

İçindekiler

Sunuş...	2
Biz Yönetim Kurulu Dışındakiler <i>Gökhan ERKAN</i>	3
Prof. Dr. Ruşen KELEŞ ile Söyleşi Bu Dönem, Plana Karşı Tavrıların Ağırlık Kazandığı Bir Dönemdir <i>Söyleşi: Nevzat Can, Binali Tercan</i>	7
Stratejik Mekansal Planlama ve İlişkisel Coğrafya Üzerine Düşünceler <i>Sezai GÖKSU</i>	21
Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'nin Düşündürdükleri <i>Osman BALABAN</i>	31
Türkiye Lojistik Coğrafyası <i>Fikret ZORLU</i>	39
Çözülmü Kendinde Olan Bir Sorun Alanına Yeniden Bakmak: Bölgesel Eşit(Siz)lik Anlayışı ve Bölgelemenin Potansiyellere Göre Tanımlanması <i>Mercan EFE</i>	61
Sarıkamış Harekatı Anma Alanları Fikir Yarışması <i>Hazırlayan: Mehmet Nazım ÖZER</i>	70
İmar Hukuku	96
Kitap Tanıtımı	98
Tez Özetleri	99

Dergiyi göndereceğiniz yazıların ve görsel malzemelerin basılı kopyası ile birlikte olanaklı ise bilgisayar ortamında hazırlanmış bir kopyasını da iletiniz.

- Yazı ile birlikte, kısa bir özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.
- Fotoğraf, harita, çizim vb. görsel malzeme metnin içine yerleştirilmeli ve ayrıca 300 dpi çözünürlükten düşük olmamak koşuluyla TIFF veya JPEG formatında sunulmalıdır.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirtmeniz zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayınına ilişkin kararını yazı ile bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kuralına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Şehir Plancıları Odası sorumluluk kabul etmez.



TMMOB
Şehir Plancıları Odası

Yayın Türü: Yaygın Süreli Yayın
Üç ayda bir yayınlanır
Oda birimlerine ve üyelerine ücretsiz gönderilir.
Sayı: 43
Haziran 2009

TMMOB Şehir Plancıları Odası Adına Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
H. Tank Şengül

Dergi Sekreteri
Gökhan Bilgihan

Yayın Kurulu
Duygu Açar
Gürkan Akgün
Belma Babacan
Gökhan Bilgihan
Olgu Çalışkan
Sevilay Çetinkaya
Tolga Çilingir
Gökhan Erkan
Melih Ersoy
Melike Gül
Betim Hayat
Çağatay Keskinok
Nihan Özdemir Sönmez
Gül Tuçaltan
Ü. Nevzat Üğürel
Çiğdem Varol
Ceren Gamze Yaşar
Cenap Yoloğlu
Samet Zeydan
Fikret Zorku

Yayın İdare Merkezi
Hatay Sokak No. 24/17
Kocatepe/ANKARA
Tel: 0312 417 87 70
Faks: 0312 417 90 55
e-posta: spo@spo.org.tr
www.spo.org.tr

Baskıya Hazırlık
PLR LTD. ŞTİ.-Şerife Eren
Tel: 0312 432 01 83-93 Faks: 432 55 22

Kapak Tasarımı
Samet Zeydan

Baskı
Korza Yayıncılık
Basım San. ve Tic. Ltd. ŞTİ.
Büyük Sanayi 1. Cad. No: 95/1 İskitler-Ankara
Tel: (0312) 342 2 08 Fax: (0312) 341 14 27

Basım Tarihi-Saati: 12.06.2009-09:00
3.000 Adet Basılmıştır

Sunuş...

Planlama Dergisi'nin bu sayısında daha çok Türkiye'deki planlama tartışmalarında yeni sayılabilecek kavramlar çerçevesinde hazırlanmış yazılar yer almakta.

İlk yazı, Odamızın geçtiğimiz sene gerçekleştirilen Genel Kurulu öncesinde yapılan ve yeni açılımlar sağlayan tartışmalar ışığında Odamızın genel örgütlenmesine dair tespitler ve öneriler sunuyor.

Bu yazının ardından şehircilik alanının değerli hocalarından Prof. Dr. Ruşen Keleş ile yapılan söyleşi yer alıyor. Bu söyleşiyi 2007/2 sayımızda sizlerle paylaşmıştık. Ancak bir takım önemli hatalar nedeniyle, bu söyleşiyi sizlerden ve değerli hocamızdan özür dileyerek tekrar yayınlıyoruz.

Bu söyleşinin ardından, planlama alanının gündemini son yıllarda oldukça meşgul eden stratejik planlama üzerine bir yazı yer alıyor. Sezai Göksoy tarafından kaleme alınan yazıda, stratejik planlamanın kent planlama tarihi ve mevcut planlama paradigmaları çerçevesinde konumu ve olanaklılığı üzerine bir tartışma yürütülmüştür.

Osman Balaban tarafından hazırlanan "Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'nin Düşündürdükleri" başlıklı yazı, oldukça sıcak bir tartışmayı paylaşıyor. Devlet Planlama Teşkilatı'nın, bölgesel kalkınmada ortaya atmaya çalışıldığı yeni yaklaşımın unsurlarından biri olan bölgesel gelişme ulusal stratejisi üzerine odaklanan yazı, bu yeni yaklaşımın öntümdeki süreçte yeni bir tartışma alanı açacağını da gösteriyor.

Fikret Zorku tarafından kaleme alınan "Türkiye Lojistik Coğrafyası" başlıklı yazı, Türkiye'de henüz yeterince tartışılmamış bir konuyu ele alıyor. Son yıllarda plan kararlarını oldukça etkilemeye başlayan lojistik sektörü ve Türkiye'de bu sektörün durumuna ilişkin bu analiz, bu alan için önemli bir katkı sağlıyor.

Bu sayının son yazısı ise, bölgesel eşitsizlik sorunu çerçevesinde yeni bir bölgelemeye ilişkin tartışma yürütüyor.

TMMOB Şehir Plancıları Odası
Yayın Kurulu

DÜZELTME:

Ekoloji ve Planlama başlıklı 2008/1-2 sayımızda yer alan "Biyoteknik Bir Değer Olarak Kent Kültürü Öğelerinin Sağlıklı Kentlerde Yansıması" başlıklı yazının kütüyesinde Sibel GAZİ, yazının birinci yazarı olarak yer alması gerekirken ikinci yazarı olarak yer almış ve şehir plancısı olmasına rağmen mesleki açıklaması yanlışlıkla Gazi Üniversitesi Tıp Fakültesi olarak belirtilmiştir. Düzeltir, özür dileriz.

Biz Yönetim Kurulu Dışındakiler

Yönetim sorumluluğunu paylaşmak ve gündem belirlemek için bir araç önerisi

Gökhan ERKAN

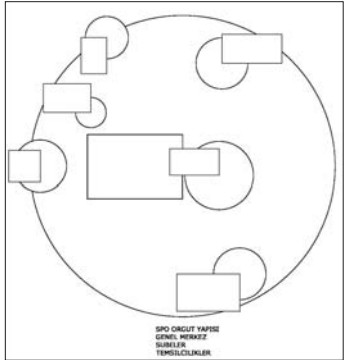
Şehir Plancıları Odası'nın seçim sürecini geride bıraktık. Bu süreç hemen hemen bütün üyelerimizin planlama meslek alanı, oda çalışmalarını ve faaliyet alanları, kentlere ilişkin sorunlar, bu sorunları tanımlama uğraşı ve seçimlere hazırlanırken kendini ve meslek alanını ifade etme konularında düşüncelerinin yoğunlaştığı bir dönem oldu. Seçimlere giren adaylar kendilerini ifade etmek için çeşitli metinler, broşürler, söylemler hazırladı, odanın ve meslek alanının sorunlarına yönelik belirlemeler ve çözümlere yönelik açılımlar tasarladı. Bu düşünsel olarak yoğunluklu dönemin ürünlerinin yalnızca seçim metinlerinde kalmaması, kayıtlara geçmesi gerektiğini; yalnızca kayıtlara geçmesinin bile, birbirinden habersiz hazırlanmış, farklı şube ve temsilcilikler tarafından tanımlanmış sorunların ve çözüm önerilerinin bir araya getirilmesinin temel sorunlar ve ortak çözüm görüşlerini netleştirmek açısından faydalı olacağını düşünüyorum. Ancak bu metin, bu tür bir çalışma sunmuyor. Bu tür bir çalışma tüm metinlerin, uygun ifade olmasa da seçim vaatlerinin hazırlandığı broşürlerin, bir araya getirildiği bir çalışma ile mümkün olabilir. Burada, bu seçim çalışmaları sırasında ortaya çıkan odanın "ne"liği üzerine bir düşünce taslağı aktarılacak. Hentüz seçim sürecine ilişkin düşüncelerimiz çok sıcak olduğu için, yoğunluğu azalmadan, meslek insanlarımızla paylaşılmasının gerekçelerini sıralamaya ihtiyaç duymadan, önemli olduğunu düşünüyorum.

Bu paylaşımında, bir meslek odasına bugün ve şimdi nasıl bakılmalıdır sorusuna yanıt arayan bir girişimden çok, sorun ve çözümlere yönelik ne

tür bir yaklaşım ve yöntem geliştirilebilir sorusu ortaya atılacak.

Özellikle çeşitli grupların, bol sayıda adayın, çok-farklı veya az-farklı grupların, kendi içinde farklılaşmış ayrışan grupların, oda yönetimi düzeyinde sorumluluk üstlenmek için seçimlere girdiği bir dönem yaşadık. İstanbul, Ankara ve İzmir kentlerinde otuzun üzerinde aday seçimlere girdi. Oda yönetimine rağmen bu derece artmasının araştırılması da bir başka çalışma konusu olabilir.

Araş. Gör.
İYTE Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

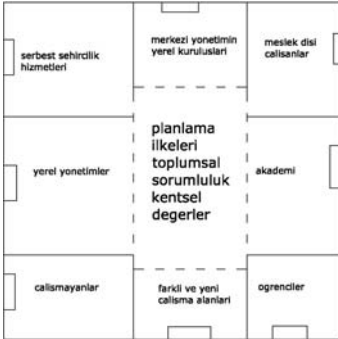


Şehir Plancıları Odası Genel Örgüt Yapısı,

Genel Merkez, Şubeler ve Temsilcilikler olarak üç düzeyde örgütlenmiştir. Her örgüt düzeyi gerek meslek alamıyla, gerek temsil ettiği kent yapılanımla, gerekse toplumsal süreçlerle ilgili bir bütünün parçaları olarak algılanmalıdır.

Bir temsilcilik yalnızca ilişkili olduğu şube ile değil, başka temsilcilikler ile de ilişkiler kurabilmektedir. Temsilcilik düzeyindeki sorunlar aslında benzer büyüklükteki kentlere yönelik ve benzer kapsamda çalışmalar yapan meslek insanlarına yönelik bir kendi başına örgütlenme de ifade etmektedir. Dolayısıyla sorunlara yönelik bir benzeşim ve ortaklaşmanın tanımlanabileceği bir bütünlüğü ifade etmektedir.

Şube düzeyinde benzeşimler daha karmaşıktır. Gerek genel merkez gerekse temsilcilikle olan ilişkilerinin yanı sıra şubelerin birbiriyle ilişkilerinin kurulabileceği mekanizmalar tanımlanabilir. Şehir Plancıları Odası örgüt yapısı bu üç düzeydeki temsil düzeylerinin ayrı ayrı toplamından daha fazlasını ifade etmektedir. A Şubesi kendi başına bir örgüt olarak işlevsel olabileceği koşulda bile çeperindeki temsilcilikler ve Genel Merkez ile ilişkileri bakımından bir bütün olarak hareket edebilmeli, bu bütünü yalnızca kolokoumlarda bir araya gelmenin ötesine taşıyabilmelidir.



ŞPO Şube Örgüt Yapısı, farklı kurumlarda ve sektörlerde çalışan, planlama alanı dışında çalışan, henüz öğrenci olan veya çalışmayan ama şehir plancısı ünvanı olan bütün şehir plancılarını kapsamaktadır. Burada tanımlı bir alan kendi içsel konuları ve sorunsalları olan alanlar olmakla birlikte, ortak kaygısı ve temel yönlendirici mekanizması planlama ilkeleri, toplumsal sorumluluk ve kentsel değerlerdir. Bu değerlere kısaca avludaki değerler diyelim.

Sektörlere yönelik sorun alanları Şehir Plancıları Odası'ndan ve meslek alanından bağımsız değildir. Farklı sektörlerin planlama ilkeleri, toplumsal sorumluluk ve kentsel değerlerle ilişki düzeyleri de farklılaşabilmektedir. Aslında bu tür bir farklılaşma mesleğin veya sektörlerin içsel dinamiklerinden değil daha çok konjektürel etkenlerden kaynaklanmaktadır. Bugün hakim yapısal koşullar ve mesleğin sıkıştırıldığı alan nedeniyle, örneğin serbest şehircilik bürolarına yönelik eleştiriler artmaktadır. Serbest şehircilik bürolarının iş alabilme, yerel yönetim veya işverenin taleplerine yanıtı ve dirençleri konusunda zayıf bırakılması, hazırlanan planların oda ve kamuoyu tarafından bir rant aracı haline getirildiği eleştirilerini gündeme getirmektedir.

Öte yandan akademi ve yerel yönetimlerde çalışanların avluya doğrudan ve daha geniş cepheden açılan birer kapıları olduğu gözlenmektedir. Bu durum genel algıda akademi ve yerel yönetimlerin bu ilkeleri daha sıkı savunduğu görüntüsü sunmaktadır. Ancak, karşılıklı eleştiriler göz önüne alındığında, avluya niceliksel olarak aynı mesafeden ve aynı genişlikten açılan kapıların niteliksel olarak farklılıklar içerdiği okunabilmektedir.

Merkezi yönetim kuruluşları genel siyasetin parçası oldukları ölçüde avluya bakan cepheleleri daralmakta, ama merkezi vesayet sorunu yüzünden bu alanlara müdahalesi yine doğrudan olmaktadır.

Meslek dışı çalışanlar, öğrenciler ve çalışanlar ise avluya çok dar bir alandan ve kısmen katılabilmektedirler.

Ancak burada, avluya katılabilmenin kendisinin avludaki değerleri doğrudan benimsemek anlamına gelmediğini belirtmek gerekir. Bu anlam farklılaşması avludaki değerlerin yanlışlığandan değil, farklı tanımlanabilmesinden de kaynak-

lanmaktadır. Avludaki değerler bu değerlere bakan cephelerin dahil olmasıyla bir etki alanı haline gelmektedir. Özellikle akademik alandaki dönüşümler ve yaklaşımlar planlama ilkeleri, toplumsal sorumluluk ve kentsel değerlerin yeniden tanımlanmasına neden olabilmektedir. Bugün akademinin tamamen olması da pek çok alanda neo-liberalizmin ideolojik ve entelektüel yeniden üretimin bir parçası haline getirilmesi söz konusudur. Serbest planlama bürolarının bu sistem içinde çözümlenmekte olduğu eleştirisi de bu sektör tarafından avludaki değerlerin tanımının olumsuzlanmasına neden olmaktadır.

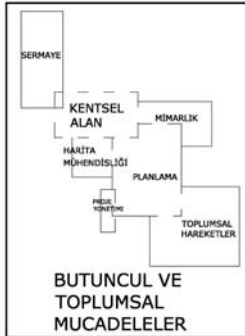
Avluya bugün için dar, ama giderek genişleyen cephelerden açılan yeni çalışma alanları olarak adlandırdığımız sektörler ise avludaki değerleri yeniden tanımlama uğraşındadır. Bu sektörler aşağıdaki modelde örneklenmiştir. Avludaki değerlere yönelik savunucu ve dönüştürücü mücadeleler ve müdahaleler, hem oda genel yapısı içinde hem de odayı da kapsayan daha geniş bütünlük içinde tanımlanmaktadır. Oda yapılanması, bu mücadelenin odağında yer almakta ve mücadillerin yalnızca birinden değil bütününden oluşmaktadır.

Kentsel alan birbirinden kopuk, bağımsız, dolaylı olarak ilişkili ve hakimiyet alanı farklı süreçlerin etkisi altındadır. Aslında bu tür bir ilişki ağı müca-

delelerin parçalanmasına ve her bir hakimiyet alanının sadece kendi alanına yönelik çıkarlarla tanımlanmasına neden olmaktadır. Öte yandan, kentsel alanı farklı olanakların birlikteliği üzerinden tasarlamak ve toplum yararına odaklanan mücadelelerde bir araya gelebilmek bütüncül bir yaklaşımın ilk aşaması olabilir.

Parçacı ve çıkarıcı müdahalelerde, sermaye ve rant çevrelerinin kentsel alana doğrudan müdahil olan doğal baskılarına karşı ayrıksı mücadeleler söz konusudur (Soldaki şekil). Bu ayrıksılık toplumsal alanın bütününe yönelik olmaktan çok her meslek alanının kendi alanına yönelik bir savunma biçimine getirilmiştir. Diğer yandan, proje yönetimi gibi yeni çalışma alanları ve yöntemler, planlamadan bağımsız alanlar olarak algılanmış ve geleneksel yaklaşımda eleştirilene maruz kalmışlardır. Oysa bu tip yöntemlerin ve yeni çalışma alanlarının **planlama ilkeleri etrafında** yeniden tanımlanması gereklidir. Parçacı ve çıkarıcı müdahalelerde sermayenin yıkıcı ve tahrip edici hareketine karşılık kendi-alamını-savunucu ayrıksı pratikler söz konusudur.

Bütüncül ve toplumsal mücadelelerde ise, toplumsal değerler ve ilkeler etrafında örgütlenmiş birliktelikler söz konusudur. Diğer yandan, toplumun bütününe yönelik kaygılarla yola çıkmayan ve bağımsız davranan hareketlerin başarısız ola-



cağı, buna karşın uygun biçimde eklenmiş ve toplum yararı etrafında örgütlenmiş hareketlerin ise daha büyük bir karşı hegemonya oluşturacağı açıktır.

Bir eleştiri alanı da, proje yönetiminin beslediği kaynaktan ortaya çıkan gayrimenkul değerlemesi sektörüdür. Gayrimenkul değerlemesi kendi başına bir çalışma alanı olarak son dönemde planlıların çalışma alanlarının ve olanaklarının daraltılması nedeniyle zorunlu olarak dahil olduğu bir alan olarak ortaya çıkmaktadır. Bu haliyle rant arttırmaya yönelik stratejiler geliştiren, gayrimenkul piyasa dinamikleri ile değerlendiren, müşteri odaklı, çoğu durumda müşteriye plan değişikliği önerisi ve gerekçesi oluşturmaya yönelen, bir dizi planlama ilkeleri karşılıklı ile tanımlarını olmaktadır. Bütün bu eleştirilerin bertaraf edilebilmesi, gayrimenkul değerlemenin planlama ilkeleri etrafında örülmüş, planlama biliminin ekonomik boyutunda uzmanlaşmış bir çalışma alanı olarak yeniden tanımlanmasını gerektirmektedir. Bu tür bir dönüşüm olmadıkça, sürdürülen eleştiriler gayrimenkul değerlemenin salt reddi biçimine düşmektedir. Bir çalışma alanı olarak ortaya çıkmış olan gayrimenkul değerlemesi, öz ve biçim olarak planlama biliminin ilke ve değerlerinden süzülerek tanımlandığı ölçüde, odağında rant değil toplum yararının bulunduğunu kabul ettirebilecektir.

Önerileri Somutlaştırabilmek

Şehir Plancıları Odası'nın genel yapısının ve mücadele gücünün bu tür bir bütünsellik perspektifi açısından değerlendirilmesinin somut bir yolu "avluyla birlikte çıkmak" retoriğinde bulunabilir. Bunun için seçim süreci önemli bir olanak

sağlamaktadır. Seçim sürecinde üyelerimizin yoğunluklu düşündüğü kentsel toplumsal sorunlara yönelik düşüncelerin ve önerilerin, "Oda'yı yönetime", "yönetimi kendi başına" terk etmeyen bir anlayışla "değerlendirilmeye değer" olduğunu düşünüyorum.

Bu kısa paylaşımına bağlı olarak, yeni dönemde genel merkez, şube ve temsilciliklerimizde, örgüt bütününe yönelik yaklaşımların ve çalışmaların, planlama ilkeleri, toplumsal sorumluluk ve kentsel değerler etrafında tanımlanması; yeni dönem yönetimlerin üstlendikleri sorumluluğun hem yük azaltılması amacıyla hem de bir hak olarak yönetim kurulu dışındaki meslek insanlarını kapsayacak şekilde yayılması; şube, temsilcilik ve genel merkez düzeylerinin bütünlüğünün yarattığı gücü olanaklı kılması umuduyla tüm yönetim kurullarımızı tebrik ediyorum.

Somutlaştırılmış öneri olarak aşağıdaki madde-lerin genel merkez, şube ve temsilcilik düzeylerinde gerçekleştirilmesinin faydalı olacağını düşünüyorum:

- 1- Seçilmiş yönetim kurullarının, kısa sürede kentteki bütün meslek insanlarına yönelik geniş katılımlı bir toplantı düzenleyerek, meslek insanların tanımadıkları sorun ve çözüm önerilerini değerlendirerek çalışma programlarını olgunlaştırmaları
- 2- Bu toplantının bir danışma kurulu niteliğinde değil, öğrencilerden emekçilere kadar tüm meslek insanların katılımının sağlanacağı kapsamda tasarlanması
- 3- Bu toplantıda dile getirilen sorun ve önerilerin kayıtlara geçirilerek sorun ve çözüm önerisi dile getiren meslek insanların sürece ve oda çalışmalarına katılmalarını sağlanması.

Söyleşi

Prof. Dr. Ruşen KELEŞ ile Söyleşi*

Bu Dönem, Plana Karşı Tavırların Ağırlık Kazandığı Bir Dönemdir

Nezvat CAN-Binali TERCAN- Hocam, söyleşimize şehirciliğin ve planlamanın geldiği noktayı ve kurumsallaşmayı değerlendirerek başlayabiliriz isterseniz. Sizler de yaşanan bu dönemin tanıklarından birisiniz. Ülkenin de içinde bulunduğu koşullar dikkate alındığında, şehircilik nasıl bir süreçle bugünlere geldi?

R.KELEŞ- Kurumsallaşma dediniz. O konuda ne söyleyebilirim. Şehir Plancıları Odası 1960'lı yılların sonlarında kurulmuş. Demek ki kırk yıllık bir ömür var. 40 yaşındaki kişilere delikanlı diyoruz. Dolayısıyla, kent plancılığı akımının da delikanlılık çağını yaşadığını söyleyebiliriz. Delikanlılık Türkçe sözlüklerde kan ile ilişkisi kurulmuş bir sözcük olduğuna göre, genç insanların her zaman denetim altında tutulamayabilecekleri düşüncesi bu kavramın temelini oluşturmaktadır. Kent plancılığı, her ne kadar az önce delikanlılık çağını yaşadığından söz ettimse de, bana öyle geliyor ki, delikanlılık çağının bir hayli ötesine geçmiş, olgunlaşmıştır. Delikanlılığın savrukluğuna ile olgunluğun bilgeliliğini birleştiren bir noktada bulunduğunu söylemek yanlış olmaz. Kent Plancıları Odası'nın kurulduğu yıllardan beri yaşadığı gelişme seyrini yakından izlediğimi söyleyebilirim. Çünkü kent plancılığına olan ilgim, Oda'nın kuruluşundan önceki tarihlere gitmektedir. Bu ilginin başlangıcı ondan 10-15 yıl daha eskidir. Kent plancılığına ilgi duyan kimseler olmamız, plancılık mesleğinin ülkemizde kurumsallaşma-

sından önce doğmuş, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin o zamanki adıyla Şehircilik Kürsüsü'nde görev almamızla başlamıştır.

Üniversitenin son sınıfında genellikle gençlerin ilgi alanları, ne olmak istedikleri belli olur. Biz diplomat olmakla öğretim üyesi ya da kaymakam olmak arasındaki seçimi son sınıfa gelmeden yapmıştık. Akademisyen olacaktık ama hangi kürsüye gireceğimiz, nerede uzmanlaşacağımız belli değildi. Bunu, hocalarımızdan alacağımız çağrı ve kürsülerin kadro durumu belirleyecekti. Ben şehirci olmayı hiç düşünmüyordum. Üniversitede kalacaktım ama tercihim İdare Hukuku Kürsüsü idi. Hocamız Prof. Turhan Feyzioğlu ile öyle bir mutabakatımız vardı. Fakat okuldan mezuniyetimin ardından Ankara'dan ayrılmamdan kısa süre sonra hocamız Turhan Feyzioğlu bakanlık emrine alındı; yani görevden alındı. O tarihlerde fakülte dekanları Milli Eğitim Bakanlığı'nın emriyle



* Görüşme 25.11.2007 tarihinde gerçekleştirilmiştir. 2007/2 Sayımızda yayınlanan söyleşi, basım hataları nedeniyle tekrar yayınlanmaktadır.

göveden alınabiliyordu. Bunun üzerine, o kürsüdeki başka hocalarla çalışmaktansa, başka bir kürsüye geçmeyi yeğledim. Benden bir yıl önce Fakülteye asistan olarak girmiş olan arkadaşım Cevat Geray, askerlik görevimi ya da İstanbul'da kaymakamlık stajı yaptığım bir sırada beni aradı ve "Fehmi Yavuz Hoca ile konuştum, bizim kürsüye gel" dedi. Bir hayli duraksama geçirdikten sonra, ben de o yolu seçtim.

Şehircilik Kürsüsü'nde asistan olurken, başka kürsülerdeki arkadaşlar ve sınıf arkadaşlarımız, "Hiç böyle bir dalda asistan olunur mu?" gibi sorular sordular bizlere. Çünkü, geleceği belli olmayan ve parlak görülmeyen bir dalı seçmiş olduğumuz kanısına sahiptiler. Bu nedenle, Şehircilik Kürsüsü'ne gönüllü ferah bir biçimde katılmış olduğumu söyleyemem. Fakat kısa bir süre içinde gördük ki, Türkiye'nin çok önemli toplumsal, ekonomik ve siyasal konularından bir tanesidir şehircilik. Bizim kürsünün o günkü adı, o idi.

Konuyu dağıtmış olmamak için söyleyeyim. Kürsümüz, 1930'lu yıllarda Türkiye'ye Almanya'dan davet edilen, Nazi rejiminin Almanya'dan kovduğu Ernst Reuter tarafından kurulmuştu. Bugün birçok kent planlaması okulunda okutulan şehircilik, bizim fakültede, teknik yönlerinin dışında, bir toplumsal bilim dalı olarak okutuluyor, geleceğin mülki yönetim amirlerine, kaymakamlarına ve valilerine çağdaş kent plancılığı yönetsel, ekonomik ve siyasal boyutları içinde tanıtılıyordu. Kürsünün kuruluşu bu gereksinmeden kaynaklanmıştır. Fehmi Yavuz Bey, Ernst Reuter'le 1946 yılına değin birlikte çalışmıştır. Kürsüye Cevat Geray'ın katılması tarihi 1956, benimkisi ise 1957'dir. Giriş o giriş. 2007'de fakülteye asistan olarak girişimizin elliinci yılını doldurduk.

Kendi açımızdan bu dalı seçmekle yanlış bir iş yapmadığımızı zaman bize gösterdi. Demek ki, sizin sorduğunuz anlamda şehirciliğin ülkemizde kurumsallaşması, bizim Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde asistan olmamızdan 10 yıl sonraya rastlıyor. Kurumsallaşma tarihi 1967'dir. Peki, o zamana değin şehircilik yok muydu Türkiye'de? Benim anlayışına göre vardı ve gayet nitelikli bir şehircilik vardı. Türkiye'de bu alanda yetmiş insanlar olmadığı için, Almanya'dan, Batı ülkelerinden gelen birtakım plancılara yaptırılıyordu kent planları. Türkiye'nin kentbilim tarihini yakından tanıyoruz. İstanbul için, İzmir için,

Adana için yabancılar tarafından birçok planlar hazırlanmıştır. Türk teknik elemanlar onların yanında yardımcı konumunda bulunuyorlardı.

Amacı yabancılarla birlikte, onların yanında Türkiye'nin kentleşmesine, şehircilik pratiğinin olgunlaşmasına en çok katkıda bulunan meslek elemanları mimarlardı. Tabii, plancılardan olmadığı bir dönemde bu boşluğu mimarların doldurmasından daha doğal bir şey olamazdı. Mimarlarımız, özellikle bugünkü adı Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi olan üniversiteyi bitirmiş olan mimarlar, gerekse İstanbul Teknik Üniversitesi'nde okumuş mimarlar olsunlar, öğrenimleri sırasında büyük ölçüde yabancı mimar ve plancı öğretim üyelerinin etkisi altında öğrenim görmüşlerdi. Bunlar şehirciliğe büyük katkıda bulunmuşlardı. Mimarların kentbilimin kurumsallaşması sürecine azımsanmayacak ölçülerde katkıda bulunduğlarını söylemek bir hak bilirlilik olur diye düşünüyorum. Dolayısıyla, bizde şehir plancılığı okulları kuruluncaya kadar o boşluğu daha çok mimarlar, ama kentbilim konusunda da bilgisi, deneyimi, ilgisi ve hatta kısmen öğrenimi de olan mimarlar doldurmuştu. Hem İstanbul Teknik Üniversitesi'nde, hem de Mimar Sinan Üniversitesi'nde (eski Güzel Sanatlar Akademisi'ni) şehircilik hocaları vardı ve önemli kişilerdi bunlar. Kemal Ahmet Aru, bir mimar olarak, yıllarca İstanbul Teknik Üniversitesi'nde şehircilik okutmuştur. Pek çok kimse onu kent plancısı olarak bilir. Gündüz Ökçe, Hande Suher ve o geleceği sürdüren pek çok genç arkadaş İTÜ'de görev yaptı. Aynı şekilde, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nde de, kent tasarımı ve kent planlaması konusunda bir hareket başlatan birçok değerli bilim insanı olmuştur ve bugün de vardır. Mehmet Ali Handan onlardan biriydi. Anımsayabildiğim kadarıyla, o kuruumlarda, kent plancılığının yönetsel ve hukuksal yönleri konusunda yazılar ve kitaplar yazan Safa Erkün gibi öğretim üyeleri de dersler okuttular.

Kent planlaması alanında var olan boşluğun bir şekilde doldurulması gerekiyordu. Başka ülkelerde plancılık, kendine özgü ilkeleri olan, kuralarını geliştirmiş, nesnel ve bilimsel temellere sahip bir meslek halinde gelişirken, Türkiye'de bu alanda bir boşluk olduğu dikkat çekiyordu. Birleşmiş Milletler'in öncülüğünde, benim MIT'den (Massachusetts Institute of Technology) hocam olan Charles Abrams'ın çabasıyla ve onun BM'ye

verdiği bir rapor doğrultusunda Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nin kurulduğunu biliyorsunuz. ODTÜ'nün kurulması kararını alan hükümetleri, ileri görüşlü insanlardan oluşan hükümetler olarak nitelenebilir. Çünkü Türkiye'nin en büyük gereksinimi o andaydı. 1950'lerden sonra hızla kentleşen ülkede, bu kentleşmenin doğurduğu kentsel yapılaşma, yerleşim ve planlama sorunlarına yanıt verebilecek teknik kadrolardan yoksundu. ODTÜ, başlangıçta bugünkü gibi, çok geniş uzmanlık alanlarını kapsayacak biçimde değil, fakat esas olarak mimarlık ve kent planlığı alanında öğretim yapacak bir üniversite olarak öngörülmüştü.

Birleşmiş Milletler Teşkilatı'na vermiş olduğu raporda, Charles Abrams "Türkiye ve Türkiye gibi ülkelere ithal uzmanlar (experts) değil, yerli uzmanlar (inerts) gereklidir" demiştir. Konuyla ilgili herkesin yakından bildiği kitabında (Man's Struggle for Shelter in an Urbanizing World) bu görüşünü yineler. Bu "inerts" adını verdiği yerli uzmanları kendimizin yetiştirmemiz gerekiyordu. Bu adı taşıyan uzmanlar o ülkenin kendi öğretim kurumlarında yetişmesi gereken, dışardan aktarılmış birtakım bilgileri ve kuralları uygulamaya egemen kılmak yanlışlığına düşmeksizin, ülkenin kendi öz verilerinin ışığında yetişmiş uzmanlar olmalı ki daha gerçekçi planlar hazırlayabilsinler.

Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nin kurulması, bu üniversitenin çatısı altında bir Mimarlık Fakültesi'nin ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nün oluşturulması bu doğrultuda atılmış önemli adımlardan biridir. ODTÜ üzerinde vurgu yapmak elbette çok önemlidir. Ama şehirciliğin ülkemizde kurumsallaşmasında, demin de belirttiğim gibi bizim de içinde yer aldığımız Siyasal Bilgiler Fakültesi İskan ve Şehircilik Enstitüsü'nün azımsanmayacak ve yadsınmayacak rolü olduğu unutulmamalıdır. Reuter olsun, Fehmi Yavuz Bey olsun, bir bilim kurumu olan İskan ve Şehircilik Enstitüsü ile kent planlığı uygulaması arasında sağlıklı bir ilişki kurabilmek için, Enstitü'nün organlarından bir olan Genel Kurul'a karma nitelik kazandırmışlardır. Gerçekten, genel kurulda, toplumsal siyasa, şehircilik, yerel yönetimler gibi ilgili bilim dallarının temsilcilerinin yanı sıra, öğretim üyelerinin yanı sıra, sonradan adı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı olan İmar Bakanlığının ilgili genel müdürleri (Mesken, Yapı

Malzemesi, İmar ve Planlama, Afet İşleri vb.) ve İller Bankası ve Türkiye Emlak Kredi Bankası Genel Müdürleri de görev yapıyorlardı. Böyle yüksek düzey bürokratlarla bilim insanlarının etkileşimini sağlayarak, genel kurulda, mesleğin gereksinimlerini daha iyi karşılayabileceklerini, araştırma ve yayın etkinliklerini daha verimli olarak yürütebileceklerini düşünmüşlerdir. Çok yakından bildiğiniz İskan ve Şehircilik Konferansları'nı bu Enstitü düzenlemiştir yıllarca. Çalışmalarında hem bilim insanlarının hem de uygulamacıların katkıları vardır. Şehircilik disiplini özellikle toplum bilimlerinden girdi alarak gelişmesinde, SBF İskan ve Şehircilik Enstitüsü'nün payı büyüktür. Bu mutlaka hatırdan tutulmalıdır diye düşünüyorum.

İskan ve Şehircilik Enstitüsü'nün genel kurullarında görev yapan kişilerden birkaçı daha sonra ODTÜ Mütevelli Heyeti'nde görev yaptılar. Daniş Koper, Fehmi Yavuz, Orhan Alsaç bu isimlerden bazılarıdır. ODTÜ'de Mimarlık Fakültesi'nin ve Şehir ve Planlama Bölümü'nün oluşturulmasında yönlendirici etkileri olmuştur. Bu başlangıçta anımsamak önemlidir.

Şimdi Ortadoğu Teknik Üniversitesi'ne dönem yeniden: Bir planlama okulundan mezun olan ve kent plancısı adını taşıyan kimselerin sayısı arttıkça, sanki yavaş yavaş, daha önce kentlerin planlarını yapma görevini üstlenmiş olan mimarların bu alandan çekilmeleri beklenirken, durum böyle olmamıştır. Çünkü alan o denli büyüktür ki, bir paylaşma zorluğu, güçlüğü ile karşılaşılmamıştır. Dolayısıyla bu iki küme



meslek insanı yan yana, kardeş kardeş, birlikte görev yapmışlardır. Bir yandan yeni yetişmekte olan planlılar, öte yandan da eskiden beri kent planlarını başarıyla hazırlayan mimarlar bu işle uğraşmayı sürdürmüşlerdir.

O kadar ki, ben doğan olduğum 1960'lı yıllarda, iki önemli kentimizin imar planı yarışma jürisinde danışman üye olarak görev almıştım. İller Bankası'nın çok yerinde bir uygulaması vardı o yıllarda. Henüz Şehir Plancıları Odası kurulmadan, Banka'nın çağrısı üzerine, Gaziantep ve Erzurum imar planı yarışma jürilerinde Tuğrul Akçura, Doğan Tekeli, Enver Ergun gibi arkadaşlarla üyelik yaptım. Anımsadığıma göre, her iki kentten imar planı yarışmalarını kazananlar mimar olan kimselerdi. Biri, daha önce İller Bankası'nda çalışmış, ama o tarihlerde serbest çalışmakta olan bir mimardı. Daha sonra Oda'mızın kuruluşuna öncülük eden dostlar, bizlere de, "Kentbilime ilişkin dersleri benzer fakültelerde uzunca bir süre okutmuş olan öğretim üyelerini de Oda'ya üye yapacağız" dediler. Ama ben hiçbir zaman üyelik önerisi almamış Oda'dan. Bu vesileyle, tarihte kalmış, yerine getirilmemiş bu vaa di de, kent planıcısı arkadaşlarım anımsatmak isterim. Buna karşın, Şehir Plancıları Odası'nın yöneticisi ve üyesi olan arkadaşlarla her zaman çok yakın temas ve ilişki içinde olduk.

Şehir Plancıları Odası kuruluncaya kadar Türkiye'nin çok önemli kentleşme sorunları, kentleşme, kentleşmenin hızı, biçimi, sağlıklı olup olmaması, planlı olup olmaması, kent toprağı sorunları, planlılık mesleği ve Türkiye'de ulusal düzeyde bir kentleşme politikası oluşturulması gereği, bir millî fiziki plan yapma zorunluluğu gibi konular, Mimarlar Odası'nın etkinlikleri çerçevesinde dile getirilen, tartışılan konulardı. 1960'lı yıllarda 1. Boğaz Köprüsü'nün yapımına karar verildiği sırada en önemli tartışmalar, yine Mimarlar Odası'nın düzenlediği toplantılarda, ama o sıralarda sayıları çok az olan kent planıcısı dostların da katılımıyla gerçekleştirilmişti. Bir Boğaz Köprüsü yapmanın köprünün her iki ayağında yaratacağı spekülâtif oyunlarla nasıl uğraşılacağı konusundaki tartışmalar yine o çerçevede gerçekleştirilmiştir. Abartmak istemem ama her iki mesleğin mensupları, bir dayanışma ortamında, Türkiye'nin kentleşme sorunlarının çözümü konusundaki bilinçli ve bilimsel önerilere sahip çıkma rolünü uzun süre yan yana oynamışlardır.

Elbette, tam anlamıyla kurumsallaşmanın bugün bile ulaşılması gereken bir ideal olduğu gerçeği gözden uzak tutulmamalı. Ama kurumsallaşmada çok önemli bir noktaya gelindiğini rahatlıkla söyleyebiliyorum. 1970'li yıllarda Mimarlar Odası'ndan kopup kendi özekliğini elde ettikten sonra, Şehir Plancıları Odası çok daha etkin bir biçimde katıldı bu etkinliklere. 70'li, 80'li ve 90'lı yıllarda, her dönemin siyasal iktidarlarının politikalarından kaynaklanan özellikleri olmuştur. Bu özellikleri dikkate alan tavırlar sergilemişlerdir. Bir meslek odası olarak, kamu kurumu niteliğindeki bir meslek örgütü olarak, bana sorsanız, üzerine düşen görevi bilinçle yapmıştır ve bugün de yapmaktadır.

Kurumsallaşmada bir dalgalanmadan söz edebiliriz. Kurumsallaşma yalnızca ilgi duymakla gerçekleştirilebilecek bir şey değil. Olanaklarındaki azalmaya, çoğalmaya ya da yerinde saymaya koşut olarak, Oda'nın etkinliklerinde de dalgalanmalar gördüğümü belirtmeliyim. Ama özellikle son on yıla yakın bir süreden beri Odamızın kurumsallaşma yolunda önemli hamleler, atılımlar yaptığını görüyoruz. Yayınlarıyla olsun, başka etkinlikleriyle olsun, kendi kimliğini kendisi dışındaki kurumlara karşı savunmada gösterdiği medeni cesareti ile olsun, Oda'nın geçmiş yıllardakinden çok farklı bir konumda olduğunu herkes görüyor.

N. CAN-B. TERCAN- Bu dönemlerde yeni İmar Yasası, 6785 sayılı kanun çıktı, yeni bakanlıklar kuruldu. Bu yasal süreç, bakanlıkların kurulması, Türkiye'nin kentleşme sorunu açısından baktığımız zaman, şehir planlamasının hangi tür gereksinimlerinden dolayı ortaya çıktı?

Ruşen KELEŞ: Çok hızlı bir kentleşme ve köylerden kentlere nüfus akınları 2. Dünya Savaşı sonrası yıllarını tanımlar. Bunun sonucunda bir konut sorunuyla karşılaşıldı ve gecekondu sorunu çıktı ortaya. Arsa spekülasyonu hızlandı. Konut politikasını, doğal afetlerle ilgili ulusal politikayı, nüfusun ve ekonomik etkinliklerin ilke yüzeyine dağılışı ile ilgili politikaları belirleyecek bir ulusal merci, kuruluş, örgüt yoktu Türkiye'de. Bu gereksinme 1950'li yılların ortalarından beri çeşitli vesilelerle dile getirilmiştir. 1. ve 2. İmar Kongreleri son derece önemli olaylardı. Birincisi 1955'te, ikincisi 1961'de toplanmıştır. Sunulan bildiriler ve yapılan tartışmalar yayımlanmıştır.

Buralarda yer alan görüşler bugünün sorunlarının çözümüne ışık tutacak değerlerdir. Türkiye’de kentleşmenin sahibi olması gereken bir İmar Bakanlığı’nın kurulması önerisi dikkat çeken bir öneridir. Nitekim bu tartışmaların ve düşüncelerin ışığı altında, 1956 yılında İmar ve İskân Bakanlığı kurulmuştur.

İmar Bakanlığı kurulduğu zaman, Türkiye’de 6785 sayılı İmar Yasası henüz çıkmış değildi. Bu yasa 1957’de yürürlüğe girmiştir. O günün koşulları içinde Türkiye’de kentleşmenin gereksinimlerine büyük ölçüde yanıt verebilecek, kent planlamasının esaslarını gösteren bir yasaydı 6785. Aradan geçen yıllar içinde boşlukları eksiklikleri görüldü. 1985’te çıkarılan 3194 sayılı yasanın birtakım gereksinimleri karşıladığı söylenebilir. Ama 1985’ten bugüne geçen 20 yılı aşkın süre gösterdi ki, o yasada da büyük boşluklar vardır. Ne yazık ki, Türkiye, günün gereksinimlerine tam olarak yanıt verecek bir yasayı yürürlüğe sokamadı. Kent plancılarının Oda olarak bir yere olarak yeni bir İmar Yasası hazırlama çalışmalarına çok etkin bir biçimde katıldıklarını biliyoruz. Oda olarak kendi tasarı tasaklarını hazırladıkları gibi, tek tek bilim adamı ya da uygulayıcı olarak yeni bir imar yasası hazırlama çalışmalarına etkin olarak katılmışlardır. Benim de şahsen katıldığım birçok toplantılarda son derece önemli katkılar yaptıklarını gördüm. Bu katkılarını bugün de sürdürüyorlar.

N. CAN-B. TERCAN- Bugüne baktığımız zaman özellikle dünyadaki ve Türkiye’deki gelişmelerle birlikte 1985 yılında yürürlüğe giren İmar Kanunu artık ömrünü tamamlamış durumda. Bayındırlık ve İskân Bakanlığının da ciddi anlamda yetkileri azalmış durumda. Aslında hem yasal açıdan, hem de kurumsallaşma açısından baktığımız zaman, ciddi bir boşluk var. Bu dönemde, bu boşluğu doldurmak anlamında özellikle üst ölçekli planların yapılması, kademeli birlikteliğinin kurulması, kentleşme politikalarının üretilmesi konusunda bir iradenin olmasını neye bağlıyoruz?

Ruşen KELEŞ: Genel olarak bu dönem, plana karşı tavırların ağırlık kazandığı bir dönemdir. Ne yazık ki, Türkiye’de siyasal iktidarlar, son 10-15 yıl içerisinde kendilerini bu havaya iyice kapmışlardır. Genel düzeydeki bu plan karşıtlığı ve plana karşı soğukluk kademe kademe aşağıya

kadar inmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı’nın saygınlığını yitirmesi, büyük ölçüde bununla açıklanabilecek bir şeydir. Bir ülkeyi yönetenler, devlet adamları, siyaset adamları plana inanç taşımıyorlarsa, o ülkede ne çevre düzeni planı, ne bölge planı ne de bir başka planın varlığından söz edilebilir. Bunu büyük bir yanlış olarak görüyorum. Bu nedenledir ki, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı kolu kanadı kesilmiş, kırılmış, koparılmış, içi neredeyse boşaltılmış bir örgüt haline geldi. Bütün yetkileri, rant paylaşımına öncülük eden ve şirketlere kaynak aktarma görevi üstlenmiş olan TOKİ’ye kaydırılmış durumda.

Eskiden İmar Bakanlığı’nın kent planlarıyla ilgili çok önemli yetkileri vardı. Bununla, merkezi bir yönetim her fırsatta belediyelerin işlerine karışsın, belediyeler yetkisiz kılınmış, kırılmış, koparılmış, içi neredeyse boşaltılmış bir örgüt haline geldi. Çünkü dünyanın hemen hemen her yerinde planlama, kentsel planlama, yerel yönetimlerin kendi özerklik çerçeveleri içinde yerine getirmeleri gereken bir hizmettir. Ama bir ülkede kent planlarının yapılmasıyla ilgili genel çerçeveyi belirleyecek, genel doğrultulan gösterecek bir ulusal anlayışa ihtiyaç vardır. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, bugünkü durumuyla, bu işlevi yerine getirecek ne kadroya, ne personele, ne kaynağa ve ne de anlayışa sahip görünmüyor. Bu gereksinime açıkça ortadadır. Bunun için değil midir ki, TOKİ adı verilen bir kuruluş, bugün, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın geçekondurları ilgili bütün yetkilerini üstlenmiş durumdadır. Boşluklar doldurulur; fizikte de bu böyledir. Ama boşluklar bazen doğru, bazen de yanlış olarak doldurulur. TOKİ gibi azman bir kuruluşun Bayındırlık Bakanlığı’nın yapması gereken işleri üstlenmesini büyük bir yanlış olarak değerlendiriyorum.

Üst ölçek planlardan söz ettiniz. Bölge planlaması bizim mevzuatımızın Devlet Planlama Teşkilatı’na vermiş olduğu bir görevdir. Devlet Planlama Teşkilatı bu görevi hangi anlayışla yapıyor? Bu hepimizin bilgisiindedir. 1960’lı yıllarda, Türkiye’de I. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmış ve “bölgesel dengesizliklerin giderilmesi” temel hedeflerden biri olarak benimsenmiştir. Bölge kavramına karşı, bölgelerin gelişmesine karşı kimi çevrelerde her zaman kuşkular beslenmiştir ülkemizde. Eskiden de vardı, bugün de vardır. Nitekim, Batı’nın isteği üzerine hazırlanmış olan kalkınma ajanslarıyla ilgili yasanın çıkarılması sırasındaki tartışmalar bunu bize bir kez daha

açıkça gösterdi. O yasanın birçok eksiklikleri vardır. Hareket noktalarında, araçlarında ve öngördüğü kurumsal yapıda yanlışlıklar vardır. Ama ne yazık ki, bu gibi yanlışlıklar vesile sayılarak ülkemizde bölge planlamasına karşı tavırlar sergilenmiştir. Bu son derecede yanlıştır. Uç tavrılar hareket noktası olarak alındığı zaman, gerçekler gözden kaybolabilmektedir.

Sizin sorduğunuz soru ile bağlantılı olarak belirtiyim ki, plancılık, yani plan anlayışı konusundaki aşınma, plana saygıda aşınma, ne yazık ki yalnızca siyaset adamları arasında değil, bilim adamları arasında da var. Birçok meslektaşımız zaman zaman planın Türkiye'ye dışarıdan aktarılmış, "kökü dışarda" bir araç olduğu görüşünü dile getiriyor. Eğer bu görüşü doğru sayıp yaygınlaştırır ve öğrencilerimize aktarır, bu doğrultuda telkinlerde bulunursak, plana saygının rasyonelliğini savunma şansını yitiririz. Artık kimse plana saygı duymaz duruma gelir. "Plan gerçekçi değildir, dolayısıyla plan yerine başka mekanizmalar koyalım" şeklindeki bir anlayış yanlıştır. Daha önce de Şehir Plancıları Odası'nda yaptığımız söyleşilerde, şehir plancılığındaki yanlış açılımları sürekli olarak eleştirdim. "Nasıl olsa uygulamıyoruz, o halde plan yapmaktan vazgeçilsin. Birtakım mevzii düzenlemelerle yetinilsin" gibi bir yaklaşım, yani projeciliği plancılığın yerine koymayı öngören bir yaklaşım Türkiye'de büyük zararlara yol açabilecek bir anlayıştır diye düşünüyorum.



N. CAN-B. TERCAN- Plan yerine özellikle İstanbul'da projecilik anlayışı ön plana çıkmaya başladı.

Ruşen KELEŞ: TOKİ'nin yapmak istediği şey de bu. Kentsel dönüşüm bu anlayışa dayanıyor.

N. CAN-B. TERCAN- Kurumsal anlamda da bir parçalanma, sektörel anlamda da bir parçalanma var. Peki, bu parçalanma kimlerin işine yarıyor?

Ruşen KELEŞ: Bu parçalanma rantiyenin işine yarar. Rantiyelerle işbirliği yapanların işine yarar. Kamu görevlisi iken rantiyelere yol gösterip sonradan onlarla işbirliği yapanların, hatta onlarla ortak olanların işine yarar. Ama topluma yarar sağlamaz.

N. CAN-B. TERCAN- Yeni bir planlama anlayışından, daha çok katılımcılık boyutundan, yönetim boyutundan bahsediliyor...

Ruşen KELEŞ: Katılımcılığa evet, yönetişime hayır. Eğer yönetişimi katılımcı bir planlama anlayışıyla tanımlamak isterseniz, ben de sizinle aynı düşüncede olduğumu söyleyebilirim. Ne kadar geniş çevrelere planlama sürecine katılma şansı tanırsanız, planlama o ölçüde gerçekçi olur. Uygulanması o ölçüde kolay olur. Ne yazık ki, bu yapılmıyor. Bizim imar mevzuatımızda da çeşitli grupların planlama sürecine katılmalarını zorunlu kılan bir kural yoktur. Yoktur ama katılmaya çağrılmalarına engel de yoktur. Bu planlama sürecini işletenlerin tutumlarına, tavırlarına bağlıdır. Ne yazık ki, gerek belediyeler, gerekse merkezi düzeyde plan yapma yetkileri bulunan kuruluşlar olsun, koruma, turizm, ulusal park, orman ve daha başka ölçek ve nitelikteki planlar konusunda çabuk iş yapmaya, iş bitirici olmaya önem vermektedirler. Böyle bir kaygı onları katılım gibi işi geciktirici bir yola sapmaktan alıkoymaktadır. Bazen katılımcılıktan bir yarar sağlayıp sağlayamayacakları konusunda kuşkusu olan yönetici ve belediyecilere rastladığımız da olmuştur. Demek ki, birincisi zaman alıcı olması, iş geciktirici olması, ikincisi de gerçekte bir yarar sağlayıp sağlamayacağı konusunda ki kuşkuyla ilgili. Başta bulunanlarda "Herşeyi biz biliriz" anlayışı ağır bastıkça, katılımdan elbette bir yarar sağlanması beklenemez.

Anımsıyorum.1970'li yılların sonunda Ali Dinçer'in Ankara Belediye Başkanlığı sırasında, Ankara'da kent kurultayları toplandı. Bu kurul-

tayların ilkinde beş bin kişi katılmıştı. Toplantılar Bahçelievler son duraktaki Arı Sineması'nda yapıldı. Ben de katılmıştım. Şu görüş atıldı ortaya. "Periyodik olarak kent kurultayları yapılsın. Toplumun çeşitli kesimlerinden sivil örgütler, bireyler görüşlerini Ankara'nın planlama ve yönetim anlayışlarına yansıtmak fırsatını elde etsinler." İkinci toplantı ondan birkaç ay sonra yapıldı. Toplantıya iki bin kişi kadar katıldı. Üçüncü toplantıya katılanların sayısı ise 100'ü bile geçmedi.

"Katılım Nedir, Ne Değildir?" diye bir makale yazdığımı anımsıyorum bir yerde. Nerede bilmiyorum. Kent ve Siyaset Üzerine Yazılar adlı kitabıma konmuş olabilir. O yazıda bu örneği verdim ve bunun nedenlerini irdelemeye çalıştım. Demin de size söylediğim gibi, katılan bir kişi, "Mademki benim düşüncelerime değer verilmiyor, ben de ikinci kez katılmakta bir yarar görmüyorum" havasına kaplıyor kendini. Düzenleyenler de "Bu türlü katılım toplantılarından bir sonuç alamıyoruz, aksine işler gecikmiş oluyor" anlayışına kapılıp katılım toplantılarından vazgeçmişlerdir. Zaten yönetimler de değişmiştir.

Tabii, bütün bu söylenenler katılımın önemsiz bir şey olduğunu anlatmaz. Katılım son derece önemlidir. Temsili demokrasi belediye meclisleri ve parlamentolar gibi temsili kurumlar eliyle yürüyor. Bu kurumların varlığı gerekli olmakla birlikte, bunların yeterli olmadığını hepimiz biliyoruz. Bizi bu noktaya doğrudan demokrasinin olanaksız bir araç durumuna gelmesi getirdi. Temsili demokrasi böyle bir gereksinmeden doğdu. Ama şimdi görüyoruz ki, temsili demokrasinin kurumları iyi işlemiyor. Yetersiz kalıyor. O halde, onun yerine katılımcı demokrasiyi koyarak, demokrasinin katılımcılık özelliğini geliştirmek zorunluluğu vardır. Tabanı genişleterek temsil yetersizliklerini gidermek gerekir. Avrupa Konseyi'nin 1985 yılında kabul ettiği Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı var. Bu Sözleşmenin yerel yönetimlerin özerkliğini tanımlayan maddesinde, yerel yönetimlerin mutlaka temsili kurumlar olması gerektiği vurgulanmakta, yerel meclislerin halk tarafından seçilmesi istenmekte, ancak bütün bunların yeterli olamayacağı, "halk oylaması", "mahalle komiteleri", "kent parlamentoları", "kent senatoları" vb. yoluyla katılımcı demokrasinin güçlendirilebileceği ve canlı halde tutulabileceği, öyle olması gerektiği belirtilmektedir.

