) yoğunlaşması, belirli bir sosyo-ekonomik grubun avantajlı konumunu; alt çeyrekte (Q1–Q2) yoğunlaşması ise dezavantajlı durumunu gösterebilir. Bu bağlamda, kartillere dayalı nicel analiz, mekânsal ve toplumsal farklılıkların belirlenmesinde güçlü bir araç olarak değerlendirilmektedir (Creswell ve Creswell, 2018). Araştırma bu yöntem kullanılarak lojistik merkezlerin kategorik olarak nasıl bir sınıf ortaya koyduğunu ortaya koymuştur.

4. BULGULAR VE SONUÇ

Türkiye’de hizmet vermekte olan 12 lojistik merkezine ilişkin olarak, TCDD’nin resmi belgelerinde veya işletme anlayışına dair açıklamalarında herhangi bir kademelenme sistematığının tanımlanmadığı ve merkezler arasında bir farklılaştırmaya gidilmediği görülmektedir. Oysa lojistik performansı yüksek ülkelerde, lojistik merkezler arasında işbirliği temelli bir anlayışın benimsendiği; yük hacminin kapasite ile orantılı olarak kamu eliyle yönlendirildiği kurumsal yapılara rastlanmaktadır. Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye’deki lojistik merkezlerin mevcut durumlarını değerlendirmek ve eğer bir kademelenme hiyerarşisi oluşturulsaydı, bu merkezlerin nasıl sınıflandırılması gerektiğine dair bir öneri geliştirmektir. Bu bağlamda, yukarıda sunulan göstergeler esas alınarak mevcut 12 lojistik merkezin kartillere ayrılarak yapılan kademelenmesi şu sonuçları ortaya koymaktadır:

Türkiye’de **küresel ölçekte bir lojistik merkez** bulunmamaktadır. Bunun başlıca nedenleri arasında, ülkenin küresel üretim ve tüketim merkezlerine coğrafi olarak uzak oluşu, hinterlandının güçlü ekonomilere sahip komşu ülkelerden oluşmaması, özellikle kritik önemdeki demiryolu dağıtım ağlarının yetersizliği gibi dışsal unsurlar yer almaktadır. Ayrıca tesislerin iç dinamiklerindeki eksiklikler de dikkat çeken bir diğer unsur olarak değerlendirilmektedir.

İkinci kademeyi oluşturan **uluslararası lojistik merkezler** kategorisinde, İstanbul’da bulunan Halkalı Lojistik Merkezi öne çıkmaktadır. Metropole yakınlığı, geniş ithalat ağı, fiziki koşulları ve İstanbul gibi bir metropol içerisinde konumlanması bu merkezin güçlü yönleridir. Ancak, bir lojistik birimin uluslararası kategoriye dahil edilebilmesi için temel ölçütlerden biri transit yük hacmidir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Halkalı Lojistik Merkezi, **ne tam anlamıyla uluslararası lojistik merkez ne de bölgesel lojistik merkez kategorisinde yer almakta; iki seviye arasında bir ara konumda** bulunmaktadır.

İzmit Köseköy’deki lojistik merkez ise **bölgesel lojistik merkez** kategorisine örnek teşkil etmektedir. İzmit, Anadolu’nun batıya açılan ve aynı zamanda İstanbul’un giriş kapısı

(gateway) olarak nitelendirilebilecek stratejik bir konumda yer almaktadır. Kartil yapılarak ulaşılan sayısal göstergeler itibarıyla Köseköy Lojistik Merkezi, Halkalı ile birlikte Türkiye’deki en güçlü lojistik birimler arasında değerlendirilmektedir.

Literatürde dördüncü kademe, “**yerel taşıma ve dağıtım üsleri**” olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’deki lojistik merkezlerin, Halkalı ve Köseköy dışındaki tüm örnekleri bu kategoriye girmektedir. Bu merkezlerin fiziksel özellikleri, altyapıları ve ekonomik bağlamları itibarıyla daha üst kategorilere çıkabilmesi mevcut koşullar altında mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, kartil analizleri bu grup içerisinde de iki ayrı tipolojiyi ortaya koymaktadır. Eskişehir, Konya, Balıkesir, Kahramanmaraş, Mersin, Samsun ve Denizli lojistik merkezleri 2. ve 3. kartilde yer alarak görece daha güçlü bir konum sergilemektedir. Buna karşın Uşak, Erzurum ve Kars lojistik merkezleri 4. kartilde bulunmakta ve Türkiye’deki lojistik merkezler arasında en zayıf kapasiteye sahip birimler olarak değerlendirilmektedir. Bu kategorideki merkezlerin, yalnızca bulundukları kente hizmet eden dağıtım merkezleri olmanın ötesine geçebilmeleri için mevcut işleyiş biçimlerinin yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye’de lojistik merkezlerin kademelenmesine ilişkin mevcut durum, sektöre dönük güncel bir çözüm üretmemektedir. Lojistik merkez sayısının artmasının tek başına sektörün gelişmişliğini göstermediği; asıl olarak bu merkezlerin kapasitelerinin etkin ve doğru biçimde kullanılması gerektiği açıktır. Türkiye’de pek çok alanda gözlemlenen plansız ve popülist yönetim anlayışının, uzun vadeli stratejik perspektiften yoksun bir biçimde verimsiz hizmet alanları ürettiği; lojistik merkezlerin de bu durumun istisnası olmadığı görülmektedir.

Bunun yanı sıra, kısa vadeli siyasi kazanımlar uğruna yapılan plansız yatırımların, lojistik sektöründe de ciddi kaynak israfına yol açtığı dikkat çekmektedir. Stratejik planlama yapılmaksızın, fizibilite analizleri göz ardı edilerek inşa edilen lojistik merkezlerin önemli bir kısmı, kapasite kullanım oranı düşük, verimlilikten uzak ve sürdürülebilirlikten yoksun bir şekilde faaliyet göstermektedir. Bu durum, yalnızca ekonomik kaynakların boşa harcanmasına değil, aynı zamanda ülkenin lojistik ağının bütüncül ve rekabetçi bir yapıya kavuşmasının da gecikmesine neden olmaktadır. Uzun vadeli ulusal stratejilerin yerine günü kurtarmaya yönelik popülist yaklaşımlar, lojistik merkezlerin gerçek potansiyelini açığa çıkarmasını engellemekte ve Türkiye’nin küresel lojistik ağındaki konumunu zayıflatmaktadır.

Kaynakça

- Acar, M., ve Kaya, T. (2021). *Türkiye’de ulaştırma politikaları ve lojistik merkezlerin gelişimi*. İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Babacan, M. (2003). Lojistik sektörün ülkemizdeki gelişimi ve rekabet vizyonu. *Ege Academic Review*, 3(1), 8–15.
- Baird, A. J. (1995). Privatisation of trust ports in the UK: Review and analysis of the first sales. *Transport Policy*, 2(2), 135–143. [https://doi.org/10.1016/0967-070X\(95\)91124-J](https://doi.org/10.1016/0967-070X(95)91124-J)
- Brooks, M. R. (2000). *Sea change in liner shipping: Regulation and managerial decision-making in a global industry*. Pergamon.
- Burnson, P. (2010). Third-party logistics market grows despite the recession. *Logistics Management*, 49(5), 23–28.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). *On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028)*. Strateji ve Bütçe Başkanlığı.
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2025). *On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028): Lojistik Hizmetleri Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Strateji ve Bütçe Başkanlığı.
- Creswell, J. W., ve Creswell, J. D. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (5. baskı). SAGE Publications.
- Demir, H. (2020). *Demiryolu taşımacılığında verimlilik analizi: Türkiye örneği*. Gazi Üniversitesi Yayınları.
- Dünya Bankası. (2016). *Rekabet için bağlanma 2016: Küresel ekonomide ticaret lojistiği — Lojistik Performans Endeksi (LPI)*. Dünya Bankası Yayınları.
- Fleming, D. K., ve Baird, A. J. (1999). Some reflections on port competition in the United States and Europe. *Maritime Policy ve Management*, 26(4), 383–394. <https://doi.org/10.1080/030888399286824>
- Frankel, E. G. (1999). *Ocean transportation: Concepts and principles*. World Maritime University Press.
- Hayuth, Y. (1987). Intermodal transportation and the hinterland concept. *GeoJournal*, 14(2), 293–300. <https://doi.org/10.1007/BF02484695>
- Jansson, J. O., ve Shneerson, D. (1982). *Port economics*. MIT Press.
- Moore, D. S., McCabe, G. P., ve Craig, B. A. (2012). *Introduction to the practice of statistics* (7. baskı). W. H. Freeman.
- MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu. (2015). *İstanbul ili lojistik sektörü analiz raporu* (MÜSİAD Araştırma Raporları No. 95). Müstakil Sanayici ve İş adamları Derneği. https://musiad.org.tr/uploads/yayinlar/arastirmaraporlari/pdf/lojistik_sektor_analizi_1_1.pdf
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2020). *Logistics performance and transport infrastructure in emerging economies*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264311657-en>
- Porcar, R. (2002). Logistics platforms: A European perspective. *Transport Reviews*, 22(2), 255–268. <https://doi.org/10.1080/01441640110076711>
- Rodrigue, J.-P. (2013). *The geography of transport systems* (3. baskı). Routledge.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., ve Slack, B. (2006). *The geography of transport systems* (1. baskı). Routledge.
- Rodrigue, J.-P., ve Notteboom, T. (2020). *The geography of transport systems* (5. baskı). Routledge.
- Slack, B. (1990). Intermodal transportation. *Transportation Quarterly*, 44(2), 273–286.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. (2025). *Lojistik merkezler*. <https://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/lojistik-merkezler>
- Thomas, B. J. (2003). Global supply chain management: A practitioner’s perspective. *Supply Chain Management Review*, 7(4), 18–24.

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2005). *Ulaşım ana planı*. Ulaştırma Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2022). *2053 Türkiye ulaştırma ve lojistik ana planı*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018a). *Türkiye lojistik master planı*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018b). *Ulusal ulaştırma ana planı*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021a). *12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası: Demiryolu sektör raporu*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021b). *12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası: Karayolu sektör raporu*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021c). *12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası: Sonuç bildirisi*. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.
- UTİKAD. (2020). *Lojistik sektör raporu* (Cilt 2). Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Derneği.
- Villalón, M. (2008). Logistics centers: Definition, classification and location. *Journal of Transport Geography*, 16(3), 171–181. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.004>
- Yıldız, F., ve Öztürk, B. (2019). Lojistik merkezlerin ekonomik etkileri: Türkiye üzerine bir inceleme. *Uluslararası Lojistik ve Ticaret Dergisi*, 6(2), 45–62.

Kimin Masası, Kimin Kuralları? Türkiye'de Mimarlık Sektöründe Özerklik ve Güç İlişkileri Üzerine Aktör Merkezli Bir Analiz

Zeynep İrem Baş¹, Yiğit Evren²

Öz: Yapılı çevrenin üretimi ve dönüşümü, birçok aktörün müştereken yürüttüğü karmaşık bir sosyo-ekonomik faaliyettir. Bu süreçlerde önemli bir rol oynayan mimarlar, kendi değerlerini hayata geçirebilmek için mesleki özerkliklerini proje süreçlerinde farklı aktörlerle müzakere etmektedirler. Müzakere süreçlerinde ortaya çıkan güç asimetrisi, projelerde alınan kararları şekillendirirken, aktörler arasında ortaya çıkan ilişkiler ağı mimarın özerklik alanının sınırlarını belirlemektedir. Bu bağlamda aktörlerin farklılaşan ilişki ağları içerisinde görece özerkliğe sahip oldukları varsayılmaktadır. Mimarların zaman içerisinde elde ettikleri bilgi birikimleri ve deneyimleri, itibarları ve sosyal sermayeleri mimarların görece özerkliklerini yaratmalarını ve yönetmelerini sağlamaktadır. Bu çalışma, kentin yapım, yıkım ve yeniden üretim süreçlerinin ön cephesinde yer alan aktörlerin deneyimlerine perde aralayarak Türkiye'nin mimarlık sektöründe özerkliğin hangi biçimleri aldığını, ne şekilde ve hangi koşullarda etkin kılındığını sorgulamaktadır ve bu vesileyle Türkiye'deki inşaat pratiklerine gömülü olan kurumları ve mekanizmaları ilişkisel yaklaşım süzgecinden geçirerek ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Özerklik, mimarlık sektörü, yapılı çevre, profesyonelleşme, ilişkisel yaklaşım

Abstract: The production and transformation of the built environment is a complex, social endeavor that is collectively conducted by numerous actors. Architects play an important role in these processes. Architects must negotiate their autonomy to achieve their professional and personal values. The power asymmetries that are created within these negotiation processes define the decisions made. The bonds that emerge between various actors then demarcate the autonomy of the architect. It is assumed that actors have relational autonomy over their work that is defined through the varying relational bonds that they create. Relational resources such as knowledge, power and social capital support architects in their pursuit of establishing and managing this autonomy. This study investigates how autonomy takes shape within the processes of production, destruction and reproduction of urban environments and in doing so aims to depict the institutions and mechanisms that are embedded into Türkiye's construction practices from a relational perspective.

Keywords: Autonomy, architecture industry, built environment, professionalization, relational approach

¹ Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, zeynepirembas@gmail.com

² Yıldız Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, evren@yildiz.edu.tr

1. GİRİŞ

Mimarlık mesleğinin bugün sahip olduğu mesleki ayrıcalıklar, birçok profesyonel meslek grubunun da yürütmüş olduğu profesyonelleşme projesi (Larson, 2017) olarak adlandırılan örgütlü bir mücadelenin sonucunda elde edilmiştir. Larson (1977), profesyonelleşme sürecinin iki temel aşamada gerçekleştiğini söylemektedir; (1) meslek örgütünün faaliyet alanından rakiplerini bertaraf ederek sağladıkları hizmetleri kurumsallaştırmaları ve tekelleştirmeleri, (2) bu tekelleşme için gerekli olan ideolojik zemini inşa etmeleri. Mesleğin faaliyet alanına hakimiyet kurmayı başarmış bir profesyonel meslek grubu, yetkilendirme ve kural koyma yetileri sayesinde (siyasi özerklikle benzerlik gösteren) örgütsel özerkliğe sahip olabilmektedir (Davis, 1996, s.445). Mesleki özerklik kavramı ise bir aktörün üye olduğu profesyonel grubun standartlarına ve değerler sistemine uygun şekilde davranabilme özgürlüğü olarak tanımlanmaktadır (Davis, 1996, s.454).

Mimarlık mesleği, profesyonelleşme sürecinde rakip olarak gördüğü mühendislik gibi diğer meslek gruplarına karşı kendisini savunabilmek için ideolojik meşruiyetini sembolik değer yaratma kabiliyetine dayandırmaktadır. Mimarlık kuramı, mutlak özerklik sahibi olan ‘kahraman’ mimar (Bentley, 1999, s.27) tiplemesini idealize ederek mimarlığı sanatsal bir icraat olarak nitelendirmekte (Stevens, 2002, s.96), böylece mesleğin profesyonelleşme projesi kapsamında meşruiyetini teşkil eden bilgi birikimini ve toplumsal düzenleyicilik boyutlarını arka plana atmaktadır. Bu durum, mesleğin romantik idealleri ile çelişkili bir bağlam sunan zorlu piyasa koşullarında faaliyet göstermeye çalışan mimarlar için problemler yaratmaktadır (Blau, 1987, s.4). Öte yandan, mimarlık mesleğinde özerklik tartışması, mimari eserin özgünlüğü ve biçimsel değerini ilgilendiren subjektif bir zemine çekilerek (Wood, 2002) mesleğin icra alanını sorunsallaştırılmaktadır (Cohen vd., 2005, s.5).

Yapılı çevre, içinde bulunduğu sosyal ve kurumsal bağlamın etkisinde, müştereken üretilmektedir (King, 2004, s.1). Değişken dinamikleri ve aktörleri barındıran, karmaşık ihtiyaçları olan proje süreçlerinde mimarlar, kendi kişisel ve mesleki değerlerini gerçekleştirebilmek için devamlı olarak diğer aktörlerle müzakere etmektedirler (Bos-de Vos vd., 2019, s.129), ve her proje bünyesindeki aktörlere özgün problem ve fırsat setleri sunmaktadır.

Bu çalışma kapsamında, mimarların faaliyette bulundukları iş sahasında farklılaşan ilişki ağları içerisinde görece özerkliğe sahip oldukları varsayılmaktadır (Imrie ve Street, 2014, s.726). Mesleki özerklik veya mimari özerklik kavramlarının tarif ettiğiinden farklı olarak göreceli özerkliği, artan veya azalan somut bir kaynak olarak değil, bağlama ve aktörlerin ilişki ağları içerisindeki konumlanışlarına göre biçim değiştiren bir olgu olarak tarif etmekteyiz.

Aktörlerin ekonomik faaliyetlerinin bünyesinde kullandığı, sosyal olarak üretilen ve değerlendirilen üç ilişkisel kaynaktan söz edebiliriz; bilgi, güç ve sosyal sermaye (Bathelt ve Glückler, 2011, s.65). Bu kaynaklar sayesinde mimarlar, sahip oldukları görece özerkliği biçimlendirerek farklılaşan ilişki ağları içerisinde kullanabilmektedirler. Her aktörün bu kaynak stoklarını değerlendirme biçimi değişkenlik göstereceği için, her aktörün geliştirecek olduğu davranış biçiminin ve rekabet stratejisinin özgün olabileceği

anlaşılmaktadır.

Çalışmamızın saha araştırması kapsamında Türk inşaat sektöründe faaliyet gösteren 20 mimar ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Görüşmüş olduğumuz mimarları kavramsallaştırmamızın ışığında iki ayrı grupta değerlendirmekteyiz: çaylak mimarlar ve kıdemli mimarlar. Her aktörün yapılı çevrenin üretim süreçleri bağlamında edinmiş olduğu deneyimler ve ortaya koyduğu stratejiler özgün olsa da aktörlerin özerklik kavramını yorumlama biçimleri, bilgi, güç ve sosyal sermaye kaynaklarına ne derecede sahip oldukları ile yakından ilişkilidir. Mesleki serüvenlerinin başında olan çaylaklar, özerkliği mutlak otorite olarak tarif etmekteyken, sektörün zorluklarıyla yoğrulan kıdemliler, özerkliği daha bağlamsal, daha ilişkisel bir olgu olarak tarif etmektedirler.

Bu çalışma, yapılı çevrenin üretiminde önemli bir rolü olan mimarların inşaat sektörü ile ilişkilenen deneyimlerine perde aralayarak sektördeki sosyal kurumları ve üretim biçimlerini ortaya koymayı ve özerklik kavramı üzerinden yürütülen tartışma ile post-profesyonel bağlamda faaliyet gösteren bir meslek grubunun ortak dertlerini ve davranış biçimlerini tarif etmeyi amaçlamaktadır.

2. MİMARLIKTAKİ ÖZERKLİK

Profesyonelleşme projesi kapsamında doktorlar, avukatlar, diş hekimleri gibi ‘gerçek’ profesyoneller, mesleklerinin tüm standardizasyon, denetim, eğitim ve yetkilendirme süreçlerinin kontrolünü ellerine almayı başaramışlardır. Mesleki özerklik olgusu, bir profesyonelin mensubu olduğu meslek örgütünün ilkelerine uygun olarak faaliyette bulunabilme özgürlüğü olarak tanımlanmaktadır (Davis, 1996, s. 454). Hiçbir profesyonel tamamıyla özerk sayılmamaktadır; zira özerklik, mensup olunan profesyonel örgütün kural ve standartları ile sınırlandırılmaktadır. Dolayısıyla, mesleki özerklik denildiğinde esasında profesyonel örgüte mensup bir aktörün mesleğinin kabul ve normlarına uygun şekilde davranabilmesi için gerekli olan koşulların sağlanması kastedilmektedir.

Kimi yazarlara göre mimarlık, gerçek profesyonel mesleklerden biri olmayı başaramamış bir meslektir. Sağlık çalışanlarının veya hukukçuların yaptığı işleri bir amatör yapamaz iken, mimarların yapılaşma süreçlerindeki gerekliliği günümüzde halen tartışma konusu olabilmektedir (Blau, 1987, s.135). İnsanlık, varoluşundan itibaren barınma ihtiyacını karşılamaya kadir iken mimarlık mesleği ancak 15.yüzyılda ortaya çıkabilmiştir (Habraken, 1999, s.41). Mimarlığın profesyonelleşme projesi, mesleğin iş alanına hakimiyet iddiasında bulunurken, öncelikle mimarlığın teknik bilgi birikimini, toplumsal düzenleyiciliğini ve sembolik katma değer üretebilme kapasitesini öne sürmüştür (Larson, 2017, s.4). Fakat zaman içerisinde mimarlar, mesleklerinin toplumsal ve politik boyutlarını terk ederek (Stevens, 2002, s.96) sanatçı kimliklerine sığınmaya başlamışlardır. Harvey (1989, s.66) mimarların bu durumunu etik değerlerinden uzaklaşarak estetik değerlere gerilemeleri olarak tarif etmektedir. Frampton’a (1991, s.17) göre halen ‘proto-profesyonel’ olarak değerlendirilen mimarlar, bu tavırları sayesinde diğer yaratıcı sektörlerle kıyasla ancak azami düzeyde mesleki özerklik kazanabilmişlerdir (Stevens, 2002, s.96). Neoliberal politikalar ile genişleyen inşaat sektörünün yaratmış olduğu rekabet ortamında, post-Fordist üretim pratiklerinin de yaygınlaşmasının etkisiyle mimarlık sektörünün iş alanı genişlemiş (Larson, 1995, s.68) ve sektörde alt uzmanlaşma ve bireyselleşme gözlemlenmeye başlanmıştır (Larson, 1995, s.241). Eşzamanlı olarak

postmodern mimarlık kuramı, örgütlü profesyonelleşme projesinde tarif edilen meslek etiği, yapı bilgisi, sosyal düzenleyicilik ve evrensel estetik değerler gibi ilkelere dayandırılan ‘mesleki özerklik’ kavramını terk etmiş (Stevens, 2002, s.96) ve mimarlığın özerkliğini mimari eserin sunabildiği özgünlük ve sembolik değer ile tanımlamaya başlamıştır (Wood, 2002, s.49). Bu durumda, bir yaratıcı faaliyet olarak değerlendirilen mimarlık kuramının sunmakta olduğu öğretisi ve normlar ile bir profesyonel hizmet olarak değerlendirilen mimarlığın gerçel icrası arasında bir kopukluk gözlemlenmeye başlanmıştır. Blau (1987, s.3), mimarlığın profesyonel icrasında ortaya çıkan bu gibi çelişkilerin bütünü Daedalus riski¹ olarak ele almaktadır.

Mimarlık kuramı ve pratiği arasında gözlemlenen kopukluk, sosyoloji disiplini tarafından da önemli bir sorun olarak görülmektedir. Yapılı çevre, içinde bulunduğu sosyo-ekonomik ve politik koşullardan etkilenecek, müştereken üretilmektedir. Yapılı çevreyi bu sosyo-ekonomik ve politik bağlamdan kopararak yalnızca bir tasarım ürününe indirgemek, mimarların bu süreçlerdeki rolünün abartılmasına sebep olmaktadır (Knox, 1987, s.355). Mimarlık kuramının idealize ettiği mutlak otorite ve sanatsal özerkliğe sahip olan ‘kahraman’ mimar (Bentley, 1999, s.27), günümüzde rastlanması güç olan bir figürdür. Zira en özgün eserleri tasarlayan yıldız mimarların bile mutlak özerkliğe sahip olması mümkün değildir, kendilerine iş verilmediği takdirde mesleklerini icra edemeyecek durumdadırlar. Cuff (1991, s.251), kahraman mimar tiplemesini propaganda amacı taşıyan bir mit olarak değerlendirilmektedir. Bazı sosyologlar, mimarları eserleri ve inşaat pratikleri aracılığıyla işveren, inşaat sektörü ve toplum üçlemesi arasında otorite kuran değil, arabuluculuk yapan (Dickens, 1980, s.357) veya yapılı çevrenin üretim süreçlerini idare eden (Knox, 1987, s.369) bir figür olarak tarif etmektedirler. Bos-de Vos vd. (2019, s.129) ise proje süreçlerinde mimarların diğer aktörler ile devamlı olarak müzakere ederek kendi mesleki değerlerini hayata geçirebildiklerini savunmaktadır. Müzakere süreçlerinde ortaya çıkan güç asimetrisi, projeler dahilinde alınan kararları şekillendirirken, aktörler arasında ortaya çıkan ilişkiler ağı mimarın özerklik alanının sınırlarını belirlemektedir. Bu örneklerden yola çıkacak olursak, özerklik olgusunu içinde bulunduğu sosyal ve kurumsal bağlamdan kopararak tarif etmenin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.

Bu çalışma kapsamında, sosyal bir faaliyet olarak değerlendirdiğimiz (King, 2004, s.1) yapılı çevrenin üretiminde önemli bir rol oynayan mimarların, farklılaşan ilişki ağları içerisinde görece özerkliğe sahip olduğu varsayılmaktadır (Imrie ve Street, 2014, s.726). İlişkisel yaklaşım, ekonomik eylem ve etkileşimleri, sosyal ve kurumsal ilişkilerden etkilenen süreçler olarak kavramsallaştırır (Bathelt ve Glückler, 2011, s.28). Bu yaklaşımın ışığında özerklik, artan veya azalan somut bir kaynak olarak değil, aktörlerin ilişki ağları içerisindeki konumlanışlarına göre biçim değiştiren göreceli bir olgu olarak tarif edilmektedir.

Bathelt ve Glückler (2011, s.65), ekonomik faaliyetlerde kullanılan, sosyal olarak üretilen ve değerlendirilen üç tür ilişkisel kaynaktan söz etmektedir; bilgi, güç ve sosyal sermaye. Benzer olarak Bentley (1999, s.41) mimarların sektördeki konumlanışlarını belirleyen üç kaynaktan bahsetmektedir; bilgi, kültürel sermaye ve inisiyatif. Bilgi, mimarların sahip oldukları ve edindikleri teknik bilgi ve deneyimler bütünü, kültürel sermaye mimarların çevreleri içerisinde sahip oldukları itibar, inisiyatif ise sosyo-ekonomik kurumların yapı üretme görevini mimara tahsis etmesi olarak tarif edilmektedir. Mesleki özerklik, içinde

yer aldığı profesyonel örgütün bilgi sermayesi ve örgütlü mücadele sonucunda elde edilmiş ekonomik hakimiyete; mimari özerklik ise üretilen mimari eserin sunabildiği sembolik değere dayandırılmıştır. Bentley (1999, s.41) ve Bathelt ve Glückler (2011, s.65)'in tariflediği kaynakları göz önünde bulundurduğumuzda, mimarlık sektöründeki aktörlerin görece özerkliğini şu üç kaynağa dayandırabilmekteyiz: aktörün sahip olduğu i) bilgi ve deneyim, ii) sosyal sermaye ve iii) faaliyet göstermesine olanak tanıyan güç. Mesleki serüvenleri içerisinde bu üç kaynağı değişken düzeylerde elde etmeyi ve değerlendirmeyi öğrenen mimarlar, zamanla şekillendirdikleri görece özerkliklerini farklılaşan ilişki ağları içerisinde kullanabilmektedirler.

İlişkisel yaklaşım, bu kaynakların ancak bağlama özgü sosyal süreçler içerisinde üretilebildiği ve değerlendirilebildiğini ortaya koymaktadır. Bu yaklaşıma göre, farklılaşan kaynak 'stoklarına' sahip her firmanın, bağlı olduğu sosyo-ekonomik kurumlar ve değişken ilişki ağları içerisinde geliştireceği davranış biçiminin ve rekabet stratejisinin de özgün olabileceği anlaşılmaktadır.

Mimarlık gibi proje-bazlı olarak faaliyet gösteren bir sektörde ilişki ağları çok sık olarak değişkenlik göstermektedir. Bu gibi sektörlerde projelerin değişen gereksinimlerini karşılayabilmek için geniş bir bilgi ve tecrübe havuzuna ihtiyaç duyulmakta, proje ekipleri de zaten farklılaşan uzmanlık gereksinimlerine göre şekillenmektedir. Mimari projeler, çoğu durumda bağlama özgü ve tekrarlanamayan ürünlerdir. Dolayısıyla mimarlıkta tam anlamıyla bir örnek uygulamadan (best-practice) söz etmek mümkün değildir, zira özgünlüğe değer verilen proje-bazlı sektörlerin üretim pratiklerinin homojen değil, 'heterojen' olması idealdir (Grabher, 2004, s.8-9). Bir projeden diğerine bilgi aktarımı, iş pratiklerini oturtmuş firmaların bünyesinde gerçekleşmekte ya da aktörlerin projeler arası hareketliliği ile sağlanabilmektedir. Küçük ve orta ölçekli firmalarda çalışan ve dolayısıyla büyük firmaların sahip olduğu kurumsal deneyimlerden mahrum olan mimarlar için diğer proje-bazlı sektörlerde olduğu gibi (Grabher, 2004, s.6) kişisel ağlarını yeni iş fırsatları yakalayabilmek için kullanmaları önem arz etmektedir.

Dornisch (2002, s.315)'e ait değiştirerek öğrenme kavramı, bir bölgenin sahibi olduğu kaynakları farklı alanlara dağıtarak kalkınmasını nitelemektedir. Bir bölgede birden fazla sektörel uzmanlaşmanın olması, bölgesel inovasyon için gerekli olan sosyal ağları ve zengin bilgi havuzunu sağlayabilmektedir. Bu kavramdan esinlenerek kod değişimi ve kilitlenme isimlerini verdiğimiz, aktör düzeyinde gözlemlenen iki olgu ortaya çıkmaktadır. Kod değişimi yapan aktörler, parçalı uzmanlaşmanın çok olduğu bir sektörde birden fazla alt dal arasında geçişler yaparak sosyal ağlarını olabildiğince genişletmeyi ve mesleki deneyimlerini en üst seviyeye çıkarmayı amaçlamaktadırlar. Kilitlenmeyi tercih eden aktörler ise, tek bir faaliyet alanında uzmanlaşarak bilgi birikimlerini ve sosyal sermayelerini bu segmentin ağı içerisinde artırmayı hedeflemektedirler. Kod değiştiren aktörler, sahip oldukları geniş deneyim havuzu ve içinde yer aldıkları farklı sosyal ağlardan istifade ederek yeni iş fırsatları yakalayabilmekte ve farklılaşan proje ekipleri içerisinde yer alabilmektedirler. Kod değiştiren aktörler, güç elde etmek için yayılma stratejisini, kilitlenen aktörler ise derinleşme stratejisini kullanmaktadır.

3. BAĞLAM

Ekonomik eylemlerin sosyal ve kurumsal bağlamlara gömülü olarak ortaya çıktığını

savunan ilişkisel yaklaşımın ışığında (Bathelt ve Glückler, 2011) bu bölümde mimarların içinde rol oynadıkları yasal-yönetsel, tarihsel ve sektörel sahne betimlenerek aktörlerin ekonomik eylemlerinin bağlamsallaştırılması amaçlanmaktadır.

3.1. Türkiye’de Mimarlık Mesleğinin Profesyonelleşme Süreci

Mimarların günümüz Türkiye’sinde sahip oldukları mesleki haklar, 19. yüzyıldan günümüze kadar uzanan bir siyasi ve kurumsal mücadele sonucunda elde edilmiştir. Söz konusu mücadele, ağırlıklı olarak meslek örgütlerinin eliyle gerçekleştirilmiştir. Profesyonelleşme projesinin birincil amacı mimarların mesleki etkinliklerinin kurumsallaşması ve yasal tanınırlığın sağlanmasıdır. 1928 yılında mühendis ve mimarlara yetki veren ilk yasa ile başlayarak 1954 yılında Türk Mimar ve Mühendis Odaları Birliği’nin kuruluş yasasına kadar uzanan süreç, bu çabaların sonucunda gerçekleşmiştir (İmamoğlu, 2019, s.107). Profesyonelleşme projesinin ikincil amacı ise devlet eliyle gerçekleştirilen yapılaşma süreçlerini ilgilendirmektedir. Erken Cumhuriyet döneminin ekonomik koşulları sebebiyle yapılaşma büyük oranda devlet yatırımları ile gerçekleştirilmekteydi ve bu projeler ağırlıklı olarak ya yabancı mimarlara ya da kamuda çalışan mühendislerle yaptırılmaktaydı. Bu hizmetlerin devlet dairelerinden çıkarılarak serbest piyasaya açılması ve vesileyle Türk mimarlarının etkinlik alanının genişletilmesi hedeflenmekteydi.

50’li yıllarda değişen ihtiyaçların, özellikle de kentleşme ekseninde konut talebindeki artışın sonucu olarak mimarlık okulları açılmış, dolayısıyla sektördeki mimar sayılarında artış gözlemlenmiştir. Kamu, yarışmalar ve ısmarlama usulüyle yaptırılan projeler sayesinde serbest piyasa ile daha ılımlı bir ilişki içerisindeydi. 1960’lı yılların sonuna kadar Türkiye’de faaliyet gösteren serbest mimarlar, profesyonelleşme projesinin ortak dertleri etrafında birliklerini korumayı başaramışlardı, fakat mimar sayılarında gözlemlenen artış ve kamu işbirliklerinin yarattığı rekabet ortamı, sektörde birtakım ideolojik kırılmalara yol açmıştır (Nalbantoğlu, 1989). İlerleyen yıllarda ortaya çıkan güç asimetrisinden rahatsızlık duyan kesim, sosyal sorumluluk ve eşitlikçilik ilkelerini taşıyan bir mimarlık ideolojisi çerçevesinde bütünleşmiştir. Diğer kutupta ise sermaye ile iş birliğini sürdürmekte olan grup, özellikle 80’li yıllarda inşaat sektöründe yaşanan genişlemeden faydalanabilmişlerdir. Günümüz post-profesyonel mimarlık icrasında söz konusu ideolojik kırılmanın izleri halen gözlemlenebilmektedir. Artık meslek etiği ve ideolojik kaygılar ana akım mimarlık icrasının dışında görülmektedir (Harvey, 1989, s.66). Bir grup nüfuzlu mimar sermaye sahipleri ile sıkı ilişkiler içerisinde iş yürütebiliyorken, sosyal sorumluluk ve eşitlikçilik ilkeleri yalnızca sınırlı çevrelerde gündem olabilmektedir (İmamoğlu, 2018, s.42)

Günümüz Türkiye’sinde inşaat sektörü ‘ekonominin lokomotif’ olarak nitelendirilmektedir (Polat ve Fendoğlu, 2021, s.575). Ekonomik büyüme olguları ile doğrudan ilişkisi olan inşaat sektörü, ekonomik dalgalanmalara oldukça duyarlıdır (Polat ve Fendoğlu, 2021, s.576). Ülkemizdeki mimarlık icrası, inşaat sektörünün yaratmış olduğu sert koşullardan etkilenmektedir; sektörün kriz dönemlerinde mimarlık firmalarının iş alımları gerileyebiliyorken, bolluk dönemlerinde yeni mimarlık okulları açılmakta, mezun sayılarında artışlar gözlemlenmektedir.

Ülkemizde mimarlık icrası, neredeyse filtresiz bir ortamda gerçekleşmektedir. Mesleğin

standardizasyon ve kalite kontrolünden sorumlu tutulan meslek odalarının yetkileri günümüzde sınırlandırılmış vaziyettedir. Meslek mensuplarının sektörde iş yapabilmeleri için meslek odalarına kayıt yaptırmaları esas olsa bile denetim veya standardizasyon gibi hususlarda odaların herhangi bir yasal yetkisi bulunmamaktadır (TMMOB, 2022). Meslek adaylarının profesyonel standartlara uygun olarak yetiştirilmesi ve yetkilendirilmesi hususunda birtakım sorunlar mevcuttur. Dünyada birçok ülkede mimar adayları uzun ve zorlu mesleki denetim ve yeterlilik süreçlerinden geçerek yetki alabilmektedirler. Ülkemizdeki mimarlık eğitimi, dört yıl gibi kısa bir sürede tamamlanmakta ve mesleki yetkilendirmede lisans eğitimi esas alınmaktadır. Bu durumlar göz önünde bulundurulduğunda Türkiye’deki mimarlık icrasının diğer ülkelere kıyasla standardizasyondan ve denetimden yoksun bir bağlamda gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

3.2. Mimarlık Pratiğinde Aktörler ve Temel Uzmanlık Alanları

İnşaat sektöründe faaliyet gösteren aktörleri, yatırımcı kurumlar, hizmet kurumları, üretim kurumları ve denetim kurumları olmak üzere dört grupta değerlendirmek mümkündür. Yatırımcı kurumlar, gayrimenkul yatırım ortaklıkları, belediyeler, kamu kuruluşları, son kullanıcılar ve özel sektör yatırımcılarını kapsamaktadır. Hizmet firmaları, gayrimenkul geliştirme/değerleme firmaları, proje yönetim/danışmanlık firmaları, yapı denetim firmaları, tasarım ofisleri ve diğer müelliflik firmalarını kapsamaktadır. Üretim firmaları, girişimci, yap-sat, yüklenici ve taşeron inşaat firmalarını kapsamaktadır (Kara, 2010, s.11). Denetim kurumları ise il ve ilçe belediyeleri, bakanlıkları, koruma uygulama ve denetim bürolarını ve mimar ve mühendis meslek odalarını kapsamaktadır. Mimarlar, proje müellifliği, tasarım ve uygulama danışmanlıkları, ruhsat alımı ve denetimi, proje yönetimi, şantiye kontrolörlüğü, fizibilite ve gayrimenkul değerlemesi, yapı denetimi, bilirkişilik gibi hizmetleri sunarak inşaat sektörünün bu dört grubunda da faaliyet gösterebilmektedir.

Sektör, doğası gereği proje temelli işlediği için mimarlar devamlı olarak değişkenlik gösteren disiplinler arası ekiplerle müştereken iş yürütmektedir. Larson’a (1995, s.9) göre, mimarlık sektöründen talep edilen hizmetler, sektör yapısını belirlemektedir. İşverenler, almış oldukları hizmetten memnun oldukları durumda aynı firmadan yeniden iş talep ederek söz konusu firmayı tema ve yapı türü açısından benzerlik gösteren projeleri almaya mecbur bırakılmaktadırlar, bu durum sektörün farklı uzmanlıklara göre ayrışmasına sebep olmaktadır. Ortaya çıkan alt dallar, genellikle talep edilen yapı türlerine göre şekillenmektedirler (Larson, 1995, s.13).

Çalışmamız kapsamında piyasada icra edilen projelerin gerektirdikleri farklı teknik uzmanlıklara ve proje ekiplerini oluşturan ağlara göre şekillenen yedi alt daldan söz edilebilir. Bu alt dallar, tematik açıdan benzerlik gösteren proje türlerine göre şekilleniyor olsa da sektör proje temelli işlediği ve her projenin gereksinimleri özgün olduğu için, bu alt dallar geçirgenlik gösterebilmektedirler. Bunlar; butik mimarlık, iç mimarlık, kamu mimarlığı, koruma ve restorasyon mimarlığı, kentsel dönüşüm mimarlığı, kurumsal mimarlık ve yarışma mimarlığıdır. Aşağıda bu alt dalların her biri, proje niteliği, müşteri profili ve beklentileri, öğrenme bariyerleri ve zorluklar bakımından tarif edilecektir.

Butik mimarlık: Bireysel kullanım için talep edilen, müşteri ile birebir ilişki kurularak

yürütülen küçük ölçekli proje türleridir. Hizmet alınan mimardan genellikle projenin uygulaması da talep edilebilmektedir. Bu türden işler güven esastır, genellikle tavsiye veya tanıdık yoluyla mimara iş gelir. Mimarlar kendi çevreleri içerisinde tanınırlık sağlayan eserler üretebilmeleri için gerekli olan özgün tasarım fırsatları, genellikle butik işlerden çıkmaktadır (Larson, 1995, s.127). Butik işleri yapabilmek için uzmanlaşma şart değildir, bu türden projeler kolay idare edilebilir bir ölçekte olduğundan mimarlar zaman zaman bu alt daldan iş alabilmektedirler.

İç mimarlık: İç mimarlık hizmetleri, her ölçekteki konut, ticari veya kurumsal yapının iç mimarisinin tasarımını, projelendirilmesini veya uygulamasını kapsamaktadır. Genellikle mimarın tasarımcı kimliği ile üretim yapması beklenmektedir. Küçük ölçekli işlerde mimarlar hizmetlerini anahtar teslim olarak satışa sunarlar, dolayısıyla bu alandaki mimarların ciddi bir uygulama ve malzeme bilgisine ve güçlü bir proje ekibine sahip olmaları beklenmektedir.

Kamu mimarlığı: Kamuya ait tesislerin tasarlanması ve projelendirilmesini kapsamaktadır. Proje ödeneklerinin özel sektöre göre daha az olması, mimarların fikir haklarından feragat etmesinin istenmesi ve sıkı denetlenen uygulama bütçelerinin getirdiği sınırlamalara (Larson, 1995, s.125) rağmen prestijli ve farklı tasarım fırsatlarını elde etmek için mimarlar kamu projeleri için birbirleriyle rekabete girmektedirler. Olumlu sonuçlanan bir proje sürecinden sonra kamu kurumları yeniden bir proje ihtiyacı doğduğunda aynı firmalar ile çalışmayı tercih edebilmektedir.

Koruma ve restorasyon mimarlığı: Tarihi eserlerin korunması, restorasyonu, rehabilitasyonu, adaptif dönüşümü, analizi ve belgelendirilmesi hizmetlerini kapsamaktadır. Bu alanın kapsamına giren her işlemde genellikle muhatap alınan başat aktör kamu kurumlarıdır, çünkü koruma altındaki tarihi eserler ile ilgili yapılacak her işleme yönetmelikler ve sıkı denetimler ile karar verilmektedir. Bu alandaki mimarlar, kendi mesleki uygulamalarına ilaveten yoğun ve uzun soluklu bürokratik süreçleri yürütmek ve takip etmekten sorumlu tutulmaktadırlar. İleri düzeyde eğitim ve uzmanlık gerektiren bir alandır.

Kentsel dönüşüm mimarlığı: Dar anlamıyla kentsel dönüşüm, kentteki afet riski taşıyan yapı ve alanların belirlenip sağlıklı hale getirilmesi için yapılan uygulamalara karşılık gelmektedir. İnşaat sektöründe yaygın olan ‘yerinde dönüşüm’ uygulaması, riskli yapıların veya alanların tespiti ardından çeşitli devlet teşvikleri ile sağlıklı yapının aynı alanda yıkılarak yeniden yapılmasıdır. Mimarlar müteahhitlerle ortaklık kurarak veya alt yüklenici olarak ada veya parsel bazında çok katlı konut üretmektedirler. Metrekare sınırları içerisinde proje üretilmesi, yönetmelik baskıları, sınırlı bütçeler ve müteahhit ve maliklerin tasarıma doğrudan müdahil olabilmeleri mimarın projedeki hareket alanını sınırlamaktadır. Mimardan talep edilen, çoğu kez rasyonel ve basmakalıp tasarım çözümleri üretmesi ve piyasa dinamiklerinin de etkisiyle mümkün olan en kısa sürede tamamlanmasıdır.

Kurumsal mimarlık: Kurumsal mimarlık, kurumsal müşteriye sunulan karmaşık yapıdaki proje hizmetleri olarak tanımlanmaktadır. Genellikle yatırım amacı taşıyan, büyük ölçekli ticari projeleri kapsamaktadır. Bu tür projelerde mimardan beklenenler; projeye tasarım veya mimarlık firmasının marka değeri ile katma değer kazandırması,

efektif ve rasyonel çözümlerin üretilmesi ve tek çatı altında bütün proje hizmetlerinin sağlanmasıdır (Larson, 1995, s.98). Bu alanda faaliyet gösteren mimarlar, çoğunlukla karmaşık organizasyonel yapıya sahip, birçok müelliflik hizmetini kendi bünyesinde barındıran mimarlık, mühendislik veya inşaat firmalarında çalışmaktadırlar. Küçük ve orta büyüklükteki mimarlık firmaları da nadiren kurumsal müşteriden proje alabilmektedirler (Larson,1995, s.99). Genellikle sektörde bu tür firmalar tekelleşmeye meyillidir. Prestijli ve yüksek bütçeli projeler bu firmalara teklif edilmektedir. Bu alandaki mimarlardan benzer iş ortamlarında deneyim edinmiş olmaları ve disiplinler arası çalışmaya uyum sağlamaları beklenmektedir.

Yarışma mimarlığı: Özel veya kamu kurumları tarafından düzenlenen proje yarışmalarını kapsamaktadır. Gönüllülük esaslıdır. Kamu yarışmalarında bazen yarışmalar ihaleye açılarak kazanana yüklenicilik teklif edilebilmektedir. Mimarlara tasarım becerilerini geliştirme, kendilerini test etme, birbirleriyle demokratik bir ortamda rekabet etme ve tanınırlık edinme imkanları sunmaktadır.

4. Metodoloji

Çalışmamızın saha araştırması kapsamında Türkiye’de faaliyet göstermekte olan 20 mimar ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Katılımcılarımızın proje süreçlerindeki müzakere süreçlerini deneyimlemiş olmaları için farklı aktörler ile temas içerisinde olmaları gerekmektedir. Bu sebeple katılımcılarımızın çalışmakta oldukları firmalarda ortak, kurucu ortak veya proje yöneticisi olarak faaliyet gösteriyor olmaları şart koşulmuştur. Katılımcılarımız kartopu yöntemi ile belirlenmiştir. Görüşmelerimiz, 25-80 dakika arası sürmüştür. Katılımcıların rızası dahilinde ses kaydı alınmıştır, devamında ise görüşmeler transkribe edilmiştir.

Görüşmeler kapsamında katılımcılara sormuş olduğumuz soruları dört başlıkta sınıflandırabiliriz: (1) katılımcının mesleki serüveni, geçmişte edindiği deneyimler, (2) katılımcının çalışmakta olduğu firmanın nitelikleri (müşteri profili, proje portföyü, firmayı öne çıkaran hizmetler gibi), (3) katılımcının projeler bünyesinde diğer aktörler ile ilişkilendirdiği problemler ve bu problemleri çözmek için yarattığı çözümler, (4) katılımcının özerklik kavramı hakkındaki düşünceleri. 1. ve 2. başlıktaki sorular, katılımcılarımızın sahip oldukları ilişkisel kaynak profillerini (bilgi, güç ve sosyal sermaye) ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. 3. başlık, Bos-de Vos vd.’nin (2019, s.134) çalışmasından esinlenilerek tasarlanmıştır, projeler bünyesindeki güç asimetrisini ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Aktörlerin bu güç asimetrisi içerisinde görece özerkliklerini ne şekilde değerlendirdiklerini ortaya çıkarmayı ve 4. başlıktaki sorularla da özerklik kavramını tarif ettirmeyi amaçlamaktadır. Görüşmeler Corbin ve Strauss’a ait (2015) *grounded theory* yöntemi ile değerlendirilmiştir.

5. BULGULAR

Derinlemesine görüşme gerçekleştirilen 20 mimarın her biri sektörde farklı bir bağlam ve ağ içerisinde, farklı uzmanlıklara ve deneyimlere sahip olarak faaliyet göstermektedir. Fakat özerklik kavramının ışığında görüşmecileri iki ayrı grup olarak sınıflamak mümkündür: (1) bilgi, güç ve sosyal sermaye kaynaklarını elde edebilmek ve kullanabilmek için mücadele içerisinde olan, özerkliği mutlak ve stoklanabilen bir kaynak

olarak değerlendiren *çaylak mimarlar* ve (2) bilgi, güç ve sosyal sermaye kaynaklarına sahip olan ve kullanmayı bilen, özerkliği bağlamsal ve göreceli bir olgu olarak değerlendiren *kıdemli mimarlar*.

5.1. Çaylaklar

...Aslında tasarlayacak diye bakmıyor kimse. Çizecek diye bakıyor. Zaten bir tahayyülü var kafasında aşağı yukarı. Sen çiziyorsun, o değiştiriyor, sen çiziyorsun, o değiştiriyor. Onun kafasındakine yanaşıyor... Bizde sadece biraz daha bence pembe gözlüklerle [bakıyorlar]... İşte mekânın kalitesi. Tabii ki çok önemli, hiçbir itirazım yok ama hayat öyle gelişmedi bende...

Mesleki serüvenlerinin henüz başında olan çaylaklar, eğitim hayatlarından taşıdıkları idealleri sektör gerçekleriyle yontmanın sancılarını çekmektedirler. Bir yandan piyasanın sebep olduğu zorlu koşullarda geçim mücadelesi verirken, bir yandan da tasarımcı kimliklerini korumaya çalışmaktadırlar.

... Ticaretle mimarlık arasındaki çatışma da burada başlıyor. Ben ticaret yapıyor olsam, şu anda ofisimiz Kadıköy'de. Biz Kadıköy'de caddede sürekli apartman basıyor olurduk. Çünkü çok da umurumda olmazdı. Bir yandan belediyeyle sürekli bir ruhsat projesi çizimine girişelim... Mimarlık değil o zaten.

Mimarlık, teknik, sosyal ve sanatsal boyutları olan bir meslektir (Larson, 1995). Fakat projelerde mimarlardan her zaman sembolik katma değer talep edilmez, nitelikli projelerin alıcıları ve üreticileri sınırlıdır. Çaylaklar, bu tasarım fırsatlarının adaletsiz dağılımından yakınmaktadırlar:

Biz de güzel artistler gibi tasarımlar yapalım istiyoruz ama bir Türkiye gerçeği var. Biz ne istersek isteyelim... Mimarlık, beş kişinin falan tekelinde şu anda... Tutup da siz[in] istediğinizi size, onlara yaptırırlar ama bana yaptırmazlar.

Çaylakların birçoğunun sosyal ağları henüz sınırlı sayılmaktadır, kendilerine bu ağlar içerisinden yeni fırsatlar yaratmaları veya otorite kurmaları için gerekli olan yetkinliğe ve itibara henüz sahip değildir. Çaylaklar projelerde kıdemlilere göre daha uzun süreler geçirmekte ve müzakere süreçlerinde zorlanmaktadırlar.

... okuldan çıkıyorsunuz mezun oluyorsunuz bir yerde başlıyorsunuz. O ilk birkaç tokadı yedikten sonra, ama o öyle olmuyor. Ama onu böyle yapamazsın. Başkan onu öyle istemiyor. Bilmem ne daire başkanı öyle yapmıyor gibi. Törpüleniyorsunuz... O törpülenmişlikten sonra zaten artık yapacağınız, yapamayacağınız, nereye kadar gidebileceğiniz biraz belli oluyor... bir noktadan sonra boyun eğmek gerekiyor.

Müzakere süreçlerinde çaylaklar diğer mimarlar ve müellifler ile otorite sorunları yaşamaktadırlar. Mimarların çok başlılığı tehdit olarak algılaması, rekabetçi post-profesyonel bağlamda faaliyet gösteren mimarların bireyselleşmesi olgusu ile açıklanabilmektedir. Sektördeki bireyselleşmeden en çok mustarip olanlar ise yetkinliklerini henüz ispatlayamamış çaylak mimarlardır.

Toplantıya katılıyoruz, değil mi? Hep beraber, bütün gruplar, bütün disiplinler...

Mimarı yerin dibine soksam da rahatlasam moduna giriyor mühendisler. İşin bir de böyle bir kısmı var... Ben ama meslektaşlarımla daha fazla sorun yaşıyorum. Diğer disiplinlerden ziyade. Çünkü çember daraldıkça aynı dili konuşmaya başlıyorsunuz ya, o zaman işte birçok şey devreye giriyor. Bilgi, ego, aklınıza gelebilecek bir sürü konu var aslında.

Görüşülen çaylak mimarların tamamı kendilerinin kurucusu olduğu küçük firmalarda çalışmaktadır. Dolayısıyla büyük firmaların sahip olduğu bilgi birikiminden ve deneyimlerden yoksunlardır. Bu kaynakları elde etmek ve mesleki özerkliklerini kazanabilmek için bazı aktörler tek bir segmente kilitlenmeyi, bazıları ise kod değiştirerek farklı segmentler arası geçiş yapmayı tercih etmektedirler.

Kilitlenmeyi tercih eden çaylaklar, kendi segmentleri içerisinde uzmanlaştıkları ve sınırlı bir çevre içerisinde itibar kazandıklarından, kısa sürede kendilerini daha yetkin ve özerk hissedebilmektedirler. Uzmanlaşma, sosyal sermaye açısından da avantaj sağlayabilmektedir. Mesela kentsel dönüşüm alanında iş yapan bir mimar, kısa süre içerisinde ne şekilde itibar kazandığını ve iş aldığını şu şekilde anlatmaktadır:

Şu an bizim belki [sayısı] onu geçmeyen müteahhidimiz var ... ama biz kendimize diyoruz ki bu adam burayı fethetti. Yana geçiyor, yana geçiyor. Çünkü müteahhide bir güven gerekiyor insanlarda. İş bitirdiğini gören ona geliyor. O da aynı şekilde bizim işi bitirdiğimizi gördüğü için bize geliyor.

Diğer yandan kod değişimi yapan çaylaklar, bazı segmentlerin özerklik açısından daha kısıtlayıcı, bazılarınsa daha serbest olduğunu düşünmektedirler. Örneğin butik mimarlık ve iç mimarlık, müşterinin mimara tasarım beklentisi ile geldiği alanlar olarak değerlendirilirken, kentsel dönüşüm alanı kâr amacı ağır bastığı için daha kısıtlayıcı görülmektedir.

Bir kere müşteri sizden tasarım istiyor. Yani iç mimaride böyle bir güzellik var. Çünkü içinde yaşayacağı ortamı hayal etmek istiyor. [Ama] mimaride [iç mimarlık dışı faaliyetleri kastediyor] böyle bir şey çok zor. Mimaride, hele ki konut bir villaya dönüşmediği takdirde, orada bir satış stratejisi ve metrekare üzerinden bir değerlendirme söz konusu sadece.

Kamuda kısıtlı bütçeler sebebiyle mimarlar çok kar edemiyor olsa bile, özel sektörde bulunamayan özgün tasarım fırsatları kamu projelerini cazip kılmaktadır.

Hiç çizmediğiniz şeyler çiziyorsunuz...Hepsi bir Ar-Ge, başka bir bakış açısı... O kurumun da talepleri aslında mimari talepleri olabiliyor. Sizden iyi bir mimari bekliyorlar... Sizi de zorluyor o anlamda... Kamu yapıları çok da karlı değil. Orada tamamen mimari tatmini, ticari şeyinin önüne geçiriyorsunuz. Tamam diyorsunuz en azından engelsiz yaşam merkezi çizdim.

Çaylakların deneyiminde özerklik, genellikle başkalarının elinde bulunan mutlak ve somut bir kaynak olarak değerlendirilmektedir. Deneyim kazanmak, ağlarını genişletmek, güç ve itibar kazanmak uğruna gerçekleştirdikleri mücadele, henüz ideallerinden kopamamış olmanın da kurduğu baskı ile düşünüldüğünde bu deterministik bakış açısı anlam kazanmaktadır. Özerklik, çaylakların belki gelecekte elde edecekleri bir kaynak olarak

düşünülmektedir:

10 yıl sonra belki üst gelir grubuna hitap eden projeler yapan, keyfiyle işini yapan biri olduğumda olaya bambaşka bir yerden bakıyor olabileceğim. Dolayısıyla özerklik de kişiden kişiye değişiyor bence. Bence ben o kadar özerk değilim. Ama özerk mimar var mıdır? Vardır bence.

Çaylaklar için özerklik, diğer aktörlerin mimarın yetkinliğine ve yaratıcılığına koşulsuz güven duyması, prestijli iş fırsatlarının ayağına gelmesi veya hiçbir kısıt olmadan tasarım yapılabilmesi anlamına gelmektedir. Çaylakların bu romantik ideali, Bentley'in (1999:41) tarif ettiği kahraman mimar tiplemesine yakınlık göstermektedir. Ancak zaman içerisinde, sektör dinamiklerini ve kendi yetilerini tanıdıkça, sosyal sermayeleri, itibarları ve güçleri çoğalınca çaylak mimarlar böylesine özgür bir faaliyet alanının olmadığını, özerkliğin daha bağlamsal bir nitelik taşıdığını anlayacaklardır.

5.2. Kıdemliler

Kendime karşı önyargılarımı gördüm. Çünkü çok sıkı modernist bir gelenekten geçtik, tornadan geçtik... Daha bağlamsal, insana da bağlamsal, yere de bağlamsal, konuya da bağlamsal bakmanın çok daha özgür bir zihin sağladığını gördüm ve buna ikna oldum. O yüzden de mesela kimi işverenlerle gerilim olmuyor mu? Olmazsa olmaz. Anlaşamadığım oluyor... Düşünme zincirini koparmadığın sürece problem yok bence.

Kıdemliler, piyasa dinamiklerini derinlemesine kavrayabilmiş olmanın getirdiği özgüven ile hareket edebilmektedirler. Bazıları için bu deneyim, kendi mesleki beklentilerini değiştirmek olarak karşılık bulmaktadır. Proje ekipleri içerisindeki diğer aktörlerin sorumluluk alanlarını öğrenmiş oldukları için iş bölümü ve müzakere süreçlerinde daha az zorluk çekmektedirler. Fakat kıdemlilerin edindikleri en hayati kazanım, mimarlığın sosyal ve ilişkisel boyutlarının idrakidir. Bu idrak, kıdemlilerin sosyal ilişkilerinde yumuşamalarını ve iş yapma biçimlerinde esneklik göstermelerini sağlamaktadır.

Birçok disiplinin sahip olduğu yetiye biraz da olsa mimarlığın sahip olması gerekiyor. Biraz elektriği de bilmeniz lazım, mekaniği de bilmeniz lazım, statigi de bilmeniz lazım. Bunların hepsini bize okulda öğretiyorlar ama diğer kısmı, insan ilişkilerini yönetme kısmı, birazcık empati yeteneğini artırma ve müşteri yönetimi nasıl olacağı konusunda bir şeyler öğretilmiyor. Bu zamanla sizin kazandığınız bir yeti haline dönüşüyor. İster istemez biraz psikolog olmaya başlıyorsunuz.

Yapı üretim süreçleri, farklı uzmanlıklar gerektiren, çok çeşitli ve karmaşık işler bütününi kapsamaktadır. Bir proje süreci içerisinde iş alımı, pazarlama, sözleşme yazımı, ruhsatlandırma, bütçe yönetimi gibi tasarımın haricinde gözetilmesi gereken çok sayıda iş bulunmaktadır. Moran vd. (2016, s.416) bu gibi banal sayılabilecek işlerin bütününi mimari derleme olarak tanımlamaktadırlar. Kıdemliler, güçlü ve zayıf yanlarını keşfetmiş olarak mimarlığın bu gibi çeşitli iş kolları arasından tercihte bulunabilmektedirler. Geçmiş deneyimlerinin ışığında, kıdemliler kendi yetilerine ve tercihlerine göre bölümleme yapabilmektedirler. Bölümleme stratejisi, aktörün meslek pratiğinde karşılaştığı farklı iş türleri arasından, işin kendi becerilerine ve tercihlerine uygunluğuna göre ayırım yapması

anlamına gelmektedir. Bölümleme stratejisi mimarlar için iş akışlarında daha hızlı ve etkili çözüm üretilmesini ve rol dağılımlarının kolaylaşmasını sağlamaktadır.

Geçmişte kod değiştirmiş mimarlar, artık farklı alanlarda kazandıkları itibar ve tecrübeler sayesinde farklı iş fırsatları yakalayabilmektedirler. Yeteri kadar çeşitte ve sayıda iş aldıklarında ise doyuma ulaşmış olarak işler arasındaki benzerlikleri yakalayabilir duruma gelmektedirler.

Kilitlenerek sektörde pozisyon almış kıdemliler ise, kendi alanlarında edindikleri itibar sayesinde özerklik kazanabilmektedirler. Örneğin, arkeolojik kazı alanlarına üst örtü tasarlamakla tanınmış bir kıdemli mimar, bu itibarın ona sağladığı bir avantajdan bahsetmektedir:

Türkiye'de en çok bu işi yapmış biri, o bizdik. Dolayısıyla bakanlığa, koruma kuruluna gittiğim zaman, oradaki gerekleri anlattığım zaman, ihtiyaçları anlattığım zaman tabii bazen başka birileri benim görmediğim bir şey de söylüyor ama, genellikle biz çok zorluk yaşamıyorduk gereğini anlatmakta. Kurulda herkesin onlarca kerede geçiremediği şeyleri biz bir toplantıda geçiriyorduk mesela.

Kıdemliler, çaylakların aksine, özerkliği somut ve mutlak bir kaynak olarak görmemektedir. Kıdemliler için özerklik, her projede kartların yeniden dağıtılması sonucunda biçim değiştiren bir nitelik taşımaktadır. Zira kıdemliler, diğer aktörlerin masaya taşıdığı verileri gözeterek kendi özerkliklerinin sınırını çizebilmeyi öğrenmişlerdir. Kıdemlilerin proje süreçlerinde farklı aktörlerin girdilerini ve beklentilerini hesap ederek özerklik alanlarını tariflemeleri, yaptıkları işin müşterek olduğunu kabul ettiklerini göstermektedir.

Kendi işimizi de tartışmaya açarak, bu alandaki özerkliği, otonomiye, yani bağımsız şekilde karar verme ve düşünebilme yeteneğini kısıtlayacak şeyleri baştan göstererek... o alanın bilgisini, mesleğin bilgisini, diğer disiplinlerle tartışmaya açık olmakla beraber, geçerli hale getirebilecek koşulları sağlamak. O koşullar içerisinde iş yapmak özellikle.

Bazı kıdemliler, kendilerine koşulsuz olarak güvenilmesini özerklik olarak tarif etmektedir. Çaylaklar da özerkliği benzer şekilde tarif etmekteydi, fakat kıdemliler, meseleye daha bağlamsal yaklaşmaktadırlar. Kıdemliler, böyle bir güvenin kişiden kişiye değişkenlik gösterebileceğinin ve zaman içerisinde oluşacağının bilincinde iken, çaylaklar kendilerine bu güvenin en baştan itibaren koşulsuz olarak bahşedilmesi gerektiğini düşünmekteydi.

Müşterinin sana güven duyması belli bir süreç alır işe başladıktan sonra. Yüzde yüz güvenle başlamaz hiç kimse. Siz istediğiniz kadar tecrübeli olun. Sizi istediği kadar araştırmış olsun karşı taraf. Mutlaka sizi gözlemleyecektir yaptığınız işlerde. Dedğim gibi burada insanın kişisel yapısı da işin içine giriyor. Çok sakın bir insan olabilir, huysuz da olabilir... Her türlü müşteriyle karşılaşıyorsunuz nihayetinde.

