DÜNYA ŞEHİRCİLİK GÜNÜ KOLOKYUMLARI — 9

KENTLEŞME SANAYİLEŞME ETKİLEŞİMİ

Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları
ESKİŞEHİR ÖRNEĞİ
KOLOKYUMU

Yayına Hazırlayanlar :

Prof. Dr. NAZMİ ORUÇ

Sevin AKSOYLU - Arş. Gör.

1985

KOLOKYUM, BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI, ESKİŞEHİR BELEDİYESİ, ESKİŞEHİR SANAYİ ODASI, MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ - ŞEHİRCİLİK ARAŞTIRMA VE UYGULAMA MERKEZİ KATKILARIYLA, ANADOLU ÜNİVERSİTESİ - MÜHENDİSLİK - MİMARLIK FAKÜLTESİ TARAFINDAN DÜZENLENMİŞ VE 6, 7, 8 KASIM 1985 TARİHLERİNDE ANADOLU ÜNİVERSİTESİ KAMPÜSÜNDE KONFERANS SALONUNDA YAPILMIŞTIR.

Kolokyum Sonuçları, her yıl Bayındırlık ve İskân Bakanlığının sağladığı maddî katkılarla basılmaktayken, bu yılki Kolokyum Sonuçları Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaasında 1000 adet basılmıştır.

Basım Tarihi : .....

Basımevi : .....

9. Dünya Şehircilik Günü Düzenleme Komitesi :

Prof. Dr. Nazmi ORUÇ
Doç. Dr. Yavuz KOŞANER
Dr. Şule İNANKUL
Öğr. Gör. İrfan KANIŞKAN
Öğr. Gör. Türkân GÖKSAL
Araş. Gör. Sevin AKSOYLU
Mimar Güler KOÇA

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

Sayfa No.

KOLOKYUM PROGRAMI

1. GÜN 6 KASIM 1985

9.30 — 11.25 Açılış Konuşmaları

- Dünya Şehircilik Günü Komitesi Adına
  Prof. K. Ahmet ARÛ
- A. Ü. Müh. Mim. Fakültesi Dekanı
  Prof. Dr. Musa ŞENEL
- Anadolu Üniversitesi Rektörü
  Prof. Dr. Yılmaz BÜYÜKERŞEN
- Eskişehir Belediye Başkanı
  Sezai AKSOY
- Eskişehir Valisi
  Hanefi DEMİRKOL
- Bayındırlık ve İskân Bakanı Özel Danışmanı
  Teoman BAYKAL
- Genel Tema Açıklaması
  Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK

11.25 — 13.00 I. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. K. Ahmet ARÛ

★ Prof. Dr. Erol TÜMERTEKİN (İstanbul Üni. Coğ. Ens.)
İstanbul'da Sanayinin Alansal Dağılışındaki Değişimler

★ Prof. Dr. Safa ERKÜN (M.S.Ü.)
Türkiye'de İlk Ağır Sanayi Yerleşimi : Karabük'ün Kuruluş Dönemi

★ Dr. Ferâl Eke ve diğerleri (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı)
Türkiye'de Sanayi Yer Seçimi - Kentleşme Politikaları ve Plânlama Çalışmaları

14.00 — 15.15 II. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. Dr. Erol TÜMERTEKİN

★ Servet AYZEREN (Sanayi Odası)
Kentleşme ve Sanayileşme

★ Doç. Dr. Kenan MORTAN (ODTÜ) - Cemil ÇAKMAKLI (Sanayi Yöneticisi)
Sanayi, Kent, Konut .....!

★ Yrd. Doç. Dr. Aykut KARAMAN (Trakya Üni.)
Sanayi Kentinde Yoğunluk ve Kalabalık Sorunları

TARTIŞMA

15.30 — 17.30 III. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. Dr. Safa ERKÜN

★ Zekai AKAY (Bursa Bayındırlık ve İskân Md. lüğü)
Sanayileşme Bağlamında Bursa'nın Kentleşme ve Plânlama Sorunları

★ Doç. Dr. Ercan DÜLGEROĞLU (Uludağ Üni.)
Organize Sanayi Bölgelerinin Kentleşme Sürecinde Etkinliği ve Bursa

★ Murat GÜVENÇ (ODTÜ - TMMOB - ŞPMMO adına)
Türkiye'de Fiziksel Plânlamanın Dayandığı Çözümleme Dili Üzerine

★ Doç. Dr. Hayati DOĞANAY (Atatürk Üniversitesi)
Erzurum'da Sanayileşme ve Şehirsel Arazi Kullanımı

TARTIŞMA

2. GÜN 7 Kasım 1985

9.30 — 10.45 IV. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. Dr. Musa ŞENEL (A. Ü. Müh. Mim. Fak. Dekanı)

★ Prof. Dr. Mesut AYAN (Fırat Üniversitesi)
Bir Sanayi Kenti : Seydişehir

★ Doç. Dr. Şinasi AYDEMİR - Yrd. Doç. Dr. Saliha AYDEMİR - Gülnaz TEYMUR (Karadeniz Üni.)
Doğu Karadeniz Bölgesinde Sanayi Yerseçimi - Arazi Kullanımı ve Kentsel Gelişme Olanakları

★ Yrd. Doç. Dr. Zerrin ENÖN - Yrd. Doç. Dr. Ayten KIRMIZ (Karadeniz Üni.)
Sanayi İçin Yerseçimi İlkeleri ve Çevre Sorunları - Trabzon Örneği.

TARTIŞMA

11.00 — 12.30 V. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. Dr. Aysel BAYRAKTAR (Ege Üni. Zir. Fak.)

★ Cahit KALENDEROĞLU - A. Faruk GÖKSU (Kent - Koop)
Yeni Yerleşmeler ve Sanayi Etkileşimi : Batıkent Örneği

★ Doç. Dr. Zeki ERDOĞMUŞ (Fırat Üniversitesi)
Türkiye'de Kentleşme ve Sanayileşmenin Birlikte Etkilediği Bazı Problemler

★ Dr. Ergun GÜRPINAR (İstanbul Üni.)
Uygulamalı Şehir ve Çevre Sorunları.

TARTIŞMA

14.00 — 15.15 VI. Oturum

Oturum Başkanı : Prof. Dr. Nazmi ORUÇ (Anadolu Üniversitesi)

★ Prof. Dr. Aysel BAYRAKTAR - Doç. Dr. İlçin ASLANBOĞA (E.Ü. Ziraat Fak.)
Kentleşme - Sanayileşme Etkileşiminin İzmir Kentinde İnsan Yaşama Ortamında Yarattığı Sorunlar.

★ Doç. Dr. Türker ALTAN - Dr. Celâl ÖNSOY (Çukurova Üni. Ziraat Fak.)
Endüstride Çalışan Toplumun Verimliliğinde Rekreasyonun Önemi ve İşçilerin Genel Rekreasyon Eğilimi.

★ Doç. Dr. İlçin ASLANBOĞA (E.Ü. Ziraat Fak.)
Kentsel - Endüstriyel Eko - Sistemlerde Kent Plânlaması Açısından Yeşil Alanların Karşılaştığı Baskılar.

★ Yrd. Doç. Dr. Ahmet ALKAN (Selçuk Üni.)
Geleneksel Şehrin Sanayi Alanları Üretimi Sorunu : Konya Örneği.

TARTIŞMA

15.30 — 18.00 VII. Oturum (Eskişehir'in Yerleşim ve Plânlama Sorunları)

Oturum Başkanı : Doç. Dr. Türker ALTAN (Çukurova Üni.)

★ Dr. Şule İNANKUL (Anadolu Üni.)
Sanayileşme - Kentleşme Etkileşimi : Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi.

★ Polat SÖKMEN (Eskişehir İmar Plânı Müellifi)
Kentleşme - Sanayileşme Etkileşimi ve Eskişehir İmar Plânı Çalışmaları.

★ Güler KOCA (Bel. İmar Md.) - Sevin AKSOYLU (Anadolu Üni.)
Kentsel Gelişmenin Eskişehir Kentinde Yarattığı Plânlama ve Uygulama Sorunları.

★ Prof. Dr. Nazmi ORUÇ (Anadolu Üniversitesi)
Eskişehir'in İçme Suyu Kaynağı Olarak Porsuk Çayının Endüstriyel Faaliyetlerle Kirlenmesi.

TARTIŞMA

3. GÜN 8 Kasım 1985

9.00 — 12.00 PANEL

Panel Başkanı : Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK

KATILANLAR :

Kadri İLAL	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
Sezai AKSOY	Eskişehir Belediye Başkanı
Yavuz ZEYTİNOĞLU	Eskişehir Sanayi Odası Yönetim Kurulu Bşk.
Cemil ÇAKMAKLI	Sanayi Yöneticisi
Prof. Dr. Safa ERKÜN	Mimar Sinan Üniversitesi
Polat SÖKMEN	Eskişehir İmar Planı Müellifi

ÖNSÖZ

Sanayi devriminden sonra başlayan ve giderek hızlanan kentleşme süreci sonucunda şehirlerin ve metropollerin insan ölçeğini aşması, sanayileşmenin beraberinde getirdiği çevre kirliliği, doğanın tahribi gibi dünyanın çeşitli yerlerinde önem kazanan sorunların, ulusal ve uluslararası düzeylerde tartışılması ve paylaşılması amacıyla ilk kez 1950 yılında Arjantin'li Şehir Plancısı Prof. Carlos Della Paolera'nın düşüncesiyle kutlanmaya başlanan «Dünya Şehircilik Günü» bu yıl ülkemizde dokuzuncu, Dünya'da 36. yılını doldurmuştur.

1950'lerden sonra sanayileşmeye paralel olarak; tarımdaki makineleşme, toprak mülkiyetindeki kutuplaşma, entansif tarıma geçiş, ulaşım ve haberleşme olanaklarının gelişmesi ve hızlı nüfus artışı gibi faktörlerin etkisiyle hızlı kentleşme; çağımızın en çarpıcı sosyal ve ekonomik olaylarından bir tanesi olmuştur. Hızlı kentleşmenin özellikle nüfusu 100.000'in üzerindeki yerleşmelerde ortaya çıkardığı fiziksel, toplumsal ve ekonomik sorunlar gözönünde bulundurulduğunda ana teması «Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları : Eskişehir Örneği» olan bu yılki kolokyumun Eskişehir'de kutlanmasının önemi açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu sorunların çeşitli yönleriyle ele alınması, darboğazların belirlenmesi ve yönlendirici sonuçlar elde edilmesinin hedef alındığı bu kolokyumda sorunların çözümlenmesine yönelik öneriler, önemli bir bilgi birikimini sağlamaya olanak vermiştir.

Bu yıl ki kutlamaların gerçekleştirilmesinde büyük desteğini gördüğümüz başta İller Bankası Genel Müdürlüğü, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı olmak üzere Eskişehir Belediyesi ve Eskişehir Sanayi Odası yetkililerine, düzenleme çalışmaları süresince yardım ve destekleri için başta Anadolu Üniversitesi Rektörü Sayın Prof. Dr. Yılmaz Büyükerşen olmak üzere tüm üniversite yönetimine, toplantının her devresindeki ilgi ve katkıları için Mühendislik Mimarlık Fakültesi dekanı Sayın Prof. Dr. Musa Şenel'e, Dünya Şehircilik günü Türkiye Daimi Komite Sekreteri Sayın Prof. Dr. Mehmet Çubuk'a, değerli fikir ve önerileri için bildiri sahiplerine, kolokyumda yer tahsis ederek konukları ağırlamadaki katkıları için Emek Otel, Orman Bölge Baş Müdürlüğü, Beden Terbiyesi Bölge Müdürlüğü, SSK Bölge Müdürlüğü, İller Bankası Bölge Müdürlüğü, DSİ Bölge Müdürlüğü, Şeker Fabrikası yetkililerine bildirilerin basılmasındaki yardımları için başta Osman Yalçınkaya ve Ahmet Çetin olmak üzere tüm Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası personeline ve tüm emeği geçenlere teşekkür eder,

Düzenleme Komitesi

AÇIŞ KONUŞMALARI

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Prof. K. Ahmet ARÛ
Dünya Şehircilik Günü Türkiye Komitesi Başkanı

Sayın Bakan,
Sayın Rektör,
Sayın Konuklar,

1985 yılının 8 Kasım'ında «Dünya Şehircilik Günü» 55 ülkede 36. defa, Türkiye'de, ülkeler arası mesajlar gönderilmesi suretile 20. kere ve kutlamayı etkin biçimde bilimsel toplantılar yapılmak süretile de 9. defa kutlanmakta.

Bu günün öyküsünü şöyle özetleyebiliriz.

1949 yılında Dünya Şehircilik gününü ortaya atan ve bu günü yaratan Arjantinli Prof. Carlos Della Paolera; Fransa'da Şehircilik öğretimi görmüş, 1933'de Buenos - Aires de Bilimler Fakültesinde Şehircilik bölümünü ve Şehircilik Enstitüsünü kurmuş, Buenos - Aires metropoliten planını hazırlamakla görevlenmişti. Anormal gelişme gösteren büyük metropollerin sorunları onu çok meşgul etmiş ve dünyanın diğer benzer metropollerindeki plancılara, yöneticilere ve diğer teknisyenlere yönelerek, yılda bir defa, bir büyük «Çağrı» niteliği taşıyan, şehircilik sorunlarını uluslararası hatırlama ve düşünme günü olarak ilk toplantı 1950'de Buenos - Aires'de yapılmış, 8 Kasım tarihinin, dünyada planlama sorunlarının her ülkede ele alınacağı gün olarak kabulü kararlaştırılmıştır. Amblemi mavi - yeşil ve sarı renklerden oluşan, Corbusier'in fikri olan ve insanlara yaşama, çalışma gücü veren Hava, Güneş ve yeşildir.

Böylece 36 yıldan beri, üye olan 55 ülkede 8 Kasım günlerinde Şehircilik Sorunları üzerine ulusal toplantılar, konferanslar, sergiler yapılmakta. Her yıl üye ülkelerden birisi merkez olarak seçilerek, diğer ülkeler bu şehrin daimi komitesince kutlama mesajları göndermekte.

1964 yılında, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dekanı bulunduğum sırada, İsviçreli şehircilik Prof.'ü SAUTARİ, bana fakülteye gelerek, onun yakın dostu Prof. Carlos Della Paolera'nın mesajını getirmiş ve «Dünya Şehircilik Günü» daimi komite başkanlığını üstlenmem arzu edilmişti. Bu suretle bundan 21 sene evvel Türkiye resmen bu Dünya Kutlama Gününe katılmış ve uluslararası, kutlama mesajları yollama biçiminde görevini yerine getirmişti.

Ancak 1977'den sonra o zamanki Devlet Güzel Sanatlar Akademisi Mimarlık bölümü, Şehircilik Enstitüsü bünyesinde, Dostum Prof. Dr. Mehmet Çubuk'un, büyük gayreti sayesinde, Dünya Şehircilik Günü Türkiye daimi komite sekreterya-

sını geliştirmek mümkün oldu. Bu yıl dokuzuncu kez ülkelerarası mesaj göndermekle yetinmeyerek ulusal toplantılar düzenlemek suretile çok daha etkin biçimde genellikle üç gün süren, seminer, kollokyum, kongreler de ülkelerin şehir ve bölge planlama sorunlarına değinmek fırsatı yaratılmış oldu.

Bundan evvelki toplantılar üzerinde, Dünya Şehircilik günü Türkiye Daimi Komitesi Genel Sekreteri Sayın Prof. M. Çubuk biraz sonra yapacağı konuşmada sizlere bilgiler sunacak. Ben çok kısa bu toplantıların temaları ve yapıldıkları üniversiteleri ve katılanları saymakla yetineceğim :

1977 yılında Eski Türk Kentleri (İstanbul - İDGSA)

1978 yılında Türkiye'de Metropoliten alan planlamasında deneyim ve sorunları. (İDGSA + İmar İsk. Bak.)

1979 yılında Türkiye'de kentleşme süreci ve kırsal alan planlamasında deneyim ve sorunlar. (İDGSA + İmar İsk. Bak. + Köy İşleri Bak. + TMMOB + SPMMOB)
1980 yılında ülke ölçeğinde planlama ve düzenleme sorunları (İDGSA + İmar İsk. Bak.)

1981 Şehircilik kongresi (ODTÜ + İmar İsk. Bak. + Meslek Odaları, + Üniversiteler)

1982 Türkiye'de yerleşme ve konut sorunları (İDGSA + 9 Eylül Üniv. İzmir)
1983 Ülkesel kıyıların korunması, planlaması ve düzenlenmesinde sorunlar. (Karadeniz Üniv. + İDGSA)

1984 Sanayi yer seçimi, Turizm yerleşmeleri ve tarım topraklarının ülkesel arazi kullanımı içinde değerlendirilmesi. (Çukurova Üniv. + İDGSA + Bayındırlık ve İskân Bakanlığı)

Bu yıl 9. Dünya Şehircilik günü dolayısıyle yapılacak olan kolokyumun teması kentleşme ve sanayileşme etkileşimi, bir sanayi kentinin planlama ve uygulama sorunları : Eskişehir örneği olarak saptanmış.

Bakanlıklar ve Üniversitelerin bu toplantılara çok aktif bir şekilde katılmış olduklarını büyük şükran duyguları ile burada ifade etmek isterim. Özellikle Bayındırlık ve İskân Bakanlığına; maddî manevî yardımlarını esirgememiş Dünya Şehircilik gününü kutlama törenlerine büyük ilgi göstermiş oldukları için, Komite Başkanı olarak teşekkürlerimi arz ederim.

Türkiye'de Cumhuriyet döneminde «Şehir ve Bölge Planlama» yaklaşık 50 yılda büyük aşamalar göstermiştir. «Dünya Şehircilik Günü» toplantılarında bu bilim alanında, eğitim, planlama, yönetim ve uygulama kademelerinde üstün başarı gösteren kişilere, takdir belgeleri verilmesinin mümkün ve uygun olacağı düşüncesine vardık. Üniversiteler, Bakanlıklar temsilcilerinden oluşacak bir jüri,

bu bilim alanının çeşitli kollarında başarılı çalışmalar yapmış kişileri geniş anketler yaparak seçmesi mümkündür. Böyle bir geleneğin kurulması bu alanlar da başarılı hizmetler yapmış kişilere karşı büyük bir kadir şinaslık borcu olacaktır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığının Dünya Şehircilik günü kutlamalarını daha etkin hale getirmek için yaptıkları önerilere yürekten katılıyoruz. Bu öneriler içinde özellikle Dünya Şehircilik gününün etkinlikleri, tüm yurt yüzeyine yayılması konusunda, Bakanlığın bize geniş ölçüde yardımcı olacağını da kabul ederek, Türkiye daimi komitesi, her türlü çabayı göstermeye hazır olduğunu ifade etmek isterim.

Radyo, TV., yarışmalar, yayınlar, festival düzenleme, öğrencilerin de bu törenlere katılımı sağlanması, sürenin 3 günden bir haftaya çıkarılması, yurt dışından uzmanlar daveti gibi öneriler çok olumlu, çok cazip, bu önerileri Bakanlık bize yaptıktan sonra, onlar arkamızda oldukları ve içimizde bulundukları sürece bize yalnız bütün gücümüzle çalışmak düşer.

Bu vesile ile de, Dünya Şehircilik günü daimi komitesi adına da, Bakanlık mensuplarına, Sayın Bakana, bize bu tür öneriler yapmış olmalarından dolayı teşekkürlerimizi sunarız.

Gelecek yıl Türkiye'de 10. kez «Dünya Şehircilik Günü» kutlanacak. Bundan evvel 1981 yılında, Dünya Şehircilik gününün Türkiye'de toplantılar yapmak suretile kutlanmasının 5. yılında ODTÜ de, 1. Şehircilik Kongresi yapıldı ve 1977 - 1981 arası 5 yıllık toplantı temaları üzerinde bazı sonuçlara varıldı. 1986 yılında 2. beş yılı da ankada bırakmış olacağız. Dünya Şehircilik günü Türkiye'de kutlama törenlerinin 10. yılının İstanbul'da büyük bir etkinlik içinde kutlanması düşünülmektedir.

Bu 2. Şehircilik Kongresinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı düşünceleri ve önerileri paralelinde 1986 yılı 8 Kasım'ında, Dünya Şehircilik gününün çok özel bir hazırlıkla kutlanması düşünülebilir.

Bu noktada Bayındırlık ve İskân Bakanlığı önerileri de göz önünde tutularak geniş bir kadronun bu hazırlıkları yapması ve gerekli maddî ve manevî kaynakları sağlaması icap etmektedir.

Bizim görevimiz, «Dünya Şehircilik Günü» Türkiye daimi Komitesi olarak, «Şehir ve Bölge Planlama» bilim alanı, yönetim, eğitim, planlama ve uygulama ile ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, bu günden, 1986 kongresinin hazırlıklarına başlamak olmalıdır.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Prof. Dr. Musa ŞENEL
Anadolu Üniversitesi, Müh. Mim. Fak. Dekanı

Sayın Vali, Sayın Belediye Başkanı, Sayın Komutanlar, Sayın Rektör ve Kıymetli Konuklar.

Az gelişmiş ülkelerde İkinci Dünya Savaşı sonrasında nüfus patlaması, bu patlamadan daha hızlı kentleşme olgusunu ortaya çıkarmıştır. Benzer durum ülkemizde de olmuş ve dolayısıyle kırsal kesimden kentlere çok sayıda göç, hızlı kentleşme olayını meydana getirmiştir. 1950 - 55 yılları arasında çok hızlı olan göç olayı, daha sonraki yıllarda biraz azalmasına rağmen devam etmiştir. Son nüfus sayımından da elde edilen veriler kentlerde göçün devam ettiğini göstermektedir. Kentlerin hızlı büyümesi, merkezi idarenin ve mahalli idarelerin başa çıkamadıkları altyapı, kamu hizmeti ve belediye hizmeti ihtiyacını doğurmuştur. Buna ek olarak geciken imar planları, plan dışı kentleşme olgusunu getirmiştir. Plan dışı yerleşme düzeni imar planlarının uygulanmasından önce oluştuğu için, sonradan bu durum olduğu gibi onaylanmaktadır. Bunun yanında sanayide plan dışı bir yerleşme düzeni seçtiği için, çeşitli altyapı, hava kirliliği ve çevre kirliliği sorunlarını gündeme getirmiştir. Kısaca hızlı kentleşme, getirdiği sorunlar ve bunların çözüm yollarının tartışılacağı Bayındırlık İskân Bakanlığı, Mimar Sinan Üniversitesi, Anadolu Üniversitesi ve Eskişehir Belediyesi tarafından 9. uncu Dünya Şehircilik Günü dolayısıyla yapılan bu toplantıda, özellikle Eskişehir'in bir örnek seçilmesi de önem arzetmektedir. Bu toplantının Eskişehir'in daha önce açıkladığımız sorunlarının çözümüne büyük katkısı olacağı kanaatindeyiz.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Prof. Dr. Yılmaz BÜYÜKERŞEN
Anadolu Üniversitesi Rektörü

Saygıdeğer Konuklar;

Ülkemizde 1977 yılından bu yana çeşitli kurum, kuruluş ve kişilerin katılımıyla kutlanan Dünya Şehircilik Günü'nün dokuzuncusunun, bu yıl Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Eskişehir Belediyesi, Eskişehir Sanayi Odast, Mimar Sinan Üniversitesi, Şehircilik Araştırma ve Uygulama Merkezinin katkıları ile Üniversitemizde kutlanmasından büyük mutluluk duymaktayım.

Merkezi ve yerel kamu kuruluşları, meslek odaları ve akademik kuruluşlarımızın siz değerli üyelerinin, darboğazların belirlenmesi ve yönlendirici sonuçlar elde edilmesi amacıyla önemli güncel sorunları dile getirmeniz sevindirici bir olaydır.

Bu yılki kolokyum konusunun ana temasının «Kentleşme - Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği» olması, toplantının tarımsal açıdan olduğu kadar sanayi açısından da Türkiye'nin hızla gelişme yönündeki illerinden bir tanesi durumunda bulunan Eskişehir'de kutlanmasının önemini bir kat daha artırmaktadır.

Kamu kesiminin öncülük ettiği ve 1970'li yıllardan sonra özel kesim yatırımlarının artmasıyla ileri bir aşamaya ulaşan sanayileşmenin, Eskişehir'in sosyo - ekonomik yönden gelişmesindeki katkıları büyüktür. Ancak aynı süreci yaşayan kentlerde ortaya çıkan kentsel sorunlar Eskişehir'de de gözlenmektedir. Zaman zaman üniversitemizin çeşitli birimleri, Eskikşehir Belediyesi ve Sanayi Odası ile ortaklaşa olarak çözümlenmeye çalışılan bu sorunlara getireceğiniz yeni önerilerin çok yararlı olacağı inancındayım.

Ülkemiz ve kentimiz açısından önem taşıyan bu toplantıya hoş geldiniz diyor, hepinizi saygı ile selamlıyorum.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Sezai AKSOY
Belediye Başkanı

Saygıdeğer Konuklarımız,

Bu yıl şehrimizde dokuzuncusu kutlanacak olan Dünya Şehircilik Gününe hoşgeldiniz diyorum.

Öncelikle şunu belirtmek isterim ki, yeni bir plan aşaması içerisinde olan ve kentleşme sorunlarımızın hayli duyarlılık kazanmış olduğu bir dönemde kentimizde «Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları» konulu bir kolokyumun düzenlenmiş olması, yalnızca güzel ve anlamlı bir rastantı olmakla kalmayıp, pek çok planlama ve uygulama sorununa sahip olan kentimiz için ayrı bir önem de taşımaktadır.

Ayrıntılarına kolokyum boyunca sunulacak tebliğlerde değinilecek ve panelde tartışılacak olan, kentimiz sorunlarına kısaca değinerek konuşmamı tamamlamak istiyorum.

Kentimizde 50'li yıllarda başlanılan ilk imar planı çalışması, 1956 yılında tamamlanmış olup, şehrin merkezini oluşturan bir kesimde halen kullanılmaya devam olunmaktadır.

Kamu yatırımlarının şehrimizde ağırlıklı olarak başlaması da yine o yıllara rastlamaktadır. Daha sonraları 1970'lerde ise özel kesim yatırımlarına da ağırlık verilmesi ile sanayileşme ve beraberinde getirmiş olduğu sorunlar kendisini etkin biçimde göstermeye başlamıştır.

Bu sorunların en başlıcalarını, konut ve alt yapı, buna bağlı olarak da planlama uygulama sorunları oluşturmuştur. Bu dönemlerde de planlama çalışmalarına devam edilmiş olmasına rağmen, gerek aradaki kopukluklar (uzun plansız dönemler) gerekse çeşitli biçimlerde plansız gelişmenin teşvik edilmesi (hisseli parselasyonlar, uygulayıcıların tutumları v.b.) nedenleri ile kaçak ve plansız yapılaşma ile planlama uygulama sorunları bu günkü ciddi boyutlarına ulaşmıştır.

Getireceği çözüm önerilerinin ülkemize ve kentimize büyük yararlar sağlıyacağına inandığım bu kolokyuma tebliğleri ve katkılarıyla tüm emeği geçenlere, ayrıca bu günün şehrimizde kutlanması çalışmalarını düzenleyen Anadolu Üniversitesine şehrim ve şahsım adına teşekkür ederim.

Saygılarımla

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Hanefi DEMİRKOL
Eskişehir Valisi

Sayın konuklar,

Ülkemiz ve Kentimiz açısından son derece önem arzeden bu toplantının ilimizde yapılmasından ve 1977 yılından bu yana, her yıl kutlanan Dünya Şehircilik Günü'nün 9. cusunun bu yıl ilimizde kutlanmasından büyük mutluluk duyuyor ve bu duygularla hepinize hoşgeldiniz diyorum. Ayrıca bu toplantı için evsahipliği yapan başta Sayın Rektörümüz olmak üzere Anadolu Üniversitesi yöneticilerine teşekkür ediyorum.

Tarımsal açıdan olduğu kadar, sanayi açısından da ülkemizin önde gelen illerinden biri olan Eskişehir'de, sanayinin gelişmesi 1950'li yıllarda kamu yatırımları ile başlamış ve 1970'li yıllarda özel kesimin yatırımları ile yoğunlaşmıştır. Bu sanayileşmeye paralel olarak gelişen hızlı kentleşme ile birlikte birtakım sorunlar da ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar, genelde diğer sanayileşmiş şehirlerimizin sorunları ile benzerlik göstermektedir.

Sanayileşme ile birlikte kırsal kesimden şehirlere büyük bir nüfus akımı başlamış, bu nedenle sanayiye bağlı hızlı kentleşmenin getirdiği ilk sorun konut sorunu olmuştur. Bir taraftan şehirlerde uygulanacak imar plânlarının hazırlanması yılları bulurken, diğer taraftan ihtiyacı karşılayacak sağlıklı konut yapılamamıştır. Plân ve konut yapımı konusundaki çalışmalar talebin çok gerisinde kalmıştır. Bunun sonucunda kent civarında ve önemli ulaşım yolları etrafında gecekondular ve hisseli parseller üzerinde kaçak yapılar oluşmuştur.

İmar Plânı bulunan illerde de bu plân zamana ve şahıslara göre değişik şekilde uygulandığından aynı yerde değişik kat ve görünümde zevksiz, disiplinsiz ve insanın göz zevkini törpüleyen yapılar meydana gelmiştir.

Hızlı kentleşmenin getirdiği önemli sorunlardan biri de alt yapı yetersizliği ve hava kirliliğidir. Bugün birçok belediyemiz fosseptik çukurlarından aldığı pisliği ve topladığı çöpleri dökecek yer bulamamaktadır. Bacalardan ve arabaların eksozlarından çıkan zehirli gazlar şehirlerde havayı teneffüs edilemeyecek hale getirmiştir. Bu nedenle hava kirliliği bugün bütün şehirlerimizin müşterek sorunu olmuştur.

Kuruluş yerleri iyi seçilmeyen ve şehirlerimizin içine kurulan sanayinin doğrudan tevlit ettiği başka sorunlar da vardır. Bunların başında tabiatın ve çevrenin kirlenmesi gelmektedir.

Bir örnek vermek gerekirse; Allah'ın bir lütfu olarak şehrimizin içinden akan Porsuk Çayı'na, hergün bir fabrikadan binlerce litre zehirli boya ve bir diğerinden ise, çalıştığı zaman günde 500 ton şilenpe adı verilen ve etrafa pis koku salan artık bırakılmaktadır.

Diğer konularda olduğu gibi bu konuların halli için gerekli kanuni düzenlemeler de 12 Eylül sonrası yönetimler tarafından gerçekleştirilmiştir. Herşeyden önce Anayasamızın 56. Maddesinde «Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir.» hükmü yeralmış ve buna paralel olarak da 1983 yılında 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 2873 Sayılı Millî Parklar Kanunu, 1984 yılında 3086 Sayılı Kıyı Kanunu ve 1985 yılında da 3194 Sayılı Yeni İmar Kanunu çıkarılmıştır.

Hazırlanan bu kanunların ana gayesi; imar plânı ve konut yapımındaki sıkıntıları ortadan kaldırmak, insanların huzur içinde yaşayacağı düzenli, disiplinli, tabiatın korunduğu ve çevre kirliliğinin bulunmadığı sağlıklı bir şehir yaratmaktır. Nitekim Çevre Kanunu'nun 1. Maddesinde; çevrenin, bütün vatandaşların ortak malı olduğu belirtilmiş, 2. Maddesinde ise; çevre kirliliğinin, insanların her türlü faaliyetleri sonucu havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve artıkların meydana getirdiği sonuçlar olarak tarif edilmiştir. Müteakip maddelerde de çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi Anayasaya paralel olarak gerçek ve tüzel kişilere ödev olarak verilmiş, çevreyi kirletenlerin ve zarar verenlerin kusur şartı aranmadan sorumlu olacakları açıkça belirtilmiştir.

Değerli bilim adamları, kanuni düzenlemelerle birlikte bu toplantıda ifade buyuracağınız değerli fikirleriniz, bugün nüfusumuzun büyük çoğunluğunun yaşadığı şehirlemizin düzeltilmesinde etkili olacaktır.

Çalışmalarınızın Ülkemiz ve İlimiz için hayırlı olmasını diler, saygılar sunarım.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Teoman BAYKAL
Bayındırlık ve İskân Bakanı Adına

Sayın Vali,

Sayın Rektör,

Sayın Belediye Başkanı,

Sayın İzleyiciler,

Her yıl bir akademik kuruluş tarafından düzenlenen Dünya Şehircilik Günü ülkemizin yerleşme açısından önemli sorunların, planlama ve şehircilik konularının tartışılmasına imkan verecek bir platform hazırlamaktadır.

Bu yıl da Eskişehir'de Anadolu Üniversitesinin misafiri olarak bulunmaktan büyük memnunluk duyuyoruz. Ayrıca seçilen konunun ülkemizin en önemli sanayi kentlerinden biri olan Eskişehir'in gelişmesi ile yakından ilgili olması da bu toplantıyı daha anlamlı kılmaktadır.

1984 yılında, 1 - 3 Kasım tarihleri arasında Adana'da yapılan 8. Dünya Şehircilik Gününden bugüne kadar geçen sürede planlama konusunda ülkemizde büyük aşamalar kaydedilmiştir.

Geçen süre içinde demokratik hayatın vazgeçilmez bir vasfı olarak mahalli idarelerin yetkileri arttırılmıştır.

Karar vermek sorumluluğu ve yetkisi mali imkanlarla desteklenmediği takdirde fazla bir etkinliği yoktur. Bunun bilincinde olarak hükümetimizce ele alınan mahalli idarelere yetki devri reformu, belediye gelirlerini arttırıcı tedbirlerle birlikte gerçekleştirilmiştir.

Geçtiğimiz bir yıl içinde ayrıca Yeni İmar Yasasının uygulanmasına yönelik 9 yönetmelik hazırlanmıştır.

Bunların en başında harita alımı ve imar planlarının yapımında görev alacak müellif ve kuruluşların nitelikleri, yetki ve sorumluluklarını belirleyen yönetmelikler yer almaktadır. Amaç, şehirleşme sürecinin sağlıklı bir yerleşme düzenine dönüşmesi için ilk aşama olan imar planlarının ehil ellerle, gerçekçi ve uygulanabilir bir biçimde hazırlanmasıdır.

İkinci bir grup yönetmelik, imar planı yapımı ve değişikliklerine ait esasları, arazi ve arsa düzenlemesine ait esasları, belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki alanlarda belediyelerin ve valiliklerin uygulama esaslarını kapsayan yönetmeliklerdir.

Bu yönetmeliklerde çeşitli konum ve ölçekteki imar ve parselasyon planlarının hazırlanması esasları belirlenmekte ve eski hukuki düzenlemelere kıyasla hem kamu yararını gözeterek, hem de vatandaşın haklarını daha rahatlıkla kullanmasını sağlayacak hükümler taşımaktdır.

Ayrıca birçok gecikmelere neden olan ve böylece yapım maliyetini arttırıcı bürokratik engeller İmar Yasa ve yeni yönetmeliklerle ortadan kalkmış olacaktır.

Son bir grup yönetmelikte uygulamayı kolaylaştıran, muameleleri kısaltan ve belediyelerin uygulama ve denetleme yükünü hafifletici hükümleri getiren serbest Mühendislik ve Mimarlık Büroları Yönetmeliği ve Tip İmar Yönetmeliğidir. Bu çalışmalar, İmar Yasası ile getirilen yeniliklerin uygulanmasında artık geniş yetkiler ve sorumluluklar taşıyan Belediyelerimize yol gösterici olacaktır. Belediyelerimiz ve vatandaşlarımız bundan böyle hep birlikte yaşadıkları çevreyi oluşturacaklardır.

Bu çevrenin temiz, yaşama, çalışma ve dinlenme mekanlarının düzenli olması, mahalli idare yetkilileri ve yöre halkının kişi ve kamu yararını adil bir biçimde dengelemeleri ile mümkün olacaktır.

Mahalli idarelerimize bu geçiş döneminde yardımcı olmak amacıyla Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bir dizi eğitim semineri düzenlemektedir. Aralık ayından itibaren çeşitli bölgelerde başlatılacak olan bu seminerlerde, Yeni İmar Yasası ve ona bağlı çalışmalar tanıtılarak, uygulamanın en kısa zamanda en doğru şekilde başlaması sağlanacaktır.

Sayın İzleyiciler,

Sanayileşme, kalkınmanın vazgeçilmez bir aracı olarak ülkemiz gündeminde her dönemde yer almıştır. Kentlerimizin her zaman yakındığımız düzensiz ve sağlıksız gelişmesi de sanayileşme ile şehirleşme hareketinin tam uyumlu olmamasından kaynaklanmaktadır.

Yeni İmar Yasası ve Yönetmelikleri sanayi tesislerinin kurulma ve yer seçimi işlemlerine kolaylık getirmektedir.

Bilindiği üzere sanayi yerleşme talepleri son yıllarda ülkemizde belediye sınırları dışında, kanayolları boyunca kırsal alanlarda yoğunlaşmaktadır. Bu tür talep değerlendirmesinde tarım topraklarının ve çevrenin korunması, turizm, orman, sulama alanlarının ve kentin konut gelişme yönlerinin gözönüne alınması gerekir.

Daha önce belirttiğimiz üzere kendi yaşadıkları çevreyi en rasyonel şekilde, ancak yöre yetkilileri ve halkın biçimlendireceği yönünden hareketle yeni sanayi alanları düzenleme ve münferit gelen sanayi taleplerinin değerlendirilerek sonuçlandırılması yetki ve sorumluluğu Valilik ve Belediyelere tanınmıştır.

Sayın Davetliler,

Sözlerimi bitirirken Anadolu Üniversitesini tekrar kutluyor, 9. Dünya Şehircilik günü toplantısında sunulacak tebliğler ve yapılacak tartışmaların yararlı sonuçlar getirmesi dileğiyle saygılarımı sunuyorum.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komite Sekreteri

Sayın Bakan
Sayın Vali
Sayın Belediye Başkanı
Sayın Rektör
Sayın Dekan
Değerli Konuklar

KENTLEŞME - SANAYİLEŞME ETKİLEŞİMİ
KOLOKYUM TEMASININ GENEL AÇIKLAMASI

Her yıl Dünya Şehircilik Günü nedeniyle Kasım ayında yapılması gelenekselleşen kolokyumlar dizisinin dokuzuncusuyla ilgili seçilmiş olan ana tema üzerine açıklama yapacağım. Aslında giderek bu açıklamalar, kolokyum giriş bildirisine dönüşmekte ve ana tema ile ilgili genel düşünceler ortaya konmaya çalışılmaktadır. Bu yıl kentleşme ve sanayileşme etkileşimi ana tema olarak ele alınmıştır. Eskişehir kentinin kolokyum yeri olarak seçilmesi de konuyla ilgili olmuştur.

Dünyada SANAYİLEŞME ve ona bağlı aşamalar, modern topluluklar arasına katılmak isteyen her ülkenin arzu ettiği ve amaçladığı evrensel özellikte bir hedeftir.

KENTLEŞME ve SANAYİ FAALİYETLERİ arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Alexanderson'un sanayi faaliyetlerini, kenti meydana getiren başlıca faaliyetler olarak belirlemesi bundandır.

Elbette bu faaliyetler ve kent ilişkisi karşılıklıdır. Nüfusunun artması, iş bölümünün doğması ve kentsel işlevlerin gelişmesi, bu ilişkiler çerçevesinde ele alınmalıdır.

Dolayısıyle Prof. Dr. Tümertekin'in belirttiği gibi sanayi faaliyetleri, yapıcı karakterleri dolayısıyle KENTLEŞME'de önemli rol oynamaktadırlar.

Diğer yandan çeşitli etkileriyle SANAYİLEŞME, Toplumsal ve ekonomik gelişme hızının artmasına yardımcı olmaktadır. Ancak SANAYİLEŞME'nin büyük ölçüde mekan tüketici yanı da bulunmaktadır.

Bu hızlı, ekonomik ve toplumsal gelişme aynı zamanda kentlerin bünyesinde önemli değişmeler yaratmakta sanayi ve buna bağlı teknolojilerin gelişmesiyle kentlerin önceki işlevlerinde değişme ve gelişme görülmekte, böylece koordine edilemeyen KENTLEŞME - SANAYİLEŞME etkileşimi ortaya çıkmaktadır.

Bu durum sosyal, ekonomik ve hatda beşeri planlarda ağır sonuçlar getirmektedir.

Kent ve çevresinde, KENTLEŞME ve SANAYİLEŞME etkileşimi ekseri eski yerleşmeleri değişime uğratırken yeni yerleşmeler ise bir yığılışma şeklinde ortaya çıkmaktadır.

Tarihi süreçde kontrolsüz ve kendi tercih nedenlerini kullanan, kendiliğinden olan ilk sanayi yerleşmelerinden sonra, kentlerin hemen yakınlarında beliren yerleşmelerin, kentsel dokuyu yutan gelişmeler şeklinde ortaya çıktığı da görülmektedir. Bu durumda kontrolsüz gelişme, birçok hatalara neden olmaktadır.

İşte KENTLERİN ve SANAYİNİN koordine olmayan gelişmelerinden doğan bu hatalar etki ve sonuçlarını ekonomik, sosyal ve beşeri planlarda göstermektedir. Önemli olan husus ise, bu etki ve sonuçların değerlendirilmesi gerekliliğidir.

Kentlerde veya Coğrafik bölgelerde Kentleşme oranları gelişme düzeyleri ve SANAYİ'nin büyüme oranları arasında güçlü bir «karşılıklı ilişki» vardır. Kentsel gelişme sanayi yatırımlarını etkilemektedir, kentin gelirini artırarak diğer sektörlerde iş olanakları yaratmaktadır. Asıl önemlisi nüfusu kente çekmektedir. İşte bu iki yönlü etkileşimdir. Nüfusun ve sanayinin belli yerlerde yoğunlaşması sonucunu doğurmaktadır.

Şehircilik mekan organizasyonuna bağlı bir olaydır. Beşeri faaliyetlerle ve yerleşmelerin kontrollü gelişmesiyle ilgilidir. Dünyada ilk sanayi yerleşmeleri ise kendiliğinden ve kontrolsüz ortaya çıkmıştır. Daha sonraki gelişmeler de kentlerin yakın çevrelerindeki oluşumlar olarak, belirmiş ve daha sonraları da kentsel dokunun yutucu gelişmesiyle çevrelenmişlerdir.

İşte bu olumsuz gelişmeye karşı koymak için SANAYİ BÖLGELERİ yaratılması son dönemde başvurulan önemli bir çözüm yolu olmuştur.

Ülkemizde de Çerkezköy, Dörtyol - Payaslı sanayi bölgeleri vb. ile bazı önemli organize sanayi bölgelerini bu çerçevede incelemek ve değerlendirmek gerekmektedir.

Elbetde yeni ele alış şekliyle SANAYİ BÖLGELERİNİN organizasyonunu kentlerin organizasyonundan ayırmak da mümkün değildir. Bu organizasyon kentlerin strüktürlerinin ve karşılıklı bağlarının tanımlanması dışında ele alınamaz. Bu bölgelerin organizasyonunda sadece gerekli ekonomik düzenlemeler değil; fakat mekan düzenlemeninde dikkate alınması gerekmektedir.

İşte SANAYİ BÖLGELERİNİN, kentlerin organizasyonu ve strüktürleri dışında kalmasının getireceği hataların, yanlışların önlenmesi için gelişmiş ülkelerde yaratılan SANAYİ BÖLGELERİ; organik yapıları nedeniyle yatırımların yoğunlaştığı, ortak donanımların yer aldığı önemli birer gerçek merkeze dönüşmüşlerdir.

Bugün artık, büyük sanayi bölgelerinin ortaya çıkartılması, SANAYİ COĞRAFYASININ en önemli konularından birini oluşturmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde uygulanan şekliyle SANAYİ BÖLGESİ, donatılı arazi demektir. Keza sanayi bölgesi çeşitli şebekeler ve yol bağlantıları ile Sanayiye dönük ve sanayi kullanımını amaçlayan yerlerin inşaasına elverişli parsellerden oluşan bir alan olarak tanımlanabilir.

Böyle bir bölgenin ele alınmasında; boyut, biçim, şebeke kapasitesi, ulaşım ve ayrıca sit engelleri ile bu bölgede yer alacak sanayiye ait gereksinimler ve karakteristikler, önemli bazı sorunların çözümlenmesini dikte ettirmektedir.

Genel olarak bu bölgeler üç tip de belirlenmektedirler. Bu da bize üç tip sanayi bölgesi ayırdedebileceği sonucunu vermektedir.

Birincisi Hizmet sanayi bölgeleridir. (Buna ekonomik faaliyetler bölgesi de denilebilir).

İkincisi yarı ağır sanayi bölgeleri olan Kentsel yerleşmelerin çevrelerindeki SANAYİ BÖLGELERİdir.

Üçüncüsü ise SANAYİ KOMPLEKSLERİDİR. (Buna sanayi kutupları da denilmektedir)

Hizmet sanayi bölgeleri, kentsel dokuyla bütünleşirler ve karar merkezlerine yakın yerlerdedirler.

Oysa yarı ağır sanayi bölgeleri, site bağlı olanaklar ve engellerin işlevinde belirlenebilen tamamlayıcı yada benzer sanayi faaliyetlerinin ticarileştirilmesi işlevinde kurulan bölgelerdir.

Sanayi kompleksleri ağır ve kirletici sanayilerin bulunduğu bölgelerdir. Bu bölgeler özel donatımlarla birlikte büyük alanlar gerektirmektedirler.

Batılı gelişmiş ülkelerde bir sanayi bölgesinin kentsel yerleşme yakınında kurulmasında gözetilen üç esas hedeften biri de ortak yatırımların yoğunlaştırılmasıdır. Burada amaç yatırımları dağıtmadan arazinin ve kamu fonlarının en iyi kullanımını elde etmektir.

Hedeflerden ikincisi, yeni sanayi yerleşmelerinin kuruluşunu kolaylaştırmaktadır. Burada da amaç artan nüfusa iş ve bazı kaynaklar sağlamaktadır.

Üçüncü hedef ise kentsel doku dışında bir başlangıç yaparak kentsel rejenerasyona olanak yaratmaktır.

Bu açıklamalar sanayi yerleşmelerinin sadece kentsel yerleşme ve çevrelerinde olduğu veya olabileceği anlamını getirmemelidir. Yani, sanayi yerleşmeleri gerek kentsel, gerekse kırsal ortamlarda olabilmektedir. Ancak bu bir bölgeleme (zonaj) uygulamasını zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyle böyle bir bölgeleme uygulamasının bilimsel bir ele alış içinde ve elde edilen deneylerden yararlanarak yapılması gerekmektedir.

Fransa'da kamu yada özel teşebbüsün gerçekleştirdiği sanayi bölgeleri bir pazar ekonomisi içinde yer almaktadır. Bu bölgelerin geliştirilmeleri otoriter kararlarla değil; fakat yasalarla sağlanmıştır.

Ülkeda kurulan «arazi donatımı için merkezi sosyete» (société centrale pour L'équipement du territoire) bugüne kadar 170 adedin üzerinde sanayi bölgesi gerçekleştirmiştir.

Ülkemizde de denenen ve kolokyuma sunulacak bildirilerde değinilecek olan organize sanayi bölgeleri örneklerinde olduğu gibi, ileri batı ülkelerinde uygulaması yapılmış ve yapılmakta olan Sanayi Bölgelerinin, SANAYİLEŞME - KENTLEŞME etkileşimindeki yerini çok iyi belirlemek gerekmektedir.

Günümüzde SANAYİ YERLEŞMELERİnin yeterli deney ve birikimi ifade etmek için bir jenerasyona sahip olduğunu ve belirli bir gelişme süreci izlediğini, dolayısıyla iyi bir bilgi birikimi sunduğunu kaydedebiliriz. Öyleyse bu değerlendirmenin ülkelerarası ve ülkemiz koşullarında yapılması zorunluğu doğmaktadır.

İşte 9. cu Dünya Şehircilik günü nedeniyle düzenlediğimiz bu kolokyumun amacı da bu olmaktadır.

Ne varki katılımın, çeşitli nedenlere bağlı olarak ülkeler arası düzeyde istenen şekilde olamayışı, böyle bir değerlendirmeyi sınırlı tutacaktır.

Fakat yine de, bir görev bilinci içinde kolokyuma katılanların ortaya koyacakları görüşler ve fikirlerin, önemli birikim ve sonuçlar getireceği bir gerçektir.

Aslında tema olarak KENTLEŞME - SANAYİLEŞME etkileşimi seçilmekle birlikte, SANAYİLEŞMENİN ülke genelinde ve düzeyinde ele alınması gereği ve sadece kentsel ortamlarda değil, kırsal ortamlarda sanayi gerçeği olduğunun burada kaydedilmesi gerekmektedir.

Gerçekten kırsal alanlarda sanayi gerçeği vardır ve kırsal ortamdaki bu sanayileşme izlenebilir özelliktedir. Kesin olarak da kırsal ortamdaki bu sanayileşmenin izlenmesi gerekmektedir.

Bu açıklamalar bize ana mekansal konu olarak sanayie ait yerleşmelerin ülke düzenleme kavramı çerçevesinde ele alınması gerektiğini göstermektedir. Ülkesel mekan içinde sanayi yerleşmelerinin belirli bölgelere konması zorunluğu da bu yerleşmelerin kendilerini çevreleyen kırsal alanlardaki demografik, ekonomik ve fiziksel yönlerden büyük değişmeler göstermesi ve aynı zamanda, örneğin, tarımsal yapıyı etkilemesinden gelmektedir.

Eğer sanayi bölgelerinin anlamsız, kararsız şekilde çoğalmaları ve yayılması istenmiyorsa, eğer arazi savurganlığından kaçınılmak isteniyorsa gerçek bir düzenleme politikası uygulanması zorunludur. Bu politika geleceği düzenleyen ihtiyatkâr bir politika olmak zorundadır ve sanayiye ait sitlerin korunmasına yardım edecek bir altyapı tipine sahibolmalıdır.

Geçen yıl 8. ci Dünya Şehircilik günü nedeniyle yapılan «Sanayi yerseçimi, turizm yerleşmeleri ve tarım topraklarının ülkesel arazi kullanımı içinde değerlendirilmesi «Kolokyumunun tema açıklamasında da belirttiğimiz gibi, ülkemizde sanayiye ait gelişme, bölge, kent ve kasabaların gereksinimleri açısından organize olmamış bir biçimde ortaya çıkmaktadır. Ülke bütününde, sanayi yer seçiminde, sanayi bölgelerinin oluşturulmasında bölgenin ekonomik yapısını etkileyecek bir kısmi optimum aranmasını gerektirmektedir. Bu sanayi için destek hizmetlerin getirilmesi, bölge çerçevesinde düşünülmesi ise ülkesel fiziki düzenlemeyi zorunlu kılmaktadır.

Kısacası sanayi yer seçimi aynı zamanda kentsel olgu ile bütünleşerek bu olay; ülke, bölge ölçeğindeki düzenleme içinde ele alınmalıdır.

Bugün gelişmiş ülkeler bile sanayi toplumunun ortaya koyduğu sorunların henüz tam anlamıyla bilincine varmış değildir.

Daha önce yukarıda şehirciliğin beşeri faaliyetlerle ilgili mekan organizasyonuna bağlandığını bildirmiştik.

Bugün artık giderek dünyada gelişmiş ülkelerde bir ENDÜSTRİYEL ŞEHİRCİLİĞİN doğduğu ve sanayi sitlerinin seçimiyle ilgili araştırmaların yapıldığı görülmektedir.

Sanayi faaliyetlerinin yerseçimi ve sanayi bölgelerinin düzenlenmesi şehircilik planları üzerinde tesadüfen ortaya konmuş bir durum değildir. Keza teknik veriler de sonuç vermezler.

Böyle bir yer seçimi ve sanayi bölgesi düzenlemesi; plancı (şehirci) sosyolog, teknisyenler, sanayici yerel yönetimden sorumlular, çeşitli sektörlerin temsilcileri esnaf v.s. arasında bir diyalog sonucu mümkün olabilir.

Yalnızca sanayie tahsis edilmiş arazilerin ayrılması yeterli değildir. Kent ve sanayi arasında uyumlu bir ilişki sağlanmalıdır.

Aynı zamanda İş - Konut ilişkilerinin rasyonalize edilmesi ve kentin üçüncü sektör faaliyetlerinin sanayi tarafından da kullanımının sağlanması gerekmektedir.

ENDÜSTRİYEL ŞEHİRCİLİK ile, bir anlamda Sanayi ve kent ölçeğinde bunların birbirini tamamlaması sağlanmalı ve kentleşme SANAYİLEŞME etkileşiminin kente yansıması ussallaştırılmalıdır.

Bu belki sanayileşmeye tabi bir şehircilik olarak da nitelenebilir ve Kentleşme - Sanayileşme etkileşimine tabi her kentin, kendi sanayi kullanma stratejisini formüle etmesini de getirebilir.

İşte dünyadaki bu gelişmeler dikkate alınarak sanayileşme - kentleşme etkileşiminin bir sanayi kenti örneği üzerinde tartışılması bu kolokyumun asıl temasını oluşturmaktadır.

Kolokyumda Türkiye'de Endüstriyel Şehircilik alanında bir adım olabilecek nitelikteki çalışmayı, imar planı revizyon çalışmaları yeni başlamış olan ve ülkenin önemli bir endüstri merkezi haline gelmekte olan ESKİŞEHİR üzerine yapmak ve çıkacak sonuçlardan planlamada yararlanmak ana hedeflerden biri olmaktadır.

Burada açıklamalarımı bitirirken kolokyumun gerçekleşmesinde büyük katkıları olan başta Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ilgililerine, Sayın Belediye Başkanına, Üniversitenin tüm olanaklarını sunan Sayın Rektör Yılmaz Büyükerşen'e ve ilgililere, düzenleme komitesi üyeleri Prof. Dr. Nazmi Oruç, Yrd. Doç. Dr. Yavuz Koşaner'e, Dr. Şule İnankul'a, Öğr. görevlileri İrfan Kanışkan'a, Türkan Göksal'a, Sevin Aksoylu'ya, Mimar Güler Koca'ya, bildiri ile katılan tüm konuşmacılara, konuklara ağırlama olanağı sunan Emek Otel, Şeker Fabrikası Müdürlüğüne, İller Bankası Bölge Müdürlüğüne, Bayındırlık ve İskân Bölge Müdürlüğüne, D.S. İşleri Bölge Müdürlüğüne, S.S. Kurumu Bölge Müdürlüğüne ve Beden Terbiyesi Bölge Müdürlüğüne, Dünya Şehircilik Günü Türkiye Daimi Komitesini bünyesinde barındıran M.S. Üniversitesi Sayın Rektörü Muhteşem Giray adına teşekkürlerimi sunar, hepinizi saygıyla selamlarım.

BÖLÜM 1 — BİLDİRİLER

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü

6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

İSTANBUL'DA SANAYİNİN ALANSAL DAĞILIŞINDAKİ DEĞİŞİMLER

Prof. Dr. Erol TÜMERTEKİN

İstanbul Üniversitesi

Çağdaş sanayi faaliyetlerinin gelişmiş olduğu yerlerde en belirgin karakter, sanayi faaliyetlerinin az yer kaplamalarına karşın, diğer ekonomik sektörleri her bakımdan geride bırakmalarıdır. Sanayi bölgelerinde sanayide çalışan nüfus genel işçi toplamının en büyük payına sahip olduğu gibi, sanayide elde edilen gelir de gelir toplamının en büyük kısmına tekâbül eder. Öte yandan, sanayi bölgelerinde ulaşım sektöründe taşınan mallar arasında da sanayi faaliyetleriyle ilgili maddeler hemen daima fazladır. Bununla birlikte, sanayi faaliyetleri mekânda önemleriyle denk düşen miktarda alan kaplamazlar. Örneğin, tarımsal faaliyetler, özellikleri gereği geniş alanlara yayıldıkları halde, çok önemli ve büyük sanayi faaliyetleri bir - kaç dönümlük bir alanda yerleşebilirler. Bu durum, kuşkusuz, sanayi faaliyetlerinin son derece yoğunlaştırılmış olan yapısından ileri gelmektedir.

Sanayi faaliyetlerinin coğrafi görünümde en güçlü etkisi (dolaylı yada doğrudan) şehir yerleşmeleri üzerinde görülür. Bilindiği gibi, şehirleşme ile sanayi faaliyetleri arasında sıkı bir bağ vardır. Alexanderson'un deyimiyle «şehri meydana getiren başlıca faaliyet» olan sanayi ile şehirin ilişkisi bir bakıma karşılıklı etkilenme durumundadır. Şöyle ki, sanayileşmenin ilk zamanlarında kurulan sanayi tesisleri sebebiyle nüfusları artan, iş bölünümü ortaya çıkan, başka sözcüklerle şehirsel fonksiyonları gelişerek şehir haline dönüşen yerleşmeler sonraları gerek kendi ihtiyaçları gerek şehir dışı ihtiyaçlar için yeni sanayi tesislerine çekici hale gelirler. Özellikle bu iki tür ihtiyacın şehirlerde sanayi faaliyetlerinin gerek kaplıyacağı alan, gerekse şehir planındaki yerinin tayininde baş rolü oynayacağı açıktır. Nitekim hem büyük şehirin ihtiyacı hem de dış ihtiyaçları (ülke içi - ülke dışı) kısmen karşılayabilecek olan bir bisküvi ya da konfeksiyon fabrikası ile bir demir - çelik ya da madeni eşya fabrikasının durumu ve etkisi aynı değildir. İhtiyaçlar açısından ele alındığında, sanayide mekân planlamasının şehir planlamalarını aşacağı, bölge ve ülke ölçüsündeki planlamalar içinde ele alınması gerektiği de bilinen bir gerçektir.

Çeşitli bilim dalları açısından yapılan çalışmalar, özellikle mekânsal analizlere yer verilmesi halinde, hangi ölçekte olursa olsun **planlamada** gereklidir.

Ülkemizde gerek şehirlerde gerekse kırsal alanlarda araziden yararlanmada bir karmaşıklık mevcut olduğu bilinmektedir. Şehir planlarının yetersiz, kır ve ülke arazi kullanılışı planlarının da hemen hemen hiç mevcut olmaması bunun başlıca nedenidir. Bu açıdan yerel çalışmaların mümkün olduğu kadar ayrıntılı ve türlü yönleriyle tartışılmasında yarar vardır. En azından başka şehirlerde yapılabilecek planlamalarda sanayiye ilişkin sorunların çözümlenmesinde ya da azaltılmasında işe yarayacağı düşüncesiyle, İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin dağılış düzeni hakkında gözlemlerimi sizlere sunmak istiyorum.

İstanbul'daki sanayi faaliyetleri hâlâ kabaca Türkiye'deki sanayi faaliyetlerinin % 50'sini oluşturmakta, tesislerin lokasyonlarında büyük bir serbesti hâkim bulunmakta ve nihayet sanayi faaliyetleri hızlı bir biçimde yer değiştirmektedir. İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin bugünkü dağılış düzeninde yer yer yüzyılların etkisi olmakla birlikte (örneğin, Bakırcılar v.b.) modern sanayinin dağılışı yakın zamanlarda ve değişik ortamda gelişmiştir.

Dağılışı etkileyen yasa ve plan girişimleri çok azdır. 24.4.1930 tarih ve 1559 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nun dağılışı etkileyen ilk yasa olduğu söylenebilir. Prost'un 1937'deki Nazım Planı ikinci bir girişim olmuştur. Ancak, sanayi tesislerinin uygun konumlarda yer almasını sağlıyamamıştır. Nitekim, 1952 yılında İmar Müşavirler Heyeti'nin hazırladığı **«İstanbul Şehri Sanayi Bölgeleri Nazım Plan İzah Raporu»**nda Erbel'in şu satırlarla yaptığı açıklamada bu kadar yakın bir tarihteki durumu hakkında fikir vermektedir : «İstanbul şehrinin sanayi bölgelerine dair bugüne kadar birçok fikirler ortaya atılmış, birçok tartışmalar olmuş, birçok temenniler izhar edilmiş ise de, şehrin sanayi bölgeleri bir planla bir türlü tesbit edilemediğinden, fabrikalar şehrin muhtelif semtlerinde yayılmıştır». Erbel'in ana çizgileriyle belirttiği durum üzerine çeşitli komisyonlar oluşturulmuş, ortak kararlara varılamadığı halde, imar müşavirleri heyeti kendi başına bir İstanbul sanayi bölge planı hazırlamıştır. Bu plan İstanbul Belediye Meclisince incelenmiş ve 1955 tarihinde bazı mıntıkalar sanayi bölgesi olmaktan çıkarılmış, bazı yeniler de söz konusu bölgelere eklenmiştir. Bu arada, 1954 yılında hazırlanan Beyoğlu Nazım Planı da şehrin bu kesiminde sanayi bölgeleri tesbit ediyordu. İstanbul'daki sanayi faaliyetleriyle ilgili bir diğer girişim de 1963 yılında yapılmıştır. Milli Güvenlik Kurulu'nun kararıyla Ankara'da İmar ve İskân Bakanlığında yapılan, Bakanlıklar arası Komite Toplantısıyla İstanbul'da bir alt komite kurulmasıyla başlayan girişim, sonraları çeşitli safhalar ve çeşitli komisyon çalışmalarına intikal ederek Sanayi Nazım Planı komisyonunun İstanbul sanayi bölgeleri hakkındaki raporunun hazırlanmasıyla ilk ürününü vermiştir. İstanbul şehrinin nazım planı hazırlanıncaya kadar yürürlükteki imar planlarının sanayi ile ilgili kısımlarının tadil planı olarak hazırlanmış ve İstanbul Belediye Meclisi'nin 29.4.1966 tarihli onayı ile kabul edilen

plana göre İstanbul Sanayi Sahaları şöyledir :

1. No. lu alan	: Halkalı Sanayi Alanı	268.90 ha.
2. No. lu alan	: Topkapı Sanayi Alanı	207.30 ha.
3. No. lu alan	: Rami Sanayi Alanı	210.50 ha.
4. No. lu alan	: Bomonti Sanayi Alanı	21.60 ha.
5. No. lu alan	: Levent Sanayi Alanı	50.00 ha.
6. No. lu alan	: Oto Sanayi Alanı	9.20 ha.
7. No. lu alan	: Kurtköy Sanayi Alanı	285.00 ha.
8. No. lu alan	: Küçükköy Sanayi Alanı	25.00 ha.
9. No. lu alan	: Ümraniye Sanayi Alanı	63.00 ha.

Bu kez Haznedar, İstinye ve Haliç kıyıları sanayi alanları iptal edilmiş oluyordu. Daha sonra, İmar ve İskân Bakanlığı'nın onay tarihine uyularak «1966 İstanbul Sanayi Sahaları Planı» uygulanmaya başlandı. Uygulamanın ne derece kontrol edilebildiğinin dışında, plan, yeni isteklere göre de zaman zaman önemli değişikliklere uğramıştır. Bomonti, Topkapı ve Rami alanlarında değişiklikler yapılmış, İstinye tekrar sanayiye açılmıştır. Kanaatimce sözü edilen planın en zayıf tarafı 9 sanayi bölgesi dışında kalan birçok alanda sanayi kollarına gelişme imkânlarının, sınırlı olmakla birlikte, tanınmasıdır. Planda, A, B, C, D, E ve F olarak adlandırılan bir takım bölgeler tesbit edilmiş, buralarda sınırlı olarak, bazı sanayi kolları gelişmiştir. Örneğin, Beyoğlu ve Haliç'in kuzey kesimini kapsayan C bölgesinde Şişli ve Boğaziçi'nin İstanbul yakasını oluşturan D bölgesi ile Boğaz'ın Ümraniye hariç, Üsküdar ve Kadıköy'ü içine alan F bölgesinde mevcut tesislerin % 10'u oranında imalât tesisleri, % 15'i oranında da depolama tesisleri eklenmesi izni verilmişti. Zeytinburnu ile Çekmece; Londra asfaltı ile Marmara kıyısı arasında, karşı tarafta ise Küçükyalı - İstanbul il sınırı arasında yine Marmara kıyısı boyunca uzanan A bölgesi ile Londra asfaltı kuzeyindeki kısmı oluşturan E bölgelerinde % 20 imalat ve % 30 depolamaya izin verilmiştir.

Daha sonra, 29.7.1980 tarihinde tasdik edilen 1:50000 ölçekli Nazım Plan'da ise 1966 ve 1967 Sanayi Nazım Plan'ı geçerli kabul edilerek, buna ilave olarak Silivri'de Feleköy - Ortaköy'de bir alan (daha ziyade 1995 senesinden sonra kullanılabilecek rezerv alan olarak), Büyük ve Küçük Çekmece gölleri arasında Hadımköy yolu üzerinde bir alan ile Firuzköy'de olmak üzere iki büyük sanayi alanı düşünülmüştür. Trakya kısmında Küçük Çekmece gölünün doğusunda Bakırköy'ün kuzeyinde, İki Telli'de büyük bir alan ile eski Kırklareli yolu üzerinde Küçükköy'de de bir sanayi alanı tesbit edilmiştir. Nazım Plan'daki öteki sanayi alanları da Dudullu, Kurtköy, Gebze Balçıkköy, Diliskelesi'ndedir.

1980 senesinden sonra Mücavir Belediyelerin İstanbul Belediyesi alanında kabul edilmesiyle, İstanbul Belediyesi'nce 3030 sayılı kanun çerçevesi içinde yer

yer (mesela, İkitelli, Firuzköy...) sanayi alanları belirlenen 1:25.000 ölçekli çevre düzeni planları yapılmıştır. 1:1000 ve diğer ölçeklerdeki planlar ise henüz başlangıç safhasındadır. Uygulama ile ilgili hususlar bir yana, İstanbul'daki sanayi tesislerinin dağılışının geniş ölçüde İstanbul sanayi Alanları Planı ile belirlenmiş olduğu görülüyor. Öte yandan, bu plan ile kabul edilen sanayi bölgelerinden sadece Halkalı, Kurtköy ve Küçükköy şehir dışı alanlar sayılabilir. Bunlar da yer yer gecekondu ya da konutlarla sarılmıştır. Bugün İstanbul şehri içindeki sanayi alanlarının en eski ve en yoğun olanı Bomonti'dir. Bomonti ve benzeri sanayi alanları aynı zamanda sanayinin şehrin çevresine yayılmasında rol oynamışlardır. Büyüyen sanayi tesislerinin birçoğu şehrin çevresinde yeni alanlara taşınmaktadırlar. Ancak, bu yer değiştirme şehrin içinde sanayi yoğunluğunu azaltmamaktadır. Çünkü yer değiştirenlerin yerini başkaları almaktadır. Öte yandan, şehrin içindeki bu sanayi merkezlerinin çevresinde de sanayi faaliyetleri gelişmektedir. Örneğin, özellikle dokuma ve plastik eşya imal eden kuruluşlar, Bomonti'den Şişli doğrultusunda eskiden ikametgâh olarak kullanılan apartman katlarını işgal ederek yayılmışlardır. Şehrin bu kesiminde geniş apartman katlarının kullanılmasında sanayi ile konut fonksiyonu rekabet halindedir. Şehrin içindeki bu yoğunlaşma ve yayılma faaliyetleri sürenken şehrin çevresinde topografya, yer yer mevcut kırsal yerleşmeler, yer yer de ulaşımın (özellikle karayolları) elverişliliği ölçüsünde sanayi tesislerinin çoğaldığı görülmektedir.

Anadolu yakasında eskiden önceleri demiryolu, daha sonra karayollarının etkisiyle gelişen sanayi tesisleri İzmit doğrultusunda yayılmaktadırlar. Bu kesimde sanayi yakın yıllarda Şile doğrultusunda da, başta Ümraniye olmak üzere Üsküdar'ın hemen her köyünde yaygınlaşmaktadır. Bu kesimde Ümraniye'nin tamamen şehir içi bir yerleşme haline gelmiş olması, öte yandan ormanların hâlâ yer yer yoğun bir halde mevcudiyeti değişik bir durum yaratmaktadır. Bugün İstanbul çevresinde yer alan köylerin büyük bir kısmının arazilerinin çoğu eskiden ormanlarla kaplıydı. Bunların bir kısmı 1944'de orman olma niteliklerini kaybettiği için orman alanı dışına çıkarılmış, bir kısım eski orman alanları ise II. Dünya Savaşı sıralarında işleyenlere tapu verilerek tarım alanları haline dönüştürülmüştü. Bugün özellikle Anadolu yakasındaki köylerde sanayi faaliyetlerinin yer alması (Aşağı Dudullu, Yukarı Dudullu, Çekmeköy, Reşadiye, Yeni Doğan) bu köylerde nüfusun artması ve de tarım dışı birçok faaliyetlerin çoğalmasına neden olmaktadır. Bu da, doğal olarak alansal büyümeye yol açmaktadır. Ancak, bu kesimdeki köylerin çoğunun ormanlarla çevrili olması, alansal büyümeyle sadece tarım alanları ortadan kalkmamakta, ormanlar da tahrip olmaktadır.

Trakya'daki doğrultuda da, İzmit doğrultusunda olduğu gibi, önce demiryolu daha sonra da Londra Asfaltı büyük etki yapmıştır. Ulaşım yolları boyunca arazi kullanılışındaki değişim şu seyri izlemiştir : Önceleri yolların yakınında ko-

nut alanlarının geliştiği görülür. Daha sonra yol üzerindeki mekânın tarım dışı kullanışlara ayrılması bunu izler. Ancak, İstanbul'un bu kısmında da eskiden beri mevcut olan köylere çağdaş ulaşım imkânlarının erişmesi, sanayinin de buralarda yer seçiminde teşvik edici rol oynamıştır. Bu kesimde arazi kullanılışında şöyle bir değişim gözlenmektedir : 1) Genellikle Londra Asfaltı ile kıyı arasında kalan kesimde eski yazlık yerleşmeler sürekli oturma alanı haline dönüşmekte, 2) Planlı konut alanları oluşmakta, 3) Londra Asfaltı'nın kuzeyindeki köylerde de, sanayinin etkisiyle ekonomik ve sosyal yapının değişimiyle birlikte, coğrafi görünüm de değişmiş bulunmaktadır.

Londra Asfaltı'nın güneyinde kalan kısımda sanayi faaliyetlerinin gelişmemesinin başlıca nedeni, 1955'de Bayındırlık Bakanlığı tarafından burada sanayinin daha fazla gelişmesinin önlenmiş olmasıdır. İstanbul surları dışında, sanayi önceleri Zeytinburnu - Rami arasında surlara paralel bir yay halindeki alanda yerleşmişti. Sanayinin daha yakın yıllarda ise Sefaköy'e ve Sefaköy'den doğuda Yeni Bosna, kuzeyde Halkalı ve batıda da Küçük Çekmeceye doğru iyice yayıldığı gözlenmiştir. Sefaköy'ün bir başka özelliği de mevcut sanayi tesislerinin büyük bir bölümünün şehrin içindeki yerlerinden ayrılarak gelmiş olmalarıdır. İstanbul'da sanayi tesislerinin yer değiştirme hareketi uzun bir süreden beri devam etmektedir. Önceleri şehrin içinden (Bomonti, Galata v.b.) Topkapı ve Rami'ye, bu alanların yoğunlaşması üzerine, bir yandan dikey gelişme meydana gelirken, öte yandan Sefaköy ve benzeri daha uzak yerleşmelere intikal edilmiştir. Bir üçüncü yeni tercih edilen alan da Avcılar'dır, Avcılar'da Londra Asfaltı ve Firuzköy yolu çevresi, hatta Haramidere'de sanayi tesisleri yer almaya başlamıştır.

SONUÇ

İstanbul'daki sanayi faaliyetlerinin alansal gelişme ve yerdeğiştirmesinde gözlenen özellikler bazı iyileştirici hareketlere yol açabilir; bunlardan ilki gerek şehirin içinde gerekse çevresindeki alanlardan kendi isteği ile başka yere göçeden tesislerin yerine yenilerinin açılmasına müsaade edilmemesidir. Buna yıllarca önce dikkat çekilmiştir.

2) Tesislerin bulundukları yerlerden kaldırılıp başka yerlere gönderilmesi ya da kendiliğinden taşınması sanayinin bozucu etkisinin düzeltilmesi için yeterli değildir. Çünkü sanayi türüne ve büyüklüğüne göre a) bizzat imalât ve dağıtıma bağlı, b) çeşitli ekonomik ve sosyal ilişkilerine bağlı olarak mekânda yarattığı faaliyetler ve değişikliklere neden olmaktadır. Öneğin bir ilaç fabrikasının prospektüs ve kutularını basan bir matbaa, pazarlama için ambalajlama tesisleri, yine küçük dokuma tesisleriyle bağlantılı olan, iplik apre ya da boya tesisleri birinci gurup ilişkilere örneklerdir. İkinci gurupla ilişkili olanlar sanayi tesisleri çevrelerinde ortaya çıkan faaliyet ve kullanışlardır. Bunlar, gecekonduları içine alan çeşitli ikâmetgâhlar, kahvehaneler, tamirciler, yeni yerleşme yerlerinin ihtiyacını karşılayacak dükkanlar şeklinde ortaya çıkan mekânsal değişimlerdir. Söz konusu bu olaylar ise, sanayi ortadan kalkmış olsa bile varlıklarını sürdürecekler ve şehircilik açısından bir sorun olarak karşımızda duracaklardır. Bunun için, yerel mekânsal planlar yaparak, arazi kullanılışının dengelenmesi ve buna göre şehir yenilenmesine gidilmesinin gerekli olduğu kanısındayım.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

TÜRKİYE'DE İLK AĞIR SANAYİ YERLEŞİMİ : KARABÜK'ÜN KURULUŞ DÖNEMİ

Prof. Dr. Safa ERKÜN
Mimar Sinan Üniversitesi Öğretim Üyesi

Yarım asır evvel, henüz Yargıtay Ankara'ya taşınmadan önce, çocukluğumda geldiğim bu pitoresk şehir, şekerpancarıyla yüklü kağnıları ile, porsuk çayı boyunca uzanan yemyeşil âsûde bir tarımsal Orta - Anadolu kenti olan «eski» Eskişehir ile; bugünkü hareketli - bereketli, yoğun endüstri, uçak ve demiryolu merkezi olan «yeni» Eskişehir'i karşılaştırınca, insan yalnız kentteki değil, ülkedeki büyük değişme ve gelişmeyi daha iyi anlıyor... İşte böylesine çağrışımlar yaratan bir sanayi kentinde düzenlenen 9. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumuna bir tebliğ vermem sözkonusu olduğunda, «Türkiye'de İlk Ağır Sanayi Yerleşimi olan Karabük'ün Kuruluş Dönemi«nin, ilginç bir başlangıç modeli oluşturabileceğini düşündüm. Üstelik yakın sanayileşme tarihimizin meraklı bir sayfasını böylelikle gözönüne sermiş olacaktım. Hemen söyleyeyim ki, bu konuyu seçişimde, 1950'de İstanbul Üniversitesinde İktisat Fakültesinde Prof. Dr. Gerhard Kessler, Prof. Hilmi Ziya Ülken ve Prof. Dr. Ahmed Ali Özeken'den oluşan jüri önünde savunduğum doktora tezimin, bu konuya ilişkin olmasının rolü vardır (1).

Sonraları, Karabük'ün tesisini izleyen daha yakın dönemlerde kurularak Karadeniz Ereğli'si ve İskenderun Fabrikalarının katılmasıyla gelişmiş ve oluşmuş bulunan «ulusal demir - çelik sanayii üçgeni»nde Karabük Kompleksi, İkinci Dünya savaşının dağdağalı havasında bağımsız Türkiye'de ilk ağır sanayi kuruluşu olmanın doğum sancılarını da beraberinde getiriyordu. Gerçekten, Karabük Demir - Çelik Fabrikaları :

— Millî Savunma,

— Endüstrileşme,

— Demiryolları ağını kurma,

— Tarımı makineleştirme,

Politikalarının zorunlu bir gereği olarak kurulmuştur.

Kuruluş yeri olarak Karabük yöresinin seçilmesi ise :

— Kömür kaynaklarına yakınlık,

— Arazinin tesislere ve iskâna uygunluğu,

— Civardan su ve yardımcı maddeler sağlanmasındaki kolaylık,

Gibi doğal - coğrafî, keza :

— Yakın bölgelerden işçi sağlamak kolaylıkları,

— Stratejik savunma olanakları,

Gibi sosyal - jeopolitik faktörlere dayanıyordu.

Karabük fabrikalarının 1933 - 1937 yıllarında temelleri atılırken, Divriği demir kaynakları henüz keşfolunmadığından, işletmenin demir cevheri kaynağına uzaklığı elbette eleştirilemez. Başlangıçta, dışardan ithal olunacak demir cevherlerinin işlenmesi düşünülmekteydi. Ağır Sanayiimizi İngiltere'nin kurması ise, malî anlaşma ve siyasî yaklaşma gibi sebeplere bağlanarak açıklanabilir.

Bugünkü Karabük, sosyolojik kriteriumlar bakımından kent sayılır. Morfoloji bakımından «farklılaşmış» ve «endüstriel fonksiyonu egemen» tipik bir sanayi ve işçi şehridir. René Maunier'nin «çekici oluşum» adını verdiği süreç çerçevesinde kurulmuş ve oluşmuştur (2). Kentin temel ve merkezî unsuru olan ağır sanayi tesisleri, (eski Karabük Köyü, çarşı ve istasyon bölgesi, yakın köyler gibi) öbür unsurları kendisine çekerek, tedricen kurulmuş ve oluşmuştur. Karabük 1930'lardan önce meskûn olmayan bir yer iken, nüfusu 1950'de 12.000'i 1965'te 47.000'i 1970'de ise 65.000'i aşmış bulunmaktaydı. Burada şöyle bir çekim süreci işlemektedir: Önce ağır sanayi kendisini nüfusa uydurup, muhtaç olduğu emekçi yığınlarını ve gelişme olanaklarını yörede bulabildiği için, bu bölgede yerleşmiştir. Sonra da bu sosyo - ekonomik organizma, gereken unsurları giderek kendisine doğru çekmektedir. Karabük'ün çevreye doğrudan etkilerini, nüfus hareketlerinde, yerel işgücünün, arazinin ve bazı metaların arz ve talebi üzerindeki sosyo - ekonomik bünye değişikliklerinde görüyoruz. Dolaylı etkileşimi ise, sağlık, kültür, ibadet vb. gereksinimleri karşılamasında gözlemliyoruz. Karabük kentinin hastanesinden, okullarından, camiinden, yarattığı hizmetler sektöründen, çevre halkı sürekli yararlanmaktadır. Karabük, çağdaş bir kentin sosyal hayatına ait toplumsal ilişkileri içermektedir. Kentin imar plânı yapılırken Safranbolu'ya doğru gelişmesi öngörülmüştür.

Karabük Şehri, Safranbolu kasabasının yaklaşık 10 kilometre güney batısında Filyos nehrinin kolları olan Araç ve Soğanlı çaylarının birleştikleri yerde kurulmuştur. Kapılı ve Kılavuzlar köylerinin Araç vâdisine hafif bir meyille indiği sırtların üzerinde bulunmakta ve Safranbolu şosesi boyunca uzanmaktadır. Adını, Soğanlıçay vâdisinin hemen batısındaki eski Karabük köyünden almıştır. Her iki vâdinin birleştiği yerin kuzey yamaçlarında, üç yıl gibi kısa bir zaman içinde kurulan şehir, kuzey doğu - güney batı istikametinde uzanmakta ve kademeli bir manzara arzetmektedir. (Yenişehir'deki plâtolar buna örnek gösterilebilir. (3)

Karabük adı verilen saha, aslında dört bölgeden oluşmuştur (4) :

1) Eski Karabük Köyü : Osmanlı imparatorluğu döneminden kalma bir köy olup, 1950'de 15 evden ibaretti ve nüfusu 150 kadardı. Fabrikalara 2 kilometre uzaklıkta olup, Yenişehrin güneyine ve Soğanlıçayın batı yamacına düşmektedir.

2) Kasaba : 1933'te demiryolunun geçmesini izleyerek meydana gelen istasyon ve belediye mıntıkasıdır. Burası aynı zamanda kentin çarşı ve pazar yeridir. Yaklaşık yarım asırlık mâzisi vardır. Kentin ilk nüvesi burasıdır. Eski Karabük Köyü ile Yenişehir arasındadır. Araç ve Soğanlı çaylarının birleşip Filyos adını aldıkları kısmın güneyinde oluşan Karşıyaka mahallesi de bu kısma sokulabilir.

3) Ötebük : Demir - Çelik ve Kimya Fabrikalarının (ağır sanayi tesisleri kompleks'inin) bulunduğu işletme sahasıdır. Yenişehrin 3 kilometre güney doğusundadır. Bu bölge, eskiden Karabük, Öğlebelli ve Kapılıköy ahalisine ait çeltik tarlaları idi. Soğanlıçay boyunca çukur bir vâdi halinde ve tepeler arasında uzanan bu sahaya yerli halk «Ötebük» adını vermiştir. Devletçe kamulaştırılarak, genişletilen sanayi tesislerine ayrılmış, buradaki çeltik ekimine böylece son verilmiş ve müzmin bir sıtma kaynağı kurutulmuştur.

4) Yenişehir : Yeni Karabük şehrinin asıl sahası burasıdır. Fabrikaların 3 kilometre kuzey batısına düşen bu kısım, güzel manzaralı Kızılcaören doruklarına yaslanan, meyilli bir sırt üzerinde modern ve sevimli bir kent örneğidir. Yenişehrin Kapılı Köy eğik düzeyinde inşa edilmesine karşın, işçi pavyonları ve çarşı (eski kasaba) Araç vâdisi düzlüğünde yerleşmiş bulunmaktadır.

Demir - Çelik fabrikalarının mesken sitesi olan Yenişehir kesimine, doğusundaki Orman İşletmesi bölgesi ile, güney batısındaki Devlet Demiryolları mahallesini de ekleyebiliriz. Böylece Karabük şehri hâlen aşağıda adları yazılı mahallelerden oluşmaktadır :

— Fabrika Mahallesi,
— Yeşil Mahallesi,
— Ergenekon Mahallesi,
— Şirinevler Mahallesi,
— Yenişehir Mahallesi,
— Kartaltepe Mahallesi,
— Hürriyet Mahallesi,
— Bayır Mahallesi,
— Kayabaşı Mahallesi,
— Atatürk Mahallesi,
— Soğuksu Mahallesi.

Ancak, arazinin jeolojik durumu, bu kartiyeleri büyük sel yatakları ile birbirinden ayırmaktadır. Oldukça uzakta olan bu mahallelerde oturanların gündelik ihtiyaçlarını bulundukları yerde sağlayabilmeleri için, Karabük imar plânında ilke olarak bu mahallelerin herbirinde ayrı ayrı çarşı, sosyal ve kültürel tesislere yer tahsis olunduğu gibi (örneğin : okullar) tekerlekli araçların geçebileceği yollarla bu kartiyeler birbirlerine bağlanmıştır (5).

Sâkinlerinin gelir düzeylerindeki çeşitlilikler ve işbölümü dolayısıyla, Karabük «farklılaşmış şehir» tipine uymaktadır. Kuşkusuz eski Karabük köyü için böyle bir farklılaşmadan söz edilemez. Eski Karabük köyünde bulunan belli sayıdaki evlere bir yenisi yapılamıyor, çünkü köylü buna razı değildir. İmparatorluktan kalma olan bu köy, tıpkı iyi saklanmış «toplumsal bir fosil» gibi, modern Karabük şehrinin hemen yanıbaşında olmasına rağmen asırlık uykusunu uyumakta idi. Gerçi ağır sanayi eski Karabük Köyüne elektrik cereyanı vermiş, fakat kadınların peçesini kaldıramamıştır. Köy, fabrikalara işçi göndermektedir. Prof. Fındıkoğlu, sanayi tesisleri dolayısıyla toprağın değerlenmesinin köylüye yaradığını, ancak topraklarını vaktiyle yok bahasına Safranbolulara kaptıranların, Karabük'ün bu yeni sahiplerine gıpta ve hasetle baktığını yazmaktadır (6). Özetlersek : Kısmen toprak, kısmen de emek unsurlarının katkısı ile, endüstrileşme işlemine ancak bir katalizör gibi katılan eski Karabük Köyü, bu süreç içerisinde aktif bir rol oynamamakta ve değişmemektedir. Bütün civar köyler gibi, Karabük Köyü de Demir - Çelik Müessesesinin hastahane ve okullarından yararlanmaktadır. Buna karşılık olarak da, Yeni Karabük Camii yapılıncaya kadar, eski Karabük'ün basit minareli kerpiçten camii, kentin dinsel ihtiyaçlarını karşılamakta idi.

Kent Sosyolojisi, yalnız bir kentin bireyleri arasında değil, fakat kentler arasında da fonksiyonel bir farklılaşmanın var olduğunu ve giderek artmakta bulunduğunu gösteriyor.

Çağdaş ülkeler, birbirini tamamlayan çeşitli tarım ve endüstri bölgelerine ayrılmakta ve bunlardan her birisi de tekrar ayrı birer maddenin üretim merkezi olmak üzere, tünlü ihtisaslaşmış kentleri oluşturmaktadır. Bu kentler ayrı birer madde üzerinde uzmanlaştığından, kentler arasında genel bir işbölümü doğuyor. Werner Sombart'ın gösterdiği gibi, Ortaçağ şehirlerinin ilke olarak birer tüketim kenti olmalarına karşılık, çağımızda kompleks, farklılaşmış fonksiyonlu endüstri kentleri çoğunluktadır. Bugün Avrupa'da sırf dokuma veya kundura, ya da sırf demir endüstrisine sahip kentler vardır. Günümüzde ham madde çıkaran büyük sanayi, çoğu zaman eski kentlerin dışında, kömürün demirin ve sair madenlerin bulunduğu yerlerde kurulmuş; buna karşılık ham maddeleri işleyip değerlendiren endüstri kentlerde birikmiştir. İşte Karabük'ün de bir ağır sanayi (demir - çelik ve kimya kompleks'i) olarak, özellikle gerek ham madde gerekse enerji kaynağı olan kömür madenlerine yakın bir bölgede kuruluşu bilimsel ilkelere aykırı sayılamaz. Böylece görüyoruz ki Karabük, XIX. yüzyıl boyunca Avrupa'da ve sonraları da kuzey Amerika ve Rusya'da gözlemlenen, büyük endüstrinin doğurduğu işçi ve fabrika kentlerinin —ülkemiz ölçeğinde— tipik bir örneğidir.

Karabük'ün sosyolojik ölçütler bakımından kent olduğunu ve bu kentin endüstriyel niteliğini saptadıktan sonra oluşum mekanizmasını gözden geçirebiliriz : Kentlerin oluşumu konusunda ince analizler yapmış olan Fransız sosyologu Re-

né Maunier'nin ileri sürdüğü kuramsal görüşlere —önceden değindiğimiz gibi— Karabük'ün oluşumu da uygun düşmektedir. Karabük'ün oluşum süreci, «çekici oluşum» denilen özel bir kuruluş mekanizmasını izlemiştir : Bu süreçte, kentin ögelerinden biri, (olayımızda ağır sanayi tesisleri) diğer ögeleri (yani eski şehir çarşı - kasaba kısmını ve civar köyleri) cezbeder, birleştirme vazifesini görür. Kent birdenbire kurulmaz da, kısımları birbirinin ardısıra ve önceliklere katılıp eklenerek oluşur (7). Karabük'te de böyle olmuştur : 29/5/1933 Tarihli kanunla, Karaelmas bölgesine giden demiryolunun Karabük - Çatalağzı üzerinden geçeceği tasarlanırken, İmparatorluk döneminden kalma 15 evlik eski Karabük Köyü sâkinlerinin hiçbir şeyden haberi yoktu. Fakat uzak görüşlü Safranbolu'lularda bir önsezi, bir kımıldanış başlamıştır. Hele dört yıl sonra 3/4/1937'de Başbakan İsmet İnönü tarafından törenle Demir - Çelik tesislerinin temeli atılıp da yerleri belli olunca, bu tahmin gerçekleşmiş, daha sonra 1/10/1937'de Çatalağzı - Zonguldak hattı işletmeye açılınca, yepyeni bir kasabanın kurulmaya başlamış bulunduğu görülmüştür. Vaktiyle metre karesini 1 - 7 kuruştan satın aldıkları toprakların değeri böyle birdenbire artınca, Safranbolular büyük kazanç elde etmişlerdir. Böylece imparatorluktan kalma eski Karabük Köyünün 1 kilometre kuzey batısında (kasaba - istasyon - çarşı - belediye) mıntıkası kurulmuş, 1937'de temelleri atılan Demir - Çelik fabrikaları ile Ötebük sanayi bölgesi bunu izleyerek meydana gelmiş ve nihayet Yenişehir kısmı, bugünkü Karabük'ün hakiki modern veçhesini çizerek, kuruluşunu tamamlamış bulunmaktadır. Oluşum biçiminin «ard arda lık niteliği», Karabük'ün mıntıkalarına verilen isimlerde de açıkça görülmektedir : Kasaba - Yenişehir, Eski Karabük - Yeni Karabük, zaman içerisinde ardarda ve birbirine eklenerek oluşan çeşitli parçaların isimleridir.

Farklılaşmış (yani fonksiyonları bölünmüş ve birbirini tamamlayan parçalardan oluşan) kent tipi, çoğunlukla önceden farklılaşmamış toplulukların karmaşıklaşmasından doğar. Kentin ögelerinden sadece bir kısmı eskiden kalmadır. Öbürleri bu kısma sonradan katılmıştır. Yukarda da değindiğim gibi, Karabük'ün kuruluşu bu «ard arda ve çekici oluşum» sürecinin özel bir şekli olarak (yani farklılaşmış bir kent tarafından, basit bir topluluğun karmaşıklaştırılması biçiminde) oluşmuştur. Burada karmaşıklaşmayı doğuran etken, kasabaya katılan ve aslında farklılaşmış bulunan karmaşık bir kurum'dur. Sözü geçen durum, doğallıkla çok seyrek rastlanır (8). Gerçekten olayımızda, ağır sanayiin teknik ve ekonomik işbölümüyle hazırlanıp donanmış ağır sanayi kompleksi ile onların tamamlayıcısı bulunan modern Yenişehir, basit bir yerleşme topluluğu olan istasyon ve çarşı boyundan ibaret eski Karabük kasabasına eklenerek onu kuvvetle etkisi altına almıştır. Böylece Karabük'te gördüğümüz örnek, fabrikalar civarında tamamen yepyeni endüstri kentleri ve işçi varoşları kurulması, geri kalmış bölgelere ve hatta köylere kadar kol atan şehirleşme eğiliminin görüntüsünden başka bir şey değildir (9).

Kasaba, yani istasyon civarındaki çarşı ve belediye bölgesi Yenişehir'den daha önce kurulmuş ve farklılaşmamış bir unsurdur. Kendi küçük sanatları ve esnafı ile basit ekonomik hayatını yaşayan kasabanın bu otarşik niteliği, onun —özellikle kentin kuruluşunun başlangıcında— henüz farklılaşmamış bulunduğunu gösterir. 1950'lerde ufak çarşısının bulunduğu caddede otel, kahvehane, aşçı, aktar, tuhafiyeci vb. dükkânları ile küçük esnafın atelyeleri sıralanmakta idi. Kasabanın yüzeyi dar olduğundan sonradan gelenler dışarda yerleşmek zorunda kalmışlar ve bu yüzden şehrin o kısmı girintili çıkıntılı ve düzensiz bir hal almıştır. Tek tük sakil evler de mevcuttu. İstasyona kadar uzanan cadde, kasabanın diğer mahallelerine nisbetle muntazamca sayılabilir. Umumiyetle kasabadaki binalar iki kat üzerine yapılmıştı. Çarşı bölgesindeki binaların alt katları mağaza ve dükkân olarak kullanılıyordu (10). Yeşil Mahalle, Bayır Mahallesi, Dereiçi gibi kısımlar kendiliklerinden oluşmuştur. Keza Tahtaköprü civarında Karşıyaka tarafında eskiden kalma bir mahalle vardır. 1947 yılına kadar inşaat plân ve projeleri —o zaman yürürlükteki Yapı ve Yollar Kanununu uyarınca— belediye onayından geçmiş değildir.

Buna karşılık, ağır sanayi kurumunun iskân bölgesi olan Yenişehir düzenli bir görüntü verir. 1950'lerde İller Bankası aracılığı ile Karabük'ün imar plânı yaptırılmıştır. Müellifleri Y. Müh. Mimar Pertev ve Nezihe Taner'dir. Fabrikalara 3 kilometre uzaklıkta olup işyerlerine asfalt yollarla bağlanan ve sırtını çamlık tepelere dayamış bulunan 143 hektarlık Yenişehir arazisinin plânı ünlü şehirci Prof. Prost'a yaptırılmıştır. Şehrin taksimatı muntazam, arazisi parsellenmiş, sokakları birbirine dikey, caddeleri numaralanmıştır. Görülüyor ki pazaryeri etrafında kurularak şehrin nüvesini teşkil eden kasabanın kendi kendine başıboş meydana gelmesine mukabil, Yenişehir düzenli bir plân çerçevesinde «tesis edilmiş» bulunmaktadır. Kasaba ile Yenişehir, birbiriyle kaynaşmağa, her iki parçanın arası dolmaya doğru yönelmiştir. (Bugün dolduğunu hatta taştığını sanırım). Böylece Karabük, (kısımları arasında dayanışma eksikliği bulunan) «mafsallı (eklemli) şehir» halinden çıktığı nisbette, eski kasabada da farklılaşma alâmetleri belirmiş olmalıdır.

Fonksiyonlarının farkından ötürü, şehrin şu üç unsuru zıt kuvvetler tarafından aksi istikametlere çekilmiştir :

a — Ötebük'te fabrikalar Soğanlıçay vadisine inmiştir.
b — Yenişehir, güzel Kızılcaören sırtlarına yaslanmıştır.
c — Kasaba ikisi arasında ve istasyon civarında kalmıştır.

Ancak, şehrin imar planında, endüstri bölgesinin, oturma mıntıkalarından ayrılması kadar, aralarındaki organik bağlılığın da gözönünde tutulması lâzımdır. Demir - Çelik müessesesi kendi az - çok muhtar idaresi, okulları, hastahanesi, camii, binaları, yolları, bütün maddî vasıtaları ve organizasyonu ile, adeta devlet içinde bir devlete benzetilebilir. Karabük'ü ziyaret eden her yabancı derhal

hisseder ki, şehirde bir sanayi sultası havası egemendir. Örneğin Karabük Belediye Meclisinin üyelerinden çoğu Demir - Çelik mensubu idi. Nüfusun önemli bir kısmı fabrikalar kadrosuna dahil veya onların ailelerinden oluşmaktadır. Yarım asırlık mâzisi ile Karabük, batıdaki yeni kurulmuş, köksüz fabrika şehirlerini andırmaktadır. Kaynağı bakımından, kömür ocakları veya demir yatakları, yahut sair maden damarları civarında kurulan, batıdaki sanayi şehirlerinin çoğu gibi, kuşkusuz Karabük'te de ne tarihsel tradisyona, ne de eski romantik kentlerin güzelliklerine rastlanmaz. Karabük birdenbire meydana getirilmiş, adeta «gayri tarihî» bir şehirdir. Karabük'e ister trenle, isterse doğu yönünden otomobille gelinsin, ilk göze çarpan Karabük Fabrikaları olmayıp, onlar dolayısıyla meydana geliveren, Amerikalıların «mantar şehir» dedikleri türden birdenbire peydahlanıvermiş, yepyeni, nüfus artışı aşağıdaki gelişme seyrini izlemiş dinamik bir beldedir :

Yıllar :	Nüfus :
1945	10.682
1950	12.000
1960	31.440
1965	47.000
1970	65.000

Halen 100.000'e yaklaştığı umulur.

Karabük'te nüfus hareketlerine paralel olarak, idarî teşkilâtta da değişmeler gözlenmiştir. Önce köy, sonraları nahiye merkezi iken, hâlen kaza merkezi durumuna getirilmiştir. Yeni bir ağır sanayi kompleksi kurulurken, bu endüstrinin yerleştirilmesi, ham madde ve doğal enerji kaynaklarının yerine bağlı olduğu kadar, demografik ve sosyal kuvvet kaynaklarına (yani işgücü yetiştiren iskân zümrelerine) de tâbidir. Yukarda ilk ağır sanayiimizin kuruluş yeri seçimindeki sosyal - demografik faktörleri araştırırken değindiğimiz gibi, Karabük ülkemizin nüfusu en yoğun bölgelerinden olan ve bizim çapımızda geniş işçi yığınlarını barındıran Ereğli havzasında bulunmaktadır. Bugün batıda da yüksek işçi ücretleri, bir çok sanayi kollarını büyük şehirlerden uzaklaştırmaktadır (11). Böylece ağır sanayi tesisleri civarında, yakın zamana kadar kır veya çok az nüfuslu seyrek köylerin bulunduğu bir yörede «Yeni Şehir» müesseseleri kurulmuştur. İşte, simetrik, «bir örnek» evleriyle, çarçabuk ve yapay bir varoluşu hatırlatan, endüstri işçileri için kurulu siedlung'ları ile Karabük, tipik bir sanayi ve işçi şehri çehresini görüntülemektedir. Ünlü Fransız sosyologu Maurice Halbwachs'ın deyimiyle : «Bu geniş insan toplulukları, sanki büyük sanayi, köklerini bu yerde saldığı için, orada bulunurlar» (12).

Batının endüstri kentleri gibi, Karabük de olağanüstü bir çekim gücüne sahiptir. Nüfusu, evvelce teşekkül etmiş olan eski kasaba çekirdeği etrafında tedricen toplaması, başka yerlere çeken kuvvetlere rağmen orada alakoyması, bunun etkisiyle açıklanabilir. Böylece endüstrinin çekim potansiyeli, çekici oluşum mekanizmasına merkezcil (yani çevreden merkeze doğru) bir yön vermektedir. Tebliğin başındanberi geliştirdiğim kuramsal ve uygulamalı izahatım ile, büyük sanayiin nüfusu cezbetmesini, civar yörelerin Karabük'e işgücü göndermesini, Safranbolu gibi komşu kasabaların Karabük'e doğru uzantısını vurgulamak istiyorum.

Şimdi, biraz da bu konuya ilişkin sayıları deşifre etmeye çalışalım :

Karabük halkının doğum yeri bakımından arzettiği heterojen nitelik dikkate değer. Kasabada gittikçe yoğunluğu artan nüfusun (nüfus yoğunluğu —yani bir kilometreye düşen nüfus— 1970'lerde 75 idi) yaklaşık % 90'ı dışardan gelenlerden oluşuyordu. Yerli ahali daha ziyade müstahsil ve tâcirdir (13). Eski Karabük köyünün tüm nüfusu yerlilerden ibarettir. Buna karşın, kasaba kesiminde emlâk sahiplerinin çoğunu Safranbolu'lular oluşturur. Bunların yanında kasaba esnafının yaklaşık % 90'ı Karadeniz havalisindendir. Karabük sanayiine en ziyade işgücü gönderen bölgeler Kuzey Anadolu ve Karadeniz bölgesidir. Bunu Karabük civarı ve Safranbolu yöresi izlemektedir. 1950'li yıllarda bu iki grup, tüm işçi mevcudunun ortalama % 61'ini oluşturmakta idi. Bunlar arasında da, Karabük civarındaki köylerden gelen işçilerin oranı giderek artmaktaydı. Asıl önemli nokta şudur : Ağır sanayi işçilerinden çoğu yöredeki köylerin doğrudan doğruya yerlisi olmayıp, daha ziyade dışardan gelerek oraya yerleşenlerdir. Nüfus sayımları arasında köyler halkının olağanüstü artışı da, ağır sanayiin çekim gücünü açıkça göstermektedir. Endüstri kompleksi, halkı yalnız Karabük merkezine değil, fakat uzak bölgelerden yakın köylere de çekmiş bulunmaktadır.

Karabük Demir - Çelik işletmelerinde çalışan işçilerin, geldikleri (menşe') illere göre dağılım oranları şöyledir :

Menşe' il :	% oranı :
Zonguldak	43.66
Çankırı	13.59
Kastamonu	13.21
Sinop	5.77
Trabzon	3.78
Bolu	2.23
Diğer İller	17.71
	99.95

Görülüyor ki, Karabük'e işçi gönderen (menşe') İller arasında Kuzey Anadolu ve Karadeniz Bölgesi İllerinin katkı payı 1950'lerde % 60 civarında iken; 1970'lerde bu nisbet, yaklaşık % 82'ye çıkmıştır.