Bu vesileyle şunu da belirteyim size: Halk katılımına yöneticilerin ne kadar açık olduğu konusu da çok önemlidir. Belki doğrudan doğruya kent planlamasıyla değil, ama çevre değerlerinin korunmasıyla ilgili bir konuda, İzmir'in Aliaga İlçesi'nde bir halkoylaması yapılmış, oraya termik santral kurulsun mu, kurulmasın mı halka sorulmuş, oylamaya halkın katılımına olanak sağlanmış ama İzmir Valiliği, halkoylamamı yapıptra referandum belediye hakkında, "yasalarımızda halkoylaması (referandum) diye birşey yoktur; dolayısıyla, halkı sandık başına çağırarak, isyana davet etmektedir" gerekçesiyle dava açmıştır. Bu da gösteriyor ki, yüksek düzeydeki yöneticilerde halk katılımının gerekliliğine, yararına inanmış olmak başta gelen bir koşuldur.

N. CAN-B. TERCAN- Peki, bugünkü dönüşüm projeleriyle ilgili ne düşünüyorsunuz? Yani birebir halkla görüşme, halkı katma, onları ikna etme, bu süreçle ilgili Ankara'da, İstanbul'da örnekler var.

Ruşen KELEŞ: Kentsel dönüşüm, gecekonduların iyileştirilmesi diye bildiğimiz aracı genişletilmesi bir biçimdir amaç olarak. Gecekondu bölgelerinin göze daha hoş bir şekilde sokulması isteniyor. Bazı kimselerin kafasındaki modern kent imajı bu kavramın içine yerleştirilmek isteniyor. Kavramı, tarihsel yapıların çevresindeki alanları, sit alanlarını da içine alacak biçimde genişletmeye çalışıyorlar. Afete uğramış alanları da kentsel dönüşüm projelerinden yararlandırmak istiyorlar. Ama asıl amaç gecekonduların temizlenmesidir.

Gecekonduların temizlenmesi konusunda en doğru sözü Manuel Castells söylemiştir: "Gecekondusunu yıkmak, onunla belli bir anlaşmaya vararak kişiyi alıp başka yere götürüp yerleştirmek, çok katlı yapılara, apartmanlara sokmakla hangi amaca ulaşılmak isteniyor? Yapılmak istenen şey, gerektiğinde, yoksulluğu bir yerden alıp başka bir noktaya taşımaktan başka birşey değildir. Oysa önemli olan, yoksulluğun ortadan kaldırılmasıdır." Bizim kentsel dönüşüm adı verilen projelerde de olan şey bunu sağlamaya yönelmiyor. Tersine, yoksulu gecekondusundan alıp bir apartman dairesinde yoksulluğunu sürdürmesine yardımcı olmaktan başka ne yarar vardır yapılanların?

İkinci olarak da, kentsel dönüşümün algılanış biçimi, yöntem bakımından önemli sakinler taşıyor: 1990'lı yılları başlarında Ankara Beledi-

yesi'nin uyguladığı iki örnek var: Portakal Çiçeği Vadisi ve Dikmen Vadisi Projeleri. Bugün yapılmak istenen, bu projelerle yapılanın hemen hemen aynıdır. Gecekondulaşma sonucunda belediyenin ve devletin de katkılarıyla kentin o kesiminde yaratılmış olan toprak rantının gecekondu ile yönetim arasında paylaşılması, projenin temel araçlarındandır. Ben projeyi eleştirdiğimde ve kendisine sorduğumda, zamanın Ankara Belediye Başkanı şöyle demişti: "Hocam, başka çare yoktur. Gecekondu bölgelerini islah etmek için kaynağa ihtiyacımız var. Bu kaynak, bizim de katkımızla orada yaratılan değerdir. Bu değer bir kısmını gecekondu sahibine verip gerisini almak suretiyle buraları geliştireceğiz." Dikmen Vadisi'ndeki yüksek apartmanlar böyle oluştu.

Peki, sormak gerekir: Kim kazançlı çıktı bundan? Toplum mu, gecekondu sahipleri mi, belediye mi? Bunun yanıtını nasıl verebiliriz diye düşündüğümüzde, ideal olan, kent toprağındaki değer artışını kazandıran temel aktör kamu olduğuna göre, artan değer in de tümüyle ya da büyük bir kısmıyla kamunun olması gerekirken, olanın bunun tam tersi olduğunu görüyoruz. Dikmen ve Portakal Çiçeği Vadilerinde yaşadığımız bu olayın dayandığı yöntem az çok değişikliklerle bugün de izleniyor. Belki koşulları bugünün gereksinmelerine biraz daha uyarlanmıştı. Bugüne değin yapılan yasa değişikliklerinden biriyle Kuzey Ankara Girişi ele alınmış, ondan sonra da Kültür ve Doğa Varlıklarının Korunmasına İlişkin Yasa'da yapılan bir değişiklik ile tarihsel varlıkların çevresinde düzenleme yapma olanağı elde edilmiştir. Her iki girişimin dayandığı model aynıdır. Halen TBMM'de bulunan Kentel Dönüşüm Alanları Yasa Tasarısı da aynı felsefeyi yansıtan kuralları içeriyor.

Dolayısıyla, eğer modern kent tanımınız 25-30 katlı yapılardan oluşan yerleşim yerleriyse, Türkiye'de modern kentler yaratılabilir. Ama modern kent tanımınızı gözden geçirmek önemlidir. Bana sorarsanız, çağdaş kent tanımını, o 25-30 katlı yapılarda yoksulluk koşulları içinde yaşayanları yoksulluktan kurtarmayı da içerir ve içermelidir. Böyle bir amacı içermediği sürece, Türkiye'de kentel dönüşüm projelerinden toplu yararına bir sonuç beklemek olanağı yoktur. Gerçekte bir rant paylaşımıdır söz konusu olan. Kentel dönüşüm projelerinin bugünkü durumuyla, bugünkü amaçları ve yöntemleriyle Türkiye'de

sağlıklı bir kentleşmenin gerçekleştirilmesine, gelir dağılımındaki, dengesizliğin azaltılmasına büyük katkısı olacağını sanmıyorum.

Bu gözlemin en güzel kanıtlarından biri, Toplu Konut Yönetimi adına yapılan açıklamalardan birinde yer alıyor: O da "hasılat paylaşımı" olarak adlandırılıyor. Neyi, kiminle paylaşıyorsunuz sorusunu sormak gerekiyor bu terimi kullananlara. İstanbul gibi yerlerde lüks konutlar yaparak onların satışından elde edilecek kaynaklarla Toplu Konut Yönetimi'nin mali durumunu güçlendirmek ve bununla yoksullara yardım etmek gibi ilk bakışta çağdaş dayanışma kuramına dayanan, fakat gerçekte gerçekleştirilmesi olanağı bulunmayan bir modelden söz edilmektedir. Özellikle konut konularında, Türkiye'de dar gelirlilerin sorunlarına yönelmeyen bir konut politikasının savunulmasına olanak yoktur. Varlıklı kesimler için kullanılması önerilen kaynakların alternatif maliyetini hesaba katmayan dar görüşlü bir yaklaşımdır bu.

Ne yazık ki, 1961 tarihli Anayasa'da yer alan konut hakkıyla ilgili kural, 1982 Anayasası'nda yer almamıştır. 1961 Anayasası'nda, konut politikasının asıl amacının "yoksul ve dar gelirli" olduğu açıkça belirtiliyordu. 1982 Anayasası böyle bir önceliğe yer vermiyordu. Daha da önemli, bugünlerde "sivil anayasa" diye sözü edilen ve hazırlıkları yürütülmekte olan anayasa taslağında konut hakkı ile ilgili bir kurala hiç yer verilmemiş olmasındır.

N. CAN-B. TERCAN- Çevre açısından, kültür ve tabiat varlıkları açısından geri bir nokta...

Ruşen KELEŞ: Geri adımdır. Halbuki, dünyada İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nden, onun 25. maddesinin düzenlenmesinden bugüne kadar gelen "insan hakkı olarak konut hakkı" tezini savunuyoruz. Bütün dünyada, insan hakkı olarak konut hakkı yasal metinlerde yer alıyor. Dünyadaki gelişmeler böyleyken, siz anayasasızdan var olan kuralı bile çıkarıyorsunuz. Aslında, konut hakkına ilişkin kural bugünkü biçimiyle de Anayasada iyi formüle edilmiş değildir. Az önce de söylemeye çalıştığım gibi, Türkiye gibi kaynakları kut olan az gelişmiş bir ülkede bütün sınıfların konut gereksinmelerini karşılamak görevinin devlete verilmesi hatalıdır. Mutlaka öncelikler belirlemek gerekir ve bu önceliklerin hedefi de dar gelirli ve yoksul aileler olmalıdır. Bugün

böyle bir düzenleme Anayasamız'da yoktur. Bugün olduğu gibi, devleti yoksul ve dar gelirli olmayan sınıflar için konut üretilmesi sürecinde çevrime sokmak, Türkiye için "lüks" olmanın da ötesinde, Türkçesini kullanmak istemiyorum "absürt" bir uygulamadır.

N. CAN-B. TERCAN- *Yeni anayasa tartışmaları var. Konut konusu gündemde, yerleşme konusu gündemde, çevre konusu, doğal ve tarihi varlıkların korunması, planlama konusu gündemde. Yeni anayasa tartışmalarında anayasanın bütünlüğü çerçevesinde şehircilik ve planlamanın nasıl yer alması lazım?*

Ruşen KELEŞ- Bugün iktidarda bulunan siyasi partinin sipariş etmiş olduğu anayasa taslağına göz attım. Az önce belirttiğim gibi, konut hakkı çıkarılmış. Çevre hakkıyla ilgili önemli bir eksiklik var. O da şudur: 1982 Anayasası çevre hakkını, "herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir" diye belirliyor ve hemen arkasından da, konu ile ilgili maddenin ikinci fıkrasında, "çevreyi korumak, geliştirmek, çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir" diyor. Yani hak ile ödevin birbirlerini bütünlmesi anlayışıdır 1982 Anayasası'nın kuralına egemen olan düşünce. Şimdiki taslakta ise hak kaldırılmış, sadece ödev alınmış. Bu da büyük bir eksiklik. Yani çevreyi korumak, geliştirmek, çevrenin kirlenmesini önlemek yurtaşın ödevi olacak, ama yurtaş çevre üzerinde hak sahibi olmayacak. Anayasa tartışmaları sırasında Türkiye Barolar Birliği'nin hazırladığı bir taslak var. Orada bu konular günün gereksinimlerine ve dünyadaki gelişmelere daha uygun olarak düzenlenmiş.

Bir diğer konu da, taslakta yerel yönetimlerle ilgili yeni düzenleme. Biliyorsunuz 4-5 yıldır bu konu Türkiye'de enine boyuna tartışılıyor. Konuya uçlarda yer alan ve çok dar açılardan bakanlar var. Eğer Türkiye demokratik bir ülke olarsa, yerel yönetimine, yerel güçlerine güven duymak zorundadır. Bu kuşkusuz kaçınılmaz bir görevdir. Bizler, Şehircilik Kürsüsü'nde 50 yıldır, devleti yıkmadan, zaafa uğratmadan, merkezin omuzlarındaki yük azaltılmı, yetkileri yerel yönetimlere aktarılmalı diye konuşuyor, yazıyor, telkinlerde bulunuyoruz. Geldiğimiz noktada, söyleyip yazdıklarımızın tam tersini yüksek sesle dile getirilen var. Özellikle reform adı verilen fakat gerçekte reform olmayan son düzenlemeler sıra-

sında bu uç görüşlerin sayısız örneklerini gördük. Bir kurumun kötüye kullanılıyor olması, onunla ilgili düzenlemenin yanlış yapılması, o kurum yok saymak, kötülemek, karalamak için haklı bir gerekçe oluşturamaz.

Yerel yönetim, siyasal bir kurum olarak mutlaka var olmalıdır. Yerel yönetimle merkezi yönetim birbirlerini bütünlmeleri gereken iki yönetim biçimidir. Biri olmadan öteki var olamaz. İkisi de yönetim yapısının ayrılmaz yapı taşlarıdır. Hem 1961 tarihli, hem de bugünkü Anayasamız (123. madde) "yönetimin bütünlüğü" ilkesini güvence altına almışlardır. O halde, olmaması gereken nedir? Olmaması gereken, birinin ötekini yok sayması, ezmesi, yerel güçlerin "ben Devlet'im" diye ortaya çıkmasıdır. Yerel yönetimin, "ben sınırlarım içinde toplanan vergileri kendim kullanırım, Devlet buna kaşşamaz" gibi temelsiz yaygaralarına sistem kapalıdır. Tabii, Türkiye'nin içinde bulunduğu özel koşullar özellikle son yıllarda, ülkede yerel yönetimlerin özerkliğini, güçlü kılınmasını içtenlikle savunmakta olanların işini zorlaştıran boyutlar kazanmıştır. Siyasal iktidarların hatalarından kaynaklanan geçici bir durum da olsa, bu ülke açısından büyük bir talihsizlik, kanımadır.

Bu konularla şehir plançısını yakından ilgilendiren sorunlar arasındaki ilgiyi kurmak gerekir. Tarih ve doğa varlıklarının bir bütün olarak çevrenin korunması gibi konuların asıl sahibi acaba kim olmalıdır? Merkezi yönetim mi, yoksa yerel yönetimler mi? Dünyadaki gelişmeler bu görevlerin olabildiği ölçüde halka en yakın yönetim basamakları tarafından yerine getirilmesini öngörüyor. Ülkemizde, gayet iyi örgütlenmiş, kaynakları elverişli, kadroları iyi yetişmiş 100-150 belediye saymazsanız, bana öyle geliyor ki, ciddi anlamda plan yapmaya gücü olan belediye yoktur. Hem teknik kadrolardan, hem de yeterli kaynaklardan yoksundur çoğu. Çevre konularında da durum böyledir. Tarihsel ve kültürel değerlerin, doğanın korunmasında da aynı koşullar vardır. Geniş halk kitlelerinde bütün bu değerlere sahip çıkma konusundaki bilinç, itiraf etmek gerekir ki, çok aşağı düzeydedir. Bilincine güvenmediğiniz topluluklara ve onların seçtiği yönetimlere bu değerleri koruma görevini vermek bir paradokstur. Dolayısıyla, bu noktada bir çıkamaz içinde olduğumuzu, belediyeler arasında bu yönden birtakım sınıflandırmalar yapmak gerektiğini vurgulamalıyım.

Zaman boyutu açısından baktığımızda da, Türkiye’de yerelleşme konusunun, Fransızların yaptığı gibi zamana yayılması gereken, yani aşama aşama yürürlüğe sokulmasında yarar olan bir konu olduğunu belirtmek gerekir. Fransızlar 2003 yılında bir anayasa değişikliğine gitmişler ve yerel yönetimlerle ilgili reformların gerek yetkiler, gerekse gelirlere konusunda kademeli olarak yürürlüğe girmesini sağlamışlardır. Yerelleşme deneyimlerini bizden çok daha önce ve yoğun biçimde yaşayan bir ülkede reformların kademeli olarak yapılması bir gereksinme olarak ortaya çıktığına göre, Türkiye bu yolları haydi haydi denemelidir. “Her şeyi yerelleştirdim. Ben yaptım oldu” dediğiniz, zorladığınız zaman, bundan kentlerimizin, gelecek kuşakların, doğa ve kültür varlıklarının, her şeyin çok zarar görebileceğini söyleyebiliriz.

Biliyorsunuz, 1985 yılında 3194 sayılı yasa yürürlüğe girmeden önce, 6785 sayılı İmar Yasası, belediyelerin imar planları üzerinde Bakanlığa, onay da dahil, geniş yetkiler tanıyordu. Bakanlık bu onaylama yetkisini her zaman isabetle kullanmamış olabilir. Bu yüzden büyük gecikmelere yol açılmış da olabilir. Fakat o onaylama yetkisini çok iyi kullanmak koşuluyla, birçok küçük belediyeye öğretici nitelikte bir vesayet uygulaması yoluyla önemli yardımlar sağlanabilir. Buna bugün de gereksinme olduğu hissediliyor.

N. CAN-B. TERCAN- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu çıktı, çok eski olan 1580 sayılı Belediye Kanunu değişti, İl Özel İdaresi Kanunu değişti. Bütün bu yerel yönetimlere ilişkin yasalardaki değişikliklerin temel unsuru nedir? Nasıl bir yerel yönetim anlayışı öngörülmektedir?

Ruşen KELEŞ: Türkiye Avrupa Birliği üyesi olacak. Avrupa Birliği üyesi olmak bazı kurallara uymayı gerekli kılıyor. Dolayısıyla Birlik, Türkiye için kimi kurallar ve koşullar getiriyor. Bunlara hem mevzuatı, hem de uygulamayı uydurmak gerekiyor. Kuşkusuz Avrupa Birliği’ne üye olmak zorunda değil Türkiye. Ama mademki üyelik için başvuruda bulunmuş, getirilen kurala uyacak ya da “ben üyelik istemiyorum” diyecek. Avrupa Birliği üyeliği söz konusu olmasaydı da, Türkiye yerel yönetimlerde bir reform yapma gereksinmesi içindedi. Nitekim 1961 yılında AB üyeliği söz konusu bile olmadığı bir dönemde, MEHTAP adıyla kamu yönetiminde bir reform projesi hazırlandı Türkiye’de. Amaç merkezi

yönetimin ve yerel yönetimlerin günün değişen koşullarına daha iyi uydurmakta.

Şimdi ise Avrupa Birliği’nin baskısı var. Ne yönde? Yerelleşme yönünde. Kamu hizmetleri merkezi yönetim tarafından değil, fakat halka en yakın yönetim basamakları olan yerel yönetimler tarafından yerine getirilsin deniliyor. Acaba Türkiye’nin kendine özgü koşulları karşısında bu kurala uyulmalı mı, yoksa uyulmamalı mı? Kuramsal olarak, belki uyulmalıdır denilebilir. Ama ülkenin özel koşulları gösteriyor ki, özellikle eğitim hizmetini sınırsız bir biçimde yerelleştirilmesi Türkiye Cumhuriyeti’nin temellerini sarsacak birtakım sonuçlar doğurabilir. Bundan kuşkusuz sakınmak gerekir. Nitekim bir önceki Cumhurbaşkanı bu konudaki yasal düzenlemeleri daha çok devletin üniter niteliği için bir tehdit oluşturabileceği gerekçesiyle ve ulusal eğitimin ülkede tümüyle yerel yönetimlere bırakılmasından doğabilecek sakıncaları dikkate alarak onaylamak istememiştir. Anayasa Mahkemesi’ne götürmüştür. Büyük ölçüde hak vermek gerekir kendisine.

Gerek İl Özel İdareleri, gerek Belediye ve gerekse Büyükşehir Belediyeleri Yasası, sizin de belirttiğiniz gibi sırf Avrupa Birliği üyesi olunsun diye, dışardan yapılan telkinler doğrultusunda, kamu hizmetlerinde sınırsız bir özelleştirmeyi gündeme getirmiştir. Bu bağlamda önemli yanlışlar yapılmıştır. Devletin devlet olarak gücünü sarsma olasılığı taşıyan ilkeler ve önyargılar var düzenlemelerde. Böyle bir reforma elbette başarılı bir reform denilmesine olanak yoktur.

Büyükşehir Belediyeleri ile ilgili yasaya bakarsak ne görüyoruz? Ta başından beri, yani 3030 sayılı yasanın çıktığı 1984’ten beri, anakent belediyeleriyle ilçe ya da ilk basamak belediyeleri arasında gerginlikler, sürtüşmeler oluyordu. Anakentler, planlama açısından en geniş yetkileri kendi ellerinde tutmak, son sözü söylemek olanağını elden bırakmamak istediler. Sanıyorum ki, planlama gibi teknik bir işlevin yerine getirilmesinde yerel yönetim kademesinin son sözü söylemesi gerekliliği vardır. Alt basamaklarda bulunan yönetimlere katılma fırsatları bahsetmek koşuluyla son sözü anakentlere bırakmak sakıncalı olmayabilir. Nitekim bu gereksinme gördüğümüz için ki, bundan 8-9 yıl önce hazırlanmış olan anakent belediyeleriyle ilgili yasa tasarılarında da bu yönde düzenlemeler yer alıyordu. Bu teknik

bakımdan gereklidir. Birçok kentimizde karşılaşılan düzensiz kentleşmenin denetim altına alınması için buna gereklilik vardı. Adana, Gaziantep, Samsun, Denizli bu sorunların başında geliyordu Belediye sınırları dışındaki yanlış oluşumlarla yapılaşmalara engel olunamıyordu bir türlü. Her yerleşime büyükşehir statüsü kazandırmak da doğru değil tabii.

Dolayısıyla yeni düzenlemeyi doğru sunmak gerekir. Ama anakanın imar ve planlama yetkilerini 20, 30, 50 kilometre gibi mekanik ölçülere bağlanması yanlış olmuştur. Kamu yönetiminde esneklik ilkesi diye bir kural vardır. Her birim kendi özelliklerini ve kaynak durumunu dikkate alarak yapar planlamasını. Genel çerçeveyi çizen kurallar zaten bellidir. Bugün yürürlükte bulunan mevzuatın getirdiği birörnek düzenleme gerçekçi değil. Büyükşehirlerle ilgili özel bir sorunuz var ise yanıtlayayım.

N. CAN-B. TERCAN- Yani, özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yetkisi...

Ruşen KELEŞ: Bu konuda çok genel birşey söylemek istiyorum. İster İstanbul, ister başka bir yer olsun, büyükşehir yönetimi "iki düzeyli bir federasyon"dur. Bu federatif yapı içinde bir üst düzey yönetim, bir de alt düzey yönetimler vardır. Alt kademe belediyeleri adlarını beğenmedikleri, bir tür aşağılanma duygusuna kapıldıklarını öne sürerek, adı değiştirerek "alt kademe" yerine "ilk kademe" terimini sokular yeni yasaya. Gerçekte değişen bir şey yok. Böyle bir sistemin iyi işleyebilmesi için, üst kademe ile ilçe belediyelerinin ve ayrıca ilçe belediyelerinin kendi aralarında uyum içinde çalışmaları gerekmektedir. Bu uyumu sağlamaya olanak verecek mekanizma büyükşehir belediye meclisinin, ilçe belediyesinin meclis üyelerinin bir kısmından oluşmasıdır. Bu kural antidemokratiktir ya da yeter derecede demokratik değildir ama sırf bu amacı gerçekleştirmek amacıyla yapılmış bir düzenlemedir. İletişim sağlansın, kopukluk olması arzu edilmiştir. Ama Türkiye'deki sistemin işleyişinde aksama iki nedenle ortaya çıkıyor: Birincisi rant arayışı ve rantı paylaşımı çabası, ikincisi ise siyasal rant arayışıdır. Bunlara, sırasıyla ekonomik rant ve siyasal rant diyebiliriz. Her ikisi de birbirinden koparılamayacak kadar içiçe olan konular bunlar. Peki, siyasal rantın aktörtü kimdir? Elbette siyasal partilerdir. Onların belediye başkanları ve belediye meclisindeki üyeleri ve yerel parti örgütünün

merkezi örgütleriyle ilişkileri kentin geleceğini belirlemektedir.

Benim dikkatimi çeken bir nokta şudur: Türkiye'de sistem ve onun tüm alt sistemleri, her rant esasından hareket edilerek biçimlendirildiği için yürümemiş ve yürütülüyor. Ne zamanki Türkiye'deki siyasal ve kültürel bilinç düzeyi, İsviçre'deki ya da başka Batı ülkelerindeki düzeyi yükselir, işte o zaman sorunlar da çözüm aşamasına yaklaşır. Sorunların kaynağını burada görüyorum. Çözüm halkın yetişmesindedir, eğitilmesindedir. Örgün eğitimi, yaygın eğitimi, halk eğitimi mutlaka çok etkin kılmak, amaçlarını sapmalara yol açmayacak biçimde tanımlamak gerekir. Bu iş, kuran kurslarıyla, imam hatip liseleriyle, onlara üniversite kapılarını açmakla değil, fakat cumhuriyetçi, laik eğitimi sağlamlaştırmakla, etkin kılarak başarılabilir.

Kesin surette iyimser olunmamalıdır. İyimserlik dönemi bitmiştir. Her alanda olduğu gibi, sizin uzmanlık alanınız olan kent planlamasında da akşamdan sabaha gerçekleştirecek bir şey yoktur. Her şeyin rayına oturtulması yıllar alacaktır.

N. CAN-B. TERCAN- Belediyeleri tartışırken, aslında Başkenti tartışmamak olmaz. Özellikle son dönemlerde su sorunları, su kesintileri ile gündeme geldi. Başkent yönetimi nereye gidiyor?

Ruşen KELEŞ: Başkentin planlamasından ve yönetiminden memnun olan kimseye rastlamadım. Oysa başkent yapılmasının ardından, Ankara planlı bir kent olarak bütün dünyaya örnek gösterilmeye başlanmış bir kentti. Ne yazık



ki, son yıllarda Ankara'da, başka kentlerde rastlanmadık ölçüde halkın dışlandığına, katılmadan uzaklaşıldığına, hakkı olan saygının halkın tüm kesimlerinden esirgendiğine tanık olduk. Bunun, kültürde, ulaşımda, konutta, suda, sporda, her alanda sayısız örnekleri görülüyor. Kent yönetimi ile halk kitleleri arasındaki iletişimde arzu edilen biçim (ülşup) bir türlü uygar ölçülere kavuşmıyor. Kara talihi bir kent haline geldi. Bu talihsizliğin hangi alanlarda daha çok yaşandığını sizler daha iyi biliyorsunuz. O nedenle de bugünkü Ankara'nın durumu üzerinde yorum yapmamak en güzel yorumu yapmış olmak anlamına gelirdiye düşünyorum.

N. CAN-B. TERCAN- O zaman isterseniz kent planclarının rolüne geelim...

Ruşen KELEŞ: Kent planclarının rolü hakkında birkaç söz söylemek istiyorum: 1970'lerde Orta-doğu Teknik Üniversitesi'nde kent planlaması ders programları yeniden ele alınmıştı. O sıralarda arkadaşım Tuğrul Akçura beni aradı ve dedi ki, "bir toplantıy senin yönetmeni istiyorum". Ben de gittim ve avlunun kubbeli salonun ucundaki stüdyo-yolardan birinde 50-60 kişi toplandık. Öğretim üyeleri ve öğrencilerin yanı sıra belediyelerden ve İller Bankası'ndan da yüksek düzeyde bürokratlar vardı. Benim yönettiğim toplantıda programların içeriğine nasıl bir biçim verileceği konusu tartışılıyordu. Çok yapıcı tartışmalar yapıldığını anımsıyorum. Oradan hatırlımda kalan önemli bir nokta şudur: Bir öğretim üyesi arkadaşımız çıkıp dedi ki, "Biz ders programlarını gözden geçiriyoruz. Şu dersler konulsun, şu dersler çıkarılsın, şu derslerin hacmi genişletilsin diye isteklerde bulunuyoruz. Mezunlarımız buradan çıkınca belediyelere, planlama bürolarına, İller Bankası'na ya da İmar ve İskan Bakanlığı'nda çalışmaya gidiyorlar. Bizim okulda okuttuğumuz her şeyi teknik düzeyde oralarda zaten çok kısa sürelerde öğreniyorlar. O halde, onlara bu teknik bilgileri değil, siyaseti öğretelim".

Ben yıllarca Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde siyaset bilimi çevrelerinde yaşamış bir kimse olarak şöyle düşündüm: Siyasal Bilgiler Fakültesi'nin ve benzeri fakültelerinde yapılan şeyler, demek ki kent planlaması bölümlerinde yapılsın isteniyor. Öneri budur. Biraz yadırgadım bunu. Fakat arkadaşımız haklı olarak şu görüşü dile getiriyordu: "Plancı adı verilen kimse bir teknik görev yerine getiriyor. Ama bu teknik görevi çok yakın

temas halinde bulunduğu politikacılarla birlikte yapıyor." Kendisi bürokrat oluyor. Çünkü plancı teknisyen bir bürokrattır. Ama işini yaparken ya belediye başkanı ile ya da Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile işbirliği yapmak zorundadır. Halkın oyu ile seçilmiş üyelerden oluşan belediye meclisi üyelerine de hesap verme durumundadır bürokrat plancı. Dolayısıyla gerçekçi iş yapabilmesi için, sahip bulunduğu teknik bilgileri ve deneyimlerini o politikacının anlayacağı dile ifade edebilmeyi öğrenmek, onunla iletişim kurabilmek için kendisine çeki düzen vermek zorundadır. Anlaşabilmeleri için bu zorunludur. İşte ODTÜ'deki tartışma sırasında öğretim üyesi arkadaşımız, bu eksikliğin giderilmesi gereksinmesine parmak basıyordu. Ben öneriyi böyle yorumladım. Bu görüş doğrudur. Ama şu koşullar altında doğrudur: Mutlak surette plancılık eğitimi yapılan okullarda teknik dersler gereği gibi bütün ayrıntılarıyla yapılmalıdır. Ayrıca, yönetim, siyaset ve hukuk alanında da seçmelik dersler almalıdırlar. Yani yönetim yapısının, siyaset yapısının ve hukuk yapısının esaslarını öğrenmelidirler. Bunun bazı üniversitelerimizin şehir planlama bölümlerinde oldukça iyi yapıldığını, bazılarında ise hiç yapılmadığını biliyoruz.

Bunlara eklemek istediğim bir nokta daha var. O da sizin bu yılı Dünya Şehircilik Günü adlı toplantımızın konusu olan etik konusu, ahlak kuralları konusudur. Pek çok ülkelerde ve bu arada Türkiye'de kimi meslek örgütlerinin, üyelerinin bağlı olmasını arzu ettikleri ahlak kurallarını gösteren yönergeler, "kod"lar var. Bir meslek mensubu mesleğini yerine getirirken bu yönergelerde yer alan kurallardan birine aykırı bir davranışta bulunursa hakkında işlem yapılır; yaptırımla karşılaşır. Yaptığı işin derecesine, eyleminin ağırlığına göre, mesleğini belli bir süre yapamaz durumda da bırakılabilir. Mimarların, inşaat mühendislerinin, orman mühendislerinin ahlak kurallarıyla ilgili yönergelerini gördüm. Belki şehir planclarının da var. Çok emin değilim.

Uygulamada dikkatimi çeken husus şudur: Şehir plancları az önce de belirttiği gibi bürokrattırlar elbette. Bürokrat politikacıya hizmet sunan kimsedir. Bu hizmetkârı olduğu anlamına gelmez. Ama plancının yaptığı kamu hizmetini satın alan kimse politikacıdır. Dolayısıyla, onunla belli bir iletişim içinde olması şarttır. Bunu yaparken kendi ahlak anlayışından ve mesleğinin etik değerlerinden

uzaklaşmak hakkına sahip midir? Deneyimlerim ve son otuz, kırk yıl içinde yakından izlediğim şehir plancılarının davranışları bana gösteriyor ki, planlılar genellikle doğru yolu izlemektedirler. Ancak az sayıda da olsa, bu doğru çizgiden ayrılanlara da rastlamadım diyemem. Onlar, izlemeleri gereken yoldan ayrıldıkları için, kimi politikacıların ve belediyecilerin spekülâtif emelleriyle örtüşen danışmanlık belgelerine imza atılmış, hatta kendi meslek değerlerini görmezden gelerek onlarla ortaklık ve işbirliği ilişkileri içine girebilmişlerdir. Ayrıksı durumlar ve örneklerdir bunlar. Eğer politik kadrolar, belediye meclisleri, belediye başkanları kentin geleceğini ipotek altına alan çok yanlış işler yapıyorlarsa ve planlılar da bunların altına imza atabiliyor, olur veriyorlarsa, bu davranışlarını herhangi bir biçimde savunmak olanağı yoktur.

Şunu söylemek istiyorum: Planlı aç kalma pahasına da olsa, çoluk çocuğunun geleceği gibi birtakım kişisel kaygılar, kendisinin ve ailesinin bugünü ve geleceği gibi düşünceler karşısında, özveride bulunmak zorundadır. İnançlar bütün bu kaygıların üstünde gelir. Şehir Planlıları Odası'nın bu konuya çok önem verdiğini sanıyorum. Son Dünya Şehircilik Günü toplantısının bu konuyu gündemine almış olmasını çok sevindiriçi bir gelişme olarak gördüğümü belirtmeliyim.

N. CAN-B. TERCAN- Hocam, kentleşme ile ilgili konuştuk. İçinde bulunduğumuz dönem kırsal açıdan da önem arz etmekte. Kırsala nasıl bakmalıyız ve kentle nasıl ilişkilendirmeliyiz?

Ruşen KELEŞ: Atatürk "Köylü ulusun efendisidir" dedi ve çok doğru söyledi. "Türkiye kırsal bir toplum olmaktan çıktı, kentsel bir toplum haline geldi" deniliyor. Neye bakarak? Nüfusun ne kadar köylerde, ne kadar kentlerde yaşıyor? Buna bakarak. Yüzde yetmiş kentte, yüzde otuzu kırsal alanda. Bu değerlendirmenin yanlış olduğunu belirtmek istiyorum. Atatürk "Köylü ulusun efendisidir" derken, kentte yaşayanları köylünün beslemekte olduğu bir dönemi yansıtan bir görüşü dile getiriyordu. Şimdi kim kimi besliyor? "Köylü kentliyi besler duruma geldiğine göre köylü artık efendi değil" diyebilirsiniz. Ancak, şunu hemen görmeye gerek ki, Türkiye'de kentli yok. Değerli meslektaşım Doğan Kuban bu konuyu bir süredir haklı olarak işlemektedir. Türkiye'nin asıl sorunu kentlileşememe sorundur. Yüzde yetmiş aşında

Türkiye'nin köylüsüdür. Kimi değerler açısından ise, yüzde otuz Türkiye'nin kentlisidir. Manzara tersine dönmüştür.

Ancak bu gözlem şu gerçeği görmemize engel olmamalıdır. Türkiye'de hala kırsal alanda yaşayan insanlar vardır. Geçimini tarımdan, hayvancılıktan sağlayan insanlar vardır. Bunların yaşam koşullarının düzeltilmesi, yaşadıkları köylerin planlanması gerekir. Belediyelerin komşu alanları dışında imar planı yapma zorunluluğu yok. Oysa buralar da plan ister. Türkiye'de asıl gereksinmemiz olan şey, bütün ülke topraklarının nasıl kullanılacağına ilişkin bir fiziksel plan, nazım plandır. Kırsal alanda olsun, kentsel alanda olsun, toprak varlığımızın nasıl kullanılacağına, verimli tarım topraklarının nasıl korunacağına ilişkin düzenlemeler sık sık değiştirilen belgeler olmaktan çıkarılmalıdır. Giderek azalan tarım topraklarına titizlikle sahip çıkılmalıdır. Olabilirse, köylü köyünde mutlu kılınmalıdır. Kentte aradığı hizmetler ayağına götürülmelidir. Bu bakımdan, Ecevit'in köy-kent projesi çok gerçekçi bir projeydi. Ne yazık ki siyaset adamları ve siyasal kadrolar bu modele sahip çıkmadılar. Köylü kentte aradığını yakın çevresinde bulabilirdi ki, kente gitme gereksinimi kalmazdı. Yoksa kente koşup köylülüğünü orada devam ettiren bir insan durumuna gelecek.

Türkiye'de bir kırsal planlama gereksinimi baştan beri olmuştur. Ama ne yazık ki, Devlet Planlama Teşkilatı da dahil olmak üzere, merkezde görev yapan bakanlıklarımız, kentlerin devasa boyutları karşısında, kırsal alanların planlanması konusunu ele almak gereksinimi duymamışlardır. Ve bugün de duymuyorlar. Bunun büyük bir yanlış olduğunu düşünüyorum. Köylerle kentler arasındaki farklılıkların, yaşam düzeyi ve gelir düzeyi farklılıklarının azaltılması, en az bölgelerarası farklılıkların giderilmesi konusu kadar yaşamsal önem taşımaktadır Türkiye'de.

1960'larda Türkiye'de Köy konulu bir kitap yazan iki Amerikalı George ve Barbara Helling, "Türkiye'de iki Türkiye vardır: Biri kırsal öteki de kentsel Türkiye". Aradan geçen 60 yılın ardından da değerlendirmeye baktığımız zaman, bu olgular bugün de var olduğunu görürüz. Ama az önce de belirttiğim gibi, kentte gördüğümüz kente gelmiş olan köylüdür. Köyde kalan ise bir ölçüde kentleşmiştir.

N. CAN-B. TERCAN- Üniversitelerin eğitim programına baktığımız zaman, kırsalla ilgili eğitimin bazı üniversitelerde hiç olmadığını veya çok az olduğunu biliyoruz. Master düzeyinde var sadece, böyle planlama disiplininde geçiyor. Türkiye bir afet ülkesi, afet ve risk yönetimine de üniversitelerde gerekli önem verilmiyor. Üniversitelerin eğitimine baktığımız zaman, koruma konusu çok ağırlıklı değil. Üniversitelerde özellikle şehircilik ve planlama eğitimi konusunda neler eksik?

İşin bir boyutu da üniversitelerle pratik-uygulama arasındaki etkileşim eksikliği. En son kolokyumdaki tartışmalardan biri de, üniversiteler, kamu ve serbest çalışan üyeler arasındaki etkileşimi kuvvetlendirmektir. Ama bu etkileşimin de çok sınırlı olduğunu görüyoruz. Özellikle siyaset bilimi açısından bu konularda sizin gördüğümüz eksiklikler nelerdir, neler olması gerekir?

Ruşen KELEŞ: Tabii ki Şehir ve Bölge Planlama Bölümlerinde teknik dersler okutulacaktır. Ama sizin de belirttiğiniz gibi afet konuları, doğal afetler, afet yönetimi başlığı altında ele alınan konular, özel çevre koruma bölgelerine ilişkin konular, hukuk, yönetim, siyaset, ekonomi konuları, kültür ve doğa varlıklarının korunması gibi konular, programın mutlaka ayrılmaz öğeleri olmalıdır. Fakat takdir edersiniz ki, bütün bunların her yerde lisans programlarına sığdırılmasına olanak yoktur. Ama hiç olmazsa lisansüstü programlarda daha özgün ve özgül konulara yer verilebilir. Nitekim, Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde, ODTÜ'de benim de içinde bulunduğum programlarda bu yapıyor. Kentsel koruma konusunda arkadaşlarımız dersler veriyorlar doktora düzeyinde. Kentsel koruma konusunda lisans düzeyinde ders yapmıyoruz. Lisans programlarında genel esaslar gösteriliyor.

Türkiye'de sayıları yüzü aşan üniversite var. Üniversiteler kurulurken, mutlaka her fakültenin, her bölümün kurulması gerekir diye yanlış bir hareket noktasından yola çıkılmaz. Boşluklar birbirini tamamlayacak biçimde doldurulmalıdır. Her yerde hukuk fakültesi olması gerekmez. Her yerde mimarlık ve kent planlaması bölümleri kurulmasına da gerek yoktur. Bazı yerlerde olur. Olanlar güçlendirilmeli, eksikleri tamamlanmalı-

dır. Kaynak yönünden, kadrolar yönünden, araç ve gereç yönünden. Dolayısıyla yükseköğretimde işbölümü denilebilecek bir düzenleme yapmak gereklidir. YÖK'ün kuruluş nedenlerinden bir tanesi de buydu. Yani, YÖK'ün her yerde bir üniversite kurmak, her kasabada bir üniversite kurmak gibi bir amacı yoktu. Amacından saptırılmıştır YÖK. Ne YÖK'ün ne de devletin böyle bir görevi vardır. Bunun gibi, kurulmuş olan bir üniversitede de her dal bulunsun, temsil edilsin gibi bir önyargıya sahip olmak akla uygun değildir.

Öte yandan, üniversiteler, kendi içlerine kapanık, uygulama ile ilgisi olmayan kurumlar olamazlar. Başlarken size söylediğim gibi, İskan ve Şehircilik Enstitüsü'nün Genel Kurul, bu etkileşim arayışının en güzel örneklerinden biriydi. Planlama örgütlerinde çalışan kimselerin, yerel, bölgesel ve daha üst düzeylerde üniversitelerde konferanslar vermeleri, ortak toplantılar düzenlemeleri pekâlâ mümkündür. Örneğin, stajların büyük yararları olmaktadır. Böylece öğrenciler, ileride kendilerini çalıştıracak olan kurumlarla bağlantılarını henüz öğrencilik yıllarında sağlıklı biçimde kurabilirler.

Şehir Planlama programlarında kentleşmenin hukuksal ve yönetsel boyutları konularında dersler okutuluyor. Baştan beri ODTÜ'de vardır bu dersler. Başka yerlerde yok. Ya da çok sınırlı sayıda yerlerde var. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nde vardı vaktiyle bildiğim kadar. Ama İmar Hukuku dersleri bazı hukuk fakültelelerinin ders programlarına kondu. Ankara Hukuk Fakültesi'nde biz birkaç yıl süreyle Ayşegül Mengi arkadaşımınla birlikte İmar Hukuku dersi okuttuk. Doğu Akdeniz Üniversitesi'nde Kıbrıs'ta 10 yıldan beri verdiğimiz derslerden biri de İmar Hukuku. Üçüncü sınıflarda seçimlik ders olarak yapıyor. Hukukçular için çok yararlı olduğu görülüyor. İmarı bilenlerin hukukçulara, hukuku bilenlerin de imarcılara karşılıklı olarak teknik yardım sağlamaları gerekir eğitim kurumlarında. Bunlar lisans düzeyinde de olabilir, lisansüstü düzeyde de olabilir. Ve olmalıdır diye düşünüyorum. Kuşkusuz, hukukun yanı sıra, ekonomi ile siyaset bilimi, birbirlerinden ayıramayacak dallar olarak, temel düzeyde de olsa planlılara mutlaka verilmelidir.

Stratejik Mekansal Planlama ve İlişkisel Coğrafya Üzerine Düşünceler

Sezai GÖKSU

Giriş

Stratejik mekansal planlama, 1990'lardan itibaren, gerek Avrupa gerekse Kuzey Amerika kentsel planlama literatüründe oldukça hacimli bir yer işgal etmektedir. Bu "yeni" kentsel planlama anlayışının gerçekte ne olduğu, ne tür bir planlama kavramsallaştırması ile temellendirildiği ve nasıl bir sosyo-mekan algısı ile beslendiği konusunda net ve üzerinde uzlaşmış temel bir çerçeve bulunmamaktadır. Stratejik mekansal planlama, kapsamlı planlamanın liberal sağdan "kapsamlı" bir eleştirisi midir? Modernist planlamaya post-modern bir karşı duruş mudur? Yoksa teknik-bürokratik modelin "bir demokrasi projesi olarak" katılımcı bir alternatifi midir? Bu sorular üzerinde de halen tartışmalar sürmektedir. Bununla birlikte, özellikle, kentsel gelişme için aralarında sinerji kollayan kamusal ve özel paydaş inisiyatiflerinin eklenmesine izin veren bir kentsel planlama sürecine işaret edildiği yönünde genel bir izlenim edinmek mümkündür (Steinberg, 2005). Koalisyon, konsültasyon, süreç tasarımı, vizyon (oluşturma), stratejik eylem, katılım, müzakere ve benzeri kavramları anahtar olarak kullanan bu kentsel planlama anlayışının arkasında yatan ilişkisel coğrafya kavramsallaştırması ise belki de, onun "yeni" olarak etiketlenmesini haklılaştıran bir özelliği olarak okunabilir (Healey, 2004).

Burada ilk olarak, stratejik mekansal planlamanın kentsel planlama tarihi ve kuramları içerisindeki yerini konumlandırmaya yönelik bir tartışma yapılacaktır. Böylece kentsel kapsamlı planlamanın

gerçekte ne zaman/ ne kadar "stratejik" olduğu ve buna karşılık stratejik mekansal planlamanın da ne kadar "kapsamlı" olduğu meselesi üzerinde belli bir açıklığa kavuşulacaktır. İkinci olarak, stratejik mekansal planlamanın bazı temel özellikleri üzerinde durulacak ve arkasındaki ilişkisel coğrafya anlayışı çözülerek diğer kentsel planlama yaklaşımları ile arasındaki benzerlikler ve farklılıklar ele alınacaktır. Son olarak, stratejik mekansal planlamanın olanaklılığı üzerine genel bir değerlendirme yapılacaktır.

Stratejik Mekansal Planlamanın Planlama Tarihi İçindeki Problemleri Konumu

Chadwick (1977), planlamayı bir 'ileriye görme' eylemi olarak tarif etmektedir. Chadwick'in sonraki cümleleri okunursa, bu tarif ile birlikte, planlamanın tarihini insanlık tarihi kadar eskiye götürmek mümkün olacaktır. Oysa planlamayı kehanetten ayıran temel özelliği olarak, ileriye görme eylemini bilimsel bilgi ile temellendirdiği dikkate alındığında, planlamanın bir Aydınlanma ürünü olduğu rahatlıkla söylenebilir (Tekeli, 2001). Toplum hakkında bilimsel olarak temellendirilmiş bilginin toplumun ilerlemesine uygulanabileceği fikri ile beslenerek gelişen planlamanın ilk olarak 18. yüzyılın dördüncü çeyreğinde ortaya çıktığını ileri süren Friedmann (1996), planlama teorisini şekillendiren entelektüel etkiler haritasında planlama kültürünü oluşturan oldukça geniş bir bilimsel yaklaşımlar/ideolojiler/düşünceler yelpazesinin varlığını vurgulamaktadır. Ancak,

Prof. Dr.,
DEÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

PLANLAMA
2008/3

planlama kültürünün bu iki yüzyıllık serüveninde, önce sanayi kentinin, arkasından sanayi sonrası kentin sorunları ile uğraşmak üzere, anlamlı bir kentsel planlama kuramının oluşması için 2. Dünya Savaşı sonrası beklemek gerekmiştir. Planlamanın altın çağı olarak da adlandırılan 1960'lı yıllarda tek hakim paradigma haline gelen ve neredeyse her şeyin entegrasyonu olan kapsamlı planlama, karar kuramından, tercihler kuramından, yer seçimi kuramından ve oyun kuramından beslenmektedir (Günay, 2007). Bu nedenle, planlama, aynı zamanda, (rasyonel) karar verme, tercih yapma, yer seçme ve rol dağıtma "eylemi"dir.

Kentsel planlama kuramının arka arkaya kritik edilerek geliştirildiği ve özellikle kapsamlı model üzerinden yürütülen tartışmaların yoğunlaştığı son elli yıllık dönemde, araşsal rasyonaliteye iman ederek ve plancı uzmanlığını adeta kahramanlaştırarak kendisini teknik alanda tutmayı başaran kapsamlı model değişik yönlerden eleştirilmiştir (Sandercock, 1998). Bu modele ilk ciddi eleştiri 1960'lı yılların ortasında gücünü sivil haklar hareketinden alan savunucu planlama yaklaşımından gelmiştir. Planlıncıların teknik alanda rahatlıkla ayırt edip uygulama iddiasında oldukları kamu yararının, gerçekte, bilimin değil siyasetin meselesi olduğunu hatırlatan Davidoff (1965), planlıncıların siyaset alanında dışlananların avukatlığını üstlenmeye davet etmiştir. Fakat planlama kurumunu asıl felç eden karşı çıkış, 1970'li yıllarda başını Harvey (1973) ve Castells'in (1977) çektiği Marxist coğrafyacı ve sosyologlardan gelmiştir. Buna göre, planlama kapitalist devletin bir fonksiyonu olarak, farklı sermaye grupları arasında uzlaşma sağlayan ve birikim rejimini meşurlaştıran bir hizmetçiden farklıdır. Öyle ki, planlama, sermayenin dolaşımını mümkün kılmak ve hızlandırmak üzere mekanı donatmakla yükümlüdür. Planlamanın kamu yararına çalıştığı düşüncesini kökten çürüten bu düşünce, planlamaya ve planlıya yeni bir rol tarif etmek yerine, çözümün kapitalist üretim tarzının ortadan kaldırılmasında ve bütün üretim araçlarının işçi sınıfına tahsis edilmesinde olduğunu ileri sürmüştür (Lamarche, 1976).

Kapitalist sistemin 1929 bunalımı güçlü bir planlama kurumunun doğmasına neden olan koşulları yaratmıştır. Oysa 1974 ve 1979 bunalımları planlama kurumunun tamamen çözümlenmesini sağlayan

gelişmeleri tetiklemiştir. 1980'lerden itibaren, bir yandan, yapısal uyum programları olarak bilinen ve basitleştirme (simplification), kuralları kaldırma (deregulation), merkezden uzaklaştırma (decentralization) stratejileri ile şekillenen özelleştirme politika tavsiyesi, devletin geri çekilerek küçülmesi gerektiğini önermiş; öte yandan pozitivist sosyal bilim yapma pratiği ağır bir modernite eleştirisi ile alt üst olmuş ve kentsel planlamayı kökünden sarsacak biçimde toplumun bir analiz ünitesi olmaktan çıkartılmasının epistemolojik koşulları hazırlanmıştır. Başka bir ifadeyle, bu kere, 20. yüzyılın dördüncü çeyreğinde, tarihin bir düzeni olmadığı, tersine türbülansının olduğu savı ile temellendirilen "ilerlemenin planlanamayacağı" fikri ortaya atılmıştır. Albrechts (2006), bunun arkasında hem planlamayı "yeni-korumacı" bir tavır ile küçümsemenin, hem de post-modern şüpheliğini olduğunu belirtmektedir. Böylece, başta özellikle kentlerin ve bölgelerin köhneleşen parçalarına olmak üzere, mekansal planlamanın odağı projelere kaymıştır. Ne var ki giderek artan kentsel karmaşıklık, hızlı ve rastgele gelişmelere olan ilgi, bütün seviyelerde, yerelden küresele çevresel sorunlara eğilimin dramatik bir biçimde artması, çevre hareketinin giderek artan gücü, yönetimler kentten yanışma gücünü arttırmaya yönelik olarak daha girişimci bir planlama stili benimseme ihtiyacı, gerek yatay gerekse dikey, uzun süren, daha iyi bir koordinasyon arayışı, uzun dönemli düşünme ihtiyacına yeniden yapılan vurgu, daha gerçekçi ve etkin bir yönetime dönme amacı, dünyanın eskisine göre çok daha hızlı bir biçimde kirlenmesi, sermayenin teknolojik gelişmelerden de yararlanarak her yere kolaylıkla akması sonucu kaynakların hızla tükenmesi, yoksulluğun küreselleşmesi, afetler sonucu binlerce insanın yok olması, toplumun kompartmanlaşarak ufanması, geleneksel arazi kullanım düzenlemesine, kentsel bakım ve hizmete, üretime ve servislerin işletilmesine ek olarak, idarelerin yeni talepleri, bürokratik yaklaşımların terk edilerek geleneksel idari aygıtların dışında gelişen tecrübe ve kaynakları işaret edecek şekilde karşılama istenmesi neticesinde ve bütün bunlara yanıt olarak 1980'lerin sonlarında ve 1990'larda, kentler, kent-bölgeler ve bölgeler için daha stratejik yaklaşımlar, çerçeveler ve perspektifler yeniden daha revaçta olmuştur (Albrechts, 2004; 2006).

Bütün bunlar, son yıllarda kentsel planlamanın yeniden gündeme gelmesini sağlayan önemli gelişmelerdir. Bunun da ötesinde, oluşmakta olan yeni planlama kültürü, mekansal planlamayı, daha yenilikçi bir pratik olarak, daha az kural koyan, ama daha fazla girişimci olan, genişleyen kapsama, fiziksel tasarım, arazi kullanım ve ulaşım örneği ötesinde, ekonomik, çevresel ve sosyo-kültürel boyutlarıyla sürdürülebilirlik perspektifini katan, genişlemiş ve çoklu hale gelmiş ölçüde, mahalleden kente, bölgeye ve hatta çok-uluslu seviyelere kadar artıran, özellikle küresel sermaye için kentler-arası yarışmanın çok maliyetli olduğu düşünülürse, içten gelen büyümeyi, gelişmede kentin kendi biricik gücünü dikkate alan, kimisi tarihsel olarak verili olan kimisi ise kentleşme sürecinde ortaya çıkan farklılıklara saygı duyan, karar süreçlerinin (daha fazla) demokratik olması için sesini duyurmak isteyen ve haklarını iletmek isteyen sivil toplumun kritik rolüne önem veren; entelektüel olarak tatmin edici bulunan bütünlük kentsel gelişme planının pratik olarak imkansız olduğu gerçeğinden hareketle, stratejik bir odak benimseyen, paydaşlar arasında işbirliğine dayalı eylem planlamasının yüz-yüze, transaktif/interaktif ilişkilerini çok daha iyi geliştirebilen mekansal planlamanın müzakere edilmiş yönetimi, ya da yönetişimini dikkate alan bir faaliyet olarak görmektedir (Friedmann, 2005).

Planlama tarihinde stratejik mekansal planlamanın teklif edilmesi, esasen, çıkarların karşılıklı olarak birbirlerine bağlı olma durumunun ve çeşitliliğinin yüksek olarak algılandığı bir döneme rastlamaktadır. Bu, aynı zamanda, teknik-bürokratik modelin, tam da bu nedenle bundan böyle çalınmaz olduğu kabulü ile üst üste düşmektedir. Dolayısıyla, stratejik mekansal planlamanın gündeme gelmesi ile işbirliğine dayalı planlamanın nihai planlama paradigması olarak sunulması eş zamanlıdır. Her iki önerimin de ortak bölümleri kavramdır. Oysa, değişik toplumlarda reel olarak uygulanan tarzları bir yanda tutulursa, kapsamlı planlamanın katılıma kapalı olduğunu kuramsal olarak iddia etmek zordur. Nitekim, planlamanın daha fazla katılıma açık olmasını sağlamak üzere yapılan öneriler, stratejik mekansal planlama gibi alternatif bir paradigma yerine, uzun erimli kapsamlı planlamanın içinde

kalarak gündeme getirilmiştir (Şengül, 2002). Savunucu planlama (Davidof, 1965), aşamalı planlama (Lindblom, 1959), eşitlikçi planlama (Krumholz, 1996) ve benzeri yaklaşımlarla uzun erimlilik, geniş kapsamlılık, kamu yararını merkezi alması gibi temel unsurları eleştirilen kapsamlı planlamanın en önemli özelliklerinden bir tanesi, kuşkusuz, alternatifler arasından seçim yapmasıdır ve çok açıktır ki, bu seçim bütünüyle stratejiktir. Özellikle uygulama gibi önemli bir unsura sahip olması sebebiyle söz konusu seçimin eylem yönelimli olduğu düşünüldürse, kapsamlı planlamanın stratejik olmadığını savunabilmek mümkün değildir (Ersoy, 2007). Bununla beraber, stratejik mekansal planlamanın, aşağıda daha ayrıntılı olarak irdelenecek olan özelliklerinden bir tanesi, Friedmann'ın da yukarıda vurguladığı gibi, kapsamlı olmasıdır. Buradaki kapsamlılık, boyut, sektör ve aktör anlamında, yani değişik seviyelerde, belki de kapsamlı planlamanın önerdiğinden çok daha fazla bir ilişiksellik işaret etmektedir (Gedikli, 2007).