Kıdemliler, sahip oldukları deneyimler sebebiyle özerkliği değişkenlik gösteren bir olgu

olarak tarif etmektedirler, her projede ortaya çıkan farklı güç asimetrisi içerisinde bir aktörün özerk olabilmesi için birçok farklı parametre bulunmaktadır. Edindikleri teknik bilgi ve deneyimlerin sayesinde farklı aktörlerin ihtiyaçlarını gözetebilmekte, insan yönetimi ve müzakere süreçlerinde daha başarılı olabilmektedirler. Bu anlamda kıdemlilerin özerklik anlayışı göreceli özerkliğin tanımına daha yakındır.

6. SONUÇ

Çalışmamız kapsamında mimarların profesyonelleşme serüvenlerinin nihayetinde mesleğin sanatsal boyutunu ön plana taşıyarak mimarlığı diğer profesyonel meslek gruplarının sahip olabildiği ayrıcalıklardan mahrum etmiş olduklarından söz edilmiştir. Mimarlık mesleğinin subjektiflik boyutu, mesleğin özerkliğini sorunsallaştırmaktadır (Wood, 2002). Çok aktörlü olarak yürütülen proje süreçlerinde faaliyet gösteren mimarlar, mesleki değerlerini hayata geçirmek istediklerinde, çelişkili ve zorlu piyasa koşullarıyla karşılaşmaktadırlar (Blau, 1988, s.4). Sektör gerçekleri ile karşılaştırıldığında, idealize edilen yaratıcı ve mutlak özerkliğe sahip olan mimar tiplerinin nesli tükenmekte olan bir tür olduğu anlaşılmaktadır (Cuff, 1991, s.251).

Çalışmamızın yaklaşımı, yapı çevrenin üretimini sosyal bir faaliyet olarak değerlendirmektedir (Knox, 1987). Mimarların sahip oldukları özerklik müştereken yürütülen üretim süreçlerinde mutlak değil, göreceli nitelik taşımaktadır (Imrie ve Street, 2014, s.726). İlişkisel yaklaşım, bilgi, güç ve sosyal sermaye olmak üzere sosyal olarak üretilen ve değerlendirilen üç ilişkisel kaynaktan söz etmektedir (Bathelt ve Glückler, 2011, s.65). Bu üç ilişkisel kaynak, projelerin bünyelerinde mimarların özerklik kazanabilmeleri için kullanılmaktadır.

Mimarlık sektörü, parçalı yapıda olan, çoklu uzmanlıklara göre şekillenen bir sektördür (Larson, 1995, s.13). Bulgularımıza göre bilgi, güç ve sosyal sermaye kaynaklarını yayılımcı bir stratejiyle elde edebilmek için mimarlar, kod değiştirerek bir alt uzmanlıktan diğerine geçmeyi veya derinleşme stratejisi ile kilitlenerek tek bir alt uzmanlıkta kalmayı ve bu alanda itibar ve deneyim kazanmayı tercih edebilmektedirler.

Görüşmüş olduğumuz mimarları iki grupta sınıflandırmaktayız: çaylak mimarlar ve kıdemli mimarlar. Çaylaklar henüz bilgi, güç veya sosyal sermaye kaynaklarına azami düzeyde sahip olabilmektedirler. Çaylaklar mimarlık öğretilerinin doktrinlerinden henüz kopamamış olmanın yarattığı hayal kırıklığını yaşamaktadırlar, özerkliğe sahip olamadıklarını, özerkliğin yalnızca sınırlı çevrelerde bulunduğunu düşünmektedirler. Kıdemliler ise sektörde uzun yıllar bulunmuş ve emek harcamış olmanın neticesinde bilgi, güç ve sosyal sermaye kaynaklarına sahiplerdir ve bu kaynakları etkin olarak kullanabilmektedirler. Sektördeki pozisyonlarını ve itibarlarını kemikleştirmiş ve projeler arasındaki benzerlikleri kolaylıkla yakalayabilmektedirler. Kıdemliler, çaylaklardan farklı olarak özerkliği daha bağlamsal bir olgu olarak tarif etmektedirler.

Sembolik değer yaratımı ile karakterize edilen bir mesleğin mensupları için özerklik merkezi bir değere sahiptir. Fakat bulgularımız, mimarların sahip oldukları deneyimlerin etkisiyle özerkliği algılama biçimlerinin değişkenlik gösterdiğini ortaya koymaktadır. Özerkliğin ne şekilde üretilip değerlendirileceği kodlanamamaktadır, yani formel eğitim süreçleri içerisinde öğrenilememekte veya öğretilmemektedir. Özerkliği kavrayabilmek,

aktörlerin düşüp kalkarak, doğaçlama yaparak yol aldıkları zorlu bir süreci gerektirmektedir ve her aktörün özerklik tarifi, içinde bulunduğu ilişkiler ağındaki konumlanışına ve sahip olduğu kaynak profiline göre farklılaşabilmektedir.

Sonuç olarak özerklik, mutlak veya somut bir kaynak değildir. Özerklik miras bırakılamaz, kopyalanamaz, takas edilemez veya depolanamaz. Özerkliğin ilişkisel tarifi, özerkliği ilişki ağları içerisinde örülerek inşa edilen, güç geometrilerine göre biçim değiştiren, bağlamsal ve soyut bir olgu olarak nitelendirmektedir.

Notlar:

ⁱ Blau'un (1988, s.4) tarif ettiği Daedalüs riski, mimarlığın icrasına gömülü olan çelişkileri nitelemektedir (mimarlık yapabilmek için bir komisyona bağlı olunması, proje süreçlerinde yetki dağılımlarında sorun yaşanması, mimarlığın ekonomik dalgalanmalardan kolaylıkla etkilenen, 'zayıf' bir profesyonel meslek sayılması gibi). Mesleğini icra etmek isteyen bir mimar, bu çelişkili durumların yaratmış olduğu sınırlar içerisinde hareket etmek zorundadır. Fakat bu çelişkiler, değişken dinamikler yaratarak mimarlar için yeni fırsatlar sunabilmektedir.

Kaynakça

- Bathelt, H., ve Glückler, J. (2011). *The relational economy*. Oxford University Press.
- Bentley, I. (1999). *Urban transformations*. Routledge.
- Blau, J. R. (1987). *Architects and firms: A sociological perspective on architectural practice*. MIT Press.
- Bos-de Vos, M., Liefstink, B. M., ve Lauche, K. (2019). How to claim what is mine: Negotiating professional roles in inter-organizational projects. *Journal of Professions and Organization*, 6(2), 128–155. <https://doi.org/10.1093/jpo/joz007>
- Cohen, L., Arnold, J., Wilkinson, A., ve Finn, R. (2005). Remember I'm the bloody architect! Architects, organizations and discourses of profession. *Work, Employment and Society*, 19(4), 775–796. <https://doi.org/10.1177/0950017005058065>
- Corbin, J., ve Strauss, A. (2015). *Basics of qualitative research*. SAGE Publications.
- Cuff, D. (1991). *Architecture: The story of practice*. MIT Press.
- Davis, M. (1996). Professional autonomy: A framework for empirical research. *Business Ethics Quarterly*, 6(4), 441–460. <https://doi.org/10.2307/3857498>
- Dickens, P. G. (1980). Social science and design theory. *Environment and Planning B*, 7(3), 353–360. <https://doi.org/10.1068/b070353>
- Dornisch, D. (2002). The evolution of post-socialist projects: Trajectory shift and transitional capacity in a Polish region. *Regional Studies*, 36(3), 307–321. <https://doi.org/10.1080/00343400220121177>
- Frampton, K. (1991). Reflections of the autonomy of architecture: A critique of contemporary production. *Out of site: A social criticism of architecture* içinde. Bay Press.
- Grabher, G. (2004). Learning in projects, remembering in networks? Communalities, sociality, and connectivity in project ecologies. *European Urban and Regional Studies*, 11(2), 99–119. <https://doi.org/10.1177/0969776404041417>
- Habraken, N. (1999). Notes on a network profession. *Places Journal*, 12(3), 54–57.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Blackwell Publishers.
- Imrie, R., ve Street, E. (2014). Autonomy and the socialization of architects. *The Journal of Architecture*, 19(6), 723–739. <https://doi.org/10.1080/13602365.2014.980313>

- İmamoğlu, B. (2019). Erken Cumhuriyet dönemi mimarlığında ulusal/mesleki kimlik/ideoloji. Ç. Yüksel ve C. Katipoğlu Özmen (Der.), *Mekânlar / Zamanlar / İnsanlar: Kimlik, aidiyet ve mimarlık tarihi içinde* (ss. 105–112). ODTÜ Basım İşliği.
- Kara, S. (2010). *Türk inşaat sektöründeki aktörlerin sınıflandırılmasına yönelik kavramsal çerçeve* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- King, A. D. (2004). *Spaces of global cultures: Architecture, urbanism, identity*. Routledge.
- Knox, P. L. (1987). The social production of the built environment: Architects, architecture and the post-modern city. *Progress in Human Geography*, 11(3), 354–377. <https://doi.org/10.1177/030913258701100302>
- Larson, M. S. (1995). *Behind the postmodern facade: Architectural change in late twentieth-century America*. University of California Press.
- Larson, M. S. (1977). *The rise of professionalism: A sociological analysis*. University of California Press.
- Moran, D., Turner, J., ve Jewkes, Y. (2016). Becoming big things: Building events and the architectural geographies of incarceration in England and Wales. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 41(4), 416–428. <https://doi.org/10.1111/tran.12135>
- Nalbantoğlu, G. B. (1989). *The professionalization of the Ottoman-Turkish architect* [Yayımlanmamış doktora tezi]. University of California, Berkeley.
- Polat, M. A., ve Fendoğlu, E. (2021). İnşaat sektörünün ekonomik büyüme ve finansal piyasalar üzerindeki etkileri: Türkiye örneği. *Business and Economics Research Journal*, 12(3), 575–598. <https://doi.org/10.20409/berj.2021.341>
- Stevens, G. (2002). *The favored circle: The social foundations of architectural distinction*. MIT Press.
- TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi. (2022). *Mimarlar Odası hakkında*. <https://www.mimarist.org/mimarlar-odasi-hakkinda/>
- Wood, C. (2002). Mining autonomy. *Perspecta*, 33, 48–53. <https://doi.org/10.2307/1567297>

Sosyal Politikanın Mekânları: Ulusüstü Sosyal Politikaya ve ‘Küresel’ Sosyal Politikanın Sınırlılıklarına Dair Bir Değerlendirme

Aylin Güler Ünlü¹

Öz: Sosyal güvenlik, sağlık, işgücü piyasası politikaları gibi pek çok konuyu içeren sosyal politikanın uygulanma sahası genel olarak ulusal ölçeğe dayanmaya devam etse de, bu alana dair genel politik hattın belirlenmesi, kavram ve politikaların geliştirilmesi gibi süreçlerde uluslararası ölçeğin ciddi etkisi bulunmaktadır. Bu çalışmada da Dünya Bankası, OECD ve ILO nezdinde, sosyal politikanın şekillendirilmesinde önem taşıyan uluslararası kuruluşlara odaklanılmaktadır. Söz konusu kuruluşların kurumsal belgeleri incelenerek, neoliberal birikim sistemine geçilen yıllardan günümüze ortaya konan sosyal politika hattı değerlendirilmekte ve bu eksenle küresel sosyal politika olarak adlandırılan çerçevenin niteliği ve sınırlılıkları sorgulanmaktadır. Farklı ölçek ve mekânlardaki politikaların tanımlanması ve şekillendirilmesine etkili olan aktör, süreç ve mekanizmalara dair örnekler sunan bu çalışmanın, farklı politika disiplinlerinin ilişkili alanlarına katkıda bulunması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sosyal politika, küresel sosyal politika, uluslararası kuruluşlar, dünya bankası, OECD, ILO

Abstract: Although the implementation of social policy, covering areas such as social security, health, and labour market policies, continues to rely mainly on the national scale, the international level exerts a significant influence on processes such as determining policy direction and developing policy concepts and frameworks. In this context, the study focuses on international organisations that play a significant role in shaping social policy through the World Bank, OECD, and ILO. By examining their institutional documents, the trajectory of social policy articulated from the years of transition to the neoliberal accumulation system to the present is assessed, and within this framework the nature and limitations of what is referred to as global social policy are interrogated. Presenting examples of actors, processes, and mechanisms that influence the shaping of policies across different scales and spaces, the study aims to contribute to the related areas of various policy disciplines.

Keywords: Social Policy, global social policy, international organisations, world bank, OECD, ILO.

¹ Bağımsız Araştırmacı, aylingulerunlu@outlook.com

1. GİRİŞ

Sosyal güvenlik, sağlık, işgücü piyasası politikaları gibi pek çok konuyu içeren sosyal politikanın uygulanma sahası genel olarak ulusal ölçüğe dayanmaya devam etse de, bu alana dair genel politik hattın belirlenmesi, kavram ve politikaların geliştirilmesi gibi süreçlerde uluslararası ölçüğün ciddi etkisi bulunmaktadır. Zira ulusal, bölgesel, uluslararası gündemlerin daha fazla iç içe girdiği bir zamanda, sosyal politikaya dair herhangi bir konunun ulusal sınırların dışına bakılmadan değerlendirilmesi neredeyse olanaksızlaşmıştır. Bu çerçevede çalışmamızda, farklı ölçekler arasındaki ilişkiselikler, kapitalizmin dönemsel koşullar ve ihtiyaçları gibi unsurlar da göz önünde bulundurularak, ulusüstü sosyal politika alanına ve özel olarak da uluslararası kuruluşlara odaklanılacaktır. Bu bağlamda uluslararası kapitalist sistem içindeki yerleri, sosyal politikanın şekillendirilmesindeki etkileri ve tarihsel seyirlerinde yöneldikleri farklı coğrafyalarla dikkat çeken Dünya Bankası (*World Bank/WB*), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (*Organisation for Economic Co-operation and Development/ OECD*) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (*International Labour Organization/ ILO*) ele alınacaktır. Nitekim Dünya Bankası özellikle gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerin politikalarını etkileme konusunda, OECD zaman içerisinde etki alanını genişletse de uzun süre gelişmiş kapitalist ülkelerin kuruluşu olarak görülmesiyle, ILO da bir uluslararası sosyal politika organizasyonu olarak hem ilke hem de faaliyetleri nezdinde daha evrensel bir ölçüğe hitap etmesiyle belirginleşmişlerdir. Dolayısıyla bu üç uluslararası kuruluş, hem tarihsel analizde farklı ölçek ve mekânlara yansıyan politika pratiklerinin dayandığı politika hattını görebilmek, hem de küresel ölçekte öne çıkarılan politika anlayışını yorumlayabilmek için tamamlayıcı bir çerçeve sunmaktadır.

Bu bağlamda çalışmamızda, neoliberal birikim sistemine geçilen yıllardan günümüze uzanan süreçte, Dünya Bankası, OECD ve ILO'nun izlediği sosyal politika hattının seyri sunulacak, bu seyir içerisinde öne çıkan politika araçları, gündem ve girişimlere dair örnekler eşliğinde, sunulan sosyal politika anlayışının içeriğine ve küresel sosyal politikanın sınırlılıklarına dair bir değerlendirme yapılacaktır. Söz konusu kuruluşların temel politika anlayışlarını, yönelimlerini, argümanlarını yansıtan kurumsal belgelere dayandırılacak olan bu değerlendirmeler, metinlerin sadece içsel analizi üzerinden değil, söz konusu belgelerin oluşturulduğu süreçteki tarihsel bağlam ve gelişmeler de gözetilerek gerçekleştirilecektir. Bunun yanı sıra literatürdeki kaynaklardan da yararlanılacaktır.

Farklı ölçek ve mekânlardaki politikaların tanımlanması ve şekillendirilmesinde etkili olan aktör, süreç ve mekanizmalara dair değerlendirmeler sunan bu çalışmanın, hayatın her alanını etkileyen içeriğiyle toplumlarımızın geleceği açısından kritik önem taşıyan sosyal politikanın durumunu irdelemenin yanı sıra, farklı disiplinlerin ilişkili sorun alanlarındaki tartışma çerçevelerine de katkıda bulunması hedeflenmektedir.

2. KAPİTALİZM, ULUSLARARASI KURULUŞLAR VE SOSYAL POLİTİKA : TARİHSEL BİR BAKIŞ

Sermaye birikimine dayanan kapitalizm, kârlılığın ve verimliliğin artırılmasına odaklanan, her daim büyüme ve yayılma çabası içerisinde olan bir sistem olmuştur (Dowd, 2006, s.22; Fülbert, 2008, ss.79, 187). Bu temel eğilim, tarihsel dönemlerin ekonomik, toplumsal, politik koşullarının sistem üzerinde oluşturduğu gerilim ve ihtiyaçlarla birleşerek sosyal

politika gibi araçların geliştirilmesini ve ayrıca uluslararası kapitalist ölçekte farklı kurumsallıkların inşasını beraberinde getirmiştir. Bu iki olgu, farklı ölçek ve mekânlardaki sosyal politikaya dair genel bir çerçeve sunmak ve ele alacağımız uluslararası kuruluşların sistemdeki yerlerini anlamak için bize önemli başlangıç noktalarını sağlamaktadır.

Sosyal politikayı kavramak için onun tarihsel süreçte kazandığı anlam ve içeriğe bakılması önemlidir. Nitekim sosyal politika uygulamaları, 19. yüzyılda “artan yoksulluğun varlıklı kesimlerin sağlığını ve genelde kamu düzenini tehdit edecek boyutlara varması, yani bu kesimlerin öz çıkarlarının yoksullukla mücadele yanlısı bir yönelimi gerekli kılması” ve “yoksul kesimlerin kendilerinin veya onların sorunlarına duyarlı kesimlerin yüksek bir örgütlenme düzeyine erişerek siyasal bir güç olarak ortaya çıkabilmesi” gibi koşulların etkisiyle belirginleşmeye başlamıştır (Şenses, 2004, ss.5-6). Sosyal politikanın daha fazla öne çıkması da, pek çok ülkede işçi sınıfının gücünün belirginleştiği, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) gibi kapitalizme alternatif bir sisteme yönelen bir ülke örneğinin var olduğu, büyük buhranın yaşandığı ve iki büyük dünya savaşından çıkıldığı yıllarda gerçekleşmiştir. Keynesyen yaklaşımının öne çıktığı bu süreçte, çalışma ilişkilerini düzenleme, işçi sınıfını sisteme içirme, kârlılık ve verimliliği artırma gibi amaçlarla içerik ve kapsam açısından genişleyen sosyal politika, kapitalizm içinde bir tür toplumsal uzlaşma sağlamaya yönelmiş, toplumsal artığın yeniden dağıtımını gerçekleştirmeye, emek ve sermaye arasındaki dengesizliğe kamu eliyle piyasayı düzenleyici bir çerçevede müdahale edilmesi anlayışına dayanmıştır (Gökbayrak, 2022, ss.108-109; Koray, 2007, ss.27-30; Türel, 2017, ss.193-194). Ancak 1970’li yıllarda görünürleşen kapitalizmin krizi ile birlikte, piyasaların serbestleştirilmesi ve daha rekabetçi hale getirilmesini savunan, kamu harcamalarının azaltılmasına ve kamusal hizmet sunumunun metalaştırılmasına yönelik neoliberal yaklaşım öne çıkmıştır (Türel, 2021, ss.31, 46). Zaman içerisinde işçi sınıfının güç yitimine uğratılması, SSCB’nin dağılması gibi gelişmelerin de eklendiği bu süreçte (Harvey, 2022, ss. 38-40; Türel, 2021, ss.75-81), sosyal politika alanında özel sektörün rolü güçlendirilmiş; işgücü piyasalarının esnekleştirilmesi savlarıyla işgücünün güvencesizleştirilmesine yönelinmiş; istihdam sorunlarının çözümünde işgücüne vasıf kazandırılması gibi arz yanlı araçlara öncelik verilmiş; sosyal politikanın daha adil yeniden dağıtıma yönelebilecek taraflarından uzaklaşmış; yoksulluk gibi sorunların yönetilmesi ve olası sınıfsal karşı çıkışların dizginlenmesi için ise sosyal yardım gibi araçlar öne çıkarılmıştır. Kısacası, sosyal politikanın piyasayı destekleyici bir odağa kilitlendiği bu dönemde politika anlayış ve uygulamalarında, kolektivite ve dayanışma değil bireysellik, kamu yararını çağrıştıran ‘sosyal’ değil rekabetçi piyasaları gözetken, ekonomik hedefleri merkeze alan bir değişim gerçekleşmiştir (Ekşi Uğuz ve Çalışkan, 2022; Yaşar ve Yenimahalle Yaşar, 2012, ss.83-89).

Özetlediğimiz bu tarihsel süreçte politikaların şekillendirilmesinde, önde gelen kapitalist devletler, bölgesel, uluslararası kuruluşlar önemli etkilerde bulunmuşlardır. Nitekim bugün gündemlerimizde olmaya devam eden pek çok uluslararası kuruluş, iki büyük dünya savaşından çıkılan kriz yıllarında, kapitalist yönetim mekanizmalarının ve işbirliklerinin oluşturulması, ekonomik, sosyal ve politik istikrarın sağlanması gibi ortak hedefler ekseninde kurulmuşlardır. Örneğin Birinci Dünya Savaşı sonrasında dönemin sınıf mücadelelerinin etkisi, toplumsal uyum arayışı, uluslararası rekabeti de gözeterek

çalışma yaşamını düzenleme gereksinimi gibi ihtiyaçlar çerçevesinde kurulan ILO, sosyal politikanın tarihsel gelişiminde ve uluslararası sosyal politikanın kurumsallaşmasında büyük önem taşımıştır. Üye ülkelerin işçi, işveren ve hükümet temsilcilerini içeren bir yapıyla çalışan bu kuruluş, devletlerce onaylandığında bağlayıcılığı olan uluslararası sözleşmelerin yanı sıra ulusal eylemlere rehberlik etmeye yönelik tavsiye kararları, siyasi taahhütler içeren deklarasyonlar gibi metinlerin kabul edilmesi; araştırma, bilgi üretimi ve eğitim çalışmalarının yapılması; uluslararası politika ve programların geliştirilmesi gibi pek çok faaliyette bulunmaktadır (Gülmez, 2011). OECD de, İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD sermayesinin dönemsel çıkarları doğrultusunda uluslararası ticaretin geliştirilmesi, savaşta yıkıma uğrayan Avrupa ülkelerinin ayağa kaldırılması, SSCB etkisinin Batı'ya doğru genişlemesinin dizginlenmesi gibi amaçlarla oluşturulan Marshall yardımlarının uygulanması için kurulan Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın 1961 yılında yeniden yapılandırılmasıyla inşa edilmiştir (Türel, 2017, ss.69-75; Ventresca, 2018, ss.301-307). Serbest rekabetçi kapitalizmin uluslararası ölçekte ilerletilmesi hedefiyle giderek daha geniş bir etki alanı oluşturmaya yönelik OECD, ülkelere politika önerileri sunma, danışmanlık sağlama, politika değerlendirme, uluslararası kodlar geliştirme, kalkınma yardımları yapma, araştırma ve bilgi üretimine yönelik çalışmalarda bulunma gibi faaliyetlerle, politika fikirlerinin ve uygulamalarının yönlendirilmesinde önemli bir kuruluş olagelmıştır (Leimgruber ve Schmelzer, 2017, ss.24-25; Ventresca, 2018, ss.316-318). 1944 yılında uzun vadeli kalkınma finansmanını sağlama amacıyla kurulan Dünya Bankası ise, bir uluslararası finans kuruluşu olmasının yanı sıra, kapitalizmin dönemsel gereksinimleri ve hâkim ideolojisi doğrultusunda sisteme bilgi sağlama, kavram ve politika üretme gibi faaliyetleri üzerinden “siyasi, ideolojik ve kültürel” işlevleriyle de belirginleşmiştir (Zabcı, 2017, s.16). Nitekim Dünya Bankası'nın IMF ile birlikte yürüttüğü neoliberal yapısal uyum kredileri, Banka'nın ulusal politika gündemlerini ve uygulamalarını şekillendirme açısından kritik yerini sarih biçimde örneklemiştir.

Bütün bu çerçeve zaman içerisinde uluslararası politikalara ilginin artmasını da beraberinde getirmiş, örneğin 1990'lı yılların sonlarına doğru uluslararası sosyal politika alanı içerisinde, artık ‘küresel bir sosyal politika’dan bahsedilebileceğine dair çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bu literatürün öncü isimlerinden Bob Deacon (2007, s.1) küresel sosyal politika olarak ifade edilen alanın iki unsurdan oluştuğunu belirtmiştir. Bunlardan ilkinin uluslararası kuruluşlar gibi küresel aktörler tarafından ulusal politika alanı için sosyal politika reçetelerinin oluşturulması; ikincisini ise küresel yeniden dağıtım, sosyal düzenleme ve sosyal hakların ortaya çıktığı ulus üstü sosyal politika ve mekanizmalar olarak tanımlamıştır. Küresel sosyal politika reçeteleri ifadesiyle, politika aktörlerinin sosyal sorunlara dair veri toplama, bunları sunma ve yorumlama, sosyal politika önlemleri geliştirme gibi faaliyetlere referans verilmiştir (Kaasch, 2019, s.8). Küresel yeniden dağıtım başlığında ise göç, kalkınma yardımı, işçi dövizleri, küresel vergiler gibi konulara; küresel sosyal düzenlemeler başlığında uluslararası çalışma ve sosyal standartlar, uluslararası vergi rejimleri, göçün düzenlenmesi gibi başlıklara; küresel sosyal haklarda ise tüm bunlarla bağlantılı haklara işaret edilmiştir (Kaasch, 2019, ss.12-13).

Bu bağlamda çalışmamızın bundan sonraki bölümlerinde Dünya Bankası, OECD ve ILO'nun 1970'li yıllardan günümüze sosyal politika hatlarının tarihsel seyri sunulurken,

bir taraftan ortaya konulan sosyal politika anlayışı, bir taraftan da küresel sosyal politika olarak ifade edilen çerçevenin niteliği ve sınırlılıkları sorgulanacaktır.

3. KRİZLER ÇAĞINDA SOSYAL POLİTİKA : DÜNYA BANKASI, OECD VE ILO'YA DAİR TARİHSEL BİR DEĞERLENDİRME

3.1. Neoliberal Politikaların Yükselişinden 2008 Krizine Uzanan Süreç

Kapitalizmin kriz yıllarından çıkışta Dünya Bankası ve OECD, neoliberal argümanların ve politikaların geliştirilmesinde önemli rol oynamışlardır. Söz konusu dönemde iki kuruluş da kamunun verimsizlik yaratacak kadar genişlediği, ücret ve iş güvencesi gibi programların enflasyon, yüksek maliyet, rekabetin kısıtlanması gibi sorunlara yol açtığı gibi gerekçelerle kamu harcamalarının azaltılmasına ve kamusal hizmetlere özel sektörün dahil edilmesine; işgücü piyasalarında esnekleşmeye, işgücünün vasıf ve beceri gelişimine yönelik, aktifleşmeyi vurgulayan arz yanlı politikalara; sosyal yardımların en yoksul ve savunmasız kişilere yönelik hedef ve grup odaklı sunulmasına işaret etmişlerdir (OECD, 1978; 1986; 1987; WB, 1983, ss.42-46; 1984, ss.13-16, 34-50; 1986, ss.3, 21-29, 47; 1988, s.140). ILO ise mali problemlerle yüzleştiği bu dönemde, temel ihtiyaçlar, yoksullukla mücadele, istihdam, kayıt dışı çalışanların korunması gibi konulara yönelmiş (ILO, 1979, ss.vi-vii; 1980, s.viii), neoliberal yapısal uyum programlarına alternatif bir çerçeve sunmamıştır. Nitekim zamanla ILO'nun, hükümetler ve sosyal tarafların, çalışanları koruyacak düzenlemeler ile işletmelerin ekonomik sürdürülebilirliği için “hayati önem taşıyan” esneklik arasında doğru dengeyi kurmalarına yardımcı olması gerektiği belirtilerek (ILO, 1986, ss.vi, 66), kuruluşun bundan sonraki yıllarda izleyeceği yol bir anlamda özetlenmiştir.

Ancak zaman ilerledikçe yapısal uyum politikalarının yarattığı olumsuz ekonomik ve sosyal sonuçlar görünürleşmiş, neoliberal politikalara karşı eleştiriler ve toplumsal tepkiler söz konusu olmuş, ayrıca 1990'lı yıllardan itibaren farklı ülkelerde ardı ardına ekonomik krizler patlak vermiştir (Türel, 2021, ss.50-52; Zabcı, 2017, s.50). Bütün bunlar, uluslararası kuruluşların söylem ve strateji değişikliğine gitmelerini beraberinde getirmiştir. Örneğin Dünya Bankası ve OECD 1990'lı yıllarda, yoksullukla mücadele, sosyal uyum, sosyal ilerleme gibi vurguları öne çıkarmış, bununla birlikte sosyal politika uygulamalarının ancak serbest rekabetçi piyasaların gereklerine uyarlanmaları halinde iyi olabileceğini içeren bir anlayışı benimsemişlerdir. Bu çerçevede yoksulluk da dahil olmak üzere sorunların çözümünü verimli istihdamın sağlanmasına bağlayan, işgücü piyasalarında rekabetçiliğin ve esnekleşmenin artırılmasını ön plana alan, işgücünün eğitimi, girişimcilik, aktif istihdam programları gibi konuları vurgulayan, sosyal programları ise maliyet eksenli kurgulayan, ayrıca sosyal politikada özel sektörün rolünü güçlendirmeye yönelik hattı izlemeye devam etmişlerdir (Bkz. OECD, 1991; 1992a, ss.2-5; 1992b; 1994a; 1994b, ss.46-53; 1997; WB, 1990; 1991, ss.52-82; 1994; 1996, ss.123-132). ILO da bu süreçte neoliberal politikaların –örneğin esnekliğin- yarattığı sorunların bazı sosyal politika uygulamalarıyla dengelenebileceğine dair yaklaşımıyla, kayıt dışı çalışanların koruma kapsamına alınması, verimli istihdamın sağlanması, vasıflı işgücünün tesisi gibi konuları ele almıştır (ILO, 1991, ss.v-viii, 1992, ss.64-66, 1993). Bunun yanı sıra ILO bu dönemde, hedeflerini, yöntemlerini, politika araçlarını yeniden değerlendirdiği bir sürece girmiştir (ILO, 1996, ss.1-4). Bu süreç ise stratejik hedeflerinin,

çalışma yaşamındaki temel ilkeler ve haklar, istihdam, sosyal koruma, üçlü yapı ve sosyal diyalog olarak belirlenmesiyle, decent work/insana yakışır iş gündeminin merkeze alınmasıyla (ILO, 1999, ss.1-8) ve ayrıca yaptırımlara dayanan uluslararası normlardan ziyade siyasi taahhüt niteliğinde olan belgelere doğru bir yönelişle neticelenmiştir. Bu yöneliş, 1998 Uluslararası Çalışma Konferansı'nda; örgütlenme özgürlüğü, ayrımcılık yasağı, çocuk işçiliğinin ortadan kaldırılması ve zorla çalıştırmanın ortadan kaldırılmasını içeren dört hakkı temel işçi hakları olarak belirleyen ve bunların gerçekleştirilmesine yönelik eylemi teşvik etmeyi hedeflediği belirtilen Çalışma Yaşamında Temel İlkeler ve Haklara ilişkin ILO Deklarasyonu'nun kabulü ile örneklenmiştir (ILO, 1998). Bu Deklarasyon, hem sadece dört hakkı temel hak olarak sunan içeriğiyle hem de bundan sonraki süreçte ILO'nun yaptırımı olmayan yumuşak hukuk rejimine yönelişini yansımasıyla eleştirilere konu olmuştur (Alston ve Heenan, 2004, s.235; Baccaro ve Mele, 2012; Standing, 2008, ss.367-368, Vosko, 2002, s.30). Kanımızca da söz konusu Deklarasyon ve devamındaki süreç, temel işlevlerinden biri uluslararası çalışma ve sosyal standartların oluşturulması olan bir uluslararası sosyal politika kuruluşu nezdinde, temel hakların korunmasında dahi sınırlı bir bakış açısına, bağlayıcılığı olmayan bir küresel sosyal politika hattına doğru bir geri çekilişe işaret etmiştir.

Zaman ilerledikçe uluslararası kuruluşların ortak çalışmaları, söylem ve politika yakınsamaları artmıştır. Nitekim 2000'li yıllarda Dünya Bankası ve OECD, küreselleşmenin zorunlu ve geri döndürülemez olduğunu, onun fırsatlarına odaklanmak gerektiğini iddia etmiş, bu doğrultuda artık daha kapsayıcı olunacağını, yoksullukla mücadele edileceğini vurgulamış, ayrıca ILO'nun yıllardır sürdürdüğü denge yaklaşımına yönelerek esneklik ve güvence arasında denge kurulmasına dair söylemleri öne çıkarmaya başlamışlardır (OECD, 2003; 2005; WB, 2001). Ancak Dünya Bankası'nın bu dönemde yürüttüğü yoksulluğu azaltma stratejisi, rekabetçi piyasalara uyumlu davranışları ödüllendirmeye yönelik şartlı nakit transferleri gibi araçları, finans piyasalarına ve girişimciliğe uzanan yolları yoksulluğa çözüm olarak sunmuştur. Ayrıca iki kuruluş da sorunların çözüm hattını istihdam üzerinden kurmaya; bireylerin işgücü piyasalarına daha rekabetçi ve aktif biçimde katılımlarını ve girişimciliklerini teşvik etmeye; insanların ancak çok ihtiyacı olmaları halinde ve mümkünse çalışmaları koşuluyla sosyal destek almalarını savunmaya; nüfusun yaşlanması, etkinlik gibi gerekçelerle sosyal politika alanında özel sektörünün rolünün artırılmasını, emeklilik yaşının yükseltilmesini içeren düzenlemeleri önermeye devam etmişlerdir (OECD, 2000; 2005; WB, 200, ss.137-156; 2006, ss.106-109). ILO da bu dönemde insana yakışır iş gündemine tutunmuş, denge yaklaşımı ekseninde öne çıkardığı sosyal güvenlik kapsamının genişletilmesine dair çalışmalarını sürdürmüş, Küreselleşmenin Sosyal Boyutu Dünya Komisyonu gibi girişimlerde bulunmuştur. Bununla birlikte sunduğu politika hattı, sorunların çözümünü büyük oranda istihdama bağlayan, odağını rekabetçi serbest piyasaların ilerletilmesi, girişimciliği, verimliliği ve rekabet edebilirliği yüksek işgücünün teşviki ekseninde belirleyen, sosyal politikanın dikey yeniden dağıtımına yönelebilecek taraflarına ise ciddi biçimde dokunmayan bir bakış açısına dayanmıştır (ILO, 2004, ss.11-12, 21-35; 2006, ss. v-x; 2007, ss.5-6, 13; Standing, 2008, s.369).

Özetle 2008 krizine doğru yaklaşlan yıllarda ele aldığımız kuruluşlar nezdindeki genel görünüm, ön planda sosyal söylemlerin olduğu, arka planda ekonomik hedeflerin öncelenme halinin sürdüğü bir çerçeveye tekabül etmiştir.

3.2. 2008 Krizinden Pandemiye

Kapitalizmin en büyük krizlerinden biri olan 2008 krizi, uluslararası kuruluşların strateji ve yöntemlerini sorguladıkları, sosyal söylemlerini ve sosyal politikaya ilgilerini artırdıkları bir süreci beraberinde getirmiştir. Nitekim krizin ayak seslerinin duyulduğu Haziran 2008’de Uluslararası Çalışma Konferansı’nda ILO, istihdamın teşviki, sosyal koruma, sosyal diyalog, temel haklar ve ilkeler olarak belirlenmiş olan hedeflerini teyit eden ve insana yakışır iş gündemini odağa alan Adil bir Küreselleşme için Sosyal Adalet Deklarasyonu’nu kabul etmiştir (ILO, 2008b). Kuruluşun yumuşak hukuka yönelen ekseninin bir kez daha altını çizen bu belge, ILO’nun kriz sürecindeki politika hattı ve faaliyetleri için de temel bir dayanak olmuştur (ILO, 2008a, ss.1-2, 14-25; 2008c, ss.59-60; 2009). Kriz ile birlikte Dünya Bankası ve OECD de sosyal politikalara duyulan ihtiyacı dile getirmiş, bunun yanı sıra politika çözümlerini, serbestleşme ve rekabet edebilirliğin artırılması üzerinde yükseltmişlerdir (OECD, 2009; Zoellick, 2008). Dünya Bankası bu süreçte ayrıca yönetsel bazı değişikliklere yönelmiş, kalkınma politikalarında ülke yerelliklerine göre ve deneyimlerden yararlanarak özelleştirilmiş çözümler üretme yaklaşımına geçeceğini açıklamıştır (Zoellick, 200, s.5; Kim, 2012, ss.7-10). Örneğin 2013 Dünya Kalkınma Raporu bu yaklaşımı yansıtmış, raporda her ülkeye ve zamana göre farklı politika örneklerine yer verilmiş, politika önerilerinde de piyasa ve koruma arasında dengenin gözetildiği uygun durumların seçilmesine işaret edilmiştir (WB, 2012). Bununla birlikte esasen izlenecek politikaların hangi temelde yükseltilmesi gerektiği net biçimde ortaya konulmuş, örneğin kapitalist küresel entegrasyonun sağlanması tüm politikaların üzerinde yükseldiği genel ortam olarak öne çıkmış, özel sektör öncülüğünde iş yaratmaya elverişli bir politika ortamının oluşturulması iyi yaşam standartlarının ön koşulu olarak ifade edilmiştir (WB, 2012, ss.292-298).

Kriz süreci, ele aldığımız kuruluşların söylem, strateji, politika yakınsamalarını da belirginleştirmiştir. Bu dönemde kuruluşlar kapsayıcı büyüme, esneklik ve koruma arasında denge gibi söylemleri öne çıkarırken, temelde istihdam konusunu odağa alan, işgücü piyasalarında verimliliği ve rekabet edebilirliği artırmaya kilitlenen bir hat izlemişlerdir (ILO, 2011, ss.4, 38-48; 2012, s.3; 2013, ss.1-10; OECD, 2016; 2018; WB, 2013a, ss.15; 2013b; 2019, ss.9-14). Bu dönemde ILO’nun 2015 yılından itibaren yoğunlaştığı işin geleceği girişimi ekseninde kabul ettiği Deklarasyona dair süreç ise, kanımızca, küresel sosyal politikanın güncel durumuna dair önemli bir örnek olarak belirginleşmiştir. Nitekim bağımsız bir komisyon tarafından hazırlanan ve insanların yeteneklerine, çalışma kurumlarına, insana yakışır ve sürdürülebilir işlere yatırımın artırılması olarak üç eylem ayağına oturtulan işin geleceği girişimi raporu üzerinden (ILO, 2019a) hazırlanan deklarasyon taslağına dair tartışmalar ve neticede kabul edilen İşin Geleceği İçin Yüzüncü Yıl Deklarasyonu, bazı devletlerin ve işverenlerin sosyal adalete yönelebilecek pek çok konuya dair ayak direme halinin sürdüğünü göstermiştir. Örneğin taslakta yer alan işçilerin korunmasına dair işverenlerin bazı güvenceleri ‘garanti etmesi’ne dair ifadeye karşı çıkmış, ayrıca ILO’nun 1919’daki kuruluş anayasasında dahi olan ‘yeterli geçim ücreti’ ifadesi yerine bu Deklarasyon’da ‘yasal veya müzakere edilmiş

yeterli bir asgari ücret’ ifadesi tercih edilmiştir (ILO, 1920, s.1; 2019b, s.7; 2019c, ss.132-135; 2019d, s.7). Bunun yanı sıra evrensellik ifadesinin gerçek anlamından kopararak sınırlı bir çerçeveye yerleştirilmeye çalışıldığını kanıtlar bir biçimde, ‘evrensel sosyal koruma’ ifadesi yerine, zaman ve mekâna göre değişebilecek, kapsamı görelî olarak farklılaşabilecek -örneğin mali sürdürülebilirlik gereklerince sınırlandırılabilir- ‘kapsamlı, yeterli ve sürdürülebilir sosyal korumaya evrensel erişim’ ifadesi kabul edilmiştir (ILO, 2019b, s.6, 2019c, ss.128-129; 2019d, s.6). Silva’nın (2022, ss.350-351) da işaret ettiği gibi, nihai metin bir anlamda gerilimi işverenler lehine çözmüştür. Dolayısıyla bu çerçeve, denge vurgularının yükseltildiği yıllarda bağlayıcılığı ve yaptırımları olmayan, sembolik ve siyasi taahhütleri içeren bir metinde bile, aslında dengesizliğin sürdüğünü teyit etmiştir. Nitekim ele aldığımız uluslararası kuruluşlarda bu dönemde ‘evrensel’ ifadesi ile öne çıkarılan evrensel sağlık güvencesi, evrensel sosyal koruma, sosyal sigorta kapsamının genişletilmesi gibi gündemler de, kapsam genişlerken -maliyet sorunları, ahlaki tehlike, etkinlik gibi gerekçelerle- faydaların daraltılabileceği bir yola işaret etmiş, bu politikaların hizmet sunumu ve metalaştırma/piyasalaştırma pratikleri ile ilişkili yönleri de sosyal adalete yönelebilecek bir hat sunmamıştır (Güler Ünlü, 2023, ss.234-245).

Görüldüğü üzere krizin etkileri aşılamadıkça uluslararası kuruluşlarda sosyal söylemler ve sosyal politikaya dair çalışmalar artmıştır. Ancak bu politikaların şekillendirilmesinde temel hedef ve öncelikler açısından geçmişten ciddi bir farklılaşma olmamış, denge söylemlerinin ardındaki gerçek, ibrenin piyasaya doğru kaydığı bir duruma işaret etmiştir. Dünyayı bütünüyle sarsan Covid-19 pandemisi böyle bir sosyal politika hattının hâkim olduğu bir ortama çok daha ciddi bir sorun olarak eklenmiştir.

3.3. Covid 19 Pandemisinden Günümüze

Pandemi, beklenebileceği üzere, uluslararası kuruluşların sosyal politika gündemlerinin yoğunlaşmasını beraberinde getirmiştir. Örneğin Dünya Bankası ve OECD bu süreçte, sağlık hizmetlerinin ve sosyal güvenlik ağlarının önemi üzerinde durmuş, esneklik ile koruma arasında denge kurulması ve sosyal koruma kapsamının genişletilmesi söylemlerini yinelemiş, bununla birlikte sorunların çözümünde istihdamı başrole yerleştiren yaklaşımlarını sürdürmüş, işgücü piyasalarının esnekleştirilmesi, özel sektörün ve girişimciliğin teşviki, işgücünün eğitimi ve beceri gelişimi, insan sermayesine yatırım gibi konuları öne çıkarmışlardır (OECD, 2020; 2021; 2022; 2024a, ss.3-4; 2024b, ss.2, 6; WB, 2020).

ILO da bu süreçte sosyal politika çağrılarını artırmış, politika önerilerini ise ekonominin ve istihdamın canlandırılması; işletmelerin, işlerin ve gelirlerin desteklenmesi; işyerinde çalışanların korunması, sosyal diyalog başlıkları çerçevesinde dört sütuna oturtmuştur (ILO, 2020). 2021 yılı Uluslararası Çalışma Konferansı’nda kabul edilen iki karar, kuruluşun günümüze uzanan süreçteki politika faaliyetlerini büyük oranda yansıtmıştır. Bu kararlardan ilki olan Covid-19 krizinden insan merkezli, kapsayıcı, sürdürülebilir ve dirençli bir toparlanma için küresel eylem çağrısında; bir taraftan istihdamın artırılması, aktif işgücü politikalarının güçlendirilmesi, girişimciliğin teşviki, beceri geliştirme fırsatlarının artırılması gibi öneriler üzerinden verimli istihdamın teşvikine odaklanılırken, bir taraftan da uluslararası çalışma standartlarının uygulanmasının sağlanması gibi konular

üzerinden çalışanların korunması gerektiğine işaret edilmiştir (ILO, 2021a). İkinci karar olan sosyal koruma sistemlerine yönelik belgede de, korunmasız ve savunmasız durumdakilere odaklanmak ve sosyal koruma kapsamını genişletmek üzerinde durulmuş, bununla birlikte bu hususta 100. Yıl Deklarasyonu'ndaki ifadelerle ve içeriğe dayanılmaya devam edilmiştir (ILO, 2021b). 2022 Uluslararası Çalışma Konferansı'nda ise ILO, 1998 tarihli Çalışma Yaşamında Temel İlkeler ve Haklar Deklarasyonu'ndaki dört temel hakka beşinci bir hak olarak 'güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı' ilkesini eklemiştir (ILO, 2022). Bu ilkenin çok önemli olduğu tartışmasız olmakla birlikte, ortaya konulan izlek bir anlamda sosyal insan haklarından son derece küçük bir demeti temel haklar olarak sunan ve yumuşak hukuka yönelen eksenin devamına işaret etmiştir. Günümüze uzanan süreçte de ILO, insana yakışır iş gündemine tutunmayı, sosyal adalet çağrılarında 100. Yıl Deklarasyonu'nun ifade ve içeriklerine dayanan söylemini sürdürmüştür (ILO, 2023a, Hounbo, 2022). Bu dönemde, sosyal adaleti ulusal, bölgesel, küresel politika ve eylemlerde öncelikli kılmak gibi ifadelerle, BM kuruluşları, uluslararası finans kuruluşları, uluslararası sendikalar, uluslararası sivil toplum örgütleri, çok uluslu şirketler, akademi gibi unsurları bir araya getirmeye yönelen Sosyal Adalet için Küresel Koalisyon girişimi dikkat çekici olmuştur (Hounbo, 2023; ILO, 2023b, ss.3, 9). Ancak bu girişimin henüz sosyal adalet odaklı bir hatta işaret edebileceğine dair ciddi kanıtlar olduğunu söylemek mümkün değildir.

Görüldüğü üzere, yaşanan onca krize karşın emeği korumaktan ziyade serbest piyasaların ilerletilmesine ve sermayeyi korumaya yönelen sosyal politika hattının işaret ettiği dengesizlik durumu sürmektedir. Tarih bize, sosyal politikanın kamusal/metadışı biçimde örgütlendiği ve gelirin daha eşitlikçi bir ekseninde yeniden dağıtımını etkileyebildiği koşullarda, piyasa adaletsizliklerini en azından bir ölçüde azaltmaya yönelebildiğini göstermektedir (Güler Ünlü, 2024a, s.256). Ancak bu konulara yönelik mesafeli tutum sürdürülmektedir. Dahası bu durum somut yaptırımların bulunmadığı uluslararası süreçlerle de desteklenerek, sosyal politika giderek daha fazla sosyal adalet temennilerinden ibaret bir alan haline getirilmektedir (Güler Ünlü, 2024b, ss. 954, 978). Günümüzde derinleşen ve yaygınlaşan eşitsizlik, yoksulluk gibi sorunlar ise bu temennilerin gerçekte somut bir karşılığının olmadığını bize tekrar tekrar hatırlatmaktadır.

4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ: 'KÜRESEL' SOSYAL POLİTİKANIN SINIRLILIKLARI ÜZERİNE

Çalışmamızda ele aldığımız tarihsel süreç bize, politikalar alanının bir sınıfsal, siyasal, toplumsal ilişki ve güç mücadeleleri alanı olduğunu bir kez daha hatırlatmış, ayrıca Cammack'ın (2003, s.37; 2007, s.1; 2009, ss.3-4, 15) belirttiği gibi, önde gelen uluslararası kuruluşların 1980'lerden bu yana rekabetçi kapitalizmi küresel ölçekte ilerletmeyi amaçlayan ortak bir hat izlediğini göstermiştir. Nitekim ele aldığımız uluslararası kuruluşlar, sistemin içerisine girdiği krizler, sisteme ve kendilerine yönelen tepkiler gibi gelişmeler ekseninde zaman içinde söylemlerinde, stratejilerinde, yöntemlerinde, politikalarında değişimler yapmış, ancak bunlar 1980'li yıllardan bugüne mevcut politik hatta ciddi bir sapmaya işaret etmemiştir. Ayrıca bu kuruluşların politika anlayışları, söylemleri, önerileri zamanla çok daha fazla benzeşmiştir. Yapılan sosyal adalet çağrılarına karşın ortaya konulan politika hattı ise bu ihtiyacı gerçek kılabilcek bir niteliğe erişmemiştir.

Bütün bu çerçeve ‘küresel’ sosyal politikaya dair önemli sınırlılıkları da yansıtmaktadır. Nitekim küresel sosyal politikanın ilk unsuru olarak ifade edilen, uluslararası aktörler tarafından sosyal politika reçetelerinin oluşturulması hususu uzun süredir yadsınamaz bir gerçeklik olarak karşımızda dursa da, ele aldığımız uluslararası kuruluşlar sosyal olandan ziyade ekonomik olana, emeği korumaktan ziyade sermayeyi korumaya, sosyal adaletten ziyade rekabetçi piyasaların ilerletilmesine yönelik bir politika anlayışını küreselleştirmişlerdir. Dolayısıyla sosyal politika öncelikle tüm ölçeklerde ve bütüncül olarak, verimlilik, rekabet gibi hedefler öncelenerek sınırlandırılmıştır. Küresel sosyal politikanın ikinci unsuru olarak belirtilen küresel yeniden dağıtım, sosyal düzenleme ve sosyal hakların ortaya çıktığı ulus üstü sosyal politika ve mekanizmalar da çok daha zorlu müzakere ve mücadele alanlarını içerdiklerinden pratikte zaten daha sınırlı olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin küresel düzeyde serbest ticaret için bağlayıcı kuralların gündeme getirilmesi doğal karşılanabilirken, çalışma standartları için küresel bağlayıcı hukuk yaratılması konusunda ayak direme hali sürmektedir. Bunun yanı sıra günümüzde sosyal politikanın uygulama alanının ve toplu iş ilişkileri gibi unsurların halen büyük ölçüde ulusal ölçeklere dayanmakta olduğu da hatırlanmalıdır. Ulusal ölçeklerdeki sınıfsal güç dengelerinin, ekonomik, politik, sosyal atmosferin sosyal politika uygulamalarının nasıl gerçekleştirildiği konusundaki önemli etkileri, küresel sosyal politikanın bir başka sınırlılığına da işaret etmektedir.

Sonuç olarak hem birikim rejimleri, ölçek, politika gibi konuların bağlantılarını yansıtan, hem de farklı ölçek ve mekânlardaki politikaların tanımlanması ve şekillendirilmesine etkili olan aktör, süreç ve mekanizmalara dair genel bir çerçeve sunan bu çalışma, aslında sadece sosyal politikaya değil, farklı politika disiplinlerinin ilişkili konu alanlarına da dokunmaktadır. Örneğin bugün hâkim sosyal politika anlayışı gelirin yeniden dağıtım biçimlerini daha eşitlikçi biçimde ele almaktan uzak bir duruş sergilediğinde, bunun kentsel politikalar alanında önemli yansımaları olmaktadır. Zira refahın dağıtım biçimleri sadece doğrudan transferlerle, sosyal sigortalarla, kamusal mal ve hizmetlerin sunum biçimleriyle, vergi politikalarıyla, ücret politikalarıyla değil, bölgesel kalkınma politikaları, konut gibi mülkler ekseninde gerçekleşen yeniden dağıtım gibi konularla da ilişkilidir. Yine uluslararası kuruluşların işgücü piyasalarında teşvik ettiği esneklik, üretim mekânları, yaşam alanları, ev içi gereksinimler, kentsel ihtiyaçlar gibi pek çok konuyu doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir. Dahası günümüzde teknoloji, dijitalleşme gibi çalışma yaşamını derinden etkileyen gelişmeler; pandemi ile artan ve giderek daha fazla yerleşen uzaktan çalışma biçimleri; iklim, gıda gibi krizlerin, savaşların da eklendiği pek çok gelişme, toplumsal yaşamın zaman ve mekâna dair boyutlarını değiştirmekte ve yeniden şekillendirmektedir. Dolayısıyla yaşanan onca krize karşın günümüze uzanan süreçte sosyal politikada gerçek anlamda sosyal adalete doğru bir yöneliş olmaması, sadece sosyal politika için değil kentsel ve bölgesel politikalar için de ele alınması ve değerlendirilmesi gereken kritik bir konuya işaret etmektedir.

Notlar: Bu çalışma, yazarın “Ekonomik Krizler ve Sosyal Politikanın Geleceği: Dünya Bankası, OECD ve ILO Üzerine Bir Değerlendirme” isimli doktora tezinden türetilmiştir.

Kaynakça

- Alston, P., ve Heenan, J. (2004). Shrinking the international labor code: An unintended consequence of the 1998 ILO declaration on fundamental principles and rights at work? *New York University Journal of International Law and Politics*, 36, 221–264.
- Baccaro, L., ve Mele, V. (2012). Pathology of path dependency? The ILO and the challenge of new governance. *Industrial and Labor Relations Review*, 65(2), 195–224. <https://doi.org/10.1177/001979391206500201>
- Cammack, P. (2003). The governance of global capitalism: A new materialist perspective. *Historical Materialism*, 11(2), 37–59. <https://doi.org/10.1163/156920603767140417>
- Cammack, P. (2007). *Competitiveness and convergence: The open method of co-ordination in Latin America* (Papers in the Politics of Global Competitiveness, No. 5). Manchester Metropolitan University. <https://e-space.mmu.ac.uk/11064/1/omc.pdf>
- Cammack, P. (2009). *All power to global capital!* (Papers in the Politics of Global Competitiveness, No. 10). Manchester Metropolitan University. <https://e-space.mmu.ac.uk/67573/1/All%20Power%20to%20Global%20Capital.pdf>
- Deacon, B. (2007). *Global social policy and governance*. SAGE Publications.
- Dowd, D. (2006). *Kapitalizm ve kapitalizmin iktisadı: Eleştirel bir tarih* (C. Gerçek, Çev.). Yordam Kitap.
- Ekşi Uğuz, H., ve Çalışkan, S. (2022). Neoliberalizm ve sosyal politika: Ahlaki ve politik değerlerden yoksun bir anlatının eleştirisi. *Kamu Yönetimi ve Politikaları Dergisi*, 3(2), 11–27.
- Fülbert, G. (2008). *Kapitalizmin kısa tarihi* (S. Usta, Çev.). Yordam Kitap.
- Gökbayrak, Ş. (2022). Zor zamanlarda sosyal güvenliği yeniden düşünmek: Sosyal güvenlik ve gelirin yeniden dağılımı. *Çalışma ve Toplum*, 1(72), 107–142.
- Güler Ünlü, A. (2023). Bir sınıfsal tahakküm biçimi Olarak sosyal politikanın finansallaşması: Dünya Bankası'nın evrensel sağlık koruması gündemi. S. Oran (Der.), *Sosyal politika: Yeniden insanın eleştirisi* içinde (ss. 229–253). Nika Yayınevi.
- Güler Ünlü, A. (2024a). *Ekonomik krizler ve sosyal politikanın geleceği: Dünya Bankası, OECD ve ILO üzerine bir değerlendirme* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Güler Ünlü, A. (2024b). ILO'nun söylem, politika ve faaliyetlerinde bir hedef olarak verimlilik: Tarihsel bir değerlendirme. *Mülkiye Dergisi*, 48(4), 954–989. [Eser Ünlü, A. G. olarak yayımlanmıştır].
- Gülmez, M. (2011). *Uluslararası sosyal politika* (3. baskı). Hatiboğlu Yayınları.
- Harvey, D. (2022). *Anti-kapitalist günlükler* (U. Özmakas, Çev.; J. T. Camp ve C. Caruso, Yay. Haz.). Sel Yayıncılık.
- Houngbo, G. F. (2022, 31 Ekim). *Director-General's opening address to the 346th session of the ILO Governing Body*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/resource/statement/director-general's-opening-address-346th-session-ilo-governing-body>
- Houngbo, G. F. (2023, 5 Haziran). *Opening address by Gilbert F. Houngbo Director-General, International Labour Conference 111th session*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/resource/statement/opening-remarks-gilbert-f-houngbo-ilo-director-general-111th-international>
- International Labour Organization. (1920). *The labour provisions of the peace treaties*. ILO.
- International Labour Organization. (1979). *Report of the Director-General: Activities of the ILO 1978*. ILO.
- International Labour Organization. (1980). *Report of the Director-General*. ILO.

- International Labour Organization. (1986). *Report of the Director-General Part I: The changing world of work—Major issues ahead*. ILO.
- International Labour Organization. (1991). *Report of the Director-General: Activities of the ILO 1990*. ILO.
- International Labour Organization. (1992). *Report of the Director-General Part I: Democratisation and the ILO*. ILO.
- International Labour Organization. (1993). *Report of the Director-General Part I: Social insurance and social protection*. ILO.
- International Labour Organization. (1996). *Report of the Director-General: Activities of the ILO, 1994-95*. ILO.
- International Labour Organization. (1998). *ILO declaration on fundamental principles and rights at work and its follow-up*. ILO.
- International Labour Organization. (1999). *Report of the Director-General: Decent work*. ILO.
- International Labour Organization. (2004). *The ILO: What it is. What it does*. ILO.
- International Labour Organization. (2006). *Report of the Director-General: Changing patterns in the world of work*. ILO.
- International Labour Organization. (2007). *Director-General's introduction to the International Labour Conference: Decent work for sustainable development*. ILO.
- International Labour Organization. (2008a). *Report of the Director-General: Decent work, some strategic challenges ahead*. ILO.
- International Labour Organization. (2008b). *ILO declaration on social justice for a fair globalization*. ILO.
- International Labour Organization. (2008c). *World of work magazine* (Sayı 64). ILO.
- International Labour Organization. (2009). *Report of the Director-General: Tackling the global jobs crisis, recovery through decent work policies*. ILO.
- International Labour Organization. (2011). *Report of the Director-General: A new era of social justice*. ILO.
- International Labour Organization. (2012). *Report of the Director-General: ILO programme implementation 2010-11*. ILO.
- International Labour Organization. (2013). *Report of the Director-General: Towards the ILO centenary, realities, renewal and tripartite commitment*. ILO.
- International Labour Organization. (2019a). *Work for a brighter future*. Global Commission on the Future of Work, ILO.
- International Labour Organization. (2019b). *ILO centenary declaration for the future of work*. ILO.
- International Labour Organization. (2019c). *Report of the committee of the whole: Summary of proceedings*. ILO.
- International Labour Organization. (2019d). *ILO centenary outcome document*. ILO.
- International Labour Organization. (2020). *A policy framework for tackling the economic and social impact of the COVID-19 crisis* [Policy Brief]. ILO.
- International Labour Organization. (2021a). *Resolution concerning a global call to action for a human-centred recovery from the COVID-19 crisis that is inclusive, sustainable and resilient*. ILO.
- International Labour Organization. (2021b). *Resolution concerning the second recurrent discussion on social protection (social security)*. ILO.
- International Labour Organization. (2022). *ILO declaration on fundamental principles and rights at work and its follow-up*. ILO.
- International Labour Organization. (2023a). *Advancing social justice*. ILO.
- International Labour Organization. (2023b). *The Director-General's programme and budget proposals for 2024-25* (Governing Body 347th Session). ILO.

- Kaasch, A. (2019). Introduction to a special issue in memory of Bob Deacon: Where do we stand in global social policy studies? *Global Social Policy*, 19(1-2), 4–20. <https://doi.org/10.1177/1468018119842491>
- Kim, J. Y. (2012, 12 Ekim). *Remarks as prepared for delivery: World Bank Group President Jim Yong Kim at the Annual Meeting Plenary Session*. World Bank Group. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/117961468179640518/pdf/101839-WP-Box393267B-PUBLIC-2012-10-12-JK-Remarks-at-the-Annual-Meeting-Plenary-Session.pdf>
- Koray, M. (2007). Sosyal politikanın anlamını ve işlevini tartışmak. *Çalışma ve Toplum*, 4(15), 19–56.
- Leimgruber, M., ve Schmelzer, M. (2017). From the Marshall Plan to global governance: Historical transformations of the OEEC/OECD 1948 to present. M. Leimgruber ve M. Schmelzer (Der.), *The OECD and the international political economy since 1948* içinde (ss. 23–61). Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-60243-1_2
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1978). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd78.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1986). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd86.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1987). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd87.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1991). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd91.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1992a). *Labour market policies for the 1990s* (Meeting of the Employment, Labor and Social Affairs Committee at Ministerial Level). OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1992b). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd92.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1994a). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd94.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1994b). *The OECD jobs study: Facts, analysis, strategies*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1997). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd97.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2000). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd2000.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2003). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd2003.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2005). *The Council of the OECD meeting communique*. <https://g7.utoronto.ca/oecd/oecd2005.htm>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2009). *2009 ministerial conclusions*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2016). *2016 Ministerial Council statement: Enhancing productivity for inclusive growth*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2018). *Good jobs for all in a changing world of work: The OECD jobs strategy*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2020). *2020 Ministerial Council statement: A strong, resilient, inclusive and sustainable recovery from COVID-19*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2021). *Trust in global cooperation: The vision for the OECD for the next decade*. OECD Publishing.