Öte yandan, Karabük'te yaş gruplarını gösteren nüfus piramidinde, aktif nüfusu oluşturan genç erkeklerin sayısında, 1945 - 1960 sayımları arasında görülen değişiklikler şöyledir :

		1945	1960
Karabük'ün Nüfusu	:	10.682	31.440
1. sıra	:	(20-24) yaş grubu	(25-29) yaş grubu
2. sıra	:	(30-34) yaş grubu	(15-19) yaş grubu
3. sıra	:	(15-19) yaş grubu	(05-09) yaş grubu

1945 sayımında ilk sırayı alan yaş grubu (20-24) yaşlar iken, 1960'da (25-29) yaşlar olmuştur. Bu durum, çalışan vasıflı ve deneyimli kişilerin arttığını gösterir.

Keza, ikinci ve üçüncü sırayı alan yaş gruplarında ise önemli bir gençleşme eğilimi görülmektedir. Bu da Karabük'e ilk gelip yerleşenlerin, sonradan çocuk sahibi olduklarını ve doğumların artış eğilimini açıklamaktadır.

Son olarak Karabük imar plânı çalışmalarından kısaca söz edelim :

Karabük imarı çalışmaları komisyonu tarafından, Karabük'ün yeni bayındırlık bölgesinin Bulak - Safranbolu'ya doğru yayılması kabul olunmuştur. Bu konuda önceleri Sümerbank ile işbirliği yapan İller Bankasının şehircilik uzmanlarından Y. Mimar Pertev Taner ile Nezihe Taner taraflarından hazırlanan Karabük imar plânının ana hatlarına özetle değinelim :

Yollar : 20 Numaralı Devlet Yolu, 24 metre genişliğindedir. Bu yol Safranbolu'dan gelerek kasaba merkezinden geçip Zonguldak'a doğru uzanmaktadır. Bu yolun kuzeyindeki İnönü ve Güneyindeki İstasyon Caddeleri tâlî ana yollardır. Ayrıca parselleri ayıran iskân yolları 6 - 12 metre genişliğindedir. Yayalara mahsus yeşil ve merdivenli yollar da düşünülmüştür.

Meydanlar : İmar plânında İstasyon ve Cumhuriyet (Hükümet) meydanları da düzenlenmiştir.

Resmî Binalar : Cumhuriyet Meydanının etrafında olacaktır. Karabük'ün her bölgesinde 5 **okul** yeri ayrılmıştır. İstasyon caddesinin kuzeyine paralel açılan tâlî yol üzerinde **elle çalışan küçük esnafın dükkânları** yerleştirilmiştir. **Ateşle çalışan küçük sanayi erbâbı** ise, şehrin havasını kirletmemek amacıyla eski Pazar yoluna nakledilmiştir. **İtfaiye, Tephirhane ve Temizlik** tesisleri, Araç Çayı kenarındaki düzlüğe konulmuştur. **Hal** şehrin merkezinde genişletilerek olduğu yerde bırakılmıştır. Keza her bölgede birer, **haftalık pazar yeri** ayrılmıştır. Es-

kipazar ve Safranbolu yollarının giriş noktalarına **han yeri** bırakılmış, bölgelerde ufak **park ve çocuk bahçeleri** gösterilmiş, Yenişehir'de bir **spor alanı** ayrılmıştır. (14). (Bu açıklamalar 1949'daki duruma aittir).

Konuyu özetlemek gerekirse; sosyal niteliği, ekonomik niteliğine kanaatimce galip bulunan Karabük ağır sanayi yerleşmesi, işletmeye açılışından yaklaşık yarım asır sonra, bu meziyet ve kusurlarıyla eleştiriye de övgüye de değer. Ekonomik bakımdan, işletmecilik ve maliyet masrafları açısından belki eleştirilebilir. Fakat sosyal bakımlardan da hiç değilse o nisbette takdire lâyıktır.

KAYNAKLAR :

(1) **Safa Ş. Erkün** : «Karabük'ün Sosyal Monografisi» (Karabük'te İlk Türk Ağır Sanayi Yerleşmesinin Kuruluşu ve Sosyal Yapısı) İstanbul, 1950 —Basılmamış Doktora Tezi— İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Kitaplığında.

(2) **René Maunier** : «L'origine et la fonction économique des villes» Paris, 1910.

(3) **Hakkı Berkmen** : «Safranbolu ve Civarının İskân ve İktisadî Coğrafyası» (Coğrafya Araştırmaları) içinde - İstanbul, 1941, sayfa : 452.

(4) **Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu** : «Karabük'ün Teşekkülü» (Memleket Tetkikleri) konferansları içinde, İstanbul 1943, sayfa : 15 ve sonrası.

(5) **Nezihe ve Pertev Taner** : «Karabük İmar Plânı» Mimarlık Dergisi, Ankara 1949, Yıl : 6, Sayı : 2, Sayfa : 20.

(6) **Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu** : «Karabük'ün Teşekkülü» sözügeçen konferans, sayfa : 17.

(7) **Hilmi Ziya Ülken** : «Şehir İçtimaiyatı» (İstanbul Belediye Mecmuası) içinde, 1931 - 1932, Yıl : 8, Sayfa : 114.

(8) **Hilmi Ziya Ülken** : Sözügeçen makale, Sayfa : 114.

(9) **Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu** : «Karabük'ün Teşekkülü» sözügeçen konferans, Sayfa : 14 - 15.

(10) **Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu** : Sözügeçen konferans, Sayfa : 14 - 15.

(11) **Gerhard Kessler** : «Büyük Şehirlerin İçtimaî Çehresi» İstanbul, 1934, Sayfa : 8.

(12) **Maurice Halbwachs** : «La Morphologie Sociale» Paris, 1938.

(13) **Hakkı Berkmen** : «Safranbolu ve Civarının İskân ve İktisadî Coğrafyası» sözügeçen makale, Sayfa : 452.

(14) **Nezihe ve Pertev Taner** : «Karabük İmar Plânı» Sözügeçen makale Sayfa : 20 ve sonrası.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİ YER SEÇİMİ — KENTLEŞME POLİTİKALARI VE PLANLAMA ÇALIŞMALARI

Dr. Feral EKE, Mehmet YAVUZ, Naile TOHUMCU, Nevay ELÇİ, Nilgün KİBAR
Bayındırlık ve İskân Bakanlığı

Gelişmenin çoğunlukla sanayileşme ile eş anlamlı kabul edildiği bu devirde Anadolu Üniversitesi, 9. Dünya Şehircilik Gününde sanayileşme - kentleşme etkileşimi konusunu gündeme getirerek gayet yararlı bir görev yapmaktadır. Konu güncel ve ülkemiz açısından önemli boyutlara sahiptir.

Ülkemizde sanayileşme, gerek planlı dönem öncesinde, gerekse planlı dönemde kalkınmanın temel unsuru olarak kabul edilmiş ve bu sektöre ağırlık verilmiştir. Planlı dönemin başlangıcı olan 1962 yılı ile 1984 yılı değerlerini karşılaştırdığımızda gayri safi yurt içi hasıla içinde tarım gelirlerinin payının % 39'dan % 17.7'ye düştüğünü, sanayinin payının ise % 17'den % 31.9'a yükseldiğini görürüz. Kalkınma planlarının hedef aldığı ölçüde olmasa bile ülkemizde sanayileşme çabaları sonuçlarını vermektedir.

Öte yandan ülkemizdeki kentleşme sürecine de kısaca değinmek isterim. 1950 lerde başlayan kırdan kente göç sonucu 1960'da kentli nüfus oranı % 26.3'den 1980'de % 45'e yükselmiştir.

Kentleşme hızı 1960 - 1975 yılları arasında en yüksek değerini vererek yılda % 6.2'ye erişmiştir. Bu kentleşme sürecinin en önemli özellikleri hızı ve belli merkezlere yönelmesi olmuştur.

İşte bu iki neden, gerekli örgütleşmenin de bulunmasıyla birleşerek yeni kentliler için gerekli konut ve altyapı üretiminin zamanında sağlanamaması sonucunu getirerek sağlıksız yerleşmeler ortaya çıkarmıştır.

Her ne kadar klasik planlama literatüründe sanayileşme - kentleşme kuramı yer almakta ise de gelişmekte olan 3. Dünya ülkelerinde izlenen kentleşme/hizmet sektöründe yoğunlaşma süreci yeni bir model oluşturmuştur.

Ülkemizde de bilindiği üzere sanayileşme kentleşme olgusu her zaman aynı hızda değildir.

Sanayinin belirli merkezlerde yoğunlaşması, bundan bağımsız olarak gelişen kentler nedeniyle ülke düzeyinde düzensiz ve dengesiz bir yerleşmeler dizisi meydana getirmiştir.

Bu verilerin bilincinde olarak ülkemizde çoğu sanayi politikalarının ve plan çalışmalarının amacı ve hedefi bu iki süreci bağdaştırmak bütünleştirmek olmuştur.

Ancak yine kalkınma planlarımızın sektörel niteliği nedeniyle makro düzeyde sanayi ve kentleşme politikalarının bütünleştirilmesi ve mikro düzeyde gerçekçi aletlerin ve önlemlerin tanımlanması her zaman mümkün olmamıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma planı dengeli kentleşme ve bölgelerarası farklılıkların azaltılması ilkesini getirmekte ve bölge gelişme merkezlerinin sosyal ve ekonomik yatırımlarla desteklenmesi modelini önermektedir. Sanayi sektöründe yerel girişimcilerin kendi bölgelerine yatırım yapmaları için önlemler öngörülmekte, ayrıca verimi arttırmak amacıyla sanayilerin toplulaştırılması ve düzenli sanayi bölgeleri oluşturulması öngörülmektedir.

Geri kalmış yörelerdeki sanayileşmenin kırdan kente göçü bu bölgelerde tutacağı varsayılmaktadır. Bu dönemde vergi indirimleri, kredi imkanları, gümrük muafiyetleri gibi bazı teşvik tedbirlerin bazında ve sektörel olarak tanınmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı birinci planla aynı ilkeleri ve hedefleri paylaşmakla birlikte bu planda kentleşmeyi itici bir güç olarak ilk defa tanımlamaktadır. Aynı şekilde tarımda modernleşme - kentleşme - sanayileşme değişkenleri arasındaki ilişki vurgulanmaktadır.

Bu dönemde organize sanayi bölgeleri ilk kez sanayileşmeyi düzenleyici ve kentleşmeyi destekleyici somut aletler olarak öngörülmüştür.

Sanayi işletmelerinin gelişmelerini sağlamak üzere gelişme potansiyeli olan kentlerin yakın çevresinde, alt yapısı hazırlanmış arazi sağlanması ilke olarak önenilmektedir. Önerilen yaklaşım geri kalmış bölgelerde az sayıda kentsel merkezlerde hizmet yığılması yaparak gelişme yaratmak ve kendini besleyen ve çevresine yayılan bir büyümeyi başarmaktır.

Bu planda sanayileşme - kentleşme ilişkisinin kapsamlı bölge planları ile değil, bölge gelişme merkezleri ve metropoliten merkezler için hazırlanacak özel projelerle sağlanması öngörülmüştür.

3. Beş Yıllık planı sanayileşmeye verilen önemle tarifleyebiliriz. Bu plan ilkeleri en önemli hedefi sanayileşme olarak koymakta ve ülkenin tüm kaynaklarını hızlı sanayileşme için harekete geçirilmesinin ve adeta, ülke düzeyinde dengeli bir gelişme yerine hızlı sanayileşmeyi tercih etmektedir.

Bu dönemde bölge kavramı yerini kalkınmada öncelikli yöreler kavramına, bölge planları ise yerini paket projelere bırakmıştır.

Bu plan döneminde Organize Sanayi Bölgelerine ilişkin olarak şu ifadeler vardır. «Hafif nitelikteki sanayilerin yerleşmesi için kurulacak organize sanayi bölgeleri gelişme potansiyeline sahip kentsel merkezlerde sanayi faaliyetlerinin düzenlenmesi için bir teşvik aracı olarak kullanılmaktadır».

Bu dönemde 60 adet organize sanayi bölgesinin kararnamesi çıkmıştır.
İl dağılımından anlaşılacağı üzere organize sanayi bölgelerinin ülke düzeyinde yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır.

4. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde ise bölgelerarası denge sonucunda daha çok genel sorunları öne çıkmıştır. Ancak bu dönemde de organize sanayi bölgeleri bir araç olarak görülmekte ancak yeni organize sanayi bölgeleri kurulmaması, başlamış çalışmaların bitirilmesi öngörülmektedir.

4. Beş Yıllık planda daha önceki planların hedeflerini paylaşmakta bölgelerarası dengesizliğin giderilmesi ve sanayinin kalkınmada öncelikle projelere çekilmesi ilkesini getirmektedir. Öngörülen aletler büyük sanayilerin kentleşmeyi ve gelişmeyi çevrelerine yayma ilkesini arttırıcı paket projeler hazırlanarak ayrıca bağımsız sanayilerin geri kalmış bölgelere çekilmesi için teşvik uygulamalarıdır.

Bu devirde artık teşvik tablolarda daha sistematize edilerek il ve sektör bazında yıllık programlarla ilan edilmektedir.

5. Beş Yıllık planda ise sanayi kentleşme ilişkisi şu maddelerle belirlenmektedir.

1 — Şehirleşmenin mekanda dengeli dağılımını sağlamak amacıyla ekonomik potansiyele sahip orta büyüklükteki şehirlere ekonomik faaliyetlerin yöneltilmesi desteklenecek, bunu temin için; **mali ve fiziki teşvik tedbirleri nüfusu 50.000 — 500.000 arasında bulunan şehirlere yöneltilerek buraların ekonomik faaliyetler açısından canlandırılmaları sağlanacaktır. Büyük şehirlerde ise caydırıcı tedbirler yoluyla ekonomik faaliyetlerin mümkün olduğu kadar küçük illere yayılması temin edilecektir.**

2 — **Şehirlerin mevcut potansiyeline göre turizm, sanayi, eğitim gibi belli fonksiyonlarına ağırlık verilecek, böylece şehirler arasında bir ihtisaslaşma sağlanacaktır.**

3 — **Kalkınmada öncelikli yöreler başta olmak üzere, gelişmekte olan bölgelerde yer alan şehirlerde yan sanayii fazla olan imalat sanayilerinin kurulması desteklenecektir.**

4 — Şehir yerleşme alanlarının gelişmesi, sanayi ve turizm amaçlı yapılaşma, tarım topraklarına doğru olduğundan, tarım dışına çıkarılacak bölgelerin sınırları ve fonksiyon tahsisleri il ölçeğindeki ilgili kamu kuruluşlarınca belirlenecek ve bu bölgeler konut, sanayi ve turizm alanı olarak tespit ve ilan edilecektir. Yapılaşmanın tespit edilen bu bölgelere yönlendirilmesi sağlanacak, tarım arazisi olarak bırakılan yerlerde dağınık yapılaşmaya izin verilmeyecektir.

5 — **Şehirlerde paket proje yaklaşımı desteklenecektir.**

Organize Sanayi Bölgeleri sanayi potansiyeli ve önemli ulaştırma imkanları bulunan yerleşme merkezlerinde kurulacaktır.

Gelişmiş bölgelerde ihtisaslaşmış Organize Sanayi Bölgeleri kurulacaktır.

Organize Sanayi Bölgelerinin çevreye çekmesi muhtemel yan sanayi ve konut alanları da Organize Sanayi Bölgesinin planlama ve kamulaştırma aşamalarında gözönünde bulundurularak bütüncül bir yaklaşımla ele alınacaktır.

Organize Sanayi Bölgesi bulunan yerlerde tamamlayıcı faaliyetlerin yer aldığı Küçük Sanayi Sitelerinin de kurulması teşvik edilecektir.

2 nci ve 3. plan dönemlerinden başlıyarak sanayi yatırımlarını teşvik, düzenli kentleşme ve istihdam sorunlarını çözümlemeye yönelik etkili bir kalkınma aracı olarak getirilen Organize Sanayi Bölgeleri nasıl oluşmaktadır? Bunu kısaca inceleyelim.

Organize Sanayi Bölgeleri, 1967 yılında yürürlüğe giren Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca hazırlanan Organize Sanayi Bölgeleri Kurma Fonu Yönetmeliğine göre kurulmaya başlamıştır.

Daha sonra 1969 ve 1972'de 2 defa değişikliğe uğrayan Yönetmelik 31 Ocak 1982 tarihinde «Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Fonlar Yönetmeliği» şeklinde yayınlanmıştır.

Bu yönetmeliğe göre O.S.B. kurulabilmesi için;

— Mahalli Sanayi Odası,
— Mahalli Ticaret Odası,
— Merkez Belediyesi,
— İl Özel İdaresi,
— Sanayicilerin kendi aralarında kurdukları kooperatifin katılmasıyla oluşan müteşebbis heyetin Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına talepte bulunması gerekmektedir. Bakanlıkça uygun bulunduğu takdirde O.S.B. için bir kararname çıkarılmakta ve yer seçimi çalışmalarına geçilmektedir.

Kurulması için büyük yatırımlar gerektiren O.S.B.'lerin yer seçiminde toprak, işgücü, sermaye, ulaşım, kentsel ekonomiler, sanayilerarası ekonomiler vb. etmenler önemlidir. Ancak ülkemizde bu konuda çok titiz davranılmamıştır.

Genelde ülke ölçeğinde çeşitli yerel ve merkezi grupların baskıları sonucu gerçekleşme imkanları gözetilmeden her ilde bir O.S.B. kurulması çabası, özelde ise ucuz arsa bulma çabaları ile uygun olmayan kamu arazileri veya politik baskılar sonucu yanlış seçilen arazilerin O.S.B. ilan edilmesi yanlış yer seçimlerini getirmiştir.

Kentsel gelişmenin daha planlı ve düzenli olmasını sağlayıcı varsayılan O.S.B.'ler yanlış yer seçimleri kararları sonucu bu konuda da etkili olamamıştır.

Bilindiği üzere 1958 yılında kurulan ve 1983 yılında Bayındırlık Bakanlığı ile birleştirilen İmar ve İskân Bakanlığı kalkınma planlarımızda öngörülen ilkeler ve politikalar çerçevesinde çeşitli sektörlerin yerleşme taleplerinin mekana rasyonel yansımasını planlamak ve denetlemek görevlerini taşımaktaydı.

Bu nedenle kısaca Bakanlığımızca yürütülen konuya ilişkin çalışmalara değinmek isterim. Bunların başında 1970'li yıllarda Devlet Planlama Teşkilâtı Koor-

dinatörlüğünde yürütülen ve o tarihlerde kurulma aşamasında veya yeni kurulmuş olan ve ülke ölçeğinde öneme haiz sanayi yatırımları için yapılan çalışmalar gelmektedir. Adı geçen sanayi yatırımları Seydişehir Aliminyum tesisleri, Samsun Tekkeköy Azot ve Bakım Kompleksi ve İskenderun Demir Çelik tesisleridir. Bu sanayi tesislerinin çevrede yaratacağı değişimler, konut ve altyapı ihtiyacına cevap vermek üzere çalışmalar yapılmıştır. Amaç bu tesislerin kesintisiz bir şekilde çalışması ve çevreyle birlikte düzenli gelişmesi için ilgili kuruluş çalışmalarının koordinasyonudur.

Bu amaçla hazırlanan paket projeler sanayi - kentleşme etkileşiminin ülkemizde ilk ele alındığı çalışmalardır. Bu çerçevede tesislerin çekeceği nüfus tahminleri göz önüne alınarak yeni imar planları hazırlanmış Gecekondu Önleme Bölgeleri saptanmış ve artacak konut ve teknik altyapı hizmetleri sağlanmaya çalışılmıştır.

Sanayi dalındaki kamu yatırımlarının rasyonel bir yer seçimi yapmaları için İmar ve İskân Bakanlığının diğer bir çalışması Sanayi Arsaları Tetkik Komisyonu Başkanlığını yüklenmesi olmuştur. 19.10.1976 tarihinde bir protokolla oluşturulan bu komisyon ilgili Bakanlıkların katılmasıyla bireysel kamu sanayi yatırımlarının incelenmesi yanısıra Organize Sanayi Bölgeleri yer seçimlerini yapmıştır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca yürütülen diğer bir çalışma 1605 sayılı İmar Yasasının ek 7 ve 8. maddeleri kapsamında kalıp yönetmeliğin 3.01 maddesi gereği Bakanlığa iletilen sanayi ön izin taleplerinin değerlendirilmesidir. Bu değerlendirilmede kırsal alanın tarım topraklarının ve orman alanlarının korunması ilkesi yanısıra talebin kentin halihazır ve gelecekteki yerleşme alanları ve yönleri ile olan ilişkisi gözönüne alınmaktadır.

Ülkemizde sanayi yatırımı yapan firmalar fabrikalarını önemli karayollarından cephe alan düşük maliyetli parseller üzerinde kurma eğilimindedir. Küçük bir sermaye ile yatırıma girişen firma yatırım maliyetini düşük tutmak için altyapının mevcut olduğu alanları seçmektedir. Hatta altyapı uzantılarını dahi kurmayı göze alamayarak doğrudan doğruya karayolundan cephe alacak şekilde yerleşmektedir.

Karayoluna paralel olarak geçirilmiş enerji nakil hatlarının varlığı da bu eğilimi desteklemektedir.

Bu tarz bir yer seçiminin diğer bir nedeni ise reklam endişesi olarak kabul edilebilir.

Ülke ulaşım ağında birinci derece önemi olan karayolları üzerinde yerleşen fabrikaların pek çok açıdan çevreye olumsuz etkileri olmaktadır.

- Yatırımları minimum da tutmak tem amaç olduğu için çevre kirliliğini önleyecek yatırımlardan kaçınılmaktadır.
- Hiçbir fiziksel planlamaya dayanmadıkları için çoğu zaman 1. derece tarım toprakları üzerinde yer almakta, tarımsal değer kaybına neden olmaktadır.

- Karayolu trafiğini devamlı giriş çıkışlar ile aksatmaktadır.
- Konut alanlarının da çevrelerinde yerleşimini çekmekte, altyapıdan yoksun düzensiz konut alanlarının gelişmesine neden olmaktadır.
- Bunların dışında bu tür plansız yerleşme firma açısından, yerleşme ekonomilerinden yararlanamama, düzenli altyapıya sahip olamama vb. nedenlerle zararlı olmaktadır.

Bu tür düzensiz yerleşime engel olmak ve sanayi için planlanmış alanlar sunmak üzere Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca bir planlama çalışması yapılmıştır.

Sanayi Gelişme Aksları Planlaması adı verilen bu çalışmanın ana prensibi, sanayi kuruluşlarının kârlılık prensiplerine uyan, firma yer seçim kriterlerine cevap verecek, aynı zamanda da çevre sorunları yaratmayacak sanayi alanları planlaması ve uygulaması konusunda da yardımcı olmaktır.

Planlama Ankara - İstanbul E-5 Karayolunun Bolu - Sakarya kesimi, Bozüyük, Bilecik karayolu, Adana, Mersin karayolu, Aydın, Denizli karayolu çevresini kapsamak üzere ele alınmıştır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca yürütülen diğer bir çalışma Aliağa - Nemrut Sanayi Bölgesi planlamasıdır.

Bölgesel gelişme ve bölgedeki kentsel merkezlerin artışı nedeniyle sanayiye yerseçimine ilişkin özel çalışmalar yapma gereği İzmir Metropoliten Bölge çalışmaları sırasında ortaya çıkmıştır.

Bölgedeki sanayi taleplerinin yönlendirilmesi amacıyla bölgesel gelişme şeması çerçevesinde Aliağa - Nemrut Körfezi sanayide büyük alana ve liman bağlantılarına ihtiyaç duyan ağır sanayilerin yer alacağı bir sanayi bölgesi saptanmıştır. Sanayi ve bu sanayiye hizmet edecek konut alanları ve liman fonksiyonları için yaklaşık 1600 hektar bir alan için Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca bir çalışma yapılmış ve Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu vasıtasıyla ilgili kuruluşların katkısı sağlanmıştır.

Ancak bu çalışmalar devam ederken bu alan geçen yıl içinde sanayi ağırlıklı serbest bölge ilan edilmiştir.

Bilindiği üzere 9 Mayıs 1985'de kabul edilen ve 9 Kasım 1985'de yürürlüğe girecek olan Yeni İmar Yasası ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca kullanılmakta olan onaylama yetkileri mahalli idarelere geçmektedir. Bu kanunla halkın katılımının daha fazla sağlanmaası, planlama sürecinde karar verme ve uygulama aşamalarının aynı mercide toplanarak daha gerçekçi bir biçimde bütünleşmesinin elde edilmesi, kentsel gelişmede bürokratik engellerin azaltılması amaçlanmaktadır. Yasaya bağlı olarak hazırlanan yönetmeliklerle de Mahalli İdarelere kent hayatının parçaları olan tüm mekanları konut, çalışma ve dinlenme alanları hazırlamak görev ve yetkileri verilmiştir.

Mahalli İdarelerimize yeni görevlerinde başarılar diler, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı olarak kendilerine arzu ettikleri takdirde her zaman yardımcı olacağımızı ifade etmek isterim.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985 ESKİŞEHİR

KENTLEŞME VE SANAYİLEŞME

Serveti AYZEREN
Sörmaş Genel Müdürü

Eskişehir Sanayi Odası adına hepinizi saygı ile selamlarım. Kent ve Sanayi birbirinden ayrılmaz iki olgudur. Kent varsa yakınında sanayi, sanayi kuruluşu varsa yakınında mutlaka kent vardır.

Birbirini tamamlayan bu iki varlığın etkileşimini incelemek, çarpıklıkları tesbit etmek, sorunlara çıkış yolları bulmak için yapılan çalışmalar çok faydalı olacaktır.

Sanayinin gerekliliği artık kimse tarafından tartışılamadığına göre, nasıl sanayi, nasıl sanayileşme suallerine cevap arayalım.

Sanayi Kuruluşları :

Doğal imkanları, emeği, sermayeyi en rantabl şekilde kullanmalıdır. Ürettiği mal gerçek ihtiyaçlara cevap vermelidir. Kendini yenilemeli, mal verdiği kişilere ve kuruluşlara fayda sağlamalıdır. Diğer kuruluşlarla bütünleşebilmeli. Çevreyi kirletmemeli ve tehlike yaratmamalıdır. Dış rekabete açık, hinterlandı geniş olmalıdır. Bu ve buna benzer pek çok olguyu sıralamak mümkündür. Böyle bir sanayileşmenin gerçekleşmesi için mutlaka bir organizasyona ihtiyaç vardır.

Organizasyon ise en az önem verdiğimiz bir olaydır. Daima işletme bazında başarılı olmaya çalışır, işletmeler arası bütünleşmeyi ihmal ederiz.

Birlik ve beraberliğin tahmin bile edemediğimiz yararları vardır. Bize her zaman en iyi örnek olmuş olan doğaya baktığımız zaman evrenin tüm varlıkları ile bir bütünü ve birliği oluşturduğunu görürüz. Varlıklar, zincirin halkaları gibi birbirini tutmakta, biri diğerini tamamlamaktadır. Varlıkların böyle elele, daha iyiye, yeniye yürüyüşü «Değişmeyen tek şey, değişmenin kendisidir.» sözünün en belirgin kanıtını vermektedir.

Doğadaki birliğin gücü ve bilinci, tek tek varlıkların gücü ve bilgisinin çok üstüne çıkmakta, giderek onu oluşturan varlıkların toplam gücünü ve bilgisini aşmaktadır.

Bu konuda bir iki örnek vermek istiyorum :

Göçücü kuşların çoğu kümeler halinde bir yerden diğerine göçerler. Eskiden bu kümenin yaşlı kuşlarca yönetildiği sanılırdı. Bu görüşün bugün yanlış olduğu anlaşılmıştır. Çünkü genç kuşaklar daha önce yola çıkarlar ve yaşlılar bunları

izlerler. Böylece binlerce kilometre süren yolculuklarında yollarını hiç şaşırmazlar. Ne var ki onların bu yol bulma yeteneği yalnız beraber oldukları zaman devam etmektedir. Sürüden ayrılan kuzuyu kurt kapması gibi, kümeden ayrılan bir kuş da yolunu şaşırmakta ve çok kere bunu hayatıyla ödemektedir.

Aynı şey böcekler için de geçerlidir. Çekirge sürüleri önceden saptanmış yollardan uçarlar. Bir çekirge bu yoldan çıkmaya görsün, artık çevresini bulma yeteneğini yitirir. Hiçbir hedefi yokmuş gibi ortada kalır, oradan oraya uçar durur. Bu ve buna benzer gözlemler sonucu yeni bir kavram doğmuştur. SİNERJİ : SİNERJİ : İki ayrı şeyin birleştiklerinde daha büyük bir enerji meydana getirmelerini anlatır. Bütün onu oluşturan parçaların toplamından fazla bir şeydir. Örneğin; Kalça ve baldır kaslarınızı oynatabilirsiniz. Ama ikisini birlikte hareket ettirdiğinizde yürüyebilir, dansedebilir veya koşabilirsiniz.

Sinerji, iki veya daha fazla organizma ya da insanın biraraya gelerek birleşerek önceden sahip bulunmadıkları veya ayrı ayrı yapamayacakları değişik yeni bir şey ortaya koymalarıdır. Böylece sinerji matematiğinde, bir artı bir eşit iki değil üçtür. Bütün bu örneklerden çıkarılması gereken sonuç şudur. İdeal sanayi kuruluşlarına sahip olmak değil, ideal sanayileşmeye ihtiyacımız vardır.

Nasıl bir fabrikanın departmanlarının ayrı ayrı başarılı olması yetmez, bütünlüğü sağlayacak organizasyon gerekir ise ülke bazında da birbirinden kopuk olmayan bir sanayileşme politikasının olması zarureti vardır. Şu suali sorabiliriz. «İdealimizdeki böyle sanayileşme nasıl gerçekleştirilebilir?»

Devletin genel sanayi politikasına uygun olarak teşviklerle yönlendirdiği sanayi kuruluşlarının «Organize Sanayi Bölge Yönetimleri»nin düzenleme ve denetimleri ile ideal doğrultuya yöneltmek mümkündür. Bugün faaliyetlerini sürdüren «Organize Sanayi Bölgeleri» bu işlevi nasıl yapmaktadır? Kurulan tesisler, su - elektrik, yol kanalizasyon tesisleri müşterek olduğu için ucuza mal olmakta, gerek girişimci gerekse de bu altyapı tesislerini çoğu kez ayrı ayrı götürme durumunda olan devlet yarar sağlamaktadır. Ulaşım sorununa müşterek çözümler getirildiği için ulaşım maliyeti azalmakta, enerji haberleşme yatırımlarının ekonomisinin yanında emniyet ve bakım hizmetleri de elde edilmektedir.

Sınai kuruluş personeli sosyal ihtiyaçlarını giderecek tesisler bulmakta, eğitim amacıyla kursların tertibi yanında yeni yayınların takibine imkan verecek kütüphaneler de hizmet vermektedir.

Çevre sağlığını tehdit eden veya tehlike yaratan tesislerin kurulmasına izin verilmemekte, çevre kirlenmesine karşı «Yeşil Kuşak» tedbirlerine olanak vermektedir. Kısacası «Organize Sanayi Bölgeleri» gönlümüzdeki sanayileşmenin gerçekleştirilmesinde ilgi ile izlenen örnekler vermektedir. Ancak tek başına rasyonel sanayileşme yetmez. Sınai kuruluşlar tarafından yönetilse idi sorun kalmazdı. Fakat her üretim birimi insan unsuru tarafından faaliyetini sürdürdüğü

için insanı gözardı edemeyiz. Hiçbir sosyo - ekonomik politika, hiçbir ekonomik model insanı ihmal ederek başarı kazanamaz. En modern sanayiin ve en düzenli kentleşmenin metodlarını ortaya koysak bile içinde yaşayan insanı dikkate almıyorsak amaca ulaşamayız.

Sanayileşme kalkınmanın en önemli aracıdır. Kalkınma ise, bir öncekinden daha fazla refah içinde olmak demektir. Refah göstergeleri ise sağlıklı beslenme, sağlıklı giyinme, sağlıklı konutta yaşama, sosyal ihtiyaçları ideal bir seviyede karşılama olarak tanımlanabilir. Hayat standardının yaygın olarak artması halinde bu faktörlerden vazgeçilemez, fakat konut sorunu çözümlenmemişse diğerlerinin çözümünü beklemek olanak dışıdır.

O halde nasıl kentleşme, nasıl konut suallerinin cevabını arayalım:

İdeal Bir Konut :

Doğal tesirlerden korunmalı, iyi ısınmalı, aydınlanmalı, hane halkına göre yeterli hacime sahip olmalı, temel ahlakî değerler ve bölgesel örf ve adetlere ters düşmeyecek düzenlemeleri kapsamalı, suyu, elektriği telefonu olmalı.

İnsan sosyal bir varlıktır, konutlar birarada olmalı, ulaşılabilir bir yerde bulunmalıdır. Kentin okulu, kreşi, oyun sahaları, kütüphanesi, çarşısı olmalıdır. Bu ve buna benzer şekilde tarif edilebilen ideal kent, konut edinmek isteyenlerin biraraya gelerek yapmaları suretiyle kurulamaz. Nasıl sanayi kuruluşlarının «Organize Sanayi Bölgeleri» yönetimi ile amaca uygun hale getirme yolunda isek, aynı şekilde kentlerin de sağlıklı bir şekilde gelişmeleri bu yöntemle başarılabilir.

Konut edinmek isteyenlere sadece kredi vermek, sonraki düzenlemeleri yapmamak, sağlıksız, pahalı, çarpık kentleri mantar gibi çoğaltır. Birbirleriyle kopuk ve saydığımız gereksinimleri karşılamayan konutlar, yarınlarımızı teslim edeceğimiz, peşinen menfi duygularla şartlanmış yavrularımızın kaynağı olurlar.

Sonuç Olarak Önerimiz Şudur :

Mevcut olması halinde Organize Sanayi Bölge müteşebbis kuruluna, yoksa toplu konut müteşebbis kurullarına, sanayi bölgesi kuruluşuna paralel «Konut Bölgesi» kurma yetkisi verilebilir. Sanayi bölgesi alanlarının istimlâkini yapan arsa ofisi, aynı yöntemle konut sahasını da istimlâk edebilir. Altyapısı hazır, suyu, elektriği temin edilmiş böyle bölgelerde birkaç tip proje hazırlanarak kredi desteği beraberinde konut edinmek isteyenlere verilirse, görülecektir ki konut sorunu önemli ölçüde çözülecektir.

Bugün konut edinmek isteyenlere verilen kredilerin organize konut sahaları için öncelikle tahsisi bir başlangıç olacaktır.

Çalışmalarımızın, daha sağlıklı, daha düzenli sanayileşmenin ve kentleşmenin başlamasına katkılar getirmesini dileyerek, hepinize saygılar sunarım.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİ, KENT, KONUT!...

Doç. Dr. Kenan MORTAN, Cemil ÇAKMAKLI

I — BAZI GENELLEMELER

«Üretme», «yerleşme», «barınma» birer insan eylemidir. Dinamik yapıları ve süreklilikleri vardır. Hepsi birer «süreç olay»dır. Üretme; tarımdan sanayiye, yerleşme, kırdan kente, barınma; mağaradan konuta gelen süreçler izlemişlerdir.

Bir üretim biçimi olarak «sanayi», bir yerleşme biçimi olarak «kent», bir barınma biçimi olarak «konut» birbirlerine sımsıkı bağlı ve karşılıklı etki içindedirler. Birbirlerini durdururlar veya geliştirirler, düzenlerler veya bozarlar. Ama etkilerler... Etkilerler ve toplumun üretim, yerleşme, barınma paternini oluştururlar. Etkilemenin dozu ve yönü konusunda çok şey söylenebilir. Çok şey gözlenebilir. Gelişmiş kıt'a Avrupa'da söylenenler ve gözlenenler, sanayinin kenti, kentin konutu etkilediği ve doğurduğu biçimindedir.

Gelişmekte olan ülkelerde kentin ve konutun, sanayiden daha kopuk ve başka faktörlerin etkisi altında doğduğu gözlenmektedir.

Geçmişteki gelişmeler ve bugünkü pratik ne olursa olsun; üretim biçiminin ve onun gelişmiş şekli **sanayinin,** yerleşme biçiminin ve onun derli toplu biçimi **kentin,** barınma biçimi ve onun gelişmiş şekli **konutun,** topluca; sosyo - ekonomik bir amaç bütününe yönelmeleri tartışmasızdır.

Bu amaç bütününü; ülke kaynaklarını israf etmeden, geleceği tıkamadan, sosyo - ekonomik ve kültürel gelişmeyi sağlamak ve insan mutluluğunu hazırlamak biçiminde soyut bir tanıma getirmek mümkündür.

II — SANAYİ, KENT ve KONUTA TOPLU BAKIŞ :

Toplumu bu amaca götürecek araçlar olarak sanayiyi, kenti ve konutu daha yakından irdelemek gereklidir.

Daha yakından bakıldığında bu üç unsurun herbirinin farklı unsurlardan oluştuğunu ancak, bazı müşterek unsurlara da dayandıklarını gözleriz.

Sanayinin kentin ve konutun müşterek unsurları «mekan» ve «insan»dır. Yönlendirici unsur olarak insanın, taşıyıcı unsur olarak mekanın doğru kullanılmaması, sanayi, kent, konut politikalarını baştan başarısızlığa götürür.

Amaç ve araç unsur olarak insanın; sanayi, kent ve konut konusunda ortak değer yargılarının, temel ve teknik tercihlerinin oluşmuş olması gereklidir. Aksi halde konu amaçsız ve araçsız kalır. Sanayinin ve konutun hangi mülkiyet dokusu ve hangi iklim içinde üretileceği gibi konularda oluşmamış toplumsal değer hükümleri ve konulmamış kurallar toplum adına ve onun hücresi insan adına olumsuzluk doğurmakta, kargaşa getirmektedir.

III — SANAYİ, KENT ve KONUTUN MÜŞTEREK UNSURU : MEKAN...

Ancak; sanayi, kent ve konut politikalarını ve ülke geleceğini birinci derecede etkileyen müşterek unsur «mekan»dır. Büyükten küçüğe doğru; ülke mekanının, bölgesel mekanların, metropollerin, kent mekanlarının, kent alt bölümlerinin, yani tüm mekanların doğru kullanımı, bütün zamanların sorunudur. Toplumsal geleceğin tıkacı veya açacağıdır. Türkiye pratiğine dönüp bakıldığında; coğrafî sınır kavramından yüzey kavramına geçilemediğini, ülke yüzeyini tarım sanayi ve insan yerleşmesi açısından üretme ve değer yaratma kurallarına uygun biçimde planlayamadığımızı, bu konuda bir kördöğüşünün ve kurumsal zıtlaşmaların halâ ortadan kalkmadığını görürüz.

Anlaşılıyor ki; demokratik planlama ile piyasa ekonomisinin kavramsal bazda bile yerine oturmadığı bir ortamda, ülkesel fizikî plan kavramının kendisine yer bulması güç olmaktadır.

Ancak; ülkede tarımsal ve sınaî üretim ve insan yerleşmesi kendi kendine yer bulmakta, «oturan yerini bulmakta» fakat kimin, kimin yerine oturduğu belli olmamaktadır.

Tarımın, sanayinin ve insanın nereye oturacağı belli olmayınca; bunlar için gerekli olan yol, su, elektrik, liman, haberleşme, vb. gibi alt yapı unsurları da yerine ve gerektiği zaman yollanamamaktadır. Bazen liman sanayiyi beklemekte, bazen sanayi karayolunu beklemekte, bazen lüzumsuz yerlere yatırımlar yollanmakta, böylece büyük kaynak kayıpları doğmaktadır. Her yıl Türk bütçelerinin beştebirinin, altyapı yatırımlarına yollandığını belirtirsek, hangi büyüklükteki bir kaynağı, neye göre planlayacağımızı bilmediğimiz ortaya çıkar.

Sanayi, kent, konut üçlüsünün ortak taşıyıcı unsuru olan mekan; sınaî altyapıyla ve üstyapıyla, kentsel altyapıyla ve üstyapısı konutla bütünleşmekte yeni bir «fiziksel sistem» ortaya çıkmakta ve bu sistem, orta uzun vadede sabit kalmaktadır. Bu yeni sistem, baştan yanlış kurulursa, mekan yanlış kullanılırsa, mekanizma olumsuzlaşmakta, sanayi kenti, kent sanayiyi olumsuz etkilemeğe başlamaktadır. Ülke adına büyük kaynak kayıpları doğmaktadır.

Bu yüzden belirli bir toplumsal amaca göre mekanın planlanması, planın izlenmesi, gözlenmesi kaçınılmazdır!

IV — SANAYİMİZİN DURUMU

Üretim yapısının ve onun gelişmiş formu sanayinin kente ve konuta etkisini daha yakından görmek ve ülke pratiğini gözlemekte fayda vardır.

Genellikle kabul edilirki; üretim biçimi, yerleşme biçimini öncelikle etkiler, belirler. Tarımsal üretim kırsal yerleşmenin, sınaî üretim kentleşmenin ikizidir. Sanayi kentleşmenin mıknatısıdır.

Buradan hareketle, sağlıklı bir sanayinin sağlıklı bir kentleşmeyi getireceğini söyleyebiliriz.

Sağlıklı sanayi, katma değer yaratabilen ve kendi kendini büyütebilen sanayidir. Ekonomimizin hücreleri olan sanayi işletmelerimize dönüp baktığımızda, bazı tespitleri kolayca yapabiliriz.

Türkiye, «sanayileşme» politikaları uyarınca son 20 yılda yaklaşık 25 Milyar Dolar dış borcu, 20 Milyar Dolar'ı aşkın işçi dövizini, tarımsal katma değeri almış, sanayiye vermiştir. Ancak, sanayi kendine kaynak gönderenleri mağdur etmiştir. Bırakın başkasına birşey vermeyi, kendi kendini ayakta tutmayı ancak becermekte, reel anlamda büyüyememektedir. Sıkıntı içinde kıvranmaktadır. Bir fabrikanın başka bir fabrikayı doğurduğu pek görülmemiştir. Bu sonuç, bizzat sanayinin kendi kusuru değil, ülkedeki sanayi iklimiyle ilgilidir. Sanayiyi çevreleyen ve mekan, altyapı, kaynak, teknoloji ve hukuku kurallardan oluşan iklim son derece namüsaittir.

Sanayi için en zor şey, oturacak yer bulmaktır. Ülkede mekanın mülkiyet, planlama ve altyapı sorunları sanayinin aşamayacağı kadar çetrefildir. Sanayi; nereye gideceğini, gittiği yerde mülkiyet ve planlama altyapı sorunlarını ön izin ve kesin izin sorunlarını nasıl çözeceğini halâ bilememektedir.

Sanayinin özkaynak ve kredi sorunları çözümsüzdür. Özkaynağı verecek sermaye piyasası hukuken yeni kurulmuş ama fiilen hiçbir zaman kurulamamıştır. Hisse senedi üvey evlattır. Toplum, haklı olarak hisse senedine rağbet etmemektedir. Çünkü sanayinin bünyesi aldığını geri verecek sağlıkta değildir. Dış ve iç krediler verimliliğin üzerinde oranlarda salınmaktadır.

Ülkenin gündeminde teknoloji geliştirme ve adaptasyonu, henüz soru halinde bile yoktur.

İşletmeyi sarıp sarmalayan kuruluştan vergiye kadar uzanan kurallar bütünü, yani işletme hukuku, 13 ayrı metin halinde ve arapsaçı görünümündedir.
İşte bu iklimde; aldığını geri veren reel anlamda katma değer yaratan ve kendi kendini büyüten bir sanayi doğamamaktadır.

Sağlıksız sanayiden sağlıklı kent beklemek mümkün değildir. Bu yüzden ülkemiz kentlerinin bazıları sağlıksız sanayinin olumsuz izlerini taşımaktadır.

V — KENTLEŞME OLAYINA YAKIN BAKIŞ

Bu yüzyılın ortalarında, 1950'lerde, ülkemizde kır nüfusu 15,7 Milyon, kent nüfusu 5,2 Milyon civarında idi. Otuzbeş yıl sonra bugün kır nüfusu 23,8 Milyon, kent nüfusu ise 27,5 Milyon olmuştur. Oransal ifadelerle kır nüfusu % 51, kent nüfusu % 52,8 artmıştır. Bu anormal artış, «göç» yada diğer deyişle «kente talep» yüzündendir.

Doç. Kartal'ın deyimiyle; kır çözülmekte, kent yoğunlaşmaktadır. Sayın Murat Karayalçın'ın deyişiyle «kente baskın» vardır.

Kırdan kente olan bu akım, kentin kontrolünde değildir. Kentin ve onun sanayisinin kırdan işgücü talebi değildir. Kırın kontrolünde ve onun «kent talebin» dendir.

Son verilerde toplamda, nüfus artış hızı % 2,7, kentte nüfus artış hızı % 4.5'-dur. Diğer bir deyişle şehirleşme hızı, ülke nüfus artış hızından büyüktür.

Kent talebi, ayrıntısında birçok talebi de beraberinde getirmektedir. Kentte mekan talebi, kentte konut talebi, kentte istihdam talebi, kentte altyapı talebi, kentte sosyal ve kültürel kurum talebi peşpeşe gelmekedir.

Bunları karşılayacak; kentte arsa arzı, konut arzı, iş arzı, altyapı arzı, sağlık ve kültür kurumu arzı zorunlu hale gelmektedir.

Bugünün pratiği içinde; en kolay «arz»ları bile gerçekleştiremiyoruz. Kentsel araziyi, arsa haline dönüştürecek «çizgi arzını» bile gerçekleştiremiyoruz. Daha çok kaynak ve teknoloji gerektiren; konut arzını, altyapı arzını hele hele iş arzını nasıl çözeceğiz?

Denilebilirki; kent talebi, kenti boğmuş, kontrol dışı bir gelişme başlamış ve devam etmektedir.

Bu ortamda; kentin omurgası olan ve kentsel üretim biçimi olan sanayi kentleşmedeki yerini iyice kaybetmiş, teorik olarak büyüme güvencesi olan tarımdan kaynak alma şansı iyice kaybolmuştur. **Kırı düzenlemeden tarımsal üretimi ölçek ve teknoloji bazında ıslah etmeden, verimliliği kavuşturmadan, sanayinin ve kentin düzenlenmesi mümkün görünmemektedir.**

Anlaşılıyor ki; kırı düzenleyemeyen kenti düzenleyemeyecektir!

VI — PİYASA DÜZENİNDE KONUT EKONOMİSİ

Buraya kadar sanayiyi ve kenti yakın bakışla inceledik. Şimdide kent fiziğinin yaklaşık % 70'ini oluşturan konut olayını piyasa sistemi yaklaşımı ile inceleyelim.

Konut konusunda; ekonomi bilimi, «Mesken bir üretim, iskân bir tüketimdir» der. Mesken üretim ve tüketiminin de, diğer üretim ve tüketim biçimleri gibi bir piyasada yaşadığını söyler.

Doğal olarak; bu piyasada da arz vardır, talep vardır; arzı düzenleyen bir işletmecilik, talebi sağlayan bir satınalma gücü vardır. Az yada çok, düzenli veya düzensiz, ama vardır.

Bütün zamanların konusu konut; piyasa ve bu unsurlar incelenerek değerlendirilmeli, konuya piyasa sistemiyle yaklaşılmalıdır.

Çünkü ancak bu piyasa düzenlenebilir ve sağlıklı işletilebilirse; lâf değil konut üreyecektir.

Konut konusuna, işin elifinden başlamak; konut piyasasına arz ve talep cepheleriyle ele almak gerekmektedir. Arz ve arzı oluşturan unsurlar, talep ve talebi oluşturan unsurlar ayrı ayrı ele alınmalı, bunların nasıl çalışacağı düşünülerek, konut üretiminde matematiğe dayalı ve yaşayıcı bir çözüm bulunmaya çalışılmalıdır.

Konut piyasasında arz, birinci olarak; konutu oluşturan doğal ve fizikî girdilerin varlığına bağlıdır. Konut arzının sınırlarını bu doğal ve fizikî girdiler belirler. Bunların varlığı yada yokluğu veya maliyetleri, toplam konut arzını belirleyecektir.

İkinci olarak; bunları birleştiren teknoloji, bu teknolojiyi uygulayanlar; kısaca «konut üretiminde işletmecilik» arzın önemli unsurlarındandır.

Arzı belirleyen üçüncü unsurun adı «mekân planlaması» dır ve bu planlanan mekânın altyapı denilen «müştemilatı»dır. Çinlinin kayık konutu «Sampan»ın mekânı su, bizim gecekondumuzun mekânı «arazi»dir. Medenî toplumlar; başıbozuk konut üretiminden sıkılmışlar, ülke topraklarını, arazilerini çizgilerle bölmüşler, bu işe imar planı, bunun sonunda çıkan arazi parçasına arsa demişler. İşte o gün bugün, bu «disipline edilmiş arazi» yanî arsa, konut üretiminin temel girdisi olmuş. Bizim gibi ülkelerde arazi bol, fakat çizgiler az olduğundan araziler arsa olamamış, arsalar çok pahalanmış, bazen konut maliyetinin % 60'ını oluşturur hale gelmişler. Yine arsalar o kadar değerli hale gelmişler ki; 5 - 10 yıllık binalar bir - iki kat daha fazla yapabilmek için yıkılmışlardır.

Konut arzını belirleyen bu temel unsurların da üstünde bir belirleyici daha var ki, adı «talep»tir. Konutta talep, arzı uyaran temel motiftir. Bizim gibi toplumlarda soyut bazda «fena halde yüksektir» Bu isteğin dozunu; bu tebliğin ekindeki «istek tahmini» çalışmasında görebilirsiniz. Bu haklı istek, yaşamanın temel amacıdır. Ahretteki iman kadar önemlidir. Herkes konuta taliptir. Ancak, ekonomistler talebi, «satınalma gücü ile desteklenmiş istek» diye tanımlayınca sihir bozulmakta, talep yok olmaktadır.

Diğer yandan, bu talep; «bir acaip talep»... Baştan «mesken üretim, iskân tüketimdir» demiştik... İskân tüketim, mesken üretimse eğer; ömürboyu tüketeceğini, iki yılda üreteceksin. Üreteceksin de; parasını nereden bulacaksın... Deseler ki kişiye; «ömrün boyunca tüketeceğin etlerin parasını peşin vereceksin», ihtimal gülecektir... Veremeyecektir, yiyemeyecektir, işte aynen böyle ömür boyu tüketimini iki yılda ödemek zorunda bırakılacak «ortalama insan» gerçek konut talebinde bulunamayacaktır. «Ortalama insan»ın kendi kazançlarıyla oluşturması çok zor olan konut talebinin desteklenmesi gerekmektedir. Ülkenin konut sorununu çözmeleri ve konut üretim modelleri bu desteğin biçimine bağlıdır.

Konut talebi, daha doğru deyişle mülk konut talebi; bütün dünyaca iki temel biçimde desteklenmektedir:

Birinci temel biçim; subvansiyon esasına dayanan kamu desteğidir. Kamu veya görevlendirdiği kurumlar, piyasadan aldıkları vergi ve vergi benzeri mecburi kesintileri bütçede veya fonlarda toplarlar. Her zaman değil ama genellikle düşük ve orta gelir gruplarını doğrudan veya faiz iadesi vb. gibi yollarda desteklerler.

İkinci temel biçim; talep sahiplerinin veya meslek gruplarının birbirlerini desteklemeleridir. Burada; talep sahipleri küçük imkanlarını tasarruf sandıkları veya benzeri kurumlar veya bankalarda toplayarak; taleplerini sıraya dizerek konut ihtiyaçlarını giderirler. Burada subvansiyon genellikle yoktur. Kişi, tasarruflarını düşük faizle belli bir müddet biriktirir, ana parasını ve diğer tasarrufçunun birikiminden kredisini alır, biraz daha yüksek faizle makul bir müddetle öder. Ferdin ve kooperatifin mülk konut talebinin desteklenmesi bu biçimlerden biriyle veya karma bir sistemle olmaktadır.

Ancak; sağlıklı işleyen ve yaşayan talep destekleme biçimleri; bağış mantığından uzak; fonları nominal değerle ödünç vermeyen, kişiyi tasarrufa özendiren, kişinin gerçek tasarruflarına dayanan, piyasa gerçeklerine bağlı desteklerdir. Eğer konut talebini destekleme biçimi iyi seçilmezse, bağıştan uzaklaştırılamazsa, talebi ve konuta yönlendirilmiş fonları eritmekte ve tasarrufçuyu istismar etmektedir.

İşler bir konut piyasası için ilk şart, toplumun «mülk konut» tercihinin yaygınlığıdır. Bizde, böyle bir sıkıntı yoktur. Toplumumuz mülk konutu temel tercih haline getirmiştir, konuta aşırı talebi vardır. Ancak, bu olumlu ortama rağmen sağlıklı bir konut piyasası gelişememiştir. Pek çok faktörün yanısıra birkaç temel unsur bu piyasayı tıkamış, sağlıklı ve yeterli konut üretimine imkan vermemiştir. Önce; gelir standardı düşüklüğü, konut standardı düşüklüğünü getirmiş, gelir düşüklüğüyle birlikte, suni arsa ve altyapı arzı yetersizliği konutun kalitalif gelişimini durdurmuştur. Arzı belirleyen temel girdilerde üretim maliyetlerinin yüksekliği ve devrevi arz bunalımları birim konut maliyetlerini yükseltmiştir. Artan maliyetlerle birlikte yükselen kiralar, ihtiyaç sahiplerinin konuta yönelebilecek tasarruflarını tamamen yoketmiştir. Kısaca, müstakbel konut talebini; kiralar vurmuş, maliyetler öldürmüştür.

Sonuç olarak; toplu konut yerine, toplu kondu; yeni yerleşmeler yerine, şehir merkezlerinde yık-yap-sat konutçuluğu doğmuştur. Talebi destekleme biçimleri; modelsiz, hesapsız ve yetersiz olmuştur. Yetersizliği bir yana fonlar yonlış işletilmiştir. Ödünç verilen fonlar, toplumsal işlevleri olan birikimlerdir. Erimelerine veya aşınmalarına neden olabilecek biçimde işletilmemelidir. Enflasyon ikliminde; ödünçlerin veya fonların nominalden salınmaları onu oluştu-

ranların sırada bekleyenlerine büyük zararlar vermekte, kaynaklar ile kullananların lehine yokedilmektedir. Diğer yandan; konut sektörüne ilişkin tartışmalar hiç bitmemiş, konutun ölü yatırım mı, diri yatırım mı olduğu bir karara bağlanamamış, konut yatırımlarının toplam yatırımlar içindeki payı yüzde 2'lerden öteye geçememiştir. Bundan başka, konut üzerine; inşaatın başlangıcından oturma iznine kadar 30 ayrı vergi salınmış, DPT'nin dediği gibi; malî politikalar «destek değil, köstek» olmuştur. Son yıllarda yeni bir modelle «aşınmayacak fon» anlayışıyla toplu konut fonu uygulanmaktadır. Sonuçları henüz alınmayan bu uygulamayı elan yaşıyoruz. Başarılı olmasını diliyoruz.

Diliyoruz çünkü; konut, toplumu geçmişten geleceğe kırılmadan, dökülmeden götürecek ambalajdır. Toplumun temel kurumu ailenin ambalajıdır. Bu ambalaj nitelik ve nicelik bakımından yeterli olmazsa; toplumumuzu yarınlara sağlıklı taşıyamayız. Nitelik ve nicelik bakımından yeterli konut üretmenin yolu; konut piyasasını arz ve talep cepheleriyle düzenlemekten geçer. Kanımızca da arz ve talebin düzenlenmesi, yukarıda belirtmeye çalıştığımız temel ilkeler gözetilerek yapılabilir.

SON SÖZ

Sanayi, kent, konut üçlüsü; insanın yol arkadaşlarıdır. Reddedilemezler, terkedilemezler.

Hastalıkları bulaşıcı, sağlıkları güçlendiricidir.

Bu yüzden onları dikkatle gözlemeli, sağlıklarıyla ilgilenmeliyiz.

Bu tebliğle yapmaya çalıştığımız konsültasyon, düşündürücü sonuçlar ortaya çıkarıyor.

Düşünmeliyiz ve dikkatli olmalıyız!...

TÜRKİYE'DE KONUT İHTİYACI TAHMİNİ*

Burada ekonometrik çalışmanın bulguları sergilenmektedir. Çalışma bazı varsayımlara dayalı olarak 1985 - 1989 döneminde Türkiye'deki konut ihtiyacı ölçümlemektedir.

* Soydan - Madazlı - Türkçetin - Karaosmanoğlu - Sertoğlu, Türkiye'de konut, O.D.T.Ü. Ekonomi Bölümü Ankara, 1985, Mimco

O — KULLANILAN MODEL :

— **Değişkenlerin Tanımlanması**

I) KULLANICI SAYISI

$$eF = ({}^{h}{}_{s}z)\ (e\,R)$$

a) **Kavramsal Birimler :**

e = Tahmin Yılı

s = Baz olarak alınan yıl

b) **Son Ürün Değişkeni :**

eF = «e» yılındaki tahmin edilen kullanıcı sayısı.

c) **Geçiş Ürün Değişkeni :**

${}^{h}{}_{s}Z$ = Baz olarak alınan yıldaki her yüz kişi başına düşen hane sayısı (kullanıcı sayısı)

d) **Girdi Değişkenler**

eR = «e» yılındaki kentsel nüfus tahmini

sR = Baz alınan yıldaki gözlenen nüfus miktarı

II) TAHMİN EDİLEN HANE İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI

$$e\varnothing = eF + \frac{eF}{100} + ({}^{x}{}_{s}Z - {}^{b}{}_{s}Z)\ eF$$

a) **Kavramsal Birimler :**

e = Tahmin yılı

s = Baz olarak alınan yıl

b) **Son Ürün Değişkeni :**

eØ = «e» yılındaki tahmin edilen hane halkı için gerekli hane sayısı

c) **Geçiş Ürün Değişkenleri :**

${}^{x}{}_{s}Z$ = Baz olarak alınan yıldaki «fazlada kullanılan hane haddi»

${}^{b}{}_{s}Z$ = Baz olarak alınan yıldaki «Paylaşım oranı» (evde birden fazla ailenin barınması)

d) **Girdi Değişkenleri :**

eF = «e» yılındaki tahmin edilen kullanıcı sayısı.

$\frac{eF}{100}$ = «e» yılındaki farzedilen normal boş hane birim miktarı

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ

$$eN = [e\emptyset - {}_sK({}^u{}_sZ + {}^e{}_sZ)] + [{}_sk({}^f{}_sZ + {}_sZ)]$$

a) **Kavramsal Birimler :**

e = Tahmin Yılı

s = Baz olarak alınan yıl.

b) **Son Ürün Değişkeni :**

eN = «e» yılı boyunca üretilmesi gereken konut sayısı

c) **Geçiş Ürün Değişkeni :**

${}^u{}_sZ$ = Baz olarak alınan yıldaki mevcut stoklardan «yararlanma oranı»

${}^e{}_sZ$ = Baz olarak alınan yıldaki mevcut stoklardan kazanç oranı (farklı amaçlar için kullanılan yapıların konut için kullanılması)

${}^f{}_sZ$ = Baz olarak alınan yıldaki mevcut stokların «yerdeğiştirme oranı» (Konut olarak kullanılan yapıların forklı amaçlar için kullanılan yapılara dönüştürülmesi)

${}^c{}_sZ$ = Baz olarak alınan yıldaki mevcut stokların kapasite üstü kullanımı (Hane içindeki fazla nüfus)

d) **Girdi Değişkenler :**

$e\emptyset$ = «e» yılındaki tahmin edilen hane halkı için gerekli hane sayısı.

${}_sK$ = Baz olarak alınan yıldaki toplam konut stoğu.

YER DEĞİŞTİRMENİN NEDENLERİ

1. Gecekondu ve benzeri yıkım programları
2. Yol genişletme ve karayolu yapım çalışmaları
3. Kent alanının gelişmesi
4. Kamu ve özel gelişme ve ticari operasyonlar
5. Yeniden düzenleme ve modernizasyon ile toplu konut oluşturulması
6. Hanelerin başka amaçlarla kullanılması
7. Doğal felaketlerle evlerin harap olması.

— **Değişkenlerin Değerleri :**

1985 YILI İÇİN,

I) KULLANICI SAYISI

$eF = ({}^h{}_sZ)({}_eR)$

s = 1985 (Baz yılı)

e = 1985

1985 yılı için ($^{h}{}_{s}Z$) değeri **0.22** olarak hesaplanmıştır. Bu da daha önce belirttiğimiz gibi 100 kişi başına düşen hane sayısıdır. 1985 yılı için **ortalama aile büyüklüğü** 4.56 kişidir. Bunun 100 kişilik nüfus içindeki oranı ise (100 : 4.56 — 0.22) 0.22'dir.

$({}_{as}{}^{h}Z) = 0.22$

${}_{as}R = 23.600.000$ (1985 kentsel nüfusu)

${}_{as}F = (0.22)\ (23.600.000)$

$= 5.192.000$

II) TAHMİN EDİLEN HANE HALKI İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI

$$e\varnothing = eF + \frac{eF}{100} + ({}^{x}{}_{s}Z - {}^{b}{}_{s}Z)\ eF$$

Baz olarak alınan 1985 yılındaki fazladan kullanılan hane haddi ($^{x}{}_{s}Z$) % 1 olarak belirlenmiştir.

Baz olarak alınan 1985 yılındaki paylaşım oranı ($^{b}{}_{s}Z$) ise % 5'dir.

$({}^{x}{}_{s}Z) = 0.01$

$({}^{b}{}_{s}Z) = 0.05$

$eF = 5.192.000$

$$\frac{eF}{100} = 51920$$

$85\ \varnothing = 5.192.000 + 51920 + [(0.01) - (0.05)]\ 5.192.000$

$= 5.243.920 - 207680$

$= 5.036.240$

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ :

$$eN = [e\varnothing - {}_{s}K\ ({}^{u}{}_{s}Z + {}^{k}{}_{s}Z)] + [{}_{s}K\ ({}^{f}{}_{s}Z + {}^{c}{}_{s}Z)]$$

Baz olarak alınan 1985 yılındaki mevcut stoklardan yararlanma oranı ($^{u}{}_{s}Z$) % 80'dir.

Baz olarak alınan 1985 yılındaki mevcut stoklardan kazanç oranı ($^{k}{}_{s}Z$) % 2'dir.

Baz olarak alınan 1985 yılındaki mevcut stokların yer değiştirme oranı ($^{f}{}_{s}Z$) % 6 olarak belirlenmiştir.

Baz olarak alınan 1985 yılındaki mevcut stokların kapasite üstü kullanım oranı ($^{c}{}_{s}Z$) ise % 15'dir.

Baz olarak alınan 1985 yılındaki konut stoku ($_sK$) ise 1985 yılındaki toplam kentsel nüfusun, ortalama aile büyüklüğüne bölümü ile bulunmuştur.

$$_sK = \frac{_sR}{\text{ortalama aile büyüklüğü}}$$

$$_sK = \frac{23.600.000 - 5.175.439}{4.56}$$

$$_{85}N = [5.036.240 - (0.82) \times 5.175.439] + [(0.21) \times 5.175.439]$$
$$= 792.380 + 1.086.842$$
$$= 1.879.222$$

1986 YILI İÇİN

I) KULLANICI SAYISI

$eF = (^hZ)(eR)$ e-1986

$_{85}{}^hZ = 0.22$

$_{86}R = 24.700.000$

$_{86}F = (0.22)(24.700.000)$

$_{86}F = 5.434.000$

II) TAHMİN EDİLEN HANE HALKI İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI :

$$e\varnothing = eF + \frac{eF}{100} + (^xZ - {}^bZ)\, eF$$

$^xZ = 0.01$ $\quad eF - 5.434.000$

$^bZ = 0.05$

$e\varnothing = 5.434.000 + 54.340 + (0.04) \times 5.434.000$

$= 5.488.340 \quad + (-217.360)$

$e\varnothing = 5.270.980$

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ :

$eN = [e\varnothing - {}_sK\,(^uZ + {}^gZ)] + [{}_sK\,{}^gZ + {}^cZ)]$

$^uZ = .80$ $\quad eN = [5.270.980 - 5.175.439\,(.82)] + [5.175.439\,(.21)]$

$^gZ = .02$

$^pZ = .06$ $\quad eN = [5.270.980 - 4.243.860] + [1.086.842]$

$^cZ = .15$ $\quad eN = [1.027.120] + [1.086.842]$

$_sK = 5.175.439$ $\quad eN = 2.113.962$

1987 YILI İÇİN

I) KULLANICI SAYISI :

$eF = ({}^{h}{}_{z}Z)\,(eR) - e - = 1987$

${}_{85}{}^{h}Z = .22$

${}_{87}R = 25.900.000$

$eF = 22 \times 25.900.000 = \underline{5.698.000}$

II) TAHMİN EDİLEN HANE HALKI İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI :

$$e\varnothing = eF + \frac{eF}{100} + ({}^{x}{}_{s}Z - {}^{b}{}_{s}Z)\,eF$$

${}^{x}{}_{s}Z = 0.01$

$e\varnothing = 1.01\,eF + (0.01 - 0.05)\,eF \qquad {}^{b}{}_{s}Z = 0.05$

$e\varnothing = 5.754.980 + (-227.920) - 5.527.060$

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ :

$${}_{87}N = [{}_{87}\varnothing - {}_{85}K\,({}_{85}{}^{u}Z + {}_{85}{}^{g}Z)] + [{}_{85}K\,({}_{85}{}^{p}Z + {}_{85}{}^{c}Z)]$$

$= [5.527.060 - 5.175.439\,(.82)] + [5.175.439.\,(.21)]$

$= 5.527.060 - 4.243.860 + (1.086.842)$

$= \underline{2.370.042}$

1988 YILI İÇİN

I) KULLANICI SAYISI :

$eF = ({}^{h}{}_{s}Z)\,(eR) \qquad e - 1988$

${}_{85}{}^{h}Z = 0.22$

${}_{88}R = 27.000.000$

$eF = .22 \times 27.000.000$

$= 5.940.000$

II) TAHMİN EDİLEN HANE HALKI İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI :

$${}_{88}\varnothing = {}_{88}F + \frac{{}_{88}/F}{100} + ({}_{85}{}^{x}Z - {}_{85}{}^{b}Z).\ {}_{88}F$$

${}_{88}\varnothing = 1.01\,eF + (-0.04)\,eF$

${}_{88}\varnothing = 5.999.400 + (-237.600)$

${}_{88}\varnothing = 5.761.800$

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ :

$$_{88}N = [_{88}\varnothing - {}_{85}K\,(_{85}{}^{u}Z + {}_{85}{}^{g}Z)] + [_{85}K\,(_{85}\,{}^{p}z - {}_{85}\,{}^{c}z)]$$

$$_{88}N = [5.761.800 - 5.175.439\,(.82)] + [5.175.439\,(.21)]$$

$$_{88}N = 1.517.940 + 1.086.842$$

$$= 2.604.782$$

1989 YILI İÇİN

I) KULLANICI SAYISI :

$$eF = {}^{h}{}_{s}Z\,eR \quad e - 1989$$

$$_{85}{}^{h}{}_{z}Z = .22$$

$$_{89}R = 28.400.000$$

$$_{89}F = (0.22)\,(28.400.000)$$

$$= 6.248.000$$

II) TAHMİN EDİLEN HANE HALKI İÇİN GEREKLİ HANE SAYISI :

$$_{e}\varnothing = eF + \frac{eF}{100} + ({}^{x}{}_{s}Z - {}^{b}{}_{s}Z)\,eF$$

$$= 1.01\,_{89}F + [(-0.04) \times {}_{89}F]$$

$$= 6.310.480 - 249.920$$

$$= 6.060.560$$

III) İHTİYAÇ DUYULAN YENİ HANE ÜRETİMİ :

$$eN = [e\varnothing - {}_{s}K\,(^{u}{}_{s}Z + {}^{g}{}_{s}Z)] + [{}_{s}K\,{}^{p}{}_{s}Z + {}^{c}{}_{s}Z)]$$

$$= [6.060.560 - 5.175.439\,(0.82)] + [5.175.439\,(0.21)]$$

$$= 1.816.700 + 1.086.842$$

$$= 2.903.542$$

Bu beş yıl için bulunduğumuz ihtiyaç duyulan yeni konut üretimi değerlerini yeniden sıralarsak;

1985 — 1.879.222
1986 — 2.113.962
1987 — 2.370.042
1988 — 2.604.782
1989 — 2.903.542

Bulmuş olduğumuz bu değerler geçmiş yılların konut taleplerini de içermektedir. Yani o yıl için artan talep miktarını göstermemektedir. O yıl için geçerli artan miktarları bulmak için, hesaplanan bu değerler 10 yıllık (2.5 yıllık kalkınma planı süresi) süreye dağıtma ihtiyacını duyduk. Bu ihtiyaç, biriken talebin son 10 yıllık dönemden kaynaklandığı varsayımından doğmaktadır. Bu rakamlardan elde ettiğimiz 10 yıllık ortalama değerler sadece geçmiş yıllardan beri biriken talebi karşılamak için o yıl yapılması gereken üretim miktarını vermektedir. Fakat açıktır ki o yıl için asıl gerekli miktarlar ancak, yıllara göre nüfus artışından ve değer faktörlerinden kaynaklanan marjinal talep artış değerlerinin bu ortalama değerlere eklenmesiyle bulunabilir. Buna 1985 yılında bulduğumuz değeri 10 yıla pay edersek bulacağımız rakam **187.922**'dir.

1986 ..... 211.396
1987 ..... 237.004
1988 ..... 260.478
1989 ..... 290.354

Yıllara göre nüfusun artması ve diğer etkenlerle yıllık konut ihtiyacını da şu şekilde bulabiliriz.

1985 yılı nüfus artışı — 1.000.000
1986 » » » — 1.100.000
1987 » » » — 1.200.000
1988 » » » — 1.100.000
1989 » » » — 1.400.000

Bu yıllar için ortalama hane halkı nüfusu — 4.56. nüfus artışlarını ortalama hane halkı oranına böldüğümüzde ise yıllara göre artan demografik konut ihtiyacını bulabiliriz.

1985 — 1.000.000/4.56 ..... 219.298
1986 — 1.100.000/4.56 ..... 241.228
1987 — 1.200.000/4.56 ..... 263.158
1988 — 1.100.000/4.56 ..... 241.228
1989 — 1.400.000/4.56 ..... 307.018

Yukarıda bulduğumuz yıllık paylar ve yıllık artış oranlarını topladığımızda ise, o yıl için gerekli miktarı saptayabiliriz.

1985 — 219.298 + 187.922 — **470.220**
1986 — 241.228 + 211.396 — **452.624**
1987 — 263.158 + 237.004 — **500.162**
1988 — 241.228 + 260.478 — **501.706**
1989 — 307.018 + 290.354 — **597.372**

Bu rakamlar önümüzdeki 5 yıl için yıllık konut ihtiyacı hakkında kabaca bir bilgi sahibi olmamızı sağlamaktadır. Sorunun mahiyetini daha iyi anlamamız açısından 5. beş yıllık kalkınma planında gösterilen üretim tahminlerini bir kez belirtmekte fayda görüyoruz.

Yıllar	Toplam Konut Üretimi (SUPPLY)	Konut Talebi
1985	183.000	407.220
1986	203.000	452.624
1987	228.000	500.162
1988	256.000	501.706
1989	291.000	597.372
Total :	**1.161.000**	**2.459.084**

Hesapladığımız ihtiyaç ve DPT'nin arz miktarlarını gözönüne alarak olması beklenen konut açığı miktarını şöyle gösterebiliriz.

Yıllar	Hesaplanan Konut açığı	5. Beş yıllık kalkınma plan bulg.
1985	224.220	97.000
1986	249.624	87.000
1987	272.162	70.000
1988	245.706	49.000
1989	306.372	27.000

Gördüğümüz gibi araştırmamızda hesaplanan konut açığı değerleri artış göstermektedir. Fakat DPT verileri ise bunun tam ıtersine zamanla azalmaktadır.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİ KENTİNDE İŞLEVSEL BÖLGELEMEYE BİR ELEŞTİRİ : EKOLOJİK KENT

Yrd. Doç. Dr. Aykut KARAMAN
Trakya Üniversitesi, Müh. Mimarlık Fakültesi

İşlevsel Bölgeleme :

1900'lerde Howard, Unwin, Schumaker, Le Corbusier v.b. sosyal ve fiziksel planlayıcıların çalışmaları sanayileşme hızının artmasıyla çarpıklaşmaya başlayan kent yaşamına çareler arıyor, bugünkü anlamdaki bilimsel kent planlamalarının ilk örneklerini oluşturuyorlardı. Bu çalışmaların temel fikrini sanayi kenti ile kırsal alanların birbirini tamamlamaları ve bunların bir bütün olarak tek planda ele alınması gerektiği görüşü oluşturuyordu. (Whittick). Bunu takip eden yıllarda trafik, arkasından da ekonomik faktörler sanayi kentinin çözüm bekleyen ana sorunları olarak ön plana çıkıyor kentin biçimlenmesinde önemli ögeler olarak planlama sürecine giriyordu. (Whittick). Bir sürede kent içindeki kötü yaşam koşulları, hastalıklar, çevre kirliliği, stress ve kentin politik-sosyal boyutları ve sonunda da şehri çevreleyen yeşil bantlar, peyzaj düzenlemelerinin tek tek, farklı ihtisas guruplarınca ele alınması gereken sorunlar olarak işlendi, gündeme geldi, tartışıldı ve çözümler arandı. Bu sorunların fiziksel planlamaya yönelik bir sisteme sokulup guruplanmasın da önemli çıkışların ve bugünkü anlamdaki kent planlamalarının temasını oluşturan işlevsel bölgeleme fikrinin ana çizgilerinin konulmasının CIAM'ın Atina bildirgesiyle ortaya çıktığını görüyoruz. Bu bildirge sanayileşme ile boyutları zorlanan, yeni biçimler olan kentlerin sorunlarını çözmeye yönelik ortalama değerleri tesbiti amaçlıyordu. Burada ana görüş, kent temel gereksinmeleri olan çalışma, günlük yaşam, trafik ve rekreasyonu ve bunlar arasındaki ilişkisi doğru sağlamakla yükümlüdür şeklinde özetleniyordu. (Whittick). Başka bir deyimle bu bildirgeyle gün ışığı, güneş, temiz hava, gürültüsüz yeşil bantlar ve açık alanlardan oluşacak bir kent için gerekli minimum standartlar öneriliyordu.

Bu standardı oluşturmak için kentin bir merkez etrafında toplanmış okullar, yönetime ait kültürel binaları, market ve çarşılarla diğer gurupların parklar ve yeşil bantlarla ayrılması gerektiği vurgulanıyor, şehirsel alanların tüm işlevleri bir bütün içinde en doğru nasıl kullanılabileceğini garanti eden savlar ileri sürülüyordu. Örneğin kent merkezinde ki nüfus kalabalığının azaltılıp, yoğun yerleşmeleri kentin dış sınırlarına kaydırma fikri ağırlık kazanıyor ve dengeli bir yoğunluğun da KAKS (kat alanı katsayısı), TAKS (taban alanı katsayısı) faktörlerinin formüle edilmesiyle gelişmenin bir disiplin altına alınabileceği varsayılıyordu. Bu yolla da yeterli gün ışığı, yeşil alanlar ve hava sirkulasyonunun sağlanacağı kabul ediliyordu.

İşlevsel Bölgelemede Sorunlar :

Bu çerçeve içinde, yani işlevlerin bölge bölge dağıtılmasıyla oluşan sanayi kenti modeliyle ortaya çıkan sorunları bu gün somut olarak tüm kentler yaşamaktadır. İşlevsel bölgelerin herbirinde aşırı bir nüfus yoğunluğu, kalabalık ve bununla beraber gelen trafik, alt yapı, çevre kirliliği, sosyal problemler söz konusudur. Kalabalık faktörünün kent içinde oluşturduğu damar tıkanıklığının trafiğe, şehirsel hizmetlere yüklediği sıkıntının sonunda kentliye yansıtıldığı, giderek stresin kentsel yaşamın taşıdığı bir hastalık olduğu kabul edilmiş durumda (Kaplan).

Stress, kanser, verem gibi hastalıkların kentsel yaşamda daha sık rastlanması üç faktöre bağlanmakta : İlki kentsel aşırı yoğunluğun bulaşıcı hastalıklara fırsatlar oluşturması, ikincisi çevre kirliliği ve stress azaltıcı rekreasyon olanaklarının azalması ve sonuncusuda yaşam standardının düşük gelirliler aleyhine çalışmasına bağlanıyor (Kaplan). Yoğun konut bölgeleri bir süre sonra büyüyen kentsel sorunlar içinde boğulup erimeye başlıyor.

İşlevsel bölgeleme modeli kente sonsuz ve çabuk büyüme fırsatı vermiş ve kentin bütünlüğünü sarsmıştır. İşlevsel bölgeleme ile çok işlevli kavramlar olan kentler, kasabalar, köyler, mahalleler tek işlevler halindeki parçalarla konut alış veriş merkezleri, sanayi merkezleri gibi alt kent bölgelerine ayrılarak kente monolitik bir ünite etrafında çok yöne genişleme imkanı sağlanmış olunuyor. Bu tutumla, işlevsel bölgeleme kentteki ve kırsal alandaki bir alanı belirgin tek tek işlevlerle parçalıyor, kentin bu parçasını bir tek işleve sunmuş oluyor. Bu işlev ancak orada ve başka işlevlerden soyutlanmış olarak orada yaşanıyor.

Tüm kentsel nüfus yaşlı, genç, kadın, erkek güncel yaşamın bir gereksinimi için büyük kentin bir ucundan diğerine her gün çalkalanmakta. Bunun sonucunda kentsel yaşam zaman, enerji ve hammadde ünitelerinin maksimum düzeyde tüketimine yönelik mekanik bir düzensizlik oluşturuyor. İşlevsel bölgeleme sonucu alabildiğine yayılan büyük kent kırsal alanın ekosistemini (doğa koşullarını) bozmaya yönelik bir gelişmeye kaymış oluyor. Kırsal alanların azalması, peyzaj ve ormanların erimesi, doğa ve anıtsal varlıkların tüketilmesiyle sosyal, ekolojik, estetik değerlerle de bir çelişki oluşturuyor işlevsel bölgeleme.

Ekolojik Kent :

Kentin biçimini, kentin organik, sosyal bütünlüğü oluşturmalı, üretim biçimi değil. Kent ve kırsal alan işlevsel bölgelemenin tersine, karşıt kavramlar olarak kalmalı. Bu kavramların ışığında kent sosyal, ekonomik ve ekolojik bir bütün olarak ele alınmalı. İşlevsel bölgelemeye alternatif bu görüşle ekolojik kent modeli oluşmalıdır. Ekolojik kent görüşü, kenti bir organizma gibi ele almaktadır.

Kent bir organizma gibi olmalıdır. Kent bir organizmadır. İşlevsel bölgelemenin tersine ekolojik kent bir organizma gibi bitmiş yapıya sahip olmalıdır. Kentin nüfusu, hacmi, planı, genel görünüşleri ve bünyesinde taşıyabileceği etkinlik ve işlevler sayısında bir sınır oluşturmak gerekir. Bu sınırları belli boyutta oluşan fiziksel açıdan kendi kendine yeten (otonom), küçük kentlerin birleşmesinden yeni metropoller oluşmalıdır alternatif olarak. İşte ancak bu metropol içinde ayrı ayrı, tek bir kentin günlük kapasitesini zorlayan işlevleri ve etkinlikleri bulabilmeliyiz. Bu etkinlikler, işlevsel bölgelemedeki dağılımın aksine, söz konusu küçük kentleri birbirinden ayıran bulvarlar ve meydanlar boyunca düzenlenmiş çarşılar ve parklar da oluşmalıdır. Bu metropolde kolayca algılanacak bir ölçekle ve yerde bir merkezde oluşmalıdır. **Eski İstanbul** örneğinde olduğu gibi bir merkez kent çevresindeki otonom Yeşilköy, Kadıköy, Yeniköy, Bostancı küçük kentlerinin oluşturduğu bir metropol kent.

Kentin boyutunu insan ölçeği tanımlamalıdır. Bu ölçek rahatça yürünebilen bir mesafenin sınırlarıyla ortaya çıkmalıdır. Hesaplara göre rahatça yürüme mesafesi 33 hektarlık bir alan tutmakta ve bu alan yaklaşık 15 000 kişilik bir nüfusu barındırabilmektedir (Whittick).

Bu 15 000'lik ünitelerin kendisi tipik olarak bir kentin konut, eğitim, idari, ticari ve rekreasyonel işlev ve etkinliklerini bünyesinde taşımalı ve bunlar bir merkez etrafında oluşmalı. Bu ölçekteki küçük kent parçasında yürüyen insan günlük işlevleri 10 dakikalık bir yürüme mesafesinde yani 33 hektar içinde yapabilmelidir. İşlevsel bölgelemedeki sorunlardan biri bu doğal sınırlamanın kalkmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin yeni metropolü oluşturan her kentte günlük özel ve toplu ulaşım araç kullanımı minimuma inmiş olup, ancak rekseasyonel amaçlar için ağırlık kazanmalıdır. Bu küçük kentlerdeki kentsel yollar ve meydanların ölçeği ve planlaması kent kültürünün yaşayan örneklerinin tipolojik yorumuyla tekrar gündeme gelmesiyle oluşmalıdır.

Bir Örnek :

Aşağıda sunulacak örnek, tanımı yapılan ekolojik kent, orta boy kent kavramlarıyla tasarlanmış ve böylesine bir kentin morfolojisi hakkında daha aydınlatıcı bilgiler vermesi açısından ilginç. Bu yeni kent Skidmore, Owings ve Merrill ve Mandala mimarlar gurubu tarafından Basra körfezi için tasarlanmış Şah döneminde. Güney Bandar Şhahpour körfez şehri olmak üzere uydu yeni kent güney doğudaki körfez petrol endüstrisiyle bağlantılı olarak düşünülmüştür. Kentin boyutu 30 yıl içinde en fazla 200.000 nüfusun gereksinmelerini karşılayacak şekilde bir gelişme sınırıyla saptanmıştır. Yeni şehrin kurulacağı bölge doğa ve peyzaj açısından hiç bir özelliği olmayan düz bir araziden oluşmakta. Sıcaklığın 50°C'ye kadar yükseldiği bir iklim yapısına sahip. Arazi Zagros dağlarının

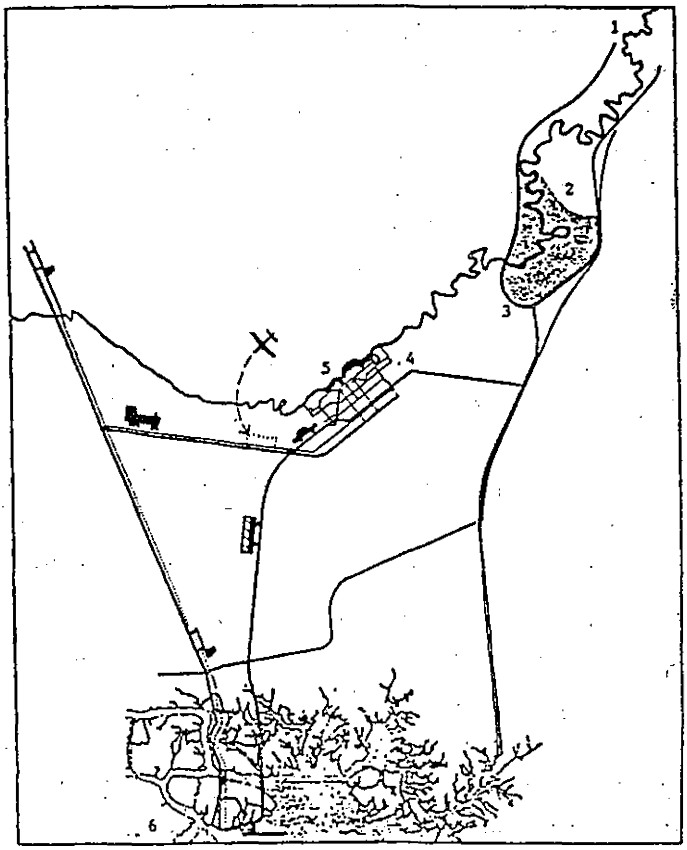
güney batısında Basra Körfezi doğrultusunda kalmaktadır. Dicle, Fırat, Dez, Karheh ve Karun nehirleri yakın çevreden geçmekte ve körfeze dökülmektedir (Krinken).

Kent arazisi petrol endüstrisinin yoğun olduğu limana yakınlığı göz önüne alınarak seçilmiştir. Yeni kent, mevcut Bandar Shahpour kentinden 28 km.'lik bir mesafede oluşacaktır. Körfezdeki petrol endüstrisinin hava kirliliğinden uzak olmak ve hakim rüzgarın yönü de düşünülerek kent için en uygun yer olarak burası öngörülmüştür. Kurulacak kentin sınırları boyunca akan Jarrahi nehri, kente görsel yönden ilginç bir veri teşkil etmektedir. Jarrahi nehrinin düzensiz akışı ve taşmaları yeni kent ve tarım alanlarına bir tehlike teşkil ettiği için nehrin kent dışındaki uzak bir kesiminde bir taşma reservoir'ı yapılmış ve taşan suları körfeze yönelten bir küçük nehir kolu daha oluşturulmuş. Oluşturulan bu küçük göl kente hem bir peyzaj oluşturmakta hemde tarımsal sulamaya olanak sağlamaktadır.

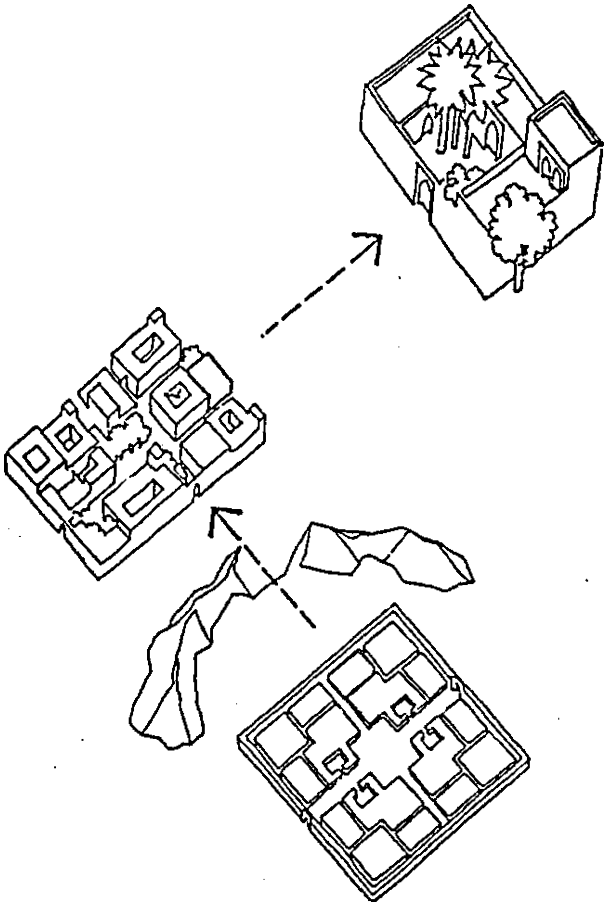
Yeni kentin biçimlenmesinde beş tip çok amaçlı merkez yaya yolları, gölgelikli gezinti alanları sisteminin düğüm noktalarını ayrı ayrı küçük kent parçasını oluşturuyor. Kentin ana merkezi farklı toplanma işlevlerini içermekte. Bu işlevler ticari etkinlikler, hafif sanayi, toptan alım satım, büro binaları, oteller, lokantalar ve eğlence parklarından oluşmakta. Aşağıdaki şekiller küçük kent parçalarından oluşan yeni ekolojik kentin temasını örneklemektedir :

Şehir içi merkezine yönelik trafikle, sanayi merkezine giden trafiğin aksi yönde düzenlenerek tek yönde olabilecek bir yüklenme önlenmiş oluyor. Konut alanlarındaki trafik yükünü azaltmak için körfezdeki sanayi merkezine gidiş şehrin güneyindeki express yoluyla sağlanıyor. Kent içi tören, gösteri tipi yolları transit yoluna doğru yönlendirilerek kent toplanma mekanlarının kolayca dolma - boşalma imkanı sağlanmış oluyor.

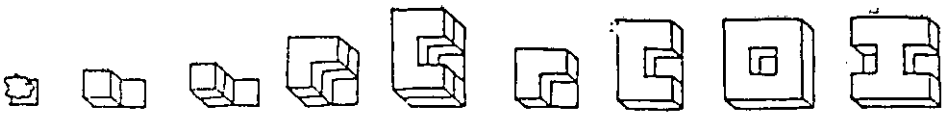
Yaya yolları şehir içi trafik ve transit trafiği ile şehir merkezinin kenar sınırlarında kesişiyor. Merkez trafikten arınmış çarşı, pazar, parklar, bahçeler, sistemi şeklinde oluşuyor. Özel otolar kent dokusundaki yöneldikleri işlev bölgelerinin sınırında yada altında kalmaktadırlar (Krinken).



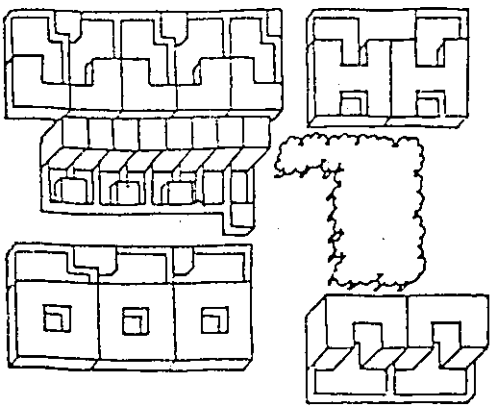
Kentin Ekosistemi : (1) Jarrahi Nehri, (2) Yeni Baraj, (3) Baraj Ağzı, (4) Sulama Kanalları, (5) Arazi tesfiyesi sonucu oluşturulan suni set, (6) Bandar Shahpour yeni kenti.



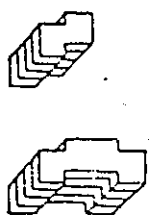
33 Hektarlık küçük kent parçasının kavramsal oluşumu ve diğer kentsel elemanlarla kuramsal bütünleşmesi.



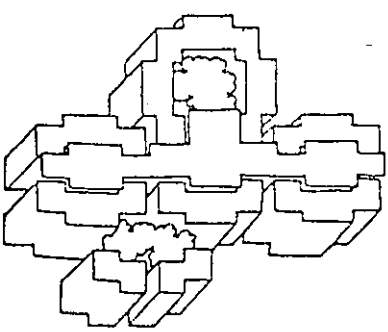
(1) (2) (3)



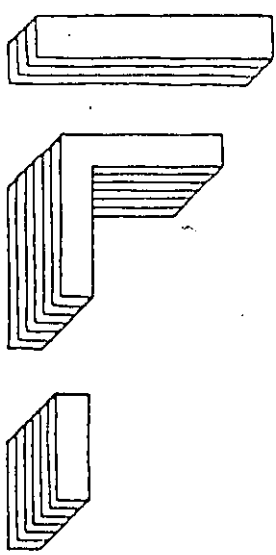
(4)



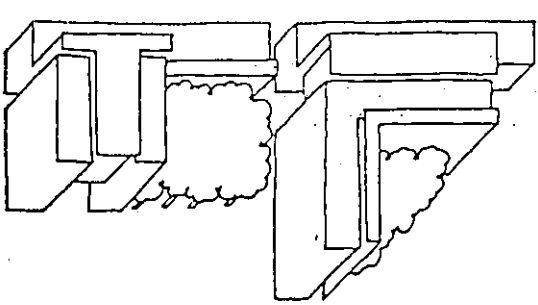
(5)



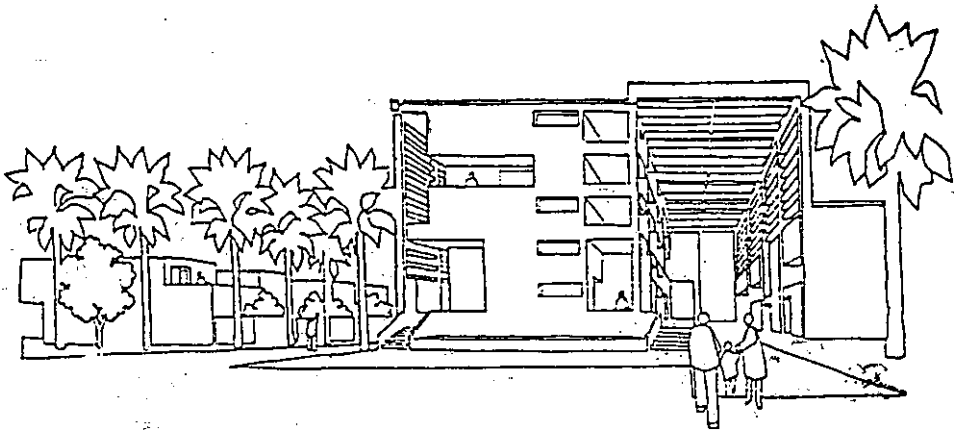
(6)



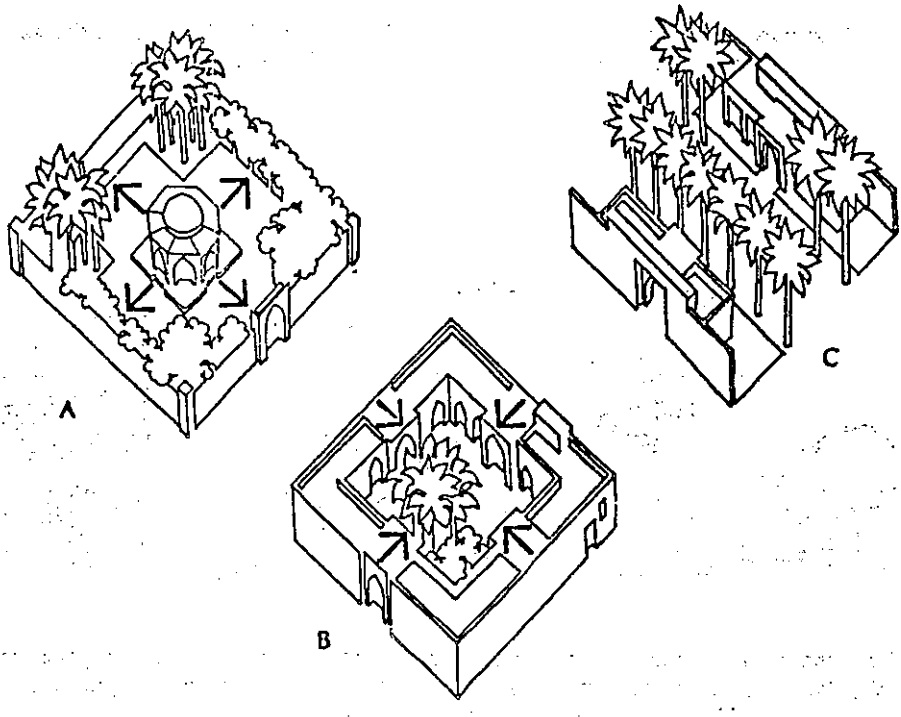
(7)



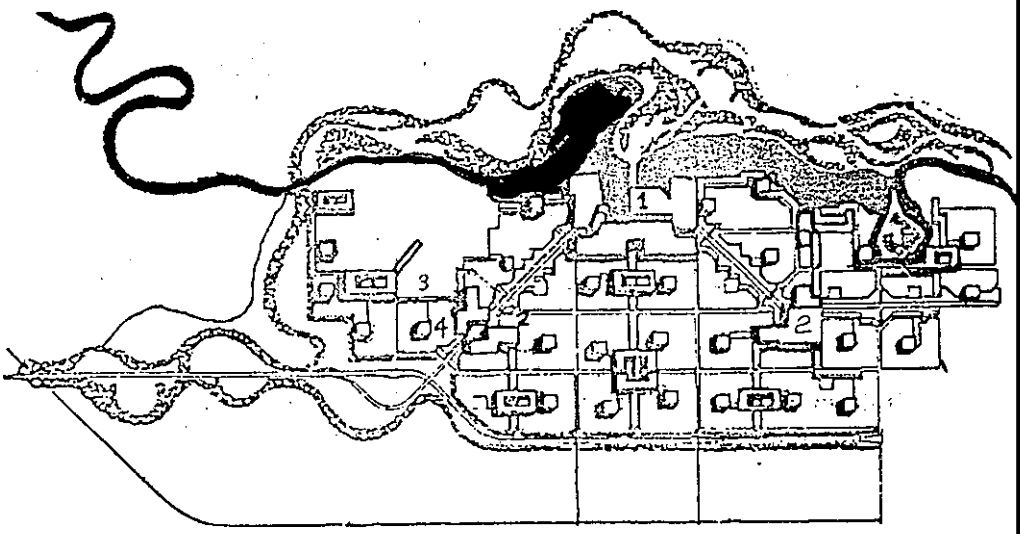
Konut Tipolojileri : (1) Avlu tipi (2) Tek katlı avlu etrafında düzenlenmiş evler, (3) İki katlı, avlu etrafında dizilmiş evler, (4) Ev ünitelerinin gruplanma tipolojileri, (5)Asansörsüz, kapalı yaya pasajlarından oluşmuş ev tipleri grubu, (6, 7, 8) Asansörlü apartmanlar ve genel gruplanmaları.



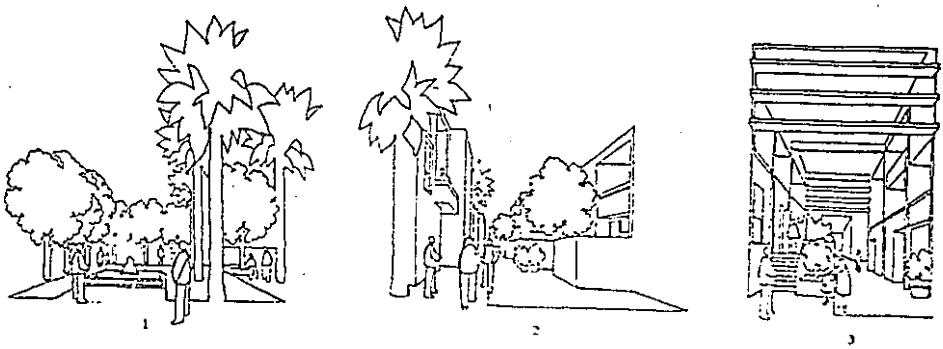
Yeni kentin konut alanlarında avlulu evler, bulvar, yeşil, kapalı gölgelikli yaya yolları ve çarşı ilişkisi.



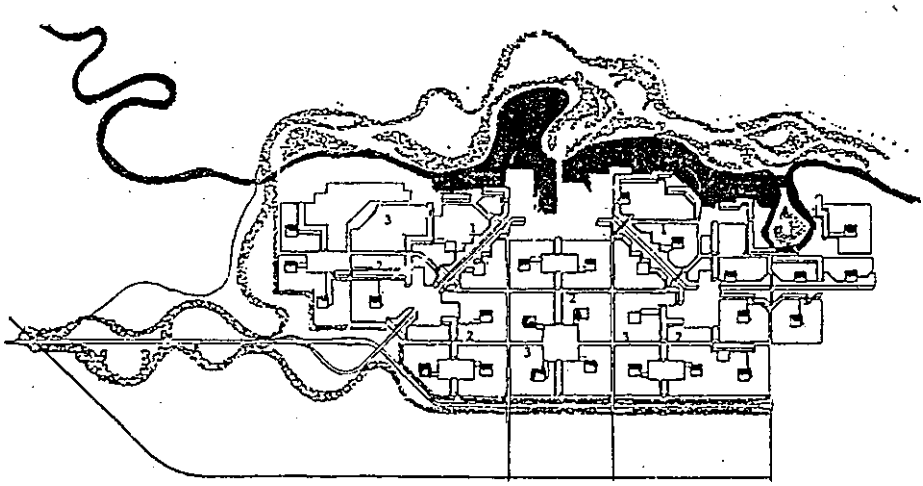
Kamusal alanlar, park, meydan ve bulvarlar için tipolijik etüdler.