Planlama tarihi içerisinde kuramsal tartışmaların, analitik (planlamanın ne olduğu), form (iyi bir planın ne olduğu) ve süreç (iyi bir planlama sürecinin ne olduğu) düzeylerinde olmak üzere üç temel kanalda sürdürüldüğünü ileri süren Yiftachel (1989), 1980'li yılların sonlarına doğru doğrudan ismini zikretmemekle birlikte, stratejik mekansal planlamayı, pragmatik rasyonalite adıyla süreç tartışmalarının yürütüldüğü kanala yerleştirmiştir. Aynı zamanda, risk planlaması ya da özgürleştirici planlama olarak da adlandırılan bu modelin temelinde Habermas'ın stratejik eylem kavramsallaştırması bulunmaktadır ve Alexander'ın (1996) belirttiği gibi, özü itibarıyla, kolektif eylem yönelimli bir planlama modelidir. Stratejik mekansal planlamada, aşağıda ayrıntılı olarak tartışılacak özelliklerinden bir tanesi olarak, kolektif eylem yönelimli olmaya referanslı kuramsal kapasite oluşturma ve mekansal planlamada bu özelliğin giderek artan önemi özel olarak vurgulanmaktadır (Gualini, 2005). Bu ise, çıkarların birbirlerine karşılıklı olarak bağlılığının ve çeşitliliğinin yüksek olarak varsayıldığı bir durumda, teknik-bürokratik modele alternatif olarak, yerel koşullar altında yeni yönetim rejimlerinin vurgulandığı işbirliğine dayalı planlama modelinin önemli bir unsurudur.

Stratejik Mekansal Planlamanın Temel Özellikleri ve İlişkisel Coğrafya Anlayışı

Kaufman and Jacobs (1996), stratejik planlama kavramının özel sektörden ödünç alındığını, ancak 1980'li yıllarla birlikte, bunun planlama yazınındaki izleri sürüldüğünde, eylem, sonuç ve uygulama yönelimli olduğunu, geniş bir katılımı teşvik ettiğini, planlamanın içinde geliştiği çevre koşullarına vurgu yaptığını, yarışmacı bir ruhun perspektifi olacak kadar kaçınılmaz olduğunu ve kurum modelinden kalkarak fırsatlar ve tehditler bağlamında toplumun güçlü ve zayıf yanlarının değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Belki bugün anladığımız anlamda mekansal planlamada değil, ama daha ziyade kamu sektöründe ve kamu-özel ortaklığı temelinde önemli bir program geliştirme tekniği olarak değerlendirilebilecek olan stratejik planlama, bir bakıma da mekansal planlamayı yeteri kadar kıskırtmıştır denilebilir (Murray, 2004; Scott, 2006). Özellikle, eleştirel kuramın ikinci kuşak temsilcisi olarak Habermas'ın (2001) iletişimsel eylem kuramını temel alarak geliştirilen işbirliğine dayalı planlama düşüncesinde, nitekim Healey (1997) stratejik planlamada tanımlanmış aşamalarda geniş menzilli konsültasyonların önemine vurgu yaparak, katılımcı söylemsel demokrasilerde strateji geliştirilmenin üç temel unsuru olarak müzakereyi başlatmalar, çıkar grupları, ve müzakere yerini belirtmiştir. Healey' in işbirliğine dayalı planlama düşüncesi ve buna bağlı olarak strateji geliştirme kurgusu özenle okunduğunda, temel vurgunun sürece ait olduğu gözden kaçmayacaktır. Benzer bir saptamayı, "plansız planlama pek de kötü bir fikir olmayabilir" biçiminde bir kopuş cümlesiyle özetlenebilecek yazısında Fridmann da (2004) yapmaktadır. Kendilerinden katkı yapmaları beklenen aktörlerin özellikle talep edildiği düşünülürse, stratejik planlamanın meşruiyetinin nihai plan belgesinde değil fakat onun hazırlanma sürecinde katılanların ustalığında kurulmaya çalışıldığı düşünülebilir. Albrechts (2004), stratejik mekansal planlamayı tartışırken, geleneksel arazi kullanım planlarının uygulama için resmi rehber durumunda olmalarına rağmen, diğer politika alanlarının uygulama aşamasında mutlaka zorunlu olan bütçe ve teknik kaynak sebebiyle, bu planları kolaylıkla sabot edebildiklerini ileri sürmüştü ve stratejik planları

uzun-dönem vizyon ile kısa-dönem eylemleri kombine edebilen bir süreç olarak tarif etmiştir. Stratejik planlamada aktif katılım, açık diyalog, hesap verebilirlik, işbirliği ve uzlaşma anahtar terimlerdir. Bu nedenle gerek vizyonda, gerekse seçilecek stratejik eylemlerde hem üst kademeyle ilgili çıkar gruplarının hem de alt kademeyle ilgili yurttaşların paylaşması ve uzlaşması gerekmektedir. Nihayet, stratejik planların geleceği asıl etkileyecek potansiyel gücünün yönetim kültürünü değiştirme kapasitesinde ve yasalarla saptanmış araç ve süreçleri etkilemesinde yaptığı ileri sürülmektedir (Albrechts, Healey, and Kunzman, 2003).

1950'li yıllarda ABD'de özel sektörde ortaya çıkan stratejik planlama, özellikle 1970'lerin sonlarındaki krizlerle birlikte idarelerin gündemine gelmiştir. Burada ayırt edici olan stratejik planlamanın, şirketin kendi eylemleri için şirket tarafından yürütülmesidir. Oysa Avrupa'da kökleri 1920'lere kadar geriye giden uygulama biçimiyle stratejik mekansal planlama, farklı otoritelerin, farklı sektörlerin, özel aktörlerin aktivitelerini yönlendirmek için yürütülmektedir ve bu nedenle modern devlet fikrine bağlanmaktadır (Albrechts, 2001). Bundan dolayı, Avrupa literatüründe stratejik planlamanın tarihsel gelişimi incelenirken, "mekansal" ifadesi özenle korunmakta ve bu planlama yaklaşımının 1960'larda ve 1970'lerde, farklı yönetim düzeylerinde, neredeyse her şeyin entegrasyonu olan kapsamlı planlama sistemine doğru evrildiği vurgulanmaktadır (Albrechts, 2006). Albrechts'e göre, 1990'larda yeniden planlama gündemine gelen stratejik mekansal ele alışın, normatif anlamda beş temel özelliği bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, yaygın, her şeye ve bütün problemlere erişmeye çalışan, neredeyse her şeyi entegre etmeye girişen kapsamlı planlamanın tersine, stratejik mekansal planlamanın seçici olduğu ve gerçekten mesele olan konulara yönlendiğidir. Stratejik bazı kararların ve eylemlerin diğerlerinden çok daha önemli olduğunun vurgulanması, ve seçiciliği güçlü bir vurgunun yapılması, bir kapsamlı planlama eleştirisi olarak, Lindblom'un aşamalı planlama modelini hatırlatmaktadır. İkincisi, Ökültigil mekan ve yer kavramına dayanma ve objeler ile forma odaklanmayı gerektiren geleneksel mekansal planlama yerine, önerilen stratejik mekansal planlamanın ilişkisel mekan ve yer kavramlarını

hedeflediği, ilişkiler ve süreçlere odaklandığıdır. Burada açıkça bir ağ toplumu kabulü bulunmaktadır ve bireylerin farklı ağlarda farklı roller üstlendikleri vurgulanmaktadır. Elbette, bütün ilişkisel ağların kesişimlerinde ya da düğümlerinde yer alan arenalarda aktörler bir araya gelecek ve yeni ilişkiler kuracak, hatta politik sistemde bir rol iddiasında bulunacaklardır. Böylece bireysel ve kolektif potansiyelleri geliştirecek, sorunlara çözümler bulunacak, plan yapım, karar verme ve uygulama süreçlerinde aktif olarak yer almak için yapısal değişimi zorlayacaktır. Stratejik mekansal planlamanın bu özelliği ile bir miktar Davidof'un savunucu planlama yaklaşımını güçlendirdiği, ama daha çok, iletişimsel rasyonalite ile temellendirilen müzakereci planlama yaklaşımını yeniden teklif ettiği düşünülebilir. Üçüncüsü, sadece objeleri ve işlevleri entegre etmeye odaklanan geleneksel mekansal planlama yerine stratejik mekansal planlamanın bunların yanı sıra süreçte de odaklandığıdır. İdareler arası yatay entegrasyon ve mekansal ölççekler arası dikey entegrasyon, stratejik mekansal planlamanın en önemli vurgularından birisidir. Bu da aslında kapsamlı planlamanın önerdiği bir özelliktir fakat reel uygulamalar bunun tam tersini kanıtlanmış, hatta bazı toplumlarda planlama tarihi sıklıkla idareler arasındaki güç yarışına tanık olmuştur. Ölçekler arası entegrasyon ve iç-tutarlılık ise yine kapsamlı planlamanın önemli bir özelliği olmasına rağmen, özellikle 1980 sonrası dönemde proje yönelimli anlayışlar bu özelliğin ortadan kalkmasına neden olmuştur. Dördüncüsü, sabitlenmiş ve dondurulmuş bir nazım planı hedeflemek yerine, stratejik mekansal planlamanın, olası ve arzu edilen gelecek ve onlara nasıl gidileceği hakkında yaratıcı olarak düşünmeyi, başka bir deyişle vizyon oluşturmayı gerektirdiğidir. Aslında her plan (geleceği görme eylemi olarak) bir vizyondur ve vizyonsuz bir planlama eylemi olanaksızdır. Ancak stratejik mekansal planlamada üzerinde önemle durulan nokta, geleceği diğer olasılıklara kapatan teknik-bürokratik vizyonun hedeflenen nihai plan üzerindeki hakimiyetinin kırılmasına yönelik olarak kolektif vizyon oluşturma süreçlerinin etkili olmasıdır. Nitekim, stratejik mekansal planlama literatürü, vizyon kelimesi yerine, özenle vizyon oluşturma (visioning) sürecine vurgu yapmaktadır (Shipley and Newkirk, 1999; Shipley and Michela, 2006; Gaffikin and Sterret, 2006). Bu ise,

kentsel planlamanın bir demokrasi projesi olarak yeniden kurulması gerektiği teklifini hatırlatmaktadır (Tekeli, 2007). Beşincisi ise, stratejik mekansal planlamanın eylem yönelimli olduğu ve siyasi otoriteler ile uygulayıcı aktörler arasında etkili bağlantıların bulunması gerektiğidir. Burada kastedilen sadece bir planın kendi uyumu içerisinde uygulanacağından önceden varsayılması değil, planın değişimi kısırlıktan ya da yöneten araçlardan birisi olarak düşünülmesi gerektiğidir. Elbette, kapsamlı planlamanın temel niteliklerinden birisi olarak uygulanmanın asıl hedef olduğu ve planların uygulanmak üzere yapıldıkları ileri sürülebilir. Ancak burada ayırt edici olan kapsamlı planlama sürecinde olduğu gibi planların değişik ölççeklerdeki kararlara uygunluk (conformance) terimlerinde değerlendirilmesi değil, gerçekliğe ilişkin değişime yaptığı katkı ölçüsünde performans terimlerinde değerlendirilmesidir.

Albrechts'in önerdiği stratejik mekansal planlamanın, bu normatif bakış açısının arkasında kuşkusuz yeni bir coğrafya anlayışı bulunmaktadır (Healey, 2004). Buna göre ölççek, küreselden yerele doğru iç içe geçmiş hiyerarşi olarak ele alan özcü (essentialist) kavramsallaştırma yerine, birbirinden kopuk alanları bağlayabilen ya da yoğun etkileşimleri küresel bir ölçekte bir araya getirebilen ilişkisel kavramsallaştırma teklif edilmektedir. Burada, herhangi bir etkileşim alanında rol oynayabilecek potansiyel çoklu ölççeklere vurgu yapılmaktadır. Öte yandan pozisyon, özcü coğrafyada ele alındığı gibi mesafe ile ilişkilerin zayıfladığı bir nokta değil, daha ziyade bir kurumsal alandır. Dolayısıyla, örneğin bir kentin, gözlem alanına ve kurumsal alanın içinde konumlandığı ilişkisel ağlara bağlı olarak çok sayıda pozisyonu bulunmaktadır. Özcü kavramsallaştırmanın tersine ilişkisel coğrafya Giddens'in (1995: 199-144) bölgeselleşme terimini ödünç alarak ve çok sayıda ağı aynı anda mevcut olduğunu varsayarak, bütünlüştürmüş ve farklılaşmış doku anlayışı yerine, parçalanmış ve kat kat ayrımsız mekan kavramsallaştırmasını kullanmaktadır. Buna göre, bir fiziksel alan boyunca aynı anda bulunan çoklu ilişkisel tabakaların varlığı, klasik bölgeleme yaklaşımını kullanan nazım plan anlayışına da ters düşmektedir. Klasik ele alışlarda mekan nötr, bağımsız ve masum bir yüzey olarak algılandığından kentlerin ve bölgelerin maddi boyutlarına odaklanmak yeterli gelmekte ve

fiziksel geleceğin bir plana göre kurulabileceğine inanılmaktadır. Oysa ilişkisel coğrafya anlayışı, mekanı, kimlik kuruluşlarının cereyan ettiği bir “yer” olarak algıladığı için, başka bir deyişle, mekan üzerinde sosyal kuruluşları önemseydiği için, geleceğin aslında bilinmeyen olduğunu ve her türlü olasılığa açık olduğunu, ama yaratıcı (imaginative) çalışma ile maddileştirme arasında kurulacak etkileşimlerle pekala şekillendirilebileceğini iddia etmektedir (Healey, 2006). Benzer bir anlayışla, ilişkisel coğrafya, gelişme kavramını bütünleştirilmiş bir doğrusal çizgi, yani az gelişmişlikten çok gelişmişliğe doğru uzanan evrimsel bir eksen olarak algılayan özcü kavramsallaştırmanın aksine, özellikle yerel tarih ve geniş ilişki ağları sebebiyle farklı yerlerin farklı opsiyon ve potansiyeller içerdiği ve bu nedenle çok sayıda gelişme yönümlerinin oluşturulabileceği inancını taşımaktadır. Klasik anlayış işlev ve fiziksel form temelinde temsil edilen iki boyutlu bir harita ve üç boyutlu bir perspektifle yetinmesini bilmektedir. Bu nedenle, klasik planlamada harita çok önemlidir, hatta harita olmaksızın herhangi bir planın üretilmesi mümkün değildir. İlişkisel kavramsallaştırma ise metinlerin, ikonların, resimlerin, müziksel ifadelerin ve hatta kokuların geleceği kurma ile ilgili yaratıcı çalışmada yardımcı olacağını ileri sürmekte ve haritayı, zihinsel olanı da dahil olmak üzere, çok daha geniş bir ifadeler olasılığına açmaktadır.

İlişkisel coğrafya anlayışı ile temellendirilen stratejik mekansal planlama yaklaşımının, toplum ve zaman-mekan kavramsallaştırması açısından, diğer planlama paradigmalardan oldukça farklı bir yapıya sahip olduğu söylenebilir. Sadece bunlara bakarak, stratejik mekansal planlamanın geleneksel planlamadan ve geniş kapsamlı rasyonel planlamadan uzaklaştığı düşünülebilir. Ancak, süreçsel ve kurumsal tasarım, vizyon oluşturma, eylem yönelimli olma gibi özellikleri açısından stratejik mekansal planlamanın geniş kapsamlı rasyonel planlama ile üst üste düştüğü ileri sürülebilir. Kentliler için gerçekten önemli olan konulara odaklanmak, seçici olmak, dikey ve yatay entegrasyonları sağlamak gibi özellikler ise zaten geniş kapsamlı rasyonel planlamanın eleştirildiği konulardır. Geniş kapsamlı rasyonel planlama anlayışı terk edilmeksizin, ama bilinen sınırları genişletilerek, yeniden içerilebilecek ve kazanılabilecek konulardır. Dolayısıyla, stra-

tejik mekansal planlamayı diğerlerinden ayırt eden ve üzerinde önemle durulması gereken iki temel özelliği bulunmaktadır. Birincisi, Öklitgel mekan kavramsallaştırmasını terk ederek, mekanı kimliklerin sürekli olarak sosyal kuruluşlarının bir yeri biçiminde görmeyi teklif etmesidir. Bu, mekansal planlamanın klasik temsil şemasının yerine, zorunlu olarak dilinin de değişmesini öngörecektir şekilde, Lefebvre’in (1994) terimleri ile söylenirse, temsilen mekanlarını, başka bir ifadeyle tasarlanan değil fakat yaşanan mekanı ön plana çıkartması anlamına gelmektedir. Ancak, bu özellik, son yirmi yıl içerisinde, değişik adlandırmalarla önerilen müzakereci planlama anlayışının da temelini oluşturmaktadır. Burada bir miktar daha farklı olan ve vurgulanan ise mekanda yeni bir zaman kavramsallaştırmasıdır. Buna göre böyle bir planlama pratiği, sadece fiili olguların ardışık dizilimi ile meydana gelen (diakronik-sintagmatik) saat-zaman ile yetine-meyecek, aynı zamanda, potansiyel olarak var olan ancak henüz fiili olmayan olasılıkların yan yana dizildiği (sinkronik-paradigmatik) zaman enlemini de dikkate almak zorunda kalacaktır (Korsch, 1991; Planck, 1987). Bu, geleneksel, klasik ve kapsamlı planlamanın alışık olmadığı bir zaman-mekan kavramsallaştırmasıdır ve üzerinde eleştirel kuram ile kuantum teorisindeki son gelişmelerin önemli ölçüde etkisi vardır. Buna göre planlamanın bilgisi olan bakışımın da değişmesi gerekmektedir. En somut olarak, artık gelecek sadece var olan ve güvenilirliği şüpheli bilgilerin, başka bir ifadeyle sadece fiili olguların sunabildiği ölçüde saat-zamansal dizilimli bilgilerin üzerine kurulamayacaktır. Bu nedenle planlama, aynı mekanda ve aynı anda gömülü olan ve belki de yazılı olmayan, alternatif potansiyel bilgiye de yönelmek zorunda kalacak; belki de gerçek yaratıcı ve özgürleştirici dinamikleri orada bulacaktır. Ancak bütün bunlar da geniş kapsamlı rasyonel planlamanın kapsamı içerisine katılabilecek yeni boyutlar olarak görülebilir. İkincisi ise mekansal planlamanın en temel kavramlarından birisi olan kamu yararını gündeminden düşürmesidir. Bunun arkasında muhtemelen, bir yandan toplumun homojen bir bütün olmadığı varsayımı ile birlikte kamu yararı kavramının sorunlu olarak görmesi yatmaktadır. Öte yandan, kapitalist küreselleşmenin ve post-modern eleştirinin temel argümanlarını izleyerek, özel sektöre daha fazla

imkan tanınması gerektiğini vurgulaması, sürekli olarak aktörleri ön plana çıkartması, kimlik siyasetine özel bir önem vermesi, devletin bu alandan da müdahalesinin kaldırılmasını önermesi, sivil topluma tam bir inisiyatif tanınmasını istemesi, stratejik mekansal planlamanın adeta planlamanın özelleştirilmesi şeklinde okunmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Elbette bunun maddi gücü elinde bulunduranların lehine gelişecek şekilde kentsel değişim değerlerinin ön planda tutulması anlamına geldiği düşünülebilir. Stratejik mekansal planlamanın dışlananların, ezilenlerin, yerinden edilenlerin, ve sürekli kaybedenlerin müzakere masasından korunarak ve kazanarak nasıl kalkabileceklerine yönelik herhangi bir yanıt yoktur.

Son Bir Değerlendirme: stratejik mekansal planlamanın olanaklılığı üzerine

Stratejik mekansal planlamaya ilişkin olarak, bu teorik çabaların ciddi bir pratik oluşturduğu ya da var olan planlama pratiğini arzu edilen yönde dönüştürdüğünü iddia etmek mümkün değildir. Nitekim stratejik mekansal planlama literatürü, teorik tartışmaların ötesinde, başarılı bir pratiğin oluştuğunu kanıtlayacak örneklerin yokluğunu ya da stratejik mekansal planlamaya örnek olarak sunulan bazı mekansal planlama tecrübelerinin gerçekte "stratejik" olmadıklarını vurgulamaktadır. Bu nedenle, stratejik mekansal planlama anlayışının performansının henüz ölçülebildiğini söylemek mümkün değildir. Bununla birlikte eğer stratejik mekansal planlama, kentsel planlamanın bir demokrasi projesi olarak yeniden yapılanışı biçiminde anlaşılacaksa, böyle bir planlama stili olanaklı kılacak koşulların hazırlanmasının kolay bir süreç olmayacağı söylenmelidir. Uzun dönem teknik-bürokratik bir model ile çalışmış, kurumsal ve entelektüel yapılarını bu modele göre oluşturmuş, sonuçta donuk, yasal ve fiziksel geleceğin gösterildiği biçimiyle oluşacağına inanılan bir itaat belgesi elde etmeye yönelik olarak işleyen bir süreci, işbirliğine dayalı, tam ve doğrudan katılıma, böylece teknik alanı siyasal süreçlere açık bir duruma doğru dönüştürmek ve bu süreci ahlaki olarak iyi yönetmek uzun uğraşlar gerektirecektir. Bunun da ötesinde, bu süreçte en önemli zorluk, kuşkusuz, kentsel planlama pratiğinin içinde gelişeceği demokratik ortamın hazırlanması meselesidir. Böyle bir ortamın en temel özelliklerinden

birisi, tüm aktörlerin süreçte eşit güç ile katılmalarının sağlanmasıdır. Oysa bunun olanaklı kılınması hiç de kolay değildir, belki mümkün de değildir. Böyle bir durumda kentsel kararların, politikaların ve eylemlerin önceliklerinin sıralanması ve tercih yapılması aşaması çatışmalı hale gelecektir. Bu durumda, kentsel planlama ya teknik-bürokratik modelin kısıtlı ve göstermelik katılım süreçleri ile yetinecek ve stratejik mekansal planlama iddiasını sürdüremeyecektir ya da kendisini, çatışma ortamını da bir fırsat olarak görekerek, tamamen siyasal alanın sınırları içerisinde konumlandırarak ve planlamanın, profesyonel planlılar tarafından asla planlama olarak görülmeyen sosyal hareketler modeline kapanmasını kaçınılmaz kılacaktır. Bu nedenle, stratejik mekansal planlama, katı teknik-bürokratik yapılanmanın olduğu bir toplumda, uzman iktidarını pekiştiren teknik alan ile sivil toplum hareketlerine yer açan siyasal alan arasında sıkışacak gibi görünmektedir. Bununla birlikte, stratejik mekansal planlamayı olanaklı kılacak tek zorunlu formasyon, kapitalist küreselleşmenin eşitsiz gelişme yasaları doğrultusunda giderek küresel ölçekte kendisini gösteren liberal kentsel rekabet ortamıdır. Bugün, küresel sermaye, kentlerin stratejik mekansal planlarını belirleyen vizyonları ve o vizyona ulaşmak için yaratılacak yatırım fırsatlarını izlemekte; karlı gördüğü ölçüde istediği kenti istediği ağa bağlamak üzere harekete geçmektedir. Bu nedenle, stratejik mekansal planlama yaklaşımının belki de en anlaşılabilir iddiası, kentlerin küresel sermayeyi kendilerine çekmek için önemli bir yarış içerisinde olduklarıdır.

Kaynaklar

- Albrechts, L. (2001), "In Pursuit of New Approaches to Strategic Spatial Planning: a European perspective", *International Planning Studies*, 6-3, 293-310.
- Albrechts, L. (2004), "Strategic (Spatial) Planning Reexamined", *Environment and Planning B: planning and design*, 31, 743-758.
- Albrechts, L. (2006), "Shifts in Strategic Spatial Planning? some evidence from Europe and Australia", *Environment and Planning A*, 28, 1149-1170.
- Albrechts, L., P. Healey, and K. Kunzman (2003), "Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe", *Journal of the American Planning Association*, 69, 113-129.

- Alexander, E. (1996), "After Rationality: towards a contingency theory for planning", in S. Mandelbaum, L. Mazza and R. W. Burchell, eds., *Explorations in Planning Theory*, Center For Urban Policy Research, New Jersey, 45-64.
- Chadwick, G. (1977), *A Systems View of Planning: towards a theory of the urban and regional planning process*, Pergamon Pres, Oxford.
- Castells, M. (1977), *The Urban Question*, MIT Pres, Cambridge.
- Davidoff, P. (1965), "Advocacy and Pluralism in Planning", *Journal of American Institute of Planners*, 31, 331-338.
- Ersoy, M. (2007), "Kapsamlı Planlama Kavramının Tarihsel Gelişimi ve Bugünü", M. Ersoy ed. *Kentsel Planlama Kuramları* içinde, İmge, Ankara, 115-170.
- Friedmann, J. (1996), "Two Centuries of Planning Theory: an overview" in S. Mandelbaum, L. Mazza and R. W. Burchell, eds., *Explorations in Planning Theory*, Center For Urban Policy Research, New Jersey, 10-29.
- Friedmann, J. (2004), "Strategic Spatial Planning and the Longer Range", *Planning Theory and Practice*, 5, 49-67.
- Friedmann, J. (2005), "Globalization and the Emerging Culture of Planning", *Progress in Planning*, 64, 183-234.
- Gaffikin, F. and Sterret, K. (2006), "New Visions for Old Cities: the role of visioning in planning", *Planning Theory and Practice*, 7/2, 159-178.
- Gedikli, B. (2007), "Stratejik Mekansal Planlama: planlamada yeni arayışlar, yöntemler ve teknikler", M. Ersoy ed. *Kentsel Planlama Kuramları* içinde, İmge, Ankara, 229-277.
- Giddens, A. (1995), *The Constitution of Society*, Polity Press, Cambridge.
- Gualini, E. (2005), "Reconnecting Space, Place, and Institutions: inquiring into "local" governance capacity in urban and regional research", in L. Albrechts and S. J. Mandelbaum eds., *The Network Society: a new context for planning*, Rotledge, London, 284-306.
- Günay, B. (2007), "Planlama Kuramı ve Kentsel Planlama Eğitimi", M. Ersoy ed. *Kentsel Planlama Kuramları* içinde, İmge, Ankara, 307-341.
- Habermas, J. (2001), *İletişimsel Eylem Kuramı*, Kabcacı Yayınevi, İstanbul.
- Harvey, D. (1973), *Social Justice and the City*, Johns Hopkins University Pres, Baltimore.
- Healey, P. (1997), *Collaborative Planning: shaping places in fragmented societies*, UBC Press, Vancouver.
- Healey, P. (2004), "The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe", *International Journal of Urban and Regional Research*, 28.1, 45-67.
- Healey, P. (2006), "Relational Complexity and the Imaginative Power of Strategic Spatial Planning", *European Planning Studies*, 14/4, 525-546.
- Kaufman, J. L. and H. M. Jacobs (1996), "A Public Planning Perspective on Strategic Planning" in S. Campbell and S. Fainstein, eds., *Readings in planning theory*, Blackwell, Oxford, 323-343.
- Korsch, K. (1991), *Marksizm ve Felsefe*, Y. Öner (çev.), Belge, İstanbul.
- Krumholz, N. (1996), "A Retrospective View of Equity Planning: Cleveland, 1969-1979", in S. Campbell and S. Fainstein eds., *Readings in Planning Theory*, Blackwell, Cambridge, 345-362.
- Lamarche, F. (1976), "Property Development and the Economic Foundations of the Urban Question", in C. G. Pickvance ed., *Urban Sociology: critical essays*, Tavistock Publications, London, 85-118.
- Lefebvre, H. (1994), *The Production of Space*, Blackwell, Oxford.
- Lindblom, C. E. (1959), "The Science of "Muddling Through"", *Public Administration Review*, 19, 79-99.
- Murray, M. (2004), "Strategic Spatial Planning on the Island of Ireland: towards a new territorial logic?", *Innovation*, 17/3, 227-242.
- Planck, M. (1987), *Modern Doğa Anlayışı ve Kuantum Teorisine Giriş*, Y. Öner (çev.), Alan, İstanbul.
- Sandercock, L. (1998), "The Death of Modernist Planning: radical praxis for a postmodern age", in M. Douglas and J. Friedmann, eds., *Cities for Citizens: planning and the rise of civil society in a global age*, John Wiley and Sons, New York, 163-184.
- Scott, M. (2006), "Strategic Spatial Planning and Contested Ruralities: insights from the Republic of Ireland", *European Planning Studies*, 14, 6, 811-829.

Shiple, R. and Newkirk, R. (1999), "Vision and Visioning in Planning: what do these terms really mean?", *Environment and Planning B: planning and design*, 26, 573-591.

Shiple, R. and Michela, J. L. (2006), "Can Vision Motivate Planning Action", *Planning, Practice and Research*, 21/2, 223-244.

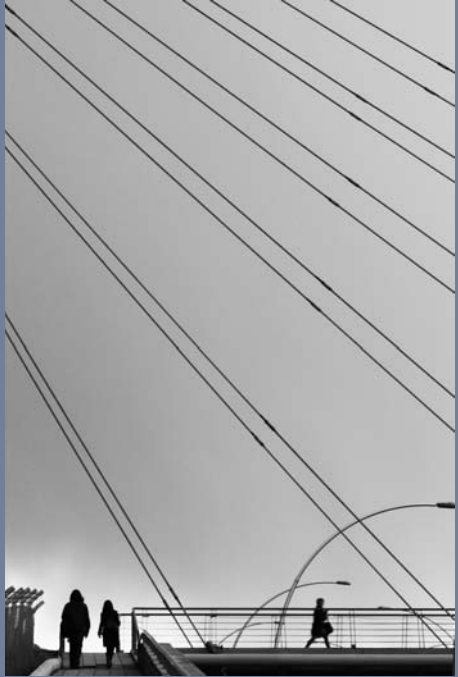
Steinberg, F. (2005), "Strategic Urban Planning in Latin America: experiences of building and managing the future", *Habitat International*, 29, 69-93.

Şengül, T. (2002), "Planlama Paradigmalarının Dönüşümü Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme", *Planlama*, 2-3, 8-30.

Tekeli, İ. (2001), "Bir Modernite Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması" *Modernite Aşılırken Kent Planlaması* içinde, Imge, Ankara, 9-34.

Tekeli İ. (2007), "Bir Demokrasi Projesi Olarak Kent Planlama", *Sivil Toplum Dergisi*, 05/17-18.

Yiftachel, O. (1989), "Towards a New Typology of Urban Planning Theories", *Environment and Planning B: planning and design*, 16, 23-39.



Ankara 2009, Ceren Gamze Yaşar

Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'nin Düşündürdükleri

Osman BALABAN

1. Giriş

Bu yazı, 11.02.2009 tarihinde Devlet Planlama Teşkilatında (DPT) düzenlenen “Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Alanında Yeni Bir Yaklaşım” konulu toplantıda yapılan bilgilendirme ve değerlendirmelerden hareketle yazılmıştır. DPT’nin bu yeni yaklaşımı ile ilgili olarak meslek topluluğumuzda yaygın bir tartışma ortamı yaratılmasının önemli olduğu düşünülmektedir. Bu yazının amaçları arasında böylece bir ortamın oluşumuna katkı yapılması da yer almaktadır.

Yazıda, DPT tarafından hazırlıkları sürdürülen yeni yaklaşımın temel unsurlarından birisi olan “Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi” üzerine odaklanılmaktadır. Bu stratejinin doğru bir içerikte geliştirilmesi ve uygulanması halinde Türkiye’de yerleşik bazı sorunların çözümüne katkı yapacağı düşünülmektedir. Bu nedenle yazıda, Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi’nin içeriğine yönelik bazı öneriler tartışılmaktadır.

2. Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Alanında Yeni Bir Yaklaşım

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) son dönemde, bölgesel gelişme alanında yeni bir çalışma yürütmektedir. Bu çalışmanın ana dayanağını 9. Kalkınma Planı oluşturmaktadır. Bölgesel gelişme konusu, 9. Planın temel stratejik amaçları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Avrupa Birliği Mali Takvimi dikkate alınarak 2007–2013 yılları arasında kapsayacak biçimde hazırlanan 9. Planda; “Bölgesel Gelişiminin Sağlanması” 5

temel gelişme ekseninden birisi olarak tanımlanmıştır. Planda bu gelişme ekseninin hayata geçirilmesine yönelik politikaların, “bir taraftan bölgelerin verimliliğini yükseltmek suretiyle ulusal kalkınmaya, rekabet gücüne ve istihdama katkıyı artırırken, diğer taraftan da bölgeler ve kırsal-kent arası gelişmişlik farklılıklarını azaltma temel amacına hizmet etmesi” öngörülmektedir (DPT 2006, 91).

Planda, Bölgesel Gelişiminin Sağlanması hedefi bağlamında dört farklı alt hedef belirlenmiştir (DPT 2006, 4). Bunlar;

- a. Bölgesel Gelişme Politikasının Merkezi Düzeyde Etkinleştirilmesi,
- b. Yerel Dinamiklere ve İçsel Potansiyele Dayalı Gelişiminin Sağlanması,
- c. Yerel Düzeyde Kurumsal Kapasitenin Artırılması,
- d. Kırsal Kesimde Kalkınmanın Sağlanmasıdır.

Bu dört alt hedef arasında bize göre en dikkat çekici olan “Bölgesel Gelişme Politikasının Merkezi Düzeyde Etkinleştirilmesi”dir. Bu alt hedefin gerçekleştirilmesi için tanımlanan eylem ve kararlar, Türkiye’de bölge planlama ve bölgesel gelişme stratejilerine ilişkin yeni bazı uygulama ve girişimlere imkân vermektedir. 9. Planda “Bölgesel Gelişme Politikasının Merkezi Düzeyde Etkinleştirilmesi” başlığı altında, “yerel dinamikleri ve içsel potansiyelleri harekete geçirmeye yönelik strateji ve öncelikleri belirleyen esnek, dinamik, katılımcı ve uygulanabilir nitelikte bölgesel gelişme planlarının”

Dr.,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü,
Öğretim Görevlisi

PLANLAMA
2008/3

hazırlanacağı ifade edilmektedir (DPT 2006, 91). Planda ayrıca, "ulusal düzeyde eşgüdümü sağlamak ve hazırlanacak alt ölçekli plan ve stratejilere genel bir çerçeve oluşturmak üzere ulusal düzeyde bölgesel gelişme stratejisinin" hazırlanacağı da belirtilmektedir (DPT 2006, 91). Dolayısıyla **9. Plan**, 2007-2013 döneminde Türkiye'de **bölgeler düzeyinde gelişme planlarının yapılmasını** ve bu planları yönlendirecek üst ölçekli (ulusal ölçekli) bir araç olarak da bölgesel gelişme stratejisinin hazırlanmasını öngörmektedir.

DPT tarafından halen hazırlıkları sürdürülmekte olan "Türkiye'de Bölgesel Kalkınma Alanında Yeni Bir Yaklaşım" konulu çalışma, 9. Planda sözü edilen bu uygulamaların sistematik bir bütün halinde tanımlanmasını ve uygulanmasını amaçlamaktadır. Bu yaklaşım; Ulusal Kalkınma Planından başlayan ve uygulama düzeyine kadar uzanan bir süreklilik ve eşgüdüm içinde, yerel dinamikleri temel alarak ve yerel ihtiyaç ve önceliklere odaklanarak, bölgesel gelişmenin sağlanmasını hedefleyen politika ve kararların belirlenmesine ve hayata geçirilmesine yoğunlaşmaktadır (DPT 2009). Bu çerçevede yaklaşımın dört temel unsuru bulunmaktadır. Bu unsurlar;

- a. Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS),
- b. Bölgesel Gelişme Komitesi,
- c. Bölge Planları,
- d. Operasyonel Programlar ve Uygulamadır.

Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS); mekânsal ve bölgesel gelişme stratejileri ile yatırımların yönlendirilmesini sağlayacak ve hazırlanacak bölge plan ve stratejileri ile diğer sektörel ve tematik stratejiler için genel bir çerçeve oluşturacak, ülke genelini kapsayan bir strateji olarak tarif edilmektedir (DPT 2009).

İlgili kamu kurum ve kuruluşlarının, yerel yönetim birimlerinin, üniversitelerin ve STK'ların temsilcilerinin katılımı ile oluşacağı düşünülen Bölgesel Gelişme Komitesinin, temel olarak ulusal düzeyde bölgesel gelişmeye ilişkin politikaların belirlenmesi ve bu hedefler doğrultusunda ilgili kurum ve kuruluşlar arası koordinasyon ve işbirliğinin sağlanmasından sorumlu olacağı belirtilmektedir (DPT 2009).

Ulusal ve yerel düzeyler arasında bağlantı sağlayacağı ve stratejik bir yaklaşım ile hazırlanacağı

ifade edilen Bölge Planlarının ise, sosyal ve ekonomik kalkınma ile mekânsal perspektif arasında ilişki kuracağı vurgulanmaktadır (DPT 2009).

Dördüncü ve son unsur olan Operasyonel Programlar ise, Bölge Planlarının uygulama ayağı olarak tanımlanmaktadır. Bu programların uygulamaları yönlendirecek ayrıntılı birer rehber niteliğinde olacağı ve alınacak tedbirler ile uygulanacak projelere ilişkin detay düzenlemeler içereceği belirtilmektedir (DPT 2009).

Bu dört unsurun bir araya gelmesi ile oluşturulacak ve uygulanacak yeni yaklaşımın, bölgesel gelişme alanında önemli açılımlar sağlayacağı ve Kalkınma Ajanslarının faaliyetleri için de yararlı ve genel bir çerçeve oluşturacağı vurgulanmaktadır (DPT 2009). Kuşkusuz yeni yaklaşımın tüm unsurları, ayrı ayrı değerlendirilmeyi hak etmektedir. Ancak bu yazı kapsamında yalnızca Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS) üzerinde durulacaktır. İzleyen bölümlerde söz konusu stratejinin etkin ve kapsamlı bir içeriğe kavuşturulması için bazı öneriler yapılmaktadır.

3. Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (BGUS) Neleri İçermelidir?

İçeriğinin belirlenmesine yönelik çalışmalar devam ediyor olmakla birlikte BGUS'nin, ulusal ölçekte hazırlanacağı ve bölgeler ölçeğinde yapılacak planlar ile çalışmalara genel bir çerçeve oluşturacağı ve bu çalışmaları yönlendireceği ifade edilmektedir. Bu yönüyle BGUS'nin Türkiye'de önemli bir eksikliği gidereceği ve yerleşik bazı sorunların çözümüne katkı yapacağı düşünülebilir. Kuşkusuz bu durum, söz konusu stratejinin ne tür bir içerik ve yaklaşımla hazırlanacağına ve uygulanacağına bağlı olacaktır.

Ülkemizde bölgesel gelişme konusundaki çalışmalar incelendiğinde, bölgesel gelişme hedeflerine ilişkin olarak bir ortaklaşma olduğu görülmektedir. Çalışmaların büyük bölümünde, bölgesel gelişmenin hızlandırılması ve bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının giderilmesi temel hedefler olarak vurgulanmaktadır. Ancak bu ortak hedeflere hangi süreçlerle ve araçlarla ulaşılabileceği konusundaki görüşler farklılaşmaktadır. Bu farklılaşma, yeni yatırımların bölgeler ve kentler arasında nasıl dağıtılacağı bağlamında daha belirgin hale gelmektedir. Farklılaşmanın bir ucunda az gelişmiş bölgelerin kalkınması için

yeni yatırımların bu bölgelere kaydırılmasını öneren yaklaşımlar yer alırken, diğer ucunda ise sermaye verimliliğini arttıracakları savı ile sermayenin hâlihazırda yoğunlaştığı merkez(ler)in daha fazla geliştirilmelerini ve desteklenmelerini benimseyen yaklaşımlar yer almaktadır. İkinci yaklaşımın somut örneklerini, İstanbul'u merkeze alan çalışmalar oluşturmaktadır. Bu çalışmalar, İstanbul'un küresel sisteme eklenmesini önermekte ve bu çerçevede kentin yeni yatırımlardan yüksek düzeyde pay almaya devam etmesinin gerekliliğini vurgulamaktadır. Diğer bir ifadeyle, mevcut kaynakların önemli bir bölümünün, başta altyapı yatırımları olmak üzere İstanbul'un küresel sisteme eklenmesini kolaylaştıracak yatırımlar için harcanması önerilmektedir. Bu yaklaşım zaman zaman öylesine etkili olmaktadır ki, Ankara'nın başkent olmasından kaynaklanan bazı işlev ve kurumlarının dahi İstanbul'a kaydırılması girişimlerine ilham vermektedir. Bu yaklaşımın etkileri bununla da sınırlı değildir. İstanbul'u merkeze alan bu yaklaşım, ülkenin diğer bölgelerinin gelişmiş tek büyük merkez olan İstanbul'un sirtında yük olduğu ve bu kentteki sorunlarının büyük bölümünün aslında diğer bölgelerden aktarıldığı gibi iddialara da hız vermektedir. İstanbul'a göç ile gelenlere vize uygulanmasının önerilmesi, bu iddiaların somut sonuçları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi'nin içeriğinin belirlenmesinde bu iki farklı yaklaşımdan hangisinin daha etkili olacağı, stratejinin olası sonuçları bakımından önem taşımaktadır. Kanımızca BGUS, gelişmenin ve yatırımların ülke mekanı üzerinde dengeli ve adil bir biçimde dağıtılmasını esas alan yaklaşımdan hareketle biçimlendirilirse, ülkemizdeki yerleşik bazı sorunların çözümüne katkı yapma potansiyeline sahip olacaktır. Bu nitelikte bir strateji, ayrıca, İstanbul'un ülkenin diğer kentleri karşısındaki avantajlı konumunun daha da pekiştirilmesini esas alan yaklaşım ve çalışmalara eşash alternatiflerin ortaya çıkmasına da neden olabilecektir. BGUS'nin çözümüne katkı yapabileceği sorunların neler olduğu ve çözüm için nelerin yapılabileceği, izleyen bölümlerde ele alınmaktadır.

¹ Sakarya, Bolu, Yalova, Düzce, Kocaeli'den oluşan bölge.

² Ağrı, Ardahan, Iğdır, Kars'dan oluşan bölge.

³ Bingöl, Elazığ, Malatya ve Tunceli'den oluşan bölge.

3.1. Ülke Mekansal Organizasyonu ve BGUS

3.1.1. Eşitsiz Gelişme Sorunu ve Mekansal Kutuplaşma

Kanımızca BGUS'nin çözümüne katkı yapması olası yerleşik sorunların başında eşitsiz gelişme sorunu ile bu sorunun tetiklediği bazı kentsel ve bölgesel sorunlar gelmektedir. Türkiye'de bölgeler ve kentler arasında ciddi düzeyde gelişmişlik farklılıkları olduğu bilinmektedir. 9. Kalkınma Planı, "Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu"nda bu farklılıkların gösteren çok sayıda veri sağlanmaktadır. Örneğin, GSYİH endeksi değeri en yüksek olan bölge ile en düşük olan bölge arasında 5,6 kat fark bulunmaktadır. TR42 Bölgesinde¹ bu değer 191 iken, TRA2 Bölgesinde² 34 olarak belirlenmiştir. Benzer şekilde, bölgelerin GSYİH'ya katkı oranları arasında da büyük farklılıklar gözlenmektedir. TR10 (İstanbul) Bölgesi için bu katkı %21,3 olarak belirlenmişken, TRB1 Bölgesi³ için bu katkı oranı %0,6 olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durumda en yüksek katkı yapan bölge ile en düşük katkı yapan bölge arasında 35 kat fark gözlenmektedir. İşsizlik oranlarına bakıldığında da benzer farklar göze çarpmaktadır. İşsizliğin en yüksek olduğu bölge %17,9 oranı ile TRB1 Bölgesi olarak tespit edilirken, en düşük olduğu bölge ise %1,7 oranı ile TRA2 Bölgesi olarak belirlenmektedir.

Türkiye'de bölgeler ve kentler arası eşitsiz gelişme sorununun temel bir sonucu, ülke nüfusunun belirli kentlerde ve bu kentlerin çevrelerinde yığılması olmuştur. Diğer bir ifadeyle, ağırlıklı olarak ekonomik süreçlerin tetiklediği göçler, ülke nüfusunun ülke mekanı üzerinde dengesiz bir biçimde dağılmasına ve bu dengesiz dağılım sonucunda da nüfusun büyük bölümünün birkaç kentte yığılmasına neden olmuştur. Bu tür bir demografik hareketlilik salt ekonomik süreçlerle ilişkili olarak gelişmemiştir. Ülkeye özgü güvenlik sorunları ve zorunlu göç uygulamaları gibi siyasal süreçler de nüfusun ülke mekanı üzerindeki dengesiz dağılımını arttırmış ve derinleştirmiştir. Tekeli (2005, 89) nüfus yığılması sürecinin 1970 yılından sonra hız kazandığını ve 2000 yılına gelindiğinde ülke

nüfusunun homojen dağılıma göre %30'luk bir sapma gösterdiğini belirtmektedir. Tekeli bu durumu, "ülke nüfusunun batıya ve son yıllarda güneye yığılmasının sonucu olan bir gelişme" olarak tanımlamaktadır.

Güncel demografik veriler de bu tespiti desteklemektedir. Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi veri tabanı 2008 yılı sonuçlarına göre ülkemizde toplam nüfus 71.517.100 kişi olup, bunun 53.611.723 kişisi kentlerde yaşamaktadır. Bu çerçevede 2008 yılı itibarıyla Türkiye'de kentsel nüfus oranı %75 olarak ortaya çıkmaktadır. Kentlerde yaşayan 53,6 milyon kişilik nüfusun yarısına yakın bir kısmı olan 24,4 milyon kişilik kısmı ise, en büyük beş kentte yaşamaktadır. Sarıyla İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana'nın 2008 yılı kentsel nüfusu, toplam kentsel nüfusun %45'ine karşılık gelmektedir. Tablo 1'de bu durum ayrıntılı ile verilmektedir.

Tablo 1'de görüldüğü üzere, nüfus yığılmasında en çok payı İstanbul almaktadır. Toplam kentsel nüfusun %23'ü bu ilde bulunmaktadır. Bu da ülke kentlerinde yaşayan her dört kişiden birisinin İstanbul'da yaşadığı anlamına gelmektedir. Ankara'da yaşayan %8 oranındaki kentli nüfus da dikkate alındığında, ülke kentsel nüfusunun neredeyse üçte birinin iki büyük ilde yığılmış olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Tekeli'nin (2005) çalışmasında, bu iki kent ülkenin iki önemli merkezi olarak belirlenmektedir. İstanbul'un 1935-2000 yılları arasında ülkenin "modal merkezi" olarak

Ankara'nın ise 1945-2000 yılları arasında ülkenin "medyan merkezi" olarak önemini koruduğu tespit edilmektedir (Tekeli 2005, 90).

Türkiye'dekine benzer bir nüfus yığılmasına halen üyelik görüşmeleri sürdürülen Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde rastlandığını söylemek olanağı yoktur. Bu durumun tek istisnası, Avrupa Birliği'nin en büyük kenti olan Londra'dır. Birliğe üye ülkeler arasında en çok nüfusa sahip olan 6 ülke ve bu ülkelerin en büyük iki kentinin nüfusları ülkemiz verileri ile birlikte Tablo 2'de⁴ sunulmaktadır. Tablo 2'deki veriler; ülkemiz toplam nüfusunun %19'unun İstanbul ve Ankara'da yaşadığını ve Avrupa Birliği'ne üye ülkeler içinde buna en yakın oranın %14 ile İngiltere'ye ait olduğunu göstermektedir. 2004 yılı verilerine göre İngiltere'nin en büyük iki kenti olan Londra ve Birmingham'da ülke nüfusunun %14'ü yaşamaktadır. En büyük iki kentten nüfusunun ülke toplam nüfusu içindeki payını gösteren Tablo 2'de İspanya, Türkiye ve İngiltere'nin ardından üçüncü sıradadır. Madrid ve Barcelona ülke toplam nüfusunun yaklaşık %11'ine ev sahipliği yapmaktadır. Bunun dışındaki diğer ülkelerde söz konusu oranın %6'lar dolayında olduğu da tabloda açık bir biçimde görülmektedir.

Türkiye'nin nüfus yığılması bakımından Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile arasındaki farkı gösteren başka veriler de bulunmaktadır. Örneğin, Avrupa Birliği'ne üye tüm ülkelerde nüfusu 1.000.000'un üzerinde olan kent sayısı 21 iken ülkemizde 2000

Tablo 1: Beş Büyük Kente İlişkin Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Veri Tabanı 2008 Yılı Sonuçları

Kentler	Şehir Nüfusu	Toplam Şehir Nüfusu İçindeki Payı	Köy Nüfusu	Toplam Köy Nüfusu İçindeki Payı	Toplam İl Nüfusu	Toplam Nüfus İçindeki Payı
İstanbul	12.569.041	%23,4	128.123	%0,7	12.697.164	%17,8
Ankara	4.395.888	%8,2	153.051	%0,9	4.548.939	%6,4
İzmir	3.450.537	%6,4	345.441	%1,9	3.795.978	%5,3
Bursa	2.204.874	%4,1	303.089	%1,7	2.507.963	%3,5
Adana	1.763.351	%3,3	262.968	%1,5	2.026.319	%2,8
Toplam	24.383.691	%45,5	1.192.672	%6,7	25.576.363	%35,8
TÜRKİYE	53.611.723	%100	17.905.377	%100	71.517.100	%100

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu

⁴ Tablodaki veriler AB'ye üye ya da aday ülke kentlerinde yaşam kalitesinin izlenmesi için oluşturulan kentsel göstergeler sistemi olan 'Ürban Audit' nin internet sayfasından alınmıştır. Doğru bir karşılaştırma için ülkemiz verileri de aynı sayfadan alınmıştır. Tablo 1 ve Tablo 2'deki ülkemiz verileri arasında farklılık bu nedendir.

yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre bu büyüklükte 5 adet kent bulunmaktadır³. Avrupa Birliği düzeyinde en fazla nüfusa sahip ilk on kent içinde 3 tanesi yine ülkemiz kentleridir. Benzer şekilde, 1999-2004 yılları arasında AB genelinde nüfusu en hızlı büyüyen ilk on kent içinde beş tanesi ülkemizde bulunmaktadır⁴.

3.1.2. Mekansal Kutuplaşmanın Maliyetleri

Türkiye’de nüfusun İstanbul ve Ankara gibi belirli merkezlerde yoğunlaşması ile ortaya çıkan bu durum, diğer bir deyişle mekansal kutuplaşma, yarattığı ekonomik, toplumsal ve mekansal maliyetler nedeniyle bize göre sürdürülebilir olmaktan çıkmıştır. Ekonomik açıdan bakıldığında mekansal kutuplaşma, büyük kentlerin mevcut sorunlarını ancak çok büyük parasal kaynakların kullanılması halinde çözülebilecek bir çeşitliliğe ve boyuta taşımaktadır. Mekansal açıdan bakıldığında ise kutuplaşma, bir yandan kentlerdeki afet risklerini artırırken diğer yandan da doğal ve çevresel kaynakların sürdürülebilir olmayan biçimde kullanımına ve tüketilmesine neden olmaktadır. Mekansal kutuplaşmanın toplumsal maliyetini ise, başta toplumsal adaletsizlik olmak üzere işsizlik ve barınma sorunları gibi giderek artan ve derinleşen toplumsal sorunları beraber oluşturmaktadır.

Mekansal kutuplaşmanın özellikle büyük kentlerde ekonomik maliyeti oldukça yüksektir. Ülkemizde aşırı büyüyen ve ülke nüfusunun büyük bölümünü barındıran kentlerde ciddi sorunlar gözlenmektedir. Gerek yaşam kalitesinin yükseltilmesi gerekse de güvenli kentsel çevreler oluşturulması açısından bu sorunların çözülmesi önem taşımaktadır. Ancak kentlerin belirli büyüklüklerin ötesine geçmeleri, sorunların büyüttüğü gibi bu sorunların çözümü için harcanması gereken kaynak miktarını da ciddi düzeylerde artırmaktadır. Örneğin İstanbul’un ulaşım sorunlarının çözümüne katkı yapacak

bir yatırım olan Marmaray Projesi’nin maliyeti, kamulaştırma bedelleri hariç 2,9 milyar dolar (yaklaşık 5 milyar TL) olarak açıklanmıştır⁵. Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin tartışmalı projelerinden olan ve kentlini su ihtiyacını karşılamak için yapılan “Kızılırmak Projesi”nin maliyeti, Belediye Başkanı tarafından 600 milyon TL olarak açıklanmıştır⁶. İstanbul’a Melen Nehri’nden su getirme projesi olan Melen Projesi’nin toplam maliyetinin ise 1.18 milyar dolar olduğu ifade edilmektedir. İstanbul ve Ankara’da üç proje için harcanan toplam tutar olan 7 milyar TL, bazı yatırımcı bakanlıkların yıllık gider bütçesinin bile çok üzerindedir.

Büyük kentlerin bazı sorunlarının çözülmesi için gereken bu büyüklükteki kaynakların yaratılması başlı başına bir sorun teşkil etmektedir. Kentlerin öz kaynakları ile bu büyüklükte kaynak yaratılması mümkün olmamakta, bu durumda kentler merkezi hükümetin desteğine ihtiyaç duymaktadır. Bu noktada da siyasal farklılaşmadan kaynaklanan adaletsizlikler ya da akılcı olmayan kaynak aktarımları gündeme gelmektedir. Bu durumun bir başka önemli sonucu ise kaynak yaratılması maksadıyla kentlerin sahip olduğu kamusal arsa

Tablo 2: Avrupa Birliği’ne Üye Altı Büyük Ülke’de ve Türkiye’de Büyük Kentlerin Nüfusları

Ülkeler/Kentler	Nüfus	Toplam Nüfus İçindeki Payı	İki Kentin Toplam Payı
Türkiye	70.700.000	% 100	
İstanbul	9.897.599	%14,0	% 18,8
Ankara	3.401.573	%4,8	
İngiltere	59.700.000	% 100	
Londra	7.429.200	%12,4	% 14,1
Birmingham	992.400	%1,7	
İspanya	43.197.684	% 100	
Madrid	3.099.834	%7,2	% 10,8
Barcelona	1.578.546	%3,6	
İtalya	58.462.375	% 100	
Roma	2.553.873	%4,4	% 6,6
Milano	1.299.439	%2,2	
Polonya	38.173.835	% 100	
Varşova	1.692.854	%4,4	% 6,4
Lodz	774.004	%2,0	
Almanya	82.500.849	% 100	
Berlin	3.387.828	%4,1	% 6,2
Hamburg	1.734.830	%2,1	
Fransa	62.100.000	% 100	
Paris	2.151.853	%3,5	% 5,5
Lyon	1.216.468	%2,0	

Kaynak: <http://www.urbanaudit.org/CityProfiles.aspx> (son erişim 02.03.09)

³ 2000 yılından sonra bu sayının daha da arttığı açıktır ancak açıklanan adrese dayalı nüfus tespit sonuçlarının kamuoyuna açıklandığı hali üzerinden kent merkezlerinin güncel nüfuslarına ulaşılamamıştır.

⁴ Veriler için: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-082/EN/KS-SF-08-082-EN.PDF.