- Organization for Economic Cooperation and Development. (2022). *2022 Ministerial Council statement*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2024a). *The Secretary-General's strategic orientations for the 2025-26 biennium and beyond*. OECD Publishing.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2024b). *2024 Ministerial Council statement*. OECD Publishing.
- Silva, V. (2022). The ILO and the future of work: The politics of global labour policy. *Global Social Policy*, 22(2), 341–358. <https://doi.org/10.1177/14680181211065191>
- Standing, G. (2008). The ILO: An agency for globalization? *Development and Change*, 39(3), 355–384. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.2008.00484.x>
- Şenses, F. (2004). *Neoliberal küreselleşme kalkınma için bir fırsat mı engel mi?* (Economic Research Center Working Paper, No. 0409). Orta Doğu Teknik Üniversitesi. <https://erc.metu.edu.tr/en/system/files/menu/series04/0409.pdf>
- Türel, O. (2017). *Küresel tarihçe: 1945-79* (1. baskı). Yordam Kitap.
- Türel, O. (2021). *Küresel iktisadi tarihçe: 1980-2009* (1. baskı). Yordam Kitap.
- Ventresca, R. (2018). The OECD as a global preacher for capitalism. G. Grin, F. Nicod ve B. Altermatt (Der.), *Forms of Europe: European Union and other organisations* içinde. Cahiers Rouges.
- Vosko, L. F. (2002). 'Decent Work': The shifting role of the ILO and the struggle for global social justice. *Global Social Policy*, 2(1), 19–46. <https://doi.org/10.1177/14680181020020010901>
- World Bank. (1983). *World development report 1983*. Oxford University Press.
- World Bank. (1984). *World development report 1984*. Oxford University Press.
- World Bank. (1986). *World development report 1986*. Oxford University Press.
- World Bank. (1988). *World development report 1988*. Oxford University Press.
- World Bank. (1990). *World development report 1990: Poverty*. Oxford University Press.
- World Bank. (1991). *World development report 1991: The challenge of development*. Oxford University Press.
- World Bank. (1994). *Averting the old age crisis: Policies to protect the old and promote growth*. Oxford University Press.
- World Bank. (1996). *World development report 1996: From plan to market*. Oxford University Press.
- World Bank. (2001). *World development report 2000/2001: Attacking poverty*. Oxford University Press.
- World Bank. (2004). *World development report 2005: A better investment climate for everyone*. Oxford University Press.
- World Bank. (2006). *World development report 2007: Development and the next generation*. World Bank Publications.
- World Bank. (2012). *World development report 2013: Jobs*. World Bank Publications.
- World Bank. (2013a). *The World Bank annual report 2013*. World Bank Publications.
- World Bank. (2013b). *World development report 2014: Risk and opportunity—Managing risk for development*. World Bank Publications.
- World Bank. (2019). *World development report 2019: The changing nature of work*. World Bank Publications.
- World Bank. (2020). *World development report 2020: Trading for development in the age of global value chains*. World Bank Publications.
- Yaşar, Y., ve Yenimahalle Yaşar, G. (2012). Neoliberal küreselleşme ve sosyal politikada dönüşüm. *Mülkiye Dergisi*, 36(274), 63–92.
- Zabcı, F. (2017). *Dünya Bankası: Yanılsamalar ve gerçekler* (2. baskı). Yordam Kitap.
- Zoellick, R. B. (2008, 13 Ekim). *Annual meetings 2008: Opening plenary session: Modernizing multilateralism and markets* [Presidential speech]. World Bank Group.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/508481523261627247/pdf/Annual-meeting-of-Board-of-Governors-of-the-World-Bank-Group-remarks-of-Robert-B-Zoellick-President-modernizing-multilateralism-and-markets.pdf>

Geçici'den Kalıcıya: Afet Sonrası Zorunlu Göçün Kentsel Mekânın Yeniden Üretimine Etkisi

Parla Güneş¹, Gamze Seçkin Gündoğan², Tuğba Kütük³

Öz: 6 Şubat 2023'te meydana gelen Kahramanmaraş merkezli depremler, fiziksel yıkımın ötesinde, zorunlu göç dalgasıyla kentlerin mekânsal ve toplumsal dokularını yeniden şekillendirmiştir. Bu çalışma, afet sonrası zorunlu göçün Ankara Altındağ/Battalgazi Mahallesi örneği üzerinden kent mekânının yeniden üretimine etkisini incelemektedir. Araştırma kapsamında bilişsel haritalama, derinlemesine görüşmeler ve katılımlı gözlem teknikleri kullanılmış; göç eden bireylerin yeni yerleşim alanlarında geliştirdiği mekânsal algı, aidiyet ve kullanım pratikleri analiz edilmiştir. Bulgular, kamusal ve yarı-kamusal alanların kolektif hafızada merkezi bir yer edindiğini ve enformel sosyalleşme alanlarının mekânsal aidiyetin inşasında belirleyici olduğunu göstermektedir. Çalışma, afet sonrası göçün fizikselin ötesine geçen çok katmanlı mekânsal dönüşümleri beraberinde getirdiğini ve bu süreçlerin planlamada dikkate alınması gerektiğini öne sürmektedir.

Anahtar Kelimeler: Afet sonrası göç, kentsel mekân, bilişsel harita, mekânsal aidiyet.

Abstract: The February 6, 2023 earthquakes in Türkiye triggered not only widespread destruction but also a wave of forced migration that reshaped spatial and social structures. This study explores the impact of post-disaster migration on the reproduction of urban space through a case study of Altındağ/Battalgazi neighborhood in Ankara. Using cognitive mapping, in-depth interviews, and participatory observation, the research analyzes how displaced individuals construct spatial perception, attachment, and use in their new settlements. The findings indicate that public and semi-public spaces gain a central place in collective memory, while informal social spaces serve as anchors of spatial belonging. The study argues that post-disaster displacement generates complex spatial transformations beyond physical reconstruction and emphasizes the need for planning frameworks that incorporate spatial memory and everyday practices.

Keywords: Post-disaster migration, urban space, cognitive mapping, spatial belonging.

¹Ankara Üniversitesi, Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Bölümü, parlagunes@ankara.edu.tr

²Çankırı Karatekin Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, gseckin@karatekin.edu.tr

³Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, tugbakutuk@gazi.edu.tr

1. GİRİŞ

Doğal afetlerde önemli bir yer tutan depremin etkilerinden birisi de göçlerdir. Deprem bölgesi olan ülkemizde önemli birçok deprem meydana gelmiştir. Bu depremler neticesinde farklı illere göçler gerçekleşmiştir. 2011 yılında Van ilinde meydana gelen depremde il dışına doğru ciddi bir göç yaşanmıştır. Deniz ve ark. (2017) yaptıkları çalışmada Van depremi sonrasında il dışına göç edenlerin %85'inin kendi imkanları ile göç ettiğini ve en çok göç edilen illeri İstanbul, Mersin, Ankara, Antalya gibi iller takip ederken göç etmenin en önemli nedeninin deprem korkusu olduğunu belirtmektedir. Farklı illere göç sırasında birinci önceliği büyükşehirler olduğu görülmektedir. Topçu (2025), deprem sonrası gerçekleşen kalıcı göçlerde tercih edilen bölgelerde öncelik olarak ticaret ve sanayi bölgesine dikkat edildiğini bu nedenle Ankara, İzmir, İstanbul gibi büyükşehirlerin öncelikli olarak tercih edilmesinde sunmuş olduğu imkanların etkili olduğunu belirtmektedir.

6 Şubat'ta meydana gelen Kahramanmaraş depremi de ülkemiz için son yüzyılın en büyük felaketi olarak karşımıza çıkmaktadır. IOM (Uluslararası Göç Örgütü)'nün 2023 yılında hazırlamış olduğu "2023 Depremleri Yerinden Edilme Genel Bakış" adlı raporda 3 milyona yakın kişinin yaşadıkları yerden farklı yerlere göç ettiğini belirtmektedir. Bu rapora göre 205.454 kişi ile en çok göç alan il Ankara'dır. Ankara ilini sırasıyla Antalya, Mersin ve Kayseri illeri takip etmektedir. Yaşanan büyük felaket sonucunda depremzedeler yaşadıkları yerleri geçici veya kalıcı olarak terk etmek zorunda kalmışlardır. 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen Kahramanmaraş merkezli depremler, yalnızca fiziksel bir yıkım değil; aynı zamanda sosyal yapılar, yerleşim örüntüleri ve kent mekânları üzerinde derinlemesine etkiler bırakan çok yönlü bir kriz dalgası yaratmıştır. Depremi ardından Türkiye genelinde büyükşehirler, afet mağdurları için görece daha ulaşılabilir barınma olanakları, sosyal destek ağları ve hizmet altyapıları nedeniyle önemli bir çekim merkezi hâline gelmiş; bu bağlamda Ankara'nın Altındağ ilçesine bağlı Battalgazi Mahallesi, yoğun göç alan alanlardan biri olarak öne çıkmıştır (Tuncer, 2023; Güney vd., 2025). Bu çalışma, afet sonrası zorunlu göçle şekillenen yeni yaşam alanlarının, zamanla nasıl mekânsal aidiyet, gündelik pratik ve topluluk hafızası gibi unsurlar etrafında yeniden üretildiğini araştırmaktadır.

Çalışmanın temel amacı, afet sonrası oluşan geçici yerleşim alanlarının mekânsal olarak nasıl algılandığını, kullanıldığını ve bireylerin aidiyet geliştirme süreçlerinin ne tür mekânsal öğeler etrafında şekillendiğini analiz etmektir. Bu kapsamda çalışmada şu temel sorulara odaklanılmıştır: Afet sonrası göç eden bireyler, yeni mekânlarıyla nasıl ilişkiler kurmaktadır? Gündelik yaşamda hangi mekânlar merkezi hâle gelmektedir? Geçici olarak tanımlanan bu yaşam alanları hangi koşullar altında kalıcı hâle dönüşmektedir? Bu sorular doğrultusunda çalışma, zorunlu göçün yalnızca barınma krizine değil, aynı zamanda kent mekânının fiziksel, sosyal ve algısal boyutlarının dönüşümüne dair çok katmanlı bir analiz çerçevesi sunmaktadır.

Araştırma, nitel yöntemle yapılandırılmış olup saha uygulamaları Mart–Haziran 2025 tarihleri arasında Ankara Altındağ/Battalgazi Mahallesi'nde gerçekleştirilmiştir. Veri toplama teknikleri arasında yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler, katılımlı gözlem ve bilişsel haritalama yer almaktadır. Toplam 30 katılımcı ile gerçekleştirilen saha

çalışmasında yaş, cinsiyet, meslek ve göç sonrası yerleşim süresi değişkenleri doğrultusunda örnekleme çeşitliliği sağlanmıştır. Görüşmelerde bireylerin mekâna dair algıları, gündelik kullanım pratikleri ve geçmiş yaşam deneyimleri ışığında yeni yaşam alanlarını nasıl yorumladıkları sorgulanmıştır. Bilişsel haritalar üzerinden, katılımcıların mekânsal hafızalarında yer eden kamusal, yarı-kamusal ve enformel alanlar çözümlenmiştir.

Bu bağlamda çalışma, zorunlu göçün kent mekânı üzerindeki etkilerini çok katmanlı bir çerçeveden ele almakta; mekânın fiziksel yeniden üretimi kadar, toplumsal aidiyet, gündelik kullanım pratikleri ve mekânsal algı biçimleri üzerine odaklanmaktadır. Araştırma, şu temel sorulara yanıt aramaktadır:

- Afet sonrası göç eden bireylerin yeni yerleşim alanlarında geliştirdikleri mekânsal aidiyet hangi tür alanlarla ilişkilidir?
- Geçici olarak kurgulanan yerleşimler zaman içinde hangi koşullarda kalıcı mekânlara dönüşmektedir?
- Bireylerin bilişsel haritalarında öne çıkan mekânsal odaklar, toplumsal ilişkiler ve aidiyet hissiyle nasıl ilişkilendirilmektedir?
- Afet sonrası ortaya çıkan mekânsal örüntüler, resmi planlama ile ne ölçüde örtüşmekte ya da ayrılmaktadır?

Bu sorular doğrultusunda çalışma beş temel hipoteze dayanmaktadır:

1. H1: Afet sonrası yeni yerleşimlerde bireylerin mekânsal algısı zamanla dönüşmektedir.
2. H2.1: Göç sonrası gelişen mekânsal aidiyet, özellikle yarı-kamusal ve enformel alanlarda inşa edilmektedir.
3. H2.2: Mekânda aidiyet hissi, yalnızca fiziksel yapılarla değil; gündelik pratikler, sosyal etkileşimler ve duygusal güvenlik duygusu ile şekillenmektedir.
4. H3: Bireylerin mekâna yükledikleri anlamlar, önceki yaşam deneyimleri ve kriz sonrası belirsizliklerle etkileşim içindedir.
5. H4: Geçici olarak planlanan yaşam alanları, bireylerin topluluk hafızası ve gündelik pratikleri doğrultusunda kalıcı mekânlara evrilmektedir.

Bu hipotezler, bilişsel haritalama, derinlemesine görüşme ve katılımlı gözlem teknikleriyle desteklenen bütüncül bir yöntemsel çerçevede test edilmiştir. Elde edilen veriler, yalnızca mekânın fiziksel dönüşümüne değil, aynı zamanda toplumsal bağların yeniden kurulma biçimlerine de ışık tutmaktadır.

Çalışmanın bulguları, bireylerin mekânla kurduğu ilişkinin fiziksel planlama çerçevesinden ziyade gündelik yaşam pratikleri, sosyal ağlar ve kolektif hafıza ile şekillendiğini ortaya koymaktadır. Katılımcıların haritalarında ve anlatılarında mahalle parkları, camiler, bakkallar ve komşu balkonları gibi yerler öne çıkarken; TOKİ blokları gibi resmî yapılar çoğunlukla nötr veya mesafeli bir algıyla tanımlanmıştır. Bu durum, geçici göç alanı olarak yapılandırılan mahallelerin zaman içinde sosyal anlam ve aidiyet

kazanarak kalıcı mekânlara evrilebileceğini; mekânsal üretim süreçlerinin sadece fiziksel değil, toplumsal ve algısal düzeyde de yeniden yapılandığını göstermektedir. Bu çerçevede çalışma, afet sonrası yeniden yerleşim politikalarının mekân duyarlı, topluluk temelli ve çok ölçekli planlama yaklaşımları ile yeniden düşünülmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

2. LİTERATÜR TARAMASI

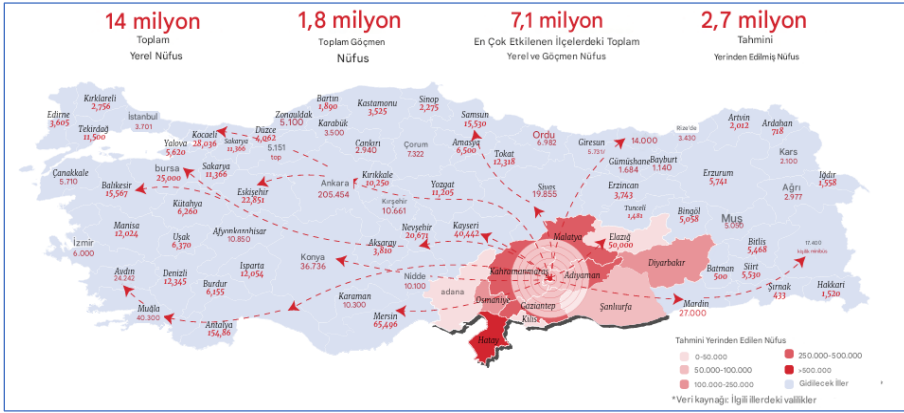
2.1. Afet Sonrası Yer Değiştirme Süreçleri

Dünyada yaklaşık 250 milyon insanın yaşamını doğrudan etkileyen afetlerin sayısı her yıl artarken, bu doğal veya insan kaynaklı olayların yol açtığı hasara da artmaktadır (Tercan, 2020). Afetler, türlerine bağlı olarak farklı düzeylerde hasara yol açmaktadır. Örneğin, depremler binalara ve altyapıya fiziksel hasara neden olurken, kasırgalar binalara ve elektrik hatları gibi enerji yapılarına daha fazla zarar vermektedir. Öte yandan seller, öncelikle kırsal alanlardaki tarım arazilerini ve balıkçılık alanlarını etkilemektedir (Arslan ve Ünlü, 2011). Bu yüzden afetler kendine özgü sonuçlarına dayalı yeniden planlaması, etkilenen nüfusun hızlı bir şekilde toparlanması için öncelikli olarak değerlendirilmelidir. Afet öncesi ve afet sonrası çalışmalar hükümetler için birinci sırada olması gerekmektedir. Doğal afetlerin yol açtığı hasarlar, afet türüne bağlı olarak afet alanının kısa, orta ve uzun vadede yerleşime uygun olup olmadığını belirlemekte, bu durum da mevcut nüfusun kısa, orta ve uzun vadede yaşam alanlarını terk etmesine neden olmaktadır (Sel ve Yazgan, 2023). IDMC (Uluslararası İç göç İzleme Merkezi)'nin hazırlamış olduğu 2025 raporuna göre geçtiğimiz yıl 163 ülke ve bölgede yaklaşık 45,8 milyon kişi afet kaynaklı yerinden edilmiştir (IDMC, 2025). Afetlerin neden olduğu yer değiştirme, anlık ve uzun vadeli etkilere yol açabileceği, mevcut kırılganlıkları daha da artırabileceği, kalkınma kazanımlarını ve dayanıklılığı zayıflatabileceği, yeni riskler yaratabileceği ve insan hakları sorunlarını daha da kötüleştirebileceği için endişe yaratmaktadır (Titz, 2021). Afetler, yüksek gelirli ülkeler de dahil olmak üzere her yerde insanları yerinden etmektedir. Ancak, düşük ve orta gelirli ülkeler afetlerin yerinden etme etkilerinin en ağır yükünü taşımaya devam etmekte ve savunmasız topluluklar orantısız bir şekilde etkilenmektedir (IDMC, 2025).

Afet sonrası yer değiştirme kavramı psikolojik, coğrafi, sosyoekonomik ve altyapısal perspektifleri kapsayan çok yönlü bir analiz gerektiren karmaşık bir olgudur. Coğrafi olarak, tehlikelere maruz kalma, kritik altyapıya yakınlık ve hükümetin iyileştirme yatırımlarındaki mekânsal farklılıklar, yeniden yerleştirme sonuçlarını önemli ölçüde etkilemektedir (He ve Hu, 2025). Afetler sonucu sosyo-kültürel, ekonomik ve çevresel zarar gören insanlar, genellikle alıştıkları ve aidiyet hissettikleri ortamları terk etmek zorunda kalmaktadır ve yeni yaşam alanlarına uyum sağlama sürecinde çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmaktadırlar. Yeni konutlar ve çevresi barınma ihtiyaçları için bir çözüm olabilirken, sosyal ilişkiler, kamusal alanlar ve hizmetler açısından sınırlı olabilmektedir (Koç ve Koç, 2024). Afetlerin neden olduğu nüfus değişikliklerinin ana nedeni fiziksel hasardır (Lindell ve Prater, 2003; Orhan ve Keskinok, 2019). Bu nedenle deprem, sel, orman yangını gibi doğal afetlerden sonra nüfus hareketliliği artmaktadır. Türkiye'de afet kaynaklı yeniden yerleşim yöntemleri incelendiğinde iki tür uygulamayla karşılaşılmaktadır. Bunlar (Tercan, 2020);

- Afet mağdurlarının afetten önce yaşadıkları yerleşim yerine (hasarlı yapının bulunduğu yere) yeniden yerleştirilmesi
- Yeni bir yere yerleştirme (transfer) uygulamalarıdır.

İlk uygulamada afetzedenin hasarının giderilmesi için iyileştirme yenileme veya dönüşüm çalışmaları sonucunda tekrardan yaşadıkları yere yerleşmesi iken, ikinci uygulamada afetzede için yeni bir yerleşim alanı hazırlanmaktadır. Ancak 11 ili etkileyen 6 Şubat depremleri sonrasında afetzedeler yaşadıkları şehirleri terk etmek zorunda kalmışlardır. 6 Şubat 2023 depremleri asrın felaketi olarak ifade edilmektedir. Bu deprem ile birlikte 11 şehirde (Hatay, Kahramanmaraş, Gaziantep, Kilis, Şanlıurfa, Malatya, Adıyaman, Diyarbakır vb.) nüfus hareketliliği yaşanmıştır. IOM (Uluslararası Göç Örgütü)’nün hazırlamış olduğu “2023 Depremleri Yerinden Edilme Genel Bakış” adlı raporda 14 milyonun bu depremten etkilendiği, 7.1 milyonun afetten en çok etkilenen bölgelerde ikamet ettiği ve yaklaşık 3 milyonun yerinden edildiği belirtilmektedir (IOM, 2023). Şekil 1’de IOM’e göre afet bölgesinden diğer illere gerçekleşen hareketlilik mevcuttur. Bu durumda Ankara başta olmak üzere Mersin, Kayseri, Mardin, Elazığ, Konya gibi illere hareketlilik yaşanmıştır.



Şekil 1. 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri sonrası tahmini yer değiştirme (Kaynak: IOM, 2023)

2.2. Zorunlu Göç Bağlamında Mekânsal Aidiyet ve Mekânın Yeniden Üretimi

Doğal afetlerin sonuçları, bireylerin ve tüm bölgelerin yerinden edilmesinin hızlı ve kapsamlı müdahaleler gerektirmesi nedeniyle kritik bir zorluğa yol açmaktadır (Clay Whybark, 2007). Doğal afetler sonrası gerçekleşen zorunlu göç sadece coğrafi boyuttan bakılabilecek bir nüfus hareketliliği değildir. Aynı zamanda, ekonomik, demografik, siyasi ve sosyo-kültürel boyutları da içermektedir. Bu bağlamda zorunlu göç, toplumsal ve mekânsal olarak kentler üzerinde önemli etkilere sahiptir. Göç eden kişiler, yaşadıkları yerlerin kültürel unsurları başta olmak üzere birçok unsurunu göç ettikleri yerlere taşımakta ve toplumsal etkileşimin sağlanmasına neden olmaktadır (Selvi ve Köroğlu, 2025). Tiryaki Yenilmez (2023), Maraş depremi sonrası 2.7 milyon kişinin göç ettiğini; bu göçlerin konut piyasasında fiyat artışına, hizmet sunumunda aksaklıklara ve kültürel

farklılıklar nedeniyle sosyal dışlanma ile ayrımcılığa yol açabileceğini belirtmektedir.

Doğal afetler nedeniyle çok sayıda evsiz insan oluşmuştur (Felix vd., 2013). Evini kaybetmek, sadece barınak eksikliği anlamına gelmez; daha geniş anlamda, bir yuva eksikliği anlamına da gelir ve evsizlik, uyuyacak bir yerin olmaması değil, aidiyet duygusunun yokluğudur (Al Asali vd., 2019). Bu nedenle afetler, meydana geldikleri toplumların sosyal, ekonomik ve çevresel tarihinde derinlemesine kök salmıştır (Oliver-Smith, 2010). Afet mağdurları, afet sonrası acil olarak kalacak yere ihtiyaç duyarlar ve bu durum geçici konut ile çözümlenmektedir. Geçici konutlar, afet sonrasında kalıcı konut çözümleri bulunana kadar afet mağdurlarına sadece barınma sağlamakla kalmamalı, aynı zamanda sağlıklarını geri kazanıp normal hayata dönebilecekleri bir barınma yeri işlevi de görmelidir (Süzer ve Yamaçlı, 2024). Bu kapsamda sadece konut değil mekân olarak ele alınmalıdır. Geçici mekânlar, afet sonrasında afetten etkilenen kişilerin kalacak bir yere sahip olmaları yönündeki acil ihtiyaca yönelik bir çözümdür. Ayrıca, kalıcı konutların inşaatı için gerekli hazırlıklar tamamlanana kadar afetzedelerin sağlıklarına kavuşmaları ve normal yaşamlarına devam etmeleri için bir yer olarak da hizmet etmektedir. Bunun yanı sıra, toplumun sürdürülebilir kalkınmasının uzun vadeli endişelerini de göz önünde bulundurarak ele alınmalıdır (Johnson vd., 2006). Geçici konaklama alternatifleri, afet sonrası durumlarda yeniden inşa sürecinin birincil adımı olarak yaygın olarak kabul edilse de kültürel uyumsuzluklar ve ekonomik olarak sürdürülemez oldukları gerekçesiyle yaygın olarak eleştirilmektedir. Afet sonrası durumlarda kullanılan geçici yapılar, büyük çoğunlukla niyet veya hazırlık olmaksızın amaçlanandan daha uzun süre dayanmakta ve kalıcı hale gelebilmektedir. Ancak, uzun vadeli yerleşim için planlama eksikliği, zamanla yetersiz kalmalarına neden olmaktadır. Ayrıca, geçici barınma, afetten etkilenen insanları kültür, istikrar, kimlik, aidiyet, yuva duygusu ve diğer kritik konularla ilgili zorlamaktadır (Askar vd., 2019). Bu bağlamda, afetten etkilenen toplulukların iyileşme sürecinin farklı düzeylerde olumsuz etkilendiğini söylemek mümkündür.

Geçici mekânlar afet sonrası acil barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla oluşturulan çözümler olarak adlandırılabilir. Bu çözümlere ilişkin Yılmaz (2021)'ın hazırlamış olduğu "Afet sonrası geçici barınmanın çevresel Ekonomik ve Sosyal sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesi" adlı çalışmada Türkiye'de meydana gelen depremler sonrası devlet tarafından altı ay boyunca kira yardımı, çevre beldelerde kiraya çıkma, devlete ait misafirhanelerde veya lojmanlarda geçici konaklama ve prefabrik yapılarda konaklama imkânları gibi çözümler üretilmiştir. Bu durumda afetzedeler bu çözüm önerileri çerçevesinde bulundukları mekânlarda geçici olarak konaklamaya başlayarak günlük yaşamlarına devam etmektedir. Günlük yaşam ilişkilerinin sürdürüldüğü mekânsal yapılar, sosyal grupların dünyayı temsil etmelerine ve bu temsile göre kendilerini yeniden düzenlemelerine olanak tanımaktadır (Arslan, 2023). Afet mağdurları da geçici mekânlarda gündelik yaşamlarını devam ettirmesi, bu mekânlara kendi kimliklerini, sosyo-kültürel değerlerini yansıtması ve ekonomik gücünü toplaması nedeni ile zamanla göç ettikleri bu mekânlarda kalıcı olmaya başlamaktadır. Bu kapsamda geçici mekânlar, kullanıcıların bu mekânlar ile güçlü bağ kurmaya başlaması ile kalıcı hale dönüşmektedir. Bu süreçte çeşitli aktörler ve yapılar, göç edenlerin mekânsal, toplumsal aidiyet ve kimlik oluşturmada önemli etkilere sahip olmaktadır. Göç eden insanların, göç ettikleri yerde tutunma, yeni bir yere ve topluma alışma, uyum sağlama ve bütünleşme gibi süreçlerde

aile, akraba, hemşerilik gibi sosyal ağların bulunması oldukça önemlidir (Fawcett, 1989; Kurtoğlu, 2005; Epstein, 2008; Çelik, 2008; Elrick ve Ciobanu, 2009). Diğer taraftan, afet sonrası yeni yerleşim yerlerinin kalıcılığını etkileyen faktörlerden biri de bu yerlerdeki sosyal etkileşimdir. Çünkü afetzedeler sadece fiziki olarak tanışmamakta, o güne kadar sahip olduğu kültürü de yanında getirerek hem geldikleri mekânın hem de bulundukları mekânı aynı zamanda benimsemeye çalıştıkları görülmektedir (Ayhan, 2022).

Göç edenlerin yeni yerlere alışması, sosyal bağların tekrardan inşası ve mekânla ilişkisinin yeniden tanımlanması gerekmektedir. Bu süreç sadece fiziksel bir hareket değil yeniden kimlik kurma süreci olarak da göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Mekândan bağımsız bir kimlik düşünmek imkânsız olduğu gibi kimlikten bağımsız bir mekân düşünmek de imkânsızdır. İnsanlar yaşadıkları yerlerle ilişki kurmakta, onlara anlam yüklemekte ve bulundukları çevreye kendi kimliklerini yansıtmaktadırlar (Göregenli ve Karakus, 2014). Ancak doğal afetler sonucunda bulundukları mekânları zorunlu olarak terk etmek zorunda kalmaktadırlar. Afetler sadece fiziksel mekânları değil aynı zamanda bireylerin sosyal bağlarını da etkileyerek mekânsal aidiyette önemli değişikliklere yol açmaktadır. Afet sonrası meydana gelen mekânsal dönüşüm süreçleri, sadece fiziksel inşaat faaliyetlerini değil, aynı zamanda mülkiyet ilişkilerinin belirsizliğini, topluluk yapılarının yeniden düzenlenmesini ve mekânsal adalet kavramlarının dönüşümünü de içeren çok katmanlı bir toplumsal yeniden yapılanma sürecini ifade etmektedir (Bengü, 2025). Göç eden bireyler, yeni bir çevrede sosyal etkileşimlere katılarak ve farklı topluluklarla bağlar kurarak aidiyet duygusunu yeniden şekillendirmekte, bu süreçte kendilerini başkalarına göre yeniden konumlandırmaktadır (Turut ve Özgür, 2018). Bir topluluk ve mekândan çıkıp diğerine dahil olma deneyimi, aidiyetin hem toplumsal hem de mekânsal düzeyde yeniden üretildiğini göstermektedir. Bu çerçevede, sosyal ilişkilerin yanı sıra, fiziksel mekânın bireyler tarafından anlamlandırılarak yer haline gelmesi ile bireyler mekânsal aidiyet duygusu geliştirebilmektedir

Deprem sonrası bireylerin yaşam alanlarının, anılarının ve bağlarını yok olması büyük bir belirsizliğin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durumda depremi yaşayan bireyler arasında güçlü bir bağ kurulmaktadır. Bunun nedeni ise kolektif hafızadır. Kolektif hafıza, insanın kendi varoluşunun dışındaki bir grupta, bir toplulukla kurduğu ilişki ve bu ilişkiden ortaya çıkan bakış açısı, ortak bir değerler sistemiyle oluşan bir bellek ve hatırlama biçimidir (Doğu ve Deligöz, 2017). Deprem sonrası bireylerin yaşam alanlarının, anılarının ve kurdukları bağların yok olması, toplumsal ölçekte büyük bir belirsizliğin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu yıkıcı süreçte depremi deneyimleyen bireyler arasında güçlü bir bağ kurulmakta, bu bağın temelini ise kolektif hafıza oluşturmaktadır. Kolektif hafıza, bireyin kendi varoluşunun ötesinde bir toplulukla kurduğu ilişkilerden doğan, ortak değerler sistemi ve paylaşılan deneyimlerle şekillenen bir bellek biçimi olarak tanımlanmaktadır (Doğu ve Deligöz, 2017). Kent mekânlarıyla iç içe gelişen bu çok katmanlı bellek, mekânın değişimiyle kesintiye uğramakta, özellikle deprem gibi travmatik olaylar sonucu bellek yitimine dönüşmektedir. Bu durum, kolektif kimliklerin, kültürel değerlerin ve bedensel pratiklerle inşa edilen kolektif deneyimlerin de silinmesi anlamına gelmektedir. Kolektif hafızanın kaybı, mekânsal dönüşüm süreçlerinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu süreçte, kent belleğinin mekânsal dönüşümde etkin bir unsur olarak ele alınması, farklı toplumsal kesimlerin deneyimlerini görünür

kılmak ve kentsel mekânın çoğul kimliğini korumak açısından hayati önem taşımaktadır (Sertkaya ve Uludağ, 2024). Bunun yanı sıra, farklı kullanıcıların bir arada uyum için yaşayabilmesi için farklı kültürlerin eşit koşullarda bir arada bulunması gerekmektedir. Özellikle kamusal alanlar, bireylerin dil, ırk, cinsiyet vb. ayrımı gözetmeksizin özgürce bir araya geldikleri, günlük faaliyetlerini gerçekleştirdikleri ve birbirleriyle iletişim kurarak topluluklarını birbirine bağladıkları en önemli sosyalleşme mekânlarıdır (Habermas, 1991). Aynı şekilde kentlerde bulunan yarı-kamusal alanlarda bireylerin sosyalleşme duygusunu geliştirerek aidiyet duygusunu artırmaktadır.

3. YÖNTEM

Bu çalışma, 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen Kahramanmaraş merkezli depremler sonrasında Ankara'nın Altındağ ilçesine bağlı Battalgazi Mahallesi'ne zorunlu göç eden bireylerle gerçekleştirilen nitel saha araştırmasına dayanmaktadır. Araştırmanın amacı, afet sonrası zorunlu göçün kentsel mekânın algılanışı, kullanımı ve yeniden üretimi üzerindeki etkilerini anlamaktır. Bu kapsamda, nitel araştırma deseni kullanılmış ve veri toplamada çoklu yöntem stratejisi benimsenmiştir. Battalgazi Mahallesi, Ankara'nın Altındağ ilçesine bağlı, geçmişte gecekondü dokusuyla şekillenmiş ve son yıllarda TOKİ eliyle yürütülen kentsel dönüşüm projeleriyle fiziksel yapısı değişime uğramış bir yerleşim alanıdır. Mahallenin araştırma sahası olarak seçilmesinin temel nedeni, Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası Ankara'ya gerçekleşen göç dalgasında en fazla göç alan alt bölgelerden biri olmasıdır. Ankara genelinde uygun kiralık konut bulma olanakları, boş konut stoku ve bölgedeki sosyal ağlar, Battalgazi Mahallesi'ni depremzedeler için cazip hale getirmiştir (IDMC, 2025; AFAD, 2018; 2023).

Çalışmada üç temel nitel veri toplama tekniği kullanılmıştır:

1. Derinlemesine Görüşmeler: Yarı yapılandırılmış görüşme formu aracılığıyla toplam 30 katılımcı ile görüşülmüştür. Görüşmeler, katılımcıların göç süreci, yeni yerleşimle kurdukları ilişki, aidiyet hisleri ve mekânsal kullanım alışkanlıklarına odaklanmıştır.
2. Bilişsel haritalama, bireylerin yaşadıkları fiziksel çevreye dair zihinsel temsillerini açığa çıkarmayı amaçlayan, çevresel psikoloji ve mekân sosyolojisinde sıkça kullanılan bir tekniktir (Lynch, 1960). Bu yöntem, katılımcıların belirli bir alanı nasıl algıladıklarını, mekânsal odak noktalarını nasıl yapılandırdıklarını ve bu yapıların hangi işlevsel ya da duygusal değerlere sahip olduğunu görselleştirme imkânı sunmaktadır. Araştırma kapsamında, her katılımcıya "Mahallenizi bir yabancıya tarif etmeniz gerekse nasıl çizerdiniz?" sorusu yöneltilmiştir. Bu açık uçlu ifade hem mekânsal yönelim hem de bireysel hafıza ile ilişkili referans noktalarının serbestçe ifade edilmesini sağlamıştır.
3. Katılımlı Gözlem: Araştırmacı, saha çalışmaları sırasında mahalledeki ortak alanları (pazar yeri, park, ibadet mekânı, sokak) gözlemlemiş, özellikle sosyal etkileşimlerin gerçekleştiği mekânlarda gündelik pratikleri belgeleyerek gözlem notları tutmuştur.

Bu çalışmada veri üretimi, 6 Şubat 2023 tarihli Kahramanmaraş merkezli depremlerden sonra Ankara'ya göç eden bireyler arasından amaçlı örnekleme yöntemi (purposive sampling) kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Örnekleme sürecinde maksimum çeşitlilik ilkesi gözetilmiş; katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim durumu, meslek grupları, aile yapısı

ve göç motivasyonları açısından heterojen bir yapıya sahip olmalarına dikkat edilmiştir. Çalışmaya katılan bireylerin yaşları 19 ile 72 arasında değişmekte olup, kadın (n=18) ve erkek (n=12) olmak üzere toplam 30 katılımcı ile görüşülmüştür. Katılımcıların tamamı afet sonrasındaki ilk üç ay içinde Ankara'ya göç etmiş olup, %73'ü (n=22) hâlen Battalgazi Mahallesi sınırlarında ikamet etmektedir. Veri toplama süreci, yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler ve bilişsel haritalama uygulamaları yoluyla yürütülmüştür. Görüşmelerde katılımcıların afet sonrası kentteki ilk deneyimleri, barınma pratikleri, gündelik yaşam düzenleri, komşuluk ilişkileri ve kamusal alan kullanımları hakkında ayrıntılı bilgi toplanmıştır.

Toplanan nitel veriler, Braun ve Clarke (2006) tarafından geliştirilen tematik analiz yöntemi doğrultusunda analiz edilmiştir. Bu analiz süreci kapsamında veriler; “mekânsal aidiyet”, “toplumsal bütünleşme”, “gündelik yaşam örüntüleri” ve “mekânsal dışlanma” olmak üzere dört ana tema altında gruplandırılmıştır. Her bir tema, katılımcıların bireysel beyanları, haritalama çıktıları ve yaşam örüntülerinin karşılaştırmalı değerlendirilmesi yoluyla şekillendirilmiştir. Çalışmanın geçerlilik ve güvenilirliğini artırmak amacıyla iki temel strateji uygulanmıştır:

(i) Veri üçgenlemesi (triangulation): Görüşme içerikleri ile bilişsel haritalar arasında tematik eşleşmeler aranmış, farklı veri türleri arasında tutarlılık ve zıtlıklar analiz edilmesi, (ii) Member-checking: Kodlama ve analiz aşamasında elde edilen bazı ön bulgular, görüşülen katılımcılarla paylaşılmış ve onların yorumları doğrultusunda yeniden yapılandırılması yöntemleri olarak bilinmektedir. Bu uygulamalar hem katılımcı temsiliyetini güçlendirmiş hem de nitel verilerin güvenilirliğini pekiştirmiştir (Carter vd., 2014; Birt vd., 2016).

Tablo 1. Görüşme soruları ve ilgili hipotezler

Soru No	Görüşme Sorusu	İlgili Hipotez
S1	Bu mahalleye ilk geldiğinizde neler dikkatinizi çekti?	H1: Afet sonrası yeni yerleşimlerde bireylerin mekân algısı zamanla dönüşmektedir.
S2	Günlük yaşamınızda en çok kullandığınız mekânlar hangileri?	H2.1: Göç sonrası gelişen mekânsal aidiyet, yarı-kamusal ve enformel alanlarda inşa edilmektedir.
S3	Mahallede kendinizi güvende ve ait hissettiğiniz alanlar nereler?	H2.2: Mekânda aidiyet, duygusal güvenlik ve tanıdıklık üzerinden kurulmaktadır.
S4	Eski yaşadığınız yerle burayı karşılaştırdığınızda ne gibi farklar görüyorsunuz?	H3: Bireylerin mekâna yükledikleri anlam, geçmiş deneyimler ve kriz sonrası beklentilerle şekillenir.
S5	Mahallede sosyalleştiğiniz veya komşularla görüştüğünüz alanlar hangileri?	H2.1 / H4: Topluluk ilişkileri, mekânsal kullanım ve sosyal bağlar üzerinden yeniden örgütlenmektedir.

Tablo 1 (devam). Görüşme soruları ve ilgili hipotezler

S6	Sizce bu mahallede kalıcı mısınız, H5: Geçici yerleşimlerin zamanla kalıcı geçici mi? Neden?	H5: Geçici yerleşimlerin zamanla kalıcı mekânlara dönüşümü, mekânsal hafıza ile ilişkilidir.
----	--	--

Tablo 1, araştırma kapsamında yürütülen yarı yapılandırılmış görüşmelerde katılımcılara yöneltilen temel soruları ve her bir sorunun ilişkilendirildiği hipotezleri göstermektedir. Sorular, afet sonrası göç deneyimlerinin mekânsal algı, aidiyet, güvenlik, gündelik yaşam örüntüleri ve toplumsal ilişkiler üzerindeki etkilerini katılımcı perspektifinden anlamaya yönelik olarak yapılandırılmıştır. Görüşme soruları tematik analiz süreciyle bağlantılı biçimde, çalışma kapsamında geliştirilen teorik hipotezlerle eşleştirilmiştir. Bu yapı, nitel verilerin sistematik olarak analiz edilmesine, temalarla hipotezler arasında doğrudan bağ kurulmasına ve bilişsel haritalama çıktılarıyla yorumların desteklenmesine olanak tanımıştır.

3.1. Veri ve Analiz

Araştırmada elde edilen nitel veriler, afet sonrası zorunlu göçün mekânsal algı, aidiyet, toplumsal ilişkiler ve kalıcılık eğilimleri üzerindeki etkilerini çok boyutlu olarak ortaya koymuştur. Katılımcı beyanları ve bilişsel harita çıktıları birlikte değerlendirilerek mekânsal aidiyet, toplumsal bütünleşme, gündelik yaşam örüntüleri ve mekânsal dışlanma olmak üzere dört ana tema altında sınıflandırılmıştır. Katılımcılar, afet sonrası yerleştikleri mahallede zamanla duygusal bağ geliştirdiklerini ve özellikle yarı-kamusal alanların (örneğin bina önleri, merdiven boşlukları, mahalle bakkalı çevresi) bu bağın kurulumunda önemli rol oynadığını belirtmişlerdir. Haritalarda en sık tekrar eden alanlar arasında ev çevresi, parklar, cami avlusu ve komşu binaların ön cepheleri yer almıştır. Bu bulgular, H2.1 ve H2.2 hipotezlerini desteklemekte; aidiyetin kamusal değil, çoğunlukla güvenli, tanıdık ve denetlenen mikro mekânlarda geliştiğini göstermektedir.

Tablo 2. Bilişsel haritalarda en çok tekrar edilen öğeler

Mekânsal Öğeler	Tekrar Sayısı (n)	İlişkili Tema
Mahalle bakkalı çevresi	24	Mekânsal Aidiyet
Cami ve çevresi	22	Toplumsal Bütünleşme
Çocuk oyun alanı	19	Gündelik Yaşam Örüntüsü
TOKİ blok çevresi (boşluk)	13	Mekânsal Dışlanma
Eski konut alanı (anı)	11	Mekânsal Hafıza / H5 Hipotezi

Harita analizlerinde öne çıkan mekânsal odaklar, katılımcıların gündelik yaşama katılım biçimleri, aidiyet geliştirdikleri mikro-mekânlar ve dışlanma hissini yoğun yaşadıkları alanlar hakkında önemli ipuçları sunmuştur. Bu veriler, tematik analiz bulgularını mekânsal temsillerle doğrulamış ve hipotezlerle doğrudan ilişkilendirilmiştir (Tablo 2).

Zorunlu göçle gelen bireylerin, var olan mahalle yapısına entegre olma süreci çoğunlukla komşuluk ilişkileri, ortak dini ritüeller (cuma namazı, mevlit gibi) ve çocuklar aracılığıyla

gerçekleşmiştir. Görüşmelerde özellikle kadın katılımcılar, sokak düzeyindeki sosyal etkileşimlerin iyileştirici etkisini vurgulamış; haritalarda da bu etkileşimlerin yoğunlaştığı sokaklar ve alanlar öne çıkmıştır. Bu durum, H4 hipotezini güçlendirerek, sosyal bütünleşmenin mekânsal örgütlenme ile eşzamanlı ilerlediğini göstermektedir. Katılımcılar, gündelik yaşamlarını mekâna adapte etme sürecinde çeşitli stratejiler geliştirmiştir. Haritalarda ev-park-bakkal-cami hattında yoğunlaşan hareketlilik gözlemlenmiş; bu alanlar mahallenin gayri resmî çekirdekleri olarak tanımlanmıştır. Kadınlar için ev içi üretim, çocuk bakımı ve komşuluk ilişkileri gündelik yaşamın temel eksenlerini oluştururken, erkekler için iş arayışı ve cami odaklı sosyalleşme öne çıkmıştır. Bu farklılaşma, mekânsal algı ve kullanımda cinsiyet temelli ayrışmaların da etkili olduğunu göstermektedir.

Bazı katılımcılar, mahalledeki fiziksel dönüşüm (TOKİ blokları, yıkım alanları) ve güvenlik problemleri nedeniyle kendilerini dışlanmış ve geçici hissettiklerini ifade etmiştir. Bu özellikle, önceki yaşadıkları yerlerle Battalgazi'yi kıyaslayan katılımcıların haritalarında, boş bırakılan veya olumsuz notlar içeren bölgelerde belirginleşmiştir. Bu bulgular, H1, H3 ve H5 hipotezlerini birlikte desteklemekte; mekânsal dışlanmanın sadece fiziksel değil, zihinsel ve duygusal düzeyde de etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Görüşme verileri incelendiğinde, katılımcıların afet sonrası yerleşim alanlarına yönelik duygu, tutum ve kullanım biçimlerinin oldukça çeşitli olduğu; ancak bu çeşitliliğin bazı ortak temalar etrafında birleştiği görülmüştür. En sık tekrar eden temalar “güvensizlik”, “yabancılaşma hissi”, “alışkanlıkların kırılması” ve “yeni komşuluk ilişkilerinin belirsizliği” olmuştur. Özellikle yaşlı katılımcılar, eski yaşam alanlarına dair nostaljik bir bağlılık taşıdıklarını, mevcut yerleşimin “bir türlü benimsenemediğini” vurgulamıştır (Sel ve Yazgan, 2023, s.4). Bununla birlikte, bazı katılımcılar yeni yaşam alanlarındaki topluluk dayanışmasını, uygun kira fiyatlarını ve yeşil alan varlığını olumlu faktörler olarak ifade etmiş; bu durumun mekâna yönelik aidiyet hissini zamanla güçlendirdiğini belirtmiştir. Bu farklılaşma, göç sürecinin mekânsal bağlamda homojen bir deneyim sunmadığını; yaş, cinsiyet, sosyoekonomik statü ve gündelik rutinlerle şekillenen çok katmanlı bir yapı arz ettiğini göstermektedir.

Tablo 3. Bilişsel haritalarda öne çıkan mekânsal odaklar ve tematik bağlantıları

Mekânsal Odak	Katılımcı Sayısı (n=30)	Mekân Türü	Tematik Bağlantı
Mahalle Parkı	26	Kamusal	Sosyalleşme, aidiyet, çocuk güvenliği
Cami	21	Yarı-Kamusal	Topluluk aidiyeti, kültürel süreklilik
Mahalle Bakkalı	18	Yarı-Kamusal	Gündelik iletişim, alışkanlık
Komşu Balkon / Penceresi	14	Enformel	Gözlem, güvenlik, gündelik karşılaşmalar
Çeşme / Su Noktası	12	Enformel	Topluluk etkileşimi, geleneksellik
TOKİ Blokları (konut yapısı)	7	Resmî / Fiziksel	Yabancılaşma, mesafe, anonimleşme

Tablo 3, katılımcıların oluşturduğu bilişsel haritalarda en sık tekrar edilen mekânsal odakları, bu odakların fiziksel sınıflamasını (kamusal, yarı-kamusal, enformel vb.), ilişkili tematik anlam katmanlarını ve literatür referanslarını sistematik biçimde sunmaktadır. Mahalle parkı, cami ve mahalle bakkalı, göç sonrası gündelik yaşamın mekânsal çekim merkezleri olarak öne çıkarken; komşu balkonları ve çeşme noktaları gibi enformel alanlar, aidiyetin ve gündelik karşılaşmaların kurulduğu mikro-ortamları temsil etmektedir. Buna karşılık, TOKİ blokları ise genellikle anonimlik, yabancılaşma ve aidiyet zayıflığı ile ilişkilendirilmiştir. Bulgular, bilişsel haritaların yalnızca fiziksel değil, toplumsal anlam içeriği olan mekânları da temsil ettiğini ve mekânsal aidiyetin büyük ölçüde yarı-kamusal ve enformel alanlarda geliştiğini göstermektedir. Bu durum, hem H2.1 ve H2.2 hipotezlerini desteklemekte hem de Turner (1976) ve Aravena (2016) gibi artımlı konut literatürüne dayanan katılımcı mekânsal üretim anlayışıyla örtüşmektedir.

Genel olarak araştırma bulguları, afet sonrası zorunlu göçün yalnızca fiziksel mekânın yeniden üretimini değil; toplumsal ağların yeniden örgütlenmesini, gündelik yaşam pratiklerinin mekâna adapte edilmesini ve mekânsal aidiyetin özellikle yarı-kamusal ve enformel alanlarda inşa edilmesini beraberinde getirdiğini ortaya koymuştur. Katılımcı deneyimleri, geçici olarak planlanan yerleşim alanlarının, topluluk hafızası ve sosyal etkileşim ağları üzerinden zamanla kalıcı mekânlara dönüşebildiğini göstermektedir. Bulgular, H1, H2.1, H2.2, H3 ve H4 hipotezlerinin tamamının sahadan elde edilen verilerle desteklendiğini göstermektedir. Özellikle H2.1 ve H2.2, aidiyetin kamusal alanlardan ziyade güvenli, tanıdık ve denetlenen yarı-kamusal mikro mekânlarda geliştiğini net biçimde ortaya koymuştur. Elde edilen veriler, afet sonrası yeniden yerleşim politikalarının yalnızca konut üretimine değil, sosyal bütünleşmeyi güçlendiren, yarı-kamusal alanların niteliğini artıran ve enformel karşılaşma mekânlarını destekleyen müdahalelere odaklanması gerektiğini göstermektedir. Araştırma, afet sonrası göç alan bölgelerde mekânsal üretim süreçlerinin kısa vadeli barınma çözümleriyle sınırlı kalmaması gerektiğini; sosyal hafıza, aidiyet ve gündelik yaşam örüntülerinin sürdürülebilir kentsel gelişme stratejilerine entegre edilmesinin kritik olduğunu ortaya koymaktadır.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

6 Şubat'ta meydana gelen Kahramanmaraş depremi de ülkemiz için son yüzyılın en büyük felaketi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu depremler neticesinde farklı illere göçler meydana gelmiştir. Deprem sonrası gerçekleşen insan akışları sayesinde, o yerlerin eski sakinleri ile yeni gelenler bir arada yaşamaya başlayarak etkileşime girmektedir. Bu süreçte ortaya çıkan geçici yapılar, büyük çoğunlukla niyet veya hazırlık olmaksızın amaçlanandan daha uzun süre dayanmakta ve kalıcı hale gelebilmektedir. Bu süreç, afetten etkilenen insanları mekânsal aidiyet, toplumsal bütünleşme, gündelik yaşam örüntüleri” ve mekânsal dışlanma gibi kritik konularla ilgili zorlamaktadır. Bu durumun, etkilenen kentsel alanın görünümü ve kentsel dokusu üzerindeki etkileri de düşünülerek kentlerin gelecekteki dayanıklılığı göz önünde bulundurularak en baştan planlanması oldukça önemlidir.

Bu çalışma, 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş merkezli depremler sonrasında Ankara Altındağ/Battalgazi Mahallesi'ne gerçekleşen zorunlu göçün, kentsel mekânın yeniden

Üretim sürecine etkilerini bilişsel haritalama, derinlemesine görüşmeler ve katımlı gözlem teknikleriyle incelemiştir. Elde edilen bulgular, afet sonrası gç deneyiminin yalnızca barınma ihtiyaçını karşılamaya yönelik geçici czmlerle sınırlı kalmadığını; mekânsal aidiyetin inşası, sosyal ağıların yeniden örgütlenmesi ve gündelik yaşam pratiklerinin yeni mekâna uyarlanması gibi ck katmanlı sreceleri beraberinde getirdiğini ortaya koymuştur.

- Mekânsal aidiyet, ağırlıklı olarak yarı-kamusal (mahalle bakkalı cvresi, cami avlusu) ve enformel alanlarda (komşu balkon, cşme başı) gelişmektedir. Bu alanlar, güvenlik, tanıdıklık ve denetim unsurları ile bireylerin mekâna bağlanması sürecinde kritik rol oynamaktadır.
- Kamusal alanlar (mahalle parkı gibi) sosyalleşmenin merkezleri olarak öne ckmakla birlikte, aidiyet hissi cğunlukla kck ölçekli, tanıdık ve kolay erişilebilir mikro-mekânlar da şekillenmektedir.
- Resmî konut yapıları (TOK blokları), cğunlukla anonimlik ve yabancılaşma ile ilişkilendirilmiş; bu alanlarda aidiyetin zayıf olduğu tespit edilmiştir.
- Göçmenlerin yeni mekâna uyum sreceleri, önceki yaşam deneyimleri, kriz sonrası belirsizlik algısı ve mevcut sosyal ağıların varlığıyla yakından ilişkilidir.
- Geçici olarak planlanan yerleşimlerin, topluluk hafızası ve gündelik pratikler aracılığıyla zaman içinde kalıcı yerleşimlere evrildiği grlmştur.

Bu bulgular, afet sonrası yeniden yerleşim politikalarının yalnızca fiziksel konut üretimine odaklanmasının yetersiz olduğunu; sosyal bütünleşmeyi gclendiren, yarı-kamusal ve enformel mekânların niteliğini artıran müdahalelerin planlama sreclerine entegre edilmesi gerektiğini göstermektedir. Araştırma bulguları, afet sonrası geçici yerleşimlerin cğunlukla zamanla kalıcı mekânlar a dönüştüğünü ve bu süreçte mekânsal aidiyetin özellikle yarı-kamusal ve enformel alanlarda inşa edildiğini ortaya koymuştur. Bu nedenle, afet sonrası planlama politikaları yalnızca fiziksel konut üretimine odaklanmak yerine, toplumsal bütünleşmeyi destekleyen, güvenli ve tanıdık mikro-mekânları gclendiren bir yaklaşımla ele alınmalıdır. Geçici barınma alanları, en başından itibaren gelecekteki dayanıklılık, sosyal uyum ve kültürel sürekli­lik kriterlerini gözeterek tasarlanmalı; mahalle parkları, cami cvreleri, pazar yerleri ve kck ölçekli yeşil alanlar gibi sosyalleşme noktaları hem fiziksel hem de işlevsel açıdan gclendirilmelidir. Yarı-kamusal ve enformel alanların niteliğini artırmak, bu mekânların gündelik karşılaşmalar, güvenlik duygusu ve topluluk hafızası açısından taşıdığı kritik rolün sürdürülebilirliğini sağlayacaktır. Ayrıca, yerel toplulukların ve göçmen grupların mekânın tasarım, yönetim ve bakım srecelerine aktif katılımını sağlayacak mekanizmalar oluşturulmalı; bu katılım, karar alma aşamasıyla sınırlı kalmayıp uygulama ve izleme srecelerine de entegre edilmelidir. Böylece, afet sonrası yerleşimlerde sosyal ve mekânsal uyumun eş zamanlı olarak gclenmesi mümkün olacak, uzun vadede hem topluluk dayanışması hem de kentsel yaşam kalitesi artacaktır.

Araştırma bulguları, afet sonrası geçici yerleşimlerin cğunlukla zamanla kalıcı mekânlar a dönüştüğünü ve bu süreçte mekânsal aidiyetin özellikle yarı-kamusal ve enformel alanlarda inşa edildiğini ortaya koymuştur. Bu nedenle, afet sonrası planlama politikaları

yalnızca fiziksel konut üretimine odaklanmak yerine, toplumsal bütünleşmeyi destekleyen, güvenli ve tanıdık mikro-mekânları güçlendiren bir yaklaşımla ele alınmalıdır. Geçici barınma alanları en başından itibaren gelecekteki dayanıklılık, sosyal uyum, kültürel süreklilik ve esnek kullanım kriterleri gözetilerek tasarlanmalı; mahalle parkları, cami çevreleri, pazar yerleri ve küçük ölçekli yeşil alanlar gibi sosyalleşme noktaları hem fiziksel hem de işlevsel açıdan güçlendirilmelidir. Yerel topluluklar ile göçmen gruplar arasındaki sosyal uyumu pekiştirmek için ortak etkinlikler, kültürel programlar ve paylaşımlı mekân kullanımları teşvik edilmeli; olası sosyal ayrışmaların önüne geçmek amacıyla kapsayıcı mekânsal tasarım ilkeleri uygulanmalıdır. Afet sonrası yerleşimlerde tasarım, değişen sosyal dinamiklere ve kullanıcı ihtiyaçlarına uyum sağlayabilecek esneklikte olmalı; mekânların farklı kullanımlara adaptasyonu gözetilmelidir. Ayrıca, geçici yerleşimlerin 3–5–10 yıl içinde geçirdiği fiziksel ve sosyal dönüşüm süreçleri düzenli olarak izlenmeli; elde edilen veriler, afet sonrası kentsel politika ve planlama döngüsüne entegre edilerek geçici mekânların sağlıklı, kapsayıcı ve dirençli mahallelere evrilmesi sağlanmalıdır.

Kaynakça

- Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı. (2018). *Türkiye’de afet yönetimi ve doğal kaynaklı afet istatistikleri*. AFAD Yayınları.
- Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı. (2023). *6 Şubat 2023 Kahramanmaraş depremleri saha çalışmaları ön değerlendirme raporu*. T.C. İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı.
- Al Asali, M. W., Wagemann, E., ve Ramage, M. H. (2019). Living on the move, dwelling between temporality and permanence in Syria. *Journal of Housing and the Built Environment*, 34(3), 829–843. <https://doi.org/10.1007/s10901-019-09686-2>
- Arslan, A. (2023). Gündelik yaşam coğrafyalarında mevsimlik tarım işçisi kadınların “yok-yeri”: Şanlıurfa örneğinde bir inceleme. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 21(2), 340–367. <https://doi.org/10.33688/aucbd.1328905>
- Arslan, H., ve Ünlü, A. (2011). Afet sonrası yeniden yapılanma sürecinde yer değiştirme ve yere bağlılığın değerlendirilmesi: Düzce örneği. *İTÜ Dergisi/A: Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 9(1), 43–53.
- Aravena, A. (2016). *ELEMENTAL: Incremental housing and participatory design precedents*. Hatje Cantz.
- Askar, R., Rodrigues, A L., Bragança, L., ve Pinheiro, D. (2019). From temporary to permanent; A circular approach for post-disaster housing reconstruction. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 225, Makale 012032. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/225/1/012032>
- Ayhan, D. (2022). Göç ve mekân: Göçmenlerin mekânsal aidiyet portreleri. *Göçmen Refahı Disiplinlerarası Bakış* içinde (s. 171–190). Çizgi Kitabevi.
- Bengü, D. (2025). Afet sonrası mekânsal müsterekleşme ve sosyal altyapı. *Mekânsal Araştırmalar Dergisi*, 3(1), 61–80. <https://doi.org/10.71298/maddergi.1633098>
- Birt, L., Scott, S., Cavers, D., Campbell, C., ve Walter, F. (2016). Member checking: A tool to enhance trustworthiness or merely a nod to validation? *Qualitative Health Research*, 26(13), 1802–1811. <https://doi.org/10.1177/1049732316654870>
- Braun, V., ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>

- Carter, N., Bryant-Lukosius, D., DiCenso, A., Blythe, J., ve Neville, A. J. (2014). The use of triangulation in qualitative research. *Oncology Nursing Forum*, 41(5), 545–547. <https://doi.org/10.1188/14.ONF.545-547>
- Clay Whybark, D. (2007). Issues in managing disaster relief inventories. *International Journal of Production Economics*, 108(1-2), 228–235. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2006.12.012>
- Çelik, A. B. (2008). Batman ili alan araştırması değerlendirmesi: Ülke içinde yerinden edilmenin sosyo-ekonomik sonuçları ve geri dönüş önündeki engeller. D. Kurban, D. Yüksek, A. B. Çelik, T. Ünal ve A. T. Aker (Der.), *Zorunlu göç ile yüzleşmek: Türkiye’de yerinden edilme sonrası vatandaşlığın inşası* içinde (ss. 177–196). TESEV Yayınları.
- Deniz, O., Yıldız, M. Z., Parin, S., ve Erdoğan, P. R. (2017). Deprem ve göç: 2011 Van depremi örneği. *Social Sciences Studies Journal*, 3(7), 1426–1444. <https://doi.org/10.26449/sssj.195>
- Doğu, T., ve Varkal Deligöz, M. (2017). Hafıza kutusu: Bir kentsel kolektif bellek deneyi (mi). *Megaron*, 12(4), 545–552. <https://doi.org/10.5505/megaron.2017.38311>
- Elrick, T., ve Ciobanu, O. (2009). Migration networks and policy impacts: Insights from Romanian-Spanish migrations. *Global Networks*, 9(1), 100–116. <https://doi.org/10.1111/j.1471-0374.2009.00244.x>
- Epstein, G. S. (2008). Herd and network effects in migration decision-making. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 34(4), 567–583. <https://doi.org/10.1080/13691830801961597>
- Fawcett, J. T. (1989). Networks, linkages, and migration systems. *International Migration Review*, 23(3), 671–680. <https://doi.org/10.1177/019791838902300314>
- Félix, D., Branco, J. M., ve Feio, A. (2013). Temporary housing after disasters: A state of the art survey. *Habitat International*, 40, 136–141. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2013.03.006>
- Göregenli, M., ve Karakuş, P. (2014). Göç araştırmalarında mekân boyutu: Kültürel ve mekansal bütünleşme. *Türk Psikoloji Yazıları*, 17(34), 101–112.
- Güney, S., Karaman, M., ve Kalfa, C. (2025). Kentsel dayanıklılık bağlamında katılım temelli planlama yaklaşımları. *Sosyoekonomi*, 33(1), 49–68. <https://doi.org/10.17233/sosyoekonomi.2025.01.25>
- Habermas, J. (1991). *The structural transformation of the public sphere: An inquiry into a category of bourgeois society* (T. Burger ve F. Lawrence, Çev.). MIT Press.
- He, C., ve Hu, D. (2025). Informing disaster recovery through predictive relocation modeling. *Computers*, 14(6), Makale 240.
- Internal Displacement Monitoring Centre. (2025). *Global report on internal displacement (GRID 2025)*. IDMC. <https://www.internal-displacement.org/global-report/grid2025/>
- International Organization for Migration. (2023). *2023 earthquakes displacement overview—Türkiye*. IOM. <https://reliefweb.int/report/turkiye/iom-2023-earthquakes-displacement-overview-turkiye-march-2023>
- Johnson, C., Lizarralde, G., ve Davidson, C. H. (2006). A systems view of temporary housing projects in post-disaster reconstruction. *Construction Management and Economics*, 24(4), 367–378. <https://doi.org/10.1080/01446190600567977>
- Koç, C., ve Koç, A. (2024). Afet sonrası taşınan yerleşmelerin değerlendirilmesi: Sekli köyü (Beypazarı) örneği. *Journal of Environmental and Natural Studies*, 6(1), 1–22. <https://doi.org/10.53472/jenas.1412321>
- Kurtoğlu, A. (2005). Mekânsal bir olgu olarak hemşehrilik ve bir hemşehrilik mekânı olarak dernekler. *European Journal of Turkish Studies*, (2), Makale 375. <https://journals.openedition.org/ejts/375>
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
- Oliver-Smith, A. (2010). Haiti and the historical construction of disasters. *NACLA Report on the Americas*, 43(4), 32–36. <https://doi.org/10.1080/10714839.2010.11725505>

- Orhan, E., ve Keskinok, Ç. (2019). Afet sonrası hanehalklarının yer seçim kararları ve kentsel dirençlilik: Değirmendere örneği. *Resilience*, 3(2), 359–367. <https://doi.org/10.32571/resilience.578904>
- Sel, B. D., ve Yazgan, A. (2023). Afet sonrası yerinden edilme ve göç bağlamında İstanbul. *Mimarist Dergisi*, (78), 44–53.
- Selvi, S., ve Köroğlu, C. K. (2025). Doğal afetler ve sonrası gerçekleşen zorunlu göçlere yönelik sosyal hizmet müdahaleleri üzerine bir değerlendirme. *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 11(2), 144–154. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15069146>
- Sertkaya, İ., ve Uludağ, Z. (2024). Kentsel kolektif belleğin okunmasında bir yöntem önerisi: Anlatılarla Kahramanmaraş kent belleği. *Journal of Architecture, Arts and Heritage*, 3(2), 71–88. <https://doi.org/10.56782/jah.142340>
- Süzer, A., ve Yamaçlı, R. (2024). Afet sonrası sürdürülebilir geçici konut tasarımı: Analiz ve öneriler. *YDÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 6(1), 68–85.
- Tercan, B. (2020). Afet bölgelerinde yeniden yerleştirme ve iskân politikaları: Doğubayazıt depremi örneği. *Türk Deprem Araştırma Dergisi*, 2(1), 76–91. <https://doi.org/10.46464/tdad.689024>
- Tiryaki Yenilmez, D. (2023). Deprem ve göç ilişkisi üzerine bir değerlendirme. *Akademik Düşünce Dergisi*, (7), 39–52. <https://doi.org/10.53507/akademikdusunce.1282303>
- Titz, A. (2021). Geographies of doing nothing—Internal displacement and practices of post-disaster recovery in urban areas of the Kathmandu Valley, Nepal. *Social Sciences*, 10(3), Makale 110. <https://doi.org/10.3390/socsci10030110>
- Topçu, D. (2025). Deprem ve göç ilişkisi üzerine sosyolojik bir değerlendirme. *Toplum ve Sosyal Hizmet*, 36(1), 111–125. <https://doi.org/10.33417/tsh.1435684>
- Tuncer, B. (2023). Kamusal mekânın kurgusu ve mekânsal adalet. *Mekân Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 65–84. <https://doi.org/10.30785/mbud.1287755>
- Turner, J. F. C. (1976). *Housing by people: Towards autonomy in building environments*. Marion Boyars Publishers.
- Turut, H., ve Özgür, E. M. (2018). Bir kente göçün hikâyesi: Süreçler, bütünleşme ve aidiyet. *Cografî Bilimler Dergisi*, 16(1), 153–180. <https://doi.org/10.33688/aucbd.412402>
- Yılmaz, S. (2021). *Afet sonrası geçici barınmanın çevresel ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesi* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Biyosfer Odaklı Mekansal Entegrasyon: Trakya -İstanbul-Kocaeli üzerinden Yeni Bir Planlama Perspektifi

Emrullah Taş¹

Öz: Trakya-İstanbul-Kocaeli bölgesi, iklim krizinin neden olduğu sosyo-ekolojik tehditler karşısında geleneksel merkez-çeper planlama anlayışının yetersiz kaldığı bir alandır. Bu çalışma, UNESCO'nun biyosfer rezerv modelinden yola çıkarak "kentsel biyosfer ağı" adını verdiği, doğa temelli çözümleri merkezine alan yeni bir mekânsal entegrasyon perspektifi önermektedir. CBS analizleri, iklim verileri ve DPSIR modeli ile desteklenen bulgular, Trakya'daki artan tarımsal su talebi ile İstanbul'un yapılaşma baskısı arasındaki uyumsuzluğu, Dilovası'nın sanayi kaynaklı ekolojik yükünü ve Meriç Nehri koridorunun göz ardı edilen iklimsel potansiyelini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, iklim direncini artırmak için ekolojik eşiklere dayalı dinamik tampon bölgelerin oluşturulduğu ve çok paydaşlı yönetim mekanizmalarının kurulduğu, merkez-çeper ikiliğini aşan bütünlük bir planlama yaklaşımının benimsenmesi elzemdir.