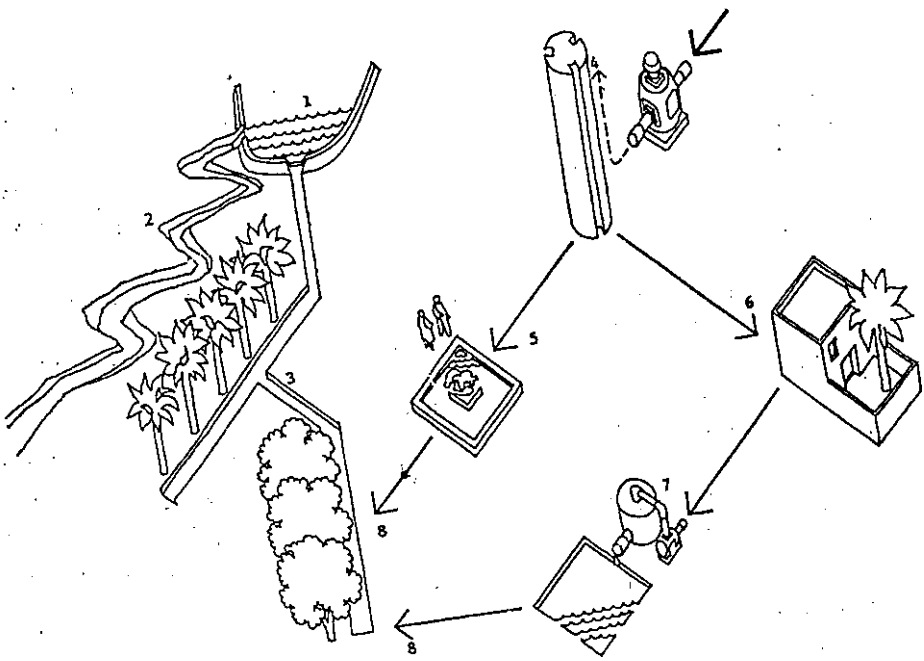
Kamusal mekanların dağılımı : (1) Şehir merkezi, (2) Komşuluk ünitesi merkezi, (3) Alt bölge merkezi, (4) Mahalle merkezi.



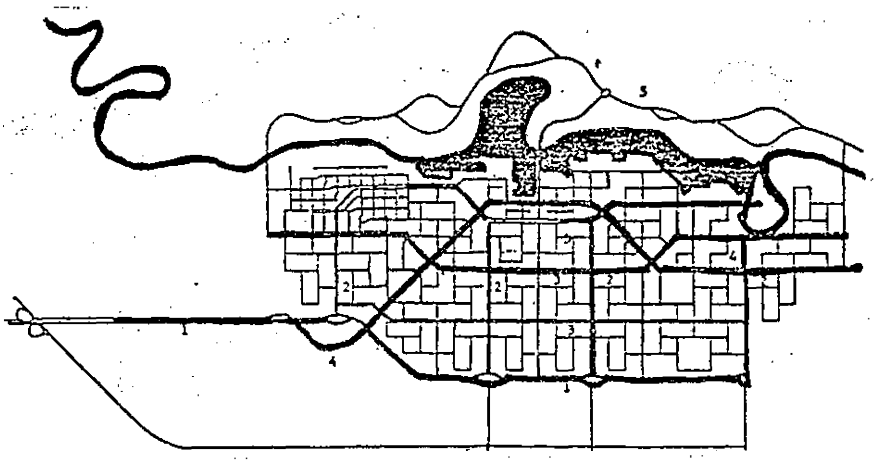
Yeni kentin, kent parçasında konut alanları, park konut, bulvar ve yaya yolları ilişkisi : (1) Kent parkları, (2) konut alanlarındaki dar, gölgelikli yaya aksları, (3) Üç - dört katlı apartmanlar arasındaki kapalı çarşı.



Konut tiplerinin kent ve kent parçasındaki dağılımı : (1) Kentin arteri boyunca oluşan çok katlı asansörlü apartmanlar, (2) Tek aile ev tipleri.



Kent su sisteminin dağılımı : (1) Taşıma kontrol deposu, (2) Nehrin tabii akış yönü, (3) Kamusal alanların su ihtiyacı için bileşik kaplar prensibine göre düzenlenmiş akış kanalları, (4) Basınç tankları, (5) Küçük ölçekteki açık alanlar için sulama, (6) konut için kullanım, (2) Su ıslah merkezi, (8) Kentsel sulamaya yönelik devir - daim sistemi.



Trafik Dağılımı : (1) Bölgesel otoban, (2) Kuzey - güney yönündeki arterler, (4) Bahçe - park, (5) Park içi yol.

Sonuç ve Öneriler :

Bir hipoteze dayalı yeni sanayi kenti biçimi için önerilen kavramlar planlama kuramlarının durumu ve mevcut sanayi kentlerinin gelişmesi için gerekli önlemlerin çağrışımını yapmaktadır :

- Tanımı yapılan orta boy kentler ülkenin bölge planlarının ekonomik, sosyal, ekolojik verilerinin öngördüğü şekilde paket projeler halinde hazırlanmalı,
- Yeni planlamalarda kentsel alanlar ve yapılanmalar azaltılmalı, doğa koruma alanları genişletilmeli,
- Küçük kente has sanayi, el sanatları gibi üniteler kent içinde yoğunlaşmalı,
- Çalışma, eğitim ve ticari alanlar konut alanlarıyla sokak, bulvar, avenue ve meydanlarla bütünleştirilmeli,
- Kültür, eğitim ve rekreasyonel yapılaşmalar kent meydanı etrafında düzenlenmeli ve bu tipler 15 000 kişilik küçük kent parçalarında tekrarlanmalı,
- Mevcut kopuk - kopuk büyük ölçekteki sanayi, ticari, eğitim, idari ve rekreasyona ait kompleksler, çevresinde oluşacak yeni küçük kentlerle bütünleşmelidir.

KAYNAKLAR

1. Whittick, **A. Encyclopedia of Urban Planning.** McGraw - Hill Book Co, New York 1974.
2. Kaplan, S. et. al, **Humanscape.** Duxbury Press. North Scituate, MA. 1978.
3. Krinken, T. L. «Town Planning and Cultural and Climatic Responsiveness in the Middle East». **Design for Arid Regions.** Ed, G. Golany. Van Nostrand Reinhold Co. New York 1983. ss., 97-120.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİLEŞME BAĞLAMINDA BURSA'NIN KENTLEŞME VE PLANLAMA SORUNLARI

Zekâi AKAY
Bursa Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü

GİRİŞ

Ülkemizin önemli sanayi kentlerinden biri olan Bursa, günümüze kadar önemli ekonomik işlevler yüklenmiş; buna karşın, sanayileşme ve kentleşmenin hızlanmasıyla doğal ve tarihi dokusu ile verimli tarım topraklarının yok olması tehlikesiyle karşılaşmıştır. Uludağ eteklerinde kurulmuş yerleşmenin, tarihi kentsel sit alanlarında aşırı yoğunlaşma ve verimli tarım topraklarının kaçak yapılaşma ile kullanım değiştirmesi son yirmi yılın önemli olgularıdır.

Strabon'a göre M.Ö. 6. yüzyılda kurulan yerleşme en görkemli dönemlerini Osmanlı döneminde yaşamış ve bu mekansal yapısını 1950'lere kadar sürdürmüştür. Bu tarihten sonra ova yönünde yayılmaya başlamış, 1970'lerden itibaren de sıçramalarla doğu, batı ve kuzey yönlerde genişlemeye devam etmiştir. 1876 ve 1912 haritaları ile 1935 hava fotoğraflarında kentin mekansal yapısında büyük farklılıklar göze çarpmamaktadır.

Kentsel sit, arkeolojik sit, sıcaksu kaynakları, doğal sit alanları, kent içinden akan dereleriyle zengin kaynaklara sahip yerleşme bu değerleri hızla kaybetmektedir. Yakın çevrede de Uludağ, Marmara Denizi, ovada Nilüfer Çayı ve İznik, Apolyont gölleri de çevre dengesinin bozulmasından etkilenmektedir.

Kentin mekansal gelişmesi ve fiziksel planlama, sanayinin gelişmesi ile paralel olarak incelendiğinde yerleşmenin durumu daha açık olarak görülebilecektir.

1. SANAYİNİN GELİŞME DÖNEMLERİ VE MEKANSAL YAPI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Bursa'nın geleneksel mekansal yapısının anlaşılmasında ipeğin belirleyici bir etkisi görülmektedir. 14. yüzyılda kente giren ipekçilik, zaman zaman gerileme gösterse de önemini korumuştur. Havlu, kadife dokumacılığı ile dericilik de önemli bir faaliyet kolu olmasına rağmen, küçük imalathaneler olarak çalıştıklarından ve sayı olarak ipek işletmeleri düzeyine erişemediklerinden kent deseni üzerindeki etkileri önemsizdir. 14. yüzyıldan beri geleneksel üretim biçimiyle «tepme mancınık»la çekilen ipek, 1835'den itibaren mekanize olarak buhar mamakineleriyle çekilmeye başlamıştır. Tanzimat hareketiyle paralel yürüyen bu değişim o kadar hızlı olmuştur ki; Lyon'da 1824 yılında başlayan mekanizasyon on yıl sonra Bursa'da uygulanmaya başlanmıştır. Bu mekanizasyonla ipek üre-

tim birimlerinin ölçeği değişmiş ve fabrikalar yaygınlaşmıştır. Ancak, bu mekanizasyon sadece iplik çekme basamağı için gerçekleşmiş, dokuma tezgâhları insangücü ile çalışmaya devam etmiştir. 1910 yılında dokumada da mekanizasyona gidilmiş, ancak savaş dönemi nedeniyle ipek sektörünün krize girmesiyle yaygınlaşamamıştır.

Geleneksel kent dokusu içinde iki bölgede yoğunlaşan ipek fabrikaları 1862 Suphi Bey Haritasından rahatlıkla tespit edilebilmektedir. Uludağ'dan inerek kuzeyde ovaya akan Gökdere ve Cilimboz boyunca konut dokusu içine yerleşen fabrikalar, burada hem çevirme gücünden faydalanılabilecek akarsu, hem de gayri müslim kadın işgücü bulmaktadırlar. Özellikle kozadan iplik çekme aşamasında işin niteliği gereği kadın işçi kullanılmakta, ancak o dönemde müslim kadınlar istihdam edilememekteydi.

Makineleşmenin getirdiği kapasite artışıyla, kısa süre içinde bölgede üretilen ipeğin yarıdan fazlasını işleyecek kapasiteye ulaşılmıştır. Ancak, dokumada mekanizasyon gerçekleştirilememiş olduğundan ipek ipliği yurt dışına (özellikle Fransa) ihraç edilmektedir. İpekli kumaş açığı ise ithalatla kapatılmaktadır. 19. yüzyıl ortalarında canlanan ipek üretim ve ticareti diğer ticaret faaliyetlerini de hareketlendirmiştir.

I. Dünya Savaşı, Yunan işgali ve Kurtuluş Savaşı kentin fiziki yapısını olumsuz yönde etkilemişse de; Bursa, Cumhuriyet Hükümeti'nin en az zarar görmüş kentsel altyapı ile bulduğu kentlerin başında gelmektedir.

1.2. CUMHURİYET DÖNEMİ

Cumhuriyet döneminde izlenen politikalar, Bursa'da sanayi gelişmesini teşvik edici olmuştur. Bursa'da sanayi faaliyetleri sürerken bir yandan Anadolu ile bağlantılarının sıklaştırılması düşünülmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Sanayi Planı kararları doğrultusunda, sanayinin İstanbul'dan desantralizasyonu düşünülmektedir. Bu bağlamda 1938 yılında Merinos Fabrikası işletmeye açılmıştır. Merinos'un ilk yatırım maliyeti 40 milyon TL.'dir. Aynı dönemde özel sektör fabrikalarının yatırım maliyeti 2 - 5 yüz bin TL. arasındadır. Merinos fabrikası kentte yeni bir yatırım ve işgücü potansiyeli yaratmıştır.

Merinos'un ardından Gemlik'de suni ipek fabrikasının hizmete girmesi ipek sanayiinin eski görkemli yıllarına bir daha ulaşamadığının göstergesidir.

Faaliyetini günümüzde de sürdüren sanayilerin kuruluş yılları ve sektörel dağılımı incelendiğinde dönemin sanayi yapısı ortaya çıkmaktadır.

TABLO : I

SANAYİNİN ALT SEKTÖR VE KURULUŞ YILLARINA GÖRE DAĞILIMI

Kuruluş Yılı	1 Toprak	2 Gıda	3 Tekst.	4 Otom.	5 Elk. mak. Motor	6 Diğer	Toplam
			SEKTÖR				
1925-30		Emek 1	2	İpeker İpekiş		1 Gü. Deri	4 (3.7)
1931-40		Sayas 1	4	Fertur Malcılar Sümerbank Şenipek		1 S. Deri	6 (5.5)
1941-50			1	Bağdaş Kom.		2 Hatas Ta. Deri	3 (2.8)
1951-60	1	2	5	1	3	3	15 (13.8)
1961-70	2	3	19	11	2	2	39 (35.8)
1971-81	1	7	18	6	2	8	42 (38.5)
Toplam	**4** **(3.7)**	**14** **(12.8)**	**49** **(45)**	**18** **(16.5)**	**7** **(6.4)**	**17** **(15.6)**	**109** **(100)**

Not : Parantez içindeki değerler %

Kaynak : Büyük Sanayi Anketi, BNPB, 1982

1950 yılına kadar kurulmuş bulunan fabrikaların biri hariç (Hatas) tamamı gıda, tekstil ve deri alt sektörlerindedir. Özellikle tekstildeki yoğunlaşma dikkati çekmektedir. Sümerbank (Merinos fab.) ve İpekiş devlet sermayesiyle kurulmuştur. Bu dönemde kurulan 7 tekstil işletmesinin 4 tanesi ipek fabrikasıdır.

1.3. 1950 SONRASI

Ülkede başlayan sanayileşme ve kentleşme Bursa'da da açık olarak izlenebilmektedir. Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi kurulan işletme sayısının artması yanında sektörlerde de çeşitlenme başlamıştır. Tekstil yine birinci sırada yer almakta ve toplam sanayi kuruluşlarının % 45'ini oluşturmaktadır. 1968 yılın-

da Tofaş, 1970 yılında da Renault fabrikalarının kuruluşu otomativ sanayiinin kente girmesine ve hızla büyümesine neden olmuştur. Bu iki fabrikanın kurulmasını takiben on yıllık dönemde 15 otomativ yan sanayi kuruluşu işletmeye açılmıştır. Sanayinin alt sektörlerinde firmaların sayısal dağılımı ile çalışan sayıları aşağıdaki tabloda verilmiştir :

TABLO : II

SANAYİDE FİRMA VE ÇALIŞAN SAYISININ DAĞILIMI

Alt Sektör	FİRMA Sayı	FİRMA %	ÇALIŞAN Sayı	ÇALIŞAN %
1. Toprak	4	3.7	1 015	3.9
2. Gıda	14	12.8	1 727	6.7
3. Tekstil	49	45.0	15 312	59.3
4. Otomativ	16	14.7	6 170	23.9
5. Elk. Makine ve motor	9	8.3	608	2.4
6. Diğer	17	15.6	970	3.8
TOPLAM	**109**	**100**	**25 802**	**100**

Not 1. Boya - apre firmaları 3 nolu sektör içindedir.
2. Otomativ sanayi içinde iki otomobil fabrikası yer almakta ve 3 489 kişi istihdam edilmektedir.

Kaynak : Büyük Sanayi Anketi, BNPB, 1982

Bu tablodan Bursa sanayisinin tekstil, otomativ ve gıda kollarında geliştiği sonucu çıkmaktadır. Gıda kolunda işletmelerin il ölçeğinde dağılımında dikkati çeken özellik çevre ilçelerdeki sanayi içinde ön sırayı almasıdır.

Tekstil tüm sanayi içinde çalışanların % 60'ını içermektedir. Firma yüzdesinin % 45 olmasına rağmen emek yoğun bir sektör olması nedeniyle istihdam oranı yüksektir.

Sanayi kuruluşlarının mekansal dağılımı incelendiğinde Cumhuriyet dönemi ile birlikte kentten kaçışın başladığı gözlenmektedir. 1950'ye kadar kurulan işletmelerin büyük çoğunluğu —Merinos, İpekiş, deri fabrikaları— kuzeye, ovaya doğru kayarak meskun alanın dışına çıkmışlardır. Ancak kentin genel gelişme yönü de bu yönde olduğundan bugün bunlar meskun alan içinde kalmışlardır.

TABLO : III

SANAYİ KURULUŞLARININ MEKANSAL DAĞILIMI

Bölge	Firma Sayısı	%
Merkez	21	18.4
Organize San. Böl.	39	34.2
Geçit Köyü ve civ.	5	4.4
Hava Alanı ve civ.	4	3.5
Beşevler ve İzmir Yolu	9	7.9
Yalova Yolu ve Demirtaş	21	18.4
Eski Yal. y. K. Balıklı civ.		
Ankara Yolu Kestel, Gürsu	9	7.9
TOPLAM	**114**	**100**

Kaynak : Büyük Sanayi Anketi, BNPB, 1982

Tabloda merkezde (meskun alan) kurulu görünen işletmelerin tamamı 1960 öncesinde yer seçmiş birimlerdir. 1960 Piccinato planı ile planlanan sanayi bölgesi OSB olarak düzenlenmiş ve 1964 yılında hizmete girmiştir. İlk yıllar ilgi görmeyen bölge, teşvik amacıyla ilk kuruluş iznini kuruluş amacıyla çelişen tüpgaz dolum ve depolama işletmesine verilmiştir. Bir süre sonra bu alana talep hızla artmış ve bölge dolmuştur. Toplam alan, tevsilerle birlikte 390 hektara ulaşmıştır.

1970'lerden itibaren OSB'nin dolması sonucu ucuz arsa ve altyapı olanaklarına yönelen sanayi ana ulaşım aksları boyunca çevreye yayılmaya başlamıştır. Mudanya, İzmir, Ankara ve Yalova karayollarının yeniden düzenlenerek standartlarının arttırılması bu gelişmeyi hızlandıran bir faktör olmuştur. Böylece 1970'lerden itibaren konut sektöründeki kaçak yapılaşma ile birlikte sanayide de aynı süreç yaşanmaya başlanmıştır. Sanayinin bağımsız olarak sıçramalı yerseçimi yapabilmesi, TEK'in tüm enerji taleplerini ruhsat aramadan karşılaması ve yeraltı suyu bakımından zengin olan çevre sanayi için kolay çözüm haline gelmiştir. 1605 sayılı yasa ile imar kanununa ek 7-8 maddeleri bu gelişmeyi kontrol altına almayı amaçlarken, bu yasal çerçeve enerji sağlamayı kolaylaştıran bir sürece dönüşmüştür.

Tablo III'den izlenebildiği gibi sanayilerin mekansal dağılımında kent dışına kaçış açık olarak görülmektedir. Yalova yolu üzerindeki yoğunlaşma ve ağır baskı (Bu süreç 1969'da TOFAŞ'ın bu bölgede yerseçimi ile başlamıştır.) bu

bölgede bir belediye olan Demirtaş'ta imar planı içinde bir sanayi bölgesi oluşturulması ile sonuçlanmıştır. Merkez ve OSB dışındaki sanayilerin tamamına yakın bir bölümü ruhsatsızdır.

2. BURSA'NIN PLANLAMA GEÇMİŞİ

Bursa'nın planlama geçmişi oldukça eskilere dayanmaktadır. 1862 haritası arazi tespit haritası olduğu kadar, imar hareketine yol göstermek amacı taşımaktadır. Bursa için ilk fiziki plan çalışması 1924 yılında yapılmıştır. 1912 yılında yapılmış harita üzerine mevcut dokuyu yok varsayarak hazırlanmış bu plan uygulanmamıştır. 1940 Prost planı büyük ölçüde uygulama olanağı bulmuş, 1960 sonrasında Belediyece hazırlanan uygulama planlarına temel olmuştur.

2.1. PICCINATO PLANI VE MEVZİ PLANLAR DÖNEMİ

1958 yılında Bursa'nın geçirdiği büyük yangından sonra İller Bankası ve Emlak Kredi Bankası desteğinde Bursa'da bir İmar Planlama Bürosu kurulmuştur. Bu büro, Piccinato danışmanlığında 1960 yılında 1/4000 ölçekli bir nazım plan elde etmiş ve bu plan onaylanmıştır.

250 000 nüfus için hazırlanan bu plan kentin sahip olduğu doğal ve tarihi değerleri korumayı amaçlamıştır. Kent merkezi tarihi yapısı ile korunmuş, yeni merkez kuzeyde açılan Fevzi Çakmak, idari merkez ise Haşim İşcan Caddesi üzerinde geliştirilmiştir. Bu iki cadde açılmış ancak Haşim İşcan Caddesi üzerindeki idari merkez geliştirilememiştir. Kent kuzeyinde bugünkü karayolu geçişi de bu planla getirilmiş bir karardır.

Bölgesel ölçekteki kararlar ise 1/10 000 ölçekte verilmiş ve tarımsal alanların korunması ile yeni bir sanayi bölgesi oluşturulması önerilmiştir.

Piccinato 1/4000 ölçekli Nazım Planının uygulama planları daha sonraki yıllarda mevzi olarak belediyesince elde edilmiştir.

1962 - 76 yılları arasında 1300 ha'lık alanı kapsayan 25 adet mevzi imar planı yapılmış ve onaylanmıştır. Böylece ortalama büyüklüğü 52 ha. olan küçük alanlar genellikle mevcut yol genişliklerine klasik yönetmelik usulü ile bitişik nizam kat yüksekliği veren bir yaklaşımla planlanmıştır. Tüm planlarda —gelişme konut dahil— donanım alanları yok denecek kadar azdır. Doğudaki blok nizam bahçelievler tipindeki planlar (Ertuğrulgazi, Şükraniye) kadastral dokuya uymaması kentin meskun bölgelerindeki planlar (Maksem, İpekçilik, Cumhuriyet - Kurtuluş, Pınarbaşı ve Uludağ çıkışı) ise 10 888 sayılı sit kararı ile planların durdurulması nedeniyle gerçekleşememiştir.

Toplam 1333 ha'lık 1/1000 planlama alanının 716 ha'lık bölümü gerçekleşememiştir. Diğer bir deyişle bu planların gerçekleşme oranı % 45 olmuştur. Gerçekleşemeyen 716 hektarın 293 hektarı GEEAYK'nın 10 888 sayılı kararıyla sit

alanlarındaki 5 hektarı 14 362 sayılı kararıyla sıcak su kaynakları koruma alanlarındaki uygulama planlarını yürürlükten kaldırması kararı verilen alanlardan oluşmaktadır. 418 hektarlık bölge ise plana uymayan ruhsatsız yapıların yoğunlaşması nedeniyle uygulanamaz hale gelmiştir.

TABLO : IV

1962-76 DÖNEMİNDE 1/1000 İMAR PLANLARI UYGULANMA DURUMU

	Alan (ha)	%
Uygulanan Planlar	584	44.9
Uygulanamayan Planlar		
a) 10888 Sit Kararı	293	22.5
b) 14362 Sıcaksu Kaynakları	5	0.4
c) Ruhsatsız Yapılaşma	418	32.2
TOPLAM	**1 300**	**100.0**

Planlı alanlarda uygulama devam ederken, planlar üzerinde veya plansız alanlarda tadilât ve parsel ölçeğinde mevzi planların yapımı da devam etmiştir.

BELEDİYE MECLİSİ KARARI ALINMIŞ PLAN VE TADİLÂTLARIN YILLARA DAĞILIMI

TABLO : V

Yıllar	İmar Planı (x)	Alanı (ha)	Tadilât ve Mevzi Plan	Toplam Sayı
1964	1	85	1	2
1965-69	16	921	116	132
1970-74	7	262	134	141
1975-79	1	32	166	167
1980-84	4	640	212	216
1985 (Ağustos)	2	180	51	53
TOPLAM	**31**	**2 120**	**680**	**711**

(x) Tamamı Bakanlık'ça onaylanmıştır.

Not 1. Bayındırlık ve İskân Müdürlüğünce hazırlanarak onay aşamasında olan 4 bölgeye ait imar planları toplamı yaklaşık 1500 ha tutmaktadır.

2. Bazı bölgelerin planları eski uygulama planlarını da içermektedir.

1965 - 1969 yılları arasında hızlı bir plan elde etme dönemi yaşandığı görülmektedir. Giderek üretilen plan sayısı azalmıştır. Plan üretiminin azaldığı ve tadilât sayısının arttığı 1970 - 1980 arası, ovada hisseli parselasyon üzerinde kaçak yapılaşmanın yoğunlaştığı dönemdir. 1980 - 1984 döneminde tadilâtların sayısal olarak büyük bir artışla 212'ye ulaştığı görülmektedir.

Belediye Meclis Kararı ile Bakanlığa gönderilen tadilât ve mevzi planların onay durumları son 3 yıl için aşağıda verilmiştir.

BAKANLIĞA GİDEN İMAR DOSYALARININ
ONAYLANMA ORANLARI

TABLO : VI

		1983	1984	1985	Toplam
Sonuçlanmış	Onay	37	31	23	91
		(76)	(82)	(70)	(76)
	Red	12	7	10	29
		(24)	(18)	(30)	(24)
	Toplam	**49**	**38**	**33**	**120**
İşlemde		8	24	19	51
Genel Toplam		**57**	**62**	**52**	**171**

Not 1. 1985 yılına ait değerler Ağustos sayılarıdır.

2. Parantez içindeki değerler ara toplama göre % değerleridir.

İşlemde görünen dosyalar Bakanlık tarafından reddedilip tekrar Belediye Meclisine girenlerle; Bakanlıkça ek bilgi ve belge istenenler ve henüz Bakanlıkta inceleme aşamasında olan dosyalardır. İşlemde olan dosyalarda (özellikle 1983 ve 1984) red oranının daha yüksek olması muhtemeldir. Ancak buna rağmen Belediye Meclisi Kararı alınarak Bakanlığa gönderilen dosyaların büyük bölümünün onaylandığı görülmektedir. Son üç yılda gönderilen ve sonuçlanan dosyaların % 76'sı onaylanmıştır.

Yine aynı dönemde sonuçlanmış 120 dosyanın konularına ve onay durumlarına göre dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

TABLO : VII

SONUÇLANMIŞ İMAR DOSYALARININ (1983 - 1985) KONULARINA GÖRE DAĞILIMI

Konu	Onaylanan	%	Reddedilen	Toplam
Eğitim, sağlık resmi kurum	41	(55)	12	63
Trafo	9	(12)	—	9
Yol, OP, kavşak	6	(8)	—	6
Konut	10	(13)	5	15
Turist. tesis	6	(8)	1	7
Diğer	3	(4)	5	8
Toplam	**75**	**(100)**	**32**	**107**
	(70)		(30)	(100)
Planlama (x) Yönetmelik	13		—	13
GENEL TOPLAM	**88**		**32**	**120**
	(73)		(27)	(100)

(x) Büyük uygulama planları ile yönetmelik değişikliği, sosyal konut alanı tesbiti ve benzeri kararları içermektedir.

Onaylanan tadilatların büyük bölümü (% 55) eğitim, sağlık ve resmi kurum kullanımlarına ilişkin konulardan oluşmaktadır. Trafo ve yol değişiklikleri ile birlikte bu oran % 75'e yükselmektedir. 1960 - 1980 arasında yapılan uygulama planlarında donanım alanlarının ayrılmamış olması bunların tadilât ve mevzi planla çözümlenmesi sonucunu doğurmuştur.

2.2. BAKANLIK ETKİSİ DÖNEMİ

Özellikle 1970'lerden sonra hızlı kentleşme ve sanayileşme ile birlikte kent içinde tarihi doku üzerindeki baskı artmış ve hisseli parselasyon üzerinde yükselen kaçak yapılaşma Bursa Ovası'nı tehdit etmeye başlamıştır. Bu gelişme karşısında Bakanlık çevredeki dokuz belediyeyi (x) de içine alan bir Nazım Plan hazırlamıştır : 1/25 000 Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Nazım Planı. 1976 yılında onaylanan bu planda «Ova Koruma» olarak gösterilen alanlar 1977 yılın-

(x) Bursa Merkez ile birlikte; Demirtaş, Kestel, Gürsu, Görükle, Çalı, Kayapa, Akçalar, Hasanağa.

da Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile yerel kamu kuruluşlarınca imzalanan «Protokol» ile korunmaya alınmıştır. Ancak protokol gerek ruhsatsız konut alanlarının gerekse sanayi kuruluşlarının ovaya yayılmasını önleyememiştir.

1978 yılında GEEAYK'nun 10888 sayılı kararıyla kentin büyük bölümü sit bölgesi ilan edilerek uygulama planlarının büyük bölümü —yerine koruma amaçlı imar planları yapılmak üzere— yürürlükten kaldırılmıştır. 1980 yılında başlayan 1/5000 ölçekli Nazım Plan çalışmalarında sit bölgelerine ait koruma amaçlı imar planı çalışmalarının ivedi olarak ele alınması kararlaştırılmış ve bu bölgelere ait 1/1000 uygulama planlarının yapımına başlanmıştır. 1. Maksem - Gökdere - İpekçilik, 2. Yeşil - Emirsultan, 3. Yıldırım - Davutkadı bölgelerinin koruma amaçlı 1/1000 imar planları, 10888 sayılı karar ve eki «Bursa Geçit Dönemi Arkeolojik, Doğal ve Tarihi Kentsel Sit Alanları Koruma ve Geliştirme Planı» doğrultusunda hazırlanarak onaylanmıştır. Muradiye - Hisar Planı onay aşamasında, Merkez (Hanlar Bölgesi dahil) Planı ise hazırlık aşamasındadır.

1/5000 Nazım Plan çalışmaları devam ederken sit alanlarında yapılaşmanın dondurulmasıyla çok dar alana sıkışan imarlı alanları artırarak geleneksel kent dokusu üzerindeki baskıyı azaltmak amacıyla I nolu Gecekondu Önleme Bölgesi Tevsi Alanı ile Beşevler uygulama planları hazırlanarak onaylanmıştır.

1983 Mayısında tamamlanarak 10.3.1985 tarihinde onaylanan 1/5000 Nazım Plan toplam 13 000 ha alana kullanım kararı getirmiştir. Bunun 5600 hektarı ova koruma ve tarım alanlarından (% 43), 7400 hektarı ise kentsel kullanım alanlarından oluşmaktadır.

TABLO : VIII

1/5000 NAZIM PLANIN GENEL ALAN KULLANIMI DAĞILIMI

Kullanım	**Alan (ha)**	%	%
Konut	3 700 (x)	28.4	50.0
Donanım	1 400	10.8	18.9
Çalışma Alanı	1 750	13.5	23.7
Doğal sit, Ağaçlandırılan Alan	550	4.2	7.4
Ova Koruma, Tarım	5 600	43.1	(Hariç)
TOPLAM	**13 000**	**100**	**100**

(x) 1600 hektarlık bölümü meskûn konuttur.

1/5000 Bursa Nazım Planı doğuda Kestel ve Gürsu İmar Planlarıyla, kuzeyde ise Demirtaş İmar Planı ile sınır komşusudur. Uzun dönemde bu yerleşmelerin mekansal bütünleşme yanında ekonomik ilişkilerinin de bütünleşmesi kaçınılmazdır.

Bursa Nazım Planının önemli sorunlarından biri sanayi alanlarının yetersizliğidir. Nazım Plan yerleşme içindeki sanayi alanlarını «dondurulan sanayi» olarak ele almış ve bunların tevsii ile çevrelerinde yeni sanayi kurulmasını önlemeye çalışmıştır.

TABLO : IX

BURSA KENT BÜTÜNÜNDE PLANLI SANAYİ ALANLARI

Adı	Alanı (ha)	Açıklama
Demirtaş Sanayi	200	150 ha'ı Demirt. İmar Pl. 30 ha'ı Bursa Nazım Planı 20 ha'ı Ek 7-8 kapsamında.
Ovaakça Aksı (x)	100	Ek 7-8 kapsamında.
Gürsu	50	Gürsu İmar Planı
Organize San. Bölg.	390	Bursa Nazım Planı
Kestel	50	Kestel İmar Planı
TOPLAM	**790**	

(x) Onaylı planı yoktur. Bakanlıkça alınmış prensip kararı çerçevesinde mevzi planlarla sanayi alanına dönüşmüştür.

Bursa çevre belediyelerinin imar planlarının da son beş yıl içinde onaylandığı gözönüne alındığında Bursa Kent Bütününe yönelecek sanayi taleplerine sunulabilecek planlı sanayi alanı 790 ha'dır. Bu miktarın yarıdan fazlasının halen kullanılmakta olduğu gözönüne alınırsa talebin karşılanmasında darboğazların ortaya çıkması kaçınılmazdır.

1/5000 Nazım Plan bu miktarı aşan sanayi taleplerinin desantralize edilmesi kararını da beraberinde getirmektedir. Bunun gerçekleştirilebilmesi için bölgesel ölçekte çalışmalar yapılması ve yatırımların yönlendirilmesi gerekmektedir.

3. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

14. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar gelişen ipekçilik, Bursa'nın fizikî yapısını önemli ölçüde etkilemiş, Gökdere ve Cilimboz boyunca fabrika bölgeleri oluşmuştur. Merkezde ise Fidan Han, Koza Han, İpek Han gibi bu dönemin yadigârı ticaret yapıları oluşmuştur.

19. yüzyılda Avrupa'da ipek çekme ve dokumanın makineleşmesi ile ham ipek ihraç edilmeye başlanmış, dokumacılık gerilemiştir. Savaş yılları ve ardından Cumhuriyet döneminde ise ipekçilik bir daha o görkemli dönemlerine yaklaşamamıştır. Gemlik'de Suni İpek ve Bursa'da Merinos ve İpekiş fabrikalarının, büyük ölçekli işletmeler olarak, devlet eliyle kurulmasıyla bu alandaki işgücü emilmiş, fabrikalar ise büyük ölçüde terkedilmiştir.

1950'lerden itibaren bu defa özel sektör eliyle tekstil (pamuklu ve suni ipek) yatırımları hızla artmıştır. Bu dönemde gelişen altyapı olanakları ve ölçek büyümesi nedeniyle sanayide kent dışına kaçış bu defa sıçrama biçiminde ortaya çıkmıştır.

1970'lerde ise otomativ ve yan sanayiinin yatırımları başlamış ve on yıllık bir dönemde toplam büyük sanayi içinde firma sayısı bakımından % 15'e, işgücü bakımından ise % 24'e ulaşmıştır.

1964'de hizmete giren OSB'den sonra planlı sanayi bölgeleri açılamadığı için ovada ve kentin ana karayolu çıkışları üzerinde dağılmış sanayi noktaları oluşmuştur.

Bunların bir kısmı (özellikle kuzeyde Demirtaş) yoğunlaşarak sanayi bölgesi haline dönüşmüştür. Fiili durumun yaygınlaşması bu bölgelerin plan kapsamına alınmasını zorunlu hale getirmiştir.

Sanayinin bu gelişmesi ovada önemli bir toprak kaybına yol açtığı gibi, taban suyunun sürekli düşmesine de neden olmaktadır. Nilüfer çayı da sanayinin ve kentin atıklarını toplayan kanal işlevini her geçen gün daha fazla kirlenerek yüklenmektedir.

Kentsel gelişmenin dağ ve verimli tarım toprağı eşiklerini zorlaması sonucu, Nazım Plan çalışmaları ile planlı sanayi alanlarının büyük ölçüde genişletilmesi yoluna gidilememiş ancak küçük tevsiler yapılabilmiştir. Böylece bir üst coğrafî ölçeğe çıkılması ihtiyacı doğmuştur. 1/5000 Nazım Plan ile Mücavir alan sınırları içinde yeterli sanayi alanı gösterilememiş ve bu kullanımın desantralizasyonu kararı alınmıştır. Bursa'da özellikle sanayi için Bölge ve/veya Metropolitan planlama ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Bölge ölçeğine çıkıldığında ise yine verimli tarım toprakları (Karacabey, Mustafakemalpaşa, İnegöl ve Yenişehir ovaları), su kaynakları (Apolyont ve İznik Gölleri ile Nilüfer Çayı) ve kıyı kullanımları önem kazanmaktadır.

EK : 1

PICCINATO PLANI VE MEVZİ PLANLAR DÖNEMİNE AİT UYGULAMA PLANLARI

Planın Adı	Onay Tarihi	Alanı (ha)	Uygulanamayan kısım (ha)	Açıklama
1. Küçük Sanatlar Site.	1962	85	—	Ruhsatsız yapılar
2. İstiklal Civarı	1965	45	—	—
3. İnönü Caddesi	1965	20	—	—
4. Bahar Mahallesi	1966	75	75	İslah Planı Yapılacak
5. Maksem-Gökdere Arası	1967	23	23	SİT (Kentsel Tarihi)
6. İpekçi. - Namazg. Arası	1967	48	48	SİT (Kentsel Tarihi)
7. Ertuğrulgazi	1867	25	25	İslah Pl. Yapılacak
8. Şükraniye	1967	120	120	İslah Pl. Yapılacak
9. Cumhuriyet - Kurtuluş	1967	155	144	SİT (Kentsel Tarihi)
10. İpekçi. - Gökd. Arası	1968	15	15	SİT (Kentsel Tarihi)
11. Mutluevler	1968	25	25	
12. Personel Ok. Sivarı	1968	55	55	Revizyon gerekli
13. Elmasbahçeler	1968	40	40	Revizyon gerekli
14. Altıparmak Caddesi	1968	15	—	—
15. S. Garaj - H. İlyas	1969	210	103	İslah ve Rev. Gerekli
16. Soğukkuyu	1969	35		
17. Fevzi Çakmak Cad.	1969	15		
18. Sül. Çel.-Çelik P. Ara.	1970	18	5	(SİT (Sıcaksu kay.)
19. Lami Çelebi	1970	26		
20. Sakarya Caddesi	1971	7	7	SİT (Kentsel T.)
21. Pınarbaşı C. Güneyi	1972	40	40	SİT (Kentsel T.)
22. Yeni M. - Teferrüç Ar.	1972	25		
23. Selimiye	1973	49		
24. Çekirge Kuzeyi	1973	97		
25. Uludağ Çıkış Yolu	1976	32	16	SİT (Doğal)
TOPLAM		**1300**	**716** (% 55)	

EK : II

1/5000 NAZIM PLAN DÖNEMİ UYGULAMA PLANLARI

Adı	Onay Tarihi	Alanı (ha)	Açıklama
1. I Nolu GÖB Tevsii	1982	40	775 kapsamından çıkarıldı TKİS İlan Edildi.
2. Maksem Do.-Gökd. İpek.	1982	90	Koruma Amaçlı
3. Emirsultan - Yeşil	1983	80	Koruma Amaçlı
4. Beşevler	1984	420	330 ha.'ı TKİS İlan edildi.
5. Değirmen. Ortabağ.	1985	105	TKİS İlan edildi.
6. Yıldırım - K. Kadı	1985	75	Koruma Amaçlı
		810	
ONAY AŞAMASINDAKİ PLANLAR			
1. Otosansit K. San.		140	Küçük Sanayi Sitesi
2. Emekköy - Geçit		140	90 ha.'ı TKİS İlan Edildi
3. Kültürpark - Nilüfer		500	Kıs. Koruma Amaç. (Sit. Sıcaksu)
4. Fethiye - İhsaniye		710	540 ha.'ı TKİS İlan Edildi
		1490	
HAZIRLIK AŞAMASINDAKİ PLANLAR			
1. Panayır		170	Kısmen sanayi
2. Kent Merkezi		200	Koruma Amaçlı, Revizyon
3. İkincil İş Bölgesi		280	Toptan tic. hal. TIR parkı vb.
4. Depolar Bölgesi		100	
		750	
GENEL TOPLAM		**3050**	

EK : III

BURSA'NIN PLANLAMA GEÇMİŞİ

1860 Suphi Bey Haritası (Basımı 1862)

1912 Bursa Şehri Haritası

1924 Karl Lörcher Planı

1935 Hava fotoğrafı

1940 Prost Planı

1960 Piccinato Planı (1/4000, 1/10000)

1962
↑
Mevzi
1/1000
Planlar
(1300 ha)

1970 Hava Fotoğrafı

1976 Bursa Kent Bütünü ve Yakın Çevresi Nazım Planı 1/25 000

1977 Ova Koruma Protokolu

1978 Halihazır Harita Onayı (15000 ha)

1978 GEEAYK'nun 10888 Sayılı Kararı : Bursa Geçit Dönemi Arkeolojik, Doğal ve Tarihi Kentsel Sit Alanları Koruma Geliştirme Planı.

↓
1982
↑
Büyük Uyg.
Planları
(Onaylı 810 h)
(Onay aşama.
1490 ha.,
Hazırlık
750 ha)
↓
1985

1983 GEEAYK'nun 14362 sayılı Sıcaksu Kaynaklarını Koruma Kararı.

1983 Mücavir Alan Sınırlarının genişletilmesi (1/5000 Nazım Plan sınırları)

1983 Uludağ Çevre Düzeni Planı 1/25 000

1984 Bursa Nazım Planı (1/5000)

1985 Toplu Konut İskân Sahalarının İlanı (1235 ha)

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİ VE TÜRKİYE UYGULAMASI

Doç Dr. Ercan DÜLGEROĞLU
Uludağ Üniversitesi, İ. İ. B. Fakültesi

Organize sanayi bölgeleri Türkiye'nin sanayileşme gayretlerini desteklemek amacıyla 1960'lardan sonra uygulanmaya başlanan çeşitli araçlardan bir tanesi olmuştur. Yaklaşık çeyrek asırlık bir geçmişten elde edilen tecrübeler ve uygulamalara göre organize sanayi bölgeleri kavramını şu şekilde ifade etmek gerekir. Organize sanayi bölgeleri ağır sınai kompleksler ve çok küçük ölçekli işletmeler dışındaki her tip ve büyüklükteki imalat sanayii işletmelerinin belirli bir plan çerçevesinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri için, sınırları önceden onaylanmış çıplak arazi parçalarının; ilk etapta parselasyon, yollar, kanalizasyon, drenaj, su ve elektrik gibi alt yapı hizmetleri ve sonradan ihtiyaçlara göre geliştirilebilen haberleşme, itfaiye, sağlık tesisleri, güvenlik hizmetleri gibi sosyal kurumlarla donatıldıktan sonra sanayi için tahsis edilebilir ve işletilebilir bir hale getirilmesinden oluşan bütündür. Bu kavramdan da anlaşılabileceği gibi «organize» sıfatı doğrudan imalat sanayiinin üzerinde kurulacağı **bölgeyi** tamladığı açıktır. Yani sanayiinin organizasyonu bu kavramın dışında kalmaktadır.

Organize sanayi bölgelerinden tamamen ayrı düşünülmesi icabeden «Küçük Sanayi Siteleri» ve «Sanayi Çarşıları» Türkiye'deki çok küçük ölçekli işletmelere hitap etmektedir.

Günümüzde organize sanayi bölgeleri, başta Sanayi ve Ticaret Bakanlığı üzere, DPT ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve diğer kuruluşlarca planlanmakta ve düzenlenmektedir. Müteşebbis teşekküller ise; mahallî idareler, odalar, belediyeler, kooperatifler ve bunların birleşiminden meydana gelmektedir. Ayrıca bir «Organize Sanayi Bölgeleri Kurma Fonu Yönetmeliği» bulunmaktadır. İlk olarak 1967 yılında yürürlüğe giren bu fon yönetmeliği 1969 - 1982 döneminde yedi sefer değiştirilerek bugünkü şekline ulaşmıştır. Son durumda Devletin altyapı maliyetlerine katkısı % 90, müteşebbis teşekkülün (genellikle odalar) Halk Bankası'na yatıracağı miktar ise % 10 olarak görünmektedir. Alt yapısı tamamlanan organize sanayi bölgeleri içindeki sınai parsellerin satışı ve hizmet (elektrik, su, vb.) bedellerinden elde edilen meblağlar ise, fondan alınan kredinin geri ödenmesinde kullanılmaktadır.

Uygulamada organize sanayi bölgelerinin inşaatını, organizasyonunu ve yönetimini Ticaret ve Sanayi Odaları üstlenmektedir. Türkiye Odalar Birliği ise Türkiye'deki organize sanayi bölgelerinin fiziki planlarının geliştirilmesinde önem-

li rol oynamaktadır. Ancak organizasyonel düzenlemeler Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde bulunan Organize Sanayi Bölgeleri Genel Müdürlüğü tarafından yapılmakta ve malî kaynak aktarımı gerçekleştirilmektedir.
Türkiye Odalar Birliği kuruluşta standardizasyonun sağlanması için organize sanayi bölgelerinin yer seçiminde çeşitli kıstasları, bilhassa fiziksel karakterli şartları göz önünde bulundurmaktadır. Bu şartlarla birlikte komşu olunacak yerleşim merkezlerinin tüm potansiyel özellikleri de dikkate alınmaktadır.
Bir organize sanayi bölgesinin kurulmasından sonra yönetim ve işletme müteşebbis teşekküle bırakılmaktadır.
Organize sanayi bölgeleri uygulaması Türkiye'de ilk olarak Bursa'daki pilot proje ile 1961 yılında başlamıştır. Türkiye o sıralarda sanayileşmeyi sürükleyici bir sektör olarak tercih ederek ekonomik kalkınmasını planlama teşebbüsünde bulunuyordu. Bu durumda organize sanayi bölgesinin ilk denemesinin de başarılı olması için özel bir bölgede organize sanayi bölgesi tatbik edilmeliydi. Çeşitli kriterler dikkate alınarak sonunda Bursa pilot proje için 1961 yılında Hükümet ve danışman firma olan «Checchi and Company» tarafından uygun bulundu. Meselenin bu şekilde uygulamaya konulmasında ana unsur ise finansman durumunun gösterdiği özelliktir. ABD'nin 480 sayılı kanunu (PL-480) gereğince, USAID, **Birleşik Devletler Milletlerarası Kalkınma Teşkilâtı,** gıda maddeleri fazlasından oluşan fonlardan bir kısmını (25 milyon TL) Türk Hükümeti Maliye Bakanlığına organize sanayi bölgesi kurulması amacıyla verebilmiştir. Bu şekilde finanse edilen Bursa Organize Sanayi Bölgesinin müteşebbisi Bursa Ticaret ve Sanayi Odasıdır. 1966 yılında işletmeye açılan bu pilot bölge halen yeni tevsi sahaları dışında 250 hektarlık bir alana yayılmaktadır.
Bursa'yı başlangıç noktası olarak aldığımızda yirmi yıllık bir sürede organize sanayi bölgeleri konusunda önemli gelişmelerin sağlandığını görürüz. Halen altı organize sanayi bölgesi işletmeye tamamen açık bulunmaktadır.

TABLO : 1

Türkiye'de Faal Organize Sanayi Bölgeleri (1983)

	Toplam Alan (m^2)	**Başlangıç Yılı**	**Faaliyet Yılı**
Bursa	2.433.430	1962	1966
Manisa	1.691.460	1968	1970
Konya (1)	1.002.834	1966	1970
Gaziantep	2.209.665	1972	1973
Eskişehir	1.050.000	1972	1975
Erzurum	1.050.000	1975	1981

Kaynak : Ercan Dülgeroğlu; Organize Sanayi Bölgeleri ve Bursa Örneği, İstanbul, 1976, Sf. 124-148 ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığı.

Halen Eskişehir ve Bursa'daki genişletme çalışmaları sürdüğünden tabloya bu bilgiler ilave edilmemiştir. Konya'da ise ikinci bir organize sanayi bölgesi inşa edilmektedir. Konya ile birlikte tevsii çalışması ikinci organize sanayi bölgesi olarak kabul edilen Eskişehir (2), Hatay (İskenderun ve Antakya) ve Bursa (İnegöl) Organize Sanayi Bölgeleri aynı ilde birden fazla olarak yer almaktadır. İnşaatı devam eden 26 organize sanayi bölgesi yaklaşık 1990 yılları civarında tamamlanmış olacaktır. Böylece halen mevcut 960 hektarlık düzenli sınai alana 7.750 hektarlık daha ilave edilecektir. Şüphesiz bununla birlikte genişletme çabaları sonucu bu rakam daha da yükselecektir.

Mevcut faal organize sanayi bölgelerinde kurulu alt yapı hizmetlerinden halen 450 sınai kuruluş yararlanmaktadır. Cari fiyatlarla alt yapı için yapılan yatırımlar 1983 yılında bir milyar TL.'sına ulaşmıştır. Bursa Organize Sanayi Bölgesine yapılan yatırımın dışındaki tüm bölgeler Organize Sanayi Bölgeleri Kurma Fonundan finanse edilmiştir. Yıllara göre fondan sağlanan krediler ve yapılan yatırımlar Tablo 2'den izlenebilir.

TABLO : 2

Organize Sanayi Bölgeleri Kurma Fonundan Ayrılan Tahsisat ve Kullanımı (1965 - 1983) (1981 Fiyatlarıyla (000 TL.)

Yıllar	Alt Yapı Yatırım Harcamaları	Fon Tahsisatları
1965	240.768	240.768
1967	289.756	301.770
1968	79.140	79.140
1969	94.338	359.685
1970	469.200	469.200
1971	396.680	422.000
1972	402.300	447.000
1973	1.425.223	1.601.379
1974	878.640	1.187.360
1975	639.886	927.367
1976	712.239	1.795.500
1977	1.675.960	5.860.000
1978	1.613.150	2.095.000
1979	801.796	801.796
1980	3.222.230	3.222.230
1981	371.500	1.618.000
1982	4.700.000	4.700.000
	18.012.806	**26.128.195**

Kaynak : Sanayi ve Ticaret Bakanlığı.

Tablo 2'den izlendiği gibi fondan tahsis edilen miktarların yaklaşık % 70'i 1965 - 1983 döneminde yatırımlara yönlendirilmiştir. 1977 yılı ise, 8 organize sanayi bölgesinin birden inşaata başlamasıyla önemli bir sıçrama yapmıştır. 1983 yılında ise toplam yatırım miktarı 20 milyar TL.'sına yaklaşmıştır.

Hem faal hem de inşa halindeki organize sanayi bölgeleri beraber düşünülürse 32 organize sanayi bölgesine yapılan yaklaşık 25 milyarlık yatırım ile 8.710 hektarlık alt yapısı hazır alan, 5.000 orta büyüklükteki sınaî teşebbüsün düzenli yerleşmesine olanak sağlamaktadır.

Ayrıca gelecek için kabul edilen ve planlanan 30 ayrı organize sanayi bölgesi daha mevcut bulunmaktadır.

SANAYİ KENTLERİ VE PLANLAMA

Genel olarak şehir planlaması; planlama kavramının içine giren bütün uygulamaların kent düzeyinde ele alınmasından başka birşey değildir. Bu suretle sadece fizikî değil fakat iktisadî, sosyal ve estetik yönleri de ağır basan geniş kapsamlı bir olguya ulaşılır.

Ülkelerin kalkınma planları aslında, iktisadî, sosyal meselelere çoğunlukla kantitatif yaklaşımlar getirmektedir. Niceliik yanında, niteliklere yer veren ve ayrıca fiziki planlamayı da içeren kalkınma planı uygulamaları, bilhassa gelişen ülkelerde son derecede kısıtlı bulunmaktadır. Şehir planlamasına yapılan geleneksel yaklaşımlarda da genel plan felsefesinden ayrılmak, yalnızca fizikî plan yapmak yolu hakim olmuştur. Geleneksel şehir plancılığının yetersizliği, daha doğrusu, toplumsal ve ekonomik ilerlemelerin arkasından giderek onlara yetişememesi, modern ve geniş kapsamlı plan anlayışının kentlere uygulanma zorunluluğunun aşikâr olduğunu belirtmektedir. Bu sırada hemen söyleyelim şehir planlaması artık sadece bir mimar ve mühendis işi değil, ancak içinde toplumsal ve ekonomik olguları da değerlendirebilecek sosyal bilimcilerin de katkısının gerektiği bir saha olmaktadır. Daha da ötede bu konunun özel eğitilmiş şehir plancılarının organizasyonu altında geniş bir kadro ile takip edilme mecburiyeti vardır.

Sanayileşme ile birlikte, şehirlerin aşırı bir şekilde büyümesi çeşitli çatışmaları ve sorunları da beraberinde getirmiştir. Büyük şehirlerde bilhassa sanayi, ticaret, konut, dinlenme, tedavi ve benzeri alanların iç içe bulunmak zorunluluğu hem yarar hemde zarar getiren özellikleri ile kişiler ve firmalar arasındaki ilişkilerin yönünü de etkilemektedir. Çevre kirlenmesi; bunun sağlığa ve huzurlu yaşama etkisi, alan kullanımı konusunda yeni düzenlemelerin yapılmasına sebep olmuştur. Sanayi birimlerinin seçtikleri yerleşme alanları, meselâ toplumun diğer alan kullanan kesimleri için dışsal zararlar meydana getirebilmektedir. Konut bölgesi olmaması gerekli bir alanda gecekondulaşma olayı,altyapı yetersiz-

liği ve yanlış alan kullanımı yüzünden bu konutlarda yaşayanların sağlığını, hayatını ve güvenliğini tehdit eder hale gelmektedir. Toplumsal ve ekonomik hayatın düzenli huzurlu hale gelmesi için, sanayiinin etkilediği şehirlerde, kamu yararını korumak için dış zararların asgari seviyeye indirilmesi gerekmektedir.

Bir şehir, oraya yerleşen insanların sahip oldukları iktisadî faaliyetler ile toplumsal ihtiyaçlarına ve yaşama biçimlerine göre bir takım alanlara ayrılmak zorundadır. Bu kavram şehir planlamasında, zorlama olarak bilinmektedir. Küçük veya büyük, statik veya dinamik bir şehir olma durumuna göre alanların tahsis edilmesi değişir. En önemli etken ise şehirlerin sahip oldukları fonksiyonların ağırlıklarıdır. Sanayi faaliyetleri yoğunlaşan bir kentte sanayi için ayrılan alanların (sanayi mıntıkası) yetersizliği, ileride çözümü güç problemleri yaratabilir. Planlı kalkınma dönemleri boyunca yetersiz bölgesel ve kentsel planlama çalışmaları sınaî kullanım için bir alan veya bölge tahsisinde başarısız kalmıştır. Kuruluş yeri seçiminin gelişi güzelliği, merkezi yönetim ile uygulamanın gerçekleştiği yörelerin karar birimleri arasındaki kopukluktan kaynaklanmaktadır. Halihazırda kentlerin planlı bir parçası olması gereken sanayi mıntıkaları resmî olarak belirlenememekte ve sınai müteşebbis yerleşme kararlarında toplumun geleceğini olumsuz yönde etkileyici seçimlere zorlanmaktadır. Tesadüfi sınai yerleşimler yarının gelişmiş Türkiye'sinde birer problem olmaya namzettir.

ORGANİZE SANAYİ BÖLGELERİNİN SANAYİLEŞME VE KENTLEŞME SÜRECİNDE ETKİNLİĞİ

Organize sanayi bölgeleri, endüstriyel yerleşmeleri kontrol eden, istenilen bir ölçüde yığılma (agglomeration) sağlayarak dışsal ekonomiler yaratan ve kentleşmeye sıhhat kazandıran, planlandığında yeni kentlerin yaratılmasına öncülük eden, fizikî alan kullanımında rasyonellik sağlayıcı araçlar olarak; ülkesel, bölgesel, metropoliten ve kent planlarında birer gelişme unsuru olarak kabul edilmelidir.

Bütün bu yönlerden organize sanayi bölgeleri ile bölgesel gelişme, sanayileşme ve kentleşme arasında yakın ilişkiler bulunmaktadır. Neticede ise, kalkınmaya bir etki söz konusudur.

Bilindiği gibi sınaî tesisler kuruldukları çevreleri etkilemektedir. Bu etkiler; konutlar için genellikle dışarıdan yaratılmış zararlar halinde belirir. Hava kirletilir. Nehir, göl ve deniz suları sınaî artıklar dolayısıyla faydasız olur. Arazi düzensiz şekilde işgal edilir. Gürültü artar. Trafik sıkışır. Tabiî kaynaklar zarar görür, v.s.

Kent planlarında sanayinin gereken yerlere konulmaması her türlü masrafları çok arttırmaktadır. Malların fazladan hareket etmesi, mesken - işyeri seyahatlerinin uzaması, trafik tıkanması, hizmet dağıtımı ve depolamanın iktisadî olmı-

yan bir mahiyet kazanması ile sanayinin bu durumu, hem kente, hem bizzat sanayiye, hem işçiye, hem de tüketiciye pahalıya mal olmaktadır. Maddî kaynakların ve insan enerjisinin israfı söz konusudur.

Ayrıca, düzensiz yerleşmiş sınaî tesislerin yıllar sonra kent dışına nakledilmesi toplumsal kaynakların aynı sınaî yatırımlar için mükerrer kullanımına yol açarak ekonomiye ağır bir külfet getirmektedir.

Kentleşme açısından organize sanayi bölgeleri planlama için büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Kentlerde ulaştırma, enerji, su, kanalizasyon ve benzeri altyapılar sanayi ve diğer kent bölgeleri için daha rasyonel olarak kurulabilmektedir. Kentin mekansal yapısı içinde; sanayi ile ticaret, iskan, eğlence, sağlık ve eğitim kesimleri arasında işler bir akımın düşük maliyetli ve sosyal faydası yüksek olarak düzenlenebilmesi, sınaî faaliyetlerin kent planlamasında, organize sanayi bölgelerinde (küçük olanların; küçük sanayi sitelerinde) yerleşmesi ile mümkün olabilmektedir. Ayrıca şehirde yaşayan toplumun, sanayinin yol açtığı çevre kirlenmesi ve benzeri gibi dış zararlardan kurtulması kolaylaşmaktadır.

Beş Yıllık Kalkınma Planları organize sanayi bölgelerinin kurulmasını sınai gelişme aracı olarak görmektedir. Düzenli sanayileşme yanında üç ana amaç planlardan şu şekilde gözlemlenmektedir. 1 — Dağınık küçük ve orta sınai teşebbüslere sınaî yerleşim alanı sağlayarak onların bütünleşmesini temin etmek, 2 — Altyapıyı tamamlayarak daha ucuz kuruluş maliyetleriyle başlangıçta yeni yatırımları teşvik etmek, 3 — *Kent planlarının gerektirdiği şekilde* sınaî teşebbüsleri yerleştirmek.

Organize sanayi bölgeleri sınai olarak gelişmiş ülkelerde sanayinin yerleşmesini planlayan bir vasıta, sanayileşen ülkelerde ise; sınai gelişmeyi temin etmek için temel bir araç olarak kullanılmaktadır. Bununla birlikte çoğunlukla bu iki temel hedef, yani, sanayileşmek ve sanayileşmenin yerleşmesini planlamak birleştirilmektedir.

Sanayileşerek kalkınmış ülkelerde sanayileşme ve kentleşme politikaları içinde, planlamanın çeşitli kademelerinde organize sanayi bölgelerinin tamamlayıcı alt sistemler şeklinde ele alındığı bir gerçektir. Bu suretle, sanayileşmenin disipline edilmesi, tek tek firmaların en yüksek fayda sağlaması yanında toplumsal sosyal faydanın maksimizasyonu, yatırım ile üretim safhası arasındaki zamanın kısalması ile enflasyonist sürecin bir oranda da olsa etkilenmesi, kalkınma kutuplarının reorganizasyonu ve sanayiinin desentralizasyonu, bölgesel dengeli kalkınmanın sağlıklı kentleşme ve sanayileşme ile birlikte sağlanması vb. hususlarda önemli gelişmeler sağlanabilmiştir.

Organize sanayi bölgeleri kavramı aslında geleneksel kuruluş yeri kuramının çeşitli neticeleriyle başarılı olamadığı noktalarda uygulama imkanı bulabilmiş ve gittikçe artan bir ilgi, bu kavramın daha da geliştirilmesi halinde etkinliğinin artacağını ortaya koymuştur.

Yer seçimi sorunu, ülke ekonomilerinde makro düzeyde ele alınmak zorundadır. Mikro düzeyde firma optimizasyonu ile ilgili kararların her zaman makro düzeyde bir optimizasyon sağlamadığı dikkate alınırsa yer seçimi kararlarında tek tek firma kararları yerine, toplu organize sanayi bölgelerinde yerleşme ve bunların da ülkesel, bölgesel ve kentsel ölçekte planlaması toplumsal açıdan daha tutarlı neticeler verecektir.

Türkiye'de son yirmibeş yıllık dönemde geleneksel yer seçimi kararları yanında organize sanayi bölgeleri de uygulama imkanına kavuşmuştur. Genel olarak, bu konudaki çabaların yoğunlaşmasına rağmen henüz belirli bir düzene sahip olamayan organize sanayi bölgeleri için ülkemizde çok ciddi etüd ve planlamaların yapılması gereklidir. Bu konuda; tesadüfî ve sorunlar ortaya çıktıkça alınacak kararların ileride ekonomimize büyük yükler getirmemesi için şimdiden genel bir planlamaya ihtiyaç olduğu açıktır. Bu planlama sırasında, organize sanayi bölgelerinin yalnız salt yer seçimi ile sanayileşme - kentleşme açısından değil aynı zamanda bilhassa çevre sorunlarının gün geçtikçe önem kazanmakta olduğu zamanımızda insancıl açılardan da ele alınması yerinde olacaktır.

Halen Türkiye'nin hemen hemen bütün kentleri sanayi öncesi iktisadî yapının fonksiyonlarına göre düzenlenmiş bir şekle sahiptir. Bu sebeple kurulacak organize sanayi bölgelerinin mevcut kentlerin imkanlarını zorlaması yerine, geleceğin ortaya çıkaracağı gelişmeler dikkate alınarak yeni yerleşme sistemlerine yeni fonksiyonel alanlar yaratması şeklinde düşünülmesi yararlı olacaktır. Organize sanayi bölgeleriyle yeni kent düzenlemeleri, geleceğin gereksinmelerine daha olumlu cevaplar verebilecektir. Kentleşme açısından diğer etkenler yanında organize sanayi bölgeleri planlamada büyük kolaylıklar getiren bir araçtır.

Organize sanayi bölgeleri için yapılan altyapı yatırımları, sosyal sabit sermayenin rasyonel kullanımını sağlamaktadır. Böylece kıt kaynakların israfı bir noktada önlenmektedir. Sanayi tesislerinin bir arada bulunması, gerekli altyapı maliyetini azaltmakta ve üretim için daha verimli, zaman kaybettirmeyen ve dışsal ekonomilerin meydana gelmesine sebep olan bir ortam meydana getirmektedir. Organize sanayi bölgelerinin etkin kullanımı sağlanabildiği takdirde, Türkiye'de halen potansiyeli olan fakat altyapı yetersizlikleri sebebiyle değerlendirilemeyen atıl kaynakların harekete geçirilerek verimli hale getirilmesi mümkündür. Ayrıca, ülkenin bazı bölgelerinde aşırı bir şekilde yoğunlaşma, dışsal eksi ekonomilerin ortaya çıkması ve verimliliğin azalması organize sanayi bölgeleri vasıtasıyla giderilebilir. Ülke düzeyindeki sanayiinin bölgelere dengesiz dağılımı ve bunun yarattığı sosyo - ekonomik sorunların organize sanayi bölgeleri uygulaması ile daha çabuk ve kolay çözümlenebileceği açıktır.

Türkiye ekonomisinin ve sanayinin yapısal bir değişmeye sahne olduğu ve bunun için temel sanayileşme stratejisinin tesbitinin zorunlu bulunduğu bir dönemde organize sanayi bölgelerinin iyi düzenlenmesi halinde Türkiye'nin temel sanayileşmesi, sağlıklı kentleşmesi ve dengeli bölgesel kalkınması amaçlarına katkıda bulunması doğal olacaktır.

1960'lı yılların başına kadar Bursa nüfus, istihdam, tarımsal yapı, imalat sanayii, ticaret, turizm, gelir ve altyapı yönünden zengin ancak geliştirilmemiş bir potansiyele sahip bulunan bir kenttir. E. Egli 1957 yılında Bursa'yı turistik bir kaplıca şehri olarak tanımlamıştır.

Bursa Organize Sanayi Bölgesi kurulmamış olsaydı, acaba ne olacaktı? Bursa sanayileşmiyecek miydi? Nüfusu 600 bin olmayacak mıydı? 1985 yılında karşılaşılan sorunlar bulunmayacak mıydı? v.s. Bu gibi sorular daha da çoğaltılabilir. Ancak organize sanayi bölgesiz bir Bursa kendi 1962 - 1985 dönemini tekrar yaşamak mümkün olmayacağına göre, bu sorulara kesin cevap verme imkanımız yoktur. Bunun yanında 1985'de karşılaşılan sonuçların bu kesin cevaplar yerine ikame edilebilmesi de mümkündür. Şöyle ki, 1984 yılında Bursa'da büyük 577 özel sektör sanayi firması bulunmaktadır ve bunların 87 tanesi Bursa Organize Sanayi Bölgesindedir. Bursa'da mevcut büyük sanayi kuruluşlarında yaklaşık 36 bin kişi istihdam edilmekte ve bunun yaklaşık % 50'si olan 18.000'i Bursa Organize Sanayi Bölgesindedir.

Ayrıca; katma değer, girdi, çıktı ve sabit sermaye yatırımları bakımından Bursa Organize Sanayi Bölgesi, Bursa imalât sanayiin % 50'sinden fazlasını bünyesinde bulundurmaktadır. Bursa imalât sanayii aynı kriterlere göre Türkiye'de % 5,5'luk bir paya sahip olduğuna göre, Bursa Organize Sanayi Bölgesinde Türkiye imalat sanayiin % 3'ü bulunmaktadır. Hem de tüm altyapı hizmetleri organize edilerek.

Bütün bunlar gerçekleşirken, ülkesel fizikî planlama olmadığı için, Bursa sanayiinin kentleşme ve bölgesel kalkınma ile birlikte ele alınmaması yüzünden, Bursa'nın dar imkânları da zorlanmış olmaktadır. Yeni ulaştırma, konut gibi mekansal ihtiyaçlar yanında, malî, sosyal, hukukî çeşitli sorunlar griftleşmektedir. Bursa Organize Sanayi Bölgesinin sağlıklı bir kentleşme hareketi içinde ele alınmayışı, organize sanayi bölgesinin değil, modern şehircilik kavramıyla hala çalışılmamakta olmanın getirdiği bir sorundur. Bursa Organize Sanayi Bölgesinin karşısında kamulaştırılan konut arazisi amaçlarına uygun olarak kullanılmazken, bu arazinin etrafı gecekondu mahallesi haline gelmiş bulunmaktadır. Bursa'nın alan kullanımlarına ait tahsisleri uygulayacak bir yapısal etkinliği yoktur. Bütün bunların meydana gelmesi bir yana en önemli unsur zaman olmaktadır. Öncelikle yapılması gerekli işlemlerin ve alınması kaçınılmaz olan tedbirlerin sonraya bırakılması, gelecek nesillerin güçlükle telafi edecekleri kötü bir miras haline gelmektedir.

Bursa Organize Sanayi Bölgesi gerçekleşmemiş olsaydı, belirtilen hacimde bir sanayiin Bursa'da meydana gelmesi çok muhtemeldir ki, mümkün olmayacaktı. Velevki, mümkün olsa bile, organize edilmiş bir sanayi bölgesi yerine kentin

içinde ve kenarlarında kurulmuş ve kurulmakta dağınık 87 sanayi tesisinin kente getireceği sorunların çözümü bugünkünün çok üzerinde bulunurdu. Çünkü Bursa kenti bugünkü alt yapısıyla bırakınız sanayiyi, kentin diğer ihtiyaçlarını dahi karşılayamama durumunda bulunmaktadır.

Bursa'nın mevcut iktisadî yapısı 1985'lerde yeni organize sanayi bölgelerine ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Aynı bölgenin tevsii çalışmaları ihtiyaca cevap vermekten uzak ve optimal büyüklüğün aşılması tehlikesi ile karşı karşıyadır. Eğer Bursa'da sınaî gelişme ve yerleşmeye müsaade edilmeye devam edilecekse kent planlarının sanayi alanları süratle alt yapısı hazır hale getirilerek hizmete sunulmalıdır. Eğer merkezi plan gereği Bursa'ya bu kadar sanayi yeter denirse tabii duruma bakış açısı değişir. Ama her halükârda özel orta ve büyük sınai teşebbüslerin organize sınai alan ihtiyacı yeni çözümler bekler olacaktır. Küçük sanayiciler için iki site bu açıdan ihtiyaca cevap verebilecek durumda organize edilmektedir.

Kentleşme açısından mutlaka üzerinde durulması gereken en önemli nokta sanayii gibi, konut alanlarının başta olmak üzere, bilhassa eğitim hizmeti, ticaret, depolama ve turizm alanlarının da organize edilmesi yani altyapısının hazır hale getirilerek ihtiyaçlara sunulmasıdır. Bu tür efektif kent planlaması henüz Bursa'da uygulanamadığından, çarpık kentleşme süregen olmaya namzettir. Hızlı sanayileşme ve kentleşme süreci hem zaman hem de mekân açısından dinamik bir yapının oluşturulmasına ve devam ettirilmesine ihtiyaç duymaktadır. Bursa ovası gibi verimliliği tartışılmaz bir tarım arazisinin yok olması ile karşı karşıya gelinmiş, gerek sanayi gerekse konut gibi iki dev fonksiyonun alan ihtiyaçları organize edilerek cevaplandırılmadığı takdirde çok gecikilmiş olacaktır. Bununla birlikte diğer bütün kentsel fonksiyonlar da birbirinin içine karışarak kentleşmiş ama mutluluğu ve huzuru azalmış bir Bursa'da oturan nüfus kitlesi kaçınılmaz olacaktır.

SONUÇLAR

Gelişmek için yeterli sınaî potansiyele sahip olan yerleşme bölgelerinde sanayinin kolayca ilerlemesine yardım etmek organize sanayi bölgelerinin temel amaçlarındandır. Bu sebepten sanayileşebilecek bütün merkezler Türk sanayileşme deneyimindeki mevcut şartlara göre orta büyüklükteki sınai teşebbüsler için en az bir organize sanayi bölgesine sahip olmalıdır. Küçük sanayi siteleri de küçük teşebbüsler için aynı amaca hizmet edecektir .

Organize sanayi bölgelerinin etkinliğini azaltan önemli sebeplerin başında organizasyonel bozukluklar gelmektedir. Kuruluş ve işletme safhalarında yetki ve sorumluluklardaki belirsizlikler darboğaz yaratmaktadır. İnşaat gecikmeleri

maliyetleri arttırdığı gibi sanayileşme hızını da düşürmektedir. İnşaatı hızlandırmak suretiyle tabii olarak beklemeye tahammülü olmayan nispeten gelişmiş yörelerdeki sanayicilerin ihtiyaçlarına daha düzenli cevap verilmiş olur.

Bilhassa ülkenin azgelişmiş bölgelerinde özel sektör yatırımlarının geliştirilmesi isteniyorsa malî ve parasal teşviklerin yanında, fiziki karakteri olan ve üretimin ilk safhalarında etkin olarak devreye giren organize sanayi bölgelerine yer verme fikri, olumlu sonuç verecektir. Sanayinin desentralizasyonu, bölgesel ve kentsel planlama olguları içinde de aynı kavram düşünülmelidir. Türkiye'de organize sanayi bölgelerinin bu açıdan etkisiz kaldığı açıktır. Ancak bunda diğer iktisadî politika araçlarının yetersizliğinin de rolü unutulmamak gerekir.

Organize sanayi bölgeleri sınaî potansiyeli olan bütün yörelerde gerçekleştirilmeli orta ve büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının yerleşmelerini disiplin altına alıcı bir araç olarak telakki edilmelidir. Düzensiz kentleşmenin sebebi olarak organize sanayi bölgeleri görülmemeli ve diğer organize olmayan yerleşme tarzlarına son verilerek gerçekten planlı kentleşmenin gerekleri yerine getirilmelidir.

KAYNAKLAR

1 — Checchi and Co., Industrial Districts for Turkey, Proposed plans for a Pilot Project at Bursa, Washington, 1962.

2 — A. Çezik, A. Eraydın, Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri, DPT, Ankara, 1982.

3 — DPT, Kalkınma Planları, ÖİK Raporları.

4 — Ercan Dülgeroğlu, Organize Sanayi Bölgeleri ve Bursa Örneği, İstanbul, 1976 (Doktora Tezi).

5 — Ercan Dülgeroğlu, Organized Industrial Districts in Turkey, Uludağ, Üniv. İkt. ve İd. Bil. Fak. Dergisi, Bursa, Mart 1984, C: V, Sayı 1.

6 — M. Gürbüz, Organize Sanayi Bölgeleri, Türkiye İktisat Gazetesi, Ankara, 16.7.1970.

7 — Esen Onat, Organize Sanayi Bölgeleri, Fiziki Planlama İlkeleri, T. Odalar Birliği Yay., Ankara, 1969.

8 — T. Odalar Birliği, Türkiye'de ve Dünyada Sanayi Bölgeleri, Ankara, 1983.

9 — United Nations, Department of Economic and Social Affairs; Establishment of Industrial Estates in Under - Developed Countries, New York, 1961.

10 — Ernest, Egli, Şehirciliğin ve Memleket Planlamasının Esasları, TODAİE, Ankara, 1957.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

ERZURUM'DA SANAYİLEŞME VE ŞEHİRSEL ARAZİ KULLANILIŞI

Doç. Dr. Hayati DOĞANAY
A. Ü. Fen - Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü

G İ R İ Ş

Erzurum; sanayi fonksiyonundan ziyade, zamanla gelişen genel hizmet fonksiyonları ve stratejik konumunun öneminden kaynaklanan nedenlerin ortaya çıkardığı; bu önemini bugün de koruyan, önemli bir Doğu Anadolu Bölgesi şehirimizdir. 1927 sayımında 30 800 dolayında olan nüfusu; 1950'de 53 800, 1960'da 90 000, 1965'te 105 000 ve 1980'de 200 000'i aşmıştı. [1]

Gerçi herhangi bir şehirin, sanayi şehiri kabul edilip edilmemesi konusunda ileri sürülen kriterler, birbirinden hayli farklıdır. Bununla birlikte, sanayi fonksiyonunun oluşturduğu şehirlerde, aktif nüfusun nisbeten yüksek bir payı, bu fonksiyon sahasında çalışır. Bu gibi şehirlerde, çalışan nüfusun iktisadî fonksiyonlara dağılım oranlarında sanayi kesiminin payı, çoğu kez % 40'ı, hatta % 50'yi aşabilir. Örneğin Londra Metropoliteni'nin etki bölgesinde gelişmiş olan Harlow'da bu pay % 55'in ve Ruhr Sanayi Bölgesi şehirlerinden bazılarında % 45'in üstündedir. Fransa'nın kuzey sanayi bölgelerindeki şehirlerde ise, % 45 ile % 55 arasında değişir. [2]

Ancak şehir ve bölge planlaması çalışmalarında bu payın, global bir ortalama olarak, dinamik nüfuslar için % 35, statik nüfuslar için % 27 olarak alınmasının uygun olacağı önerilmiştir. [3]

Sanayinin yeni yeni canlanmakta olduğu Erzurum için böyle bir değerlendirme yapmanın, kuşkusuz fazla bir anlamı yoktur. Bununla birlikte, sanayi ve mekan ilişkilerinin yorumlanmasını kolaylaştırması açısından, Erzurum için de belli bir kriterin esas alınması uygun olur.

Erzurum'a yönelik değerlendirmemizde, bu pay % 30 olarak alınmış ve sanayileşme ile mekan ilişkileri, bu orana göre belirlenmeye çalışılmıştır. Bu yapılırken, sadece 10 kişi ve daha fazla işçi çalıştıran sanayi işyerlerinin işgücü değil bundan daha az işgücü çalıştıran işyerleri de dikkate alınmıştır. Zaten bu metod esas alınmadığı takdirde, sayılı bir kaç kuruluş dışında, Erzurum'da sanayileşmeden söz etmek pek mümkün olmaz ve «atölye tipi sanayi faaliyetleri» ihmal edilmiş olurdu. Oysa bu gibi araştırma ve değerlendirmelerde, gerçekçi sonuçlara ulaşılabilmesi bakımından, atölye tipi sanayi kuruluşlarının işgücü de, mutlaka göz önüne alınmalıdır. [5]

Bu esas dahilinde yapılan değerlendirmeler, şimdilik Erzurum'un, bir sanayi şehiri olmaktan çok uzak bulunduğunu ortaya koymuştur. Çünkü, 1980'de 96 900 dolayında olan faal işgücünün (96 881 kişi), sadece 9 000'e yakını (8 981 kişi) sanayi fonksiyonunda çalışıyordu. Buna göre, aktif nüfusun % 84.5'i hizmet fonksiyonu alanlarında toplanmış olup, sanayinin payı % 15.5 dolayında bulunuyordu.

Biraz önce de değinildiği üzere, Erzurum'da sanayi kesimindeki işçi sayısı, 1955 - 1980 yılları arasında önemli bir artış kaydetmemişti. Gerçi 1955'te 3 881 kişi kadar olan bu sahadaki işgücü, 1980'de 8 917'ye ulaşmak suretiyle, 2.3 katına yakın bir artış göstermişti. Ancak, genel hizmet fonksiyon sahalarının işgücü istihdam kapasitesinde daha hızlı bir büyüme olduğundan, sanayi fonksiyonu işgücü oranında, 1955 - 1980 yılları arasında sadece % 4.8'lik bir artış olabilmiştir. Çünkü, 1955'te bu pay % 10.9 dolayında olduğu halde, 1980'de % 15.5'e yükselmişti (Çizelge 1, Şekil 1).

ÇİZELGE : 1

ERZURUM'DA SANAYİ FONKSİYONU İŞGÜCÜNÜN DİĞER FONKSİYONLAR KARŞISINDAKİ DURUMU

Faaliyet Kolu	**1955**	**% si**	**1980**	**% si**
Hizmetler ve Diğ.	31 687	89.1	47 964	84.5
Sanayi	3 881	10.9	8 917	15.5
TOPLAM	**35 568**	**100.0**	**56 881**	**100.0**

Kaynak : Doğanay 1983, s. 49'dan

Söz konusu edilen bu oranlar, biraz önce değinilen ve herhangi bir şehirin sanayi şehri olup olmadığını belirlemede ölçü kabul edilen yüzde payları ile karşılaştırılırsa; Erzurum'un, henüz bir sanayi şehri sayılmasının mümkün olmadığı açıktır.

Oysa sorun, arazi kullanılışı açısından ele alındığında, sanki bu şehir bir sanayi şehiri durumuna gelmiş gibi bir çelişki ortaya çıkmaktadır. Nitekim 1980'de şehir yerleşim sahası yüzölçümünün (Atatürk Üniversitesi kuruluş ve kullanılış sahası, belediye hizmet sahası içindeki şehir ve köy yerleşim arazileri hariç), yaklaşık % 23.9'u sanayi kuruluş ve kullanılış alanlarına ayrılmıştı. Bu da, yerleşim sahası bütünü olan 1417.9 hektar kadar tutan şehir yerleşim alanının, 338.4 hektarını teşkil ediyordu.

Ancak sanayi şehirlerinde bile, Chapin'in kanaatine göre **sanayi yoğunluğu**; metalürji endüstrisi için hektara 100 kişi, diğer endüstri dalları için 50 kişi düşecek şekilde planlanmış olmalıdır.[6] Erzurum için bu kriteri, 50 kişi olarak kabul

etmek mümkündür. Çünkü mevcut sanayi kolları arasında, bilindiği üzere metalürji sanayi kolu yoktur. Buna göre, 1980'de 9 000 kişi dolayında olan sanayi işgücüne, faaliyet alanı için en fazla 190 - 200 hektarlık bir sanayi kuruluş ve kullanılış alanını ayrılması gerekirken; bu miktar olması gerekenden yaklaşık % 40 oranında daha fazla idi.

Bu değerler; Erzurum'da sanayi kuruluşlarına, çok plansız ve hesapsız bir arazi miktarı ayrılmış olduğunu göstermektedir. Zaten sorun, işgücü sayısı ve sanayi kuruluşlarına ayrılması gereken arazi ilişkileri açısından değerlendirilirse, arada büyük bir oransızlık bulunduğu dikkati çeker. Nitekim Gutton'ın kabulüne göre; planlı geliştirilen şehirlerde, sanayi işçisi başına 17.6 m^2.'lik sanayi kuruluş sahası düşmelidir. Bu miktar; Gallon'ın kanaatine göre, 18.3 m^2. olmalıdır.[7]

İleri sürülen kriterlerden birincisi esas alındığında, 1980'de Erzurum'da sanayi fonksiyonu için 15.7 hektarlık bir sanayi kuruluş fonksiyon sahasının ayrılmış olması gerekirdi.

Sanayi dallarının çeşitlerine göre değişmekle birlikte bu ölçünün işçi başına kuruluş ve kullanılış sahası olarak on katı oranında alınması durumunda; 1980'de Erzurum'da 9 000 sanayi İşgücü için, yaklaşık 160 - 180 hektarlık bir sanayi kuruluş ve kullanılış fonksiyon sahası ayrılmış olması gerekirdi.

Oysa, sadece E.B.K. Erzurum Et Kombinası için 284.6 hektarlık bir kuruluş ve kullanılış sahası işgâl edildiği hatırlanırsa, Erzurum Ovası'nın sanayi kuruluşları için nasıl cömertçe tahrip edilmekte olduğu, daha kolay anlaşılacaktır.

Bizim bu araştırmamız; Erzurum'da sanayileşme, sanayinin kuruluş yeri açısından plansız gelişimi ve bundan kaynaklanan bazı temel sorunları belirlemeyi amaçlamıştır.

1. ERZURUM'DA SANAYİLEŞME

Biraz önce de değindiğimiz gibi Erzurum'da sanayi fonksiyonu, hizmet fonksiyonları karşısında, henüz pek önemli bir ekonomik faaliyet alanı değildir. Çalışan nüfusun % 80'den fazlası, başta hizmetler sektörü olmak üzere; tarım, inşaat, iyi tanımlanamayan faaliyetler gibi fonksiyon sahalarında çalışmaktadır. Erzurum, hizmet kesimlerinin daha çok önem taşıdığı bir genel hizmetler şehiri olmakla birlikte; sanayi fonksiyonu aktivitesi de, giderek önem kazanmaktadır. Ancak sanayi tesislerinin büyük bir çoğunluğu, 10 kişiden daha az işgücü çalıştıran, küçük işletmelerdir. Bunlar, **atölye tipi sanayi kuruluşları** grubunu oluştururlar.

Bu grup işletmeler; 1985 yılı itibariyle 20 adet kadarı Erzurum - Ilıca aksı çevresi, 572 kadarı şehir içinde dağınık olarak ve 694'ü de Erzurum Küçük Sanayi Sitesi'de olmak üzere; 1286 adet kadardı.

En fazla 5 - 6 kişi ile 7 - 8 kişi arasında işgücü çalıştıran ve büyük bir çoğunluğunda işçi sayısı 2 - 3 kişiyi aşmayan bu işyerlerinde, 1985 yılı yaz sezonu tesbitlerimize göre, 3758 işgücü çalışıyordu. İşgücünün 2776 kadarı (% 78.9'a yakını), Erzurum Küçük Sanayi Sitesi'nde toplanmıştı (Çizelge 2). Şehir içinde faaliyet gösteren atölyeler, genellikle bir veya iki işgücü çalıştıran mobilyacı (genellikle 3 - 5 işgücü çalıştırırlar), kalaycı, bakırcı, kuyumcu atölyesi ve Oltutaşı işleyicisi gibi işyerleri idi. Bu tip şehir içi atölyelerde 1985'te faaliyet gösteren işgücü, 867 dolayında bulunuyordu.

ÇİZELGE : 2

ERZURUM'DA ATÖLYE TİPİ SANAYİ KURULUŞLARININ SAYISI VE İŞGÜCÜ DURUMU (1985)

Dağılım	İşyeri Sayısı	İşgücü Sayısı
Küçük Sanayi Sitesi	694	2776
Erzurum - Ilıca Aksı	20	113
Şehiriçi	572	869
TOPLAM	**1286**	**3758**

Kaynak : Yerinde Yapılan Sözlü Anket Sonuçları ve Esnaf Dernekleri Kayıtlarından

Erzurum'da atölye tipi sanayi kuruluşları işgücü sayısında, 1955 - 1985 döneminde geçen 30 yıllık süre içinde, pek dikkat çekici bir artış meydana gelmediği anlaşılmaktadır. Nitekim 1955'te yaklaşık 2650 dolayında olan bu grup işletmelerin işgücü sayısı, 30 yıl içinde, ancak 1.4 katı kadar bir artış gösterebilmiştir. İşyeri sayısı nisbeten hızlı artmış olmasına rağmen, bu grup işletmelerin işgücü istihdam kapasiteleri çok düşük olduğundan; işgücünde, giderek çok belirgin bir artış meydana gelmemektedir.

Erzurum'da sanayi işgücünün çoğunluğu, az sayıdaki kamu kuruluşu işyerinde toplanmıştır. Atatürk Üniversitesi atölyeleri, D.S.İ. Karayolları, D.L.İ. Köy Hizmetleri, D.D.Y. atölyeleri gibi kamu genel hizmet işyerleri bakım ve tamir atölyeleri de dahil, 1985'te sayısı 19 kadar olan bu gibi sanayi işyerlerinde; 1985 yılı yaz sezonu itibariyle, 4586 dolayında işgücü çalışıyordu. Bu grup **büyük sanayi faaliyeti işyerleri** arasında, kuşkusuz Erzurum (Ilıca) Şeker Fabrikası ile E.B.K. Erzurum Et Kombinası gibi bir kaç kuruluşun işgücü istihdamı bakımından, sanayi kuruluşları arasında ayrı bir yeri vardır. Çünkü, 1985 yılı itibariyle 17 dolayındaki kamu sanayi işyerlerinde çalışan 4210 işgücünün, % 36.8'lik bir

payı bu iki tesiste faaliyet gösteriyordu. Şeker Fabrikası'nın devamlı işgücü 930 ve Et Kombinası'nınki ise, 620 dolayında bulunuyordu (Nitelikli ve niteliksiz tüm personel dahil).

Şayet 10 kişi ve daha fazla işgücü çalıştıran sanayi işyerleri büyük işletme sayılırsa, bu grup kamu ve özel kesim işyerlerinin sayısı, 1985 yılı itibariyle 76 kadardı. Bunlarda çalışan işgücü sayısı ise, 5420 kişiyi buluyordu. Bu verilere göre, Erzurum'da 1985'te bile, sanayi fonksiyon alanında çalışan işgücü sayısı henüz 10 000 kişiye ulaşamamıştı (9178 kadardı).

Bu durum; biraz önce de değinildiği üzere, Erzurum'daki sanayi kuruluşlarının çoğunluğunun az işgücü çalıştıran düşük kapasiteli kuruluşlar olmasından ileri gelmektedir. Örneğin 1985 yılı itibariyle Erzurum'da sanayi işyerlerinin toplam sayısı 1362'yi bulduğu halde, bunların % 95'den biraz fazlası, 10 kişinin altında işgücü çalıştıran, cılız işletmelerdi. Gerçekten de, 50'den fazla işgücü çalıştıran işyeri sayısı, 1985'te sadece 19'du. Bu nedenle, sanayi işgücünün işletmelere dağılımı da, haliyle çok dengesizdi. Nitekim 1985'de sanayi işletmelerinde çalışan 9178 işgücünün 6059 kadarı, yani % 66'sı (76 adet kadar) orta ve büyük sanayi işletmesinde çalışırken; 3758'i 1286 kadar işletmede faaliyet gösteriyordu (Çizelge 3, 4 ve Şekil 2).

ÇİZELGE : 3

ERZURUM'DA SANAYİ İŞYERLERİNİN
İŞGÜCÜ DİLİMLERİNE GÖRE DAĞILIMI (1985)

İşgücü Dilimleri (kişi)	**Sanayi İşyeri Sayısı**
10'dan Az	1286
10- 50	56
51-100	8
100 +	12
TOPLAM	**1362**

Kaynak : A. g gözlem sonuçlarından

ÇİZELGE : 4

ERZURUM'DA ÇALIŞTIRDIĞI İŞGÜCÜ 50 KİŞİDEN FAZLA OLAN SANAYİ TESİSLERİ (1985)

Kuruluşun Adı	**İşgücü**
Şeker Fabrikası	930
E.B.K. Et Kombinası	620
Ettaş Et Kombinası	130
Yem Fabrikası	68
Süt Fabrikası	52
Doyasan Yağ Fabrikası	53
Gülbaşak Un Fabrikası	50
Ülke Bisküvi - Şekerleme	90
Dersantaş Fotin Fabrikası	140
Linyit Biriket Fabrikası	56
Tarım Alet ve Makineleri Fabrikası	130
Ergaz Dolum Tesisleri	50
Ordu 1021. Ağır Bakım ve Tamir Fabrikası	450
D.D.Y. Atölyeleri	250
D.S.İ. Atölyeleri	240
Köy Hizmetleri Atölyeleri	62
Atatürk Üniversitesi Atölyeleri	230
Atatürk Üniversitesi Halıcılık Enstitüsü	210
TOPLAM	**4586**

Kaynak : Yerinde Yapılan Gözlem Sonuçlarından

2. ERZURUM'DA SANAYİNİN KONUMU VE DAĞILIMI

Erzurum'da sanayi kuruluşları, **lokasyon** yönünden de bazı özellikler gösterir. Erzurum'da, Belediye hizmet sınırları dahili ve bu sınırlara mücavir sahalarda, oluşmuş veya oluşum halinde olan herhangi bir **sanayi bölgesi** (industrial zone) ya da sanayi kuşağından söz etmek, şimdilik mümkün değildir. Zaten sanayi aktivitesinin bu ölçüde cüce olduğu bir şehirde, sanayi kuşak veya kuşakları, ya da sanayi koridorlarının oluşması beklenemezdi. Bununla birlikte artık Erzurum'da, **sanayi fonksiyon sahalarından** söz etmek mümkündür. Eldeki imar planlarına rağmen sanayi faaliyetine yer seçimi, Erzurum'da uzun yıllar tamamen girişimcinin arzusuna bırakılmıştı. Dolayısıyla da her girişimci tesisini,

kuruluş şartları (ham madde, enerji, işçi vbg.) ve **lokasyon şartlarını** (su temini, uygun arsa temini, yerleşim yerine yakınlık vbg.) kendi arzusuna uygun bulduğu sitlere kurma yoluna gitmiştir. Bu nedenle de tesisler, şehir içinde, girişimcilerin arzu ettikleri yerlerde, dağınık bir şekilde zamanla çoğalmaya başlamıştır.

Ancak uzun yıllar; bir yandan Erzurum'un statik bir şehir olarak varlığını sürdürmesi, öbür yandan da sanayide daha çok küçük işletmelerin egemen bulunması, şehirsel yaşantı açısından pek önemli sorunlar ortaya çıkarmıyordu. Zamanla nüfusun giderek artması ve bu arada özellikle yine küçük sanayi işletmelerinin sayıca çoğalmaya başlaması, yeni sanayi fonksiyon bölgelerinin oluşturulmasını bir zorunluluk durumuna getirmişti.

İşte altyapı yatırımlarına 1969'da başlanan ve 1984 yılı itibariyle üstyapı tesisleri tamamlanmış bulunan Erzurum Küçük Sanayi Sitesi ile, yine altyapı yatırımlarına 1973'de başlanarak, 1985'te alt ve üst yapı yatırımları kısmen tamamlanmış bulunan Erzurum Organize Sanayi Sitesi fonksiyon sahaları bu ihtiyaç ve zorlamanın birer sonucu olarak doğmuştur.

Kuruluş yeri bakımından Erzurum'da **sanayinin dağılımı**, başlıca şu gruplar altında incelenebilir.

1. Şehir içi sanayi faaliyetleri.
2. Belediye hizmet bölgesi dahili, fakat şehir yerleşim sahası kenarı sanayi faaliyetleri.
3. Belediye hizmet sahası mücavir alanlarındaki sanayi kuruluşları.
4. Planlı sanayi fonksiyon alanları.

Biraz önce de değinildiği üzere Erzurum'da sanayi işletmeleri, önceleri şehir içi kuruluşlar şeklinde faaliyete geçmeye başlamıştı. Günümüzde bu gibi atölye tipi kuruluşların önemli bir bölümü (demirciler, keresteciler, kaportacılar, kaynakçılar gibi), Erzurum Küçük Sanayi Sitesi'ne nakledilmiştir.

Bununla birlikte günümüzde, şehiriçi değişik semtlerde faaliyetini sürdüren 572 adet dolayında (1985 yılı) atölye tipi işyeri vardır. Kavaflar (Kavaflar çarşısı), bakırcılar (Bakırcılar Çarşısı), kalaycılar (Bakırcılar Çarşısı'nda), demirciler (eski Demirciler Çarşısı) ve marangozlar (değişik semtlerde) gibi bu sanatkâr gruplarının, halen şehir yerleşim sahası içinde faaliyet gösterdikleri dikkati çeker. Bu grup işletmeler arasında, gıda endüstrisi işyerleri de önem taşır. Bunlar arasında; Palandöken, Aziziye ve Polat un fabrikaları gibi çalıştırdıkları işgücü sayısı 30'ar - 35'er kişiyi bulan, Ülke Bisküvi ve Şekerleme Fabrikası gibi 50'den fazla işgücü çalıştıran tesisler de vardır. Genellikle Kongre Caddesi, Gölbaşı ve Gürcükapısı Meydanı çevresinde yer tutmuşlardır. Zaten 10 ve daha

fazla işgücü çalıştıran şekerleme imalathanelerinin sayısı 12 kadar olup, bu grup işyerleri, şehir içindeki merkezi iş ve ticaret semtlerinde faaliyet göstermektedir.

Erzurum Belediyesi hizmet sahası bütünlüğü içinde, fakat şehir yerleşim sahasının nisbeten kenar yörelerinde faaliyet gösteren bazı sanayi kuruluşları, 1965 - 1970'lerden sonra bugünkü sitlerinde oluşturulmaya başlanmışlardır. Bunlar arasında en tipik örnekler; Dersantaş Deri ve Kundura Fabrikası, Polat Tuğla ve Kiremit Fabrikası ile Linyit Biriket Fabrikası ve Şeker Fabrikası gibi tesislerdir.

Askeri fotin imal eden **DERSANTAŞ**, Erzurum'un en eski sanayi kuruluşlarından biridir. Tesis, ilk kez 1933 yılında, bugünkü Aşağı Yoncalık Mahallesi'nde Belediye Otobüs Terminali merkezinin kenarında, küçük bir dabakhane olarak faaliyete geçmişti. Zamanla düşük kapasiteli bir deri - kösele ve kundura fabrikası durumuna gelen tesis, 1974 yılına kadar burada faaliyet göstermiş ve aynı yıl, Boğaz semtindeki yeni binasına taşınmıştır.

Bugün tesis, şehir merkezine 3 km. uzaklıktaki Boğaz semtinde bulunan binalarında faaliyet göstermektedir. Toplam yüzölçümü 1.2 hektar kadar olan kuruluş ve kullanılış sahası, özellikle su temini bakımından çok uygun bir konumdur. Tesisi buraya çeken faktörlerden biri tesisin hemen yanıbaşında bulunan akarsu, diğeri de, arsanın çok ucuza satın alınmış olmasıdır. Tesisin üretim kapasitesi, günde 1500 çift askeri fotin (günlük 8 saat üzerinden) olup, toplam personel sayısı, 1985'te 140 kişi idi.

Erzurum'da ilk tuğla fabrikası, Doğu Kiremit ve Tuğla Fabrikası adıyla, 1938'de şehirin bugünkü Gölbaşı semtinde faaliyete geçmişti. Aralıklarla 1972'ye kadar burada faaliyet gösteren tesis, 1976'da yıkılmış ve daha sonra Kars Kapısı çevresimde, Maksut Efendi Mahallesindeki yeni binasında **Polat Tuğla ve Kiremit Fabrikası** adıyla yeniden hizmete açılmıştır. Yıllık kapasitesi 10 milyon adet delikli inşaat tuğlası olup, işgücü istihdam kapasitesi 70 - 75 kişi kadardır (1979'da bir sabotaj sonucu yanmıştı ve 1985'te yapım halinde idi). Yeni tesis, şehir merkezine yaklaşık 2 km. uzaklıkta bulunmaktadır.

Erzurum Belediyesi sınırları içinde yer alan (1978'de Ilıca Belediye yönetiminin kaldırılması sonucu) ve şehir merkezine 17 km. uzaklıkta bulunan **Erzurum Şeker Fabrikası,** hem şehirin ve hem de ilin, şimdilik en kapasiteli sanayi kuruluşudur. Tesis, 1956'da işletmeye açılmıştır. Günlük pancar işleme kapasitesi 3000 ton olup, yılda ortalama 200 - 250 bin ton pancar işlenmekte ve bundan, yaklaşık 40 - 50 bin ton şeker elde edilmektedir.

Devamlı personel sayısı zamanla artarak, 1965'te 290 olmuş; 1980'de 1340'a yükselmiş olup, 1985'te 930 dolayında idi.

Tesis, kuruluş ve kullanılış sahaları ile birlikte, yaklaşık 10 hektarlık bir alan işgal etmiştir.

Belediye hizmet sahası içindeki en önemli tesislerden biri de, **E.B.K. Erzurum Et Kombinası**'dır. Tesisin inşası 1951'de tamamlandığı halde, ancak 1953'de hizmete açılabilmiştir. Şehir merkezine göre kuzeyde ve Gez Mahallesi sınırları içinde yer tutmuş olup, hizmete girdiği tarihte, şehirden 1.5 km. kadar uzaklıkta bulunuyordu. Oysa tesis bina ve arsalarının hemen batısından kuzeye doğru genişleyen şehir yerleşim sahası nedeniyle, günümüzde işletme, «tamamen şehir kenarı bir kuruluş» durumuna gelmiştir.

Bursa sahası ve Erzurum Yem Fabrikası'nın kuruluş ve kullanılış sahaları da dahil, bu tesis için 284.6 hektarlık bir saha ayrılmıştır.

Kombinanın yıllık hayvan kesim kapasitesi (300 işgücü üzerinden), 110 000 adeti büyük ve 750 000 adeti küçük baş olmak üzere, 850 - 900 000 baş dolayındadır.

Personel sayısı ise, 1963'de 425 olduğu halde, 1975'te 750'ye çıkmış olup, 1985 yılı itibariyle 620 dolayında idi.

Bu tesisin arazi bütünlüğü içinde yer tutan **Erzurum Yem Fabrikası**, 1959'da işletmeye açılmıştır. Yıllık karma yem üretim kapasitesi, 24 000 ton kadardır. (tek vardiya üzerinden). İşgücü kapasitesi 80 dolayında olup, 1985'te 68 kişi çalıştırıyordu.

Aşağı Sanayi Mahallesi'nde faaliyet gösteren **Erzurum Linyit Biriket Fabrikası**, 1969'da işletmeye açılmıştır. Bu tarihlerde, nisbeten şehir uzağı bir tesis olmasına rağmen, günümüzde, şehir yerleşim sahasında kalmıştır. Yaklaşık 1.6 hektarlık bir kuruluş ve kullanılış sahası kaplamıştır.

Günlük biriket kömürü üretim kapasitesi 40 - 50 ton kadardır. İşgücü sayısı, 1985'te 56 kişi olup, 1980'de bu miktar, 57 kişi idi.

Belediye hizmet sahası içinde, fakat şehir merkezine 16 km. kadar uzaklıkta yer tutan nisbeten kapasiteli bir sanayi tesisi de, **Süt Endüstrisi Kurumu Erzurum Süt ve Mamülleri Fabrikası**'dır. Ilıca yakınlarında, Pulur Çayı batı kenarındaki alüvyal düzlük üzerinde kurulmuştur.

Tesis 1976'da işletmeye açılmış olup, 1985'te 52 personel çalıştırıyordu. Kuruluş ve kullanılış sahası, 0.7 hektar kadardır.

Erzurum Belediyesi hizmet bölgesi sınırlarına mücavir yörelerde de, zamanla bazı sanayi tesisleri faaliyete geçmektedir.

Bu grup tesislerin en önemlileri; Ilıca batısındaki Doyasan - Doyuran Nebatî Yağ Fabrikası ve Ettaş Entegre Et Tesisleri ile, Erzurum şehir merkezine göre kuzeyde yer tutan Ordu 1021. Ağır Bakım ve Tamir Fabrikası gibi tesislerdir.

Bunlardan **Doyasan - Doyuran Nebatî Yağ Fabrikası**, Ilıca'nın yaklaşık 2 km. batısında ve Erzurum şehir merkezine göre, 19 km. uzaklıktadır. Yaklaşık 7 hektarlık bir saha üzerinde kurulmuş olup, 1976'da üretime geçmiştir. Yıllık üretim

kapasitesi, 10 000 ton likit ve 5 000 ton katı margarin olmak üzere, 15 000 ton olarak planlanmıştır. 1985'te çalıştırdığı personel 53 kişi idi. Tam kapasite ile faaliyet gösterdiği takdirde, bu sayı 70 - 80 kişi olabilecektir.