⁵ <http://www.tcea.org.uk/Documents/MARMARAY.PPS> (son erişim 03.03.09).

⁶ <http://www.melihkocek.com.tr/yaptilarimdetay.asp?saha=12> (son erişim 03.03.09).

stoku ile hizmet birimlerinin özelleştirilmesi olmaktadır. Örneğin, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin borçları bahane edilerek doğalgaz dağıtım şebekesi geçtiğimiz yıllarda satılmıştır. Kamu arsaları üzerinde kamu eliyle spekülasyon olarak nitelendirilebilecek pek çok proje ve girişim son dönemde hemen tüm büyük kentlerde gündeme getirilmiştir. Büyük kentlerdeki mevcut sorunların çözümü için gereksinim duyulan büyük miktardaki kaynakların temin edilmesi durumunda ise pek çok küçük yerleşmenin sorunlarının çözümü ertelenmektedir. Diğer bir deyişle, aşırı büyüyen kentlerin sorunları diğer orta ve küçük ölçekli kentlerin sorunlarının devamı pahasına çözülmektedir. Kısaca, mekansal kutuplaşma ekonomik olarak sürdürülebilir olmaktan çıkmış, bilakis yarattığı sorunlar nedeniyle müdahale edilmesi gereken bir sorun alanı haline gelmiştir.

Mekansal kutuplaşmanın neden olduğu maliyetlerin bir kısmı da doğal ve mekansal süreçlerle ilişkilidir. Diğer bir deyişle, ülke nüfusunun belirli merkezlerde yoğunlaşması, yarattığı mekansal ve çevresel sorunlar nedeniyle sürdürülebilir olmaktan çıkmıştır. Bu sorunların başında büyük kentlerin çevresindeki doğal niteliği haiz alanlar ile kaynakların korunamaması ya da aşırı ve yanlış tüketilmesi sorunu gelmektedir. Büyük kentlerin mekansal yayılması, bu kentler çevresindeki doğal ve ekolojik alanları baskı altına almaktadır. Bu baskı çoğu durumda söz konusu alanların gelişmeye açılmasına ve bu yolla da zarar görmesine neden olmaktadır. İstanbul ve Ankara'da bu durumun sayısız örneği gözlenmektedir. İstanbul'un çevresindeki orman varlığı, ağırlıklı olarak konut gelişmesine bağlı olarak sürekli azalmaktadır. İstanbul'da benzer bir durum içme suyu havzaları için de geçerlidir. Ankara'nın güney yönündeki gelişimi Eymir ve Mogan Gölleri ile İmrahor Vadisi'ni içine alan sistemi baskı altına almaktadır. Bu baskı, son dönemde bazı planlar ile fiili bir duruma dönüşmüş ve bu sistem içinde ciddi düzeyde yapılaşma kararları getiren planlar onaylanmıştır. Öte yandan nüfusun belirli kentlerde yığılması, o kentlerin çevresindeki doğal kaynakların da aşırı tüketimi sorununu beraberinde getirmektedir. Büyük kentlerin tümünde yaşanmakta olan su sorunu bu durumun en somut sonucudur. Büyük kentlerin yakın çevresindeki su kaynakları artık ihtiyacı karşılayamaz hale geldiğinden, ekolojik sistemi tehlikeye atacak

şekilde başka havzalardan bu kentlere su taşıyacak projeler uygulamaya konulmuştur.

Nüfusun belirli merkezlerde yığılmasının yarattığı mekansal sorunların diğer bir bölümü ise afet olgusu ile ilişkilidir. Bugün Türkiye'de başta büyük kentler olmak üzere pek çok kent, doğal tehlikelere karşı korunmasız ve yüksek riskli alanlar halindedir. Diğer bir deyişle, ülkemiz kentleri birer risk havuzuna dönüşmüş durumdadır (Balamir 2006, 18). Ülke nüfusunun büyük bölümünün yığılımsı olduğu Düzce-Adapazarı-Kocaeli-İstanbul koridoru, ülkede deprem tehlikesinin ve buna bağlı olarak riskin en yüksek olduğu bölge konumundadır. Balamir (2008, 176) İstanbul'un karşı karşıya bulunduğu deprem tehlikesi nedeniyle dünyanın en riskli büyük şehri olduğunu belirtmektedir. Benzer biçimde, dere yatakları ile taşkın sahaları üzerinde inşa edilen kent bölgeleri ve büyük yatırımlar da doğal tehlikelere bağlı kentsel risklerin diğer bir vechesini oluşturmaktadır. İstanbul ve İzmir başta olmak üzere büyük kentler, taşkın tehlike ve riskinin ağırlıklı olarak gözlendiği yerler durumundadır (Şenol-Balaban 2008, 291).

Son olarak belirtilmesi gereken bir diğer konu da mekansal kutuplaşmanın neden olduğu toplumsal sorunlardır. Nüfusun ve dolayısıyla gerek kamu gerekse de özel sektör yatırımlarının belirli merkezlerde yoğunlaşması, yatırım alan bölgeler ile yatırım bekleyen bölgeler arasında toplumsal adaletsizliklere neden olmaktadır. Özellikle doğu ve güneydoğu bölgelerinde yaşayan yurttaşlar, içinde buldukları ekonomik sorunlar yanında temel kentsel ve toplumsal hizmetlerin bir kısmından yoksun kalmakta, bir kısmından ise yeterince yararlanamamaktadır. Benzer sorunlar batı bölgelerindeki büyük kentlerin kendi içlerinde de gözlenebilmektedir. Toplumsal adaletsizliklerin artması ve derinleşmesi, toplumsal barışı zedelemekte ve toplumun farklı kesimlerini birbirinden ayırıcı bir etmen olarak işlev görmektedir.

3.1.3. Ülke Mekansal Organizasyonunu Yeniden Düşünmek

Ülkemizdeki mevcut mekansal organizasyonun temel bir tezahürü olan nüfusun belirli merkezlerde yığılması durumunun, yarattığı ekonomik, mekansal, çevresel ve toplumsal sorunlar ve maliyetler nedeniyle, sürdürülebilir olmaktan

çıktığı ve müdahale edilmesi gereken bir durum halini aldığı açıktır.

Bu temel tespiten hareketle, Türkiye’de bölgesel gelişme konusuna ilişkin olarak ulusal düzeyde belirlenecek bir stratejinin çeşitli açılardan sürdürülemez olduğu açık olan bu yapının sürdürülebilir bir yapıya dönüştürülmesinin aracı olması gerektiğini söylemek mümkündür.

Bu bağlamda **BGUS, ülke nüfusunun ülke mekanı üzerinde nasıl dağıtılacağına ilişkin öngörüler ve kararlar içermelidir**. Bir başka deyişle **BGUS, ülke mekansal organizasyonuna ilişkin karar ve politikaları içerecek şekilde hazırlanmalıdır**. Bu çerçevede strateji, ülke düzeyinde yeni bölgesel gelişme odaklarını, bunların gelişme ve büyüme potansiyellerini, yeni yatırımların bu alanlara nasıl ve hangi araçlarla yönlendirileceğini tarif etmelidir.

3.2. Ülke Topraklarının Yönetimi ve BGUS

Türkiye’de BGUS’nin çözümünde etkili olacağı muhtemel bir diğer sorun ise ülke topraklarının akılcı olmayan kullanımı ya da yönetilmesi sorunudur. Bu sorun ile kastedilen, ülke toprakları üzerinde etkin bir koruma-kullanma düzeninin kurulamamış olmasıdır. Bu düzenin olmaması, korunması gereken pek çok alanın yaygın ve yoğun olarak gelişmeye açılmasına neden olmaktadır. Bu yöndeki tekil girişimlerin olumlu sonuçlanması zaman içinde örgütlü ve büyük bir baskıya dönüşmekte ve ülke mekanının hemen her bölümü yatırım ve gelişme için potansiyel alan haline gelmektedir. Özellikle 2000 yılından sonra bu baskıların ve bu baskılar sonucunda gerçekleşen uygulamaların arttığı gözlenmektedir. Piyasanın kısa vadeli çıkarları ile toplumun orta ve uzun vadeli çıkarları arasında bir denge kurması beklenen devlet, bu dönemde çıkardığı yasal düzenlemeler ile bazı tekil yatırımların ve taleplerin takipçiliğini yapar hale gelmiştir.

Balaban (2008) tarafından yapılan bir çalışmada; 2002 yılı başından 2007 yılı sonuna kadar geçen dönem içinde planlama, arazi kullanımı ve yapıyı çevre üretimi alanlarında yapılan yasal değişiklikler incelenmiş ve bu değişikliklerin niteliğine ilişkin bir değerlendirme yapılmıştır.

Anılan dönemde 78 adet yasa ve önemli nitelikte 10 adet yönetmelik ile planlama, arazi kullanımı ve yapıyı çevre üretimine ilişkin mevzuatta değişiklik yapıldığı tespit edilmiştir. Bu değişiklikler ile getirilen yeni düzenlemelerin 198 tanesinin ise yasal ve kurumsal yapıyı, kuralılaşdırma ya da serbestleştirme olarak nitelendirilebilecek şekilde değiştiren türde düzenlemeler olduğu tespit edilmiştir. Balaban (2008), kuralılaşdırma ve serbestleştirme girişimi olarak nitelediği düzenlemelerin azımsanmayacak bir bölümünü ise, çeşitli sektörel yatırımlar ile kentsel gelişme projelerinin hayata geçirilmesi ve kolaylaştırılması için özel statüli koruma alanlarına yönelik olarak yapılan düzenlemelerin oluşturduğunu göstermektedir. Bu düzenlemeler arasında; işgal edilmiş orman alanlarının (2B’lerin) satılmasını, doğal sit alanlarındaki arsalarla belirli oranda yapılaşma hakkı verilmesini, birinci sınıf tarım toprakları üzerinde yapılan kaçak yapı ve yatırımların affedilmesini (Cargill Yasası), orman sınırları içindeki kızılgaçlıklar ile açılı kestaneliklerin orman vasfı dışına çıkarılmasını, özel statüli alanlarda madencilik yapılmasına olanak verilmesini, işgal edilmiş mera alanlarının satılmasını öngören düzenlemeler hafızalarda en çok yer edenlerdir.

Oysa bugün pek çok gelişmiş ülkede, ülke topraklarının nasıl ve hangi süreçlerle kullanılacağını belirleyen genel bir çerçeve niteliğinde belgeler ya da planlar yapılmaktadır. Hollanda’da, ülke mekanının ana yapılanması çalışması kapsamında ülke mekanı 10 başlık altında tanımlanmaktadır. Bu tanımlama kapsamında hassasiyet gösterilen konuların başında ise yapı yasaklı alanlar gelmektedir (Günay 2008, 143). İngiltere’de uzun yıllardır uygulanan yeşil kuşak (green belt) uygulaması da bu kapsamda değerlendirilebilecek bir politikaadır. Japonya’da bölgeleme uygulaması, planlama sisteminin önemli bir bileşeni olarak kabul edilmekte ve yürütülmektedir. Bölgeleme sistemi çerçevesinde kentsel topraklar iki gruba ayrılmaktadır. Bunlardan ilki kent gelişme alanları, ikincisi ise kentsel kontrol alanlarıdır⁹. Kent gelişme alanları, yerel yönetimler tarafından planlar çerçevesinde gelişmeye açılan alanlardır. Kontrol alanları ise, ilkel olarak gelişmeye açılmaya yasak olan

⁹ Terimlerin İngilizce karşılıkları; “urban promotion area (UPA)” ve “urban control area (UCA)” olarak ifade edilmektedir.

alanları ifade etmektedir (Murayama vd. 2006, 6). Ülkede ayrıca, konumu gereği bu tanımların dışında kalan ve doğrudan hükümetin özel izni ile gelişmeye açılabilen alanlar da bulunmaktadır¹⁰.

Bu tespitlerden hareketle, hazırlanacak **bölgesel gelişme ulusal stratejisinin ülke topraklarının akılcı ve doğru bir biçimde kullanılmasına ve yönetilmesine ilişkin bir boyutu içermesi** gerektiği düşünülmektedir. Stratejinin bu boyutu, **ülke toprakları üzerinde koruma-kullanma düzeninin sağlanması yaklaşımını temel almaktadır**. Böylesi bir boyutun varlığı, ülkenin sahip olduğu doğal ve çevresel değerlerin ve kaynakların korunmasını güvencesi olmalıdır. Bu çerçevede korunacak-geliştirilecek alanlar belirlenirken, doğal ve kültürel niteliği haiz alanların yanı sıra doğal tehlike ve risk altındaki alanlar da dikkate alınmalıdır.

4. Sonuç

Bu yazıda, DPT tarafından hazırlıkları sürdürülmekte olan *“Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Alanında Yeni Bir Yaklaşım”* konulu çalışmanın dört temel unsurundan birisi olan, *“Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi”* üzerine odaklanılmıştır. Bu strateji ulusal ölçekte hazırlanacak olup, bölgeler düzeyinde yapılacak gelişme planlarını yönlendirecek temel bir doküman olarak tasarlanmaktadır. Bu yazı, söz konusu ulusal stratejinin doğru bir içerikte hazırlanıp, etkin bir biçimde uygulanması halinde ülkemizdeki yerleşik bazı sorunların çözümüne katkı yapacağı varsayımına dayanmaktadır. Bu bağlamda stratejinin içeriğine yönelik bazı öneriler getirmektedir.

Kanımızca BGUS’ün içermesi gereken önemli bir boyut, ülke mekansal organizasyonuna ilişkin olmalıdır. Daha açık bir ifadeyle ulusal strateji, ülke nüfusunun ülke mekanı üzerinde nasıl dağılacığına ilişkin öngörüler ve kararlar içerecek şekilde hazırlanmalıdır. İkinci olarak BGUS, ülke topraklarının akılcı ve doğru bir biçimde kullanılmasına ve yönetilmesine ilişkin bir boyutu içermelidir. Strateji bu yönü ile ülkenin korunması ve yapılaşmadan uzak tutulması gerekli alanlarını ve gelişmeye açık alanlarını belirlemelidir. Böylelikle bir yandan özel

alanların korunması güvence altına alınırken, diğer yandan da yatırımcıların doğru bölgelere yönlendirilmeleri sağlanmış olacaktır.

5. Kaynaklar

Balaban, O. (2008), “Capital Accumulation, The State and The Production of Built Environment: The Case of Turkey”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

Balamir, M. (2006), “Afet Politikalarında Yükselen Paradigma: Sakınım”, Cumhuriyet Bilim Teknik, Yıl 20, Sayı 996, 18-19

Balamir, M. (2008), “Küresel Gelişmeler, Neoliberal Politikalar, Risk Toplumu ve Planlama Alanı”, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 31. Kolokyumu, 7-9 Kasım 2007, Bildiriler Kitabı, Ankara, 167-194.

Devlet Planlama Teşkilatı (2006), “Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013)”, 01.07.2006-Mükerrer Tarih ve 26215 Sayılı Resmî Gazete.

Devlet Planlama Teşkilatı (2008), “9. Kalkınma Planı, Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara, s. 118-121.

Devlet Planlama Teşkilatı (2009), “Türkiye’de Bölgesel Kalkınma Alanında Yeni Bir Yaklaşım” başlıklı sunuş. http://www.tepav.org.tr/sempozyum/sunumlar/mesut_akbas.pdf (son erişim 27.02.2009).

Günay, B. (2008), “Meslek Alanına İlişkin Gözlemler”, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 31. Kolokyumu 7-9 Kasım 2007, Bildiriler Kitabı, Ankara, 129-165.

Murayama, A., Hayakawa, N. ve Okata, J. (2006), “Toward Comparative Study on Spatial Planning Issues and Approaches in Diverse Megacities-Tokyo and Megacities around the World”, 2006 World Planning School Congress, 11-16 July 2006, MexicoCity Mexico.

Şenol-Balaban, M. (2008), “Küresel Isınma, Taşkın Afetleri ve Türkiye”, 5. Dünya Su Forumu Türkiye Bölgesel Su Toplantıları Taşkın Konferansı Bildiriler Kitabı, Edirne, 58-70.

Tekeli, İ. (2005), “Türkiye’de Nüfusun Mekansal Dağılımı”, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi 2005/1 (22:1), s. 85-102, Ankara.

Türkiye Lojistik Coğrafyası

Fikret ZORLU

Giriş

Son yıllarda uluslararası ticaret hacmindeki büyüme ve ulaşım sektöründeki gelişme ile birlikte lojistik sektörünün önemi artmaktadır. 1993 yılında 3.675 milyar dolar olan dünya ticaret hacmi 2005 yılında 10.159 milyar dolara yükselmiştir [1]. Diğer yandan tüketicilerin kalite ve fiyata yönelik beklentilerindeki çeşitlenme ve uluslararası ihracat/ithalat hacminin büyümesi nedeniyle lojistik sektöründeki yatırımlar artmakta bu sektörde uzmanlaşan firmaların sayısı ve toplam cirosu kayda değer oranlarda artmaktadır [2]. Dünyada lojistik sektörünün denizcilik sektöründeki toplam cirosu 300 milyar doları bulmaktadır. Sektördeki bu büyüme sadece ekonomik bir göstere olmayıp aynı zamanda bölgesel kalkınmada yeni bir etken olarak dikkate alınmasını gerektirmektedir. Lojistik sektörünün bölgesel ve kentsel gelişme açısından önemi üç yönden önem taşımaktadır: gelişmişliğin nedeni olarak, gelişmişlik göstergesi olarak uzun erimde gelişme potansiyelinin belirlenmesinde bir araç olarak değerlendirilmektedir.

Gerek Avrupa Birliği bünyesinde ve gerekse Türkiye'de ulusal düzeyde yapılan çalışmalarda sektördeki payın artırılması ve kentlerin ekonomik gelişiminin desteklenmesi amacıyla lojistik merkezlerin yer seçimi ve lojistik altyapısının iyileştirilmesine yönelik planlama ve yatırım çalışmaları yapılmaktadır. Bunların yanı sıra uluslararası ve ulusal ölçekteki firmaların dağıtım, depolama ve pazarlama üslerinin yer seçimi, firmaların pazarlarını genişleme amaçları için stratejik önem

taşıdığından bu yönde yatırımlar artmaktadır. Bu gelişmelerin önümüzdeki yıllarda sürmesi beklenmekte lojistik altyapısı, başta ticaret olmak üzere sanayi, tarım ve turizm sektörlerindeki gelişme için önemli bir etken olarak görülmektedir.

Lojistik, genellikle ulaşım ve tedarik hizmetleriyle sınırlı bir sektör olarak tarif edilmesine rağmen esasen bir ürünün üreticiden kullanıcıya kadar ulaşması aşamasına kadar geniş bir yelpazedeki birçok altyapı, işlem, hizmet ve faaliyeti kapsamaktadır. Sektörünün bileşenleri olan tedarik, ulaştırma, depolama, aktarma, gümrükleme, nakliye, dağıtım ve takip gibi işlemler, teknolojinin gelişmesi, ürün ömrü ve pazarlama için zamanın daha kritik bir etken olması ve bu tür hizmetlere olan talebin artmasıyla birlikte kalifiye işgücü gerektiren uzmanlaşmış firmalara ve bu firmaların yoğunlaştığı merkezlere olan gereksinimi arttırmıştır.

Lojistik faaliyetlerinin başında gelen fiziki dağıtım, ürünlerin üretim aşamasından satış ve tüketim aşamasına kadar gerçekleştirilen dağıtım hizmetlerini kapsamaktadır. Bu hizmetler ürünün türüne göre değişimle beraber üretim bölgesinde stoklama, yükleme, aktarma noktasına taşıma, gümrükleme, uzun nesafeli taşıma (karayolu ve veya demiryolu, denizyolu veya havayolu), dağıtım bölgesinde depolama, toptan veya perakende dağıtım merkezine aktarma, ve satış aşamalarının birkaçı veya tamamından oluşmaktadır [4]. *Hammaddede veya aramalı tedariki ve yönetimi*, tedarik zincirinde işlenmek üzere temin edilmesi gereken her türlü hammadde veya ara malların taşınması,

Yrd. Doç. Dr.,
Mersin Üniversitesi,
Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama
Bölümü

PLANLAMA
2008/3

yüklenmesi, aktarılması ve depolanması süreçlerini kapsamaktadır. *Entegre lojistik yönetimi* ise fiziksel dağıtım ve tedarik yönetiminin aynı çatı altında yürütülmesi ve denetimini amaçlayan, her iki hizmet grubunun birlikte takip edilmesi ve yönetilmesine yönelik olarak geliştirilen bir lojistik yönetim modelidir.

Lojistik sektörünün bölgesel ekonomilerdeki rolü ve coğrafi yoğunlaşmasına ilişkin sınırlı sayıda araştırma bulunmaktadır [5] Türkiye'deki bölgesel gelişme ile lojistik sektörünün gelişme potansiyeli ve coğrafi yoğunlaşma arasındaki etkileşim konusunda çok az sayıda çalışma bulunmaktadır. Tuna öntümüzdeki yıllarda gerçekleştirilmesi öngörülen uluslararası ulaşım projelerini araştırmakta ve uluslararası taşımacılık alanındaki gelişmeler karşısında Türkiye için lojistik stratejilerini irdelemektedir [6]. Tuna lojistik sektörünün dünyada artan önemi ve bu sektörde yaşanan teknolojik, ekonomik ve stratejik gelişmeleri kapsamlı bir şekilde irdelemekte Türkiye için lojistik ve denizcilik stratejilerini uluslararası ticaret sektöründeki gelişmeler bağlamında tartışmaktadır. Tuna, dünyada lojistik ve diğer ulaştırmasındaki gelişmeyi belirleyen uluslararası etmenleri aşağıdaki alt başlıklarda incelemektedir:

- Konteyner taşımacılığının gelişmesi
- Envanter politikalarının değişmesi,
- Müşteri beklentilerinin değişmesi,
- Bilişim teknolojileri alanında yaşanan değişimler,
- Küreselleşme ve dünya ticaret hacminin artışı,
- Sürdürülebilir kalkınma ve çevre bilinci
- Lojistikte dış kaynak kullanımının artması.

McCann ve Shefer firmalarının bölgesel yoğunlaşması ile ulaşım altyapısı arasındaki ilişkiyi irdeleyen araştırmalarında bir yandan bu alana ilişkin modelleri diğer yandan her iki sektörün karşılıklı etkileşim biçimlerini kapsamlı bir biçimde sunmaktadır [7]. Ancak yazarların çalışmasında lojistik faaliyetleri irdelelenmemiş sadece ulaşım altyapısı ve erişilebilirlik üzerinden değerlendirmeler yapılmıştır. Snyder firmaların yerleşimine ilişkin *belirsizlik sorunu* üzerinde yoğunlaşmakta piyasa belirsizliklerine karşı geliştirilebilecek stratejileri ve kullanılabilecek modelleri sıralamaktadır [8].

Snyder bu stratejilerden biri olan *dayanıklılık-esneklik* (robustness-flexibility) esasına dayalı yerleşim modellerinde ulaşım altyapısının rolünü ve önemini vurgulamaktadır.

Yakın döneme kadar ulaşım olanakları bölgesel gelişme altyapısının temel unsurlardan biri olarak görülmüştür. Ancak son yıllarda firmalar arası işbirliklerinin, iş ilişkilerinin ve biraradalık avantajlarının salt ulaşım altyapısı ile sağlanmadığı görülmekte, bunun ötesinde firmalar arası tedarik ve dağıtım hizmetlerinin coğrafi yoğunlaşmanın önemli etmenlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır. Yapılan araştırmalarda temel ekonomik sektörlü ulaşım ve taşımacılık olan kentlerde piyasasının lojistik sektöründen beklediği profesyonel hizmetler, uygun altyapı ve güçlü firmaların olması durumunda salt ulaşım olanakları yeterli ekonomik gelişmeyi sağlayamamakta, oysa günümüzde üretim ve pazarlama faaliyetlerinin büyüdüğü ve uluslararası alanda yaygınlaştığı koşullarda lojistik hizmetleri bölgesel ekonomik gelişmenin önemli bir altyapısı ve etkeni olarak görülmektedir [9] [10]. Bu nedenle lojistik sektörünün bileşenleri ve coğrafi yoğunlaşmasının diğer serkörler ile olan ilintisi ve bölgesel kalkınmadaki rolünün araştırılmasına gereksinim duyulmaktadır.

Bu çalışmada, Türkiye'de kentlerin lojistik hizmetlerindeki gelişmişlik düzeyleri ve kademeleşmesi incelenmekte, ortaya çıkan farklılaşma ile ekonomik ve demografik büyüklükler arasındaki ilişki araştırılmaktadır. Coğrafi yoğunlaşmada sadece fiziksel altyapı yeterli olmamakta, bunun yanında lojistik hizmetlerine duyulan talep ve operasyonel altyapı olanakları da belirleyici olmaktadır. Bu nedenle kentlerin kademeleşmesinde fiziksel ulaşım altyapısı yanında, lojistik faaliyetlerinin gereksinim duyduğu işletme altyapısı ve pazara erişilebilirlik ölçütleri esas alınmıştır.

Lojistik Sektöründeki Gelişmeler ve Bölgesel Yansımaları

Lojistik hizmetlerine başlangıçta askeri amaçla gereksinim duyulmuş olmasına rağmen günümüzde üretim, dağıtım, pazarlama ve tüketim aşamalarındaki önemi giderek daha fazla hissedilmektedir. Avrupa'da merkantilist devrim ve sonrasında sanayi devriminin ortaya çıkışında ulaşım teknolojisindeki gelişmeler ile dağıtım ve

taşımacılık altyapısına yönelik yatırımların büyük etkisi bulunmaktadır. Post-Fordist üretimin yaygınlaşması ile birlikte firmaların üretim zinciri farklı ülkelere yayılmış, üretim aşamasındaki mal akışı ve ara mal tedariği ihtiyacı artmıştır. Endüstriyel firmaların yatırımlarını ucuz emek pazarına yönlendirmesi ve yerel pazarlara yakın olma yönündeki politikaları hammadde ve aramal tenimini, üretim, ve dağıtım ve pazarlama faaliyetlerinin küresel mekanda yayılmış biçimde, ancak, koordinasyon içinde yürütülmesini gerektirmiştir [11]. Bilişim teknolojilerindeki gelişme ise bu üç aşamaya ilişkin bilgi akışını hızlandırmış, farklı bölgelerdeki üretim ve pazarlamanın takibi ve denetlenmesini kolaylaştırmıştır [12] [13].

Sektördeki büyüme gerek ekonomi içindeki payı üzerinden ve gerekse kentlerde mekansal yansımaları üzerinden okunabilmektedir. Ancak literatürde bu alana ilişkin sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır [14]. Benzer şekilde lojistik altyapısının kent ekonomisindeki ve özellikle endüstriyel gelişme üzerindeki katkısını irdeleyen çok az sayıda çalışma bulunmaktadır. Hesse, Berlin-Brandenburg kentsel bölgesinde 1990 sonrasında kentin ekonomik sektörlerinin gelişmesine koşut olarak lojistik sektörünün gelişimini irdelemekte, özellikle yeniden yapılanma nedeniyle canlanan inşaat sektörünün gereksinim duyduğu tedarik ve taşıma faaliyetlerine ilişkin yerel yönetim politikaları ile özel sektör yatırımlarının yansımalarını araştırmaktadır. Bununla birlikte kent mekanındaki dönüşümün dinamiğini oluşturan sanayi ve ticaret sektörlerindeki yeni yatırımlar ve yerleşim tercihleri ile lojistik firmaları arasındaki mekansal ilişki araştırılmaktadır.

Ballou lojistik faaliyetlerinin yürütülmesinde, maliyetlerin azaltılmasında ve firmalar arası rekabette temelde mekansal ve zamansal etkenlerin belirleyici olduğunu, mekana ilişkin maliyet azaltıcı tedbirlerin ulaşım yatırımları ve uygun yer seçimi ile kısmen aşılabildiğini ancak zaman sorununun güncelliğini koruduğunu iddia etmektedir [15]. Burada zaman maliyetlerinin azaltılmasında firmaların üretim merkezleri ile tedarik ve dağıtım için kullanılan transfer merkezlerinin konumu, kullanılan ulaşım türü, taşıma araçlarının nitelikleri, taşıma hizmetlerinde kullanılan teknoloji, ürünlerin türü ve taşıma yöntemi önemli rol oynamaktadır. Yazara göre ürünlerin piyasalarda satış maliyetlerinin rekabet nedeniyle birbirlerine

yakın olması ve üretim maliyetlerinin sınırları zorlayacak derecede azaltılması nedeniyle rekabet edebilirliğin önemli etkenlerinden biri ulaşım, depolama ve dağıtım maliyetlerinin azaltılması olarak görülmektedir. Burada lojistik sadece ulaşım ile sınırlanılmamakta, aktarma, dağıtım, ürün iadesi ve benzeri işlemleri kapsamaktadır.

Johnson ve diğerleri işletme lojistiğininin, *tedarik lojistiği* (supply chain), *üretim aşamasındaki lojistik* (material management) ve *ürün dağıtım* (physical distribution) süreçlerinden oluştuğunu, yakın dönemde müşterilerin ürün iadeleri nedeniyle oluşan ürün değiştirme faaliyetlerinin de lojistik faaliyetlerinin önemli bir süreci haline geldiği belirtmektedirler [16]. Yazarlar dünya piyasasındaki büyüme ve dünya ticaretindeki artış ile firmaların üretim zincirlerini farklı bölgelere yaymaları gibi gelişmeler nedeniyle lojistik işlemlerinin üretici firmalarca yürütülebilmesi için lojistik alanında kurumsal yapılanma gerektiğini, bu sürecin lojistik konusunda uzmanlaşmış donanımlı firmaların kurulmasını sağladığını belirtmektedir. Bu alanda çalışma yapan yazarların ortak görüşü ticaret hacmindeki büyüme nedeniyle lojistik faaliyetlerinin üçüncü firmalarca yürütülmesinin çok sayıda avantaj sağladığı yönündedir.

Dünyadaki toplam üretim 1990-2000 döneminde yıllık ortalama %2,9 oranında artarken küresel ithalat ve ihracat ortalama %6,7 oranında artmıştır. Dünya Bankası ve UNCTAD verilerine göre 2000-2005 döneminde artış oranları sırasıyla %2,8 ve %7,8 düzeyinde gerçekleşmiştir [17]. Aralarında uzun mesafeler bulunan bölgeler arasındaki ticaretin artması, ulaşım maliyetlerindeki düşüş sayesinde 1970 ile 2005 döneminde arasında dünyada dolaşan ticaret ürünleri miktarındaki artış oranı ülkelerin gayri safi yurt içi hasılasındaki artışın üç katından daha fazla artmıştır.

Hesse ve Rodrige geleneksel ekonomilerde dağıtım ve yük aktarma merkezlerinin imalat sanayinin yoğunlaştığı bölgelerde konuşlandırılmış, ancak günümüzde üretimin yeni odaklara (Güneydoğu Asya kentleri) yönelmesiyle bu kentlerdeki limanların dünyadaki en işlek konteyner limanlarına dönüştüğünü, ancak yine de geleneksel pazarın bulunduğu kentlerin ise dağıtım ve denetim merkezleri olma sürdürdüklerini belirtmektedir. Dolayısıyla üretimin içsel aşamaları ve gerekse

ticaret yapılan yerler arasındaki mesafeler artmaktadır. Bu gelişmeler ise ulaşım coğrafyasındaki dönüşümü ve yeni üretim-lojistik ve pazar ilişkilerini beraberinde getirmektedir.

Geleneksel ekonomilerin coğrafyasında büyük ölçekli odaklar ve yerel odaklardan oluşan ikili sistem birbirleriyle farklı düzey ve yoğunlukta ilişkiler içindeki kentlerden oluşan üretim-dolaşım-pazar ağına dönüşmüştür. Yük taşımacılığında genellikle birbirleriyle rekabet içinde olan denizyolu, karayolu ve demiryolu sistemleri yanında havayolu kargo taşımacılığı ile bütünleşik taşıma sistemleri tercih edilmiştir. Havayolu ile kargo taşımacılığının artması beraberinde yeni lojistik merkezlerin ortaya çıkmasını veya mevcut merkezlerin gelişmesini sağlamaktadır [18]. Bu merkezler içinde dağıtım merkezi işlevi ile ön plana çıkan kentlerin hızlı bilgi akışına olanak veren altyapı, talep edilen ürünün en kısa sürede üretim merkezinden temin edilmesi ve ürünün en kısa sürede müşteriye ulaşmasını sağlayacak altyapıya sahip ve zaman ve yakıt maliyetleri yönünden en uygun konumda olmaları gerekmektedir. Avrupa'nın geleneksel liman kentleri olan Rotterdam, Antwerp, Liverpool, Barselona, Marsilya ve Trieste gibi lojistik merkezler yanında son yirmi yılda Frankfurt, Amsterdam, Londra, München, Madrid gibi kentler havayolu kargo taşımacılığı olanakları ile gelişen lojistik merkezler olmuşlardır.

Dünya Ticaret Örgütü (WTO) verilerine göre 1948 yılında 58 milyon dolar olan dünya ticaret hacmi 1973 yılında 579 milyon dolara, 2005 yılında ise 10.511 milyar dolara yükselmiştir. Tuna, UNCTAD verilerine dayanarak 1970 yılında 2,6 milyar ton olan denizyoluyla yapılan dünya ticaretinin 1998 yılında 5,23 milyar tona yükseldiğini belirtmektedir. Bu rakam 2006 yılında 6 milyar tonu aşmıştır. Türkiye'de 1990 yılında 59 milyon ton olan denizyolu yük taşımacılığı 2000 yılında 186 milyon tona, 2006 yılında ise 243 milyon tona ulaşmıştır [19] [20]. Taşımacılık firmaları bu fırsatları değerlendirmek amacıyla girişimlerini genişletmekte, kentler ise taşımacılık firmalarını çekmek amacıyla altyapılarını geliştirmek yarışındadır [21]. Kentlerde arazi fiyatlarının yüksek olması ve konteyner depolama, açak/kapalı depolama, aktarma merkezleri, tır/kamyon parklarının geniş alan gerektirmesi nedeniyle lojistik işlevlerinin yer seçiminde en az maliyetli en

erişilebilir alanların bulunması güçleşmektedir. Kentlerde geleneksel olarak liman veya istasyon çevrelerinde odaklanan bu işlevler zamanla yeni bölgelere yönelmektedir.

Günümüzde havayoluyla kargo taşımacılığının yaygınlaşmasıyla birlikte bu üç ulaşım odağına erişim sağlayan karayolları ve otoyol kenarlarında lojistik merkezlerin kurulması planlanmaktadır. Alışveriş merkezleri (veya perakende işletmeleri), uluslararası veya ulusal ölçekteki mağazaların, üreticilerin ve diğer firmaların bölgesel dağıtım merkezleri lojistik altyapısının en uygun olduğu kentlerde kurulmaktadır. Hesse, Almanya'nın en büyük liman kenti olan Hamburg'un lojistik altyapısının bu kentten 150 km. batısında yer alan Wilhelmshaven kentine taşınmasına ilişkin süreci ve kentlerin çok türlü ulaşım olanaklarının lojistik altyapısının gelişmesindeki rolünü irdelemektedir. Araştırmacı geleneksel taşıma yöntemlerinin dönüşümü, özellikle konteyner taşımacılığı ve taşımacılıkta bilgi teknolojilerinin kullanımının yaygınlaşması ile birlikte kentlerin üretim, aktarma ve dağıtım sektörlerine ilişkin rollerinin değişimini ve ortaya çıkan yeni ulaşım ve kent coğrafyasını tartışmaktadır.

Literatürde yoğunlukla gelişmişlik düzeylerine, nüfus büyüklüklerine ve gayri safi yurt içi hasıladan aldıkları paya göre sıralanan kentlerin gelişme olanaklarının aynı zamanda günümüzde teknolojik olanaklara, yeni üretim sektörlerin yoğunlaşmasına ve lojistik altyapısının gelişmişliğine göre de irdelenmesi gerekmektedir. Bu çalışmada kentlerin gelişme olanaklarına önemli bir katkısı olduğu düşünülen lojistik altyapısının, üretim merkezleri-pazar bölgelerine erişilebilirlik olanaklarının, Türkiye'de kentler arasındaki farklılaşması ve kentlerin görece üstünlükleri araştırılmaktadır. Zaman kavramının insan yaşamındaki önemi kadar ürünlerin tüketiciye ulaşması kritik önem kazanmıştır. Üretim teknolojilerindeki gelişme sayesinde parasal ve zamansal maliyetler azalmakla beraber ürünlerin tüketiciye veya kullanıcıya ulaşması aşamasında geçen süre ve ortaya çıkan maliyetlerin de azaltılması gerekmektedir. Gerek üretim merkezlerine ve gerekse pazara günümüz ulaşım teknolojileri ile erişim olanakları bölgesel gelişme için önemli etkenlerden biri olmaktadır. Dünyada lojistik sektörünün gelişmesini sağlayan makroekonomik ve teknolojik etkenler özetle aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

1-Dünyada gümrük sınırlamalarının azalması, uluslar arası ticaretin hız kazanması ve ülkelerdeki ekonomik büyümeye paralel olarak uluslar arası ticaret hızla artmaktadır.

2-Post-Fordist üretime geçiş ile birlikte tedarik, depolama, pazarlama, taşıma, aktarma ve dağıtım hizmetleri üretici şirketler adına yerel firmalarca yürütülmektedir.

3-Küçük ölçekli firmaların ulusal veya uluslararası düzeyde pazarlara sundukları üretim miktarlarının belirli ölçüklere erişmemesi durumunda ölçek ekonomileri sağlayan uzmanlaşmış dağıtım, taşıma ve pazarlama firmaları yaygınlaşmaktadır. Büyük kapasiteli depolama yerine küçük kapasiteli ancak mal akış frekansı yüksek dağıtım merkezleri tercih edilmektedir. Üretim, dağıtım ve pazarlama birimleri (veya firmaları) arasındaki hızlı bilgi akışı ve tüketicinin kısa zaman içinde değişen talebi bu dönüşümün en önemli etkeni olarak kabul edilmektedir.

Lojistik sektöründeki gelişmeler, ulaşım coğrafyası alanında çalışan araştırmacıların dikkatini çekmektedir. Son yıllarda lojistik altyapısı ile bölgesel gelişme arasındaki etkileşimi irdeleyen çalışmaların sayısı artmaktadır [22] Ulaşım coğrafyası ile işletme, deniz işletmeciliği ve ekonomi alanlarının kesişimindeki bu alan "lojistik coğrafyası" olarak da adlandırılmaktadır. Hesse ve Rodrigue yakın döneme kadar yük taşımacılığı, dağıtım ve lojistik gibi konulara ulaşım coğrafyasında yeterli önem verilmediğini, ancak gerek küresel ve gerekse yerel pazarlardaki dönüşüm ve gelişme ile birlikte tedarik, taşımacılık ve dağıtım zincirinin ulaşım coğrafyası ile olan ilintisinin fark edildiğini vurgulamışlardır. Lojistik sektörünün Türkiye'deki durumu, altyapısı, mekansal ve teknolojik koşullarına yönelik sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Tuna, Türkiye'deki lojistik ve deniz ulaştırmasında ulusal ve bölgesel belirleyicileri şöyle sıralamaktadır:

1- Türkiye'nin dış ticaret hacmi kayda değer oranlarda artmaktadır. İthalat ve ihracatta en büyük kalemi sanayi ürünleri oluşturmaktadır.

2- Türkiye Batı Avrupa ile Asya arasındaki transit taşımacılığa köprü ülke konumundadır. Gerek Avrupa içinde ve gerekse Avrupa'nın Kafkasya ve Ortadoğu'ya transit taşımacılı-

ğına yönelik ulaşım yatırım projeleri ve ulaşım ağı Türkiye'yi de kapsamaktadır.

3- Avrupa Birliği ile ilişkilerin ivme kazanması ortak taşımacılık politikası gereği ulaşım alanında yeniden yapılanmayı ve ortak yatırım projelerini gerektirmektedir.

4- Bölgesel kalkınma projeleri diğer sektörlerle paralel olarak ulaşım altyapısına yönelik yatırımları da kapsamaktadır.

Tuna bu saptamalar ışığında Türkiye için dokuz ayrı ulaştırma eksen ve geleceğe yönelik yatırımlara ilişkin değerlendirme ve öneriler sunmaktadır.

Türkiye Lojistik Coğrafyası'nda Kentlerin Kademelenmesi

Yöntem ve Değerlendirme Ölçütleri

Türkiye'de ekonomik gelişmişlik veya sektörlerle ilişkin mekansal çalışmalar çoğunlukla bölgeler veya iller düzeyinde yapılmaktadır [23]. Bu tür çalışmalarda kullanılan verilerin elde edilmesinde kullanılan coğrafi birimlerin çoğunlukla iller olması nedeniyle kent ve kır arasındaki gelişmişlik farkları ile kentlerin göreceli düzeyleri anlaşılabilir. Diñer ve Özalan'ın ilçeler düzeyinde yaptığı çalışmada bu sorun kısmen aşılmış olmakla beraber kent merkezlerine ilişkin yorum yapmak için yeterli olmamaktadır [24]. Lojistik sektöre ilişkin verilerin bir kısmı il düzeyinde diğer kısmı ise kent (liman, havaalanı örneklerinde olduğu gibi) düzeyindeki istatistiksel birimlere göre elde edilmektedir. Bu nedenle kentlerin ne de illerin lojistik sektöründeki gelişmişlik veya uzmanlaşma düzeyinin sağlıklı bir biçimde ortaya çıkarılması olanaklı olmamaktadır. İstisna durumlar dışında iller içinde sanayi ve ulaşım yatırımları ile nüfus ve işgücü kent merkezlerinde yoğunlaşmaktadır. Bu çalışmada coğrafi birim olarak kentler kapsanmış, ancak elde edilen verilerin bir kısmı il düzeyinde olduğundan bazı aşamalarda il düzeyindeki değerlendirmeler il merkezindeki kentler ile ilişkilendirilmiştir. Değerlendirme aşamasında illerin gelişmişlik sıralamasından öte mutlak verilere dayalı büyüklükler esasına göre kentlerin lojistik olanak ve işlemlerine göre kademelenmesi amaçlanmıştır. Kentlerin lojistik altyapısına göre kademelenmesi üç ölçüte göre araştırılmıştır: fiziksel altyapı (karayolu, hava-

yolu, demiryolu ve denizyolu ulaşım türleri için gerekli altyapı tesisleri ve terminalleri), operasyonel altyapı (lojistik sektöründe uzmanlaşmış firmaların bölge ve dağıtım merkezlerinin sayısı kamyon ve kamyonet sayısı,) ve lojistik potansiyeli (nüfus, imalat sanayiinde faaliyet gösteren firma sayısı ve istihdam, ithalat ve ihracat).

Bir kentte lojistik sektörünün gelişebilmesi için uluslararası ve ulusal pazarlara erişime olanak sağlayan bir ulaşım altyapısına sahip olması veya bu altyapıya yakın olması gerekir. Kentlerde lojistik alanında istihdam edilen işgücü, taşıt ve işletmeye yönelik diğer olanaklar ise operasyonel altyapıyı oluşturmaktadır. Altyapının elverişli olması yeterli görülmemekte ayrıca kentin pazara (tüketiciye) yakın mesafede olması veya o kentte lojistik iş ve işlemlerini talep eden sanayi, turizm ve ticaret gibi sektörlerde belirli iş hacminin oluşması gerekmektedir. Yukarıda sıralanan koşulların sağlanması durumunda ilgili kentin lojistik sektörünün belirli bir düzeye eriştiği yargısına varılabilir. Bu yöndeki kapsamlı çalışmalardan biri Avrupa ulaşım altyapısı ve coğrafi olanaklarının araştırıldığı, ulaşım ve lojistik stratejisinin temel girdilerini belirlediği European Spatial Planning Observation Network projesidir. Avrupa ulaşım altyapısı ve olanaklarına ilişkin ESPON raporunda erişilebilirlik üstünlüğü olan ve ulaşım-lojistik merkezleri olması öngörülen kentler aşağıdaki ölçütlere göre belirlenmiştir:

- 1- Avrupa otoyol ağı üzerinde yer alan kentler (1, 2 ve 3 saat mesafeye göre kademelenme),
- 2- Hızlı tren istasyonları (günlük en az 75 trenin geçtiği istasyonlar) ve karayolu bağlantısı olan kentler, (1, 2 ve 3 saat mesafeye göre kademelenme)
- 3- Uluslararası deniz taşımacılığı ana güzergahlarına 80 deniz mili (148km) mesafede olan liman kentleri,
- 4- Yıllık en az 500.000 yolcu taşınan havaalanlarının bulunduğu kentler, (1, 2 ve 3 saat mesafeye göre kademelenme)
- 5- Yıllık en az 500.000 ton yüklemeye yapılan limanların bulunduğu kentler, (limanlara 1, 2 ve 3 saat mesafedeki kentler)
- 6- Nüfusu 5 milyondan, 1 milyondan ve 500.000 den daha fazla olan büyük kentlere (Pazar ve müşteriye yakınlık) mesafeye göre

erişilebilirlik. (1, 2 ve 3 saat mesafedeki kentler)

7- 4 saat içinde ulaşılacak kent sayısı (nüfusu 100.000 in üzerinde olan)

ESPON tarafından yapılan çalışma ağırlıklı olarak ulaşım altyapısı ve erişim olanaklarını esas almaktadır. Bu çalışmada ESPON çalışmasında kullanılan ölçütler kentlerdeki lojistik sektörünün fiziksel altyapısının irdelenmesinde kullanılmış, bunun yanında operasyonel altyapı ve olanaklar da karşılaştırma ölçütleri olarak ele alınmıştır. Lojistik sektörüne ilişkin çalışmalarda esas alınabilecek ölçütler aşağıdaki biçimde tanımlanabilir:

1- Fiziksel altyapı:

Uluslararası veya ulusal havayolu taşıma terminalinin bulunması,
Uluslararası veya ulusal demiryolu koridorları üzerinde bulunmak,
Uluslararası karayolu-otoyol koridorları üzerinde bulunmak,
Uluslararası denizyolu taşımacılığı koridorları üzerindeki veya yüksek kapasiteli limanlara yakınlık,

2- Operasyonel altyapı:

Lojistik sektöründeki faaliyet gösteren firma sayısı ve kayıtlı istihdam,
Ulaştırma sektöründe kayıtlı istihdam,
Toplam taşıma araçları (kamyon, kamyonet) sayısı,

3- Lojistik potansiyeli:

İthalat ve ihracat miktarları,
İmalat sanayiinde kayıtlı firma ve istihdam sayısı, toplam gelir,
Ticaret ve turizm sektörlerindeki firma sayıları, gelir ve toplam istihdam,
Tarım sektöründeki toplam üretim,
Nüfusu yüksek olan kentlere erişilebilirlik,
Gayrisafi yurtiçi hasılası yüksek kentlere erişilebilirlik.

Bu ölçütlere göre yapılacak değerlendirmede coğrafi yoğunlaşma endeksi kullanılarak illerin veya kentlerin lojistik sektöründeki uzmanlaşma düzeyleri tespit edilebilir [25]. Öz, Türkiye'de illerin ekonomik faaliyetler yönünden karşılaştırmasını yaptığı çalışmada illerin göreceli olarak uzmanlaştığı sektörlerin tespitinde coğrafi yoğunlaşma endeksi (location quotient, LQ) hesaplama yönteminden yararlanmıştır [26].

Öz'ün çalışmasında illerin sektörel göstergeleri kullanılarak fuzzy dağılım mantığına göre kümeler belirlenmiştir. Bu yöntem illerin veya kentlerin lojistik sektöründeki uzmanlaşmalarının tespit edilmesi için kullanılabilir. Ancak, Türkiye'deki demografik ve ekonomik veriler ile ulaşım ve taşımacılık verilerinin toplamında farklı istatistikî birimler kullanılmaktadır. Bu nedenle aynı birim esasına dayalı sağlıklı sonuçlar elde etmek olanaklı olmamaktadır. İllerin lojistik sektöründeki gelişmişlik sıralaması için DPT tarafından hazırlanan illerin gelişmişlik sıralaması çalışmasında kullanılan yöntem uygulanabilir. Veri sorunu bu yöntem için de geçerli olmaktadır. Bu çalışmada sadece illerin taşımacılık depolama ve haberleşme sektöründe çalışan istihdama yönelik coğrafi yoğunlaşma endeksi bir değerlendirme ölçütü olarak kullanılmıştır.

Öte yandan ekonomik sektörler arasında lojistik bir alt sektör olarak tanımlanmamakta, sadece ulaşım ve haberleşme sektörüne ilişkin veriler bulunmaktadır. Bu nedenle ilgili ölçütlere yönelik veriler kullanılmamıştır. Yukarıda sıralanan ölçütlere uygun verilerden yola çıkılarak Türkiye'deki kentlerin lojistik altyapısı yönünden kademelenmesi belirlenmiştir. Ancak yukarıda sıralanan verilerin tamamına ulaşılamadığından TÜİK, Ulaştırma Bakanlığı, TCDD, DHMİ, Denizcilik Müsteşarlığı ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren bazı firmalardan elde edilen verilerden yararlanılarak değerlendirmeler yapılmıştır [27-42].

Her ölçüte göre kentler (veya veri türüne göre iller) için elde edilen değerlerin ortalaması alınmış ve ortalamamın üzerindeki kentler seçilerek gruplandırma yapılmıştır. Bütün ölçütlerin toplamına göre yapılan değerlendirme sonucunda kentler

lojistik sektörünün gelişmişliğine göre sıralanmaktadır. Farklı ulaşım türleri ile taşınan yük miktarları bir büyüklük göstergesi olarak kabul edilebilir. Bunun yanında lojistik veya kargo firmalarının yoğunlaşmaları, merkez, bölge merkezi, dağıtım merkezi ve şubelerin dağılımı bir yandan operasyonel altyapı olarak değerlendirilebileceği gibi diğer yandan talebin ve işlem hacminin bir göstergesi olarak da kabul edilebilir.

Karşılaştırma: Kentler Arasındaki Göreli Üstünlükler

Fiziksel Altyapı Olanakları

Fiziksel altyapı olanakları havaalanlarının yük taşıma kapasiteleri, limanların yükleme/boşaltma (elleçleme) kapasiteleri, karayollarının taşıt kapasiteleri ve demiryolu yük taşıma kapasiteleri ile tanımlanmıştır.

Havaalanları Türkiye'de çoğunlukla yolcu taşımacılığı amacıyla kullanılmakla beraber lojistik altyapısı için sadece kargo taşımacılığına ilişkin veriler esas alınmıştır. Hava yolu ile taşınan yolcu sayıları kısmen yük taşımacılığına da yansımaktadır. Bagaj yükleri buna örnek gösterilebilir. Ancak gönderi, ticari mal, bagaj vb. taşımaya esas olan yüklerin tamamı ayrı işlemler gerektirdiğinden kentlerdeki havaalanlarına ilişkin kademelenme havaalanı kapasiteleri yerine gerçekleşen değerler üzerinden yapılmıştır. Havaalanları birkaç istisna dışında illerin merkezlerinde bulunmaktadır. Kentlerde bulunan bu altyapıların kullanıcılarının da kentlerdeki firma ve bireyler olması olmalıdır. Bu nedenle bu tür altyapı tesislerine ilişkin karşılaştırmanın kentler düzeyinde yapılması daha uygun bulunmuştur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi verilerinde havaalanlarının yük taşıma kapasitelerine ilişkin veriler bulunmamakta,

Tablo 1: Kentlerdeki havaalanlarının yük ve yolcu taşıma bilgilerine göre kademelenmesi (Hierarchical classification of airports in terms of passenger and aircraft landing capacities).

Gösterge 1: Havaalanları Uçak/Yolcu Kapasitesi	Kentler
1- Dış hatlarda yıllık 10 milyondan fazla yolcu kapasitesi olan ve kargo taşımacılığı yapılan havaalanı bulunan kentler	İstanbul
2- Dış hatlarda yıllık 2 milyondan fazla yolcu kapasitesi olan ve kargo taşımacılığı yapılan havaalanı bulunan kentler	Ankara, Antalya, İzmir, Dalaman
3- Toplam hatlarda yıllık 1 milyondan fazla yolcu kapasitesi olan ve kargo taşımacılığı yapılan havaalanı bulunan kentler	Adana, Trabzon, Bodrum.
4- Havaalanı bulunan ve kargo taşımacılığı yapılan havaalanı bulunan kentler	Bursa, Diyarbakır, Kayseri, Konya, Malatya, Van, Kars, Erzurum, Isparta.

Kaynak: (DHMİ, 2007a)

Tablo 2: Kentlerdeki limanların yüklenme işlem bilgilerine göre kademelenmesi. (Hierarchical classification of ports in terms of freight capacities)

Gösterge 2: Denizyolu Kargo Taşımacılığı Olanakları	Kentler
Uluslararası konteyner taşımacılığı koridorlarına 80 mil mesafede olan ve yıllık yüklenme boşaltma kapasitesi 10 milyon tonun üzerinde işlem yapma kapasitesi liman kentleri	İstanbul, İzmit, Tekirdağ, İzmir, Mersin, İskenderun, Karabük-Ereğli.
İşlem hacmi yüksek limanlara karayolu ve demiryolu ile 120 dak mesafede yer alan kentler	Adapazarı, Aydın, Manisa, Adana, Osmaniye, Bartın.
Yıllık yüklenme boşaltma miktarı 2 milyon tonun üzerinde yüklenme boşaltma kapasitesi liman kentleri	Bursa, Çanakkale, Trabzon, Antalya, Samsun, Tekirdağ.
İşlem hacmi orta düzeyde olan limanlara karayolu veya demiryolu ile 120 dak mesafede yer alan kentler, veya limanı bulunan diğer kentler	Balıkesir, Ordu, Giresun, Rize, Isparta, Burdur.

(Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2007a)

sadece yolcu kapasitelerine ilişkin bilgiler bulunmaktadırlar. Yolcu taşıma kapasiteleri uçak kalkış iniş sayıları ve dolaylı olarak yük taşıma kapasiteleri hakkında fikir vermektedir. Bunun yanında uluslararası uçuşların yapıldığı havaalanları ile yurtiçi uçuşların yapıldığı havaalanları kademelenmede farklı kategorilerde değerlendirilmiştir. Denizyolu taşımacılığı uluslararası yük taşımacılığının en fazla yapıldığı ulaşım türüdür. Bu nedenle bir kente liman bulunması lojistik sektörü için önemli bir altyapı olanakları ve avantajı olarak görülmektedir

Yukarıdaki tabloda sadece İskenderun, Ereğli ve Aliağa istisna durum oluşturmaktadır. İskenderun ve Antakya kentleri Hatay ilinin ikili merkezini oluşturmaktadırlar. Aynı durum Ereğli Zonguldak kentleri için de geçerlidir. Aliağa ise ayrı bir ilçe olmasına rağmen İzmir kentsel bölge sınırları içerisinde değerlendirilmektedir. Fiziksel olanaklardan demiryolu taşımacılığı altyapısı Avrupa ve Amerika'daki sanayileşme ve kentleşmenin temel unsurlarından biri olagelmıştır. Karayollarında ve

havayollarındaki gelişme ile birlikte taşımacılığa payı azalan bu türün lojistik sektördeki önemli rolü geçerliliğini korumaktadır. Son yıllarda Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin gerektirdiği altyapılardan biri olan demiryolu ulaşımının geliştirilmesine yönelik çok sayıda proje geliştirilmiştir. ESPON ve DPT tarafından yapılan çalışmalarda bu projelerin Avrupa kentleri için, Tuna, ise Türkiye'deki kentler için sunduğu fırsat ve olanakları sıralanmaktadır [43]. Bu çalışmada günümüzde demiryolu güzergahlarının kullanımı ve yük taşıma bilgilerinden yararlanılarak ilgili koridorlar üzerindeki kentler, ortaya çıkan kademelenmeye göre sınıflandırılmıştır.