Anahtar Kelimeler: Mekânsal entegrasyon, kentsel biyosfer ağı, iklim uyumu, çeper ötesi etkileşimler, Vizyon 2050, Trakya-İstanbul-Kocaeli.

Abstract: The Trakya-Istanbul-Kocaeli region faces socio-ecological threats from the climate crisis, where traditional center-periphery planning approaches are insufficient. This study proposes a new spatial integration perspective, termed the "urban biosphere network," inspired by UNESCO's biosphere reserve model and centering on nature-based solutions. Findings, supported by mixed methods (GIS analysis, climate data, DPSIR model), reveal three core issues: (1) the deep incompatibility between increasing agricultural water demand in Thrace and urban development pressure on Istanbul's northern forests and water basins, (2) the failure of regional planning to address the heavy ecological load caused by the Dilovasi industrial zone, and (3) the overlooked climatic potential of the Meriç River corridor. Consequently, adopting an integrated planning approach that transcends the center-periphery dichotomy is essential. This requires establishing multi-stakeholder governance mechanisms and creating dynamic buffer zones based on ecological thresholds to enhance climate resilience.

Keywords: Spatial integration, urban biosphere network, climate adaptation, beyond-periphery interactions, Vision 2050, Trakya-Istanbul-Kocaeli.

¹ İstanbul Planlama Ajansı, emrllh.ts@gmail.com

GİRİŞ

21. yüzyılın en kritik sorun alanlarından biri olan iklim krizi, yalnızca çevresel değil; aynı zamanda sosyal, ekonomik ve mekânsal yapıları dönüştüren çok katmanlı bir tehdit olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönüşüm, kentlerin çevresiyle olan ilişkilerini yeniden ele almayı zorunlu kılmaktadır. Aynı zamanda mekânsal planlama anlayışlarında köklü bir yeniden yapılanmayı gerektirmektedir. Türkiye'nin en yoğun nüfuslu metropolü olan İstanbul ile çevresindeki Trakya ve Kocaeli bölgeleri, bu anlamda hem ekolojik eşikler hem de sosyo-ekonomik gerilim hatları arasındaki uyumsuzlukları çözmede yetersiz kalmaktadır. (Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2023a).

Geleneksel merkez–çeper ikiliği, günümüzde mekânsal etkileşimlerin karmaşıklaştığı, doğal sınırların ve çevresel etkilerin birbirine geçtiği bir coğrafyada yetersiz kalmaktadır. Bu çalışmada, doğa temelli çözümleri mekânsal karar süreçlerinin merkezine alan ve ekolojik sistemlerin sürekliliğini esas alan yeni bir planlama yaklaşımı önerilmektedir. UNESCO'nun biyosfer rezerv modeli temel alınarak geliştirilen “kentsel biyosfer ağı” kavramı doğrultusunda, Trakya–İstanbul–Kocaeli ekseninde çok ölçekli bir mekânsal entegrasyonun iklim krizi bağlamında yeniden düşünülmesi amaçlanmaktadır (UNESCO, 2021).

Çalışma, üç temel varsayıma dayanmaktadır: (1) İklimsel etkilerin sınır tanımayan doğası, Trakya–İstanbul–Kocaeli ekseninde ortak bir planlama ölçeğini zorunlu kılmaktadır. (2) Ekolojik sistemler ile sosyo-ekonomik yapılar arasındaki karşılıklı bağımlılık, bölgesel planlamada entegrasyonu gerektirmektedir. (3) Çok ölçekli planlama kararlarının eş zamanlı uyum ve entegrasyonu, krizlere karşı dayanıklılığın ön koşuludur. Bu varsayımlar doğrultusunda geliştirilen analiz ve tartışmalar, sadece planlama pratiğinde değil, aynı zamanda bölgesel yönetim modellerinin yeniden kurgulanmasında da yol gösterici olmayı hedeflemektedir.

1. KURAMSAL ARKA PLAN

İklim kriziyle mücadelede mekânsal planlamanın rolü, yalnızca riskleri bertaraf etmeye odaklanan bir araç olmanın ötesine geçmekte; doğa ile toplum arasındaki ilişkinin yeniden kurgulanmasını zorunlu kılmaktadır (Ahern, 2011; IPCC, 2022, Chapter 6). Bu çerçevede, doğa temelli çözümler (nature-based solutions), planlama disiplininde sadece yeşil altyapı yatırımlarıyla sınırlı kalmayan; aynı zamanda ekolojik sınırlar, biyosfer hizmetleri ve dayanıklılık kavramlarıyla bütünleşen yeni bir düşünsel zemini işaret etmektedir (Cohen-Shacham vd., 2016).

Bu çalışmanın kuramsal çerçevesi, UNESCO'nun biyosfer rezerv modeli ile kentsel sistemler arasında kurulabilecek bağların yeniden düşünülmesi üzerine inşa edilmiştir. Biyosfer rezervleri, sadece koruma alanları değil, aynı zamanda sürdürülebilir kalkınmanın deneyimlendiği ve sosyo-ekolojik dengenin sağlandığı bütüncül sistemler olarak ele alınmaktadır (UNESCO, 2021). Bu bağlamda geliştirilen “kentsel biyosfer ağı” kavramı, kentlerin doğayla çelişen yapılar olmaktan çıkarılarak, ekolojik döngülere entegre olabilen yapılar olarak yeniden tanımlanmasını hedeflemektedir.¹

Bu yaklaşım, bu alanların; çatışan kullanımların uzlaştırıldığı, biyolojik çeşitliliğin korunduğu, yerel kültürün yaşatıldığı, bilimsel araştırma ve eğitim faaliyetlerinin

yürütüldüğü, sürdürülebilir ekonomik faaliyetlerin test edildiği ve buradan edinilen bilginin paylaşıldığı laboratuvarlar olarak işlev görmesini amaçlar (UNESCO, 2017).

Ayrıca, çalışmanın temel aldığı mekânsal düşünme biçimi, geleneksel merkez-çeper hiyerarşilerinin ötesine geçen ve çeper ötesi etkileşimleri analiz edebilen bir yaklaşımı esas almaktadır. İstanbul, Trakya ve Kocaeli gibi farklı ekolojik ve sosyo-ekonomik karaktere sahip bölgelerin birlikte ele alınması, çok ölçekli entegrasyon ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bu çok ölçeklilik, yalnızca idari sınırları değil; aynı zamanda ekolojik eşikleri, hidrolojik sistemleri ve kentsel metabolizmayıⁱⁱ da kapsayan bir bağlamsal genişlemeyi zorunlu kılar (TÜİK, 2023b; Trakya Kalkınma Ajansı, 2013).

Kuramsal arka plan ayrıca, sistem düşüncesi ile karşılıklı bağımlılık kavramlarına da dayanmaktadır. Ekolojik sistemler ile insan faaliyetleri arasındaki ilişkinin doğrusal değil, döngüsel ve dinamik olduğu kabul edildiğinde, mekânsal planlama da bu çok katmanlı ve sürekli etkileşim halindeki sistemleri yönetebilme kapasitesineⁱⁱⁱ sahip olmalıdır (Meadows, 2008). Bu noktada, iklim adaletiⁱⁱⁱⁱ, doğal varlıkların ortaklaşa yönetimi, kırkent sürekliliği gibi kavramlar da çalışmanın dayanakları arasında yer almaktadır (Ahern, 2011).

2. YÖNTEM

Bu çalışma, Trakya–İstanbul–Kocaeli bölgesinde iklim krizi bağlamında mekânsal entegrasyonu değerlendirmek amacıyla karma yöntem yaklaşımı benimsemiştir. Bu yaklaşım hem nicel hem de nitel analizlerin birlikte kullanıldığı bir yapı sunarak, bölgedeki sosyo-ekolojik dinamiklerin çok boyutlu olarak ele alınmasına olanak sağlamaktadır (Creswell ve Plano Clark, 2017).

Nicel analizlerde, Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) destekli mekânsal veri analizleri ön plana çıkmaktadır. Bu kapsamda, CORINE arazi örtüsü verileri (2000, 2006, 2012, 2018) kullanılarak arazi kullanımındaki değişimler karşılaştırmalı biçimde değerlendirilmiştir (European Environment Agency [EEA], 2019). Ayrıca, NDVI (Normalized Difference Vegetation Index) değerleri^v, 2020 yılına ait uydu görüntüleri üzerinden analiz edilerek bölgedeki bitki örtüsü sağlığı mekânsal olarak haritalanmıştır. NDVI değerleri, -0.1 ile 0.0 Su yüzeyleri, 0.0 ile 0.2 Yapay yüzeyler ve çıplak alanlar, 0.2 ile 0.4 Seyrek bitki örtüsü, 0.4 ile 0.6 Orta yoğunlukta bitki örtüsü ve 0.6 ile 0.8 Yoğun sağlıklı bitki örtüsü olacak şekilde sınıflandırılmıştır.

Çalışmada iklim risklerinin bölgesel yayılımını değerlendirmek amacıyla, Meteoroloji Genel Müdürlüğü'ne ait uzun dönem sıcaklık ve yağış verileri ile İklim indeksleri analiz edilmiştir. Bu veriler, Trakya–İstanbul–Kocaeli bölgesindeki sıcaklık değişimleri, ekstrem sıcaklık olayları, kuraklık ve aşırı yağış eğilimlerinin mekânsal dağılımını ortaya koymaktadır.

Bunlara ek olarak, 2000–2023 dönemine ait panel veri setleri (nüfus, tarım, sanayi göstergeleri) üzerinden istatistiksel analizler gerçekleştirilmiştir. Bu analizler hem zaman içinde değişimi hem de bölgeler arası farklılaşmayı ortaya koymak açısından kullanılmıştır (TÜİK, 2023a).

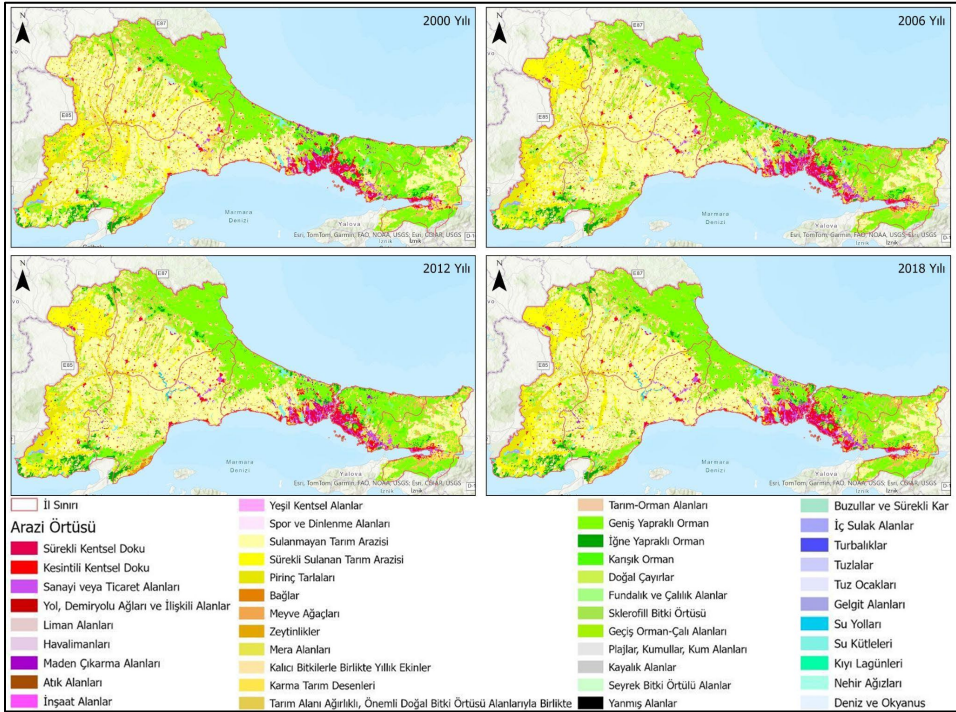
Nitel analizlerde ise, ulusal, bölgesel ve yerel ölçekte hazırlanmış toplam 17 stratejik plan

ve belge içerik analizi yöntemiyle incelenmiştir. Bu belgeler arasında çevre düzeni planları, iklim uyum stratejileri, kalkınma planları, yerel yönetim planları ve İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi de yer almaktadır. Bu belgelerin analizinde, DPSIR modeli (Sürücüler, Baskılar, Durumlar, Etkiler ve Tepkiler) kullanılmış; bu model aracılığıyla bölgedeki sistemik baskılar, ekolojik bozulmalar ve yönetsel tepkiler sistematik olarak sınıflandırılmıştır (EEA, 1999).

Çalışmanın bulguları DPSIR modeli aracılığıyla analiz edilmiştir. OECD'nin (1993) geliştirdiği PSR yaklaşımından türeyen ve Avrupa Çevre Ajansı tarafından sistematik bir yapı haline getirilen DPSIR modeli (EEA, 1999), çevresel ve mekânsal sorunların neden-sonuç ilişkilerini ortaya koymaktadır. Bu model; itici güçleri (Drivers), bunların yarattığı baskıları (Pressures), mevcut durumu (State), bu durumun doğurduğu etkileri (Impacts) ve geliştirilmesi gereken politika tepkilerini (Responses) bütüncül biçimde değerlendirmeye imkân tanır.

3. BULGULAR

3.1. Trakya'da Artan Tarımsal Su Talebi ile İstanbul'un Yapılaşma Baskısı Arasında Derinleşen Uyumsuzluk



Harita 1. 2000, 2006, 2012 ve 2018 yıllarına ait arazi örtüsü değişimleri (Kaynak: 2000–2023 yılları arasındaki CORINE arazi örtüsü verilerinden üretilmiştir.)

CORINE arazi kullanımı verilerinin 2000, 2006, 2012 ve 2018 yıllarına ait karşılaştırmalı

analizi, Trakya bölgesinde tarım alanlarının parçalanarak yerleşim ve sanayi alanlarına dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Aynı dönemde, İstanbul'un kuzey ormanları ve su havzaları üzerindeki yapılaşma baskısı artış göstermiştir. Bu durum, bölgesel ekosistem hizmetlerinin sürekliliği açısından önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Trakya'da artan tarımsal su talebi ile İstanbul'un yapılaşma baskısı arasındaki uyumsuzluk bağlamında yapılan analizler, bölgede sıcak günlerin sayısında belirgin bir artış olduğunu ve maksimum günlük sıcaklıkların 39–41 °C civarına ulaştığını göstermektedir. Bunun yanı sıra, düşük minimum sıcaklık günlerinde azalma gözlenmiş ve ardışık kurak gün sayısı önemli ölçüde artmıştır. Bu bulgular, tarımsal su talebinin iklimsel stresle doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bulgular Meteoroloji Genel Müdürlüğü iklim indekslerinden elde edilmiştir (Meteoroloji Genel Müdürlüğü [MGM], 2020; MGM, 2023).

İstanbul'un nüfusu 2000 yılında 10.018.735 iken, 2023 yılı itibarıyla 15.655.924'e ulaşmıştır (TÜİK, 2000; TÜİK, 2023a). Bu dönemde toplam nüfus artışı yaklaşık %56,3 olarak gerçekleşmiş ve yıllık ortalama nüfus artış hızı bileşik olarak %1,95 civarındadır.

Panel veri analizi, 2000–2023 dönemine ait nüfus, tarım ve sanayi göstergelerini bütüncül olarak değerlendirmiştir. Bulgular, üç temel eğilime işaret etmektedir:

Nüfus Dinamikleri: İstanbul'da kuzey ve batı yönlü mekânsal yayılma, su havzaları ve ormanlık alanlar üzerinde baskıyı artırmaktadır.

Tarımsal Üretim ve Su Talebi: Trakya'da buğday, ayçiçeği, çeltik ve kanola üretimi öne çıkarken; sulama imkânlarının artışı verimliliği yükseltmiştir. Ancak 2040'a kadar tarımsal su talebinde yaklaşık %10–15 artış öngörülmektedir (TKA, 2013; Azlak ve Şaylan, 2019).

Sanayi Faaliyetleri: Dilovası ve Tekirdağ'daki sanayi bölgeleri, ekonomik üretime katkı sunarken; su tüketimi ve ekolojik baskılar açısından kritik rol oynamaktadır (TÜİK, 2021; Kocaeli Büyükşehir Belediyesi [KBB], 2014; Marmara Belediyeler Birliği [MBB], 2018).

İklimsel Bağlantı: Trakya'da ortalama yıllık sıcaklık 13,8–14,5 °C civarındadır. Ocak ayında en düşük sıcaklıklar Edirne'de -0,4 °C, Tekirdağ'da 2,4 °C civarındadır. Yağış miktarı yıllık 585–625 mm aralığında değişmekte ve yağışlı gün sayısı 102–112 gün civarındadır. Bu veriler Meteoroloji Genel Müdürlüğü iklim indeksleri uzun yıllar meteorolojik verisi ile desteklenmiştir (MGM, 2020; MGM, 2023).

Analiz, Trakya'daki artan tarımsal su talebi ile İstanbul'un kuzey ormanları ve su havzalarındaki yerleşim baskısının aynı havza sisteminde kesiştiğini göstermektedir. Bu durum mekânsal çatışmalara yol açmakta ve bölgesel planlamada çok ölçekli, iklim uyumlu yönetim mekanizmalarının zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

Öte yandan, tarımsal üretimde verimlilik artışı hedefleri ile İstanbul'un yoğun kentsel yayılması, aynı havza sisteminde birbirine zıt iki mekânsal talebin aynı havza sistemine yönelmesiyle çatışmalı bir ilişki yaratmaktadır. İstanbul'un yoğun kentsel yayılması, kuzey ormanları ve su havzaları üzerindeki baskıyı artırırken, Trakya'daki artan tarımsal

su ihtiyacı bölgesel ekosistem hizmetlerinin sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Bu durum, bölgesel planlamada çok ölçekli ve entegre karar mekanizmalarının gerekliliğini ortaya koymaktadır. Yalnızca yerel yönetimlerin değil, Trakya, İstanbul ve Kocaeli arasında koordinasyonu sağlayacak iklim odaklı bölgesel yönetim mekanizmalarının kurulması elzemdir.

3.2. Dilovası Sanayi Alanının Ekolojik Yükünün Bölgesel Planlamaya Sınırlı Yansımaları

Dilovası, Kocaeli bölgesinin en yoğun sanayi kümelenmelerinden biridir. NDVI analizleri, bu bölgedeki bitki örtüsü sağlığının çevre yerleşimlere kıyasla belirgin şekilde düşük olduğunu göstermektedir. Ayrıca hava kalitesi ve toprak kirliliği üzerine yapılan ulusal ölçekteki çalışmalar da bu bölgede yoğunlaşan çevresel baskılara işaret etmektedir.

Analiz, 2020 Landsat uydu görüntüleri üzerinden elde edilmiştirⁱⁱⁱⁱⁱⁱ. 2020 Yılına Ait NDVI Görüntüsü ile Bitki Örtüsü Sağlığı analizi, 2020 yılı Landsat uydu görüntüleri üzerinden elde edilmiştir.



Harita 2. 2020 yılına ait NDVI görüntüsü ile bitki örtüsü sağlığı haritası (**Kaynak:** 2020 yılı Landsat uydu görüntülerinden üretilmiştir)

Bölgesel ölçekte hazırlanmış plan ve stratejilerde Dilovası'na dair ekolojik yük yeterince yer almamaktadır. DPSIR analizinde, sürücü güçler olarak lojistik ve sanayi yatırımları belirgin olarak tespit edilmesine karşın, bu güçlerin doğrudan yarattığı etkilerle ilgili yönetimsel tepkilerin zayıf kaldığı görülmüştür. Bu durum, bölgeye dair planlama belgelerinde sektörel önceliklerin ekolojik sürdürülebilirlikten baskın olduğunu göstermektedir. Dilovası sanayi bölgesinde ekolojik yükün değerlendirilmesi sırasında, bölgedeki sıcak gün sayısının artışı, yaz aylarındaki sıcaklıkların yükselmesi ve yıllık toplam yağış miktarındaki değişimler, sanayi baskısıyla birleştiğinde ekolojik stresin daha

karmaşık hale geldiğini göstermektedir. Bu veriler, yine Meteoroloji Genel Müdürlüğü iklim indeksleri ışığında elde edilmiştir. (MGM, 2020; MGM, 2023)

İklimsel veri bağlamında, Kocaeli’de yıllık ortalama sıcaklık 15,3 °C, ortalama yıllık yağış 850,2 mm ve yıllık yağışlı gün sayısı 152’dir(MGM, 2020; MGM, 2023). Bu veriler, sanayi ve kentsel baskının yoğun olduğu bölgelerde ekolojik stresin iklimsel koşullarla birleşerek daha karmaşık hale geldiğini ortaya koymaktadır.

3.3. Meriç Nehri Koridorunun Göz Ardı Edilen İklimsel ve Ekolojik Rolü

Yaklaşık 15 km uzunluğundaki Meriç Nehri boyunca uzanan doğal koridor, bölgesel ekolojik bağlantı ve biyolojik çeşitlilik açısından stratejik bir eksen oluşturmaktadır. Yapılan analizler, koridor çevresindeki sıcaklık dalgalanmalarının çevresel normallere göre daha sınırlı kaldığını ve kış aylarında aşırı sıcaklık değişimlerinin hafiflediğini göstermektedir. Bu durum, koridorun mikroklimatik stabilitesine katkı sağlamakta ve ekolojik direnç kapasitesini artırmaktadır. NDVI verileriyle birlikte değerlendirildiğinde, koridor çevresindeki bitki örtüsü yoğunluğunun diğer bölgelere göre belirgin şekilde yüksek olduğu ve bu sayede ekosistem hizmetlerinin sürekliliğine önemli katkı sağladığı görülmektedir. Bu bulgular, Meteoroloji Genel Müdürlüğü tarafından sağlanan uzun dönem iklim indeksleri ve uydu görüntüleri ışığında doğrulanmıştır (MGM, 2020; MGM, 2023).

Ortalama yıllık sıcaklık Trakya illerinde 13,8–14,5 °C aralığında seyrederken, kış aylarında aşırı sıcaklık değişimlerinin hafif olması koridorun termal düzenlemeye olan katkısını ortaya koymaktadır. Yıllık toplam yağış miktarı 585–625 mm arasında değişmekte ve yıllık yağışlı gün sayısı 102–112 gün civarındadır. Bu istatistikler, Meriç Nehri Koridoru’nun bölgedeki su döngüsünü dengelemeye ve bitki örtüsü sağlığını korumaya yardımcı olduğunu göstermektedir.

Buna rağmen, mevcut bölgesel planlarda bu aksın iklim uyumu ve ekolojik dayanıklılık açısından potansiyeli yeterince değerlendirilmemektedir. DPSIR modeline göre baskı unsurları düşük görünse de sistemin korunmasına yönelik tepki mekanizmaları eksiktir. Bu durum, koridorun stratejik öncelikli bir alan olarak planlamaya dahil edilmesini kritik hâle getirmektedir. İklimsel ve ekolojik bulgular, Meriç Nehri Koridoru’nun bölgesel yönetim ve planlama süreçlerinde entegre bir şekilde ele alınmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır (TKA, 2013; Azlak ve Şaylan, 2019 ;MGM, 2020).

Yapılan DPSIR analizi, söz konusu sorun alanlarının sistematik bir değerlendirmesini sunmuş ve aşağıdaki tabloda (Tablo 1) özetlenmiştir. Tablo, tespit edilen sürücü güçlerin yarattığı baskıları, bu baskıların yol açtığı mevcut durumu, bunların sosyo-ekonomik etkilerini ve nihayetinde çalışma kapsamında önerilen politika tepkilerini göstermektedir. Bu çerçeve, önerilerimizin sorunların kökenine yönelik olduğunu göstermektedir.

Tablo 1. Trakya-İstanbul-Kocaeli eksenli için bütünleşik DPSIR değerlendirmesi

DPSIR Bileşeni	Ana Kategoriler	Metinden Somut Örnekler ve Kanıtlar	Biyosfer Odaklı Çıkarımlar
Sürücüler (Drivers)	• Nüfus ve Ekonomik Büyüme • Sanayileşme • Tarımsal Üretim • Mekânsal Yayılma	• İstanbul nüfusunun 2000-2023 arası %56,3 artması. • Dilovası'nda ağır sanayi. • Trakya'da tarımsal su talebinde %10-15 artış beklenmesi. • İstanbul'un kuzey ormanlarına yapılaşma baskısı.	Sürücüler, doğal kaynak talebini artırarak biyosferin taşıma kapasitesini zorlamaktadır.
Baskılar (Pressures)	• Yapılaşma Baskısı • Kirlilik • Aşırı Kaynak Tüketimi • Arazi Bozulumu	• CORINE verileri: Tarım alanlarının dönüşümü. • NDVI analizi: Dilovası'nda bitki örtüsü sağlığında düşüş. • Artan tarımsal su talebi. • Kuzey ormanları üzerindeki baskı.	Baskılar, ekolojik eşiklerin aşılmasına neden olmaktadır.
Durum (State)	• Ekolojik Bozulma • Kirlenmiş Ortam • Su Stresi • İklim Kırılganlığı	• NDVI: Bitki örtüsü sağlığında bozulma. • Hava ve toprak kirliliği. • Tarımsal su talebi-artışı. • Sıcak gün sayısında artış.	Durum, sistemin sürdürülebilirlik sınırlarına ulaştığını göstermektedir.
Etkiler (Impacts)	• Ekosistem Hizmetlerinde Azalma • Halk Sağlığı Riskleri • Gıda Güvenliği Tehdidi • Mekânsal Çatışma	• Su havzalarının korunması ile tarımsal su talebi arasında çatışma. • Kirliliğe bağlı sağlık riskleri. • Verimlilikte dalgalanma riski. • Merkez-çeper uyumsuzluğu.	Etkiler, sosyo-ekolojik sistemlerin kırılganlığını ortaya koymaktadır.
Tepkiler (Responses)	• Kurumsal Tepki • Mekânsal Tepki • Finansal/Ekonomik Tepki • Stratejik Tepki	• İklim odaklı bölgesel yönetim platformları. • Dinamik tampon bölgeler. • Çok paydaşlı finansman modelleri. • Meriç Nehri'nin iklim aksı olarak planlanması.	Tepkiler, biyosfer temelli ve çok ölçekli planlama ile sistemin direncini artırmayı hedeflemektedir.

Kaynak: Yapılan analiz bulguları sonucunda DPSIR yöntemi ile oluşturulmuştur.

Planlama belgelerinin DPSIR modeli ile karşılaştırmalı analizi yapıldığında mevcut planlama belgeleri ekolojik bütünlüğü gözetmekte yetersiz kalırken, İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi bu eksikliklere alternatif bir çerçeve sunmaktadır. Bu belge, İstanbul'un biyosfer yaklaşımıyla uyumlu biçimde ele alınmasına olanak sağlayacak stratejik hedefler geliştirmesi bakımından diğer planlara kıyasla örnek bir konumdadır. Nicel ve nitel analizlerin ortaya koyduğu üç temel sorun alanı, incelenen 17 stratejik planlama belgesinin DPSIR modeli çerçevesinde yapılan karşılaştırmalı analizi ile daha da netlik kazanmış ve kökenleri ortaya çıkarılmıştır (Tablo 2. Bu detaylı analiz, mevcut planlama yaklaşımının sektörel ve idari sınırlarla uyumsuz olduğunu göstermektedir. Sürücü güçler ve baskılar teşhis edilmesine rağmen, ölçekler arası bütünleşmiş tepkiler geliştirilememekte ve belgeler birbiriyle çelişen hedefler koyabilmektedir.

Tablo 2. Stratejik planlama belgelerinin DPSIR bileşenleri açısından karşılaştırmalı analizi (öne çıkan odaklar ve kritik eksiklikler)

Belge Adı	Sürücüler (Drivers)	Baskılar (Pressures)	Durum (State)	Etkiler (Impacts)	Tepkiler (Responses)
1. AB Yeşil Mutabakat (2020)	Küresel iklim değişikliği, ticaret	Karbon emisyonları, kaynak verimsizliği	Ekonomik sistem, enerji kullanımı	Rekabet kaybı, çevresel etki	Karbon nötr hedefler, döngüsel ekonomi
2. UNESCO MAB Rehberi (2016)	İnsan-doğa etkileşimi, sürdürülebilirlik	Biyolojik çeşitlilik kaybı, kaynak tüketimi	Korunan alanlar, tampon bölgeler	Ekosistem hizmetleri kaybı	Biyosfer rezervleri, koruma-kullanma dengesi
3. UNESCO Biyosfer Rezervleri İçin İstatistiksel Araçlar Rehberi (2017)	İnsan-doğa etkileşimi, koruma	Biyolojik çeşitlilik kaybı, habitat bozulumu	Koruma alanları, ekosistemler	Ekosistem hizmetleri azalması	Sürdürülebilir yönetim, koruma
4. İklim Değişikliği Azaltım Stratejisi Eylem Planı(2024)	Sera gazı emisyonları, enerji talebi, nüfus artışı	İklim değişikliği, karbon salımı, fosil yakıt bağımlılığı	Artan sıcaklıklar, iklim riskleri	Tarımda verim kaybı, su kıtlığı, doğal afetler	Uyum eylemleri, emisyon azaltım, yenilenebilir enerji
5. Ulusal İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2023)	İklim değişikliği, nüfus artışı, kaynak talebi	Su stresi, kuraklık, aşırı hava olayları	Kırılgan sektörler, riskli bölgeler	Gıda güvensizliği, ekonomik kayıplar	Sektörel uyum planları, erken uyarı sistemleri

Tablo 2 (devam). Stratejik planlama belgelerinin DPSIR bileşenleri açısından karşılaştırmalı analizi (öne çıkan odaklar ve kritik eksiklikler)

6. 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Çevre Düzeni Planı (2009)	Sanayi büyümesi, lojistik, nüfus yoğunluğu	Çevre kirliliği, arazi kullanım değişimi	Ekonomik gelişme, altyapı ihtiyacı	Bölgesel dengesizlikler çevresel bozulma	Bölgesel işbirliği, altyapı yatırımları
7. Trakya Alt Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (2009)	Tarımsal üretim, su talebi, kırsal kalkınma	Su kaynakları üzerinde baskı, arazi bozulumu	Tarım arazileri, su havzaları	Üretim kaybı, çevresel etkileşim	Arazi kullanım planlaması, su yönetimi
8. TR21 Trakya Bölgesinde İklim Değişikliğinin Etkileri ve Uyum Stratejileri	Tarımsal verimlilik, iklim değişikliği	Su talebi artışı, toprak degradasyonu	Tarım alanları, su kaynakları	Ürün kayıpları, gelir azalması	İklim dirençli tarım, su verimliliği
9. Meriç-Ergene Nehir Havzası Yönetim Planı (2018)	Tarımsal sulama, sanayi su kullanımı	Su kirliliği, habitat kaybı, sedimentasyon	Su kalitesi, nehir ekosistemi	Biyoçeşitlilik kaybı, su kalitesi	Havza koruma, su arıtma tesisleri
10. Marmara Havzası Havza Koruma Eylem Planı	Su talebi, kirlilik kaynakları	Nutrient kirliliği, habitat parçalanması	Su kalitesi, Sucul ekosistem	Ekosistem servis kaybı, su kalitesi	Havza koruma, kirlletici kontrol
11. Trakya Bölgesinde İklim Değişikliğine Uyum için Nötr Arazi Bozulumu (İklimTrak) Projesi	Tarımsal sürdürülebilirlik, iklim riskleri	Toprak erozyonu, su kalitesi	Tarım arazileri, su kaynakları	Verim düşüşü, ekonomik risk	İklim uyumlu tarım, arazi yönetimi
12. İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi	Kentsel büyüme, iklim riskleri, sosyal talep	Yapılaşma baskısı, doğal alan kaybı	Kentsel yayılma, ekosistem hizmetleri	İklim kırılganlığı, yaşam kalitesi	Doğa temelli çözümler, yeşil altyapı

Tablo 2 (devam). Stratejik planlama belgelerinin DPSIR bileşenleri açısından karşılaştırmalı analizi (öne çıkan odaklar ve kritik eksiklikler)

13. 2009 ve 2021 (Revizyonlar) tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planları	Nüfus artışı, ekonomik gelişme, konut talebi	Kuzey ormanlarına baskı, su havzaları riski	Kentsel dönüşüm, altyapı	Ekosistem kaybı, su kalitesi	Koruma alanları, kentsel sınırlar
14. 1/25.000 Ölçekli Kocaeli İli Gebze İlçesi Nazım İmar Planı	Sanayi gelişimi, liman faaliyetleri, istihdam	Hava kirliliği, su kirliliği, atık	Sanayi bölgelerinin yoğunlaşması ve kıyıların alanlarına baskının artması	Halk sağlığı riskleri, ekosistem	Çevre düzenlemeleri, sürdürülebilir sanayi
15. İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (İİDEP)	Kentsel emisyonlar, ulaşım talebi	Hava kirliliği, enerji tüketimi	Kentsel altyapı, yeşil alanlar	Sağlık etkileri, ısı adası etkisi	Toplu taşıma, enerji verimliliği
16. Kocaeli İli İklim Değişikliği Eylem Planı (2022)	Sanayi üretimi, enerji ihtiyacı	Endüstriyel kirlilik, atık yönetimi	Sanayi bölgeleri, kıyı ekosistemleri	Çevre sağlığı, deniz kirliliği	Temiz üretim, atık yönetimi
17. Tekirdağ Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı (SECAP, 2023)	Sanayi üretimi, enerji ihtiyacı, kentsel büyüme	Endüstriyel kirlilik, sera gazı emisyonları, atık yönetimi	Kentsel alanlar, kıyı ve kara ekosistemleri	Hava ve su kalitesi, ekosistem bozulması, halk sağlığı etkileri	Temiz üretim, enerji verimliliği, atık yönetimi, sürdürülebilir şehirleşme

Kaynak: Stratejik planlar ve raporlar incelenerek DPSIR yöntemi ile oluşturulmuştur.

Uluslararası düzeyde hazırlanan belgeler, iklim krizini küresel ölçekli sürdürülebilirlik hedefleriyle ilişkilendirmektedir. UNESCO MAB Rehberi (UNESCO, 2016), insan-doğa etkileşimi ve sürdürülebilirlik ilkelerini temel alarak biyolojik çeşitlilik kaybına karşı koruma-kullanma dengesini öne çıkarmaktadır. Benzer şekilde, UNESCO Biyosfer Rezerv Alanları Rehberi (UNESCO, 2017) ekosistem hizmetlerinin korunması için biyosfer rezervlerinin sürdürülebilir yönetimini önermektedir. Avrupa Birliği'nin AB Yeşil Mutabakatı ise karbon emisyonlarının azaltımı, döngüsel ekonomi ve karbon nötr hedeflerle, ekonomik sistemlerin iklim krizine uyumlu hale getirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır (European Commission, 2020).

Ulusal düzeyde, Türkiye'nin stratejik belgeleri iklim krizinin temel sürücülerini ve baskılarını tanımlamakta, ancak uygulamada parçalı bir yaklaşım sergilemektedir. İklim Değişikliği Stratejisi ve Eylem Planı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2010) sera gazı emisyonları, enerji talebi ve nüfus artışı gibi sürücülere odaklanarak uyum eylemleri, emisyon azaltımı ve yenilenebilir enerji yatırımlarını önermiştir. Ulusal İklim Değişikliği

Uyum Stratejisi (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011) ise su stresi, kuraklık ve aşırı hava olaylarına karşı kırılgan sektörler için sektörel uyum planları ve erken uyarı sistemleri geliştirmiştir.

Bölgesel ölçekli planlar, özellikle Marmara ve Trakya'daki sanayi, lojistik ve tarım odaklı baskıları tanımlamaktadır. Doğu Marmara Bölge Planı (2024–2028) (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2025) sanayi büyümesi, lojistik ve nüfus yoğunluğunu öne çıkararak altyapı yatırımları ve bölgesel iş birliği çözümlerini vurgulamaktadır. Ancak bu yaklaşım çevresel sürdürülebilirlik ile çelişmektedir. Trakya özelinde, Trakya Alt Bölgesi Çevre Düzeni Planı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2009) tarımsal üretim ve su talebinin baskılarını belirleyerek arazi kullanım planlaması ve su yönetimini öne çıkarmaktadır. Tarımsal odaklı bir diğer belge olan TR21 Trakya Bölgesinde İklim Değişikliğinin Etkileri ve Uyum Stratejileri (Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, 2019), su talebi artışı ve toprak degradasyonu karşısında iklim dirençli tarım ve su verimliliği çözümlerine vurgu yapmaktadır. İklimTrak Projesi- Trakya Bölgesinde İklim Değişikliğine Uyum (ÇŞİDB, 2024b) ise Trakya bölgesinde tarımsal sürdürülebilirlik ve iklim uyumu çerçevesinde toprak erozyonu ve su kalitesine yönelik uyumlu tarım ve arazi yönetimi önermektedir.

Su kaynakları bağlamında, Marmara Havzası Havza Koruma Eylem Planı (TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi Çevre Enstitüsü, 2010) ve devamındaki ikinci belge olan Meriç-Ergene Nehir Havzası Yönetim Planı (Avrupa Birliği ve Tarım ve Orman Bakanlığı, 2018), tarımsal sulama ve sanayi kaynaklı su kirliliğine odaklanmış; havza koruma ve su arıtma tesisleri ile kirlletici kontrol önermiştir. Ancak Meriç Nehri'nin yalnızca su kalitesi üzerinden ele alınması, onu stratejik bir iklim uyum koridoru olarak değerlendirmemek anlamına gelmektedir.

Yerel düzeyde, kentlerin iklim krizine uyumu bölgesel ölçekte ise kentsel büyüme, ulaşım ve sanayi baskıları üzerinden şekillenmektedir. İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi, İstanbul'un geleceğine yönelik sürdürülebilirlik ve iklim uyumu perspektifini güçlü biçimde ortaya koymakta, ekolojik bütünlüğü gözeten hedefler açısından diğer planlama belgelerinden ayrışmaktadır. Henüz uygulama araçları sınırlı olsa da içerdiği vizyon ve stratejiler bakımından örnek bir belge niteliği taşımaktadır. Buna karşın, 2009 yılı onaylı İstanbul Çevre Düzeni Planı (İBB, 2009; İBB, 2021c) kuzey ormanları ve su havzaları üzerindeki baskıları tanımlasa da kentsel dönüşüm ve altyapı yatırımları ile çelişkili bir yaklaşım sergilemektedir. İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (İBB, 2021b) ise kentsel emisyonlar, ulaşım ve enerji tüketimi baskılarına karşı toplu taşıma ve enerji verimliliği önermektedir. 1/25.000 ölçekli Kocaeli Planı (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2014) sanayi gelişimi ve liman faaliyetlerinin yarattığı kirlilik baskılarına karşı sürdürülebilir sanayi çözümlerini gündeme getirmiştir. Buna ek olarak, Kocaeli İli İklim Değişikliği Eylem Planı (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2022) sanayi üretimi ve enerji ihtiyacının oluşturduğu kirlilik baskılarına karşı temiz üretim ve atık yönetimi tepkilerini öne çıkarmaktadır. Bölgesel perspektifi tamamlamak üzere, Tekirdağ Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı (SECAP, 2023) sanayi üretimi, enerji ihtiyacı ve kentsel büyüme kaynaklı baskılara karşı kentsel ve kıyı ekosistemlerini korumayı, temiz üretim, enerji verimliliği ve sürdürülebilir şehirleşme tepkilerini önermektedir.

4. TARTIŞMA

Bu çalışmada elde edilen bulgular, iklim krizinin yalnızca çevresel bir tehdit değil; aynı zamanda mekânsal planlama yaklaşımlarını kökten dönüştürmeyi zorunlu kılan çok boyutlu bir kriz olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (İklim Değişikliği Stratejisi ve Eylem Planı, 2010–2023; Ulusal İklim Değişikliği Uyum Stratejisi, 2011). Özellikle Trakya–İstanbul–Kocaeli ekseninde yaşanan mekânsal çelişkiler, geleneksel merkez–çeper hiyerarşisinin ötesine geçen ağsal, çok merkezli ve karşılıklı bağımlı sistemlerin planlamaya entegre edilmesi gerektiğini göstermektedir (İBB, 2021a).

Bulgular, “kentsel biyosfer ağı” yaklaşımının gerekliliğini doğrulayan üç temel boyutta yoğunlaşmaktadır:

- i) sınır tanımayan çevresel etkilerin bölgesel uyum ihtiyacını artırması* (European Commission, 2020),
- ii) sosyo-ekolojik sistemlerin birbirine entegre yönetilmesi zorunluluğu* (UNESCO MAB Rehberi, 2016; UNESCO Biyosfer Rezerv Alanları Rehberi, 2017),
- iii) mevcut planlama sisteminin çok ölçekli karar alma kapasitesinin zayıflığı.*

Bu çerçevede, İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi, doğa ile uyumlu kentleşme, dirençlilik ve bölgesel eşitlik ilkeleri üzerinden değerli bir çerçeve sunmaktadır. Bununla birlikte, Kuzey Ormanları’nın korunması gibi bazı bölgesel konuların ele alınması, Trakya’daki tarımsal talepler veya Kocaeli’deki sanayi yayılımı gibi diğer belgelerde yer alan verilerle doğrudan bir bütüncül entegrasyon imkânı bulamamıştır. (Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, 2019; İBB, 2021a; KBB, 2022)

Planlama belgelerinde sıkça karşılaşılan bir diğer sınırlılık, sorunların sektörel bazda ele alınması ve mekânsal bütünlüğün göz ardı edilmesidir (Doğu Marmara Bölge Planı, 2025; Trakya Kalkınma Ajansı., 2009). DPSIR modeliyle yapılan analiz, mevcut plan belgelerinde “sürücü güçlerin” (örneğin: ulaşım yatırımları, tarımsal yoğunluk, sanayi kümelenmesi) doğru şekilde teşhis edildiğini, ancak bu sürücülere karşı geliştirilen “tepkilerin” (örneğin: ekolojik koruma kararları, tampon bölge uygulamaları) yeterince güçlü, yaygın ve ölçekler arası bütünleşme konusunda zayıf kaldığını ortaya koymuştur (İBB, 2009; İBB, 2021c; Avrupa Birliği ve Tarım ve Orman Bakanlığı, 2018).

Ayrıca, Meriç Nehri koridoru gibi düşük yapılaşma ve tarımsal baskıya maruz kalan ancak yüksek ekolojik değere sahip alanların stratejik iklim uyum eksenleri olarak değerlendirilmemesi, mevcut planlamanın dirençlilik ve doğa temelli çözüm odaklılığını zayıflatmaktadır (Avrupa Birliği ve Tarım ve Orman Bakanlığı, 2018; ÇŞİDB, 2024a). Bu durum, “ekolojik fırsat alanları”nın ihmal edilmesi anlamına gelmektedir.

Genel olarak tartışma bölümü, bu çalışmanın ortaya koyduğu çok ölçekli mekânsal çelişkilerin ancak bölgesel yönetim mekanizmalarının güçlendirilmesi, ekolojik eşik temelli karar üretimi ve doğa temelli çözümlerin mekânsal planlama süreçlerinin merkeze alınması ile aşılabileceğini göstermektedir (İBB, 2021a).

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışma, Trakya–İstanbul–Kocaeli bölgesi üzerinden iklim krizinin mekânsal planlama süreçlerine etkisini değerlendirmiş; geleneksel planlama anlayışlarının karşılayamadığı

ölçekler arası çelişkilere ve ekolojik gerilimlere dikkat çekmiştir. Bulgular, iklim krizinin etkilerinin sınır tanımayan yapısı ile sosyo-ekolojik sistemler arasındaki karşılıklı bağımlılığın bölgesel ölçekte birlikte ele alınması gerektiğini göstermektedir.

Bu doğrultuda, çalışmada geliştirilen “kentsel biyosfer ağı” yaklaşımı, UNESCO’nun biyosfer rezerv modelinden esinlenerek, kent ve doğa arasında kurulan ilişkilerin yeniden tariflenmesini önermektedir. Böyle bir yaklaşım, yalnızca koruma odaklı değil; aynı zamanda ekosistem hizmetlerini sürdürebilir kılan, iklim uyumunu güçlendiren ve toplumsal eşitsizlikleri azaltan çok yönlü bir planlama paradigmasını gerektirmektedir.

Aşağıdaki öneriler, DSPİR analizi kapsamında detaylı olarak incelenen politika belgeleri ve eylem planlarındaki somut adımlar ile projeler doğrultusunda geliştirilmiştir; böylece her öneri, mevcut planlama ve uyum stratejileri ile ilişkilendirilerek uygulanabilirlik temelinde önerilmiştir.

Öneriler:

- **Yerel Yönetimler Arasında İklim Odaklı Bölgesel Yönetişim Mekanizmaları Kurulmalı.**
İstanbul, Trakya ve Kocaeli gibi farklı idari bölgeler arasında, iklim krizi eksenli, veri temelli ve çok aktörlü karar alma platformları oluşturulmalıdır. Bu mekanizmalar, sadece bilgi paylaşımı değil; eş güdümlü yatırım ve koruma stratejileri üretmelidir.
- **Ekolojik Eşikler Temelinde Tanımlanmış “Dinamik Tampon Bölgeler” Geliştirilmeli.**
Kuzey Ormanları, Meriç Koridoru ve benzeri yüksek duyarlılık alanları çevresinde dinamik tampon bölgeler belirlenmelidir. Bu bölgelerde yapılaşma, sanayi faaliyetleri ve tarımsal kullanım, taşıma kapasitesine dayalı olarak sınırlandırılmalıdır.
- **Yeşil Altyapı Yatırımları İçin İklim Finansmanı ve Çok Paydaşlı Modeller Geliştirilmeli.**
Bölgesel düzeyde karbon yutak alanları, agro-ekolojik koridorlar ve yeşil ulaşım bağlantıları gibi yatırımlar için kamu, özel sektör ve STK’ların ortaklaşa hareket ettiği finansman modelleri kurgulanmalıdır.

Sonuç olarak, Trakya–İstanbul–Kocaeli ekseninde iklim krizine dayanıklı, doğa ile uyumlu ve sosyal açıdan kapsayıcı bir bölgesel planlama yaklaşımı için yeni bir düşünsel çerçeve ve çok düzlemli uygulama araçlarına ihtiyaç vardır. Bu bildirinin önerdiği “kentsel biyosfer ağı” yaklaşımı, ekolojik fırsat alanlarının stratejik planlama süreçlerine dahil edilmesinin önemini hem kuramsal hem de pratik düzeyde ortaya koymaktadır. Sadece mevcut baskıları azaltmakla yetinen yaklaşımlar, bölgesel dayanıklılığı uzun vadede sağlamakta yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle çok ölçekli, biyosfer temelli ve ağsal planlama yaklaşımlarının benimsenmesi zorunlu hâle gelmektedir. Bu yaklaşım, ekolojik eşiklerin korunmasını, sosyo-ekonomik taleplerle uyumlu mekânsal gelişimi ve iklim krizine karşı bütüncül bir dayanıklılık stratejisini bir araya getirerek, Trakya–İstanbul–Kocaeli ekseninde iklim ve çevre krizi odaklı planlama literatürüne katkı sağlamakta, aynı zamanda bölgesel sürdürülebilirliği ve adaptasyon kapasitesini güçlendiren kritik bir adım sunmaktadır.

Notlar:

Bu çalışmaya yorumları ile büyük katkısı olan İlkur Özgen'e çok teşekkür ederim. Ayrıca, çalışma süresince gösterdikleri destek ve hassasiyet için aileme de minnettarlığımı sunarım.

ⁱ UNESCO'nun İnsan ve Biyosfer (MAB) Programı, biyosfer rezervlerini yalnızca koruma alanları olarak değil, aynı zamanda "sürdürülebilir kalkınma için öğrenme alanları" (learning sites for sustainable development) olarak kavramsallaştırmaktadır.

ⁱⁱ Kentsel metabolizma, kentin madde/enerji akışları ve çevresel baskılarına işaret eder. Kavram, Beatley (biyofilik kent), Girardet (döngüsel metabolizma) ve Guattari'nin (Üç Ekoloji) bütüncül perspektifiyle ele alınmaktadır.

ⁱⁱⁱ Sistem kuramı, karmaşık olguları birbiriyle etkileşen parçaların bütünü olarak analiz eder. Donella Meadows (2008) bu yaklaşımı sistemik kaldıraç noktaları ve dinamik davranış üzerine odaklanarak operasyonelleştirirken, Niklas Luhmann (1995) sistemleri, çevrelerinden özdüzenlemeyle (autopoiesis) ayrılan sosyal yapılar olarak kuramsallaştırmıştır.

ⁱⁱⁱⁱ İklim adaleti, iklim değişikliğinin nedenleri ve etkilerinin küresel ölçekte eşitsiz dağılımını ve bu eşitsizliklere verilen yanıtları ele alan bir çerçevedir. IPCC'nin Altıncı Değerlendirme Raporu (AR6), iklim değişikliğinin etkilerine en az katkıda bulunanların genellikle en savunmasız kesimler olduğunu vurgulayarak bu adalet sorununu bilimsel olarak teyit etmektedir. David Schlosberg (2007; 2013) ise iklim adaletini dağıtımsal (kim, neye maruz kalıyor), tanınma (kimin sesi duyulmuyor) ve prosedürel (karar alma süreçlerine kim katılabiliyor) boyutlarıyla analiz ederek kavramı genişletmiştir.

ⁱⁱⁱⁱⁱ NDVI analizleri için Sentinel-2 ve Landsat 8 uydularından elde edilen açık kaynaklı veriler kullanılmıştır. Analizler için ArcGIS Pro kullanılmıştır.

ⁱⁱⁱⁱⁱⁱ T.C. Kocaeli Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü'nün 2023 Yılı Çevre Durum Raporu (2024), Dilovası'ndaki sanayi kaynaklı hava kirliliği (yüksek PM10 değerleri) ve ağır metal kirliliği gibi çevresel baskıları resmi olarak raporlamaktadır.

Kaynakça

- Ahern, J. (2011). From fail-safe to safe-to-fail: Sustainability and resilience in the new urban world. *Landscape and Urban Planning*, 100(4), 341–343. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2011.02.021>
- Avrupa Birliği, ve T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı. (2018). *Havza koruma eylem planlarının nehir havzası yönetim planlarına dönüştürülmesi için teknik yardım: Meriç-Ergene Nehir Havzası yönetim planı*. Tarım ve Orman Bakanlığı.
- Azlak, M., ve Saylan, L. (2019). İklim değişikliğinin Türkiye'de, Trakya Bölgesinde, referans evapotranspirasyona olan etkilerinin belirlenmesi. *Toprak Su Dergisi*, (Özel Sayı), 77–85. <https://doi.org/10.21657/topraksu.655273>
- Beatley, T. (2011). *Biophilic cities: Integrating nature into urban design and planning*. Island Press.
- Creswell, J. W., ve Plano Clark, V. L. (2017). *Designing and conducting mixed methods research* (3. baskı). SAGE Publications.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2009). *Trakya Alt Bölgesi 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2010). *İklim değişikliği stratejisi ve eylem planı (2010–2023)*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2011). *Ulusal iklim değişikliği uyum stratejisi ve eylem planı (2011–2023)*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2023). *İklim değişikliği stratejisi ve eylem planı (2023–2030)*. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024a). *İklim değişikliği azaltım stratejisi ve eylem planı (2024–2030)*. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. <https://iklim.gov.tr/db/turkce/icerikler/files/%C4%B0klim%20De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi%20Azalt%C4%B1m%20Stratejisi%20ve%20Eylem%20Plan%C4%B1%20%282024-2030%29.pdf>
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024b). *TR21 Trakya Bölgesinde tarımın iklim değişikliğine uyum ve azaltma eylem planı (2025–2050)*. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. https://iklimtrak.com/FileUploads/ProjectOutput/ProjectOutput_2506301214335.pdf
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı. (2025). *TR 42 Doğu Marmara bölge planı 2024–2028*. MARKA. <https://www.marka.org.tr/wp-content/uploads/2025/01/Bolge-Plani-2024-2028.pdf>
- European Commission. (2020). *The European Green Deal*. European Commission. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- European Environment Agency. (1999). *Environmental indicators: Typology and overview* (Technical Report No. 25). EEA. <https://www.eea.europa.eu/publications/TEC25>
- European Environment Agency. (2019). *CORINE land cover 2000, 2006, 2012, 2018*. EEA. <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover>
- Girardet, H. (1992). *The Gaia atlas of cities: New directions for sustainable urban living*. Gaia Books Limited.
- Guattari, F. (1989). *The three ecologies* (I. P. Burham, Çev.). The Athlone Press.
- Guattari, F. (2000). *Üç ekoloji* (S. Kılıç, Çev.). Hil Yayın. (Orijinal eserin basım yılı 1989)
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2022a). *Climate change 2022: Impacts, adaptation and vulnerability*. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009325844>
- Intergovernmental Panel on Climate Change. (2022b). *Cities, settlements and key infrastructure. Climate change 2022: Impacts, adaptation and vulnerability* içinde (Bölüm 6). Cambridge University Press.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2009). *İstanbul çevre düzeni planı*. İBB Yayınları.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021a). *İstanbul çevre düzeni planı revizyonu*. İBB Yayınları.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021b). *İstanbul iklim değişikliği eylem planı (İİDEP)*. İBB Yayınları.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2021c). *İstanbul vizyon 2050 strateji belgesi*. İBB Yayınları. <https://www.ibb.istanbul>
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (2014). *Kocaeli ili 1/25.000 ölçekli nazım imar planı*. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi.
- Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Kocaeli ili iklim değişikliği eylem planı hazırlanması ve uyum stratejilerinin belirlenmesi*. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi. <https://www.kocaeli.bel.tr/webfiles/userfiles/files/birimler/cevre-koruma-ve-kontrol-dairesibaskanligi/%C4%B0klim%20De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi%20Eylem%20Plan%C4%B1.pdf>
- Kocaeli Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü. (2024). *Kocaeli ili 2023 yılı çevre durum raporu*. Kocaeli Valiliği.
- Konukçu, F., Albut, S., ve Altürk, B. (Ed.). (2019). *TR21 Trakya Bölgesinde iklim değişikliğinin etkileri ve uyum stratejileri*. Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi.

- https://iklimportal.gov.tr/Library/DownloadFile?fileName=TRAKYA1.pdf&generatedFileName=Project_136_638042052310801409.pdf
- Luhmann, N. (1995). *Social systems*. Stanford University Press.
- Marmara Belediyeler Birliği. (2018). *Ergene Havzası koruma eylem planı durum değerlendirme raporu II*. Marmara Belediyeler Birliği. <https://www.marmara.gov.tr/UserFiles/Attachments/2018/12/28/5b310972-a243-4ad4-b777-d64bf43365a0.pdf>
- Meadows, D. H. (2008). *Thinking in systems: A primer*. Chelsea Green Publishing.
- Meteoroloji Genel M¼d¼rl¼đ¼. (2020). *Landsat 2020 NDVI verileri*. MGM. <https://www.mgm.gov.tr>
- Meteoroloji Genel M¼d¼rl¼đ¼. (2023). *Uzun d¼nem iklim verileri 2000–2023*. MGM. <https://www.mgm.gov.tr>
- Organization for Economic Cooperation and Development. (1993). *OECD core set of indicators for environmental performance reviews*. OECD Publishing.
- ¼zertan, G. (2020). *T¼rkiye’de tarımsal su kullanımı ve s¼rd¼r¼lebilirlik*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.
- Schlosberg, D. (2007). *Defining environmental justice: Theories, movements, and nature*. Oxford University Press.
- Schlosberg, D. (2013). Theorising environmental justice: The expanding sphere of a discourse. *Environmental Politics*, 22(1), 37–55. <https://doi.org/10.1080/09644016.2013.755387>
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2009). *1/100.000 ¼l¼ekli Trakya Alt B¼lgesi Ergene Havzası revizyon ¼evre d¼zeni planı: Plan a¼ıklama raporu*. Trakya Kalkınma Ajansı. https://www.trakyaka.org.tr/upload/Node/33276/xfiles/Cevre_Duzeni_Plani.pdf
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2013). *Faaliyet raporu: Ocak-Haziran Edirne, Kırklareli, Tekirdağ*. Trakya Kalkınma Ajansı. https://www.trakyaka.org.tr/upload/Node/36825/xfiles/faaliyet_raporu2013-2.pdf
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2021). *TR21 Trakya B¼lgesi tarım sekt¼r¼n¼n iklim değerikliğine uyum eylem planı*. Trakya Kalkınma Ajansı.
- T¼B¼TAK Marmara Araştırma Merkezi ¼evre Enstit¼s¼. (2010). *Havza koruma eylem planlarının hazırlanması (G¼ncelleřtirme 01)*. T¼B¼TAK. https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/havza%20koruma%20eylem%20planlar%C4%B1/Marmara_Havzasi.pdf
- T¼rkiye İstatistik Kurumu. (2021). *TR21 Trakya B¼lgesi bitkisel üretim verileri*. T¼İK.
- T¼rkiye İstatistik Kurumu. (2023a). *Adrese dayalı n¼fus kayıt sistemi verileri 2000–2023*. T¼İK. <https://www.tuik.gov.tr>
- T¼rkiye İstatistik Kurumu. (2023b). *Arazi kullanımı ve ¼evresel g¼stergeler*. T¼İK. <https://www.tuik.gov.tr>
- UNESCO. (2016). *Man and the Biosphere (MAB) programme strategy (2015–2025)*. UNESCO.
- UNESCO. (2017). *A new roadmap for UNESCO’s Man and the Biosphere (MAB) programme*. UNESCO.
- UNESCO. (2021). *Man and the Biosphere (MAB) programme*. UNESCO. <https://en.unesco.org/mab>

Hizmet ve Turizm Odaklı Planlama Politikalarının Çay Tarımına Dayalı Kırsal Mekânlar Üzerindeki Etkisi: Hopa/Kuledibi Örneği

Evrım Düzenli¹

Öz: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan çevre düzeni planında, önümüzdeki on beş yıl için Hopa'nın kalkınma öncelikleri hizmet ve turizm sektörleri olarak belirlenmiştir. Bu durum, Artvin çayının önemli bir bölümünün üretildiği Hopa'daki çaylıklar başta olmak üzere, kırsal mekânlar üzerinde giderek artan bir baskı yaratmaktadır. Genç nüfusun göçü, geçici işçiliğin yaygınlaşması, işçilik maliyetlerindeki artış, iklimsel belirsizlikler ve ekonomik dönüşümler, çay tarımının geleceğini daha da kırılgan hale getirmektedir. Bu çalışmanın amacı, Hopa'da hizmet ve turizm odaklı planlama politikalarının çay tarımı ve kırsal mekân üzerindeki etkilerini çok katmanlı bir yöntemle incelemektir. Araştırma; çevre düzeni planları ve yerel raporların analizi, ÇAYKUR verileri, nüfus istatistikleri, dijital haritalama, görsel belgeleme ve Kuledibi Mahallesi'nde gerçekleştirilen görüşmelere dayanmaktadır. Bulgular, üretim süreçleri, gündelik yaşam ve lojistik sistemleri arasındaki geçirgenliklerin çay tarımını marjinalleştirdiğini ve kırsal sürekliliği zayıflatıldığını ortaya koymaktadır. Sonuç olarak, Hopa örneği Türkiye'de tarımsal üretim alanlarının, hizmet ve turizm odaklı kalkınma politikaları karşısında giderek ikincil konuma itilmesinin yerel ölçekteki yansımaları göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Hopa, çay tarımı, hizmet ve turizm odaklı planlama, kırsal mekânın dönüşümü

Abstract: According to the master plan prepared by the Ministry of Environment and Urbanization, Hopa's development over the next fifteen years is envisioned through the expansion of service and tourism industries. This orientation places growing pressure on rural landscapes, particularly tea plantations that account for a significant share of Artvin's tea production. Outmigration of younger generations, reliance on temporary labor, rising costs, climatic instabilities, and economic shifts further undermine the resilience of tea farming. This study investigates the impacts of service- and tourism-oriented planning policies on tea cultivation and rural space in Hopa through a multilayered methodology combining planning documents, ÇAYKUR data, demographic statistics, digital mapping, visual documentation, and interviews in Kuledibi neighborhood. Findings reveal that interactions among production, daily life, and logistics systems marginalize tea cultivation and weaken rural continuity. The Hopa case exemplifies how agricultural spaces in contemporary Türkiye are relegated to a secondary role under service- and tourism-led development policies.