Bu tesisin daha batısında, 1983'de faaliyete geçen bir başka gıda endüstrisi tesisi de, **Ettaş Entegre Et Kombinası**'dır. Özel kesimce kurulan tesis, 1983'de faaliyete geçmiştir. Yaklaşık 11.2 hektarlık bir saha işgal etmiştir. Tam kapasite ile faaliyete geçtiğinde; günlük kesim kapasitesi, 300 büyük ve 2000 küçük baş hayvan olmak üzere, 2300'ü bulacaktır. 1985 yılı itibariyle, 130 işgücü çalıştırıyordu.

Şehir yerleşim sahasının kuzeyinde yer tutan ve arazisi, Dadaş Köyü yerleşim sahasının güney kenarından itibaren başlayan **Ordu 1021. Ağır Bakım ve Tamir Fabrikası**, 1983'de bugünkü yerine taşınmıştır. Tesisin kuruluş ve kullanılış sahası, yaklaşık 32.6 hektar kadar tutar. 450 personel istihdam etmektedir.

Erzurum'da planlı bir şekilde oluşturulan sanayi fonksiyon alanları, Erzurum Küçük Sanayi Sitesi ile Erzurum Organize Sanayi Sitesi'dir.

Bunlardan **Erzurum Küçük Sanayi Sitesi** fonksiyon alanı, şehir yerleşim sahasının kuzeydoğusunda, Yukarı Sanayi Mahallesi'nin merkezi kesiminde yer tutmuştur. Saha 46.55 hektar kadar olup, altyapı tesislerinin inşasına 1969'da başresinde, Maksutefendi Mahallesi'ndeki yeni binasında, **Polat Tuğla ve Kiremit** lanmıştır. Sahanın % 25'i yol ve yeşil alanlara, % 75'i de değişik faaliyet gruplarından oluşan işyerlerinin, kuruluş ve kullanılış alanlarına ayrılmıştır.

Bugün sahada, 694 işyeri vardır (Çizelge 5). Çalışan işgücü ise, 2700'ü aşmıştı.

ÇİZELGE : 5

ERZURUM KÜÇÜK SANAYİ SİTESİNİ OLUŞTURAN İŞYERİ GRUPLARI VE İŞGAL ETTİKLERİ SAHA

İşyeri Grupları	**Toplam İşyeri**	**Yüzölçümü (m²)**
Sıcak Demirciler	150	51 382
Keresteciler	180	162 266
Mobilyacı ve Doğramacılar	80	33 858
Maden - İş Yerleri	98	79 133
Oto İşyerleri	186	22 590
Yol ve Yeşil Alanlar	—	116 271
TOPLAM	**694**	**465 500**

Kaynak : Küçük Sanayi Sitesi Fizibilite ve Proje Raporları

Şehiriçi ve çevresindeki sanayi kuruluşlarının büyüklerini bir araya toplamayı amaçlamış olan **Erzurum Organize Sanayi Sitesi** fonksiyon sahası, Erzurum - Ilıca aksının kuzey kenarında oluşturulmaktadır. Bu arazinin doğu sınırı, Atatürk Üniversitesi arazisinin batısından başlar. Arada, bazı askeri fonksiyon sahaları ve özel mülkler vardır. Sahanın batı sınırı ise, yer yer oluşan sanayi tesisleri ve genel hizmet işyerleri (ibu fonksiyon sahasına dahil değil) nedeniyle, Ilıca yerleşim alanının doğu kenarından geçen Pulur Çayı'na kadar devam eder. Güney kenarından Erzurum - Erzincan asfaltı, kuzeyinden ise, Erzurum - Erzincan demiryolu geçmektedir.

Saha, 120 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir. Altyapı hizmetlerinin inşasına, 1973'de başlanmıştır. Bugün bazı eksikliklerine rağmen, altyapı hizmetleri hemen hemen tamamlanmıştır. Saha, her biri 4 000 ile 40 000 m². yüzölçümlü 73 parselden oluşmuştur. Büyük parseller, 50 ve daha çok işgücü çalıştırabilecek tesislere; küçükleri ise, 10 kişi ve daha fazla işgücü çalıştıracaklara tahsis edilmektedir.

Organize Sanayi Bölgesi fonksiyon sahasında, 1973 - 1985 yılları arasında faaliyete geçen işyeri sayısı, 23 adet kadardı. Bu tesislerin en kapasitelileri; Z.D.K. Tarım Alet ve Makineleri Fabrikası, Gül Başak, Beşler ve Ahmet Hamdi Şam Un Fabrikaları ile Ergaz Dolum Tesisleri, Efgün Makine Sanayii, Emidaş Dökümcülük, Tursaş Asetilen ve Oksijen Fabrikası, Lâle Mobilya Atölyesi gibi tesislerdi. Ayrıca basım iş kolunda da, sahada 1984'den itibaren yatırımlar başlamıştır. 1985 yılı itibariyle, üç büyük gazetenin basım tesisleri, burada faaliyete geçmişti. Sahada parselasyona uygun olarak bütün tesisler tamamlandığında, 73 adet sanayi tesisi faaliyete geçmiş olacaktır. Yan hizmet kuruluşları personeli de dahil, bu fonksiyon sahasında, gelecekte 10 000 nüfusun faaliyet göstereceği hesaplanmaktadır.

Erzurum - Erzincan asfaltının kuzey kenarında yer tutmuş olan Organize Sanayi Sitesi arazisi ile, Ilıca yerleşim sahası arasında; Sümerbank Doğu Anadolu Depolama Tesisleri, Can Ticaret Şekerleme Atölyesi, Uğur Sarraciye Atölyesi, N.A.T.O. Yeraltı Akaryakıt Depoları, Akaryakıt İstasyonu, özel konut yerleşimleri gibi tesisler vardır.

Erzurum - Ilıca aksının güney kesimi de, tıpkı kuzey kesiminde olduğu gibi yerleşmeye açılmaktadır. Bu kesimde yerleşim alanı olarak ayrılan sahalar, arazi kullanılışı yönünden ikiye ayrılır.

Bunlardan bir grubu, yine sanayi fonksiyonu kuruluş ve kullanılış sahaları teşkil eder. Diğer grubu ve bu arada çoğunluğunu, planlanmış yerleşim sahaları oluşturur. Sanayi tesisleri arasında; Süt ve Mamülleri Fabrikası, Metin - İş Tarım Aletleri İmal Atölyesi, Dedeoğlu Kalorifer Kazan Sanayii, Turalıoğlu Galvenizli Sac İmal Atölyesi, Deri Kösele (veya) İplik Fabrikası (1985'te binaları bitirilmişti, fakat hangisini imal edeceği belli değildi), Haskaya Mercedes - Benz Servis Tesisleri gibi kuruluşlar vardı.

Özel konut bölgeleri ve genel hizmet fonksiyon alanları ise; Köy Hizmetleri Sitesi (1985 yılında inşa halinde idi), 200 Evler, Dadaşkent ve Gez Köyü Mahallesi yerleşim alanları idi. Bunlardan Dadaşkent yerleşim sahası, 400 hektar kadar bir saha işgal etmektedir. 1985'te parselasyon sahası belirlemesi yapılmış olup, yerleşim alanında 100 000 nüfus barındırılması planlanmıştır. Diğerleri ise, daha önceki yıllarda yerleşilmiş sahalardı.

3. ERZURUM'DA SANAYİNİN KONUMUNDAN KAYNAKLANAN TEMEL SORUNLAR

Sanayi tesislerine yer seçiminde uyulacak genel ilkeler, bilindiği üzere oldukça çeşitlidir. Ancak göz önünde tutulması gereken bu esasları; ham madde temini, enerji sorunu, sermaye temini, ulaşım ve pazar sorunu gibi **esas kuruluş şartları** ile; amaca uygun arsa ve su sağlama kolaylığı, kuruluş yerinin eğim şartları, hakim rüzgâr durumu, arazinin verimlilik durumu gibi **sit şartları** olarak, iki bölümde incelemek mümkündür.

Biz bunlardan; esas kuruluş şartlarını değil, sit şartlarını ve ortaya çıkardığı sakıncaları, kısaca özetlemek istiyoruz.

Gerçi sit şartları, sanayi tesislerinin belli yerlerde kurulmasında önemli bir rol oynar. Özellikle tesis yeri için elverişli arsa ve sanayi faaliyet türüne göre ihtiyaca yetecek verimlilikte su kaynağı bulunması; şehirle günlük ilişkileri sağlamak, ham ve mamul maddeyi taşımak için var olması gereken ulaşım kolaylıkları, tesislerin sitinin seçiminde göz önüne alınması zorunlu olan **kuruluş yeri** şartları arasındadır.

*Bununla birlikte, bugün Erzurum'da sanayi tesislerinin dağılımında kuruluş yeri şartlarının; ucuz arsa temini hariç, hemen hiç biri, tesislere yer seçiminde etkili olmamıştır. Çünkü, akılcı esaslara dayanan bir planlama yapılarak tesislere yer seçilmemiş; aksine, her girişimci nerede ucuz arsa bulmuşsa, orada tesis kurma yoluna gitmiştir. Bu durum, kamu kesimi sanayi tesisi yer seçimleri için de, çoğunlukla aynıdır.

Tesislere yer seçiminde, şehir yerleşim sahasının kuzey ve batı kesimleri tercih edilmiş; daha açık bir ifade ile, Erzurum Ovası'nın giderek işgal edilmesi ve küçültülmesinde, hiç bir sakınca görülmemiştir.

Coğrafyacıların tesbitlerine göre, ortalama 1850 - 1900 m. yükseklik gösteren **Erzurum Ovası'nın** yüzölçümü, 825 km², yani 82 500 hektar kadar tutmaktadır. D.S.İ. uzmanlarının yaptıkları çalışmanın sonuçlarına göre ise, bu arazinin yaklaşık 65 797 hektarının (% 80'e yakını), tarımsal faaliyetlere uygun olduğu anlaşılmaktadır.

Ova; sulama sorunu çözümlendiği takdirde, —ki yeraltı ve yerüstü su kaynaklarınca elverişli bir bölgedir— zengin bir tarım bölgesi durumuna getirilebilir. Bugün, sulama sorununu çözümleyecek projeler henüz uygulamaya konulama-

mış olmasına rağmen (Kuzgun barajı ve Köşk barajı projeleri gibi), ovada dikkat çekici derecede önemli bir tarım faaliyeti vardır. Şeker pancarı, buğday ve patates tarımı, bunların en önemlileridir. Ayrıca ovada sebze tarımı giderek önem kazanmaktadır. Kavun - karpuz hariç, hemen her çeşit sebze ve bu arada yağlı tohumlulardan ayçiçeği de, yetiştirilebilen önemli tarım ürünleri arasındadır.

Gerçi Erzurum Ovası, yükselti ve klimatik şartların ortaya çıkardığı bazı güçlükler (yetişme süresinin kısa olması gibi) nedeniyle, kuşkusuz bölge, bir Iğdır Ovası, yada bir Çukurova düzeyinde tarıma uygun değildir. Ancak topraklarının verimsiz olduğu ileri sürülerek ovanın otlak sahalarına terk edilmesini öneren düşünceler, realite ve hatta bilim mantığından yoksun olduğundan, burada eleştirilmelerine bile gerek yoktur.

Erzurum Ovası, Erzincan Ovası, Tercan Ovası, Pasinler ve Iğdır ovaları gibi depresyon sahaları, bilindiği üzere, Doğu Anadolu Bölgesi gibi tarımsal arazisi çok kıt bir bölgemizin, başlıca hayat sahalarını teşkil etmektedir. Ancak bölgenin en verimli tarım sahaları; plansız, hesapsız ve hatta hoyratça ve keyfi kararlarla, giderek **tarım dışı kullanışlara** açılmaktadır. Bilindiği üzere tarıma uygun bir arazi, konutlar ve sanayi kuruluşlarına yer seçimi bakımından da uygundur. Oysa, tarıma uygun olmayan araziler, genel olarak yerleşme yeri ve sanayi tesisi sahası için değerlendirilebilir. Bu basit kuralın; yöneticileri bilinçli olan Batı ülkelerinde belki 19. Yüzyıldan beri uygulanmasına rağmen (İngiltere, F. Almanya, Hollanda ve diğerleri); bizde henüz 21. Yüzyıla girerken bile farkında olunmaması, gelecek kuşakların hesabına, gerçekten esef vericidir.

İşte yurdumuzun bir çok verimli tarım bölgesinde olduğu gibi, Erzurum Ovası da; spekülatif çıkar hesapları, plancıların bilinçsizliği ve sorunun önemini kestiremeyen bazı yöneticilerin teşvik edici uygulamaları gibi nedenlerle, hızla tarım dışı kalmaktadır. Bu süreç, özellikle 1970'lerden sonra giderek hızlanmakla birlikte; Erzurum Ovası'nı tarım dışı kullanışlara açmaya yönelik ilk etkili müdahaleler; inşasına 1949'da başlanan Et Kombinası, 1950'lerden itibaren askerî amaçlı tesislerin inşası ve 1959 - 1960'larda Atatürk Üniversitesi kuruluş ve kullanılış sahalarının belirlenmesi gibi faaliyetlerle başlamıştır.

Giderek hızlanan tarım dışı kalma süreci, 1967 Z. YAPAR ve 1981 A. ÇOPUROĞLU Erzurum Nazım İmar Planı kararları ile, daha da hızlandırılmıştır. Çünkü; bu planlardan birincisi 1985'de şehir nüfusunun 500 000'e yaklaşacağını varsayarak, 4 300 hektara yakın bir şehir kuruluş ve kullanılış sahasına ihtiyaç olacağını var saymıştır.[10] İkinci plan ise, 1980 - 2000 yılları arasında nüfusun 465 000'e ulaşacağı varsayımından hareketle, 13 650 hektarlık bir kuruluş ve kullanılış sahası planlama kararı getirmiştir.[11]

Nüfus projeksiyonlarında, matematiksel hesaplama mantığı adına bu ölçüde isabetsiz kehanette bulunulunca; ovanın tarım dışı kalma süreci, tabiatıyla daha da hızlanmıştır. Çünkü, artacak nüfusu yerleştirmek için mevcut şehir yer-

leşim sahasında arsa kalmadığı varsayılmış ve her iki plan kararlarında da, Erzurum - Ilıca aksı boyuncaki ova bölümüne, 100 000 nüfusun yerleştirilmesi ön görülmüştür.

Zaten kanımızca plancıları, bu gibi isabetsiz kararları almaya yönelten temel faktör, bu planların hazırlandığı yıllardan daha önce, Erzurum Ovası'nın en önemli bölümünü oluşturan Karasu Ovası kesimi ve kısmen de Sakalıkesik Ovası bölümü kuzey kesimlerinin, çoktan işgale başlanmış olması idi. Ancak, hem buna ihtiyaç bulunmaması ve hem de «zararın neresinden dönülürse kârdır» ilkesinden hareketle, plancıların, hiç olmazsa bu tahribata karşı çıkan kararlar getirmeleri beklenirdi. Böyle yapılmayıp, yöneticilere, tahribi daha da teşvik eden kararlar önerilmiştir.

Tarım dışı kullanışlar yönünden, ovanın en fazla tahrip edilmekte olan bölümü, Karasu Ovası kesimi ile, kısmen de Sakalıkesik Ovası'nın kuzey kesimleridir. Bu bölümlerin tarım yapılabilecek arazi tutarı, D.S.İ. elemanlarının etüdlerine göre yaklaşık 31 276 hektar kadar olup, Erzurum Ovası'nın tarıma uygun (sulanabilir) 65 797 hektarlık bölümünün % 47.5 kadarını oluşturmaktadır. Ancak bu kesimin, 1985 yılı tesbitlerimize göre, yaklaşık 6033.8 hektarı, yani % 19.3 kadarı, büyük ölçüde tarım dışı kalmıştı (Çizelge 6, Şekil 3). Bu sahayı, yine kısmen **Atatürk Üniversitesi** korumaktadır ve zorlamalara rağmen, sanıyoruz uzun yıllar da korumaya devam edecektir.

Gerçi Üniversite, işgal etmiş olduğu 4 400 hektarlık arazisi ile, Karasu - Sakalıkesik ovası bölümlerinden en büyük payı almıştır. Bununla birlikte, arazisinin çok geniş bir kısmını modern tarım metodları ile işlemekte ve Ziraat İşletmesi Çiftliği yoluyla, bölgenin tarım hayatına önemli katkılarda bulunmaktadır. Öte yandan arazinin yaklaşık % 20'si ağaçlandırılarak, uzun yıllardan beri yeşile hasret Erzurum için, çok güzel koruluklar oluşturulmuştur. Daha açık bir ifade ile, Üniversite'ye ayrılan arazi, bazılarının hiç düşünmeden ve aklın süzgecinden geçirmeden ileri sürdükleri şekliyle yitirilmiş olmayıp, aksine, kazanılmış arazilerdir. Şayet bu arazide bir kayıp varsa, o da; 23 Temmuz Doğu Fuarı Sahası hariç, şehiriçi ulaşım ile spor sahalarına ayrılacak fonksiyon alanları konusunda en küçük bir bilgisi bulunmayanların; getirip Şehir Otogarı ve Santral Garajı ile Cemal Gürsel Stadyumu ve kapalı spor salonunu Üniversite arazisine yerleştirmelerinden ileri gelen kayıplardır.

Şayet şehirin batı kesimini Üniversite işgal etmemiş olsa idi, arsa spekülatörleri, spekülatif işgale, kuşkusuz Havuzbaşı Meydanı'nın batı kenarından başlayacaklardı.

İşte Atatürk Üniversitesi, bu sorumsuzca işgali belli bir oranda da olsa, engellemeyi başarmıştır. Askerî fonksiyon sahalarının bazıları da, buna benzer bir rol oynamıştır. Yoksa Aziziye, Mecidiye, Küçük ve Büyük Kiremitlik tepeleri de çoktan gecekondularla işgal edilmiş olurdu.

ÇİZELGE : 6

KARASU - SAKALIKESİK OVA BÖLÜMLERİNİN İŞGALİ VE FONKSİYONEL KULLANILIŞI (1985)

Fonksiyon Sahası	**Yüzölçümü (ha)**
Karasu Ovası	16 154.0
Sakalıkesik Ovası	15 122.0
TOPLAM	**31 276.0**
Sanayi Fonksiyonu ve Yerleşim Alanları	1 499.5
Askerî Fonksiyon Alanları	134.3
Atatürk Üniversitesi Arazisi	4 400.0
TOPLAM	**6 033.8**
İşgal Edilen Saha % si	19.3

Kaynak : Yerinde Yapılan Etüdlerin Sonuçlarından

Karasu ve Sakalıkesik ovaları üzerinde en fazla işgale uğrayan sahalar, şehir yerleşim alanının kuzey kesimi ile, batı kesiminde Erzurum - Ilıca aksı doğrultusudur.

Bunlardan birinci yöre, esas itibariyle Erzurum Ovası'nın **Karasu Ovası** bölümü üzerine rastlar.

Bu kesimde, sanayi faaliyetleriyle ilk işgal, biraz önce de değinildiği üzere, 1949'da **E.B.K. Erzurum Et Kombinası**'nın inşasının başlaması ile olmuştur. Ne akla hizmet edilmişse, yılda 800 - 900 bin baş hayvan kesimi yapacak bir tesis, o zamanın şartlarına göre bile, ancak şehir merkezine 1.5 km. uzaklıktaki bir konumda kurulmuştur. Çok su harcayan bir kuruluş olması nedeniyle, kuşkusuz su temin şartları göz önüne alınmalı idi. Bununla birlikte, tesis yeraltı suyundan ihtiyacını karşılamakta olup, bu potansiyel, ovanın hemen her yöresinde mevcuttur. Bazı araştırıcılar demiryoluna yakınlığı, burada çok önemli bir avantaj olarak kaydetmekte ve yerinin, çok isabetli seçildiğini ileri sürmektedirler.[12] Ancak ulaşım kolaylığı, sit şartlarından, sadece birini teşkil eder. Bu kolaylık; tesisin kuruluş yerinden, Akyaka ve Kapıkule sınır kapılarımıza kadar, demiryolu güzergâhının pek çok konumunda vardır. O halde tesis; bugün hem şehirde yarattığı çevre kirliliği ve hem de tarım arazisini tahrip gibi zararları dikkate alınarak, şehirden biraz uzakta bir yerde kurulmalı idi.

Biraz önce sözünü ettiğimiz özel kesim Ettaş Entegre Et Tesisleri, şehir yerleşim sahasından 20 km. uzakta kurulmuş olduğu halde, elbette zararına işletilmemektedir.

Kombina; Hayvan Borsası ve Erzurum Yem Fabrikası ile birlikte, bu kesimde 284.6 hektarlık verimli bir tarım sahası işgal etmiştir. Böylece, Karasu Ovası

tarım arazisinin yaklaşık % 1.8'i ve 1985 yılına kadar Sakalıkesik - Karasu Ovası tarım arazilerinden işgal edilen 6033.8 hektarlık arazinin ise % 5'e yakını, sadece bu tesise ayrılmıştır.

Tesisin yerinin yanlış seçilmesinden kaynaklanan başlıca sorunlar, özetle şunlardır.

1 — Tesis, bugün hemen hemen tamamen şehir yerleşim sahası içinde kalmıştır. Çevresini, şehirsel uygarlıkla çelişecek düzeyde kirletmektedir.

2 — Ahlâk dışı ticarî rekabet kurallarının bir göstergesi olmalı ki, bu kamu kuruluşunun hemen yanıbaşına; Etsan, Ettat ve Özser adlarıyla, üç adet özel et kombinası daha yerleşmiştir. Hem çevre tarım arazisini biraz daha işgal etmişler ve hem de, Hıfzısıhha ve Çevre yasaları sanki bunlara ayrıcalık tanımışçasına, çevreyi kirletmekte, adeta birbiriyle yarışa girmişlerdir. Erzurum şehiri yöneticilerinin, bu çevreyi ve tesisleri sıkı bir denetim altında tutmaları gerekir.

3 — Bu kombinalara hayvan nakli, genellikle sürüler halinde yayan yapılmakta; bunların Çat, Tekman, Hınıs, Pasinler, Aşkale, Tercan yörelerinden getirilenleri, çoğu kez sabaha karşı sürüler halinde şehir içinden geçirilmekte ve etkili bir şekilde çevre kirliliğine yol açmaktadırlar.

4 — Ova kesiminden 284.6 hektarlık verimli bir arazi tarım dışı bırakılmıştır. Ovanın bu kesiminde; diğer bir önemli işgal olayı da, Erzurum Küçük Sanayi Sitesi ile Ordu 1021. Ağır Bakım ve Tamir Fabrikası'na kuruluş yeri seçerken meydana gelmiştir.

Bunlardan Küçük Sanayi Sitesi kuruluş ve kullanılış sahası olarak, 46,5 hektardan fazla bir tarım sahası yitirilmiş; fakat bununla da kalınmayarak, sanayi faaliyeti nüfusu davet ettiği için, 1969 - 1985 yılları arasında oluşan Şükrü Paşa (36 ha.), Yukarı Sanayi (68.2 ha.) ve Aşağı Sanayi (42.2 ha.) mahallelerinin yerleşme ve genişleme sahaları için, 146.4 hektardan fazla bir arazi tarım dışı kalmıştır.

Tarıma uygun bu sahalar işgal edilmemeli ve rasyonel bir değerlendirme yapılarak, tarıma uygun olmayan sahalar kuruluş yeri olarak seçilmeli idi. Oysa böyle bir planlama yapılmamıştır. Kamu sanayi kuruluşları bu kesimde bugün de kurulmaya devam edilmektedir. Nitekim **Ordu 1021. Ağır Bakım ve Tamir Fabrikası**, 1983'de ova üzerindeki bugünkü yerine taşınmış ve yaklaşık 32.6 hektarlık bir tarım arazisi işgal etmiştir.

Kuşkusuz ovanın bu kesimi, sadece endüstri kuruluşları yoluyla değil; çeşitli kamu kuruluşları inşa edilmek suretiyle de hızla işgal edilmektedir. Bunlar arasında en önemlileri; Çay İşletmeleri Bölge Stok ve Satış Müdürlüğü binaları, Yarı Açık Cezaevi, T.E.K. Bölge Tesisleri ve Trafo Merkezi, Orman Başmüdürlüğü Tesisleri, P.T.T. Bölge Başmüdürlüğü Depo Garaj ve Atölye Tesisleri, Oto Servis ve Bakım Tesisleri, Hava Meydanı ve bağlı kuruluşları gibi tesislerdir.

Daha çok sanayi amaçlı kuruluşların çoğalmasıyla giderek artan bir işgal faaliyeti de, **Erzurum - Ilıca aksı** doğrultusunda sürdürülmektedir. Bu kesimde tarım dışı kalan arazinin Erzurum - Erzincan asfaltının güneyindeki kesimi Sakalıkesik Ovası'nın kuzey bölümünü; bu güzergâhın kuzeyinde kalan işgal sahası ise, adı geçen ovanın güney bölümünü oluşturmaktadır.

Bu kesim daha çok 1973'lerde 120 hektarlık **Organize Sanayi Sitesi** arazisinin parselasyonu ile dikkatleri çekmeye başlamıştır. Ancak bu aksa yönelik spekülasyona varan esas ilgi, aslında 1967 Z. YAPAR Erzurum Nazım İmar Planı kararlarının, bu çevreye 100 000 nüfus yerleştirme önerisini getirmesiyle başlamıştır.

Bugün (1985) bu aks üzerinde, çoğunluğu sanayi kuruluşlarına ait olmak üzere tarım arazisinden, 815.6 hektar kadar bir arazi tarım dışı kalmıştır. İşgal edilen arazi miktarı (1985'e kadar), Sakalıkesik - Karasu ovası bölümlerinde toplam arazinin % 13.5'i ve sözü edilen iki ova bölümündeki mevcut tarımsal arazinin, % 2.6'sı kadar bir pay tutuyordu.

Fonksiyonel bütünlük bakımından en geniş kullanılışı, Organize Sanayi Bölgesi işgal etmiştir. Bilindiği üzere 10 kişiden fazla işgücü çalıştıran ve motor gücü 10 Beygir gücünü aşan (bu kriterlerin altındaki sanayi işyeri fonksiyon sahaları —küçük sanayi sitesi— adını alır) sanayi işyerlerinin toplandığı sitelere, organize sanayi sitesi denir. Bu gibi sitelerin kurulmasında, D.P.T. bazı kriterler önermiştir.[13] Bunlardan biri de, kuruluş sahasının, **çıplak arazi parçası** olması ilkesidir. Öyle anlaşılıyor ki, ilke kararları alınırken, bir tarım uzmanına bu komisyonda görev verilmesi akıl edilememiştir. Şayet böyle yapılsa idi, ilke kararı; «organize sanayi sitelerine yer tayin ederken; tarıma uygun olmayan, fakat sanayi tesislerinin kurulmasını engellemeyecek derecede elverişli olan araziler seçilir» diye belirlenirdi.

Böyle yapılmadığı için, hemen bütün şehirlerimizde (bu arada Erzurum'da) organize sanayi siteleri, verimli tarım arazileri üzerinde geliştirilmektedir. Bunlardan biri de, Erzurum Organize Sanayi Sitesi'dir. Bu saha parsellendikten sonra giderek bu alanın sınırları dışında kalan tarım arazileri de, işgal edilmeye başlanmıştır. Kapatılan bu gibi sahaların en geniş yüzölçümlü olanı; 120 hektarlık Organize Sanayi Sitesi arazisinden sonra, 1985'de kuruluş sahası belirlenen 400 hektarlık **Dadaşkent** arsasıdır. Resmi ilgililer, burada 20 000 konutluk ve 100 000 nüfuslu bir yerleşme ünitesi oluşacağını ifade ediyorlardı.

Erzurum Hava Meydanı hariç, arsa temini bakımından hiçbir kuruluşu ova üzerine kaydırmaya ihtiyaç yoktu; bugün de yoktur. Şayet dikkatli bir planlama yapılsa idi, yakın bir gelecekte böyle bir ihtiyaç olmadığı anlaşılacaktı. Nitekim uzun yıllar atıl kalan ve tarıma pek uygun olmayan Küçük ve Büyük Kiremitlik Tabyaları güneyindeki arsa potansiyeli üzerinde, 1985'de 6 000 kadarı tamamlanmış olan, 12 000 konutluk ve 60 000 nüfuslu bir yerleşim bölgesi oluşturul-

maktadır. **Yenişehir** olarak adlandırılan bu yerleşme sahasının hemen batısında, yani D.L.İ. hizmet binaları çevresinde yer tutan geniş arsa potansiyeli niçin değerlendirilmemiştir; doğrusu bunu anlamak mümkün değildir. Sanırız ki plancılar ve yöneticilerin, bu potansiyelden hiç haberleri olmamıştır.

Oysa bu sahada, daha birkaç Yenişehir büyüklüğünde arsa potansiyeli vardır. Öte yandan şehir yerleşim sahasını S-N yönünde işgal etmiş 12 600 gecekondu tasviye ederek artan nüfus için bunların arsa potansiyelinden yararlanmak ve bütün sanayi kuruluşlarını da, Yenişehir batısında, Çat yolu boyuncaki verimsiz ve genellikle boş olan araziler üzerine kaydırmak, en akılcı bir yol olurdu. Bunlara ilaveten, Kars Kapısı ile Deveboynu beli arasında, yani şehir yerleşim sahasına göre güneydoğuda, hayli yüksek bir arsa potansiyeli vardır. Bu sahanın bir kısmı askeri amaçlarla çevrilmiş, bir bölümü üzerinde Maksut Efendi Mahallesi (gecekondu semti) oluşmuştur. Ancak, önemli bir kısmı henüz boştur. Örneğin Küçük Sanayi Sitesi kuruluş sahası olarak, bu çevreden de yararlanılabilirdi.

SONUÇ

Bu açıklamalar da gösteriyor ki, Erzurum'da hem sanayinin ve hem de genel olarak yerleşim sahalarının yerleri, temelde yanlış seçilmektedir. Uzun vadeli ekonomik çıkarların korunması gerekirken, böyle yapılmamakta; aksine, kısa vadeli spekülatif çıkarlar, uzun vadeli kazançlara tercih edilmektedir.

Erzurum için, henüz iş işten geçmemiştir. Zararın neresinden dönülürse kârdır ilkesinden hareketle; artık Erzurum Ovası tarım potansiyelinin, bundan sonra daraltılmasına, kesinlikle izin verilmemelidir. Çünkü daha uzun yıllar, buna ihtiyaç yoktur. Uygulama keyfi olup plansız ve hesapsız düşüncelerin eseridir.

Erzurum ve bu arada diğer şehirlerimizin yöneticileri; **1982 Anayasası**'nın 23, 45 ve 56. maddeleri ile, 1983 Tarih ve 2872 Sayılı **Çevre Kanunu** tarafından kendilerine verilen yetkileri, sonuna kadar kullanmalıdırlar. Artık şehir yöneticileri, «Yetkimiz yok, ne yapalım!» mazeretini ileri süremezler.

Türkiye'de tarım topraklarının amaç dışı kullanışlara karşı titizlikle korunması, kanımızca günümüz yöneticilerinin, gelecek kuşaklara en büyük armağanı olacaktır.

KAYNAKLAR

1. DOĞANAY, H., 1983, Erzurum'un Şehirsel Fonksiyonları ve Başlıca Planlama Sorunları (Doçentlik Tezi). Atatürk Üniv. Fen - Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, S. 328 Vd., ERZURUM.

2. GÖNEY, S., 1977, Şehir Coğrafyası. İstanbul Üniv. Edebiyat Fakültesi Yay. No. 2274, Coğrafya Enstitüsü Yay. No. 91, S. 191, İSTANBUL.

3. CHAPIN, S., 1965, Urban Land Use Planning. University of Illinois, p. 386, URBANA.

4. DOĞANAY, H., 1983, a.g.e., s. 67 - 101 ve 289 - 296.

5. YÜCEL, T., 1973, «Türkiye'nin Sanayileşmesi ve Bu Sanayileşmenin Yarattığı Meseleler.»

   Cumhuriyet'in 50. Yılına Armağan, T.K.A.E. Yay. No. 1, Seri 1, s. 71 - 80, ANKARA.

6. CHAPIN, S., 1965, a.g.e., s. 387.

7. GALLON, A. B., 1962, Urban Patern. D Van Nostrand Companu, p 458, NEW JERSEY.

8. Sanayinin Kuruluş ve Lokasyon Şartları konusunda bakınız :
   TÜMERTEKİN, E., 1972, İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri.
   İstanbul Üniv. Yay. No. 1808, Coğrafya Enstitüsü Yay. No. 71, İSTANBUL.

9. D.S.İ., 1979, Erzurum Projesi Yapılabilirlik Raporu.
   Teknik ve Ekonomik Yapılabilirlik, Cilt 1, s. 76 - 81, D.S.İ. Kartoğrafya Servisi Yayını, ANKARA.

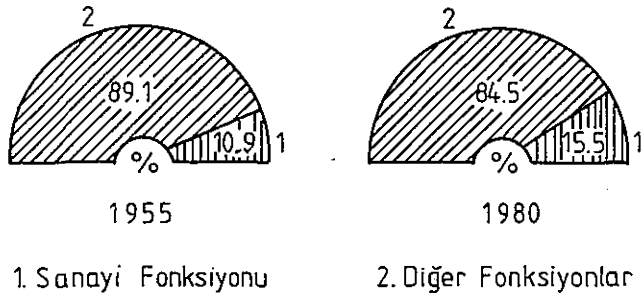
10. YAPAR, Z., 1967, Erzurum Ana İmar Planı İzah Raporu, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü; Onay : 15.2.1967, ANKARA.

11. ÇOPUROĞLU, A., 1981, Erzurum Nazım İmar Planı Raporu. Onay : 28.12.1981, ANKARA.

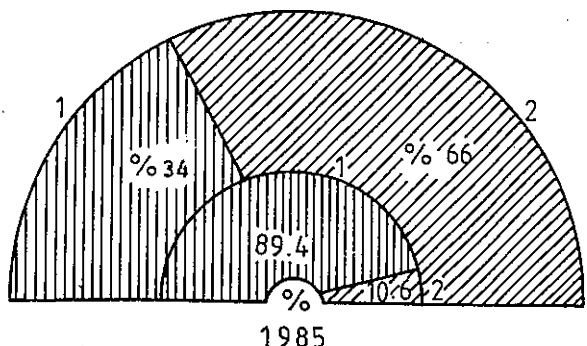
12. İSHAKOĞLU, M., 1974, İşletmecilik Bakımından Erzurum Et Kombinası. Atatürk Üniv. Yay. No. 272, İşletme Fakültesi Yay. No. 32, s. 303, ERZURUM.

13. D.P.T. 1976, Organize Sanayi Bölgeleri. Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s. 2 Vd., ANKARA.

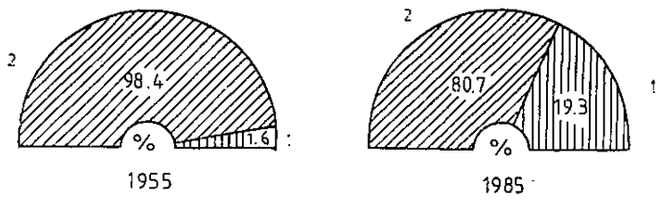
ŞEKİL : 1. Erzurum'da Sanayi Fonksiyonu İşgücünün Diğer Fonksiyonlar İşgücü Toplamı Karşısındaki Durumu.



ŞEKİL : 2. Erzurum'da Büyük ve Küçük Sanayi İşyerleri ile Toplam İşgücünün Genel Toplam Karşısındaki Durumu



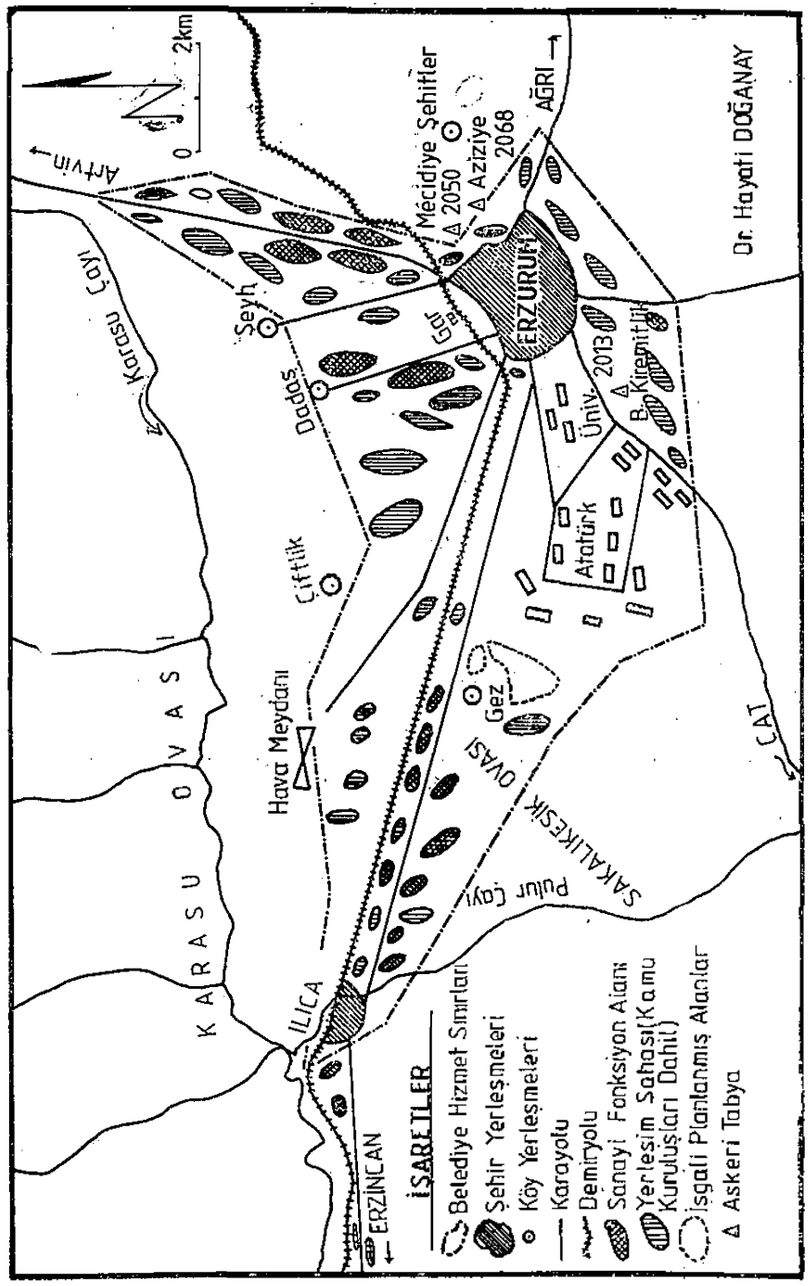
ŞEKİL : 3. Erzurum Ovasının (Sakalıkesik_ Karasu Ovası Bölümü) Amaç Dışı Kullanılışlarla Daraltılması



1 Tarım Dışı İşgaller

2. Açık Sahalar

HARİTA 1. ERZURUM (Karasu-Sakalıkesik) OVASININ İŞGALİ (1985)



Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

DOĞUKARADENİZ BÖLGESİNDE SANAYİNİN GELİŞİMİ VE ARAZİ KULLANIMI

Doç. Dr. Şinasi AYDEMİR, Doç. Dr. Saliha AYDEMİR, Gülnaz TEYMUR
K. Ü. Müh. Mim. Fak. Mimarlık Bölümü

GİRİŞ

Sanayi ve diğer sektörler arasında arazi kullanımına göre bir denge kurulması ve değerli tarım topraklarının elden çıkarılmaması üzerinde yoğun tartışma ve görüş birliği olduğu bilinmektedir. Ancak, bu dengelerin hemen her zaman kurulabildiği de söylenemez.

Bölgesel farklılıklar dikkate alındığında; tarım sanayi, rekreasyon gibi kullanımlar arasında, kullanıma sunulacak alanlar da sınırlıdır. Bunu, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nde görmemek olanaksızdır. Örneğin, bölgede geleneksel tarım ürünleri dahil, tarımsal üretime uygun toprakların tüm bölge topraklarına oranı ancak % 9 civarındadır (Toprak Su Gen. Md., 1981).

Diğer taraftan Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki kentsel gelişme, kıyı boyu bir yoğunluk bölgesi oluşturacak şekilde devam etmektedir. Sözü edilen gelişme ise tarım yönünden elverişli I - IV. sınıf topraklar üzerinde yer almaktadır. Bu nedenle de sınırlı olan toprağın kullanımında belirli dengeler aramak zorunlu görülmektedir.

Bu bildiride bölgesel sanayinin gelişimi kentleşme ile bağıntılı olarak irdelenmiş, bugünkü ve gelecekteki alan kullanımları irdelenerek bölgesel sanayinin nitelikleri ortaya konmuş ve yerseçimi eğilimleri izlenmiştir.

Diğer taraftan, kentsel gelişme ile sanayideki işgücü ve toplam sanayi işyerleri arasında bir bağıntının olup olmadığı, diğer bir deyişle kentleşme - sanayileşme olgusunun bölgesel görünümünün bir rasyoneli olup olmadığı üzerinde durulmuştur.

YÖNTEM

Bu bildiriye esas olan araştırma Samsun - Hopa kıyı kuşağındaki kentlerde yürütülmüştür. İllerdeki Sanayi Teknoloji müdürlükleri ile D.İ.E.'nin bölge müdürlüklerinden küçük, büyük sanayi işyerleri hakkında bilgiler (kuruluş yılları, faaliyet kolları, istihdam kapasiteleri, alan kullanımları vb.) derlenmiştir. Bu amaçla 8 000'ne yakın küçük işyeri ile 150 kadar büyük işyeri hakkında istatistiki ve kurumsal bilgiler değerlendirilmiştir.

BULGULAR

- **Doğu Karadeniz Bölgesi Kentsel Nüfus Değişimi :**

Sanayileşme olgusu nüfusla bağlantılı olduğuna göre bölgesel nüfus değişimi - gelişiminin izlenmesi sanayileşme olgusunun bölgesel dağılımına da ışık tutacaktır. Bölgesel nüfusun değişimi - gelişimi mutlak nüfus artışları ve kıyı yerleşmelerinin birbirine göreceli gelişimini izleme açısından, nüfuslarının toplam nüfus içindeki paylarının değişimi ile ölçülmüştür. Şekil 1.'e bakıldığında 1970 - 1980 yılları arası nüfus artışlarına bağlı kentsel büyümenin Samsun, Trabzon, Ordu, Giresun ve Rize kentlerinde olduğu görülmektedir. Bu kentleri Ardeşen, Bafra, Bulancak ve Perşembe izlemektedir.

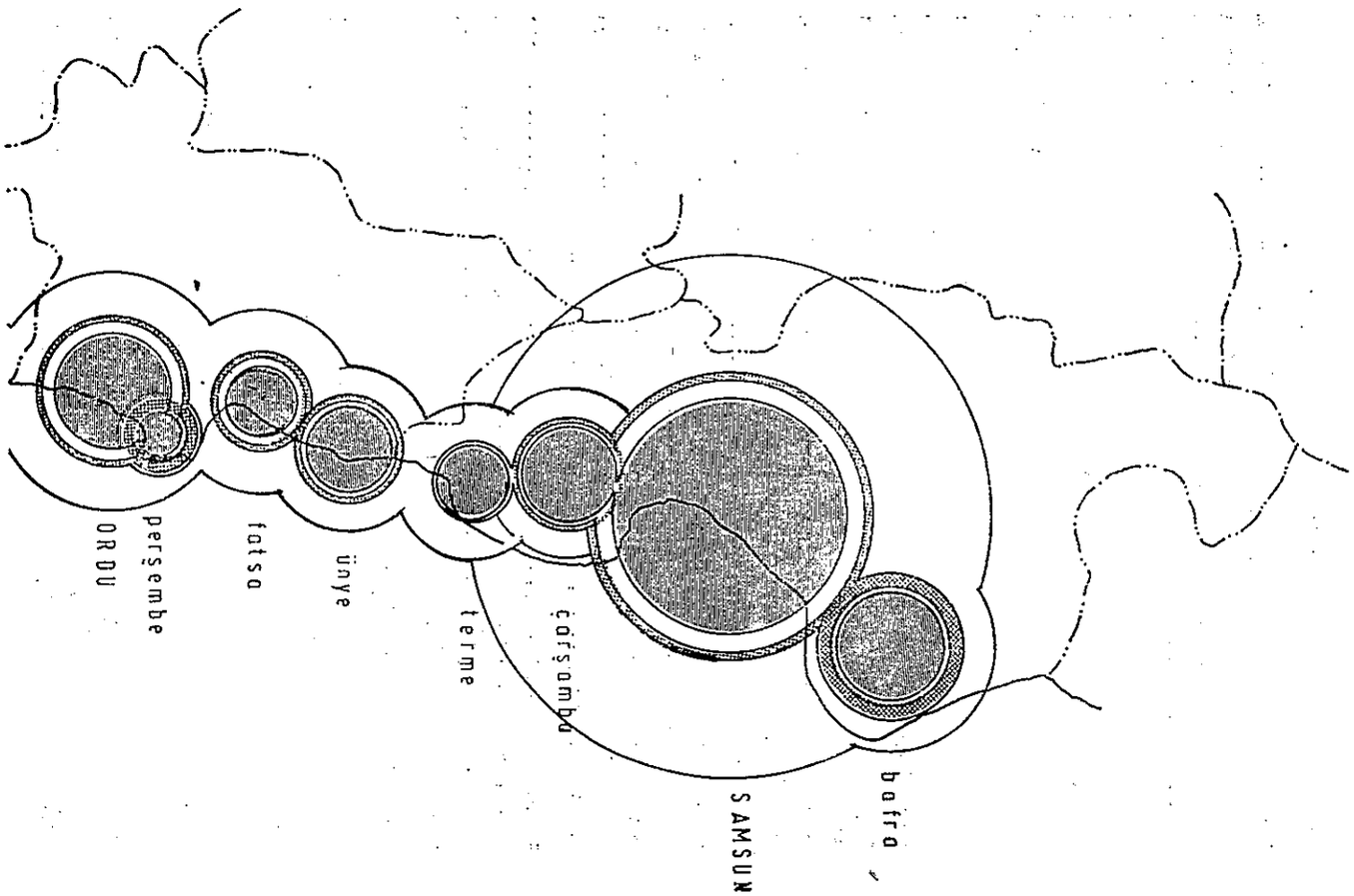
Doğu Karadeniz Bölgesi sahil bandı kentsel yerleşmelerinin bölge toplam kıyı yerleşmeleri nüfusuna bakıldığında 1960 - 1980 arasında payları artan yerleşmelerin önem sırasına göre Vakfıkebir, Ordu - Fatsa, Araklı, Bafra, Sürmene - Ünye, Espiye (% 010 ile % 02 arası), azalan yerleşmelerin ise Çayeli, Rize, Çarşamba, Eynesil, Fındıklı, Akçaabat (% 010 ile % 03 arası) olduğu görülür. Diğer yerleşmelerin toplam nüfus içindeki paylarında herhangi bir değişme görülmemektedir.

D.P.T. 2000 Yılı Nüfus Tahminleri'nin (Kocaman, 1980) 1980 yılı nüfusları ile karşılaştırılması Eynesil, Giresun, Samsun, Terme, Vakfıkebir ve Of nüfuslarının bölge içindeki göreceli önemlerinin % 04 ile % 022 arasında değişen oranlarda artacağını, Espiye, Bulancak, Yomra, Ünye, Sürmene, Araklı, Çarşamba, Tirebolu, Akçaabat, Çayeli, Rize ve Bafra'nınkinin ise % 03 - % 019 arasında önemini yitireceğini göstermektedir.

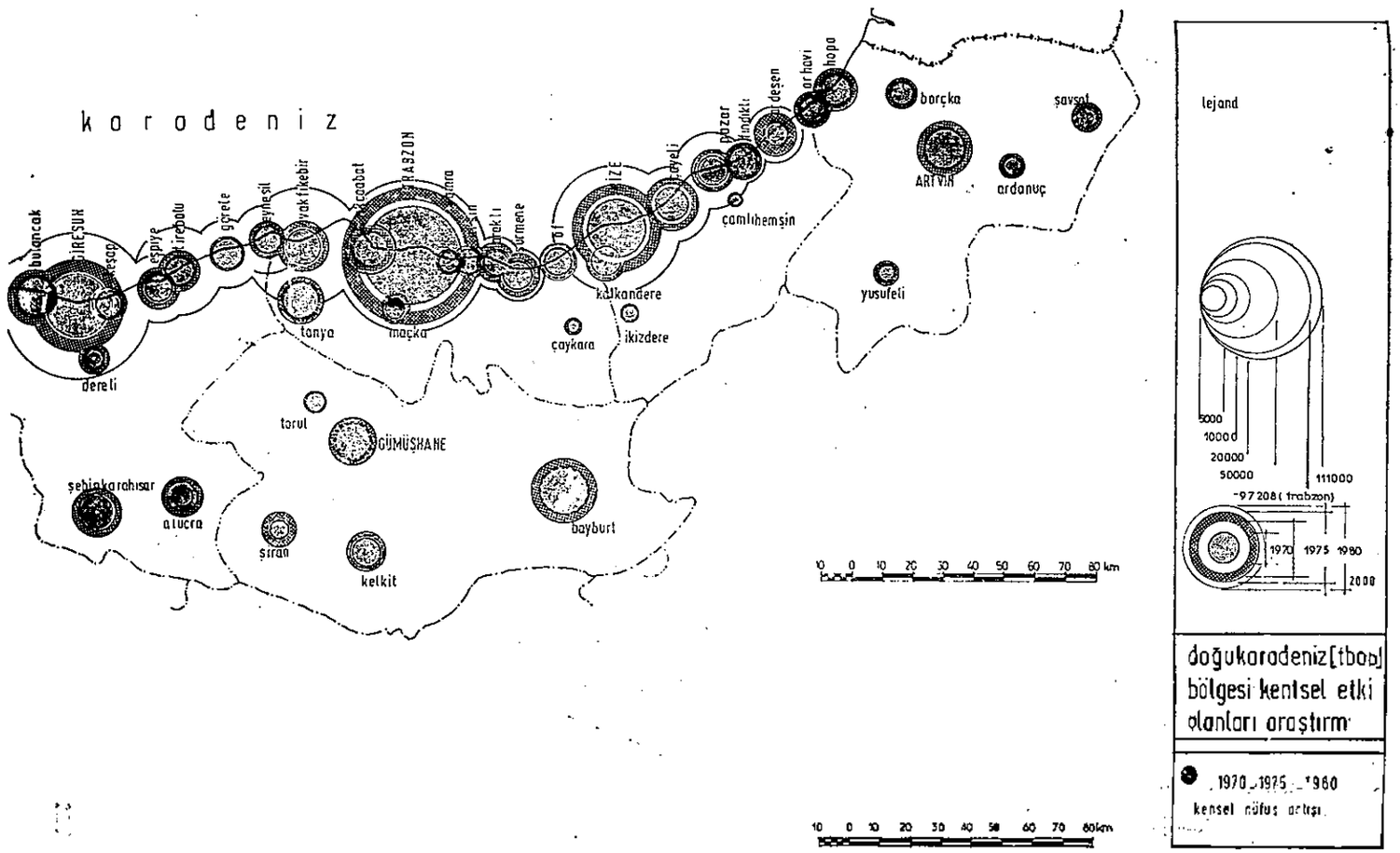
Bu karşılaştırmadan çıkan önemli sonuç, bugünkü kentsel alanlardan, 2000 yılında Samsun, Giresun, Terme, Fatsa, Vakfıkebir, Of, Pazar, Eynesil ve Görele'nin kentsel kademelenme de önemleri daha da artan odaklar olarak ortaya çıkacaklarıdır.

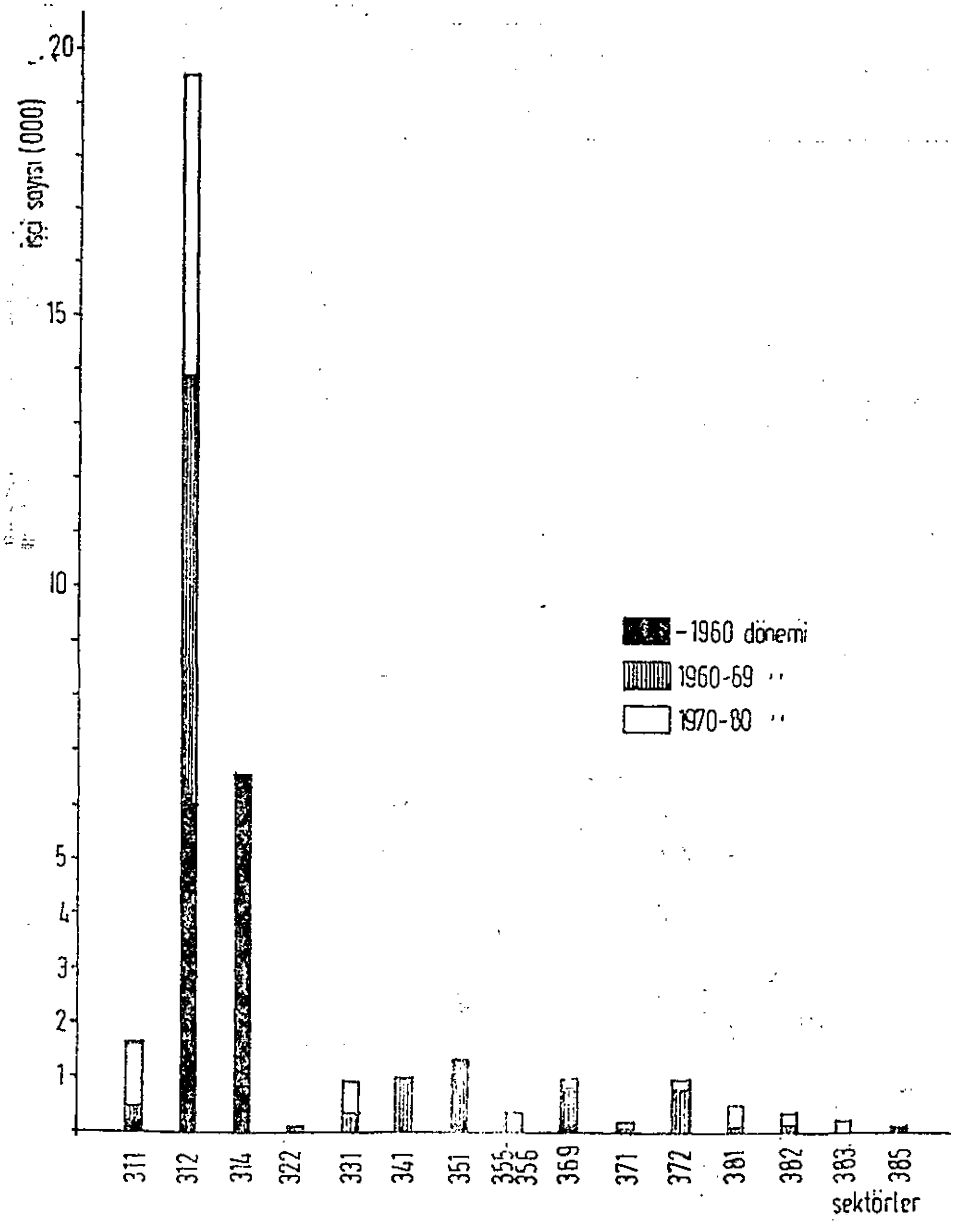
- **Sanayi Sektörünün Gelişimi :**

Bölge sanayinin gelişimi, sektörel değişim - gelişim ve sanayinin niteliksel değişimi açısından incelenecektir. Sektörel gelişme her sektördeki büyük sanayi işgücü (işçi sayısı) artışı ile gösterildiğinde 1960 öncesi dönemde en önemli faaliyet gıda (çay, fındık, tütünde - 312 ve 314 nolu sektörlerde) sektöründe görülmektedir. (Bkz. Şekil 2). 1960 sonrası planlı dönemde gıda sanayinde artış önemini korumakla birlikte bölge sanayii çeşitlenmiş, yeni sektörlerde faaliyetler başlamıştır. Bu değişime, büyük ölçekli kamu ve özel girişimciler yatırımlarıyla öncülük etmişlerdir (kağıt, kimya, metal sanayilerinde —341, 351, 372 nolu sektörlerde— olduğu gibi). Kalkınmada Öncelikli Yöreler politikasının uygulandığı dönem olarak kabul edi-



şekil 1 doğukaradeniz bölgesi kentsel nüfus artışları





ŞEKİL : 2. İŞGÜCÜNÜN YILLARA GÖRE SEKTÖREL DAĞILIMI

lebilecek 1970 sonrası dönemde ise daha çok özel sektör, ya bölge ürünleriyle düşey bağlantılı (gıda, ağaç işleri, metal ve metal işleri) ya da bölge tüketimine yönelik sektörlerde (lastik, plastik, metal eşya vb.) üretime girmişlerdir. Toplam işgücünün kentler arası dağılımına bakıldığında bölgesel önemdeki kent sayısının fazla olmadığı görülür. En önemli yerleşmeler bölge sanayi işgücünün % 24 istihdam eden Samsun başta olmak üzere sırasiyle Rize, Trabzon, Bafra, Çayeli, Giresun ve Ordu'dur (bölge toplam işgücü içindeki payları % 19 ile % 4 arasında değişmektedir).

Sektörel çeşitlenme - gelişmenin mekanda değerlendirilmesi lokasyon katsayıları ile yapılmıştır (Bkz. Tablo I). Buna göre çeşitlenmenin en çok olduğu kentler Samsun, Trabzon, Giresun ve Rize'dir. Yerleşmelerin hemen yarısı gıda sanayiinde (311, 312), üçte biri ağaç sanayiinde (331), dörtte biri ise inşaat malzemeleri sanayiinde (369) uzmanlaşmışlardır. Metal, metal işleri ve plastik sanayii (381, 382, 355 - 6), iki üç kentte ağırlık kazanmaktadır. Buradanda anlaşılmaktadırki bölge kentlerinde, daha çok bölge ürünlerini işleyen ve bölge pazarlarına dönük üretim yapan sanayi türleri faaliyet göstermektedir.

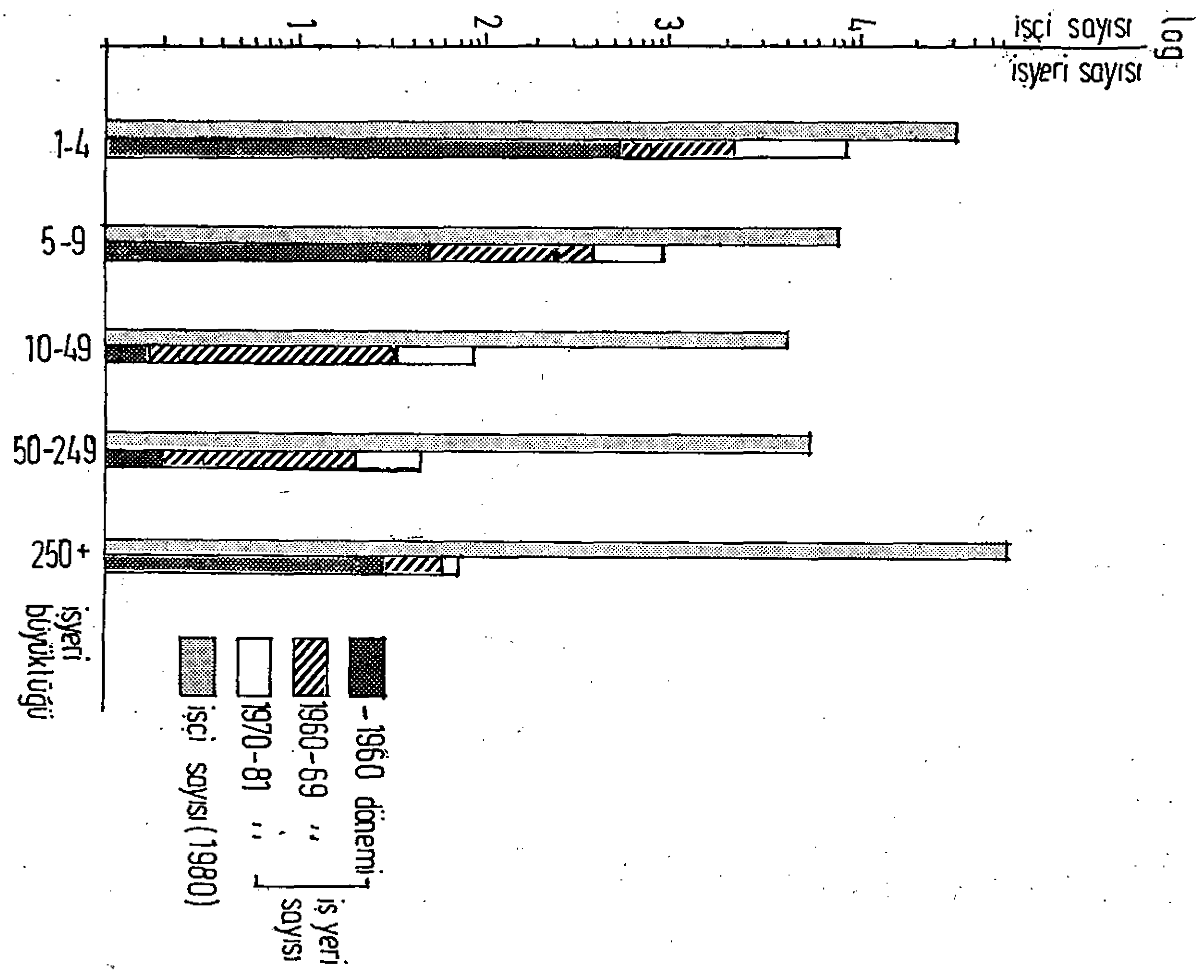
- **Sanayinin Niteliksel Gelişimi :**

İşyerlerinin büyüklük gruplarına dağılımları incelendiğinde küçük işyerlerinin plansız dönem, büyük işyerlerinin ise planlı dönemde arttığı izlenmektedir (Bkz. Şekil 3). Özellikle büyük işyerleri grubunda (10-49, 50-249) yer alan işyerlerinin çoğu 1960 - 1970 arasında faaliyete geçmişlerdir. Büyük yatırım isteyen işyerleri (250 grubu) ise 1970 - 1980 döneminde işletmeye açılmışlardır. İşyerlerinin büyüklük gruplarına göre kentler arası dağılımına bakıldığında (Bkz. Şekil 4) büyük işyerlerinin (250) başta Rize ve Samsun olmak üzere Rize çevresi kentler ile Trabzon, Giresun ve Bafra'da, orta boy işyerlerinin (10 - 49) Trabzon, Ordu, Samsun'da yoğunlaştığı gözlenmektedir. Geri kalan kentler de ise 1 - 9 grubu işyerleri yer almaktadır. Büyük işyerlerinin çoğunluğu çay, tütün, ağaç işleri alanında faaliyet göstermektedirler.

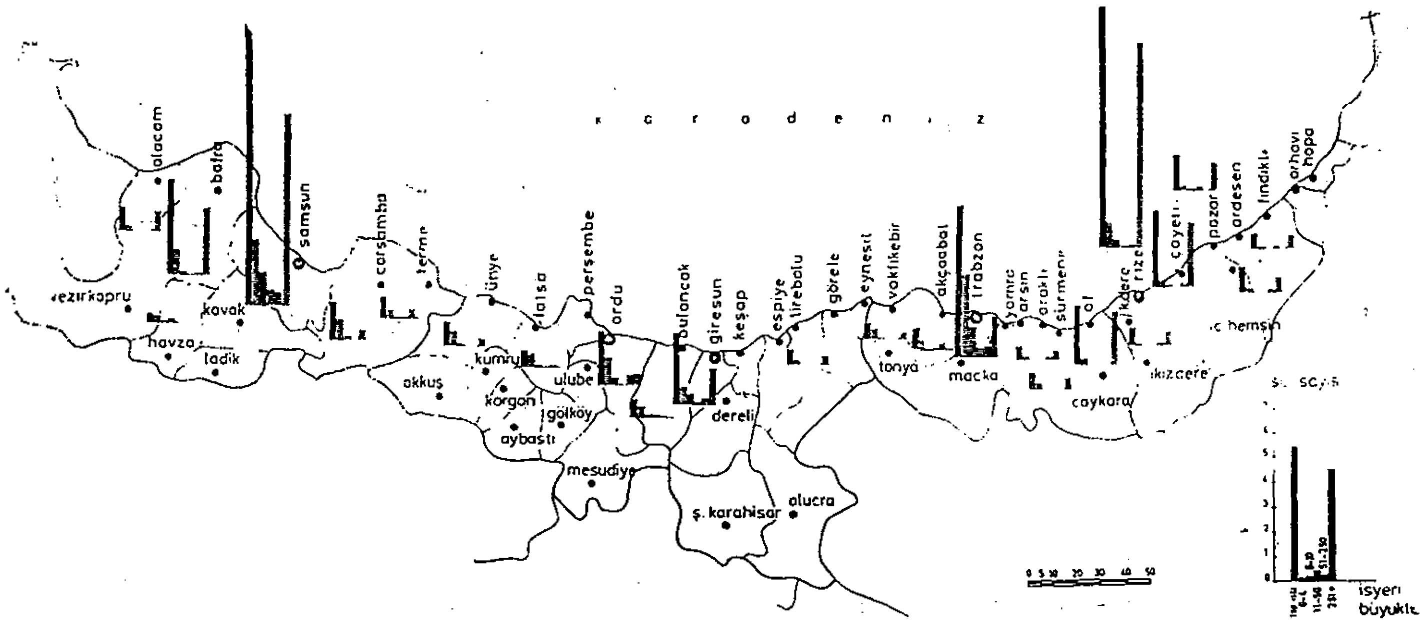
- **Sanayide Alan Kullanımı :**

Bölge sanayiinin sektörel ve nitel özellikleri ile mekansal dağılımı yanında alan kullanımlarını da bilmek, hangi tür ve ölçekte sanayinin ne ölçüde alana gereksinim duyduğu, gelecekte alan kısıtlamaları nedeniyle ne tip sanayinin bölgede gelişebileceği açısından yararlıdır. Küçük işyerlerinde hangi alt sektörde olursa olsun alan gereksinimi en düşük düzeydedir. Sanayi siteleri yada kent içinde yerleşen bu tür sanayide açık alan ya hiç yoktur, ya da çok sınırlıdır.

Büyük işyerlerinde alan gereksinimi işçi ve işyeri başına ölçütleri üzerinden değerlendirilmiş İstanbul, İzmir ve diğer ülke değerleri ile karşılaştırılmış-



ŞEKİL 3. İŞYERİ BÜYÜKLÜĞÜNE GÖRE İŞGÜCÜ DAĞILIMI.



ŞEKİL 4: İŞYERLERİNİN BÜYÜKLÜKLERİNE GÖRE BÖLGESEL DAĞILIMI

TABLO I. SEKTÖRLERE GÖRE LOKASYON KATSAYILARI DAĞILIMI

sektör \ yerleşme	SAMSUN	Çarşamba	Bafra	Terme	RİZE	Çayeli	Pazar	Ardeşen	Kalkandere	Fındıklı	TRABZON	Sürmene	Vakfıkebir	Akçaabat	Araklı	GİRESUN	Bulancak	ORDU	Ünye	TOPLAM BÖLGE
311	0.5	20.65	0.38	1.39	0.09	2.03	0.67	–	2.33	–	3.23	–	–	4.77	–	0.56	13.62	9.20	1.31	1.23
312	–	–	–	0.44	2.01	–	1.90	1.58	1.85	1.87	0.74	1.99	–	0.65	1.56	0.58	0.59	1.04	–	
313-14	24.1	–	3.28	–	–	–	–	–	–	–	1.03	–	–	2.58	–	–	–	–	–	1.63
331	0.17	–	–	31.98	1.10	–	–	11.18	–	4.22	–	–	–	–	–	6.76	–	5.77	–	0.42
341	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	23.28	–	–	–	6.97
351	3.21	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0.45
355-56	2.00	–	–	–	–	–	–	–	–	–	11.2	–	–	–	–	–	–	–	–	0.08
369	–	–	–	–	0.14	0.13	1.39	–	–	–	10.91	–	3.25	–	8.21	0.33	–	–	32.64	0.19
371	0.89	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6.76	–	–	–	–	–	47.33	–	–	1.48
372	22.03	–	–	–	–	–	–	–	–	–	12.42	–	–	–	–	–	–	–	–	0.05
381	0.68	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2.02	–	75.54	–	–	1.13	–	–	–	0.08
382	2.86	–	–	–	0.28	–	–	–	–	–	2.10	–	–	–	–	–	–	–	–	0.04
383	0.90	66.3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0.03
384	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	108.69	–	–	–	–	–	–	–	0.001
385	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	25.99	–	–	–	–	–	–	–	–	0.33

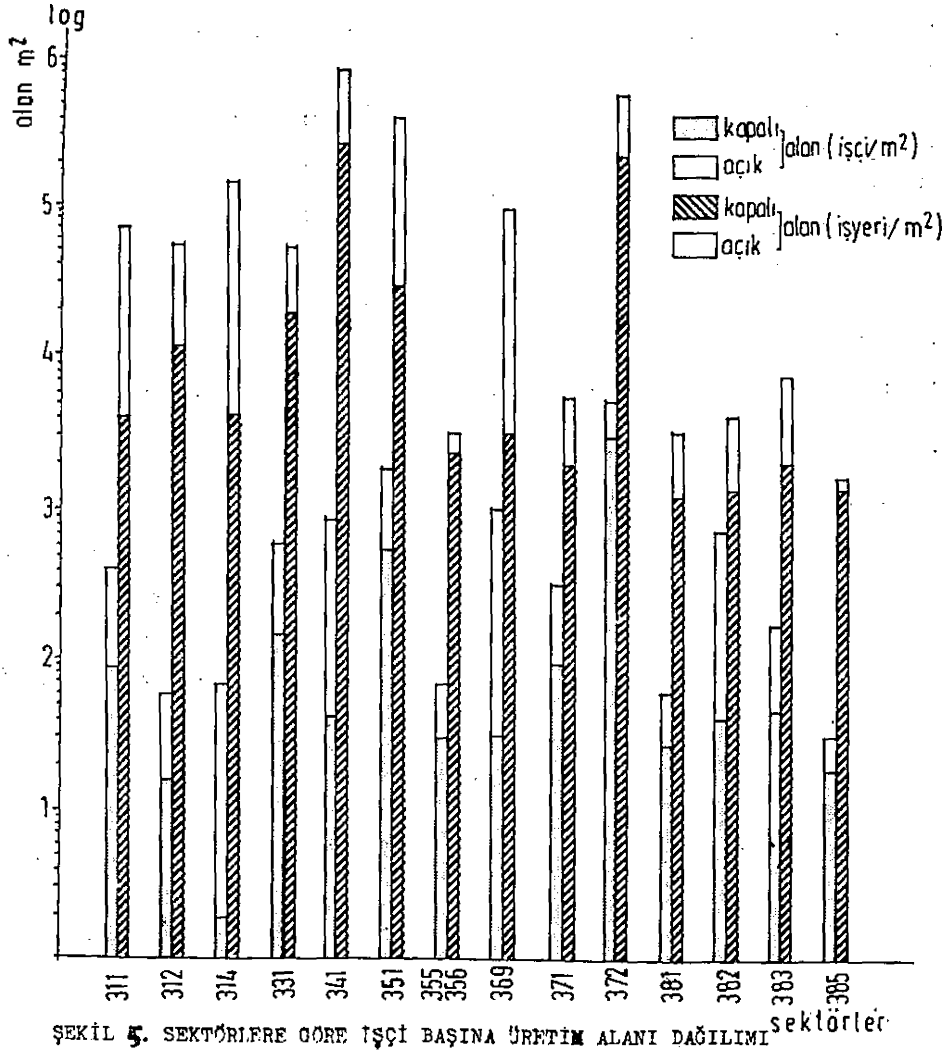
tır. Bölgede işçi başına alan kullanımının en büyük olduğu sektörler 6 356 m^2/işçi ile 395 m^2/işçi arasında değişen değerlerle, sırasıyla metal (372), kimya (351), inşaat malzemeleri (369) kağıt (341), ağaç işleri (331) ve gıda (311) sanayileridir. Tüm sektörler ortalaması ise 858 m^2/işçi dir, ki bu değer en çok alan kullanan iki sektör (372, 351) çıkarıldığında 309 m^2/işçiye düşmektedir (Bkz. Şekil 5).

Kent bazında işçi başına düşen alan kullanımına bakıldığında büyük alanların Samsun başta olmak üzere Giresun, Terme, Çarşamba, Bulancak, Ordu ve Trabzon da olduğu görülür (1054 m^2/işçi ile 172 m^2/işçi arasında değişmektedir). Rize çevresi yerleşmelerde alan kullanımının sınırlı olması (87 - 63 m^2/işçi) çay sanayinin özelliği gereğidir. Gerek sektörler gerekse yerleşmeler bazında ortaya konan değerler İstanbul, İzmir ve İngiltere ölçütleri ile karşılaştırıldığında (sırasıyla 5 m^2/işçi, 17 m^2/işçi, 133 m^2/işçi) (Aydemir ..... 1983) genelde bölge sanayiinin aşırı toprak kullandığı görülür. Bunun nedeni, her ne kadar bölge sanayiinin üretim teknolojisinden ileri gelebilirse de, daha çok işletmelerin çeşitli nedenlerle gereğinden fazla alanı el altında tutmalarıdır kanısındayız.

Sonuç

- Bölge sanayii ülke bazında değerlendirilse, genelde bölgede sanayinin çok gelişmediği, ancak sınırlı alt sektörlerde (311, 313 - 14, 341, 371) uzmanlaştığı görülür (Bkz. Tablo I). Bu nedenle, hernekadar, sanayi - diğer sektörler arası alan kullanımı yarışı sanayileşmiş bölge değerlerine göre anlamsız gibi görülürse de bölge, özel koşulları içinde değerlendirildiğinde, önem kazanmaktadır.

- Kentleşmeyi salt nüfus artışı, endüstrileşmeyi de işgücü ve işyeri sayısındaki artış olarak aldığımızda, bunlar arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. (Kentlerin nüfus büyüklüğü ile kentlerdeki işçi sayısı arasında % 01 güvenilirlilikte r : 0.830 ilişkisi vardır). Bu ilişki oldukça anlamlıdır, çünki nüfus artışı ya da kentsel gelişme, normal koşullarda, aktif nüfusta gelişmeye neden olacaktır. Diğer taraftan kentsel büyüklükle işyeri sayısı arasında ve kullanılan ortalama işyeri alanı büyüklüğü ile işyerlerindeki ortalama işçi sayısı arasındaki ilişkinin (% 01 güvenilirlik düzeyinde r : 0.97, ve r : 0.79) ortaya çıkardığı gerçek : kentler büyüdükçe hem işyerleri hemde işçi sayıları artacağından, dolayısı ile işçi başına kullanılan alanlar büyüklüğü de artacaktır.



ŞEKİL 5. SEKTÖRLERE GÖRE İŞÇİ BAŞINA ÜRETİM ALANI DAĞILIMI

2000 yılı için istihdam yöntemi ile bulunan gerekli ek sanayi alanı Samsun'da 710 ha., Rize'de 251 ha., Trabzon'da 242 ha., Giresun'da 123 ha.'dır. Doğukaradeniz bölgesinde kıyı bandında ve kıyı gerisinde bölge topografik koşulları nedeni ile kullanılabilecek alan son derece de sınırlıdır. Oysaki, yukarıda değinildiği gibi mevcut sanayiler bilinen ölçütlerin çok üstünde alan kullanmaktadırlar (İngiltere'de işçi başına 132 m^2. sanayi alanı düşmekte iken bu değer Samsun'da 1054 m^2. ..... Trabzon'da 174 m^2.'dir.) Sanayiciler ve sanayinin gelişmesini planla denetleyen üst düzey kurum ve kuruluşlar yoğunlaşmanın getireceği ekonomilerden yararlanmaya özen göstermeli, uzun dönemli, sanayi alanı gereksinimini karşılayacak daha akılcı çözümler aramalıdırlar.

- Arazi kullanımında tekrarlardan kaçmak, bölgede kıt olan toprak kaynağını en akılcı biçimde kullanabilmek için yer seçimi kararlarında yerel politik seçmelere değil, bölgesel önemde seçmelere ağırlık verecek planlama yaklaşımına gidilmelidir.

KAYNAKLAR

1. AYDEMİR, Ş., ERKONAK, S. «Samsun - Hopa Kıyı Kuşağında Arazi Kullanımı ve Sonuçları.» 7. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, Aralık, 1983, TRABZON.
2. KOCAMAN, TUNCER **20. Yüzyıl Sonuna Kadar Kent Nüfusları Tahminleri.**, D.P.T., 1983, ANKARA.
3. TOPRAKSU GENEL MD. **Doğukaradeniz Havzası Toprakları**, 1981, ANKARA.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİ İÇİN YER SEÇİMİ İLKELERİ VE ÇEVRE SORUNLARI TRABZON ÖRNEĞİ

Yrd. Doç. Dr. Zerrin ENÖN,
K. Ü. Müh. Mim. Fak. Mimarlık Bölümü
Yrd, Doç. Dr. Ayten KIRMIZ
K. Ü. Fen Ed. Fak. Biyoloji Bölümü

G İ R İ Ş

Sanayi kuruluşlarının yer seçimi, kuruluşun topluma katkıları, kent yaşamındaki büyük etkisi, ayrıca kuruluşun kazancı yönünden çok önemlidir. Biz burada, zararlı artıkları olan sanayi kuruluşlarının çevredeki etkileri ve yer seçimi ilkelerinden bahsetmek istiyoruz.

İnsan ve İş Arasındaki Sağlık İlişkileri :

İnsan ve iş arasında, önemli sağlık ilişkileri vardır.

Bu ilişkiler;

1. Çalışan kişi,
2. Çalışma çevresi yönünden incelenebilir.

1. Çalışan kişi - iş arasındaki sağlık ilişkileri

   Çalışanların yaş, cins ve işgücü yetenekleri gözönünde tutularak sağlıklarını korumak mümkündür.

2. Çalışma Çevresi Yönünden

   İş sağlığında çevre, işyeri anlamına gelir. İşyerindeki etkenler çok çeşitlidir. Bunları şöyle gruplayabiliriz :

- Sıcaklık, nem, havasızlık; özellikle havagazı, cam, tekstil fabrikalarında önemlidir.
- Işınlar; Şişe - cam ve metal sanayiinde çalışanlarda katarakt yapabilmektedir.
- Hava basıncı değişiklikleri
- Titreşim; özellikle dakikada yüzlerce titreşim yapan pnömatik hava basınçlı aletlerin elle kullanılması (ayakkabı sanayiinde görülebilir). Raynoud hastalığına benzer sendrom veya dirsek eklemlerinde hiperostoz hastalığı yapabilmektedir.
- Gürültü : Büyük presler, hava presleri, hava kompresörleri bulunan tesislerde gürültünün işitme duyusu organı için zararlı kabul edilen 90 db.'in üzerine çıktığı görülmektedir. Gürültü bu düzeyde yorucu olmakta ve sinir gerginliği yapmaktadır. Ayrıca sağırlık nedeni de olmaktadır.

(Burada çevre kavramı, çevre sağlığı yönünden, sadece çalışanın işyeri değil, işyeri çevresi anlamındadır.)

Sanayi kuruluşlarında zararlı kimyasal etmenler şunlardır :

1. Metaller ve Metabolitler : Kurşun, cıva gibi ağır madenlerin toksik etkileri, klâsik hastalıklar arasında yer almıştır. Kurşun zehirlenmelerine akümülâtör sanayiinde, kurşun izabe işlerinde rastlanmaktadır. Ayrıca sanayide manganez, arsenik metal ve metabolitlerle zehirlenmeler de görülmektedir.
2. Çözücüler : Solventler, benzol başta olmak üzere karbon di sülfür, karbon tetraklorür, zararlı etkileri en iyi bilinen çözücülerdir. Bunların meydana getirdikleri klinik tablolar çok açıktır. Örneğin benzol zehirlenmesinde aplastik anemi, karbon disülfürde psikoz ve polinefrit, karbon tetraklorürde toksik ikter ve nefropati (bir çeşit böbrek hastalığı) görülmektedir.
3. Asitler, alkaliler HCL (Hidrojen klorür), H_2SO_4 (Sülfirik asit), Na OH (Sodyum Hidroksit), KOH (Potasyum Hidroksit) gibi maddeler güçlü kalıcı - aşındırıcı etki yaparlar. Ayrıca, uçucu konsantre asitler, solunum yollarında tahrişler yapmaktadır.
4. Zehirli Gazlar : Sanayide en sık rastlanan ve fatal zehirlenme meydana getiren gazlar, CO (Karbon monoksit), H_2S (Hidrojen Sülfür), SO_2 (Kükürt dioksit), NH_3 (Amonyum) ve Cl (Klor) gazlarıdır. Bu gazların etkisi daha çok azot sanayiinde görülmektedir.
5. Pestisitler : Kemiriciler, arthropodalar, zararlı otlar, mantarlar ve küflerle savaşta kullanılan bu maddelerin en önemli grupları klorlanmış hidrokarbonlar (DDT, dieldrin chlordane v.b.), cıvalılar (agrozan v.b.), organik fosforlulardır (parathion TEPP, malathion v.b.). Bunların kullanılışında meydana geldiğini bildiğimiz zehirlenmeler, doğal üretimde de görülebilmektedir.
6. Tozlar : Silis, asbest, kömür tozları oldukça sık rastlanan ve pnömokonyozların (akciğer toz hastalıklarının) bir bölümünü meydana getiren önemli etkenlerdir. Bunlardan başka pamuk tozunun da çırçır ve iplik işlerinde ayrı bir akciğer toz hastalığı (byssinosis) meydana getirdiği kabul edilmektedir.

   (Kaynak : TOPUZOĞLU, 1982)

Bu örneklere daha pek çokları eklenebilir.

8 - 12 Eylül 1985'te Trabzon'da yapılan Türkiye Solunum Araştırmaları derneğinin XIII. Ulusal Kongresinde Organik veya İnorganik, katı veya sıvı bir maddenin, alveollere kadar inip hastalık yapabilmesi için, en fazla 10 mikron çapında olması gerektiği belirtilmiştir. (BAŞER, 1985, SABUNCU, AKBULUT, 1985) Daha büyük zerrecikler, üst solunum yollarından organizma tarafından dışarı atılmaktadır.

SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Sanayi Kuruluşlarının Su, Hava ve Topraktaki Zararlı Etkileri

Çeşitli sanayi kuruluşlarının oluşturdukları artık maddelerin (bu maddelerin kimyasal yapısını tam olarak bilmediğimiz için) sularda ne miktarda zehirli etki yaptığını saptamak zordur. Ancak bu artık maddelerin sudaki kimyasal ortamı değiştirdikleri muhakkaktır. Sular bu şekilde artık maddelerle kirlenmekte ve sudaki canlı ortamın dengesi bozulmaktadır. Gittikçe artan deliller, sanayi kuruluşlarının bacalarından çıkan dumanlarla oluşan asit yağışların (özellikle kükürt oksitler ve azot oksitlerin yayılması ile) doğal ekosistemleri olumsuz yönde etkilediğini göstermektedir. Bu olumsuz etkiler, göl ve nehir sularının asitlenmesi sonucu balıkların ve diğer su canlılarının zarar görmesi toprakların asitlenmesi, bitkisel üretim ve ormanlarda verimliliğin azalması ve insan tarafından yapılan maddelerin bozulmasıdır.

Atmosfere yayılan kükürt dioksidin, yağışlar halinde ıslak çökelmesi yanında; sülfatlara dönüştükten sonra kum çökelmesi yoluyla yer yüzüne ulaşması mümkündür. (Trabzon'da vadi önünde ve kıyıda kurulmuş olan Çimento fabrikasının kullandığı yakıt miktarı günde 90 ton fuel oil'dir. Kış aylarında Karadeniz Üniversitesinin günlük yakıt harcaması 30 ton fuel oil'dir. Kentte ise tahminen 200 ton fuel oil yakıtı harcanmaktadır. Bu durumda kentin havasının nem oranı da göz önünde tutularak ne ölçüde kirlendiği düşünmeye değer bir konudur.)

Trabzon'da Sanayi Kuruluşları ve Çevre Sorunları

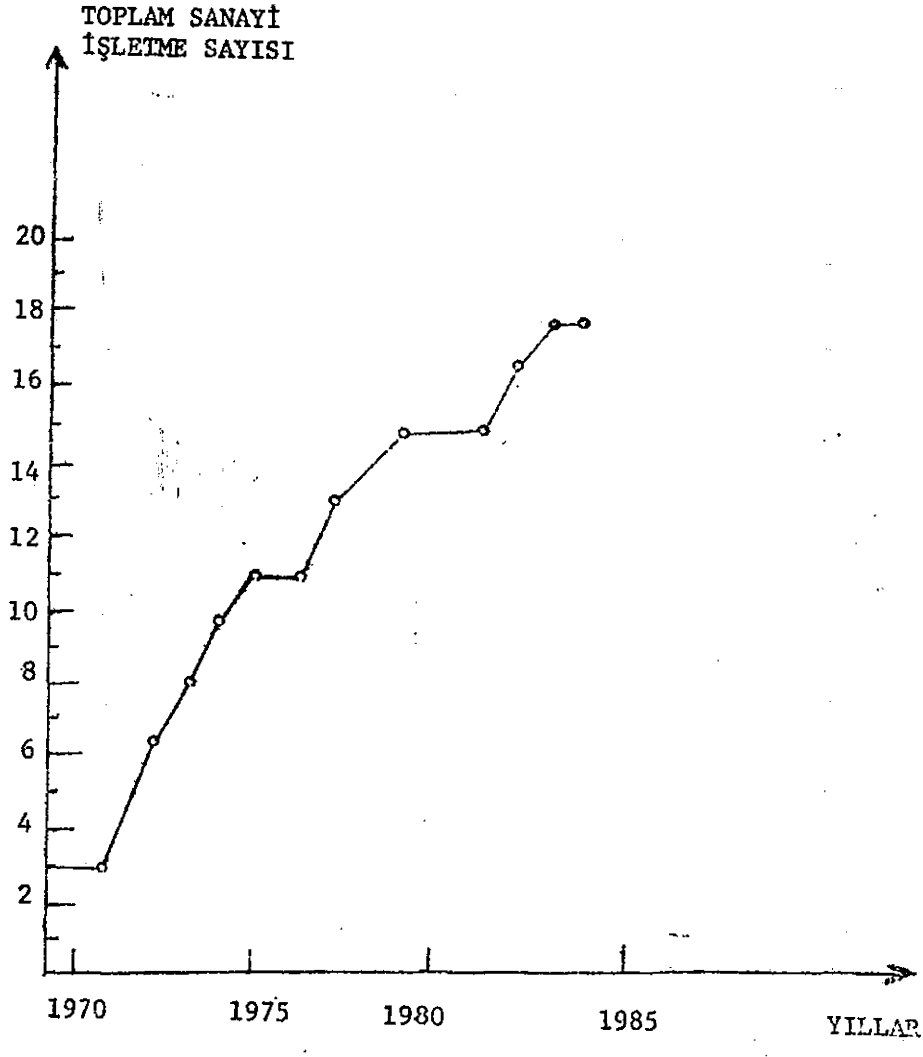
Trabzon kenti 1970 yılından sonra her yıl hızla artan sanayi kuruluşları ile, artık bir tarım kenti görünümünden çıkmaktadır. (Bak. grafik 1). Ancak özellikle zararlı artıkları olan sanayi kuruluşlarının yer seçiminde genellikle dikkatin gösterilmemesi nedeniyle, çevre olumsuz yönde etkilenmekte, tarıma ayrılan topraklar da bu etki ile kullanılmaz duruma gelmektedir. Ayrıca bundan daha da önemli olan insan sağlığı etkilenmektedir. Üstelik pek çok küçük sanayi kuruluşu mahalle içinde, konutların alt katlarında yer almaktadır.

Trabzon Verem Savaş Derneğindeki kayıtlardan aldığımız verilerle, 1980 - 1985 yılları arasında göğüs hastalıklarının durumunu gösteren bir grafik çizilmiştir. (Bak. grafik 2). Burada 1983 yılına kadar başta verem olmak üzere göğüs hastalıklarında büyük bir artış olduğu açıkca görülmektedir.

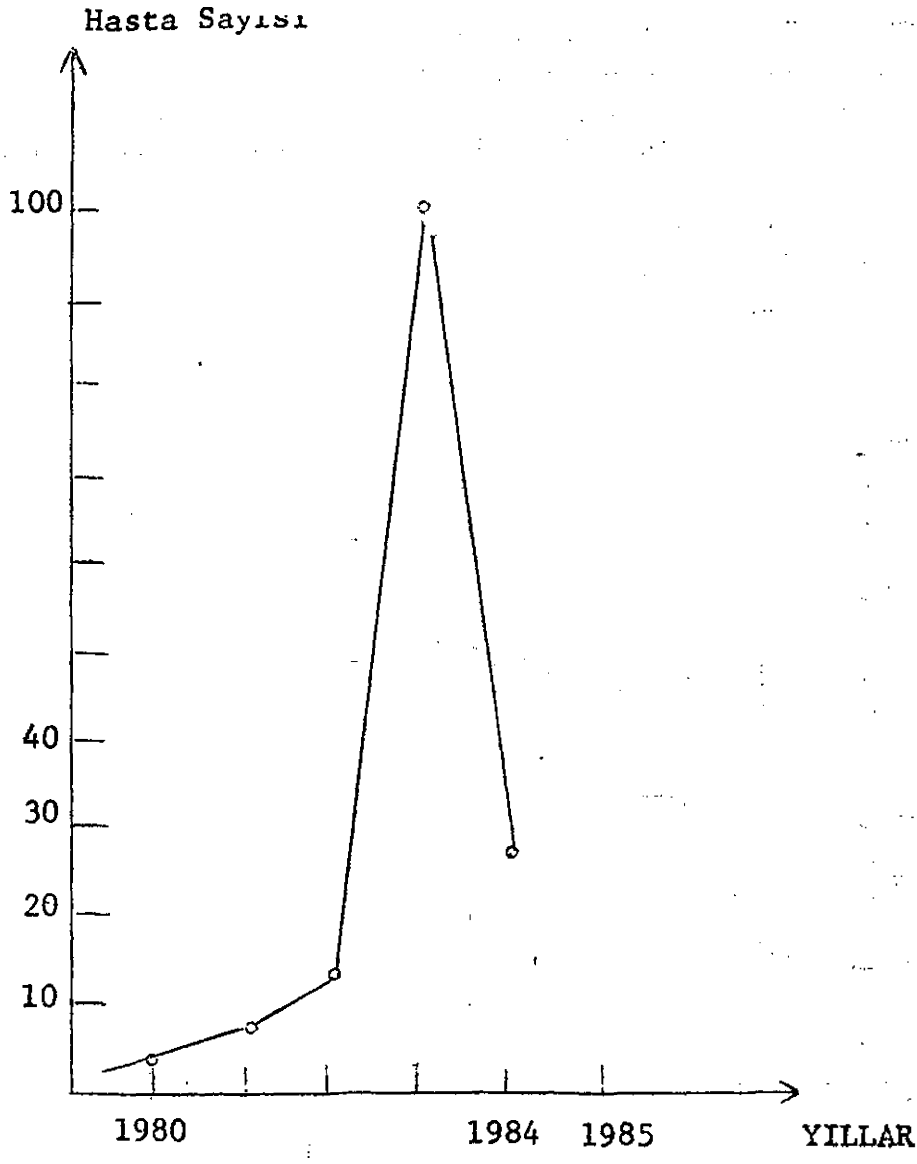
Trabzon'un nemli ve akciğer hastalıklarını olumsuz etkileyen iklimi yanında, halkın yaşadığı yere kadar girmiş sanayi kuruluşlarının zararlı etkilerinin de bu tür hastalıklara neden olduğunu söylemek doğru olur kanısındayız. Burada, bir kentin temel işlevi ve konusunu ele almak yerinde olacaktır. Yaptığımız bir araştırmada (1980) Enön) Türkiye'de yerleşme nüfusu ve sanayide çalışan nüfus yüzde oranı arasında 0.45 değerinde anlamlı bir korelasyon bulunmuştur. Bu karşılıklı bir bağıntı olduğundan, her hangi bir yere kurulan sanayi kuruluşunun, belli bir nüfus çekeceği açıktır. Sanayi kuruluşlarının yer seçiminde bu konu önemlidir.

Çevreye zararlı bir kuruluşun yeri, mevcut kentten uzak seçilmiş olsa da, önlem alınmadığı takdirde çevrede (gece kondu şeklinde bile olsa) hemen yeni bir yerleşme oluşacaktır. Kent, sanayi kuruluşuna doğru kayacaktır. Burada Trabzon Çimento fabrikası örneğini verebiliriz.

Bu fabrika kurulduğu zaman, kent dışı sayılabilecek bir yerdeydi. Ancak zamanla kentin doğrusal olarak gelişmesi ve bu fabrikanın da nüfus çekmesi nedeniyle, Çimento fabrikası, çevreye zararlı bir sanayi kuruluşu durumuna geldi.



Grafik 1



Grafik 2

ÖNERİLER

1. Zararlı artıkları olan sanayi kuruluşlarının yer seçiminde pazar yeri, kaynak ve enerji sorunundan önce, ekoloji etmeni düşünülmelidir.
2. Sanayi kuruluşları, nüfus çekme özelliğine sahiptir. Ayrıca, Sanayi kuruluşu, diğer kentsel işlevleri de çektiğinden, kentlerin büyümesinde önemli bir etmendir. Özellikle Trabzon gibi yerleşecek alanları ve tarım toprakları sınırlı olan yörelerde bu özelliklere dikkat edilerek, kentin temel işlevleri belirlenmeli ve ancak zararsız sanayi kuruluşları desteklenmelidir.
3. Kurulmuş olan fabrikaların başka yere nakilleri mümkün olamıyacağından, zararlı artıkların bazı önlemlerle (filitre, arıtma, yakıt çeşidinin değiştirilmesi v.s. gibi) zararsız hale getirilmesi, artıkları değerlendiren yeni işletmelerin kurulması, kömürlü sistemlerin yerine «Elektrikli sistemlerin uygulanması gerekir.
4. Disiplinler ve Üniversitelerarası işbirliği ile, sanayi kentlerinde düzenli sağlık istatistikleri, çevre, sağlık ve istatistik uzmanlarının birlikte çalışmalarıyla araştırma ve planlama yapılmalıdır.
5. Trabzon'da çimento fabrikasının lojmanlarının yeri son derece sakıncalıdır. Çünkü konumu itibariyle bir cephesi devlet yolunun rahatsız edici etkisi altında, diğer cephesi ise fabrikaya çok yakındır. Bu yanlış konum, yeni yapılacak olan sanayi kuruluşlarında tekrarlanmamalıdır.

KAYNAKLAR

1. ENÖN., Z. «Türkiye'de Kentlerin Özel İşlevlerinin Belirlenmesinde Ölçütler Saptamak İçin Bir Araştırma (Doktora Tezi). K.T.Ü. Yayını Trabzon, 1980.
2. KARACA İ., «Çevre Kirliliği ve Özellikle Endüstri Artıklarının Tarım Alanındaki Olumsuz Etkileri» Ç.Ü., Ziraat Fak. Yayınları 90. Adana, 1977.
3. KIRIMHAN S., YILDIRIM R., «Asit Yağışların Toprakların Fiziksel ve Kimyasal Özellikleri Üzerindeki Etkileri» Simpozyum 7 (13-17 Mayıs 1985) Çöllesen Dünya ve Türkiye Örneği. Erzurum, 1985.
4. ORUÇ N., «Göktaş (Murgul) Bakır Fabrikasından Çıkan SO_2 Gazının Çevreye Etkisi», I. Ulusal Çevre Mühendisliği Bilimleri Simpozyumu, 24-26 Ocak, Ankara, 1979.
5. ORUÇ N., GÜR K., TOK H. H., ve MANGA M., «Göktaş (Murgul) Bakır Fabrikası İzabehane Bacasından Çıkan SO_2 Gazının Çevre Topraklarının Bazı Biyolojik Özelliklerine Etkisi», TÜBİTAK - ÇAĞ VII. Bilim Kongresi, 3-7 Kasım, 1980, İSTANBUL.
6. TOPUZOĞLU İ., «Çevre Sağlığı ve İş Sağlığı» (Ders Notları) Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Toplum Hekimliği Bilim Dalı Hacettepe - Ankara, 1982.
7. TÜRKİYE'NİN ÇEVRE SORUNLARI. «Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını 83 (Anonim).

Yağmurdan sonraki bitkilerin durumu (K. Ü. Kampüs)

Çevre kirlenmesini açık olarak gösteren bir resim (K. Ü. Kampüs)

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

YENİ YERLEŞMELER VE SANAYİ ETKİLEŞİMİ; BATIKENT ÖRNEĞİ

Cahit KALENDEROĞLU, A. Faruk GÖKSU
KENT-KOOP, Şehir Plancısı

A — KENTİN BİR PARÇASI OLARAK, ANPB TARAFINDAN ÖNERİLEN «BATI KORİDORU» VE BUNUN İÇİNDE KONUT - İŞYERİ - MERKEZ ETKİLEŞİMİ

— Önerilen Mekansal Değişim İçerisinde Konut - İşyeri - Merkez İlişkileri
— Önerilen Mekansal Değişim İçerisinde Batıkent - İşyeri - Merkez İlişkisi
— Batıkent'in Batı Koridoru İçerisindeki Gelişime Olan Etkisi

B — TOPLU KONUTTA BAŞARI; BATIKENT VE KENT-KOOP

— Örgütlenme
— Finansman
— Organize İnşaat
— Eğitim ve Yayın

Kentleşme olgusunu Başkent oluşundan günümüze kadar büyük bir hızla yaşamakta olan Ankara, bu olgunun yaratmış olduğu sosyal, ekonomik ve fiziksel sorunların çözümüne yönelik çeşitli planlama deneyimlerine sahne olmuştur.

Biz, bu bildiri kapsamı içerisinde öncelikle kentleşme olgusunun yaratmış olduğu sorunların çözümüne yönelik bir çalışma olan «Ankara 1990» Nazım İmar Planı ile getirilen mekansal yapı değişimi içinde önemli bir yeri olan «batı koridoru» kavramını ve bu koridor içerisinde öngörülen, gerçekleşen işyeri - konut - merkez ilişkilerini açıklamaya çalışacağız.

Daha sonra, bugün başarısını kanıtlamış ve uygulamalarına çok hızlı bir şekilde devam edilen BATIKENT PROJESİNİN sanayi - merkez ilişkileri içinde batı koridoru gelişimine olan etkilerine değinilecektir. Son olarak da toplu konut uygulamalarında başarılı sonuçlar alan KENT-KOOP (S. S. Batıkent Konut Üretim Yapı Kooperatifleri Birliği) tanıtılmaya çalışılacaktır.

A — KENTİN BİR PARÇASI OLARAK, ANPB TARAFINDAN ÖNERİLEN «BATI KORİDORU VE BUNUN İÇİNDE KONUT - İŞYERİ - MERKEZ ETKİLEŞİMİ

ÖNERİLEN MEKANSAL DEĞİŞİM İÇERİSİNDE KONUT - İŞYERİ - MERKEZ İLİŞKİLERİ

Ankara Nazım Plan Bürosunca belirtilen ana amaç, kent gelişmesinin doğal arazi koşulları, ulaşım ekonomisi, hava kirliliğini azaltıcı vb. nedenleriyle batıya yönlendirilmesi ve bu yönlendirmenin tutarlı bir işyeri - konut - merkez ilişkisi ile desteklenmesidir. Bu ilişkiler sistemi içerisinde Batıkent, Sincan kuzeyi ve

güneyi, Etimesgut bu ilişkinin konut yönünü, Macunköy, İstanbul yolu ile Batıkent arasındaki sanayi bandı, Sincan kuzeyi ve Osmaniye çevresindeki sanayi alanları dâ işyeri yönünü ve yeni yerleşim merkezleri içinde yer alacak alt merkezler de ilişkinin merkez yönünü oluşturmaktadır.