Demiryolu altyapısı ile kentler arasında kurulan ilişkinin benzeri karayolu için de geçerlidir. Ancak erişime olanakları daha esnek olan karayolunun sektördeki payının çok yüksek olduğu bilinmektedir. Denizyolu ve havayolu yük taşımacılığının dağıtımı ve yurtiçi yük taşımacılığının çok büyük bir bölümü (%94) de yine karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu nedenle karayolu ulaşım

Tablo 3: Kentlerin demiryolu ulaşım olanaklarına göre kademelenmesi. (Hierarchical classification of cities in terms of availability of rail transportation infrastructure)

Gösterge 3: Demiryolu Kargo Taşımacılığı Olanakları	Kentler
Koridor 1: Avrupa-Kafkasya demiryolu koridoru üzerinde bulunan kentler	Edirne, İstanbul, İzmit, Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Erzincan Erzurum, Kars.
Koridor 2: Avrupa-Orta Doğu demiryolu koridoru üzerinde bulunan kentler	Edirne, İstanbul, İzmit, Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Niğde, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Şanlıurfa, Mardin.
Koridor 3: Akdeniz-Orta Doğu, Akdeniz-Kafkasya demiryolu koridoru üzerinde bulunan kentler	İzmir, Sivas, Malatya, Elazığ, Muş, Van, İskenderun, Mersin.
Ulusal demiryolu koridoru üzerinde yer alan kentler	Balıkesir, Denizli, Burdur, Isparta, Afyon, Konya, Kütahya, Zonguldak, Çankırı, Amasya, Samsun, K.Maraş, Elazığ, Diyarbakır, Batman.

Kaynak: (TCDD, 2006) [28]

ağından en fazla yararlanma olanağı olan kentler doğal olarak diğer illere göre avantajlı olmaktadır. Yukarıdaki dört göstergeden yola çıkılarak kentler sahip oldukları ulaşım olanaklarına göre sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmaya göre bütün ulaşım türleriyle doğrudan taşımacılık altyapısı bulunan kentler en üst kategoride, bunlardan kısmen yararlanabilen kentler ise göreceli olarak alt kategorilerde yer almaktadır. Aşağıdaki şekilde kentlerin ulaşım tür ve kapasitelerine göre kademelenmesi ve olanakları büyüklükler ile gösterilmektedir.

Operasyonel Altyapı

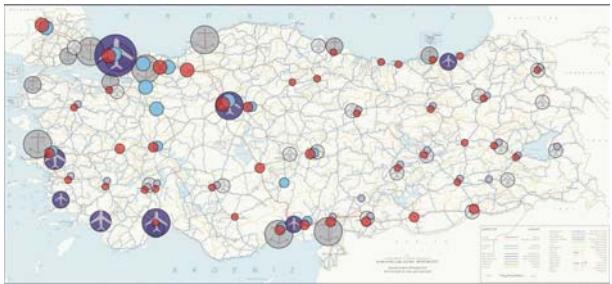
Operasyonel altyapı lojistiğin işletme kapasitesi, taşıt filosu, bölgesel dağıtım merkezlerinin dağı-

lımı, depolama kapasiteleri ve bu sektörde çalışan kalifiye işgücünü kapsamaktadır. Bu olanakların tespit edilebilmesi için uygun verilerin elde edilmesi diğer sektörlerle göre daha güçtür. Bu çalışmada bu başlık altında yapılan araştırmanın ilk aşamasında beş lojistik ve kargo firmasının şirket merkezleri, bölge merkezleri ve dağıtım merkezlerinin dağılımı, incelenmiştir. Ayrıca illerdeki toplam yük taşıma araçlarının sayısına (kamyon ve kamyonet) göre iller düzeyinde kademelenme yapılmıştır. Birinci aşamada seçilen beş lojistik ve kargo firmasının merkezleri, bölge merkezleri ve dağıtım merkezlerinin hangi kentlerde bulunduğunu tespit edilerek bu kentlerin sınıflandırılması yapılmıştır.

Tablo 4: Kentlerin karayolu ulaşım olanaklarına göre kademelenmesi. (Hierarchical classification of cities in terms of availability of road transportation infrastructure)

Gösterge 4: Karayolu Kargo Taşımacılığı Olanakları	Kentler
Koridor 1 yüksek trafik hacmi: Avrupa-Ortadoğu uluslararası otoyol ve karayolu koridoru üzerinde olan kentler	Edirne, İstanbul, İzmit, Adapazarı, Bolu, Ankara, Aksaray, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Şanlıurfa.
Koridor 2: orta düzeyde trafik hacmi: Akdeniz-Kafkasya, Ege-Ortadoğu, Akdeniz-Ortadoğu uluslararası otoyol ve karayolu koridoru üzerinde olan kentler	İzmir, Aydın, Denizli, Afyon, Burdur, Isparta, Konya, Aksaray, Mersin, İskenderun
Kapasitesi yüksek ulusal karayolları üzerinde yer alan kentler	Antalya, Eskişehir, Bursa, Samsun, Kırıkkale, Çorum, Amasya, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize,
Orta düşük düzeyde trafik hacmi olan ulusal karayolu veya Avrupa-Kafkasya Avrupa-Güney Batı Asya koridorları üzerindeki kentler	Kayseri, Sivas, Erzurum, Erzurum, Kars, Malatya, Elazığ, Muş, Van.

Kaynak: (TCK, 2007)



Şekil 1: Türkiye'de kentlerin ulaşım olanakları (Transportation infrastructure availability of cities in Turkey) (Büyüklükler karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu altyapı kapasitelerini göstermektedir.) (Capacities and scale of road, rail, air and sea transportation infrastructures are represented by bubble sizes)

Tablo 5: Lojistik ve Kargo Firmalarının Merkez, Bölge Merkezi ve Dağıtım Merkezlerinin Coğrafi Dağılımı (Geographic distribution of headquarters, regional centers and distribution centers of cargo and logistics firms)

Gösterge 5: Lojistik ve Kargo Firmalarının Merkezleri	Kentler
Firma merkezi veya en az 5 bölge merkezi bulunan kentler	İstanbul
En az 5 bölge veya dağıtım merkezi bulunan kentler	Ankara, İzmir, Bursa, İzmit
En az 4 bölge veya dağıtım merkezi bulunan kentler	Adana, Kayseri, Konya, Antalya, Gaziantep, Samsun, Trabzon, Erzurum, Malatya, Diyarbakır.
En az 2 bölge veya dağıtım merkezi bulunan kentler	Ekişehir, Mersin, Afyon, Denizli, Balıkesir, İskenderun, Tekirdağ.

Kaynak: Horoz Logistics, Aras Kargo, Yurtiçi Kargo, İnter Kargo, MNG Kargo firmalarının resmi internet siteleri (2007).



Şekil 2: Seçilen lojistik ve kargo firmalarının merkez, bölge merkezi ve dağıtım merkezlerinin coğrafi dağılımı (Geographic distribution of headquarters, regional centers and distribution centers of cargo and logistics firms)

Kaynak: Horoz Logistics, Aras Kargo, Yurtiçi Kargo, İnter Kargo, MNG Kargo firmalarının resmi internet siteleri (2007).

İkinci aşamada illerde kayıtlı toplam yük taşıma araçlarının (kamyon, kamyonet) sayısı irdelenmiş ve iller bu değerlere göre sınıflandırılmıştır. Verilerin il düzeyinde olması nedeniyle kentler için doğrudan yorum yapma olanağı olmamakla birlikte bu göstergeler kentlerin kademelenmesi hakkında fikir vermektedir. Kademelenme temelde büyüklükler esasına göre yapıldığından bu ölçüt için oranlar yerine mutlak değerler kullanılarak araç filolarının büyüklükleri sıralanmıştır.

Lojistik Hizmetlerine Olan Talep (İşlem Potansiyeli)

Bu alt başlıkta kentlerin pazara (nüfusun yoğunlaştığı kentlere) ve lojistik hizmetlerine gereksinim duyan faaliyetlere (endüstriyel merkezler, ihracat ve ithalati yüksek olan kentlere) erişilebilirlik ölçütleri esas alınmıştır. Lojistik sektöründeki katma değer sadece ulaşım olanaklarına göre değil aynı zamanda bu hizmetlere yönelik talebe göre gerçekleşmektedir. Kentler bu

Tablo 6: Türkiye'de Taşıma Araçlarının İllere Göre Dağılımı (Goods Vehicles by Provinces)

Gösterge 6: Taşıma araçlarının (kamyon, kamyonet) sayısı	En yakın Kent
Taşıtlı sayısı 200.000 in üzerinde olan iller	İstanbul
Taşıtlı sayısı 100.000 in üzerinde olan iller	Ankara, İzmir,
Taşıtlı sayısı 50.000 in üzerinde olan iller	Bursa, Antalya, Konya, Mersin, Adana
Taşıtlı sayısı 25.000 in üzerinde olan iller	Manisa, Balıkesir, Gaziantep, Kayseri, Hatay, Kocaeli, Aydın, Muğla, Denizli, Samsun, Sakarya, Ekişehir, Trabzon.

Kaynak: TÜİK 2005.

Tablo 7: Nüfusun yoğunlaştığı merkezlere erişilebilirlik. (Accessibility to large urban centers)

Gösterge 7: Nüfusu yüksek olan kentlere erişilebilirlik	Kent
1 saat mesafe içinde erişilebilir toplam nüfusun 10 milyonun üzerinde olduğu kentler	Istanbul
1 saat mesafe içinde erişilebilir toplam nüfusun 5 milyonun üzerinde olduğu kentler	Ankara, İzmit, Tekirdağ
1 saat mesafe içinde erişilebilir toplam nüfusun 1 milyonun üzerinde olduğu kentler	Izmir, Manisa, Bursa, Adana, Mersin, Antalya, Konya, Gaziantep, Kayseri, Diyarbakır,
1 saat mesafe içinde erişilebilir toplam nüfusun 500.000 kişinin üzerinde olduğu kentler	Eskişehir, K.Maraş, Malatya, Elazığ, Afyon, Aydın, Denizli, Şanlıurfa, Samsun, Trabzon, Rize, Zonguldak, Van, Erzurum, İskenderun

Kaynak: (TÜİK, 2007 verileri ve Türkiye karayolun haritasından tespit edilmiştir)

Tablo 8: İllerin yıllık ihracat miktarları (Export values by province)

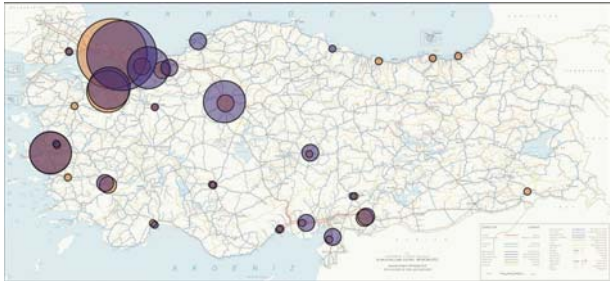
Gösterge 8: İhracatı yüksek olan iller	En yakın kent
Yıllık ihracatı 10 milyar doların üzerinde olan iller	Istanbul
Yıllık ihracatı 5 milyar doların üzerinde olan iller	Bursa, İzmir
Yıllık ihracatı 1 milyar doların üzerinde olan iller	İzmit, Ankara, Adapazarı, Gaziantep, Denizli
Yıllık ihracatı 0.2 milyar doların üzerinde olan iller	Adana, Mersin, İskenderun (Hatay), Kayseri, Trabzon, Manisa, Konya, Antalya, Tekirdağ, Eskişehir, Aydın, K.Maraş, Ordu, Rize, Balıkesir, Şırnak.

Kaynak: (TÜİK, 2007)

Tablo 9: İllerin yıllık ithalat miktarları (Import values by province)

Gösterge 9: İthalatı yüksek olan iller	En yakın kent
Yıllık ithalatı 10 milyar doların üzerinde olan iller	Istanbul
Yıllık ithalatı 5 milyar doların üzerinde olan iller	Izmit, Ankara, Bursa, İzmir,
Yıllık ithalatı 1 milyar doların üzerinde olan iller	Adapazarı, Gaziantep, İskenderun (Hatay), Zonguldak, Adana, Kayseri, Denizli
Yıllık ithalatı 0.2 milyar doların üzerinde olan iller	Konya, Manisa, Mersin, K.Maraş, Antalya, Tekirdağ, Samsun, Eskişehir

Kaynak: (TÜİK, 2007)

**Şekil 3:** İllerin yıllık ithalat ihracat miktarları (Import and export values of provinces)

Kaynak: (TÜİK, 2007)

ölçütleri temsil eden göstergelere göre gruplandırılmıştır. Birinci aşamada kentler nüfuslarına ve çevrelerindeki büyük kentlere yakınlıklarına göre sınıflandırılmıştır.

Lojistik faaliyetlerinin önemli bir bölümü ithalat ve ihracat yapan firmalarca yapılmakta veya üçüncü taraf firmalara yaptırılmaktadır. Dolayısıyla bir ildeki ithalat ve ihracat işlemleri aynı zamanda o ildeki kentlere ilişkin lojistik iş potansiyeli hakkında fikir vermektedir. Aşağıdaki tablolarda illerin ithalat ve ihracat miktarları gösterilmektedir.

İmalat sanayii lojistik faaliyetlerine (istatistiksel araştırmalarda ulaştırma, taşıma ve destekleyici taşıma faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır) en fazla gereksinim duyan sektörlerin başında gelmektedir. İllerdeki imalat sanayii işyeri ve

istihdam sayıları o illere yakın kentlerin lojistik faaliyetleri için iş potansiyeli hakkında fikir verebilmektedir.

Değerlendirme

Yukarıda üç başlıkta incelenen ölçütlere göre kentler dört kategoride sınıflandırılmıştır. Lojistik altyapısı veya olanakları ile potansiyeli yönünden yetersiz bulunan kentler ise 5. grupta yer alacak biçimde değerlendirme dışında bırakılmıştır. Ölçütler arasında ağırlıklandırma yapılmaksızın eşikler belirlenmiştir. Birden fazla kez sıralamaya giren kentlerin lojistik altyapısının belirli bir düzeye eriştiğini söylemek mümkündür. Aşağıdaki değerlendirmeler uluslararası lojistik merkez, yurtiçi lojistik merkez ve bölge merkezlerini ifade edecek biçimde dört kademeli sınıflandırma gösterilmektedir.

Tablo 10: İllerde kayıtlı imalat sanayii işyeri sayıları (Distribution of manufacturing firms by province)

Gösterge 10: İmalat sanayii işyeri sayısı	En yakın kent
İşyeri sayısı 200.000 in üzerinde olan iller	İstanbul
İşyeri sayısı 100.000 in üzerinde olan iller	Ankara, İzmir
İşyeri sayısı 50.000 in üzerinde olan iller	Bursa, Antalya, Konya
İşyeri sayısı 25.000 in üzerinde olan iller	Adana, Mersin, Balıkesir, Manisa, Muğla, Aydın, Izmit, Gaziantep, Samsun, Samsun, Denizli, İskenderun

Kaynak: TÜİK, İmalat sanayii istatistikleri, 2002.

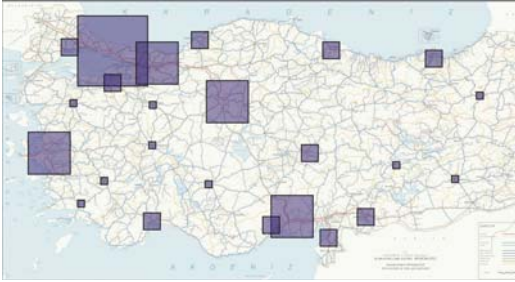
Tablo 11: İllerde imalat sanayii sektöründe çalışan istihdam (Distribution of labor in manufacturing sector by province)

Gösterge 11: İmalat sanayii işyeri sayısı	En yakın kent
İstihdam sayısı 600.000 kişinin üzerinde olan iller	İstanbul
İstihdam sayısı 300.000 kişinin üzerinde olan iller	Ankara, İzmir, Bursa
İstihdam sayısı 150.000 kişinin üzerinde olan iller	Antalya, Kocaeli, izmit
İstihdam sayısı 75.000 kişinin üzerinde olan iller	Konya, Denizli, Mersin, Gaziantep, Tekirdağ, Muğla, Manisa, Balıkesir, Samsun, Aydın, Kayseri, Eskişehir, Zonguldak, İskenderun

Kaynak: TÜİK, İmalat sanayii istatistikleri, 2002.

Tablo 12: Lojistik merkezlerin kademelenmesi (Hierarchical classification of logistics centers)

Genel değerlendirme: Bütün kategorilere göre sıralama	Kentler
1. Kademe Lojistik Merkezler (1 adet) Bütün kategorilerde ilk sırada yer almak, bütün ulaşım kanalları ile erişim	İstanbul
2. Kademe Lojistik Merkezler (4 adet) Ortalama ikinci sırada yer almak, en az üç tür ulaşım kanalı ile erişim	Ankara, İzmir, Izmit, Adana,
3. Kademe Lojistik Merkezler (10 adet) ortalama üçüncü sırada yer almak, en az üç tür ulaşım kanalı ile erişim	Bursa, Mersin, Gaziantep, İskenderun, Kayseri, Antalya, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Tekirdağ
4. Kademe Lojistik Merkezler (10 adet) Kategorilerin en az yarısında sıralamaya girmek, en az üç tür ulaşım kanalı ile erişim	Konya, Manisa, Eskişehir, Denizli, Afyon, Konya, Malatya, Diyarbakır, Erzurum, Muğla,



Şekil 4: Türkiye’de Lojistik Merkezlerin Kademelenmesi (Hierarchical classification of logistics centers in Turkey)

Tablo 13: Kentlerdeki havaalanlarının yük ve yolcu taşıma bilgilerine göre kademelenmesi. (Hierarchical classification of airports in terms of passenger and freight volumes).

Gösterge 12: Havaalanları Uçak/Yolcu Kapasitesi	Kentler
1- Dış hatlarda yıllık 10 milyon üzerinde yolcu kapasitesi olan havaalanlarının bulunduğu kentler	İstanbul
2- Dış hatlarda yıllık toplam 10.000 tonun üzerinde yük taşınan havaalanı bulunması,	Ankara, Antalya, İzmir, Adana, Trabzon
3- Kargo trafiği yüksek uluslararası havaalanına 120 dakika mesafede bulunan kentler	İzmit, Tekirdağ
3- Kargo trafiği düşük uluslararası havaalanına 120 dakika mesafede bulunan kentler	Kırıkkale, Isparta, Burdur, Manisa, Aydın, Mersin.
2- İç hatlarda yıllık toplam 100.000 tonun üzerinde yük taşınan havaalanı bulunması,	İstanbul, Antalya
3- İç hatlarda yıllık toplam 10.000 tonun üzerinde yük taşınan havaalanı bulunması,	Antalya, Ankara, Muğla, İzmir, Adana
4- Kargo Taşımacılığı Yapılan Diğer Havaalanları	Bursa, Diyarbakır, Kayseri, Konya, Malatya, Van, Kars, Erzurum, Isparta,

Kaynak: (DHMI, 2007b)

Tablo 14: Kentlerdeki limanların yük ve yolcu taşıma bilgilerine göre kademelenmesi. (Hierarchical classification of ports in terms of freight loading).

Gösterge 13: Denizyolu Kargo Taşımacılığı Olanakları	Kentler
Uluslararası konteyner taşımacılığı koridorlarına 80 mil mesafede olan ve yıllık yükleme boşaltma miktarı 10 milyon tonun üzerinde işlem yapılan liman kentleri	İstanbul, İzmit, Tekirdağ, İzmir, Mersin, İskenderun, Karabük,
İşlem hacmi yüksek limanlara karayolu ve demiryolu ile 120 dak mesafede yer alan kentler	Adapazarı, Aydın, Manisa, Adana, Osmaniye, Bartın.
Yıllık yükleme boşaltma miktarı 2 milyon tonun üzerinde işlem yapılan liman kentleri	Bursa, Çanakkale, Trabzon, Antalya, Samsun, Tekirdağ.
İşlem hacmi orta düzeyde olan limanlara karayolu veya demiryolu ile 120 dak mesafede yer alan kentler, veya limanı bulunan diğer kentler	Balıkesir, Ordu, Giresun, Rize, Isparta, Burdur,

(Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2007b)

Kademelenme tablosunda yer alan kentlerdeki lojistik işlem hacimlerine doğrudan ulaşılabilir. Ancak yukarıdaki kademelenmenin ne düzeyde karşılığını bulduğunu anlayabilmek için havayolu ve denizyolu ile taşınan yük miktarları ile taşımacılık, depolama ve ulaştırma sektöründe çalışan istihdamın illere göre dağılımı incelenmiştir. Havaalanlarından giriş çıkış yapılan yük miktarı aynı zamanda lojistik sektöründeki gelişmişliğin ve potansiyelin pratikteki bir sonucudur. Havalanlarının ve iniş-kalkış yapan uçakların yük ve yolcu taşıma kapasiteleri fiziksel altyapıyı, gerçekleşen taşıma değerleri ise lojistik altyapısı ve potansiyelinin ilgili kente karşılığının olduğunu göstermektedir.

Bunun yanında illerin lojistik sektöründeki uzmanlaşma düzeylerinin tespiti amacıyla ulaştırma, haberleşme ve depolama faaliyetlerinde çalışan işgücünün coğrafi yoğunlaşma endeksleri hesaplanmıştır. Ancak bazı illerde bu sektörlerdeki işgücünün yoğunlaşma endekslerinin görece olarak yüksek olması o illerin lojistik merkezi olduğu anlamına gelmemektedir. Coğrafi yoğunlaşma endeksleri yüksek olan Şırnak ve Yalova yukarıdaki ölçütlere göre lojistik merkez özelliği taşımamaktadır. Şırnak sınır ticareti nedeniyle taşıt sayısı ve istihdamın yüksek olduğu bir orakla beraber, bölgesel merkez olabilecek ulaşım altyapısı ve lojistik potansiyeline sahip değildir. Yalova sınır ili olmamasına rağmen benzer özellikler göstermektedir. Sanayileşme ve ulaşım altyapısı yönünden başlarda yer alan İzmit kentinin yer aldığı Kocaeli ilinin coğrafi yoğunlaşma endeksi düşük olmaktadır. Bu durum verilerin il esasına göre alınmış olmasından kaynaklanmaktadır. Türkiye'nin en büyük lojistik merkezi olan İstanbul aynı zamanda coğrafi yoğunlaşma endeksi en

yüksek olan ildir. Benzer şekilde bölgesel lojistik merkez özellikleri gösteren İzmir ve Ankara'nın lojistik sektöründeki yoğunlaşma endekslerinin en üst sırada yer alması yukarıdaki değerlendirmeler ile paralellik göstermektedir.

Sonuç

Bu çalışmada lojistik sektöründeki gelişme ve potansiyellere dayalı bir yöntem belirlenmiş ve bu yöntemin uygulanmasında belirli ölçüt ve göstergeler kullanılarak kentlerin kademelenmesi tespit edilmeye çalışılmıştır. Kuşkusuz bu alanda uygulanacak yöntemler lojistik firmalarının taşıma bilgileri, hedef-kaynak bilgileri, coğrafi yoğunlaşma ve benzeri veriler üzerinden yapılacak kapsamlı çalışmalar ile geliştirilebilir. Aynı şekilde firmaların ve kentlerin yurt içi ve yurtdışı lojistik hizmet profilleri ve tarihsel değişimini araştırmak yoluyla önemli katkılar sağlanabilir.

Türkiye'deki kentlerin lojistik sektöründeki gelişmişlikleri mutlak büyüklükler üzerinden yapılmış ve kentler dört kademede sıralanmıştır. Uluslararası lojistik merkezi olarak da tanımlanabilen ve birinci kademeye olarak tanımlanan merkez özelliğini sadece İstanbul kenti göstermektedir. İkinci kademede ülkenin demografik, ekonomik yönden üst sıralarda yer alan ve ulaşım olanakları yüksek bölge merkezleri olan Ankara, İzmir, İzmit ve Adana kentleri yer almaktadır. Üçüncü kademeye merkezler orta ölçekli liman kentleri ile sanayileşmiş kentleri kapsamakta sırasıyla Bursa, Mersin, Gaziantep, Iskenderun, Kayseri, Antalya, Trabzon, Samsun, Zonguldak ve Tekirdağ kentleri bu kademeye yer almaktadır. Dördüncü kademede ise bölge merkezi niteliğindeki kentler, tarım veya sanayi sektörleri ile nüfus yönünden belirli bir

Tablo 15: İllerin ulaştırma, depolama ve haberleşme işlerinde çalışan istihdamına göre coğrafi yoğunlaşma endeksleri. (Location quotient for transportation communication and storage sector)

Gösterge 14: İllerin ulaştırma, depolama ve haberleşme işlerinde çalışan istihdamına göre coğrafi yoğunlaşma endeksleri	En yakın kent merkezi
Coğrafi Yoğunlaşma Endeksi 1,50 in üzerinde olan iller	İstanbul,
Coğrafi Yoğunlaşma Endeksi 1,25-1,49 arasında olan iller	Ankara, Şırnak, Eskişehir, İzmir
Coğrafi Yoğunlaşma Endeksi 1,00-1,24 arasında olan iller	Muğla, Karabük, İzmit, Antalya, Yalova, Adana, Gaziantep, Bursa, Mersin
Coğrafi Yoğunlaşma Endeksi 0,80-1,24 arasında olan iller	Bolu, Kılıç, Burdur, Bilecik, Çankırı, Mardin, Kayseri, Kırıkkale, Adapazarı, Trabzon, Sivas.

Kaynak: TÜİK (2000)

büyükliğe ulaşmış kentler yer almaktadır. İskenderun ilçe merkezi diğer illerden farklı olarak il merkezleri dışındaki lojistik merkez olarak öne çıkmaktadır. Bu sonuçta ilçe merkezindeki liman ve iskelelerin etkisi bulunmaktadır.

Günlümüzde lojistik sektöründeki faaliyetlerinin kapsamı genişlemekte, diğer yandan ulaşım ve haberleşme teknolojisindeki ilerlemelerin sonucu olarak daha önce kısa mesafedeki bölgelere ulaştırılabilen ürünlerin pazar alanı yaygınlaşmaktadır. Lojistik sektörünün gelişmişlik düzeyi ulaşım altyapısıyla ilintili olduğundan dolaylı olarak kentlerin ve illerin ekonomik gelişmesinde bir etken olarak algılanabileceği gibi aynı zamanda bir gelişmişlik göstergesi olarak da değerlendirilebilir. Kalkınma plan ve programlarında çoğunlukla ekonomik sektörlerle ilişkin yatırım öncelikleri ile bu yatırımları teşvik edecek yasal, yönetsel ve fiziki altyapı önerileri de sunulmaktadır. Ancak, ulusal ve uluslararası pazara erişim sadece fiziki ulaşım olanakları ile sağlanabilen bir faaliyet olmadıgından, bu faaliyetlerde alanında uzmanlaşmış firma ve nitelikli işgücü de önemli bir etken olmaktadır.

Lojistik sektörü fiziki, operasyonel ve sosyal bir takım altyapılara gereksinim duyan çok yönlü faaliyet alanı olduğundan bu sektörün gelişimi diğer sektörlerdeki ekonomik gelişme ile karşılıklı etkileşim içinde mümkün olabilmektedir. Bu nedenle bölgesel kalkınmada ulaşım yatırımlarının ötesinde lojistik altyapısının geliştirilmesi, daha maliyetli ve uzun erimli bir süreç kapsamına rağmen, daha etkili sonuçlar sağlayabilir.

Bu sektöre ilişkin çalışmalar yeterli verilerin sağlanması durumunda firmalar, işgücü ve kentler üzerinden ayrı ayrı veya ilişkilendirmeler yoluyla zenginleştirilebilir. Avrupa Birliği tarafından hazırlanan sektörel mekansal planlama çalışmalarında Türkiye'deki kentler yer almamakta sadece İstanbul Avrupa'nın güneydoğusundaki lojistik merkezlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'deki kentlerin lojistik altyapısı, olanakları ve bu kentlerde gerçekleşen işlem hacimlerine yönelik yapılacak kapsamlı araştırmalar sonucunda geliştirilecek stratejilerin uluslararası düzeydeki projeler ile bütünleştirilmesi sağlanabilir. Bunun için lojistik sektörüne yönelik veri elde etme yöntemleri ve sınıflandırma konusunda yeni düzenlemeler gerekmektedir. Gerek firmalar

düzeinde yapılacak araştırmalar ile gerekse kentlere yönelik sektörel araştırmalar içinde lojistik sektörünün ayrıca irdelenmesi yoluyla bu alandaki çalışmalar zenginleştirilebilir.

Kaynaklar

- [1] WTO (2006) World Trade Organisation, International Trade Statistics, Selected Long-Term Trends.
- [2] UNCTAD (2004), United Nations Conference on Trade and Development, Growth and Globalization: Facts and Figures, 2004.
- [3] UNCTAD (2006), United Nations Conference on Trade and Development, Trade and Development Report, 2006.
- [4] HESSE, M. (2006), "Global Chain, Local Pain: Regional Implications of Global Distribution Networks in the German North Range", **Growth and Change**, Vol. 37, No.4 (December 2006), 570-596.
- [5] TAVASSZY L.A., RUIJGROK C.J., THISSEN M.J.P.M. (2003) "Emerging Global Logistics Networks: Implications for Transport Systems and Policies", **Growth and Change**, Vol. 34 No. 4 (Fall 2003), 456-472.
- [6] TUNA O. (2001) "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", **Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 3, Sayı:2, 208-208.
- [7] McCANN P., SHEFER D. (2004) "Location, Agglomeration and Infrastructure", **Papers in Regional Science** 83, 177-196.
- [8] SNYDER L.V. (2006), Facility Location Under Uncertainty, **IIE Transactions**, 38, 537-554.
- [9] HESSE, M. (2004), "Logistics and Freight Transport Policy in Urban Areas: A Case Study of Berlin-Brandenburg / Germany", **European Planning Studies**, Vol. 12, No.7, 1035-1053.
- [10] HESSE, M., Rodrigue, J.P. (2004), "The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution", **Journal of Transport Geography**, 12, 171-184.
- [11] SCOTT A. (ed) (2001), **Global-City-Regions**, Oxford: oxford University Press.
- [12] RODRIGUE J.P., (1999) "Globalization and the Synchronization of Transport Terminals", **Journal of Transport Geography** 7, 255-261.

- [13] HARTWICK, E. (1998) "Geographies of Consumption: A Commodity-chain Approach", **Environment and Planning D: Society and Space** 16, 423-437.
- [14] TAFFEE E., GAUTHIER R., O'KELLY M., (1996), **Geography of Transportation**, Second Edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- [15] BALLOU, R. H. (1992), **Business Logistics Management**, Third Edition, Prentice Hall International.
- [16] JOHNSON J.C, WOOD D.F., WARDLOW D.D., and MURPHY P.R. (1998), **Contemporary Logistics**, London, Prentice Hall.
- [17] World Bank, World Development Indicators, 1990, 2001, 2006.
- [18] ESPON (2004) European Spatial Planning Observation Network, Espon Project 1.2.1. Transport Services and Networks: Territorial Trends and Basic Supply of Infrastructure for Territorial Cohesion, Final Report.
- [19] Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (2007a) Türkiye'nin Limanları ve İskeleleri, www.denizcilik.gov.tr (Erişim Tarihi: 10.7.2007).
- [20] Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (2007b) Liman İstatistikleri, 2006 yılında yapılan yükleme boşaltma bilgileri www.denizcilik.gov.tr (Erişim Tarihi: 10.7.2007).
- [21] İMP (2005) İstanbul Büyükşehir Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi, İstanbul Metropolitan Alan 1/100.000 ölçekli Planlama Çalışması, Araştırma Raporu.
- [22] LESLIE, D., REIMER S. (1999) Spatializing Commodity Chains, **Progress in Human Geography** 23, 401-420.
- [23] DİNÇER, B. (1996), **İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması**, DPT.
- [24] DİNÇER B., M. ÖZASLAN (2004) **İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması**, DPT.
- [25] ISSERMAN, A. M. (1977). "The Location Quotient Approach for Estimating Regional Economic Impacts." **Journal of the American Institute of Planners** 43: 33-41.
- [26] ÖZ, Ö. (2004), "Türkiye'de ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımı ve rekabetçi yapısı", **ODTÜ Gelişme Dergisi**, 31 (Aralık), 2004, 211-241
- [27] DHMİ (2007a) Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Hava Meydanları www.dhmi.gov.tr (erişim tarihi 14.7.2007)
- [28] DHMİ (2007b) Devlet Hava Meydanları İşletmesi, İstatistikler: 2006 Yılı Hava Meydanları ve Havaalanı İstatistikleri, www.dhmi.gov.tr (erişim tarihi 14.7.2007)
- [29] TCK (2005) Karayolları Genel Müdürlüğü, İstatistik Yılığ.
- [30] TCK (2006) Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolları Ulaşım ve Trafik Bilgileri.
- [31] TÜİK (2006), Ulaştırma İstatistikleri: İllere ve Taşıt Türlerine Göre Taşıt Sayıları, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [32] TÜİK (2007), Ekonomik Göstergeler: 2005-2006 ve 2007 Yıllarında İllere Göre İthalat ve İhracat, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [33] TÜİK (1998), Yurıçi Üretim Input-Output Tablosu, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [34] TÜİK (2000), Yılı Nüfus Sayımı: İllere Göre Nüfus Nitelikleri, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [35] TÜİK (2002), İmalat sanayii istatistikleri, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [36] TÜİK (2005), Ulaştırma ve Haberleşme İstatistikleri, www.tuik.gov.tr (erişim tarihi, 26.5.2007)
- [37] TCDD (2006), TCDD İstatistik Yılığ, 2006.
- [38] YURTIÇI KARGO (2007) Bölge Merkezleri, www.yurticikargo.com.tr (erişim tarihi, 10.7.2007)
- [39] MNG KARGO (2007) Bölge merkezleri, www.mngkargo.com.tr(erişim tarihi: 10.7.2007)
- [40] INTER KARGO (2007) Bölge merkezleri ve dağıtım merkezleri www.intercargo.com.tr (erişim tarihi: 10.7.2007)
- [41] HOROZ LOJİSTİK (2007), Hizmet ağı: bölge merkezleri ve dağıtım merkezleri, www.horoz.com.tr (erişim tarihi, 10.7.2007)
- [42] ARAS KARGO (2007) Bölge merkezleri, www.arascargo.com (erişim tarihi, 10.7.2007)
- [43] DPT (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı, Karayolu, Denizyolu, Havayolu ve Demiryolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporları.

Ekler

Tablo 16: Ulaştırma haberleşme ve depolama faaliyetlerle çalışan istihdamın iller bazında coğrafi yoğunlaşma endeksleri

a: ulaştırma haberleşme ve depolama					
b: toplam istihdam					
İller	(a)	(b)	c=a/b	d=ortalama (a/b)	Yoğunlaşma endeksi LQ= (c/d)
İstanbul	221.298	3 471 400	0,064	0,033	1,94
Ankara	72.748	1 378 699	0,053	0,033	1,61
Şırnak	4.932	109 224	0,045	0,033	1,38
Eskişehir	10.966	244 308	0,045	0,033	1,37
İzmir	56.283	1 281 008	0,044	0,033	1,34
Muğla	15.395	393 701	0,039	0,033	1,19
Karabük	2.952	76 725	0,038	0,033	1,17
Kocaeli	19.059	502 950	0,038	0,033	1,15
Antalya	27.806	760 514	0,037	0,033	1,11
Yalova	2.656	72 800	0,036	0,033	1,11
Adana	19.970	572 605	0,035	0,033	1,06
Gaziantep	12.878	374 668	0,034	0,033	1,05
Bursa	28.118	825 531	0,034	0,033	1,04
Mersin	20.765	614 977	0,034	0,033	1,03
Bolu	4.099	133 928	0,031	0,033	0,93
Kilis	1.142	38 445	0,030	0,033	0,91
Burdur	3.260	110 534	0,029	0,033	0,90
Bilecik	2.515	85 543	0,029	0,033	0,90
Çankırı	3.617	123 280	0,029	0,033	0,89
Mardin	6.220	213 155	0,029	0,033	0,89
Kayseri	10.689	367 333	0,029	0,033	0,89
Kırkkale	3.316	115 716	0,029	0,033	0,87
Sakarya	8.893	314 903	0,028	0,033	0,86
Trabzon	11.549	410 265	0,028	0,033	0,86
Sivas	8.177	295 043	0,028	0,033	0,84
Hatay	14.092	518 808	0,027	0,033	0,83
Artvin	2.167	80 276	0,027	0,033	0,82
Balıkesir	12.673	474 981	0,027	0,033	0,81
Tekirdağ	7.861	301 628	0,026	0,033	0,79
Edirne	5.101	196 389	0,026	0,033	0,79
İğdir	1.607	64 192	0,025	0,033	0,76
Zonguldak	7.056	282 210	0,025	0,033	0,76
Nevşehir	3.645	145 903	0,025	0,033	0,76
Osmaniye	3.472	139 460	0,025	0,033	0,76
Düzce	3.800	156 841	0,024	0,033	0,74
Çanakkale	5.744	237 699	0,024	0,033	0,74
Elazığ	4.673	193 920	0,024	0,033	0,73
Rize	3.572	148 372	0,024	0,033	0,73
Erzincan	3.213	135 205	0,024	0,033	0,72

Kırşehir	2.254	95 310	0,024	0,033	0,72
Samsun	11.900	505 115	0,024	0,033	0,72
Erzurum	7.460	321 606	0,023	0,033	0,71
Konya	18.902	820 932	0,023	0,033	0,70
Malatya	7.048	311 977	0,023	0,033	0,69
Kırklareli	3.747	166 262	0,023	0,033	0,69
Batman	2.453	110 083	0,022	0,033	0,68
Aydın	9.937	449 981	0,022	0,033	0,67
Siirt	1.706	77 745	0,022	0,033	0,67
Afyon	8.000	366 277	0,022	0,033	0,67
Giresun	4.658	214 260	0,022	0,033	0,66
Bitlis	2.575	119 877	0,021	0,033	0,65
Van	5.880	277 286	0,021	0,033	0,65
Denizli	8.742	423 500	0,021	0,033	0,63
Diyarbakır	8.197	398 155	0,021	0,033	0,63
İsparta	4.577	222 337	0,021	0,033	0,63
Manisa	11.741	577 033	0,020	0,033	0,62
Sinop	2.094	105 160	0,020	0,033	0,61
Aksaray	3.048	158 157	0,019	0,033	0,59
Uşak	2.669	139 909	0,019	0,033	0,58
Tunceli	844	44 618	0,019	0,033	0,58
Bartın	1.832	97 044	0,019	0,033	0,58
Çorum	4.548	247 176	0,018	0,033	0,56
Ordu	6.875	378 259	0,018	0,033	0,55
Kastamonu	3.326	184 564	0,018	0,033	0,55
Amasya	2.715	154 295	0,018	0,033	0,54
K. Maraş	6.656	379 730	0,018	0,033	0,53
Kütahya	5.259	300 564	0,017	0,033	0,53
Karaman	1.695	96 922	0,017	0,033	0,53
Şanlıurfa	7.476	429 431	0,017	0,033	0,53
Niğde	2.689	157 362	0,017	0,033	0,52
Bayburt	735	43 662	0,017	0,033	0,51
Kars	2.241	141 650	0,016	0,033	0,48
Ğrı	2.885	183 856	0,016	0,033	0,48
Adıyaman	3.225	209 126	0,015	0,033	0,47
Gümüşhane	1.233	82 989	0,015	0,033	0,45
Tokat	5.030	342 158	0,015	0,033	0,45
Bingöl	1.418	97 093	0,015	0,033	0,44
Hakkari	1.073	76 872	0,014	0,033	0,43
Yozgat	3.602	283 566	0,013	0,033	0,39
Ardahan	751	69 582	0,011	0,033	0,33
Muş	1.580	172 521	0,009	0,033	0,28
Toplam	853.255	25.997.141	0,03		

Kaynak: TÜİK, 2000

Tablo 17: İllere göre nüfus, istihdam ve taşıt sayıları,

2000 yılı nüfusları		2002 yılı işyeri ve istihdam sayıları			2006 yılı taşıt sayıları			
İller	nüfus	İller	işyeri	istihdam	İller	Kamyonet	Kamyon	Toplam
İstanbul	10.018.735	İSTANBUL	347 617	1 781 934	İstanbul	349.990	114.077	464.067
Ankara	4.007.860	ANKARA	130 013	570 034	Ankara	116.992	52.854	169.846
İzmir	3.370.866	İZMİR	119 552	442 655	İzmir	121.889	31.835	153.724
Konya	2.192.166	BURSA	77 102	323 831	Bursa	73.994	20.122	94.116
Bursa	2.125.140	ANTALYA	67 604	210 108	Antalya	71.270	18.206	89.476
Adana	1.849.478	KOCAELI	34 447	167 504	Konya	41.524	31.752	73.276
Antalya	1.719.751	ADANA	48 661	159 331	Mersin	38.640	20.475	59.115
İçel	1.651.400	KONYA	55 573	135 276	Adana	43.247	15.291	58.538
Şanlıurfa	1.443.422	DENİZLİ	32 683	123 600	Manisa	29.303	12.753	42.056
Diyarbakır	1.362.708	MERSİN	43 174	114 080	Balıkesir	28.781	10.624	39.405
Gaziantep	1.285.249	GAZİANTEP	34 432	113 920	Gaziantep	23.768	13.853	37.621
Manisa	1.260.169	TEKİRDAĞ	22 541	106 315	Kayseri	23.617	13.864	37.481
Hatay	1.253.726	MUĞLA	38 343	105 516	Hatay	23.206	13.780	36.986
Samsun	1.209.137	MANİSA	38 511	103 992	Kocaeli	23.481	12.988	36.469
Kocaeli	1.206.085	BALIKESİR	40 944	100 683	Aydın	27.887	7.358	35.245
Balıkesir	1.076.347	SAMSUN	34 031	93 655	Muğla	27.765	7.173	34.938
Kayseri	1.060.432	AYDIN	35 430	88 558	Denizli	25.123	9.435	34.558
K.Maraş	1.002.384	KAYSERİ	22 730	88 374	Samsun	25.969	7.627	33.596
Trabzon	975.137	ESKİŞEHİR	22 342	78 385	Sakarya	18.836	9.808	28.644
Aydın	950.757	ZONGULDAK	19 609	75 665	Eskişehir	18.242	10.089	28.331
Erzurum	937.389	HATAY	31 494	75 546	Trabzon	19.360	8.400	27.760
Ordu	887.765	SAKARYA	20 471	60 974	Şırnak	1.809	21.573	23.382
Van	877.524	TRABZON	21 091	58 393	Şanlıurfa	7.019	13.883	20.902
Malatya	853.658	KÜTAHYA	17 622	52 040	Afyon	10.760	8.692	19.452
Denizli	850.029	K.MARAŞ	18 098	51 958	Zonguldak	12.926	6.370	19.296
Tokat	828.027	ŞANLIURFA	24 304	51 824	Kütahya	10.790	7.036	17.826
Afyon	812.416	ORDU	20 154	45 861	Mardin	3.476	12.366	15.842
Sakarya	756.168	DIYARBAKIR	17 301	45 540	K.Maraş	9.725	6.108	15.833
Sivas	755.091	AFYON	14 909	43 315	Tekirdağ	10.692	4.898	15.590
Muğla	715.328	MALATYA	14 330	40 546	Çanakkale	10.788	4.460	15.248
Eskişehir	706.009	ÇORUM	15 772	39 924	Ordu	10.072	4.485	14.557
Mardin	705.098	TOKAT	16 783	39 245	Rize	9.386	4.706	14.092
Yozgat	682.919	RİZE	9 456	37 097	Diyarbakır	8.375	5.429	13.804
Kütahya	656.903	SİVAS	15 244	36 220	İsparta	9.508	4.259	13.767
Adıyaman	623.811	ÇANAKKALE	14 063	36 093	Van	6.291	7.461	13.752
Tekirdağ	623.591	EDİRNE	11 068	35 916	Malatya	9.359	4.189	13.548
Zonguldak	615.599	KIRKLARELİ	14 315	35 336	Erzurum	8.299	4.908	13.207
Çorum	597.065	ERZURUM	14 170	34 885	Giresun	8.194	4.287	12.481
Elazığ	569.616	ELAZIĞ	12 402	32 492	Giresun	8.574	3.892	12.466
Ağrı	528.744	İSPARTA	11 446	30 236	Çorum	6.774	5.207	11.981

Giresun	523.819	VAN	12 103	28 749	Bolu	6.443	5.278	11.721
İsparta	513.681	DÜZCE	8 040	28 650	Sivas	6.708	4.464	11.172
Çanakkale	464.975	UŞAK	10 246	27 515	Edirne	7.226	3.558	10.784
Osmaniye	458.782	KASTAMONU	11 843	26 999	Elazığ	7.022	3.516	10.538
Batman	456.734	BOLU	7 262	25 573	Nevşehir	5.873	4.651	10.524
Muş	453.654	GİRESUN	10 877	25 353	Niğde	4.417	5.566	9.983
Edirne	402.606	KIRIKKALE	8 079	23 452	Düzce	6.691	3.103	9.794
Aksaray	396.084	YOZGAT	10 522	23 437	Uşak	6.689	2.847	9.536
Bitlis	388.678	KARABÜK	6 986	23 117	Kastamonu	4.662	4.754	9.416
Kırkkale	383.508	NEVŞEHİR	9 929	22 111	Burdur	4.754	4.505	9.259
Kastamonu	375.476	OSMANIYE	10 741	20 633	Amasya	6.293	2.932	9.225
Rize	365.938	ADİYAMAN	9 691	20 471	Aksaray	3.868	4.850	8.718
Amasya	365.231	BİLECİK	4 789	20 100	Osmaniye	5.440	2.794	8.234
Şırnak	353.197	AMASYA	8 945	19 914	Kırklareli	4.775	2.906	7.681
Niğde	348.081	AKSARAY	8 878	18 896	Yozgat	2.971	4.228	7.199
Kırklareli	328.461	NİĞDE	7 691	18 484	Bilecik	4.125	2.802	6.927
Kars	325.016	YALOVA	6 052	18 337	Artvin	4.074	2.631	6.705
Uşak	322.313	MARDİN	8 883	18 107	Karabük	3.791	2.487	6.278
Erzincan	316.841	KARAMAN	5 499	16 355	Batman	3.629	2.347	5.976
Düzce	314.266	BURDUR	7 231	16 177	Karaman	3.795	2.042	5.837
Nevşehir	309.914	KIRŞEHİR	5 849	13 619	Adıyaman	3.058	2.488	5.546
Bolu	270.654	BATMAN	4 463	13 281	Yalova	3.749	1.326	5.075
Çankırı	270.355	BARTIN	5 872	13 034	Erzincan	3.079	1.511	4.590
Siirt	263.676	SINOP	6 232	12 711	Bartın	3.238	1.325	4.563
Burdur	256.803	ERZINCAN	4 443	12 455	Kırşehir	2.208	1.951	4.159
Bingöl	253.739	AĞRI	5 721	12 394	Sinop	2.595	1.529	4.124
Kırşehir	253.239	ÇANKIRI	4 318	12 028	İğdır	1.119	2.871	3.990
Karaman	243.210	ARTVIN	5 572	11 383	Kırkkale	2.387	1.531	3.918
Hakkari	236.581	KARS	5 070	10 792	Ağrı	1.664	2.158	3.822
Sinop	225.574	BITLİS	4 494	9 012	Kars	1.852	1.638	3.490
Karabük	225.102	İĞDIR	4 602	8 117	Çankırı	1.635	1.334	2.969
Bilecik	194.326	MUŞ	3 245	7 838	Bitlis	1.307	1.590	2.897
Artvin	191.934	SIIRT	3 407	7 670	Muş	1.541	1.319	2.860
Gümüşhane	186.953	BİNGÖL	3 410	7 493	Gümüşhane	1.280	1.082	2.362
Bartın	184.178	ŞIRNAK	3 318	7 293	Siirt	1.283	868	2.151
İğdır	168.634	KİLİS	3 081	5 793	Bingöl	1.227	709	1.936
Yalova	168.593	GÜMÜŞHANE	2 685	5 788	Hakkari	754	755	1.509
Ardahan	133.756	HAKKARI	2 236	4 938	Kilis	626	722	1.348
Kilis	114.724	BAYBURT	2 049	4 049	Bayburt	674	587	1.261
Bayburt	97.358	ARDAHAN	2 060	4 043	Ardahan	422	459	881
Tunceli	93.584	TUNCELİ	1 945	4 022	Tunceli	412	342	754

Kaynak: TÜİK, 2000, 2002, 2006

Tablo 18: İllere göre ithalat ihracat değerleri

İller	ithalat (1000 USD) 2006	İller	ihracat (1000 USD) 2006
İstanbul	81.056.354	İstanbul	41.507.920
Kocaeli	16.046.018	Bursa	5.735.919
Ankara	14.038.189	İzmir	4.637.962
Bursa	6.195.413	Kocaeli	3.394.429
İzmir	5.417.081	Sakarya	2.713.379
Sakarya	1.919.698	Ankara	2.621.398
Gaziantep	1.786.912	Gaziantep	1.656.829
Hatay	1.757.372	Denizli	1.414.766
Zonguldak	1.680.882	Trabzon	965.882
Adana	1.448.820	Adana	907.713
Kayseri	1.100.491	Hatay	751.856
Denizli	1.012.268	Kayseri	702.324
Konya	555.907	İçel	617.152
Manisa	515.984	Manisa	565.547
İçel	457.642	Konya	422.376
Kahramanmaraş	435.715	Antalya	421.851
Antalya	416.015	Tekirdağ	366.193
Tekirdağ	415.992	Ordu	353.286
Samsun	347.038	Aydın	308.109
Eskişehir	337.180	Eskişehir	268.874
Karabük	189.361	Şırnak	250.275
Aydın	181.830	Kahramanmaraş	229.083
Balıkesir	174.865	Balıkesir	226.085
Şanlıurfa	149.602	Mardin	171.436
Adıyaman	106.573	Rize	166.845
Ordu	90.929	Malatya	138.935
Belirsiz	89.408	Afyon	134.129
Elazığ	88.884	Samsun	118.872
Sivas	77.293	Giresun	117.225
Trabzon	74.103	Zonguldak	116.856
Muğla	72.973	Muğla	95.415
Bilecik	71.203	Kütahya	92.532
Düzce	69.808	Uşak	91.306
Bolu	69.755	Isparta	81.381
Kütahya	68.029	Ezine	70.764
Kırklareli	67.727	Karaman	63.028
Uşak	66.438	Çanakkale	62.772
Kastamonu	62.233	Diyarbakır	57.763
Mardin	54.592	Çorum	54.992
Edirne	50.767	Kastamonu	53.218
Artvin	48.589	Elazığ	48.208
Isparta	44.455	Burdur	46.125
Malatya	44.352	Batman	44.402
Karaman	41.983	Düzce	43.881

Ağrı	40.696
Diyarbakır	37.149
Kırşehir	34.343
Afyon	33.934
Niğde	32.175
Çorum	29.710
Çanakkale	29.700
Aksaray	28.666
Yalova	23.402
Kilis	15.807
Bartın	15.738
Erzurum	15.405
Rize	15.334
Şırnak	15.332
Tokat	14.138
Nevşehir	11.735
Batman	11.515
Amasya	11.360
Giresun	10.806
Van	10.372
Osmaniye	10.119
Burdur	8.009
Yozgat	6.162
Çankırı	3.912
Siirt	3.261
İğdır	3.076
Sinop	2.882
Kırkkale	2.337
Erzincan	2.307
Bayburt	1.245
Kars	1.082
Tunceli	504
Gümüşhane	413
Hakkari	395
Bitlis	387
Muş	185
Bingöl	27
Ardahan	19
TOPLAM	139.480.361

Hakkari	42.749
İğdır	41.390
Kırklareli	39.091
Bilecik	33.916
Şanlıurfa	32.433
Belirsiz	32.114
Ağrı	29.610
Niğde	27.522
Yalova	24.873
Artvin	24.590
Kırşehir	23.527
Adıyaman	23.005
Bolu	22.597
Aksaray	21.258
Erzurum	20.896
Sivas	19.418
Amasya	17.190
Van	13.415
Nevşehir	12.826
Sinop	11.293
Karabük	9.187
Yozgat	8.710
Tokat	8.209
Siirt	5.785
Kilis	4.496
Çankırı	3.456
Bitlis	2.899
Kars	2.694
Bartın	2.602
Kırkkale	2.095
Osmaniye	1.540
Erzincan	982
Ardahan	298
Bingöl	222
Tunceli	85
Bayburt	60
Gümüşhane	42
Muş	41
TOPLAM	73.476.408

Kaynak: TÜİK, 2007

Çözümü Kendinde Olan Bir Sorun Alanına Yeniden Bakmak: Bölgesel Eşit(Siz)lik Anlayışı ve Bölgelemenin Potansiyellere Göre Tanımlanması

Mercan EFE

Giriş

Toplumsal-ideolojik yapının şekillendirdiği mekânla doğrudan ilişkili olan planlama, bu kapsamda üst ölçekli tüm karar mekânizmalarının etkisindedir. Planlama, bu etkiyle, hem doğal hem de kültürel (yapılı) çevreyi ve bunlarla bağlantılı olarak sosyal ve ekonomik yapıyı biçimlendirmeye çalışır/biçimlendirir. Dolayısıyla, belirtilen üst ölçek kapsamında yaşanan uluslararası ilişkiler ve/veya bir sürecin sonuna bağlanmış birliklilikler [Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne (AB) üyelik süreci] planlanmamış temel eylem alanlarında uyumu gerektirmektedir.