Keywords: Hopa, tea cultivation, service and tourism oriented planning, transformation of rural space

¹ Samsun Üniversitesi, Mimarlık Bölümü, evrim.duzenli@samsun.edu.tr

1. GİRİŞ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 2025 tarihli 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Hopa ilçesinin gelecek on beş yıllık kalkınma stratejisinde turizm ve hizmet sektörlerini öncelikli gelişme alanları olarak tanımlamaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, 2025). Bu kapsamda, Hopa'da sınır kapısının etkinliğinin artırılması, lojistik sektörünün desteklenmesi ve ulaşım–teknik altyapı kararları çerçevesinde Hopa Limanı'nın kapasitesinin artırılması öngörülmektedir. Komşu ilçeler Arhavi ve Borçka'da tarım sektörünü güçlendirmeye yönelik hedefler açıkça yer alırken, Hopa için tarıma dair doğrudan bir gelişim hedefi tanımlanmamıştır. Raporda yalnızca çayın işlenmesi ve pazarlanması yoluyla ekonomik katkısının artırılmasına değinilmiş, ancak üzerinde durulan turizm ve hizmet odaklı politikaların, çay üretimi ve genel olarak tarımsal faaliyet üzerindeki olası etkilerine değinilmemiştir.

Hizmet odaklı planlama, ulaşım, lojistik, ticaret, turizm, depolama ve dağıtım gibi hizmet sektörlerini destekleyen altyapı yatırımları ve kurumsal düzenlemelere yönelik bir yaklaşımı ifade etmektedir. Kentlerde bu hizmetlerin yükselişi, yalnızca ekonomik yapıları değil, aynı zamanda kentsel mekânın örgütlenişini de dönüştürmektedir (Sassen, 1991,2001). Hopa örneğinde söz konusu dönüşüm, devletin ölçekler arası müdahalelerinin bir sonucu olarak hizmet odaklı yatırımlar aracılığıyla somutlaşmaktadır. Brenner'in (2004) vurguladığı üzere, devlet politikalarının mekânsal yapıyı ya da ölçekleri yeniden kurgulama biçimleri artık yalnızca yerel ya da ulusal düzeylerle sınırlı değildir; aksine, küresel dinamiklerle eklemlenen çok ölçekli süreçler aracılığıyla şekillenmektedir. Bu bağlamda devreye giren aktörler, yalnızca yerel ve ulusal temsilcilerle sınırlı kalmayıp daha geniş bir ölçekler arası ağına parçası haline gelmektedir.

Tartışmaların mekânsal yansımaları Hopa kent merkezinde açık biçimde gözlenmektedir. Sahilden geçen transit yol ve bu yol üzerindeki yoğun tır trafiği, konaklama tesisleri, lokanta ve kafelerle birleşerek kentsel yoğunluğu artırmış; geçmişte idari, ticari ve sosyal işlevleri bütüncül bir şekilde bir arada barındıran bölgeyi parçalı bir görünüme dönüştürmüştür. Sınır kapısının açılmasıyla artan yük ve yolcu taşımacılığı ile hizmet sektörünün baskın konuma gelişi bu yoğunlaşmanın başlıca nedenlerindendir.¹ Bir diğer neden ise deniz ile dağ yamaçları arasında sıkışan kent arazisinde yerleşime elverişli alanların sınırlı olmasıdır (Şekil 1). Bu koşullar, lojistik ve hizmet sektöründen beslenen yerel ve merkezi ekonomik baskıları daha da artırmıştır. Her ne kadar sahil dolgusu aracılığıyla kuzeye doğru yeni sosyal alanlar açılmaya çalışılsa da sahilde inşa edilen yollar, ilçe merkezi ile kıyı arasındaki bağlantıyı zayıflatmış ve mekânsal parçalanmayı derinleştirmiştir. İlçede hizmet ve turizm sektörlerinin kent üzerinde oluşturduğu baskı, çay tarım alanlarının da giderek daha fazla geri plana itilmesine neden olmaktadır. Bu, Türkiye'de yirminci yüzyıl başında bölgenin ekonomik ve sosyal yönden kalkınması, geliştirilmesi ve göç olgusunun yarattığı sosyal problemlerin azaltılması amacıyla öncelenen çay tarım ve sanayisi ile ilgili politikalarındaki bir yön değişikliğine işaret etmektedir. Bu çalışma, Hopa ilçesindeki hizmet odaklı planlama politikalarının çay tarımı üzerindeki etkilerini çok katmanlı bir yöntemle incelemeyi amaçlamaktadır. İlk aşamada, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı başta olmak üzere, merkezi planlama belgeleri ve yerel yönetim raporları incelenmiştir. Bu belgeler, tarımsal üretimle ilgili mekânsal düzenleme kararlarının hangi ölçüde yer aldığı ve nasıl bir öncelik sırasına konulduğunu analiz etmek için karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 1. Hopa ilçe merkezinde doğal ve yapay sınırlar

İkinci aşamada, Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü (ÇAYKUR) verileri temel alınarak Hopa'daki çay tarımı ve üretim kapasitesi, çay tarımının yapıldığı diğer bölgeler içindeki yeri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Üçüncü aşamada, hizmet odaklı gelişim ile tarımsal üretim arasındaki ilişki, Hopa'daki demografi, ekonomi ve mekânsal boyutlarıyla incelenmiştir. Son aşamada, saha gözlemleri ve yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen nitel veriler analiz edilmiştir. Sokak ölçeğinde gerçekleştirilen bu incelemeler, lojistik ve turizm faaliyetlerinin gündelik yaşam üzerindeki etkilerini, çay üreticilerinin deneyimleri üzerinden ortaya koymayı amaçlamaktadır. Böylece hem planlama belgeleri ve istatistikler aracılığıyla görünen makro eğilimler, hem de gündelik pratikler aracılığıyla izlenebilen mikro düzeydeki etkiler bütüncül bir çerçevede ele alınmıştır.

2. HOPA'DA LOJİSTİK VE ÇAY TARIMININ GELİŞİMİ

Trabzon Vilayet Salnameleri (1902/2008), Hopa'nın, on dokuzuncu yüzyılda, Trabzon'a bağlı diğer kazalar arasında orta ölçekli bir yerleşim olduğunu göstermektedir. 1902 verilerine göre ekili tarım alanı toplam alanın yalnızca %8'ini oluşturmakta ve ihracat büyük ölçüde bu tarım ürünleri üzerinden gerçekleşmektedir. Bu dönemde fındık, elma, portakal, kestane ve sucuk başlıca ihraç ürünleridir (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1902/2008).

Hopa limanı, Hopa-Samsun karayolu açılıncaya kadar ilçeyi dış merkezlere bağlayan en önemli ulaşım hattı olmuştur. 1938'de Hopa-Borçka karayolunun inşasıyla birlikte limanın önemi artmış; bu yol maden ve orman ürünleri ile turizm potansiyeli taşıyan güney illerini Hopa iskelesi aracılığıyla dış pazarlara bağlamıştır (Çiçek, 2014, ss.141-142; Azaklı, 2022, s.39). 1960'lı yıllarda düzenli yolcu ve posta taşımacılığının yanı sıra haftada yedi-sekiz kez yük motorlarıyla ticari eşya, akaryakıt ve kömür getirilmiş; bakır,

sülfürik asit, ham demir, meyve ve tomruk ihraç edilmiştir (Artvin il yillığı, 1968; Azaklı, 2022, s.43).

Hopa limanı ile Hopa–Borçka ve Hopa–Samsun karayollarının sağladığı çok yönlü lojistik hareketlilik, 1988’de Sarp sınır kapısının açılmasıyla birlikte ilçeyi her yönden ticari ve toplumsal hareketliliğin kavşağına dönüştürmüştür. Böylece Hopa, küçük ölçekli, tarımsal üretimle iç içe geçmiş bir yerleşim kimliğinden, lojistik ve hizmet sektörlerinin belirleyici olduğu bir kent formuna evrilmiştir. 1930’lardan itibaren genişleyen ulaşım ağları, 1988 sonrası sınır hareketliliği ve 2000’lerden itibaren hız kazanan hizmet odaklı politikalar, bu dönüşümün mekânsal ve toplumsal boyutlarını keskinleştirmiştir.

Çay tarımı, bölgenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının yanı sıra göç kaynaklı sorunların azaltılması amacıyla devlet eliyle desteklenmiştir (Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2024). 1938–1948 arasında Devlet Ziraat İşletmeleri Kurumu, 1949–1973 arasında Tekel Genel Müdürlüğü ve Tarım Bakanlığı iş birliği, 1973’ten itibaren ise Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü (ÇAYKUR) süreci yürütmüştür. 1984’te 3092 sayılı Çay Kanunu ile devlet tekelinin sona ermesiyle özel teşebbüs ve kooperatif girişimleri devreye girmiştir (Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2024).

Çay üretimi Hopa’da 1955’te başlamış, fabrika 1964’te kurulmuştur. 1960’lardan itibaren Ziraat Bankası ve Çaybank aracılığıyla sağlanan kredi desteğiyle üreticiler güçlendirilmiştir.

BM Gıda ve Tarım Organizasyonu (FAO) 2023 verilerine göre, Türkiye, dünyadaki çay üreticisi ülkeler arasında beşinci sırada yer almaktadırⁱⁱⁱ (Food and Agriculture Organization of the United Nations [FAO], t.y.). Artvin, Türkiye’de çay üretimi gerçekleştirilen Rize, Trabzon, Giresun, Ordu illeri arasında en fazla üretimin gerçekleştirildiği üçüncü ildir. 2024 ÇAYKUR verilerine göre Artvin’deki fabrikalar içinde Hopa Çay Fabrikası 33.223 ton/yıl üretimle bu üretimin gerçekleştirilmesinde başı çeker (Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2024). Hopa’da 26.307 dekar alanda çay tarımı yapılmakta, bu da ilçenin toplam alanının %61,8’ine karşılık gelmektedir (Hopa Kaymakamlığı, t.y.; Artvin İl Yıllığı, 1968, Azaklı, 2022, s.46).

Hopa’da çay tarımının devlet destekli gelişimi ile liman, karayolları ve sınır kapısı üzerinden şekillenen lojistik ağlarının yükselişi, mekânsal ve toplumsal dönüşümü çift yönlü bir biçimde etkilemiştir. Çay tarımı, kırsal istihdamı ve sosyo–ekonomik sürekliliği destekleyen bir araç olarak önemini korurken, lojistik ve hizmet sektörleri giderek artan ölçüde kentsel büyümenin yönünü belirleyen baskın aktörler haline gelmiştir. Bu ikili yapı, bir yandan üretici haneler için gelir çeşitliliği sağlarken diğer yandan tarımsal üretimin cazibesini zayıflatarak mekânsal sıkışma ve sektörel çelişkilerin derinleşmesine yol açmıştır. Dolayısıyla Hopa’nın bugünkü kent formu, tarımsal üretim ile lojistik merkez işlevleri arasındaki bu gerilimli bütünleşmenin tarihsel bir ürünü olarak okunabilir.

3. HİZMET VE TURİZM ODAKLI KENTSEL SIKIŞMA

Hizmet ve turizm sektörlerinin Hopa’daki dönüşüme etkisi, Brenner, Sassen ve Harvey gibi düşünürlerin tartışmalarında öne çıkan üç boyut üzerinden okunabilir: demografi (nüfus hareketleri ve göç), ekonomik yapı (turizm, ticaret ve lojistik) ve mekânsal düzen (kentsel alan kullanımı ve parçalanma). Bu üç boyut, Hopa’nın güncel dönüşüm dinamiklerini somut veriler aracılığıyla izlemeye ve değerlendirmeye imkân tanımaktadır.

Demografi (Nüfus ve göç): Hopa, Artvin genelinde nüfusu en hızlı artan ilçedir (Hopa Belediyesi, 2024). Tablo 1’e göre toplam nüfus 1990–2015 arasında küçük

dalgalanmalarla artmış, 2016’da 35.406’ya ulaşmıştır. Ancak sonraki yıllarda gerileme kaydedilmiş ve 2023’te toplam nüfus 27.176’ya düşmüştür. Buna karşılık, ilçe merkezi nüfusu 1990–2023 arasında düzenli bir artış göstermiştir. Bu durum, kırsal nüfusun çözülerek göç yoluyla eridiğini, merkezde ise yoğunlaşmanın arttığını göstermektedir. Coğrafi olarak dar bir alanda sıkışmış kent merkezindeki bu yoğunluk, konut talebi ve spekülasyon yatırımlar, çay tarımını tehdit eden başlıca risklerden biridir.

Ekonomik yapı (turizm, ticaret, lojistik): 2020 verilerine göre Hopa, Artvin ve ilçeleri arasında en fazla turisti ağırlayan (26.310 kişi) merkezdir. Ancak ortalama kalış süresi yalnızca 1,5 gündür ve doluluk oranı %35,84’tür. Bu veriler Hopa’yı transit geçiş noktası olduğunu, Şavşat ve Yusufeli gibi ilçelerle karşılaştırıldığında daha kısa süreli bir turizm profili ortaya koyduğunu göstermektedir (Tablo 2).

Hopa, lojistik sektöründe, Türkiye genelinde ilçe bazında birinci sırada, iller bazında ilk on içinde yer almaktadır (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası, 2018, s.6). İlçede altmışın üzerinde nakliye firması ve kırkın üzerinde ihracat firması bulunmaktadır. 2016’da yalnızca Hopa Gümrük Müdürlüğü üzerinden 194.772 tır, 109.237 kamyon, 187.322 otobüs, 322.784 otomobil, 69.299 karavan, römork, pikap, vb. araç ve toplamda 6,6 milyon yolcu giriş–çıkışı kaydedilmiştir (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası, 2017, s.7). 2024’e kadar kapıdan geçen tır sayısı ise artış göstermiş, 2024’te bir günde 1.309 tır geçişi kaydedilmiştir (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası, 2024). Sınırdaki bu hareketliliğin ekonomik karşılığı, 2017 verilerine göre 151,4 milyon dolar ithalat ve 317,8 milyon dolar ihracattır (Hopa Ticaret ve Sanayi Odası, 2018) (Tablo 3). Hopa’da lojistiğin artan önemi, 2017 ve 2018 yıllarında Hopa Ticaret ve Sanayi Odası tarafından düzenlenen Lojistik Çalıştaylarıyla da vurgulanmıştır.

Tablo 1. Hopa’nın 2012–2023 yılları arasındaki nüfusu

Yıl	İlçe merkezi	Toplam nüfus
2023	22.506	27.176
2022	24.148	28.231
2021	23.846	28.136
2020	23.336	27.631
2019	22.521	26.958
2018	20.693	25.775
2017	20.940	26.805
2016	20.576	35.406
2015	19.748	34.852
2014	18.924	34.234
2013	18.487	33.724
2012	18.296	33.129

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], (t.y.) 2007–2023 *Hopa nüfus verileri* (<https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95velocale=tr>, 20.08.2025).

Tablo 2. Artvin ili ve ilçeleri konaklama tesislerine geliş, geceleme, ortalama kalış süresi ve doluluk oranları (2020)

İlçe	Tesis geliş sayısı		Ortalama kalış süresi		Doluluk oranı (%)	
	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli
Ardanuç	—	366	—	8,38	0	18,52
Borçka	284	1666	2,12	1,28	3,22	11,38
Hopa	1449	17547	1,66	1,36	1,53	15,23
Merkez	302	9555	1,44	1,46	0,44	14,07
Şavşat	63	6015	2,03	1,21	0,32	18,19
Yusufeli	19	2896	3,16	2,30	0,32	35,52
Kemalpaşa	346	759	1,57	1,95	1,08	2,94
Toplam	2463	38804	1,69	1,51	1,04	14,60

Kaynak: Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2025, 22–23 Mayıs) Denizin kıyısında, doğanın kalbinde, kültürün izinde!, *Hopa ve Kemalpaşa turizm çalıştay çalıştay sonuç raporu*. Hopa Ticaret ve Sanayi Odası yayınları, Hopa.

Tablo 3. Kaçkar Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlı Sarp Gümrük Müdürlüğü ve Hopa Gümrük Müdürlüğü’nün 2015–2016–2017 ihracat–ithalat istatistikleri

	İhracat		İthalat	Toplam
	Yıl	Dolar	Dolar	Dolar
Sarp (Özel fatura kapsamında)	2015	\$80.114.436	\$0	\$80.114.436
	2016	\$27.972.081	\$0	\$27.972.081
	2017	\$30.287.602	\$0	\$30.287.602
Hopa	2015	\$465.656.146	\$118.195.569	\$583.851.715
	2016	\$329.514.043	\$115.457.423	\$444.971.466
	2017	\$317.866.894	\$151.465.053	\$469.331.947

Kaynak: Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2018) Hopa ilçe raporu 2018 (<https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/Hopa%20%C4%B0l%C3%A7e%20Raporu%202018.pdf>, 20.08.2025)

Mekânsal düzen (kentsel alan kullanımı, parçalanma): Merkez Kuledibi Mahallesi, ilçenin; idari, ticari merkezini de içeren mahallesidir (Şekil 2). Kaymakamlık, Belediye, Ticaret Odası burada bulunmaktadır. Mahalledeki ikamet bölgelerinde eğime uyumlu teraslar boyunca yerleşmiş çaylık alanlar ve bunların arasına dağınık biçimde serpiştirilmiş bir–üç katlı evler, mahallenin özgün karakterini yansıtmaktadır. Merkeze yakın konumu, mahalledeki çay üreticilerinin hizmet ve lojistik faaliyetlerin etkisini gözlemleyebilmek açısından kolaylaştırıcı bir rol oynamaktadır.

Uydu verilerine göre 2000–2021 arasında ilçenin yerleşim düzeninde köklü bir değişim görülmez (Şekil 3). Ancak ticaret ve idari aksın hemen arkasında başlayan yar ve özel mülkiyet alanları, kentin genişleme alanını sınırlandırmıştır. Bu nedenle büyüme, yatayda değil dikeyde gerçekleşmiş; arasta biçimindeki çarşıdaki iki katlı yapılardan başlayarak mevcut alanda yükselme eğilimi öne çıkmıştır.

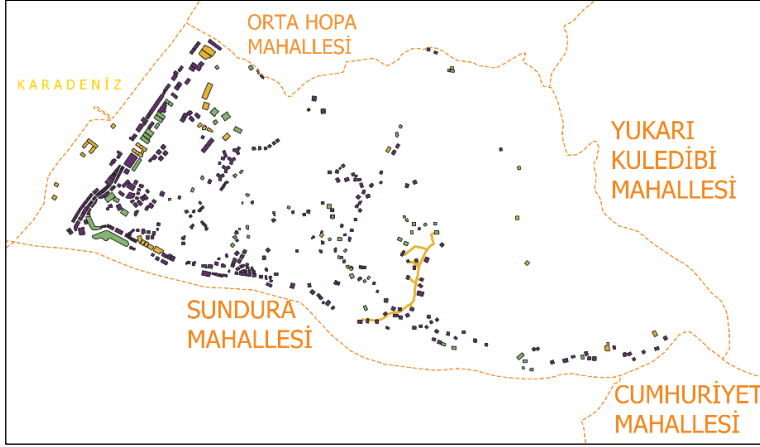
2000’li yıllarda gerçekleştirilen deniz dolgusu çalışmalarıyla kıyı hattı yaklaşık iki katına çıkarılmıştır. Sundura Deresi’nin doğu ve batı yakalarında yapılan bu dolgu alanları farklı şekilde işlevlendirilmiştir: Batıdaki alan tır parkı olarak düzenlenirken, doğudaki, sosyal kullanım için ayrılmıştır. Ancak kıyıya paralel uzanan üç ayrı yol, bu yolların kenarında park eden tırlar ve sürekli akan trafik, ilçe merkezi ile kıyı arasındaki yaya hareketliliğini önemli ölçüde kısıtlamaktadır.

Geçmişte çarşı, belediye meydanı, cami ve idari yapılar ilçenin kamusal odaklarını oluştururken, günümüzde kıyı bandı boyunca gelişen lojistik ve taşımacılık faaliyetleri bu odaklara eklenmiştir. Tır parkına dönüşmüş yollar, merkez ile kıyı arasındaki bağlantıları keserek mekânsal sürekliliği parçalamaktadır.

Sonuçta tarihsel merkezdeki kamusal, ticari ve dini odaklar giderek lojistik işlevlerin baskısı altına girmekte; idari ve ticari işlevlerin etrafında şekillenen merkez, fiilen bir lojistik alanın içine sıkışmaktadır. Bu durum, Hopa’nın mekânsal düzeninde yalnızca parçalanmayı değil, aynı zamanda “lojistik merkezleşme”ye doğru dönüşen yeni bir odak kaymasını da işaret etmektedir. Bu hizmet odaklı dönüşümün çay üreticileri üzerindeki etkileri, 15 nolu sokak (15NS) örneğinde gözlemlenebilir.



Şekil 2. Merkez Kuledibi Mahallesi ve 15NS’nin konumu



Şekil 3. Uydu verilerine göre Merkez Kuledibi Mahallesi’nde 2000, 2015 ve 2021 tarihli yerleşim

4. MERKEZ KULEDİBİ MAHALLESİ’NDE ÇAY TARIMI

Çalışmada ele alınan 15NS, eski Artvin yolu üzerinde konumlanmaktadır. Sokağın girişinde, bugün özel eğitim merkezi olarak kullanılan eski Kuledibi İlkokulu, Kuledibi Camii ve bir çay alım yeri yer almaktadır. Eğitim boyunca yükselen sokak üzerinde, çay bahçeleri arasında konumlanmış evlerin önlerinde, gün içinde toplanan çayın geçici olarak serildiği alanlar bulunmaktadır. Bahçelere yakın konumlanan eski ahırlar, geçmişte çay tarımında kullanılan gübrenin temel kaynağını oluşturmaktaydı

Çay üretimi; bahçeler, ev önü sergi alanları, çay alım yeri ve fabrikayı birbirine bağlayan patika, teleferik ve araç yollarından oluşan bir ağ üzerinden örgütlenmektedir. Bu bütünlük, üretimin sürdürülebilirliği açısından kritik önemdedir. Çalışma, 15NS’de yaşayan ve çoğu akrabalık ilişkileriyle birbirine bağlı on hane ile yapılan görüşmelere dayanmaktadır (Şekil 4). Hanelerin yedisi, beş kuşaktır burada yaşayan Güngör ve Özgenç ailelerine aittir. Tahsin Güngör (1963–1973 Hopa Belediye Başkanı) ve Hopa–Trabzon siyasetinde etkin Turgay Güngör ile Ali Rıza Özgenç, sokağın önde gelen isimlerindendir.



Şekil 4. 15NS’de görüşme yapılan evler ve kadastral sınırlar

Evlerin tamamında bir ila on iki dönüm arasında değişen çay bahçeleri bulunmaktadır. Üretim, ağırlıkla 60–80 yaş aralığındaki üreticilerin elinde sürmektedir; genç kuşak ise tarım dışı sektörlere yönelmiştir (Tablo 4–5). Görüşülenlerden bazıları emekli, bazıları ise özel sektör veya kamu hizmetinde çalışmaktadır. Mahalle dışında yaşayan hane üyeleri, çay toplama döneminde geri dönerek işçi veya yarıcı aracılığıyla hasadı gerçekleştirmektedir. Görüşülen herkes, çayı yalnızca ek gelir değil aynı zamanda “aile geleneğinin devamı” olarak tanımlamaktadır.

Hane yapıları zamanla dönüşmüş, geçmişte geniş aileler hâkimken günümüzde çoğunlukla yaşlı çiftlerden oluşan küçük hanelere indirgenmiştir. Dört hanede, görüşülenlerden kendisi ya da bir yakını, emeklilik sonrası geri dönerek yerleşmiştir. Üretimde genç kuşakların eksikliği, üretim bilgisinin aktarımını kesintiye uğratmakta, üretimin geleceğini belirsiz hale getirmektedir.

Çaylıkların bakımı ve hasadı; aile emeği, yarıcı ya da işçi aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Geçmişte çoğunlukla hanelerin alt katında yaşayan kiracı yarıcılar çayı toplarken, beş yıl öncesine kadar bu iş büyük ölçüde Gürcü işçiler tarafından yapılmaktaydı; günümüzde ise Afgan, İranlı işçiler ve Türkiye’nin doğu illerinden gelen vatandaşlar bu alanda çalışmaktadır. Ancak yarıcı ve işçi aracılığıyla yürütülen toplama faaliyetleri, artan maliyetler nedeniyle giderek daha sürdürülemez hale gelmektedir. 1980’lerde yarıcı, topladığı çayın yarısını üreticiye bırakırken günümüzde bu oran üçte bir, hatta dörtte bire kadar düşmüştür. Ulaşımın güç olduğu bölgelerde planlanan basit

teleferik sistemlerinin hayata geçirilememesi de toplama faaliyetlerini zorlaştırmaktadır.ⁱⁱⁱ İşçilik maliyetleri ton başına 10–12 bin TL’ye ulaşırken, 2025 yılı yaş çay alım fiyatı kilogram başına 25,44 TL olarak belirlenmiş; 2024’te verilen 2 TL’lik destek primi ise kaldırılmıştır (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2025). Yaklaşık iki ton çay üreten bir hanenin yalnızca işçilik için 20.000 TL harcaması gerekmektedir. Çay satışından elde edilen gelir ise büyük ölçüde temizlik, gübre ve nakliye giderlerine gitmektedir. Ayrıca ÇAYKUR’un dönüm başına günlük kontenjan uygulaması üreticileri düşük fiyatlarla özel fabrikalara satış yapmaya zorlamakta; kooperatif girişimleri ise bu baskıyı tersine çevirmekte yetersiz kalmaktadır.

Toplama yöntemleri de zamanla değişmiştir: geçmişte el ve orakla yapılan kesim, daha sonra çay makasına, günümüzde ise şarjlı motorlara dönüşmüştür. Motor, hız sağlamasına rağmen ürün kalitesini düşürmektedir. Bir diğer sorun da miras yoluyla arazilerin parçalanmasıdır; bazı aileler kendi çaylıklarına ulaşmak için komşularının arazisinden geçmek zorunda kalmakta, bu da mülkiyet temelli gerilimler yaratmaktadır.

Tablo 4. Üretici profili (* : Mülk satın almayla yerleşmiştir. ^a: Emeklilik sonrası geri dönüşler)

No	Eğitim durumu	Sürekli ikametgahı	Hane halkı	Hane halkı	Hane halkı	Hane halkı
			2021	2015	2000	1980
Ev 1	MYO	15NS	2	2	3	6
Ev 2 ^a	Üniversite	15NS	2	2	4	6
Ev 3	Üniversite	Trabzon	2	2	2	12
Ev 4	Lise	Hopa	2	2	7	7
Ev 5 ^a	Lise	15NS	2	–	2	5
Ev 6	Üniversite	Hopa	–	2	5	7
Ev 7 ^a	Lise	15NS	2	1	1	6
Ev 8 *	İlkokul	15NS	6	7	9	–
Ev 9	Lise	15NS	2	4	5	9
Ev 10 *	Lise	15NS	4	5	5	–

Tablo 5. 15NS’de çay üretim profili. A: Aile, Y: Yarıcı, İ: İşçi olarak kodlanmıştır. (*Kendisi ya da bir yakını hizmet sektöründe çalışmış olanlar)

	Çay. (da)	Çalışan/ emekli	Toplayıcı				Toplama yöntemi	Gelecek toplayıcı
			2025	2015	2000	1980		
Ev 1	7	Emekli	Y 1/3	Y ½	AY ½	AY ½	Motor	Belirsiz
Ev 2	5.25	Çalışan*	—	Y ½	Y ½	Y ½	Motor	Belirsiz
Ev 3	6	Emekli*	İ	Y ½	Y ½	A	Makas	Belirsiz
Ev 4	12	Emekli	A	Aİ	Aİ	Aİ	Motor	Aİ
Ev 5	1	Emekli*	Y ½	Y ½	Y ½	A	Motor	A
Ev 6	1,20	Emekli*	İ	Y ½	Y ½	A	Makas	Belirsiz.
Ev 7	1	Emekli	A	A	A	A	Makas	A
Ev 8	1	Emekli	A	A	—	—	Makas	A
Ev 9	4	Emekli	Aİ	Aİ	Aİ	Aİ	Motor	Belirsiz
Ev /10	10	Emekli	A	Aİ	—	—	Motor	Belirsiz

15NS’de gerçekleştirilen görüşme ve alan analizleri sonunda ortaya çıkan görünüm aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- 15NS’de görüşülen on hanede, yıkılan bir ev dışında evlerin tamamında, katların biri ya da ikisi, görüşülenin kendisi ya da yakını tarafından sürekli ya da mevsimlik olarak kullanılmaktadır. 15NS’de görülen on haneden %90’ı Hopa’da sürekli olarak ikamet etmektedir. Bunlar arasında %70’inin 15NS’de ikamet ettiği ifade edilmiştir. 15NS’de ikamet edenler arasında emeklilik sonrası geri gelenlerin oranı %57,14, mülk satın alma yoluyla gelip yerleşenlerin oranı %28,57, ikameti süreklilik gösteren %14,29’dur.
- 1980’den 2021’e hane halkı büyüklüğü %60–83 arasında azalmıştır.
- Görüşülenlerin %50’si lise, %30’u üniversite, %10’u iki yıllık yüksek okul ve %10’u ilkokul mezunudur.
- Görüşülenlerin %90’ı çayı dalında bırakmadan toplamaktadır. Çay toplayanların tamamını emekli kesim oluşturmaktadır. Çay tarımı, hane ekonomisine ek gelir düzeyinde katkı sağlamaktadır.
- Çay toplayanların %44,44’ü çayı aile üyelerinin desteğiyle toplamaktadır. %22,22’si işçi, %22,22’si yarıcıdır. Hanelerden %11,11’i işçiyle beraber çalışmaktadır.
- 1980’li yıllarda, çayın toplanmasında, işçi ve yarıcı desteği yaklaşık %20 iken 2000 ve 2015’de %80 civarına çıkmıştır. Günümüzde bu oran %67 civarındadır. 2025 için iş gücü kullanımında bir azalma olsa da bu oran, çay tarımında aile emeğinin tek başına yeterli olmadığı göstermektedir.
- 15NS’de görüşülen hanelere ait çaylık alan toplam 52,45 dönümdür. Bunlar arasında, Ev 4, %22,88 oran ile en fazla çaylık alana, Ev 5, 6, 7, 8 ise %1,99 ile en az çaylık alana

sahiptir. Küçük alanlarda kesim daha çok makasla, diğerlerinde motor kullanılarak yapılmaktadır.

- İş gücü, mülkiyet, ulaşım ve kuşaklararası aktarım sorunları nedeniyle üretimin geleceği belirsizdir.

Bu bulgular, 15NS’de çay tarımının üretim ve emek örgütlenmesinin büyük ölçüde dönüşüme uğradığını göstermektedir. Genç kuşakların tarımdan uzaklaşması, hane halkı büyüklüklerindeki azalma ve emek gücünün emekliler ile dışarıdan gelen yarıcı/işçilere bağımlı hale gelmesi, üretimin sürekliliğini belirsizleştirmektedir. Ayrıca kontenjan uygulamaları ve artan maliyetler ile birleşerek çay tarımını ek gelir düzeyine indirmektedir. Böylece 15NS örneğinde çay tarımı, hem toplumsal yapının dönüşümüne bağlı olarak zayıflatmakta hem de gelecekte sürdürülebilirliği sorgulanır hale gelmektedir.

5. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Bu çalışma, Hopa’da hizmet ve turizm odaklı planlama politikalarının çay tarımı üzerindeki etkilerini demografi, ekonomik yapı ve mekânsal düzen üzerinden incelemektedir. Bulgular, çay tarımının hem kentsel sıkışma hem de toplumsal çözülme süreçleri karşısında giderek ikincil konuma itildiğini göstermektedir.

Demografik açıdan, 1990’lardan günümüze kırsal nüfus çözülürken kent merkezinde yoğunlaşma arttığı görülmüştür. 15NS’de yapılan görüşmeler, genç kuşakların tarım dışı sektörlere yöneldiğini, üretimin, yaşlı kuşakların emeğine ve dışarıdan sağlanan yarıcı/işçilere bağımlı hale geldiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, kuşaklar arası bilgi aktarımını zayıflatmakta ve kırsal mekânın toplumsal tabanını aşındırmaktadır.

Ekonomik açıdan, lojistik ve hizmet sektörlerinin sermaye çekme kapasitesi ve düzenli gelir olanakları, çay tarımını giderek daha az cazip hale getirmiştir. Artan işçilik maliyetleri, yarıcılığın sürdürülemezliği ve devlet desteklerinin azalması, hanelerin çay üzerindeki kontrolünü zayıflatmıştır. ÇAYKUR’un kontenjan uygulamaları üreticileri düşük fiyatlarla özel fabrikalara yönlendirirken, kooperatif girişimleri bu baskıyı dengeleyememektedir.

Mekânsal açıdan, Hopa’nın liman, yollar ve depolama alanlarıyla lojistik merkezleşmeye doğru evrilmesi, tarımsal alanların marjinalleşmesine neden olmaktadır. 15NS’de evlerin ikinci konuta dönüşmesi, yalnızca üretim mekânlarının işlevsizleşmesine değil, aynı zamanda mahalle ölçeğinde toplumsal dayanışma biçimlerinin çözülmesine yol açmaktadır. Böylece çay tarımı, mekânsal “yeniden topraksallaşma” süreci içinde kentsel baskıların gölgesinde kalmaktadır.

Türkiye ölçeğinde bakıldığında, Hopa/Kuledibi’nde gözlenen dönüşüm, tarım politikalarının genel yön değişimiyle doğrudan ilişkilidir. 1984 tarihli 3092 sayılı Çay Kanunu ile devlet tekelinin sona ermesi, üretimin piyasa koşullarına bırakılmasını hızlandırmış; bu süreçte özel fabrikalar ve araçlar öne çıkarken üreticinin pazarlık gücü zayıflamıştır. 2000’li yıllardan itibaren kırsal kalkınma politikaları, tarımın modernizasyonu ve alternatif gelir kaynaklarının (örneğin kırsal turizm) teşviki üzerinden kurgulanmış, bu da tarımı desteklemekten çok hizmet ve turizm sektörlerinin yükselişini kolaylaştırmıştır. Çay tarımında gübre ve işçilik maliyetlerini dengeleyecek desteklerin yetersizliği, genç kuşakların tarımda kalmasını daha da güçleştirmiştir. Hopa örneği, bu politikaların sahadaki somut yansımaları göstermekte; tarımın yalnızca ekonomik değil aynı zamanda kültürel ve toplumsal bir miras olarak korunmasının önemini hatırlatmaktadır.

Sonuç olarak, Hopa/Kuledibi örneği, çay tarımının 15NS’de birincil ekonomik faaliyet olmadığını, ek gelir kaynağına dönüştüğünü göstermektedir. Bu tespit, aynı zamanda üretimin geleceğini güvence altına almak için çok boyutlu politikaların geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu kırılganlığı aşmak için üretici kooperatiflerinin güçlendirilmesi, iş gücü maliyetlerini azaltacak yenilikçi mekanizasyon çözümlerinin geliştirilmesi, genç kuşakların tarıma katılımını teşvik edecek sosyal ve ekonomik desteklerin sağlanması, evlerin ikinci konuta dönüşümünü sınırlayarak kırsal mekânın üretim işlevlerinin korunması ve çay tarımının yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel bir miras olarak ele alınması gerektiği, turizmle beraber, fakat ondan önce, bir yaşam alanı olduğunu kavramak önem taşımaktadır. Bu tür politikalar hem Hopa’da hem de Türkiye genelinde hizmet odaklı dönüşüm karşısında tarımsal alanların sürdürülebilirliğini güvence altına alacaktır.

Notlar:

ⁱ 1/5000 ölçekli nazım imar planı açıklama raporunda ilçenin sınır kapısı açıldıktan sonra ekonomik ve sosyal olarak hareketlendiği, ilçe nüfusunun üzerinde bir yoğunluğa sahip olduğundan bahsedilmektedir. Bkz. İller Bankası, 2021.

ⁱⁱ 2020–2023 verilerine göre, 791 bin dekar çay tarım alanında toplam 1 milyon 270 bin ton çay üretilmiştir. Bu üretimin 1 milyon 102 bin tonu iç piyasada tüketilmiş, 28 bin tonu ihraç edilmiştir. Aynı dönemde 52 bin ton çay ithal edilmiştir (Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2024).

ⁱⁱⁱ Doğu Karadeniz’de ürün taşımada yaygın olarak kullanılan teleferik, diğer adıyla varangel yapımında teknik bilgi kullanılmamaktadır. 1990’lı yıllarda, mahallede teleferik hattının kopmasıyla gerçekleşen ölümcül bir kaza, bu sistemlerin güvenlik açısından ciddi riskler barındırdığını göstermiştir.

Kaynakça

- Artvin Valiliği. (1968). *Artvin il yılı 1967*. Güneş Matbaacılık.
- Azaklı, H. (2022). *Hopa ’nın belleği* (S. H. Küçük, Ed.). Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.
- Brenner, N. (2004). Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960–2000. *Review of International Political Economy*, 11(3), 447–488. <https://doi.org/10.1080/0969229042000249811>
- Çay İşletmeleri Genel Müdürlüğü. (2024). *Stratejik plan 2024–2028*. ÇAYKUR. <https://www.caykur.gov.tr/CMS/Design/Sources/Dosya/Yayinlar/921.pdf>
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (2025). *Ordu–Trabzon–Rize–Giresun–Gümüşhane–Artvin planlama bölgesi 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı plan açıklama raporu*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Çiçek, R. (2014). Cumhuriyetin ilk yıllarında Artvin vilayetinin sosyo–ekonomik durumu. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 14, 141–142.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (t.y.). *Crops and livestock products*. FAOSTAT. <https://www.fao.org/faostat/en/#data/QCL>
- Hopa Belediyesi. (2024). *1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı plan kararları değişikliği plan raporu*. Hopa Belediyesi. <https://hopa.bel.tr/wp-content/uploads/2025/03/PLAN-RAPORU-3.pdf>
- Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2017, 16 Mart). *Nakliye, ihracat–ithalat ve bölge ticaretine genel bakış* (O. Akyürek sunum). Hopa TSO 1. Lojistik Çalıştay Raporu. Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları. [https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/CALISTAY_BITMIS%20\(1\).pdf](https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/CALISTAY_BITMIS%20(1).pdf)
- Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2018). *Hopa ilçe raporu 2018*. Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

- <https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/Hopa%20%C4%B0l%C3%A7e%20Raporu%202018.pdf>
- Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2024). *Sarp sınır kapısı 1309 TIR geçişi ile rekor sayıya ulaştı* [Haber]. Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. <https://www.hopatso.org.tr/Haberler/tabid/12389/articleType/ArticleView/articleId/66278/SARP-SINIR-KAPISI-1309-TIR-GEÇİŞİ-İLE-REKOR-SAYIYA-ULASTI.aspx>
- Hopa Ticaret ve Sanayi Odası. (2025). *Hopa ve Kemalpaşa turizm çalıştayını “Denizin kıyısında, doğanın kalbinde, kültürün izinde!” çalıştay sonuç raporu*. Hopa Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları. [https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/Hopa%20ve%20Kemalpa%C5%9Fa%20Turizm%20%C3%87al%C4%B1%C5%9Ftay%C4%B1%20Sonu%C3%A7%20Raporu\[2\]%20pdf.pdf](https://www.hopatso.org.tr/Portals/21/raporlar/Hopa%20ve%20Kemalpa%C5%9Fa%20Turizm%20%C3%87al%C4%B1%C5%9Ftay%C4%B1%20Sonu%C3%A7%20Raporu[2]%20pdf.pdf)
- Hopa Kaymakamlığı. (t.y.). *Coğrafi durum*. Hopa Kaymakamlığı. <https://www.hopa.gov.tr/cografi-durumu>
- İller Bankası. (2021). *Hopa (Artvin) 1/5000 ölçekli nazım imar planı açıklama raporu*. İller Bankası Genel Müdürlüğü. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/artvin/duyurular/5000-plan-raporu-20250212073057.pdf>
- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo* (2. baskı). Princeton University Press. (Orijinal eserin basım yılı 1991)
- Tarım ve Orman Bakanlığı. (2025, 13 Mayıs). *Yaş çay alım fiyatı kilogram başına 25,44 lira olarak belirlendi* [Haber]. Tarım ve Orman Bakanlığı. <https://www.tarimorman.gov.tr/Haber/6600/Yas-Cay-Alim-Fiyati-Kilogram-Basina-2544-Lira-Olarak-Belirlendi>
- Tarım ve Orman Bakanlığı Tarım Reformu Genel Müdürlüğü. (2024). *Çay ürün raporu 2024*. Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü. <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/tepge/Belgeler/PDF%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporlar%C4%B1/2024%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporlar%C4%B1/%C3%87ay%20%C3%9Cr%C3%BCn%20Raporu%202024-397%20TEPGE.pdf>
- Trabzon Vilayet Salnamesi: *Hopa kazası* (Cilt 20). (2008). (K. Emiroğlu, Haz.). Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayınları. (Orijinal eserin basım yılı 1902)
- Türkiye İstatistik Kurumu. (t.y.). *2007-2023 Hopa nüfus verileri*. TÜİK Merkezi Dağıtım Sistemi. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95velocale=tr>

Kentsel Dönüşüm Teşviklerinde Geliştirici-Arsa Sahibi Dilemması: İstanbul Zeytinburnu Örneği

Semra Niron¹

Öz: Merkezi ve yerel yönetimler İstanbul'daki olası büyük depremlere karşı daha proaktif bir tutum benimsemiş; kentsel dönüşüm teşviklerini artırmıştır. Bu çalışma, toprak sahipleri ve geliştiricilere yönelik sunulan alan bazlı teşvikleri sıfır toplamı olmayan normal formlu kurgulanan oyun teorisi yöntemi ile araştırmaktadır. Satış değeri Sahibinden.com verilerine dayanarak belirlenmiş; üretim maliyeti ise bakanlık tarafından yayımlanan birim inşaat maliyetine kar payı eklenerek hesaplanmıştır. Çalışmanın en temel bulgusu toprak sahibi ve geliştirici arasında oluşan ilişki, tarafların bireysel çıkar maksimizasyonu çabalarının, toplumsal ve mekânsal açıdan optimum sonuçlara ulaşmayı engellediği gösterilmektedir. Oyun matrisi ekonomik teşviklerin de sisteme eklenmesi ile yeniden kurgulandığında, optimum çözümlere ulaşmak mümkün hale gelmektedir. Böylece kentsel dönüşümün çok aktörlü müzakere ve çıkar dengelerinin şekillendirdiği bir alan olduğunu bir kere daha vurgulayarak, kongre temasında olduğu gibi ilkeliklerin Ötesine geçerek, çoklu mekânsal bağlantıların nasıl kurulduğunu ve yeniden üretildiğini tartışmaya açmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel dönüşüm teşvikleri, oyun teorisi, İstanbul

Abstract: Central and local governments have adopted a more proactive approach toward potential major earthquakes in Istanbul by increasing urban regeneration incentives. This study analyzes area-based incentives for landowners and developers through a non-zero-sum normal form game theory approach. Sales values are derived from Sahibinden.com data, while production costs are calculated by adding a profit margin to the unit construction cost published by the Ministry. The core finding highlights the landowner-developer relationship showing that individual profit maximization prevents socially and spatially optimal outcomes. When economic incentives are incorporated, the game matrix reveals the potential for cooperative and optimal solutions. Accordingly, the study underscores that urban regeneration is not only a technical process but also shaped by multi-actor negotiations and competing interests. In line with the congress theme, it Beyond Dualities by opening discussion on how multiple spatial connections are constructed and reproduced.

Keywords: Urban regeneration incentives, game theory, Istanbul

¹ İstanbul Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, niron21@itu.edu.tr

1. GİRİŞ

1.1 Kentsel Dönüşüm Teşvikleri ve Çeşitlerine Kısa Bir Bakış

Kentsel dönüşüm teşvikleri; ülkelerin ve/veya şehirlerin sorunlarına, ihtiyaçlarına ve önceliklerine göre farklı biçim ve içeriklerde sunulmaktadır. Bu teşvikler şehirlerin ekonomik büyüme, piyasanın düzenlemesi, çevre iyileştirmeler ve sosyal adaletin sağlanması gibi hedeflere ulaşmasını sağlayan bir araç olarak tanımlanabilir (Niron, 2024). 1980'lerden günümüze kadar Avrupa Kuzey Amerika'daki kentsel gelişimde kamu otoriteleri tarafından özel sektörün finansmanının sağlanması, gelişmekte olan ekonomiyi teşvik etmek için özel sübvansiyonlar ile giderek artan şekilde kullanılmaktadır (Bartosiewicz ve Pieleciak, 2019; Hanson and Rohlin, 2021; Lum vd., 2004; Tang and Tang, 1999; Williams, 2006; Kim and Chapin, 2022; Ward, 2023; Brettmo ve Browne, 2020; Grail vd., 2019). 1990'lara gelindiğinde teşvikler yerelleşmesi, 2000'li yıllarda ise sürdürülebilirlik vurgusu ön planda olmuştur (Fainstein, 2001; Shutt 2000). Vergi muafiyetleri, adil tazminat ödemeleri, faiz desteği ve vergisi indirimi doğrudan ekonomik bazlı teşviklerdir. Slayton (1960), yerel yönetimlerin kentsel dönüşümde aktif rol oynaması gerektiğini vurgulayarak ekonomik bazlı teşviklerin süreç içinde katalizör görevi gördüğünü söylemektedir. Bazı teşvikler ise önceden belirlenmiş ya da tanımlanmış olan alanlara özgü sunulan alan bazlı teşviklerdir (AbT). Macfarlane (1995) AbT'lerin aynı zamanda ekonomik fırsatlar yarattığını ve kapsamlı yaklaşımlar geliştirerek toplum bazlı ortaklıklar gelişmesine de teşvik ettiğini vurgulamaktadır. Teşviklerin sürdürülebilir olabilmesi için, çoğulcu planlama yaklaşımında olduğu gibi katılımcı yöntemleri içermesi; çeşitli aktörler tarafından yaratılıp, üretilip ve kullanılması; karşılıklı yarar temelinde fikir birliği geliştirmeye yönelik müzakerelerin sonucu olması gerekir. Bu süreçte 'sen kazandın, ben kazandım' anlayışıyla sınırlı kalmamalıdır (Innes ve Booher, 2010; Niron ve Waite, 2023). Böyle bir süreç sonucu oluşacak planlarda ilgili aktörler iletişim kalıpları oluşturur, çatışmalarla başa çıkma stratejileri geliştirirler. Aktörlerin davranış ve stratejilerini anlamak ve fikir birliğine ulaşmak açısından önemlidir.

Türkiye hızlı kentleşme, göçler, gecekondu alanları, sağlıksız yapılaşma ve deprem gibi önemli sorunlarla başa çıkmak için 1966'dan bu yana kentsel dönüşüm çalışmaları yürütmektedir (Özden, 2016; Genç, 2008; İnam ve Salalı, 2021). Bu çalışmalar içinde günümüz uygulamalarına yasal dayanak oluşturan 6306 sayılı yasa üzerinden merkezi yönetimce hem AbT hem ekonomik bazlı teşvikleri sunmakta olup, yerel yönetimler de il veya ilçenin özelliklerine göre belediyelerin muhtelif plan notları ile sunulmaktadır (Niron ve Waite, 2023). 6306 sayılı yasanın mevzuata tanıttığı Rezerv ve Riskli Alan tanımları ne yazık ki İstanbul gibi köhnemiş yapı stokunun yoğun olduğu bölgelerinde uygulama, mülk sahipleri ile uzlaşmaya varılmasının uzun sürmesi gibi sebepler dönüşüm için yeterli gelmektedir. Örneğin vaka alanı olarak sonraki bölümlerde detaylı değinilecek Zeytinburnu İlçesinde 2017 yılında Beşelsiz riskli alan olarak ilan edilen bölge uzlaşma ve finansman sorunları gibi sebeplerle 2025 yılında anahtar teslimini yapabildi. Kentsel dönüşüm teşvikleri aktif olarak geliştirilmesini ve sayede mülk sahipleri ve müteahhitler tarafından binaların yeniden inşası kolaylaştırılmaktadır (Niron, 2024). Yerel yönetimlerin sunduğu teşviklerden hangisini tercih edildiği, daha önce araştırılmamış bir konudur. Alana özgü verilen artı katlar ve emsal artışları ise ancak bu teşvikler ancak arazi sahipleri uzlaşmaya varıp arazi geliştiricileri/inşaatçılarla anlaşılırsa uygulamaya konulabilmektedir.

1.2. Oyun teorisi temelleri ve kentsel planlamadaki uygulamaları

Oyun teorisi, stratejik olarak hareket eden farklı aktörler arasındaki etkileşimi analiz etmek için kullanılan nicel bir analiz yöntemidir. Tarih boyunca farklı alanların (savaş, ekonomi, psikoloji siyaset vb.) konusu olan bu yaklaşımda, karar alıcı aktörlerin/oyuncuların her biri kendisi için en rasyonel ve en iyi tepkiyi seçerek ilerler (Dimand ve Dimand, 1966; Batty, 1977; Lai vd., 2008; Peters, 2015; Zhong vd., 2024). Oyuncuların her aşamada bulundukları pozisyonlara göre aldıkları kararlara ise *strateji* denilmektedir. Eğer bir kararın belirli bir olasılığı yok ve kesin olarak tercih edilecek bir strateji söz konusu ise buna saf *strateji* denir. (Guseinov vd. 2014). Oyuncuların kendileri için en çok getiri sağlayan stratejileri seçme eğilimindedir, *nash dengesi* hiçbir oyuncunun stratejisini tek taraflı değiştirerek getirisini artıramayacağı ya da stratejisini değiştiremeyeceği varsayımı ile oyunun denge noktası oluşturmakta olup, nash dengesi her zaman en uygun strateji olarak tanımlanmamaktadır (Dehez, 2024; Jackson, 2011).

Oyun teorisinin pek çok çeşidi bulunmakla birlikte, bu yazının konusu olan bazı oyunlar şunlardır:

- ❖ İşbirlikçi ve İşbirlikçi Olmayan Oyunlar: İşbirlikçi oyunlarda oyuncular arasında bağlayıcı sözleşme ya da anlaşma olmasını, işbirlikçi olmayan oyunlarda ise olmaması durumunu açıklamaktadır (Wand vd. 2022; Batty, 1977). Bu işbirlikçi oyunda iki ya da daha fazla oyuncu arasındaki koalisyona bağımlı hareket etmesidir. Uysal (2005) gerçek hayattaki uygulamalarda işbirlikçi olmayan oyun teorisinin kullanıldığını vurgulamaktadır.
- ❖ Statik ve Dinamik Oyunlar: Oyuncuların diğer oyuncuların kararlarını bilmeden eş zamanlı olarak karar alması durumu statik oyunu, kararların sıra ile alındığı durumu ise dinamik oyunlar olarak gruplandırılmaktadır (Lai vd. 2008). Zhong vd. (2024) kentsel dönüşümde paydaşların değişen rollerini tanımlamak amacıyla dinamik oyun modeli ile incelemiş olup, gerçek hayatta aktörlerin çoğu zaman birbirlerinin kararlarının farkında olarak hareket ettiğini söylemektedir. Oyuncular diğer oyuncuların getirileri ya da stratejileri hakkında eksik bilgiye sahipse bu tip oyunlara *bayes oyunları* denilmektedir. Kaldı ki bu durumda oyuncular belirsizlik altında karar vermek durumundadır (Peng ve Zhang, 2022).
- ❖ Sıfır Toplamlı ve Sıfır Toplamlı Olmayan Oyunlar: Oyuncular seçimleri soncunda elde ettikleri olumlu veya olumsuz kararların toplamı her iki oyuncu içinde toplandığında sabit sayı elde ediliyor *sıfır toplamlı*, değil ise *sıfır toplamlı olmayan oyun* denilmektedir (Guseinov vd. 2014). Uysal'ın (2005) da belirttiği gibi, tüm oyuncuların aynı anda fayda sağlayabileceği senaryoları sıfır toplamlı olmayan oyunlar yansıtmakta olup bu tip oyunlarda kayıptan bahsetmek söz konusu değildir. Bu sebeple kentsel dönüşümde mal sahibi ile müteahhit arasındaki oyun sıfır toplamlı olmayan bir oyundur, çünkü ne mal sahibi ne de müteahhit kendi çıkarlarına uygun olmadığını düşündükleri durumda uzlaşmak istemezler. Oyuncuların karar sonucu getirilerini gözlemek amacıyla normal (matris) formatında getiri matrisleri kurgulanmaktadır. Her oyuncunun gerçekleştirdiği eylemin getirisini temsil eden vektör olarak tanımlanır; burada "N" oyuncu kümesini, "a" ise saf stratejilerini temsil eder (Jackson, 2011). Sıfır toplamlı sonuçta her zaman bir çözümü vardır.

Tablo 1: Matris/normal form örneği

$$N = \{1,2\}; a = \{uzlaşma, reddetme\}$$

		Oyuncu 1	
		Uzlaşma	Reddetme
Oyuncu 2	Uzlaşma	(-1,-1)	(-3,0)
	Reddetme	(0,-3)	(-2,-2)

Oyun teorisinin şehir planlamada uygulanması 1961 yılına dayanmaktadır ve ilk örneklerden biri Stevens'in (1961) "*Konum Stratejisi Problemine Oyun Teorisinin Uygulanması*" ("*An Application of Game Theory to a Problem in Location Strategy*") adlı makalesine aittir. Stevens, bu iki oyunculu sıfır toplamı oyun için mekansal tabanlı bir model geliştirmiştir (Uysal, 2005). Batty (1977), kentsel tasarım sürecini oyun teorisini temel alarak analiz etmiş ve karar alma süreçlerine dahil olan oyuncuların güç ilişkilerinin etkisi gibi konuları ele alan makalesi, oyun teorisinin planlama alanındaki uygulamaları için uzlaşma ve işbirliği süreçlerine ilişkin önemli bir örnektir. Lai vd. (2008), hükümet ve geliştirici etkileşimlerinin Çin'deki arazi kullanım gelişimini nasıl etkilediğini analiz etmek için iki oyunculu bir oyun oluşturmuş ve varsayımlara optimal eylemlerin karar verilmesine dayalı çıkarımlarda bulunmuştur. Wand vd. (2022) kentsel dönüşüm projeleri ve aktör ilişkisini anlatan makalesinde 19 farklı aktör üzerinde çok oyunculu analiz gerçekleştirmiştir. Lin ve Lin (2014), karar ağacı yöntemiyle, kentsel dönüşüm alanındaki geliştirici ve malik farklı davranış örüntülerini ifade etmiştir. Wang vd.(2022), oyun teorisyle kentsel dönüşüm projelerinin paydaş ilişkilerini analiz etmek için bir çerçeve sunmuştur. Sturzaker ve Hickman (2023), özel planlama uygulamaları için kâr amacı ve kamu hizmeti arasındaki gerilimleri oyun teorisi merceğinden incelemiştir. Peng ve Zhang (2022), oyun teorisi ve CBS'nin birleşiminin, kentsel yenilemede risk değerlendirmesi ve azaltmayı desteklemek amacıyla kentsel risklerinin disiplinler arası analizine nasıl olanak sağladığını göstermiştir. Kent planlaması ve kentsel dönüşüm konularının incelendiği bilimsel çalışmalarda, işbirlikçi olmayan oyunların çoğunlukla normal form temsiline tanımlanıp analiz edildiği görülmektedir.

Oyun teorisi, Dehez'in (2024, s. 2) dediği gibi "... karar vericiler etkileşime girdiğinde gözlemlediğimiz olguları anlamamıza yardımcı olmak için tasarlanmış bir analitik araçlar çantasıdır". Etkileşimli karar vermenin bu özel yönü, bireylerin rekabetçi veya işbirlikçi ortamlarda karşılaştıkları karmaşık kararların içinde kendilerini bulmalarına neden olur (Dehez, 2024; Guseinov vd., 2014; Binmore, 2007). Oyun teorisi, özellikle Nash dengesi ve işbirlikçi çözüm gibi kavramlar aracılığıyla, tarafların en uygun çözüme nasıl ulaşabilecekleri, çatışmaları nasıl çözebilecekleri ve iş birliğini nasıl geliştirebileceklerinin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunmuştur. Bu bağlamda oyun teorisi, kentsel yenilemenin karmaşıklığını çözmeye, paydaşlar arasındaki iş birliğini artırmaya ve İstanbul gibi kentsel bağlamlarda sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek için teşviklerin tasarımını optimize etmeye yardımcı olabilir.

1.3. İstanbul'da Uygulanan Kentsel Dönüşüm Teşvikleri

Dünya genelinde, küreselleşme ve neoliberal politikaların etkisiyle kentsel dönüşüm projeleri kamu sektöründen özel sektöre devredilmiş; 2000'li yıllardan itibaren konut değerlerindeki değişim ve metalaşma, ulusal ve uluslararası sermayeyi çekmede merkezi bir rol oynamıştır (Türkün vd., 2014, Akman vd., 2018; Özdaş, 2019). İstanbul'da, yerel yönetim (İBB ve ilçe belediyeleri) ve merkezi yönetim tarafından sunulan ve süreçte aktif

olarak kullanılan hem AbT hem de ekonomik bazlı toplam dokuz farklı teşvik bulunmaktadır (Niron, 2024). Yerel yönetim tarafından ilçe özelinde uygulanan 5 temel AbT teşvikten söz etmek mümkündür (Tablo 2).

- ❖ **Kazanılmış Hakkının Korunması (AbT -1):** İmar planına göre yasak olmayan kullanım ve kat yüksekliği esas alınarak, yapı ruhsatı alındıktan sonra, herhangi bir şekilde hak kaybına yol açacak herhangi bir imar uygulaması, yeni imar planı vb. yapılmış parsellerde, yapı ruhsatına uygun olarak yeni imar hakkı verilmesi durumunu ifade eder.
- ❖ **Fonksiyon değişikliği (AbT -2):** Bu teşvik, plan notu ile tanımlanmış özelliklere sahip parseller için, imar planındaki fonksiyonundan farklı bir fonksiyona izin verilmesi olarak tanır. Bazı ilçelerde yönetmeliklerce meri fonksiyonda yapılması yasaklı olmayan fonksiyonlar şeklinde detay belirtilmektedir.
- ❖ **İmar Hakkı Aktarımı/Transferi (İHT) (AbT-3):** Genellikle yapılaşmanın yasak olduğu alanlarda kalan parsellerde imar haklarının (çevre yapılanma şartlarına göre tayin edilerek kıymet takdir komisyonunca tespit edilen inşaat hakkı), kamulaştırma işlemi yapılmaksızın kentsel dönüşüm yapılacak yapı alanlarına devredilmesini ifade eder.
- ❖ **Toplulaştırmayla İmar Artışı (AbT-4):** Plan notlarında belirtilen m² sınırlarına göre kademeli olarak artan arsa birleşimlerinde uygulanan orantılı artış oranıdır. Bu artıştan ada bazında yada parsellerin tevhit edilmesi suretiyle yararlanılmaktadır.
- ❖ **+1 kat (AbT-5):** Parsel üzerindeki yapının tevhit işlemine konu olmaksızın yapının yeniden inşa edilmesi durumunda, çatı arası piyeslerin (teras kullanımlı ve normal taban alanının %30'u olan meri plan ile dubleks olması gereken dairelerin üst katı) tam kata dönüştürülmesini ifade eder.

Zeytinburnu ve Güngören tüm AbT teşvikleri uygulamaktadır (Tablo 2). Zeytinburnu ilçesinin deprem bölgesinde yer alması, karmaşık yapı yapısı, dar sokakları, sınırlı imar parselleri, sınırlı kamusal alanlar ve gecekondü yapılarının varlığı, bu bölgede kentsel dönüşüm ihtiyacını kentsel dönüşüm pilot bölgesi çalışmasından beri vurgulanmaktadır (Aydın, 2013; Özçevik vd., 2010; Zeytinburnu Belediyesi Arşivi, 2023). Ayrıca "Zeytinburnu Olası Deprem Kayıp Tahminleri" raporunda yer alan 7,5 Mw'lık deprem senaryosunda ilçesindeki yapıların %79'u 2000 yılından önce inşa edilmiş yapılardan oluştuğu ve 13 mahalleden 5'inin ciddi hasar alacağı öngörülmektedir (İBB, 2020).

Zeytinburnu ilçesi, coğrafi konumu ve yapı stokunun eskimesi gibi nedenlerle öne çıkan bir bölgedir ve jeolojik yapısı, yerleşim düzeni ve nüfus yoğunluğu gibi faktörlerle bir araya geldiğinde, bu bölgenin deprem riski yönetimi ve hazırlık çalışmalarında öncelikli olduğunu göstermektedir (JICA ve İBB, 2002; İBB, 2003; Akçakaya, 2008). Bu sorunlar, yerel ve merkezi yönetimlerin bu alanda daha fazla proje ve teşvik yapmasına yol açmıştır (Niron, 2024). Zeytinburnu Belediyesi'nin 1999'dan günümüze kentsel dönüşüm çalışmaları ve teşvik planı notları. Kentsel dönüşüm süreci çeşitli yasalar ve depremlerle hız kazanmıştır.