Batı koridorunda yer alan yeni yerleşim projeleri, Nazım Plan gelişme stratejisini gerçekleştirmede önemli bir yer tutmaktadır. Bunların büyük bir kısmının arsa stokunun kamu eli ile sağlanacağı, uygulamanın ise alt ve orta gelir gruplarına yönelik olarak kamu ve kooperatifler eli ile gerçekleşeceği tasarlanmıştır. Bu tasarımlar TABLO 1'de gösterilmektedir.

TABLO — 1

ÖNERİ KONUT GELİŞMESİNİN BATI KORİDORUNDAKİ DAĞILIMI

	BÖLGE NO	BÖLGE ADI	ha.	NÜFUS
	36	Etimesgut	195	33.150
	37	Batıkent	1035	250.000
BATI GELİŞME	38	Sincan Kuzeyi	1784	300.000
AKSI	40	Sincan Güneyi	1095	186.156

Batı gelişme aksının gerçekleşmesi için çok önemli bir planlama aracı olarak düşünülen sanayi alanları konut yanı ve konut dışı sanayiler olmak üzere bu koridor üzerinde konumlandırılmıştır.

ANPB tarafından konut dışı sanayi olarak Osmaniye Sanayi Bölgesi, konut yanı sanayiler olarak Batıkent yanında yer alan OSTİM, İstanbul yolu sanayi bandı, Macun Organize Endüstri Bölgesi ve Sincan Kuzeyinde yer alacak sanayi bölgeleri ile Etimesgut alanında yer alan sanayi bölgesi sayılabilir. Sanayi Bölgeleri TABLO 2'de gösterilmektedir.

TABLO — 2

ÖNERİ KONUT DIŞI VE YANI SANAYİ ALANI VE İŞGÜCÜ DAĞILIMI

	BÖLGE NO	BÖLGE ADI	ha.	ÖNERİ İŞGÜCÜ
	35	Etimesgut	162	16.200
	37	Batıkent	278	21.400
	38	Sincan Ky.	78	21.400
BATI GELİŞME	39	Osmaniye	458	28.200
AKSI	10	Macunköy	40	2.400

ANPB, Ankara kentinin tek merkez egemenliğini ve yükünün oransal olarak düşürülmesi ve buna alternatif olarak alt merkezlere ağırlık verilmesi fikrini benimsemiştir. Bu amaçla Batıkent, yeni yerleşmeler, Sincan alanlarında ve oluşmuş bulunan Yenimahalle, Demetevler alt merkezlerine paralel merkezler oluşturulması planlanmıştır.

ÖNERİLEN MEKANSAL DEĞİŞİM İÇİNDE BATIKENT - İŞYERİ - MERKEZ İLİŞKİSİ

Nazım Plan Bürosu tarafından önerilen bu tablonun bugünkü gerçekleşme durumuna bakıldığında en hareketli bölge Batıkent yerleşim alanını içine alan 37 nolu planlama bölgesidir. 37 nolu planlama bölgesi, İstanbul yolu kuzeyinde Macun Vadisinden, Ayaş - Beypazarı kavşağına kadar uzanan bir alanı kapsamaktadır.

Bu planlama bölgesi içerisinde, alt ve orta gelir gruplarının konut sorununun çözümüne yönelik toplu konut gelişme projesi Batıkent bulunmaktadır.

Batıkent alanında 691 iskana açılmış konut ve inşaatı devam etmekte olan 16.000 konut bulunmaktadır. 1986 sonuna kadar 14.000 konutun inşaatı bitirilerek iskana açılacaktır.

Yine, bu planlama bölgesi içerisinde Batıkent alanının kuzey doğusunda ve güneyinde küçük sanatlar kullanışı yer almaktadır. Batıkent alanının kuzey - doğusundaki OSTİM organize sanayi kooperatifler eliyle gerçekleştirilmekte olup, inşaatlarına 1974 yılında başlanılmıştır. Sitenin % 70'lik bölümü bitirilmiş durumdadır.

Gerek OSTİM gerekse İstanbul sanayi bandı içerisinde yer alan kullanışlar Batıkent alanını ve iş yapısını birinci derecede etkileyecek alanlardır.

Batıkent alanında 1986 yılı sonunda 14.000 konut bitirilecektir. Yaklaşık 70.000 kişinin yaşayacağı bu alanda yaratılan talebin ve Nazım Plan Bürosunun alt merkezlere ağırlık verilmesi, fikrine paralel olarak kent merkezinin projelendirilme çalışmalarına başlanmıştır.

Batıkent kent merkezinde ticaret, eğlence ve dinlenme gibi işlevleri karşılayacak sosyo - kültürel tesisler ve kamu yapıları bulunmaktadır.

Yarışması sonuçlanan Gençlik ve Toplum Merkezi ile İslam Kültür Merkezi uygulama çalışmaları ve bilim müzesi içerisinde yer alması düşünülen planatoryum projesi çalışmaları hızlı bir şekilde devam etmektedir.

Ayrıca Batıkent kent merkezinde 660 yataklı bir hastahane ile eğitim kurumları yer almaktadır.

BATIKENT'İN BATI KORİDORU İÇERİSİNDEKİ GELİŞİME OLAN ETKİSİ

Batıkent alanında, 1981 yılında temellerin atılması ile birlikte, projeleri hazır olmasına rağmen somut bir gelişme gösteremeyen sanayi örgütleri, Batıkent'in gelişmesine paralel olarak hızlı bir tempo ile bugün büyük bir gelişme göstermişlerdir.

Örneğin, inşaatlarına 1974 yılında başlanan 1980'lere kadar önemli bir ilerleme kaydedemeyen OSTİM sanayi bölgesi, bu yıldan sonra hızlı bir şekilde gelişme göstererek % 70'lik bir gerçekleşme aşamasına gelmiştir.

Bu gelişmeye paralel olarak İstanbul yolu sanayi bandında ise sanayi kuruluşları planlı bir gelişme sürecine girmiştir.

Örneğin, Batıkent alanında konut yapım sürecinde kullanılan hazır beton imalatçısı firmalar bu band içinde yer almaya başlamışlardır.

Bu yer seçimi hem Batıkent hem de Sincan, Yeni Yerleşmeler, Etimesgut gibi diğer yeni yerleşme projeleri için gereksinmelerini karşılamaları bakımından olumlu bir adım olarak değerlendirilmektedir.

Öncelikle Batıkent ile birebir bir ilişki içinde olmak isteyen bu tür sanayilerin bu koridor içinde yer alması dolayısıyla yaratılan altyapı diğer sanayi kuruluşlarının bu alana yönelmelerini sağlamışdır.

Bugün, her ne kadar 3000 Batıkentli Ulus - Kızılay gibi ana merkezleri ve Yenimahalle Demetevler gibi alt merkezleri kullansalar da, örgütlü bir talep olarak alışveriş, sosyo - kültürel tesislerin kurulması yönünden KENT-KOOP'u zorlamaktadır.

KENT-KOOP, bu bağlamda, gelişmeyi örgütleyici ve yönlendirici çabalar içine girmiş bulunmaktadır. Biraz önce Batıkent kent merkezi içinde anlatmaya çalıştığımız fonksiyonların yaşama geçirilmesine başlanmıştır.

Batıkent'in gelişimine paralel olarak alt merkezler de metropoliten kent merkezi arasında ilişkiyi güçlü bir şekilde sağlayacak Toplutaşım projeleri de Ankara Belediyesi tarafından tekrar gündeme gelmiştir.

Bugün için halk otobüsü, belediye otobüsü ve dolmuş gibi ulaşım modları düzenli bir şekilde bu işlevi yerine getirmektedir.

Ancak, yakın zamanda ortaya çıkacak talep patlaması Raylı Toplutaşım Projesine batı koridoru yönünde bir gelişme önceliği vermiştir.

KENT-KOOP tarafından Batıkent alanında ulaşılan bu başarı, zaman içinde batı koridorunda yer alan diğer yeni yerleşim projelerinin de yaşama geçme aşamalarına gelmelerini sağlamıştır.

B — TOPLU KONUTTA BAŞARI; BATIKENT VE KENT-KOOP ÖRGÜTLENME

Batıkent Projesinin örgütlenme modeli, konut sahibi olmak isteyen kişilerin örgütlenmesinin kooperatiflerle, bu kooperatiflerin oluşturduğu kooperatifler birliğine dayanmaktadır.

Bu proje kapsamı içerisinde, arazinin kamulaştırılması, uygulamanın nasıl örgütleneceği, inşaatların yapımı için finansmanın nasıl sağlanacağı, inşaatlarda hangi yapı teknolojilerinin kullanılacağı ve inşaat bittikten sonra bakım - onarım sorunlarının nasıl halledileceği gibi konular baştan ele alınmıştır.

Modelin başarıya ulaşabilmesi amacı ile, Ankara Belediyesi önce Ankara'daki sendikaları, dernekleri, odaları biraraya getirerek kısa adı KENT-KOOP olan Kooperatifler Birliğini kurmuştur. Belediye daha sonra bu Birliğe tüzel kişilik olarak ortak olmuştur.

Batıkent Projesinde asıl işbirliği bir yerel yönetim birimi olan ANKARA BELEDİYESİ ile bir sivil toplum örgütü olan KENT-KOOP arasındadır. Ankara Belediyesi ile KENT-KOOP arasındaki ilişki hem organik hem de kurumsal bir nitelik taşımaktadır. Merkezi yönetimin ve özel sektörün proje içindeki yerleri ise doğal olarak organik bir nitelik taşımaktadır.

Batıkent ana protokoluna göre, projesinin temel konularındaki görev dağılımında arsa sağlanması, altyapının yapımı, yeşil alanların düzenlenmesi, ticari alanların yapımı ve işletimi BELEDİYENİN sorumluluğundadır.

Sosyal altyapının yapımı ile MERKEZİ YÖNETİM sorumludur. Belediye İmar Planına göre sosyal altyapı ile ilgili fonksiyonların yer alacağı arsaları ilgili bakanlığa devretmek zorundadır.

KENT-KOOP ise, talebin örgütlenmesinden, konutların yapımından ve finansmanın sağlanmasından sorumlu kuruluştur.

KENT-KOOP getirmiş olduğu bu örgütsel modeli Batıkent'te başarı ile uygularken, bu alanın da dışına çıkarak, uygulamayı tüm Türkiye'ye yaymaktadır.

KENT-KOOP elde etmiş olduğu bu deneyimi İzmir Belediyesinden, Van Belediyesine kadar çeşitli kentlerde uygulamaya başlamıştır.

	Konut Sayısı	Nüfus	Alan Büyüklüğü
Ankara - Batıkent	55.000	250.000	1050 ha.
İzmir - Egekent	9.000	45.000	160 ha.
Elazığ - Doğukent	15.000	75.000	400 ha.
Bursa - Değirmenlikızık	25.000	12.500	60 ha.
Kuşadası - Belkent	402	2.000	4 ha.
Kastamonu - Kuzeykent	5.000	25.000	350 ha.
Van - Mavikent	5.000	25.000	100 ha.
Malatya - Yeni Yerleşim Projesi	5.000	25.000	150 ha.
Söke - Yeni Yerleşim Projesi	3.000	15.000	100 ha.
İstanbul - Yeni Yerleşim Projesi	7.000	35.000	160 ha.
	110.000	**500.000**	**25 Milyon m²**

Başka bir deyişle, KENT-KOOP Türkiye'de 110.000 konutun talep örgütlenmesini, 25 milyon m² alanın projelendirilmesini başarı ile sürdürürken, konut sorununun çözümüne yönelik çalışmalara öncülük yapmaktadır.

FİNANSMAN

Batıkent programı yatırım büyüklüğü 1985 birim fiatlarıyla yaklaşık 353.626 Milyar TL.'sı dolayındadır. Yatırım kalemlerinin dağılımı ise şöyledir :

Kamulaştırma	:	815.000 Milyon
Teknik Altyapı	:	50.544 Milyar
Sosyal Altyapı	:	59.874 Milyar
Konut	:	242.393 Milyar
Toplam	:	**353.626 Milyar**

Belirtilen bu yatırım kalemlerinin gerçekleştirilmesinde, yerel yönetim, merkezi yönetim ve Kent-Koop'un sorumlulukları vardır. Örgütlenme kısmında az önce sözünü etmiş olduğumuz işbirliği modeli çerçevesinde, Belediye, Teknik altyapının bir bölümünden, konut alanları dışındaki çevrenin düzenlenmesinden ve kendi mülkiyeti içerisinde kalan, ticaret alanlarının yapım ve finansmanından sorumludur.

Merkezi yönetim ise sosyal altyapıyı ilgili Bakanlıklara yaptırmaktan ve konutlara, altyapı tesislerine kredi sağlamaktan sorumludur.

Batıkent Projesinin yürütücüsü ve uygulayıcısı KENT-KOOP ise projelerin üretilmesinden, konutların yapımından, konut adaları iç düzenlemelerinden ve teknik altyapı yatırımlarının bir bölümünden sorumludur.

KENT-KOOP kendi sistemi içerisinde konutların finansmanında üç ana kaynak kullanmaktadır.

Özkaynak Katılımı : Bu doğrudan konut edinmek isteyenlere ödenen miktardır.
KENT-KOOP Kredisi : Bu kredi KENT-KOOP'un Avrupa İskan Fonu'ndan sağlayıp bugüne kadar Batıkentlilere verdiği kredidir.

KENT-KOOP bugüne kadar Avrupa İskan Fonu'ndan 86.9 Milyon Dolar kredi almıştır.

Kamu Kaynaklı Krediler : Konutların finansmanında ana kaynağı bu krediler oluşturmaktadır. Bu krediler içerisinde en büyük ağırlığı 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile sağlanan kredi taşımaktadır.

Toplu Konut Fonu'ndan bugüne kadar almış olduğumuz kredi miktarı 13,5 Milyar'dır.

ORGANİZE İNŞAAT

Batıkent'te düzenli konut inşaatlarına 1981 yılında başlanılmıştır. Şu anda 16.000 konutun inşaatı devam etmektedir.

Projenin ilk yıllarında konut kredilerinin düzenli bir şekilde işlememesi nedeni ile dış kredi kullanılmıştır. Bu nedenle bugüne kadar 691 konut bitirilerek iskana açılmıştır. Fakat, 1984 yılında çıkarılan Toplu Konut Yasası ile 1986 yılı sonunda 14.000 konut bitirilebilecektir.

Batıkent'in örgütlenmesinde üzerinde durulan en önemli konulardan biride konutların maliyetlerini düşürmek için yapılan çalışmalardır.

Bu çalışmalar kapsamı içerisinde yeni yapı teknolojileri araştırılmakta ve kooperatiflere tanıtılmaktadır.

EĞİTİM VE YAYIN

Günümüze kadar kurulmuş olan kooperatiflerin büyük bir kısmının yönetim beceriksizliğinden yada üyelerin projeye katılımlarının sağlanamamasından dolayı başarıya ulaşamadıklarını, başarıya ulaşanların ise sadece bina yapımını örgütleyip proje bittikten sonra dağıldıklarını biliyoruz.

Oysa KENT-KOOP Batıkent alanında konutlarını, sosyal ve teknik alty... yeni bir yaşam biçimi, başka bir deyişle sağlıklı bir kent parçası yaratma... kav- Sağlıklı bir kent parçası içinde, yeni yaşam biçimini gerçekleştirmeye çal... ak- KENT-KOOP, bu konunun başarıya ulaşabilmesi için eğitim ve yayın konuları... büyük önem vermektedir.

Kooperatif örgütlenmesinde en önemli konulardan bir tanesi hiç şüphesiz ki eğitim konusudur. KENT-KOOP bugüne kadar elde etmiş olduğu bilgi birikimini ve deneyimini yalnız ortağı olan kooperatiflere değil diğer tüm kooperatiflere de aktarmaktadır.

KENT-KOOP kuruluşunun 6. yılında eğitim konusunda aşağıda sıralamaya çalışacağımız konuları ele almış ve uygulamaya geçirmiştir.

— Konut gereksinmesi duyanların nasıl konut sahibi olacağını, kitle iletişim araçları ve birebir ilişkilerle aktarmaktadır. Bu konuda kamuoyuna danışmanlık yapmaktadır.

— Kamuoyunda kooperatifçiliğe duyulan güvensizliği uygulamada ki başarısı ile ortadan kaldıran KENT-KOOP, Toplu Konut kredi kullanımlarına ilişkin yalnız ortağı olan kooperatiflere değil, tüm kooperatiflere ve kooperatif ortaklarına bilgi vermektedir.

— Batıkent Projesinin gerçekleştirilmesinde görülen kalifiye inşaat işçisi sıkıntısı üzerine KENT-KOOP inşaat işçisi yetiştirilmes için kurslar açmaktadır.

— Batıkent Kent Merkezinde İslam Kültür ve Gençlik Toplum Merkezi için yapılan yarışma sonuçlanmıştır. Ve uygulama hızla bir şekilde devam etmektedir.

— Batıkent'te 1. Yeni Yerleşim bölgesinde oturan Batıkentlilerin boş zamanlarının üretime dönük olarak değerlendirilmesi amacıyla programlar hazırlanmaktadır.

— Ankara ve Batıkent alanında yaşayan insanların toplumsal gereksinmelerini karşılamak amacıyla Kent Vakfı'nın kurulması planlanmaktadır.

Kurulacak olan Kent Vakfı eski Ankara'yı yaşatacak Ankara Evini oluşturmayı ve bu alanlarda dökümantasyon ve arşiv merkezleri kurup araştırmalar yapmayı da amaçlamaktadır.

— KENT-KOOP'un konut yapımı dışında üstlenmiş olduğu bu kültürel ve sosyal etkinliklerin içinde önemli yeri oluşturan KENT-KOOP yayınları 53'e ulaşmıştır.

— KENT-KOOP çeşitli kurum ve kuruluşlarla ortaklaşa fotoğraf sergileri, öğrenciler arası fikir proje yarışmaları, söyleşiler, seminerler düzenlemekte ve düzenlenenlere katılmaktadır.

Belirtilen bu yatırım kalemlerinin gerçekleştirilmesinde, yerel yönetim, merkezi yönetim ve Kent-Koop'un sorumlulukları vardır. Örgütlenme kısmında az önce sözünü etmiş olduğumuz işbirliği modeli çerçevesinde, Belediye, Teknik altyapının bir bölümünden, konut alanları dışındaki çevrenin düzenlenmesinden ve kendi mülkiyeti içerisinde kalan, ticaret alanlarının yapım ve finansmanından sorumludur.

Merkezi yönetim ise sosyal altyapıyı ilgili Bakanlıklara yaptırmaktan ve konutlara, altyapı tesislerine kredi sağlamaktan sorumludur.

Batıkent Projesinin yürütücüsü ve uygulayıcısı KENT-KOOP ise projelerin üretilmesinden, konutların yapımından, konut adaları iç düzenlemelerinden ve teknik altyapı yatırımlarının bir bölümünden sorumludur.

KENT-KOOP kendi sistemi içerisinde konutların finansmanında üç ana kaynak kullanmaktadır.

Özkaynak Katılımı : Bu doğrudan konut edinmek isteyenlere ödenen miktardır.
KENT-KOOP Kredisi : Bu kredi KENT-KOOP'un Avrupa İskan Fonu'ndan sağlayıp bugüne kadar Batıkentlilere verdiği kredidir.

KENT-KOOP bugüne kadar Avrupa İskan Fonu'ndan 86.9 Milyon Dolar kredi almıştır.

Kamu Kaynaklı Krediler : Konutların finansmanında ana kaynağı bu krediler oluşturmaktadır. Bu krediler içerisinde en büyük ağırlığı 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile sağlanan kredi taşımaktadır.

Toplu Konut Fonu'ndan bugüne kadar almış olduğumuz kredi miktarı 13,5 Milyar'dır.

ORGANİZE İNŞAAT

Batıkent'te düzenli konut inşaatlarına 1981 yılında başlanılmıştır. Şu anda 16.000 konutun inşaatı devam etmektedir.

Projenin ilk yıllarında konut kredilerinin düzenli bir şekilde işlememesi nedeni ile dış kredi kullanılmıştır. Bu nedenle bugüne kadar 691 konut bitirilerek iskana açılmıştır. Fakat, 1984 yılında çıkarılan Toplu Konut Yasası ile 1986 yılı sonunda 14.000 konut bitirilebilecektir.

Batıkent'in örgütlenmesinde üzerinde durulan en önemli konulardan biride konutların maliyetlerini düşürmek için yapılan çalışmalardır.

Bu çalışmalar kapsamı içerisinde yeni yapı teknolojileri araştırılmakta ve kooperatiflere tanıtılmaktadır.

EĞİTİM VE YAYIN

Günümüze kadar kurulmuş olan kooperatiflerin büyük bir kısmının yönetim beceriksizliğinden yada üyelerin projeye katılımlarının sağlanamamasından dolayı başarıya ulaşamadıklarını, başarıya ulaşanların ise sadece bina yapımını örgütleyip proje bittikten sonra dağıldıklarını biliyoruz.

Oysa KENT-KOOP Batıkent alanında konutlarını, sosyal ve teknik altyapısı ile yeni bir yaşam biçimi, başka bir deyişle sağlıklı bir kent parçası yaratmaktadır. Sağlıklı bir kent parçası içinde, yeni yaşam biçimini gerçekleştirmeye çalışan KENT-KOOP, bu konunun başarıya ulaşabilmesi için eğitim ve yayın konularına büyük önem vermektedir.

Kooperatif örgütlenmesinde en önemli konulardan bir tanesi hiç şüphesiz ki eğitim konusudur. KENT-KOOP bugüne kadar elde etmiş olduğu bilgi birikimini ve deneyimini yalnız ortağı olan kooperatiflere değil diğer tüm kooperatiflere de aktarmaktadır.

KENT-KOOP kuruluşunun 6. yılında eğitim konusunda aşağıda sıralamaya çalışacağımız konuları ele almış ve uygulamaya geçirmiştir.

— Konut gereksinmesi duyanların nasıl konut sahibi olacağını, kitle iletişim araçları ve birebir ilişkilerle aktarmaktadır. Bu konuda kamuoyuna danışmanlık yapmaktadır.

— Kamuoyunda kooperatifçiliğe duyulan güvensizliği uygulamada ki başarısı ile ortadan kaldıran KENT-KOOP, Toplu Konut kredi kullanımlarına ilişkin yalnız ortağı olan kooperatiflere değil, tüm kooperatiflere ve kooperatif ortaklarına bilgi vermektedir.

— Batıkent Projesinin gerçekleştirilmesinde görülen kalifiye inşaat işçisi sıkıntısı üzerine KENT-KOOP inşaat işçisi yetiştirilmes için kurslar açmaktadır.

— Batıkent Kent Merkezinde İslam Kültür ve Gençlik Toplum Merkezi için yapılan yarışma sonuçlanmıştır. Ve uygulama hızla bir şekilde devam etmektedir.

— Batıkent'te 1. Yeni Yerleşim bölgesinde oturan Batıkentlilerin boş zamanlarının üretime dönük olarak değerlendirilmesi amacıyla programlar hazırlanmaktadır.

— Ankara ve Batıkent alanında yaşayan insanların toplumsal gereksinmelerini karşılamak amacıyla Kent Vakfı'nın kurulması planlanmaktadır.

Kurulacak olan Kent Vakfı eski Ankara'yı yaşatacak Ankara Evini oluşturmayı ve bu alanlarda dökümantasyon ve arşiv merkezleri kurup araştırmalar yapmayı da amaçlamaktadır.

— KENT-KOOP'un konut yapımı dışında üstlenmiş olduğu bu kültürel ve sosyal etkinliklerin içinde önemli yeri oluşturan KENT-KOOP yayınları 53'e ulaşmıştır.

— KENT-KOOP çeşitli kurum ve kuruluşlarla ortaklaşa fotoğraf sergileri, öğrenciler arası fikir proje yarışmaları, söyleşiler, seminerler düzenlemekte ve düzenlenenlere katılmaktadır.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

TÜRKİYE'DE KENTLEŞME VE SANAYİLEŞMENİN BİRLİKTE ETKİLEDİĞİ BAZI SOSYAL PROBLEMLER

Doç. Dr. Zeki ERDOĞMUŞ
Fırat Üniversitesi, Fen - Edebiyat Fak.
Sosyoloji Bölümü

I. KONUYU OLUŞTURAN BAZI TEMEL KAVRAMLARIN TANIMLARI

«Türkiye'de Kentleşme ve Sanayileşmenin Birlikte Etkilediği Bazı Sosyal Problemler» konusu, burada, Sosyoloji ilim dalı çerçevesi içinde kalınarak incelenecektir.

Bu konuya, kendisini oluşturan «kent», «kentleşme», «sanayi», «sanayileşme» ve «sosyal problem» kavramlarının kısa birer tanımlarını yaparak başlamak, anılan konunun daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

Kavram tanımlarının göreli (izafî) olabileceği görüşünden hareket ederek burada sözü geçen kavramların çağdaş sosyologların çoğunluğu tarafından genel kabul görebilecek nitelikteki birer kısa tanımlarını şöyle yapabiliriz.

1. KENT

Bu incelemedeki anlamıyla «kent» kavramını, «kır»a kıyasla, nüfus ve bina bakımından daha fazla ve daha yoğun; tarım dışı faaliyetlerin hakim olduğu; üretimin koordine edilip denetildiği; temel özellikleriyle kırdan ayrılabilen ve kenti yansıtan yönetim sistemine, ekolojik yapıya, sosyal organizasyonlara ve sosyal hayat tarzına sahip olan yerleşme türüne verilen bir isim olarak tanımlayabiliriz.

2. KENTLEŞME

«Kent» ve «Kentleşme» kavramlarının değişik biçimlerde ve değişik ölçütlere göre tanımlandıkları görülmektedir.[1]

«Kentleşme» kavramı, burada, daha önce yapılan «kent» tanımında belirtilen kente has özelliklerin oluşmasını, gelişmesini ve devam etmesini ifade eden bir süreç anlamında ele alınmaktadır.

3. SANAYİ

«Sanayi» kavramının, çağdaş sosyologların çoğunluğu tarafından genel kabul görebilen tanımlarından biri, insanların çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için, tabiattan aldıkları ham maddeleri çoğunlukla makine gücüne dayanan araç ve gereçlerle üretme, biçim ve/veya bazı özelliklerini değiştirerek kullanma faaliyetine verilen bir isim biçiminde yapılabilir.[2]

4. SANAYİLEŞME

Buradaki anlamıyla «sanayileşme» kavramı, daha önce yapılan «sanayi» kavramının tanımında yer alan özelliklerin oluşmasını, gelişmesini ve devamını aksettiren bir süreç niteliğini taşımaktadır.

5. SOSYAL PROBLEM KAVRAMI

«Sosyal problem» kavramı, burada, çağdaş sosyologlardan HORTON VE LESLIE'nin yapmış oldukları «sosyal problem» tanımındaki anlamda ele alınmaktadır. Bu sosyologlara göre, bir toplumun önemli bir kesimini etkileyen, bu toplum kesimince hoş karşılanmayan, çözümü konusunda birşeyler yapılabileceğine inanılan ve kollektif bir çalışma ile çözümlenebilen her problem, bir sosyal problem niteliğini taşır.[3]

II. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME - SANAYİLEŞME İLİŞKİSİ

Türkiye'de, diğer ülkelerde tespit edildiği gibi, kentleşme ile sanayileşmenin arasında yakın bir ilişkinin olduğu dikkati çekmektedir. Bugün sanayileşme derecesi yüksek olan bölge ve kentlerimiz aynı zamanda kentleşme dereceleri yüksek olan bölge ve kentlerimizdir. Meselâ, Marmara Bölgesi ile İstanbul hem sanayileşme hem de kentleşme dereceleri en yüksek olan bölge ve kentimizdir.

Türkiye'de, diğer ülkelerde olduğu gibi, sanayinin yeni kurulduğu yerlerin, sanayinin olmadığı yerleşmelere kıyasla çok kısa zamanda çok büyük çapta kentleştiği görülmektedir. Bu gelişmenin tipik bir örneğini Karabük'te görmekteyiz. Z. F. FINDIKOĞLU'nun yaptığı bir tespite göre, bugünkü Karabük 1927 yılında ÖYLEBELİ köyünün 13 haneli ve 100 nüfuslu küçük bir mezresi iken 1937 yılında demir ve çelik endüstrisinin burada kurulmasından sonra hızla büyümüş; 1927 yılının 13 haneli ve 100 nüfuslu bu küçük mezresi; 1961 yılında 31.840 nüfusu ile bazı il merkezlerimizden daha büyük bir kent olmuştur.[4]

Sanayinin kurulmasından sonra büyük çapta bir kentleşmeye sahne olan yerleşmelere bir başka örnek olarak Batman'ı gösterebiliriz. Petrol endüstrisinin kurulmasından önce Türkiye çapında tanınmayan Batman, sözü geçen sanayinin kurulmasından sonra hızla büyümeğe devam etmiş; 1985 yılı Genel Nüfus Sayımının geçici sonuçlarına göre Devlet İstatistik Enstitüsü'nün bir yetkilisi Batman'ın nüfusunun «yüzde 33'lük» bir artış göstererek «86 bin 200'den 114 bin 210'a çıktığını» açıklamıştır.[5]

Dünyanın «ilk endüstriyel kenti» olarak belirlenen İngiltere'deki Menchester kentinin 1727 yılında bir köy olarak tasvir edilmesi yukarıdaki görüşü destekler niteliktedir.[6]

Türkiye'deki kentleşme ve sanayileşme ilişkisinin Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'daki kentleşme ve sanayileşme ilişkisine hem benzer hem de farklı yönlerinin olduğu söylenebilir. Söz konusu benzer yönlerden biri, hem Türkiye'de

hem de Batı ülkelerinde sanayileşme dereceleri yüksek olan bölge ve kentlerin aynı zamanda, bulundukları ülkelerde, yüksek kentleşme derecelerine sahip olmalarıdır.

Bir başka benzerlik, sanayinin yeni kurulduğu yerlerin nispeten kısa bir zaman içinde, hızlı bir biçimde kentleşmesidir. Üçüncü bir benzerlik, sanayi nispeten vasıflı işgücüne, endüstriyel teknolojiye ve tüketici kitlesine ihtiyaç duyduğu için, kentlerin sağladığı bu imkânlardan azamî ölçüde faydalanma yolu tercih edilmiştir. Bir başka deyişle, sanayinin kentlerden tamamen bağımsız ve kentlerden çok uzak yerlerde kurulduğunu söylemek bugün için ispatlanması son derece güç bir iddia niteliğini taşımaktadır.

Bu benzer noktaların açıklanmasından sonra Türkiye'deki kentleşme - sanayileşme ilişkisi ile Batı ülkelerindeki kentleşme - sanayileşme ilişkisi arasındaki temel farkları kısaca şöyle belirtebiliriz. Burada sözü geçen temel farklardan biri Batı ülkelerinde, **genellikle** ve **çoğunlukla**, kentleşmenin sanayileşmeyi tedricen takip etmesine, sanayinin olmadığı ya da çok düşük seviyede olduğu yerleşmelere —metropoliten bölgelerin «banliyö»leri hariç— fazla nüfus akınının olmamasına karşılık; Türkiye'de sanayinin olmadığı yerleşmelere de nispeten kısa bir zamanda, büyük çapta ve hızda nüfus akınının olmasıdır.

1950 yılından itibaren Bingöl, Hakkâri gibi sanayinin olmadığı bazı il merkezlerinin kendi değer ölçüleri içinde kır yörelerinden oldukça büyük çapta göçmen alarak büyümeleri bu görüşü destekler niteliktedir.

Türkiye'deki kentleşme - sanayileşme ilişkisi ile Batı ülkelerindeki kentleşme - sanayileşme ilişkisi arasındaki bir başka fark da şudur : Batı ülkelerinde daha önce kentlerin merkezlerine yakın bölgede oturan sosyo ekonomik seviye açısından üst derecede olan zengin kentlilerin, kentlerin büyümesinden sonra, kentleşme ve sanayileşmenin birlikte etkilediği aşırı kalabalık, gürültü gibi çeşitli sebeplerden dolayı oturdukları bu bölgeleri terkederek kentlerin dışında «banliyö» veya «yatakhane kasabaları» olarak adlandırılan bölgelerde ikâmet etmelerine karşılık;[7] Türkiye'de böyle bir gelişmenin belirgin bir biçimde ortaya çıkmamış olmasıdır.

Bu açıklamaları bir sonuca bağlayacak olursak, sanayileşme ile kentleşme arasında yakın bir ilişkinin olduğunu; ancak bu ilişkinin her zaman ve her yerde geçerli olan bir sebep - sonuç ilişkisi niteliğini taşımadığını; dünyada sanayileşmenin başlamasından çok uzun zaman önce kentlerin var olduğunu; dolayısıyla sanayileşme olmadan da kentleşmenin gerçekleşebileceğini bu konuyla ilgili kaynaklardaki bilgilere[8] ve daha önce verdiğimiz Bingöl, Hakkâri gibi il merkezlerinin kentleşmeleri örneklerine dayanarak rahatlıkla söyleyebiliriz.

III. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME VE SANAYİLEŞMENİN BİRLİKTE ETKİLEDİĞİ BAZI SOSYAL PROBLEMLER

Türkiye'de kentleşme ve sanayileşmenin birlikte etkilediği bazı sosyal problemlerin incelemeye başlarken önemli bulduğumuz üç noktayı vurgulayarak belirtmekte fayda vardır. Bu önemli noktalardan birincisi, bu incelemede, kentleşme ve sanayileşme, sosyal problemleri doğuran tek ya da iki yegâne kaynak olarak görülmemiş; bu iki sürece sosyal problemlerin iki yegâne yaratıcısı veya suçlusu olarak bakmanın bilimsel bir görüş olmaktan çok ispatlanması gereken bir iddia olarak kabul edilmiş olmasıdır.

İkinci önemli nokta, kentleşme ve sanayileşmenin sosyal problemlere etkileri konusunun, burada, «sebep - sonuç» ilişkisi çerçevesi içinde kalma mecburiyetine bağımlı kalınmaksızın ele alınması ve bu iki faktörün diğer faktörlerle birlikte sosyal problemlerin ortaya çıkmasına ve devam etmesine zemin hazırladığı gerekçesinden hareket edilmiş olmasıdır.

Üçüncü önemli nokta sanayileşme ve kentleşme hem fert hem de toplum için bir çok avantaj ve faydalar sağlamasına rağmen burada konunun sanayileşme ve kentleşmenin birlikte etkilediği bazı sosyal problemlerin fazla ayrıntılara inilmeden ana hatlarıyla tanıtılması ile sınırlandırılmasıdır.

1. Bir Potansiyel Faktör Olarak Hızlı Tabiî Nüfus Artışı

İngiliz düşünürü Thomas Robert Malthus'un 1798 yılında yayınladığı bir eserinde tarımda üretimin aritmetik (1, 2, 3, 4, 5); nüfus artışının ise geometrik (1, 2, 4, 8, 16) olarak arttığını ve ciddî tedbirler alınmadığı takdirde bu gelişmenin insanoğlunun felâketi ile sonuçlanacağını belirtmesinden bu yana, tabiî nüfus artış hızının hem olumlu hem de olumsuz olmak üzere değişik tartışma ve değerlendirmelere konu olma özelliğini sürdürdüğü görülmektedir.[9]

Dünyada sanayinin yaygınlığının ve etkinliğinin görülmeğe başlandığı 1750'lerden beri dünya genel nüfusunun, geçmiş yıllara kıyasla, çok büyük hacimde ve hızda arttığı dikkati çekmektedir. İnsanlık tarihinin sanayiden önceki çok uzun döneminde görülmeyen bu büyük hızdaki artışta, doğrudan sanayi ile ilişkisi olan icatların, koruyucu hekimlik alanında geliştirilmiş ilâç, araç, gereç, metod ve tekniklerin, tarım sektöründen daha fazla olan ücret ve gelirin önemli rol oynadığı söylenebilir. Sanayi ile bağlantılı olan değişik faktörler ile diğer faktörlerin etkisiyle kaba ölüm oranı düşmüş, hayat standardı yükselmiş, ortalama ömür süresi uzamış, doğurganlık yaşındaki nüfus kategorisi büyümüş ve sonuç olarak dünya genel nüfusu, geçmişe kıyasla, son iki yüzyılda büyük hacimde ve hızda artmıştır.

Bugün dünya genel nüfusunun gerçek toplamı ile yıllık artış hızının ne kadar olduğunu kesin, geçerli ve güvenilir verilerle ortaya koyma imkânı ne yazık ki yoktur. Günümüzde dahi geçerli ve güvenilir nüfus sayımlarının yapılamadığı

ülkelerin bulunduğu ve 1930'lu yıllarda Güney Afrika'daki bir kabileyi saymaya giden iki sayım memurunun bu kabile üyeleri tarafından pişirilip yendiğinin tespit edilmesi [10] ilmi açıdan geçerli ve güvenilir verilerin elde edilemeyişinin sebeplerinden ikisini oluşturmaktadır.

Birleşmiş Milletler teşkilâtının nüfusla ilgili verilerine dayanarak dünya genel nüfusunun bugünkü toplamının 4,5 milyar; yıllık artışın ise % 1,9 oranında olduğu, tahmini olarak söylenebilir. 4,5 milyarlık nüfusun % 1,9 oranındaki bir yıllık artışının büyük bir rakama ulaşacağı, bu hesaplamaya göre bir yıl sonra dünya genel nüfusuna 85 milyon 500 bin insanın daha ekleneceği sonucu ortaya çıkmaktadır.

Türkiye için de geçerli olan bu açıklamalardan sonra Türkiye'deki tabiî nüfus artışını gelişmiş ülkelerdeki tabiî nüfus artışı ile karşılaştırarak kısaca şöyle belirtebiliriz : Günümüzün gelişmiş ülkelerinde yıllık tabiî nüfus artışı ortalaması % 1.1'i geçmediği halde, Türkiye'de bu oranın 1945 - 1980 sayım yılları arasında % 2.3, 1977 - 1982 yılları arasında % 2.13; 1978 - 1983 yılları arasında ise % 2,15 olduğu görülmektedir. [11]

20 Ekim 1985 tarihinde yapılan son genel nüfus sayımının geçici sonuçlarına göre Türkiye'nin genel nüfusu, yurt dışında yaşayan iki milyon üzerindeki vatandaşımız hariç, 51.420.757; yıllık nüfus artışı % 027.85; son beş yıl içinde genel nüfus artışı 6 milyon 639 olarak Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanı tarafından açıklanmıştır. [12] Devlet Plânlama Teşkilâtının bir kaynağında Türkiye genel nüfusundaki artışın «planlı dönemin başından 1970'li yılların ortalarına kadar yüzde 2.5 dolayında, ... 1975 - 80 döneminde yüzde 2,06 ...» olduğu ve «ülke nüfus artış hızı...»nda bir «düşme» olduğu belirtilmektedir. [13] Ancak, Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanının 1985 Genel Nüfus Sayımının kesin olmayan sonuçlarını açıkladığı basın toplantısında genel nüfusumuzun yılda ‰ 27.85 (yaklaşık olarak yüzde 2.8) olarak arttığını açıklaması, Devlet Plânlama Teşkilâtının kaynağında sözü geçen «düşüşü» destekler nitelikte görünmemektedir. [12], [13]

Bugünkü duruma göre yurt dışındaki vatandaşlarımızı da katarak genel nüfusumuzu en azından 53 milyon; nüfusumuzun yıllık artış hızı ise, Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanın verdiği rakamın küsurlarını katmayarak yüzde 2.7 olarak kabul ettiğimiz takdirde bir yıl sonra genel nüfusumuza en azından 1.431.000 vatandaşımızın daha katılacağı sonucu ortaya çıkar.

Yetkili resmî kurum ve şahısların verdikleri rakamlara göre bir sonuca varacak olursak, Türkiye'de yıllık genel nüfus artış hızının gelişmiş ülkelerdeki yıllık genel nüfus artış hızının iki katı olduğunu ve Türkiye'nin geri kalmış ülkeler için söylenen «Nüfus patlaması» dönemini aşamadığını söyleyebiliriz.

Şimdiye kadar yapılan açıklamaları bir sonuca bağlayacak olursak şunları belirtebiliriz : Nüfus bir toplumun varlığını, devamını ve kalkınmasını sağlayan temel kaynaklardan biridir. Bu temel kaynağı ilgili ülkenin menfaatini, refahı-

nı ve kalkınmasını en üst seviyeye çıkaracak şekilde geliştirmek ve kullanmak gerekir. Malthus'un nüfus teorisinin geçerliği tartışılabilir. Ancak, içinde bulunduğumuz yüzyılda milyonlarca insanın açlık tehlikesiyle karşı karşıya bulunduğu bir gerçektir. Bu tehlike dünya genel nüfusunun yaklaşık olarak % 70'ini barındıran geri kalmış ya da gelişmekte olan ülkelerden bazıları için kritik bir noktaya gelmiştir. Birleşmiş Milletler Tarım Gıda Örgütünün (FAO'nun) 16 Ekim 1985 tarihinde düzenlediği «Dünya Gıda Günü» dolayısıyla bir günlük gazetede yer alan şu haber bu tehlikenin ciddiyetini gösteren bir örnektir. «Elektronik Çağda Açlık... İnsanlığın Utanç Tablosu...

- Dünyada bugün 600 milyon insan aç.
- 1 milyar 300 milyon kişi yetersiz besleniyor.
- Günde 80 bin kişi açlıktan ölüyor.
- Her yıl 12 milyon çocuk bir yaşına gelmeden açlıktan ölüyor.

... 900 milyon insan aşırı yiyor.» [14]

Türkiye, bugün için, burada açıklanan kötümser tablo içinde değildir. Ancak, Türkiye'nin hızlı bir tabiî nüfus artışına sahip olduğu unutulmamalıdır. Türkiye nüfusunun yarısından fazlasının genç olması, gelecekteki nüfus artışını fazlalaştıracak nitelik taşımaktadır. Türkiye hızla artan genel nüfusu ile toplam nüfusuna verebileceği imkânlar arasında sağlıklı ve uzun vadede kalıcı bir denge kurmak durumundadır. Bu dengenin kurulamaması Türkiye'nin ekonomik ve sosyal alanlardaki kalkınmasını olumsuz yönde etkileyecektir. Bir başka deyişle ,Türkiye'de hızlı nüfus artışı bir potansiyel faktör olarak işsizlik, sağlıklı beslenememe, konut açığı, sahte kentleşme, okul, öğretmen, hastahane, doktor, yol, su, enerji yetersizlikleri gibi çeşitli problemlerin ortaya çıkmasına ve bu problemlere sağlıklı, uzun vadede kalıcı çözümler bulunmasına olumsuz etkiler yapmaktadır. Ciddi tedbirler alınmadığı takdirde bu olumsuz etkiler gelecekte daha da artacaktır.

2. Göçler

a. Kırdan - Kente Göç

Türkiye'de 1950'den sonra kırdan kente olan göçün hızla arttığı; 1961 yılından sonra da yurt dışına giden işçi göçünün nispeten kısa bir süre içinde büyük boyutlara ulaştığı görülmektedir. Burada söz konusu olan içgöçlerin, genellikle, sanayinin bulunmadığı ya da az bulunduğu bölge ve kentlerden sanayinin bulunduğu bölge ve kentlere doğru olduğu; yurt dışına giden iş gücünün ise sanayileşmiş ülkelerde veya işçi göçünü alan sanayileşmemiş ülkelerin sanayi sektörlerinde istihdam edildiği dikkati çekmektedir. Bu durum sanayinin kırdan kente veya yurt dışına olan göçler konusunda çekici bir faktör niteliğini taşıdığını göstermektedir. Burada sözü geçen «göç problemi» başlığı «kırdan - kente göç» ile «yurt dışına olan işçi göçü»nü içine alacak şekilde kullanılmaktadır.

İmar ve İskân Bakanlığının yaptığı bir tespite göre 1927 - 1965 yılları arasındaki 38 yıllık dönemde kır nüfusunun % 98.92; genel nüfusun % 130; kent nüfusunun ise % 227.44 oranlarında artması, sözü geçen dönem içinde kırdan kente büyük çapta göçün olduğu görüşünü destekler niteliktedir.[15]

20 Ekim 1985 günü yapılan son genel nüfus sayımının kesin olmayan sonuçlarına göre 1980 - 1985 yılları arasında il merkezleri nüfuslarının % 4,5 oranında arttığı; bucak ve köy nüfuslarının ise aynı oranda azaldığı Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanı tarafından açıklanmış bulunmaktadır.[16]

1927 yılındaki nüfus sayımı sonuçlarına göre Türkiye'de kır nüfusunun 10.347.224; şehir nüfusunun ise 3.301.046 olduğu[17] 1985 nüfus sayımı sonuçlarına göre ise kır nüfusunun 23.828.072; kent nüfusunun ise 27.592.685 olduğu verilen bilgiden anlaşılmaktadır.[18] Bu verilere göre 1927 yılında Türkiye genel nüfusu içindeki kent nüfusu oranı % 23; 1985 genel nüfusuna göre ise % 54'dur. Bu veriler Türkiye'de hızlı bir kentleşmenin olduğunu göstermektedir.

Kentlerimizdeki tabiî nüfus artışının yanı sıra kırdan kente olan nüfus akını kentlerimizin nüfusunun hızla artmasına yol açmaktadır. Bu hızlı nüfus artışı «sahte kentleşme» veya «çarpık kentleşme»ye tesir etmektedir.

Kent nüfusunun hızla artması beraberinde konut yetersizliği, işsizlik, gürültü, çevre kirliliği, alt yapı tesisleri yetersizliği gibi problemlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Duruma göre bu problemler, özellikle büyük kentlerimizde, belediyelerin ve illerin malî güçlerini aşarak ülke çapında çözümü gereken problemler niteliğini kazanmaktadır.

b. Yurt Dışına İşçi Göçü

İş ve İşçi Bulma Kurumu tarafından 1961 yılından 1984 yılı sonuna kadar yurt dışına gönderilen işçi sayısı toplamının 1.121.970 olduğu belirtilmektedir.[19] 1983 yılında, yurt dışında bulunan vatandaşlarımızın toplam sayısının 2.357.803 olduğu resmî bir kaynaktaki verilerden anlaşılmaktadır.[20] Ancak, resmî olmayan yoldan gidenlerin de bulunacağı gözönüne alınarak bugün tahminen 2.5 milyon kadar vatandaşımızın yurt dışında olduğu söylenebilir. Yurt dışına göçün, burada sözü geçen vatandaşlarımızın kendilerine, ailelerine ve ülkemize malî açıdan büyük çapta faydalı olduğu bir gerçektir. Ancak, bu vatandaşlarımızın yurt dışında yabancı kültürlere uyumsuzluk, ailelerinin bölünmesi, az da olsa bir kısmının zararlı ideolojilerin etkisinde kalması, bazı sosyal sapma davranışları içine girmeleri gibi çeşitli sosyal problemlerinin olduğu görülmektedir. Çocukların eğitimi ve öğretimindeki güçlükler, yurda dönüldükten sonra ortaya çıkan uyumsuzluklar, bu sosyal problemler arasında dikkatleri çekecek seviyeye ulaşmıştır.

Sonuç olarak, göçler bazı avantajlar ve faydaların yanısıra bazı sosyal problemleri de beraberinde getirmektedir, diyebiliriz.

3. KONUT

1950'lerden itibaren Türkiye'de belirgin bir biçimde görülen hızlı kentleşmenin ve sanayi alanındaki gelişmelerin birlikte etkilediği sosyal problemlerden biri de konut problemidir.

Ruşen Keleş'in yaptığı bir tespite göre, 1955 yılında Türkiye'de 50.000 olan gecekondu tipi konut sayısının 1983 yılında 1.250.000'e ulaşması; sırasıyla aynı yıllarda, 1955'te 250.000 olan gecekondulu nüfusun 1983 yılında 6.250.000 olarak belirtilmesi;[21] Devlet Planlama Teşkilâtının bir kaynağında 1983 yılında üç büyük ilimizin kent merkezleri toplam nüfuslarının % 50 civarındaki kısmının gecekondu tipi konutlarda barındığının açıklanması[22] kentlerimizde konut probleminin kritik bir noktaya geldiğini gösteren misallerden bazılarıdır.

«Dünya'da mekân, ahrette iman» atasözü konutun sosyal hayatta ne kadar önemli olduğunu belirtmektedir. Kişiliğin oluşumunda ve gelişiminde konutun da payı vardır. Bir konutun iç donatımı, alan bakımından büyüklüğü veya küçüklüğü, sağlık ve imar şartları ile örf ve âdetlere uygunluğu ya da uygunsuzluğu o konutta oturan insanların başarılı ya da başarısız; mutlu ya da mutsuz; ruh sağlığı açısından dengeli ya da dengesiz olmalarına tesir eden faktörler arasındadır. Batı ülkelerinde yapılan bazı araştırmaların bulguları standartın altındaki konutlarda oturan kişiler arasında ruh hastalıklarının daha yaygın olduğunu göstermektedir. Dar bir alan içinde yaşamaya mecbur tutulan Norveç fareleri ile ilgili bir araştırmanın sonunda bu farelerin birbirleriyle olan ilişkilerinde yozlaşmanın, birbirini parçalamanın, yüksek ölüm oranının ve erkek fareler arasında eşcinselliğin tespit edilmesi[23], mekân şartlarının sadece insanlar için değil, hayvanlar için de hayatî bir değer taşıdığını göstermektedir.

Kentlerimizde konut sorunu, ciddî bir sosyal ve ekonomik problem olma özelliğini korumaktadır. Kentlerimizde konut kiraları hayli yüksektir. Kiracılarla ev sahipleri arasındaki çatışmalar bu iki tarafın oluşturduğu çerçeveyi aşarak mahkemelere kadar uzamaktadır. Sağlık ve imar şartlarına uymayan gecekondu tipi konutlar burada oturanların sağlığını, başarılarını ve mutluluklarını olumsuz yönde etkilemektedir. «Gecekondum ne zaman yıkılacak?» endişesi birçok gecekondu ailesini tedirgin etmektedir. Bu ve benzeri misâller kentlerimizde konutun ciddî bir sosyal problem olma özelliğini devam ettirdiğini gözler önüne sermektedir.

4. İŞSİZLİK

İşsizlik, çağımızda, sadece gelişmekte olan ülkelerin değil; sanayileşmiş ve kentleşmiş toplumların da önemli bir problemidir. Son aylarda günlük gazetelerimizde yer alan «İşsiz Avrupa Gençliği Şaşkın»[24], «Gençlik İşsiz»[25], «İşsizlik Beni Apocu Yaptı»[26], «Çıldırtan İşsizlik ve Soygun»[27] şeklindeki başlıklar işsizliğin çağımızdaki toplumların ve bu arada Türkiye'nin karşı karşıya bulunduğu ciddî sosyal ve ekonomik problemlerden biri olduğunu destekleyen misâllerden bazılarıdır.

Bugün Türkiye'de kesin ve tam olarak ne kadar işsiz vatandaşımızın olduğunu güvenilir rakamlarla belirtmek imkânsız olmasa bile, oldukça güçtür. TÜRK - İş'in bir yayınında «... bugün ülkemizde 2,5 milyon sigortalı işçiye karşılık, 5 milyon işsiz insan vardır. Yani her işçiye karşılık 2 işsiz. İşte bu nedenle her işçinin işi ve ücreti tehlikededir.»[28] denilmektedir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının yayınladığı **ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BÜLTENİ** adlı bültenin, Gençlik Yılı nedeniyle hazırlanan özel sayısında gençler arasında işsizliğin büyük boyutlara ulaştığı, 1985 yılında genç nüfusumuzdaki işsizlik oranının «% 32», «4.363.000» vatandaşımızın «boşta gezer ve işsiz», «genç işsizlerin toplam işsizlere oranının ise % 58 ...» olduğu belirtilmektedir.[29]

İşsizlik ferdin, mensup olduğu ailenin ve toplumun varlığını, refah ve mutluluğunu tehdit eden bir sosyal problemdir. İşsizlik evlenmeleri geciktiren veya engelleyen, boşanmalara, intiharlara, alkolizme, hırsızlığa, silâhlı soygunlara, cinayetlere, kişilik sisteminde ve sosyal sistemde çözülmelere sebep olan önemli faktörlerden biridir. Uzun yılların ihmali, tedbirsizliği ve ilmî metod ve tekniklere uyulmadan yapılan keyfi uygulamaların etkisiyle ortaya çıka nve çözümü oldukça uzun zaman, ilmî tedbir ve uygulamaları gerektiren bir sosyal problemdir.

5. KÜLTÜREL BOŞLUK

William F. OGBURN'un ilk defa 1922 yılında ortaya attığı «kültürel boşluk» kavramı bazı İngilizce kaynaklarda «teori», bazılarında ise «hipotez» olarak yer almaktadır. Bu kavram bazı Türkçe eserlerde «kültürel boşluk», bazılarında ise «kültürel gecikme» olarak geçmektedir.

«Kültürel boşluk»[30] kavramının «teori» mi yoksa «hipotez» mi olduğunun; Türkçeye «kültürel boşluk» mu yoksa «kültürel gecikme» mi olarak çevrilmesinin gerektiğini tartışmanın bu incelemenin amacı dışında olan bir konu olarak kabul edildiğini belirttikten sonra burada kullanılan «kültürel boşluk» kavramının bir kültürün maddî unsurlarının daha sık ve daha hızlı; manevî unsurlarının ise daha seyrek ve daha yavaş değiştiğini; bu iki unsurlar arasında bir boşluğun ortaya çıktığını ve aralarında yeterli bir bütünleşmenin olmadığını ifade eden bir kavram anlamına geldiğini söyleyebiliriz. Ogburn'a göre «kültürel boşluk» çağdaş sanayi toplumunda görülen bir gerçekliktir.

Hızla değişen, kentleşen ve geçmişe kıyasla hızla sanayileşen Türkiye'de manevî kültür unsurlarından biri olan kanunlarımızın ve diğer mevzuatın endüstriyel araç, gereç ve icatlar kadar sık ve hızlı değişmediği; örneğin hâlâ, Osmanlı İmparatorluğundan kalan fakat günümüzün şartlarına göre etkinliğini önemli ölçüde kaybeden kanun ve mevzuatın bulunduğu; medenî kanunumuzun bugün ülkemizde meydana gelen aile ile ilgili olayların ve toplumdaki değişmelerin gerisinde kaldığı görülmektedir.

6. ANOMİ

«Anomi» kavramını, Sosyoloji tarihinde ilk defa ünlü Fransız Sosyoloğu Emile DURKHEIM'in 1897 yılında yayınladığı **İNTİHAR**[31] adlı kitabında kullandığı; 1897 yılından beri bu kavramın sosyolojinin yaygın kavramlarından biri niteliğini kazandığı görülmektedir.

«Anomi» terimi, sözlüklerde «normsuzluk» veya «kuralsızlık» olarak yer almaktadır. Ancak, DURKHEIM dahil bütün sosyologlar «anomi»yi «normsuzluk» olarak değil; bir grup ya da toplum üyelerinin nerede, nasıl ve ne şekilde hareket etmelerini belirleyen normların veya sosyal kuralların saygınlık ve etkinliklerinin azalması; normlara olan bağlılığın zayıflaması sonucu fertlerin bir çeşit başıboşluk, düzensizlik, kargaşa, kararsızlık, karamsarlık, başıbozukluk ve belirsizlik içine düşmelerini ifade eden bir kavram olarak görmektedirler.

DURKHEIM «anomi»yi karmaşık, işbölümünün hakim olduğu sanayileşmiş, çağdaş toplumların temel özelliklerinden biri olarak görmekte ve «anomik intihar» türünün organik dayanışmanın belirgin olduğu, sanayileşen toplumda da görüldüğünü belirtmektedir.[31]

Sanayileşen ve kentleşen toplumlarda normlarda bazı değişiklikler, normlar arasında çelişkiler, geleneksel toplumlara nazaran daha belirgin bir biçimde görülmektedir. Normlardaki bu değişmeler toplum ve fert yararına yönlendirilmediği, bu konuda gerekli yeni örgütlenmelere gidilmediği; sağlıklı ve kalıcı tedbirlere başvurulmadığı zaman anominin ortaya çıktığı görüşü çağdaş sosyologlar arasında genel kabul görmüş bulunmaktadır.

Son 20 yıl içinde, geçmiş yıllara kıyasla, daha fazla kentleşen ve sanayileşen Türkiye'de anomi ile ifade edilecek bazı özelliklerin ortaya çıktığı görülmektedir. Bu dönem içinde, özellikle 1968 - 1980 yılları arasında Türkiye Cumhuriyeti Devletinin kuruluşuna kaynaklık eden, Türkiye'yi çağdaş medeniyetler seviyesinin üstüne çıkarmayı hedefleyen Atatürk ilkelerinden önemli ölçüde sapmaların olduğu ve bu sapmaların sonucu olarak 12 Eylül 1980 öncesi anomik bir ortamın yaratıldığı acı bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yurt dışında bulunan veya bazı yabancı ülkeler hakkında güvenilir bilgiye sahip olmayan ve Türk toplumunu yeterince tanımayan vatandaşlarımızdan bir kısmının «sosyal aşağılık duygusu» olarak adlandırdığımız bir duyguya kapıldıkları söylenebilir. «Sosyal aşağılık duygusu» deyimi burada, bir insanın kendisini değil; bir sosyal grup olarak kendi toplumunu, bu toplumun normlarını ve toplum düzenini küçük görmesi ve yermesi; yabancı toplumun normlarını ve toplum düzenini ise üstün görmesi ve övmesi anlamında kullanılmaktadır.
Türk milletinin tarihte her topluma nasip olmayan güçlü devletler kurduğu; adalete, hakka, hukuka, bilime ve hürriyete birçok topluma kıyasla daha fazla değer verdiği; 16. yüzyılda üç kıtaya yayılan ve o zaman dünyanın en güçlü

devletine sahip olduğu gerçeğini unutarak Almanya'yı, Amerika'yı, Fransa'yı, Rusya'yı, İngiltere'yi ya da Japonya'yı, hayranlıkla öven, Türkiye'yi ise yeren insanlarımıza, sayıca az da olsa rastlanmaktadır.

Bu tür aşağılık duygusu, Türk normlarına olan saygınlığın azalmasını ifade etmesinden dolayı anominin bir özelliği niteliğini taşır.

Vatandaşlarımızın hızla değişen dünyamızda kendileri, aileleri ve Türkiye için faydalı örgütler kurarak; değişen şartları kendileri, aileleri ve ülkemiz için yararlı hizmetler sunacak şekilde düzenleyerek örgütleşememeleri anominin bir başka özelliğini yansıtmaktadır.

1950 yılından ittibaren köylülüğün çözülmeye başlaması, yani şehir hayatının köy hayatına tercih edilmesi; dolayısıyla «biz» duygusunun hakim olduğu «gemeinschaft - cemaat» tipi toplum düzeninden ferdiyetçiliğin hakim olduğu «gesellschaft - cemiyet» tipi toplum düzenine geçişin, anominin ortaya çıkmasını kolaylaştırdığı görüşü bazı sosyologlar tarafından benimsenmiştir. Bu görüşün Türkiye için de geçerli olduğu söylenebilir.

7. YALNIZLIK

Kalabalık içinde yalnızlık, kentleşme ve sanayileşmenin etkisiyle ortaya çıkan çağımızın sanayi toplumunda görülen önemli sosyal problemlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentleşmiş ve sanayileşmiş toplumlarda insanın yalnızlığı yalnız sosyologları değil; psikologları, psikoanalistleri, sosyal psikologları, filozofları da yakından ilgilendiren bir problemdir.

Sanayileşmiş ve kentleşmiş toplum, tarımın ve geleneklerin hakim olduğu toplum tipine kıyasla, üretimin, tüketimin, kişi başına düşen millî gelirin, dinlenmek ve eğlenmek için boş zamanların, teknolojik gelişmenin, bolluğun en üst dereceye çıktığı toplum tipi olarak kabul edilmektedir. Bu toplum tipinde, öte yandan, aşırı rekabetin, kişisel menfaati herşeyden üstün tutmanın, tüketim için çalışmanın, gruplararası menfaat çatışmasının, «gemeinschaft - cemaat» tipi gruba duyulan ihtiyacın, ruh hastalıklarının en üst dereceye çıktığı toplum tipi olarak da tanımlanmaktadır. Alvin Toffler'in «... boş bir evin sessizliğini yok edebilmek için kedi, köpek, kuş gibi kimbilir kaç hayvan satın alınmaktadır» «... yalnızlık herkesin ortak duygusu olacak kadar yaygınlaşmıştır.»[32] şeklindeki ifadesi, kentleşmiş ve sanayileşmiş karmaşık toplumlardaki insanın yalnızlığını dile getiren misâllerden biridir. Kentleşmiş ve sanayileşmiş toplumda insanın yalnız olduğu görüşüne katılan David Riesman ve arkadaşları, sanayi toplumunu «yalnız kalabalıklar»[33] toplumu olarak tanımlamaktadırlar.

Günümüzün gelişmiş ve karmaşıklaşmış sanayi toplumunda bir ferdin kendisini başarılı - başarısız; iyi - kötü; güçlü - zayıf; doğru - yanlış gibi kişilik sisteminin bütün özellikleri ile kabul eden ve koruyan, sosyolojide geçen adıyla bir «birincil grup» arayışı içinde olduğu; ailenin bunu sağlayacak özelliklerini yi-

tirdiği görüşü ileri sürülmektedir.[34] Bu eksiklik fertleri yalnızlığa itmektedir. Akran grupları bu boşluğu bir ölçüye kadar doldurmakta; ancak bunların fertleri bazen sosyal sapma davranışlarına ittiği görülmektedir.

Türkiye'de, ailelerini terkedenlerin, sosyal sapma davranışları içine girenlerin, genç nüfusta intiharların küçümsenemeyecek boyutlara ulaşmasının bu problemin Türkiye için de, bir ölçüye kadar, geçerli olduğunu ve gerekli tedbirlerin alınmaması halinde telâfisi güç zararlara yol açacağını destekler niteliktedir.

8. ENDÜSTRİYEL TEKNOLOJİNİN OLUMSUZ ETKİLERİ

Endüstriyel teknolojinin çağdaş endüstri toplumunun doğuşunda ve gelişmesinde büyük rol oynadığını; ferde, ailesine, topluma ve insanlığa büyük fayda ve avantajlar sağladığını belirten düşünürler, onun zararlarından da söz etetmektedirler. F. Tannenbaum, endüstriyel teknolojinin işçiyi işine ve topluma yabancılaştırdığını yazmakta ve bir gün işçinin endüstriyel teknoloji tarafından işsiz bırakılacağı korkusu ve endişesi içinde olduğunu belirtmektedir.[35]

RUSSELL'lar sanayi toplumunun gelecekte karşılaşacağı en önemli problemin «... endüstriyel uygarlıkla insancıl görüş arasında çatışma...» olduğunu 1920'lerde haber vermişlerdir.[36] A. TOFFLER'in «... kitle halindeki gelecek şokunu önlemenin en güçlü yöntemi teknolojik gelişmeyi düzenlemektedir.»[37] biçimindeki görüşü, düzenlenmeyen teknolojinin yarattığı ciddî tehlikeyi dile getirmektedir. Endüstriyel teknolojinin soğuk, donuk, aşırı rekabete dayanan ve ferdin psikolojik durumunu gözardı eden, «para ve kâr» elde etmeyi temel gaye sayan niteliğinin insanları yalnızlığa, isyan etmeğe, sosyal sapma davranışlarına ittiği DURKHEIM, TONNIES, G. SIMMEL, F. TANNENBAUM, RUSSEL'lar, D. RIESMAN, DUVERGER, D. BELL, E. FROMM, A. TOFFLER gibi değişik ülke ve zamanlarda yaşayan sosyal bilimciler tarafından, kendi ilgi merkezlerine göre, açıklanmış bulunmaktadır.

Teknolojinin hava, kara ve su kirliliği ile çeşitli iş ve trafik kazaları ile yakın ilişkisi olduğu; bu kirlilik ve kazaların etki sınırlarının aileleri aşarak topluma maddî ve manevî zararlar veren sosyal problem niteliğini kazandıkları söylenebilir.

Sanayileşme ve kentleşmenin birlikte etkilediği endüstriyel teknolojinin insana ve topluma verdiği zararları belirten misallerin sayısını arttırmayı bir yana bırakarak sonuç olarak şunu söyleyebiliriz. Endüstriyel teknoloji bireye, ailesine, topluma ve insanlara sağladığı büyük fayda ve avantajların yanısıra onlara önemli ölçüde zararlar da vermekte ve bu niteliği ile endüstriyel teknoloji sosyal problemlere yol açan faktörler arasında yer almaktadır. Endüstriyel teknoloji, gelişmişlik derecelerine göre, toplumların sanayileşme - kentleşme seviyeleri-

ne ve sosyal yapı özelliklerine göre; insanlara, toplumlara ve değişen şartlara göre farklılık göstererek olumsuz etkilerde bulunmakta ve sosyal problemlerin doğmalarına ve gelişmelerine sebep olmaktadır.

Endüstriyel teknolojinin Türkiye'deki olumsuz etkileri henüz batı ülkelerindeki boyutlara ulaşmamakla beraber, gerekli düzenlemeler yapılmadığı takdirde gelecekte ciddî sosyal, ekonomik, psikolojik ve kültürel problemlere yol açacağı söylenebilir.

9. UYUMSUZLUK

Daha önce «Anomi», «Kültürel Boşluk» ve «Yalnızlık»,

«Endüstriyel Teknolojinin Olumsuz Etkileri» başlıkları altında değindiğimiz faktörler gibi birçok faktör sanayileşen ve kentleşen toplumlarda bazı uyumsuzluk problemlerine yol açmaktadır.

Sosyal sistem ve kişilik sistemindeki çözülmeler, birçok insanımızı normal olmayan davranışlara; yetişkinlere, toplumumuzun değer ve normlarına ters düşen eylemlere itmektedir. Televizyon ve fotoromanlarda yer alan aile ve insan tipleri çocuk ve gençlerimiz için iyi birer sosyalizasyon modeli olmaktan çok uzak nitelikler taşımaktadır. Bu durum, diğer faktörlerle birlikte bir «arada kalmış insan» tipinin oluşmasına neden olmaktadır.

Mümtaz SOYSAL'ın «Avrupalı mıyız, Asyalı mıyız, Batılı mıyız, Doğulu muyuz, pek kestiremeyiz»[36] biçimindeki sözleri burada sözünü ettiğimiz «arada kalmış insan tipi»ni yansıtmaktadır. Bu tip, insanlarımızın batı kültürünün etkisinde kalmış, ancak Türk kültürüne uyum sağlayamamış insanlarımız için geçerlidir, denebilir.

Sonuç olarak, sanayileşmenin ve kentleşmenin birlikte etkilediği sosyal problemlerden biri de hızla kentleşen ve sanayileşen toplumdaki sosyal hayata uyum sağlayamama problemidir, diyebiliriz.

SONUÇ

Bu inceleme, Türkiye'de kentleşme ve sanayileşmenin birlikte etkilediği bazı sosyal problemleri ana hatlarıyla tanıtma amacını gütmektedir. Bu problemlere sağlıklı ve kalıcı çözümler ancak konuyla ilgili çok yönlü ilmî araştırmalar ile bulunabilir.

Burada sözü geçen problemlerin çözümü konusunda, genel nitelikteki birkaç öneriyi kısaca şöyle sıralayabiliriz :

1. Türkiye'de tabiî nüfus artış hızını, ilgili ailelerin ve milletimizin ihtiyaç, refah, beklenti ve kalkınmasını esas tutarak gerçekçi bir biçimde düzenlemek gerekmektedir. Tabiî nüfus artışını gereğinden fazla azaltmak, Türk milleti-

nin ve devletinin geleceği açısından tehlikelidir. Öte yandan, Türkiye'nin kaldırabileceğinden fazla nüfus artışı ailelerin ve ülkenin refahını ve kalkınmasını olumsuz yönde etkiler.

2. Sanayinin kentlerden uzak yerlerde kurulması, kentlere olan hızlı nüfus akınını azaltabilir.

3. Sanayinin ülke çapında dengeli bir biçimde dağılması bölgelerarası dengesizlik derecesini düşürür ve sosyal problemlerin şiddetini azaltır.

4. Yabancı ülkelerde yaşayan işçi çocuklarının eğitim ve öğretimi, yurda kesin dönüş yapan aile bireylerinin, özellikle gençlerin, yurda döndükten sonra ortaya çıkan uyum sağlama konularına önem verilmelidir.

5. Konut probleminin çözümüne, geçmişe kıyasla, daha fazla önem verilmekle beraber, bu konudaki tedbir ve uygulamaların arttırılmasına özen gösterilmelidir.

6. İşsizlik problemine, özellikle gençlerin işsizliğine, gereken önem verilmelidir.

7. Atatürk ilke ve inkilâplarının, bütün vatandaşlara kavratılmasına azamî gayret gösterilmelidir.

8. Endüstriyel organizasyonlar ilmî araştırmaların bulgularına göre sevk ve idare edilmelidir.

KAYNAKLAR :

1. «Kent ve Kentleşme» kavramlarının değişik tanımları için şu kaynağa bakınız. Ruşen KELEŞ, Bölge ve Şehir Plânlaması Bakımından **ŞEHİRLEŞME HAREKETLERİ.** Ankara. S.B.F. Yayını, 1961, s: 16-31.

2. Bu incelemede yapılan «sanayi» kavramı tanımını destekleyen tanımlar şu kaynaklarda görülebilir :

   P. GISBERT, **Fundementals of Industrial Sociology.** New Delhi: TATA Mc Graw - Hill Comp. 1972. s. 3. W.E. MOORE, **The Impact of** Industry, Englewood Cliffs, N. J.; Prentice - Hall, Inc. s. 4.

3. P. B. HORTON and G. R. LESLIE, **The Sociology of Social Problems.** N. Y. Appleton - Century - Crafts Inc., ss. 4-6

4. Z. F. FINDIKOĞLU, «The Example of Karabük» in Report on the General Assembly Convened At Catania Sicily, From October 30 to Nowember 4, 1961. Doc. No. 13 (Revised Edition) La Hague : Mediterranean Social Sciences, 1961. s: 78.

5. «Batman'ın Nüfusu 114 Bine Çıktı.» Hürriyet Gazetesi, 25 Ekim 1985 s: 3.

6. William F. FAUNCE and William H. FORM : **Comparative Studies on Industrial Society.** Boston : Little Brawn and Company, 1969. s: 79.

7. Batı ülkelerindeki bu tür çalışmalar konusundaki bilgi için şu kaynağa bakınız :
E. W. BURGESS «The Growth of the City» in R.E. PARK and
E. W. BURGESS, **THE CITY.** Chicago : University of Chicago Press, 1925. ss: 51 - 53.

8. Bu konuda bilgi alınabilecek kaynaklardan ikisi şunlardır :
   a) Lewis, MUMFORD : **The City in History.** New York : Harcourt Brace and World, 1961.
   b) Rudolf, HEBERLE. **«Social Consequences of the Industrialization of Southern Cities»** in William F. FAUNCE (ed) **Readings in Industrial Sociology.** New York : Appleton Country - Crafts s. 91.

9. Thomas Robert, MALTHUS. **An Essay on the Principle of Population.** New York : Everyman's Library.

10. Ömer, KIRKPINAR : «Konu : 12. Nüfus Sayımı; Sayımlardan İlginç Görüntüler». Güneş Gazetesi, 21.10.1985. s: 3.

11. D.P.T. V. Beş Yıllık Kalkınma Plânı Öncesinde Gelişmeler. (Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler). Ankara, D.P.T. yayını, 1972 - 1983. s: 328.

12. Oktay EKŞİ.
   a) «Hangisi Doğru?» Hürriyet Gazetesi, 29.10.1985. s: 3.
   b) Son Sayım Köyden Kente Göcün Devam Ettiğini Ortaya Çıkardı : «İllerde Nüfus Artıyor, Köylerde Azalıyor» Hürriyet Gazetesi, 29.10.1985. s: 3.

13. D.P.T. adı geçen eser, s: 328.
Oktay, EKŞİ. adı geçen eser, s: 3.

14. «Konu : Dünya Gıda Günü : Elektronik Çağda Açlık, İnsanlığın Utanç Tablosu», Güneş Gazetesi, 18.10.1985, s: 3.

15. Turhan YÖRÜKAN ve Ayda YÖRÜKAN. Urbanization and Housing in Turkey. Ankara : İmar ve İskân Bakanlığı Yayını, 1966. s: 33, Tablo 1.

16. «Son Sayım Köyden Kente Göçün Devam Ettiğini Ortaya Çıkardı : İllerde Nüfus Artıyor, Köylerde Azalıyor» Hürriyet Gazetesi, 29.10.1985, s: 3.

17. YÖRÜKAN, adı geçen eser, s: 33, Tablo 1.

18. «Son Sayım Köyde...» Hürriyet Gazetesi, 29.10.1985. s: 3.

19. İş ve İşçi Bulma Kurumu. 1984 İstatistik Yıllığı. Ankara : İ.İ.B.K. Yayını, 1985. s: 88, Tablo : 24.

20. D.P.T. adı geçen eser. s: 350, Tablo : 360.
21. Ruşen, KELEŞ. Kentleşme ve Konut Politikası. Ankara : S.B.F. yayını, 1984. s: 357.
22. D.P.T. adı geçen eser, s: 33.
23. Roger, BROWN. Social Psychology. New York Free Press, 1965. s: 81.
24. «İşsiz Avrupa Gençliği Şaşkın» Milliyet Gazetesi, 15.8.1985. s: 2.
25. «Gençlik İşsiz» Güneş Gazetesi, 15.9.1985. s: 2.
26. «İşsizlik Beni Apocu Yaptı.» Hürriyet Gazetesi, 22.10.1985. s: 1.
27. «Çıldırtan İşsizlik ve Soygun» Güneş Gazetesi, 23.10.1985.
28. Türk-İş. Nüfus Politikası. Ankara : Türk-İş yayını, 1985. s: 7.
29. M. Emin, ÖZTÜRK. Çalışma Hayatında Gençler. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bülteni, Gençlik Yılı Özel Sayısı, 1985. s: 51.
30. William F. OGBURN. Social Change. New York : Viking Press, 1922. ss: 200 - 280.
31. Emile, DURKHEIM. Suicide (Fransızcadan çeviren G. Simpson) New York : Free Press, 1951.
32. Alvin, Toffler. Üçüncü Dalga. İstanbul : Altın Kitaplar, 1981. s: 411.
33. David RIESMAN, R. DENNEY and N. GLAZER, **THE LONELY CROWD**, Garden City, N. Y. Doubleday Anchor Books, 1953.
34. M. DUVERGER, **BATI'NIN İKİ YÜZÜ.** Ankara. Doğan Yayınevi, 1977. F. TONNIES, **COMMUNITY AND SOCIETY.** East Lansing : Michigan, Michigan State University Press, 1955.
35. Frank, TANNENBAUM, **A PHILOSOPHY OF LABOR.** New York:, Alfred A. Knoff, Inc. 1951.
36. Dora and Bertrand RUSSELL, **ENDÜSTRİ TOPLUMUNUN GELECEĞİ.** Ankara: Bilgi Yayınevi. 1979. s: 10.
37. Alvin, TOFFLER, **ŞOK.** İstanbul. Altın Kitaplar, 1975, s: 260.
38. Mümtaz, SOYSAL, «Kompleksler» Milliyet Gazetesi, 26.10.1985. s: 2.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

UYGULAMALI ŞEHİR VE ÇEVRE SORUNLARI

Dr. Ergun GÜRPINAR
İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi

Şehir birçok fonksiyonların dengeli ve sağlıklı bir şekilde yürütüldüğü alan olarak kabul edilirse, çağımızın hızlı sanayileşmesi, aşırı şehirleşme, yanlış arazi kullanımları yüzünden doğal dengenin hızla bozulması karşısında çeşitli çevre sorunları ortaya çıkmıştır.
Şehir alanı içinde oluşabilecek belli başlı kirlilikler şöyle sıralanabilir.

Hava kirliliği :

— Sanayi
— Konut
— Trafik
— Radyosyon
— Meteorolojik şartlardan oluşan kirlilikler
— Polen tozu kirlilikleri.

Su kirliliği :

— Sanayi, evsel, zirai, yüzeysel atıklar
— Atmosferik olgular (Yağışlarla gelen kirlilikler)
— Erozyonla oluşan kirlilikler.

Toprak kirliliği :

— Zirai faaliyetlerden oluşan kirlilikler (Aşırı gübreleme ve tarımsal mücadele ilaçları kullanımı)
— Yağışlarla gelen kirlilik : H_2SO_3, H_2SO_4 hava şartları ile asit yağmuru meydana gelmesi ve yağışla oluşan H_2SO_3 ve H_2SO_4 tesiri ile birinci sınıf toprakların etkilenmesi.

Şehir sağlığı :

— Çöp alanları
— Sıkışık yaşamdan oluşan kirlilikler
— Yeşil alanların yok olmasından dolayı şehir içi ısısının artması, toz ve asılı partiküllerin şehir içi hava kirliliğini oluşturması, gürültünün absorbe edilmesi sağlıksız ortamın oluşmasında etkili olur.
— Radyosyon kirliliği.

Yukarıda işaret edildiği gibi çevre sorunları daima birbirlerinin içine girip, birbirlerini etkileyerek sorunların daha da karmaşık hale gelmesine neden olur. Örneğin : Bir şehir alanı içinde deniz, nehir veya bir dereye bırakılan atık sular mevsimlerin başlangıç ve bitimi ile çeşitli kirlilikleri hızlandırmaktadır. Haliç'te oluşan bir su kirliliği Temmuz ve Ağustos aylarında metan gazı oluştu-

rurken hava kirliliğini de arttırır. İzmit ve İzmit körfezlerinin su kirliliği hava kirliliğini etkilerken, aynı zamanda besin kirliliğine de neden olur. Cıva, kadmiyum gibi metaller balıklarda birikip, gıda zehirlenmelerine neden olur. Murgul Ankara gibi yörelerde hava kirliliği arttığı zaman asit yağmuru oluşur ve bu yeşil örtüyü etkiler ve karmaşık bir kirlilik başlatır.

Bu kadar iç içe oluşan sorunların biraraya gelmesi ile şehir ve toplum sağlığını kontrol etmek de zorlaşmaktadır. Havanın aşırı kirlenmesi, suların çeşitli hastalıklara neden olacak mikroorganizmalar taşıması yoğun trafik ve gürültü, şehir yaşamını olumsuz yönde etkileyecek, fiziki hastalıkların yanısıra psikolojik sorunları da beraberinde getirir. Bilhassa hızlı fonksiyon değişikliklerine maruz kalmış yörelerde yok olan yeşil alanların ardından oksijen dengesindeki değişiklikler sağlıksız bir ortam oluşmasını hızlandırır.

Örneğin : Normal hava birleşenlerinin sağlıklı yaşam yönünden ayrı ayrı özellikleri vardır.

— O_2'nin havadaki miktarı % 11'den aşağı düştüğü zaman solunumda güçlük başlar, % 7'nin altına indiği zaman yaşamda tehlike başgösterir. Genellikle kalp ve solunum yolları rahatsızlıklarından şikayetçi olan şahısları fazlasıyla etkiler.

— CO_2 oranı % 1 ise normal yaşam sürer, ancak % 3'ü geçince zararlı olmaya başlar % 6'ya yaklaştığı zaman, görme zorluğu ve şuur çekilmesi, % 10'un üzerinde olunca ölüme sebep olur.

Ancak insan toplum içinde düşünen, karar verebilen, medeniyetleri ileri boyutlara ulaştırmaya çalışan canlı türü olduğu için insan - doğa ilişkilerinin uyumlu ve dengeli tutulmasında insanın önemli rolü vardır. Şöyleki kırsal alanlarda 1 metreküp hava içinde 12 - 15 arasında mikroplu, asılı partiküller varken, şehir içinde yine 1 metreküp hava içinde 80 bin asılı partikül bulunduğu tesbit edilmiştir.

Kapalı, katlı mağazalarda yine 1 metreküp hava içinde 3 - 4 bin zararlının bulunduğu ifade edilmiştir. Şehir atmosferinin biyolojik ortamının sağlık yönünden pek temiz olmadığı ortaya çıkar. İnsan normal şartlarda dakikada 15 ile 20 kez nefes alıp verirse, günde ortalama 12 m^3 havaya ihtiyaç bulunur. Bu bilgi doğrultusunda Ankara, Erzurum, Bayrampaşa gibi yörelerin halk sağlığı açısından bir hayli sakıncalı olduğu dikkati çekmektedir. Zararlı olan parametrelerden bir kaçını irdelersek hava karışımı içinde kükürt oranının artması, yoğun trafikten oluşan kurşun birikimi asfalt ve asbest, lastik sürtünmelerinden oluşan karışımların insan yaşamını tehdit eden boyutlara ulaştığını görürüz. Kış aylarında şehir üzerinde oluşan enversiyon çizgisinin canlıları zamanından evvel yıprattığı ve çeşitli hastalıklara sebep olduğu da açıkça bilinmektedir. Bunlardan birkaç tanesini şöyle sıralayabiliriz.

— Cilt yanıkları
— Hamile kadınlarda düşükler
— Burun ve nefes yollarında kronikleşen hastalıklar
— Kalp, astım ve damar hastalıklarından şikayetçi olanların aşırı derecede etkilenmeleri.

Amerika'da, Chicago'daki İllinois Üniversitesinde yapılan bir araştırmada 1360 çocuktan alınan kan örneklerinde yaşadıkları çevre ile bir ilgi aranmıştır. Toprak ve havadaki kurşun miktarı ile çocukların kanlarındaki kurşun miktarı arasında sıkı bir bağlantının olduğu izlenmiştir.

Fransa'da yapılan bir araştırmada aynı cins, aynı yaş ve aynı ağırlıkta 20 köpeğin 10 tanesi kırsal alanda yol üzerinde dolaştırılmış, diğer 10 tanesi ise şehir trafiğinin yoğun olduğu kavşaklarda; 8 saat ve 20 gün süre ile gezdirilmiştir. Kırsal alanda ve şehir içinde dolaştırılan bu köpeklerden birer tanesinin ciğerlerinde yapılan otopsi şu neticeyi vermiştir.

— Kırsal kesimde dolaşanın 1 cm^3 ciğeri içinde 0,2 miligram kurşun birikimi bulunmuştur.
— Şehir içinde dolaşan köpeğin 1 cm^3 ciğeri içinde de 0,5 miligramlık bir kurşun birikimi bulunmuştur.

Sonuç olarak bu tip alanlarda 0 - 6 yaş grubundaki çocukların dolaştırılması sağlık yönünden zararlı olacağı gibi büyüme çağında genetik hastalıklara rastlanabileceği ifade edilmiştir.

1977 - 1978 yılları arasında Amerika Birleşik Devletlerinde şehir içinde 3 yaşından küçük 200.000 çocukta kurşun zehirlenmesi görülmüştür. Genellikle kurşun oranının artış göstermesinden ilk etkilenenler :

— 0 ile 6 yaş arası
— Kadınlar
— Tüberküloz'lular
— Kan, damar, böbrek, karaciğer bozukluğu bulunanlar ve alkolikler. İlk belirtiler iştahsızlık, mide şikayetleri, yorgunluk, başdönmesi, göz kararması, karın ağrıları, şuur bozuklukları ile kendini gösterir.

Ancak şehir atmosferi içinde kirlilik parametrelerinden önemli birtanesi de ozon'dur. Yoğun trafik yolları üzerinde ozon oranının artışı vücuttaki hücre zarlarını zedeleyip ENZİM sistemini tahrip ederek genetik sorunlar oluşturur.

— Erken yaşlanma veya çok geç büyümeye sebep olur.
— Ozon yapraklar üzerinde lekeler oluşturur. Hava karışımı içinde oranı fazlalaştığı zaman bitkilerde beyazlaşma daha sonra sararma kuruyarak bitkinin ölmesi ile neticelenir.

Hava bileşikleri içinde İs'in önemi de oldukça büyüktür, tahriş tesiri yüksek solunum organlarını örten salgı suyunda çözülme yapar ve ince ince parçalara ayrılır. Kronik bronşit, astım ve doku bozulmalarına zemin hazırlar ve bu tip vücutlar da zayıf bir bünyeye sahiptirler. (hastalıklara karşı duyarlıdırlar)

Örneklerden anlaşıldığı gibi insan bulunduğu çevreyi hep kendi arzu ve bilincine göre uygun bir kullanım şekline dönüştürmeye çalışmıştır.

Bu yüzden sanayi ve konut alanlarından çıkan pis suların hiç bir temizlemeye uğratılmadan (atıkları) toprağa veya göl, deniz ve nehir sularına bırakılmaktadır. Bu suretle su içi yaşamını etkilediği gibi çevre sağlığınıda yer yer tehlikeli boyutlara sokmuştur.

— Mini mata olayı
— Haliç, İzmit, İzmir körfez kirlilikleridir.

Ancak deniz, göl, nehir gibi ham suların bakteriyolojik yapılarına bakıldığında,

— Tabii su bakterileri
— Toprak bakterileri
— Lağım suyu bakterileri ve Sanayi atıklarıdır.

Lağım suları bakterileri hijyenik yönden toplumu en çok ilgilendiren bakteri tipleridir. Bunlardan bir kaçını sayarsak :

SALMONELLA TYEHİ ve PATOJEN VİPRONLAR'ın bağırsak hastalıklarına sebep olduğu dışkı ile atılan Colisero tipleri ve diğer enterovirüsler, Hepatitis-A virüsü Rotavirüsler ve çeşitli deri hastalıklarını meydana getiren mantarlar.

1968 yılında Florya belediye kampı önünde yapılan 100 CC'lik deniz suyu örneklerinde 4200'lük bir bakteri bulunmuştur.

1980 yılında	Tarabya koyu açığında 100 CC'lik suda	750
	Florya'da	11.000
	Ataköy'de	11.000
	Yeşilköy'de	11.000
	Kumkapı'da	24.000
	Yenikapı'da	21.000
1981 yılında	Meriç'de 100 CC'lik örnekte	15.000
1984 yılında ise		15.000'in üzerindedir

Ancak pis sular yaz aylarında hayatımızın bir parçası olarak kabul edilmiş serinlemek için veya sportif amaçlarla kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra Amerika ve Kanada'da suya girme bazı olarak ayrı ayrı veriler kabul edilmiştir. Genelde 100 CC'lik bir su örneğinde zamanımızın koşulları içinde **max.** 100 İngiltere ve Güney Afrika'da 100 CC'lik örnekte sıfır olarak istenmişse de çağımızın şartları içinde bu ölçüyü tutturmak bir hayli zordur. Çünkü bütün dışkı ve sanayi atıkları serbestçe ham sulara bırakıldığından su içindeki bakteri oranını sıfıra indirmek imkansız gibi görülmektedir.

Şehirlerin diğer bir sorunu da çöp alanlarının şehir çekirdeğine uzaklığı, yakınlığı, yer seçimi, çöplerin yok edilmesidir.

Örneğin :

Bir tanesi Kemerburgaz'da olup İstanbul'da bulunan çeşitli çöp alanlarının Alibey köyüne uzaklığı 10 km.'dir.

İnegöl'de merkezden çöp alanın uzaklığı	3-4	km.
Edirne'nin	3-4	km.

Ülke dışında olanlara bakarsak :

K. Kıbrıs	Lefkoşe	2,5	km.
	Suriye'nin çeşitli şehirlerinde	15	km.
	İran'da	25	km.
	Yunanistan'da	20	km.
Almanya	Münih Şehrinde	26	km.

Değişik örneklerden anlaşılacağı gibi yaşam alanlarına uzaklıkları önemli olmakla birlikte seçim alanlarının, Toprak yapısı alan büyüklüğü, Toprak geçirgenliği, su altı yastıklarına uzaklığı, rüzgar yönleri, şehir sağlığı yönünden büyük önemi vardır.

Hatırlanacağı gibi bir kilo çöpü ham suya attığımız zaman Global hesaplamalara göre su içinde bir kilogram eriyik oksijenin yok olduğudur bu görüş açısından boğaz ve çevre sularına dökülen çöpleri düşünecek olursak su çanaklarının ölü su haline gelmeleri çok kolaylaşmaktadır. Ancak su altı yaşamı ve besin türlerinde azalma ve şehir sağlığı yönünden de ne kadar zararlı olduğuda açıkça ifade edilmektedir.

Bu tür sorunların yanı sıra çöp alanlarında bulunan küçük canlı varlıklarından sadece birini inceleyecek olursak şöyle bir tabloyla karşılaşırız.

— Kara sineklerin beslenip çoğaldığı genellikle insan ve hayvan pislikleri, kokuşmaya elverişli çöplük alanlar sineklerin hem beslenip hem de yumurtalarını bırakacakları pislik yönünden zengin bölgelerdir. Yaz aylarında kara sinek yumurtaları 1 veya 2 gün içinde açılırlar ve küçük kirli beyaz renkli kurtlar çıkar bu çıkan kurtlar pislik içindeki maddelerle beslenir ve büyürler bu büyüme esnasında dört defa gömlek değiştirir ve her gömlek değiştirmeden sonra çıkan kurt bir evvelkine göre daha büyüktür gövdeleri boğumlu ve iridir, kurt devresi yaz aylarında ortalama bir hafta sürer ve koza haline gelir, hareketsiz durduğu zaman gıda almaz 2 - 3 gün içinde erişken Kara Sinekler çıkar. Bir Kara Sinek yaz mevsiminde 200 - 600 yumurta yapar yumurtadan çıkan her dişi Kara Sinek aynı oranda yumurta yapar böylece yaz başı yumurtlayan bir Kara Sinek ve yumurtadan çıkanlardan çoğalanlar da eklenirse 8 nesil oluştuğu düşünülürse bir yaz mevsiminde bir dişi sinek ve ondan üreyen nesillerin ürettiği Kara Sinek sayısı 1.800.000.000.000 kadardır.

Pek önemsenmeyen Kara Sinek kolaylıkla Tifo, Paratifo, Dizanteri, Çocuk felci, çeşitli gıda zehirlenmesi, yaz diyareleri, bağırsak parazitleri, bulaşıcı hastalık mikroplarını ve kist ve yumurtalarını kıllı olan ayaklarına ve vücutlarına bulaştırarak çevredeki pis ve temiz alanlara konmak suretiyle faaliyet sahalarını ge-

nişletirler hatta veremlilerin balgamına, trahomlunun göz çapaklarına konarak bu hastalıkları çevrede yaşayan sağlam kişilere taşıyabilir. Sineğin yanı sıra köpek, çeşitli kuşlar, fare, kedi çöp toplayıcıları pörtörlük yaparlar, rüzgarda esintiyle kirliliği çevreye yayar. İfade edildiği gibi şehrin ekolojik ve hijyenik dengesini sağlıklı tutabilmek oldukça zorlaşmaktadır. Ancak teknik bilgi, beceri, sezinin yanında çok yönlü bir grup çalışmasını da gerektirmektedir. Bu sorunların yanı sıra çağımızın hızlı teknolojik yaşantısı içinde toplumları tehdit edecek olan bir başka kirlilikte Radyasyondur.
Radyasyon'un sağlığa zararlı etkilerinin başında deri kanseri ve benzeri hastalıkların oluşması gelir ve Radyasyon aynı zamanda Lökosit sayısının düşmesine, antikor sentezinin yavaşlamasına sebep olarak enfeksiyonlara karşı direnci azaltır. Radyasyonun bilinen diğer bir etkisi de genleri tahrip ederek mutasyona sebep olduğudur. Doğacak çocuklarda sakatlık ve arızalara sebep oluşacağından nesil sağlığı yönünden millî bir problem oluşturacaktır. Ancak atmosferde bulunan radyoaktif tozlar yağmur veya rüzgarın tesiri ile yer yüzüne düşer (Fall-out) ve sulara karışır, bitkilere geçer bu yollar ile hayvanlara ve sütlerine geçer. Bunlar arasında ST. 90, K. 45 gibi izotoplar çok uzun ömürlüdür. Kemiklerde depolanıp vücuttan atılmazlar bu suretle radyo aktif serpintinin çok yoğun olduğu yörelerde halk büyük sağlık sorunu ile karşı karşıya kalır.
Bu kirlilikleri önliyebilmek için Bölgenin Radyasyon haritalarının hazırlanması gerekmektedir. Şehir bölge sağlığını dengeleyebilmek için zararlı olabilecek parametrelerin denetim altına sokulması gerekmektedir.
Öncelikle 2000 senesine doğru şehirlerin hijyenik tansiyonlarını azaltabilmek için (Zonning) zonlama prensiplerinin kanunlaşarak emniyet, genel refah, şehir sağlığı (hijyenik) planlamasının yapılması şartı getirilmelidir.
15 Ekim 1810'da Napoleon Bounaparte kötü ve sağlıksız koku yayan bina ve alanların kullanımını düzenleyen bir karar yayınlatarak uygulamaya geçmiştir. Fakat 1845'te Prusya'da Endüstri yasası adı ile 1810 tarihli Fransa'daki kararı temel alan bir yasa hazırlanmış aynı yasa 1869'da Kuzey Almanya konfederasyonu tarafından genişletilerek yürürlüğe konulmuştur. 1899'da Washington'un çeşitli yörelerinde bina yüksekliklerini düzenlemeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. 1904'de Kanada'nın Toranto şehrinde uygulamaya geçilmiş ve ilk kapsamlı zonlama 1909 İngiltere'de oluşturulmuştur.
Los Angeles'de 1904 yılında kabul edilip yürürlüğe girmiştir. 1905 ile 1915 yılları arasında U.S.A.'leri içinde uygulanmıştır ve 1916 yılından sonra bütün ABD kapsamlı bir uygulama başlatılmıştır. Bu uygulamaların bizim şehirlerimizde de ciddi şekilde uygulanması ile fiziki planların yanı sıra hijyenik sorunları hatta politik sorunları da bir anlamda minimum düzeye indirecektir. Kısa bir süre önce meydana gelen Mexico City depreminde şehrin bir göl tabanına oturtulmuş olduğu (titrek bir alt yapı) için bu kadar maddi ve manevi zarara uğranıldığı çeşitli bilim dalları tarafından ifade edilmektedir.
Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

KENTLEŞME SANAYİLEŞME ETKİLEŞİMİNİN İZMİR KENTİNDE İNSAN YAŞAMA ORTAMINDA YARATTIĞI SORUNLAR

Prof. Dr. Aysel BAYRAKTAR, Doç. Dr. İlçin ASLANBOĞA
Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

ÖZET :

Gelişmiş ülkelerde özellikle 2. Dünya savaşından sonra hızlanan Kentleşme - Sanayileşme süreci sosyal yapı değişimlerine neden olurken çevre strüktürünü de etkilemektedir. Bu etkileşimin yarattığı olumsuz sonuçlara çözüm arayışları, bilimsel kuruluşları yakından ilgilendirmektedir.

Ülkemizde 1950'lerden bu yana belirgin biçimde yaşanan kentleşme sürecinin özellikle büyük kentlerimizde yarattığı çevre sorunları giderek önem kazanmakta, son yıllarda kamu oyunun da ilgisini çeken boyutlara ulaşmış bulunmaktadır.

Bu bildiride, kentleşme ve sanayileşme etkileşiminin, yerleşim alanlarının fiziksel yapısında yarattığı değişiklikler, arazi kullanımında ekolojik temele dayalı olmayan kararlar sonucu dış mekan standartlarının düşmesi, verimli tarım alanlarının tüketilmesi; toprak - su - hava kirliliği üzerinde durularak insan ve çevre sağlığında ortaya çıkan sorunlar vurgulanacak.

İzmir kentindeki uygulama ve sonuçlardan örnekler verilerek, peyzaj planlama açısından çözüm önerileri getirilmeye çalışılacaktır.

GİRİŞ

Sanayileşme ve kentleşme, günümüzün kalkınma çabasındaki ülkeleri için, genellikle yaşanması gerekli, tartışılmaz bir itici güç olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle gelişmekte olan 3. Dünya Ülkeleri, 20. yüzyılın 2. yarısında, sanayileşme çabaları yanında çok hızlı kentleşme olaylarına sahne olmaktadır.

Ülkemizde de 1960 yılında başlayan planlı kalkınma döneminde, planlama hedefleri, ekonomik kalkınma hızını arttırmak; yaşam standardını yükseltmek; yeni iş olanakları yaratmak üzere, sanayileşmeye yöneltilmiştir (AYAN, 1985). Ancak, geçen süre içinde, kalkınma planlarına karşın, beklenen hedefleri gerçekleştirici dengeli bir sanayileşme ve sağlıklı bir kentleşmeden söz etmek olası değildir.

Sanayileşme ve kentleşme sürecini 19. yüzyılda tamamlamış olan bugünün gelişmiş ülkeleri, gelişmenin bedeli olarak ortaya çıkan çevre sorunlarına vb. olumsuz etkilere karşı önlemler alma yoluna girmiş bulunmaktadır. Özellikle 1970'lerden bu yana bu yönde daha etkin çözüm arayışları, planlama yöntemleri geliştirme çalışmaları sürdürülmektedir.

Bugün varılan noktada sanayi yer seçimi ve kent planlarının ekolojik temele dayalı koruyucu ve geliştirici ÇEVRE PLANLAMASI (PEYZAJ PLANLAMA) ile entegre edilmesi yaklaşım önem kazanmıştır.

Çoğu zaman yatırım sektörlerinin karşısında ve engelleyici bir girişim gibi yanlış değerlendirilen çevre koruma yaklaşımı, gerçekte ülke kaynaklarının olanaklar ölçüsünde uzun süre korunarak geliştirilerek kullanılmasını; sosyo - ekonomik kalkınmaya, insan ve çevre sağlığı yönünden en uygun koşulları sağlayarak varılmasını amaçlamaktadır. Bu nedenle, her yönden elde edilen veri ve görüşlerin bütünleştirilmesi, sonucun planlama - uygulama kararlarına yansıtılması, özellikle de gerçekleştirilmesi yaşamsal önem taşımaktadır.

Ekonomik kalkınma planlarında temel hedefin, İNSAN için daha iyi yaşam koşullarının elde edilmesi olduğu tartışma götürmez bir gerçektir. Buna göre, sektörel ve özel her türlü fiziksel planlama çalışmasında, ekonomik değerlendirmeler yanında, çevre etkileşiminin ve sosyal rantın irdelenmesi akılcı olan yoldur.

Doğanın bir parçası ve canlı bir sistem olan insanın biyolojik, fizyolojik gereksinmeleri ile birlikte ruhsal ve toplumsal gereksinimlerine uygun mekanların oluşturulması - korunması ve geliştirilmesi, daha iyi yaşam koşullarına ulaşmanın kaçınılmaz gereğidir.

O halde insan, aklının ürünü olan sanayileşme ile teknolojik gelişmelerden, ekosistemdeki yerini ve sorumluluklarını bilerek yararlanmak koşulu ile kendini ve çevresini geliştirmek zorundadır (BAYRAKTAR, A., 1980). Çünkü canlı - cansız tüm ögeleriyle çevre sistemi ya da peyzaj, insan sisteminin yararlanma ve yaşama ortamıdır.

Genelde **çevre** ve **insan** sistemlerinin oluşturduğu ekosistemde, alt sistemler olarak **yerleşme sistemleri** gelişir.

ÇEVRE - YERLEŞME - İNSAN

Birbiri ile sürekli etkileşim halinde olan bu üçlü sistemde, İNSAN - ÇEVRE ilişkilerinden doğan işlevsel yerleşme sistemleri, dinamik bir yapı özelliğine sahiptir.

İnsan topluluklarının, kendi geliştirdiği kurallara göre düzenli bir yaşam ortamı yaratma çabası ile kurulan kentler, ilk sürekli yerleşme alanları olmuştur. İlk çağlardan bu yana, sosyo - ekonomik - kültürel evrimlere göre kentler gelişmiş, büyümüştür. Özellikle sanayileşme ile ortaya çıkan nüfus hareketlerinin, kentlerin büyümesinde en önemli etken olduğu görülmektedir (Aysu, 1977). Ancak kentleşmenin salt nüfus hareketleri olmayıp, aynı zamanda kentte ya-

şayanların davranış ve ilişkilerine «Kentli» niteliğini kazandıran sosyo - ekonomik ve kültürel bir gelişme olgusu olduğunu vurgulamak gerekir.

Tüm 3. Dünya ülkelerinde olduğu gibi, sanayileşme ile başa baş gelişmeyen hızlı kentleşme olgusu, kentlerimizde genel olarak bu anlamda «Kentli» bir toplum geliştirme koşullarını hazırlamaktan uzak kalmış, sanayi için yanlış yer seçimi ve plansız hızlı büyümeler sonucu kentler karmaşık bir sorunlar yumağına dönüşmüştür.