Günümüz siyasal coğrafyasında yaklaşık 220 devlet bulunmaktadır ve bunların her birinin siyasal ve yönetsel yapıları birbirlerine göre farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklara rağmen, devletler doğrudan (oluşturma/devam ettirme) ve/veya dolaylı (ilişki içinde olma) olarak modern kurguda bir fonksiyona sahiptir. Modern kurgu, benzerlerin/aynıların üzerine kurulu olduğundan varlık gösterebilmek ancak birbirine benzenenlere benemekle mümkündür. Dolayısıyla, birey-toplum-devlet-devletler ilişkisinde karşılıklı bir dönüşüm/dönüştürme söz konusudur. Bu durum, son yıllarda uluslararası ve ulusal ölçekte özerklik, devletin küçülmesi, adem-i merkezîyetçilik ve federasyon gibi kavramların tartışılmaya açılmasında da kendisini

göstermektedir. Dönüşüm ve/veya dönüştürme, uluslararası alanda,

- benzer eyleme biçimlerinin benzer yöntemlerle uygulanmasını,
- bu sayede meslek kollarının soruna ve çözüme yaklaşım biçimlerinin aydınlaştırılmasını
- ve işlemin, ulusal ölçekte mevcut kurum ve kuruluşlarca uygulanmasını sağlar.

Burada, ağırlıklı modern kurgunun aktarılan, benzenenlere benze(t)me temel düşüncesinin yanı sıra, modernizme paralel yürüten uluslararası siyaset ve politikalar da etkili olmaktadır. Değinen bu siyaset ve politikaların, modernizmin aktarılan temel ilkesi ile ilişkisi;

- örneği varsa uygulanabilirliğinin desteklenmesi,
- modernizmin ad değiştirmiş hali post-modernizmle yerelliklerin öne çıkarılması
- ekonomisi güçlü ülkelerin çeşitli uluslararası birlik, kurum ve kuruluşlar aracılığıyla ekonomisi zayıf olan ülkeleri "ekonomilerini kalkındırabilmeleri amacıyla" yönlendirebilmeleri ve bunun yanı sıra bu birlik, kurum ve kuruluşlara üyelik şartları sunarak iç ilişkilerine/politikalarına müdahale etme hakkı bulması¹

konularında ortaya çıkmaktadır.

Araş. Gör.,
DEÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

¹ Burada kastedilen, Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde Türkiye'de sürdürülmekte olan bölgeleme çalışmaları (İstatistik Bölge Birimleri, Nuts) ve sosyo-ekonomik ve politik alanda yeni düzenlemelerdir.

Modern dünyada politik ve ekonomik alanda süregelen değişimler kaçınılmaz olarak Türkiye’de de etkili olmakta ve özellikle AB’ye giriş sürecinde, ekonomi, yerel yönetimler, insan hakları, demokrasi, eğitim, sağlık ve kentleşme politikaları gibi hemen her alanda “ortaya çıkarta(n)” sistemin yeniden yapılandırılması konusunu gündeme getirmektedir. Çünkü, ilişkiler, uluslararası hukuk içerisinde yürütülmektedir. Bu ilişkiler içerisinde hiç bir ülke tek başına değildir; bir ülkenin diğeri üzerinde müdahale, sorgulama vb. hakları bulunmaktadır. Dolayısıyla kişi-toplum-millet-devlet ilişkisi uluslararası hukuk ve siyasete taşınmıştır. Hukuk ve siyaset, çeşitli oluşumlar (grup, sendika, dernek, parti vb.) üzerinde etkili olurken, bu oluşumların kurulma amacı da siyasete ve hukuka kendilerinin lehine yön vermektir. Ülkemizde son yıllarda AB’ye üyelik süreci doğrultusunda yaşanan gelişmeler ve siyasi alanda yapılan reformlar da bu kapsamda ele alındığında, belirtilen sürecin önemli bir parçası olan “bölgeleme”nin nasıl yapıldığı ve bununla birlikte nasıl yapılması gerektiği üzerinde durulmalıdır. Çünkü bölgeleme, ekolojik özellikleri açısından mekânı; mekâna aidiyetleri ve mekânda üretim ilişkileri açısından sosyo-kültürel grupları kapsamaktadır. Fiziki planlamanın sınırlarla çalıştığı hatırlanacak olursa, aktarılan kapsamdaki tüm veriler bölge sınırlarının belirlenmesinde birer etkindir.

Aşağıda ilk başlıkta, ülkemizde güncel sorun alanı olma özelliğini kaybetmeyen “bölgesel eşitsizlik”e mevcut ve gerçekte olması gereken yaklaşımlar sunulacak ve ardından ikinci başlıkta potansiyellerin eşitsizliğinin bölgeleme ve bölge sınırı için kullanılması gereken yönü aktarılacaktır.

Bölge Eşitsizliğinin Problem Olarak Görülmesi ya da Eşitsizliğin Kendisinin Çözüm Olması

Siyasi, ekolojik, ekonomik, kültürel vb. her bağlamda bölge bir mekânı niteler. Bu mekân ise doğal çevre ve bunu dönüştüren kültürel-yapılı çevreden oluşmaktadır. Dolayısıyla, bölgelerin incelenmesi ve/veya birbirleriyle karşılaştırılması bu iki unsurun ele alınış biçimine bağlıdır.

Ülkemizde, coğrafi, ekolojik, geri kalmış vb. şekilde tanımlanarak oluşturulmuş bölgeler arasındaki eşitsizlik, ekoloji, coğrafya, sosyoloji gibi bir çok alan bilim dahi tarafından saptanmış bir durumdur. Bir diğer deyişle bölgeler, belirlenen bilim dallarının kendi veri tabanlarına göre değerlendirilerek çeşitli farklılıklar baz alınarak tanımlanmaktadır ve bu tanımlamaların ortak yönü bölgelerin eşit olmamasıdır. Dolayısıyla, her bilim dalının eşitsizliğe ilişkin verileri ve eşitsizliği ele alış biçimi değişmektedir. “Sosyo-Ekonomik ve Ekolojik Temelli Bölgeleme ve Önemî”ne göre ülkemizde;

- ekoloji ve coğrafya alanlarında yapılan çalışmalar, doğal çevre,
- ekonomi alanında yapılan çalışmalar ise kültürel-yapılı çevre

unsurlarının mekândaki eşitsizliklerini veri alıp, bu eşitsizliklere dayalı bölge sınırları tanımlanmaktadır. Dolayısıyla, ülkemizde doğaya ve üretilen mekânlara ait eşitsizliklerin kabul edilip bir arada değerlendirildiği bölge(ler) bulunmamaktadır. Çünkü, ülkemizde bölgeleme çalışmaları yoktur. Bu nedenle, gerek kurumsal gerek akademik olarak, tamamlanmış bölgeleme olarak adlandırılan çalışmaların sonuçları ise;

- a) ekonominin kriterlerine bağlı olmaksızın yapıldıklarından akademik çalışmalar, bir başka akademik çalışmaya katkı sağlayacak referanslar,

- b) “mekândaki eşitsizliği giderme amaçlı” kurumsal çalışmalar ise, ekonomik kriterlere göre hazırlanan raporlar, (Beş Yıllık Kalkınma Planları vb.),

olarak kalmaktadır. Dolayısıyla, çalışmalar mekâna indirilememektedir.

Özellikle AB’ye üyelik sürecinde bölgelere ve eşitsizliklerine verilen önem artmıştır. Yukarıda verilen b maddesi kapsamına giren ve üyelik için gerekli koşullardan birinin yerine getirilmesi için hazırlanan İstatistikî Bölge Birimleri (Nuts) ise yine ekonominin verilerine göre eşitsizlikleri baz alarak illeri kümeleyen bir çalışmadır. Devletin planlama ve istatistik bilimleri konularında iki

erk noktası (Devlet Planlama Teşkilatı, DPT ve Türkiye İstatistik Kurumu, TÜİK) tarafından hazırlanan bu çalışma ile 12 adet Düzey 1 (Nuts1), 26 adet Düzey 2 (Nuts 2) ve 81 adet Düzey 3 (Nuts 3) bölge birimi oluşturulmuştur. Nuts 2 bölgeleri, bölgesel gelişme amaçlarına yönelik olarak ileride entegre bölgesel kalkınma planlarının hazırlanmasında kullanılacaktır. İstatistiki bölge birimleri, bölgeleme kapsamında geçerli tek kurumsal çalışma olmasına karşın;

- şimdilik sadece istatistiki bilgi toplama ve kullanma amaçlıdır,
- mevcut biçimiyle, ileride gerçekleştirilecek bölge planlarının ön çalışması niteliğindedir.

Bununla birlikte, DPT'nin 2006 yılında tamamladığı bir başka çalışma "İllerde Öne Çıkan Sanayi Sektörleri"dir. Adından da anlaşıldığı gibi, her ilde öne çıkan sanayi sektörlerini veren çalışma;

- ortak sektörlerle sahip illeri kümeleyen ekonomi içerikli bir bölgeleme niteliği taşımamakta,
- illerde öne çıkan sanayi sektörlerinin, il gelişmişlik sıralamasına etkisini tartışmamakta,
- öne çıkan sektörleri vererek yatırımcılara rehberlik etmekte öteye geçememektedir.

Görüldüğü gibi ülkemizde bu mevcut durum kapsamında,

- bölgelerin eşitsizliği,
- eşitsizliğin giderilememesi,
- ve bununla birlikte eşitsizliğin varlığının ve nedenlerinin sadece ekonomi temelinde açıklanması ve dolayısıyla çözümlerin de yine bu temele dayalı olarak sunulması

birer sorun alanı olarak durmaktadır.

Bu noktada, iki durumdan bahsedilerek gerçek sorun alanını ortaya koymak mümkündür:

- Verilenlerden ilk ikisi, doğa ve ekoloji ile ilişkili olarak, olması gereken reel durumdur. Çünkü, öncelikle doğal ve ardından başka unsurların yanı sıra doğal yapıyla da ilişkili olan kültürel-yapılı çevreler farklılık göstermektedir. Bu durum, yukarıda aktarılan ve yürürlükte olan bilinen/üzerinde konuşulan bölgeler için olduğu gibi, doğal ve kültürel unsurların bir aradığına dayanarak oluşturulması gereken bölgeler için de geçerlidir.

Dolayısıyla, bölgelerin eşitsizliği bu çerçevede bir sorun alanı değildir.

- Sonuncu madde, kapitalist üretim ilişkilerine bağlı olarak belirli üretim kollarının önem kazanmasıyla oluşan bölgelerin farklılığı ve dolayısıyla eşitsizliğiyle ilişkilidir. Çünkü, her bir üretim kolu doğal ve kentsel altyapıyla ilintili olarak mekân ve sosyo-ekonomik yapıyı dönüştürmekte/farklılaştırmaktadır. Sosyo-ekonomik yapının farklılığını oluşturan ve/veya bu farklılıkların nitelenen ise modernizm kurgusuna oturan geçerli sosyo-ekonomik yapı kriterleridir. Mekâna kendisini bir varlık alanı olarak görmek için bakan sistem, bunu da güçlü ekonomileri kültürel çevrede görünür hale getirerek yapmaktadır. Dolayısıyla her zaman gündemde olan bölgelerarası eşitsizlik, bu kapsamda sorun olup, mekâna içselleştirilen mental yapının eşitsizliğidir.

Ekonominin gündeme getirdiği, şehir planlamamın çözmeye çalıştığı bölgeler arası eşitsizlik yukarıda verilen ikinci durumun kapsamına girmektedir. Durum, ekonomiyle ilişkili olduğundan, "ekonominin bağımlı değişkeni olan şehir planlama" (Ergin ve Çukur, 2007:24-25) eşitsizlik tanımını bölgelere uyarlamaktadır. Sonuçta, DPT eşitlik kapsamında geri kalmış mekânları, mekânın kendisinden bağımsız biçimde bölge projeleri, kalkınma planları ile geliştirmeye/kalkındırmaya çalışmaktadır. Kurum, bunu yaparken alanın kendi potansiyellerini, iç ilişkilerini değil ekonominin geçerli gelişme kriterlerini kullanmaktadır. Merkezde bu kurguya göre üretilen üst ölçekli planlar, yerelde de (bayındırlık il müdürlüğü, belediyeler), hem kurumsal anlaşışların benzerliği ve hem de alt ölçekli planların üst ölçeklere uymak zorunda olması nedenleriyle aynı anlayışla devam etmektedir. Dolayısıyla, alana ilişkin bu projelerde doğa ve sosyal yapı (yaş, cinsiyet, etnisite, özgün üretim ilişkileri vb.) göz ardı edilmektedir. Sonuçta, gerek merkez kalkınma planları ve gerekse yerelin imar planları, uygulanamayan ve yeni amaçlarla revize edilen raporlar olarak kalmaktadır.

Eşitsizliğin kendisi reel ve olması gereken bir durumdur. Dolayısıyla, yukarıda verilen eşitsizlik kapsamı düşünülmezsizin bölgeler arası eşitsizliğin kendisi yeniden tanımlanmalıdır. Çünkü, her mekânın potansiyelleri farklıdır ve aktarılan kurguda zayıf olarak nitelendirilebilen

bir yön, potansiyellerin değerlendirilmesiyle o mekana ait bir güce dönüşebilir. Bu bakış açısına göre, geleceği belirleme/gelecek için karar alma işi olan planlamanın etkinliği, bölgelerin eşitsizliğe dayalı olarak oluşturulmasına bağlıdır. Bu bölgelerin sınırları ise, sosyolojik, ekonomik ve ekolojik unsurların bir arada ele alındığı bir bölgeleme anlayışı ile tanımlanabilir. Buna göre, fiziki plan, ekonominin dayatmalarına göre değil doğanın taşıma kapasitesine göre biçimlenir. Bu biçimlenme de eşit değil ama adil olacaktır. Yere özgü planlar ancak tanımlanmış bölgelerin ekonomilerindeki farklılığın normal karşılandığı bu planlama ile üretilebilir ve üretilen planlar da uygulanabilir olur. Sonuçta, yere ait ekonomiler, yere ait sosyo-ekonomik yapının varlığını mümkün kılar ve kültürel mekânda görünen eşitsizlik değil farklılık olarak algılanır. Bu farklılıklar da doğanın taşıma kapasitesi düşünülerek bilinçli olarak üretilmiş olur.

Potansiyellerine Göre Bölgeleme Gerekliği

1923'te farklı sosyo-kültürel toplulukların bir araya gelmesiyle kurulan Türkiye Cumhuriyeti Devleti, AB'ye üyelik sürecinde de yine bu grupları içermektedir. Ancak, bu birliktelik önemli siyasi ve ekonomik sorun alanları haline dönüş(-türül)müştür. Bu sorunların çözümü, potansiyellerine göre bölgeleme yapılması halinde olması gerekenler ile isteklerin bir araya getirilebilmesine bağlıdır. Şöyle ki, siyaset-kültür-ekonomi ve mekânların (yer) bir arada değerlendirilmesi ve elbette bu değerlendirmede ekolojik verilerin de kullanılması, mekânın kültürünü, kültürün dile getirildiği siyaseti, her ikisinden etkilenen ve her ikisini de etkileyen ekonomiyi görünür ve verimli hale getirecektir. Ülkemizde bugün asıl yaşanan sorun görünürlüktür.

Bu görünürlüğün kapsamı;

- doğal çevrenin taşıma kapasitesinin mekana yansması,
- kültürel (yapılı) çevrenin, oluşturulduğu kültürü nitelemesi,
- ait hissedilen topraklarda yaşama isteğinin gerçekleşmesi,

- kültüre ait üretim ilişkilerinin bilinmesi ve mekansallaştırılması,

- tüm bunları içeren bir siyasetin hayata geçirilmesi

konularını içermektedir.

Dolayısıyla, mekânların kimliklendirilmesi gerekmektedir. Ancak bu kimliklendirme, bir bütünün parçalarının tanınması, görevlendirilmesi ve bu sayede doğal ve ekonomik yapının verimliliğinin ve işlerliğinin sağlanması içindir. Bununla birlikte, amaç bütünü ayırmak değil, bütüne hizmet ederek güçlendirmektir. Bir diğer deyişle, bütünün gücü her bir parçanın bütüne yönelik işlevsel toplam gücüdür. Bu gücün kazanılması parçaların, yerle (doğa ve kültür) doğrudan ilişkili üretim yapısı/ekonomisi belirlenerek olabilir. Ancak potansiyelleri, sorun alanları ve iç ilişkileri sınırlarla belirlenmiş bölgeler için yapılabilecek bu eylemde sosyo-kültürel her grup doğal ve kültürel çevreyle ilişkileri içinde değerlendirilmelidir. Bu sayede, yukarıda belirtilen görünürlük konuları önemli veri alanlarına sahip olacaktır.

Diğer taraftan, ülke kalkınma planlarının ancak sınırları belirlenmiş alanlarda gerçekleşebileceği bilinmektedir.³ Dolayısıyla, sınır çiziminde temel bağlayıcı olan ekoloji verileridir. Ardından sosyo-ekonomik ilişkiler gelmektedir. O halde mekânı seçen ve/veya seçmek zorunda olan sosyal gruplar ile bu grupların ekonomideki rolleri ekolojik veriler doğrultusunda sınıra yansıtılmalıdır. Ancak bu noktada, talepler de olası ulusal ve uluslararası sonuçları göz önüne alınarak değerlendirilmelidir.

Görüldüğü gibi ülkemizde sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve ekolojik unsurların bir arada ele alındığı bir bölgeleme yapılmalıdır. Siyasetin ve uluslararası hukukun kapsamında gerçekleşecek bu bölgeleme emek birlikteliğine dayandırılmalıdır. Her bir emek unsurunun,

- bütündeki yeri ve önemi belirtilirken,
- kendi potansiyelleri işler ve verimli kılınmalıdır.

Çünkü verili (doğuştan gelen) ve verilen (sonradan edinilen) kimlik ve dolayısıyla kültürün ekonomideki önemi yadsınmaz. Sosyo-kültürel

³ Bkz. Dipnot 2.

grupların, bildikleri ve/veya alıştıkları üretim ilişkilerini gerçekleştirmeleri, daha kolay olacaktır. Bununla birlikte, bütünde kendilerine ait bir yer hissetmeleri, gerek bütün için gerekse kendileri için önemli hale gelecek ve toplumsal deneyim ilişkileri artacaktır.

Sonuç

1960'lerden itibaren beş yıllık kalkınma planlarının hedef/uygulama alanı olarak seçtiği bölge, ekonominin yukarıda değinilen özelliğiyle günün koşullarına göre her bir plan döneminde geri kalmış/kalkındırılmaya çalışılan sınırları nitelemiştir. Bu kapsamda yapılan çalışmalar da mekâna yansıtılmadığından, planlarda amaçların ne kadarına ulaşıldığı belirtilerek yeni amaçlar sıralanmaktadır. Dolayısıyla, kalkınma planları tamamen uygulanamayan raporlar haline gelmektedir. Bu sorunun çözümü, ekolojik ve sosyo-ekonomik unsurların bir arada ele alındığı bir bölgeleme anlayışına bağlıdır. Bu bölgeleme,

- verilen üç unsurun benzerlikler gösterdiği bütünü bölge sınırı sayar,
- ancak bu sınırdaki benzerliklerin, bir diğer benzeme alanı ile benzeşemeyeceğini kabul eder ve veri olarak alır.

Çünkü, aktarılmak istenen düşünceye göre, bölgelerin eşit olmaması bir sorun oluşturmaz. Tam tersine, potansiyellerin tanımlanmasını ve bu sayede farklılıkların planlanmasını içeren bir çözüm alanını gösterir. Aktarılan bölgelemenin yapılabilmesi için⁴ aşağıda ekolojide ve ekonomiye dayalı bir çalışma anlatılmış ve ardından bunun sosyolojik verilerle birlikte nasıl kullanılabileceğine ilişkin bir öneri yapılmıştır.

Bu çalışmada TÜİK'ten, 1985, 1992 ve en son yapılan 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımının sonuçları istenmiştir. Alınan sayım sonuçlarından 1985 ve 1992'de ISIC.REV.2⁵ ve 2002'de NACE.REV.1.1 adını verdikleri sınıflamalar kullanıldığından, kurumla yapılan yazılı ve sözlü görüşmeler sonucunda, resmi internet sitelerinde mevcut olan "Dönüşüm Tabloları" kullanılarak, ISIC.Rev.2 sınıflaması, Nace Rev.1.1'e dönüştü-

rülmüştür. Diğer taraftan, dönüşüm tablolarının kullanılması sonucunda, 1985 ve 1992 yıllarında kullanılan sektör sınıflama adları ile 2002 yılı sektör sınıflama adları örtüşmemiştir. Dolayısıyla, 2002 yılında mevcut olan bazı sektörler, 1985 ve 1992 yıllarında verilerine ulaşamadığı için yok sayılmıştır. Ancak, Madencilik ve Taşocaklığı gibi, uzun yıllardan beri varlık gösterdiği bilinen sektörler için yorum yapılmaya çalışılmıştır.

Buna ek olarak, TÜİK'in 1985 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı, 67 ile göre yapılmıştır. 1985 yılından 2002 yılına kadar geçen sürede 14 ilçe il olmuştur. 1985, 1992 ve 2002 sayımlarının bir arada değerlendirilebilmesi için, kullanılan Türkiye haritasında, bu 14 il daha önce ilçesi oldukları illere dahil edilmiştir. Bunlar aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Her ilin sanayi kollarına göre, iş yerleri ve istihdam sayıları olarak alınan veriler Microsoft Excel Programında düzenlenmiştir. Ön hazırlık kapsamında yapılan bu çalışmaların ardından, her ilin temel ve yerel sektörlerinin saptanabilmesi amacıyla Yer Bölümü Yöntemi (Location Quotient, LQ) uygulanmıştır.

Tablo 1. 1985 Yılında İlçe Konumundayken 2002'ye Kadar İl Statüsü Alan Yerleşmeler

1985 Yılında İlçe Konumunda Olan İller	Tekrar Dahil Edildikleri İller
Yalova	İstanbul
Düzce	Bolu
Kırıkkale	Ankara
Karaman	Konya
Osmaniye	Adana
Aksaray	Niğde
Bartın	Zonguldak
Karabük	Zonguldak
Bayburt	Gümüşhane
Arslahan	Kars
Iğdır	Kars
Kilis	Gaziantep
Batman	Siirt
Şırnak	Siirt

⁴ "Sosyo-Ekonomik ve Ekolojik Temelli Bölgeleme-Olanak ve Sınırları" başlıklı doktora tezi, tarafından hala yazılmakta olup tamamlanmıştır.

⁵ ISIC.REV.2 NACE.REV.1.1 sınıflamalarına TÜİK'in resmi internet adresinden ulaşılabilir.

1940'lerde Hildebrand ve Mace tarafından geliştirilen ve yerel ekonomide temel istihdamı tahmin eden LQ Yaklaşımı, bugün en yaygın kullanılan ve çok incelenen yöntem haline gelmiştir. Oran veya yer bölümünden adını alan yaklaşım, bir alanın uzmanlık boyutunu, diğer alanla ilişkisini, özel bir ürün üretimi konularını ölçmek için kullanılır. Ekonomi temelli çalışmalar için LQ, bir endüstrinin yerel ekonomideki payının o endüstrinin ulusal ekonomideki oranı olarak tanımlanmıştır. Örneğin, işgücü konusunda LQ, aşağıdaki gibi tanımlanabilir:

LQ değeri 1'e eşit olan endüstrilerin yerel işgücü, ulusal paylarına tam olarak eşittir. Bu endüstrilerdeki yerel üretimin yerel arzı karşıladığı kabul

edilir ve bu endüstrinin temel işgücünün olmadığı varsayılır. LQ'nun 1'den küçük olduğu endüstrilerin yerel işgücü, ulusal paylarından küçüktür. Bu endüstrilerdeki yerel üretimin yerel arzı karşılamadığı ve ithalatı gerektirdiği kabul edilir. Sonuç olarak, yerel üretimin yerel arzı karşıladığı ve temel sektör aktivitesi olmadığı kabul edilir. LQ'nun 1'den büyük olduğu endüstrilerin yerel işgücü, ulusal paylarından büyüktür. Yerel üretim bu endüstrilerde uzmanlaşmıştır, ulusla ilişkilidir ve yerel arzı aştığı ve bu nedenle ihracatına izin verildiği kabul edilir. Dolayısıyla da, bu endüstrilerdeki yerel ekonomik aktivitenin, yerel olmayan temel sektör aktivitesi olduğu varsayılır (Klosterman, 1990, s.128-129).

$$LQ_i = \frac{e_i^l}{e_i^t} + \frac{E_i^l}{E_i^t}$$

- e_i^l = Bir yılda (t) endüstrideki (i) bölgesel istihdam,
 e_i^t = Bir yılda (t) toplam bölgesel istihdam,
 E_i^l = Bir yılda (t) endüstrideki (i) ulusal istihdam,
 E_i^t = Bir yılda (t) toplam ulusal istihdam.

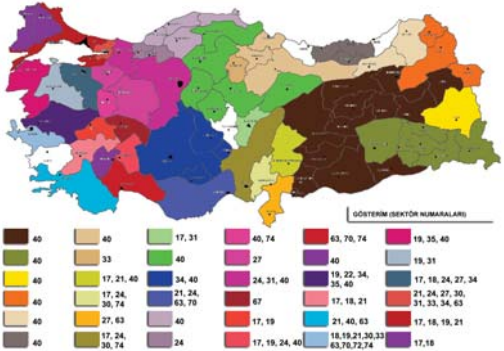
Aşağıdaki tabloda, uygulanan yöntemle göre illerin temel sektörleri verilmiştir.

Tablo 2. Yıllara Göre İllerde Temel Sektörler

İller	LQ Yöntemine Göre İllerin Temel Sektörleri		
	1985	1992	2002
İstanbul	17, 21, 23, 26, 27, 36, 50, 60, 66, 92	17, 21, 23, 27, 28, 36, 50, 60, 64, 65, 66, 70, 80, 92	17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 51, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 74, 85, 90, 92
Tekirdağ	15, 26, 28, 52, 55, 80, 93	10, 15, 20, 41, 52, 55, 80, 93	17, 18, 19, 21, 25, 29, 31, 32, 33, 34, 93
Edirne	15, 36, 52, 55, 60, 70, 80, 92, 93	10, 15, 36, 52, 55, 70, 93	15, 17, 18, 20, 26, 27, 40, 52, 60, 71, 93
Kırklareli	15, 26, 27, 36, 45, 52, 55, 80	11, 14, 15, 36, 40, 41, 52, 55, 65, 70, 93	10, 15, 17, 18, 20, 52, 55, 60, 64, 65, 70, 71, 92, 93
Balıkesir	15, 20, 26, 27, 28, 52, 55, 65, 70, 80, 92, 93	14, 15, 20, 26, 27, 52, 55, 93	10, 14, 15, 19, 20, 31, 50, 52, 55, 60, 64, 71, 80, 90, 93
Çanakkale	15, 26, 36, 45, 52, 55	10, 13, 14, 15, 26, 40, 41, 52, 93	10, 14, 15, 19, 20, 26, 35, 36, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 61, 64, 92, 93
İzmir	15, 27, 28, 50, 52, 70, 80	17, 20, 21, 23, 26, 27, 28, 50, 52, 60, 80, 90	13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 29, 30, 33, 34, 37, 51, 63, 70, 72, 74, 80, 85, 93
Aydın	20, 55, 93	15, 20, 26, 28, 52, 55, 93	10, 14, 15, 20, 50, 52, 55, 60, 64, 71, 93
Denizli	17, 23, 26, 27, 28, 52, 65, 80, 93	13, 14, 15, 17, 20, 27, 28, 40, 70, 80, 93	14, 17, 18, 21, 26
Muğla	15, 52, 55, 60	10, 13, 14, 40, 55, 93	10, 14, 20, 21, 40, 52, 55, 60, 61, 63, 71, 93
Manisa	15, 17, 20, 26, 28, 45, 52, 93	10, 15, 20, 26, 28, 40, 93	14, 15, 16, 19, 20, 22, 25, 26, 28, 29, 34, 35, 40, 50, 52, 80, 93
Afyon	15, 21, 26, 28, 52, 55, 70, 93	14, 15, 26, 40, 41, 52, 93	14, 15, 20, 26, 41, 50, 52, 55, 64, 67, 71, 80, 93
Kütahya	15, 20, 26, 52, 55, 60, 65, 70, 93	10, 13, 14, 40	14, 15, 20, 26, 40, 41, 50, 52, 60, 74, 80, 93
Uşak	15, 17, 27	14, 15, 17, 23, 41, 90, 93	14, 15, 17, 19, 20, 26, 41, 50, 52, 80, 93

Bursa	17, 20, 27, 28, 45, 80	13, 15, 17, 20, 23, 26, 27, 28, 41, 64, 92	17, 18, 20, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 34, 36
Eskişehir	20, 27, 93	13, 14, 20, 45, 52, 90, 93	13, 14, 15, 18, 21, 25, 26, 28, 29, 36, 41, 52, 60, 80, 85, 93
Bilecik	15, 20, 26, 52, 55, 60, 80, 93	14, 15, 26, 40, 41, 45, 52, 55, 70	14, 15, 18, 20, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 60, 92
Kocaeli	15, 21, 27, 28, 52, 65, 70	15, 20, 23, 26, 27, 28, 41, 52, 55, 60, 70, 80, 90, 92, 93	20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 37, 41, 45, 60, 63, 71, 90, 92
Sakarya	15, 20, 26, 28, 36, 52, 55, 80, 93	15, 20, 28, 36, 40, 41, 52, 55, 93	15, 20, 24, 25, 28, 31, 34, 36, 40, 41, 45, 50, 52, 64, 93
Bolu	15, 28, 52, 55, 93	10, 14, 15, 52, 55, 60, 93	20, 24, 25, 55
Ankara	20, 45, 65, 70	20, 21, 41, 45, 64, 65, 70, 80, 90, 92	13, 14, 22, 24, 29, 31, 32, 33, 35, 36, 40, 41, 45, 51, 63, 64, 65, 67, 70, 72, 73, 74, 80, 85, 92, 93
Konya	15, 20, 27, 28, 55, 93	13, 14, 15, 20, 23, 27, 28, 40, 41, 93	14, 15, 20, 24, 25, 27, 28, 29, 34, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 93
Antalya	20, 55, 80	14, 41, 52, 55, 60, 92, 93	50, 52, 55, 61, 62, 63, 70, 71, 74, 80, 85, 90, 92, 93
İsparta	15, 17, 20, 21, 26, 28, 93	14, 15, 17, 20, 40, 41	14, 17, 19, 20, 24, 26, 40, 41, 45, 50, 52, 64, 93
Burdur	15, 17, 20, 28, 52, 93	14, 15, 17, 20, 26, 28, 40, 41, 55, 93	15, 20, 26, 28, 29, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 65, 93
Adana	15, 20, 23, 26, 28, 52, 60, 66, 80, 92, 93	13, 15, 20, 26, 28, 40, 45, 52, 93	15, 17, 24, 30, 45, 50, 51, 52, 60, 65, 71, 74, 80, 85, 92, 93
Mersin	15, 20, 21, 26, 27, 60, 92, 93	14, 15, 20, 26, 28, 50, 52, 55, 60, 92, 93	20, 21, 24, 26, 29, 41, 50, 51, 52, 60, 63, 64, 70, 71, 80, 85, 93
Hatay	15, 20, 21, 26, 28, 52, 60, 80, 93	15, 20, 26, 27, 28, 41, 52, 60, 80, 90, 92, 93	20, 27, 41, 50, 52, 60, 63, 71, 80, 85, 92, 93
K.Maraş	15, 20, 26, 27, 28, 36, 55, 80, 93	10, 15, 26, 27, 28, 36, 40, 41, 93	10, 15, 17, 20, 21, 28, 40, 41, 45, 52, 60, 93
Niğde	15, 17, 20, 21, 26, 28, 52, 60, 93	13, 14, 15, 20, 26, 28, 40, 41, 52, 55, 93	14, 15, 20, 34, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 93
Neveşehir	15, 21, 26, 28, 55, 92, 93	14, 15, 26, 40, 41, 52, 55, 93	14, 15, 26, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 65, 71, 93
Kırşehir	15, 20, 26, 28, 55, 80, 92, 93	14, 15, 26, 40, 41, 55, 93	15, 20, 25, 27, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 67, 71, 93
Kayseri	20, 26, 28, 65, 80, 93	13, 15, 20, 23, 26, 27, 28, 40, 41, 52, 90, 93	13, 17, 25, 28, 29, 31, 36, 41, 50, 64, 80, 93
Sivas	15, 26, 52, 55, 70, 93	10, 13, 14, 15, 21, 40, 52, 55, 93	20, 26, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 65, 93
Yozgat	15, 23, 26, 27, 28, 52, 55, 93	10, 13, 14, 15, 40, 41, 93	15, 20, 26, 28, 33, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 65, 71, 85, 92, 93
Zonguldak	15, 45, 52, 55, 93	10, 90	10, 20, 27, 40, 52, 60, 64, 93
Kastamonu	15, 20, 21, 28, 52, 55, 65, 93	13, 15, 20, 40, 41, 80, 93	14, 15, 18, 20, 40, 50, 52, 60, 64, 85, 93
Çankırı	15, 21, 52, 55, 92	14, 15, 21, 26, 40, 41, 52, 55, 93	15, 20, 24, 29, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 74, 92, 93
Sinop	15, 20, 26, 52, 55, 60, 80, 93	15, 20, 26, 40, 41, 52, 55, 70, 93	15, 20, 25, 26, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 65, 93
Samsun	15, 20, 52, 55, 80, 92, 93	14, 15, 20, 23, 27, 28, 40, 41, 50, 52, 55, 80, 93	20, 24, 27, 33, 36, 40, 41, 50, 51, 52, 60, 64, 65, 71, 85, 93
Tokat	15, 20, 23, 28, 55, 60, 92, 93	14, 15, 26, 40, 41, 52, 55, 93	14, 15, 16, 20, 26, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 93
Çorum	15, 20, 26, 28	10, 14, 15, 20, 28, 41, 93	15, 20, 26, 29, 33, 41, 50, 52, 60, 64, 65, 80, 85, 93
Amasya	15, 21, 26, 52, 55, 80, 92, 93	10, 14, 40, 41, 52, 60, 80	14, 15, 20, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 93
Trabzon	15, 17, 20, 23, 26, 28, 36, 55, 80, 92, 93	14, 15, 20, 26, 40, 41, 52, 55, 60, 64, 80, 93	15, 20, 35, 40, 41, 50, 51, 52, 55, 60, 61, 64, 80, 92, 93
Ordu	15, 20, 28, 50, 52, 55, 92, 93	14, 15, 20, 26, 40, 41, 52, 55, 93	15, 20, 41, 45, 50, 52, 60, 64, 80, 93
Giresun	15, 20, 26, 52, 55, 93	13, 14, 15, 20, 40, 41, 52, 60, 93	14, 15, 20, 29, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 65, 92, 93
Rize	20, 27, 93	14, 15, 20, 26, 40, 41, 52, 55, 80, 92, 93	15, 20, 60
Artvin	15, 21, 52, 55, 60, 92, 93	13, 40	20, 29, 40, 41, 45, 50, 52, 55, 60, 64, 65, 85, 92, 93

Gömlüşhane	15, 20, 52, 55, 70, 93	13, 14, 15, 40, 41, 55	14, 15, 20, 25, 36, 40, 41, 45, 52, 60, 64, 65, 85, 92
Erzurum	15, 26, 55, 80, 93	10, 14, 15, 40, 41, 55, 93	15, 20, 40, 41, 50, 51, 52, 55, 60, 64, 65, 92, 93
Erzincan	15, 21, 26, 28, 52, 55, 80, 93	13, 14, 15, 27, 40, 52, 55, 60	15, 20, 40, 41, 45, 50, 52, 60, 64, 85, 92, 93
Ağrı	15, 23, 26, 55	14, 15, 40, 41, 55, 60, 80	15, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 65, 93
Kars	15, 21, 26, 45, 55, 62, 92	14, 15, 40, 41, 55	20, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 65, 93
Malatya	15, 17, 20, 28, 45, 55, 70, 92, 93	15, 20, 40, 41, 52, 55, 90, 92, 93	15, 17, 20, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 80, 85, 92, 93
Elazığ	15, 21, 45, 55, 93	13, 15, 40, 41, 93	14, 15, 40, 45, 50, 52, 60, 64, 67, 85, 92, 93
Bingöl	15, 21, 52, 55, 70	15, 20, 40, 41, 55, 93	29, 40, 41, 45, 52, 55, 60, 64, 93
Tunceli	15, 52, 55, 80	14, 15, 40, 41, 55, 80, 93	14, 40, 41, 45, 52, 55, 60, 64, 65, 93
Van	15, 21, 26, 55, 80, 92	15, 40, 41, 55, 60, 80, 93	20, 40, 50, 52, 55, 60, 64, 93
Muş	15, 55, 80	14, 15, 36, 40, 52, 55, 80	15, 20, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 74, 80, 93
Bitlis	15, 21, 26, 45, 55, 70, 80	15, 40, 41, 45, 55, 60	14, 40, 41, 45, 52, 55, 60, 64, 92, 93
Hakkâri	15, 21, 55, 80, 92	15, 40, 41, 92	20, 40, 41, 52, 60, 64, 65, 80, 92
Gaziantep	15, 17, 20, 23, 26, 27, 28, 36, 65, 93	15, 17, 20, 23, 26, 27, 28, 41, 93	15, 17, 19, 23, 24, 25, 41, 51, 85, 93
Adıyaman	15, 17, 23, 26, 55, 70, 93	11, 14, 15, 20, 26, 40, 41, 55, 93	15, 17, 18, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 93
Şanlıurfa	15, 27, 28, 36, 55, 65, 92, 93	11, 15, 26, 40, 41, 55, 64, 93	15, 20, 40, 41, 45, 50, 52, 60, 64, 67, 93
Diyarbakır	15, 52, 55, 80, 92	11, 15, 40, 55, 80, 92, 93	15, 16, 26, 40, 41, 50, 52, 55, 60, 64, 80, 85, 92, 93
Mardin	15, 23, 52, 55, 60, 65, 92, 93	11, 14, 15, 26, 40, 41, 52, 55, 93	15, 26, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 92
Siirt	15, 21, 23, 28, 55, 92	10, 11, 15, 26, 40, 41, 52, 55	11, 14, 40, 41, 50, 52, 60, 64, 92, 93



Harita 1. Sektörlerin Yatırım Sınırları⁶

⁶ Bu sınırları belirlenmesinde kullanılan tüm faktör ve ara çalışmalar, 20-21 Mart 2009'da gerçekleştirilecek olan 21. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi'nde (21. International Building and Life Congress), "Türkiye'deki Tüm Sektörlerin Coğrafyaya Dağılımları ve Ekolojisi İlişkileri" başlıklı bildiri ile tarafsızca sunulmuştur.

Verilerin dökümünün ardından, yukarıda verilen kapsamda ekoloji temel alınarak akarsu havzalarına uyum gösterecek biçimde ekonomilerin sınırları/sektörlerin yatırım alanları Türkiye haritasında gösterilmiştir. Oluşturulan harita aşağıda verilmiştir.

Verilen bu benzer sektörel yatırım sınırlarında Edirne'de 27, 40, 70; İstanbul'da 22, 30, 35, 63, 65, 67, 70, 72, 74; Ankara'da 22, 32, 33, 63, 67, 70, 72, 73, 74; Eskişehir'de 21, 24; Bilecik'te 18, 30, 31, 33; Konya'da 24; Kırıkkale'de 22, 24, 31, 32, 33, 63, 67, 70; Çankırı'da 24, 74; Kastamonu'da 19; Samsun'da 24, 27, 33; Adıyaman'da 17, 18; Muş'ta 74; Elazığ'da 67; Malatya'da 17; Gaziantep'te 17, 19, 24 ve Urfa'da 67 no'lu sektörler de bulunmaktadır.

Ekolojiyi temel aldığından, kullanılan yöntem sonuçlarına göre ekonomilerin/sektörlerin yatırım alanlarını akarsu havzalarına göre belirleyen çalışma, sosyolojik verilerin kullanılmasıyla birlikte tamamlanacaktır. Bu verilerin kullanılabil-

mesi için yukarıda da değinildiği gibi planlamanın uluslararası ve ulusal siyasetten etkilenmesi gözlemlenecek ve bu kapsamda öncelikle ülkemizdeki sosyo-kültürel grupların yaşama alanları belirlenecektir. Elde edilen sonuçlar, ekoloji ve ekonomi kapsamında oluşturulan harita ile karşılaştırılarak Türkiye'nin sosyo-ekonomik ve ekolojik temelli bölge sınırları oluşturulmaya çalışılacaktır.

Kaynaklar

Efe, M., (2007), Sosyo-Ekonomik ve Ekolojik Temelli Bölgeleme ve Önemi; S.D.Ü., 15. Yıl Mühendislik ve Mimarlık Sempozyumu, Bildiri Kitabı ss.251-260, Isparta.

Ergin, Ş., ve Çukur, D., (2007), Şehir Planlamada Modül Kullanımı ya da Bir Öncekine Yanıt, Egemimarlık, 2007/2, ss.22-25.

Klosterman, Richard E., "Community Analysis and Planning Techniques", ISBN: 0-8476-7651-X, Rowman&Littlefield Publishers, Inc., A.B.D., I.Baskı, 1990.

Derleyen: Mehmet Nazım Özer
mnazimozer@gmail.com

SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Sarıkamış Harekâtı'nı ve şehitlerini anımsama ve anmaya yönelik mekânsal düzenleme önerilerini elde etmek ve kentlin mekânsal yapısının zenginleştirilmesi ve barış temasının vurgulanması amacıyla Sarıkamış Harekâtı Anma Alanları Fikir Yarışması düzenlenmiştir.

Yarışma, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 23.Maddesi ile 13.08.2004 tarihli ve 25552 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentleşme Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği'ne dayanılarak yönetmeliğin 7. maddesinin g bendinde tanımlandığı şekilde "fikir yarışması" olarak düzenlenmekte olup serbest, ulusal ve tek kademelikdir.

Katılım Esasları

- Yarışmaya, sadece meslek ünvanına sahip mimar, peyzaj mimarı, şehir plancısı ve heykeltıraşın oluşan ekipler katılabilir. Her ekip içlerinden bir üyesini "ekip başı" olarak belirleyecektir. Ekipbaşı mimar, şehir plancısı ve peyzaj mimarı olabilir. Yarışmaya katılan ekiplerin ortaklarının her biri idareye karşı müşterek ve müteselsilen sorumludur.
- Katılma hakkına sahip yarışmacıların, önerilerini geliştirirken yaratıcı sanat dallarından sanatçılar, tarihçiler vb. uzmanlar ile çalışmaları tavsiye edilmektedir. Bu uzmanların yarışmaya kendi adlarına katılma hakları bulunmamakla birlikte, yarışmacılar, birlikte çalıştıkları uzmanların adlarını kimlik zarflarında belirtmek zorundadır.
- Yarışmacılardan mimar, şehir plancısı ve peyzaj mimarı olanların TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası üyesi olmaları ve meslekten cezalıları durumunda olmamaları gerekmektedir.
- Yarışmacıların şartname alıp isim ve adreslerini yarışma raporlarıyla kaydetmelerini (ekip olarak katılanlardan bir kişinin bu şartı yerine getirmesi yeterlidir), Harita ve Harita Bilgileri Kullanma Yönetmeliği uyarınca tesellim (taahhütname) belgesi imzalanmalı ve yer görme belgesi alınmalıdır. Yer görme belgesi Sarıkamış Kaymaklığı'ndan alınacaktır.

Yarışma Takvimi

23 Eylül 2008: Yarışmanın İlanı
28 Kasım 2008, 17:00: Son Başvuru Tarihi
15 Aralık 2008: Son Yer Görme Tarihi
24 Ekim 2008, 17:00: Son Soru Sorma Tarihi
30 Ekim 2008: Soruların Cevaplanması
16 Aralık 2008, 09:00 - 17:00: Projelerin Teslimi
19 Aralık 2008: Jüri Değerlendirme Başlangıcı
26 Aralık 2008: Sonuçların Açıklanması
Kolokyum ve sergi tarihleri ve yerleri Bakanlık elektronik sayfasından ayrıca ilan edilecektir.

Jüri

Danışman Jüri Üyeleri

- Ahmet Çalışkan (Genelkurmay Başkanlığı Temsilcisi)
- Nisa Yılmaz (Millî Savunma Bakanlığı Temsilcisi)
- Ökâş Dağlıoğlu (Kültür ve Turizm Bakanlığı Temsilcisi)

- Ahmet Altunbaş (Sarıkamış Kaymakamı)
- Prof. Dr. Esin Dayı (Türk Tarih Kurumu Temsilcisi - Atatürk Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü)
- Prof. Dr. Zeynep Yasa Yaman (Hacettepe Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü)
- Öğr. Gör. Nurfan Aydın (Kafkas Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü)

Asli Jüri Üyeleri

- Prof. Dr. Ferit Özşen (Heykeltıraş - Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Heykel Bölümü)
- Prof. Dr. Alper Ünlü (Mimar - İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü)
- Doç. Dr. Baykan Günay (Şehir Plancısı - Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fak., Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)
- Yrd. Doç.Dr. N. Oğuz Özer (Mimar - Mimar Sinan Güzel Sanatlar Ünl., Mimarlık Fakültesi, Bina Bilgisi Bilim Dalı)
- Dr. Oktan Nalbantoğlu (Peyzaj Mimarı - Bilkent Üniversitesi Güzel Sanatlar, Tasarım ve Mimarlık Fak., Kentleşme Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü)
- R. Güven Birkan (Y.Mimar)
- Ömer Kural (Y.Şehir Plancısı)

Yedek Jüri Üyeleri

- Doç. Fatma Akyürek (Heykeltıraş - Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Heykel Bölümü)
- Yrd. Doç.Dr. Adnan Barlas (Şehir Plancısı - Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fak., Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)
- Yrd. Doç.Dr. Ayşen Cıraoğlu (Mimar - Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fak., Tasarım Kuram ve Yöntemleri Ana Bilim Dalı)
- Doç. Dr. Şükran Şahin (Peyzaj Mimarı - Ankara Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü)

Raporörler

- Zahide Olşen (Y.Mimar - Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü)
- Ümrân Keskin (Kültür ve Turizm Uzmanı, Mimar - Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü)

Ödüller

- Birinci Ödül: 100.000 YTL
- İkinci Ödül: 75.000 YTL
- Üçüncü Ödül: 50.000 YTL
- Mansiyonlar (5 adet, Her Birine): 25.000 YTL
- Satınalmalar (Toplam): 50.000 YTL

SARIKAMIŞ HAREKATI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI DEĞERLENDİRME TOPLANTISI JÜRİ HEYETİ RAPORU

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen Sarıkamış Harekâtı Anma Alanları Fikir Yarışması 23.09.2008 günü yarışmanın ilanıya başlamış, 16.12.2008 günü projeler teslim edilmiştir. Jüri, 19.12.2008 günü toplanarak projeleri değerlendirilmeye baş-

lamıştır. 19.12.2008 günü yapılan oturumda Jüri, raporörlerin verdiği bilgiler doğrultusunda aşağıdaki kararları almıştır.

1. Yer görme belgesi bulunmayan 010 açılış sırasına sahip projenin yarışmadan çıkarılmasına, diğer projelerin değerlendirilmeye alınmasına,
2. Kolokuyumun 03 Ocak 2009, saat 14:00'da Ankara, Milli Kütüphane, Yunus Emre Salonunda yapılmasına,

oy birliği ile karar verilmiştir.

Jüri, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun 23.Maddesi ile 13.08.2004 tarihli ve 25552 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentleşme Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Esasları Yarışmaları Yönetmeliği'nin Proje Değerlendirme esaslarını belirleyen 29., Seçme Usulünü belirleyen 31. e Eser Sahiplerinin Belirlenmesini tanımlayan 32. maddeleri ayrıca projeleri değerlendirerek ödül alan proje sahiplerini belirlemiştir.

PROJE ÖLÇÜTLERİ

Yönetmeliğin proje değerlendirme esaslarını belirleyen 29. maddesine göre proje değerlendirme ölçütleri aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

Projenin Ele Alınışına ve Sunumuna İlişkin Ölçütler

- Yarışma Şartnamesinde verilen ana amaçlara uygunk
- Düşünel boyutun kavramsallaştırılması ve soyutlama düzlemi
- Kavram geliştirip bunu mekâna yansıtmaya becerisi

Projenin Amaçlarına Yönelik Ölçütler

- Sankamış hareketının yalnızca bir yenilgi olarak değil, uluslaşma sürecinin bir parçası olarak ele alınması
- Sankamış hareketını ve şehitlerini anımsama ve anmaya yönelik barış temasının işlendiği düzenlemelerin çevrenin mekânsal yapısını zenginleştirilmesi
- Doğal bitki örtüsü ve kişi sporları olanaklarının ise esas amaçlara katkıda bulunacak yardımcı öğeler olarak düşünülmesi

Üst Ölçek Kararlarına Yönelik Ölçütler

- Stratejik Mekânsal Kurgu çerçevesinde proje alanlarının kent ve çevre ile bütünleştirilmesi
- Vizyon - Anma Etkinlikleri kurgusunun; Sankamış Harekati'nin tarihsel ve kültürel boyutunu dikkate alarak günümüzde yapılan anma etkinliklerine yansıtılması
- Sankamış kentinin sosyal ve ekonomik yapısını da dikkate alarak kentin yaşam kalitesini artıran tasarım önerilerinin varlığı
- Sankamış Harekati anma temalı "proje vizyonu" geliştirilmesi
- Ulaşım - Dolaşım sistematiğinin kurgulanması
- Açık Alanlar sistematiğinin Taşlı Tepe, Makineli Tüfek Tepesi, Katerina Köşkü ve Av Köşkü'nün üzerinde bulunduğu yamaçlar, sarıçam ormanları Sankamış Çayı ve sulak alanlara karşı tavı
- İmar planında yapılaşmaya açılmış sulak alanın (taşkın alan) açık alan olarak kullanımı
- Yarışmacılar tarafından üretilerek Stratejik Mekânsal Kurgunun, Sankamış İmar Planı'nın revizyonuna katkısı

Planlama Alanlarına İlişkin Ölçütler

- Kâzımpaşa Tepesi Anma ve Tören Alanı (Doğu Bölgesi)-Projenin uygulanabilirliği

• Allahuekber Dağlarının eteklerine önemli bakışlar ve manzara noktaları sunan Kâzımpaşa Tepesinin, Sankamış için düşünülen anma ve anımsatma mekânlarındaki belirgin bir yer olduğu vurgusu

- Alanın hem uzaktan algılanabilen, hem de kendi içinde kavranmasını sağlayan çözümler üretilmesi
- Düzenlemelerin yalınlığı
- Savaşın ve dolayısıyla şehitliklerin yoğunlaştığı Allahuekber Dağlarının eteklerine bakış olanakları
- Tüm yıl boyunca kullanılabilirlik
- Harekatin temasını ve doğal peyzaj öğelerini dikkate alan, mimari ve güzel sanatların keşifliği çağdaş bir anlayışla nesnelere ve mekânın düzenlenmesi
- Gece ve gündüz, yaz ve kış iklimlerinin vurgulanması
- Allahuekber Dağları eteklerinin peyzajının görünürlüğü
- Yapılan düzenleme nesnelere ve mekânların bütünlüğü
- Eski Sankamış Bölgesi, Sankamış Harekati Tema Parkı Kentleşme Tasarım Alanı (Batı Bölgesi)
- Savaşın son aşamalarının geçtiği bölgedeki Taşlı Tepe, Makineli Tüfek Tepesi, Mevcut İstasyon Binası, Katerina ve Av köşkleri, Cer Atölyeleri, İstasyonun kuzeyindeki taş yapılar, Kars Çayının oluşturduğu çayırkların değerlerini koruyarak bütünleştirme
- Burada oluşturulacak tema parkının Sankamış Harekatinin ve şehitlerini anımsama ve anmaya yönelmesi
- İmar planında yerleşime açılan çayırkların bu niteliğinin korunması ve bu alanda yeni bir İmar planına temel oluşturacak mekânsal kurgunun geliştirilmesi

GENEL DEĞERLENDİRME

Jüri, yarışmaya katılan projelerin belirli düzeyleri yakaladığını düşünmektedir. Farklı meslek insanlarının bir arada zengin projeler üretebileceğini görmüştür. Bunun sağlıklı bir yaklaşım olduğu da gözlenmiştir. Buna karşılık aşağıdaki eleştirilerin çevrenin tasarımı ile ilgilenen tüm meslek insanlarına anımsatılması gereği duyulmuştur:

- Kimi yarışmacılar yere ve konuya yabancılaşmaktadır. Bilgisayardaki sanal ortamın bu sonucu doğurduğu görülmektedir. Bilgisayar kütüphanelerinden ve internet ortamından devşirilen imajların kullanılması gerekmektedir. Yöreyi bilen danışman Jüri üyeleri bu konunun üzerinde önemle durmuşlardır.
- Bazı yarışmacılar bağlamdan uzaklaşarak mekânsal kurgular ve temalar geliştirdiği gözlenmiştir.
- Konunun kendisine yabancılaşma gözlenmiştir. Amaç, - Sankamış Harekatinin ve şehitlerini anımsama ve anma olarak belirlendiği halde bir çok yarışmacı projeye bir park düzeni olarak yaklaşmış ve korunması istenen çayırık alanları dikkate almamıştır.
- Bazı projelerin hızı tren, Katerina ve Av Köşkü, şehitlikler gibi projenin önemli unsurlarını dikkate almadığı görülmüştür.
- Bazı yarışmacıların, yer görme belgesi aldıkları halde hem alanın jeomorfolojisini hem de doğal varlıkların gözlemlerini saptanmıştır.
- Bazı projelerde alanların, mekânların ve nesnelere abartıldığı ve ölçüklerin kaçınıldığı görülmüştür.
- Özellikle Eski Sankamış bölgesinde istenen İmar planı revizyonuna yönelik mülkiyet çözümlerinin yapılmadığı ve bunun için gerekli stratejileri geliştirmediği görülmüştür.