Tablo 2: İstanbul'un ilçelerine göre AbT teşviklerin dağılımı

İLÇELER	KAZANILMIŞ HAKKIN KORUNMASI	FONKSİYON DEĞİŞİKLİĞİ	İMAR HAKKI AKTARIMI	TOPLULAŞTIRMAYLA İMAR ARTIŞI	+1 KAT
ADALAR		+			
ARNAVUTKÖY	+		+		
ATAŞEHİR	+		+	+	
AVCILAR	+			+	+
BAĞCILAR	+		+	+	
BAHÇELİEVLER	+		+	+	+
BAKIRKÖY	+				
BAŞAKŞEHİR	+				
BAYRAMPAŞA	+		+	+	+
BESİKTAS	+				
BEYKOZ	+		+		
BEYLİKDÜZÜ	+		+		
BEYOĞLU	+	+		+	
BÜYÜKÇEKMECE	+		+	+	
ÇATALCA	+		+		
ÇEKMEKÖY*	+		+		
ESENLER**	+			+	
ESENYURT			+		
EYÜPSULTAN	+		+		
FATİH		+			+
GAZİOSMANPAŞA	+		+	+	
GÜNGÖREN	+	+	+	+	+
KADIKÖY	+	+			
KAĞITHANE	+				+
KARTAL	+		+	+	+
KÜÇÜKÇEKMECE	+			+	+
MALTEPE	+		+	+	
PENDİK	+		+		+
SANCAKTEPE	+		+	+	
SARİYER	+		+	+	
SİLİVRİ	+		+		
SULTANBEYLİ	+		+		
SULTANGAZİ	+		+		
ŞİLE	+		+		
ŞİŞLİ	+		+		+
TUZLA	+		+	+	
ÜMRANİYE	+		+		
ÜSKÜDAR	+			+	
ZEYTİNBURNU	+	+	+	+	+

* Mahkeme kararı, her türlü imar artışına ilişkin hükümleri iptal etti

** Mahkeme kararı, arazi toplulaştırması ile imar artışına ilişkin hükümleri iptal etti.

2. ZEYTİNBURNU'NDA UYGULANAN ABT'LERİN GELİŞTİRİCİ-ARSA SAHİBİ İLİŞKİSİ

Zeytinburnu'nda uygulanan kentsel dönüşüm teşvikleri, inşaat alanının artırılabilceği çeşitli senaryolara olanak tanır. Çalışmanın temel araştırma sorusu "AbT'ler hangi senaryolarda arazi sahibi ve müteahhit için daha tercih edilebilir ve hangi teşvik en yüksek getiriyi sağlar?" şeklinde olup, arsa sahibi müteahhit ilişkisini deşifre edilmesinde bir araç olarak oyun teorisinin yapısal formu tercih edilmiştir. Oyun teorisinin formatı varsayımlar üzerinden şekillenmesi sebebiyle çalışmanın yere özgünlüğünü artırmak ve paydaşları görüşlerine yer vererek bulguları desteklemek için yarı yapılandırılmış kısa görüşmelerde yer almaktadır.

Yerel yönetimler, geliştiriciler, sivil toplum kuruluşları, arazi sahipleri AbT içinde yer alan aktörlerdendir. Kentsel dönüşüm teşviklerinin üretim ve onay süreci, yasalarca tanımlanan kurumların dışında aktör barındırmamaktadır. Uygulama sürecinde ise geliştirici (müteahhit, teknik müellif vs.) ve malik ana aktör olup ZB sürecin kontrol, takip ve bilgilendirme mekanizmalarını üstlenmektedir.(Niron, 2024). Ana aktörler arasında geliştirilecek oyun, "sen kazanırsan ben kaybederim" şeklinde olmayacak, sıfır toplamı olmayan bir oyun olarak gerçekleşecektir. Zira aktörler süreç boyunca birbirleriyle tanışıp birbirlerinin hareketlerini bildikleri için dinamik bir oyun tipi gerçekleşmektedir. Bir temsil olarak, tercihlerindeki değişimler matris form aracılığıyla maddi getirileri üzerinden hesaplanacaktır.

2.1 Mevcut Durumda Aktörler ve İlişkiler

Zeytinburnu ilçesinde farklı plan onay süreçlerine sahip planlar bulunması ve teşviklerin geçerli olmaması nedeniyle Kazlıçeşme mahallesi hariç tutulan üzere 2022-2024 yılları arasında ruhsat almış parseller ile İHT'ye konu olmuş parselleri kapsamaktadır Tablo 3'de görüldüğü üzere en çok tercih edilen teşvik türü AbT-5, yani tevhit işlemine tabi tutulmadan tek kullanımlı yeniden yapım durumudur. Bu durumda yapıya ilave kat alanı sağlanarak artış verilmektedir.

Tablo 3: Teşvik türlerine göre ilçede uygulama gören parsel sayısı

	AbT-1	AbT-2	AbT-3	AbT-4	AbT-5
Faydalanan parsel sayısı	14	0	23	25	166
Oran	6%	0%	10%	11%	73%

Yerel yönetim, plan notlarını geliştirme konumunda olup, yerel halk ve geliştirici için bilgi sağlayıcısı ve teşvik sonucunda ortaya çıkacak yapılaşma koşulları ile ilgili teknik kontrol mekanizmalarında önemli bir paydaştır. Bu nedenle, arazi sahipleri ve geliştiriciler arasındaki oyun, yerel yönetimin temel kararları çerçevesinde analiz edilecektir. Zeytinburnu'nda AbT'den yararlanan farklı aktörler gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde değerlendirmelere tabi tutulmuştur. Süreç içinde yer alan üç (raportör, şef ve müdür) farklı kademede kamu görevlisi ile görüşme yapılmıştır. Yerel düzeyde planların uygulanması ve ruhsatların verilmesinde söz sahibi olan Zeytinburnu Belediyesi (ZB), tek yerel yönetim paydaşı olarak değerlendirilmiştir. ZB tarafından uygulanan bu stratejiler, arazi sahipleri arasında ayrımcılık yapılmadan uygulanmaları nedeniyle getiri matrisinde baskın strateji olarak kabul edildikleri için oyunda kapsam dışı tutulmuştur.

Yerel yönetimlerin ile yapılan görüşmeler neticesinde teşviklerde iş birliği süreci için farklı stratejiler şu şekilde özetlenebilir;

- ❖ Süreç hakkında bilgilendirici olma görevini de yürütmektedir. Kentsel dönüşüm ofisi doğrudan maliklere AbT uygulamalarını aktarmaktadır. Kamuoyu bilinçlendirme kampanyaları başlatmak.
- ❖ İkna süreçleri için şeffaf bilgi paylaşımı yapmak. Süreçte yer alan aktörler süreç ve adımlar konusunda eş düzeyde bilgiye sahiptir.
- ❖ İHT yaptırmak isteyen mülk sahiplerini, artışına ihtiyaç duyulan alanlara yönlendirmek.
- ❖ Teşvik sürecini basitleştirmek, hızlı aksiyon alınmasını sağlamak ve dönüşüm sürecini hızlandırmak

Geliştirici/ Müteahhitler ile yapılan üç görüşmede diğer aktörlere göre farklı yaklaşımlar yer almaktadır. İlçede faaliyet gösteren mimarlık firmasında çalışan bir mimar, vatandaşla süreci şöyle anlatıyor:

"Ya verilen hakkı kabul etmiyor ya da daha fazlasını istiyor. Bazı vatandaşlar için çözüm yok. 'Arka bahçe için komşudan al, bana ver' vb. diyor. Vatandaş ödeme yapmadan dairesine karşılık aynı ya da yakın metrekairelerde bir daire almak istiyor. Mesela belediyenin kat 15 kat imar verdiği yönünde bir algı var. Ancak inşaat artışı yettiyse 15 kata kadar çıkabiliyor. Yol genişliğine göre belirli metre karenin altında kalınca 4 ya da 5 kat oluyor. Sonra vatandaş belediyenin

bize 15 kat dediğini söylüyor. Siz 5 kat diyorsunuz. O zaman da geçen uyumsuzluk ortaya çıkıyor."

İlçe genelinde aktif olarak çalışan müteahhit vatandaşla yaşadığı arabuluculuk ve uzlaştırma süreçlerini şöyle anlatıyor:

"Genellikle, ev sahibi ile kaç metrekarelik ev sahibi olacağı ve ne kadar verileceği konusunda anlaşma sorunu yaşanabiliyor. İkinci olarak, hissedarlar arasında da ortaya çıkabiliyor, ilk binalar ilk dağıtıldığında ve tapular dağıtıldığında hisse oranlarında adaletsizlik yaşandığı durumlar olabiliyor. Mal sahiplerinin önemli bir kısmı maddi sıkıntı yaşıyor. Maddi destek sağlayamadıklarında 'Param yok' diyorlar. Diğer mal sahiplerinin de bunu finanse edecek maddi imkânı olmayabiliyor. Bu bağlamda, teşviklerin yarısı bizden geldi ve bu da biraz rahatlatıcı bir uygulama oldu."

Şirket sahibi müteahhit, mal sahipleri arasındaki pazarlık süreçlerini ve piyasa faktörlerini şu şekilde değerlendiriyor:

"Normalde bakanlığın web sitesinde yayımlanan inşaat metrekare maliyetlerine bakmak daha doğru olur. Bu rakam yaklaşık 17.000 TL'dir. Ancak mal sahibiyle bu fiyattan anlaşmak çoğu zaman mümkün olmuyor. Mal sahipleriyle pazarlık süreci 3-5 ay, noterden vekâletname alınması ise ortalama 6 ay sürüyor. Yıkım ruhsatı ve inşaat ruhsatı aşamaları en az 2 ay alıyor. Yani inşaata fiilen başlanana kadar neredeyse 1 yıl geçmiş oluyor. Bu nedenle, müteahhitler genellikle metrekare fiyatını 25.000 TL üzerinden konuşurlar. Çünkü bir sonraki yılın ortalama maliyetini şimdiden öngörmek gerekir. Aksi takdirde, bir müteahhidin alt yüklenici olarak girdiği bu işten kâr elde etmesi pek mümkün değildir. Ben şahsen bu tür işlere girmem; genellikle kat karşılığı yapılan projelere dahil olurum. Kat karşılığı işlerde, ek kat hakkı alındığında proje avantajlı hâle gelir. Örneğin, 7 katlı bir bina yapıyorsunuz: bodrum, zemin artı 5 kat, toplam 7 kat. Yüzde 30 pay alırsınız, yani 2,1 kat eder. Eğer bu oranın yüzde 40'ı verilirse yaklaşık 2,8 kata denk gelir. Sonuçta ortalama 2,5 kat size kalır. Bu durumda kaybetmezsiniz. Ama mal sahibinin verecek dairesi yoksa, bina 5 katlı olarak yıkılıp tekrar 5 katlı yapılacaksa, müteahhide hiçbir şey kalmaz. O iş taşeronluk işine döner. Müteahhitlik açısından en büyük dezavantaj, süreç boyunca maliyetlerin artmasıdır. Dolayısıyla maliyeti bugünün rakamıyla değil, bir sonraki yılın tahmini rakamıyla hesaplamanız gerekir. Üzerine de en az %50 kâr koymalısınız. Yani şu anda metrekare maliyeti 17.000 TL görünen bir iş, bana bir yıl sonra 25.000 TL'ye mal olacak. Çünkü bizi en çok zorlayan şey süreçtir. Bugün her şey hazır olsa ne yaparsınız? "Kardeşim, paramı ver, senin inşaatını yapayım" dersiniz. Maliyeti bugünden hesaplar, teminat gibi düşünür, kârınızı alırsınız. Ama bu öngörülemediği için, müteahhitlik veya kalfalık işi yapanların çoğu sadece maliyetin %20'si kadar kâr alacaklarını söyler. Yani her masrafı faturalandırır, tüm giderleri size yansıtırlar. Sonra da, "Bu binayı 10 milyon TL'ye yaptım, sen bu maliyeti karşılayacaksın. Bana da 2 milyon TL kâr vereceksin" derler. Bu da işin başka bir alternatifi olur. (Kişisel Görüşme, 3 Ocak 2025).

Geliştiriciler ile yapılan görüşmeler neticesinde teşviklerde iş birliği süreci için farklı stratejileri dikkat çekmektedir.

- ❖ Maliyetleri gelecek yılın fiyatlarına göre hesaplamak (ör. 17.000 TL yerine 25.000 TL).
- ❖ Kat karşılığı projelerde ek kat hakkı varsa işe girmek (kazanç ön planda)
- ❖ Mal sahipleriyle uzun süren pazarlık ve arabuluculuk süreçlerini yönetmek.
- ❖ Alternatif sözleşme yöntemleri kullanmak (masraf + %20 kâr modeli gibi).
- ❖ Devlet teşviklerini sürece dahil ederek projeyi cazip hale getirmek.

Gerçekleştirilen üç görüşmede arsa sahiplerinin düşünceleri çeşitlenmektedir. Zeytinburnu'nda yaşamayan kiracıları olan bir ev sahibi şöyle diyor:

"Yarısı Bizden olsa bile, insanlar bunu ödeyecek durumda değil. Belki metrekareyi biraz küçültüp, insanlardan hiç para talep etmeden çözüm bulunabilir, ama insanlar aynı metrekareyi elde edemeseler bile para ödemek istemiyorlar. Çünkü çoğu emekli maaşıyla geçiniyor ya da 'tek evim var' ya da 'hiç evim yok' diyorlar. Yani böyle bir ödeme yaparak yenileme çok zor. Daha önce de bazı kredi yöntemleri uygulanıyordu, orada bir miktar ödeme talep ediliyordu. Sanırım Loca Mahal Yenileme Projesinde [İlk kentsel dönüşüm projelerinden] oradaki insanları tanıyorum. Onlar, 'evimizi yıllardır krediyle aldık' diyorlardı ve şimdi bu kredinin karşılığını iyi bir şekilde bulduklarını söylüyorlar. İnsanlar yine krediyle çözüm üretebilir. Bu da iyi bir yöntem olabilir; taksitli, vade farkı ile, yani ödeme kolaylığı sağlanarak." (Kişisel görüşme, 27 Aralık 2024).

30 yıldır Zeytinburnu'nda yaşayan bir ev sahibi kadın ise şöyle demekte;

"Dairemin metrekaresini bana verirlerse, neden faydalanmayayım? Zaten sokağa [yola bedelsiz] terk etmiştik, neden tekrar küçülsün? Komşularla birleşme diye bir şey uydurmuşlar, hoşuma gitmiyor. Yandaki binalar zaten gürültü yapıyor, aynı binada mı oturacağız? Belki TOKİ yapmalı." (Kişisel görüşme, 24 Aralık 2024).

Arsa sahipleri için ise görüşmeler neticesinde görüşmeciler özelinde ön planda olan stratejiler şöyledir:

- ❖ Hiç ödeme yapmadan aynı ya da yakın metrekarede daire almak istemek. Metrekare azalmasına karşı çıkmak.
- ❖ Kredi ya da taksitli ödeme yöntemlerini çözüm olarak görmek.
- ❖ Komşularla birleşmeye karşı çıkmak (komşuluk ilişkisine bağlı tercihler)
- ❖ Belediyeden daha fazla kat imarı bekleyerek daha çok hak talep etmek.

2.2 AbT'ler İçin Alternatif Senaryolar

Bu bölümde, alternatif senaryolardaki aktörler, yani farklı teşvik türleri arasında bir getiri matrisi oluşturulacaktır. Yukarıda sunulan görüşme ve gözlemler aracılığıyla kentsel dönüşüm kapsamında arazi sahibi ve yükleniciler arasındaki ilişkinin oyun teorisi getiri matrisini oluşturmak için öncelikle aktörleri ve baskın stratejilerini tanımlamak gerekmektedir.

Oyuncular:

- ❖ Ev Sahipleri: Yeniden inşa edilen birimlerde uygun bir pay, nakit tazminat ve maddi kayıp olmaması anlamına gelen maksimum kazancı hedeflerler.

- ❖ Yükleniciler/Geliştiriciler: Bu inşaat ve müzakereler, maliyet ve risk yönetimiyle k r maksimizasyonunu hedefler.

Oyun Stratejileri:

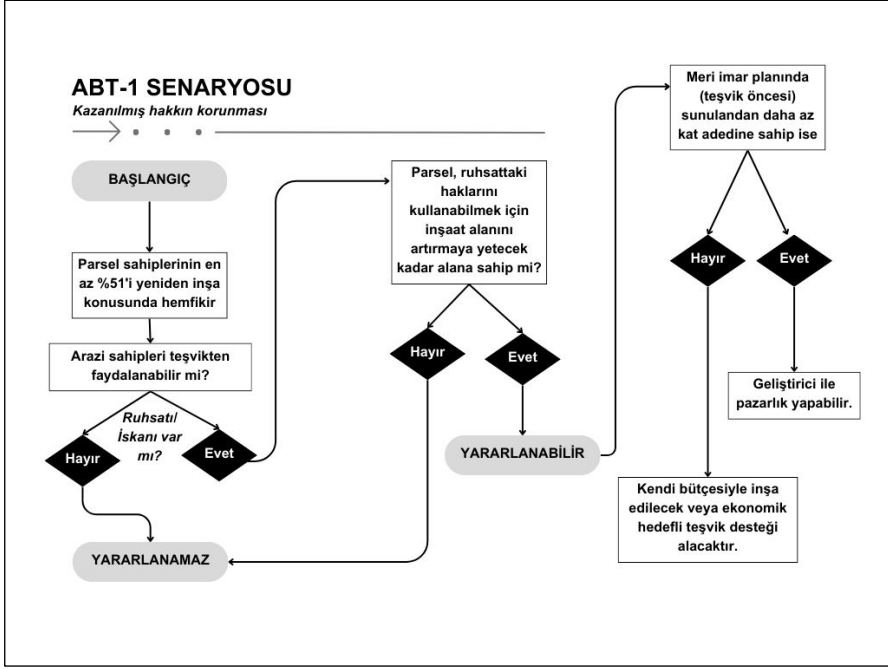
- ❖ Ev Sahipleri: (1) Kat Karşılığı Anlaşma (2) Alt Yüklenici İnşaatı. Tarafların anlaşamadığı durum mevcut durumla aynı olduğundan, getiri matrisine dahil edilmesine ve ayrı bir strateji olarak değerlendirilmesine gerek görülmemiştir.
- ❖ Müteahhit/Geliştirici: (1) Yüksek Hisse Talebi (%40 k r) ve (2) Düşük Hisse Talebi (%20 k r kabul eder).

Oyun Kuralları:

- ❖ Zeytinburnu'nda Aralık 2024'te "Sahibinden" internet sitesi üzerinden satışa sunulan 100 metrekarelik dairelerin ortalama metrekare satış değeri 6.000.00 TL olarak kabul edilmiştir.
- ❖ Oyunda, zemin kat alanı 100 m² olan bir gayrimenkul kabul edilmiş ve birim inşaat maliyeti buna göre hesaplanmıştır.
- ❖ Oyun sıfır toplamlı olmayan bir oyundur.
- ❖ Bugünkü satış fiyatı üzerinden hesaplanan daire satış değeri ile inşaat tamamlandığındaki satış değeri arasındaki farkı en aza indirmek için dolar kuru makalenin yazıldığı tarihteki bedel üzerinden "1 \$ = 35,42 TL" olarak tercih edilmiştir.

2.2.1. AbT-1 uygulaması

AbT-1, imar planı değişse bile arazi sahiplerine mevcut imar haklarını koruyacaklarına dair güvence sağlar. Riskten kaçınan arazi sahiplerin, konut güvenliğine ve mevcut haklarına hiçbir müdahalede bulunulmamasına ihtiyaçları vardır. AbT-1, imar haklarını koruyarak, ani ve istenmeyen imar değişiklikleri veya kentsel dönüşüm proje çalışmaları nedeniyle maddi kayba veya değer kaybına uğramaz. Ancak yeni imar planındaki kısıtlamaları aşan durumlarda ise bu uygulama yeterli gelmeyebilir. Örneğin 100 m² parsel alanına sahip bir taşınmaz yeni planda yola terklerden sonra kalan alan 50 m² ise parsel içinde büyümeye elverişli arka bahçe,  n bahçe mesafeleri ile sağlanamıyorsa hesaplanan imar hakkı kat artışı olarak gerçekleşir. Ancak plan notları tevhit olmadan bir parselde +1 kattan fazla artış alamadığını ifade etmektedir. Bu sebeple bazı taşınmazlarda bu uygulama gerçekleşmemektedir.



Şekil 1: AbT-1 teşvikinin uygulaması

Çalışma yapılana kadar yapılan uygulamalarda maliklerin eksik katlarının bulunmadığı görüldüğünden matristen kat karşılığı sözleşme kısmı çıkarılmıştır. Zemin kat alanı 100 m² olan bir yapının taban alanı planda 80 m² olarak çizilmiş olsa bile, parsel içerisinde teknik olarak mümkünse ruhsattaki yapı hakkını kullanacak şekilde inşa edilebilir. Ara sokakta bulunan bu yapının yapı yüksekliği 12,50 metredir. Bu durumda inşaat alanı şu şekilde hesaplanabilir:

- ❖ Zemin kat: 100 m²
- ❖ 2 normal kat: 110 m² + 110 m²
- ❖ Çatı dubleks daire: 110 m² + (110 m² / 3)
- ❖ Toplam inşaat alanı: 466 m²

Zeytinburnu'nda ara sokakta, ortalama 100 m² arsa alanına sahip bir dairenin satış fiyatı üzerinde yapılan incelemede 16939,58 \$ (6.000.000 ₺) olarak görülmüştür. Ev sahibi için getiri matrisi oluşturulurken aşağıdaki formülle hesaplanır.

- ❖ Yeni daire fiyatı - ((İnşaat birim m² fiyatı + Yüklenici yüzdesi) / Malik sayısı)

Yüklenicinin getiri matrisi için ise şu şekildedir;

- ❖ İnşaat birim m² fiyatı × almak istediği yüzde

Bu noktada, farklı inşaat birim maliyetleri ve yüklenici tarafından alınacak %20 ve %40 oranları için aşağıdakiler oluşturulabilir;

Tablo 4: AbT-1 için geliştirici getiri matrisi

Birim İnşaat Maliyeti	Yüklenici Tarafından Teklif Edilen Oran	
	20%	40%
	\$ 479.95	\$ 44,731.79
	\$ 705.82	\$ 65,782.04
	\$ 988.14	\$ 92,094.86

Tablo 5: AbT-1 için mülk sahibi getiri matrisi

Birim İnşaat Maliyeti	Yüklenici Tarafından Teklif Edilen Oran	
	20%	40%
	\$ 479.95	\$ 115,717.67
	\$ 705.82	\$ 90,457.37
	\$ 988.14	\$ 58,881.99

Bu iki getiri matrisi yorumlanırken, yüklenicilerin (%20 veya %40 kâr marjı hedefleyen) ve mal sahiplerinin farklı inşaat maliyetlerindeki kazançları değerlendirildiğinde;

- ❖ Yüklenici Getiri Matrisi incelendiğinde, yüklenicinin kazancının iki temel faktöre bağlı olarak değiştiği görülmektedir. Düşük maliyetlerle çalışması, yüklenicinin kârını artırırken; daha yüksek kâr yüzdesi de toplam geliri yükseltmektedir. Bununla birlikte, inşaat maliyetlerinin artması (örneğin 988,14 ABD doları seviyesinde) yüklenicinin kârını mutlak olarak artırıyor gibi görünse de, aynı zamanda üstlenilen finansal riskin de yükselmesine neden olmaktadır. Bu durum, projenin genel finansal sürdürülebilirliği üzerinde baskı yaratabilmektedir.
- ❖ Mal Sahibi Getiri Matrisi açısından bakıldığında, malikin elde ettiği kâr, yüklenici tarafından belirlenen maliyet düzeyi ile hedeflenen kâr oranına göre şekillenmektedir. Yüklenicinin daha yüksek bir kâr marjı talep etmesi veya inşaat maliyetlerinin artması, malikin kâr oranını doğrudan azaltmaktadır. Dolayısıyla, maliyet artışları ve yüksek kâr hedefleri, malikler açısından dezavantajlı bir durum ortaya çıkarmaktadır; zira maliklerin net gelir payı bu koşullarda azalmakta, projeden sağlanan toplam fayda düşmektedir. %20 kâr marjı üzerinden anlaşma yapılabilmesi için ise maliklerin, geliştiriciye belirli bir nakit katkı sunabilmesi gerekmektedir. Ancak saha görüşmelerinde, ev sahiplerinin bu koşula çoğunlukla karşı çıktıkları gözlemlenmiştir.

Karşılıklı çıkar dengesi incelendiğinde, müteahhitler ile malikler arasındaki çıkarların çoğunlukla ters orantılı olduğu anlaşılmaktadır. Müteahhit açısından daha kârlı görünen bir proje, maliklerin kârını azaltmakta ve taraflar arasında uzlaşma sağlanmasını güçleştirmektedir. Bu bağlamda, birim metrekare fiyatı; maliklerin, daha düşük birim inşaat maliyeti seçeneğini hayata geçirebilmesi için doğrudan finansal katkı sunmalarını zorunlu kılmaktadır. Makul bir kâr oranına (%40) sahip ve tamamlanmış bir projeye çalışmak, genel olarak sürdürülebilir bir strateji olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, anlaşmanın kesinleşmediği durumlarda, anahtar teslimi aşamasında mülkün getirisi günümüz koşullarında düşük görünse dahi, yeni binanın satış fiyatına bağlı olarak farklılaşabilmektedir.

Aynı oyuna İstanbul için uygulanan yarısı bizden teşviki (875.000 hibe, 85.000 kredi,

125.000 taşınma yardımı) ile yeniden malik açısından hesap yapıldığında Tablo 6'daki gibi şekillenmektedir.

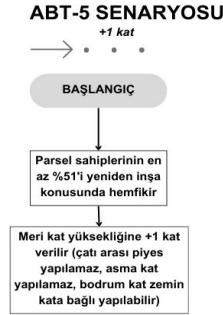
Tablo 6: AbT-1 için mülk sahibi getiri matrisi yarısı bizden teşviki sonrası

		Yüklenici Tarafından Teklif Edilen Oran	
		20%	40%
Birim İnşaat Maliyeti	\$ 479.95	\$ 143,947.00	\$ 135,001.32
	\$ 705.82	\$ 118,687.37	\$ 105,530.96
	\$ 988.14	\$ 87,111.99	\$ 68,693.02

Teşvik uygulandığında malik açısından inşaat maliyetinin büyük kısmı devlet tarafından karşılandığı için, yükleniciye bağımlılık azalıyor. Yüklenici açısından sermaye bağlama zorunluluğu azalıyor, risk düşüyor; ancak malikin pazarlık gücü arttığı için yüksek kâr marjı talep etmesi zorlaşıyor. Bu durumda malik inşaat maliyetini karşılayabilir durumuna gelmekte, süreç hızlanması ve yüklenici %40 kâr marjını dayatamaz, çünkü malik alternatif finansmana kavuşmuştur. Devlet, aslında oyuna üçüncü aktör olarak giriyor ve yeni bir strateji alanı açıyor. Bu durum Nash dengesini daha dengeli ve sürdürülebilir hâle getiriyor: Her iki taraf için “kazan-kazan” ihtimali artıyor. “Yarısı bizden” teşvigi, proje riskini paylaşarak taraflar arasındaki ters orantıyı azaltıyor.

2.2.2. AbT-5 uygulaması

AbT-5'in uygulanması diğer teşviklere göre oldukça basit adımlar içermektedir. Herhangi inşaat alanı hesabı yapılmadan imar planındaki meri kat adedine doğrudan 1 kat eklenmesi ile elde edilmektedir (Şekil 3). İlk örnekte olduğu gibi zemin katı 100 m² olan bir yapı alanı sunulduğunda, bu teşvikle kat artışı verilmesi durumunda farklı durumlar ortaya çıkmaktadır.



Şekil 2: AbT-5 teşvikinin uygulaması

1. Kaçak Kat Olmaması Durumunda:

- ❖ Eski Yapı Hakkı: Zemin + 2 normal kat + çatı katı katı.
- ❖ Yeni Yapı Hakkı: Zemin + 4 normal kat.

Bu durumda müteahhit tarafından bir kat inşa edilecek ve bu, taraflar arasında müzakere konusu olacaktır.

2. Binada Kat Eksikliği Durumunda:

- ❖ Eski Bina: 2 katlı bina
- ❖ Yeni Bina: Zemin + 4 normal kat.

Bu durumda, kat karşılığı inşaat sözleşmesi yapılacaktır.

3. Kaçak Yapı Durumunda:

- ❖ Çatı katı ve bodrum katında inşaat artışı sağlanırsa ve bu artış maliklere sübvansede edilirse, malik alt yüklenici konumuna gelecektir.

Tablo 7: AbT-5 için geliştirici getiri matrisi

		20%	40%	Kat karşılığı
Kaçak kat yok	\$ 479.95	\$ 72,953.13	\$ 145,906.27	\$ 242,348.96
	\$ 705.82	\$ 107,284.02	\$ 214,568.04	\$ 276,679.84
	\$ 988.14	\$ 150,197.63	\$ 300,395.26	\$ 319,593.45
Eksik kat var	\$ 479.95	\$ 72,953.13	\$ 145,906.27	\$ 143,421.80
	\$ 705.82	\$ 107,284.02	\$ 214,568.04	\$ 107,284.02
	\$ 988.14	\$ 150,197.63	\$ 300,395.26	\$ 242,800.68
Kaçak Yapı	\$ 479.95	\$ 72,953.13	\$ 145,906.27	
	\$ 705.82	\$ 107,284.02	\$ 214,568.04	
	\$ 988.14	\$ 150,197.63	\$ 300,395.26	

Tablo 8: AbT-5 için malik getiri matrisi

		20%	40%	Kat karşılığı
Kaçak kat yok	\$ 479.95	\$ 81,852.06	\$ 67,261.43	\$ 180,237.15
	\$ 705.82	\$ 40,655.00	\$ 214,568.04	\$ 128,740.82
	\$ 988.14	\$ -10,841.33	\$ 300,395.26	\$ 87,543.76
Eksik kat var	\$ 479.95	\$ 81,852.06	\$ 145,906.27	\$ 169,395.82
	\$ 705.82	\$ 40,655.00	\$ 214,568.04	\$ 169,395.82
	\$ 988.14	\$ -10,841.33	\$ 300,395.26	\$ 169,395.82
Kaçak Yapı	\$ 479.95	\$ 81,852.06	\$ 145,906.27	
	\$ 705.82	\$ 40,655.00	\$ 214,568.04	
	\$ 988.14	\$ -10,841.33	\$ 300,395.26	

Yüklenici açısından bakıldığında, kazançlar genellikle artarken, kaçak inşaat yüklenicinin kazançlarını olumsuz etkiler. Mal sahibi açısından bakıldığında, mal sahibi için en yüksek kazanç %40 hisse oranıyla elde edilir, ancak bu bazen olumsuz sonuçlara yol açabilir -örneğin -10.841,33 dolar. Bu, mal sahibi için riskli bir durumdur. Her iki taraf için de ideal durum, eksik veya kaçak katların olmadığı yasal bir inşaat durumudur. Öte yandan, kaçak inşaatlar ve eksik katlar farklı riskler ve kazançlar yaratır ve özellikle mal sahibi için en kötü sonuçları doğurur. Söz konusu durumda matrisler çözümsüz kalır.

Tablo 9: AbT-5 için geliştirici malik yarısı bizden teşviki sonrası

		20%	40%	Kat karşılığı
Kaçak kat yok	\$ 479.95	\$ 110,082.06	\$ 95,491.43	\$ 208,467.15
	\$ 705.82	\$ 68,885.00	\$ 242,798.04	\$ 156,970.82
	\$ 988.14	\$ 17,388.67	\$ 328,625.26	\$ 115,773.76
Eksik kat var	\$ 479.95	\$ 110,082.06	\$ 174,136.27	\$ 197,625.82
	\$ 705.82	\$ 68,885.00	\$ 242,798.04	\$ 197,625.82
	\$ 988.14	\$ 17,388.67	\$ 328,625.26	\$ 197,625.82
Kaçak Yapı	\$ 479.95	\$ 110,082.06	\$ 174,136.27	
	\$ 705.82	\$ 68,885.00	\$ 242,798.04	
	\$ 988.14	\$ 17,388.67	\$ 328,625.26	

Yarısı bizden uygulaması eklenmeden önceki hesaplamalarda AbT-5 matrisinde bazı durumlar çözümsüzdü veya riskliydi (kaçak kat, eksik kat), ancak ekonomik teşvik sayesinde bazı durumlar artık olumlu kazanç ile dengelenebilir, yani Nash dengesi daha fazla senaryoda oluşabilir.

3. SONUÇ

Zeytinburnu'ndaki kentsel yenileme projeleri, arazi sahipleri ve yükleniciler arasındaki çıkar dengesi gözetilerek yürütülmesi gereken karmaşık süreçlerdir. Bu çalışmada, arazi sahipleri ve yükleniciler arasındaki stratejik etkileşimler, farklı teşvik türleri çerçevesinde oyun teorisi perspektifinden incelenmiştir. Çalışmada oluşturulan kazanç matrisleri, her iki aktörün tercih ettiği stratejilerin ne tür sonuçlar üreteceğini ve oluşan çıkarların optimize edilmesiyle nasıl bir uzlaş sağlanabileceğini göstermektedir. Matrislerde yapılan değerlendirmede, iki aktör arasındaki kazanımların ters orantılı olduğu söylenebilir. Yüklenicilerin daha yüksek kâr marjlı teklifleri, arazi sahiplerinin kârlarında düşüşe yol açmaktadır. Düşük maliyetli ve kâr oranlı stratejiler, taraflar arasında daha dengeli bir sonuç üretmektedir. Ancak yükleniciler, inşaatın daha sonraki bir tarihte tamamlanacağını göz önünde bulundurarak kâr marjını ve enflasyonu dengelemek için daha yüksek birim inşaat maliyeti teklif etmektedir.

Matris analizlerinden elde edilen bulgular, tarafların anlaşmasında ekonomik faktörlerin daha öncelikli olduğunu, ancak müzakerelerde güven duygusunun da ön planda olduğunu göstermektedir. Özellikle kaçak yapılaşma ve kat kayıplarının önlenmesi geçmişte başaramadığından, alan bazlı teşvikler tek başına kronik sorunu çözmeye yeterli olmamaktadır. Görüşmelerde ayrıca, bu noktada uzlaşmayı sağlamada devlet desteği ve ekonomik sübvansiyonların tercih edildiği ifade edilmiştir. Bu süreçte sunulan yarısı bizden teşviki, hibe ve kredi olanakları tarafların risklerini en aza indirerek anlaşmaya katkı sağlayabilir. Yarısı bizden teşviki özelinde yeniden kurgulanan matrisler, Slayton'un (1960) ekonomik teşviklerin kentsel dönüşümde katalizör rolü oynadığı savını doğrular niteliktedir; teşvik, yüklenici ve malik kazançlarını paylaştırarak riskleri dengeler ve taraflar arası işbirliğini teşvik ederek bu öngörüğü pratiğe taşımaktadır. Bu bağlamda, ekonomik teşviklerin tarafların çıkarlarını dengelemek ve kentsel dönüşüm süreçlerini tamamlamak için kritik bir araç olduğu, kamu kurumunun sürece dahil olmasının güven aşıladığı, ancak ekonomik teşviklerle dengelenmediğinde oyunda uzlaşmaya varılmasının zorlaştığı söylenebilir.

Notlar:

Bu çalışma, İstanbul Teknik Üniversitesi “İleri Planlama Teknikleri” dersi kapsamında hazırlanmış ve sempozyum çerçevesinde yeniden düzenlenmiştir. Çalışmaya değerli yorumlarıyla destek veren ders yürütücüsü Doç. Dr. H. Serdar Kaya’ya teşekkür ederim.

Kaynakça

- Akçakaya, I. (2008). *Kentsel dönüşüm projelerinde paydaş katılımının yönetimi: İstanbul Zeytinburnu örneği* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Akman, E., Akman, Ç., ve Erat, S. (2018). Kentsel dönüşümün sosyo-ekonomik ve mekânsal boyutları: İstanbul örneği. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 19(42), 85–104.
- Aydın, İ. (2013). *Kentsel dönüşümde pilot bölge uygulamalarının mekânsal ve toplumsal yansımaları: Zeytinburnu örneği* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bartosiewicz, B., ve Pieleśiak, I. (2019). Spatial patterns of travel behavior in Poland. *Travel Behaviour and Society*, 15, 113–122. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.01.004>
- Batty, S. E. (1977). Game-theoretic approaches to urban planning and design. *Environment and Planning B*, 4(2), 251–266. <https://doi.org/10.1068/b040251>
- Binmore, K. (2007). *Game theory: A very short introduction*. Oxford University Press.
- Brettmö, A., ve Browne, M. (2020). Business improvement districts: A tool for facilitating sustainable urban freight delivery? *Cities*, 106, Makale 102875. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102875>
- Dehez, P. (2024). *Game theory for the social sciences: Conflict, bargaining, cooperation and power*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-58241-7>
- Dimand, M. A., ve Dimand, R. W. (1996). *A history of game theory, volume 1: From the beginnings to 1945*. Routledge.
- Fainstein, S. (2001). *The city builders: Property development in New York and London 1980-2000* (2. baskı). University Press of Kansas.
- Genç, M. (2008). *Türkiye’de kentsel dönüşüm politikaları ve yerel yönetimlerin rolü: İstanbul örneği* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Grail, J., Mitton, C., Ntounis, N., Parker, C., Quin, S., Steadman, C., Warnaby, G., Cotterill, E., ve Smith, D. (2019). Business improvement districts in the UK: A review and synthesis. *Journal of Place Management and Development*, 13(1), 73–88. <https://doi.org/10.1108/JPM-D-09-2019-0077>
- Guseinov, K. G., Akyar, E., ve Düzce, S. A. (2014). *Oyun teorisi: Çatışma ve anlaşmanın matematiksel modelleri* (3. baskı). Seçkin Yayıncılık.
- Hanson, A., ve Rohlin, S. (2021). A toolkit for evaluating spatially targeted urban redevelopment incentives: Methods, lessons, and best practices. *Journal of Urban Affairs*, 43(5), 618–639. <https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1530569>
- Innes, J. E., ve Booher, D. E. (2010). *Planning with complexity: An introduction to collaborative rationality for public policy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203864302>
- İBB. (2003). *İstanbul deprem master planı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı.
- İBB. (2020). *Zeytinburnu olası deprem kayıp tahminleri kitapçığı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- İnam, Ş., ve Salalı, V. (2021). Türkiye’de kentsel dönüşüm çalışmalarının hukuki boyutu ve uygulamada karşılaşılan yasal sorunlar. *Ankara Barosu Dergisi*, (3), 335–372. <https://doi.org/10.30915/abd.931342>
- Jackson, M. O. (2011). *A brief introduction to the basics of game theory*. SSRN Electronic Journal. <https://ssrn.com/abstract=1968579>

- JICA ve İBB. (2002). *İstanbul ili sismik mikro-bölgeleme dahil afet önleme/azaltma temel çalışması*. Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Kim, M., ve Chapin, T. (2022). Who benefits from enterprise zones? Policy design choices for strengthening social impacts. *Cities*, 130, Makale 103878. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103878>
- Lai, S. K., Ding, C., Tsai, P. C., Lan, I. C., Xue, M., Chiu, C. P., ve Wang, L. G. (2008). A game-theoretic approach to urban land development in China. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(5), 847–862. <https://doi.org/10.1068/b34018>
- Lum, S., Sim, L., ve Malone-Lee, L. C. (2004). Market-led policy measures for urban redevelopment in Singapore. *Land Use Policy*, 21(1), 1–19. [https://doi.org/10.1016/S0264-8377\(03\)00046-2](https://doi.org/10.1016/S0264-8377(03)00046-2)
- Macfarlane, R. (1995). Spatially targeted urban redevelopment incentives and community partnerships. *Urban Studies*, 32(4), 675–692.
- Niron, S. (2024). *Kentsel dönüşüm teşvik politika ve süreçlerinin işbirlikli planlama bağlamında değerlendirilmesi: Zeytinburnu örneği* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Niron, S., ve Akçakaya Waite, J. (2023). An evaluation of urban regeneration incentives within collaborative planning framework. *Proceedings of the International Conference on Sustainable Cities and Urban Landscapes (ICSULA 2023)* içinde (ss. 919–932). Konya Technical University.
- Ozcevik, O., Beygo, C., ve Akçakaya, I. (2010). Building capacity through collaborative local action: Case of Matra REGIMA within Zeytinburnu regeneration scheme. *Journal of Urban Planning and Development*, 136(2), 169–175. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2010\)136:2\(169\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2010)136:2(169))
- Özdaş, F. Z. (2019). *Kentsel dönüşümüne yönelik mali teşvikler: Türkiye’den kentsel dönüşümüne yönelik mali teşvik çeşitleri ve önerileri* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özden, P. P. (2016). *Kentsel yenileme: Yasal-yönetmelik boyut planlama ve uygulama* (2. baskı). İmge Kitabevi.
- Peng, J., ve Zhang, J. (2022). Urban flooding risk assessment based on GIS-game theory combination weight: A case study of Zhengzhou City. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 77, Makale 103080. <https://doi.org/10.1016/j.ijdr.2022.103080>
- Peters, H. (2015). *Game theory: A multidisciplinary approach* (2. baskı). Springer.
- Shutt, J. (2000). Lesson from America in the 1990s. P. Roberts ve H. Sykes (Der.), *Urban regeneration: A handbook* içinde (ss. 255–280). SAGE Publications.
- Slayton, W. L. (1960). The operation of urban renewal incentives and the role of local governments. *Journal of Housing*, 17(3), 102–115.
- Sturzaker, J., ve Hickman, H. (2023). Profit or public service? Tensions and alignment in private planning practice. *Planning Practice and Research*, 38(4), 512–528. <https://doi.org/10.1080/02697459.2023.2182027>
- Tang, B., ve Tang, R. (1999). Development control, planning incentive and urban redevelopment: Evaluation of a two-tier plot ratio system in Hong Kong. *Land Use Policy*, 16(1), 33–43. [https://doi.org/10.1016/S0264-8377\(03\)00046-2](https://doi.org/10.1016/S0264-8377(03)00046-2)
- Türkün, A., Aslan, Ş., ve Kaya Erdoğan, E. (2014). *Mülk, mahal, insan: İstanbul’da sosyo-mekânsal dönüşüm*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Uysal, Ü. E. (2005). *Kentsel dönüşüm süreçlerinde aktör etkileşimlerinin oyun teorisi ile analizi* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ward, M. (2023). *Enterprise zones* (Research Briefing No. SN05942). House of Commons Library. <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN05942/SN05942.pdf>
- Wang, Y., Yao, Y., Zhang, Y., ve Xiang, L. (2022). A framework of stakeholder relationship analysis for an urban regeneration project based on social network analysis: A dynamic perspective. *Journal of Urban Planning and Development*, 148(4), Makale 04022026. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000861](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000861)

- Williams, B. (2006). Fiscal incentives and urban regeneration in Dublin 1986-2005. *Journal of Property Investment & Finance*, 24(6), 542–558.
<https://doi.org/10.1108/14635780610708329>
- Zhong, J., Li, B., Shen, G., ve Zhou, L. (2024). Ally, deterrence, or leverage in the tripartite game? The effects of indirect stakeholders in historic urban regeneration. *Cities*, 149, Makale 104931. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104931>

Kentsel Dönüşüm Süreçlerinin Ağ Haritalarıyla Okunması: İkiliklerin Ötesinde Bir Mekânsal Analiz Yaklaşımı: Kadifekale Kentsel Yenileme Projesi Örneği

Elif Mutlu Kılıç¹

Öz: Kentsel dönüşüm genellikle merkez–çeper, eski–yeni, yasal–yasadışı, planlı–plansız, rant odaklı–kamu yararı eksenli gibi dikotomilerle açıklanır. Ancak sahadaki gerçeklik, bu sınırların aşıldığı; yerinden edilme, direniş ve iş birliği gibi çoklu süreçlerin iç içe geçtiği; mahalle ve kent ölçeğinde kurulan ilişkilerin dönüşümüne neden olan gündelik yaşam pratiklerinin yeniden şekillendiği karmaşık ve çok katmanlı bir yapıya işaret eder. Bu çalışma, 2000’li yıllardan itibaren neoliberal kentsel politikaların bir yansıması olarak metropoliten kentlerde uygulamaya konan projeler bağlamında, İzmir Kadifekale Kentsel Yenileme Projesi’ni ilişkisel ve geçirgen bir mekânsal bağlam içinde ele almayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, Kadifekale’deki dönüşüm sürecinden doğrudan etkilenen bireylerle yapılan sözlü tarih görüşmelerinden elde edilen anlatılar analiz edilerek; mahalle, kent ve göç edilen yeni yerleşim alanı (Uzundere Toplu Konut Alanı) ölçeklerinde kurulan ilişkiler ağ haritalarıyla görselleştirilmiştir. Çalışma, bu görselleştirmeler aracılığıyla, kentsel dönüşüm sürecinde genellikle göz ardı edilen bireylerin deneyimlerini ön plana çıkararak, eleştirel temsiliyet tartışmalarına katkı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Kadifekale, kentsel dönüşüm, ağ haritalama, dikotomi, sözlü tarih

Abstract: Urban transformation is often explained through dichotomies such as center-periphery, old-new, legal-illegal, planned-unplanned, and profit oriented -public interest. However, the practical reality reflects a process where these boundaries are blurred, involving the intertwining of multiple processes such as displacement, resistance, and cooperation. It signifies a complex and multi-layered process that leads to the transformation of relationships at both neighborhood and urban scales, driven by the reorganization of everyday life practices. This study aims to address the İzmir Kadifekale Urban Renewal Project as a reflection of neoliberal urban policies implemented in metropolitan cities since the 2000s, within a relational and permeable spatial context. In this context, the narratives obtained from oral history interviews with individuals directly affected by the transformation process in Kadifekale are analyzed, and the relationships established at the neighborhood, city, and new settlement area (Uzundere Mass housing area) scale are visualized through network maps. Through these visualizations, the study aims to contribute to critical representation discussions by foregrounding the experiences of individuals who are often overlooked in the urban transformation process.

Keywords: Kadifekale, urban transformation, network mapping, dichotomy, oral history

¹ Kültür ve Turizm Bakanlığı, İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, elifkilitkb@gmail.com

1. GİRİŞ

Neoliberal politikaların etkisiyle 2000’li yıllardan itibaren Türkiye’de merkezi yönetimin öncülüğünde yürütülen kentsel dönüşüm projeleri, metropoliten şehirlerden orta ölçekli kentlere ve hatta küçük yerleşim alanlarına kadar yaygınlaşarak bu bölgelerde sosyo-mekânsal ve ekonomik örüntüleri derinden etkilemiştir. Kamu ve özel sektör iş birliğiyle hayata geçirilen bu projelerde, afet riski altındaki alanlar, kent merkezine yakın konumdaki gecekondü bölgeleri, tarihî dokular ve çöküntü alanları öncelikli müdahale alanları olarak belirlenmiştir. Kentsel dönüşüm süreçlerine yönelik akademik çalışmalar, projelerin başarı düzeyini sosyo-ekonomik ve mekânsal yansımaları açısından sorgulamış, planlamanın rolünü eleştirel bir perspektifle değerlendirmiştir (Özden, 2010; Ay ve Penpecioglu, 2022). Bu çerçevede, şehir ve bölge planlama disiplininde, söz konusu süreçlerin nasıl yönetileceği, yeni araştırma yöntemleri ile bakış açıları geliştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır (Ökten, 2021.)

Bu bağlamda, kentsel dönüşümün uygulanma biçimleri, kamu politikalarının “yukarıdan aşağı” ve “aşağıdan yukarı” uygulama anlayışlarıyla yakından ilişkilidir. Geleneksel olarak, yukarıdan aşağı uygulama, politika belgelerinin kendi başına değişim yaratmasını beklerken, aşağıdan yukarı yaklaşım aktörlerin etkileşimlerine ve katılımına vurgu yapar. Planlama paradigmasında da katı ve merkezîyetçi yaklaşımlar, 1980 sonrası stratejik planlama anlayışı ile yerini daha katılımcı, müzakereci ve çok aktörlü süreçlere bırakmıştır (Demirci, 2004; Firidin, 2004; Gedikli, 2012).

Post-modern dönemde, yerel yönetimlerin güçlenmesi ve sivil toplumun yükselen etkisiyle planlama süreçleri daha demokratik, şeffaf ve katılımcı bir yapıya dönüşmüştür. Bu dönüşüm, sadece fiziksel alanların değil, aynı zamanda sosyo-ekonomik, kültürel ve politik değerlerin de planlama süreçlerine dahil edilmesini gerekli kılmıştır. Ayrıca, bilimsel paradigmadaki değişimlerin (örneğin Kuantum Teorisi’nin belirsizlik ilkesi) planlama yaklaşımlarını etkileyerek, deterministik ve kesinlikçi modellerin yerini esnek, çoğulcu ve iletişim temelli yönetim anlayışına bırakmasına yol açtığı görülmektedir (Karpas, 2009; Göksu, 2012). Bu bağlamda, planlamanın rolü klasik teknik uygulayıcıdan süreç yöneticisi, kolaylaştırıcı ve uzlaştırıcı konumuna evrilmiştir.

İzmir’de 2006-2009 yılları arasında gerçekleştirilen Kadifekale Kentsel Dönüşüm Projesi özelinde yapılan çalışmada ise, sözlü tarih görüşmeleri ile açığa çıkarılan dikotomik temalara ve söz konusu görüşmelerden elde edilen veriler esas alınarak Aktör Ağ Teorisi temelinde oluşturulan ağ haritalarına yer verilerek, projeden doğrudan etkilenen grupların deneyimlerinin ve beklentilerinin daha kapsayıcı bir şekilde anlaşılması sağlanmıştır. Bu yöntemler, kentsel dönüşüm süreçlerinde sıklıkla göz ardı edilen aktörlerin ilişkilerini görünür kılmakta ve bireysel deneyimlerin anlamlandırılmasına olanak sağlamaktadır.

1.1. Yöntem

Teknolojik gelişmelerin etkisiyle kentsel mekânı anlayarak yerin planlanmasına imkân sağlayacak büyük veri analizlerini yapacak uygulamalar, Gephi gibi araçların artması bu verilerin analizinde kolaylaştırıcı ve önemli bir rol oynarken diğer yandan bu büyük veri içerisinde özellikle yerelin bilgisinin de göz ardı edilmeden planlama süreçlerinin bir parçası haline getirilmesinde sözlü tarih katkı sağlamaktadır.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi olarak; alan araştırması, arşiv ve literatür taramasının yanı sıra yüz yüze yapılan sözlü tarih görüşmeleri, kartopu örneklem yöntemi kullanılarak toplam 26 kişiyle gerçekleştirilmiştir. Görüşülen kişilerin büyük bir kısmı (%76),

Kadifekale Kentsel Dönüşüm Projesi nedeniyle yerinden edilerek Uzundere'deki toplu konutlara taşınan mahalle sakinlerinden oluşmaktadır. Geri kalan katılımcılar ise, proje kapsamında İzmir Büyükşehir Belediyesi ile anlaşma sağlayamayıp bölgede kalanlar (%12) ve proje dışında Uzundere'deki toplu konutlara taşınanlar (%12) olmak üzere toplam 3 (üç) farklı gruptan meydana gelmektedir (Mutlu Kılıç, 2025).¹. Sözlü tarih görüşmelerinin transkripsiyonu sonucunda elde edilen, projeye ilişkin bakış açıları, beklentiler ve pratikte yaşananlara dair veriler, Aktör Ağ Teorisi çerçevesinde açık erişimli dijital görselleştirme aracı Graph Commons kullanılarak oluşturulan ağ haritalarıyla görselleştirilmiştir. Böylelikle, kentsel dönüşüm süreçlerinde göz ardı edilen aktörlerin oluşturduğu ağdaki ilişkilerin daha açık bir şekilde analiz edilmesi ve “ağ haritaları” aracılığıyla bireysel deneyimlerin görünür kılınması hedeflenmektedir.

Bruno Latour tarafından geliştirilen Aktör Ağ Teorisi, insan ve insan-dışı öğelerin (nesneler, yapılar, kurumlar) eşit aktörler olarak analiz edildiği alternatif bir çerçeve sunmaktadır (Latour, 2021). ANT (Aktör-Ağ Teorisi) çerçevesinde, kentsel yenileme projelerine ilişkin çoklu bakış açılarını görünür kılmak amacıyla, anlatılar üzerinden ortaya çıkan ortak temalar, çakışan deneyimler ve hatta çatışan perspektifler doğrultusunda ağ haritaları oluşturulmuştur. ANT'ye göre bir ağ, yalnızca fiziksel bağlardan ibaret değildir; söylemsel, sembolik ve anlatsal ilişkilerden de oluşur. Bu yaklaşım, ağın iç dinamiklerinin daha derinlemesine analiz edilmesine olanak tanır. Zaten “ağ” olarak tanımlanan yapı, büyük ölçüde bu çakışmalar üzerinden biçimlenir. Dolayısıyla, anlatılardaki çakışmaların ortaya konması, aktörlerin kendilerini nasıl konumladıklarını, kimlerle özdeşleştiklerini ve hangi mekânsal ya da duygusal ilişkilere önem verdiklerini analiz etmeyi mümkün kılar.

1.2. Kadifekale’de Kentsel Dönüşüm Sürecine İlişkin Söylemsel Dikotomiler

Kentsel dönüşüm, yalnızca fiziksel bir müdahale süreci değil, aynı zamanda mekânın nasıl tanımlandığına, kimin mekânı nasıl temsil ettiğine dair söylemsel bir mücadele alanıdır. Türkiye’deki ekonomik ve politik konjonktürle paralel olarak, 2000’li yılların başında İzmir’in kalbinde yer alan Kadifekale bölgesindeki toplam 9 mahalleyi kapsayan kentsel dönüşüm projesi kentin ilk büyük ölçekli, öncü kentsel dönüşüm projesi olmuştur. Kadifekale kentsel dönüşüm projesinin gerçekleşmesinin temel gerekçesi dönüşüm alanının 1978 yılından beri heyelan riski altında olmasıdır. Bu bilimsel gerçeklik resmi söylemlerde deklare edilmekle birlikte, 1999 yılında gerçekleşen Marmara Depremi sonrasında afet riski altındaki alanların kentsel dönüşüm projelerinin odağına yerleşmesi, 2002 yılında Kadifekale özelinde yerel yönetimler açısından meşru bir söylem temelinde Kadifekale kentsel dönüşüm projesinin başlatılmasına olanak sağlayan faktörlerdendir. Makro ölçekte Kadifekalenin kentin merkezinde yer alan idari, ticari, tarihi alanlarına yakın konumu, son yıllarda İzmir tarih projesi ile öneminin giderek artması da Kadifekale ve yakın çevresindeki mahallelerde dönüşüm söylemlerini merkezine alan turizm eksenli neoliberal politikaların kentsel mekâna yansıyan uygulamalarındandır. Kadifekale kentsel dönüşüm projesinin sonuçlarından biri de Kentsel dönüşüm alanı içerisinde yaşayan Kadife “Kale” lilerin yerinden edilme süreci ile karşı karşıya kalmış olmaları ve proje

¹ Bu çalışmada elde edilen bulguların bir kısmı, daha önce yayımlanmış bir çalışmada (Mutlu Kılıç, 2025) ayrıntılı olarak sunulmuştur. Ancak bu bildiride, söz konusu bulgular farklı bir bağlamda ele alınmış ve söylemsel dikotomi kavramı çerçevesinde tematik ağ haritaları üretilerek yeniden değerlendirilmiştir.

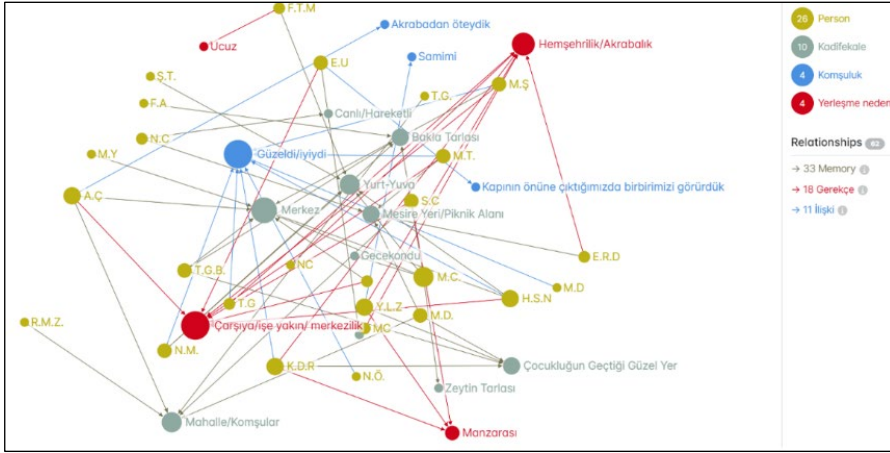
kapsamında İzmir Büyükşehir Belediyesi ile kamulaştırma bedeli üzerinde uzlaşan Kadifekalelilerden büyük bir bölümünün 2010 yılında kentin çeperinde Toplu Konut İdare (TOKİ) tarafından inşa edilen Uzundere Toplu Konut Alanına yerleştirilmeleridir (Mutlu Kılıç, 2016; Mutlu Kılıç, 2025).

Kadifekale, İzmir ‘in antik döneminden (Helenistik, Roma, Bizans ve Osmanlı) günümüze kadar farklı tarihsel tabakalamaları içeren tarihî niteliği, sosyo-kültürel-idari-ticari alanlara erişilebilir olması bakımından merkezi bir nitelik taşıırken kentsel dönüşüm sonrasında gecekondulardan arındırılmış, fiziksel olarak yıkıma uğramış , yenileme alanındaki mahalleler yeşil alan olarak planlanmış ve günümüzde İzmir Büyükşehir Belediyesi’nce ağaçlandırılmıştır. Günümüzde Kadifekale kentsel yenileme alanı çevresinde yeni dönüşüm projeleri devam etmektedir.

Mutlu Kılıç (2025)’ın çalışmasındaki Kadifekale’ye dair bellek atıflarına ilişkin ağ haritası incelendiğinde Kadifekale’ye ait aidiyet bağları, komşuluk ilişkilerine dair akrabadan öte, samimi, kapının önüne çıkıldığında ilişki kurulan ekonomik maliyetler bağlamında ucuz, yurt yuva olarak görülen merkezi Mahalle’ye dair aidiyetlerin güçlü olduğu anlaşılmaktadır. Kadifekale’ye dair kolektif belleğin; komşuluk ilişkileri, gündelik etkileşimler ve ekonomik erişilebilirlik gibi parametreler etrafında şekillendiği görülmektedir. Mahalle, yalnızca fiziksel bir yer değil, aynı zamanda “yurt” ve “yuva” olarak tanımlanan güçlü bir aidiyet alanı olarak belirmektedir. Bu aidiyet bağları, akrabalık ötesi sosyal dayanışmalar ve mahalle ölçeğinde kurulan duygusal mekânsallıklarla örülüdür.

Diğer taraftan sözlü tarih anlatılarında yer yer özellikle 1990’lı yılların ortasından itibaren bölgede gelişen güvenlik sorunlarına da (hırsızlık, terör, uyuşturucu kullanımı gibi) dikkat çekilmektedir.

Bununla birlikte, resmi söylemlerde kentsel dönüşüm projesinin gerekçesi, alanın afet riski altında bulunmasıdır. Bu bağlamda, bölgenin yeşil alana dönüştürülerek iyileştirilmesi ve kent içinde kalmış gecekonduların bölgesinin enformel yapılaşmalardan arındırılarak, bölgede yaşayanların daha güvenli ve sağlıklı konutlara yerleştirilmesi hedeflenmiştir. Anlatılarda ise heyelan gerçeği göz ardı edilmeksizin, geçmişte yaşam mücadelesi verilerek, dayanışma içinde ve çoğu zaman bir gecede inşa edilen gecekondular aracılığıyla oluşan mekânsal örüntü ve bu mekâna dair güçlü bir aidiyet duygusunu yansıtan anlatılar öne çıkmaktadır.



Resim 1: Sözlü tarih görüşmesi yapılan kaynak kişilerin Kadifekale’ye dair bellek atıflarına ilişkin ağ haritası. (Kaynak: Mutlu Kılıç, 2025)

Resim 1’deki ağ yapısında, Kadifekale’ye dair kolektif bellekte yer alan anlatıların tematik olarak çözümlenmesini görselleştirmektedir. Grafik hem bireysel ifadelerin ortaklaştığı temaları hem de bu temalarla kişiler arasındaki ilişkileri ortaya koymaktadır. Ağ yapısında farklı renklerle kodlanmış daire şeklindeki düğümler (node) ve çizgiler (edge) aracılığıyla, hemşerilik, komşuluk, mahalle yaşamı, manzara ve yerleşme nedenleri gibi ana temalar açık biçimde izlenebilmektedir. Kadifekale’ye ilişkin bellekte yer alan anlatılar hem kadınların hem de erkeklerin ifadelerinde belirgin biçimde hemşerilik, mahalle, komşuluk, çocukluk anıları, manzara ve canlılık gibi temalar etrafında şekillenmektedir. Kırmızı düğümler Kadifekale’ye yerleşme gerekçelerini (“Hemşerilik/Akrabalık”, “Manzarası”, “Çarşıya ve merkeze yakınlık”) göstermektedir. Bu temalar, bölgenin yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda duygusal ve topluluk temelli bir aidiyet alanı sunduğunu ortaya koymaktadır.

Sarı renkli düğümler görüşme yapılan hem erkek hem kadın bireyleri temsil ederken; yeşil, kırmızı ve mavi düğümler bu kişilerin anlatılarında geçen tematik kavramlara karşılık gelmektedir. Yeşil düğümler, Kadifekale’ye dair mekânsal ve fiziksel unsurları ya da hafızada yer eden yerleri (örneğin “Mahalle/Komşular”, “Zeytin Tarlası”, “Çocukluğun Geçtiği Güzel Yer”) ifade eder. Mavi düğümler, sosyal ilişkiler ve komşuluk deneyimlerini (“Samimi”, “Güzeldi/Keyifliydi”, “Canlı/Hareketli”) simgelerken, ağda yer alan çizgiler, bireylerle bu temalar arasındaki ilişkileri göstermektedir. Kırmızı çizgiler bireylerin belirttiği yerleşme nedenlerini, mavi çizgiler komşuluk ve sosyal ilişkiler bağlamında kurulan anlatıları, gri çizgiler ise genel tematik bağlantıları göstermektedir. Çizgilerin kalınlığı, o temayla ilişkili birey sayısının fazlalığını, yani temanın kolektif hafızadaki ağırlığını göstermektedir.