Bildirimizin konusu kapsamında, sanayi yerleşimlerinin genel olarak peyzaj üzerindeki etkilerine değinilerek, kentsel ve kırsal yaşama mekanına yansıyan sorunları, İzmir örneği üzerindeki verilmeye çalışılacaktır.

SANAYİ YERLEŞİMLERİNİN PEYZAJ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Etkinlik türlerine ve yöresel peyzaj faktörlerine göre sanayinin peyzaj üzerinde farklı biçim ve derecelerde etkileni olabilmektedir.

Genel olarak bir ülkede sanayi etkinlikleri aşağıdaki nedenlerle peyzajda giderek artan etkiler meydana getirir :

— Güncel çalışmaların ölçü ve ölçeğinin büyümesi;

— Sanayinin yeni yörelere ve yerleşimlere yayılması;

— Yeni nüfus akımları için çekici güç oluşturması;

— Hammadde gereksinimi için genişletilen arama çalışmaları;

— Malzeme sağlama ve pazarlama olanakları için taşıma yollarının yapımı;

— Yakıt, şu, elektrik nakli ve diğer kaynaklar yönünden daha fazla enerji gereksinimi (Tandy, 1975).

Bu nedenlere bağlı gereksinmelerin karşılanması, bir yandan sanayileşme olgusunu geliştirecek; sanayileşme olgusu da mekana yansıyan gelişme ve değişimlere neden olacaktır.

Kentsel çevrede mekana yansıyan gelişme ve değişkenler İstanbul için hazırlanan bir çalışmada 3 grupta toplanmıştır (Aysu, 1977).

1. Kentleşme (alt sistemlerdeki değişme)

2. Yapı değişkenleri ve mekan organizasyonu

3. Dıştan müdahale veya güdümleme - planlama

Kentsel yerleşme sistemlerindeki dinamik yapısal değişimler, teknolojik yeniliklerle başlayarak sanayi yapısındaki değişmelerle gelişmekte, kentleşme olgusunun etkisi ile hızlanmaktadır.

İZMİR'DE KENTLEŞME - SANAYİLEŞME - OLGUSUNUN GELİŞİMİ VE ETKİLERİ

Bugün ülkemizde sanayinin öncelikli fonksiyon biçiminde belirginleştiği 60 kentsel yerleşim içinde İzmir, sanayi kenti olarak önemli bir yere sahiptir.

Kuruluşundan bu yana geçirdiği tarihsel evrelerde farklı kültür topluluklarının yerleşmesine sahne olan kent, günümüze dek sürekli bir büyüme sonucu, banliyöleri ile birleşmiş bulunmaktadır.

Geniş hinterlandı ve bir liman şehri olması nedeniyle ötedenberi üslendiği ticaret ve tarımsal etkinlikler yanında, 1950'lerden bu yana sanayileşme ve kentleşme etkileşimini yaşamaktadır.

Ülkemizdeki kentleşmenin coğrafi özelliklerine bağlı olarak Ege'nin büyük kenti olan İzmir, zaman içinde düşünülen büyüme boyutlarını aşmaktadır.

Kentin nüfusu, 1951'de şehir imar planı proje yarışması sırasında 231.000 iken, ön tahminleri yüksek oranlarda aşarak büyümüş son sayımda (1985), 2.5 milyona yaklaşmış bulunmaktadır. 1951 yılından bu yana hazırlanan imar paftaları üzerinde yapılan revizyonlara karşın gerek nüfus, gerekse arazi kullanımı yönünden plansız bir büyüme göstermiştir. Başka bir deyişle, nüfus artışı ile belirtilebilecek bu kentleşme, salt sanayi gelişmesinin çekici gücünden değil, kırsal alandan gelen itici güçten de kaynaklanmış; kentleşme, sanayileşme hızından daha hızlı ve plansız bir nüfus artışının ortaya çıkması biçiminde olmuştur.

Nüfus yapısındaki bu değişime bağlı olarak, kentin sosyal, ekonomik ve fizik yapısında da önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır.

İnsanın kırsal ve kentsel alanlardaki yaşam sürecinde, insan, çevre sistemleri etkileşimi sonucu, yavaş değişen statik karakterli fiziksel mekan ile hızlı değişen ve gelişen dinamik karakterli insan arasında uyumsuz gelişen ilişkiler, bugün yaşanan güncel sorunlar dizisini gündeme getirmiştir.

1960'lardan sonra bir yandan giderek artan sanayi yatırımları için daha geniş alan, öte yandan hızlı nüfus artışı karşısında daha çok konut ve hizmet gereksinimi duyulmaktadır.

Bu gereksinmeler karşısında mevcut kent dokusu bozularak dikey ve yatay yönde çığ gibi bir yapı gelişmesi kırsal çevreye doğru yayılmaktadır.

Kentin fiziksel yapısında farklı arazi kullanımlarının iç içe girmesi, yetersiz iç ve dış mekan ilişkileri, çevresel yeşil kuşak yerine gelişen gecekondulaşma, sanayi için uygun olmayan yer seçimi sonucu özellikle verimli tarım alanlarının elden çıkması, önemli sorunların başında yer almaktadır.

Kentleşme - sanayileşme etkileşiminin insan yaşama ortamında yarattığı sorunlar :

Konut Sorunu

Hızlı kentleşmenin getirdiği aşırı nüfus artışı karşısında konut gereksiniminin karşılanmasına dönük uygulamalar, kentleşmenin sağlıksız gelişmesini çarpıcı biçimde yansıtmaktadır.

İzmir'de kentsel nüfusun % 40'ının yaşadığı (Ç.V. 1982) gecekondu mahallelerinde, mekan standartlarından söz etmek olanaksız ve yerel hizmetler yetersizdir.

Eski kent dokusunun bozulması

Öte yandan kentsel doku, eski 2 - 3 katlı konutların yerini alan çok katlı yapılarla dikey yönde geliştirilerek bozulmuş dış mekan standartları düşmüştür.

Kentteki bu tip konut gelişmesi, yerine göre kent yakın çevresindeki kırsal alanlara - tarım topraklarına yayılarak, açılan yol boylarını izleyerek banliyölerle birleşen yeni ve sağlıksız bir doku strüktürü oluşturmaktadır. Bu gelişme, eski konutların bahçelerle sağlanan açık - yeşil mekan, yeterli temiz hava, gün ışığı gibi olanaklarına sahip değildir.

Doku strüktüründeki değişimlerin fiziksel mekana yansıyan sonuçları aşağıdaki gibi sıralanabilir :

— Var olan konutların yeni imar kuralları ile boyutlarının (kat adetlerinin) sürekli arttırılması,

— Ön ve arka bahçelerin yapı genişlemesine, ya da yeni konutlara bırakılması,

— Bitişik nizam ve yüksek yapılaşma ile ışıksız havasız mekanların oluşması,

— Kültür mirası niteliğindeki yapılar ve yapı gruplarının işlevleri dışında kullanılması, bakımsız bırakılması, yıkılarak yeni yapılaşmaya terkedilmesi,

— Arsa ve toprak değerlerinin artması,

— Parsellerin giderek küçük parçalara bölünmesi,

— Yükselen yapı gabarilerine karşın değiştirilemeyen dar yolların ışıksız, havasız mekanlara dönüşmesi,

— Boş parsel bırakmadan sürdürülen yapılaşma, kamu kullanımları için açık alanlara yapı izinlerinin verilmesi sonucu açık mekan - yapı oranlarının olumsuz yönde değişmesine; bu gelişme sonucunda trafik yükü ağır (akan ve duran) yolları ve sokaklar dışında, toplum kullanışına elverişli aktif açık - yeşil alan yetersizliği.

Ulaşım sorunu

Büyüyen İzmir'de artan motorlu trafik kapasitesi karşısında yollar, yaya kaldırımları ve açık - yeşil alanlar aleyhine genişletilmiştir.

Yolların açık mekan etkisi olmakla beraber, trafik akışına özgü fonksiyonu bakımından, ortak dış mekan yaşamı için bir ayırım olduğu düşünülemez.

Artan taşıma gereksinimi karşısında çevre bağlantıları için açılan geniş çevre yolları ve kara yollarının peyzajla uyumu düşünülmediği gibi, bu yollar boyunca tesisler, konutlar gelişebilmektedir.

Açık ve yeşil alanlar

Kentte 1965'de (nüfus 448.250) kişi başına 1.37 m^2 olan aktif yeşil alan miktarının, büyüyen kentte artması gerekirken, köklü ve yeterli olmayan bazı yeşil alan düzenlemelerine karşın bugün aynı ölçüde bile tutulamamıştır.

Bu bakımdan, kentleşmenin kentsel açık alan ve mekanlarının salt miktarını veya yerleşmelere oranını düşürerek göreli biçimde ölçüsünü azaltma etkisi ortaya çıkmaktadır (Evyapan, 1981).

Kent içi açık ve yeşil alan miktarının düşmesi, kentsel rekreasyon olanaklarını düşürmektedir.

Bugün kent içinde Kültürpark kuruluşundaki ölçüleriyle, hala büyük park olarak nitelendirilen tek yeşil alandır.

Kentleşme - sanayileşme etkileşimi sonucu kent yakın çevresinde kırsal alanda kentsel yayılma - büyüme ve sanayi için alan kullanımı Bornova, Pınarbaşı, Balçova, Karşıyaka düzlüğünün değerli tarım toprakları üzerine yayılmıştır. Doğal kaynak olan tarım topraklarının kaybı, İzmir çevresinin önemli bir çevre sorunu olarak yaşanmaktadır.

Tarımsal alanlarda görülen bu yanlış kullanımlar yanında, doğal bitki örtüsünün bulunduğu alanların da gelişigüzel müdahalelerle kaldırılması, bozulması ve yok olması, sanayi ve kentsel yerleşim sistemleri arasında ekolojik dengeleme alanlarının ortadan kalkmasını hazırlamaktadır.

Kentlinin ve sanayinin gereksinmelerini karşılamak için çevredeki su kaynakları doğal yapıya müdahalelerle zorlanmakta aşırı kullanımlar karşısında yetersiz kalmakta ve mevcut doğal su düzeni bozulmaktadır (Bornova - Pınarbaşı - Balçova vb.)

Endüstriye materyal sağlamak için çevre peyzajı tahrip edilmektedir (Çimento fabrikası kireç - taş ocakları - kiremit fabrikası vb.)

Diğer çevre sorunları

Bunlar dışında genel olarak sanayi, ısıtma sistemleri ve motorlu trafikten doğan hava kirliliği, sanayiden ve diğer kaynaklardan gelen atık sular; kanalizasyon nedeniyle görülen su ve kıyı kirlenmesi; katı atıklar - çöp sorunu; gürültü vb. sorunları birçok büyüyen kentlerimizde olduğu gibi İzmir'de de yaşama ortamında sürekli varolan sorunlardır.

Özellikle İzmir Körfez kirliliği çok önemli boyutlara ulaşmıştır.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Sanayileşme - Kentleşme olgusu, günümüzün gelişmiş Batı Ülkelerinde Sanayileşme öncülüğünde başlayan, onun paralelinde kentleşmeyi geliştiren bir süreç olarak yaşanmıştır.

Başka bir anlatımla Kentleşme, sanayileşmenin hazırladığı alt yapı donanımlarına dayalı olarak gelişmiştir. Sanayileşmenin gerektirdiği organizasyon - plan - koordinasyon iş bölümü gibi kavramların yerleşmesi, sosyal davranış ve ilişkilere de yansıyarak Sosyo - ekonomik yönden olduğu kadar sosyo - kültürel yönden de gelişmiş bir «Kentli» nin ortaya çıkmasını hazırlamıştır.

Oysa, gelişmekte olan çoğu 3. Dünya ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de sanayileşme için gereken alt yapı donanımları, bu gereksinmeye göre planlanıp geliştirilmeden, genellikle var olan kentlerin kendine yeterli olmayan alt yapı donanımlarından yararlanmak yoluna gidilmiştir. Doğal olarak bu durum, üst üste yığılan sorunları beraberinde getirmiştir.

Gündemdeki sorunlara çözüm arayışları çeşitli uzmanlık dallarını ilgilendirmektedir. Çağdaş Peyzaj Mimarlığı çalışmaları insan yaşama ortamını nitelik ve nicelik yönünden elverişli koşullara kavuşturma girişimlerinde önemli etkinliklerde bulunmaktadır.

Kentlerimizin mevcut açık - yeşil alanları peyzaj mimarlığı ilkelerine göre korunarak, kendilerinden beklenen işlevleri yerine getirmek üzere yeniden düzenlenmelidir. Bu çalışmalarla birlikte, açık mekanların kent bütününde yeterli bir sistem oluşturacak biçimde arttırılması, geliştirilmesi yönünde Peyzaj Planlama çalışmalarına gidilmelidir.

Böylece yapı ve nüfus yoğunluğu artan kentlerde fiziksel dengeleme alanları yaratılacaktır. Ayrıca bu uygulamalarla hem insan ve çevre sağlığı açısından olumlu etkiler yaratan açık - yeşil alanlara kavuşulması, hem de kent halkının rekreasyonel aktiviteleri için gerekli mekanların elde edilmesi sağlanacaktır.
Yerleşik sanayi tesislerinin zararlı etkilerini önlemek veya en az düzeye indirmek üzere Çevre Koruma kanununun konuyla ilgili diğer kanun maddelerinin önemle uygulanması sağlanmalıdır.

Ayrıca yeni gelişmeler, gerekli planlama ve denetimlerle yürütülmeli, özellikle planlama aşamasında sanayi tesisleri için yer seçiminde, çevre koruma kanununda da öngörüldüğü gibi, çevre etkileşim değerlendirme çalışmalarının son derece önemle yapılmasına başlanmalıdır.

Böyle bir uygulama, ekolojik koşulların ve kriterlerin saptanmasını gerektirdiği için peyzaj mimarlığına önemli görevler düşmektedir. Çevre sorunu yaratmayacak, veya sorunları en az düzeye indirecek ya da sorunları önleyici önlemleri planlama aşamasında belirleyecek en uygun arazi kullanım kararlarının alınabilmesi, bugün gelişmiş ülkelerde çağdaş peyzaj planlama çalışmaları kapsamında ele alınarak sağlanabilmektedir. Bu bakımdan fiziksel planlama ekiplerinde ilgili uzmanlık dalları arasında peyzaj mimarlığı eğitimi görenlere yer verilmesi, ülkemizin geleceği açısından büyük önem taşımaktadır.

Kuşkusuz böyle önemli sorumluluk taşıyan bir meslek dalında nitelikli insan gücünün sağlanması amacıyla meslek eğitiminin geliştirilmesi, üzerinde durulması gereken önemli bir konudur.

Öte yandan ülke ikalkınmasını ilgilendiren diğer konularda olduğu gibi, çevre koruma ve değerlendinme ile ilgili her konuda bilgi alışverişi, planlama, uygulama, bakım ve denetim aşamalarında, sorumlu kurumlar ve kişiler arasında gerekli koordinasyon sağlanmalıdır.

Ancak bu yolla zaman ve maddi kaynakların en ekonomik biçimde kullanılması, ülke kaynaklarını koruyarak kalkınma hedeflerine ulaşılması olanağı elde edilebilecektir.

KAYNAKLAR :

1. AYAN, M., 1985. Sanayinin Kentleşmeye Etkisi. Türkiye 8. Dünya Şehircilik Günü, Kemal Matbaası A.Ş. ADANA.
2. AYSU, E., 1977. Eski Kent Mekanlarını Düzenleme İlkeleri. İDMM. Akademisi Baskı Atelyesi, İstanbul.
3. BAYRAKTAR, A., 1980. Ekolojik Planlama Hedefleri ve Yöntemleri - Ekolojik Kapasitenin Değerlendirilmesiyle Optimal bir Arazi Kullanım Kombinasyonunu Gerçekleştirme Stratejileri. Türkiye Peyzaj Mimarisi Derneği Yayınları No : 1980/.
4. BAYRAKTAR, A., 1980. Karayollarının Ekolojik Baskılarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi ve İzmir - Ankara Karayolunda Bir Örnekleme Üzerinde Araştırmalar. E.Ü. Ziraat Fakültesi Yayınları No : 423. İZMİR.
5. EVYAPAN, G. A., 1981. Kentleşme Olgusunun Hızlanması Nedeniyle Yapılar Yakın Çevresi Düzeyinde Açık Alan ve Mekanların Değişimi. ODTÜ Mimarlık Fakültesi, ANKARA.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİDE ÇALIŞAN TOPLUMUN VERİMLİLİĞİNDE REKREASYONUN ÖNEMİ VE İŞÇİLERİN GENEL REKREASYONEL EĞİLİMLERİ

Doç Dr. Türker ALTAN, Dr. Celâl ÖNSOY
Ç. Ü. Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

18. Yüzyılın 2. yarısında başlayan endüstrileşme hareketi İngiltere'de ve daha sonra sıçradığı Avrupa kıtasındaki toplumların o güne değin alışık olmadıkları önemli yapısal değişimlere uğramalarına neden olmuştur.

Ancak ilk yıllarda ağır çalışma koşulları, uzun çalışma zamanı ve iş emniyetinin bulunmayışı pek çok kimsenin sürdürdükleri tarım ve ormancılık işkollarından ayrılarak yeni bir serüvene atılmasını önlemiş ancak 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başından itibaren endüstri tüm toplumsal katlarda kendini yoğun bir biçimde hissettirmeye başlayabilmiştir.

Bugün için endüstrileşmiş toplumlarda nüfusun yalnızca % 5-10'u tarım işkolunda çalışmakta geri kalanı ise endüstri ve hizmetler sektörünü tercih etmektedirler (ALTAN 1976).

Çalışan nüfusun önemli bir bölümünün endüstri ve hizmetler iş kolunda toplanması, kırsal nüfusun hızla azalmasına kentsel nüfusunsa artmasına neden olmuş, bu hızlı nüfus artışını karşılamaya sosyal ve fiziksel açıdan hazır olmayan kentler ise, içinden çıkılmaz boyutlarda sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır.

Ülkemizde ise Osmanlı Devletinin uyguladığı dışa bağımlı politikalar, endüstrileşme hareketlerinin oluşmasını önlemiş, üretim el tezgâhları ve küçük atölyelerden öteye geçememiştir. Cumhuriyetle birlikte her alanda olduğu gibi yerli endüstrinin kurulması konusunda da ilk ciddi atılımlar gerçekleştirilmiştir. Ancak ülkemizdeki hızlı endüstriyel gelişimin başlangıcının 1950'li yıllara rastladığı söylenebilir. Özellikle bu ilk yıllardan başlıyarak endüstrinin hammadde, ulaşım ve diğer altyapı hizmetlerinin kolayca karşılandığı bölgelere kayması, bu bölgelerdeki sosyal ve ekolojik dengelerin büyük ölçüde bozulmasına neden olmuştur (ÖNSOY 1984).

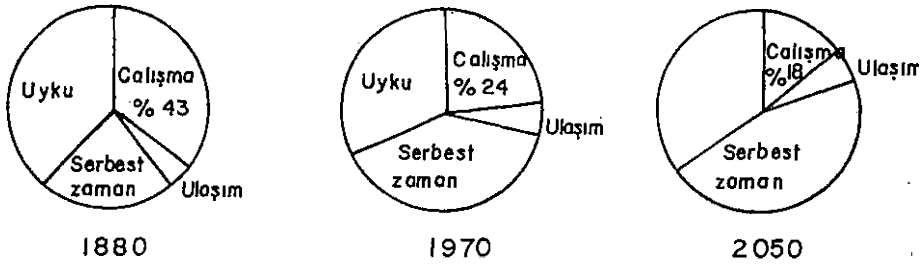
Bugün ülkemizde endüstrinin önem kazandığı 60 civarında kentsel yerleşme vardır. Bunlar Türkiye'deki kentlerin % 28'ini oluşturmaktadır. Ancak bu % 28'lik pay içinde yaşayan nüfus tüm kentsel nüfusun % 46'sı gibi önemli bir bölümünü oluşturmaktadır (AYAN 1985). Görüldüğü gibi artık endüstri ülkemizde de önemli etkilere sahip bir sektör haline gelmiştir. Endüstrileşme sonucu kentlerde izlenen bu nüfus yoğunlaşması, büyük ölçüde rekreasyon alanına olan gereksinimi arttırmaktadır. Öte yandan endüstrinin kendisi de rek-

reasyonel aktivitelerin gelişmesi üzerinde doğrudan etkili olmaktadır. Gelişen teknoloji endüstride otomasyonu arttırırken, fiziksel yorgunluğu azaltmakla ancak aynı işin sürekli yapılması, gürültü ve zor çalışma koşulları ise büyük bir psikolojik gerginlik yaratmaktadır. Öte yandan endüstri kaynaklı çevre kirliliği insan sağlığını tehdit etmekte böyle bir ortamda yaşayanlar serbest zamanlarında oradan uzaklaşarak doğada dinlenmeye itilmektedir.

Teknik ve endüstriyel ilerleme evlerde kullanılan pekçok araç ve gereçin gelişmesine ve giderek ev içinde çalışanların daha fazla serbest zamana sahip olmalarına da neden olmaktadır.

Böylece 19. yüzyıl sonuna kadar insanlar günde 13 - 15 saat yılda 3900 - 4590 saat çalışırken bugün haftada 39 - 40 saat, yılda 1900 - 2000 saat çalışmaya başlamışlardır (Şekil 1). Çalışma süresinin 2050 yılında 1200 saate düşürülmesi gerektiği konusunda görüşler bulunmaktadır (GÖÇER, 1974).

ÇALIŞMA SÜRESİNİN KISALTILMASI



Şekil 1: Çalışma Saatlerinin Yıllara Göre Dağılımı

İzlendiği gibi kentte yaşayan erişkin insanın yaşamındaki dinlenme ve ulaşım süresi sabit kaldığına göre, azalan çalışma sürelerine orantılı olarak serbest zaman süresi de artacaktır. Öte yandan endüstride çalışan kesimin kırsal bölgelere göre ekonomik açıdan daha iyi durumda olmaları onların sosyo - ekonomik yapılarını değiştirmekte ve yeni alışkanlıklar kazanmalarına neden olmaktadır. Ülkemizdeki 5 büyük endüstri bölgesinden biri olan Çukurova bölgesinin durumu da ülkenin genel yapısından soyutlanmaz. Önceleri tarıma dayalı daha sonra ise her türlü hammadde kaynağını işleyecek biçimde gelişen Çukurova endüstri kuruluşları, bölge üzerinde önemli etkiler yapmıştır.

Bölgede sulama, drenaj ve mekanizasyon gibi tarımsal üretimin düzenlenmesi çalışmaları ile birlikte, özellikle Güneydoğu Anadolu'dan başlayan göçler, 1955'ten sonra endüstri kuruluşlarında oluşan patlama ile birlikte yön değiştir-

miştir. Böylece kentlerde çeşitli iş kollarının istihdam edebileceğinden daha fazla işgücü birikmeye başlamış kentler düz topoğrafyanın da yardımıyla yağ lekesi biçiminde düzensiz bir şekilde gelişmiştir. Kentlerdeki yatay yönde izlenen bu kontrolsuz gelişme, su, elektrik, kanalizasyon, sağlık, eğitim gibi çeşitli kentsel donanımların yanında, kentlinin rekreatif gereksinmeleri için son derece önemli olan yeşil alanların da yeterli gelişmesini önlemiştir. Çizelge 1'de Çukurova'daki üç önemli yerleşim merkezinde bulunan ve fonksiyonel olarak kullanılabilen yeşil alan miktarları izlenmektedir (GÜLTEKİN, ALTUNKASA, 1983).

ÇİZELGE : 1

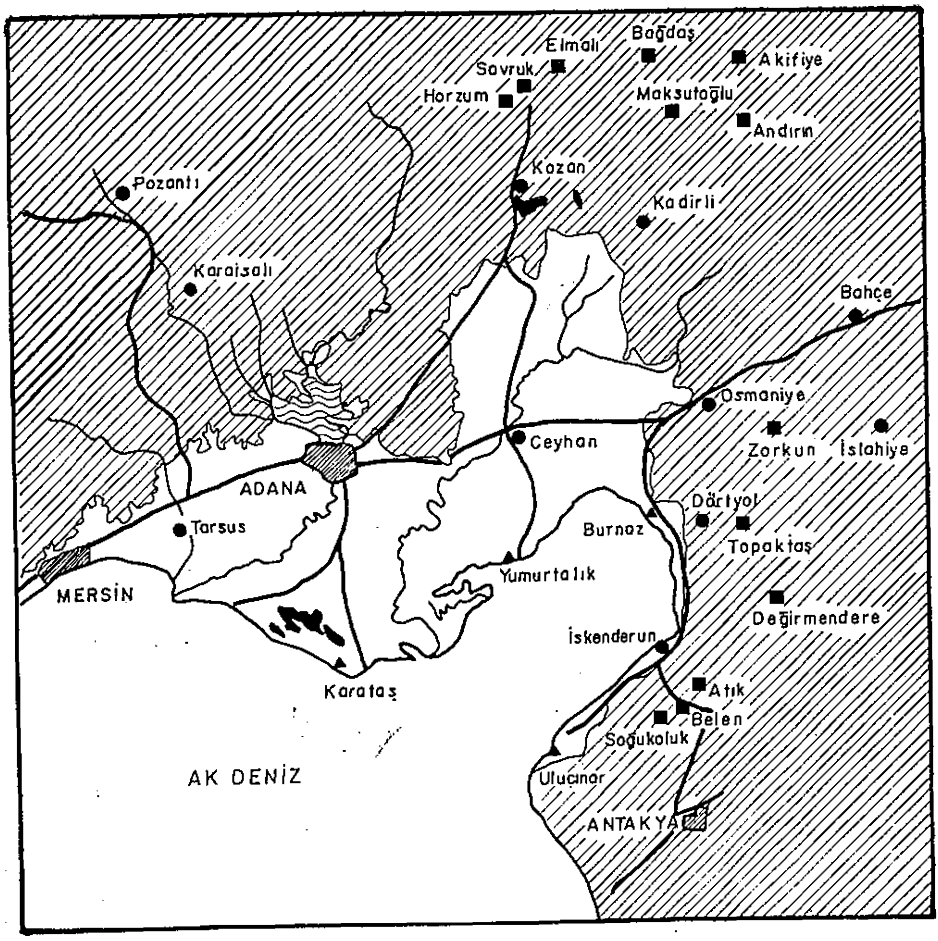
ÇUKUROVA BÖLGESİNDEKİ KENTSEL YERLEŞİMLERDE KİŞİ BAŞINA DÜŞEN YEŞİL ALAN MİKTARLARI (GÜLTEKİN, ALTUNKASA, 1983).

Kentler	Kent Nüfusu	Açık ve Yeşil Alanlar (Dekar)			Kişi Başına Düşen Yeşil Alanlar m²	
		Planda	Mevcut	Gerçekleşme % si	Planda	Mevcut
Adana	575.000	19.800	425	2.1	23.2	0.74
İskenderun	125.000	4.047	97	2.1	9.5	0.81
Mersin	215.000	13.290	815	6.1	20.0	3.79
	910.000	**37.137**				

İzlendiği gibi imar planları tamamlanmış bu üç kentte kentlinin günübirlik kullanabileceği açık ve yeşil alan miktarları standartların çok altında gerçekleşmiştir.

Burada bölgesel ölçekteki çeşitli olaylara örnek olarak verilecek olan Osmaniye - İskenderun kıyı kesimi, Çukurova bölgesinin doğu kanadında yer almakta ve güneydoğudan gelen göçlerin giriş kapısını oluşturmaktadır (Şekil 2). 1960'lı yılların sonuna kadar ülkemizin önemli tarımsal üretim merkezlerinden olan bölge, İskenderun Demir - Çelik tesislerinin kurulma kararı ile birlikte bu tarımsal yapı üzerinde önemli değişiklikler oluşmuştur. Bu değişim üzerinde bölgede bulunan 7 adet yükleme iskelesi ve liman ile transit taşımacılık ve son olarak serbest bölge ilanında önemli etkileri bulunmaktadır.

Çizelge 2 ve 3'te bölgenin tarımsal üretim yapısına ilişkin rakamlar izlenmektedir.



Şekil 2: Araştırma Alanı

LEJAND

- ■ Yayla Rekreasyon Alanları
- ▲ Kıyı Rekreasyon Alanları
- ▨ İl Merkezleri
- ● İlçe Merkezleri

ÇİZELGE : 2

ARAŞTIRMA ALANI 1980 YILI PORTAKAL ÜRETİM MİKTARLARI (D.İ.E., 1982)

	Üretim (Ton)	Meyve Veren Ağaç
Osmaniye	3.000	53.000
Dörtyol	110.000	1.965.250
İskenderun	10.659	225.000
TOPLAM	**124.159**	**2.243.250**
Türkiye	679.000	8.654.000
	18.28	25.92

ÇİZELGE : 3

ARAŞTIRMA ALANI 1980 YILI PAMUK EKİM VE ÜRETİM MİKTARLARI (D.İ.E., 1982)

	Ekili Alan Hektar	Üretim Ton	Hektar'a Verim Kg/ha.
Osmaniye	13.000	11.200	8.61
Dörtyol	2.450	3.200	1.306
İskenderun	1.600	3.200	2.000
TOPLAM	**17.050**	**17.600**	—
Türkiye	415.479	295.566	711
%	4.10	5.95	—

x Adana 500 - 600 Kg.

Bu iki çizelgede verilen rakamlar bölgenin tarımsal üretiminin ülke için ne denli önemli olduğunu vurgulamaya yeterlidir.

Ancak İsdemir ile başlayan nüfus hareketlerinin, bölgenin tarımsal üretime bağlı yapısını önemli ölçüde değiştirmeye başladığı ortadadır. Çizelge 4 ve 5'te bölgedeki dört önemli endüstri kuruluşunda yapılan bir anket çalışmasının göçlere ilişkin sonuçlarını izlemek mümkündür.

ÇİZELGE : 4

ARAŞTIRMA ALANINDAKİ BAZI ENDÜSTRİ KURULUŞLARINDA ÇALIŞANLARIN GÖÇ DURUMLARI (ALTAN, ÖNSOY, 1984)

	İs. Dem. %	Toros Güb. %	Fil Filit. %	İs. Güb. %	Ortalama %
Yerli	31.73	75.47	73.33	65.08	51.05
Yabancı	68.27	24.53	27.67	34.92	48.95
Toplam	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 5

AYNI FABRİKALARDAKİ GÖÇ EDENLERİN GELDİKLERİ BÖLGELER (ALTAN, ÖNSOY, 1984)

	İs. Dem. %	Toros Güb. %	Fil Filit. %	İs. Güb. %	Ortalama %
Akdeniz	55.08	46.16	54.16	50.76	53.64
Ege	0.78	—	—	1.54	0.81
Marmara	1.56	11.54	—	1.54	2.16
Karadeniz	12.11	3.85	—	3.08	9.16
İç Anadolu	8.59	15.38	—	23.08	11.86
D. Anadolu Güneydoğu	9.77	7.69	16.67	4.62	9.16
Anadolu	12.11	15.38	16.57	15.38	13.21
Toplam	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Görüldüğü gibi fabrikalarda çalışanların yarıdan fazlası değişik yörelerden göç ile gelmişlerdir. Bu göç olayını Çizelge 6'da izlenen ve bölgedeki 4. nüfus sayımı sonuçlarıda doğrulamaktadır.

Burada Demir - Çelik fabrikasının kurulmasıyla birlikte bölgedeki tüm yerleşim merkezlerinin nüfuslarındaki dalgalanmayı izlemek mümkündür. 1965 - 70 Yılları arasında yalnızca Osmaniye'de izlenen Türkiye ortalaması üzerindeki artış daha öncede değinildiği gibi bu yerleşimin Güneydoğudan gelen göçleri ilk karşılayan yerleşim olmasından kaynaklanmaktadır. 1975 - 80 Yılları arasındaki rakamlar ise, bu dalgalanmanın Demir - Çelik'in kurulduğu Payas kasabasından ötelere kaydığını göstermektedir. Bu kasabanın nüfusunda 5 yılda izlenen

ÇİZELGE : 6

ARAŞTIRMA ALANINDAKİ ÖNEMLİ YERLEŞİM MERKEZLERİNİN NÜFUSLARI ve 5 YILLIK ARTIŞ ORANLARI

(D.İ.E. 1968, 1973, 1977, 1981)

	1965	5 Yıllık Artış %	1970	5 Yıllık Artış %	1975	5 Yıllık Artış %	1980	5 Yıllık Artış %
Mustafabeyli	1806	—	2073	14.78	2599	25.37	2989	15.00
Toprakkale	3446	—	3725	8.09	4222	13.34	5175	22.57
Osmaniye	34027	—	46355	36.23	61581	32.84	84212	36.74
Dörtyol	11595	—	12947	11.67	19390	49.76	25905	33.59
Erzin	10257	—	10765	4.95	15314	42.25	16327	6.61
Payas	4102	—	5997	46.19	25500	325.21	27756	8.84
İskenderun	69382	—	79297	14.29	107437	35.48	124824	16.18

İsdemir Kuruluşu : 1970

patlamanın (% 325.21) Payas'ın antık yerleşim alanı olarak cazibesini yitirmesi nedeniyle devam etmediği görülmektedir. Bunun temel nedeni, ulaşımın bölgede çok kolay olmasıdır. Çizelge 7 ve 8'de izlenen, anket yapılan deneklerin konut ve çalıştıkları yerler arasındaki uzaklık ile kullanılan araçların çeşitliliği de bu görüşü desteklemektedir.

ÇİZELGE : 7

ANKET YAPILAN DENEKLERİN KONUTLARI İLE FABRİKA ARASINDAKİ UZAKLIKLAR (Km.)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
10 dan Az	26.13	1.89	93.41	61.90	39.74
11 - 20	20.00	24.52	3.30	36.52	22.75
21 - 30	32.00	71.70	2.19	1.58	26.45
31 - 50	16.00	1.89	—	—	8.16
51 - 100	4.80	—	—	—	2.37
100 den fazla	1.07	—	—	—	0.53
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 8

DENEKLERİN ÇALIŞTIKLARI İŞLERİNE GİTMEK İÇİN KULLANDIKLARI ARAÇLAR

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Otobüs	10.67	—	2.22	1.06	5.80
Tren	33.60	—	—	—	16.60
Dolmuş	1.33	1.89	4.44	2.13	1.98
Servis	44.00	98.11	82.22	51.06	57.84
Özel Araba	2.93	—	—	0.53	1.58
Yaya	7.47	—	11.12	45.22	16.20
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Ancak bu sonuç endüstride çalışan kesimin bölgede daha yaygın bir biçimde yerleşmeye başladığını da belirlemektedir. 1980 Yılı rakamlarına göre, endüstride çalışan sayısı 33.000 civarındadır. Ancak kuruluş hazırlıkları devam eden İskenderun Organize Sanayi Bölgesi, Leçelik bölgesinde kurulması planlanan Petrokimya tesisleri ile Gübre ve Demirçelik Fabrikalarının tevsii çalışmaları tamamlandığı zaman bu rakamın 100.000 civarına çıkması beklenmektedir. Bölgede 1980 yılı işgücü dağılımı ve 2000 yılı işgücü projeksiyonlarını Çizelge 9 ve 10'da izlemek mümkündür.

ÇİZELGE : 9

ARAŞTIRMA ALANI 1980 YILI İŞGÜCÜ DAĞILIMI
(Ç.M.N.P.B., 1981)

	İskenderun		Dörtyol		Osmaniye		Toplam	
	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%
Tarım	9880	20.8	10017	30.0	24862	58.8	44759	36.34
Endüstri	15057	31.7	120000	36.0	5891	13.9	32948	26.76
İnşaat	3500	7.4	212.5	6.3	2114	4.9	7739	6.28
Hizmetler	19011	40.1	9250	27.7	9471	22.9	37732	30.64
TOPLAM	**47448**	**100.0**	**33392**	**100.0**	**42338**	**100.0**	**123178**	**100.0**

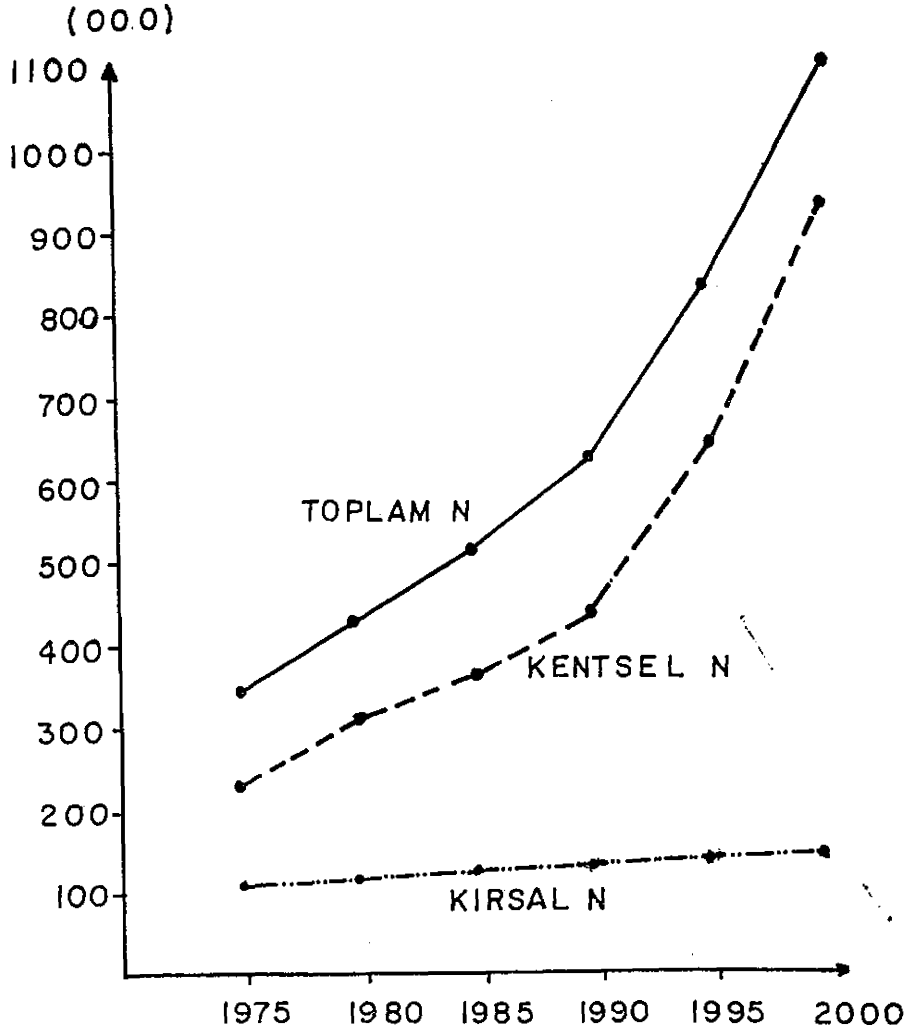
Toplam Nüfus = 430.404
Toplam İşgücü = 123.178
Akitivite Oranı = % 28.6

ÇİZELGE : 10

ARAŞTIRMA ALANI 2000 YILI İŞGÜCÜ DAĞILIMI PROJEKSİYONU
(Ç.M.N.P.B., 1981)

	İskenderun		Dörtyol		Osmaniye		Toplam	
	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%	İşgücü	%
Tarım	10000	9.2	10000	8.1	25100	37	45100	15.1
Sanayi	31500	29.1	45000	36.6	16575	25	93075	31.3
İnşaat	11600	10.7	10000	8.1	4648	7	26248	8.8
Hizmetler	55300	51.0	58000	47.1	20077	31	133377	44.8
TOPLAM	**108400**	**100.0**	**123000**	**100.0**	**66400**	**100.0**	**297800**	**100.0**

Toplam Nüfus = 1.107.980
Toplam İşgücü = 297.800
Aktivite Oranı = % 26.9



Şekil 3: Araştırma Alanının 2000 Yılı Kentsel ve Kırsal Nüfus Projeksiyonu (Ç.M.N.P.B., 1981)

Görüldüğü gibi 2000 yılına kadar bölgedeki işgücü dağılımında önemli değişiklikler beklenmektedir. Tarım iş kolunda çalışanlar hızla azalırken, endüstri ve hizmetler işkolunda çalışanlar artacaktır. 2000 yılında bu iki işkolunda çalışan-

ların oranının toplam % 76'ya ulaşması beklenmektedir. Bu iki işkolunda çalışanların kentlerde toplanması ise doğal bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 3).

Bu nedenle endüstride çalışan kesimin rekreasyonel eğilimleri ve isteklerinin bölgede yapılacak olan planlama çalışmalarında kesinlikle gözönünde bulundurulması gerekmektedir. Mevcut rekreasyon alanlarının durumu gözönüne alındığında, sağlık, konut, eğitim gibi sosyal gereksinimler yanında, rekreasyonunda dördüncü bir boyut olarak adilen ele alınmasında yarar görülmektedir.

Bu nedenle bölgede 200'den fazla işçisi bulunan ve toplam 17.000 işçinin çalıştığı 4 endüstri kuruluşunda, bölgede yapılacak planlama çalışmalarına yardımcı olabilmek amacıyla bir rekreasyonel değerlendirme anketi yürütülmüştür. Bölgedeki endüstri kuruluşlarında çalışanların büyük bir çoğunluğunun vardiyeli çalıştıkları ve haftada çalışma süresinin 48 saat ve fazlası olduğu, genellikle hafta sonu 1 gün izin yaptıkları ve yıllık izinlerinin 4 hafta civarında olduğu bulunmuştur (Çizelge 11, 12 ve 13).

ÇİZELGE : 11

HAFTALIK ÇALIŞMA SÜRESİ (SAAT)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
48 Saat Az	0.8	—	—	96.86	24.67
48 Saat ve Fazlası	99.2	100.00	100.00	3.14	75.33
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 12

HAFTA SONU İZİN SÜRESİ (GÜN)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
1	100.00	89.62	100.00	4.76	74.87
2	—	10.38	—	95.24	25.13
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 13

YILLIK İZİN SÜRESİ (HAFTA)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
2	—	5.66	17.78	—	2.90
3	19.2	93.40	14.44	28.88	31.40
4 ve faz.	80.8	0.94	67.78	71.12	65.70
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Görüldüğü gibi bölgede çalışanların günlük ve haftasonu boş zamanları oldukça sınırlıdır. Bu nedenle rekreasyonel aktivitelerin mümkün olduğunca yerleşim alanlarına yakın planlanması gerekmektedir.

Anket uygulanan deneklerin yaz ve kış mevsimlerinin hafta sonlarında yaptıkları rekreasyonel eylemler arasında mevsimlere bağlı değişimler olmakla beraber, ilgilerinin genellikle çok geniş bir alana yayıldığı görülmektedir (Çizelge 14, 15).

ÇİZELGE : 14

HAFTA SONLARINDA EV DIŞINDA YAPILAN REKREASYONEL EYLEMLER (KIŞ)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Kahve	16.97	22.02	13.99	23.82	19.41
Sinema	9.78	16.51	27.98	18.06	15.43
Maç	26.46	26.61	18.88	24.61	24.71
Yürüyüş	11.07	4.13	6.99	3.93	7.33
Piknik	4.24	0.92	6.29	2.09	3.27
Kara Avı	7.01	5.96	6.29	8.64	7.25
Balık Avı	7.38	5.50	7.69	8.38	7.40
Yüzme	—	—	—	—	—
Voleybol Basketbol	5.36	5.96	5.59	4.71	5.30
Atletizm	3.50	0.92	—	1.05	1.95
Futbol	5.54	11.47	2.80	3.66	5.69
Diğer Spor.	3.69	—	3.50	1.05	2.26
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 15

HAFTA SONLARINDA EV DIŞINDA YAPILAN REKREASYONEL EYLEMLER (YAZ)

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Kahve	5.75	10.60	5.88	10.02	7.45
Sinema	4.66	5.99	10.29	10.40	6.94
Maç	10.90	8.29	6.88	10.20	10.01
Yürüyüş	8.13	4.62	7.85	3.59	6.48
Piknik	25.37	27.65	31.37	21.36	25.17
Kara Avı	2.87	2.76	2.94	3.97	3.16
Balık Avı	8.52	11.98	6.86	7.94	8.58
Yüzme	20.82	17.51	18.62	24.39	21.18
Voleybol Basketbol	4.36	3.23	4.41	3.40	3.98
Atlet	2.58	1.38	—	0.95	1.74
Futbol	4.16	5.53	2.45	3.02	3.83
Diğ. Spor.	1.88	0.46	2.45	0.76	1.48
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Ancak, kahve, sinema, ma; izleme gibi pasif rekreasyon tiplerinin oldukça yaygın olduğu da görülmüştür. Bu arada kışın % 15, yazın ise % 31'lik bir bölüm ise çeşitli sporlar yaptıklarını belirtmektedir. Ancak deneklerin % 84'ü spor için yeterli tesis bulamadıklarını söylemektedirler (Çizelge 16).

ÇİZELGE : 16

SPOR YAPMAK İÇİN YETERLİ TESİS BULUNUYOR MU?

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Evet	22.12	—	10.00	3.70	15.34
Hayır	77.88	100.00	90.00	96.30	84.66
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Deneklere her türlü olanak sağlandığında hafta sonlarında hangi aktiviteleri yapmak istedikleri sorulduğunda oldukça değişik yanıtlar alınmıştır (Çizelge 17 ve 18).

ÇİZELGE : 17

OLANAKLARI ELVERSEYDİ DENEKLERİN KIŞIN YAPMAK İSTEDİKLERİ AKTİVİTELER

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Kahve	2.84	1.43	1.04	3.52	2.71
Sinema	9.47	11.43	13.54	7.04	9.45
Maç	12.07	5.00	3.13	3.52	8.94
Oto Gezintisi	24.97	31.43	42.71	39.79	29.96
Yürüyüş	5.09	5.00	2.08	3.87	4.62
Piknik	8.99	2.14	3.12	6.34	7.33
Kara Avı	11.12	20.00	17.71	11.62	12.60
Balık	6.98	8.57	6.25	8.10	7.33
Yüzme	—	—	—	—	—
Voleybol Basketbol	5.21	4.29	5.21	5.28	5.12
Atlet	3.91	0.71	—	0.35	2.56
Futbol	5.09	7.14	1.04	5.99	5.20
Diğer Spor.	4.26	2.86	4.17	4.58	4.18
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Çizelgelerden izlendiği gibi denekler olanaklarının bulunması durumunda Pasif rekreasyonel aktivitelerden vazgeçmekte ve daha aktif rekreasyon tiplerini tercih etmektedir. Yıllık izin süreleri zaman açısından yeterli olmasına rağmen deneklerin % 50'si yıllık izne çıkamamışlardır (Çizelge 19).

Bu anketin yapıldığı yıl tatile çıkma oranları da bir önceki yıla yakın değerlerde olmuştur (Çizelge 20).

ÇİZELGE : 18

OLANAKLARI ELVERSEYDİ YAZIN DENEKLERİN YAPACAKLARI AKTİVİTELER

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Kahve	1.02	1.22	0.68	1.56	1.13
Sinema	7.04	4.27	8.16	4.69	5.97
Maç	6.44	2.44	0.68	2.34	5.48
Oto Gezintisi	19.64	25.61	26.54	30.73	21.99
Yürüyüş	6.42	2.44	1.36	1.56	5.21
Piknik	21.12	31.10	37.42	28.12	24.86
Kara Avı	5.48	6.10	8.16	6.77	6.02
Balık	7.90	13.41	3.40	6.25	7.69
Yüzme	10.38	1.22	3.40	4.69	7.88
Voleybol Basketbol	4.54	2.43	3.40	3.65	4.09
Atlet	2.66	1.83	—	0.52	1.94
Futbol	4.88	3.66	0.68	4.17	4.30
Diğer Sporlar	2.48	4.27	6.12	4.95	3.44
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 19

DENEKLERİN GEÇEN YIL TATİLE GİTME ORANLARI

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Evet	58.67	36.79	22.47	59.49	50.33
Hayır	41.33	63.21	77.53	45.51	49.67
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 20

DENEKLERİN BU YIL TATİL YAPABİLME ORANLARI

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Evet	61.33	47.17	29.21	58.82	54.95
Hayır	38.67	52.83	70.79	41.18	45.05
Zaman	13.79	3.58	15.87	6.50	10.85
Mali	55.86	76.78	77.78	81.82	69.21
İzin kısa	30.35	19.64	6.35	11.68	19.94
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Deneklerin tatile çıkamama nedenlerinin başında % 69'la parasal sorunlar gelmektedir. Ancak anket sonuçlarına göre denekler yıllık izinlerini büyük bir çoğunlukla (% 88) yaz aylarında almak konusunda birleşmişlerdir. Bir önceki yıl tatil yapanların gittikleri yerler konusunda da oldukça yakın cevaplar alınmıştır. Ancak işçilerin ekonomik nedenlerle yakın çevrede tatil yapmayı tercih ettikleri de çıkan sonuçlardan biridir (Çizelge 21 ve 22).

ÇİZELGE : 21

TATİL İÇİN İSTENEN MEVSİM

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
İlkbahar	2.4	4.49	4.49	7.41	4.18
Yaz	89.33	89.89	92.13	83.06	88.14
Sonbahar	7.2	5.62	3.37	9.53	7.14
Kış	1.07	—	—	—	0.54
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 22

GEÇEN YIL TATİLİN GEÇİRİLMESİ İÇİN GİDİLEN YER

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Yakın Çevre	35.62	36.17	78.95	47.52	40.94
Orta Uzak.	27.85	4.26	5.26	16.83	20.98
Uzak	36.53	59.57	15.79	35.65	38.08
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Çizelge 23, 24 ve 25'de ise olanakları elverseydi deneklerin tatillerini geçirmek için tercih edecekleri bölgeler ile bu bölgeleri tercih nedenleri izlenmektedir. Çizelgelerden bölgedeki endüstri kuruluşlarında çalışanların büyük bir çoğunluğunun yaylayı tercih ettikleri, yaylayı tercih nedenlerinin başında ise, iklim, sağlık ve sessizlik geldiği görülmektedir. Deniz kıyısını tercih edenler ise, bunu % 29.5 ile su sporları için tercih etmektedirler.

ÇİZELGE : 23

OLANAKLARI ELVERSEYDİ DENEKLERİN TATİLLERİNİ GEÇİRMEK ÇİİN TERCİH ETTİKLERİ BÖLGE

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Deniz	38.6	52.83	46.67	28.72	38.21
Yayla	63.2	47.17	53.33	71.28	61.79
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 24

DENEKLERİN DENİZ KIYISINI TERCİH NEDENLERİ

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Ulaşım Kolay	4.35	7.14	5.36	1.39	4.43
Sessizlik	12.71	2.86	1.79	—	8.24
İklim	23.41	18.52	26.79	15.28	21.93
Sağlık	12.71	7.14	16.07	8.33	11.67
Su Sporları	20.07	51.43	28.57	48.61	29.58
Eğlence	12.04	8.57	5.36	16.67	11.48
Doğal Güzel.	11.70	1.42	7.14	4.17	8.65
Diğer	3.01	2.86	8.92	5.55	4.02
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

ÇİZELGE : 25

DENEKLERİN YAYLAYI TERCİH NEDENLERİ

	İs. Demir %	Toros Gübre %	Fil Filitre %	İs. Gübre %	Ortalama %
Ulaşım	0.71	1.56	—	—	0.53
Sessizlik	21.96	—	7.94	7.32	15.00
İklim	47.20	70.32	69.84	57.56	53.82
Sağlık	15.65	12.50	17.46	23.41	17.62
Eğlence	0.46	1.56	—	0.49	0.53
Doğal Güzel.	9.11	6.25	4.76	4.39	7.24
Diğer	4.91	7.81	—	6.83	5.26
TOPLAM	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

Bu çalışmada elde edilen genel sonuçlar şu şekilde özetlenebilir.

1. Endüstride çalışan kesimin rekreasyonel eğilim ve isteklerini belirleyen etkenlerin başında çalıştıan işkolu gelmektedir. Çalışma koşulları zor ve sağlıksız olan Demir Çelik, Gübre gibi işkolunda çalışanlar daha düzgün koşullarda çalışanlardan farklı isteklerde bulunmaktadır.
2. Rekreasyonel aktiviteleri belirleyen etmenlerin ikincisi ise ailelerin ekonomik yapısıdır. Rekreasyon için istenen olanakların başında para gelmektedir. Bu kesimde çalışanların büyük bir çoğunluğu ağır ekonomik baskı altındadırlar. Bu nedenle rekreasyonel aktiviteler için bütçeden para ayrılması olanaksızdır.
3. Rekreasyonel aktiviteleri belirleyen 3. etken ise iklimdir. Çukurova gibi yaz mevsiminde insanları olumsuz etkileyen sıcaklık ve nem gibi iki önemli faktör baskısının yüksek olduğu bölgelerde, rekreasyon ile çalışma enerjisinin sağlanması ve moral gücünün yükseltilmesi çok önemlidir. İklim rekreasyonel aktivite biçimlerinin çeşitliliğini de etkilemektedir.
4. Bazı işkollarında yürütülen vardiyalı çalışma, fazla mesai gibi çalışma süresini uzatan yada çalışma düzenini değiştiren uygulamaların sürekliliği işçilerin çalışma düzenleri üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır. Mevcut durumun yetersizliği nedeniyle işçilere fabrika içinde ve yakın çevresinde rekreasyon olanakları ve boş zamanlarını değerlendirebilecekleri yeni olanaklar sağlanmalıdır.
5. 1 günlük hafta sonu izni endüstride çalışanların yerleşim alanlarından ayrılmaları için yeterli olamamaktadır. Bu nedenle sanayi kentlerinin yakın çev-

relerinde günlük kullanımlara elverişli rekreasyon alanlarının planlaması zorunludur.

6. Kentlerdeki yeşil alan yetersizliği çalışanları çevreye açılmaya itmektedir. GLEICHMAN'ın (1963) yaptığı araştırmalara göre, endüstrinin gelişmiş olduğu kentlerde rekreasyon için kentten ayrılanların oranı kent nüfusunun % 73'ünü kapsamasına karşın, bahçeli konut ve yeşil alan bakımından iyi olan kentlerde bu oran % 25 - 30'a kadar düşmektedir (ALTAN, 1976).

   Bu nedenle kentsel yeşil alanların fonksiyonel bir biçimde planlanması gerekmektedir. Bu yeşil alanlar nicelik ve nitelik olarak yeterli olduğu kadar, yerleşim alanlarındaki dağılımlarıda kullananlar açısından olumlu olmalıdır.

7. Kentlerdeki mevcut spor tesislerinin yetersizliği endüstride çalışanları da etkilemektedir. Bu nedenle belirli miktarın üstünde işçisi bulunan kuruluşlara, çevrelerinde yeterli sayıda tesis yapma zorunluluğu getirilmelidir.

8. Rekreasyon, çalışan nüfusun çalışma gücünü ve moralini yeniden kazanmasını sağlayan çok önemli bir faktör olduğuna göre, endüstri kuruluşlarında zorunlu olan tüm altyapı tesisleri gibi, kuruluşlarda ve işçileri barındıran kentlerde rekreasyonu sağlayan yeşil ve açık alan düzenlemelerine önemle yer verilmelidir.

KAYNAKLAR :

1. ALTAN, T., 1976. Doğal Peyzaj Elemanlarının Rekreasyona Uygunluğunun Saptanması İçin Matematiksel Bir Değerlendirme Yönteminin Araştırılması ve Güney Kıyı Bölgesine Uygulaması (Basılmamış Doçentlik Tezi) Ç. Ü. Ziraat Fakültesi, Adana.
2. ALTAN, T., C. ÖNSOY, 1984. Osmaniye İskenderun Kıyı Kesiminde Ekolojik Planlama İlkelerine Uygun Alan Kullanımının Araştırılması. Tübitak - Toag - 466 Nolu Araştırma Projesi Kesin Raporu.
3. Ç. M. N. P. B., 1981. Çukurova Metropoliten Bölge, İskenderun Alt Bölgesi Planlama Raporu.
4. D.İ.E., 1982. Genel Nüfus Sayımı - 1975, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri. Devlet İstiatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara.
5. GLEICHMAN, P., 1963. Sizialwissenschaftliche Aspekte der Grünplanung in der Grossstadt. Göttingen Abhandlungen zur Soziologie u. Ihrer Grenzgebiete, Bd. 8, Stuttgart.
6. GÖÇER, O., 1977. Ülke Planlama Çalışmaları İçinde Gelişme Aksları - Şehirsel Gelişme Merkezleri İlkeleri ve Türkiye İçin Bir Model Denemesi. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
7. GÜLTEKİN, E., F. ALTUNKASA, 1983. Çukurova Bölgesinin Üç Büyük Kentinde Çocuk Oyun Alanlarının Fiziksel Yönden İncelenmesi ve Yeterlilikleri Üzerinde Bir Araştırma. Ç. Ü. Ziraat Fakültesi Yıllığı, Yıl 14, Sayı 2, Adana (s. 121 - 134).

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

KENTSEL - ENDÜSTRİYEL EKOSİSTEMLERDE KENT PLANLAMASI AÇISINDAN YEŞİL ALANLARIN KARŞILAŞTIĞI BASKILAR

Doç Dr. İlçin ASLANBOĞA
E. Ü. Ziraat Fakültesi

Kentlerin taşlaşmış, betonlaşmış, çelik ve cam yığınlarından oluşan ortamında yeşil alanların sürekli gelişen, şekil değiştiren estetik özyapılarıyla, iklimi iyileştirme, gölgeleme, toz süzme, gürültü etkisi azaltma, dinlenme olanağı sağlama ve kültürel etkileriyle kent halkının fizyolojik ve psikolojik gereksinimlerine önemli ölçüde yanıt verdikleri artık kabul edilmektedir. Ancak kentlerimizin bugünkü gelişimi içinde toprağın parasal değeri yeşil alanların kültürel, doğal ve toplumsal değerine baskın çıktığı için bahçeler, bostanlar, tarlalar hızla yapı alanlarına dönüşmektedir.

Kentsel açık alanları daraltarak süregelen yapılaşma baskısı üzerinde çok yazılmış ve konuşulmuş ancak bu sorun kentleşmeyle ilgili diğer sorunlar bütününde olduğu gibi, ülkemizde kentsel mekan organizasyonu ve kentsel mekan planlama kavramı ve süreçlerinin henüz yaratılamamış olmasına bağlanmıştır. Bu sorunun nasıl çözüleceğine ilişkin henüz kesin bir formül yoktur. Son yıllarda bazı belediyelerimiz mevcut yeşil alanlarını koruma gayretleri içinde görünmektedirler. Ancak bu koruma uğraşıları açık alanların m² yüzey olarak korunması biçiminde gelişmektedir. Halbuki koruma aynı zamanda yeşil alanın bitkisel varlığına da yönelik olmalıdır, çünkü yeşil alanların çevrelerine sağladıkları yararlar bitki örtüsünün yoğunluğu oranında hissedilir aksi halde yeşil alandan değil yalnız kentsel açık alandan sözedilir.

Yeşil alanların en etkili ögeleri ağaçlardır. Görkemli taç yapılarıyla gölgeleme, sınırlama, perdeleme ve kent peyzajındaki görsel etkinlikleri yönünden yeşil alanların vazgeçilmez elemanlarıdır. Ancak kendilerinden beklenen işlevleri yerine getirebilecek boyutlara uzun yıllarda ulaşabilirler. Gelişme süreçleri her ağaç türüne özgü genetik özelliklerin yanısıra dikili bulundukları yetişme ortamının koşullarına yani toprak, su, ışık ve diğer iklim koşullarına bağlıdır. Çevremizde gördüğümüz ağaçların doğal yetişme ortamları orman ekosistemidir. «Orman ekosistemi», ağaçlar, diğer bitkiler, fauna, mikroorganizma gibi canlı varlıklarla toprak, hava, su, ışık, sıcaklık gibi fiziksel çevre faktörlerinin birlikte oluşturdukları karşılıklı ilişkiler topluluğunu simgeleyen bir doğa parçasıdır (ÇEPEL 1982). Kentsel Endüstriyel Ekosistemlerde fiziksel çevre faktörleri insan eliyle değiştirilmekte ve bu değişikliklerden diğer canlılarla birlikte ağaçlar da genellikle olumsuz yönde etkilenmektedir. Kentlerdeki bitki varlığını olumsuz yönde etkilemesi yönünden Kentsel - Endüstriyel Ekosistemlerin Doğal ekosistemlerden ayrıcalıkları şöyle özetlenebilir :

1. İklim Yönünden Ayrıcalıklar

Kentlerin geniş alanlara yayılmaları belirli bir nüfus ve yapı yoğunluğuna kavuşmaları halinde klimatolojik yönden doğal çevre iklimine oranla önemli değişmeler gerek klimatolojik gerekse fenolojik gözlemlerle kanıtlanabilmekte ve kentlere özgü bir iklimden söz edilmektedir. Ancak kentlerin sahip oldukları iklim, çevrede egemen olan makro iklim koşullarının bir başkalaşımı biçimindedir ve kentlerde çevreye oranla;

a) Rüzgarın hızı daha az

b) Sıcaklığın daha yüksek

c) Nem'in daha az

d) Işımanın daha az

e) Bulutlanma ve sis olayının daha fazla olduğu gözlenmektedir.

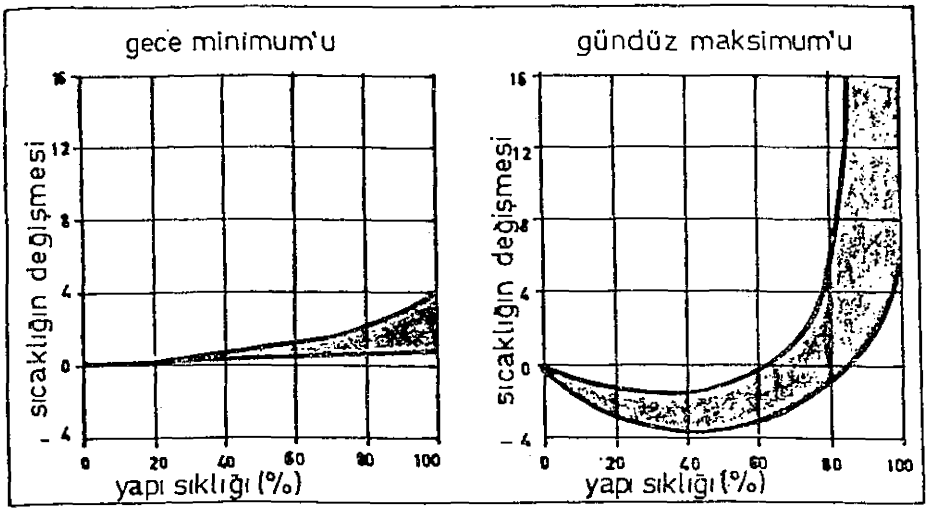
Kent iklimi belirtilerinin kaynağının, doğal yüzeysel arazinin ve atmosferin içeriğinde antropojen girişimler sonucu ortaya çıkan değişmeler olduğu bilinmektedir. FİNKE'ye (1976) göre atmosferdeki fiziksel olaylarda değişiklik yapan sözkonusu girişimler şunlardır :

A. Yapılar, yollar, yeşilalanlar vb. ile yüzeysel yapı ve rölyef değişmektedir. Bunun sonucu olarak; Albedo ve dolayısıyla sıcaklık kapasitesi değişmekte, toprak yüzeyi pürüzlü bir yapı kazanmakta, rüzgarın hızı azalmakta, konveksiyon artmakta, buharlaşma yüzeyleri azalmaktadır.

B. Isınma ve endüstriyel işlemler sonucu bir sıcaklık üretimi söz konusu olmakta ve özellikle kışın radyasyon yüzeyleri artmaktadır.

C. Çeşitli nedenlerle kentlerin havası kirlenmekte, atmosferin madde içeriğinde değişmeler olmaktadır. Bu olay; güneş radyasyonunun engellenmesine ve karasal radyasyonun azalmasına neden olmaktadır. Doğal ve doğal'a yakın ekosistemlerde asıl enerji kaynağı güneş enerjisidir. Kentsel - Endüstriyel Ekosistemlerdeyse insan aracılığıyla önemli nicelikte yapay enerji sisteme eklenmektedir. FLOHN (1979)'a göre evsel ve endüstriyel yanma olaylarında Federal Almanya'nın Ruhr bölgesinde güneş enerjisinin yaklaşık 1/3'i, A.B.D.'nin New York ve Montreal gibi büyük kentlerinde ise güneş enerjisinin tamamına yakın bir enerji yapay olarak üretilmektedir. Ayrıca beton, taş ve asfalt gibi maddelerden oluşan yapı malzemeleri, gündüz saatlerinde depoladıkları güneş enerjisini geceleri yavaş yavaş vermekte, kırsal alanlara oranla kentlerde geceleyin daha yüksek sıcaklıkların ölçülmesine neden olmaktadırlar. Şekilde görüldüğü gibi özellikle % 60'ın üzerinde yapı sıcaklığı gösteren kentlerde günlük sıcaklık maksimumu önemli ölçüde artmaktadır.

Kentlerle kırsal alanlar arasındaki sıcaklık farkları yapılar çerçevesinde daha çok hissedilir. Özellikle güneye bakan yapıların önünde dikili duran ağaçlar yapılardan yansıma yoluyla ek ışıma alırlar. Koyu renkli yol kaplamaları güneş



Yapısal alanlarda ortalama sıcaklığın çevreye göre değişimi Güneşli yaz günlerinde oluşan ekstrem yüzey sıcaklıkları verilmiştir. Taranmış alanlar materyalin cinsine, sıcaklığı depolama, yansıtma v.b. özelliğine göre sıcaklığın dağıldığı alanlardır (GERTIS ve WOLFSEHER'e göre MEYER'den 1978).

ışınlarının etkisiyle yoğun biçimde ısınır ve üzerindeki hava katlarının da ısınmasına neden olur. Ayrıca taşıtların çıkardığı toz yapraklarda birikir ve yapraklar güneşten gelen kızıl ötesi ışınlarını daha güçlü biçimde absorbe etme zorunda kalırlar.

Aşırı sıcaklığın bitkilerde meydana getirebileceği zararın fizyolojik olarak açıklanması şu şekilde yapılmaktadır : Hava sıcaklığının artmasıyla birlikte bağıl nem oranı düşer ve bitkiler solunuma ve transprasyona zorlanır. Solunum artışı solunum için harcanan enerjiyi dolayısıyla organik madde harcamasını arttırır. Bitkiler yapraklarını zorlayan transprasyonu karşılayacak kadar suyu toprakta bulamamaları halinde yapraklardaki stomalarını kapatırlar ve böylece fotosentez olayı yavaşlar hatta durur. Bu durumda fotosentezle üretilen maddeler solunumla tüketilen maddeleri karşılayamaz ve bitkiler açlık çekerler. Özellikle su eksikliği nedeniyle transprasyon serinlemesinin engellendiği, hava hareketlerinin durgun olduğu, yapraklarda biriken enerjinin çevre havasına iletilemediği hallerde yapraklar solar, sararır. Yüksek sıcaklık yalnız solunum, fotosentez ve transprasyon arasındaki dengeyi bozmak yoluyla protoplazmayı zarara uğratmakla kalmaz aynı zamanda 40 - 45 C° sıcaklık protoplazmadaki enzimlerin kimyasal bileşimini tamamen bozacağından biyokimyasal olayları engellemek yoluyla bitkiye zarar verir (LEVİTT 1972).

2. Besin maddesi ve mineral madde devri yönünden ayrıcalıklar

Ormanlarda ağaçlardan dökülen hektara yılda 2-6 ton ağırlığındaki yaprak, dal, kabuk meyva vb. organik maddeler topraktaki hayvancıklar ve mikroorganizmalar tarafından işlenir ve kırıntı bünyeli humusa dönüştürülür. Humus orman toprağının yüzeysel tabakalarının havalanmasını kolaylaştırdığı gibi yağmur sularını bir sünger gibi tutarak ağaçların yararlanmasına hazır bulundurur. Çürüyen yaprak, dal gibi bitkisel artıklar orman ağaçları için sürekli bir besin kaynağını oluştururlar. Böylece ayrıca gübrelemeye gerek kalmaz. Ormandan yapılacak odun istihsali sonucu ancak pek az bir mineral madde eksilir, genelde ormanda toprak türü, ağaç türü ve iklim tarafından yönlendirilen sürekli bir mineral madde devri vardır. Buna karşılık kentlerde dökülen yaprakların çoğu süpürülerek uzaklaştırılır ve doğal mineral madde dönüşümü engellenir. Ancak kent toprağına başta inşaat artıkları olmak üzere çok çeşitli maddeler karışır. İnşaat artıkları yüksek oranda kalker içermeleri nedeniyle karışmış oldukları toprağın pH'sını yükseltirler.

3. Toprağın havalanması yönünden ayrıcalıklar

Bitki yaşamı için optimal olan toprakta katı maddeler ve boşluk hacmı hemen hemen yarı yarıyadır ve bu boşluk hacmı da yarı yarıya hava ve su ile doludur. Orman toprağının humuslu üst tabakaları sürekli kırıntılı bir yapıya sahiptir, böylece derindeki toprak katmanlarının da havalanması kolaylaşır. Kentlerdeyse ölü örtünün süpürülüp götürülmesi ve yaya ve taşıt trafiğinin baskı etkisiyle toprak giderek sıkışır ve geçirgenliğini kaybeder.

Köklerin ana işlevleri olan, topraktan suyun ve besin tuzlarının alınması taşınması sırasında enerjiye gereksinimleri vardır. Ağaç kökleri kendilerine gerekli olan enerjiyi, yapraklarında fotosentez sonucu üretilmiş ve köklerde depo edilmiş olan karbonhidratların solunum yoluyla yakılması sonucu sağlarlar. Toprakta yeteri kadar oksijenin bulunmaması halinde yanma olayı yeterince olmaz. Gerekli enerji elde edilemediği için de kök etkenliği yavaşlar.

Toprak yüzeyinin kentlerde asfalt ya da beton gibi havayı ve suyu geçirmeyen bir madde ile örtülmesine atmosferle toprak arasında difüzyon yoluyla gerçekleşen gaz alışverişini engeller. Kötü havalanma toprağın biyolojik etkenliğinin de yavaşlamasına neden olur. Toprak içindeki organik maddeleri işleyen ve toprak strüktürünü etkileyen mikroorganizmalar olumsuz yönde etkilenirler.

Aerob olarak yaşayan azot, nitrat ve kükürt bakterilerinin etkenliği durur. O_2 azlığında, anaerob bakterilerin etkenliği hızlanır ve CO_2 CH_4 çoğalır, denitrifikasyon ve H_2S oluşumu hızlanır, toprak içindeki organik asitlerin ayrışması yavaşlar. Denitrifikasyon toprakta bitkiler için yararlı azotun kaybı demektir. Kentlerde ağaçların köklerinin asfalt ve beton örtü kenarında yön değiştirdikleri saptanmıştır. Daha iyi havalanabilen üst toprak tabakalarına yüzeysel kök değiştiren ağaçlar yağmur sularıyla derine taşınmış bulunan besin maddelerinden yararlanma şansını da yitirirler.

4. Hava kirliliklerinin etkileri

Hava kirlilikleri insan sağlığına zararlı olabilecek oranları, aştıktan sonra ağaçlara, onları kısa sürede öldürebilecek biçimde, etkili olmaktadır. Daha az oranlardaki hava kirlilikleri ancak ağaçların canlılıklarını yavaş yavaş yitirmelerine ve zararlılara karşı daha duyarlı hale gelmelerine neden olmaktadır.

Kent havası içerisindeki katı kirleticiler yaprak yüzeylerinde birikirler. Böylece yaprakların ışık alması engellenmekte ya da güneş ışınlarından fazlaca ısınan katı maddeler yaprak dokularının yanmasına neden olmaktadır. Suda çözünebilenler asit çözeltiler halinde, gaz halinde olan kirleticiler de stomalardan içeri girerek aynı şekilde yaprak dokularına zarar vermektedir. Zarar görmüş yapraklar ve iğne yapraklar zararlı maddenin cinsine göre çeşitli renklenmeler göstermektedir. Ağaçların boyuna ve enine gelişmeleri duraklamaktadır. Dalların boyuna büyümesi zayıfladığı için ince dallardan, kalın taşıyıcı dallara geçiş olmakta, taç genellikle yaşlanmış ağaçlarda gözlenen boşluklu yapıya dönüşmektedir (WENTZEL 1971). İğne yapraklı ağaçların yapraklı ağaçlara oranla daha duyarlı oldukları görülmektedir. Buna neden olarak;

A) Birkaç yıl ağaç üzerinde kalan iğne yaprakların üzerinde kirleticilerin birikmesi,

B) İğne yapraklı ağaçların köklerinde ve gövdelerinde yapraklı ağaçlara oranla daha az yedek besin maddesi depo edilmesi, yeni yılın sürgünleninin depolanmış besin maddelerinin harcanmasıyla değil varolan iğne yaprakların asimilasyon faaliyeti sonucu meydana gelmesi (KISSER 1966) söylenmektedir. Hava kirliliğinden zarar görmüş yaşlı iğne yapraklar, yeterli oranda madde üretemedikleri için sürgünler pek kısa olmakta ve ağaçlar giderek yaşamlarını yitirmektedirler. Yapraklı ağaçlardaysa hava kirliliğinden etkilenme, yaprak kenarlarının kuruması ve erken yaprak dökümü biçiminde gözlenmekte, her yıl depoladıkları yedek besin sayesinde yeni yaprakları üretebildikleri için iğne yapraklı ağaçlara oranla daha uzun yıllar dayanabilmektedirler.

5. Mekanik baskılar

Kentlerde ağaçlara olan mekanik baskıların ana nedenleri, yoğun trafik, yapısal faaliyetler ve budama tekniğine ilişkin bilgi noksanlığıdır.

Bugün kentlerimizin çoğunda 25 - 30 yıl önce yani (ülkemizdeki kentleşme olgusunun yeni hız kazandığı yıllarda) yol boylarına dikilmiş olan, yara bere içinde, yapılara yada elektrik ve telefon tellerine ulaştığı için tepeleri budanmış ağaçlar görürüz. Bu ağaçlar kötü budama nedeniyle türlerine özgü biçimlerini, gerek kent estetiği, gerekse kent sağlığı yönünden işlevlerini yitirmiş harabeler olarak yollarımızda dururlar.

Yine kentsel nüfus gelişiminin hızına uyamayan altyapı tesislerinin onarımı yada yenilenmesi için sık sık yolların kazıldığı ve bu çukurların aylarca açık

kaldığı görülür. Mevsim gözetmeksizin yapılan bu çalışmalar sırasında açıkta kalan kökler yazın kurur, kışın donar. Açıkta kalan yaralar da bakterilerin saldırısına uğrar.
Kök hacmının azaltılması sonucu, ağaçlar toprağa bağlılıklarını kaybederler; besin maddesi ve suyun alınması zarar gören kökler oranında azalır. Sonuç olarak tacın bir kısmı yada tamamı kurur.
Kısaca özetlenen bu baskılar kentsel yaşamın en yoğun biçimde sürdüğü yollarda en belirgin biçimde gözlenmektedir. Kentler içinde ağaçlandırılmış yollar ve meydanlar, onlara eşlik eden diğer yeşil elemanlarla birlikte, kentlerin açık - yeşil alanlarından sayılmaktadırlar. Kent planlarına bakıldığında yollar ve meydanlar için belirlenen alan gereksiniminin kentlerin diğer yeşil alanlarından çok fazla olduğu görülür. Hatta bazı kentlerimizde ağaçlandırılmış birkaç yol ve meydan kamunun sahip olduğu simgesel yeşil alanlar olarak kalmıştır.
Kentsel yeşil alanların kent sağlığı yönünden bilinen işlevleri yanısıra yol ağaçlarının kent estetiği ve trafik tekniği yönünden de işlevleri vardır. Bunlar; yol boyunca birbirinden farklı mekanları ayırmak yada bağlamak, çok katlı yapılarla çevrili, insanı psikolojik baskı altında tutan kentsel yol mekanını insan ölçeğine indirmek, sürücülerin ilgi alanlarını sınırlamak ve onları yönlendirmek, yayaları ve duran taşıt trafiğini gölgelemek, her şeyden önce kentlerimizde üslup, biçim ve renk birliği gözetmeksizin yol boylarına dizilen yapılar kargaşasını bir ölçüde maskeleyerek kent yollarına bir düzen getirmek.
Kent yollarında dikili ağaçların en büyük sorununun PTT, Elektrik İdaresi, Sular İdaresi, gibi diğer kamu kuruluşları olduğu gözlenmektedir. Bu olgu çalışma alanları kentsel yol mekanı olan yukarıda adı geçen kurumların birbirlerinden habersiz planlama, uygulama ve bakım yapmalarından kaynaklanmaktadır. Elektrik ve PTT yollarda dikilmiş yada dikilmesi planlanmış ağaç varlığını dikkate almaksızın kendi yöntemleri doğrultusunda direklerini dikip tellerini germektedirler. Yine PTT ve Sular İdaresi ağaç varlığını hiç dikkate almaksızın istediği mevsimde şebeke donatımlarını döşemekte ve onarım çalışmalarını yapabilmektedir. Tellere, temiz ve pis su borularına ağaçların kökleri ve taçlarıyla zarar vermeleri halinde yine budama tekniği ve zamanı gözetilmeksizin ağaçların kökleri, dalları yada tamamı kesilip uzaklaştırılmaktadır.
Kentsel görünümün olumsuz yönde gelişimine karşı sürdürülen iyileştirme yada ıslah çalışmaları «Kentsel Peyzaj Mimarlığı» adı altında yeni bir uzmanlık dalının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Fiziksel kent planlama çalışmaları kapsamı içerisinde sürdürülen kentsel peyzaj planlama çalışmalarının amacı kentleri yeniden insanlar için yaşanabilir mekanlara dönüştürmektir. Kent yolları ve meydanlarının ağaçlandırılması kentsel peyzaj düzenleme çalışmaları kapsamı içerisindedir. Yol mekanlarının özel yetişme ortamı koşulları ve yol ağaçlarından beklenen işlevler, bu konuda çalışacak kişilerin özel bilgi ve yeteneklere sahip olmalarını gerektirir. Bu kişilerin planlama, tasarım yöntemleri ve uygulama tekniklerine ilişkin bilgilere, mimar, altyapı, trafik uzmanlarıyla

uyum içinde çalışabilecek beceriye sahip olmaları gereklidir. Amaçlanan plan hedeflerine ve yetişme ortamına uygun ağaç türlerini seçebilecek, ekoloji, biyoloji ve dendroloji konularında kapsamlı bilgiye sahip olmaları gereklidir.

Bugün ülkemizde bu niteliklere sahip olabilecek teknik elemanlar Peyzaj tasarım ve planlama eğimi gören Ziraat ve Orman Y. Mühendisleri, yine peyzaj planlama ve tasarım eğitiminin yanısıra biyoloji, ekoloji disiplinleri üzerine eğitim görmüş mimarlardır. Bu elemanların belediyelerde görev alacakları birim Park ve bahçeler müdürlükleri yada doğrudan il imar müdürlükleridir.

Bugün kentlerimizin ancak % 10'unda Bahçeler Müdürlüğü müstakil görev yapan bir birim niteliğindedir. 1982 - 1983 yıllarına kadar yalnız 6 ilimizde yukarıdaki niteliklere sahip peyzaj mimarları görev almıştır. Belediyelerimizin % 85'i yeşil alanların planlama, uygulama bakım ve koruma hizmetlerini yürütebilecek nitelikli personele sahip değildir. Belediyelerin bu tür harcamalarına henüz lüks harcamalar gözüyle bakılmaktadır. Belediyelerimizin % 77'sinde yeşil alanlarla ilgili harcamalar tüm belediye bütçelerinin % 2'sini aşmamaktadır. Belediyeler, mevcut yeşil alanlarının envanterini yapmamışlardır. Yani nerede kaç tane hangi türde ağaçların dikili olduğu bilinmemektedirler. (ASLANBOĞA 1982)

Düzenli, güzel, yaşanmaya değer kentler, uzman planlayıcıların yanısıra bu planları eksiksiz uygulayacak ve sürekli koruma özverisini gösterecek yerel yönetimler sayesinde ortaya çıkar. Yerel yönetimlerde bu görevi üstlenecek birim park ve bahçe müdürlükleri ve bu birimin yöneticileri olan uzman kişilerde «Peyzaj Mimarları» olmalıdır.

KAYNAKLAR :

1) ASLANBOĞA, İlçin 1982: Kentiçi Yol Ağaçlamaları ve Ülkemizdeki Uygulamalarına İlişkin Temel İlkelerin Saptanması.
E. Ü. Z. F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

2) ÇEPEL, N., 1978: Orman Ekolojisi. İ. Ü. Yayını, No: 2479, O.F. Yayın No: 257.

3) FINKE, L., 1976: Zuordnung und Mischung von bebauten und begrünten Schriftenreihe «Städtebauliche Forschung» des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Universitat Dortmund.

4) FLOHN, H., 1970: Produzieren wir unser eigenes Klima?
Meteorologische Rundschau 23, 161 - 164.

5) KISSER, J., 1966: Forstliche Rauchschäden aus der Sicht des Biologen. Mitt. Forstl. Bundesversuchsans. Mariabrunn 73, 7 - 46.

6) LEVITT, J., 1972: Responses of Plants to Environmental Stresses. Acad. Press. New York, London.

7) WENTZEL, T. F., 1971: Habitus - Änderungen der Waldbäume durch Luftverunneinigung.
Forstarchiv, Jahr. 41, H. 8/9, 165 - 172.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

GELENEKSEL ŞEHRİN SANAYİ ALANLARI ÜRETİMİ SORUNU

Yrd. Doç. Dr. Ahmet ALKAN
Selçuk Üniversitesi Müh. Mim. Fak.
Mimarlik Bölümü

Sanayileşme sürecinde gerek sanayileşmiş ülkelerin ilk kuruluş döneminde, gerekse yeni sanayileşmekte olan ülkelerin günümüzde önde gelen sorunlarından biri, «Geleneksel Şehrin Sanayi Alanları Üetimi» sorunudur. Teknolojinin baş döndürücü bir hızda değişimine karşın, şehirsel mekanın uzun süreçlerde oluşmasından doğan yapısal uyumsuzluk, kısa zamanda mekansal yapı ile toplumsal ihtiyaçlar ve teknoloji arasında önemli farklılaşmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Günümüzde gelişmiş ülke şehirlerinin de sağlıksız yapılaşmasının önemli nedenlerinden biri olan bu çelişkinin, neden ve sonuçlarının yeterince kavranamamış olması, benzer sorunların ülkemiz şehirlerinde de yaşanmaya ve ölçeği giderek büyüyen şehirsel sorun alanlarının üretilmesine neden olmuştur. Şüphesiz sorunun hızla gelişmesinin nedenleri sadece, sanayi - şehir - istihdam ilişkileri ile sınırlı kalmamış, ülkemizde rasyonel planlama - uygulama davranışının geliştirilememiş olması, problemin boyutlarının daha da büyümesine sebep olmuştur. Bütün bu olumsuz etkenleri daha da artırmak mümkündür.

Cumhuriyet döneminden sonra başlayan şehirleşme, özellikle 1950'lerden sonra hız kazanmış ve başta İstanbul olmak üzere Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerimiz sorun alanlarına dönüşürken, Bursa, Adana, Kayseri, Eskişehir, Konya gibi sanayileşme sürecine girmiş olan şehirlerimizde de, sıkıntılar hissedilir noktaya gelmiştir. Bu sorunlar kademe kademe bütün Anadolu şehirlerine yayılma eğilimi göstermektedir. Önlem alınmadığı takdirde, yakın gelecekte, büyük şehirlerimizde yaşanan sorunların benzeri, bugünün küçük ve yaşanabilir, Anadolu kasabalarında da yinelenecektir.

Bütün bunlara karşın sorunun, henüz çözümsüzlük boyutuna varmamış ve birçok şehrimizin henüz «Zararlı Sanayi» tesisleri ile tanışmamış olması, geleceğe dönük birtakım ümitler beslememizi sağlamaktadır. Eğer bu şehirlerimiz için, (yeni iskan alanlarının da gelişimini yönlendirecek) «Sanayi Alanları Üretimi» nin rasyonel politikaları geliştirilerek, mevcut potansiyel statik konumdan, sağlıklı şehir mekanları üretiminin dinamik araçlarına dönüştürülebilirse, Anadolu şehirlerinde çağdaş mekan örgütlenmesinin sağlanması şansı hala yaşamaktadır.

Bu nedenledir ki günümüzde, esasen karmaşık süreçlerin uyumlu bütünleşmesi ve etkileşimini gerektiren şehir planlama - uygulama sürecinin önemli bir par-

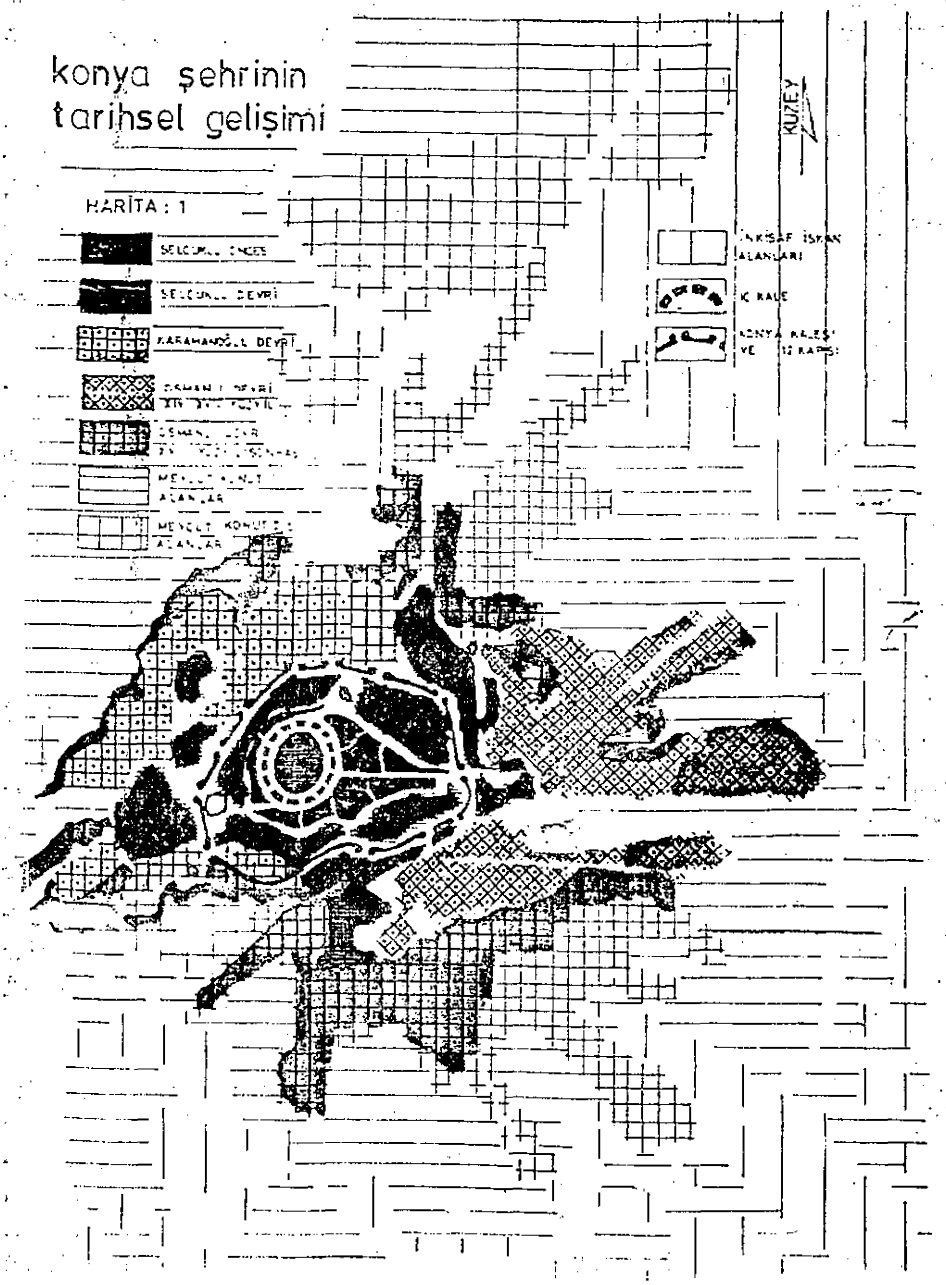
çasını da; geleneksel ihtiyaçlara uygun olarak örgütlenmiş olan şehirlerimizin «Sanayi Alanları Üretimi» sorunu oluşturmaktadır. Bu sorunun Anadolu şehirlerinde izlediği evrim çizgisinin açıklanmasına yardımcı olacağı düşüncesiyle, Konya şehirsel alanında sanayi tesislerinin yer seçimi ve zaman içinde değişen konumunu, neden - sonuç ilişkileri içinde açıklamaya çalışacağım.

Konya, oldukça eski bir tarihe sahip olup, Anadoluda yerleşik hayata geçilen ilk kültür merkezlerinden biridir. Bu nedenle, hemen hemen bütün tarihi yerleşmelerin örgütlenme biçimini belirleyen, arazinin kalitesi ve tarım potansiyeli, Konya'nın da, çevrenin en verimli tarım toprakları üzerinde kurulmasını sağlamıştır. Şehrin yüzyılımız boyunca büyüyüp yaygınlaşması ile de, tarım alanları kentsel topraklara dönüşmeye başlamıştır. Bu olgu sanayi tesislerinin gelişmesine paralel olarak daha da hızlanmıştır. (bkz. Harita : 1).

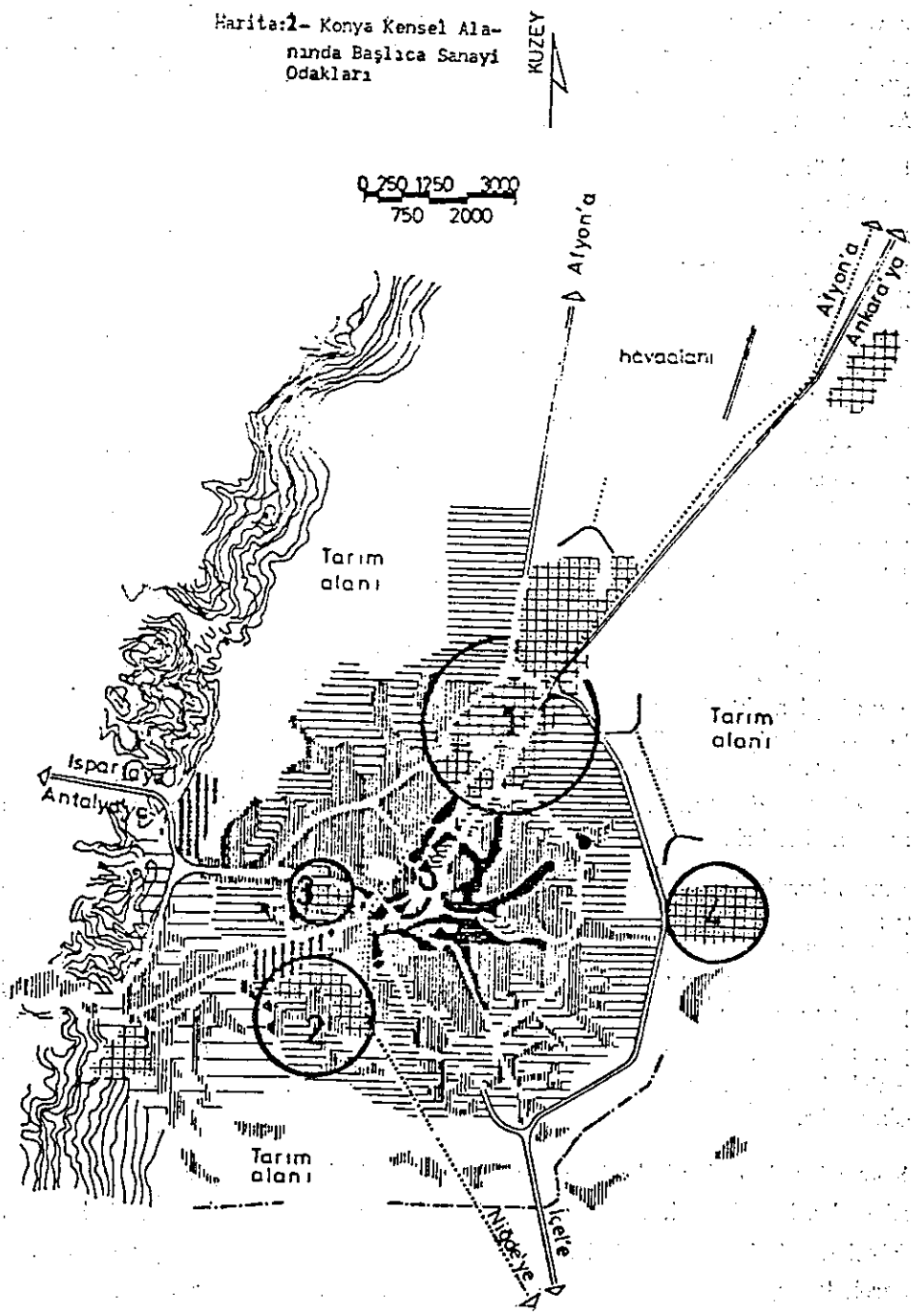
Bu genel gelişim sürecindeki şehirsel alan içinde, günümüz sanayi tesisleri başlıca dört önemli odakta toplanmıştır (bkz. Harita : 2). Bu odaklardan birincisi, yakın geçmişe sahip olmakla birlikte, şehrin en geniş sanayi alanlarını içeren ve kuzeyindeki Ankara - İstanbul yolları arasında uzanan büyük sanayi bölgesidir. Bu geniş alan içinde, çeşitli meslek gruplarının oluşturduğu «Organize Sanayi Siteleri» ile birlikte bireysel olarak faaliyet gösteren değişik büyüklükte zararlı ve zararsız sanayi kuruluşları bulunmaktadır (1).

Bünyesinde çok çeşitli meslek gruplarını barındıran «Organize Sanayi Bölgesi» (Marangozlar, Möbleciler, Keresteciler, Ayakkabıcılar, Küçük İmalatçılar vb.) geniş bir alana yayılmıştır ve gelişimini hızla sürdürmektedir. Bu alan ilk inşa edildiği yıllarda şehrin 10 km. dışında bulunan Çimento fabrikasına kadar uzanmış durumdadır. Böylece, başlangıçta şehre olumsuz tesirleri bulunmayan Çimento Fabrikası, gerek organize sanayi alanlarında çalışan insanları, gerekse bu alanlarının yayılışına paralel olarak İstanbul yolu boyunca gelişmesini sürdüren yeni iskan alanlarını tehdit etmeye başlamıştır. Çünkü, etkin rüzgarlar aracılığı ile, Çimento Fb.'sının artıkları (duman) bu bölge üzerinde yayılmaktadır.

Ankara yolu boyunca ve şehirsel yerleşme alanlarının hemen komşuluğunda ise daha çok tarıma dayalı endüstri kuruluşları gelişmiştir (Un, makarna, irmik ve şekerli maddeler üreten fabrikalar). Bu tesislerin çevreleri için önemli bir sorun teşkil etmedikleri, buna karşılık şehirsel alt yapıdan ve dağıtımı sağlayan toptan ticaret alanlarından maksimum ölçüde faydalandıkları gözlemlenmiştir. İstanbul yolu üzerinde kurulmuş fabrikaların daha çok, ağır sanayiye hizmet veren yan sanayi kuruluşları ile, tuğla, kiremit üreten tesislerden oluştuğu görülmektedir.


konya şehrinin
tarihsel gelişimi
HARİTA : 1
KUZEY
İNKİŞAF İSKAN
ALANLARI
İÇ KALE
KARAMANOĞLU DEVRİ

Harita:2- Konya Kensel Alanında Başlıca Sanayi Odakları



Her iki alt bölgede, gerek sahip oldukları sermaye, gerekse mekansal organizasyonları bakımından, çağdaş sanayi kuruluşu anlamında örgütlenmekten uzak olup, büyük bir bölümü, geçiş dönemi kuruluşları olarak üretimlerini sürdürmektedir. Buna karşın Çimento fabrikası ile birlikte TÜMOSAN (Türk Motor Sanayii) bölgede bulunan ağır sanayi kuruluşlarıdır.

Bu odağın, şehir merkezine en yakın ve iskan alanları arasında kalan alt bölgesini «Plastikçiler Sanayii ve Koneştaş Ekmek Fb.'sı» oluşturur. Bu alt bölgenin esas sanayi alanları ile arasında toptan ticaret bölgesi (Sebze hali ve Toptancılar çarşısı) yer alırken, üç tarafından da Oto Terminali ve konut alanları ile çevrelenmiş durumdadır.

Şehrin ikinci büyük sanayi odağı, güney - batıyönünde ve Meram Eskiyol caddesinin her iki yanında yer almaktadır. Birinci odakta yer alan sanayi tesislerinden daha evvel teşekkül eden bu bölge, iki toplu «Organize Sanayi Sitesi» ile tek tek faaliyet gösteren fabrika veya atelyelerden oluşur. Şehrin mesire ve sayfiye semti olan, Meram, Yorgancı, Durunday gibi geniş yeşil alanların hemen komşuluğunda bulunan bu tesislerin büyük bir bölümü «Çevre kirlenmesine» neden olmaktadırlar. Bunlar arasında lastik fabrikaları, döküm atelyeleri, yem fabrikaları, et ve balık kurumu tesisleri, Sabun fabrikası, oto tamirhaneleri, Hurdacılar, Odun ve kömür dağıtım depoları, gibi tesisler sayılabilir. Bunların yanısıra, yakın zamana kadar ülkemizin en büyük tuğla ve kiremit fabrikalarından biri olan Karacığan ve Kaya kiremit fabrikaları da bölge içinde geniş bir alanı kaplamaktadırlar. Ancak, başlangıçta ifade etmeye çalıştığımız yanlış örgütlenme nedeniyle, bugün her iki kuruluşta üretimlerini durdurmuş bulunmaktadır. Bu bölge sanayi tesisleri içinde de yine un ve makarna fabrikaları ve Şehrin ana elektrik dağıtım merkezi (Yüksek gerilim merkezi) geniş bir alana yayılmış bulunmaktadırlar.

Sanayi kuruluşları bölge içinde ilk olarak şehrin imar planının yapımından önce yerleşmeye başlamıştır. Bu kuruluşların, gerek çevre koşulları ve sanayinin yer seçimi ilkeleri ve gerekse toprak kabiliyeti bakımından, son derece sakıncalı bir bölgede yerleştikleri tartışmasız bir gerçek. Ancak düşündürücü olan taraf; bölgedeki önemli sanayi kuruluşlarından bir çoğunun, 1965 imar planının yapımından sonra gerçekleştirilmiş olması ve hala, bu bölge içinde yeni sanayi tesislerinin yapımına imkan verecek reserve sanayi alanlarının planlanmış olmasıdır.