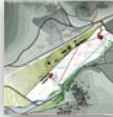
1. Ödül

Ekipbaş: Mustafa Mürlü Günday-Mimar
Saffet Akk-Şehir Plancısı, Eren Başak-Mimar, Servet Gümüç-Mimar,
Mehmet Bora Türkkan-Heykeltıraş, Ekram Akk-Peyzaj Mimarı
Yardımcılar: Miral Öztengiz-Başak-Mimar, Şinay Gürmüç-Mimar, Vural
Kocaoğlu-Mimar, İhsan Yıldırım-Mimar, Demet Acar-Mimar



2. Ödül

Ekipbaş: Serhat Erten-Şehir
Plancısı
Devrim Çimen-Mimar, H. Sinan
Omacan-Mimar, Necmi Özgür-
Heykeltıraş, Erkin Özdemir
Kavran-Heykeltıraş, Sultan
Gündüz-Peyzaj Mimarı
Yardımcılar: Ayül Çoşkun-
Peyzaj Mimarı, Ödtem Çarşak-
Mimar, İtil Akkol-Öğrenci



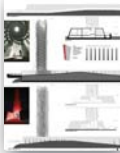
3. Ödül

Ekipbaş: Sunay Erdem-Peyzaj Mimarı
Günay Erdem-Mimar, Mehmet Aksoy-Heykeltıraş, Emel Akdemir-Şehir
Plancısı
Yardımcılar: Sevil Özetkin Erdem-Peyzaj Mimarı, Meltem Kaymakoğlu-
Peyzaj Mimarı, Ayhan Yılmaz-Heykeltıraş, Burcu Erten-Peyzaj Mimarı,
Yaser Can-Öğrenci, Murat Çelik-Öğrenci, Seçil Şencan-Peyzaj Mimarı,
Dilar Aygün-Öğrenci, Erdem Akbiyik-Mimar



1. Mansiyon

Ekipbaş: Alkan Çrakoğlu-Mimar
İgñi Aru-Mimar, Ede Ekim-Peyzaj
Mimar, Mustafa İhsan Kızılay-
Şehir Plancısı, Zeytin Nariev-
Heykeltıraş
Yardımcılar: Altuğ Çrakoğlu
Danışman:
Ceyda Özbilen



2. Mansiyon

Ekipbaş: Coşkun Üreyen-Mimar
C. Kurnu Alpaydın-Mimar, Gülcan Kaya-Mimar, Melvüde Gervan-Mimar,
Razih Uğur Uyuruk-Mimar, Özcan Temuren-Şehir Plancısı, Habibe Adıp-
Peyzaj Mimarı, Osman Mete Demirbay-Heykeltıraş
Yardımcılar: Pinar Kumandaş-Öğrenci, Neofet Bekir-Mimar, Enre Sörmez-
Mimar



3. Mansiyon

Ekipbaş: Nimet Aydin-
Mimar
Rahmi Akungur-
Heykeltıraş, Oğuz Yılmaz-
Peyzaj Mimarı, Nalan
Aygün-Şehir Plancısı
Yardımcılar: Ali Düzdağ-
Mimar, Ebru Özlük-
Mimar, Münüver Şahin-
Mimar, Seda Aygün-Mimar,
Tuğrul Büyükköken-Mimar,
Esra Güven-Mimar



4. Mansiyon

Ekipbaş: İbrahim
Albayrak-Mimar
Serhat Koça-Mimar,
Ümit Kumay-Mimar,
Dursun Esin-Peyzaj
Mimarı, Osman
Dünger-Heykeltıraş,
Tuğba Çelikli-Şehir
Plancısı



5. Mansiyon

Ekipbaş: Selami
Demirali-Peyzaj
Mimar
Burak Öztöver-Mimar,
Davran Erday-
Heykeltıraş, Nihal
Çayşar-Peyzaj
Mimarı, Öhan İhsay
Bostancıoğlu-Peyzaj
Mimarı, Mehmet
Nazım Coşar-Şehir
Plancısı



SARIKAMIŞ HAKKINDA

Milletlerin geçmişlerinde acı ve tatlı olaylar birlikte vardır. Ancak mutlu anlar hafızalarında daha fazla yer alır ve kuşkusuz bunlar coşku, sevinç ve gururla kutlanır. Buna karşın, istenmeyen olaylar ve acı hatıralar da milletlerindir. Bu hatıralar hem bir tarih bilinci içinde ders çıkarılarak saklanır, hem de bu olayların içinde yer alanlar, bunların mağdurları yada olayları değiştirmek için hayatlarını kaybedenler saygı ile anılır.

Geçmişte Sankamış'ta yaşananlar aynen Çanakale'de olduğu gibi milletin anlarında ve tarih bilincinde yer alır, ancak Sankamış'ta yaşananlar bizim için acı ve ders çıkarılacak anıları oluşturur, Sankamış'ta yaşamını yitirenler ise huşu ve saygı ile anılması gerekenleri teşkil eder.

Birinci Dünya Savaşı, sonuçları lıbarı ile Osmanlı İmparatorluğunun çöküşüne neden olur ve Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşunu nedenler. Birinci harpten; Cumhuriyet Türkiye'sinin de sınırlarını oluşturan Misak-ı Milli sınırları içinde iki önemli ve çok bilinen muharebe alanı kalmıştır. Çanakale ve Sankamış. Bunlardan ilki; haklı olarak gurur ve kahramanlık anlamları ile yüküldür. Çanakale milletin gönlünde bir abidedir.

Sankamış da hak ettiği yeri almaktadır. Allahuekber Dağları ve Sankamış; vatanseverliğin, feragatın, doğaya direncin ve

düşmanla mücadelenin sembelleri olmuştur. Özette ve yukarıda değinildiği gibi, milletlerin tarih ve kaderlerinde sevinç, kazanma ve övünç ile yenilgi ve hüznün birlikte vardır. Bunlar hak etikeleri anlamılara yüklenmeli ve hatıra tutulmalıdır.

SARIKAMIŞ PROJESİ HAKKINDA

Sankamış Projesi kapsamındaki düzenlemeler de bu düşüncelerle ile ele alınmıştır. Doğaldır ki, onbinlerce şehide ve gaziyeye saygı ön plana çıkacaktır. Onları, kısıtlı imkanlarla yaptıkları mücadele, gösterdikleri direnç daima hatırlanmalıdır. Ancak, unutulmamalıdır ki, savaşlar hiçbir zaman sür git olmamıştır. Savaşın karşılıklı insani değerler; somut olarak uzlaşma ve barış, hemen her savaş sonrasında daha da artan bir önemle ortaya çıkmıştır. Dünya, barışa bu gün her zamandan daha fazla ihtiyaç duymaktadır. O halde işlenmesi gereken ikinci önemli kavram barıştır.

Nitekim planlama ve projelendirme çalışmalarında bu iki karşıt düşünce ufuk (vizyon) bileşenlerinin çıkış noktasını oluşturmuştur. Sankamış anma törenleri her yıl 24 ve 25 Aralık tarihleri arasında 2 gün olarak düzenlenmektedir. Bu çalışmada da bu iki güne sadık kalmıştır.

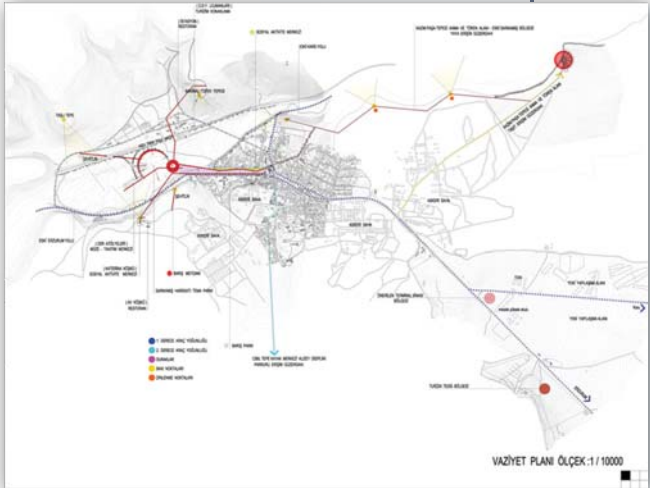
Ekişbaş:

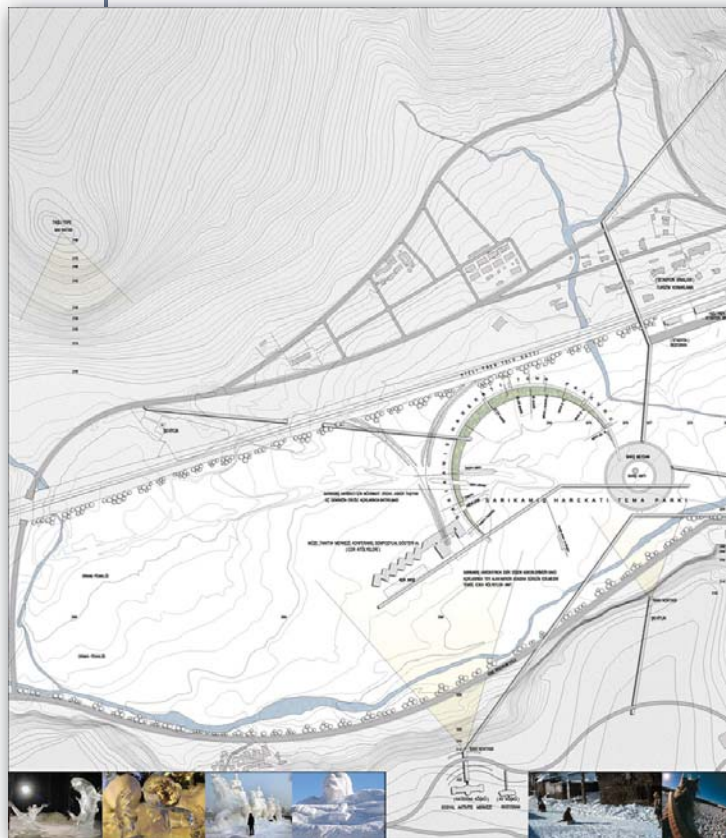
Mustafa Mürşit Günday-
Mimar

Saffet Atık-Şehir
Plancısı, Eren Başak-
Mimar, Servet Gümüş-
Mimar, Mihrişah Bora
Türkkan-Heykeltıraş,
Ekrem Atık-Peyzaj
Mimarı

Yardımcılar:

Meral Özdengiz
Başak-Mimar, Şenay
Gümüş-Mimar, Vural
Kocaoğlu-Mimar, İhsan
Yıldırım-Mimar, Demet
Acar-Mimar





ANMA ETKİNLİKLERİNİN KURGUSU

İki günün vizyon bileşenleri "Kahramanlık ve Direnç/Doğa İle Mücadele", "Feragat ve Yenilgi" ve "Şühedaya Saygı" olarak saptanmıştır. Etkinliklerin bu bileşenlere göre düzenlenmesi önerilmektedir. Bu bağlamda;

"Kahramanlık ve Direnç/Doğa İle Mücadele" vizyon bileşenini gerçekleştirmek üzere, ilk anma töreninin 24 Aralık günü sabah saatlerinde Kazım Paşa tepesinde başlaması öngörülmüştür.

Açılış töreninin ardından özellikle gençlerin, askerlerin ve katılmak isteyen herkesin yaklaşık 9 km. olarak düzenlenmesi öngörülen yürüyüş parkurunu kullanarak Barış (Tema) Parkına erişmesi programlanmıştır. Bu yürüyüş direnç isteyen etkinlikler ve ilk vizyon bileşenine uygun olduğu düşünülmektedir. Ancak, farkı yaş gruplarının (çocuklar ve yaşlılar gibi) karşılaşılabilecek sorunlar gözettirerek motor trafiğine açık bir diğer alternatif parkur da planlanmıştır. Öte yandan yürüyüş parkuru, uzunluğu ve koşu koşulları gözettirerek, Kars Çayına bakışı olan dinlenme alanları ile donatılmıştır.

"Feragat ve Yenilgi" vizyon bileşenini yansıtmak üzere Barış (Tema) Parkında 3. Ordu Meydanında bu öğeleri içleyen ikinci bir tören düzenlenecektir. Daha sonra; isteğe bağlı olmak üzere farklı yaş gruplarının farklı güzergahlardan, özellikle üzerinden Makineli Tüfek Tepesine (yaklaşık 8 km.) ve Taşlı Tepeye yürüyüşler de bu bağlamda gerçekleştirilecektir.

"Şühedaya Saygı"nın bir ifadesi olarak şehitlikler topluca ziyaret edilecektir.

İkinci anma gününün vizyon bileşenleri olarak "Barış Bİlinci ve Barış" ve "Yaşama Dönüş / İnsanlığın Evrensel Değerlerini Ön Plana Çıkarmak/Birlikte Varolmak" olarak belirlenmiştir.

"Barış Bİlinci ve Barış"ın içleyen etkinlikleri ilk Barış (Tema) Parkında gerçekleştirilecektir. Bu bağlamda; Müze ve Tanıtım Merkezinde (Eski Cer Atölyeleri) bilimsel sunumların yapılacağı sempozyum, konferans ve benzeri formal etkinliklerin düzenlenmesi önerilmektedir. Bu etkinlikler sırasında, özellikle dilence, yeme-içme amaçlı olarak kuşkusuz Sosyal Aktivite Merkezi de (Katerina ve Av Köşkeni) kullanılabilir. Gerektiğinde Sosyal Merkez dinlet ve görsel gösteriler için de kullanılabilir.

"Yaşama Dönüş / İnsanlığın Evrensel Değerleri/Birlikte Varolmak" teması kent içinde yeniden düzenlenecek olan Barış Parkında olacaktır. Baskın etkinliklerin "Folklorik Dans ve Müzik Gösterileri" olması önerilmektedir. Bu bağlamda, Folklorik Öğelerin yansıtılması, Dinletiler Benzer değerlerinin gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

Böylece, Kazım Paşa tepesinde kahramanlık ögesini içsileyerek bağlayan etkinlikler Sanıkamış kent merkezinde yaşama dönümlere sonuçlanmış olacaktır.

Gösterilerin ya da dinletilerin yalnızca Türk müzik, dans ve benzer motiflerin değil, koronyüre göre, O dönemde savaşları Rusların folklorik

motiflerin de oluşturulması gündeme gelmelidir. Böyle bir ortaklaşa, fanteziden uzak ve olgun gösterinin barış kavramına somut güç katacağına inanılmaktadır. Çanakakale'de yenilgi alan ve pek çok kayıp veren ANZAK'ların anma törenlerini ve devamını Türkiye'de birlikte yapmaları, bu etkinlikleri dünya kamuoyuna yansımaları göz ardı edilmemelidir. Sanıkamış mahallesinde, yakında 100. yaşına erişecektir. Şehitlerin verilişinden bu yana yaklaşık bir asır geçmiştir. Anma törenlerinin feragat ve şühedaya saygı temasını yeni sıra, barış ve kardeşlik temalarını da içlemesi gerektiğine inanılmaktadır. Böyle bir tutum özellikle 100. yıla büyük anlam yükleyecektir. Bu tür etkinliklerin Sanıkamış'ın dünya çapında tanıtımı ve çok fazla ihtiyaç duyduğu ekonomik atılım için de bir vesile olacağına inanılmaktadır.

SARIKAMIŞ "ALAN VE ZİYARETÇİ YÖNETİM PLANI"

Sanıkamış Planlama ve Projelendirmesi kuşkusuz mekanda gerek duyulan donatıların gerçekleştirilmesi açısından önemlidir. Bu donatılar kullanılarak esnek ve değişebilir programlara yapılabilir. Planlama buna olanak tanımaktadır. Ancak, bu donatıların işletilmesi ve ziyaretçilere etkin sunum yapılması da yajamsal önem taşımaktadır. Bu nedenle tüm planlama alanı bir "Alan ve Ziyaretçi Yönetim Planı"na kavuşturulmalıdır. Bu plan Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanmalı ve uygulanmalıdır.

Alan ve Ziyaretçi Planı, hem anma günlerinde, hem de yılın tümünde alanın nasıl kullanılacağına dair kural ve yöntemi içerecektir. Bunlar yazılı kural ve kaidelerden düzenlemelerden yönlendirme levhaları gibi fiziki düzenlemelere ilişkin pek çok konuyu içerecektir. Yönetim Planı alındıkça uygulamaların dersler çıkarılarak gözden geçilmesi ve canlı tutulması gerekmektedir.

Bu planda olması gereken başlıca hususlar aşağıdaki gibidir. Odak, alan, eksen ve güzergahların tanıtımlarını içleyen alanın doğru algılanmasını sağlayacak materyaller (farklı dillerde açıklama panosu, yönlendirme levhaları, yazılı ve görsel materyal broşür, CD, vb.) Yönlendirmeyi kolaylaştıracak ve parkın mimari üslubuna uygun işaretleme,

Parkın mimari üslubuna uygun diğer donatı, (aydınlama, çöp kovaları ve benzeri) yerleştirme ve bakım işlemleri Özellikle koşu koşullarına da dikkate alarak ziyaretçi güvenliğini sağlayacak yürüyüş güzergahları donatılar (telefon, dinlenme ve baki alanı, WC, bannak vb.)

Ziyaretçi Yönetim Planı bağlamında; Farklı mevsimlere göre ziyaret saatleri Ziyaretçilere öneriler, odak ve parkurlar, Ziyaretçilerin uyması gereken kurallar (temizlik, katkı atık yönetimi kuralları, anılarına yaklaşım ve benzerleri) Herhangi bir tehlike anında uyması gereken kurallar, Ziyaretçilerin bilmesi gereken telefonlar, (ilk yardım, güvenlik, park idaresi vb.)

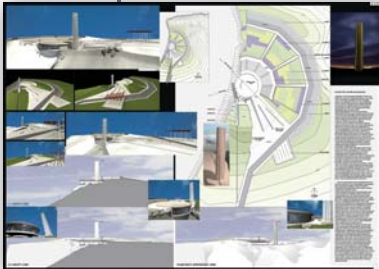
SARIKAMIŞ ANMA ETKİNLİKLERİNİN PAYDAŞLARI

Sanıkamış Hareketli Anma Alanları'nda gerçekleştirilecek anma törenleri başta olmak üzere, genelde bu alanların yönlendirme yeni bir model ve anlayış gereksinime duyarlıdır. Her şeyden önce, Anma Alanlarına ve etkinliklere ilişkin tüm konularda yerel inisiyatifin katkısı almak zorunluluktur. Yöre halkı başta olmak üzere, yerel yönetimler, merkezî hükümetin yerel temsilcileri ve ulusal, bölgesel ve yerel Sivil Toplum Kuruluşları, Kültür ve Turizm Bakanlığının önemli paydaşları olacaktır. Alan kuruluşlarının katkılarının nasıl alınacağı, katılımcı bir yönetim yada yönetim modelinin nasıl oluşturulacağı ve nasıl içsileyeceği (toplantılar, etkinlik düzenleme ve katkı kararları, yazışmalar dahil günlük rutinler, mali konular ve insan kaynakları vb.) Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından belirlenmelidir.

Bunların yanı sıra yeni önerilen etkinliklerin gerçekleştirilmesi ve başını için çok paydaşlı bir düzenleme gerekmektedir. Bu bağlamda; Genel Kurmay Başkanlığı, Millî Savunma Bakanlığı, Diğ İşleri Bakanlığı, Kars Kafkas Üniversitesi başta olmak üzere diğer akademik kuruluş ve üniversiteler, Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü, Erzurum Devlet Tiyatrosu

Diğ Kuruluşlar; Anma törenlerinin paydaşlarıdır.

Tüm bu kurum ve kuruluşların nasıl bir model içinde ve egüdüm sağlanarak hareket edebilecekleri de Alan Yönetim Planında da ele alınmalıdır.



PLASTİK ÖGE TASARIMLARI AÇIKLAMALARI

Sarkamış'ın doğu bölgesinde düşünülen İren alanı içinde yer alacak 35 metre yüksekliğinde beton yontu, dikili taş ve ayrıca binaya gelinen yolun sağ yüzeyinde 90 metrekairelik alan içerisinde bir rölef ve bina girişinde 50 metrekairelik yüzeyde ikinci bir rölef gerçekleştirilmesi planlanmaktadır. Düşünülen beton yontu, form ve röleflere ana tema, olayın gerçekleştiği süreç içerisinde soğuk ve kann ekisini hissettirebilecektir. Tasarlanan röleflerde beyaz mermer yontu düşünülmektedir. Sıfır noktasından binaya girenken sağ yüzeyde oluşan düz beyaz duvar, rölefin uygulanacağı duvardır. Birey sıfır noktasından duvara bakmaya başladığı andan itibaren, kar rengi beyaz bir yüzeye karşılaşacaktır. Rölef, ters yontu olarak duvarın iç yüzüne yontulacak ve içeriden aydınlatılarak düz yüzeyde silüetlerin oluşmasını sağlayacaktır. Burada amaç, 1915 yılında kaybolmuş büyük bir kısmının kar altında donarak ölen askerlerin kar altındaki gerçekliğini yansıtmaktır. Aynı duyuğu binanın antıla ilişkilendiği noktada bulunan yüzeyinde de gerçekleştirilecektir. Bina duvarı olarak oluşacak rölefe bina dışından bakıldığında aynı yürüyüş yolunda olduğu gibi, izleyici düz beyaz duvarla karşılaşacak içeriden gerçekleştirilecek suni aydınlatmayla yüzeyde kar altında figür (asker) silüetleri görülecektir. İzleyici aynı rölefe bina içersinden bakıldığında, dışarıdan görünen silüetlerin tersine detaylı figür (asker) negatif yontularıyla karşılaşacaktır.

Röleflerin ve dikili taşın tasarımında birinci planda sadelet ve dinginlik gözetilmiş, kar altındaki ölümün sessizliği ve yalnızlığı sade bir dille anlatılmaya çalışılmıştır. Her iki tasarımın içerisinden savaş sahnelerinin gerçekleştirildiği çok ordu ve askerini içinde bulunduğu zor koşulları çıkış noktası seçilecek daha dingin ve sessiz duyuğu yükü yontu dili tercih edilmiştir. Yukarıda da bahsedildiği gibi, izleyici (ziyaretçi) beyaz rölef duvarlarında ve dikili taşta, 1915 yılında yaşanan gerçekliği ve donarak şehit olan doksan bin askerimizin sessizliğini duyacaktır. Bina girişindeki beyaz duvar yüzeyinde ters yontu olarak gerçekleştirilecek olan rölefin adı "Beyaz Yol" olarak belirlenmiştir. Burada uzun, soğuk, zorlu ve beyaz kar üzerindeki Türk askerinin ulaşmaya çalışan zorlu yürüyüşü sembolize edilmektedir.

Rölef çalışmalarının devamı niteliğindeki dikili taş bina çapı ölçüsüne olan 35 metre yüksekliğinde tasarlanmıştır. Dikili taşın uzaktan gündüz ve gece monumental görünmesi hedeflendiği gibi, plastik olarak da göçü olmasını sağlayabilecek yapıda tasarlanmıştır. Röleflerde olduğu gibi sessiz, sade varoluşu formun tasarımında önemli bir noktadır. 35 metre yüksekliğindeki dikili taşın tören alanından ve bina girişinden yaklaşılabileceği gibi, forma üçüncü ve özel bir yoldan ulaşmak da mümkündür. Bu özel yol iki bireyin zorlukla yürüyebilecekleri dar bir yoldur. Amaç, izleyiciler röleflerde olduğu gibi sadelet ve sessizliği içerisinde şehitleri hatırlatan törensel bir yürüyüş sağlamaktır. Forma ulaşan bu üçüncü yol üzerinden gerçekleştirilecek olan beyaz duvarda şehitlerin isimleri yazılacaktır. Dar ve uzun olan yürüyüş yolunun sonunda antıla ulaşılacaktır. İki boş olarak düşünülen antıtın içersine yürüyüş yolundan gelen ziyaretçi girebilecek ve kabuğun içersinden monumental yapıyı hissedebilecektir. Yürüyüş yolunda izleyicide oluşan ölüm ve sessizlik duygusu antısal formun içersinde göğe yükselmiş noktalandırılacaktır. Antısal form, panoraması ve doğası çok güçlü olan yarı tam kenarında düşünülmüştür. Doğanın kendi gerçekliği, formu daha güçlü kıldığı gibi, anlatılmak istenen soğuk ve sessizlik duygusunu en güçlü şekilde aktarmaktadır. Antısal form tasarlanırken gece ve gündüz uzaktan görülebilmeye hedeflenmiştir. Antıt yüzeyindeki plastik yontuların içinde, üç yüzeyde, 20 santimetre genişliğinde, aşağıdan yukarıya doğru uzanan, geceleri uzaktan görülebilecek ışık şeritleri oluşturulmuştur. Işık şeritleri formun uzaktan görülmelerini sağladığı gibi, ölen doksan bin şehidin ruhlarını simgelemektedir.

Yılın altı aydan fazlasının karlı ve soğuk geçtiği Sarkamış'ta 1915'te yaşanan olaylarla da özdeşleşen formun üzerinde buzlanmalarla imkan tanıyacak yapıda bir tasarıma gidilmiştir. Yüzeyde oluşturulacak su iletim detayları sayesinde plastik öge üzerindeki aktılacak suyun donması sağlanacaktır. Buz yüzey hem istenilen soğuk, dingin, yalnız duygularını vereceği gibi, ayrıca tasarlanan plastik ögeyi de buzun doğal varoluşu destekleyecektir.

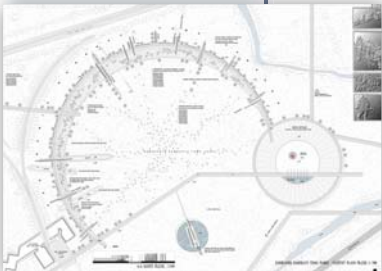
JÜRİ RAPORUNDAN

4 omlu, 3 omlusuz (Ferit Özşen, Alper Ünlü, N. Oğuz Özer) oy ile 1. ödülle layık bulunmuştur.

Yarışma temasıyla tutarlı bir senaryo önermesi ve bunu memnunsatıcı çabasında ulaştığı düzey başarılı bulunmuştur. Sarınamede istenilene yanıt vermediği titiz tutumu olumlu karşılanmıştır. Doğu ve batı proje alanlarını kent içinde geçen bir yaya aksıyla bağlanması ve bunun kentle bütünleşme açısından sağladığı kazanımlar olumlu bulunmuştur. Kent merkezinden batıya giden yolun Batı Proje alanının güneyine kaydırılması olumlu bulunmakla birlikte, Doğu alanına giden yolun askeri alanın içinden geçirilmesi olumsuz bulunmuştur.

Batı proje alanındaki yeşil kent merkezine uzatan banş parkı ve bunun içinde yer alan sosyal aktivite merkezi kentle ve yeşille bütünleşme açısından olumlu bulunmuştur. Alanın mevcut değerlerini tahrip etmeden öneriler geliştirilmesi olumlu bulunmuştur. Sarkamış Harekati Tema Parkı içinde oluşturulan parkurun tarihsel bağının aktarılmasına yönelik olarak düzenlenmesi olumlu bulunmuş, ancak tanıtım merkezi olarak kullanılan Cer atölyelerinin bu parkurta ilişkilendirilmesi yeterince güçlü bulunmamıştır. Tarihsel değeri olan yapıların işlevlendirilmesi ve etkinlik sisteminin bir parçası haline getirilmesi olumlu bulunmuştur. Şehitlik, makinesi tüfek tepe ve tema parkı bağlantılarının kurulmuş olması olumlu bulunmuştur. Proje alanı ve alanı çevreye yakın demiryolu ve karayolunun önüne yeşil tampon oluşturulması da olumlu bulunmuştur.

Doğu proje alanında antıla yaya ve taşıta yaklaşımındaki zayıflık olumsuz bulunmuştur. Antıt, tanıtım merkezi ve tören alanının bir arada çözümlenmesi, bu bölüne alternatif yaklaşım olanakları sunulması, tören alanından kanyona, vadiye ve dağlara bakış olanakları sunulması olumlu bulunmuştur. Antıtın düşey bir elemanla uzaktan algıda ön plana çıkarılması, bu elemanın tasarımındaki ölünklük ve antıla yönelen yarık şeklindeki yaya aksının içine bir deneyim olanağı sağlanması başarılı bulunmuştur. Tanıtım merkezinin içi kurgusunda yeterli bir mimari olgunluğa erişilmiş olmakla birlikte kanyona bakın cep-hedeği geniş cam yüzeylerin çevresiyle olan yabancılaşık olumsuz bulunmuştur.



Ekipbaşı: Sertaç Erten-Şehir Plancısı
Devrim Çimen-Mimar, H. Sinan Omacan-Mimar, Necmi
Özgül-Heykeltıraş, Evrim Özlem Kavcar-Heykeltıraş, Sultan
Gündüz-Peyzaj Mimarı

Yardımcılar: Aytuğ Coşkun-Peyzaj Mimarı, Didem Cengiz-
Mimar, İdil Akyol-Öğrenci

1. Makroform

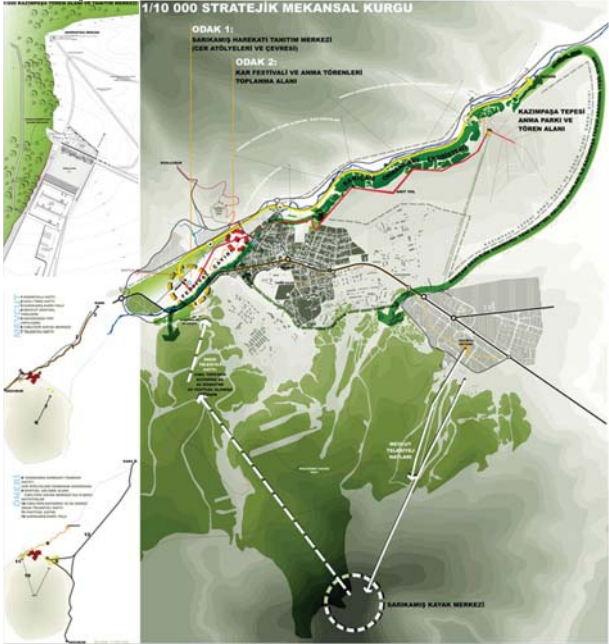
Mevcut

Sarıkamış kent makroformunun gelişimde doğa, geçmiş ve üst ölçekli yatırım kararlarının etkinliği önemlidir. Sert iklimsel koşullara sahip bölgede gerek üst ölçekli ulaşım kararları gerekse kentsel gelişim vadi tabanı çevresinde şekillenmiştir. Böylelikle güneybatıdan esen rüzgarlardan yararlanılmaya çalışılmıştır. Yenilgiden çok ulus olma bilincinin geliştiği mekanlar olarak nitelendirilen alanlar ise yine bu bölgede yoğunlaşmaktadır. Sarıkamış makroformunun şekillenmesinde bir diğer belirleyici unsur olarak, üst ölçekli turizm kararlarının alındığı, kenti güney-güneybatı yönleri boyunca kuşatan sarıçam ormanlarının yoğunluk kazandığı; kişi sporlarına son derece uygun olan turizm bölgesi dikkat çekmektedir.

Makroformu Etkileyecek Gelişmeler

Sarıkamış önemli bir değişim-dönüşüm sürecinin eşliğinde bulunmaktadır. Söz konusu süreçte kent makroformunun şekillenmesinde;

- Allahüekber Dağları'nda ilan edilen milli parkın,
- Kenti güneybatı, güney ve doğu yönlerinden kuşatan turizm merkezinin,
- Sarıkamış Kayak Merkezi'nin yatak kapasitesinin artırılmasına ilişkin kararların,
- Kenti batı ve kuzey yönlerinde kuşatacak Sarıkamış Harekatı Anma Alanları oluşturma girişiminin,
- Kara ve demiryolu (Erzurum-Kars Hızlı Tren Projesi) ulaşımına ilişkin olarak alınan üst ölçekli yatırım kararları ile uygulamalarının baskın unsurlar olacağı düşünülmektedir.



Öneri

Alanın bugüne kadar dezavantaj olarak nitelendirilen özellikleri korunmuş bir yapıya da beraberinde getirmiştir. Kent makroformunu önemli ölçüde etkileyecek gelişmelerin bütüncül yaklaşımlarla yönlendirilmesi alanın kültürel kimliğine ve doğaya zarar vermeden taşıma kapasitesi ile uyumlu gelişmelerin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca mekana ilişkin olarak alınan kararların kentsel yapının sağlıklılaştırılması, sosyo-ekonomik yapının iyileştirilmesi ve dinamik bir yaşama mekanının oluşturulmasına da katkı sağlanması önemlidir. Sarıkamış doğaya ve geçmişe saygının içselleştirildiği bir mekan olarak geliştirilmei, turistik ve kültürel faaliyetlerin ise nitelikleri artırılmalıdır.

Proje, tüm bu arayışlar çerçevesinde kenti kuşatan bir ekolojik koridor hiyerarşisi yaklaşımı geliştirilmiştir. Bu yaklaşım öncelikle kenti kuşatacak makro koridorların belirlenmesi doğrultusunda şekillendirilmiştir. Yaklaşım özünde mekânlar arası geçişlerin yeşil entegrasyonu ile sağlanması ve bütünleştirilmesi yer almaktadır.

Sarıkamış ile özdeşleşen kenti güney-güneybatı yönlere boyunca kuşatan sançam ormanlarının, Sarıkamış Harekati Tema Parkı kentsel tasarım alanının makro ekolojik koridorun bir parçası olarak değerlendirilerek Kazmpaşa Tepesi doğrultusunda yer alan Sançam Birliği ile entegre edilmesi ve bu entegrasyonun kentin doğusunda belediye sınırları ile turizm merkezi sınırlarının çıktığı yeni gelişim alanları boyunca da sürdürülmesi önerilmiştir.

Makro ekolojik koridorların kültür turizmi, kiş turizmi, anma alanları ve günlük yaşam dinamikleri açısından etkin birer erişim ve alternatif aktivite alanı olarak düzenlenmesi düşünülmüştür. Koridorlar yürüyüş, atlı kızak patkalarının oluşturulması, beden eğitimi ve spor bölümü öğrencileri ile kayak şampiyonası sırasında kenti ziyaret edenlere alternatif aktiviteler sunulma potansiyeli taşıyan alanlar olarak kurgulanmıştır. Ekolojik koridorlar hiyerarşisi yaklaşımının, kenti şekillendiren ve kente özgü olan unsurların entegrasyonu ve kentin yeni gelişme bölgesinin kent vizyonu ve kültürü ile uyumlu özgün bir yapıda gelişimi açıklanandan da önem taşıdığı düşünülmektedir.

2. Ulaşım Dolaşım Sistematiği

Yakın gelecekte Sarıkamış kenti ulaşım-dolaşım sistematiğinin etkileyecek en önemli unsurlar kara ve demiryolu (Erzurum-Kars Hızlı Tren Projesi) ulaşımına ilişkin olarak alınan üst ölçekli yatırım kararları ile uygulamalarıdır. Ayrıca, Sarıkamış ilçesi'nin yeni gelişme alanı ve her geçen gün kuvvetlenen kayak turizmi altyapısı ulaşım sistematiğinin şekillenmesinde etkin birer unsur olarak dikkat çekmektedir.

Hızlı tren projesinin hayata geçirilmesi ile beraber, devlet demiryollarına ait birçok alt ve üst yapı elemanı kullanılmıyacaktır. Bu projede, demiryolu hattının cer atölyeleri ile yağbasan köyü arasında kalan kısımda bir "Sarıkamış Harekati Tramvay Hattı" önerilmiştir. Mevcut rayların kullanılması, ekonomik bir sistemin ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

Yeni gelişme alanında;

- Yer alan ve cibiltepe'ye çıkan telsiyeli hatları,
- Güçlenen karayolu bağlantısı,
- Planlanan ologar

Sarıkamış'a ulaşımın bugün ulaşımın sağlandığı vadiyen değil, Erzurum-Kars yolu üzerinden olacağına işaret etmektedir. Söz konusu gelişmelerin, kara ulaşımında sarıkamış giriş noktasının değişimine, giriş noktası çevresindeki düzlüklerde yeni gelişme alanlarının oluşumuna ve festival çayırı çevresindeki konut gelişim baskısını azaltmasına zemin hazırlayacağı ve bu nedenle de kent içi ulaşım dolaşım sistematiğinin önemli yapısal değişimler geçireceği öngörülmektedir.

3. Harekati Anma Anımsatma Kurgusu**Mevcut**

1914 Sarıkamış Harekati sırasında Allahüekber Dağları'nda şehit düşen askerler anısına yapılan 24 - 25 Aralık Anma Törenleri, İstasyon Mahallesi'nde şehitlikte saygı duruşu ile başlamakta, saygı duruşu sonrasında yürüyüşe katılacak araçlarla Kızılcubuk'a bırakılmaktadır. Kızılcubuk'ta başlayan 8 km'lik yürüyüş güzergahı, yukarı Sarıkamış Köyü'nde son bulmaktadır. Anma etkinlikleri yukarı sarıkamış köyünde yapılmaktadır.

Öneri

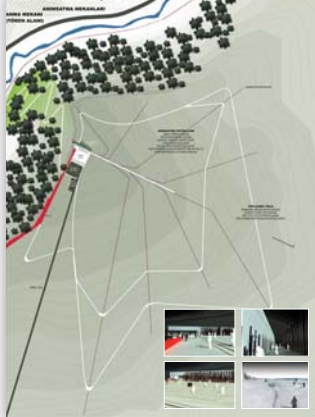
Bu projede, Kızılcubuk, Hamamı, Alisofu ve diğer şehitlik alanlarından yürüyerek veya araçlarla gelinerek festival çayırında toplanılması, buradan anıt yol boyunca ilerleyerek Kazmpaşa Tepesi'nde yapılacak Anma Parkı Ve Tören Alanı'na çıkılması önerilmiştir.

Bu yürüyüş sonunda ulaşım tören alanında tören yapıldıktan sonra da, tören alanı ve tanıtım merkezinden ayrılan inco patkaları insanları anımsatma mekânlarına dağılımsa tasarlanmıştır. Anımsatma mekânlarına giden patkalarda, savaşta birlik olarak başlayan ordunun, zorlu hava koşulları karşısında yavaş yavaş erimesinin, birlikten bireye geçişin, yalnızlık ve soğuk içinde ölüme geçişin simgeleyeceği düşünülmüştür.

4. İki Aşamalı Kurgu: Anma Mekanı (Tören Alanı) ve Anımsatma Mekanları

Sarıkamış ismi, donarak şehit düşen onbinlerce asker ile özdeşleşmiştir. Böyle bir mekân için yapılacak tasarımda, "kahramanlık" ve "zafer" simgesi olan ve insanı öçeği ile ezen geleneksel anıt fikrinin dışında bir yol izlenmiştir. Tasarım sürecinde plastik anlatım, "çokluk / yalnızlık", "hüzün", "ölüm" ve "anma" kavramları üzerine temellenmiştir. Mekânın tarihsel belleği, fiziki yapısı ve mekân-insan ilişkisinde öçeğin getirdiği psikolojik etkiler göz önüne alınmıştır.

Bir bütün olarak yola çıkan bir "çokluk" ve zorlu koşulların sonunda ölüme biten bir "yalnızlık" kavramları üzerinden, iki kademeli bir anıt fikri oluşturulmuştur. Geleneksel anıt mantığı, beraberinde geleneksel tören alanı ve anma şeklini de getirir. Burada ise hedeflenen, ziyaretçilerin otobüslerle gelip, bir törenin ardından dağılımları değil, mekansal bir deneyim yaşamaları, iç sesleri ile baş başa kalmalarıdır. İki aşamalı tasarlanan anıt, bu yeni anma mekânı kurgusunu, gerek mekân yaratarak, gerekse plastik değer katılarak güçlendirerek ve ziyaretçileri ile mekânın tarihsel belleği arasındaki bağı, topluluk öçeğinden kişisel öçeğe taşıyacak niteliktedir.

12000 TÖREN ALANI VE ÇEVRESİ VAZİYET PLANI

Anma Mekanı Heykel Grubu (Anıt)

Tören alanını karşılayan, ona fon oluşturan nitelikte konular-dırılmıştır. Anıt, anma töreni sırasında Sankamış Harekati'na katılan askerlerin oluşturduğu çokluğu simgelemektedir. Anıt oluşturan birimlerin her biri, bu coğrafyada ölen insanları simgeler. Anıtın güneybatıyı karşılayan konumu, kütle etkisi kadar ışık-gölge etkisinin de anıtın bir parçası olmasını sağlar. Anıt, devamlı ışık alır; gölgeler değiştiçe anıtın algısı değişir. Anıt oluşturan birimlerin aralarındaki boşluklar, ziyaretçilerin anıt içinde dolaşmasına olanak sağlar. Böylece ziyaretçinin varlığı ile tamamlanan bir anıt kurgusu oluşur.

Anıt ile Tanıtım Merkezi Binası arasında ölenlerin anısına karanfil bırakma ritüelinin gerçekleştirileceği bir yürüme yolu oluşturulmuş, bu yola cephe veren duvara da "karanfil duvarı" adı verilmiştir. Ziyaretçiler, anıtın içinden geçerek, Karanfil Duvarı'na ulaşabilecek, buraya karanfil bırakabilecekler. Ziyaretçilerin ve askerleri simgeleyen heykel birimlerinin gölgeleri birbirine karşı, arkadaki karanfil duvar üzerinde düşer. Heykel birimlerinin duvar üzerinde uzayan gölgeleri, onları, kavramsal düzeyde varlık ve yokluk / yaşam ve ölüm arasına yerleştirir. Böylece, tinsel etki güçlenir.

Anımsatma Mekanları Heykel Grupları

Anma parkı boyunca uzanan ince patikalar sonunda, geometrik ve figüratif heykellerin birlikteliğinden oluşan düzenleme, ziyaretçiyi içine alan dairesel bir alan oluşturur. Figüratif heykel küllüsünün kavsindeki yatay dairesel hareketi, bronz dikitler düşey düzlemde devam ettirir ve destekler. Tören alanındaki anıt oluşturan birimlerden çok azı ile burada tekrar karşılaşılan ziyaretçi, bir birlik olarak başlayıp sayıları azalan askerleri anımsayacaktır. Alanın merkezinde yanan ateş, soğukta ve yalnız yapılan bir yürüyüş sonrasında ihtiyaç duyulan sıcaklığı ziyaretçiyi verecektir. Ateşin aydınlatığı mermer kütle üzerinde, uzun yolculuk sonunda donarak ölen asker betimlemeleri yer alır. Anımsatma mekanlarındaki yer alan figüratif heykellerin mermer küllüsü üzerine işlenmiş metni okuyan ziyaretçi, mermer yüzeyde kendi yansıması ile karşılaşır. Figüratif heykel küllüsü, insan boyundandır. Üzerindeki figür betimlemeleri de insan ölçeğindedir. Soğukta yürüyüşün bedensel deneyimi, izleyici ve heykel arasında ölçek yakınlığı ve mermer üzerinde yansımalar, sanki aynı hareketli'nin askeri bir hareketin ötesinde bireysel olarak duyumsatır.

Plastik Etki

Anma Mekanı: Her bir bronz dikiti bir diğerinden farklı kılcak plastik etki, üzerindeki hafif bükümler ile sağlanmıştır. Demir konstrüksiyonun üzeri, bronz plaka ile kaplanacaktır. Plakanın kalınlığı en az üç milimetredir.

Anımsatma Mekanları: Figüratif heykellerin malzemesi, siyah mermer ya da siyah granittir. Malzeme, karlı zeminde renk kontrastı ve siyah rengin sembolik anlamı (matem, ölüm, vs.) göze alınarak seçilmiştir.

Figüratif heykel ile başlayan dairesel hareket, bronz dikitlerle devam eder ve desteklenir. Bronz dikitler, anımsatma mekanları ile tören alanını da plastik açıdan birbiriyle ilişkilendirir.

Tarihsel Bellek

Bütün olarak çıkılan yolda çokluk ve zorlu koşulların sonunda ölüme biteren yazılızık kavramları üzerinden, iki kademeli bir anıt fikri oluşturulmuştur. Geleneksel anıt mantığı, beraberinde geleneksel tören alanı ve anma şeklini de getirir. Burada ise hedeflenen, ziyaretçilerin otobüslerle gelip, anma töreni ardından dağılmaları değil, mekansal bir deneyim yaşamaları, iç sesleri ile başa kalmaları ve anımsatma duygusunu içselleştirmeleridir. İki aşamalı tasarlanan anıt, bu yeni anma alanı kurgusunu,

gerek mekan yaratarak, gerekse plastik değer katarak güçlendirilecek ve ziyaretçiler ile mekânın tarihsel belleği arasındaki bağı, topluluk ölçeğinden kişisel ölçeğe taşıyacak niteliktedir.

Fiziki Yapı

Doğal yapısı sayesinde geniş görüş alanına sunan ve sarıkamış hareketinin gerçekleştiği alanların rahatlıkla izlenebildiği Kazım-paşa Tepesi aynı zamanda çevreden de rahatlıkla algılanan önemli bir noktada yer almaktadır. Tepede yüksek organizasyonlu bitkiler bulunmamakta, step yetiştirmeye dikkat çekmektedir. Bu yapı alanın 4 mevsim boyunca farklı etkileri barındırmasını beraberinde getirmektedir. Tepe, özellikle uzun süren kış aylarında karla kaplı beyaz bir örtü altında kalmaktadır. Proje kapsamında kazımpaşa tepesinde geleneksel algının dışında bir tören alanı kurgulanmıştır. Kurgu alanını mevcut doğal özelliklerine müdahale edilmemesi gerekliliğini beraberinde getirmektedir. Alanın doğal olarak sunduğu etkileyici, dinamik yapıyı plastik öğelerle güçlendirilmiştir.

Kazımpaşa Tepesi'nde, yapılacak düzenlemelerin etkisini arttıracak, doğal yapının daha dikkat çekici bir yapı kazanmasını sağlayacak, çevrede istenmeyen gelişmeleri sınırlandıracak ve tepeyi kuşatacak bir sarıçam koridoru önerilmektedir. Öneri sadece tören alanının vurgulanması amacı ile değil tepenin kendisine de bir anıt olarak kent bütününde etkin olması düşüncesi ile getirilmiştir. Bu yaklaşımla tören alanı sınırı sarıçam koridoru sınırına çekilmiştir.

Mekan İnsan İlişkisi

Mekan tasarımı, gerek anma ve anımsatma alanlarında yer alan plastik öğeler ve yapsal elemanlar gerekse doğal yapıya müdahale eden insan ölçeğinin esas alınması temeline kurgulanmıştır. Yapsal ve bütünsel peyzaj hiç bir abartıyı ve ziyaretçiyi baskılayan unsuru barındırmamaktadır. Kurgu bireyin temel insan duygularını ile yüzleşmesi kendi deneyimlerinden yola çıkarak geçmiş anımsatması ve saygıyı içselleştirmesi temeline şekillenmiştir.

5. Mimari Yaklaşım

Tanıtım Merkezi, kütle olarak anıt ile ortak bir duvarı (Karanfil Duvarı) paylaşmakta ve ana yaklaşım olan güneybatı yaklaşımında bu duvarın arkasına yerleşmektedir. Yapının yalnızca Harekati Alanlarını izleme ve Bilgiendirme Mekanı yaklaşık 10 metre uzunluğunda bir konsol olarak kendisini öne çıkarmakta, alt ve üst kottardan etkileyici bir perspektif vermektedir. Yapı topografya ile uyumlu büyük bir çatı yüzeyinin altına yerleştirilmiştir ve bu çatının bakır ile kaplanması öngörülmüştür. Alanın yılın büyük bölümü kar altında kaldığı düşünülürse yapı kışın topografya ile bir olacaktır. Malzeme olarak anıtta yansımalarına dikkat edilmiş ve mermer gibi açık renk malzemeler öngörülmüş ve anıtın etkisinin bu sayede yaz kış hissedilebilmesi amaçlanmıştır. İç mekanda ise yöre taşı olan bazalt kullanılmıştır. Yapının sadece savaşın geçtiği topografyalara izleme noktası olarak tasarlanmış çok geniş bir vistsaya sahif konsol kısmında büyük cam yüzeyler tasarlanmıştır, onun dışında yapıda büyük açıklık yoktur.



JÜRİ RAPORUNDAN

4 olumlu, 3 olumsuz (Alper Ünlü, N. Oğuz Özer, Oktan Nalbantoğlu) oy ile 2. ödüle layık bulunmuştur.

Açık bir senaryoya sahip olması ve bunu mekâna yansıtmada ulaştığı düzey başarılı bulunmuştur. Proje alanlarını çevreleyen ve birbirine bağlayan yeşil kuşak olumlu bulunmuştur. Bu yeşil dokunun Sançam ormanları üzerindeki baskın önleme çabası, doğu kentsel gelişimi alanı ile proje alanı arasında tampon yaratması, kentin güneyinde bir ekolojik koridor ve yürüyüş yolu oluşturması projenin bütünselliğine önemli bir katkı olarak yorumlanmıştır. Doğu ve Batı proje alanlarını yaya ve tramvay hattıyla bağlaması olumlu bulunmuştur. Batı bölgesine kentin gelen taşıt yolunun proje alanının güneyine kaydırılması olumlu bulunmakta birlikte bu yoldan alana yapılan yaya bağlantısı yeterince güçlü bulunmamıştır.

Önerinin Batı alanında çayırın ekolojisini bozacak müdahaleler içermemesi olumlu bulunmuştur. Ancak mevcut peyzajın idelenmiş olmasına karşın çayır alanların yeterince kurgulanmamış olması olumsuz bulunmuştur. Kazımpaşa tepesinde serpilmiş anıtsal mekânları ve bunlar arasındaki patikalarla ziyaretçilere sunulan deneyim olanağı olumlu bulunmuştur. Taşıta, tramvayla ve yaya olarak gelenlerin anıt-tören alanı bütününe aynı yönden yaklaşımı olumlu bulunmakta birlikte gelenleri tanıtma merkezinin camlı giriş cephesinin karşılaması olumsuz bulunmuştur.

Arasından dolayabilen düşey elemanlardan ve bunların arkasında fon oluşturan karanfil duvarından oluşan anıtın tören alanıyla bütünleşmiş oluşu başarılı bulunmakta birlikte önerinin uzaktan kavranmaktaki başarısızlığı olumsuz bulunmuştur. Ayrıca anıt, tören alanı, tanıtım merkezi bütünselliği projenin başarılı yönlerindedir. Ancak tanıtım merkezinin iç çözümünün toplu haldeki dolayışında güçlükler yaratabileceği düşünülmektedir. Kazımpaşa Tepesinde yapılan düzenleme, yalın mimarisi ve topografyayla girdiği yer yer uyumlu yer yer ise gerilmli ilişki nedeniyle olumlu bulunmuştur. Ancak kanyona doğru uzanan konsolun mimari çözümü yeterince güçlü bulunmamıştır.



Ekipbaşı: Sunay Erdem-Peyzaj Mimar
Günyay Erdem-Mimar, Mehmet Aksoy-Heykeltıraş, Emel Akdemir-Şehir Plancısı

Yardımcılar: Serpil Öztekin Erdem-Peyzaj Mimarı, Meltem Kaymakoğlu-Peyzaj Mimarı, Ayhan Yılmaz-Heykeltıraş, Burcu Ertan-Peyzaj Mimar, Yaser Can-Öğrenci, Murat Çelik-Öğrenci, Seçil Şencan-Peyzaj Mimarı, Didar Aygün-Öğrenci, Erdem Akbıyık-Mimar

"Sonsuzluğa açılan taç kapıya giden yolda karla yeniden ortaya çıkan ve vücut bulan heykelleri!"

Bir yol, 15 günlük bir tarih yolu, sonsuzluğa, umuda, özgürlüğe ve kurtuluşa açılan bir kapıya doğru giden ve orada sonlanan bir yol bu yol...

Bir kapı, bu kapıdan herkes geçti ölenler de kalanlar da... Onların ruhlarıyla yükselen abideleşen bir taç kapı bu... Sonsuzluğa doğru, ebediyete doğru, umuda, özgürlüğe doğru, ölenlerin kişisel hayatları ve son arzularına doğru açılan bir kapı...

Askerler, kar beyazı bir ölüm gibi yağan karla birlikte ortaya çıkmaya, varılmaya başlayan figürlerden oluşuyor. Her kar yağdığında ortaya çıkacaklar onlara ölüm getiren kar, onları bu kez var edecek. Karla bütünleşen, karla kaderleri karışan, karla sonuza dek yaşayacak olan asker figürleri bunlar. Yağın karın tüm süreçleri, paslanmaz çelik çubuklardan oluşan bir konstrüksiyonla örülen görülmür görünmez (transparan) bu figürlerle yaşayacak. Artan kar yağışıyla dizlerine, bellerine kadar kara gömülecekler, rüzgarla sarsılacak yer yer açılacaklar, donacaklar, güneşle eriyecek yağın karla tekrar var olup ortaya çıkacaklar.

Konum:

Asker figürleri Makinalı Tüfek Tepesi'nden Kazım Paşa Tepesi'ne doğru giden ve taç kapıya sonlanan yolda, bu 15 günlük tarih yoluna yerleştirilecek. Yoldaki 6 durakta savaşın ve bu ölüm yürüyüşünün günlük raporları, bir günece gibi dökülmeye edilecek. Böylece anma ve diğer günlerde ziyaretçiler olayı daha bilinçli, daha derinden kavrayabilecekler.

Ayak izleri, tarih yolunda, yer yer askerlerin ayak izlerine rastlayacağız. Bu izler hem yürüyüş güzergahını belirleyecek hem de güneşli havalarda askerlerin kardaki ayak izlerine gönderme anlamı taşıyacak.

Hayat Ormanı:

Ölüme karşı yaşamı ve yaşatmayı, unutmamayı ve hatırlamayı, onları yeniden yaşatmayı öğrenden bir anlayışta Makinalı Tüfek Tepesi'nden Kazım Paşa Tepesi'ne çıkan tarih yolunun çevresine 90.000 ağacı yurdumuzun her ilinden gelecek gönüllüler eliyle dikilmesini, böylece bütün yurdu kapsayacak bir eylem bir kampanya haline dönüştürerek, vicdanlarda yeniden yeşertmeyi düşünüyoruz.

"Sonsuzluğa açılan taç kapıya giden yolda karla yeniden ortaya çıkan ve vücut bulan heykelleri!"



1/2000 ÖLÇEKLİ KENTSEL TASARIM PLANI



SARIKAMİŞ ÇAYIRI

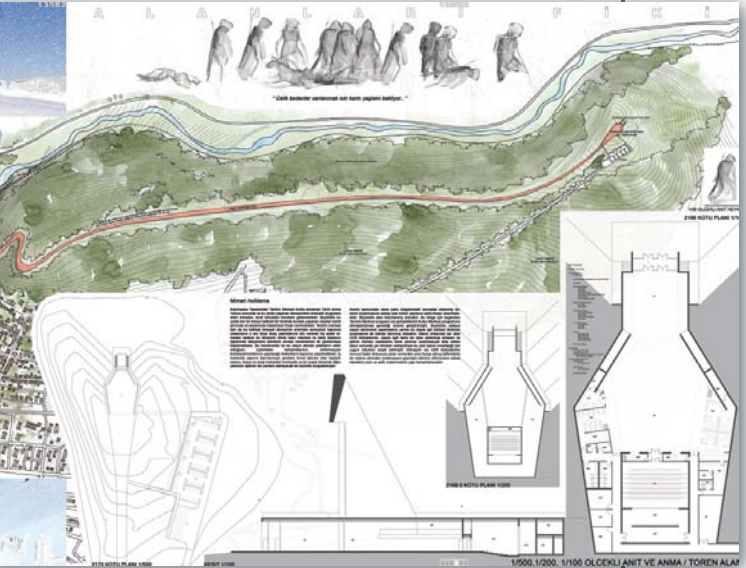


ÇARŞI ANMA YOLUNUN İZLERİ

Mimari Açıklama

Kazım Paşa Tepesi'ndeki Tanıtım Merkezi, anıtla sonlanan Tarihi Anma Yolu sonunda ve bu yolda yaşanan deneyimlere dramatik duygulara dahil olmadan, taraf tutmadan kendisini gizlemektedir. Böylelikle bu yolda her bir bireye katkısız bir biçimde burada yaşanan olayları kendi zihninde ve bedeninde hissetme fırsatı verilmektedir. Tanıtım merkezi tam da bu katkısız bireysel deneyim ardından sonsuzluk kapısına ulaşanların, o anı doya doya yaşamalarına izin vererek, hiç acele etmeden sadece bu deneyimi bitirip hazır olanlara ve daha fazlasını öğrenmek isteyenlere kendisini anıtsal merdivenleri ile göstermeye başlamaktadır. Bu merdivenler ile bu olayın altında yatanları neler olduğunu aydınlatan tartışmalarının, enformasyon bombardımanlarının yapılacağı mekanların kapısına ulaşmaktadır. İç mekanda yapının bantırması gereken temel işlevler olan toplantı salonu, fuaye ve sergi mekanları merkezde ve birarada tutularak diğer yardımcı işlevler ise yanlara saklayacak bir biçimde kurgulanmıştır.