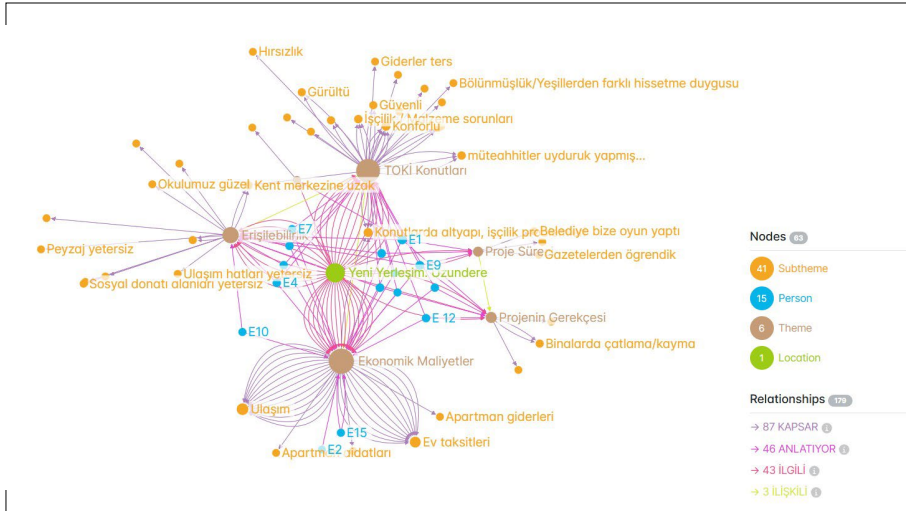
Ağda öne çıkan en büyük düğümlerden biri olan “Hemşerilik/Akrabalık”, birçok katılımcıyla bağlantı kurmakta ve Kadifekale’ye yerleşmede sosyal bağların ne derece etkili olduğunu vurgulamaktadır. Benzer şekilde “Çarşıya ve merkeze yakınlık” ve “Manzarası” temaları da mekânsal ve ekonomik gerekçelerle şekillenen yerleşim tercihlerine işaret etmektedir. Öte yandan “Samimi”, “Canlı/Hareketli”, “Güzeldi/Keyifliydi” gibi ifadelerin yoğunluğu, bölgenin sosyal yaşam açısından nasıl bir aidiyet ve canlılık taşıdığını ortaya koymaktadır.

Genel olarak ağ yapısı, Kadifekale'nin hafızada sadece bir yerleşim alanı değil; aynı zamanda duygusal bağların kurulduğu, topluluk temelli ilişkilerin yaşandığı ve geçmişin nostaljik bir şekilde hatırlandığı bir mekân olarak anlam kazandığını göstermektedir. Yerleşme nedenleri, komşuluk ilişkileri ve fiziksel çevreye dair anlatıların birbirine sıkı şekilde bağlandığı bu yapı, kolektif belleğin çok katmanlı yapısını yansıtmaktadır. Bu bağlamda, bireysel ve kolektif hafızada Kadifekale; toplumsal aidiyetle örülü, mahalle kültürünün ve sosyal dayanışmanın güçlü biçimde yaşandığı bir mekân olarak öne çıkmaktadır.

Lefebvre'e göre mekân, toplumsal ilişkiler içinde sürekli olarak üretilen, temsil edilen ve yaşanan bir yapıdır ve kentsel mekânın tüm öge ve biçimleriyle yeniden inşa edilmesi karmaşık bir süreci ifade etmektedir (Lefebvre, 2014) Kentsel dönüşüm süreçlerinde de bu çatışma mekâna atfedilen anlamlar ile temsili mekân ile gündelik yaşamın rutinleriyle şekillenen, toplumsal ilişkiler ile örülen mekân arasında ortaya çıkar. Sonuç olarak, iyileştirme/yıkım, afet riski/hatıralarla yüklü yer ve dayanışmayla örülen yaşam alanı gibi söylemsel dikotomiler, yalnızca mekânın fiziksel dönüşümünü değil, aynı zamanda toplumsal hafızanın ve mekâna atfedilen anlamların biçimlenişini de gözler önüne sermektedir.

1.3 Kadifekale Kentsel Yenileme Alanı ile Yeni Yerleşim Alanı Uzundere'nin Tematik Ağ Haritaları Üzerinden Okunması

Sözlü tarih anlatılarından elde edilen verilerin ağ haritaları ile görselleştirmesi Kadifekale'den tahliye edilen bireylerin yeni yerleşim alanı Uzundere'ye dair deneyimlerini, algılarını ve eleştirilerini bütüncül bir yapı içerisinde ele alınmasını olanaklı kılmaktadır.



Resim 2: Yeni yerleşim alanı: Uzundere'ye dair erkek anlatıcıların anlatı ağı haritası (**Kaynak:** Graphcommons, 2025a)

Uzundere'deki yeni yerleşim alanına taşınmış erkek kaynak kişilerin deneyimlerini ve algılarını temsil eden anlatı ağı haritası, sözlü tarih görüşmeleri aracılığıyla elde edilen anlatıların farklı tema ve alt temalar etrafında nasıl örüldüğünü ve bu anlatılar arasındaki ilişkileri ortaya koymaktadır. (Resim 2)

Resim 2, erkek bireylerin yeni yaşam alanlarında karşılaştıkları sosyal, mekânsal ve ekonomik sorunları; bu sorunların hangi temalar çerçevesinde ifade edildiğini ortaya koymaktadır. Ağ içerisindeki her düğüm bir kişi, tema ya da alt temayı; her çizgi ise bu unsurlar arasındaki ilişkiyi temsil eder. Yeni yerleşim alanı Uzundere etrafında çok sayıda alt tema kümelenmiştir. Bu da katılımcıların yeni yerleşim alanına dair çeşitli ve çok katmanlı değerlendirmelere sahip olduğunu göstermektedir.

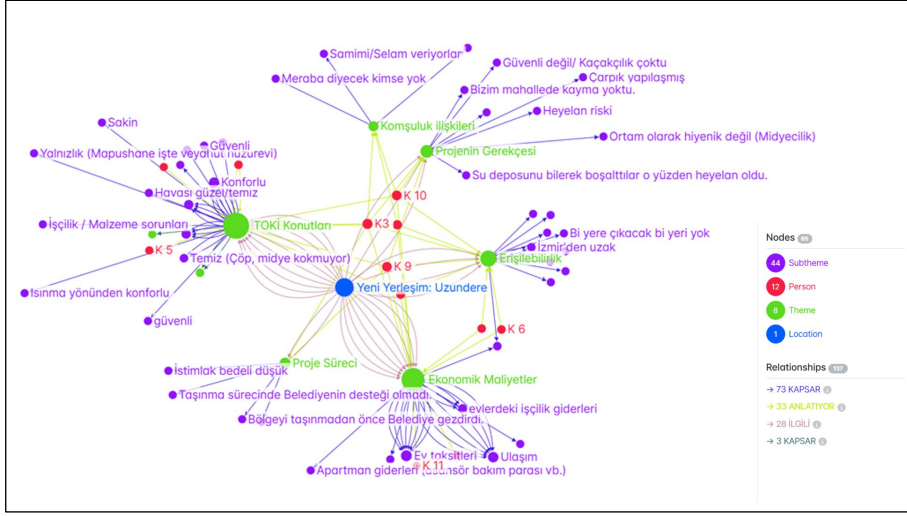
Merkezi düğümlerden biri olan “Ekonomik Maliyetler”, birçok katılımcı tarafından dile getirilmiştir (E1, E2, E9, E12, E15 vb.). Bu tema, “Apartman aidatları”, “Ev taksitleri”, “Apartman giderleri” gibi alt temalarla desteklenmiştir. TOKİ konutlarında yaşamının zaman içerisinde getirdiği ekonomik yükleri ve bu durumun memnuniyetsizlik yarattığını açıkça ortaya koymaktadır.

Konfor”, “Gürültü”, “Peyzaj yetersiz”, “Ulaşım hatları yok”, “Sosyal donatı alanları yetersiz” gibi alt temalar, yeni yerleşim bölgelerinin yaşam kalitesine dair önemli eksiklikleri göstermektedir. Proje sürecini gazetelerden öğrendik” ve “Belediye bize oyun yaptı” gibi ifadeler, sürece katılım eksikliğini ve karar alma mekanizmalarında dışlanmışlık hissini yansıtmaktadır. Kadifekale’den yeni yerleşim alanlarına taşınan bireylerin mekânsal, sosyal ve ekonomik açılarından çeşitli sorunlarla karşı karşıya olduklarını ortaya koymaktadır. Yeni yerleşim alanları, fiziki olarak daha düzenli görünse de katılımcıların anlatılarında **yüksek maliyetler, sosyal bütünlük ve yaşam kalitesinin azalması** ön plandadır.

Özellikle “Ekonomik Maliyetler” teması etrafında toplanan anlatılar, TOKİ konutlarına taşınmanın beraberinde getirdiği aidat, taksit ve bakım giderlerinin halk üzerinde oluşturduğu maddi baskıyı vurgulamaktadır. Diğer yandan, sosyal yaşam alanlarının eksikliği, ulaşım sıkıntıları ve aidiyet kurulamayan yeni çevre, katılımcıların belleğinde yeni yerleşimi olumsuz bir yer olarak kodlamaktadır. “Bölünmüşlük / Yeşillerden² farklı hissetme duygusu” gibi ifadeler, mekânsal ayrışmanın aynı zamanda psikososyal etkiler yarattığını ortaya koymaktadır.

Erkek katılımcıların anlatılarından oluşturulan ağ, Uzundere’ye dair deneyimlerin çok boyutlu olduğunu göstermektedir. Ekonomik, fiziksel ve sosyal koşullar; yeni yaşam alanının algılanmasını doğrudan etkilemektedir. Özellikle ekonomik yüklerin fazlalığı, altyapı eksiklikleri ve sosyal izolasyon, erkek katılımcıların yaşadıkları yerle kurdukları ilişkiyi sorunlu hale getirmektedir

² “Yeşiller”, TOKİ tarafından Uzundere’de inşa edilen ve Kadifekale’den tahliye edilen hak sahipleri dışında kalan bireylere satılan konut bloklarını ifade etmektedir. Bu bloklar, dış cephe renkleriyle diğerlerinden görsel olarak ayrılmakta ve bu fark, zamanla mekânsal bir ayrışmanın göstergesine dönüşmektedir. Renk üzerinden kurulan bu görsel sınır, sadece fiziksel bir farklılaşma değil, aynı zamanda sosyal aidiyetin, dışlanmanın ya da “öteki”leşmenin mekânda somutlaştığı bir ayrım biçimi olarak ortaya çıkmaktadır.



Resim 3: Yeni yerleşim alanı: Kadifekale'ye dair kadın anlatıcıların anlatı ağı haritası (**Kaynak:** Graphcommons,2025b)

Kadın kaynak kişilerin Uzundere'deki yeni yaşam alanlarına dair anlatıları, hem olumlu hem de eleştirel yönleri içeren çok katmanlı bir yapıya sahiptir. Ağ haritasında en yoğun temalardan biri **“Konfor”** olup, **“Temiz”**, **“Isıtma yönünden konforlu”**, **“Güvenli”**, **“Çöp, midye kokmuyor”** gibi alt başlıklarla desteklenmiştir. Bu durum, kadınların ev içi yaşam koşullarına ve hijyenik çevreye verdiği önemin altını çizmektedir.

Aynı zamanda **“Proje Süreci”** teması altında **“Taşınma sürecinde belediyenin desteği olmadı”** ve **“Bölgeyi tanımadan önce belediye gezdirdi”** gibi ifadeler yer almakta; bu da, kadınların karar süreçlerine katılım eksikliğini göstermektedir.

Diğer yandan, **“Komşuluk İlişkileri”** teması altında **“Samimi/Selam veriyorlar”** gibi olumlu ifadelerin yanı sıra, **“Merhaba diyecek kimse yok”** gibi yalnızlık ve toplumsal kopuşu ifade eden anlatılar da yer almaktadır. Bu durum, kadınların sosyal çevreyle kurdukları bağlarda farklı deneyimler yaşadıklarını ortaya koymaktadır.

“Erişilebilirlik” ve **“Ekonomik Maliyetler”** gibi temalar ise toplu taşıma yetersizliği, apartman giderleri, ev taksitleri gibi günlük yaşamın pratik ve ekonomik zorluklarına işaret etmektedir. Ayrıca projenin gerçekleşme nedenlerine dair **“Heyelan riski”**, **“Kaçakçılık”**, **“Çarpık yapılaşmış”** gibi kentsel yenileme bölgesine dair ifadelerle dile getirilen çevresel tehditler resmi söylemlerde dile getirilen gerekçelerle de paralellik gösterse de bellekteki Kadifekale algısının olumlu olduğu Resim 1’ de açığa çıkmaktadır.

Genel olarak kadın anlatıcıların anlatılarındaki düğüm noktalarının, güvenlik, sosyal izolasyon, ekonomik maliyetler ve sürece katılım eksikliği gibi çok boyutlu temalar etrafında örülmüş olduğu; bu da, kadınların kentsel dönüşümle birlikte yaşadıkları dönüşümü yalnızca mekânsal değil, toplumsal ve duygusal bir deneyim olarak içselleştirdiklerini göstermektedir.

2. Sonuç Yerine: Kentsel İkilikler Bağlamında Kadifekale ve Uzundere’nin Karşılaştırmalı Değerlendirmesi

Bu çalışmada, ANT çerçevesiyle kentsel yenileme sürecinden etkilenmiş yerel aktörlerin

anlatıları üzerinden oluşan sosyal ve söylemsel ilişkiler ağı incelenmiştir. Anlatılarda öne çıkan ortak temalar, yalnızca bireysel deneyimlerin değil, aynı zamanda ağın iç dinamiklerinin ve çatışmaların bir ifadesi olarak değerlendirilmiştir. Böylece, ağın hem insan hem de söylem temelli yapısı görünür kılınmıştır.

Bununla birlikte kentsel dönüşümün yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda sosyal, duygusal ve kültürel bir kırılma olduğunu göstermektedir. Kadifekale’den Uzundere’ye zorunlu göç, katılımcıların anlatılarında belirgin biçimde farklılaşan kentsel dikhotomileri ortaya çıkarmıştır. Ağ analizleri, bu anlatıların hangi temalar etrafında örüldüğünü ve bu temaların bireylerin kentle ve mekânla kurdukları ilişkiyi nasıl dönüştürdüğünü açıkça göstermektedir.

Kadifekale’nin yıkımı, sadece yapılı çevrenin değil, aynı zamanda bir toplumsallığın ve hafızanın da silinmesi anlamına gelmektedir. Uzundere’ye yerleştirme süreci ise mekânla kurulan bağın zayıfladığı ve yeni kimliklerin henüz inşa edilemediği bir süreci tarif etmektedir.

Kentsel planlama süreçlerinde yalnızca yapı üretmek değil, toplulukları ve aidiyeti de dikkate almak, daha adil ve sürdürülebilir kentler için zorunludur.

Tablo 1. Kadifekale ve Uzundere’nin tematik karşılaştırılması

Temalar	Kadifekale (Resim 1)	Uzundere – Erkekler (Resim 2)	Uzundere – Kadınlar (Resim 3)
Odak	Yerleşme nedenleri, anılar, komşuluk	Ulaşım, TOKİ, ekonomik maliyetler	Komşuluk, temiz bir yaşam alanı, proje süreci
Duygusal bağ	Yüksek nostalji ve kolektif hafıza	Daha rasyonel / eleştirel	Sosyal ve duygusal
Öne çıkan yerler	Eski mahalle (Anılar, sosyal bağlar, yere ait imgeler)	Kent merkezi, TOKİ Konutları	Uzundere Konutları
Kolektif yaşam/Yalnızlaşma	Yurt,yuva, kentle bağın kurduğu, yaşam mücadelesi verilen yer	Süreç dışında bırakılmışlık/kandırılmışlık hissi	Sürece edilgen katılım
Merkez / Çeper	Merkeze entegre, iç içe	Kentin çeperinde	Uzak ama alışılmaya çalışılan
Yasal / Enformel	Enformel yapılar, yaşanabilirlik yüksek	Yasal/işlevsel değil	Yasal/Gündelik yaşam pratikleriyle uyumsuz
Aidiyet Hissi	Kuvvetli	Zayıf – yerle uyum problemi	Karışık – bazıları aidiyet hissediyor, bazıları hissetmiyor
Toplumsal Cinsiyet Rolü	Ortak geçmiş hafızası	"Kamusal alan" deneyimi, ekonomik sorumluluklar ön planda	"Özel alan", sosyal yaşam, gündelik kalite ön planda

Kaynak: Yazar tarafından üretilmiştir.

Karşılaştırmalı analiz göstermektedir ki, Uzundere’ye taşınan bireylerin deneyimi yalnızca mekânsal değil; cinsiyet temelli farklılaşmalar da içermektedir. Ortak fiziksel çevrede yaşamalarına rağmen kadın ve erkeklerin bu çevreyle kurduğu ilişki farklılaşmaktadır:

Erkekler, yerleşimle ilgili ekonomik ve teknik sorunlara odaklanarak daha “dışsal” bir perspektif sunarken; Kadınlar, gündelik yaşam pratikleri ve sosyal ilişkiler üzerinden daha “içsel” ve duygusal bir anlatı geliştirmiştir.

Bu durum, yerleşim politikalarının cinsiyet boyutunun dikkate alınmasını gerekli kılmakta; özellikle kadınların gündelik yaşam deneyimlerinin mekânsal planlama süreçlerine daha etkin şekilde dahil edilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Kaynakça

- Ay, D., ve Penpecioglu, M. (2022). Dönüşümsüzlük ve beklemek: Devlet öncülüğündeki kentsel dönüşümün kurumsal darboğazları ve güvencesiz mekanları. *Kent Araştırmaları Dergisi (Journal of Urban Studies)*, 13(1), 6–39. <https://doi.org/10.31198/idealkent.975344>
- Demirci, M. (2004). *Kent planlamada uygulama anlayışına eleştirel bir yaklaşım: Dikmen Vadisi Projesi örneği* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Firidin, E. (2004). Değişen paradigmlar ekseninde kent planlamaya yeni yaklaşımlar. *Planlama*, 2004(2), 23–38.
- Gedikli, B. (2012). Stratejik mekânsal planlama: Planlamada yeni anlayışlar, yöntemler ve teknikler. *Kentsel planlama kuramları içinde* (2. baskı, ss. 237–290). İmge Kitabevi.
- Göksu, S. (2012). Stratejik mekânsal planlama ve ilişkisel coğrafya üzerine düşünceler. *Planlama*, 2012(3-4), 54–63.
- Graphcommons. (2025a). *Yeni yerleşim alanı: Uzundere'ye dair erkek anlatıcıların anlatı ağı haritası*. <https://graphcommons.com/graphs/02f70ff7-31c1-46c1-92f6-de772fd74552>
- Graphcommons. (2025b). *Yeni yerleşim alanı: Kadifekale'ye dair kadın anlatıcıların anlatı ağı haritası*. <https://graphcommons.com/graphs/e3c44a71-cde2-4a28-837c-7bad92757539>
- Karpat, G. K. (2009). *Tarihsel alanlarda sözlü tarih bilgisine dayalı kentsel tasarım kriterlerinin oluşturulması: Kemeralı Anafartalar Caddesi (İzmir)* [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Latour, B. (2021). *Toplumsal yeniden toplama: Aktör-ağ teorisine giriş* (N. Bingöl, Çev.). Tellekt. (Orijinal eserin basım yılı 2005)
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın üretimi* (I. Ergüden, Çev.). Sel Yayıncılık. (Orijinal eserin basım yılı 1974)
- Mutlu Kılıç, E. (2016). *Neoliberal politikalar çerçevesinde Türkiye’de kentsel dönüşüm ve kentsel mekânı yeniden anlamlandırma sözünü tarih bilgisi: İzmir Kadifekale Kentsel Yenileme Projesi örneği* [Yayımlanmamış doktora tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Mutlu Kılıç, E. (2025). Kentsel çalışmalarda sözlü tarih anlatılarından elde edilen verinin deşifre edilmesinde “Aktör-ağ Teorisi” yönteminin sunduğu fırsatlar: İzmir Kadifekale Kentsel Yenileme Projesi örneği. *Planlama*, 35(1), 211–240. <https://doi.org/10.14744/planlama.2025.98470>
- Ökten, A. N. (2021). Planlama literatüründe son kavramlar, kuramlar ve teknikler. 8. *Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (ss. 5–21). KBAM Yayınları.
- Özden, P. P. (2010). Türkiye’deki kentsel dönüşüm politikaları ve uygulamalarına eleştirel bir bakış. D. Özdemir (Der.), *Kentsel dönüşümde politika, mevzuat, uygulama: Avrupa deneyimi, İstanbul uygulamaları* içinde (ss. 194–224). Nobel Akademik Yayıncılık.

Mekân Üretiminde Bedensel ve Toplumsal Deneyimin Dışlanması: Aktörler, Yönetmelikler, Piyasa Dinamikleri ve Yerel Alternatif Arayışlar

Pelin Seven Aksu ¹

Öz: Bu bildiri, günümüz kentlerinde konut üretim süreçlerinin yönetmeliklerle biçimlenen ve piyasa dinamikleriyle hızlanan yapısını eleştirel biçimde ele almaktadır. Mevcut üretim biçimlerinin, mekânın asli öznesi olan beden ve toplumun deneyimlerini dikkate almaksızın işlediği; bu nedenle de toplumsal ihtiyaca yanıt vermeyen, yeniden üretilmeyen ve kullanıcıdan bağımsız mekânsal kalıplar ürettiği gözlemlenmektedir. Müteahhitlik belgelerinin kolayca alınabilir olması, plan notlarının belirli aktörler lehine esnetilmesi, konutun yatırım aracı haline gelmesi gibi durumlar; üst ölçekten gelen kuralların toplumsal olanla çatıştığını göstermektedir. Bu çerçevede çalışmanın temel hipotezi, toplumsal ve bedensel deneyimin dahil edilmediği bir mekân üretiminin sürdürülebilir olmadığı ve bunun yerel ölçekte geleneksel piyasa-dışı, katılımcı veya topluluk temelli “ara üretim halleri” ile aşılabileceğidir. Bildiri, literatür taraması, yerel yönetimlerin rolüne dair mevzuat analizi ve çeşitli kentlerden güncel örneklerin karşılaştırmalı incelenmesi yoluyla bu hipotezi sınamaktadır. Çalışmanın sonucunda, planlama süreçlerinde katılımın yeniden tanımlanarak mahalli aktörlerin karar süreçlerine dahil edilmesiyle, beden-mekân ilişkisinin yeniden kurulabileceği ve bunun mekânsal kaliteyi artırabileceği savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: beden-mekân ilişkisi, konut üretimi, aktörler, yasa ve yönetmelikler, katılım

Abstract: This paper offers a critical examination of contemporary urban housing production processes, which are both shaped by regulatory frameworks and accelerated by market dynamics. It observes that prevailing modes of production disregard the body and society as the primary subjects of space, thereby generating spatial patterns that fail to respond to social needs, resist reproduction and remain detached from their users. The ease of obtaining contractor licenses, the flexibilization of zoning provisions in favor of particular actors, and the treatment of housing as an investment asset all illustrate a fundamental clash between top-down regulations and communal interests. Within this context, the study's central hypothesis posits that spatial production excluding social and embodied experience is inherently unsustainable—and that this deficit can be overcome through locally driven, traditional non-market, participatory or community-based “intermediate production” models. Employing a literature review, a legislative analysis concerning the role of local authorities, and a comparative study of recent examples from various cities, the paper tests this hypothesis. It concludes that redefining participatory mechanisms in planning to include local stakeholders can restore the body-space relationship and thereby enhance overall spatial quality.

Keywords: body-space interaction, housing production, stakeholders, regulations, participation

¹ PSA Mimarlık, pelinsevenaksu@gmail.com

1. GİRİŞ

Odanızın penceresinden baktığınızda ne görüyorsunuz?

Ya da dışarı çıktığınızda?

Muhtemelen bina kümeleri, yollar, elektrik direkleri, birkaç yeşil doku ve gökyüzü...

Kulağınıza benzer bir araç uğultusu çarpıyor, burnunuza aynı kokular geliyor; yürüdüğünüz zeminin sertliği, rüzgârın yönü, adımlarınızın ritmi bile tanıdık. Peki, nerede olduğunuzu bilmeseydiniz, sokağa adım attığınızda buranın hangi kent olduğunu tahmin edebilir miydiniz?

Keleş ve Mengi (2017), küreselleşme ve neoliberal politikaların etkisiyle kentsel mekânların konut ya da iş yeri olarak kullanılan plazalar, gökdelenler, alışveriş merkezleri ve çok şeritli yollarla donatıldığını, bu durumun ise kentleri mekânsal anlamda neredeyse birbirinin kopyası haline getirdiğini vurgular. Bu olgu, makro ölçekte kentlerin birbirine benzer yapılar üzerinden tek tipleşmesini, mikro ölçekte ise mekân üretiminde hâkim olan piyasa merkezli ve teknokratik bakış açısının yarattığı daha derin yapısal sorunları açığa çıkarmaktadır. Kapitalin dolaşımını kolaylaştırmaya, tüketim pratiklerini yönlendirmeye ve sermaye birikimini hızlandırmaya odaklanan bu anlayış, mekânı bir yaşam alanı olmaktan çıkararak yalnızca işlevsellik ve verimlilik ekseninde yeniden kurgulamaktadır. Nitekim günümüz kentlerinde giderek egemenleşen, birbirinin kopyası, ruhsuz ve kimliksiz mekânlar; mekânın asıl öznesi olan insanın bedensel, duyuşsal ve toplumsal deneyimlerini sistematik biçimde dışlayan bir üretim modelinin en somut sonucudur.

Bu modelin etkileri kentin bütün mekânsal dokusunda gözlemlense de bu bildiri kapsamında konut üretimi üzerinden ele alınmıştır. Çünkü bedensel pratikleri, gündelik ritüelleri ve toplumsal ilişkileri biçimlendiren bir barınma mekânı olarak konut, çoğunlukla teknik standartlar ve piyasa dinamiklerinin baskısıyla giderek tek tipleşen, metalaşan ve yatırım aracına indirgenen bir olgu olarak mekân üretimindeki çelişkilerin en belirgin biçimde gözlemlenebildiği alanlardan biridir (Lefebvre, 2014).

Bu çerçevede bildiri, üç aşamalı bir tartışma yürütmeyi amaçlamaktadır: İlk olarak, mevcut konut üretim modeli ve bu modelin bedensel ve toplumsal deneyimi dışlayan yapısı kuramsal düzlemde ele alınacaktır. Ardından, Türkiye bağlamında bu hegemonik üretim modelinin mekânsal yansımaları örneklenecek; yönetmeliklerin, piyasa dinamiklerinin ve aktörlerin rolü tartışılacaktır. Son olarak, yerel bilgi, bedensel deneyim ve kolektif pratikler üzerinden şekillenen; piyasa dışı, katılımcı veya topluluk temelli, mekânsal çeşitliliği merkeze alan ve bağlama özgü biçimlenen çoğul ve melez ara üretim halleri değerlendirilecektir.

Bu çalışma, mekân üretiminde bedensel ve toplumsal deneyimi dışlayan hegemonik modeli ve bu modelin pekiştirdiği yapıları eleştirel bir bakışla görünür kılmayı; aynı zamanda bu modelin dışında kalan üretim pratikleri üzerinden alternatif üretim hallerini tartışmaya açmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, söz konusu pratiklerin çoklu ve melez ara üretim halleri olarak mekânsal çeşitlilik açısından taşıdığı potansiyelleri ortaya koymayı ve bu potansiyellerin, gelecekte kentlerin daha kapsayıcı, adil ve dayanışmacı mekânsal üretim biçimleri doğrultusunda dönüşebilmesi yönünde bir imkân araladığını göstermeyi amaçlamaktadır.

2. HEGEMONİK ÜRETİM MODELİ VE MEKÂNSAL YANSIMALARI

Le Corbusier, kenti tüm toplumsal süreçleri merkezileştiren bir “makine” olarak tasarlamış ve büyük şehri ülkenin tüm ruhunu yöneten bir merkez olarak yüceltmıştır: “Büyük şehir, her şeyi komuta eder; barışı, savaşı, çalışmayı. Büyük şehirler, dünyanın yapıtının üretildiği tinsel atölyelerdir. Büyük şehirlerde üretilen çözümler, taşralardakine üstün gelir...” (Le Corbusier, 2014, s. 78-79). Bu bakış, mekânı bedensel ve toplumsal deneyimden bağımsız, tek merkezden üretilen standart çözümlerle kurgulayan hegemonik bir zihniyetin erken ifadesidir. Modernist ideolojinin bu standartlaştırıcı bakışı, neoliberal dönemde piyasa merkezli üretim mantığında farklı araçlarla da olsa varlığını sürdürmektedir.

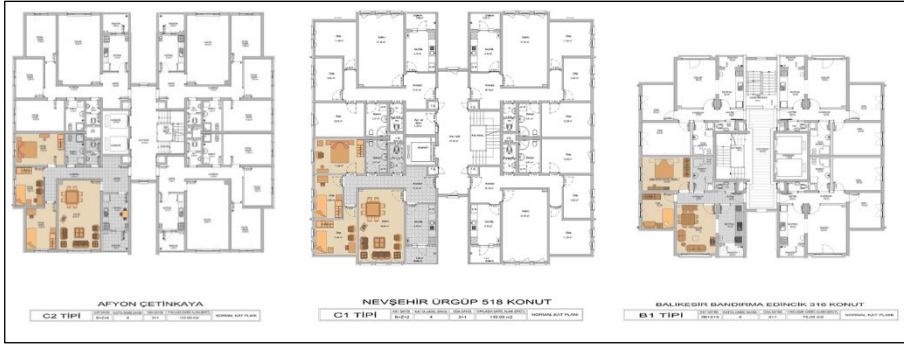
Küreselleşme ve neoliberal kentleşme politikaları ekseninde biçimlenen mekân üretimi, sermaye birikiminin gereklilikleri doğrultusunda şekillenmekte; bu çerçevede konut üretimi de giderek, küreselleşmenin temel hedeflerinden biri olan sermayenin akışkanlığını sağlamaya hizmet eden bir araç konumuna yerleşmektedir (Keleş, 2001). Sermayenin dolaşım hızını artırmaya ve yatırımın geri dönüşünü garanti altına almaya odaklanan bu süreç, mekânı kullanım değerinden çok piyasa ilişkilerinin belirlediği değişim değeri temelinde tanımlamaktadır. Kullanım değerinin geri plana itilmesi ise konut tasarım sürecine doğrudan yansımaktadır. Daha fazla kâr için metrekaresel daraltılmakta, ortak alanlar küçültülmekte, konut birimlerinin niteliği standart tipolojilere indirgenmekte ve kullanıcıların farklı ihtiyaçlarını karşılayabilecek esneklikten yoksun birbirinin aynısı “yaşam makineleri”¹ üretilmektedir. Bu yaklaşım, konutu hızla alınıp satılabilecek bir meta haline getirmektedir (Harvey, 1997).

Konutun metalaşmasına dayalı hegemonik üretim modeli, mekânı toplumsal ve kültürel bağlamından kopararak bedenin çok duyulu deneyimini dışlamakta ve göz-merkezci bir anlayışla pazarlanabilir bir imgeye indirgemektedir. Satış broşürleri, reklam filmleri ve kataloglarda öne çıkarılan “fotojenik” estetikler, mekânın duysal ve toplumsal boyutlarını görünmez kılmakta; kullanıcıyı mekânı yaşayan bir özne olmaktan çıkararak tüketilecek bir görüntüye yönlendirmektedir (Resim 1). Pallasmaa (2011), bu indirgemeyi modern mimarlığın temel sorunlarından biri olarak görür; mekânın dokunma, işitme ve koku alma gibi çoklu duysal deneyimlerden arındırılarak yalnızca görselliğe sıkıştırıldığını vurgular. Bu eleştiri, Merleau-Ponty’nin (2014) fenomenolojisiyle örtüşür. Ona göre mekân, bedenden bağımsız, nesnel ölçülerle tanımlanmış soyut bir alan değil; bedenin dünyayla kurduğu yaşantısal ilişkinin ürünüdür. Beden, yalnızca mekânın içinde bulunan bir nesne değil, yürüyüşü, dokunuşu, bakışı ve işitmesiyle mekânı kuran ve ona anlam veren öznenin kendisidir. Bu nedenle bir kapı, yalnızca belirli ölçülere sahip bir açıklık değil, bedenin geçiş olanağını duyumsadığı bir deneyimdir; merdiven ise basamakların toplamı değil, bedenin çıkarken ve inerken yaşadığı ritmik ilişkidir. Bu yaklaşım, modernist ve neoliberal üretim mantığının mekânı soyut plan şemaları ve tip projeler üzerinden tanımlarken göz ardı ettiği bütüncül deneyimi görünür kılar. Türkiye’de farklı kentlerde beliren tip konut projeleri bu tahakkümün en görünür örnekleridir (Resim 2). Aynı blok tiplerinin farklı kentlerde tekrar edilmesi, daire planlarının birbirinin aynısı olması ve bağlamdan kopuk standart çözümler, mekânı soyut bir geometriye indirger.

¹ Le Corbusier, 1923 tarihli *Vers une Architecture (Bir Mimarlığa Doğru)* kitabında “La maison est une machine à habiter” ifadesini kullanır. Türkçeye genellikle “ev, içinde yaşamak için bir makinedir” diye çevrilir.



Resim 1: Proje tanıtım görseli örneği. (Kaynak : <https://www.hepsiemlak.com/emlak-yasam/haberler/yeni-villa-projesi-alya-bahce-bahcesehirde-hayata-geciyor>)



Resim 2: TOKİ Afyon, Nevşehir, Balıkesir illeri örnek konut tipleri ve planları (Kaynak: <https://www.toki.gov.tr/ornek-konut-tipleri-ve-planlari>)

Lefebvre'in (2014) "mekânın üretimi" yaklaşımı, bu eleştirileri daha geniş bir toplumsal çerçeveye taşır. Ona göre mekân, toplumsal ilişkilerin hem ürünü hem de yeniden üretim aracıdır. Lefebvre'in mekânsal üçlemesinde algılanan mekân, gündelik hayatın bedensel pratikleriyle deneyimlenen somut kullanımı; tasarlanan mekân, imar planları, tip projeler ve yönetmelikler aracılığıyla teknik kodlarla şekillenen soyut düzeni; yaşanan mekân ise simgesel değerler, kültürel anlamlar ve toplumsal ilişkilerin iç içe geçtiği boyutu ifade eder. Hegemonik üretim modelinde tasarlanan mekân, soyut şemalarıyla hem algılanan mekânı hem de yaşanan mekânı gölgede bırakır. Böylece gündelik hayatın bedensel deneyimleri ve toplumsal çeşitlilik bastırılır; mekân, teknik rasyonalite ve piyasa mantığına indirgenir. Bu indirgeme, aynı zamanda iktidar ilişkilerinin mekân üzerinden yeniden üretilmesi için bir zemin oluşturur. Lefebvre'in kavramsallaştırdığı tasarlanan mekânın tahakkümü, mekânı yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda politik bir araç

haline getirir. Bu noktada Foucault'nun (2015) disiplinci iktidar çözümlemeleri devreye girer. Foucault, modern iktidarın doğrudan şiddetle değil, gözetim, sınıflandırma ve normalleştirme teknikleriyle işlediğini vurgular. Seri üretim konut projeleri, villa siteleri ve kapalı yaşam alanları, yalnızca maliyet ve verimlilik gerekçeleriyle değil, aynı zamanda öngörülebilir ve uysal öznelere yaratmak üzere standartlaştırılmış düzenlemelerle inşa edilmektedir. Yüksek duvarlar, güvenlik kameraları, giriş kontrolleri, blok tipolojileri ve mekânsal sınırlamalar, sakinlerin davranışlarını homojenleştirerek birer “yumuşak panoptikon” işlevi görmektedir. Böylece mekân, hem piyasanın taleplerine uygun bir metaya dönüşmekte hem de disipliner iktidarın yeniden üretildiği bir alan haline gelmektedir.

Bu disiplinler düzende planlamaya ilişkin yasal ve yönetsel düzenlemeler de piyasa mantığının sürekliliğini güvence altına almak üzere devlet eliyle düzenlenip denetlenen araçlar olarak işlev görmektedir. Scott'un (2008) vurguladığı üzere, modern devletler karmaşık toplumsal ve doğal gerçeklikleri yönetebilmek için onları basitleştirme ve standartlaştırma eğilimindedir. Devletin mekânı ve toplumsal yaşamı “okunabilir” kılma arzusu, ölçülebilir ve denetlenebilir şemalar üretme çabasına dayanır. Bu okunabilirlik, haritalar, kadastro kayıtları, nüfus istatistikleri, standart ölçü birimleri ve yönetmelikler gibi teknik araçlar aracılığıyla inşa edilir. Yüksek-modernist planlama anlayışı, toplumsal gelişmeyi sağlama iddiasıyla ortaya çıkarken, öznesini de bu okunabilirlik kapsamında “soyut yurttaş” olarak kurgulamıştır. Bu anlayışa göre yurttaşın ihtiyaçları belirli metrekare konut, belirli miktarda temiz su, gıda, hava veya ulaşım birimi gibi ölçülebilir standartlara indirgenmiş; bireyler tek biçimli ve birbirinin yerine geçebilir varlıklar olarak ele alınmıştır. Oysa bu kurguda toplumsal cinsiyet, tarih, kültürel değerler, yerel bilgi, beğeniler veya farklı yaşam pratikleri gibi bağlamsal nitelikler dışlanmıştır. (Scott, 2008, s.519) Böylelikle planlama, görünürde eşitlikçi bir toplum yaratma amacını güderken, gerçekte toplumsal aktörlerin katılımını sınırlandıran, karar alma süreçlerini merkezileştiren ve mekân üzerinde devletin denetimini pekiştiren bir araç haline gelmektedir.

Neoliberal kentleşme, mekânı piyasa için elverişli kılma hedefini yalnızca planlama düzenekleri üzerinden değil, üretim zincirindeki aktörlerin işlevsel konumlanışları aracılığıyla da kurumsallaştırır. Geliştiriciler ve müteahhitler, kâr maksimizasyonu ile risk minimizasyonunu önceleyerek düzenlemeleri maliyet optimizasyonu sağlayan araçlara dönüştürür; tip projeler ve standart planlar bu rasyonalite doğrultusunda yaygınlaştırılır. Yerel yönetimler, denetimi mekânsal niteliğin tartışmalı boyutlarından ziyade yasal uygunluk ve niceliksel göstergeler üzerinden yürütür; ruhsat ve planlama süreçlerinde piyasa lehine esneklikler/istisnalar üreterek belirli yatırım pratiklerine avantaj sağlar. Mimarlar, yatırımcı talepleri ve bürokratik kısıtların baskısı altında, kullanıcı deneyimini önceleyen yaratıcı öznelere olmaktan çıkıp en verimli ticari ürünü üretmeye yönlendirilen teknik uzmanlar hâline gelir. Kullanıcılar ise konutu bir barınma mekânından çok finansal getiri ve prestij aracı olarak gördükçe, talep tarafında bu piyasa mantığını içselleştiren pasif tüketicilere dönüşür. Bu konumlanışlar, aktörlerin yatay ve müzakereci bir ortaklık içinde değil, piyasa mantığına göre yukarıdan aşağıya örgütlenen bir üretim sürecinin bileşenleri olarak işlediğini gösterir; böylelikle konut, barınma hakkı bağlamından kopar ve metalaşma süreci aktörle aracılığı ile daha da pekişir.

Türkiye’de bazı katılımcı uygulamalar.² gözlemlenmesine rağmen planlama mevzuatında bütün bu aktörlerin bir araya gelebildiği kapsayıcı bir katılım modeli henüz tanımlanmamış olmakla birlikte; katılım, yalnızca konut üretiminde değil, arsa üretiminden kent yönetimine uzanan daha geniş süreçlerde de dar bir çerçevede tutulmuştur. Bu durum karar alma süreçlerinin tepeden inme kurgulanmasına yol açmakta; katılım mekanizmalarını gerçek bir müzakere alanı olmaktan çıkarak sembolik bir işlevle sınırlamaktadır. 5393 sayılı Belediye Kanunu’nda öngörülen katılım esasen “danışma” ile sınırlı kalmakta; arsa/konut üretim alanları ya da kentsel dönüşüm bölgelerinin belirlenmesinde sivil toplumun ve hemşerilerin görüşlerine zorunlu başvuru öngörülmemektedir.³ Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği de mekânı yalnızca teknik standartlar ve ölçü birimleri üzerinden tanımlamakta; yoğunluk, yükseklik, yapı yaklaşma/çekme mesafeleri, parsel ölçeği düzenleri ve benzeri parametrik hükümlerle süreci bir uygunluk denetimine indirgemektedir. Bu çerçeve, kararların oluşumuna kentlilerin bilgi, deneyim ve ihtiyaçlarıyla erken aşamada ve bağlayıcı biçimde dâhil olabilecekleri yöntem ve araçlar (ortak tasarım oturumları, mahalle ölçeğinde müşterek üretim mekanizmaları, kullanıcı odaklı tasarım döngüleri vb.) öngörmemekte; katılımı sonuç ürünün mevzuata uyumu etrafında, sonradan ve biçimsel itiraz kanallarına sıkıştırmaktadır.

Katılımın en görünür ve etkili biçimde işletilmesi beklenen Kent Konseyleri, bu işlevi kurumsallaştırabilecek bir platform sunması gerekirken, yürürlükteki Kent Konseyleri Yönetmeliği’nin çizdiği çerçeve nedeniyle sınırlı kalmaktadır. Yönetmelik, konseyleri belediyeye danışma organı olarak konumlandırmakta; karar ve önerilerine bağlayıcılık tanımlamamakta, stratejik plan, performans programı, bütçe ve imar planları gibi temel belge ve süreçlere aktarım için zorunlu prosedür öngörmemektedir. Mali özerkliğin bulunmaması ve kaynakların belediye tahsislerine bağımlılığı, gündem belirleme ile çalışma programlarının yerel idarenin takdirine açık biçimde şekillenmesine yol açmakta; izleme, değerlendirme ve hesap verebilirlik mekanizmalarını zayıflatmaktadır. Bu nedenle Kent Konseyleri, kararların kurucu aşamalarında katılımı örgütleyen bir yapı olmaktan çok, çoğu zaman sonradan ve sembolik bir danışma kanalı olarak işlemekte; katılım temelli bir mekânsal üretim anlayışına zemin hazırlamamaktadır.

Sonuç olarak, katılım mekanizmaları büyük ölçüde biçimsel/sembolik nitelikte kalmakta; kentlilerin karar alma süreçlerine etkin ve bağlayıcı katılımını mümkün kılacak araçlar üretilmemektedir (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009). Böylece düzenleme, tasarımın toplumsal müzakereyle evrileceği katılım temelli bir üretim anlayışına zemin hazırlamak yerine, teknik rasyonaliteyi önceleyen standartlaştırıcı bir alan kurgusunu kurumsallaştırmaktadır.

² Türkiye’de gözlemlenen katılımcı uygulama örnekleri; (Arslan ve Kaya Erol, 2023)

Düzce Umut Evleri (2012–2015, Düzce); Sakarya Mahallesi Kamusal Mekân Canlandırma (2013–2015, Denizli); Konyaaltı Kent Meydanı (2005, Antalya – fikir projesi); Kepez-Santral Mahalleleri Yeniden Yerleşim (2014, Antalya); Yeldeğirmeni Mahallesi Canlandırma (2010–2020, İstanbul); Tarsus Tarihi Ticaret Merkezi (2012); Zafer Meydanı ve Çevresi (2012, Çanakkale); Kemeraltı Tarihi Kent Merkezi (2004, İzmir); İzmit Yenilikçi Yerleşmeler (1978).

³ 5393 sayılı Belediye Kanunu Madde 69- Arsa ve konut üretimi ve Madde 73- Kentsel dönüşüm ve gelişim alanı başlıklarındadır.

Bu bölümde tartışıldığı üzere, konut üretiminde egemen hale gelen hegemonik model, piyasa dinamikleri ile yasal-yönetmelik çerçevelerin ve hiyerarşik aktör ilişkilerinin kesişiminde biçimlenmektedir. Kullanım değerini ikincilleştirerek tip projeler ve standart planlar üzerinden mekânı kullanıcıdan yalıtılmış soyut bir geometriye indirgemekte; beden çok duyulu deneyimlerini ve toplumsal ilişkilerin çeşitliliğini silikleştirmektedir. Görünürde tarafsız teknik araçlar gibi işleyen yasal düzenlemeler ile planlama aygıtları, fiilen piyasa lehine esneklikler üretmekte ve metalaşma sürecini meşrulaştırmaktadır. Aktörlerin konumlanması da bu döngüyü güçlendirmekte; mimar ve planlar teknik uzmanlara, kullanıcılar ise yatırımcı/tüketicilere indirgenmektedir. Sonuçta konut, barınma hakkından kopararak finansal bir varlığa dönüşmekte; kentsel mekân kimliksizleşmekte, homojenleşmekte ve yerel bağlamdan uzaklaşmaktadır.

Bu tespitler, bedensel ve toplumsal deneyimi dışlayan hegemonik modelin sınırlarını açığa çıkarırken, alternatif üretim arayışlarının önemine işaret etmektedir. İzleyen bölümde, hegemonik modelin dışında kalan yerel bilgiye, bedensel deneyime ve kolektif pratiklere dayanan ara üretim halleri ele alınacak; bu pratiklerin çoklu ve melez yapılarıyla mekânsal çeşitliliği yeniden mümkün kılma ve gelecekte kentleri daha kapsayıcı, adil ve dayanışmacı üretim biçimlerine doğru açabilme potansiyeli tartışılacaktır.

3. ARA ÜRETİM HALLERİ: YEREL, KATILIMCI VE TOPLULUK TEMELLİ MEKÂNSAL PRATİKLER

Hegemonik modelin piyasa ve yönetmelik odaklı üretim mantığına karşı, son yıllarda farklı coğrafyalarda gelişen yerel, katılımcı ve topluluk temelli girişimler, mekân üretimine dair yeni ufuklar açmaktadır. Bu pratiklerin ortak yönü, tek ve bütünlüklü bir “alternatif model” oluşturmaktan çok, bağlama özgü, çoğul ve melez biçimler üretmeleridir. Bu bildiride “Ara üretim halleri” olarak belirtilen alternatifler sabit, kurumsallaşmış bir model olmaktan çok, bağlama göre farklılaşan, sürekli değişen ve akışkan yapılar olarak görülmelidir. Kavramın “halleri” biçiminde çoğul kullanımı da bu süreksizlik, çeşitlilik ve geçicilik vurgusunu taşır. Bu bağlamda ara üretim halleri, tek tip ve merkezî standartlara dayalı üretim anlayışına karşı, yerelin bilgisini, bedenin çok duyulu deneyimlerini ve toplumsal müzakereyi merkeze alan, bağlama özgü ve çoğul mekânsal üretim biçimlerini ifade etmektedir (Tablo 1).

Mekân üretiminde hegemonik modellere karşı geliştirilen alternatif arayışların politik ve teorik zemini, Lefebvre’in ortaya koyduğu ve Harvey’in geliştirdiği kent hakkı kavramında bulunabilir. Bu kavram, kentsel kaynaklara salt erişim talebinin ötesinde, kentin üretim süreçlerine kolektif ve demokratik katılım yoluyla kenti ve dolayısıyla toplumsal yaşamı yeniden şekillendirmeye yönelik politik bir hakkı imler (Lefebvre, 2015; Harvey, 2013). Kent hakkı, bireysel bir mülkiyet talebi değil, kentsel üretimin kolektif bir özneleşme kapasitesi olarak benimsenmesi ve bu sürecin demokratikleştirilmesi yönünde radikal bir taleptir.

Bu perspektif, soyut ve standartlaştırıcı üretim anlayışının dışladığı bedensel deneyimi ve gündelik toplumsal pratikleri yeniden analizin merkezine yerleştirir. Lefebvre’in (2014) “yaşanan mekân” kavramsallaştırması, mekânı teknik şemalarla tanımlanan geometrik bir boşluk olmaktan çıkarır; dokunma, işitme, ritim ve gündelik karşılaşmalar üzerinden kurulan çok-duyulu ve ilişkisel bir dünya olarak tanımlar. Bu bağlamda mekân, sabit bir ürün değil, kullanıcıların müzakere ederek kolektif biçimde dönüştürdüğü dinamik bir süreç olarak kavranır. Böylece aidiyet, güvenlik, esneklik ve müşterek kullanım gibi

nitelikler, evrensel standartlar aracılığıyla dayatılan soyut hedefler olmaktan çıkarak, ortak üretim ve deneyim içinde şekillenen somut değerlere dönüşür.

Tablo 1: Hegemonik model ve “Ara Üretim Halleri” karşılaştırması.

Kavramsal Ölçüt	Hegemonik Model (Piyasa ve Yönetmelik Odaklı)	Ara Üretim Halleri (Katılımcı ve Topluluk Odaklı)
Temel Amaç / Değer	Konutu bir yatırım aracı olarak görerek değişim değeri üzerinden kârı maksimize etmeyi hedefler.	Konutu temel bir hak ve "yuva" olarak kabul ederek toplumsal ihtiyacı karşılayan kullanım değerini önceliklendirir.
Mekân Anlayışı	Mekânı, bağlamından kopuk, standartlaştırılmış ve soyut bir "tasarlanan mekân" olarak ele alır.	Mekânı, bedensel deneyimler, gündelik pratikler ve topluluk bağları aracılığıyla üretilen bir "yaşanan mekân" olarak kavrar.
Tasarım Süreci	Süreç, uzmanların kontrolünde yukarıdan aşağıya işler ve piyasa talepleri ile katı yönetmeliklerle şekillenir.	Süreç, kullanıcıların ve topluluğun doğrudan katılımıyla aşağıdan yukarıya doğru, müzakereyle şekillenir.
Kullanıcı Rolü	Kullanıcı, karar mekanizmalarının dışında tutulan ve sürece dahil olmayan pasif bir tüketici veya müşteridir.	Kullanıcı, ihtiyaçların belirlenmesinden yönetime kadar tüm sürecin merkezinde yer alan aktif bir üretici ve karar vericidir.
İktidar / Kontrol	Mekânsal düzen aracılığıyla davranışları standartlaştıran, disipline edici ve normalleştirici bir iktidar uygular.	Kullanıcıların kendi mekânlarını şekillendirmesine olanak tanıyarak onları güçlendirir ve öz-yönetim pratiklerini teşvik eder.
Başarı Ölçütü	Başarı; satış hızı, metrekare değeri ve yatırımın geri dönüşü gibi tamamen finansal kârlılık metrikleriyle ölçülür.	Başarı; kullanıcı memnuniyeti, topluluk bağları, aidiyet duygusu ve mekânsal kalite gibi sosyal sürdürülebilirlik göstergeleriyle değerlendirilir.

Bu yaklaşımın en temel ayırt edici özelliklerinden biri, odağını üründen sürece kaydırmasıdır. Piyasa odaklı hegemonik model, başarısını satılabilir birim, metrekare başına kâr veya yatırımın geri dönüşü gibi niceliksel çıktılarla ölçerken; alternatif üretimler sürecin niteliğini esas alır. İhtiyaçların birlikte tanımlandığı, programın kolektif olarak kurulduğu, tasarım kararlarının açık uçlu ve yinelemeli biçimde alındığı ve yönetimin ortaklaşa sürdürüldüğü bir üretim pratiği hedeflenir. Dolayısıyla başarı ölçütleri de finansal göstergelerden, mekânsal kalite ve sosyal sürdürülebilirlik gibi niteliksel göstergelere evrilir. Bu ölçütler, nesnel ve evrensel formüllerle değil, bizzat kullanıcıların katıldığı müzakere süreçlerinde tanımlanır. Böylesi bir değerlendirme pratiği, doğası gereği siyasaldır: mekânın değerini tanımlama yetkisini piyasanın tekeline alarak yeniden topluluklara iade eder.

Bu teorik çerçevenin somut yansımaları, katılımcı tasarım ve birlikte üretim pratiklerinde gözlemlenebilir. Türkiye'de piyasa ve devletin baskın konut üretim mantığına karşı,

topluluk temelli, katılımcı ve sosyal fayda odaklı "ara üretim halleri" olarak nitelendirilebilecek önemli deneyimler mevcuttur. Bu pratikler, konutun ve mekânın başka türlü üretilbileceğine dair somut kanıtlar sunarak, bildirinin temel hipotezini ampirik olarak desteklemektedir. Afet sonrası biçimlenen dayanışma ve öz-yönetim eksenli en dikkat çekici örneklerden biri olan Düzce Umut Evleri projesi, bu yaklaşımın dikkate değer bir örneğidir.

Düzce Umut Evleri, 1999 depremlerinde konut hakkından dışlanan kiracı depremzedelerin dernekleşip kooperatife dönüşen uzun soluklu mücadelesiyle, arsa edinimi sonrasında tasarım ve inşaa süreçlerini birlikte yürüttükleri katılımcı bir konut üretimi olarak şekillendi; gönüllü uzmanlardan oluşan Düzce Umut Atölyesi süreci toplulukla birlikte örgütledi ve yaklaşık bir buçuk yıl süren etkinlik dizisi sonunda kullanıcıların aktif ve sistematik katılımıyla somut tasarım çıktısı üretildi. Katılım yöntemi; tasarım oyunları, odak gruplar ve atölyelerde geliştirilen alternatiflerin ekoloji, erişilebilirlik, güvenlik, mahremiyet, ortak alanlar ve maliyet ölçütleriyle değerlendirilmesine dayandı; yerel belediyeden elde edilen girdiler ve tapu-kadastro ile yapılan resmi görüşmeler süreçte belirleyici oldu. Alan, Düzce/Beyköy’de 42.228m²’lik üç adada, üst ölçek planda yeni kentsel gelişme ve “kaçak yapılaşmayı önleme” bölgesi olarak tanımlanmış; 12,5 m azami yükseklik (≈4 kat) ve ticari kullanıma izin verilmemesi gibi koşullar altında komşu TOKİ alanı ve sanayi tesisi etkileri dikkate alınarak ele alındı. Oyun ve 3B analiz çıktıları; binaların ada çevresine yerleşmesi eğilimi, ortak alanların merkezde/dağıtık kurgulanması, düşük kat talebi ile 392 konut gereksiniminin uzlaştırılması ve daire büyüklüğü tercihlerinin (%80 ≈110 m²) müzakere edilmesini sağladı; bazı eğilimlerin TOKİ tipolojisini yeniden üretme riski kullanıcılarla birlikte tartışıldı ve güneşlenme gibi nitelikler üzerinden yeniden çerçevelendi. Bu vaka, “ara üretim hali” bağlamında, piyasa ve standart tip projelerle tanımlı hegemonik konut üretiminin içinde ve kenarında; kullanıcıyı “müşteri”den karar verici-üretici özneye taşıyan bir müzakere zemini kurması, planlama/yönetmelik kısıtlarını şeffaflaştırarak bağlamsal uyarlanabilirlik üretmesi ve topluluğun örgütlenme kapasitesini güçlendirmesi bakımından özgül bir değer sunar. (Başak, 2016) Düzce Umut Evleri, hegemonik, yukarıdan-aşağı tip üretime kopuşçu bir karşı-model önermektense, onun içinde/kenarında müzakere-katılım-öz-yönetim zeminleri açan “ara üretim halleri” üretmiştir. Böylece konut, yatırım nesnesi olmaktan çok ortak yaşamın ve yerel özgüllüğün mekânı olarak yeniden kurulmuştur.

Uluslararası bağlamda ise Barselona’daki La Borda Konut Kooperatifi, kullanım hakkına dayalı modeliyle öne çıkmaktadır. Tasarım ve inşaa süreçlerinin meclisler ve çalışma grupları aracılığıyla toplulukla birlikte yürütüldüğü bu projede, ortak mutfak, çamaşırhane, misafir odaları ve çok amaçlı mekânlar gibi paylaşımlı alanlar, özel alanları bilinçli olarak azaltıp gündelik karşılaşmaları ve dayanışmayı teşvik edecek biçimde kurgulanmıştır. Enerji verimliliğinden malzeme seçimine kadar tüm kritik kararların toplulukça alınması, hem bedensel ve toplumsal deneyimi güçlendiren hem de uzun vadede ekolojik ve ekonomik olarak sürdürülebilir bir yaşantı çevresi oluşturmuştur. (Re-Dwell, 2022; Zenodo, 2021)

Bu iki örnek, kent hakkının soyut bir slogan olmanın ötesinde; kurumsal modeller, karar alma usulleri ve mekânsal tipolojiler düzeyinde somut karşılıkları olan bir pratikler bütünü olduğunu göstermektedir. Bu pratikler aracılığıyla beden ve topluluk yeniden özneleşmekte; değer, üründen çok süreçte üretilmekte; kalite ve sürdürülebilirlik ise finansal metriklerle değil, demokratik müzakere ve ortaklaşma ile tanımlanmaktadır. (Tablo 2)

Tablo 2. Ara üretim halleri örnek analizi

Ara Üretim Halleri	Düzce Umut Evleri	La Borda
Temel Amaç / Değer	Kiracı depremzedelerin konut hakkını kolektif öz-örgütlenme (dernek→kooperatif) ve dayanışma yoluyla güvence altına almak; kullanım değerini ve erişilebilirliği öncelemek.	Konutu piyasa spekülasyonundan çıkaran kullanım hakkı (cesión de uso) modeli; 75 yıllık kamu üst hakkıyla uzun vadeli erişilebilirlik ve topluluk dayanışması.
Mekân Anlayışı	Yaşanan mekân odaklı, düşük katlı bloklar; çevre yerleşimi + merkezi/dağıtık ortak alanlar; yaya önceliği; bağlama ve gündelik kullanıma uyum.	Merkezi sera-avlu etrafında galerilerle dolaşım; 28 konut (yakl. 40/60/75 m ²) + ortak mutfak, çamaşırhane, misafir/bakım mekânları; pasif iklim stratejileri, CLT taşıyıcı.
Tasarım Süreci	Birlikte Tasarım–Birlikte İnşaat: tasarım oyunu, odak grup, 1/200 maket ve 3B testlerle yinelemeli karar; Düzce Umut Atölyesi’nin kolaylaştırdığı geniş katılım.	Genel kurul + komisyonlar (hukuk, mimarlık, ekonomi, iletişim, sekreteryâ, birlikte-inşa, birlikte-yaşam); self-build günleri ve sosyal ekonomi tedarik zinciriyle ortak üretim.
Kullanıcı Rolü	“Müşteri” değil üretici/karar verici: ihtiyaç tanımı, yerleşim ve ortak alan kararlarına doğrudan katılım; inşa sürecine aktif katkı.	Kooperatif üyesi ortaklar yönetimde ve gündelik işleyişte aktif; komisyonlarda sorumluluk alarak birlikte-yaşam protokollerini belirler.
İktidar / Kontrol	Yukarıdan-aşağı tip üretime karşı müzakereci özyönetim; plan/yönetmelik ve finans kısıtları kullanıcı talepleriyle aynı masada uzlaştırılır.	Belediye ile kamu yararı odaklı işbirliği; zorunlu otopark gibi kurallarda proje lehine esnetme; kooperatifin öz-yönetimi ve kullanım hakkı güvencesi.
Başarı Ölçütü	Süreç niteliği, aidiyet, ortak alanların kullanım sıklığı, yaya odaklılık, erişilebilirlik ve topluluklaşma; standart tipolojiyi sorgulayan müzakere kapasitesi.	Erişilebilir katkı payı (~8,71 €/m ² -ay), düşük enerji tüketimi (~20,25 kWh/m ² ·yıl), kullanıcı memnuniyeti, bakım/ortak yaşam göstergeleri; uluslararası tanınırlık (EU Mies Emerging, 2022).

4. SONUÇ

Bu bildiri, Türkiye’deki konut üretim pratiklerinin yarattığı standartlaşmayı; planlama, yasal ve yönetsel çerçeveler, piyasa dinamikleri ve aktörler üzerinden eleştirel biçimde incelemiştir. Analizler, sorunun yalnızca küresel ve neoliberal politikaların etkisiyle şekillenen üretim dinamiklerinden değil; aynı zamanda merkeziyetçi ve yukarıdan aşağıya işleyen planlama anlayışından, katılım mekanizmalarının biçimsel kalmasından, yerel bilgi ile bedensel/toplumsal deneyimin karar süreçlerinden dışlanması ve konutun

barınma hakkı yerine yatırım mantığıyla tanımlanmasından kaynaklandığını göstermektedir.

Bunun karşısında, *ara üretim halleri* önem kazanmaktadır. Bu pratikler, hegemonik düzeni tümünden ortadan kaldıran ütöpik çözümler değil; içinde ve kenarında açtıkları boşluklarla yerel bilgi, bedensel deneyim ve kolektif pratikleri mekân üretimine dahil eden çoğul imkân alanlarıdır. La Borda Kooperatifi ve Düzce Umut Evleri gibi örnekler, sınırlılıklarına rağmen, konutun yatırım aracından çok ortak yaşamın inşasına dönüşebileceğini ve hegemonik modelin ikiliklerini aşma potansiyeli taşıdığını göstermektedir.

Bu perspektiften hareketle, mekânsal kaliteyi artırmak ve daha yaşanabilir konut çevreleri üretmek için kooperatifçilik ve topluluk temelli projeleri teşvik eden düzenlemelerin geliştirilmesi; kamu arazilerinin bu tür girişimlere tahsis edilmesi; yerel yönetimlerin katılımcı planlama süreçlerinde kolaylaştırıcı bir rol üstlenmesi ve mimarların topluluklarla birlikte üretim yapan “kolaylaştırıcı” bir kimlik benimsemesi *ara üretim hallerine* karşılık gelen süreçlerin bununla sınırlı kalmayan kritik adımları olarak öne çıkmaktadır.

Sonuç olarak, *ara üretim halleri* yalnızca alternatif bir konut üretim biçimi değil, aynı zamanda daha demokratik, daha adil ve daha insancıl kentler inşa etmenin ipuçlarını sunmaktadır. Beden-mekân ilişkisini yeniden kurmak ve toplumsal ihtiyaçlara yanıt veren mekânlar üretmek, piyasanın kâr mantığının ötesinde toplumsal refahı öne çıkaran bu pratiklerle mümkün görünmektedir.

Notlar:

İTÜ Mimarlık Fakültesi’nde “*Mekân Bilgisinin Asimetrik Diyalog ile Üretimi*” başlıklı yüksek lisans tez çalışmam sürecinde tez danışmanım Prof. Dr. Semra Aydın’ın beden-mekân tartışmalarına dair ufuk açıcı yönlendirmeleri, bu çalışmanın da eksenini oluşturmuştur. Kendisine içtenlikle teşekkür ederim.