Konya için önemli bir başka sanayi tesisi, şehrin batısında yer alan Şeker Fabrikasıdır. Kuruluş yılı 1954'lerde, yerleşme sınırlarının oldukça dışında bulunan fabrika, günümüzde artık iskan alanları arasında sıkışıp kalmış ve çevresine gerek koku, gerekse sıvı artıklar bakımından olumsuz etkiler yapan bir kuruluş durumuna gelmiştir. Yanısıra, fabrikanın gerek hammadde, gerekse üreti-

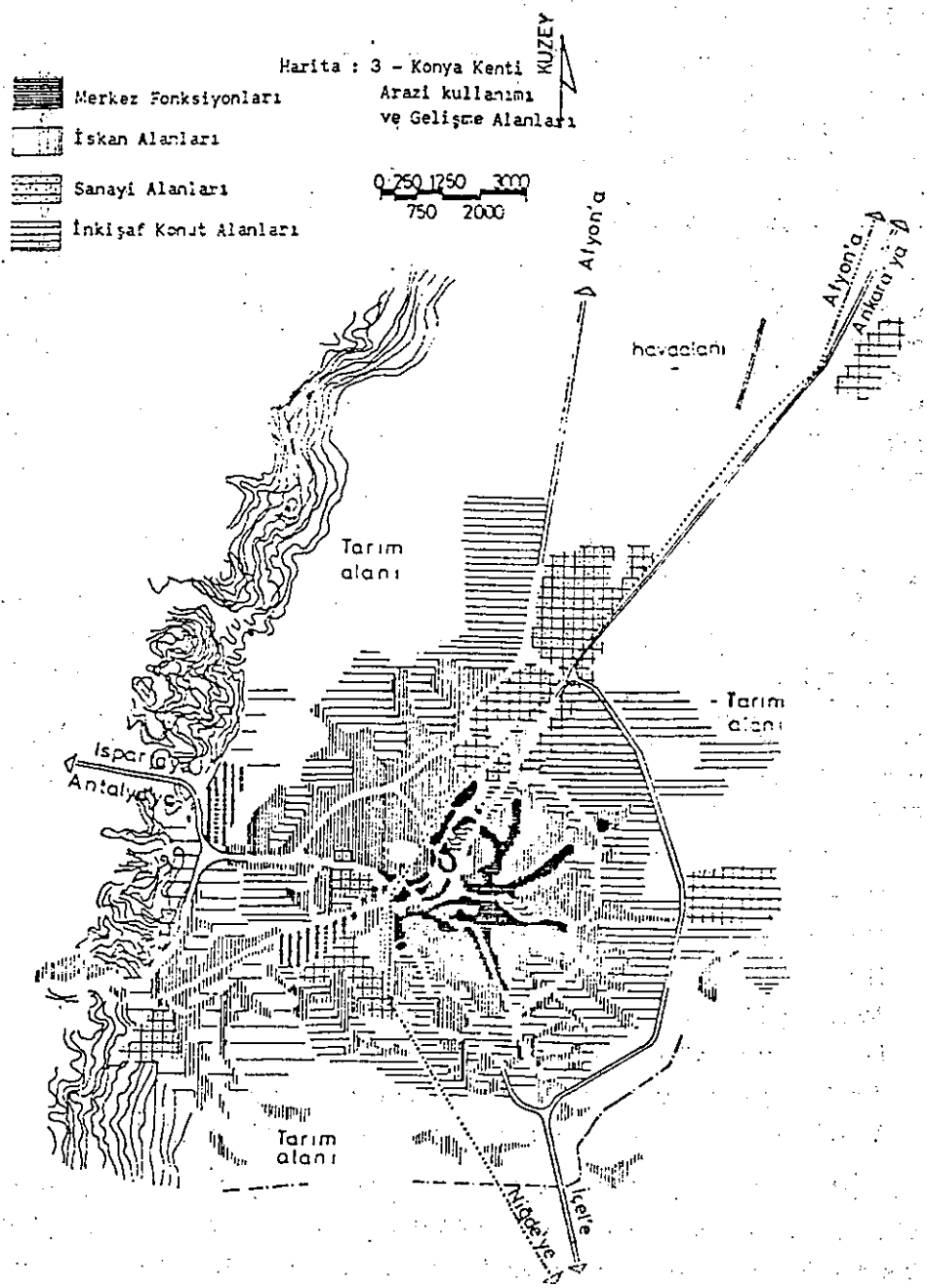
minin, büyük çaplı taşımacılığı gerektirmesi, bu taşımacılığında önemli bir bölümünün karayolu ile yapılması, şehrin trafiği üzerinde olumsuz etkilerini her geçen gün artıran bir başka faktördür.

Güneyde, Dutlu kırı mevkiinde bulunan Sümerbank Krom Mağnezit tesisleriyse, şehir dışında ve hammaddeye bağlı olarak kurulmuş, şehrin önemli sanayi kuruluşlarından bir tanesidir. Ancak planlanan şehirsel gelişmeler önümüzdeki yıllar içinde gerçekleşir ve benimsenen planlama kararları teşvik edildiği gibi sonuçlanırsa, 10 - 15 yıllık periyodda, Sümerbank tesislerinin çevresi de iskan alanlarına dönüşebilecektir.

Son olarak, şehrin doğu kesiminde, yine bir «Organize Sanayi Sitesi» olarak inşa edilen ve «Zararsız Sanayi» veya bir tür «Depolama alanı» olarak kabul edilebilecek olan Hurdacılar sanayii ile Konya; doğu, kuzey ve batı kesimlerinden her türden sanayi ile kuşatılmak durumuna gelmiştir. Yakın bir gelecekte bu alanların birbirine bağlanması, mevcut eğilimler dikkate alındığında kaçınılmaz görünmektedir. Bu sanayi alanlarının yine benimsenen şehirsel gelişme politikalarının doğal sonucu olarak, ikinci bölge sanayi kuruluşları gibi gelecekte konut alanları arasında kalması da kaçınılmaz görünmektedir (bkz. harita 3). Çünkü, şehirlerarası ulaşımı toplamak ve şehir içindeki trafik yükünü azaltmak amacıyla planlanan çevre yolu (ikinci ring) bugünde konut alanlarının içinde kalmaya ve çevresinde yoğun bir yapılaşma ortaya çıkmaya başlamıştır. Sanayi - şehir ilişkisinde sağlıksız bir gelişim çizgisini ifade eden bu noktaya; her sanayi kuruluşunun makro ve mikro ölçekli planlama hedefleri ile uyumlu, rasyonel uygulamaları aramaktan çok, sezgisel yaklaşımlarla bireysel politikalarını geliştirip, şehirsel alanda yerleşmeleri sonucunda varıldığını gözlemliyoruz. Geleneksel şehirlerimizde «Sanayi Alanları Üretimi Sorunu» olarak tanımladığımız bu sağlıksız oluşumu ise;

- Kuruluşların yetersiz sermaye ile işe başlamaları,
- Ucuz arazi temini gayretleri,
- Ucuz, vasıfsız ve gerektiğinde part - time işgücü temini amacı,
- Hammadde kaynaklarına yakın olma arzusu,
- Mevcut şehirsel altyapı imkanlarından maksimum ölçüde yararlanmak,
- Dönemin yerel yöneticilerinin öznel tutumları,
- Arazi sahiplerinin ve yatırımcının spekülatif davranışları,
- Yörede yerleşmek isteyen sermaye sahiplerinin politik etkinlikleri,

gibi faktörlerin yönlendirdiği tesbit edilmiştir. (2) Bu davranışların sonucu plancının yada yerel yöneticilerin istekleri dışında gelişmelerin ortaya çıktığı inkar edilemez bir gerçektir. Ancak, kanımca, sorunun bu boyutlara varmasının önemli bir nedeni de, planlama çalışmalarında «Sanayi Alanları Üretimi» soru-


Harita : 3 - Konya Kenti
Arazi kullanımı
ve Gelişme Alanları
KUZEY
Merkez Fonksiyonları
İskan Alanları
Sanayi Alanları
İnkişaf Konut Alanları
0 250 1250 3000
750 2000
Alyon'a
Alyon'a
Ankara'ya
havaalanı
Tarım alanı
Tarım alanı
Ispar'ya
Antalya'ya
Tarım alanı
Niğde'ye
Ilgın'a

nuna gereken önemin verilmemiş olması ve sanayi alanları üretiminin sadece «İmar Planlama» faaliyetleri ile yönlendirilemeyecek kadar kapsamlı bir çalışmayı gerektirmesidir.

Çünkü, 1965 planı hazırlıkları sırasında, gerekse planlama çalışmaları sırasında Konya'nın genel karakteristiğinin «Tarımsal» olduğu, bu nedenle şehrin tarımsal yerleşmeler için geçerli olan «Statik şehir planlama ilkeleri» çerçevesinde ele alınması gerektiği kanaati hakimdir (3). Bu görüşe elbette katılıyorum. Yani Konya tarımsal faaliyetlerin ağırlık olduğu bir ilimiz. Ancak; Kent merkezi, il genelinden farklı bir gelişme çizgisini izlemiş ve ticaretin lokomotifliğini yaptığı bir gelişme, peşinden tahminlerin üzerine çıkan sanayi kuruluşlarını getirmiştir. Bu nedenle, başlangıçta şehrin yakın komşuluğunda küçük el sanatları ve küçük imalat niteliğinde kalacağı düşünülerek üretilen sanayi alanları, giderek aynı mekanlarda zararlı sanayi kuruluşlarının da gelişmesiyle, sorun alanlarına dönüşme eğilimine girmişlerdir. Bu nedenledir ki, şehrin imar planında sık sık değişiklikler yapılmış ve nihayet, yeni bir planlamanın eşiğine gelinmiştir.

Bu olgular, Konyanın sanayi potansiyelinin tahmininde önemli yanılgılara düşüldüğünü göstermektedir. Nitekim, 1965 planının öngördüğü sanayi bölgelerinde ucuz arazi ve altyapı kolaylıkları sağlanarak gerçekleştirilen Organize Sanayi alanları, Konya sanayi alanları üretiminde yeni bir adımdır. Ancak, aynı planın hala, meram sanayii (2. bölge sanayi alanında) bölgesinde yeni sanayi kuruluşlarının gelişmesine izin verecek kararları muhafaza etmesi, planın kendi içindeki bir tutarsızlık olarak görülmektedir.

Yanısıra, bu gelişmeler ortaya koymaktadır ki, 20 yıl uzun vade olarak tesbit edilmiş bulunan imar planı hedefi ile, geleneksel şehirlerin sanayi alanları üretimi sorununu sağlıklı bir şekilde çözmek mümkün görünmemektedir. Esasen ülkemizde imar planlarının eksik biçimlenme, yetersiz ekipman ile yapıldığı ve sorunları tam olarak kavramaktan uzak kaldığı bilinmektedir. Bu yetersizliklere planlama süresinin anormal uzaması ve sanayi dinamik yapısından kaynaklanan tahmin zorlukları da eklendiği zaman, sorunun boyutları dahada büyümekte ve karmaşıklaşmaktadır. Nitekim Konya kenti için benimsenen gelişme modelinin kaçınılmaz sonucu, belirli bir zaman sonra, sanayi alanlarının konut alanları içinde sıkışıp kalmasıdır. Kaldıki, daha planlamanın başlangıcında, her tür zararlı sanayi tesislerinin yapımına izin verilen sanayi alanları ile, konut alanları oldukça yakın düşünülmüş ve uygulama alanına geçmiştir. Şehrin kuzeyindeki sanayi alanları ile, yeni yerleşme alanları ilişkisi bunun en belirgin örneğidir (bkz. Harita : 4).

Kaldıki, şehrin sanayi alanları üretiminde esas alınması gereken kriterler bakımından en önemli yanlışlıklar tesbit edilmiştir;

- **Altyapı Bakımından** : Şehir içinde kurulmuş bulunan sanayi tesislerinin altyapı bileşenlerinin birçoğu bakımından önemli problemleri yoktur. Sanayi alanları için gerekli haberleşme, su, elektrik sorunu, büyük boyutlarda değildir. Ancak sanayi iskan alanları ilişkisinde, yani günlük git - gel hareketlerinde önemli sorunlar başlamıştır ve yakın gelecekte daha da büyümeye adaydır.

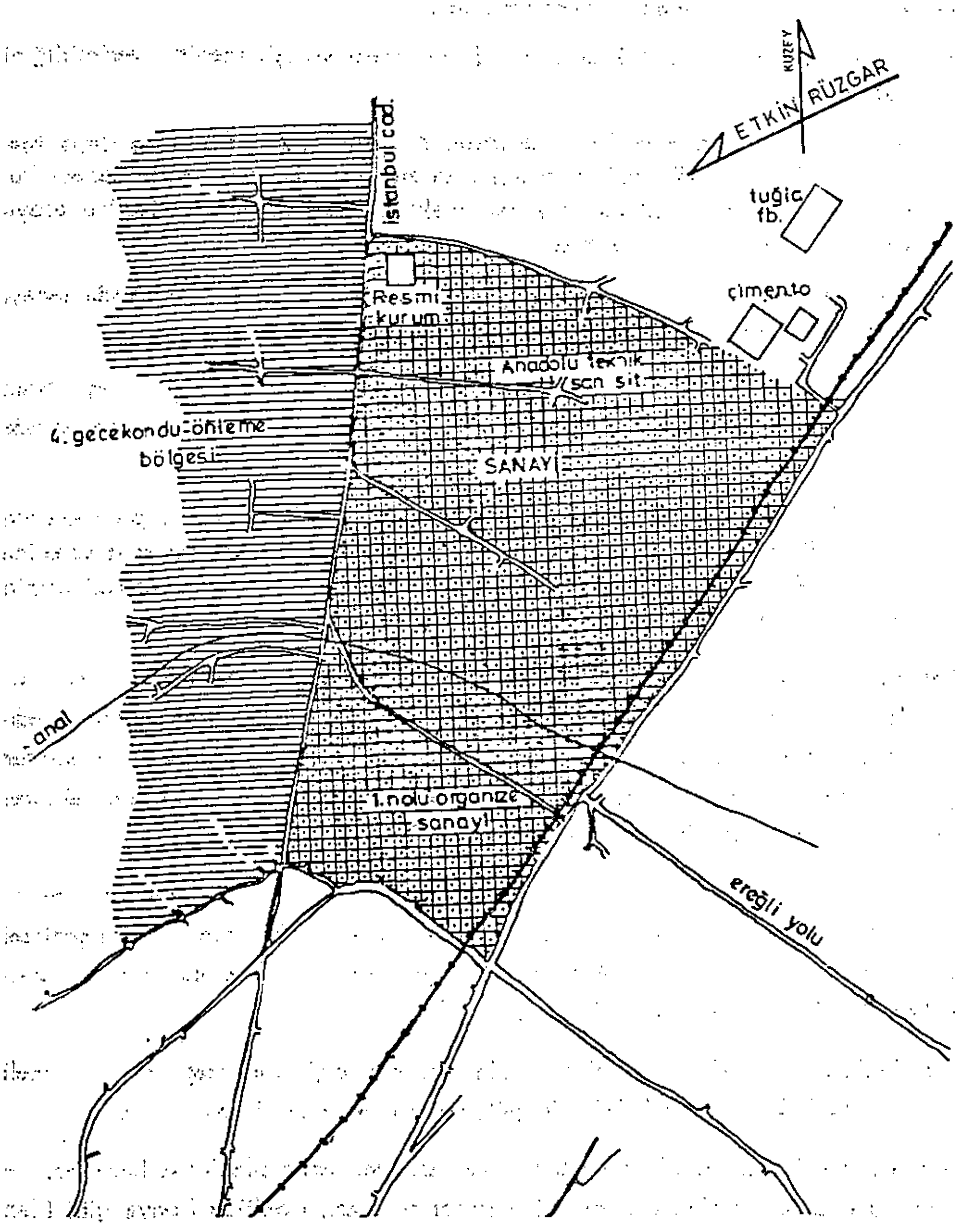
  Kent içinde kalmış olan ikinci bölge sanayi kuruluşlarının, mal ve hammadde nakli, işgücü nakli kadar ağır bir sorun olmaya ve şehir trafiğinde tıkanmalar ortaya çıkarmaya başlamıştır. Şehrin dairesel gelişimi ve sanayi kuruluşlarının şehrin her yönüne dağılmış olmasına karşın, yine her bölgede sanayi kuruluşunun şehrin bütün semtlerinden işgücü istihdamı, çalışan nüfusun öncelikle merkezde toplanıp, oradan sanayi alanlarına dağılımını gerektiren bir ulaştırma sisteminin gelişmesine neden olmuştur ki, bu ölçekte bir şehir için, böyle bir ulaşım sistemi, sanayi - konut ilişkisinin irrasyonel olduğunu göstermektedir.

- Gerek ilk sanayi kuruluşları, gerekse yeni gelişmekte olan sanayi alanlarının tamamı, birinci sınıf tarım toprakları üzerinde kurulmuş bulunmaktadır. Sanayi alanları ile birlikte genişleyen iskan alanları da, bu verimli arazilerin hızla tüketilmesine veya boş kalmasına neden olmaktadır (4). Geleneksel şehirlerimizin hemen hepsinde karşımıza çıkan bu direnme alanlarından sonra başlayan gerek iskan ve gerekse sanayi alanları olarak yerleşmeye uygun alanlar, Konya çevresinde de mevcuttur. Kısmen engebeli bir topoğrafik yapıya da sahip olan bu alanların değerlendirilmesi, makro ve mikro plan hedefleri bakımından daha uygun bir davranış olacaktır kanısındayım.

- Konya'nın 1980 nüfus sayımlarına göre merkez ilçe nüfusu 356.262'dir (5). Yani birçok müellif tarafından ideal şehir büyüklüğü olarak kabul edilen nüfus sınırına Konya 1970 - 75'lerde erişmiş bulunmaktadır. Bu dönem aynı zamanda şehrin planlama faaliyetlerinin en yoğun olduğu dönemdir. Şehrin bu uygun nüfus sınırında bir merkez şehir olarak gelişmesi kabul edilerek, yeni yerleşme alanlarının, verimli tarım alanlarının dışında bu engebeli arazilere kaydırılması, gerek altyapı gerekse üstyapı yatırımlarında önemli kolaylıklar sağlayacağı gibi, şehrin bugün aşmak noktasına geldiği yeni maliyet eşikleri de uzunca bir süre ertelenmiş olurdu. Bu yerleşme politikasının gerçekleştirilmesinde etkin araçlardan bir tanesi de sanayi alanları planlaması olabilirdi. Ancak bu fırsat dönemi içinde gerektirdiği gibi değerlendirilememiş, bu yoğun yerleşme alanları olabilecek bölgeler, bireysel planlamalarla yer ve az yoğun iskana açılarak, yerel yönetimin yeni yatırım alanları haline gelmeye başlamıştır.

- Nihayet, yukarıda kısaca kentsel alanda dağılımı özet olarak verilen sanayi tesislerinin hemen hemen tamamı, kentin hakim rüzgarları bakımından da olumsuz noktalara yerleştirilmişlerdir.

Harita 4 Gelişme alanlarında Konut-Sanayi ilişkisi



Sonuç olarak söylemek gerekirse :

Geleneksel şehirlerimizde başlangıçta reorganize ve çağdaş işletmecilik anlayışından uzak, bireysel yararlar gözetilerek ve kısa vadeli düşüncelerle üretilen sanayi alanları sorun alanına dönüşmektedir.

- Kullanılan teknolojinin kısa zamanda eskimesi ve işletmenin verimliliğini kaybetmesi.
- Şehir komşuluğunda yerleşik, tarımsal nüfustan şehirsel nüfusa geçiş aşamasında bulunan dinamik nüfusun kısa zamanda bu reorganize sanayi kuruluşlarının işgücü ihtiyacını karşılamaktan uzaklaşması ile, işgücü arayışının dar çevre dışına taşması,
- Hızlı ve kontrolsuz bir şekilde büyüyen şehirlerimizin, kısa zamanda sanayi alanlarını iskan alanları ile kuşatması,
- Mevcut şehirsel altyapıdan maksimum ölçüde yararlanmayı amaçlayarak yer seçimini yapan sanayi kuruluşlarımızın, şehirsel ulaşım kanallarında tıkanmalara neden olması,
- Geleneksel şehirlerimizde bilinçli bir sanayi alanları üretimi politikasının izlenmediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle henüz sanayileşme sürecine girmiş şehirlerimizde, kısa zamanda aşılması güç yeni maliyet eşiklerinin ortaya çıkması kaçınılmazdır.

Sanayi alanları üretimi ve planlaması sorunu, geleneksel şehirlerimizde imar planları çerçevesinde ele alındığı sürece, sorun alanları üretilmeye devam edilecektir. Bunun için sorunun çözümüne yönelik, geniş kapsamlı envanter çalışmalarına öncelikle başlanmalı ve gerek imar planları gerekse, sektörel planların ortak bazı oluşturulmalıdır (6).

Optimum şehir büyüklüğüne erişmiş şehirlerimizde, sanayi alanları üretim politikaları, şehirsel nüfus ve iskân politikaları ile bütünleştirilerek, yeni şehirsel örgütlenmelere imkan verecek ve mevcut şehirlerin sektörel kullanım potansiyellerini yok etmeyecek bir plan bazına oturtulmalıdır.

Bu planlarda özellikle sanayi alanları planları için öngörülen etaplar iyi seçilmeli ve uzun vadede ortaya çıkabilecek gelişmeler özenle tesbit edilmelidir.

Böyle bir yaklaşımla, diğer sektörel planlarla ve şehir planlama kararları ile uyumlu olarak hazırlanacak sanayi alanları planları, özellikle Konya gibi Plan yapma ve uygulama geleneğini edinmiş şehirlerimizde olumlu sonuçlar verecektir inancındayım.

KAYNAKLAR

1. Sanayi alanlarında yapılan yerel araştırma ve gözlemler.

2. Geçmişte görev yapmış ve halen yapmakta olan yerel yöneticilerle yapılan görüşmeler, 1965 imar planından önceki sanayi kuruluşlarının, o dönem içinde mevcut imar planı sınırları dışında kaldığını, bu nedenle de kişilerin müracaatı ve il özel idaresinin izni ve sanayi kuruluşlarının şehrin herhangi bir kesiminde yapılabildiğini ortaya koymuştur. Bu nedenle sıralanan subjektif kriterlerin birçoğu, bilinçli yada bilinçsiz olarak bu tür sanayi alanlarının teşekkülünde etkili olmuştur.

3. bkz. «Konya İl Analitik Etüdleri»
Taşçı, Yavuz. «Konya İmar Planı Kazanan Musabıkın İzah Notu.»
«Konya 1/1000 İmar Planı Açıklama Raporu.» (Orj. Nüsh.)

4. Bkz. Batı, Muammer. «Konya Kentinde İmalat Sanayi Araştırması» (Yüksek Lisans Tezi). Konya. 1979.

5. D.İ.E. 1980 Genel Nüfus Sayımı Sonuçları.

6. Alkan, Ahmet. «Şehirsel Yerleşmelerde Teknik Altyapı Planlamasında Yararlanılabilecek Yeni Bir Yöntem Araştırması.» (Doktora Tezi). Selçuk Üniversitesi Basımevi. Konya. 1983.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİLEŞME - KENTLEŞME ETKİLEŞİMİ : ÖRNEKLEME ESKİŞEHİR KENT MERKEZİ

Dr. Şule İNANKUL
Anadolu Üniversitesi, Müh. Mim. Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Genel olarak kentlerin ve kentlerde yaşayan insan sayısının artması olarak tanımlanan kentleşme, geniş anlamda toplumsal ve ekonomik yapıdaki değişimlere bağlı olan nüfus birikim sürecidir. Demografik özelliğinin yanısıra, ekonomik ve toplumsal koşul ve değişimlere bağlı olarak, homojen olmayan nüfusun biriktiği bu süreçte, toplumda işbölümü, uzmanlaşma ve örgütleşme özelliklerinin ortaya çıktığı gözlemlenmektedir.

Kentleşme sürecinde, kentin fiziksel görünümünde değişmeler başlarken, kentlerde yaşayanlarda, kentlere özgü davranış biçimleri de gelişmeye başlar. Tüm bu değişimlerin başlangıcında ve süregitmesinde pekçok etken önemli olmakla birlikte, ekonomik etken ağırlığa sahip bir ögedir. Ülkeler belirledikleri ekonomik kalkınma modellerine bağlı olarak bu süreçte, farklı gelişimlerin süregitmesini ve her aşamanın sonuçlarını kabullenir. O ülkede yer alan kentler de üretim biçimlerinin sonuçlarında az veya çok yoğunlaşır, türdeş olmama ve farklı bütünleşme dereceleri ortaya çıkar. Bu olguda en önemli etkenin, ekonomik yaşantıdaki tarımsal üretimden sanayiye dönüşen bir üretim biçimi olduğudur.

Kentsel alanların kırsal alanlardan farkı, kullanım ve yapılaşma yoğunluğu ve özellikle sanayi alanlarının yoğunlaşması ile belirginleşir. 19. yüzyılda tarımsal nüfusun hizmet ve imalat etkinliklerinin yerel bağlarının bozulmasıyla toplum sanayi - kent toplumu olarak dönüşüm gösterirken, kentsel alanlarda da el sanatı imalatından sanayi kuruluşu ölçeğine geçen sanayi için kentsel alan sunulmaya başlanmıştır. Böylelikle toplumda nasıl işbölümü, uzmanlaşma görülüyorsa kentsel alanın kullanımında da uzmanlaşma, işbölümü ortaya çıkmıştır.

Kentsel yapıdaki değişimin anlaşılması, ekonomik yaşam içinde yer alan sanayiye büyük ölçüde bağlı olmakla birlikte, diğer etkenlerin yerinin belirlenmesiyle olanaklıdır. Kentin ilk kuruluşunun bir nehir, göl veya deniz kenarında oluşu, büyüyebilecek bir alana sahip olması, bölgesi içindeki illerle ve diğer bölgelerle kolay ilişki kurabilecek bir konumda olması, kentsel yapı değişiminde coğrafik faktörün önemini ortaya koyan belli başlı özelliklerdir.

Kentleşme olgusunda doğal nüfus artışı, tıp tekniklerinin gelişmesiyle doğum - ölüm oranının değişmesi, dış ve iç göçler kentlerde nüfusun birikmesine neden olan demografik özelliklerdir.

Kentsel alanda verimli ekonomik bir etkinlik sözkonusu olursa, kentin fiziksel ölçüsünde bir takım değişimler olmaya başlanken, bir «zon» (bölge) başka bir zona dönüşebilir. Verimli ekonomik etkinlikler sonuçta kentin büyümesine neden olurlar. Fiziksel büyüme bir, iki veya bir kaç yönde olabileceği gibi bireysel kararlar ve diğer tüm etkenlere bağlı olarak kentten ayrı, özellikle Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da görülen, varolan kentten ayrı yeni yerleşim biçiminde (banliyö) olabilir.

Bir kentin ölçüsünün ekonomik açıdan incelenmesinde, pazarın ölçüsü, iç ölçek ekonomileri (internal economies) ile dış ölçek ekonomileri (external economies) ele alınmalıdır. İç ölçek ekonomileri açısından kentlerde üretilen mal ve hizmetin minimum bir yerel pazar ölçüsü vardır. Bu ölçü bazı malların çok kısa zamanda tüketilme ve ambalaj zorunluluğundan ve yerel pazara yetebilecek kadar üretilen miktarından ortaya çıkar. Bunun dışında kentte bölgesine, ülkesine hatta uluslaranası düzeydeki pazara hizmet verecek ekonomik etkinlikler kurulursa, dışsal ekonomiler sözkonusudur. Bir alt ölçekte hizmet veren kent, bir üst düzeydeki pazara hizmet veren kentin büyüklüğüne kadar büyüyecektir. Başka deyişle yerel pazara hizmet eden kent, dış ölçek ekonomilerin geliştiği kentin büyüklüğüne kadar büyüyecektir. Dışsatım temel kuramında (the export - base theory), bir kentin dışarıya sattığı mal ve hizmet oranına bağlı olarak gelişeceği belirtilmektedir. Ancak bir kentin büyümesi ulusal düzeydeki ekonomik toplanmaların performanslarıyla sınırlıdır. Kentlerin farklı büyümesi ise hem kendi sınırları hem de dışarıya sattıkları ürünlere olan talebin farklı olmasıyla açıklanmaya çalışılmaktadır.

Kentsel sistem içinde iyi bir ulaşım sisteminin, araştırma - geliştirme çabalarının varolması, yetişmiş işgücünün buralarda yoğun biçimde yeralması, yığılma ekonomileri (agglomeration economies) özelliğinden dolayı kentsel alanlarda verimli ekonomik etkinliğin kurulması için iyi bir ortam oluştururlar.

Kentsel yapının değişiminde, kentin büyümesinde etkili olan diğer bir etken toplumsal etkenlerdir. Bir kentte, özgün bir sanat etkinliğinin, teknolojik önemli bir kuruluşun veya büyük bir kütüphanenin yeralması büyümesine neden olur. Yüksek eğitimli kişilerin yoğunlaşacağı bu yerler, özellikle kapital kentlerinde görülür.

Kentsel büyüme, teknolojik üstünlüğü olan nüfusun giderek artması sonucu, değişik mesleklerin ortaya çıkmasıyla da meydana gelen bir olgudur. Teknoloji ile üstünlüğü olan nüfus bir yandan sanayide üst düzeyde yer alırken, diğer yandan da ulusal düzeyde yoğun katılımıyla etkili olması kentin ölçüsünün değişmesine neden olur. Hizmet kesiminin hazırlayıcısı olan bu nüfus oranının artması, kentte hizmet etkinliğinin daha fazla yer almasına neden olacağından, kent mekanında değişimlere ve fiziksel büyümeye neden olur.

19. yüzyıla gelinceye kadar kentsel topluluklar kırsal kesim özelliğini göstermekteydi. Özellikle Sanayi Devrimi'yle birlikte, kentlerde ortaya çıkmaya başlayan değişiklikler, bireyleri iç ve dış göç kararı alma yolunda yüreklendirdi. Teknolojik ilerleme, ulaşımın gelişmesi bazı kentleri yoğunlaştırırken, bazılarının da zonları üzerinde değişikliklere neden oldu. Kentlerin gittikçe çekici olmaları, insanların buralarda yaşamaya başlamasına neden olan bireysel kararlardır. Büyüme olgusunda etkili olan bireysel kararlar, kentsel formda da değişikliklere neden olmuştur. Örneğin Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da görülen banliyölerin oluşumu, ucuz ve geniş arazi elde etme, sonucunda fazla ulaşım maliyetini kabullenme anlamına gelen bireysel kararlar sonucudur.

Bireysel kararların yanısıra politik kararlar da kentsel büyüme olgusunda etkili olurlar. Örneğin, bir kentsel yenileme, kırsal alanların gelişmesi, yeni kent yaratma kararları; alınan ekonomik kararlar ve bunlara bağlı olan yatırım programları ve daha pek çok değişik politika ülke ölçeğinde mekan organizasyonunu etkileyeceği gibi, bazı kentlerin sınırlarını da değiştirebilir.

Hükümet kararları belli bir zaman içinde yalnızca varolan kentlerin değil, aynı zamanda plancılar aracılığıyla yeni kentsel alanlar yaratarak bütün bu alanların ölçü - mekan özelliğini değiştirirler.

Kentsel ekonomik yaşamda önemli bir yer tutan sanayinin kurulmaya başlaması, bunun da uzantısında sanayinin tüketim, aramallar ve yatırım malları olarak isimlendirilen alt kesimlerinden bir veya birkaçında yoğunlaşması, farklı kentsel yapı ve sorunların ortaya çıkmasına neden olur. Kentsel sistem içinde yapının değişimi, ulusal düzeydeki ekonomik ilişki ve politikalara da bağlıdır.

Sanayinin kurulmaya başladığı yıllarda, hammaddenin üretim biçiminin pahalı olması, göreli olarak üretim maliyetinde önemli bir yer tutması nedeniyle, göreli olarak ağır sanayi yerine hafif sanayinin gelişmesine neden olmuştur. Bu sanayi türü, ürettiğini yerel tüketicilere satacak biçimde gelişmiştir. Ancak bir kentte sanayinin önemli bir eleman olması, sınırları dışına sattığı ürünle ölçülebilmektedir. Uzun dönemde bir kentin büyümesi dışsal ekonomilerin sözkonusu olduğu bu özelliğe bağlıdır.

Sanayi gelişimine bağlı olarak merkezde firma sayısının artması MİA'nın büyümesine neden olurken, diğer yandan da sanayinin yakınında konut bölgesi oluşmaya başlamaktadır. Bu oluşum sanayinin belli bir nüfusu çekmesi sonucudur.

Kentsel alanlar hem üreticiler, hem de tüketiciler için çekici alanlardır. Herşeyden önce nüfus büyüklüğü, mal ve hizmetlerin sunumunda, kendi içinde olduğu kadar hinterlandı ile olan ilişkilerinde kolaylık sağlayan ulaşım sistemi, kiralık alanlar, iş ve hizmet alanlarının çokluğu, üst düzeyde araştırma, eğitim - öğretim kurumlarının bulunması kentleşme ekonomileri olarak adlandırılan kentsel alanın üstünlükleridir.

Kentsel alanın üstünlükleri yalnızca kentleşme ekonomileri değildir. Uzmanlaşma, etkinliklerin birbirini tamamlaması, etken sunumu, tüketim üstünlükleri sıralanabilecek diğer üstünlükleridir. Değişik ekonomik etkinliklerin ayni kentsel alanda yer almalarının avantajı vardır. Ancak bazı kentsel alanlar gerek ekonomik etkinlikleri, gerekse hinterlandı ile olan ilişkilerinde önemli yer tutan temel ekonomiyi (base economies) geliştirme özelliğine sahip olmayan yerlerdir. Bu nedenle kentin başlangıcındaki karekteri ve büyüklüğü, gelecekte alacağı büyüklüğü belirleyen en önemli etkenler olacaktır. Büyüme olgusu, kentin ülkesi ve dünyadaki konumuna (coğrafik - ekonomik) da bağlıdır.

Gelecekte kentsel alanların büyüklük dağılımında sanayiye bağlı olarak odaklaşma sözkonusu olacaktır. Sanayi küçük kentsel alanlardan metropolitenlere oradan da metropoliten çekirdeklerinde yoğunlaşacaklardır. Bu özellikten dolayı tüketim ve karar verme merkezleri yerine üretim merkezleri büyüyüp, gelişeceklerdir. Ancak (üretim) sanayi merkezleri ekonomik gelişme nedeniyle yine karar verme merkezi olacaklardır. Sonuçta bu merkezler, ekonomik ve kültürel farklılaşmanın olduğu, hızlı toplumsal değişimin olduğu kesimler olacaklardır.

20. yüzyılda kentsel alan ve nüfusun büyümesi, teknolojik yeniliklerin kırsal kesimde göreli olarak bölüşüm dengesini bozması ve sanayinin kırdan gelenlere ekonomik fırsatlar sunması nedeniyledir. Başka deyişle, sanayiye bağlı olarak kırsal - kentsel dengesinin bozulması ve kentlere göç nedeniyledir.

Kentler, bir yandan kurulan ekonomik etkinliklerin yeni ekonomik etkinlikleri doğurması, diğer yandan da kentleşme ekonomileri nedeniyle bir takım birikimlerin bulunduğu yerlerdir. Bu özelliğiyle kentsel alan bir bölümünü sanayiye sunarken, sanayileşme sonucunda sağlık koşulları bozulan bölgeler için sanayi yeni yerler kurulması için uyarıcıdırlar. Batı'daki konut bölgesinin kentin dışında yer alma eğiliminin bir nedeni de budur.

Bazı kentlerin değişik ulaşım akslarının kesişme noktasında, yoğun demiryolu ulaşım ağının üzerinde veya bir deniz kenarında yer alması, sanayinin kurulması için sahip olduğu ulaşım üstünlüğüdür.

Sanayinin ilk kurulmaya başladığı yıllarda, sanayi, kentleşme tanımı içinde yer almadı. Bir ekonomik güç olarak sanayi komplekslerinin kentsel alanlarda oluşmaya başlaması, kentlerin sanayinin uzantısındaki firmalarla alanlarını genişletmesi, bu olgunun önemini ortaya koymaya başladı. Başlangıç üstünlüğü olarak tanımlanan teknolojik - ürünsel üstünlük ve sanayinin yapısı, karışımı (mix), ölçüsü (size) kentsel alanın büyümesinde ana etken olarak gösterilip değişik eleştirileri yapılmıştır.

Kentleşme - sanayileşme sonucu kent yapısı, yeni bir yapıya dönüşecektir. Bu dönüşüm sürecinin değişik aşamalarında her kent sahip olduğu pek çok etkene (sanayinin yapısı, karışımı, ölçüsüne; kentin başlangıç büyüklüğü ve karakterine; ülkesi, bölgesi içindeki konumuna; ulaşım sistemine; teknolojik ve ürünsel özelliklerine; politik, bireysel kararlara; verimli ekonomik etkinliklerine) bağlı olarak bir yandan fiziksel olarak büyürken, diğer yandan da toplum yaşantısında gittikçe artan oranda örgütleşme, işbölümü, ihtisaslaşma görülmeye başlanacaktır. Aşamaların farklı özellikler göstermesinin yanısıra bazı görüşler kentsel alanların uzun dönemde birbirlerinin benzeri olarak büyüyeceklerini ileri sürmektedirler.

Kentsel büyüme olgusunda ekonomik yapının, özellikle sanayinin - imalat sanayinin en önemli etken olması, her büyüme olgusunda dominant bir rol oynadığı anlamına gelmemelidir. Bir kentin büyümesinde dominant bir etken olabileceği gibi, çoğunlukla birkaç etken bir arada kentsel yapıyı değiştirmektedir. Çağdaş Kentbilim anlayışı içinde önemli olan nokta, sanayinin diğer güçlerle yarışacak bir ortamda kurularak verimli bir ekonomik etkinlik halinde varlığını sürdürmesi, kentleşme olgusunda sorunlardan daha çok olumlu sonuçlardan sözettirebilmesidir.

ESKİŞEHİR'DE SANAYİNİN GELİŞİMİ

Eskişehir ekonomisi Cumhuriyet dönemine kadar tümü ile tarıma dayalı bir kenttir. Cumhuriyet'ten önce Eskişehir'de tek önemli sanayi kuruluşu Eskişehir Lokomotif ve Vagon Tamir Atölyesi'dir.

1927 Sanayi Sayımı'yla, Eskişehir'deki sanayi türlerinin dokuma sanayi, diğer bitkisel maddeler ve ağaç sanayi, bina inşaat ve karma sanayi'nden oluştuğu saptanmıştır.

1923 - 1950 Dönemi

1923 - 1950 döneminde Eskişehir'de en önemli sanayi kuruluşları devlet eliyle kurulmuş sanayilerdir. Bunlar 1933 yılında üretime başlayan Eskişehir Şeker Fabrikası, Eskişehir Makine Fabrikası ve 1940 yılında kurulmuş olan Eskişehir Uçak Tamir Fabrikası'dır.

1950 - 1960 Dönemi

1950 - 1960 döneminde özellikle küçük sanayi kollarının arttığı ve özel kesim tarafından pek çok kuruluşun oluşturulmaya başlandığı görülmektedir. 1950'yi izleyen yıllarda karayolu ağının genişlemesi, motorlu taşıt araçlarının sayısının hızla artması, 1953'den sonraki yıllarda dışalım güçlükleri ve küçük sanayinin gelir vergisi kapsamı dışında bırakılması özel küçük imalat sanayinin gelişmesine yardımcı olan etkenlerdir.

1960 yılında Eskişehir sanayini nakil vasıtaları, madeni eşya - makine, taş - toprak gibi sanayi kolları oluşturmaktadır.

1950 yılında Eskişehir ekonomisi tarıma ve sanayiye dayalıdır. Bu yılda Eskişehir gelirinin % 33'ünü sanayi kesimi oluşturmaktadır. 1960 yılında ise sanayi kesiminin payı artarken, tarım kesiminin payı % 40'dan % 23.5'e düşmektedir. 1950 - 1960 döneminde Eskişehir'de, 1956 yılında Sümerbank Eskişehir Basma Fabrikası, 1954 yılında da Çimento Fabrikası devlet eliyle gerçekleştirilmiş iki önemli yatırımdır.

1960 - 1970 Dönemi

1960 - 1970 döneminde de sanayi gelirlerinin arttığı, tarım gelirlerinin azaldığı görülmektedir. Bu dönemin en önemli girişimi EOSB (Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi) kurulması yolundaki çalışmaların 1969 yılında başlatılmış olmasıdır. Bu çalışmaların uzantısında fabrikalar inşaat yatırımlarına 1973 - 1974 yılında başlayabilmişlerdir.

1970 - 1980 Dönemi

1945'lerde küçük işletmelerin kurulmaya başlaması ve 1950 - 1960 döneminde sayılarının artması, 1960 - 1970'li dönemde bu olgunun artmasının yanısıra yatırım malına dönük sanayinin gelişmesi Eskişehir Sanayinin genel tarihsel bakış açısıdır.

1977'lere gelindiğinde sanayi kesiminde en önemli yeri, toplam katma değerin % 37'sini oluşturan, makine imalat kesimi oluşturmaktadır. Daha sonraki sıraları gıda, makine ve tekstil almaktadır. Bu son üç sanayi dalında devlet kuruluşlarının büyük katkısının olduğu hatırlanmalıdır.

1980 yılında katma değer açısından makine, tuğla - kiremit, çimento ve gıda kesimleri ilk sıraları almaktadır.

EOSB (ESKİŞEHİR ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ)

Ana amacı, birbirini tamamlayan sanayilerin bir arada yer alarak kârı en çoğa çıkaran rasyonel bir üretimi gerçekleştirmek olan organize sanayi bölgeleri, Batı'da 2. Dünya Savaşı'ndan sonra, Türkiye'de ise 1961'li yıllarda dengeli kalkınma ve bölgesel gelişmeye yardımcı, kalkınmaya yönelik özendirici önlemler arasında yer almıştır.

Eskişehir'de 1969 yılında kurulma çalışmaları başlayan EOSB, günümüzde de gelişimini sürdürmektedir. Eskişehir - Ankara Devlet karayolu üzerinde kent merkezinden 10 km. uzaklıkta, yaklaşık 300 ha'lık bir alan üzerinde yer almaktadır. 1981 yılında 39 sanayi kuruluşuna verilen parsellerdeki 26 kuruluş üretime geçebilmiştir.

EOSB, kentin değişik yerlerine dağılmış, bir bölümü konut bölgesinin içinde yer alan sanayiyi toplaması, bu noktalarda kent trafiğini rahatlatması; sağladığı ana ekonomik yararın yanında kent mekanının organizasyonuna etkisinin olumlu açık kanıtıdır.

ESKİŞEHİR'DE KENTLEŞME SANAYİLEŞME ETKİLEŞİMİ

Çalışmada buraya kadar sözü edilen konular, Eskişehir'de kentleşme - sanayileşme etkileşimi üzerinde yürütülmüş olunan çok geniş kapsamlı bir araştırmanın ancak en üst seçme tabakasını oluşturmaktadır. Takdir edileceği gibi, sınırlı olması gereken bu çalışmada, yalnızca konunun anlaşılmasını kolaylaştıracak noktalar üzerinde durulmuştur ve durulacaktır.

Eskişehir'de kentleşme - sanayileşme etkileşiminde, büyümenin nasıl olduğu, hangi etmenlerin kent merkezinin büyümesinde rol oynadığı, 1927 yılından 1980 yılına kadar uzanan geniş kapsamlı bir araştırma içinde incelenmeye çalışılmıştır. Bunun yanısıra, eldeki verilere dayanılarak geleceğe dönük tahminlerde bulunulmuş ve özellikle bu etkenlerin 2000 yılında Eskişehir'de büyüme olgusunda yaratacağı sonuçlar tartışılmıştır.

Eskişehir, Türkiye'nin birincil metropoliteni İstanbul ve yönetim merkezi Başkent Ankara arasında bulunmakta, bu iki kentin etki alanına İzmir'in de katılmasıyla ülke mekanında önemli bir konumda yer almaktadır.

Yapılan geniş kapsamlı araştırmanın pek çok amacının içinde yer alan, büyüme olgusunda değişik etkenlerin rollerinin tartışılıp sanayinin Eskişehir kent merkezindeki etkisinin hangi düzeyde olduğunun anlaşılması, bu bildiri ile doğrudan ilişkili olanıdır.

Sanayileşme - kentleşme sürecinde, Eskişehir kent merkez ölçeğinde büyüme olgusu 1930 - 2000 yılları arasındaki incelemelere tabi tutulmadan önce, ondört ilden oluşturulan Öneri Bölge olarak isimlendirilen Eskişehir'in içinde bulunduğu bölge, 1927 - 1980 yılları arasında, istatistiksel açıdan kesintiye uğramayan demografik, ekonomik ve sosyal verilerden onbeş önemli konuda ele alınarak, Eskişehir'in yeri belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci aşamasında Eskişehir kent merkezi ele alınmış demografik, ekonomik ve Eskişehir imar planlarından planimetre ölçümleri yoluyla elde edilen alansal veriler matematiksel bir yöntemle aralarındaki ilişkilerin dereceleri aranmış ve yorumlar yapılmıştır. (Bakınız tablo)

TABLO : ESKİŞEHİR'İN NÜFUS, ALAN VE EKONOMİK VERİLERİ 1930 - 2000 (KENT MERKEZ ÖLÇEĞİNDE)

NÜFUS	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Toplam İl Nüfusu	143160	206794	276164	368827	459367	543802	647750	755083
Kent Merkez Nüfusu	43613	60742	89879	153096	216373	309431	414345	539750
Merkez İlçe Nüfusu	99093	121883	175107	209046	284100	373988	466508	578796
Kentsel Nüfus	49329	70894	100724	176360	245905	343923	459612	594976
Kır Nüfusu	93830	135900	175440	192467	213462	199879	188135	160102
ALANLAR (Ha)								
Konut Alanı	262.500	326.875	391.250	455.625	690.625	1761.125	2440.208	3246.405
İşyeri Alanı (MİA)	12.500	24.800	36.820	50.000	60.000	73.080	146.160	271.250
Sanayi Alani	37.500	115.625	193.750	271.875	425.000	571.875	722.330	871.875
Servisler Alanı	29.568	37.420	45.272	53.125	674.425	1140.000	1605.575	2071.150
Yeşil Alan	9.375	61.460	113.540	165.625	296.500	402.000	609.000	790.625
Tarımsal Alanlar	393.750	440.458	481.166	521.875	764.088	2396.875	4032.662	5667.450
Toplam Alan	745.193	1006.638	1261.798	1518.125	2910.638	6344.955	9555.935	12918.755
Bel. Sınır İçi Al.	—	—	—	7799.875	7799.875	7799.875	7799.875	7799.875
Müc. Al. Sınır İçi Al.	—	—	—	—	16796.875	16796.875	16796.875	16796.875
EKONOMİK VERİLER								
Faal Nüfus	66569	122401	186987	163848	182050	225949	269140	313737
Sanayi İşgücü	6442	9305	9985	17734	19579	24471	29148	33978
Sanayi Nüfusu	32210	46525	49925	88670	97895	122355	145740	169890
Girdi/Çıktı	0.73	0.70	0.67	0.64	0.64	0.59	0.56	0.53
Katma Değer	13246	26492	52985	107630	258489	386467	1159397	3478187

Bu tabloda yıllara ait eksik bilgilerden nüfusla ilgili olanları doğrusal regresyon analiziyle, alan verileri önce grafik çizilerek elde edilen eğrinin 70 yıl gibi uzun zamanı kapsaması nedeniyle ikiye ayrılarak, uygun olan doğru denklemi yardımıyla, ekonomik veriler de her biri kendi içindeki artışa bakılarak hesaplanmıştır.

Araştırmanın tümünden elde edilen sonuçların, bildiri çevresindeki en önemlisi ana işlemi hizmet olan İstanbul ve yönetim merkezi Başkent Ankara arasında bir sanayi kenti olarak büyümesi beklenen Eskişehir'in hem kentleşmenin, hem de sanayileşmenin göstergesi olan etkenlere bağlı olarak büyüdüğüdür.

Kent merkezinin il sınırları içindeki 10.000 nüfusun üstündeki merkezlerden göç aldığı, ilçe merkezlerinin kendi MİA'larını kullanmadığı, sonuçta kent merkezinde tarımsal alanların azaldığı kanıtlanmıştır.

KAYNAKLAR :

1. Bish, R. L., Nourse H. O. Urban Economics and Policy Analysis, McGraw-Hill Kogakuska, LTD. 1975.
2. Eskişehir Ticaret Odası: Sosyal ve Ekonomik Yönüyle Eskişehir, Eskişehir: Ülkü Matbaası 1973.
3. Furgaç, H. Eskişehir İlinin İktisadi Bünyesi ve İmalat Sanayinin Gelişme İmkanları, Ankara; Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, 1964.
4. Goodall, B. The Economics of Urban Areas, Pergamon Press, 1974.
5. Hirsch, W Z. Urban Economic Analysis, McGraw-Hill Book Company, 1973.
6. İnankul, Ş. Türkiye'de Kentleşme - Sanayileşme Sürecinde Kent Merkezinin Gelişme Süreci - Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi, (Doktora Tezi İTÜ.) Eskişehir: 1985.
7. Johnson, J. H. Urban Geography, An Introductory Analysis, 2nd Edition, Pergamon Press, 1972.
8. Kazgan, H. «Sanayileşmede Kuruluş Yeri ve Şehir Ekonomisi Sorunları», İTÜ Şehircilik Enstitüsü Dergisi, Sayı 2, (1972).
9. Keleş, R. 100 Soruda Türkiye'de Kentleşme Konut ve Gecekondu, Geliştirilmiş İkinci Baskı, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1978.
10. Larry, B. S. Internal Structure of the City, Oxford University Press, 1971.
11. Muth, R. F. Urban Economic Problems, Harper Row, Publishers, 1975.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

SANAYİLEŞME - KENTLEŞME ETKİLEŞİMİ VE ESKİŞEHİR İMAR PLANI ÇALIŞMALARI

Polat Sökmen
Eskişehir İmar Planı Müellifi

Sanayileşme - kentleşme süreci çerçevesinde Eskişehir'in gelişme gerçeğini çeşitli yönleriyle sunmaya çalışacak olan bu bildiride sözkonusu sürecin yapısına 2 farklı ölçekte bakan bir yaklaşım izlenecektir. İlk aşamada, sanayileşme - kentleşme sürecinin ülke ölçeğinde gösterdiği gelişme içinde Eskişehir kentinin yeri sergilenmeğe çalışılacak, ikinci aşamada ise sanayileşme - kentleşme sürecinin Eskişehir kent ölçeğindeki etkileri ve bu etkilerin bileşkenleri konu edilecektir. Bildirinin son bölümünde, sanayileşme - kentleşme sürecinin sergilenmiş olan nitelikleri ve yapısı ile yürürlükteki planlama kurumu karşılaştırılarak bundan bazı genel sonuçlara varılmağa çalışılacaktır.

Bir sosyal sistemin içinde geliştiği evrimin belli bir aşamasını oluşturan sanayileşmeye bağımlı olarak ülkenin mekan organizasyonu önemli dönüşümler geçirir. Özellikle sanayileşmenin başlangıç aşamalarında daha ağırlıklı olan bu dönüşümler genelde KENTLEŞME dediğimiz bir süreç içinde olur. Mekansal süreç ile daha genel düzeydeki sosyal süreç birbirlerinden soyutlanamayacak bir bütünlük içindedirler. Bu nedenle sanayileşmeye bağımlı olarak dönüşüm geçiren bir ülkenin mekan organizasyonunu 3 boyutlu coğrafik bir mekandan çok daha geniş bir kapsamlılık içinde ve (n) boyutlu bir sosyo ekonomik mekan olarak düşünmek gerekir. Bu nedenledir ki örneğin kentleşme mekansal bir süreç olduğu kadar da kültürel bir süreçtir.

Mekan sistemlerini konu alan ve esas değişkenleri sosyal, ekonomik ve politik uzaklıklar olan BÖLGE BİLİMİ bugüne kadar daha çok mikroekonominin normatif kabullere dayanan aksiyomatik sistemini mekan organizasyonlarını inceleyebilecek yönde geliştirerek veya genellikle doğa bilimlerinden yararlanan analojiler kullanarak gelişmiştir. Eskişehir'in sanayileşme - kentleşme süreci içinde ülke genelindeki yerini incelerken konuyu belli bir disiplin içinde sunabilmek için bölge bilimi tarafından geliştirilmiş olan bazı kuramsal çerçevelerden yararlanan bir yaklaşım izlenecektir.

Pazar ekonomisi içinde bütünleşerek gelişen bir ekonomik sistemde büyümenin ülke genelindeki dağılımı YARIŞMALI bir süreçtir. Ekonomik büyümenin bölgelerarası farklılaşmasına yolaçan böyle bir süreç içinde bu farklılaşmayı etkileyen ağırlıklı ögeler teknolojik değişme, kişi başına üretim miktarındaki artış ve nüfus artışıdır. Bu 3 ögenin kompozisyonuna göre ekonomik büyümenin bölgelerarası farklılaşması değişir. Ancak bu BÜTÜNLEŞME İÇİNDE FARKLI-

LAŞMA süreci, teknolojik gelişmenin belli bir düzeyinden sonra sözkonusudur. Sanayileşmenin —veya daha genel bir deyimle ekonomik büyümenin— bölgelerarası farklılaşması BÖLGESEL GÖRELİ ÜSTÜNLÜK BİLEŞENLERİ tarafından belirlenir. Göreli üstünlükler doğal kökenli olmaktan çok insanların biriken faaliyetleri sonucu yaratılmıştır. Bölgelerin göreli üstünlükleri, YER OLARAK ÜSTÜNLÜK ve belirli bir zaman kesitindeki başlangıç yapısı dolayısıyla varolan KARŞILAŞTIRMALI ÜSTÜNLÜK olmak üzere 2 ana bileşkenden oluşur.

Bir bölgenin yer olarak üstünlüğü, üretim faktörlerine yakınlığı veya ulaşılabilirliği ve pazara girişebilirliği —yani nüfus potansiyeli— ile artar. Bir bölgenin ülke bütünü içindeki konumuna bağlı yer olarak üstünlük durumunu değerlendirebilmek için, bu üstünlüğü belirlemede ağırlığı olan yukarıda sözü edilen faktörlerin ülke genelinde sunduğu tabloya kısaca da olsa değinmek gerekir. İstatistiğin betimleyici yöntemlerini kullanarak geliştirilen bazı makro değişkenler aracılığıyla saptanan Türkiye genelindeki nüfus dağılımları ve buna bağlı yoğunluk yüzeyleri şu gerçekleri ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin genel nüfus dağılımında medyan merkez —yani ülke nüfus dağılımının her noktasına olan uzaklıkların toplamının en az olduğu nokta— aritmetik ortalama merkezden daha kuzey batıya doğru kaymış bir konumda olup Ankara üzerindedir. Modal veya harmonik ortalama merkez —yani nüfus posansiyelinin en yüksek olduğu nokta— ise aritmetik ortalama merkezden daha da batıda olup İstanbul üzerindedir. Bu durum Türkiye'nin mevcut nüfus dağılım yüzeyinin normal olasılık yüzeyinden farklı olduğunu göstermektedir. Son 30 yıllık dönemde İstanbul modal merkez olarak sabit kalmış ve göreli önemi giderek artmıştır. Medyan merkez ise model merkez yönünde yer değiştirerek Ankara'da kararlı hale gelmiştir.

Yapısal olarak nüfus dağılım yüzeyleriyle benzerlik gösteren gelir dağılım yüzeylerinde de yine Türkiye medyan merkezi Ankara, modal merkezi ise İstanbul'dur. Ancak bu yüzeylerde batının doğuya göre üstünlüğü nüfus dağılım yüzeylerinden daha fazladır.

Bir ülkede modal merkez ile medyan merkezin çakışmaması halinde sanayi yer seçmeleri önemli bir sorun oluşturmaktadır. Zira bu durumda optimal yerseçme kararlarını verebilmek için pazar potansiyeli artışı ile dağıtım masrafı arasındaki karşılıklı ağırlıkları bilmek gerekmektedir. Ancak sanayiler için optimal yerseçiminin medyan ve modal merkezler arasında olması gerektiği genel bir ilke olarak söylenebilir. Ankara - İstanbul arasındaki İzmit - Adapazarı - Bozüyük sanayi aksı gelişmesi bu ilkeye uygun görülmektedir. Sözüedilen bölge medyandan yaklaşık % 25 bir sapma içinde kalmakta, buna karşılık nüfus potansiyel değeri bakımından Türkiye'nin ortalama 2 misli bir düzeyde bulunmaktadır.

Ülkenin nüfus yoğunluk ve gelir dağılımlarıyla ilgili medyan ve modal merkezleri arasındaki İstanbul - Ankara arası bölgede yeralan Eskişehir bu konumuna bağlı olarak ülke genelinde avantajlı bir yer üstünlüğüne sahiptir. Ayrıca ülke genelindeki nüfus potansiyel yüzeylerinin topolojik betimlemesi sonucu ortaya çıkan tepe noktalarından birisi Eskişehir olmaktadır. Tepe noktaları bir anlamda ülke bütünü içindeki çekim merkezlerini göstermektedir.

Ülke yerleşme düzeni içinde 5. kademe bölgesel bir merkez olan Eskişehir nüfus yoğunluk dağılımının ortaya koyduğu bu bulguya özellikle uymaktadır. Ülkenin 6. kademe merkezleri olan 3 büyük metropol kenti arasında ve bu merkezlerin 5. kademe işlevlere bağlı etkilerinin azaldığı bir konumda yeralması, Eskişehir'in giderek daha güçlü bir bölgesel çekim merkezi olma şansını özellikle arttırmaktadır. Diğer yandan güçlü 5. kademe merkezlerle çevrili olan Eskişehir'in sözüedilen şansını kullanabilmesi, yarışma içinde olduğu çevresindeki bu merkezlere kıyasla gelişmesine bağlı olacaktır. Ülkenin nüfus potansiyel değerlerinin en yüksek olduğu çevresindeki metropol merkezlerine güçlü ulaşım kanallarıyla bağlı olması ve bu kanalların kavşak noktasında yeralması bu yarışta Eskişehir'in yer olarak üstünlüğünü arttıran önemli bir etkendir.

Ülke içinde nüfus yığılmasının yüksek olduğu kesimlerde oluşacak nüfus gelişmeleri diğer bölgelerdeki gelişmelere kıyasla nüfus potansiyel hacminde —dolayısıyla ülke gelirinde— göreli olarak daha önemli artışlar meydana getirmektedir. Bu süreç, nüfus yığılmasının yüksek olduğu kesimlerde bu yığılmanın artmaya devam etmesinin ülke genelindeki gelişme etkinliğini arttırıcı olduğu sonucunu vermektedir. Ancak bölgelerdeki nüfus yığılmaları belli bir düzeyi aşınca çevrede yıkıcı etkiler doğurarak sistem içindeki politik baskıları arttırmakta olduğundan, bu sürecin ekonomik etkinlikle beraber diğer sonuçları da gözönünde tutan daha geniş kapsamlı bir yaklaşım içinde değerlendirilmesi zorunludur. Ayrıca sistemin bütünü içinde nüfus dağılımlarının uymak zorunda olduğu davranışsal ilişkilerin veya sınırların varolduğunu da unutmamak gerekir.

Bütün bu sınırlayıcı ögeler, nüfus gelişmesinin genelde bir bölgenin bölgeler-arası yarışmada yer olarak üstünlüğünü arttırıcı çok önemli bir etken olduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Eskişehir'de nüfus gelişmesi dinamiğinin ülke ortalamasına kıyasla zayıf olması ve bu gelişmenin özellikle 1950'den sonraki yıllarda ülke ortalamasının altında seyretmiş olması bu açıdan üzerinde durulması gereken önemli bir ögedir. İl nüfus gelişme dinamiğinin zayıf olmasında, ötedenberi sanayileşme ve kentleşme oranlarının yüksek olması, hızlı gelişen büyük metropol merkezlerin ortasında yeralması, ile dışardan göçeden nüfusun değer yargıları gibi etkenlerin önde gelen nedenleri oluşturduğu söylenebilir. Eskişehir ilinde kentleşme oranı özellikle 1950 - 60 yılları arasında Türkiye ortalamasının üzerinde seyretmiş, 1950'den bu yana geçen sürenin bütününde ise Türkiye genelinde olduğu gibi dalgalanmalar gösteren bu oran ülke ortalama-

sının altında kalmıştır. İl kırsal nüfusu 1965'den bu yana azalma sürecine girmiştir. Eskişehir ilinde kentleşme oranının göreceli olarak düşük olmasında, kentsel nüfusun ilin tek kentsel yerleşimi olan il merkezinde toplanmış olması —il nüfusunun yaklaşık % 70'i— önemli bir neden oluşturmaktadır. Bölgesel bir merkez olmasına karşın il merkezinde yaratılan istihdam olanakları il nüfus artışının gerektirdiği düzeyde olamamakta ve ülkenin büyük çekim merkezlerine yakın olan ilin bu merkezlere verdiği devamlı göç nedeniyle ildeki kentleşme oranı sınırlı bir düzeyde kalmaktadır.

Bir bölgenin karşılaştırmalı üstünlüğüne gelince, bu üstünlüğü büyük ölçüde üretim sektörlerinin karışımı belirlemektedir. Kişilerin çeşitli mallara olan taleplerinin gelir elastikiyetlerinin farklı olması dolayısıyla çeşitli üretim sektörlerine olan talebin gelirle artışı eşit oranlarda olmamaktadır. Bu nedenle kişi başına üretimin ve dolayısıyla gelir seviyesinin artışı üretim sektörlerinde farklı büyümeler doğurmaktadır. Her bölgenin farklı üretim sektörlerindeki göreli üstünlükleri ise eşit olmadığından, sektörler arasında eşit olmayan büyümeler bölgeler arasında büyüme farkları meydana getirmektedir.

Eskişehir'de sanayileşme XX. yüzyıl başlarında devlet işletmeleriyle başlamıştır. E.L.M. (Eskişehir Lokomotif ve Motor Fabrikası) ve Tayyare Bakım ve Onarım Fabrikasının oluşturduğu bu işletmelerin, kuruldukları yıllarda dahi belli bir ölçeğin üzerinde olmaları, makine ve ulaşım araçları üretimi gibi gelişmiş teknoloji kullanan ve o yıllarda ülke genelinde henüz çok sınırlı bir imalat sanayii alt sektöründe yeralmaları Eskişehir sanayi gelişmesinin önemli bir özelliğini oluşturmuştur. Ülke ölçeğinde üretim yapan bu işletmeler için sanayileşmenin o başlangıç yıllarında Eskişehir'in seçilmiş olması, kentin bölgelerarası yer olarak üstünlüğünü kanıtlayan önemli bir göstergedir. Bir süre sonra kurulan Eskişehir Şeker Fabrikası da bu üstünlüğü yansıtan diğer bir gösterge olmuştur.

Eskişehir'de özel sektör imalat sanayii 1920'lerde gıda ve taş - toprak sanayii ile başlamıştır. 1950'li yıllarda Eskişehir'de yaratılan toplam katma değerin % 95'i gıda, taş - toprak ve ulaşım alt sektörlerinde idi ve gıda sanayii % 78 ile en başta geliyordu. İmalat sanayiinde çalışanların % 60'ı ise 3 büyük devlet fabrikasında çalışıyordu.

Eskişehir'de 1950 - 60 yılları arasında imalat sanayiindeki işgücü hacmi % 78, katma değer hacmi ise % 71 oranında bir artış göstermiştir. 1960 yılında yaratılan toplam değerin % 31.4'ü imalat sanayiindedir. Oysa ayni oranın Türkiye ortalaması yalnızca % 13.3'tür. Keza yine ayni yılda Eskişehir imalat sanayii geliri, ayni sektördeki Türkiye toplam gelirinin % 5.62'si olup bu oran ülke içi sıralamada ilk 5 arasına girmektedir. Bu veriler Eskişehir'in ülke içinde en erken gelişen sanayi bölgelerinden birisi olduğunu açıkça göstermektedir.

Eskişehir imalat sanayiinde 1950'ler başlarından itibaren gözlenen değişimde işgücü hacmine göre özel sektör devlet sektöründen yaklaşık 6 kat daha hızlı bir gelişme göstermiştir. Yine bu dönemle ilgili imalat sanayii gelişmesinde küçük sanayi organize sanayiye kıyasla daha önemli bir ağırlık taşımıştır. Hatta özel organize sanayi içinde bile ayni dönemde yaklaşık % 60 oranında bir firma küçülmesi gözlenmiştir. 1950'den sonra ülke politika seçmelerinde gözlenen değişiklikler ile o döneme ait bazı konjontürel durumlar yanında Eskişehir imalat sanayiine özgü diğer bazı özellikler de bu gelişme tablosunun ardındaki nedenleri oluşturmuştur.

1970'ler başlarından itibaren Eskişehir imalat sanayiinde gözlenen hızlı gelişme bu defa daha önceki dönemin aksine organize firmalar ölçeğinde olmağa başlamıştır. Bu dönemde giderek hızlanan sermaye birikiminin önemli bir özelliği büyük oranda il kökenli olmasıdır.

Eskişehir'de 1970'lerden itibaren organize imalat sanayiinde gözlenen hızlı gelişmenin önde gelen nedenleri olarak, ilin yer olarak üstünlüğünü oluşturan etkenler, enerji olanaklarındaki gelişme, yeni kurulmakta olan Organize Sanayi Bölgesinin sağladığı özendirici yerleşme koşulları, ötedenberi Eskişehir'e özgü önemli avantajlar olan yetişkin işgücü bolluğu ve yan üretim yapan gelişmiş bir küçük sanayinin varlığı sayılabilir.

Gelişmiş teknoloji girdisi bu yeni dönem sanayi gelişmesinin önemli bir özelliğini oluşturmuştur. Eskişehir'de ötedenberi, başta imalat sanayi olmak üzere, verimi yüksek sektörler Türkiye ortalamasından daha ağırlıklı olmuştur. İmalat sanayii gelişmesi içinde düşük verimle çalışan küçük sanayi firmalarının ağırlığı oluşturduğu 1950 ve 60'lı yıllarda bile sanayinin ortalama veriminde bir düşme gözlenmemiş olması, ayni dönemde organize sanayide verimin giderek artmış olduğunun göstergesidir. Eskişehir sanayii içinde yer alan birkaç büyük devlet işletmesinin varlığı, imalat sanayiindeki verim ortalamasının bir düzeyin altına düşmesini engelleyen başlıca nedenlerden biri olmuştur. 1970'li yıllardan itibaren gelişmiş teknolojiyi giderek artan oranda kullanmaya başlayan organize sanayi firmalarının imalat sanayii içinde yaygınlaşmasına koşut olarak bu sektörde azımsanmayacak bir verim artışı gözlenmeğe başlamıştır. 1965-80 yılları arasında imalat sanayiinde yaratılan katma değerin işgücü artışından 3 kat fazla olması bunun açık bir kanıtıdır.

Sanayide sektörlerarası büyüme farklılıkları yalnızca talebin gelir elastikiyeti farkıyla açıklanamamaktadır. Sektörün sistem içindeki eskiliği ve teknolojik dönüşüm bu konuda önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle yeni sanayileşmekte olan ülkelerde üretimine yeni başlanan sektörler ilk dönemlerinde ithalatı ikame ettiği için talep elastikliğinden daha hızla artmak imkanına sahip olmaktadır. Sisteme yeni giren bu tür endüstrilerin genellikle yığılma merkezleri yoluyla girişi ve henüz sistem içinde yeterli yayılma olanağı göstermemiş ol-

ması merkez bölgelerinde büyümenin yarışma bileşeni ağırlığını arttırmaktadır. Bu nedenle, bölgelerin karşılaştırmalı üstünlüklerini belirlemede üretim sektörlerinin karışımı yanında bir bölgenin sistemin bütünü ölçeğinde oluşmuş bulunan merkez - çevre yapısı içindeki yeri de ayrıca önem taşımaktadır.

Eskişehir'de özel sektör sanayiinin başlangıç yıllarında kurulan en ağırlıklı üretim sektörlerini oluşturan gıda ve taş - toprak sanayileri 1950'lere kadar % 80 - 90 oranlarında il dışına satış yapabilen sektörlerdi. Bu sektörlerde üretilen malların üretiminin ülkede giderek yaygınlaşması ve bölgesel niteliğe dönüşmesiyle girilmeğe başlanan darboğazın, Eskişehir imalat sanayiinde özellikle 1970'lerden itibaren gelişmiş teknolojiyle ülkesel ölçekte üretim yapan yeni sektörlerin gelişme göstermesiyle aşılması yoluna gidilmiş ve buna bağlı olarak imalat sanayiinin sektörel yapısı önemli bir dönüşüm geçirmiştir. Bu dönüşümde başı metal eşya ve makine imalat sanayii sektörü çekmiş ve bu sektörün toplam içindeki payı giderek % 50'yi geçerken, 1950'lere kadar en ağırlıklı olan gıda alt sektörünün payı yaklaşık % 20'ye düşmüştür. Toplam imalat sanayii içindeki payı henüz düşük olmakla beraber kimya ve petrol sanayii de Eskişehir'de 1970'den bu yana hızlı gelişme gösteren bir alt sektör olmuştur. Sanayileşmenin gelişmesine koşut olarak, Eskişehir'de olduğu gibi ülke genelinde de bu ayni sektörlerin en hızlı gelişen sektörler olması ilginçtir. Bu koşutluk, Eskişehir'in önemli bir bölgesel merkez olarak, ülke sanayiinin gelişme süreci içinde bu gelişmenin öncelikle gözlendiği kesimlerden birisi olma özelliğini koruduğunu göstermektedir.

İmalat sanayiinin gelişmesinde, bir arada hızlı olarak büyüyen sektörler arasındaki dolaylı ilişkiler doğrudan doğruya olan teknolojik ilişkilerden çok defa daha önemli olmaktadır. Bölgeler bütün sektörlerde tam olarak kendilerine yeterli hale gelmeden birden fazla sektörde uzmanlaşarak sektörlerarası tamamlayıcılıklardan ve yığılma ekonomilerinden yararlanma yoluyla yarışma üstünlüklerini arttırabilmektedir. Ayrıca teknolojik gelişmenin sağladığı ölçek ekonomileri de bölgelerde belli sektörlerde olan yığılmaları arttırıcı etki yapmaktadır. Bölgesel merkezlerin çok defa ülke ortalamasından daha hızlı büyümesinin arkasındaki bu nedenler Eskişehir'de de gözlenebilmektedir. 1970'lerden bu yana Eskişehir imalat sanayiinin metal eşya ve makine sanayii dalında hızlı bir gelişme gösterebilmiş olmasında, daha Cumhuriyetin ilk yıllarında kentte bu sektörde kurulmuş olan büyük devlet işletmelerinin oluşturmuş olduğu birikim ve tamamlayıcılıklar önemli bir itici güç oluşturmuştur. Son olarak Tusaş Motor Fabrikası gibi en yüksek teknolojiyle üretim yapacak bir işletme için Eskişehir'in seçilmiş olması da yine Eskişehir'de bu sektörde varolan yığılmaların ve tamamlayıcılıkların yeni ve açık bir kanıtıdır.
Bir bölgede büyük ölçüde sektörel karışıma bağlı olarak oluşan karşılaştırmalı üstünlükler genellikle zaman içinde birikerek devam etme eğilimi gösterir. Biriken üstünlükler ile bölge yapısındaki çeşitlenme karşılıklı bir etkileşim

süreci içindedir. Diğer yandan bölgenin kendine yeterlilik derecesinin artışı önemli ölçüde bölgenin büyüklüğünün fonksiyonu olmaktadır. Bu genel gerçekler Eskişehir'in geleceğe dönük gelişmesiyle ilgili öngörülerin ortaya konmasında önemli bazı ipuçları verebilir.

Bir bölgenin göreli üstünlüklerini belirlemekte kısa süreli dönemlerde bölgenin başlangıç yapısı, uzun süreli dönemlerde ise bölgenin yer olarak üstünlüğü daha ağırlıklı olmaktadır. Bu nedenle bölgelerin göreli üstünlüklerini uzun süreli dönemlerde yorumlarken, yer olarak üstünlüğü belirlemede özel bir ağırlığı olan pazar potansiyelleri ve dolayısıyla nüfusun ülke mekanındaki dağılımına ait makro değişkenler önem kazanmaktadır. Eskişehir ilinin bölgesel üstünlüğünü belirlemede üretim sektörlerinin karışımından kaynaklanan karşılaştırmalı üstünlük bileşeni yanında yer olarak üstünlük bileşeninin de güçlü olması, Eskişehir'in uzun dönemde de gelişmiş bir bölgesel merkez olma özelliğini koruma şansının yüksek olduğunu göstermektedir.

Teknolojik değişmenin ve ekonomik büyümeyle ilgili diğer ögelerin bölgeler arasında seçmeli çalışması nedeniyle istihdam ve refahla ilgili bozulan dengenin korunması nüfus (yani göç) ve kapital (yani sanayi yer değiştirmesi) hareketleriyle sağlanır. İşgücünün yer değiştirmesi refahını arttıracak yönde, sanayinin yer değiştirmesi ise etkinliğini (yani kârlılığını) arttıracak yönde olur. Teknoloji gelişip sistemde bütünleşme arttıkça işgücü ataletleri azalır, firmaların yer değiştirme ataletleri ve ölçekleri ise artar. Ataletlerdeki bu değişmler sonucu 1950'lerden bu yana Türkiye'de gözlenen büyük göç hareketleri bilindiği gibi büyük ağırlıklı olarak metropol merkezlere doğru olmuştur. Bu merkezlerde giderek oluşan sağlıksız yığılmalar ve sonuçta ortaya çıkan yüksek sosyal pahalar gelecek dönemlerde nüfus hareketlerini bir ölçüde bölgesel merkezlere yönlendirecek politikaların izlenmesini gündeme getirebilir.

Bir ekonomik sistemin büyümesi devam ettikçe bu sisteme ait mekan organizasyonu içindeki kademelenme sayısı ve bütünleşme devamlı bir artış gösterir. Mekansal bütünleşme arttıkça sistemin parçaları olan bölgelerin büyümesini belirlemede bölge dışı etkenlerin ağırlığı giderek artar. Genellikle sistemin merkez kesimlerinde başlayan gelişmenin bölgelerarası ticaret ve kapital akımları yoluyla çevredeki bölgelere yayılabilmesi için merkezler ile çevre arasında tamamlayıcılıkların olması gerekir. Ekonomik sistemin gelişme düzeyi ve hızı yüksek olduğu ölçüde yayılma etkisi de yüksek olacaktır.

Türkiye'de henüz ülkesel merkez İstanbul dışında merkezden çevreye doğru yüksek yayılma etkileri gözlenmemektedir. Ülkenin 3 büyük metropol merkezi arasında yeralmasına karşın Eskişehir sanayiinin gelişmesinde de bu türden ağırlıklı etkiler görülmemektedir. 1970'lerden bu yana gözlenen sanayi gelişmesinde büyük ağırlığın yerel sermayeye dayanması ve daha hızlı bir gelişmeyi sınırlayan başta gelen nedenin sermaye ve kredi yetersizliği olması, ülkenin

metropol merkezlerinden Eskişehir'e önemli bir kapital akımı olmadığının göstergesi olarak kabul edilebilir. Gelecek dönemlerde ülkesel ekonomik sistemin gelişme düzeyi arttıkça ülke içi mekansal bütünleşmenin de giderek artması ve bu çerçevede Eskişehir gibi bir bölgesel merkezin çevresindeki 6. kademe menkezlerle giderek daha güçlü tamamlayıcılıklar içeren bir gelişme sürecine girmesi beklenebilir.

Eskişehir'in ülke ölçeğindeki sanayileşme - kentleşme süreci içindeki konumunu ve bu konumu belirleyen dinamikleri sergilemeğe çalışan bu ilk bölümü takiben şimdi de ayni sürecin kentsel gelişme ölçeğindeki etkilerine değinilmeğe çalışılacaktır.

Eskişehir'in zengin tarımsal potansiyeli olan bir çevre içinde yeralmasına karşın Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren sanayi sektörünün ülke ortalamasına kıyasla çok daha ağırlık taşıdığı bir yerleşim merkezi olarak gelişmiş olması kentin fiziksel, demografik, toplumsal, politik ve diğer yapısal bileşkenlerini ve bunların gelişmelerini önemli ölçülerde etkileyen temel bir özellik olmuştur. Bu özellik çerçevesinde yaşanan kentsel gelişme süreci içinde kentsel ekonominin sektörel yapısı ve bu yapı içinde imalat sanayii sektörünün taşıdığı ağırlık ile örneğin kent nüfusunun toplumsal yapısı, bu yapı içinde yeralan davranışlar ve değer yargıları, kentsel nüfusun gelir düzeyi ve bu nüfus içindeki gelir dağılımı, yerel politik yapı ve kurumlar, kentsel arazi kullanımı ve ulaşımı, kentsel çevre sorunları vb. arasında çok yönlü ve karmaşık ilişkiler yeralmaktadır. Böyle bir bildiri kapsamında bu ilişkilerin tümüne birden değinilemeyeceği açıktır. Esasen önemli olan, sanayileşme - kentleşme süreci içinde yeralan kentin nasıl karmaşık bir etkileşim içinde geliştiğinin bilinmesidir. Ülkemizde imar planlama kurumunun fziksel plan kararları getiren bir kurum olması nedeniyle, kentsel gelişme ölçeğindeki bu çok yönlü etkileşime bir örnek olarak burada sanayileşmenin kentin fiziksel yapısı üzerindeki bazı etkileri üzerinde durulacaktır. Ancak fiziksel yapının oluşum ve gelişmesi sanayileşme dışında diğer birçok bileşeni de içeren bir süreç olduğundan, gerçek dışı bir soyutlamaya gitmemiş olmak için sanayileşmenin fiziksel yapı üzerindeki etkisi bu yapıyla ilgili sürecin bütünlüğü içinde verilmeğe çalışılacaktır.

Eskişehir'in bugünkü kentsel yerleşme biçimi ve bugüne gelinceye kadar geçirdiği evrim birçok Anadolu kentinde de görülen oldukça karakteristik ve yaygın bazı ögeleri içermektedir. Kent eski tarihlerde verimli bir ovaya bakan ve savunma olanakları içeren bir yamaçta kurulmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolunun ovalık kesimden geçmesiyle beraber kentin ilk kurulduğu yamaçlardan önündeki ovaya inme süreci hızlanmış ve bu süreçte istasyon önemli çekiciliği olan bir odak oluşturmuştur. Kent belli bir gelişme aşamasına kadar merkezi iş alanının etrafında dairesel olarak ve sınırlı mesafeler içinde gelişip oluşan bir yerleşme düzeni izlemiştir. Özellikle 1950'lerden sonra ülke

genelinde sanayileşmenin ve kentleşmenin hızlanmasıyla beraber bu dairesel yerleşme biçimi mekanda yayılarak başlangıçtaki biçimsel saflığını giderek yitiren bir süreç içine girmiştir. Geneldeki bu süreç, her kentte o kente özgü verilere bağlı bazı özellikleri içerme durumunu Eskişehir'de de göstermektedir. Sanayileşme ve sanayi yer seçmelerinin Eskişehir fiziksel yapısının içerdiği bu özelliklerin oluşmasında önemli etkileri olmuştur.

Ulaşım olanaklarının sınırlı olduğu bir kentsel yerleşme düzeninde merkezi iş alanına büyük ölçüde bağımlı olarak yer seçme durumunda olan konut yerleşmelerinin konumunu kentsel mekan içinde yönelten ve belirleyen güçlü işlevsel dinamikler vardır. Eskişehir'de sanayileşme etkeni, işlevsel dinamiklere bağlı böyle bir fiziksel gelişmede zaman ve mekan içinde belli sapmalara neden olmuştur. Bazı büyük sanayi kuruluşlarının Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren kentin gelişme yönleri üzerinde yerleşmiş olması, kentin bu yönlerde gelişmesini engeller nitelikte sapmalar oluşturmuştur. E.L.M. Fabrikası, Şeker Fabrikası, Askeri Havaalanı ve içindeki onarım ve ikmal tesisleri, kentin daha sonraki yıllardaki gelişmesinde önemli engeller oluşturan başlıca sanayi kuruluşlarıdır. Eskişehir ilk kurulmuş olduğu yamaçlardan kuzeyindeki Porsuk Ovasına inmeğe başladığı tarihlerden itibaren bu ovanın oluşturduğu kaliteli tarım toprakları üzerinde gelişmek zorunda kalmıştır. Kentin gelişme yönlerinin önemli bir bölümünde esasen kaliteli tarım topraklarının oluşturduğu yaygın eşik sınırlamaları varolduğundan, bunlara ek olarak bir de sanayi yer seçme kararlarına bağlı olarak ortaya çıkan sınırlamalar kentin gelişmesinde önemli darboğazlara neden olmuştur.

Eskişehir'de sanayi yer seçme kararlarının kentin fiziksel gelişmesi üzerindeki diğer önemli etkisi, sanayi yerleşim alanlarının kentin geneldeki gelişmesini önemli ölçüde etkileyen bağımsız değişken nitelikli karakterinden gelmektedir. Eskişehir kent merkezinin hemen kuzeyinde ve doğusunda yer seçmiş olan büyük kamu kuruluşları, kentin daha sonraki yıllardaki gelişmesini kent merkeziyle beraber etkileyen en ağırlıklı arazi kullanma etkenleri olmuşlardır. Bu etkileyiş, söz konusu kamusal sanayi kuruluşlarının ekstansif alan kullanışlarına bağlı sınırlayıcılık faktörü kadar bu kuruluşlarda çalışan işgücünün sayısal ağırlığından da kaynaklanmıştır ve göreceli bir azalmaya karşın bugün de önemli ölçüde devam etmektedir. E.L.M. Fabrikası, Şeker Fabrikası ve Hava İkmal Merkezinde çalışan toplam işgücü sayısı uzun yıllar Eskişehir organize sanayi işgücünün yarısından fazlasını oluşturmuştur. Bu kuruluşlarda çalışan işgücü sayısının aradan geçen zaman içindeki artışının toplam sanayi işgücü artışından daha yavaş olmasına ve oransal olarak gerileyerek % 50'nin altına düşmesine karşın, söz konusu kuruluşlar bugün de hala kentin en ağırlıklı işgücü yerleşim kuşağını oluşturmaktadır. Kentin Ankara çıkışında yeralan Organize Sanayi Bölgesinin kuruluşundan bu yana 10 yıldan fazla bir zaman geçmiş olmasına karşın, adı geçen 3 büyük devlet sanayiinde toplam çalışan

sayısı Organize Sanayi Bölgesinde çalışanların yaklaşık 2.5 katıdır. Gelecek yıllar boyunca O.S.B.'deki çalışan sayısı kuşkusuz ki artacak ve bu oran giderek bu bölgenin lehine değişecektir. Ancak gözlenen odur ki bu değişim yavaş gelişen bir süreç içinde olmaktadır ve son Tusaş örneğinde olduğu gibi kontrol edilemeyen bazı yeni sanayi yer seçimi kararları bu değişim sürecini daha da geciktirebilecektir.

Sözü edilen bu venilere bağlı olarak kent merkezinin kuzeyindeki sanayi yerleşim kuşağının kentsel gelişme üzerindeki belirleyici ağırlığının yakın gelecekte de daha bir süre azımsanmayacak ölçüde devam edeceği söylenebilir. Konut - kent merkezi ilişkileri yanında konut - sanayi işyeri ilişkileriyle ilgili arzu hatları da bu durumu açıkça kanıtlamaktadır. Bu gerçekler Eskişehir kentinin yıllar boyu süren bir oluşum sonunda ortaya çıkmış olan bugünkü dairesel ve önemli ölçüde merkeze dönük arazi kullanma yapısı ile birleşince, kentte kısa süreler içinde çarpıcı bir yerleşme biçimi dönüşümü beklemenin gerçekçi olmayacağı anlaşılır. Bu duruma ek olarak, kaliteli tarım topraklarıyla ilgili geniş eşik sınırlamaları da gözönünde tutulduğunda, gelecek yıllar boyunca Eskişehir kentsel yerleşmesinin artacak nüfusa koşut olarak rasyonel ve etkin bir yönde ve düzen içinde gelişmesini sağlayabilecek fiziksel plan kararlarını belli pahaları göze almadan geliştirebilmenin önemli güçlüklerle karşılaşacağı söylenebilir.

Eskişehir'in erken tarihlerden itibaren büyük devlet kuruluşları öncülüğünde gelişmiş sanayi ağırlıklı bir kent olmasının kentin gelişmesi üzerinde daha dolaylı bazı diğer etkileri de olmuştur. Eskişehir kentsel nüfusu içinde organize kuruluşlarda çalışan ücretli oranının alışılmışın üzerinde olmasına bağlı olarak, konut kredisi kullanan kooperatifler aracılığıyla gelişmenin konut alanlarının toplam oluşumu içinde önemli bir oran oluşturması bu dolaylı etkilerden önemli bir tanesidir. Kooperatifler yoluyla alınan konut yer seçme kararları münferit parseller ölçeğinde gelişen anorganize yer seçme kararlarını yönlendiren dinamiklerden göreli olarak daha bağımsız olabildiğinden, böyle bir ortamda Eskişehir'in kentsel gelişmesi alışılmıştan daha dağınık ve parçalı bir süreç içinde oluşmuştur.

Eskişehir'in bölgesel bir merkez olması nedeniyle kentte yer alan çok sayıda devlet kuruluşunun büyük bir bölümünün de genellikle plan kontrolu dışında yer seçme kararları almış olmaları ayni dağınık gelişme sürecini besleyen diğer bir neden olmuş ve sonuçta özellikle kentsel altyapı ve işletme harcamalarının gereksiz yere arttığı pahalı bir gelişme süreci yaşanmıştır.

Buraya kadar sanayileşme - kentleşme etkileşimi çerçevesinde Eskişehir'in gelişme sürecini etkileyen dinamiklerin karmaşıklığı hakkında genel bir fikir verebilecek bir tablo sergilenmeğe çalışılmıştır. Bu tablonun gösterdiği gibi, bir kentsel gelişme kendi yerellik sınırlarını çok aşan daha üst ölçekte süreçlerin işlevsel bir parçasıdır ve çok boyutlu ve karmaşık yapılı gerçekler olmak kentleşme sürecinin ve kent olgusunun temel özellikleridir.

Türkiye'de bugüne kadar ülkesel planlama ülke ölçeğinde fiziksel plan kararları içermeyen, çok büyük ölçüde ekonomik rasyonellere dayalı bir anlayış içinde geliştirilmiştir. Oysa yeni sanayileşen bir ülkenin bu sanayileşmeye koşut olarak mekan organizasyonunda gerekli dönüşümleri yapabilecek ülke ölçeğinde fiziksel plan kararları geliştirmesi zorunludur. Ekonominin rasyonelleri dışındaki diğer rasyonelleri de dikkate almayan etkinlik analizleriyle sınırlı gelişme yaklaşımları ülkede varolan mekan organizasyonu şemasını değiştirme yönünde etkili olamayacak ve hatta böyle bir yaklaşım, değiştirilmesi gereken sanayileşme öncesi ülkesel mekan organizasyonu şemasının güçlenmesine neden olabilecektir.

Ülkesel planlamanın bu niteliğine karşılık Türkiye'de bugüne kadar uygulana gelmiş olan imar planlama kurumu tam tersine dar kapsamlı bir fiziksel planlama kurumudur. Bu kurumun arkasında yatan statik karakterli bir FİZİKSEL DETERMİNİZM anlayışına dayalı plan kararlarıyla, kentleşme sürecinin içinde geliştiği çok yönlü ve çok boyutlu nedensellik ilişkilerinin ortaya koyduğu karmaşık sorunlara sağlıklı çözümler geliştirebilmek olanak dışıdır. Mekansal süreç devamlı bir evrim içindeki (n) boyutlu sosyal sürecin bütününden soyutlanınca, gelişmenin YER SEÇME ve DEĞİŞTİRME boyutu sosyal sürecin diğer boyutlarından koparılmış olmakta ve fiziksel faktörlere tek yönlü bağımsız değişkenler olarak yaklaşılmış olmaktadır.

Türkiye'de ülkesel planlama ile kent planlama yaklaşımları arasındaki kopukluk ve çelişki çarpıcıdır. Ülkesel planın fiziksel plan kararlarından yoksun bir çizgide karar üretmesine karşılık kent planlaması tam tersine kentin fiziksel boyutunu diğer boyutlarından soyutlayan dar kapsamlı bir fiziksel planlama yaklaşımı çizgisindedir. Bu kopukluk ülkemizde kent planlaması kararlarının içine düştüğü çıkmazın önemli nedenlerinden birisidir. Geliştirilecek ülkesel mekan organizasyonu kararlarıyla sabit parametrelerin sayısını azaltmak yapısal değişim geçirecek ülkelerde izlenmesi zorunlu bir yaklaşımdır. Bu nedenle geniş kapsamlı böyle bir yaklaşım çerçevesinde mekanda kuvvetin organizasyonu, sosyo kültürel patternlerin dağılımı, ekonomik faaliyetlerin dağılımı, yerleşme yapısının ve dolayısıyla nüfusun dağılımı karşılıklı ilişkileri içinde ele alınabilmeli ve geliştirilecek plan kararları mekansal kuvvet çatışmasını, sosyo kültürel yayılmayı, yatırım ve yerleşme süreçlerini beraberce bir bütün olarak içerebilmelidir.

Böyle bir yaklaşım içinde yer alacak kent planlaması kararları genel politika seçmeleriyle ilişkili bir düzlemde geliştirilebilme şansına kavuşacaktır. Bu ilişkiler kurumsal bir düzeyde kurulmadan bugünkünden daha hassas planlama teknikleri kullanmanın fazla bir anlamı olmayacaktır.

Bu bildiride Eskişehir kentinin sanayileşme - kentleşme etkileşimi içindeki gelişme sürecinin bazı yönleri, bu sürecin çok boyutluluğunu ve karmaşıklığını özellikle göstermeyi amaçlayan bir yaklaşım içinde sergilenmeğe çalışılmıştır.

Yürütülen imar planı çalışmaları boyunca karşılaşılan Eskişehir örneğiyle ilgili sorunlara bildiride ön plana çıkacak ölçüde değinilmemiş olmasının nedeni, bu sorunların temelinde yatan nedenler arasında ülke genelinde yürürlükte olan ilgili kurumlardan kaynaklanan yapısal kökenli yetersizliklerin Eskişehir'e özgü yerel ve konjonktürel nedenlere kıyasla çok daha ağırlıklı olmasından dolayıdır.

Bilimsel alanın genelinde olduğu gibi kent planlamasında da son yarım yüzyıl boyunca yaşanan evrimin temel özelliklerinden birisi, bu bildiride vurgulanmak istenen çok boyutlu ve dinamik nedensellik ilişkilerinin giderek artan ölçüde bilincine varmak olmuştur. Ülkemizde kent planlaması yıllar boyu kent olgusuna yalnızca kendi ölçeğiyle sınırlı ve dar kapsamlı bir fiziksel gelişme olarak bakan basit bir anlayış çizgisinden öteye gidememiştir. Karar geliştirme aşamasından uygulamaya kadar bütün planlama süreci, esasen güçsüz ve yetersiz olan planlama araçlarıyla bir bütün olarak sözü edilen bu basit anlayış çizgisinde kurumlaşmıştır. Bu nedenle sanayileşme - kentleşme etkileşimiyle ilgili gerçekteki çok boyutlu ilişkilerin kent planlamasının bugünkü basit kurumsal yapısı içinde doğrudan bir uygulama olanağı bulabilme şansının çok sınırlı olacağını kabul etmek gerekir.

Bu koşullarda, kentin gelişmesinde ağırlığı olan konularda araştırmalar yapmak, bu öncelikli konuları etkileyen etkenlerin yapısal ilişkilerini bilimsel yaklaşımlarla inceleyerek bu yolla elde edilecek veri ve bulguları sağlamak vb. gibi konularda planlama ve uygulama kurumlarına getirilebilecek her türlü dış katkı kuşkusuz ki kentin gelişmesiyle ilgili kararların olabildiğince sağlıklı bir düzeyde geliştirilebilmesi açısından büyük bir değer taşıyacak ve çok yararlı olacaktır. Anadolu Üniversitesi'nin varlığı bu açıdan Eskişehir kenti için önemli bir potansiyel olma niteliğini taşımaktadır. Üniversite çalışma ve araştırmaları çerçevesinde yer alabilecek bu tür katkıların zaman içinde sağlayacağı bilgi birikimi, yaşayan ve dinamik bir süreç olan kent olgusunun arkasındaki dinamikleri sağlıklı olarak tanıyıp yönlendirebilme bakımından her dönemde yararlı olabilecek ve kullanılabilecek güvenilir bir kaynak oluşturacaktır. Bu nedenle, planlama kurumunun bugünkü yapısından gelen sınırlamalar içinde de olsa, bu alanda yaşanan sayısız sorunları ve yetersizlikleri belli ölçülerde aşabilme bakımından Anadolu Üniversitesi'nin Eskişehir kentine önemli yararlar sağlayabileceğine inanıyoruz.

KAYNAKLAR :

1. ATAMAN, A, İÇÖZ, H. Uras, HASSAN, Z. (1971) **Türkiye'de İllere Göre (1960 - 65) İmalat Sanayii «Shift» Analizi,** Mimeograph.

2. ESKİŞEHİR TİCARET VE SANAYİ ODASI (1964) **Eskişehir İlinin İktisadi Bünyesi ve İmalat Sanayiinin Gelişme İmkanları,** Ankara.

3. ESKİŞEHİR TİCARET ODASI (1973) **Sosyal ve Ekonomik Yönüyle Eskişehir,** Eskişehir.

4. FRIEDMANN, John, McGLYNN, Eileen, STUCKEY, Barbara, WU, Chung-Tong (1970) **Urbanization and National Development, A Comparative Analysis,** Los Angeles, School of Architecture and Urban Planning - University of California, Mimeograph.

5. ISARD, Walter (1960) **Methods of Regional Analysis,** Cambridge, The MIT Press.

6. JURKAT, Ernest, H. (1966) **Employment and Value Added on the Regions and Vilayets of Turkey,** Ankara, İ.İ.B. Bölge Pl. D.

7. PERLOFF, Harvey, DUNN, Edgar, S, LAMPARD, Eric, E, MUTH, Richard, F. (1960) **Regions, Resources and Economic Growth,** Resource for the Future.

8. ROBOCK, Stefan, H. (1966) Strategies for Regional Economic Development, **Papers of the Regional Science Association,** Vol. 17.

9. SEVER, Sezer, GÜNER, Emel. **Türkiye'de İller ve Bölgelere Göre Katmadeğer,** Mimeograph.

10. SÖKMEN, Polat (1985) **Eskişehir Nazım Planı Ön Araştırmalar Açıklama Raporu,** Mimeograph.

11. TEKELİ, İlhan (1971) **Planlama ve Ülkesel Fiziki Planlama Üzerine,** Ankara, ODTÜ.

12. TEKELİ, İlhan (1979) **Mekan Organizasyonlarına Makro Yaklaşım. Türkiye Üzerinde Bir Deneme,** Ankara, ODTÜ.

13. WEBER, Alfred (1962) **Theory of Location of Industries,** University of Chicago Press.

Türkiye 9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7, 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

KENTSEL GELİŞMENİN ESKİŞEHİR'DE YARATTIĞI PLANLAMA VE UYGULAMA SORUNLARI

Sevin AKSOYLU,
A. Ü. Müh. Mim. Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Güler KOCA
Eskişehir Belediyesi
İmar Müdürü

1950'lerden sonra sanayileşme koşutunda hızlanan kentleşme süreci, aynı süreci, yaşayan kentlerde ortaya çıkan sorunların Eskişehir'de de yaşanmasına yol açmıştır. Teknik ve sosyal altyapı donanımı yetersiz konut alanları, imarlı alanlar dışında, özellikle hisseli tapulu alanlarda gelişen imar mevzuatına aykırı konut bölgeleri, kent içinde kalan sanayi alanları, yetersiz ulaşım ağı gibi sorunlar bunların başlıcalarıdır. Bu sorunların ayrıntılarına ve çeşitli dönemlerdeki planlama ve uygulamaya ilişkin sorunlara geçmeden önce, kentin bölgesi içindeki yeri, ekonomik nitelikleri, demoğrafik özellikleri ve bugüne değin yapılan imar planı çalışmalarına kısaca değinmekte yarar görmekteyiz.

ESKİŞEHİR'İN BÖLGE İÇİNDEKİ YERİ :

Sosyo - Ekonomik yapısı bakımından Türkiye'nin önde gelen illerinden biri olan ve İç Anadolu Bölgesinin Ankara ve Konya'dan sonra üçüncü büyük kenti durumunda bulunan Eskişehir; Kütahya, Afyonkarahisar ve Bilecik gibi çevre kentlere hizmet sağlayan bölgesel bir merkez durumundadır. Kentin bölgesel bir merkez olmasında, kökü Cumhuriyet öncesine dayanan ve hızla gelişen bir sanayiye sahip olması, coğrafik konumu, zengin bir tarımsal üretim olanağının bulunması, zengin maden yatakları ile ülkenin belli başlı merkezlerini birbirine ve diğer kentlere bağlayan ana ulaşım arterlerinin üzerinde bulunmasının da etkisi büyüktür.

Bölgesel gelişme, kentleşme ve yerleşme düzeninin sağlanması amacıyla İmar ve İskân Bakanlığınca 1969 yılında yapılan kentsel kademelenme çalışmasında ve Devlet Planlama Teşkilatınca, ülkede büyüme noktalarını saptamak, kentlerin büyüklük ve işlevlerini belirlemek amacıyla başlatılan bir çalışmada Eskişehir 5. kademe bir merkez olarak tanınlanmaktadır. DPT'ca yapılan çalışmada kentin, kendi il sınırlarının tümünü, Kütahya'nın Merkez, Tavşanlı, Emet ve Altıntaş ilçelerini doğrudan, Afyonkarahisar'ın Emirdağ, Bolvadin, Çay ve Sultandağ ilçelerini İzmir ve Konya ile Bilecik'in Osmaneli dışındaki tüm ilçelerini de Bursa ile ortak olarak etkilediği belirtilmektedir.

KENTİN EKONOMİK NİTELİKLERİ :

Eskişehir tarımsal açıdan olduğu kadar, sanayi açısından da Türkiye'nin gelişmiş ve büyük çapta üretim yapan illerinden bir tanesidir. Buğday, arpa ve şeker pancarı üretiminde uzmanlaşmış, ülke geneline oranla makineleşmiş ve modernleşmiş olan ilde, 1970'lerin son yıllarında, Türkiye toplam tarımsal üretim değerinin yaklaşık % 1.5'u yaratılmıştır. 1950'lerin ikinci yarısından itibaren sanayinin temel ekonomik işlev olduğu ilde, 1975'te il faal nüfusunun % 63 gibi oldukça büyük bir bölümü tarımda çalışırken, tarımın il gayri safi hasılası içindeki payı % 23.4'tü. 1955 yılında, Türkiye genelinde % 77.4, Eskişehir'de % 68.5 olan tarımın faal nüfus içindeki payı, 1975 yılında Türkiye'de % 64.1'e düşerken Eskişehir'de % 63.2'ye inebilmişti. Görüldüğü gibi Türkiye'nin sanayileşmiş kentlerinden bir tanesi olan Eskişehir'de tarım sektörü, önemli bir istihdam alanı olmasına karşın, bu sektörde yaratılan değer oldukça düşük miktardadır.

Eskişehir'de özellikle kamu kesiminin öncülük ettiği sanayileşme sürecinin 1950'lerin başında oldukça ileri bir aşamaya ulaştığı, sanayi kollarındaki gelişmelerin 1950 yılını izleyen devrede oluştuğu ve özellikle imalat sanayinin temel sanayi kolu olarak ağırlık kazandığı gözlenmektedir. Nitekim; 1950 yılında, gıda, taş - toprak, nakil araçları olmak üzere üç imalat kolunda oluşan ve yaratılan kıymetin % 94 - 95'ini oluşturan imalat sanayiinde çalışan 10.000 kişinin 5800'ünü bünyesinde barındıran Şeker Fabrikası, Demiryolu Fabrikası ve Uçak Bakım - Revizyon Fabrikasından oluşan 3 devlet işletmesinin dışında 10'dan fazla işçi çalıştıran 27 özel işletme ile 1080 küçük işletme bulunmaktaydı. 1960'lara değin 3 kamu işletmesi genişletme çalışmaları ile faaliyetlerini sürdürmüş, özel kesimdeki işgücü artışı ise, 1950'den sonraki yıllarda dışalım güçlükleri ve küçük sanayinin gelir vergisi kapsamı dışında bırakılması gibi nedenlerle daha çok büro eşyası, mobilya ve döküm imalathaneleri v.b. özel küçük sanayide olmuştur. 1950 - 1960 yılları arasında 10'dan fazla işçi çalıştıran büyük işyerlerindeki işçi artış oranı % 83'te kalmışken küçük sanayide bu oran % 196'ya ulaşmıştır. Bu dönemde, kamu desteği de alınarak kurulan Eskişehir Çimento Fabrikası ile Eskişehir Basma Fabrikası büyük özel kesim işletmelerinden en önemli iki tanesidir. Hem özel kesim, hem de kamu kesiminde önemli gelişmelerin izlendiği 1970'li yıllarda gıda maddeleri, kağıt ve kağıttan yapılma eşya, metalden başka madenlerden yapılan eşya, kimya, madenî eşya, makine üretimi, elektrik aletleri sanayiinden oluşan imalat sanayiinde, metal eşya - makine imalat sanayi önem kazanarak birinci sıraya yükselmiş, küçük işyeri sayısı 1972'de 88, 1979'da 108'e ulaşmıştır. İmalat sanayiinde çalışanların sayısı ise 1970'de 15207, 1977'de 19715, 1980'de 24471 kişidir. Eskişehir sanayiinin gelişmesinde önemli bir işlev gören ve Eskişehir - Ankara karayolu üzerinde, kent merkezine 10 km. uzaklıktaki hazine arazilerinde kurulması planlanan Eskişehir

Organize Sanayi Bölgesinin kuruluş çalışmalarına 1969 yılında başlanmış, 1981 yılı sonunda, 3.144.900 m²'lik alanın 1.011.514 m².'lik bölümü parsellenerek 7000 kişiye iş olanağı sağlayacak 39 sanayi kuruluşuna dağıtılmıştır. Bu kuruluşlardan 30'u üretime geçmiştir.