Kentin batısındaki Tema Parkı bölgesindeki sonradan eklenmiş alanın bulunmasına sebep olan bütün yapıların kaldırılması önerilmektedir. Böylelikle alan hazırlanmış olacaktır. Bu bölge için öngörülen Tanıtım Merkezi programının ise genişletilerek Kültür Merkezi programına dönüştürülmesi gerektiği önerisi getirilmiştir. Böylelikle sadece olayın tanıtımının yapılmasının yerine bu olayla ilgili kültürel birikimin oluşmasına da olanak tanınmış olacaktır. Alanın ortasında yer alan Cer Atölyeleri'nin, olayla ilgili tarihi bir işlev üstlenmiş olmaları ve şehrin merkez caddesinin tema parkına uzatılmasıyla elde edilen aksın sonunda yer almaları sebebiyle bu yeni işlev ev sahipliği için uygun oldukları tespit edilmiştir. Dönüşüm ise Cer Atölyeleri'nin mevcut hiçbir dokusuna zarar vermeden ama harap olmuş bölümlerini de restore etmeden (restorasyon geçmişin izlerinin silinmesine sebep olacaktır) cam ve çelik matzemelerle yapı tamamlanacaktır.



Kentsel Tasarım - Peyzaj Açıklamaları

Yaşamsal alanın sınırları içerisinde olan Eski Sarıkamış Bölgesinde düşünülen Tema Parkı'nın röpar noktalarından ilki sınır boyunca uzanan, yöre etrafındaki sulak alanların ana damarı olan Sarıkamış Çayı'dır. Cer Ablyeleri'nin karşısındaki alanda bu çay gölete dönüştürülerek hem alana dahil edilmiş hem de atölyelerin etkisi vurgulanmıştır. Kışın oluşan soğuk hava koşulları ve görülen don etkisi düşünülerek 6 aydan daha fazla kış aylarında bu gölet buz pateni pisti olarak kullanılacaktır.

Çayın çevreleyen yaya yolu ise hareketin özü olan uzun yürüyüşü simgeleyen alanın daha iyi algılanmasına da yardımcı olmaktadır.

Ayrıca park içerisinde yol zaman zaman karlı tepeli örtüler altına girerek hareketatta "karın altında kalma hissi"ni simgeler. Harekatta yaşanan trajedi bu Karlı Tepeli Örtüler altında hayata dönüşmektedir. Çeşitli sosyalleşme alanları (çay bahçesi, yeme-içme), fuar ve festival alanları, sergi alanları gibi fonksiyonel alanlar bu yarı açık sistemler içerisinde düşünülmüştür. Bununla birlikte Sarıkamış Çayını alanında tasarlanan çok amaçlı açık alan tema parkı dahilinde Sarıkamış Harekati'nin multivizyon gösterilerine anma etkinliklerine de ev sahipliği yaparken, Cumhuriyet kent merkezinden buraya kadar uzanmaktadır.

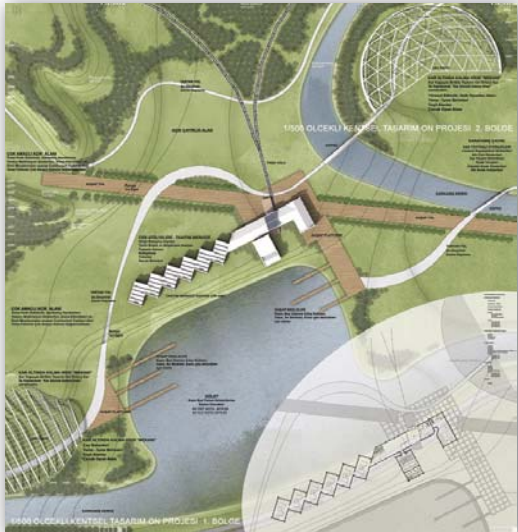
Alanın güneybatısında kalan orman fidanlılığı tema parkı ile bütünleştirilip geliştirilecektir.

Kar festivali etkinliklerinin düzenlenmesi için açık alan sisteminin en baş etamanını oluşturan Sarıkamış Çayını üzerinde açıklıklar bırakılmış, bu çayın çevreleyen alan bitkisel tonlamaya desteklenmiştir. Spor alanları parkın genişinde çözümlenirken bu alanın karşılayan alanda ana yolla bağlantılı olarak otopark çözümlenmesi yapılmıştır.

15 gün boyunca süren Sarıkamış Harekati boyunca çetin hava ve doğa koşullarından dolayı Sarıkamış'a girişememiş olunması gerçeğine dayanarak, Kazım Paşa Tepesi üzerinde düşünülen tören alanı ile kentsel tema parkının bağlantısı kuzey çepden Anma Yürüyüşü Yolu ile sağlanmıştır.

Varolan sançam ormanları korunarak açık yeşil alan sistematığı içine dahil edilmiş ve bitkisel doku olarak değerlendirilirken, 90.000 Ağaç Projesi ile oluşturulan tarihsel yol boyunca desteklenmiştir.

Genel olarak kentsel tasarım tema parkı konsepti savaşın aksine yaşamı tercih etmek ve sadeliktir. Sarıkamış Harekati'nin izlerini hala hissedilirken, aynı zamanda bu bölgeye yüklenen farklı fonksiyonlarla yeniden can bulmasıdır.



JÜRİ RAPORUNDAN

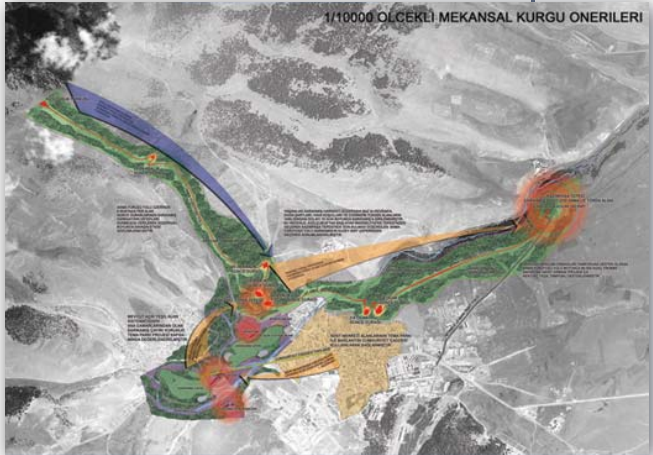
4 olumlu, 3 olumsuz (Ferit Özşen, Ömer Kiral, Oktan Nalbantoğlu) oy ile 3. ödüle layık bulunmuştur.

Sarıkamış Harekâtı bağlamında ağır kış koşullarıyla mücadelede ağır verim kavramsal yaklaşım başarılı bulunmuştur. Bu karar Kazımpaşa Tepesinde güçlü bir plastik biçimlenmeyle vurgulanmış olmakla birlikte proje genelinde bu kavramı mekâna yansıtmaya yeterli bulunmamıştır. Doğu ve Batı proje alanları arasındaki yaya bağlantısının sadece Makineli Tüfek Tepesi üzerinden kurulması yeterince güçlü bulunmamıştır. İki proje alanı arasındaki taşıt bağlantısının, askeri alanların ortasından geçmesinin sorun yaratacağı düşünülmektedir. Buna karşın kent merkezine Batı proje alanı arasındaki bağlantı olumlu bulunmuştur. Kentin ana arterinin batıdaki etkinlik alanlarına ve tanıtım merkezi işlevi verilen cer atölyesine bir yaya aksıyla bağlanması; kent merkezinden gelen taşıt yolunun çayırın serbest bırakılacak şekilde alanın güneyine kaydırılması olumlu bulunmuştur. Şartnamede yeri olarak alınması istenen hızlı demiryolu hattının proje alanına etkisiyle ilgili bir düzenleme yapılmamıştır.

Projenin Batı alanını doğal ekolojisiyle koruyarak en az müdahaleyi önermesi olumlu bulunmakla birlikte, Sarıkamış çayırının doğal izine yapılan müdahale aşırı bulunmuştur. Batı proje

alanını çevreleyen yaya yoluyla birbirine bağlanan çeşitli etkinlik alanlarının peyzaj öğeleri ve topografya ile düzenlenmesi olumlu bulunmuştur. Ancak bu alanlarla ilgili ayrıntılı bir kentsel tasarım çalışmasına rastlanmamış ve bu etkinlik alanlarının üzeri örtülü olanların büyüklüğü ve sayısı gerçekçi bulunmamıştır.

Batı proje alanındaki konut alanlarının sağlığılaştırılmasıyla ilgili bir düzenleme yapılmamıştır. Kazımpaşa Tepesinde anıt ve tören alanının bulunduğu bölge dışında herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Alana yaya yaklaşımının genişletilerek tören alanını oluşturması ve tören alanının bir taş kapıyla sonlanması fikri sade ama etkili bir çözüm olarak değerlendirilmiştir. Buna karşılık etkinliğe katılacak olanların önemli bir bölümünün tercih edeceği araçla yaklaşımın tören alanına bağlantısı zayıf bulunmuştur. Tören alanı ise öngörülen katılım için yeterli bulunmamıştır. Tanıtım merkezine yaklaşımın algılayıcı güçlüğü yaratıldığı görülmektedir. Tanıtım merkezinin iç düzenlemesindeki sematik yaklaşım buradaki mimari tasarımın zayıflığı olarak görülmüştür. Asker heykelleriyle bütünleşen taş kapının, tarihsel gerçekliği etkileyci bir vurguya anlatması başarılı bulunmuştur. Heykellerin kar yağışıyla birlikte ortaya çıkmasını sağlayan malzeme seçimi olumlu bulunmakla birlikte, bu önerinin taşıyıcılık, zamana direnir açıdan sorunlar yaratacağı düşünülmüştür.



1. Mansiyon

SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

Ekipbaşı:

Alişan Çırakoğlu-Mimar
İlgin Avcı-Mimar, Eda
Ekin-Peyzaj Mimar,
Mustafa İhsan Kızıllaş-
Şehir Plancısı, Zyatın
Nuriev-Heykeltraş

Yardımcılar:

Altuğ Çırakoğlu

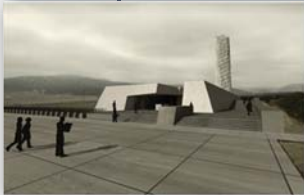
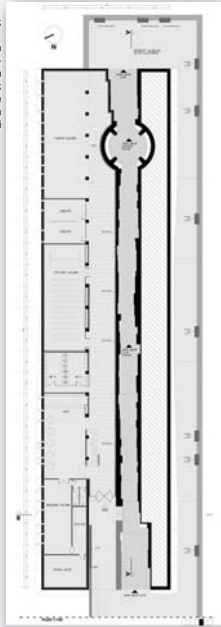
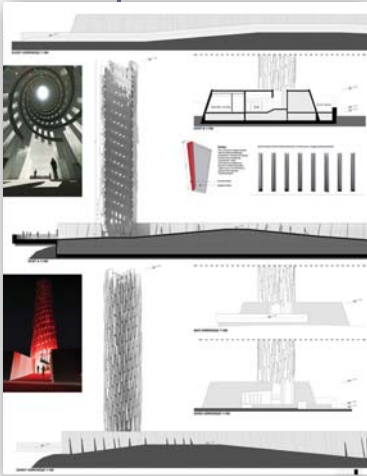
Danışman:

Ceyda Özbilen

JÜRİ RAPORUNDAN

5 oğumlu, 2 olumsuz (Ferit Özgen, Ömer Kural) oy ile 1. mansiyona layık bulunmuştur.

Batı bölgesindeki vizyon ve anma etkinlikleri kurgusu ile tanıtım merkezinin bütünleştirilmesi olumlu bulunmuştur. Tema parkı peyzajı kurgusu ile gereğinden fazla abartılmıştır. Doğu bölgesindeki tören alanının formu ile tanıtım merkezi arasındaki mekânsal ilişki olumsuz bulunmuştur. Anıta yönelik koridor düşüncesi algılama ve ergonomik açıdan olumsuzdur. Anıt ile elde edilen imgesel etki, sonsuzluk ve zamansızlık kavramları düşünsel anlamda olumlu bulunmuş, buna karşın anıta giden koridor ve koridorun sonundaki seyir platformları törendeki kalabalık açısından yetersiz bulunmuştur.

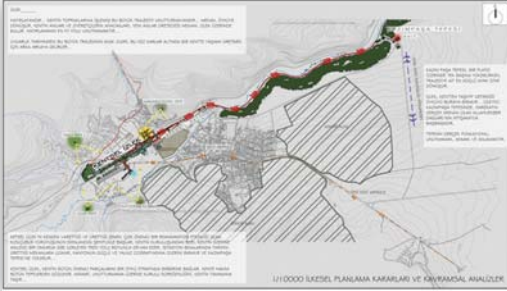


JÜRİ RAPORUNDAN

4 olumlu, 3 olumsuz (Ferit Özşen, N.Oğuz Özer, Güven Birkan) oylu 2. mansiyona layık bulunmuştur.

Vizyon ve anma etkinlikleri kurgusunu olumlu bulunmuştur. Yukarı Sarıkamış Şehitliği ve tören alanı çevresindeki peyzaj düzenlemeleri olumlu bulunarak birlikte, kentsel izlek organizasyonunun uzunluğu olumsuz olarak eleştirilmiştir.

Doğu ve Batı bölgelerini birbirine bağlayan dekoliv hattı olumlu bulunmuştur. Doğu bölgesindeki anıt ile elde edilen imgesel bir yönde olumlu bulunmakla birlikte, perfore folyo arkasındaki seyir kulesinin üç yöne açık olması anıt imgesine olumsuz etki yaratmaktadır. Buna karşılık Yukarı-Sarıkamış Şehitliğindeki anıt önerisi olumlu bir katkı olarak değerlendirilmiştir.

**Ekiþbaþ:**

Coşkun Üreyen-Mimar
C. Kumru Alpaydın-
Mimar, Gülcân
Kaya-Mimar, Mevlüde
Gervan-Mimar, Raşih
Uğur Uyanık-Mimar,
Özcan Temurer-Şehir
Plancısı, Habibe
Aduş-Peyzaj Mimarı,
Osman Mete Demirbaş-
Heykeltıraş
Yardımcılar:
Pınar Kumandaş-
Öğrenci, Necdet
Beker-Mimar, Emre
Sönmez-Mimar

3. Mansiyon

SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

Ekipbaşı:

Nimet Aydın-Mimar
Rahmi Aksungur-
Heykeltıraş, Oğuz
Yılmaz-Peyzaj Mimarı,
Nalan Aygül-Şehir
Plancısı

Yardımcılar:

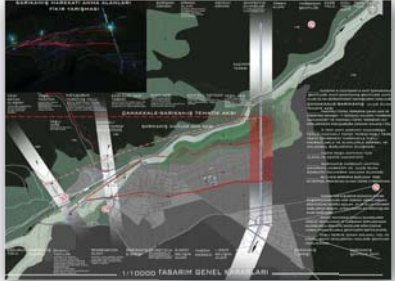
Ali Düzdağ-Mimar, Ebru
Öztürk-Mimar, Mürüvvet
Şahin-Mimar, Seda
Aydın-Mimar, Tuğrul
Büyükköken-Mimar,
Esra Güven-Mimar

JÜRİ RAPORUNDAN

4 olumlu, 3 olumsuz (Baykan Günay, Oktan Nalbantoğlu, Ömer Kiral) oy ile 3. mansiyona layık bulunmuştur.

Vizyon, anma etkinlikleri ve analiz çalışmaları olumlu bulunmuştur. Akslar yaratma düşüncesi olumlu olmakla birlikte topografya ile bağlantısı olumsuz karşılanmıştır. Hızlı tren istasyonu ile akslar ve meydan ilişkisi zayıf bulunmuştur. Doğu bölgesinde kentsel aile ölçek ve vizyon açısından abartılı ve olumsuz olarak eleştirilmiştir. Anıt yönelmesinde tanıtım merkezinin parçalanarak, anıt imgesini zedelemesi ve algılama sorunu yaratması olumsuzdur.

Anıt platformunda iniş ve çıkışlarda sadece merdiven çözümünün elde edilmesi olumsuz diğer bir noktadır. Anıt bölgesinde mukarnasın yeniden yorumlanması olumlu bir konudur. Anıt çevresindeki pano ve levhalar yoğun bulunmuş, ziyaretçinin algılaması açısından olumsuz olarak eleştirilmiştir.



JÜRİ RAPORUNDAN

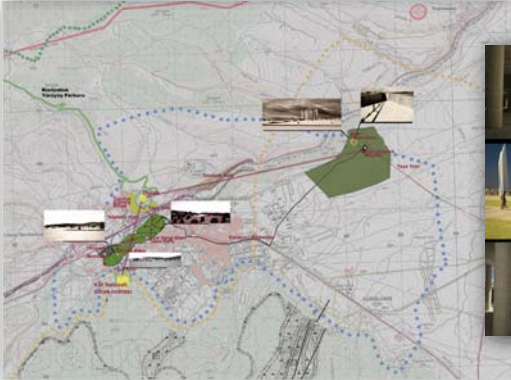
4 olumlu, 3 olumsuz (Ferit Özşen, N.Öğuz Özer, Oktan Nalbantoğlu) oy ile 4. mansiyona layık bulunmuştur.

Genel olarak mekansal kurgu, ulaşım dolaşım sistematiği, kent ile bütünleşme yeterli bulunmamıştır. Cer atölyesinin kuzeybatısında tasarlanan meydan konum itibarıyla olumlu bulunmakla

birlikte ölçek olarak abartılı bulunmuştur. Alanın doğal peyzajının korunması ve bunun içinde doğaya en az müdahale ile önerilen bina formların olumlu bulunmuştur. Doğu bölgesindeki anıt ve çevresindeki-anma parkındaki dokuz adet simge son derece güçlü bulunmuştur. Bu objelerin bir alt düzeye yer alması-batık avlu fikri olumsuz olarak ele alınmıştır.

Ekipbaş:

İbrahim Albayrak-Mimar
Serhat Koça-Mimar,
Ümit Kumaş-Mimar,
Dursun Esen-Peyzaj
Mimar, Osman Dünger-
Heykeltıraş, Tuğba
Çakıcı-Şehir Plancısı



5. Mansiyon

SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

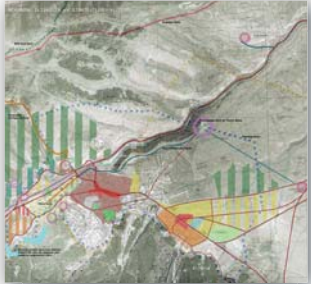
Ekipbaşı:

Selami Demiralp-Peyzaj
Mimar
Burak Özödver-Mimar,
Davran Erdayı-
Heykeltıraş, Nihan
Özyaşar-Peyzaj
Mimarı, Orhan İlksoy
Bostancıoğlu-Peyzaj
Mimarı, Mehmet Nazım
Özer-Şehir Plancısı

JÜRİ RAPORUNDAN

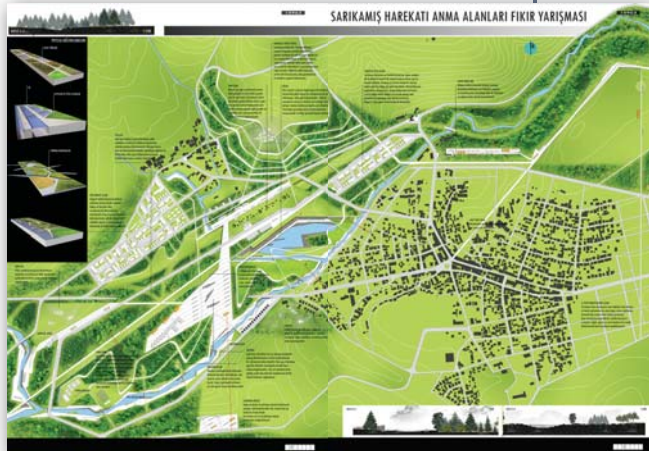
5 olumlu, 2 olumsuz (Baykan Günay, Ömer Kırıl) oy ile 5. mansiyona layık bulunmuştur.

Vizyon ve anma etkinliği kurgusu, batı bölgesindeki ikonik peyzaj ve promenatın ölçeği eleştirilmiştir. Ancak batı bölgesinde yaratılan göletler, pet adası, çocuk oyun alanları gibi düzenlemeler olumsuz bulunmuştur. Anıt mekansal kurgusundaki anlamsal objeler ve bu objelere bağlı kavramsal arayışlar olumlu bulunmuştur. Anıt çevresindeki tanıtım merkezi, toplanma alanı ve panoramik seyir teraslarının kurgusu olumlu bir katkı olarak değerlendirilmiştir.



Ekipbaşı: Serdar Özbay-Y. Şehir Plancısı

Erdem Satılmış-Şehir Plancısı, Sinem Çınar-Mimar, İzzet Temel-Heykeltıraş, Sibel Kaya-Peyzaj Mimar



2. Satınalma

SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

Ekipbaşı:

Doğan Onur Araz-Mimar
Murat Yüksel-Mimar,
Oknur Çalışkan-Mimar,
Gökhan Kulöz-Mimar,
M. Salih Çakman-
Mimar, Mehmet Zeyat
Hattapoğlu-Peyzaj
Mimarı, Jülide Alp-Şehir
Plancısı, Mehmet Aydın
Aydemir-Heykeltıraş

Yardımcılar:

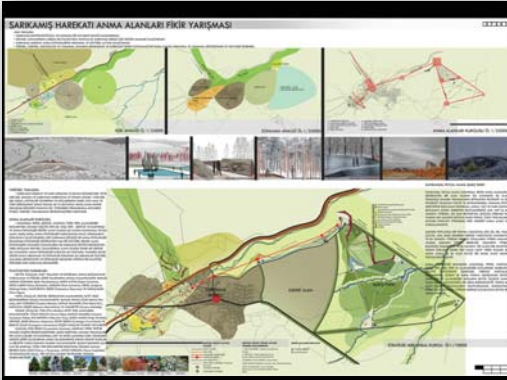
Onur Tanık-Mimar,
Mehmet Düzen-
Öğrenci, Muhammed
Said Uyar-Öğrenci



Ekipbaşı: R. Kuvılcım Duruk-Mimar

Nilay Aydoğmuş-Mimar, M. Tolga Kezer-Mimar, Ozan Soya-Mimar, Çiğdem Durukan-Ş. Plancısı, Tülin Göçer Munzur-Peyzaj Mimar, Volkan Kangal-Heykeltıraş

Yardımcı: Güneş Alakan Pekşen-Mimarlık Öğrencisi



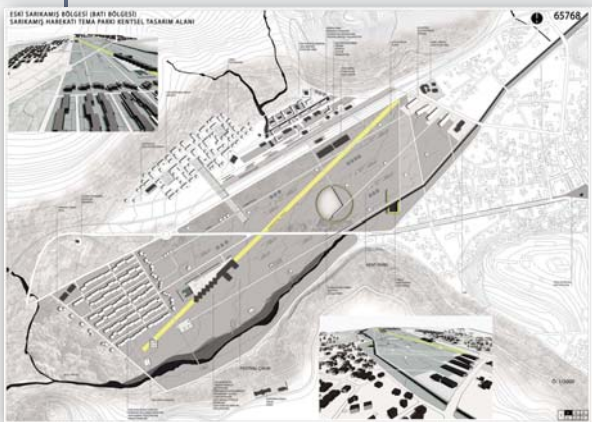
4. Satınalma SARIKAMIŞ HAREKÂTI ANMA ALANLARI FİKİR YARIŞMASI

Ekipbaş: Feride Önal-Mimar

Zafer Akdemir-Mimar, Eren Kürkcüoğlu-Şehir Plancısı, Akşel Zeydan Göz-Heykeltıraş, Selen Adanur Gönenç-Peyzaj Mimarı, Nihan Gürel-Mimar, F. Eren Günal-Mimar, Erman Yıldırım-Mimar

Danışman: M. Dilek Ayman Rodrigue-Mimar

Yardımcı: Salih Ceylan-Mimar

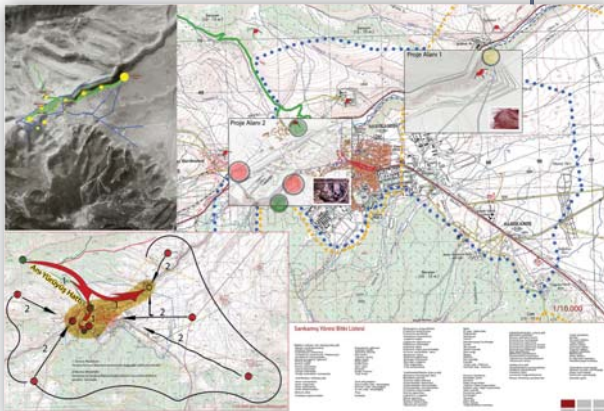


Ekipbaşı: Seden Cinasal Avcı-Mimar

Merih Feza Yıldırım-Mimar, Serdar Uslubaş-Mimar, Ramazan Avcı-Mimar, Mesut Yüksel-Ş. Plancısı, Özgür Kamer Aksoy-Peyzaj

Mimar, Hanife Yüksel-Heykeltıraş

Yardımcılar: Hasan Namlı, İpek Bakılcı, Ahmet Buğra Avcı, Turgut Şakiroğlu



“...İmar mevzuatındaki kısıtlamalara tabi olmaksızın...” ibaresinin Anayasa Mahkemesince iptali

3194 sayılı İmar Kanununun 9 uncu maddesinin sonuna “4046 sayılı Kanun kapsamında gelir ortaklığı modeli ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflar yöntemine göre özelleştirme işlemleri yapılan hizmet özelleştirilmesi niteliğindeki yatırımların yapılacağı yerlerde hazırlanan veya hazırlanılan planlar, Özelleştirme İdaresince değerlendirilmek ve sözleşmeye uygunluğu konusundaki görüşü de alınmak kaydı ile imar mevzuatındaki kısıtlamalara tabi olmaksızın re’sen onaylamaya Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkili olup, her türlü ruhsatı ilgili belediye en geç iki ay içinde verir.” şeklinde eklenen ibaresinin iptali istemiyle Anayasa mahkemesine dava açılmıştır.

Anayasa Mahkemesi 3194 sayılı Yasa’nın 9. maddesinin sonuna eklenen fıkrada yer alan “... imar mevzuatındaki kısıtlamalara tabi olmaksızın ...” ibaresinin, Anayasa’ya aykırılığına ve İptaline, Oybirliğiyle, 5.1.2006 gününde karar vermiştir. Mahkemenin E: 2005/98, K:2006/3 sayılı kararın, 4 Ocak 2008 tarihli ve 26746 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

Mahkeme, Anayasa tarafından tanımlanan ödevler yerine getirilerek idarenin imar mevzuatındaki kısıtlamaların dışında tutulmasını, Anayasa’nın 5. ve 56. maddelerine aykırılığına gerekçesi ile iptal kararını vermiştir.

Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 1/4/2002 tarihli ve 24713 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinin bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır. Değişiklik 1 Şubat 2008 tarihli ve 26774 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin 61 inci maddesinin üçüncü fıkrasına “Talebe konu parselin arsa spekülasyonu amaçlı ifraz yapılmadığı ve ticari amaçla kullanılmadığının OSB yönetim kurulları tarafından tespiti ve gerekçeli kararda bu hususun münhasıran belirtilmesi, katılımcı tarafından ifraz sonrası oluşacak parsellerde, yönetmelikte belirtilen yapılaşma şartlarını sağlayacak şekilde bir yıl içinde yapı ruhsatını alarak inşaatla başlanacağı ve yapı ruhsatı tarihinden itibaren iki yıl içinde üretime geçileceğinin kabul ve taahhüt edilmesini hususunun noter tarafından tasdik durumunda, minimum 2000 m2 ifraz şartının sağlanması ve parselin altyapısının yeterli olması koşulu ile yönetim kurulunun gerekçeli karar ve Bakanlığın onayı ile bir defaya mahsus ifraz yapılabilir.” şeklinde (d) bendi eklenmiştir.

Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği

29/6/2001 tarihli ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanuna göre faaliyet gösteren Yapı Denetim Komisyonunun, yapı denetim kuruluşlarının ve laboratuvarların kuruluş ve çalışmaları; yapı denetim

kuruluşlarında ve laboratuvarlarda görev alacak denetçi mimar ve mühendisler ile diğer görevlilerde aranacak nitelikler; ilgili idare, proje müellifi, yapı müteahhidi, şantiye şefi, yapı sahibi ile yapı denetim kuruluşu ortaklarının görev ve sorumlulukları; yapı denetimi hizmet sözleşmesinin düzenlenmesi ve hizmet bedelinin ödenmesi; yapı denetim kuruluşları ile bu kuruluşların denetçi ve kontrol elemanı mimar ve mühendislerinin sicil raporlarının tutulması, yapılara sertifikalı verilmesi ve Kanunun uygulanması ile ilgili usul ve esaslar belirlemek amacıyla Yapı Denetimi Uygulama yönetmeliği yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik 5 Şubat 2008 tarihli ve 26778 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır.

Bu Yönetmelik ile 12/8/2001 tarihli ve 24491 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulan Yapı Denetimi Uygulama Usul ve Esasları Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

Sanayi ve Ticaret Bakanlığına 17/1/2008 tarihli ve 26759 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliğinde değişiklik yapılmıştır. Söz konusu değişiklik 21 Şubat 2008 tarihli ve 26794 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin 20 nci maddesinin ikinci fıkrasının sonuna “Bu süre içerisinde görüşünü bildirmeyen kurum ve kuruluşların görüşü Bakanlık tarafından olumlu kabul edilir.” ibaresi getirilmiştir.

Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği (2002/49/EC)

Çevre ve Orman Bakanlığına Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği yayımlanmıştır. Yönetmelik 7 Mart 2008 tarihli ve 26809 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelik; çevresel gürültüye maruz kalınması sonucu kişilerin huzur ve sükununun, beden ve ruh sağlığının bozulmaması için gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamak amacıyla yönelik olarak;

- Değerlendirme yöntemleri kullanılarak çevresel gürültüye maruz kalma seviyelerinin, hazırlanacak gürültü haritaları, akustik rapor ve çevresel gürültü seviyesi değerlendirme raporu ile belirlenmesi,
- Çevresel gürültü ve etkileri hakkında kamuoyunun bilgilendirilmesi,
- Gürültü haritaları, akustik rapor ve çevresel gürültü seviyesi değerlendirme raporu sonuçları esas alınarak; özellikle çevresel gürültüye maruz kalma seviyelerinin insan sağlığı üzerinde zararlı etkilere yol açmasının mümkün olduğu ve çevresel gürültü kalitesini korumanın gerekli olduğu yerlerde, gürültüyü önleme ve azaltmaya yönelik eylem planlarının hazırlanması ve bu planların uygulanması amacıyla yayımlanmıştır.

Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu ile Mera Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun

3/7/2005 tarihli ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununun 13 üncü maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki (f) ve (g) bentleri eklenmiştir.

"f) Enerji Piyasası Düzenleme Kurumunun talebi üzerine 20/2/2001 tarihli ve 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu uyarınca yenilenebilir enerji kaynak alanlarının kullanımı ile ilgili yatırımlar,

g) Jeotermal kaynaklı teknolojik sera yatırımlar,"

5403 sayılı Kanunun 13. maddesi mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazileri tarımsal üretim amacı dışında kullanılmayacağı, ancak, alternatif alan bulunmaması ve Kurulun uygun görmesi şartıyla; bu arazilerin amaç dışı kullanım taleplerine, toprak koruma projelerine uyulması kaydı ile Tarım ve Köyişleri Bakanlığı tarafından izin verilebileceği hükmünü içermektedir. Eklenen (f) ve (g) bentleri de amaç dışı kullanıma ilişkin istisna hükümleri içermektedir.

5403 sayılı Kanuna "11/10/2004 tarihinden önce, gerekli izinler alınmadan tarım dışı amaçlı kullanıma açılmış bulunan arazilerin tarımsal bütünlüğü bozmuyor ise istenilen amaçla kullanımı için, bu Kanunun yayımı tarihinden itibaren bir yıl içerisinde Bakanlığa başvurulması,

hazırlanacak toprak koruma projesine uyulması ve tarım dışı kullanılan tarım arazilerinin her metre karesi için beş Yeni Türk Lirası ödenmesi şartıyla izin verilir.

Söz konusu arazi ve tesislerin istenilen amaçla kullanımı için çeşitli kurumlardan alınması gerekli ruhsat, izin gibi işlemler, Bakanlığa başvuru tarihinden itibaren 2 yıl içerisinde tamamlanmaya kadar başvuru sahipleri faaliyetlerine devam ederler. Bu süreler içerisinde gerekli izinleri alamayanların üretim faaliyetleri ilgili idarelerce durdurulur.

Tarım arazisi vasfından çıkarılan araziler, ilgili kuruluşlarca başvuru sahibinin isteği doğrultusunda vasfını değiştirir." şeklinde geçici 4. madde eklenmiştir.

25/2/1998 tarihli ve 4342 sayılı Mera Kanununun 14 üncü maddesinin birinci fıkrasına ise (ğ) ve (h) bentleri eklenmiştir.

"ğ) Enerji Piyasası Düzenleme Kurumunun talebi üzerine 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu hükümlerine göre elektrik faaliyetleri için ihtiyaç duyulan,

h) Jeotermal kaynaklı teknolojik seralar için ihtiyaç duyulan,"

4342 sayılı Kanununun 14. maddesi mera, yaylak ve kuşlakların amacı dışında kullanılmasına ilişkin istisnaları içermektedir.

Toprak Koruma Ve Arazi Kullanımı Kanunu İle Mera Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun 2 Nisan 2008 tarihli ve 26835 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan yürürlüğe girmiştir.

Kitap Tanıtımı

Hazırlayan: Yayın Kurulu

GECEKONDU GEZEĞENİ



Mike Davis
Metis
Ağustos 2007
245 Sayfa

Dünya üzerinde kentsel nüfus ile kırsal nüfus arasındaki fark hızla kapanır ve hatta belki de kentsel nüfus tarihte ilk defa kırsal nüfusu geçen gecekondu alanlarında yaşananlardan bahsediyor Mike Davis bu kitabında. "Planet of Slums" adı ile ilk defa 2006'da

basılan bu kitap Gürol Koca tarafından dilimize kazandırılmış. Kentlerimizde gözlemlediğimize benzer biçimde tüm dünyada artış eğilimi gösteren gecekondu sorununun, muazzam genişlikte ve kullanılan alanın yalın ve çarpıcı biçimde anlatıldığı bu kitapta kentleşme ile sanayileşme ve hatta kalkınma arasındaki nedensellik ilişkisinin kopmasından ve "yoksulluğun devasa boyutlarda yoğunlaştığı" mekanlar olarak üçüncü dünya ülkelerinin "azman-kentlerinden" bahsediliyor. aşırı kentleşmeyi iş arzının değil, yoksulluğun yeniden üretiminin yönlendirdiği savi ile kentlerdeki gecekondu sorununu ve hızlı nüfus artışını ele alan yazar Latin Amerika'dan, Orta Doğu'dan, Afrika'dan ve Güney Asya'dan seçtiği çeşitli örneklerle kitabı zenginleştiriyor. Tanıtımı kitaplan bir alıntı ile bitirmek gerekirse;

"...geleceğin kentleri, ilk kuşaktan şehir plancılarının tasavvur ettiği gibi cam ve çelikten değil, büyük oranda kaba tuğla, saman, geridö-nüştürülmüş plastik, briket ve hurda tahtalardan inşa edilecektir".

GÖÇ VE ÖTESİ



İlhan Tekeli
Tarih Vakfı
Ekim 2008
225 Sayfa

Bilgi toplumunda kapitalin sürekli olarak kendisini mekanda yeniden dağıtan rasyoneli içinde, insanlar sanayi toplumuna göre mekanda daha sık yer değiştireceklerdir. Böyle bir durumda insanların bir yere bağlı olarak düşünmek yerine insanların yaşamları boyunca

yeryüzünde belli güzergahlar üzerinde hareket halinde düşünmek, var olan gerçeğin daha doğru bir temsili olacaktır.

İnsanın yer ile ilişkisi böyle bir güzergah üzerinden düşünüldüğünde, yer değiştiren insan, göç eden insan olmaktan çıkararak, dünyadaki güzergahını gerçekleştiren bir insana dönüşür. Bu durumda insanların yerlerinden çok güzergahlarından, güzergah kalıplarından söz etmek gerekecektir. Güzergahları zamanda ve mekanda keşif eden insanlar bir yerleşme ve topluluk oluşturacaklar, bu toplulukta sorumluluk yükünecekler, yaşamlarına anlam kazandırabileceklerdir.

UMUT MEKANLARI



David Harvey
Metis
Mart 2008
343 Sayfa

"Spaces of Hope" adıyla ilk defa 2002 yılında basılan Umut Mekanları Harvey'in Türkçeye çevrilmiş olan dördüncü kitabıdır. Harvey in diğer kitaplarında da görülen Marksist kurama uzamsal olanı eklemeye yaklaşımları bu kitapta da varlığını sürdürüyor.

ABD'nin Baltimore kentinden yola çıkarak "başka seçenek yok" savını ütopyacı hayal gücünün varlığı ile çürüten yazar kentin zaman içinde geçirdiği değişim üzerinden bugünü anlatıyor ve "umut mekanlarına" varıyor.

"Dejenere ütopya – meta ve kentsel gösteri alanı" olarak "kent merkezi canavari", azalan nüfusa rağmen artan biçimde yayılan yapıtlı çevre, burjuva ütopyasının gerçekleştirmiş hali olan monoton ve korunaklı banliyöler, yatırım çekmek için yapılan yatırımlar ve bu yatırımlardan "hiçbir zaman gelmeyecek" faydayı bekleyen vatandaşlar, "sanaysizleşme" ve umut bağlanan "misafirperverlik endüstrileri" ile Baltimore kentini anlatırken, Harvey; okuyucu, elinde olmadan kendi yaşadığı ülkedeki kentler ile şarhırcı benzerliği düşünüyor. Eşitsiz coğrafi gelişim her düzeyde ve her coğrafyada kendini gösteriyor ve aslında kazanımlar da kaybediyor.

Kitabında uzamsal ve zamansal ütopyaları karşılaştıran yazar son olarak kendi umut mekanından bahsederek şahsi bir ütopya inşa ediyor.

Tez Özetleri

Hazırlayan: Yayın Kurulu

KENT, GÜVENLİK VE GÜVENLİ KENT PLANLAMASI; BURSA ÖRNEĞİ

ATAÇ, Ela

Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama Bölümü

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Özlem

Güzey

2008, 197 sayfa

Günümüz kentlerinin ekonomik, sosyal ve teknolojik değişim ve gelişimlerine bağlı olarak her geçen gün artan kentsel suç ve toplumdaki suç korkusu, kent yaşamını önemli ölçüde tehdit etmektedir. Aslında suç, modern toplumun en önemli sonuçlarından ve sorunlarından bir tanesidir. Yaşamın modernleşmesi ile birlikte her geçen gün artan suç olaylarının engellenmesi ya da azaltılmasında, toplum kendi müdahalesini kanunlarla koymaya çalışmış ve en eski dönemlerden günümüze kadar yaşam çevresini güvenli kilmada yargı sistemleri ve polisiye hizmetler rol almıştır. Fakat son yıllarda tüm dünyada ve Türkiye’de giderek artan suç oranları, suçun insan yaşamından çıkarılmasında kanunların ya da güvenlik güçlerinin kendi başına yeterli olmadığını ortaya koymaktadır. Bu da kent güvenliğinin, kentlerin öncelikli problemlerinden biri haline gelmesine neden olmakta ve kentlerde yaygınlaşan suçun engellenmesinde ya da azaltılmasında yapılacak disiplinler arası çalışmalar, suçun çok boyutlu tanımı nedeniyle de önem kazanmaktadır. Bu bağlamda tüm kentlerin olduğu gibi Türkiye’nin de önemli problemlerinden biri haline gelen kentsel suçun çözümünde, yargı sistemleri ve emniyet güçlerinin yanı sıra, mekân düzenlemeye yönelik kalıcı kararlar veren kent planlama disiplininin de etkinliği tartışılmaktadır. Buradan yola çıkılarak bu tez çalışmasının amacı, suç ve kent arasındaki ilişkinin ortaya konulması ve kentsel suçun engellenmesinde/azaltılmasında kent planlama disiplini çerçevesinde, mekânla yönelik düzenlemelerin önemini vurgulanması olarak belirlenmiştir. Bu nedenle çalışmada, suç ve kentsel mekân arasındaki ilişkiler ve bu ilişkilerin kurulmasında kullanılacak yöntem ve analizler belirleterek, güvenli kent planlamasını sağlayacak amaçlar ortaya konmuştur. Bunun için öncelikle suç ve kentsel suç tanımı farklı disiplinlerce tanımlanmış, suçun kentlerde nasıl yaygınlaşmaya başladığı ve yaşanan

süreçler incelenmiş ve kentsel mekanda suçun önlenmesine yönelik teoriler, yöntem ve yaklaşımlar değerlendirilerek güvenli kent planlaması kavramı ele alınmıştır. Elde edilen teorik bilgiler Bursa Osmangazi ilçesinde uygulamada sınıranmış ve Emniyet Genel Müdürlüğü ve Bursa Emniyet Müdürlüğü’nden alınan suç verilerine dayalı, Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanarak yapılan niteliksel ve niceliksel suç analiz ve yöntemleri ile güvenli mekân planlamasına yönelik öneriler sunulmuştur. Tez çalışması, kentlerde güvenliğin sağlanmasında, kent planları, kentsel tasarımlar, güvenlik birimleri ve sosyologlar başta olmak üzere pek çok farklı disipline de yardımcı olabilecek ve güvenlik kavramına yeni bir boyut getirebilecek niteliktedir.

Anahtar Kelimeler: Güvenlik, Suç, Bursa

YEREL YÖNETİMLER ÖLÇEĞİNDE PLANLAMAYA KADIN KATILIMI: “ANKARA ÖRNEĞİ”

POLAT, Seher

Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama Bölümü

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Feral Eke

2008, 152 sayfa

Yerel yönetimlerin demokratikleşmenin bir gereği olarak insan haklarını gözeten, daha şeffaf bir yapıya dönüştüğü ve bu dönüşümün gerçekleşmesi için katılım kavramını ön plana çıkardığı bilinmektedir. Katılımın sağlanmasına ve artırılmasına yönelik çalışma yapan yerel yönetimler, toplumun her katmanında yer alan dezavantajlı gruplar için çeşitli düzenlemeler yaparken kadınları çoğu zaman göz ardı etmektedir. Kentsel ve kamusal mekânın eşit kullanılabilirliği, yaşam çevreleriyle ilgili görüşlerin aktarılabilirliği ve kenti kadınların da sahiplenebilirliği için yerel yönetimlerde ve planlamada kadın katılımına destek verilmelidir. Bu çalışmada planlama disiplininde kadın katılımına yönelik olarak Ankara metropoliten alanındaki belediyelerin imar ve şehircilik birimlerinde çalışan teknik personel görüşleri toplumsal cinsiyet yönünden ele alınmakta, çalışma yaşamında karşılaşılan güçlükler, temsil sorunsalı, kentsel katılımın boyutu, kentsel problemlerin algılanma düzeyi ile cinsiyet duyarlı planlama konuları irdelenmektedir. Çalışmada teknik personel ve planıcı olarak kadınların erkek meslektaşlarına nazaran farklı hassasiyete

ve farklı mesleki görüşlere sahip olduğu varsayımından hareket edilmektedir. Çalışmanın amacı kadınların erkek egemen toplum yapısı içerisinde ikincileştirildiğinin ve toplumsal cinsiyet ayrımına maruz kaldığının saptanarak kentsel yaşamda sorun, istek ve beklentilerinin erkeklerden farklılık gösterdiğinin ortaya konmasıdır. Dünya ülkeleri örnekleri incelendiğinde kadınlar için planlama ve katılımın feminizm hareketleriyle birlikte geliştiği görülmektedir. Ancak Ankara örneğinden yola çıkarak ülkemizdeki durum değerlendirildiğinde henüz cinsiyet duyarlı planlama ve aktif bir katılımdan söz etmek mümkün değildir. Kadınların planlama sürecinde yer alarak aktif kadın katılımının sağlanması için yerel yönetimlerde örnek modellerin oluşturulması, belediyeler ile kadın örgütleri arasında işbirliğinin sağlanarak katılımın önemini vurgulanması ve en önemlisi cinsiyet eşitliği konusunda halkın duyarlılığının ve bilincinin yükseltilmesi gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Toplumsal cinsiyet, Kadınlar, Katılım, Yerel yönetimler

SÜRDÜRÜLEBİLİR GELİŞME BAĞLAMINDA HAVZA PLANLAMASI VE YÖNETİMİ: ALIBEY İÇME SUYU HAVZASI ÖRNEĞİ

TORUN, Gökçe

Yüksek Lisans, Mimar Sinan Güzel
Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. M. Turgay

Gökçen

2008, 225 sayfa

20. yüzyılın en önemli paradigması haline gelen ‘sürdürülebilir kalkınma’ kavramı, çevreyi kalkınmanın içerisinde almaya geçen bir kavramdır. Bu kavram kapsamındaki tartışmalar planlama alanına da yansımış ve planlamanın en güncel tartışma noktalarını oluşturmuştur. Sürdürülebilir kalkınma beraberinde yeni kavramları ve açıklamaları da beraberinde getirmiştir, bu bağlamda havza planlama ve yönetimi konuları önem kazanmış ve sürdürülebilirliği sadece kentsel değil bölgesel boyutuna dikkat çekmiştir. Çalışmanın çıkış noktasını da yukarıda belirtilen içme suyu havzaları, havza planlama ve yönetim konuları oluşturmuştur.

İstanbul’un temel yaşam kaynaklarından biri olan su toplama havzaları gerek fiziksel gerekse mevzuat, yönetim ve sosyal sorun-

lan oluşturduğu plansız ve denetimsiz bir kentleşme süreci ile karşı karşıyadır. Su havzaları yanlış arazi kullanım politikaları, mevzuattaki çelişkiler, yönetim eksikliği ve karmaşası, kurullar arası iletişim olmayışı nedeniyle, yapılaşma baskısı altındadır. Buna bağlı olarak bu sorunların çözüm yollarının belirlenmesi gerekmektedir.

Bu amaçla çalışmada verileri derleme, havza bazında veri tabanı oluşturma gibi güçlüklerin yanında bölge planlama için en uygun ölçeği sunması nedeniyle de havza ölçeği benimsenmiştir. Ele alınan tez çalışmasında sırasıyla sürdürülebilirlik kavramı ve açılımlar, bölge planlama anlayışının sürdürülebilirlik ve planlama için önemi, havza planlama ve yönetimi konularının önemi vurgulanmış, farklı ülkelerde havza koruma politikaları ile Türkiye'de havza planlamasının atıldığı oluşturan yasal çerçeve ve yönetim boyutu değerlendirilerek, çalışmanın ana mekanı olan Alibey Havzası'nda havza planlama adına coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak analizler yapılmış, sorunlar incelenmiş ve öneriler getirilmiştir. Bu kapsamda çalışmanın amacı, Alibey İçme Suyu Havzası'nda doğal eşik oluşturan temel değerleri belirleyerek fiziki ve sosyal çevredeki sorunları ortaya koymak ve havza bazında bütüncül bir planlama yaklaşımı ve havza yönetim modeli yaklaşımı getirmektir.

Anahtar Kelimeler: Bölgesel planlama, Havza yönetimi, Havzalar, Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilir kalkınma, Sürdürülebilir gelişme

METROPOLİTEN ALANLARDA TRAFİK KAZASI MÜDAHALE BİRİMLERİNİN YER SEÇİMİ: ANKARA ÖRNEĞİ

KAYGISIZ, Ömür

**Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama Bölümü**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Orhan Kuntay
2008, 121 sayfa**

Gerek doğal, gerekse teknolojik afetler beklenmedik anda oluşmakta ve oluşan zararları asgariye indirmek ancak acil müdahale ile sağlanabilmektedir. Etkin acil müdahale ise, ancak doğru acil durum yönetimi ile mümkündür. Acil durum yönetimi; hazırlıklı olma, zarar azaltma, müdahale ve iyileştirme olmak üzere 4 temel evreden oluşmaktadır. Hazırlıklı olma evresi alınacak önlemler bütünüdür, yani acil müdahale işlemlerini ortaya çıkarmaktadır. Temel acil müdahale işlemleri; yangına müdahale birimleri (İtfaiye), acil tıbbi müdahale birimleri (ambulans) ve güvenlik birimleri (polis) olarak sayılabilir. Tüm acil müdahale hizmetlerinde olduğu gibi trafik kazalarına müdahale hizmetinde

de hizmetin topluma en kısa zamanda, en etkili ve en güvenli şekilde erişilmesinde hizmet merkezinin "konumu"; yani "erişilebilirlik düzeyi" en önemli etkidir. Ayrıca trafik kazası gibi saniyelerin bile çok önemli olduğu acil müdahale gerektiren olaylarda, erişilebilirliğin önemi katlanmaktadır. Çalışmada trafik kazalarına müdahale hizmetleri / erişilebilirlik arasındaki bu yakın ilişki göz önüne alınarak; Ankara Kenti örneklem çalışma alanında, 2005 yıllarında meydana gelen ölümlü, yaralımlı trafik kazalarının mekansal verileri değerlendirilerek, trafik kazalarına müdahale birimlerinin yer seçiminin nasıl olabileceği erişilebilirlik analizleri uygulanarak tartışılmıştır. Çalışmada acil durum, trafik kazası, erişilebilirlik ve coğrafi bilgi sistemi kavramları ve bu kavramların birbiriyle olan ilişkisi teorik olarak irdelenmiştir. Alan çalışması kapsamında, müdahale birimlerinin yer seçimine, iki yöntem kullanılmıştır. İlk yöntemde, mevcut kaza ve erişilebilirlik verileri; ikinci yöntemde ise, potansiyel kaza ve erişilebilirlik verileri analiz edilmiş ve müdahale birimlerinin yer seçimi yapılmıştır.

TARİHİ KENT MERKEZLERİNDE PLANLAMA SORUNLARI, ANKARA ULUS TARİHİ KENT MERKEZİ KORUMA İSLAH İMAR PLANI ÖRNEĞİNİN İNCELENMESİ

FİDAN, Tamer

Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir

ve Bölge Planlama Bölümü

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Şule
Tüdeş ; Prof. Dr. Türkan Tüdeş**

2007, 177 sayfa.

Koruma amaçlı planlamasının uygulama sürecinde gerek yasal gerekse yönetsel boyutlarıyla oldukça zorlayıcı ve karmaşık bir içerik yer alır. Bölge Planlamasında karar mekanizmalarını elinde bulunduranların koruma yaklaşımları, koruma mevzuatındaki son dönem değişiklikleri, bir dönem yürürlüğe konan yasal süreç getirdiği olumlu yaklaşımlara rağmen yerini koruma kaygısı olmayan içeriklere bıraktığı görülmektedir. Koruma kaygısı çerçevesinde yürürlüğe konmuş 2863/5226 sayılı yasalara rağmen tarihi kent merkezleri için hazırlanan planlarda yerel yönetimlerin yeterli kararlılık olmamaları, finansal sorunlar, kalifiye personel yetersizliği, mülkiyet yapısının küçük parsellerden oluşması ve karmaşıklığı gibi nedenler sayesinde uygulama sorunları yaşanmaktadır. Tüm bunlara ilaveten imar rantı baskılarıyla koruma mevzuatında yapılan değişiklikler ve yenileme içerenli yaklaşımların eklenmesi ile tarihi kent

merkezlerinde korumayı mümkün kılan yaklaşımlardan uzaklaşıldığı, 5366 sayılı yasa çerçevesinde oluşturulan mevzuat yapısı ile tarihi kent merkezlerimizin korunmasının mümkün olmadığı, araştırma alanında yapılan belirmelerde tezde tespit edilmiştir. Tarihi kent alanlarının planlanmasında, koruma-yaşatma dengesi içerisinde korumayı mümkün kılan, yerel yönetimlerin koruma amaçlı planlamayı hayata geçirmesini sağlayacak kararlılık olmalarını zorlayıcı, finansal ve katılım içerikli olan, koruma amaçlı planlamada ihtisaslaşmayı sağlayıcı ve müdahale edilen hukuksal ve sosyal bir olgu olarak mülkiyet göz önüne alın yasal düzenlemelere ivedilikle ihtiyaç duyulduğuna çalışmanın sonucunda ulaşılmıştır.

KENTSEL YAYILMANIN ÇEVREYE ETKİLERİNİN UZAKTAN ALGILAMA YÖNTEMİYLE BELİRLENMESİ "ÖLÜDENİZ (FETHİYE) ÖRNEĞİ

SANVER, İbrahim Erim

Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Çevre

Bilimleri

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Nilgün Görür
Tamer ; Prof. Dr. Vedat Toprak**

2008, 80 sayfa.

Son 20 yıldır yüksek çözünürlüklü uyduların görüntülerinin çevrenin izlenmesi amacıyla kullanımı yaygınlaşmıştır. Arazi kullanımı ve arazi örtüsündeki değişimleri maliyetine oranla kısa sürede ve hassas bir ölçü düzeyinde tespit etmesi özelliğinden dolayı bir çok alanda uzaktan algılama yönteminin kullanıldığı görülmektedir. Bu alanların başında kentsel yayılmanın ve kentsel kullanımların çevre üzerindeki etkilerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar gelmektedir. Bu çalışmada uzaktan algılama tekniği kullanılarak ve İkonos-2 uydularının görüntülerinden faydalanılarak 2002 ve 2007 yılları arasında Fethiye Güney-Ölüdeniz-Kayaköy yerleşimlerinin mekansal gelişme izlenmiştir. 2002 ve 2007 yılları arasındaki arazi değişimi belirlenmiş, kentsel yayılmanın çevre üzerine etkileri incelenmiştir. Ayrıca kıt tarih arasında meydana gelen arazi örtüsü ve arazi kullanım değişimlerini sınırlayan topografya ve eğimin kentsel yayılmadaki rolü incelenmiştir. Çalışmanın temel bulgusu, 5 yıl gibi kısa bir süre içinde orman ve tarım alanlarının hızla yapılaşmış çevreye dönüşmesidir. Orman alanlarında 3 km², tarım alanlarında 2 km² azalma olurken kentsel alanlar 10 km² artmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uzaktan algılama, Özel çevre koruma bölgeleri