Kaynakça

- Arslan, Ö., ve Kaya Erol, N. (2023). Challenges and opportunities in participatory urban design: Highlights from the Turkish cases. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 40(2), 173–192. <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2023.2.8>
- Başak, M. (2016). *Participatory urban design: The case of Düzce Hope Homes project* [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı. (2009). *Yerel yönetimler, katılımcılık ve kentsel yönetim* (Kentleşme Şurası 2009 Komisyon Raporu). Bayındırlık ve İskân Bakanlığı.
- Foucault, M. (2015). *Hapishanenin doğuşu: Gözetlemek ve cezalandırmak* (M. A. Kılıçbay, Çev.). Imge Kitabevi. (Orijinal eserin basım yılı 1975)
- Harvey, D. (1997). *Postmodernliğin durumu: Kültürel değişimin kökenleri üzerine bir araştırma* (S. Savran, Çev.). Metis Yayınları. (Orijinal eserin basım yılı 1989)
- Harvey, D. (2013). *Asi kentler: Kent hakkından kentsel devrime doğru* (A. C. Akkoyunlu, Çev.). Metis Yayınları. (Orijinal eserin basım yılı 2012)
- Keleş, R. (2001). Küreselleşme ve yerel yönetimler. *Cevat Geray’a armağan içinde* (ss. 563–574). Mülkiyeliler Birliği Yayınları.

- Keleş, R., ve Mengi, A. (2017). *Kent hukuku*. İmge Kitabevi.
- Le Corbusier. (2014). *Şehircilik* (P. Kotas, Çev.). Daimon Yayınları. (Orijinal eserin basım yılı 1925)
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın üretimi* (I. Ergüden, Çev.). Sel Yayıncılık. (Orijinal eserin basım yılı 1974)
- Lefebvre, H. (2015). *Şehir hakkı* (I. Ergüden, Çev.; 2. baskı). Sel Yayıncılık. (Orijinal eserin basım yılı 1968)
- Merleau-Ponty, M. (2014). *Algılanan dünya* (Ö. Sözer, Çev.). Metis Yayınları. (Orijinal eserin basım yılı 1948)
- Pallasmaa, J. (2011). *Tenin gözleri: Mimarlık ve duyular* (A. C. Akkoyunlu, Çev.). YEM Yayın. (Orijinal eserin basım yılı 1996)
- Re-Dwell. (2022). *La Borda housing cooperative case study*. Re-Dwell Research Network. <https://www.re-dwell.eu/case-studies/la-borda>
- Scott, J. C. (2008). *Devlet gibi görmek: İnsanlık durumunu iyileştirme çabaları nasıl fiyaskoyla sonuçlandı?* (N. Erdoğan, Çev.). Versus Kitap. (Orijinal eserin basım yılı 1998)
- Zenodo. (2021). *La Borda cooperative housing monitoring data*. Zenodo Open Repository. <https://zenodo.org>

Kırsal Turizm Gelişiminde Liderlik, Yerel Kontrol ve Dirençlilik: Beypazarı, Ankara

Aysun Altınok¹

Öz: Turizm sektörü, krizlere karşı en hassas sektörlerden biri olmasına rağmen küresel ekonomideki önemini korumaktadır. Kırsal alanlarda sürdürülebilir turizm, yerel toplulukları güçlendirme potansiyeliyle dikkat çekmektedir; ancak birçok girişim, toplulukların sürece yeterince katılmaması veya dış yatırımcıların baskınlığı nedeniyle başarısız olmaktadır. Bu bağlamda liderlik ve yerel kontrol, kırsal turizmde sürdürülebilirliğin başarısı açısından kritik unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Bu çalışmanın amacı, kırsal turizmde liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkileri incelemektir. Araştırma, Ankara'nın Beypazarı ilçesinde yürütülmüş; on paydaşla yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Beypazarı örneği, kırsal turizmde liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkinin doğrusal değil, çok katmanlı ve dengeli olmayan bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Bulgular, liderliğin ekonomik kaynakların harekete geçirilmesini ve turizm girişimlerinin yerelde şekillenmesini sağlayarak ekonomik dirençliliği güçlendiğini, ancak karar süreçlerine sınırlı katılımın kurumsal dirençliliği zayıflattığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla liderlik, topluluk mobilizasyonu yoluyla dirençliliği artırırken, kurumsallaşmadığı ölçüde sürdürülebilirliği sınırlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir turizm, liderlik, yerel kontrol, dirençlilik, toplumsal gelişim.

Abstract: Although highly vulnerable to crises, the tourism sector continues to hold a significant place in the global economy. In rural contexts, sustainable tourism is often highlighted for its potential to empower local communities; however, many initiatives fail due to insufficient community participation or the dominance of external investors. Within this framework, leadership and local control emerge as critical determinants of sustainable rural tourism. This study aims to explore the interrelationship between leadership, local control, and resilience in the context of rural tourism development. The research was conducted in Beypazarı, a district of Ankara, through ten semi-structured, in-depth interviews with key stakeholders. The Beypazarı case demonstrates that the relationship between leadership, local control, and resilience in rural tourism is not linear, but rather multi-layered and imbalanced in structure. The findings reveal that leadership has strengthened economic resilience by mobilizing resources and enabling tourism initiatives to remain locally embedded, yet limited participation in decision-making has weakened institutional resilience. Thus, while leadership enhances resilience through community mobilization, the lack of institutionalization constrains long-term sustainability.

Keywords: Sustainable tourism, leadership, local control, resilience, community development.

¹ Bursa Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, aysun.altinok@btu.edu.tr

1. GİRİŞ

Küresel ekonomide hızla büyüyen turizm sektörü, kriz dönemlerinden en fazla etkilenen alanlardan biri olmasına rağmen, önemini ve cazibesini korumaya devam etmektedir. Başlangıçta ekonomik kalkınma hedefleri doğrultusunda şekillenen turizm yatırımları, günümüzde sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde yalnızca ekonomik değil; aynı zamanda sosyal, kültürel ve çevresel etkileri de dikkate almayı zorunlu kılmıştır. Bu dönüşüm, turizmin yalnızca gelir sağlayan bir sektör olmanın ötesinde, yerel toplulukların yaşam biçimlerini, kültürel miraslarını ve doğal çevrelerini korumada da önemli bir rol üstlenebileceğini ortaya koymaktadır.

Kırsal turizm doğası gereği yerel halkın aktif katılımıyla şekillenen, otellerden restoranlara ve küçük ölçekli işletmelere kadar bizzat yerel aktörlerin yürüttüğü bir girişim olarak tanımlanmaktadır (Lane, 1994; Ruiz-Ballesteros ve González-Portillo, 2024). Bu nedenle, kırsal turizm yalnızca dış teşviklerle yönlendirilen bir kalkınma modeli değil, aynı zamanda tabandan yükselen ve topluluk dinamikleriyle biçimlenen bir süreçtir. Bununla birlikte, son yıllarda küresel krizler, turizmde yalnızca sürdürülebilirliğin değil, dirençliliğin de kritik önemini ortaya koymuştur. Sosyal boyutların yanı sıra ekonomik çeşitlilik, kurumsal kapasite ve çevresel dirençlilik de giderek daha fazla gündeme gelmektedir (Holladay ve Powell, 2013; OECD, 2018; Dai, Xu ve Chen, 2019). Parçalı yapısı ve küçük ölçekli işletmelere dayanması nedeniyle kırsal turizm kırılganlığa açıktır; yetersiz planlama, dış yatırımcı baskınlığı veya toplulukların sınırlı kapasitesi girişimlerin sürekliliğini tehdit etmektedir (Haven-Tang ve Jones, 2012). Bu bağlamda literatür, risk ve kırılganlık dönemlerinde liderliğin yalnızca yönlendirici değil, aynı zamanda güven verici bir unsur olduğunu vurgulamaktadır (Petrics, 2008). Dolayısıyla kırsal turizmde çok sayıda aktörün sınırlı bilgi ve deneyimle süreçlere katılması, güçlü bir liderlik ihtiyacını daha da belirgin hale getirmektedir (McGehee vd., 2015). Literatürde liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik çoğunlukla ayrı ayrı ele alınan temalar olup; liderlik araştırmaları kırsal turizmin gelişiminde öncü aktörlerin rolüne (George, Mair ve Reid, 2009; Northouse, 2012), yerel kontrol tartışmaları karar alma süreçleri ve topluluk temelli kalkınmaya (Williams vd., 1995; Nylander ve Hall, 2005), dirençlilik çalışmaları ise sosyal, ekonomik, kurumsal ve çevresel uyum kapasitelerine odaklanmaktadır (Holladay ve Powell, 2013; OECD, 2018; Dai vd., 2019). Ancak bu üç kavramın kırsal turizm bağlamında bütüncül biçimde incelenmesine yönelik araştırmalar sınırlıdır.

Bu çalışma, söz konusu boşluğu gidermeyi amaçlamakta ve liderlik, yerel kontrol ile dirençlilik arasındaki etkileşimi kırsal turizm bağlamında bütünleşik bir çerçeveye ele almaktadır. Analiz, liderliğin yerel kontrol mekanizmalarını nasıl harekete geçirdiği, yerel kontrolün toplulukların dirençlilik kapasitesini nasıl şekillendirdiği ve bu ilişkilerin sosyo-ekonomik, kurumsal ve çevresel düzeylerde nasıl yansıdığı üzerine odaklanmaktadır. Çalışma alanı olarak, 2000’li yıllardan itibaren yerel yönetim öncülüğünde turizm potansiyeli geliştirilen ve kültürel mirasıyla öne çıkan Ankara’nın Beypazarı ilçesi seçilmiştir. Beypazarı, yerel liderlik, topluluk katılımı ve kaynakların yerel aktörlerce yönetilmesi bakımından özgün bir örnek sunmakta olup, çalışma bu bağlamda liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkileri bütüncül biçimde analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Bu çalışmanın temel varsayımı, kırsal turizmde sürdürülebilirliğin ancak güçlü liderliğin yerel kontrol mekanizmalarını desteklemesi ve toplulukların sosyal, ekonomik, kurumsal ve çevresel dirençlilik kapasitelerinin güçlendirilmesiyle mümkün olacağıdır. Ayrıca, yerel kontrolün etkinliği doğrudan toplulukların dirençlilik düzeyiyle ilişkilendirilmekte;

zira kaynakların ve karar süreçlerinin yerelde sahiplenilmesi, krizlere karşı uyum ve toparlanma kapasitesini pekiştirmektedir.

2. LİTERATÜR TARAMASI VE KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Toplumların değişen sosyo-ekonomik koşullar ve çevresel tehditler karşısında ayakta kalabilme kapasitesi günümüzde giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bu bağlamda liderlik, yerel kontrol ve toplumsal dirençlilik kavramları, özellikle kırsal alanlarda sürdürülebilirliği anlamak için kritik bileşenlerdir. Kırsal turizmin tarihsel gelişimine bakıldığında, kırsal alanların her zaman turistler için çekici destinasyonlar olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Sharpley (2007, s. 126), kırsal turizmin 20. yüzyılın ortalarına kadar “nispeten küçük ölçekli, pasif bir faaliyet” olarak kaldığını vurgulamaktadır. Bu durumun temel nedeni, kırsal alanların geleneksel olarak tarımsal üretimle özdeşleşmiş olmasıdır. Ancak zamanla kırsal alanlara yönelik artan ilgi, kırsal ekonomilerde önemli dönüşümlere yol açmış ve günümüzde çiftlik/agruturizm, ekoturizm, doğa turizmi, binicilik/atçılık, macera ve etkinlik turizmi, kültürel ve miras turizmi ile yiyecek-içecek turizmi gibi çok çeşitli faaliyetleri kapsayan geniş bir yelpazeye sahiptir (Lane, 2009). Dolayısıyla kırsal turizmin kapsamı ve ölçeği dönüşerek, artık yalnızca çiftçiler için ek gelir sağlayan bir faaliyet olmaktan çıkmış; ekonomik çeşitliliği destekleyen ve sosyal yeniden canlanmayı teşvik eden önemli bir araç haline gelmiştir. Ancak buna karşılık, kırılgan yapılar ve küçük ölçekli işletmelerin hâkimiyeti, sektörü risklerle çevrelemekte ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerini tehdit etmektedir (Haven-Tang ve Jones, 2012). Dolayısıyla kırsal turizm, yalnızca ekonomik bir faaliyet değil, aynı zamanda güçlü liderlik, etkin yerel kontrol ve dirençlilik kapasitesi gerektiren sosyal bir dönüşüm alanı olarak ele alınmalıdır.

Yerel kontrol, toplulukların kendi kaderlerini tayin etme kapasitesini, karar alma süreçlerine katılımı ve özyönetim pratiklerini kapsamaktadır. Turizm çerçevesinde yerel kontrol tartışmalarında literatür, toplulukların turizm üzerindeki etkisini yalnızca ekonomik sahiplik düzeyiyle değil, aynı zamanda karar süreçlerine katılım biçimleriyle de ele almaktadır. Bu bağlamda iki temel boyut öne çıkmaktadır: birincisi, yerel halkın turizm işletmeleri ve kaynakları üzerindeki mülkiyetini ve ekonomik faydalar üzerindeki hâkimiyetini; diğeri ise topluluk üyelerinin karar alma süreçlerine, yönetim mekanizmalarına ve planlama süreçlerine ne ölçüde dâhil olduklarını göstermektedir (Timothy, 1999; 2007). Literatürde kırsal turizm, lokal şekilde yönlendirilen (locally led) olmasıyla tanımlanır; yerel aktörlerin kontrolü elinde tuttuğu bir modeldir (Ruiz-Ballesteros ve González-Portillo, 2024). Erken dönem çalışmalar, turizm planlamasında topluluk katılımı ve kontrolünün hem meşruiyeti hem de uygulama başarısını artırdığını göstermektedir. Simmons (1994), topluluk katılımının iki temel gerekçesini “etki” ve “meşruiyet” kavramları üzerinden ele alırken, Murphy (1985) destinasyonların kalkınma ihtiyaçlarıyla uyumlu bir “topluluk yaklaşımı” geliştirilmesinde yerel inisiyatifin önemine vurgu yapmaktadır. Benzer şekilde Timothy (1999), katılımcı planlamanın gelişmekte olan destinasyonlarda sosyo-kültürel ve siyasal sınırlılıklarla nasıl şekillendiğini tartışarak, karar süreçlerinde yerelin rolünü kritik bir unsur olarak değerlendirmiştir.

Kısacası yerel kontrolün mekanizmaları literatürde karar süreçlerinde yetki dağılımı, kaynaklar üzerinde yerel mülkiyet, kârların yeniden topluluğa yatırılması ve istihdam ile gelir paylaşımında adalet olarak tanımlanmıştır. Mitchell ve Reid’in (2001) geliştirdiği “topluluk entegrasyonu çerçevesi”, entegrasyonun farkındalık, birlik ve yerel-dış güç dengeleri üzerinden sağlandığını ve sürdürülebilir yönetişimin çekirdeğinde yerel kontrolün bulunduğunu ortaya koymaktadır. Kırsal bağlamda, yerel kontrol kırsal

kaynakların korunarak ekonomik çeşitlilik ve toplumsal refah üretmesiyle anlam kazanmaktadır. Garrod, Wornell ve Youell (2006), kırsal kaynakların “countryside capital” olarak yeniden kavramsallaştırılmasının, yerel aktörleri kaynakların kullanımında stratejik söz sahibi kıldığını öne sürmektedir. Reid, Mair ve Taylor (2000) da doğrudan kırsal turizmde topluluk katılımının planlama ve uygulamadaki kritik rolünü vurgulamış; karar süreçlerine katılım ve kaynaklar üzerinde yerel kontrol olmaksızın kırsal turizm girişimlerinin uzun vadede sürdürülebilirlik ve eşitlik hedeflerine ulaşmakta zorlanacağını belirtmiştir. Bununla birlikte literatür, tabandan yukarıya yaklaşımların, topluluk katılımını teşvik eden ve küçük ölçekli işletmeleri güçlendiren politikaların başarıyı artırdığını göstermektedir (Williams vd., 1995; Nylander ve Hall, 2005). Dolayısıyla yerel kontrol, yalnızca turizm politikalarının uygulanabilirliğini artırmakla kalmamakta, aynı zamanda dirençlilik kapasitesinin inşasında da temel bir unsur haline gelmektedir.

Öte yandan kırsal turizm destinasyonlarının çoğunda turizm faaliyetleri küçük ölçekli işletmelerin hâkimiyetindedir. Bu işletmelerin yöneticileri, kırsal turizm endüstrisinin gelişiminde kritik bir rol üstlenmekte; yerel liderlik, karar verme süreçlerine katılım ve destinasyon yönetiminde kontrolün yerelde kalması açısından belirleyici olmaktadır. Ancak Mitchell ve Hall’in (2005) de belirttiği üzere, kırsal turizmde en iyi avantajın sağlanabilmesi için konaklama, yiyecek ve çekim merkezi sağlayıcılarının birbirini tamamlayan özelliklerinden doğan sinerjilerden yararlanmak üzere işbirliği yapmaları gerekmektedir. Bununla birlikte, kırsal turizm işletmelerinin küçük ölçekli ve dağınık yapısı; zaman, kaynak, bilgi ve mekâna bağlılık eksikliği nedeniyle işbirliği ve ağ oluşturma süreçlerini zorlaştırmaktadır. Nitekim küçük işletmeler genellikle “kale zihniyeti” (Lynch, 2000) ile tanımlanmakta ve destinasyon geliştirme stratejilerine düşük düzeyde katılım göstermektedir (Jones ve Haven-Tang, 2005). Bu durum, kırsal turizmin sürdürülebilir gelişimini destekleyecek rekabetçi ve dirençli destinasyon yönetimini güçleştirmektedir. Tam da bu noktada, destinasyon geliştirme stratejilerinde (yerel) liderlik önemli bir araç olarak ortaya çıkmakta; küçük ölçekli aktörler arasındaki koordinasyon eksikliklerini gidermede, işbirliği kültürünü geliştirmede ve uzun vadeli dirençliliği sağlamada kritik bir rol üstlenebilmektedir.

Başka bir ifade ile, kırsal turizmin küçük ölçekli ve bağımsız işletmelerden oluşan yapısı ile planlama ve destinasyon stratejisinin çoğunlukla sonradan gündeme gelmesi, bu alanı kırılgan hale getirmektedir (Haven-Tang ve Jones, 2012). Kırsal değişimin pek çok biçiminde, özellikle de yeni pazarların, yeni ürünlerin ve pazarlamanın anlaşılmasını gerektiren turizmde kırılganlık ve risk doğası gereği mevcuttur. Petrics (2008), Hollanda ve Macaristan örneklerinde kırsal değişim sürecinde kırsal halkın karşılaştığı riskleri ve kırılganlıkları incelemiştir. Böyle dönemlerde liderlik, kırsal halk için güven verici bir unsur olarak ortaya çıktığı vurgulanmaktadır. Ayrıca kırsal turizm içerisinde eşitsiz faydalar, turizm politikalarının oluşturulmasında bir grubun daha güçlü etkiye sahip olması halinde, resmi ve gayriresmî kırsal turizm yönetim yapıları arasında çatışmalara yol açabilmektedir (Bramwell ve Lane, 2011; Jamal ve Watts, 2011).

Bu çerçevede liderlik, kırsal turizm bağlamında yalnızca yönlendirme değil, aynı zamanda toplulukları harekete geçirme ve kolektif eylemi örgütleme kapasitesi olarak değerlendirilmektedir (Aberg, 2014; George, Mair ve Reid, 2009). Özellikle yerel lider figürleri, bulundukları konum itibarıyla fikir ve politikaları etkileyebilmekte ve topluluk inşasında kritik roller üstlenebilmektedir (Blichfeldt, Hird ve Kvistgaard, 2014). Dahası, liderlik destinasyon gelişiminde işbirliğini ve ortak vizyonu güçlendirmekte, farklı paydaşları aynı hedef etrafında buluşturmaktadır (Wilson vd., 2001).

Liderlik üzerine yapılan araştırmalar oldukça zengin olup, konunun karmaşıklığı farklı liderlik yaklaşımlarının gelişmesine yol açmıştır. Literatürde tek bir doğru ya da yanlış liderlik biçimi olmadığı; farklı bağlamlarda faydalı olabilecek çeşitli liderlik stillerinin bulunduğu kabul edilmektedir (McGehee vd, 2015). Özellikle dönüşümcü (transformational) liderlik, güçlendirme ve moral değerler üzerinden etkileme sürecine odaklanmış olmasıyla öne çıkmakta olup kırsal turizm bağlamında bu alanlarda uyarlanabilir; zira bu bağlamda liderler yalnızca ekonomik faydayı değil, aynı zamanda güven, işbirliği ve sosyal sermaye inşasını da sağlamaktadır (Northouse, 2012). Öyle ki, kırsal turizmde liderlik, topluluk çıkarlarını temsil eden bir hesap verebilirlik çerçevesine oturtulmakta ve kalkınmanın anahtarı olarak görölmektedir.

Bu alışma kapsamında tartışılan önemli temalardan biri de topluluk dirençliliği konusudur. Dirençlilik kırsal turizmin kırılganlığına karşı toplulukların hayatta kalabilme, uyum sağlama ve krizlerden öğrenerek güçlenebilme kapasitesini ifade etmektedir. Dirençlilik yalnızca çevresel tehditlere karşı dayanıklılık değil; aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kurumsal boyutlarıyla birlikte ele alınmaktadır. Magis (2010), topluluk dirençliliğini kolektif eylem yoluyla bireylerin ve kurumların ortak kapasite geliştirmesi olarak tanımlarken, Wilson (2012) kırsal toplulukların kırılganlık ve dirençlilik arasında sürekli bir denge kurmak zorunda olduğuna işaret etmektedir. Turizm literatüründe Lew (2014; 2016), dirençliliğin sürdürülebilirlikten farkını vurgulayarak (koruma ↔ uyum/adaptasyon) kırsal destinasyonların şoklara hazırlık, tepki ve iyileşme döğüsünü yönetebilmesi için göstergeler geliştirmiştir.

Bu alışma kapsamında ise dirençlilik boyutları, kurumsal (hesap verebilir liderlik, uzun vadeli vizyon, şeffaf yönetişim), ekonomik (çeşitlilik, yenilik kapasitesi), sosyal (güven, kapsayıcılık, topluluk uyumu) ve çevresel (doğal kaynakların korunması, sürdürülebilir arazi kullanımı, güvenilir altyapı) eksenlerde ele alınmaktadır (Holladay ve Powell, 2013; OECD, 2018; Dai vd., 2019). Bu eksenler birbirinden bağmsız değil, aksine birbirini tamamlayan özellikler taşımaktadır. Dolayısıyla kırsal turizmde sürdürülebilirlik, çok katmanlı bir dirençlilik anlayışı gerektirmektedir. Sonuç olarak güçlü liderlik, yerel kontrol mekanizmalarının etkinliğini artırmakta; yerel kontrol ise toplulukların ekonomik, sosyal, kurumsal ve çevresel boyutlarda dirençlilik kapasitesini geliştirmektedir.

3. YÖNTEM

Bu araştırma, nitel araştırma yaklaşımı çerçevesinde vaka çalışması yöntemi ile yürütölmüştür. Nitel araştırma, sosyal olguların bağlamsal olarak anlaşılmasını sağlayarak katılımcıların deneyim ve algılarını derinlemesine inceleme imkânı sunmaktadır (Creswell, 2013). Özellikle vaka çalışması yöntemi, belirli bir bağlamda karmaşık süreçlerin ayrıntılı olarak incelenmesine olanak tanınması nedeniyle tercih edilmiştir (Yin, 2018). Bu bağlamda örnek alan olarak seçilen Ankara'nın Beypazarı ilçesi, 2000'li yıllarda yerel lider öncülüğünde tarihi ve kültürel mirasın korunması, turizmin geliştirilmesi ve yerel ekonominin canlandırılmasıyla öne çıkmaktadır. Bu nedenle Beypazarı, liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkilerin incelenmesi açısından uygun bir saha sunmaktadır. Veri toplama süreci, yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler ve ikincil veri analizi teknikleri ile gerçekleştirilmiştir. Toplamda 10 katılımcı ile görüşölmüş; bunların 2'si belediye yetkilisi, 2'si turizm faaliyetlerinin yoğunlaştığı mahallelerin muhtarları, 2'si bölgede aktif faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşu temsilcileri ve 4'ü yerel halktan bireylerdir. Görüşmelerde özellikle liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik temaları üzerinde durulmuş; saha aktörlerinin deneyim ve algıları doğrudan kendi ifadeleri üzerinden derinlemesine anlaşılmaya çalışılmıştır.

Çalışmada amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmış; katılımcılar kırsal turizm gelişimi, yerel kontrol mekanizmaları ve liderlik süreçleri hakkında bilgi sağlayabilecek konumlarda olmaları nedeniyle seçilmiştir. Bu çeşitlilik, liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik kavramlarının farklı açılardan değerlendirilmesini sağlamıştır. Görüşmelerden elde edilen veriler, tematik analiz yöntemiyle incelenmiştir. Bu doğrultuda veriler, öncelikle liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik ekseninde kodlanarak sınıflandırılmış; ardından bu temalar arasındaki ilişkiler çözümlenmiştir. Böylece, saha aktörlerinin algı ve deneyimlerinin hangi ortak temalarda kesiştiği ve hangi noktalarda farklılaştığı ortaya konmuştur. Bulguların güvenilirliği, görüşmelerin yanı sıra doğrudan gözlemler ve belediye ile yerel kurumlara ait belgelerden elde edilen bilgilerle desteklenmiştir. Araştırmanın bazı sınırlılıkları bulunmaktadır. Öncelikle yalnızca Beypazarı ilçesiyle sınırlı olması, elde edilen bulguların genellenebilirliğini kısıtlamaktadır. Ayrıca örneklem büyüklüğü on katılımcıyla sınırlı kalmıştır. Bununla birlikte, nitel vaka çalışması tasarımı, liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik ilişkilerinin derinlemesine incelenmesine olanak tanımış; sınırlılıklara rağmen araştırmanın amacına uygun bulgular elde edilmesini sağlamıştır.

4. ÇALIŞMA ALANI: BEYPAZARI, ANKARA

Araştırma, Ankara'nın kuzeybatısında, kent merkezine yaklaşık 98 km uzaklıkta yer alan Beypazarı ilçesinde yürütülmüştür. Tarihsel olarak İpek Yolu güzergâhında önemli bir kavşak noktası olan ilçe, günümüzde 48.445 nüfusa sahiptir ve bu nüfusun cinsiyet dağılımı dengelidir (Beypazarı Belediyesi, 2025). İlçe ekonomisi tarım, ticaret, hayvancılık ve sanayiye dayanmakta; telkari, dokumacılık, bakırcılık gibi geleneksel el sanatları halen yaşatılmaktadır.

Beypazarı, Hititlerden Osmanlılara uzanan köklü tarihi ve doğal kaynaklarıyla dikkati çekmektedir. İlçede yaklaşık 3.000 Osmanlı dönemi ahşap ev, 200 yıllık tarihi çarşı, dini yapılar ve arkeolojik sit alanları bulunmakta, bu unsurlar kültürel turizmin temelini oluşturmaktadır (Eceral ve Özmen, 2009). Yerel yönetim öncülüğünde 2000'li yıllardan itibaren yürütülen restorasyon çalışmaları kapsamında 550'den fazla tarihi konak yenilenmiş, 30 sokak aslına uygun biçimde düzenlenmiştir. Bu süreç yalnızca mekânsal bir dönüşüm değil, aynı zamanda kentsel farkındalığın artmasına, turizmin canlanmasına ve yerel ekonomik kalkınmaya katkı sağlamıştır. Kültürel mirasın korunması ve turizme kazandırılması süreci, yerel toplumun da aktif katılımıyla desteklenmiştir. Belediye, mahalle sakinlerini ve özellikle kadınları üretim ve pazarlama faaliyetlerine teşvik etmiş; yöresel ürünlerin sergilendiği pazar alanları oluşturulmuştur. Böylece turizm, hem tarihi dokunun korunmasını hem de yerel halkın ekonomik fayda elde etmesini sağlayan bütüncül bir kalkınma aracına dönüşmüştür (Eceral ve Özmen, 2009; Beypazarı Belediyesi, 2025).

5. BULGULAR VE DEĞERLENDİRMELER

Bu araştırmada Beypazarı'nda gerçekleştirilen derinlemesine görüşmeler, kırsal turizm bağlamında liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik temaları çerçevesinde analiz edilmiştir. Görüşmelerde yer alan aktörler gizlilik esasına göre kodlanmış; belediye yetkilileri (B1–B2), muhtarlar (M1–M2), sivil toplum kuruluşu temsilcileri (S1–S2) ve yerel halktan bireyler (H1–H4) olarak sınıflandırılmıştır. Bu çerçevede, bulguların bütüncül biçimde değerlendirilmesi hedeflenmiş; yerel yönetimin dönüştürücü rolü, turizm işletmelerinde yerel sahipliğin baskınlığı, karar süreçlerine katılımın sınırlılıkları ve topluluğun çok boyutlu dirençlilik kapasitesi ortaya konmuştur.

5.1. Liderlik: Karizmatik Başlangıçtan Paylaşılan Mikro Liderliğe

Yapılan görüşmelerde öncelikli olarak bölgede turizm gelişim sürecini ve liderliğin bu süreçteki rolünü anlamaya yönelik sorular yer almaktadır. Bu kapsamda yapılan görüşmeler, Beypazarı turizminin başlangıcını büyük ölçüde 2000’li yıllarda dönemin belediye başkanının liderliğiyle ilişkilendirmektedir. Özellikle Mansur Yavaş dönemi, neredeyse tüm katılımcılar tarafından bir kırılma noktası olarak tanımlanmıştır. Bir görüşmede bu dönem şöyle betimlenmiştir: *“Mansur Bey evleri restor etti... Süreç o zaman başladı.”* (S1). Benzer bir vurgu, *“Mansur Bey... Tanıtım süreci o zaman başladı... Beypazarı bir marka şu anda.”* ifadesinde de görülmektedir; burada liderliğin ilçeyi markalaştırıcı gücüne dikkat çekilmektedir (S2). Başka bir katılımcı ise, turizm öncesinde Beypazarı’nın *“gizli bir kasaba”* olduğunu belirterek, *“Bunun için ne gerekli? Bir önder gerekli, bir rehber gerekli... Mansur Yavaş başkanımız... burayı canlandıran Mansur Yavaş oldu. Turizmi açan o oldu.”* sözleriyle liderliğin katalizör işlevini öne çıkarmıştır (M1). Bu tür değerlendirmeler, liderliğin yalnızca yönetsel bir görev değil, topluluğun gizli potansiyelini açığa çıkaran dönüştürücü bir unsur olarak algılandığını göstermektedir.

Belediye liderliğinin etkileri restorasyon ve tanıtımla sınırlı kalmamış, kadınların üretim süreçlerine katılımını da tetiklemiştir. Bir katılımcı, *“Mansur Bey döneminde her evden bir kadın çıksın, evde ne yapıyorsa onları pazarlayalım dediğinde...”* sözleriyle bu süreci aktarmıştır (H4). Benzer şekilde, *“Fatma teyzenin yeri... ilk işi, ilk kadın girişimci...”* (H3) ifadesi, rol modellerin mikro düzeyde liderlik işlevi üstlendiğini göstermektedir. Öte yandan kurumsal desteğin yetersizliğine rağmen bireysel girişimcilik ve risk alma yoluyla da taban liderliğinin ortaya çıktığı görülmektedir. Bunu, *“Ben 6. yılı... 1 lira destek görmedik... bekle dedi, kurma dedi bana... sonra arkadaşlar hadi dedim.”* sözleri somutlaştırmaktadır (S2). Buna karşın aynı görüşmede, topluluk içinde görünür olan kadın emeğinin karar ve temsil gücü açısından hala erkek nüfuzuna tabi olduğu belirtilmektedir: *“Görünürde kadın var ama kadın yok... hep adam anlatıyor.”* (S2).

Bunun yanında, liderliğin kişilere bağımlı kaldığı ve kurumsallaşmadığı yönünde kaygılar da sıkça dile getirilmiştir. Bir katılımcı, *“Mansur’dan başka hiç kimseyi lider olarak görmüyorum... Vizyon yok.”* sözleriyle güncel dönemde karizmatik liderlik boşluğuna dikkat çekmiştir (S2). Buna karşılık başka bir görüşmede liderlik, siyasi kimlikten ziyade kültürel aidiyet üzerinden tanımlanmıştır: *“Siyaset hiç kim olursa olsun. Hepsi bizim buranın insanı olduğu için bizim buranın örfünü adetini... bilir. Başkanın kim olduğu veya hangi siyasi görüşleri olduğu önemli değil bizim burada.”* (M2). Bu yaklaşım, partizanlıktan ziyade yerel aidiyet ve kültürel meşruiyete dayalı bir liderlik anlayışını öne çıkarmaktadır. Diğer taraftan, belediye başkanlarının önemini teslim eden bir başka değerlendirmede, liderliğin sürdürülebilirliği için kurumsal hafızanın gerekliliği vurgulanmıştır: *“Doğru belediye başkanı çok önemli... ama onun dışında kurumsal hafıza çok önemli; kayıt altına alınması gerekir.”* (B1).

Bütün bu bulgular bir arada değerlendirildiğinde, Beypazarı’ndaki kırsal turizm dönüşümünün başlangıçta karizmatik belediye liderliği etrafında şekillendiği, özellikle Mansur Yavaş’ın vizyoner girişimlerinin sürecin kırılma noktası olarak algılandığı görülmektedir. Katılımcıların ifadeleri, bu liderliği yalnızca yönetsel bir görevle sınırlamayıp aynı zamanda ilçenin potansiyelini görünür kılan, dış kaynakları harekete geçiren ve topluluğu mobilize eden dönüştürücü bir unsur olarak tanımlamaktadır. Bununla birlikte zamanla, bu merkezi liderlikten topluluk içinden çıkan mikro aktörlere doğru bir kayma yaşanmış; özellikle kadın girişimciler ve kooperatif öncüleri aracılığıyla

tabana yayılan, ilişkisel ve topluluk temelli liderlik biçimleri ortaya çıkmıştır. Ancak görüşmeler aynı zamanda bu liderlik deneyimlerinin sınırlılıklarına da işaret etmektedir. Liderliğin kurumsallaşmadığı, kişilere bağımlı kaldığı ve kalıcı bir kurumsal hafızanın oluşturulması gerekliliği öne çıkarılmıştır. Dolayısıyla liderlik süreci, bir yandan topluluğu harekete geçiren güçlü bir katalizör işlevi görürken, diğer yandan sürdürülebilirlik ve kapsayıcılık açısından kırılabilirlik barındırmaktadır.

Bu bulgular literatürdeki teorik tartışmalarla da örtüşmektedir. Northouse'un (2012) dönüşümcü liderlik yaklaşımı, liderin vizyoner yönüyle toplulukları motive ederek harekete geçirme işlevini açıklamakta ve bu bağlamda katılımcıların ifadeleriyle uyum göstermektedir. Bulgular, Beypazarı'nda zamanla gelişen mikro liderlik örneklerini içermekte olup, diğer taraftan kurumsal hafızanın yokluğu ve temsil sınırlılıkları, bu liderlik sürecinin kalıcı bir yönetim modeline dönüşmesini engellemektedir.

5.2. Yerel Kontrol: Güçlü Ekonomik Sahiplik ve Karar Süreçlerine Sınırlı Katılım

Bu bölümde, Beypazarı örneğinde yerel kontrolün ekonomik sahiplik ve karar süreçlerine katılım boyutları ele alınmaktadır. Bulgular, bu iki boyut arasında belirgin bir asimetri olduğunu göstermektedir.

Karar süreçlerine katılım konusundaki sınırlılık, görüşmelerde sıkça dile getirilmiştir. Örneğin, *"...bizimle tek tek sorup bizimle uğraşacaklarını hiç zannetmiyorum... direkt fikrimizi alan bir belediyeçilik yok şu an."* ifadesi, istişare mekanizmalarının zayıflığını ortaya koymaktadır (H3). Bir başka görüşmede, *"Uygun görüyorlar, yapıyorlar yani. Ve halk da buna uyum sağlıyor. Halka bir şey sorulduğunu pek zannetmiyorum... ben hiç duymadım."* sözleri, karar alma süreçlerinde halkın görüşüne başvurulmadığını açıkça göstermektedir (M2). Buna karşılık, *"Yok belediye yapmıştır çoğu şeyi... mutlaka görüş alınmıştır... ama o dönemi bilmiyorum."* şeklindeki ifade ise yukarıdan-aşağı uygulama sezgisini yansıtırken, katılımın kurumsal izlerinin belirsizliğine işaret etmektedir (S2). Bu sınırlılığın somut örneklerinden biri, ürün satış noktalarının yer değişikliğinde görülmektedir. *"Burada boydan boya makarnasını, ürünlerini satan insanların tamamı buradan kaldırıldı. Yukarıda biraz daha ölü bir bölgeye koyuldu. Onu oraya koyuyorsan... öncesinde bir istişare edilerek oradaki halkın yer tercihi sorulabilir."* ifadesi, yalnızca ekonomik düzenin değil, ziyaretçi davranışlarının da dikkate alınmadığını ortaya koymaktadır (M1). Başka bir katılımcı ise bu konuya farklı bir açıdan yaklaşmış, *"Tezgâhların yeri... önceki dönemde de döndü... vergi, SGK ödemeyen çok kişi... denetim olmalı."* sözleriyle pazar düzeni ve adil rekabet için kurallı bir sistemin önemini vurgulamıştır (S2). Bu tür yorumlar, turizm alanında katılım eksikliğinin yalnızca temsil sorununa değil, aynı zamanda ekonomik düzenin kırılabilirliğine de yol açabileceğini göstermektedir. Katılım mekanizmalarının genellikle zayıf kaldığına işaret eden bulguların yanında, bazı uygulamalar ise yerel halkın sürece dâhil edilmesine yönelik olumlu örnekler sunmaktadır. Bir görüşmede bu durum şu sözlerle aktarılmıştır: *"Biz sokak sağlıklaştırma çalışmalarını belediye eliyle, şirketler eliyle yapacağız. Fakat sizin bunlara katkıda bulunmanız gerekiyor. Peki dediler, nasıl yapacağız? Biz cephelelerini yapacağız, siz çatısını yapacaksınız... Ama vatandaşın sürecin içerisine dahil edip sahiplenmelerini de sağlamak ve bu süre içerisinde o etkileşimi gerçekleştirmek adına böyle bir şey yaptık. Ve çok başarılı bir uygulama oldu."* (B1). Bu ifade, belediyenin halkı sembolik ve maddi katkılar aracılığıyla sürece entegre ederek, yalnızca fiziksel mekân dönüşümünü değil aynı zamanda sahiplenme duygusunu ve toplumsal etkileşimi güçlendirmeye çalıştığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla bu örnek, liderliğin yalnızca dış kaynak mobilizasyonu ve teknik kapasite sağlamakla sınırlı kalmadığını, aynı zamanda

katılım mekanizmalarını kısmen de olsa inşa ederek yerel kontrolün ve sosyal dirençliliğin desteklenmesine hizmet edebileceğini göstermektedir.

Kurumsal kanallara erişim konusunda da süreklilikten çok kesintili bir deneyim öne çıkmaktadır. Bir görüşmede, *“Önceki süreçte belediye bizi kabul etmedi... şimdi bir sıkıntı olduğunda iletiyorum... ama belediye nasıldır bilmiyorum.”* ifadesi, resmi mekanizmalarla zaman zaman temas kurulabildiğini, ancak bunun sistematik bir eşgüdüm ve sürekli diyalogdan uzak olduğunu ortaya koymuştur (S2). Literatürde de benzer biçimde, yerel halkın karar süreçlerinden dışlanması uzun vadede meşruiyet sorunlarına ve dirençliliğin zayıflamasına yol açabileceği belirtilmektedir (Tosun, 2000; Timothy, 2007). Öte yandan, işletmelerin mülkiyeti ve ekonomik sahiplik boyutunda güçlü bir yerel kontrol göze çarpmaktadır. Görüşmelerde sıkça dile getirilen bir husus, turizm işletmelerinin çok büyük ölçüde yerel halkın elinde bulunmasıdır. *“%95 yerli halk... herkes kendi imkânlarıyla yapmıştır.”* ifadesi bu sahipliği somutlaştırmaktadır (H3). Bu konu belediye perspektifinde incelendiğinde; *“...dışından turizme giren çok fazla aktör yok... yerel içeriden üretim yapan kişiler söz sahibi olmaya başladılar.”* *“Çünkü biz yerelin kaynakları kullanıp, yerelden bunları çıkartmayı daha çok önemsiyoruz. Yerel olsun istiyoruz tabii ki. İsteğimiz bu. Yereldeki insanlar para kazansınlar, onlar işlerin patronları olsunlar ve daha çok kazansınlar.”* değerlendirmesi dış yatırımcılara karşı bilinçli bir sınır çizildiğini göstermektedir (B1). Yine bir başka katılımcı, Beypazarı’nı benzer başka bir yer ile kıyaslayarak *“...’da çeşitlilik yok, dışarıdan işletmeler... bizde yerel halk var.”* sözleriyle ekonomik faaliyetlerde “yerellik” ölçütüne dayalı bir savunuyu öne çıkarmıştır (S2). Başka bir katılımcı ise, *“Dışarıdan gelen yabancı bizim burada çok yok. Yani belki 1-2 tane esnaf çıkabilir. O da dışarıdan derken... yakın ilçelerden... Zaman içerisinde adapte oldu.”* ifadesi ile Beypazarı’nda turizm işletmelerinin neredeyse tamamen yerel halkın elinde olduğunu ve dışarıdan gelen az sayıdaki girişimcinin de zamanla topluluğa uyum sağladığını göstermektedir. Böylece ekonomik faydaların yerelde kalması güvence altına alınırken, kırsal turizmde kaynaklar üzerinde güçlü bir yerel sahiplik yapısı ortaya çıkmaktadır (M2).

Genel olarak değerlendirildiğinde, Beypazarı’nda ekonomik sahiplik açısından güçlü, karar süreçlerine katılım açısından ise zayıf bir yerel kontrol yapısı ortaya çıkmaktadır. Katılımcılar, işletmelerin ve turizm kaynaklarının büyük ölçüde yerel halkın elinde bulunmasını bir başarı olarak görmekte; dış yatırımcıların sınırlı etkisi, ekonomik faydaların yerelde kalmasını sağlamaktadır. Ancak aynı zamanda, karar süreçlerinde belediyenin çoğunlukla yukarıdan-aşağı işleyen bir yöntem benimsediği, halkın fikirlerine nadiren başvurulduğu ve istişare mekanizmalarının zayıf olduğu da sıkça dile getirilmektedir. Bu dengesizlik, kısa vadede ekonomik sahipliği güvence altına alsa da uzun vadede meşruiyet sorunlarına, toplulukla yöneticiler arasındaki uyumun zayıflamasına ve dolayısıyla dirençlilik kapasitesinin sınırlandırılmasına yol açma potansiyeli taşımaktadır.

Saha gözlemlerine dayalı olarak, katılımcıların önemli bir bölümünün mevcut katılım mekanizmalarının varlığına ilişkin sınırlı bilgiye sahip oldukları, hatta yöneltilen soruların amacını kavramakta güçlük çektikleri gözlemlenmiştir. Bu durum yalnızca yönetsimsel eksiklikleri değil, aynı zamanda yerel topluluklarda katılım kültürünün yeterince kurumsallaşmadığını da ortaya koymaktadır. Başka bir deyişle, katılımın zayıflığı yalnızca mekanizmaların yokluğundan değil, var olan ya da potansiyel süreçlerin topluluk düzeyinde tanınmamasından da kaynaklanmaktadır. Literatürde de bu tür asimetrilere dikkat çekilmektedir. Tosun’un (2000) “katılım sınırlılıkları” yaklaşımı, yerel halkın karar

süreçlerinden dışlanması yapısal ve kültürel nedenlerle sık rastlanan bir sorun olduğunu vurgulamaktadır. Timothy (2007) ise toplulukların yalnızca ekonomik fayda üzerinden değil, yönetim süreçlerine katılım düzeyleri üzerinden de değerlendirilmesi gerektiğini öne sürmektedir. Bu açıdan Beypazarı örneği, işletme ve kaynak sahipliği güçlü olmasına rağmen karar süreçlerine katılım zayıflığı nedeniyle sürdürülebilirlik açısından kırılğan bir model sunmaktadır.

5.3. Dirençlilik: Ekonomik Güçlenme, Sosyal Dayanışma, Kurumsal Sınırlılık

Beypazarı örneğinde dirençlilik, ekonomik, sosyal, kurumsal ve çevresel boyutlarda çok katmanlı fakat dengesiz bir görünüm sergilemektedir.

Ekonomik Dirençlilik: Ekonomik boyut, genel olarak güçlü bir tablo çizmektedir. Görüşmelerde sıkça vurgulandığı üzere turizm geniş istihdam imkânı yaratmıştır; bir muhtarın ifadesiyle “2000 kişi ekmek yiyor” (M2). Benzer şekilde, “sonrasında işte işletme açan oldu... yani imalatane açanlar oldu.”(M1) “İmalathanelerimizi kurduk... Türkiye’nin her yerine göndermeye başladık.” (S2) sözleri, üretim kapasitesinin artışı ve pazar çeşitliliğinin dirençliliği güçlendiren bir unsur olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, bazı katılımcılar fiyat dalgalanmaları ve kalite eksikliğine dikkat çekmiş, “Fiyat konusunda çok oynayan fiyatlar var... keşke bir standart...” sözleriyle ekonomik istikrarın kırılğan yanına işaret etmiştir (H3).

Başka ifadeler ise ekonomik dayanıklılığın mikro düzeyde nasıl kurulduğunu göstermektedir. Örneğin, “Küçük atölyeler kurmak... makarnayı sen, erişteyi öbürü...” şeklindeki değerlendirme, gelir artışı ve üretim çeşitliliği üzerinden kırılğanlığın azaltıldığını ortaya koymaktadır (H4). Aynı bağlamda, “Uсталık belgesi... kendi iş yerini açabilirsin.” sözü, beceri sertifikasyonu ve formelleşmenin şoklara karşı koruyucu rolünü yansıtmaktadır. Ayrıca, “Sermaye 100 lira... 10 milyonluk makine... gücü olmayanlara ekipman kiralama/atölye.” ifadesi, ortak varlık paylaşımı yoluyla daha kapsayıcı bir ekonomik ekosistemin kurulduğunu göstermektedir (S2).

Sosyal Dirençlilik: Sosyal dayanıklılık, norm dönüşümleri ve dayanışma pratikleri üzerinden değerlendirilmektedir. Görüşmelerde öne çıkan ifadelerden biri, geçmişte kadınların kamusal görünürlüğüne sınırlandırma yaparken, “Eskiden bir kadının tek başına konuşması abes karşılanırdı... babam onun arkasında durarak bugünlere geldik.” sözleriyle toplumsal cinsiyet normlarının zamanla dönüşümünü göstermektedir (H3). Başka bir görüşmede, misafirperverliğin önemine değinilerek “Turizm nasıl gelirse gelsin... hürmetimiz, saygımız var.” ifadesi sosyal dayanışma kültürünün altını çizmiştir (S1). Buna karşılık, “Gençler öyle değil... çalışmadılar.” (H2) sözleri, yeni kuşakların üretkenlikten uzaklaştığına dair kaygıları yansıtmaktadır. Yine genç nüfusu elde tutma konusunda, “Gençler köye dönmek istiyor... konfor (internet vb.) sağlanmalı.” ifadesi sosyal altyapı ihtiyacını vurgulamaktadır (S2). Ayrıca, felaket anlarında toplumsal seferberlik kapasitesi de dile getirilmiştir. Bir katılımcı, “Depremi gördük... hepsini gönderdik... gece gündüz çalıştık... halk da öyle.” sözleriyle dayanışmanın somut bir örneğini paylaşmıştır (S2). Görüşmelerde bunlara ek olarak, komşuluk ilişkilerinin geçmişe göre zayıfladığı, pandemi sürecinin bu çözölmeyi hızlandırdığı, ancak kriz anlarında dayanışmanın güçlü biçimde sürdüğü gözlenmiştir. Diğer yandan, turizmin getirdiği rekabet ortamının bireyselleşmeyi teşvik ettiği ve bu nedenle dayanışmanın daha gerilimli bir zeminde yeniden şekillendiği söylenebilir.

Kurumsal Dirençlilik: Kurumsal boyut görece daha kırılğan görünmektedir. Beypazarı örneği, kurumsal dirençliliğin yalnızca idari yapıların varlığıyla değil, güçlü liderlik,

kapsayıcı yönetim ve aktif halk katılımının birlikte işlemesiyle mümkün olabileceğini göstermektedir. Bulgular, karizmatik liderliğin süreci başlatıcı ve dönüştürücü bir rol üstlenmesine karşın, karar mekanizmalarının halkı yeterince içermemesi nedeniyle kurumsal düzeyde sürekliliğin sağlanamadığını ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, güçlü liderlik tek başına dirençlilik üretmemekte; kurumsal hafıza, katılım kanalları ve toplulukla kurulan karşılıklı güven ilişkisi olmadığında, liderliğin etkisi kişilere bağımlı ve geçici kalmaktadır. Dolayısıyla kurumsal anlamda dirençlilik, ancak güçlü liderliğin topluluk katılımı ve yönetim yapılarıyla desteklenmesi halinde sürdürülebilir bir nitelik kazanabilmektedir. Bazı katılımcılar, *“İstisare edilmiyor... muhtar bilgilendirilmiyor.”* sözleriyle yönetim eksikliklerini gündeme getirmiştir (M1). Yine *“Sivil bir turizm denetleyicisi de olabilir... kontrolsüz adamlar var.”* değerlendirmesi, denetim ve düzenleme yetersizliklerine işaret etmektedir (B2). Öte yandan, kimi görüşlerde kurumsal eksikliklerin yerel ağlarla telafi edildiği belirtilmiştir. Örneğin, *“Pandemide 400–500 kişilik kooperatif WhatsApp grubu... ‘ne ihtiyacınız var’ diye organize olundu.”* ifadesi, yatay örgütlenmenin resmi yapıların boşluklarını doldurduğunu göstermektedir (S2). Diğer taraftan, *“Afet yönetimi... giriş-çıkışlar... kooperatif dahil olmak istiyor.”* (S2) değerlendirmesi ile afet hazırlığına dair olarak dile getirilen *“Eğitim yok... ekipman var ama kullanımı bilinmiyor.”* sözü, teknik kapasite olmasına rağmen uygulama bilgi eksikliğinin kurumsal dayanıklılığı sınırladığını göstermektedir (M1) ve aynı zamanda kriz yönetiminde topluluk entegrasyonuna duyulan ihtiyacı ortaya koymaktadır. Ayrıca *“Denetim her şeyin başında gelir... etiket/amblem şart.”* sözleri, standardizasyon ve kurumlaşma kültürünün önemine yapılan bir vurgu olarak değerlendirilebilir (H3).

Çevresel Dirençlilik: Çevresel dirençlilik konusunda görüşler çeşitlenmektedir. Bazı katılımcılar, ziyaretçilerin çevre duyarlılığına dikkat çekerek *“Dışarıdan gelen insanların çoğu duyarlı. Temizlik açısından, çevre kirliliği açısından çoğu duyarlı... her yere her şeyi atmıyorlar.”* ifadelerini kullanmıştır (H1). Ancak aynı görüşmede, *“Trafığı biraz sıkıştırmaya başladı.”* sözleri, turizm yoğunluğunun altyapı üzerindeki baskısını vurgulamaktadır (M1). Diğer ifadeler ürün kalitesi üzerinden çevresel kırılganlıklara işaret etmiştir: *“Beypazarı kurusu eskiden 6 ay dayanırken şimdi 1–1,5 ay.”* (B1). Çevresel risklere dair farklı kaygılar da dile getirilmiştir. *“Yangın çok sık... eski evler... afet eğitimleri?”* ifadesi, tarihi dokunun getirdiği kırılganlığı öne çıkarırken, *“Suyun bağlanması (köylerde)... 2024’te hâlâ su yoktu bazı hanelerde.”* sözü temel altyapı eksikliklerine işaret etmektedir. Ayrıca *“Havuç suyu, elma suyu yapın... meyve suları zehir, çocuklara içirmeyin.”* ifadesi, gıda güvenliği ve çevresel/sağlık duyarlılığını gündeme getirmiştir (S2).

Sonuç olarak, Beypazarı’nda dirençlilik kapasitesi çok boyutlu fakat dengesiz bir nitelik göstermektedir. Ekonomik ve sosyal alanlarda görece güçlü bir dayanıklılık söz konusu iken, çevresel alanlarda bazı zayıflıklar dikkat çekmekte, kurumsal anlamda ise oldukça zayıf bir durum ortaya çıkmaktadır. Özellikle yönetim eksiklikleri uzun vadeli sürdürülebilirlik açısından kırılganlık yaratmaktadır. Sosyal boyutta ise dayanışma refleksleri devam etse de bireyselleşme eğilimleri ve genç kuşakların üretkenlikten uzaklaşması sosyal sürekliliği tehdit etmektedir. Literatürde de dirençliliğin yalnızca ekonomik çıktılarla ölçülemeyeceği, sosyal, kurumsal ve çevresel boyutların birlikte ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu açıdan Beypazarı, ekonomik getirilerin güçlü olduğu, fakat kurumsal ve çevresel kırılganlıkların dirençlilik kapasitesini sınırladığı bir model sunmaktadır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Beypazarı örneği, kırsal turizm bağlamında liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkinin doğrusal değil, çok katmanlı ve asimetrik olduğunu göstermektedir. Çalışmanın bulguları, karizmatik belediye liderliğinin ekonomik kaynakların harekete geçirilmesini ve turizm girişimlerinin yerel halkın elinde şekillenmesini teşvik ederek yerel kontrolün ekonomik boyutunu güçlendirdiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, ekonomik faydaların dış yatırımcılardan ziyade yerelde kalmasını sağlamış ve ekonomik dirençliliği beslemiştir. Bununla birlikte, karar süreçlerine katılımın zayıf kalması, kurumsal dirençliliğin güçlenmesini engellemiştir. Bu çerçevede liderlik, bir yandan topluluk mobilizasyonu yoluyla sosyal ve ekonomik dirençliliği artırırken, diğer yandan kurumsallaşmadığı ölçüde uzun vadeli sürdürülebilirliği sınırlamaktadır.

Beypazarı deneyimi, güçlü liderliğin tek başına yeterli olmadığını; liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki ilişkinin, özellikle katılımcı yönetim mekanizmalarının varlığına bağlı olarak farklı biçimlerde şekillendiğini göstermektedir. Bulgular, ekonomik sahiplik ve toplumsal dayanışmanın topluluğu dirençli kıldığını, ancak kurumsal hafızanın ve katılım kanallarının eksikliğinin bu kapasiteyi kırılganlaştırdığını ortaya koymaktadır. Bu nedenle sürdürülebilirlik için güçlü liderliğin yanı sıra kurumsallaşma, katılımcı yönetim süreçlerinin geliştirilmesi ve toplulukla yöneticiler arasında daha kapsayıcı bir etkileşim kurulması gerekmektedir.

Bu çalışma, kırsal turizm literatüründe liderlik, yerel kontrol ve dirençlilik arasındaki etkileşimi bütüncül olarak ele alarak, sürdürülebilir kalkınma için kurumsallaşma ve katılımcı yönetim boyutlarının önemini teorik ve ampirik düzeyde ortaya koymaktadır. Bunun yanında bulgular, politika yapıcılar açısından da yol gösterici niteliktedir: turizmde kısa vadeli ekonomik kazanımların ötesinde, katılım mekanizmalarının güçlendirilmesi, kurumsal hafızanın oluşturulması ve çevresel altyapının iyileştirilmesi, uzun vadeli dirençlilik için kritik önemdedir. Gelecek araştırmalar ise, benzer kırsal destinasyonlarda liderlik tiplerinin yerel kontrol biçimleriyle nasıl etkileştiğini ve bu etkileşimin dirençlilik kapasitesine nasıl yansıdığını karşılaştırmalı olarak inceleyerek, bu çalışmanın ortaya koyduğu ilişkileri daha geniş bir bağlama taşımaya katkı sağlayabilir. Dolayısıyla Beypazarı örneği, kırsal turizmde sürdürülebilirliğin yalnızca ekonomik kazanımlarla değil, aynı zamanda yönetim, kurumsallaşma ve topluluk temelli liderlik pratiklerinin bütüncül olarak güçlendirilmesiyle mümkün olduğunu göstermektedir.

Kaynakça

- Aberg, K. G. (2014). The importance of being local: Prioritizing knowledge in recruitment for destination development. *Tourism Review*, 69(3), 229–243. <https://doi.org/10.1108/TR-11-2013-0063>
- Beypazarı Belediyesi. (2025). *Resmî web sitesi*. <https://www.beypazarı.bel.tr>
- Blichfeldt, B. S., Hird, J., ve Kvistgaard, P. (2014). Destination leadership and the issue of power. *Tourism Review*, 69(1), 74–86. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2013-0041>
- Bramwell, B., ve Lane, B. (2011). Critical research on the governance of tourism sustainability. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(4-5), 411–421. <https://doi.org/10.1080/09669582.2011.571513>
- Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (3. baskı). SAGE Publications.

- Dai, S., Xu, H., ve Chen, F. (2019). A hierarchical measurement model of perceived resilience of urban tourism destination. *Social Indicators Research*, 145(2), 777–804. <https://doi.org/10.1007/s11205-019-02112-z>
- Eceral, T. Ö., ve Özmen, C. A. (2009). Bepazarı'nda turizm gelişimi ve yerel ekonomik kalkınma. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(2), 46–74.
- Garrod, B., Wornell, R., ve Youell, R. (2006). Re-conceptualising rural resources as countryside capital: The case of rural tourism. *Journal of Rural Studies*, 22(1), 117–128. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2005.08.001>
- George, E. W., Mair, H., ve Reid, D. G. (2009). *Rural tourism development: Localism and cultural change*. Channel View Publications.
- Haven-Tang, C., ve Jones, E. (2012). Local leadership for rural tourism development: A case study of Adventa, Monmouthshire, UK. *Tourism Management Perspectives*, 4, 28–35. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2012.04.006>
- Holladay, P. J., ve Powell, R. B. (2013). Resident perceptions of social–ecological resilience and the sustainability of community-based tourism development in the Commonwealth of Dominica. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(8), 1188–1211. <https://doi.org/10.1080/09669582.2013.776059>
- Jamal, T., ve Watt, E. M. (2011). Climate change pedagogy and performative action: Toward community-based destination governance. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(4-5), 571–588. <https://doi.org/10.1080/09669582.2011.565090>
- Jones, E., ve Haven-Tang, C. (2005). Tourism SMEs, service quality and destination competitiveness. E. Jones ve C. Haven-Tang (Der.), *Tourism SMEs, service quality and destination competitiveness* içinde (ss. 1–24). CABI.
- Lane, B. (1994). What is rural tourism? *Journal of Sustainable Tourism*, 2(1-2), 7–12. <https://doi.org/10.1080/09669589409510680>
- Lane, B. (2009). Rural tourism: An overview. T. Jamal ve M. Robinson (Der.), *The SAGE handbook of tourism studies* içinde (ss. 354–370). SAGE Publications.
- Lew, A. A. (2014). Scale, change and resilience in community tourism planning. *Tourism Geographies*, 16(1), 14–22. <https://doi.org/10.1080/14616688.2013.864320>
- Lew, A. A. (2016). Community sustainability and resilience: Similarities, differences and indicators. *Tourism Geographies*, 18(1), 18–27. <https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1122664>
- Lynch, P. A. (2000). Networking in the homestay sector. *Service Industries Journal*, 20(3), 95–116. <https://doi.org/10.1080/026420600000000038>
- Magis, K. (2010). Community resilience: An indicator of social sustainability. *Society ve Natural Resources*, 23(5), 401–416. <https://doi.org/10.1080/08941920903305684>
- McGehee, N. G., Knollenberg, W., ve Komorowski, A. (2015). The central role of leadership in rural tourism development: A theoretical framework and case studies. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(8-9), 1277–1297. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1019514>
- Mitchell, R. E., ve Reid, D. G. (2001). Community integration: Island tourism in Peru. *Annals of Tourism Research*, 28(1), 113–139. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00013-X](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00013-X)
- Mitchell, M., ve Hall, D. (2005). Rural tourism as sustainable business: Key themes and issues. D. Hall, I. Kirkpatrick ve M. Mitchell (Der.), *Rural tourism and sustainable business* içinde (ss. 1–14). Channel View Publications.
- Murphy, P. E. (1985). *Tourism: A community approach*. Routledge.
- Northouse, P. G. (2012). *Leadership: Theory and practice* (5. baskı). SAGE Publications.
- Nylander, M., ve Hall, D. (2005). Rural tourism policy: European perspectives. D. Hall, I. Kirkpatrick ve M. Mitchell (Der.), *Rural tourism and sustainable business* içinde (ss. 17–40). Channel View Publications.
- Organization for Economic Cooperation and Development. (2018). *Indicators for resilient cities* (OECD Regional Development Working Papers). OECD Publishing.
- Petric, H. (2008). *Driving multifunctionality: An explorative study into motivations and interpretations of multifunctionality in agriculture at farm household level* [Yayınlanmamış doktora tezi]. University of Bologna.

- Reid, D. G., Mair, H., ve Taylor, J. (2000). Community participation in rural tourism development. *World Leisure Journal* 42(2), 20–27. <https://doi.org/10.1080/04419057.2000.9674822>
- Ruiz-Ballesteros, E., ve González-Portillo, A. (2024). Limiting rural tourism: Local agency and community-based tourism in Andalusia (Spain). *Tourism Management*, 104, Makale 104938. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2024.104938>
- Sharpley, R. (2007). Flagship attractions and sustainable rural tourism development: The case of Alnwick Garden, England. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(2), 125–143. <https://doi.org/10.2168/jost.2007.125>
- Simmons, D. G. (1994). Community participation in tourism planning. *Tourism Management*, 15(2), 98–108. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(94\)90003-8](https://doi.org/10.1016/0261-5177(94)90003-8)
- Timothy, D. J. (1999). Participatory planning: A view of tourism in Indonesia. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 371–391. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(98\)00104-2](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(98)00104-2)
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism Management*, 21(6), 613–633. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00009-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00009-1)
- Williams, D. R., McDonald, C. D., Riden, C. M., ve Uysal, M. (1995). *Community attachment, regional identity and resident attitudes toward tourism*. USDA Forest Service. <https://www.fs.usda.gov/rm/value/docs/ttra95.pdf>
- Wilson, G. A. (2012). *Community resilience and environmental transitions* (1. baskı). Routledge.
- Wilson, S., Fesenmaier, D. R., Fesenmaier, J., ve Van Es, J. C. (2001). Factors for success in rural tourism development. *Journal of Travel Research*, 40(2), 132–138. <https://doi.org/10.1177/004728750104000206>
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6. baskı). SAGE Publications.