Görüldüğü gibi Cumhuriyet sonrasında kente yönelen kamu yatırımlarında 1970 sonrasında ise özel sektör yatırımlarında büyük bir yoğunlaşma olmuş, bunun sonucunda kent hızla büyüyerek çevresinin en önemli merkezi durumuna gelmiştir.

ESKİŞEHİR'İN DEMOĞRAFİK GELİŞİMİ :

1980 yılında ülke toplam nüfusu içindeki payı binde 11'e ulaşan Eskişehir; nüfus varlığı açısından Türkiye'nin önemli illeri arasında bulunmaktadır. İl nüfusundaki önemli büyümenin 1950 öncesinde gerçekleştiği, 1950 - 1980 döneminde gelişmenin ise ülke genelinin gerisinde kaldığı gözlenmektedir. 1950'li yıllarda ülke genelinde gözlenen nüfus patlamasına paralel olarak 1950 - 1955 döneminde Eskişehir il nüfus artış hızında önemli bir yükselme görülmekte ve bu dönemdeki yıllık ortalama artış hızı binde 29.5 ile ülke ortalamasını aşmaktadır. 1955 - 1960 yılları arasında Türkiye genelinde nüfusun artış hızındaki yükselme devam etmesine karşın Eskişehir'de önemli ölçüde bir gerileme göze çarpmaktadır. 1960 - 1965 döneminde Türkiye genelinde görülen azalma Eskişehir'de de etkisini sürdürmüş, binde 26 olan nüfus artış hızı bu dönemde binde 17'ye düşerek ülke ortalalmasını çok aşan bir gerileme göstermiştir. Nüfus artış hızındaki gerileme 1970'lerin ortasına değin sürmüş, 1975 - 1980 döneminde ise, ülke bütününde görülen önemli ölçüdeki gerilemeye rağmen Eskişehir'de yeniden yükselme eğilimi kazanmıştır.

TÜRKİYE ve ESKİŞEHİR'DE YILLIK ORTALAMA NÜFUS ARTIŞ HIZLARI (Binde)

Yıllar	Türkiye	Eskişehir
1935-1940	17.0	24.2
1940-1945	10.6	33.6
1945-1950	21.7	22.4
1950-1955	27.8	29.5
1955-1960	28.5	26.2
1960-1965	24.6	16.9
1965-1970	25.2	18.9
1970-1975	25.0	15.0
1975-1980	20.7	18.6

Kent merkez nüfusu açısından; bölgesi içinde 1975 yılında Ankara'dan sonra ikinci, 1980 yılında Ankara ve Konya'dan sonra üçüncü sırada yer alan Eskişehir'de kentleşme oranı 1927 yılında % 26.8 iken 1980 yılında % 63.2 olmuştur. Bu oran 1927 yılından 1945 yılına kadar artarak devam edenken, 1945 - 1950 döneminde azalmış, 1950 - 1955 yılları artışın en fazla olduğu dönem olmuştur. 1960 - 1965 yılları arasında artış az olmakla birlikte, 1955 - 1980 döneminde kentleşme oranında sürekli bir artış gözlenmektedir. Ülke bütününe paralel olarak 1950 - 1955 ve 1965 - 1970 yılları kırdan kente göçün önem kazandığı dönemlerdir.

İMAR PLANI İLE İLGİLİ ÇALIŞMALAR :

Eskişehir'in ilk imar planı, 1/5000 olarak 1952'de, 1/2000 olarak 1953 - 1954 yıllarında ve 1/1000 olarak ise 5.1.1956 yılında onanmıştır. Aradan yaklaşık 17 yıl geçtikten ve kent nüfusu 120.000'den 240.000'e ulaştıktan sonra 10.7.1973 tarihinde yeni nazım imar planı şeması özel bir firmaya ihale edilmiş ve 22.8.1975 tarihinde Bakanlıkça paraf edilmiştir. Özellikle yeni gelişmelerin sürdüğü ve yürürlükteki imar planı sınırları dışına taşmış bulunan 19 çevre mahallenin sorunlarına acilen cevap vermek amacı ile Eskişehir Belediyesi, uygulama planları elde etme girişiminde bulunmuştur. Özel bir firmaya hazırlattırılan bu alanların 1/5000 ölçekli planları Bakanlıkça uygun görülmemiş, yerel çözümlerden önce kentin bir bütün olarak ele alınması ve nazım imar planının hazırlanması, uygulama planlarına daha sonra geçilmesi görüşü benimsenmiştir. 14.4.1977 tarihinde İmar ve İskân Bakanlığı ve Eskişehir Belediyesi arasında imzalanan protokol uyarınca Eskişehir nazım imar planını hazırlama görevi İmar ve İskân Bakanlığına verilmiştir. 1/5000 ölçekli olarak hazırlanan bu plan 10.5.1978 tarihinde onanarak yürürlüğe girmiş, nazım plan kararları doğrultusunda hazırlanan 1/1000 ölçekli 19 kenar mahalleye ilişkin uygulama planları ise 17.12.1980 tarihinde onanmıştır. Plan müellifinin yetki belgesinin yetersiz oluşu nedeniyle 1/1000 ölçekli uygulama planlarının tamamlanması mümkün olmamıştır. Onanlı 1/5000 ölçekli nazım imar planının yapılmış imar planı değişiklikleri ile uygulamalarını da gözönüne alarak, kentin sosyo - ekonomik verileri ile mevcut yerleşim yapısına daha uygun bölgeleme ve yoğunluk kararlarını getirecek bir şekilde son gelişmelerle revize edilmesi ve 1/1000 ölçekli uygulama planlarının hazırlanması 9.8.1984 tarihinde 24 ay süre tanınarak yeni bir müellife verilmiştir. Şu anda Eskişehir'in merkez bölgesinde 1956 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama planı, kenar mahallelerinde 1980 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama planı uygulanmaya çalışılmakta, 1956 onanlı 1/1000 ölçekli uygulama planı ile 1978 onanlı nazım plan arasında çelişkili bir karar bulunması halinde ise, nazım planın uyulması zorunlu hükümleri uyarınca ya uygulama yapılamamakta veya tadilat yoluyla çelişkinin giderilmesine çalışılmaktadır. Çelişkilerin giderilmesinin uzun zaman alması veya giderilememesi uygulamaları aksatmak-

ta ve halkın şikayetlerine neden olmaktadır. Adı geçen planların dışında, 1956 yılından sonra 59 adet mevzi imar planı hazırlanmış, 1/1000 ölçekli uygulama planlarının bir bölümünün 1980 yılında onanması ile yürürlükteki mevzii plan sayısı 10'a düşmüştür.

ESKİŞEHİR'DE PLANLAMA VE UYGULAMA SORUNLARI :

Özellikle 1970 yılından sonra kent hızlı bir mekansal gelişme içine girmiş, yürürlükteki planın kentsel gelişmeyi yönlendirmede yetersiz kalması, hisseli parsellerin yaygınlık kazanmasına, konut, sanayi, küçük sanatlar ve okul, yeşil alan, sağlık tesisleri vb. donatımlara ait alan arzının arttırılamaması kentin bir çok bölgesinin denetimsiz olarak gelişmesine neden olmuştur.

Hızlı kentleşme ve büyümenin, hem kent çevresinde hem de gelişen merkezde arazi fiatlarının hızla artmasına yol açması ve plansız kararlarla bu artışlara hız kazandırılması, sanayi, konut gibi kullanışların değerli tarım toprakları üzerine kaymasına ve kamulaştırma güçlükleri nedeniyle çeşitli kamu kullanışlarının gerçekleştirilememesine yol açmıştır. Toplumsal ve ekonomik baskılar sonucunda ortaya çıkan imar tadilatı teklifleri ile bu tür kullanışların azalması veya tamamen ortadan kalkması hızlandırılmıştır. 1956 onanlı uygulama planında yapı nizamı ve yapılanma koşullarının belirtilmemesi, günün koşullarına göre hazırlanacak uygulama planında geç kalınması, kentte yönetmelik uyarınca uygulama yapılmasına ve bitişik yapı nizamının hakim olmasın neden olmuş bunun sonucunda ortaya çıkan yoğun konut alanlarında altyapı ve kentsel donatım alanları çok yetersiz kalmıştır.

Aşağıda ayrıntılarına gireceğimiz bu sorunların dışında, mevcut durum ile plan kararlarının uyuşmaması, plansız alanlardaki gelişmeyi denetim altına almak amacıyla hazırlanan birbirinden kopuk çok sayıda mevzii imar planı ile yürürlükteki plan bütünlüğünün bozulması, akçalı kaynakların yetersizliği, eleman azlığı uygulamada karşılaşılan sorunların başlıcalarıdır.

Bilindiği gibi belediyelerin, imar planlarını hazırlamada elastikiyete kavuşmaları, sosyal konut yapımı için gerekli alanların ayrılabilmesi, sanayi ve turizm tesisleri ile kamusal hizmetlere ait projelerin gerçekleştirilmesi toprak stoku temeline dayanan aktif şehircilik politikası ile mümkün olmaktadır. Ancak Eskişehir'de planlamayı etkileyecek ve mekansal gelişimi yönlendirecek arazi stokunun bulunmaması; 1970'lerden sonra sanayileşme sürecinin özel kesim yatırımlarıyla büyük ölçüde hızlanmasının da etkisiyle tüm gelişme alanlarının hisseli satışlara sahne olmasına ve kaçak yapılaşmanın hızlanmasına yol açmıştır. Yerel yönetimin denetlemekte güçsüz kalması da, 1970'lere değin diğer kentlerde görülen türden bir kaçak yapılaşmanın yaygın olmadığı Eskişehir'de gelişme alanlarının kısa sürede imar mevzuatına aykırı yapılarla dolmasına neden olmuştur.

Nitekim, kaçak yapıların yaygın olduğu mahallelerde yapılan bir araştırmada; 1965 yılından sonra yapımı hızlanan ve 3000 civarında olduğu tespit edilen gecekonduların Huzur, Erenköy, Karapınar, Büyükdere ve Orhangazi mahallelerinde yoğunlaştığı saptanmıştır. Hisseli parseller üzerine yapılan yaklaşık 28.000 civarındaki kaçak yapıların yoğunlaştığı semtler ise Erenköy, Şarhöyük, Fevzi Çakmak, Zafer, Kumlubel, Göztepe, Büyükdere, Gültepe, Şirintepe, Zincirlikuyu, Yeşiltepe, Sümer, Sazova, Ömür, Orhangazi ve Çamlıca'dır.

Kaçak yapılaşmanın;

Çifteler, Sivrihisar, Emirdağ ve Karadeniz yöresinden gelenlerin çoğunlukta bulunduğu ve oturanların büyük bir bölümünün Arçelik, Eti Bisküi Fabrikası ve Eston Beton Direk Fabrikasında çalıştığı Erenköy, Emek, Huzur ve Yenidoğan mahallelerinde 1969 - 1974 döneminde,

Emirdağ, Sarıcakaya ve havalisinden gelenlerin çoğunlukta olduğu ve Şeker Fabrikası, Eti Bisküi Fabrikası ve serbest çalışanların oturduğu Şarhöyük, Fevzi Çakmak, Zafer, Kumlubel mahallelerinde 1960'lı yıllarda,

Doğu illerinden, Seyitgazi ve çevresinden gelenlerin çoğunlukta olduğu ve genelde bekçi, işçi, memur ve çiftçilerin oturduğu Göztepe, Büyükdere, Gültepe mahallelerinde 1970 - 1973 döneminde,

Çoğunluğu çevre köylerden ve yurt dışından gelen göçmenlerin oluşturduğu ve genelde Eti Bisküi, Kiremit ve Tuğla Fabrikaları, Un Fabrikaları, DDY, İnşaatlarda işçi ve usta olarak çalışanların oturduğu Şirintepe, Zincirlikuyu, Yeşiltepe mahallelerinde 1970 - 1980 döneminde,

Bir bölümünü Artvin'den gelenlerin oluşturduğu ve büyük çoğunluğunun DDY, Basma Fabrikasında çalıştığı, sebzecilikle uğraştığı Sümer mahallesinde 1965 yılında,

İncesu, Kızılinler, Kümbet, Kartal, Dutluca, Akçayır gibi çevre köyler ve havalisinden gelenlerin ikamet etmekte olduğu ve genelde Magnezit Fabrikasında, DDY ve Kümaşta çalışan işçilerin oluşturduğu Sazova, Ömür, Orhangazi mahallelerinde 1968 - 1972 yıllarında,

Eskişehir'in yakın köylerinden, söğüt ve civarından gelenlerin oturduğu ve genelde Basma Fabrikasında çalışan işçilerin oluşturduğu Çamlıca mahallesinde 1975 - 1980 döneminde hızlandığı tespit edilmiştir.

Bu mahallelerin ortak özelliği küçük ve büyük sanayi kuruluşlarının çevresinde ve kent merkezine ulaşan ana bağlantılar üzerinde kurulmuş olmalarıdır. Kent çevresine yayılan ve 1970'lerden sonra Eskişehir'in mekansal yapısında ağırlık kazanan bu tür yapıların diğer kentlere oranla daha nitelikli gereçlerle inşa edilmesi, nitelik yönünden bir sorun çıkarmamakta ancak birbirinden habersiz ve belli bir plan gözönünde bulundurulmadan yapılan özel parselasyonlar sonucu ortaya çıkan çıkmaz sokaklar, kentsel ulaşım ağını çözümlenmesi zor bir duruma getirirken, bu şekilde oluşan konut alanları altyapı ve kentsel donatım alanlarının yetersiz kalmasına neden olmaktadır.

GECEKONDULARIN YILLARA VE MAHALLELERE DAĞILIMI (İmar Affına Müracaat Eden)

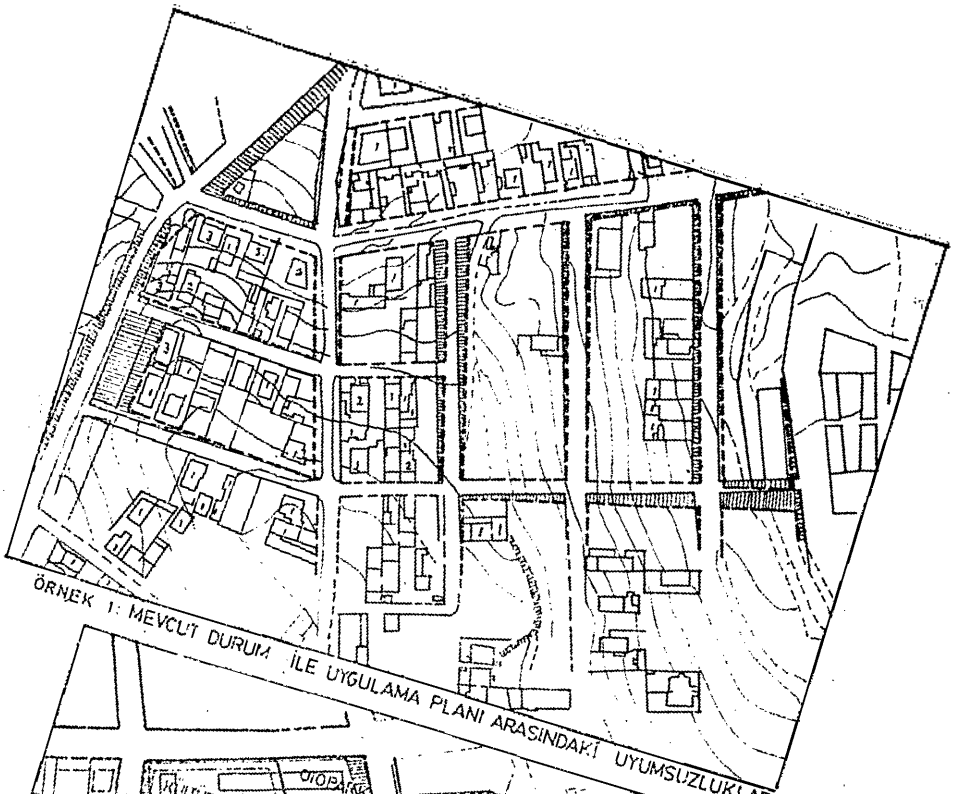
Mahallesi	1950	1950-1955	1955-1960	1960-1965	1965-1970	1970-1975	1975-1980	1980-1985	Toplam
Huzur	—	—	1	12	43	10	116	36	218
Erenköy	—	5	—	4	13	17	113	72	224
Karapınar	4	5	4	5	4	9	24	14	69
Büyükdere	1	—	—	1	—	6	28	44	80
Orhangazi	—	1		17	21	16	37	14	106
Alanönü	2	—	1	3	14	2	14	16	52
Gültepe			1				2	19	22
Zincirlikuyu	1		3	2	5	7	7	1	26
Diğer	26	24	13	10	21	20	40	23	117
Toplam	**32**	**35**	**23**	**54**	**121**	**87**	**381**	**239**	**972**

Kaynak : İmar Affı Başvuru Formları.

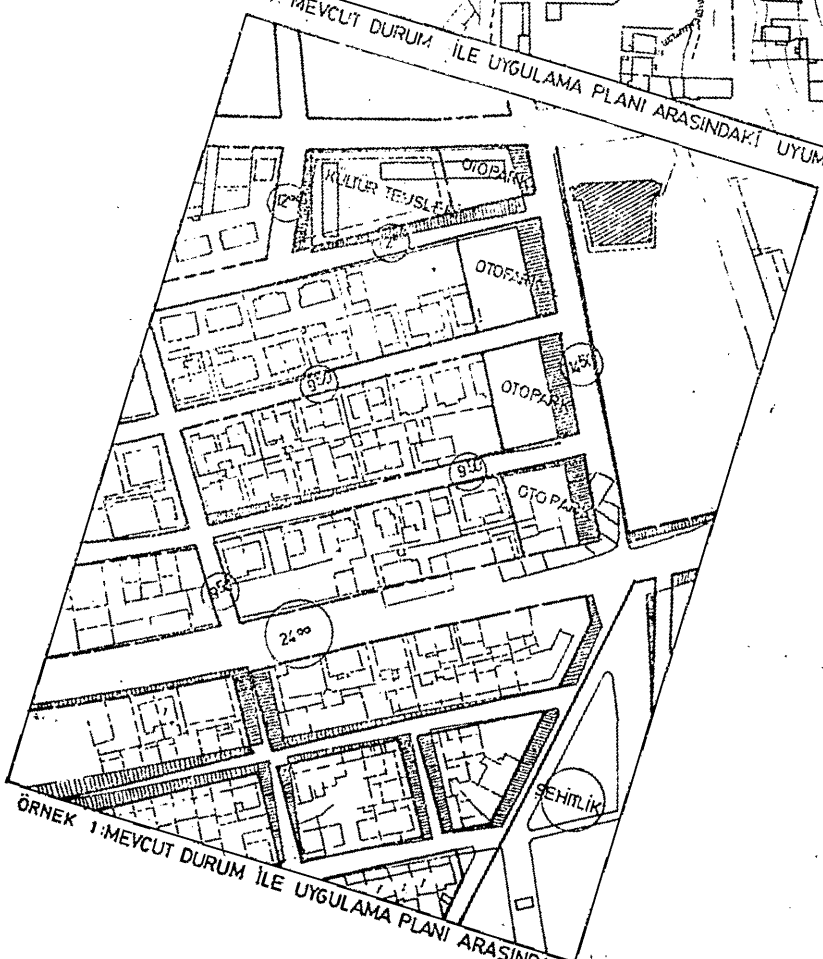
İmar planlarının uygulanmasındaki güçlüklerin büyük bir çoğunluğu plan elde etme sürecine girerken tam olarak saptanmamış olan fiziksel durumun uygulamada ayrıntıları ile ortaya çıkması sonucunda olmaktadır. İmar Kanunu, şehir planlamaları için topoğrafik haritaları zorunlu görmekte, nazım planların hazırlanmasında yeterli kabul edilen topoğrafik haritalar, uygulama planlarının hazırlanmasında varsa kadastral verilerle tamamlanabilmektedir. Genelde, halihazır haritalar mevcut yapıyı tam olarak yansıtmamakta, planlar mülkiyet etüdleri tam olarak yapılmadan hazırlanmaktadır. Planlama süresinde dikkate alınamayan bu tür fiziksel veya kadastral eksiklikler, onanlı planların önerdiği yerleşim deseni ile kentin mevcut yapısı arasında bir takım uyumsuzlukların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Eskişehir'de hem 1956 hem de 1980 onanlı uygulama planında gözlenen bu uyumsuzluklar lüzumsuz yol fazlalıkları ve kamulaştırmalara yol açtığından planların uygulanma olanağını azaltmakta veya plan tadilatını zorunlu hale getirmektedir. Uygulama planlarında yapılmaya başlanan bu tür değişiklikler politik veya ekonomik baskılarla bütünleşerek uygulama planlarının nazım plan ilkelerinden uzaklaşması sonucunu doğurmaktadır. (Örnek : 1)

Bir diğer uygulama güçlüğü de 1978 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli nazım imar planı ile 1956 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli uygulama planları arasındaki çelişkilerdir. Nazım imar planın uyulması zorunlu hükümleri uyarınca çelişki olan alanlarda yeni uygulama planları yapılıncaya kadar uygulama yapılmaması gerekmektedir. Ancak nazım plan kararları doğrultusunda hazırlanacak yeni uygulama planlarının yaklaşık 10 yıllık bir süre geçmesine karşın hazırlanamaması çeşitli baskılar doğurmuş ve çeşitli dönemlerde 1956 onanlı plan kararlarına göre uygulama yapılması veya çeşitli bölgelerde tadilat teklifleri hazırlanmasını zorunlu hale getirmiştir. Örneğin; şehrin ana ulaşım arterlerini oluşturan Sakarya, İstasyon v.b. caddelerin yol genişlikleri mevcut teşekküle göre düşürülmüştür. Nazım planın onaylandığı 1978 yılında plan kararları doğrultusunda açılması mümkün olan bu yollarda, nazım plan kararları dikkate alınmadan, 1956 onanlı uygulama planlarına göre uygulama yapılması sonucunda zorunlu olarak yapılan bu değişiklikler ile hem devamlılığı olan yollar belli bir kesimde daraltılacak hem de çok kısa bir süre sonra önemli ulaşım sorunları ile karşı karşıya kalınacaktır. Çelişki olan bölgelerde uygulama planlarının hazırlanması beklenerek uygulama yapılmaması halinde ise halkın baskıları ve şikayetleri sonucunda uygulayıcılar güç durumda kalmaktadır. (Örnek : 2)

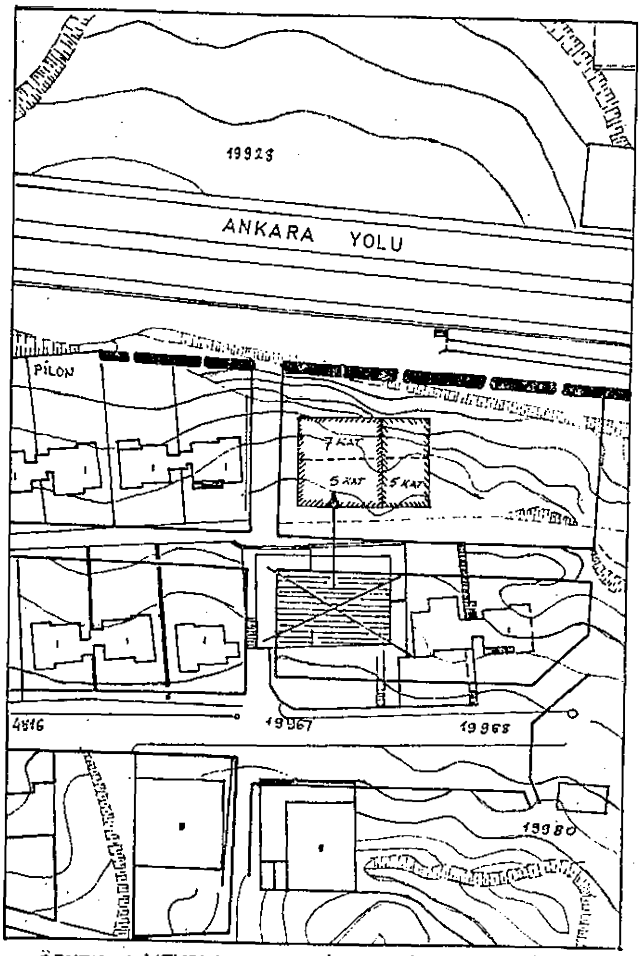
Yürürlükteki mevcut planların ilkelerine aykırı oldukça fazla sayıda plan değişikliği yapılması planların geçerliliğini azaltmış, uygulamaya yön verecek başka bir planın bulunmaması da çalışmaların gelişi güzel ve özel çıkarlarca güdülen baskılara göre sürdürülmesine yol açmıştır. 1959 - 1984 yılları arasında İmar ve İskân Bakanlığına (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı) iletilen 517 adet değişiklik isteminin büyük bir bölümü onanmıştır. Onanan tadilat teklifleri arasında



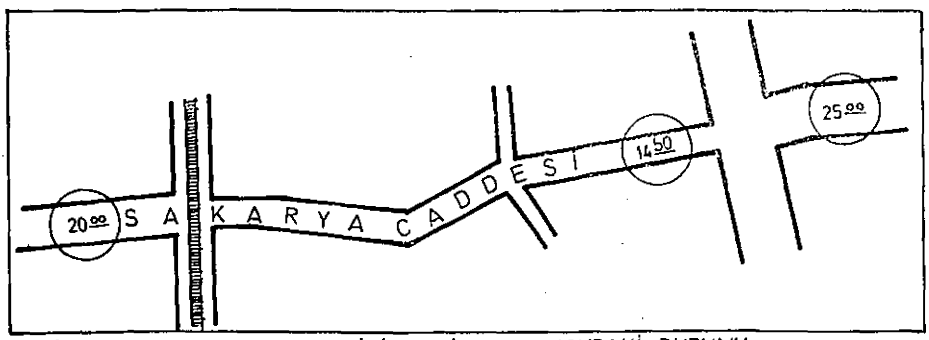
ÖRNEK 1: MEVCUT DURUM İLE UYGULAMA PLANI ARASINDAKİ UYUMSUZLUKLAR (Kaymalar)



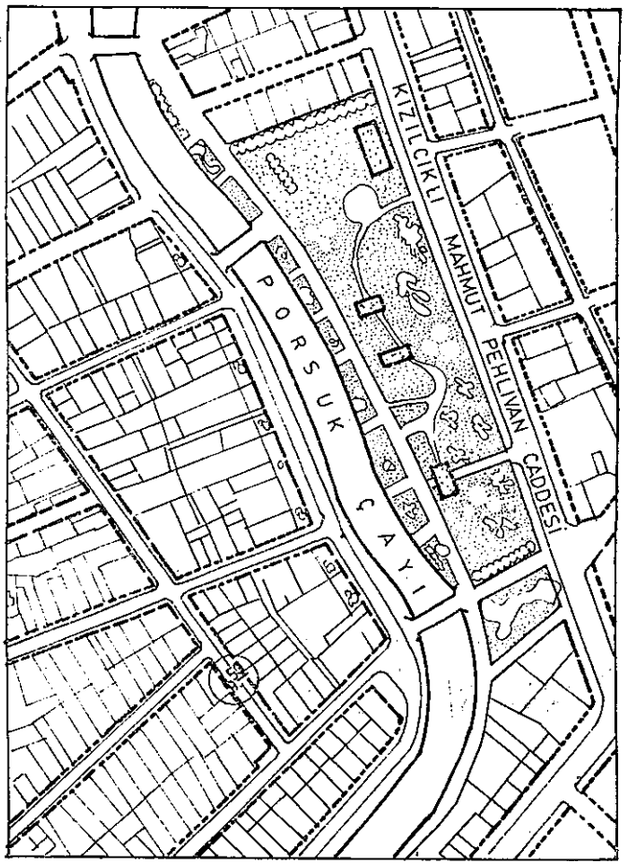
ÖRNEK 1: MEVCUT DURUM İLE UYGULAMA PLANI ARASINDAKİ UYUMSUZLUKLAR



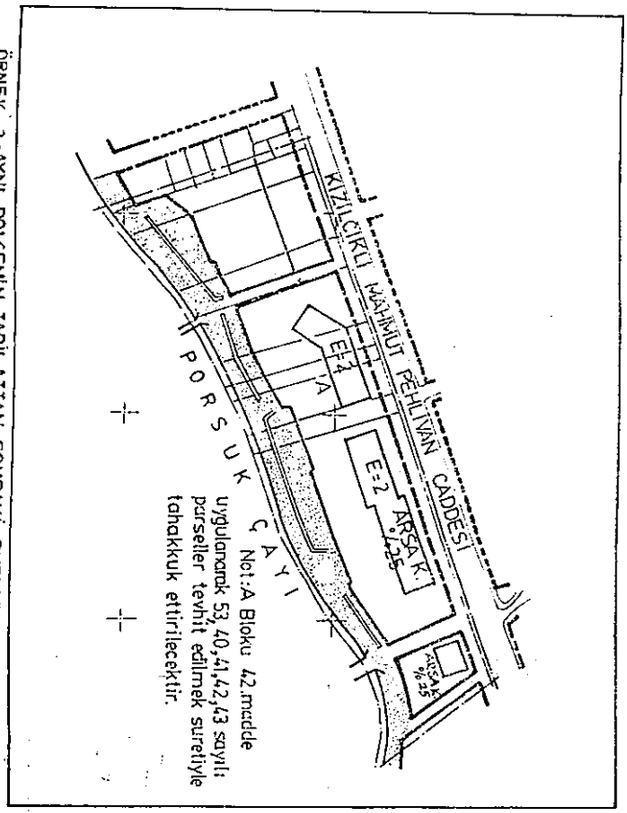
ÖRNEK 1:MEVCUT DURUM İLE HALİHAZIR HARİTALAR ARASINDAKİ UYUMSUZLUKLARA 1 ÖRNEK



ÖRNEK 2:SAKARYA CADDESİNİN TADİLATTAN SONRAKİ DURUMU



ÖRNEK 3 :Porsuk Çayı kenarında yeşil alan olarak ayrılan bölgenin tadilattan önceki durumu.



ÖRNEK 3 :AYNI BÖLGENİN TADİLATTAN SONRAKİ DURUMU

1959 — 1984 YILLARI ARASINDA TEKLİF EDİLEN İMAR TADİLATLARI

	Toplam Tadilat Sayısı	Yeşil Alandan konuta dönüştürülen alanlar		Yeşil Alandan Diğer kullanışlara		Kamu Kullanışlarından konut ve ticarete		Konut ve Diğer Kullanışlarından yeşil alana	
		Onanan	Onanmayan	Onanan	Onanmayan	Onanan	Onanmayan	Onanan	Onanmayan
1959-1965	63	3	1	2	—	5	5	1	
1965-1970	119	9	2	5	—	9	3	7	
1970-1975	118	8	14	4	—	11	4	1	
1975-1980	43	—	3	3	2	1	1	—	
1980-1985	174	—	3	2	—	3	1	9	1
Toplam	**517**	**20**	**23**	**16**	**2**	**29**	**14**	**18**	**1**

Kaynak : Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü Tadilat Karteksi

yeşil alan ve kamu kullanışlarından konut ve ticarete dönüştürülen alan sayısı oldukça fazladır. Bu değişiklikler, kentsel ölçekteki yeşil alanlardan başlayarak, komşuluk birimleri ölçeğinde yer alması gereken, çocuk bahçesi ve oturma alanlarına kadar çeşitli büyüklüklerdeki kullanışlar açısından büyük eksikliklerin göze çarptığı kentte yeşil alan standardının daha da azalmasına ve kentsel donatımlardan yoksun konut alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Özellikle kent merkezinde bu tür kullanışlar için yeterli alan bulunamaması sağlıksız mekanlar oluşturmaktadır. (Örnek : 3)

Mevcut imar planlarındaki eklenti ve değişiklikler sonucu yanyana olmaması gereken fonksiyonların yanyana gelmesi kentsel kullanımlar arası uyumun sağlanmasını engellemektedir.

Yarışma ile projelendirilmesi yapılan fuar alanının bir bölümünün güvenlik şeridi içinde kalması, daha sonra bu bölgenin TUSAŞ Uçak Fabrikasına tahsis edilmesi hem fuar alanının uygulanabilirliliğini ortadan kaldırmış, hem de bu alanda belediyece gerçekleştirilen gazinolar ile mevcut konut alanlarının TUSAŞ Uçak Motor Fabrikası ile iç içe girmesine neden olmuştur.

Bir diğer örnek; kentimizde yapılacak olan kültür sitesi ile ilgilidir. Kültür sitesi olarak tadilatla yer seçimi yapılan alanın, kentimizin önemli camilerinden bir tanesinin yanında olması, bu sitenin içinde yer alacak fonksiyonlar ve estetik açısından sakıncalı görülmüş, ikinci bir tadilatla bu alan yeşile dönüştürülmüştür. (Örnek : 4)

Mevcut planlarda bazı temel kullanışlara başlangıçta yer ayrılmaması, ya bu kullanışların ucuz ve kolay bulunan alanlarda gelişmesine neden olmakta veya tadilatlarla getirilen yeni yer seçimi kararları kamuoyunun tepkisine yol açmaktadır. Bu konuda güncel bir örnek vermek istiyoruz. Bilindiği gibi Eskişehir, oligometalik alkali ve toprak alkali, bikorbonatlı termal sular grubuna giren ve karaciğer, safra yollarında olumlu etki yapması yanında, şeker hastalığını tedavi edici, kandaki kimi maddelerin temizlenmesini sağlayıcı etkisi olan ve sıcaklığı 38 - 45 derece arasında değişen şifalı su kaynakları yönünden oldukça zengindir. Yürürlükte olan her iki planda da bu kaynakların değerlendirilmesine yönelik bir kararı ne yazık ki görmemekteyiz. Eskişehir Belediyesi ile Anadolu Üniversitesince yapılan bir işbirliği sonucunda hem bu kaynakların değerlendirilmesi hem de kentin sosyo - ekonomik yapısına olumlu katkı sağlamak amacıyla kaynak bölgesinde yer alan çarşı mıntıkasının bir bölümünde termal tesisler ve hidroterapi merkezi yapılması hususunda anlaşmaya varılmıştır. Bu amaçla hazırlanan bir tadilat teklifi Bakanlığa iletilmiş ancak özellikle çarşı

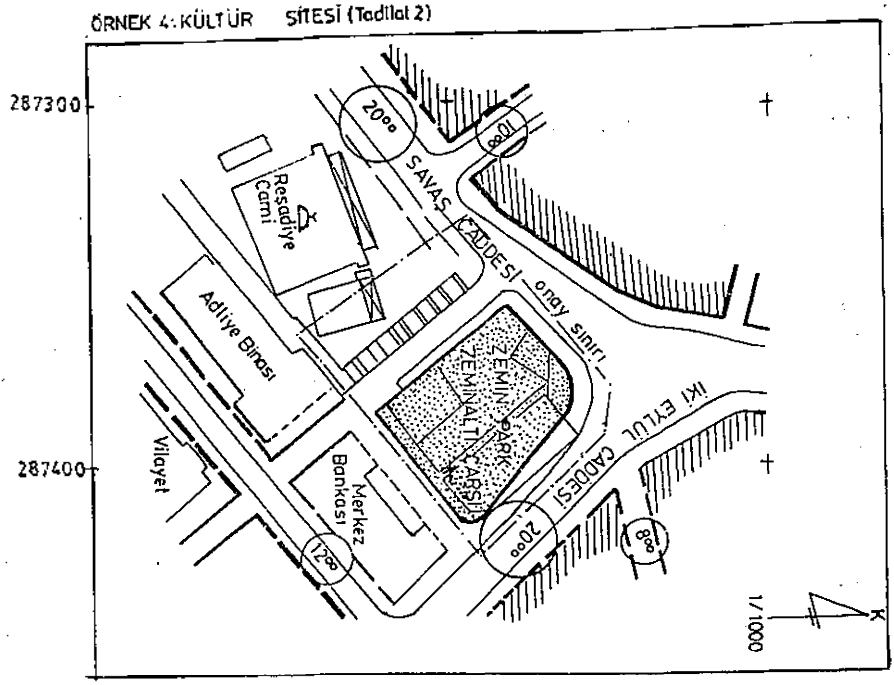
esnafının ve kamuoyunun çok büyük tepkisiyle karşılaşılmıştır. Oysa ekonomik ve toplumsal yönden kentimize çok büyük yarar sağlıyacak böyle bir planlama kararının yürürlükteki planlarda yer alması böyle bir girişimin şimdiye kadar gerçekleşmesini sağlayabilirdi.

Eskişehir kentinin dağınık bir yapı göstermesi, sanayi kuruluşlarının kent içinde çok geniş alanlar kaplaması, sanayi alanları ve ana ulaşım arterleri üzerinde yer alan imar mevzuatına aykırı konut alanlarının düşük yoğunluklarla geniş alanlara yayılması gibi kent merkezi ile konut alanları arasındaki uzaklıkları arttırıcı etkenler ile mali olanaksızlıklar sonucunda ortaya çıkan kamulaştırma güçlükleri nedeniyle önemli ulaşım arterlerinin açılamaması veya mevcut yolların genişletilememesi kentteki ulaşım sorununu arttırmakta, özellikle sabah ve akşam saatlerinde trafik sıkışıklıklarına neden olmaktadır.

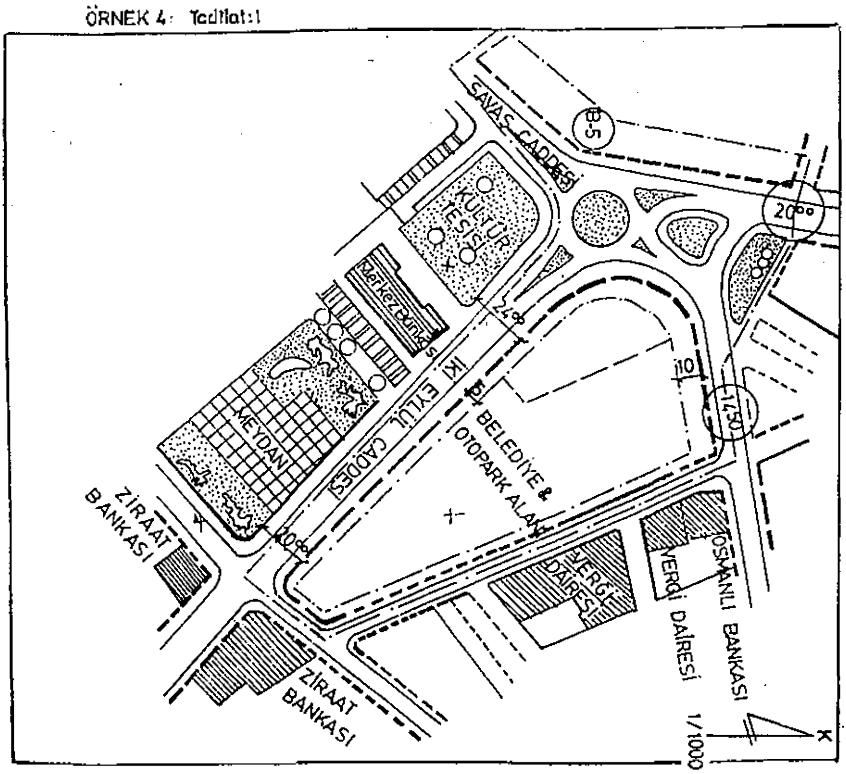
Belediyenin görev alanı içinde olan bir çok uygulamanın çok az sayıda elemanla yürütülmeye çalışılması da işlerin aksamasına etki eden faktörlerin önemlilerinden bir tanesidir. Bu kadar çok planlama sorunu olan ve çok ağır görevler yüklenen kentimiz belediyesinde tek bir şehir plancısı bile bugüne değin görev almamıştır.

«Sanayileşme - Kentleşme Etkileşimi - Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları»nın tartışıldığı bu toplantıda, kentimiz açısından yönlendirici ve gelecek için büyük anlam ifade edebilecek çözümlemeler, sonuçlar elde edileceğine inancımız büyüktür. Ancak ilk etapta yapılacak işin; kentin sosyo - ekonomik, demoğrafik ve doğal verileri ile mevcut yerleşim yapısına daha uygun bölgeleme ve yoğunluk kararlarını içeren bir planın en kısa sürede yapılması ve birbirinden kopuk, geçici çözümler getiren uygulamalardan vazgeçilmesi olduğu kanısındayız. Ülkemizde planlama sürecinden sözedildiğinde başlanılan ve bitirilen bir planlama çabası anlaşılmakta ve planlama süreci metodolojisinin de başlatılan ve bitirilen bir olay olduğu görüşü ile yanlış davranışlara bile girilmektedir. Oysa ki planlama süreci devamlılığı olan ve bitmeyen geniş kapsamlı bir süreçtir. Bu nedenle yalnızca planın yapılması ile de iş bitmemektedir. Yerel yönetimin de elindeki tüm olanakları kullanarak elemanlarını takviye etmesi ve planlamanın bir süreç olduğunu gözönünde bulundurarak, planlar üzerinde sürekli olarak günün koşullarına uygun halkın istek ve gereksinimlerine cevap, gelişmelere yön verebilecek düzenlemeleri yapmasının, sorunları bir ölçüde de olsa azaltacağı inancındayız.

ÖRNEK 4: KÜLTÜR SİTESİ (Tadilat 2)



ÖRNEK 4: Tadilat:1



KAYNAKLAR :

1. Eskişehir İl Yıllığı, Uğur Matbaası 1973.

2. Eskişehir Ticaret ve Sanayi Odası, **Eskişehir İlinin İktisadî Bünyesi ve İmalat Sanayiinin Gelişme İmkânları,** Türkiye Ticaret Odaları Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Matbaası, Ankara 1964.

3. Eskişehir Ticaret Odası, **Ekonomik Tahliller ve Faaliyetlerimiz,** Uğur Matbaası, Eskişehir 1975.

4. Eskişehir Sanayi Odası Dergisi, **Eskişehir İmalat Sanayiinin Bugünkü Durumu,** Ağustos 1970 Sayı 1.

5. İnankul, Şule; **Türkiye'de Kentleşme - Sanayileşme Sürecinde Kent Merkezinin Gelişme Süreci - Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi,** Doktora Tezi, İstanbul 1985.

6. Tonguç, Ali Merdan; **Eskişehir Sanayiinin son 40 yıllık Durumuna Kısa Bir Bakış,** Eskişehir Sanayi Odası Dergisi, Sayı 2, Aralık 1970.

7. **Yurt Ansiklopedisi,** 1982 Anadolu Yayıncılık A.Ş., 4. Cilt (2814-2946)

8. 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı İzah Raporu.

9. Dünya Şehircilik Günü
6, 7 8 Kasım 1985, ESKİŞEHİR

ESKİŞEHİR İÇME SUYU KAYNAĞI OLARAK PORSUK ÇAYI'NIN ENDÜSTRİYEL VE EVSEL ATIKLARLA KİRLENMESİ

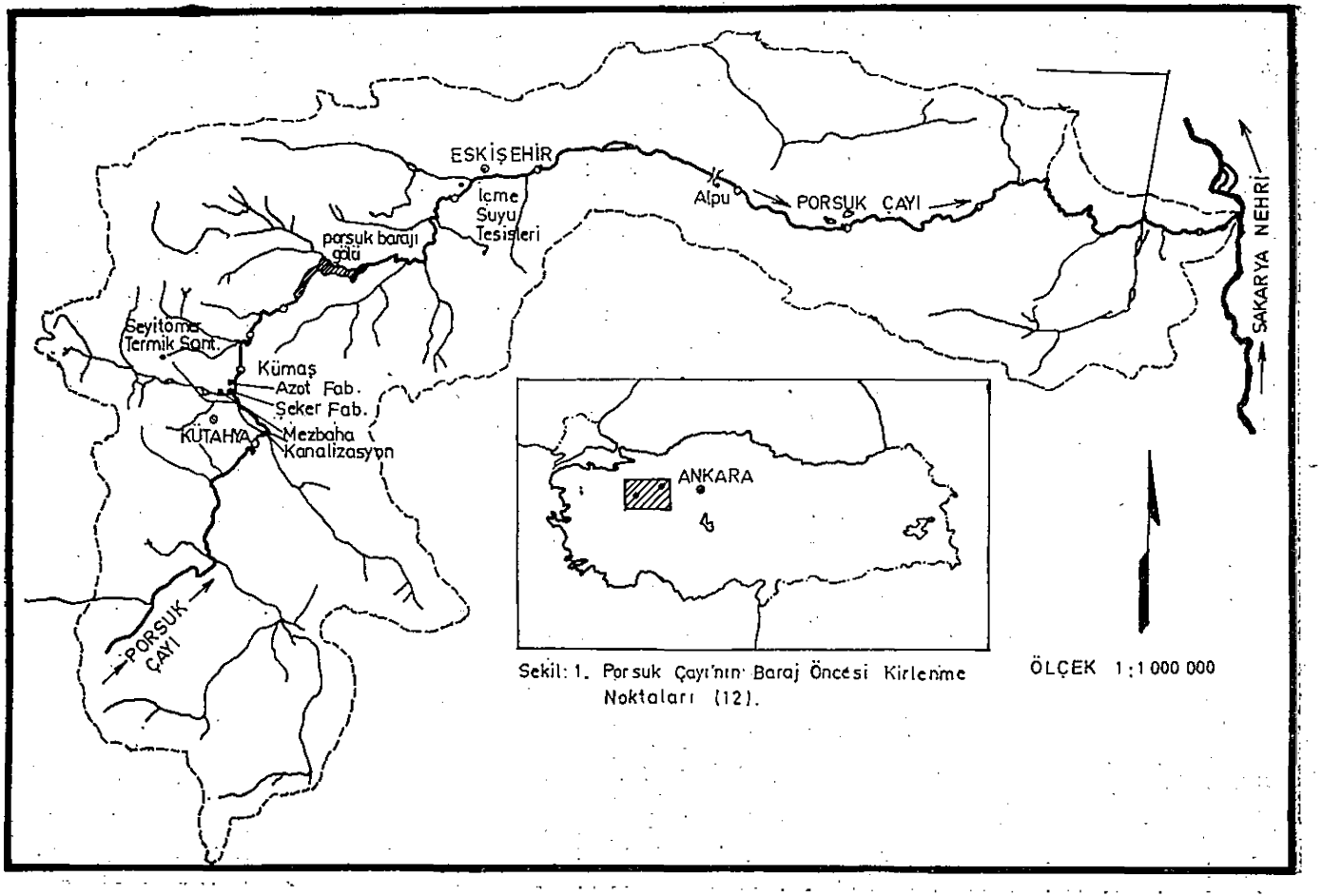
Prof. Dr. Nazmi Oruç
Anadolu Üniversitesi
Müh. Mim. Fak. Eskişehir

ÖZET

Hızlı nüfus artışı, endüstri için uygun olmayan yer seçimi, kanalizasyon ve arıtma tesisleninin birlikte kurulmayışı ve kısaca plansız şehirleşme ve plansız bölgesel gelişme gibi temel nedenlerle oluşan kıta içi su kaynaklarının kirlenmesi konusunda Porsuk Çayı çok çarpıcı bir örnektir. Şehir merkezini taşkınlardan korumak üzere yaklaşık 40 yıl önce inşa edilen Porsuk Barajı, havzanın en önemli sulama suyu kaynağı olup çok yakın bir gelecekte Eskişehir'in içme ve kullanma suyunu da sağlayacaktır. Porsuk Çayından ayrıca endüstri suyu sağlanması ve su ürünleri açısından da kısmen yararlanılmaktadır. Porsuk Çayı baraj öncesi genelde Şeker Fabrikası atık suları, Kütahya şehri kanalizasyon atıkları, mezbaha atıkları ve Seyitömer Termik Santralı atıkları ile fiziksel, kimyasal ve mikrobiyolojik yönden büyük ölçüde kirletilmektedir. Bu haliyle baraj gölü bir su rezervuarından öteye fiziksel, kimyasal ve organik kirlilik unsurlarının kısmen ayrıştırılıp biriktirildiği bir alıcı ortam ve fakültatif oksidasyon havuzu tipi arıtma tesisi gibi kullanılmaktadır. Bu durumun devamı içme suyu kaynağı olarak kullanılacak olan baraj suyunun kalitesinin bozulmasına ve barajın daha kısa sürede dolmasına neden olacaktır.

GİRİŞ

Batı Anadolu Platosunda deniz seviyesinden yaklaşık 1200 m. yükseklikteki Tokul köyü civarında doğan Porsuk Çayı bu yöredeki çeşitli kaynakları da alarak doğu yönünde 436 km.'lik bir akış uzunluğundan sonra deniz seviyesinden yaklaşık 600 m. yükseklikteki Sakarya Nehri ile birleşmektedir (12). Şekil 1'de de görüldüğü gibi akarsu bu arada 1985 geçici nüfus sayımlarına göre şehir nüfusları sırasıyla 120354 ve 367328 olan Kütahya ve Eskişehir şehirlerinden geçmektedir (4). Hızla endüstrileşmekte ve nüfusu artmakta olan Porsuk Havzasında çok önemli bir yeri olan Porsuk Çayı'nın kirlenmesinin ana nedenleri evsel, endüstriyel ve tarımsal kaynaklıdır. Çok yakın bir gelecekte Eskişehir'in içme ve kullanma suyunu sağlayacak olan Porsuk Çayı aynı zamanda tüm havzanın en önemli sulama suyu kaynağıdır. Porsuk Çayından ve bu suyun beslediği yeraltı suyundan ayrıca endüstri ve halkın kullanma suyu sağlanmakta su ürünleri açısından da kısmen yararlanılmaktadır. Porsuk Çayı'nın kirlenmesi



Sekil: 1. Porsuk Çayı'nın Baraj Öncesi Kirlenme Noktaları (12).

konusunda son 15 yıldır başta Devlet Su İşleri (12) ve İller Bankası (5) olmak üzere çeşitli kuruluş ve araştırmacılar tarafından çok sayıda çalışma yapılmış olup halen devam eden çalışmalar (1) da vardır. Bu çalışmalardan ve kişisel gözlemlerimizden elde edilen bazı temel sonuçlar ve öneriler aşağıda ana başlıklar halinde verilmiştir.

EVSEL KİRLİLİK

Coğrafî konumu nedeniyle akarsuyun menba kısmına yakın olan Kütahya şehir merkezi yeni içme ve kullanma suyunu (1000 lt/sn) Porsuk Çayı'nın önemli kollarından biri olan Gelinkaya Porsuk Çiftliği mevkiinden sağlamak üzeredir. Şehir merkezinin yeni yapılan kanalizasyon sistemi de şehrin tüm evsel atıklarını hiçbir arıtma işlemi görmeden doğrudan Porsuk Çayına taşımaktadır. Şehir merkezinin nüfusu 120 000 kişi, organik kirlilik yükü, azot yükü ve fosfor yükü ise kişi başına sırasıyla 45 gm. 7 gm. ve 1,5 gm. olarak alınırsa bir yılda evsel atıklarla Kütahya şehir merkezinden 1 971 000 kg. organik kirlilik, 306 600 kg. azot ve 65 700 kg. fosforun Porsuk Çayı'na verildiği kolayca hesaplanabilir. DSİ (12) tarafından 1979 yılında Kütahya şehir merkezi nüfusunun 92 454 kişi ve kanalizasyondan yararlanma oranının yaklaşık % 20 olarak alınmasıyle yapılan hesaplamada bu değerler sırasıyle organik kirlilik yükü = 306 680 kg/yıl, Azot yükü = 47 085 kg/yıl ve fosfor yükü = 10 123 kg/yıl olarak bulunmuştur. İnsan sağlığı açısından çok tehlikeli olan bulaşıcı hastalık amillerini de taşıyan bu kanalizasyon atıklarının eski hesaba göre yaklaşık 6 - 7 kat artmasına karşılık hiç bir arıtma işlemine tabi tutulmadan Porsuk Çayı aracılığı ile günümüzde Porsuk Barajına gönderilmesi her yönü ile çok düşündürücüdür.

ENDÜSTRİYEL KİRLİLİK

Kütahya Şeker Fabrikası : 1954 yılında kurulan fabrikanın yıllık üretimi 35 000 ton şeker ve 12 000 ton küspe olup çeşitli işlemler sonucu oluşan 696 121 kg/yıl organik kirlilik, 24694 kg/yıl azot yükü ve 896 kg/yıl fosfor yükünün Porsuk Çayına verdiği kaydedilmektedir (12). Özellikle toplam organik kirlilik bakımından önem taşıyan atıkların kampanya döneminde Porsuk Çayına verilmemesi için son yıllarda fabrika tarafından yaptırılan atık su çökeltme havuzlarının verimli bir şekilde çalıştırılması gerekmektedir.

Kütahya Mezbahası : Büyük ve küçükbaş hayvan kesimi ile günde yaklaşık 8 - 10 ton et üretiminin yapıldığı kaydedilen mezbahada ikan, yıkama suları, hayvanların mide ve bağırsak muhteviyatı ve zaman zaman iç organları da doğrudan Porsuk Çayı'na bırakılmakta olup yıllık organik kirlilik yükü = 54432 kg. olarak verilmektedir (12).

Kütahya Azot Fabrikaları : Ülke tarımı için gerekli olan basit ve karışık azotlu gübreleri ve yurt savunmasında gerekli olabilecek olan patlayıcı maddelerin esasını teşkil eden TAN (Teknik Amonyum Mitrat) üretmek amacıyla yaklaşık

30 yıl önce kurulan azot fabrikalarının ülkemiz endüstrisinde büyük önemi vardır (15). Seyitömer yöresindeki kalorifik değeri düşük olan linyit kömürü yataklarına yakın olması, ulaşımın kolaylığı, ucuz ve bol işçi bulunabilmesi, yeterli su kaynaklarının bulunması ve atık suların uzaklaştırılması için Porsuk gibi bir akarsuyun alıcı ortam olarak bulunması gibi temel nedenlerle Kütahya'da kurulan fabrikada proses gereği saatte 20 000 ton su kullanılmakta ve bu suyun saatte yaklaşık 700 - 800 tonu Porsuk Çayı'na verilmektedir. Atılan bu suyun bir kısmı durultma havuzlarında bekletilerek katı parçacıkların kısmen çökeltilmesi sağlanmaktadır (12). Porsuk Baraj suyunun Eskişehir'in içme ve kullanma suyu kaynağı olarak ele alınmasından bu yana İller Bankası (5), ve DSİ (12), tarafından yürütülen çeşitli çalışmalarda azot fabrikalarının Porsuk Çayını özellikle NO_3, NO_2, NH_4^+ ve katı parçacıklarla aşırı derecede kirlettiği belirlenmiştir. Devlet Su İşleri (12) tarafından Baraj öncesi Çalça gözleme noktasında yapılan ölçümlere göre azot fabrikalarından yılda atılan 160 777 kg. azot (toplam azot yükünün % 80'i) akarsu aracılığı ile baraja gelmektedir. Amonyum, nitrit ve nitrat bileşikleri ile zenginleşen Porsuk Çayının beslediği yeraltı sularında da bu bileşiklerin fazlalaştığı genellikle bilinmektedir (5) (2). Bu arada «Kütahya Azot İşletmeleri Artık Sularından Tarımda Yararlanma Olanakları» konusunda yapılan bir çalışmada atık kanalı suyu ile Porsuk Çayı suyunun 1:2 oranında karıştırılması halinde şeker pancarı, yulaf ve mısır bitkilerinde kontrole oranla mahsulde önemli artışlar olduğu ve bu nedenle uygun bir kapalı sistemle tarım topraklarına verilebileceği ve çevre kirliliğininde bu yolla önlenebileceği belirtilmiştir (7).

Kütahya Manyezit Fabrikası : Yurdumuzun önemli doğal kaynaklarından biri olan manyezit ham cevherini işleyerek yüksek sıcaklığa dayanıklı sinter manyezit üreten fabrika 1976 yılından beri faaliyette olup 1984 yılı üretimi 81400 tondur (10). Bir ton mamul madde üretimi için yaklaşık 10 ton yeraltı suyunun kullanıldığı tesiste yıkama suları 4 mm.'den küçük boyuttaki manyezit ve serpantiden oluşan katı partiküllerle birlikte Porsuk Çayı'na verilmektedir. Fabrika atık kanalının akarsuya karışma noktasındaki ortalama debisi 20 lt/sn, içerdiği toplam katı madde miktarı 50 gm/lt olarak alındığında (11), günde 86.4 ton atığın Porsuk Çayına verildiği hesaplanabilir. Bu kirliliğin önlenmesi için fabrikanın basit sedimentasyon havuzları yaptırması gerekmektedir.

Seyitömer Termik Santralı : Seyitömer yöresindeki düşük kalorili linyit kömürlerini yerinde değerlendirmek için kurulan 3 x 150 mW kurulu gücündeki termik santralde 1984 yılında 3 031 720 ton linyit kömürü yakılarak 2 219 635 000 kwh elektrik enerjisi üretilmiştir (14). Üretim sırasında çeşitli yıkama suları ile santralden ortalama debisi 266 lt/sn pantikül derişimi 285 mg/lt olan atık su ile günde 6,5 ton partikül bırakılmaktadır (11). Santralde mevcut atık su çökeltme havuzlarının verimli bir şekilde çalıştırılması halinde bu miktarın önemli derecede azaltılması mümkündür.

PORSUK BARAJ GÖLÜNÜN AŞIRI BESLENMESİ

Özellikle Eskişehir şehir merkezini taşkınlardan korumak için 1947 yılında inşa edilen baraj kotu 1972 yılında 18 m. daha yükseltilerek yararlanılan su toplama hacmi $312x10^6$ m^3'e çıkarılmıştır. (2). Alpu ovasında 17940 hektar tarımsal alanın sulanmasında kullanılan baraj gölünden çok yakın bir gelecekte Eskişehir şehir merkezi içme ve kullanma suyunu sağlayacaktır. Bu nedenle özellikle baraja gelen azot ve fosfor yükleri ve katı madde miktarının bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Göller organik çevrime bağlı olarak az beslenmiş göller (Oligotrophic), beslenmiş göller (Eutrophic) ve kötü beslenmiş göller (Dystrophic) olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır (13). Az beslenmiş göllerde besleyici madde girişi çok az olup göl dibinde organik madde birikimi olmamakta veya çok az olmaktadır. Oksijen yılın her döneminde ve çeşitli derinlikte bulunabilmektedir. Aşırı beslenen göllerde ise fazla miktarda organik madde bulunmakta ve alg patlaması görülmektedir. Organik maddelerin bozunma hızı üretim hızının çok altında olduğundan önemli oranda dip çamuru oluşmakta ve gölün derinliği azalmaktadır. Su kütlesi giderek azalan göl, bir süre sonra bataklaşmakta ve yok olmaktadır. Evsel ve endüstriyel atıkların doğrudan doğruya göle verilmesi bataklaşma sürecini hızlandırmaktadır. Göllerde aşırı beslenmenin derecesi genellikle göle gelen azot ve fosfor miktarı ile ilgilidir. Bu maddelerden birinin az olması göl içindeki bitki büyümesinin yavaşlamasını ve dolayısıyle göl koşullarının iyileşmesini sağlamaktadır. DSİ (12) tarafından 1978 - 1979 yıllarında Porsuk Baraj Gölü için bu konuda yapılan çalışmada barajda kalan toplam inorganik azot miktarının yılda 1420 ton, rezervuara gelen toplam inorganik azot miktarının ise 88,7 $g.N/m^2$-yıl olduğu hesaplanmıştır. Ankara'ya su sağlayan Kurtboğazı ve Adapazarı'na su sağlayan Sapanca göllerindeki azot yüklerinin ise sırasıyle 22,35 $g.N/m^2$-yıl ve 13.76 $g.N/m^2$-yıl olduğu kaydedilmektedir (13). Bu durumda Porsuk Baraj Gölündeki azot yükünün diğer iki ham su kaynağına kıyasla 4-7 defa fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmada göldeki aşırı beslenmeyi önleyecek kritik fosfor değeri 0.37 $g.P/m^2$-yıl ve göldeki fosfor yükü 2,5 $g.P/m^2$-yıl, olarak hesaplanmıştır. Sapanca gölü için bu değerler sırasıyle 0.158 $g.P/m^2$-yıl ve 0.142 $g.P/m^2$-yıl olarak rapor edilmektedir (13). Çeşitli göllerin kaldırabileceği fosfor yükünü gösteren şekil üzerine yerleştirildiğinde Sapanca gölünün oligotrofik, Porsuk Baraj Gölünün ise ötrofik özellik taşıdığı anlaşılmaktadır (12) (13). Göllerde ortalama derinliğe göre müsaade edilen azot ve fosfor yüklerini gösteren tablonun incelenmesinde de Porsuk Baraj Gölüne giren azot ve fosfor yüklerinin tehlike arzeden değerleri 8 - 10 kat aştığı görülmektedir (9). Kütahya şehir nüfusunun 120 000'e ulaşması ve yerleşme yeninin tamamının kanalizasyona ve Porsuk Çayı'na bağlanmış olmasının baraja gelen azot ve fosfor yüklerini günümüzde daha da arttırdığı bir gerçektir.

ESKİŞEHİR'İN İÇME VE KULLANMA SUYU İHTİYACI

Son genel nüfus sayımı geçici sonuçlarına (4) göre, il merkez belediye nüfusu 267 328 olan Eskişehir'de hızlı bir şehirleşme ve sanayileşme görülmektedir (6). Nüfus artışı ve sanayileşmeye paralel olarak şehrin içme ve kullanma suyu ihtiyacı da hızla artmaktadır. Halkın büyük bir çoğunluğu içme suyu ihtiyacını şehrin güney batı yönünde 50 km. uzaklıktaki ormanlık bir alandan kapalı borularla ve cazibe ile şehire isale edilen Kalabak suyundan sağlamaktadır. Belediyeye ait tesiste ultraviyole ile dezenfekte edildikten sonra sakalar aracılığı ile şehirde satılan veya 1 - 2 semtte çeşmelerden aralıklarla akıtılan Kalabak suyunun toplam debisi 7 - 10 lt/sn olup önümüzdeki yıllarda artan nüfus nedeniyle bu kaliteli suyun elde edilmesi zorlaşacaktır. Şehirin kullanma suyu ihtiyacı, belediye tarafından işletilen ve ortalama debileri 15 lt/sn olan 60 adet faal borulu kuyularla yeraltı sularından temin edilmektedir. Eskişehir Veteriner Sağlık kontrol Laboratuvar Müdürlüğünce belediye kuyularının bakteriyolojik açıdan incelenmesi için iki yıl süren ve ayda bir örnek alınarak yapılan çalışmada yeraltı suyunun yüksek oluşu ve foseptik çukurları ile kuyuların biribirine çok yakın olması gibi nedenlerle kuyuların % 20'sinin coliform bakteri (tip. 1) açısından çok kirli olduğu belirlenmiştir (8). Arslan (2) tarafından yapılan bir çalışmada kimyasal açıdan da kirli olduğu ileri sürülen yeraltı sularının şehrin gelecekteki su ihtiyacını karşılamağa yetmeyeceği de ayrıca kaydedilmektedir. Bu çalışmada ülkemizin içinde bulunduğu enerji sorunu da dikkate alınarak Eskişehir'in su ihtiyacını 800 m. kotundaki depolara basılması yerine 1. kademe pompajını takiben doğrudan doğruya baraj gölünden cazibe ile getirilmesi önerilmektedir.

Eskişehir içme suyu projesi raporunda (3) 1975 yılında 9.7×10^6 m^3/yıl olan su ihtiyacının içme, kullanma, endüstri ve yangın suyu ihtiyacı dahil 2005 yılında 107×10^6 m^3/yıl'a çıkacağı belirtilmektedir. Kısaca DAPTA (3) olarak da bilinen bu proje sağlanan dış kaynaklı kredilerle İller Bankasının kontrolunda uygulanmaya konulmuş olup Porsuk Çayından ham suyun alınacağı regülatör mevkiindeki arıtma tesisi, şehrin Kuzey ve Güney yörelerinde artılmış suyun depolanacağı ana depolar ve su borularının inşaatı hızla ilerlemektedir. Tesisin tamamının bitirilerek hizmete girmesi beklenen 2005 yılında ortalama debisi 5 m^3/sn olan ve kimyasal yolla artılmış su 801 m. kotundan maksimum işletme kotları 875 m. ve toplam hacimleri 110000 m^3 olan depolara elektropompajla terfi ettirilecektir. Arıtma tesisinin işletme ve bakım masraflarına ilaveten çok büyük enerji gereksinimi nedeniyle Porsuk Çayından alınacak suyun Eskişehirlilere oldukça pahalıya mal olacağı açıktır. Bu arada Sakarya Nehri'nin en önemli kaynağını oluşturan Sakarya başı Kaynakları Eskişehir'e yaklaşık 50 km. uzaklıkta ve Çifteler ilçesi yakınında çıkmakta olup Kırgız Gölü Kaynağının ortalama debisi 2 m^3/sn, Alabalık Havuzlarının debisi ise 1.5 m^3/sn.'dir (17). Yaklaşık 870 m. kotundan çıkan bu kaynakların arıtma işlemini gerektirmeden

vilayet merkezi kotu 829 m. olan Eskişehir'e cazibe ile getirilip getirilemiyeceğinin zamanında etüd ettirilmemesi büyük bir eksikliktir. Sakaryabaşı mevkiinden çıkan sular Eminekin regülatörü vasıtasıyla 1968 yılında işletmeye açılmış olan 6200 hektarlık Çifteler sulamasında kullanılmaktadır (16).

SONUÇ

Devlet Su İşleri (12) ve İller Bankası (5) tarafından son 15 yıl içerisinde yapılan çalışmalar içme ve kullanma suyu olarak Kütahya'ya gelinceye kadar temiz olan suyun, Kütahya çıkışında hiçbir arıtma işlemine tabi tutulmadan akarsuya verilen şehrin tamamına ait kanalizasyon atıkları, Şeker Fabrikası, Belediye Mezbahası, Azot Fabrikaları, Manyezit Fabrikası ve Seyitömer Termik Santrali atıkları ile fiziksel, kimyasal, biyokimyasal ve bakteriyolojik yönden aşırı derecede kirletildiğini büyük bir açıklıkla ortaya koymaktadır. Bu arada tarımsal alanlardan gelen yüzey suları ile taşınan katı maddeler, azot ve fosfor bileşikleri ve mücadele ilaçları da çayın ve dolayısıyle baraj gölünün kirliliğini arttırmaktadır (12). Baraj gölüne giren azot ve fosfor yükleri bu konuda verilen sınır değerlerin üzerindedir (9) (13). Kütahya şehrinin yeni kanalizasyon sisteminin doğrudan Porsuk Çayına bağlanması göle gelen azot ve fosfor yüklerini ve organik ve bakteriyolojik kirliliği 1985 öncesine kıyasla daha da arttırmıştır. Bu durumda Porsuk Barajı bir su rezervuarı olmanın yanı sıra çeşitli fiziksel, kimyasal, organik ve bakteriyolojik kirlilik unsurlarının toplanıp doğal şartlarda kendi kendisine temizlenmeye bırakıldığı bir fakültatif oksidasyon havuzu gibi kullanılma durumundadır (1). Baraj gölündeki hidrolik bekleme süresi yaklaşık 286 gün olan göl suyunda, organik maddelerin büyük bir bölümü biyokimyasal olaylarla parçalanmakta, NO_2^- NO_3^- ve NH_4^+ derişimi dilusyon nedeniyle, hastalık yapıcı mikroorganizmalar da çevresel etkilerle önemli derecede azalmakta ve su, içmesuyu kaynağı olan ham yüzey suları standartları açısından temiz hale gelmektedir (5) (12). Ancak göl içerisinde meydana gelen bu olaylar sırasında oluşan dip çamuru ve göle taşınan değişik kökenli fiziksel atıklarla gölün derinliğinin ve faydalı su kütlesinin zamanla azalması söz konusudur.

Bölge potansiyelini oluşturan insan, su, toprak maden ve sanmaye kaynakları arasındaki ilişkilerin insan yararına en optimum bir şekilde düzenlenmesi şeklinde tanımlanabilecek olan Entegre Bölge Planı ve Kalkınma modelinin Porsuk Havzası için hiç düşünülmediği anlaşılmaktadır. Örneğin Porsuk Baraj Gölünün ileride Eskişehir'in içme ve kullanma suyu olarak kullanılabileceği dikkate alınmadan sadece linyit kömürüne yakın olması nedeniyle Azot İşletmeleri barajın menba yönünde Kütahya'da kurulmuştur. Günümüzde ise kimyasal atıkları ile kirletilmemesi için azot fabrikalarına tesis, işletme ve bakım masrafları çok yüksek olan arıtma tesisleri kurdurma zorunluluğu getirilmek üzeredir. Oysa arıtılması istenen kimyasal bileşikler birer bitki besin elementidir ve fabrikada bu maksatla ticare gübre olarak üretilmektedirler.

ÖNERİLER

1 — Kütahya şehir merkezi kanalizasyon ve mezbaha atıklarının arıtma sistemine verilmesi,

2 — Kütahya Şeker Fabrikası ve Seyitömer Termik Santralinde mevcut çökeltme havuzlarının devamlı denetim altında tutularak verimli bir şekilde çalıştırılmaları,

3 — Kütahya Manyezit Fabrikası katı atıklarının tutulması için çökeltme havuzlarının yaptırılması,

4 — Azot Fabrikası sıvı atıklarının sulama sularına karıştırılması imkanlarının etüd edilmesi,

5 — Eskişehir'in ileride daha da artacak olan su ihtiyacını karşılamada Sakaryabaşı kaynaklarının Çifteler Sulamasına zarar vermeyecek şekilde incelenmesi,

6 — Porsuk Havzasında ortaya çıkan çevre kirliliği ve bunun doğurduğu sosyo-ekonomik sorunların yurdumuzun başka bölgelerinde de meydana gelmemesi için Entegre Bölge Kalkınma Planlarının yapılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

1. Arceivala, S, J., Basit Pis Su Tasfiye Metodları, İller Bankası, Yayın No: 14 Aralık, 1975.

2. Arslan, T., Eskişehir İçme ve Kullanma Suyu Sorununun Çözüm Yolu, İller Bankası Dergisi, Nisan, 1974.

3. Eskişehir İçmesuyu Projesi Raporu, Dapta, Proje Taahhüt Ltd. Şirketi Menekşe Sok. 30/13 Yenişehir, Ankara, 1975.

4. Genel Nüfus Sayımı, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Yayın No: 1151, 27.10.1985.

5. Giritlioğlu, T., Eskişehir - Porsuk İçmesuyu Projesi Su Kalitesi İncelemeleri, İller Bankası, Yayın No : 30, 1981.

6. İnankul, Ş., Türkiye'de Kentleşme Sanayileşme Sürecinde Kent Merkezinin Gelişme Süreci, Örnekleme Eskişehir Kent Merkezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), Eskişehir, 1985.

7. Kacar, B., Arat, A., Sağlam, M. C., ve Keskin, H., Kütahya Azot Fabrikaları Atık Sularından Tarımda Yararlanma Olanakları Proje No : TOAG/256 Ankara, 1982.

Karakoç, İ., Serter, A., Hatipoğlu, N., Eskişehir İçme ve Kullanma Sularının Kontaminasyon Kaynakları. Veteriner Sağlık ve Kontrol Lab. Müd. Tübitak Araştırması TAG/493, Ankara, 1984.

Karpüzcü, M., Çevre Mühendisliğine Giriş, İTÜ, İnşaat Fakültesi Matbaası, 1984.

Kümaş, Kütahya Manyezit İşletmeleri A.Ş.'nin 9.4.1985 tarihli yazı ve 972 sayılı yazı eki.

Porsuk Çayının Kirlenme Durumu Hakkında Protokol, İller Bankası, 15. Bölge Müdürlüğü (yayınlanmamış), 12 - 13.5.1981.

Protection of Inland Water Quality Porsuk River Pilot Project. D.S.İ. Dept. of Water Supply and Sewerage, Ankara, oct, 1980.

Sapanca Gölü Kirlilik Araştırması, D.S.İ. İçmesuyu ve Kanalizasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara, 1984.

Seyitömer Termik Santralı İşletme Müdürlüğü'nün 10.4.1985 tarih ve 952 sayılı yazı eki.

Türkiye Gübre Sanayii A.Ş. Kütahya İşletmeleri Müessesesi, Brifing Notu, 1985.

Tunçer, M., D.S.İ. III. Bölge Müdürlüğü, Eskişehir Sulamasında Yağışın Hububat Sulamasına Etkisi, 1985.

Yukarı Sakarya Havzası, D.S.İ. Jeoteknik Hizmetler ve Yeraltı Suları Dairesi Başkanlığı Ankara, 1978

BÖLÜM : 2 PANEL SONUÇLARI

Sunuş

Gelenekselleşmiş Dünya Şehircilik Günü Kasım kolokyumlarından 9 cusu Eskişehir - Anadolu Üniversitesinde destekleyici kurum ve kuruluşların katkılarıyla sonuçlandı. Dünya Şehircilik Günü Komitesinin oluşturulma amacına dönük, şehircilikle ilgili kuruluşların, kişilerin ele alınan konudaki birikimlerini ortaya koymaları ve bir durum değerlendirmesi yapmalarıyla önemli sonuçlar elde edildi.

Her sunuş yazısında belirtildiği gibi, varılan sonuçların; ülke bütününde geçerliği ve ilgili kurum, kuruluş ve kişileri uyarıcı, yön verici en azından konu üzerinde düşünmeye sevkedici yanıyla «ulusal deklarasyon» nitelikli sonuçlar olduğu kuşkusuzdur.

İşte bu kez 9. Dünya Şehircilik Günü kolokyum teması olarak «Kentleşme - Sanayileşme etkileşimi» ele alınmış ve bir sanayi kenti olan Eskişehir örneği üzerinde çalışılmıştır.

Hızlı kalkınma sürecinde olan ülkemizde Kentleşme - Sanayileşme etkileşimiyle ilgili yapılan kolokyum ve onu izleyen geleneksel panel tartışmalarının ortaya koyduğu sonuçlar değerlendirilerek ekte sunulan «ulusal deklarasyon»,

1 — Saptamalar, darboğazlar, sorunlar,

2 — Gözlemler,

3 — Öneriler olmak üzere üç bölümde kaleme alınmıştır.

10. cu Dünya Şehircilik Günü 2. ci Şehircilik Kongresi şeklinde İstanbul'da yapılacaktır. Geniş bir anket soruşturması sonucu Cumhuriyet döneminde şehirciliğe katkıda bulunmuş olan (eğitimci, idareci, uygulayıcı, plancı, yasa hazırlayıcı vs.) kişilerin belirlenmesi yapılacak ve Türk Şehirciliğine katkılarından dolayı kendilerine bir belge ve plaket verilecektir. Bu girişim Türk Şehirciliğine ve emeği geçenlere bir saygı ve kadirşinaslık örneği olacaktır.

9. cu kolokyum ve panel sonuçlarını komite adına konu ile ilgili tüm kurum, kuruluş ve kişilerin yararlanmasına, değerlendirilmesine sunuyorum.

Prof. Dr. Mehmet Çubuk
Dünya Şehircilik Günü
Türkiye Daimi Komite Sekreteri

ITLEŞME — SANAYİLEŞME ETKİLEŞİMİ —
SANAYİ KENTİNİN PLANLAMA VE UYGULAMA SORUNLARI :
İŞEHİR ÖRNEĞİ
.OKYUM VE PANEL SONUÇLARI

SAPTAMALAR, DARBOĞAZLAR, SORUNLAR (*)

Ülke düzeyinde

1. Ülke kalkınma planlarının sektörel niteliği ve mekandan bağımsızlığı, makro düzeyde kentleşme ve sanayileşme politikalarının bütünleşmesini zorlaştırmaktadır.

2. Ülkede kalkınma planları kentleşmeyi itici bir güç olarak tanımlamış. Fakat bölgesel dağılımın, kentsel mekanlarla ilişkisi kurulamamıştır. Ülkede sanayileşme, gerek planlı dönem öncesinde gerekse planlı dönemde kalkınmanın temel unsuru olarak kabul edilmiş ve bu sektöre ağırlık verilmiştir. Birinci Beş yıllık kalkınma planı dengeli kentleşme ve bölgeler arası farklılıkların azaltılması ilkesini getirmesi ve bölge gelişme merkezlerinin sosyal ve ekonomik yatırımlarla desteklenmesi modelini önenmiştir. Üçüncü beş yıllık kalkınma planı ise en önemli hedef olarak sanayileşmeyi koymuş, ülke düzeyinde dengeli gelişme yerine hızlı sanayileşmeyi tercih etmiştir. Dördüncü beş yıllık kalkınma planıda; bölgelerarası dengesizliğin giderilmesi ve sanayi için kalkınmada öncelikli projelere geçilmesi ilkesini getirmiştir.

3. Ülkede sanayinin belirli merkezlerde yoğunlaşması ve bunlardan bağımsız olarak kentlerin gelişmeleri, ülke düzeyinde düzensiz ve dengesiz yerleşmeler dizisi meydana getirmektedir.

4. Ülkedeki sanayi yatırımlarının öz kaynak ve kredi sorunları henüz çözümlenememiştir.

Kolokyum ve panel sonuçlarını derleme ve değerlendirme komitesi aşağıdaki kişilerden oluşmaktadır :
Prof. Dr. Mehmet Çubuk (D. Şehircilik Günü Daimi Komitesi Sekreteri)
Prof. Dr. Mesut Ayan (D. Şehircilik Günü Daimi alt komite üyesi)
Prof. Dr. Nazmi Oruç (D. Şehircilik Günü 9. Kolokyum düzenleme sorumlusu)
Doç. Dr. Şinasi Aydemir (D. Şehircilik Günü Daimi alt komite üyesi)
Özcan Altaban (D. Şehircilik Günü Daimi Komite Üyesi)

I. 5. Ülkede henüz gerçek anlamda katma değer yaratan ve kendi kendini geliştiren sanayiler doğmamıştır.

I. 6. Ülkede teknoloji geliştirme ve adaptasyonu henüz gündeme getirilmemiştir.

I. 7. Sanayi ve buna bağlı teknolojilerin gelişmesiyle, kentlerin varolan işlerinde değişme ve gelişme görülmekte, bu ise koordine edilmeyen kentleşme - sanayileşme etkileşimini ortaya çıkarmaktadır.

b. Kentsel ölçekte

I. 8. Kalkınma planları fiziksel plan kararlarından yoksundur. Her büyüklükteki yerleşmeler için standartlaştırılmış İMAR PLANLARI ise dar kapsamlı fiziki yaklaşımla yapılmakta, ekonomik ve sosyal yapı ile mekânın etkileşimi değerlendirilmemektedir.

I. 9. Kamu yatırımlarının çeşitli büyüklükteki kentlerde gelişi güzel yerleşerek artmasına koşut olarak özel yatırımlarıyla buna benzer eğilimi izlemiş olması olumsuz iş yeri dağılımı ortaya koymuştur.

I. 10. Kentsel alanlardaki gelişme farklılıkları sanayi yatırımlarını etkilemekle, kentsel gelirlerde ve gelir düzeyinde artışlar olmakta ve sektörel iş olanakları yaratılmakta, böylece o kentlerde nüfus çekici etki yaratmaktadır. Özellikle, planlı büyük sanayi alanlarında bu etki, çarpıcı sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

I. 11. Kentsel alanlardaki kentleşme oranları ve gelişme düzeyleri ile sanayilerin büyüme oranları arasında varolan karşılıklı ilişkiler dengeli şekilde oluşamamaktadırlar. Diğer bir ifadeyle kentlerin kentleşme oranları ve gelişme düzeyleri ile sanayilerin büyüme oranları arasında var olan ilişkilerde denge kurulamamaktadır.

I. 12. Ülkedeki hızlı ekonomik ve toplumsal gelişme aynı zamanda kentlerin bünyesinde önemli değişmeler yaratmaktadır.

I. 13. Ülkede kalkınma planları ve kent planlama yaklaşımları arasında kopukluk ve çelişki bulunmaktadır.

I. 14. Kentleşme ve sanayileşme çift yönlü etkileşim ortaya koymaktadır.

I. 15. Organize sanayi bölgeleri ülke düzeyinde sanayi yatırımlarının dağılımını, gelişme potansiyeli olan merkezlerde yer seçimi düzenleyici bir teşvik aracı olarak benimsenmiş, kalkınma planlarında yer almış ve imar planlarına da yansıtılmıştır.

I. 16. Organize sanayi bölgeleri sanayi yerleşmelerini kontrol eden, dışsal ekonomiler sağlayan, kentleşmeye sağlıklı bir görünüm kazandıran unsurlardır.

17. Sanayi bölgelerinin kuruluş yerleri seçimi, sanayi işgücü ihtiyacını karşılamaktan uzak kalmaktadır.

18. İmar planları hedefleriyle, geleneksel kentlerimizin sanayi alanları üretimi sorununu sağlıklı olarak çözmek mümkün değildir.

19. Sanayide kullanılan teknoloji kısa zamanda eskimekte ve işletme verimliliği düşmektedir.

20. Hızlı ve denetimsiz kentsel gelişme, büyüyen kentlerimizde sanayi alanlarını konut alanları ile kuşatmaktadır.

21. Ülkede uygulanan şekliyle, yanlış organize sanayi bölgelerinin yer seçimi ve dağılımı yapılmıştır. Bu ise yetersiz kalmıştır.

22. Bugün, organize sanayi bölgelerinin bir iç Fiziksel düzeni olduğu bir gerçek olmakla birlikte, işlevsel düzenin getirilmediği görülmektedir. Diğer bir deyişle sanayi bölgelerinin sektörel ağırlığı belirlenmemiştir.

23. Bugünkü şekliyle sanayileşme kentleşmeyi yok etmektedir.

24. Kentleşme ve sanayileşme çift yönlü etkilenmekte, sanayi faaliyetleri yapıcı karakterleri dolayısiyle kentleşmede önemli rol oynamaktadırlar.

GÖZLEMLER

1. Ülkede kırsal yapı düzenlemeden, tarımsal üretimi teknoloji ve ölçek bazında ıslah etmeden, verimliliğe kavuşturmadan, sanayinin ve kentin düzenlenmesinin mümkün olmadığı gözlenmektedir.

2. Ülkede ideal sanayi kuruluşlarından çok ideal sanayileşmeye gereksinim olduğu gözlenmektedir.

3. Arazi kullanımında, bölgede kıt toprak kaynağını akıllıca kullanmak için, yer seçimi kararlarında yerel politik seçmelere ağırlık verilmekte, bölgesel önemde seçmelere ağırlık verilmediği gözlenmektedir.

4. Sanayileşme ve kentleşmede hiç bir sosyo - ekonomik politika ve hiç bir modelin insanı ihmal etmediği, dolayısiyle insanın dikkate alınarak hedefe ulaşabileceği gözlenmektedir.

5. Geleneksel kentlerimizde çağdaş işletmecilik anlayışından uzak, bireysel yararlar gözetilerek ve kısa vadeli düşüncelerle sanayi alanları üretildiği ve bu alanların daha sonra sorun alanlarına dönüştüğü gözlenmektedir.

6. Organize Sanayi Bölgeleri yaratılması, orta boy kentlerimiz için itici güç gibi gözlenmektedir.

7. Organize sanayi alanları ve bölgelerinin donatılı alanlar - araziler olup, gerçek sanayi mekanları olduğu gözlenmektedir.

II. 8. Üretim biçiminin yerleşme biçimini etkilediği, sağlıklı sanayininde sağlıklı kentleşmeyi yaratabileceği gözlenmektedir.

II. 9. Ülkesel mekanda sanayi yerleşmelerinin belirli bölgelere konması zorunludur. Bu yerleşmeler, kendilerini çevreleyen kırsal alanlardaki demografik, ekonomik ve fiziksel etkenlerle büyük değişmeler gösterdiği ve tarımsal yapıyı etkilediği gözlenmektedir.

III. ÖNERİLER

III. 1. Düzenli kentleşme - sanayileşme için herşeyden önce ülke kalkınma planları yeniden önem kazanarak ve paralel olarak hazırlanacak bölge ve kent planlarının gösterdiği hedef ve aşamalar dikkate alınmalıdır.

III. 2. Ülkede, ülkesel mekanda belirmeye başlayan kentleşme aksları planlı olarak geliştirilmeli ve bunlara koşut sanayi gelişme aksları yaratılmalıdır.

III. 3. Sanayi yerleşmeleri ülke düzenleme kavramı çerçevesinde ele alınmalıdır.

III. 4. Sektörel planlar ve kent planlama kararları ile uyumlu sanayi alanları planlanmalıdır.

III. 5. Sanayi bölgelerinin yer seçimi ve organizasyonu kentlerin mekan organizasyonundan ayrı tutulmalıdır.

III. 6. Sanayi yer seçimi aynı zamanda kentsel olgu ile bütünleşmeli, olay - ülke - bölge ölçeğinde bir düzenleme içinde ele alınmalıdır.

III. 7. Sanayiye yer tahsisi ve rastgele arazi ayrılması yeterli değildir. Kent ve sanayi arasında uyumlu ilişki bulunmalıdır. Kentin üçüncü sektör faaliyetlerinin sanayi tarafından kullanılması sağlanmalıdır.

III. 8. Mevcut sanayi ve organize sanayi bölgeler kuruluşuna paralel olarak organize konut bölgeleri kurulmalı, bu amaçla Belediyeler, müteşebbis kurullarla yakın işbirliği yapmalıdır.

III. 9. Yalnızca organize sanayi bölgesinde alt yapı geliştirmek yeterli değildir. Konut ve diğer sektörlere organize alt yapı götürülmelidir.

III.10. Organize Sanayi bölgeleri düzenlemesinde ana hedef ve ölçütlerden biri de mevcut potansiyeli kullanacak yatırım yapılmalı, ilk aşamada kentin olanakları zorlanmamalıdır.

III.11. Ülkemizde hala planlama - uygulama kopukluğu bulunmaktadır. Yeni bir ele alışla, uygulamadan planlamaya geri dönüş ve gözden geçirme sistemi getirilmeli, planlama kararları geniş kapsamlı planlama kavramı

çerçevesinde oluşturulmalı, kapsamlı arazi kullanış planlaması değerlendirilmeli, merkezin denetlediği strüktür planları ve buna uyum yapan yerel planlar sistemi geliştirilmelidir.

Büyük Sanayi, ticari, idari, eğitim ve rekreasyonel komplekslerin çevrelerinde yeni küçük yerleşmeler yaratılmalı, bütünlük sağlanmalıdır.

Küçük sanayi ve el sanatları işyerleri konut alanlarıyla yakın ilişki içinde çoğunlaştırılmalıdır.

Sanayi doğal imkanları, emeği, sermayeyi en iyi şekilde kullanmalı, ürettiği mal gerçek ihtiyaçlara cevap vermelidir.

Sanayi alanları üretimi ve planlamasında yeni ve kapsamlı bir çalışmaya yönelinmelidir.

Sanayi Kuruluşlarının yer seçiminde ve kentsel yerleşmeler de insan sağlığı açısından olumsuz sonuçlar önlenmeli, özellikle zararlı sanayiler için yer seçiminde diğer etkenler yanında ekolojik etkenlerde gözönünde tutulmalıdır.

Bir sanayi bölgesinin planlaması için, plancı, sosyal bilimci ve ilgili disiplinlerdeki teknisyenlerle sanayiciler yerel yönetim sorumluları ve çeşitli sektörlerin temsilcileri arasında bir diyalog kurulmalıdır.

Sanayi ve kent ölçeğinde sanayileşme ve kentleşme etkileşiminin kente yansıması ussallaştırılmalıdır.

Yeni bölge ve çevre düzeni planlama çalışmalarında doğal koruma alanları genişletilmelidir.

Kırsal ortamda kırın aleyhine oluşan sanayi yakından izlenmeli ve tedbirler geliştirilmelidir.

Sanayi ve diğer kuruluşlarla işlevsel bütünlük sağlanmalıdır.

Sanayi alanları için plan üretiminde rasyonel politikalar geliştirilmeli, mevcut potansiyel statik konumdan sağlıklı kent mekanları üretimi için dinamik araçlara dönüştürülmelidir.

Sanayi yer seçiminde kuruluşun topluma katkıları, kent yaşamındaki etkisi önemsenmelidir.

Kentleşme ve sanayileşme arasındaki ilişkiler karşılıklı olduğundan, kentsel işlevlerin gelişmesi, geliştirilmesi, bu ilişkiler çerçevesinde ele alınmalıdır.

Arazi kullanımında bölgesel önemde seçeneklere ağırlık verecek planlama yaklaşımlarına gidilmelidir.

III.26. Sanayi kuruluşları ve yerlerin de, sık sık kent sağlığı ile ilgili bilgi toplanmalı, istatistik yapılmalı, olay yakından planlanmalıdır.

III.27. Sanayi kenti, kent de sanayiyi etkilemektedir. Esas olan bu üçlünün etkileşiminde sosyolojik bütünlüğünün gözden kaçırılmamasıdır.

III.28. Organize sanayi bölgeleri, çevrelerinde olabilecek olumsuz gelişmelerden korunmak için, tampon yeşillerle, yeşil kuşaklarla korunmalıdır.

III.29. Organize sanayi bölgeleri düzenlenmesinde yan sanayi olanakları ile buralarda çalışacak insanların sosyal yaşam koşul ve olanaklarının birlikte ele alınması sağlanmalıdır.

III.30. İdeal sanayileşmenin sorunları belirlenmelidir.

III.31. Sanayinin ilgi alanı diğer ifadeyle hangi sektörlerde sanayileşme olacağı belirlenmelidir.

III.32. Genel olarak ülkede tarımda üretim ve teknoloji yeniden düzenlenmeli, topluma planlama ve mekân kavramları benimsetilmelidir.

III.33. Optimum büyüklüğe erişmiş kentlerimizde, sanayi alanları üretim politikaları, kentsel nüfus ve konut politikaları ile bütünleşen yeni kentsel örgütlenmeye imkân verecek ve mevcut kentlerin sektörel kullanım potansiyellerini yok etmeyecek bir planlama yapılmalıdır.

III.34. Organize sanayi bölgeleri sınai potansiyeli olan bütün bölgelerde gerçekleştirilmeli, orta ve büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının yerleşmelerini disiplin altına alıcı bir araç olarak kabul edilmelidir. Organize sanayi bölgelerinin iyi düzenlenmesi, ülkede temel sanayileşme, sağlıklı kentleşme ve dengeli bölgesel kalkınmasına katkıda bulunabilecektir. Ülke düzeyindeki sanayiin bölgelere dengeli dağılımı ve bunun yarattığı sosyo - ekonomik sorunlar organize sanayi bölgeleri uygulanması ile çok çabuk ve kolay çözümlenebilecektir.

KOLOKYUMA KATILANLARIN LİSTESİ

ve Adı		Görevi - Kurumu
Özen	:	Mimar, Eskişehir Bayındırlık ve İsk. Md.
N M. Ali	:	İller Bankası Genel Müdürlüğü
. Halil	:	İller Bankası 4. Bölge Müdürlüğü
N Sami	:	
L Suavi	:	KENT - KUR
kai	:	Şehir Plancısı, Bursa Bay. ve İsk. Md. lüğü
ana	:	Şehir Plancısı, Uludağ Üniversitesi
T Rifat	:	ODTÜ, Şehir ve Böl. Pl. Böl. Öğrencisi
Burhan Ziya	:	Eskişehir Belediye Meclisi Üyesi
Selma	:	Şehir Plancısı, Bay. ve İsk. Bakanlığı
R İsmail	:	
Sezai	:	Eskişehir Belediye Başkanı
U. Sevin	:	Şehir Plancısı, Anadolu Üniversitesi
Ahmet	:	Yrd. Doç. Dr. Konya Selçuk Üniversitesi
Türker	:	Doç. Dr. Çukurova Üniversitesi, Ziraat Fak.
nal Ahmet	:	Prof., Dünya Şehircilik Günü Daimi Kom. Bşk.
OĞA İlçin	:	Doç. Dr. Ege Üniversitesi, Ziraat Fak.
yhan	:	D.S.İ. III. Bölge Müdürü
esut	:	Prof. Dr. Fırat Üniversitesi, Müh. Mim. Fak.
R Şinasi	:	Doç. Dr. Karadeniz Üniversitesi, Müh. Mim. Fak.
N Servet	:	Sörmaş Genel Müdürü
stafa	:	İller Bankası 4. Bölge Müdürlüğü
Üstün	:	D.S.İ. Genel Müdürlüğü
H. Teoman	:	Bayındırlık ve İskân Bakanı Özel Danışmanı
TAR, Aysel	:	Prof. Dr. Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi
Kenan	:	D.S.İ. III. Bölge Müdürlüğü
Fevzi	:	
MAK Ahmet	:	Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü, BURSA

Soyadı ve Adı		Görevi - Kurumu
BOZKURT Gülay	:	Bursa Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü
BUĞDAY Alev	:	Mimar, Eston Beton Direk
BÜYÜKERŞEN Yılmaz	:	Prof. Dr. Anadolu Üniversitesi Rektörü
BÜYÜKTAŞKIN Bener	:	Çevre Genel Müdürlüğü
CANDIR Atila	:	Zeytinoğlu Şirketler Grubu
ÇAKMAKLI Cemil	:	Sanayi Yöneticisi
ÇELİK Sami	:	D.S.İ. Genel Müdürlüğü
ÇELİKOĞLU Işık	:	Mimar, Anadolu Üniversitesi
ÇELİK Ayhan	:	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
ÇETİNKAYA Suat	:	KENT - KUR
ÇEVİK Sonay	:	Araştırma Görevlisi, Karadeniz Üniversitesi
ÇİÇEKDAĞ Fahrettin	:	Anadolu Üniversitesi
ÇUBUK, Gülseren	:	
ÇUBUK Mehmet	:	Prof. Dr. Mimar Sinan Üniversitesi
ÇUBUKÇU Işın	:	Bursa Bayındırlık ve İskân Md. Yrd.
DASKIR Ziya	:	
DEMİRKOL Hanefi	:	Eskişehir Valisi
DERİCİ Şükrü	:	M.T.A. Genel Müdürlüğü
DOĞANAY Hayati	:	Doç. Dr. Atatürk Üniversitesi
DAĞLIOĞLU Ayşe	:	ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Böl. Öğrencisi
DİREN Murat	:	İstanbul, Şehir ve Bölge Plancısı
DÜLGEROĞLU Ercan	:	Doç. Dr. Uludağ Üniversitesi
EKE Feral	:	Dr. Bay. ve İsk. Bak. Tek. Arş. ve Uyg. Gn. Md. Yrd.
ERDOĞMUŞ Zeki	:	Doç. Dr. Fırat Üniversitesi
ERKÜN Safa	:	Prof. Dr. Mimar Sinan Üniversitesi
ERTAN Nevin	:	Şehir Plancısı, Bursa Bay. ve İsk. Md. lüğü
ENÖN Zerrin	:	Yrd. Doç. Dr. Karadeniz Üniversitesi
ESEN Saliha	:	M.T.A. Genel Müdürlüğü
EDİNCİK Erdal	:	Eskişehir Belediye Meclisi Üyesi
ERTAN Ebru	:	Şehir Plancısı, Bay. ve İsk. Bakanlığı

ve Adı		Görevi - Kurumu
Ayşe	:	Yrd. Doç. Dr. ODTÜ, Mimarlık Fakültesi
Güner	:	Mimar, İller Bankası Gn. Md. lüğü
Teoman	:	ELMS Müessesesi İnş. Tes. Proje Baş Müh.
L Türkan	:	Mimar, Anadolu Üniversitesi
Ali Faruk	:	Şehir Plancısı, KENT - KOOP
KİN Erdoğan	:	Doç. Dr. Çukurova Üniversitesi
NAR Ergun	:	Dr. İstanbul Üniversitesi, S.B.F.
NAR Nural	:	
Kadir	:	ODTÜ, Şeh. ve Böl. Pl. Böl. Y. Lisans öğrencisi
ACI Aykut	:	Mimar, İller Bankası Gn. Md. lüğü
UL Şule	:	Dr., Anadolu Üniversitesi
OĞLU Murat	:	Emekli Öğretmen
IDEROĞLU Cahit	:	Şehir Plancısı, KENT - KOOP
ĞLU Nervin	:	Mimar, İller Bankası Genel Md. lüğü
KAN İrfan	:	Mimar, Anadolu Üniversitesi
Emel	:	Şehir Plancısı Bay. ve İskân Bakanlığı
TAN Ali	:	Şehir Plancısı, Emlak Kredi Ban. Gn. Md. lüğü
TUNÇ Sühendan	:	Mimar, Eskişehir Bay. ve İskân Md. lüğü
AŞEHİR Bekir	:	Eskişehir Eski Milletvekili
MAN Aykut	:	Yrd. Doç. Dr. Trakya Üniversitesi
Cahit	:	Serbest Mimar - ESKİŞEHİR
Güler	:	Mimar, Eskişehir Belediye İmar Müdürü
lülya	:	9 Eylül Üniversitesi, Araştırma Görevlisi
JER Yavuz	:	Doç. Dr. Anadolu Üniversitesi
İT Mebrure	:	Eskişehir Bay. ve İskân Müdürlüğü
ERES Ahmet	:	İller Bankası Genel Müdürlüğü
OL Sema	:	
Esin	:	Şehir Plancısı, Bursa Belediyesi
AN Kenan	:	Doç. Dr. ODTÜ Öğretim Görevlisi
Nazmi	:	Prof. Dr. Anadolu Üniversitesi

Soyadı ve Adı		Görevi - Kurumu
ÖZBAY Merih	:	İller Bankası - İSTANBUL
ÖZBEK Zeki	:	Eskişehir Belediye Meclis Üyesi
ÖNSOY Celâl	:	Dr. Çukurova Üniversitesi
ÖZEL Sadun	:	Doç. Anadolu Üniversitesi, Müh. Mim. Fak.
ÖZAYDEMİR Savaş	:	
ÖZER Öznur	:	ODTÜ Şeh. ve Böl. Pl. Bölümü
ÖZMAN Jale	:	
PALA Halil	:	KENT - KOOP
PAMUKÇU Nevin	:	
SAĞLAM Murat	:	DSİ, 7. Bölge Müdürlüğü
SAĞCAN Mustafa	:	Doç. Dr. Aydın T. İ. ve Otelcilik Y. Okulu
SARIMANOĞLU Özer	:	Mimar, İller Bankası Gn. Md. lüğü
SARP Ayşe	:	Şehir Plancısı, İller Ban. Gn. Md. lüğü
SARP Kemal	:	Şehir Plancısı, İller Ban. Gn. Md. lüğü
SAYLAM Fikret	:	İnş. Müh. Eskişehir Bay. ve İskân Müdürlüğü
SEVİNÇ Semahat	:	9 Eylül Üniversitesi Araştırma Gör.
SÖKMEN Polat	:	Eskişehir İmar Planı Müellifi
SÖZER Faruk	:	D.S.İ. III. Bölge Müdürlüğü
SUBAŞI Ergun	:	İller Bankası Gn. Müdürlüğü
SUN Işın	:	Şehir Plancısı, Bay. ve İskân Bakanlığı
SÜTÇÜ İbrahim	:	
ŞENEL Musa	:	Prof. Dr. Anadolu Üni. Müh. Mim. Fak. Dekanı
TERZİOĞLU Selma	:	
TEYMUR Gülnaz	:	Araş. Görevlisi, Karadeniz Üniversitesi
TOHUMCU Naile	:	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
TORUNOĞLU Taner	:	D.S.İ.
TÜRKOĞLU Merih	:	Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Pl. Bölümü
UÇAR Nimet	:	Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü, BURSA
ULPER Yılmaz	:	İdari Bilimler
UZEL Ahmet	:	Gazi Üniv. Şehir ve Bölge Pl. Bölümü
ÜNAL Gökhan	:	ODTÜ Şeh. ve Böl. Pl. Böl. Y. Lisans Öğr.
ÜNSAL Hüsamettin	:	Bayındırlık ve İskân Md. lüğü, ESKİŞEHİR
ÜSKÜP Meral	:	Bayındırlık ve İskân Md. lüğü, BURSA
ÜNER Nazmi	:	Belediye Meclis Üyesi - ESKİŞEHİR
YAVUZ Mehmet	:	Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
YILMAZ Hüsnü	:	Belediye Meclis Üyesi - ESKİŞEHİR
YILMAZ Osman	:	Atatürk Üniversitesi
YILDIZTEKİN Füsun	:	Şehir Plancısı - ESKİŞEHİR
YURTKURAN İlhami	:	Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü, İnş. Müh.