

89/1
Sayı : 5
MART 1989
MARCH 1989

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI
Journal of the Chamber of City Planners
UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECTS

TMMOB
Şehir Planlama Mimar ve Mühendisleri
Odası adına

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri
Müdürü
Kemal SARP

Yayın Çalışanları
Akın ATAÜZ
Sedef BAŞARAN
Seydihan ÇAMUR
Emel KIVAN
Senihi KİTAÇI
Gülafelit KURTULUŞ
Bülent TANIK

Yayın Yeri
Konur Sokak 4/3 06650 Kızılay/
ANKARA
Tel: 117 48 12

Dizgi ve Ofset'e Hazırlık
Değişim Ajans -Tel: 131 07 86

Baskı: Bil Ofset Tel: 231 91 95

Ederi : 1500.- TL
KDV'den Muafır.

Abone : Yıllık (4 Sayı) 5000.-TL
Öğrencilere : %50 indirimli
Yurt Dışı : %100 artışı
Üyelere : bedelsiz
Eski sayılar : 1500.-TL

İLAN ÜCRETLERİ (TL/SAYI)	Renkli	Siyah Beyaz
Arka Kapak	1.500.000	1.200.000
Kapak İçeri	1.000.000	600.000
Orta Sayfa(Çift)	1.200.000	750.000
İç Sayfalar Tam S.	800.000	500.000
İç Sayfalar 1/2 S.	400.000	250.000
İç Sayfalar 1/4 S.	300.000	175.000

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ 2

BUGÜNKÜ BÜYÜKŞEHİR
MODELİNİN
ALTERNATİFİ VAR MI?
Sema KÖKSAL - Nihal KARA 3

ÇAĞDAŞ KENTLERDE KATILIM ve
SİVİL ORGANİZASYONLAR
Ümit ÖZCAN 7

KENTSEL ULAŞIMDA
ÇAĞDAŞ YAKLAŞIM
Gökhan MENTEŞ 11

YEREL YÖNETİMLER ve
DEMOKRASİ (İSTANBUL DENEYİ)
FORUM KARARLARI 22

KENTSEL ULAŞIMIN
PLANLANMASINDA
ERİŞEBİLİRLİK 'YERİ ve ÖNEMİ'
Hülâgü KAPLAN 28

MEKAN KURAMI ÜZERİNE TARTIŞMA
KENTSEL PRAKSİS'E DOĞRU
H.GOTTDIENER Çev. Ç. KESKİNOK 35

DERGİLERDEN 46

ODA'DAN HABERLER 48

SUNUŞ

1

1989'un ilk sayısı ile, yine sizlerle. Önümüzdeki seçim ortamının etkisi, beş yıla yakın bir süredir uygulamada olan belediyeçilik anlayışının değerlendirilmesinin ve seçim sonrası oluşabilecek yeni belediye yapılanmaları için bazı uyarılar ve öneriler geliştirilmesinin gerekliliği üzerine; dergimizin bu sayısında "dosya"nın konusu Yerel Yönetimler.

Dosyada; S. Köksal - N. Kara'nın 3030 sayılı yasa ve İstanbul örneği üzerine yazıları, Ü. Özcan'ın sivil toplum örgütleri ve yerel yönetimler ilişkisi üzerine bir yazısı, G. Menteş'in belediyelerin ulaşım konusundaki uygulamaları ve çağdaş kentsel ulaşım anlayışı üzerine yaklaşımı ve 17-19 Şubat 1989'da İstanbul'da yapılan, TMMOB'nin Yerel Yönetimler ve Demokrasi etkinlikleri çerçevesinde düzenlenen Forum'da alınan kararları yer alıyor.

H. Kaplan'ın Ulaşım'da erişebilirlik üzerine kapsamlı bir yazısı ve çevirisini Ç. KESKİNOĞLU'nun yaptığı H. GOTTDIENER'in M. Castells ve H. Lefebvre'in Mekân Kuramı konusundaki görüşlerini tartışan, değerlendiren bir yazısı yer alıyor.

Önceki sayımızda duyurduğumuz, öğrenci çalışmaları, Kitap Tanıtma, Projeler, Güncel-Kentsel Uygulamalar gibi sayfalar bu konularda bize sizlerden hiç bir öneri yazı-proje gelmemesi nedeni ile oluşturulamadı.

Dergimizin, önündeki parasal sorunlar aşıldığı takdirde; seçim öncesi elinize geçebileceğini umuyoruz.

Bir sonraki sayımızda "Dosya"nın konusu, "Planlama Eğitimi" olacak. Hazırda çıkacak bu sayıda, sizlerin geniş katılımı olacağını düşünüyor ve çağırıyoruz.

Yayın Çalışanları

Dergiye göndereceğiniz yazılar, daktilo ile çift aralıklı ve iki nüsha olarak yazınız.

Yazı ile birlikte, 1/2 sayfalık bir kısa özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.

Yazınızda yer alacak görsel malzeme ve şekillerin; kolaylıkla basılabilecek nitelikte fotoğraf, negatif film, dia, veya aydıngere veya beyaz kağıda çini mürekkeple çizilmiş olmasına; özellikle çizimlerin 1/2 oranında küçültüklerinde okunabilirliklerini yitirmeyecek nitelikte olmasına; ilgili yazı ile birlikte gönderilmesine ve kaynaklarının belirtilmesine özen gösteriniz.

Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirlemeniz zorunludur.

Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayına ilişkin kararını mektupla bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.

Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda yazım kurallarına uygun değilse düzeltmeleri yapar ve düzeltmelerini giderebilir. Bu esastır.

Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Sayın Plancılar Odası'nı bilgilendiririz.

Her dergi sayısı için; özgün yazılar için 10.000.-TL, çizimler için 7500.-TL, özgün fotoğraflar, fotoğraf ve karneler için 5.000.-TL telif ücreti ödenir.

Bugünkü Büyükşehir Modelinin Alternatifi Var mı?

Sema KÖKSAL-Nihal KARA

Sema Köksal, Y.Doç.
Dr. Ankara
Üniversitesi, Siyasal
Bilgiler Fakültesi
Mezunu,
Halen, Marmara
Üniversitesi İktisadi
ve İdari Bilimler
Fakültesi Kamu
Yönetimi Bölümü'nde
"Şehircilik" ve
"Sosyoloji" dersleri
vermektedir

Nihal Kara, Y.Doç.Dr.
ODTÜ Fen Edebiyat
Fakültesi, Sosyoloji
Bölümü
Mezunu, Halen
Marmara Üniversitesi
İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi
Kamu Yönetimi
Bölümünde "Siyaset
Sosyolojisi" dersleri
vermektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi üzerine yapmış olduğumuz araştırmaya (*) dayanarak, 3030 sayılı yasanın, İstanbul metropoliten kentindeki işleyişi ile ilgili olarak ortaya çıkardığımız bazı sonuçlar ve gözlemlediğimiz bazı yeni eğilimler, bu modelin alternatifinin olup olmaya- cağı sorusunu kaçınılmaz olarak gündeme getirmektedir. Bu meclisin, 1980 sonrasının olağan dışı koşullarında ve askeri yönetimin denetimi altında ku-

rulmuş olan partilerin temsilcilerinden oluştuğu bilinmektedir. Yine bu modelin, büyük şehirlerde ortaya çıkmış olan sorunların çözümü için getirilen önlemlerin demokratik bir platformda tartışılma olanağının olmadığı bir dönemde işleyiş kazandığı da açıktır.

1980 sonrasında, askeri yönetim ve daha sonra iktidara gelen ANAP yönetimi, özellikle büyük kentlerdeki belediyelerin "etkin" çalışması için bir yandan mali destek vermiş, diğer yandan İmar Yasası'nın getirdiği olanaklarla donatılmasını sağlamışlardır. 3030 sayılı yasa ile oluşturulan "Büyükşehir Modeli" de bütün bunların formel örgütlenmesi ile ilgili idari düzenlemeyi getir-

miştir. Bugünkü işleyiş, bütün bunların ve yukarıda sözü edilen siyasal koşulların sonucunda ortaya çıkmıştır.

İstanbul gibi büyük bir metropoliten kentte yerel yönetimlerin karşısına çıkacak ilk önemli konu; kentsel dönüşüm, yani kentsel altyapının metropoliten kentin oluşan gereksinmelere uygun olarak yeniden düzenlenmesi olmaktadır. Bütün büyük şehirlerde, metropoliten dönüşüm, kentin fiziksel dönüşümünü de beraberinde getirmiştir. Burada, kentin yeni yapısına uygun donanımlarla birlikte, kentin geleceğini belirleyecek olan makro ve uzun vadeli kararlar söz konusudur. Bu konu, hemen

*) " Türkiye'de Metropolitenleşme ve Yerel Yönetimler" konulu araştırma Marmara Üniversitesi Araştırma Fonu tarafından desteklenmiştir. Bu araştırma çerçevesinde 109 meclis üyesinden 102'si ile görüşmeler yapılmıştır.

her yönetimin çözmek zorunda olduğu, üzerinde belirli bir uzlaşma olan ve günümüzdeki "belediyecilik" anlayışını, "altyapıyı düzenlemeyle" büyük ölçüde özdeşleştiren öncelikli bir konu niteliğini taşımaktadır.

Yine, bütün yönetimlerin karşısına çıkacak olan ikinci önemli konu, İstanbul gibi hızla büyümüş olan kentlere, sonradan gelerek yerleşmiş olan grupların "acil" çözüm bekleyen sorunlarıdır. Bu gruplar, hem kentin değişme sürecinde önemli etkileri olduğundan, hem de büyük oy potansiyelleri bakımından hiç bir yönetimin ihmal edemeyeceği gruplardır. Bu gruplar bakımından konu "yasallaşma" ve asgari altyapının sağlanmasında yoğunlaşmaktadır.

Bütün sorun, bu kısa vadeli ve acil çözüm bekleyen gruplar için geliştirilecek kararlarla, kentin bütününe ilgilendiren ve kentin geleceğini belirleyecek olan makro kararlar arasında nasıl bir denge kurulacağı noktasında yoğunlaşmaktadır. 1984 yerel seçimlerinden sonra yönetime gelmiş olan Dalan'ın başkanlığındaki İstanbul Büyükşehir Yönetimindeki işleyiş incelendiğinde; bu iki farklı sorunun, iki farklı karar alma ve örgütlenme modeli ile çözümlenmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nin iki kademeli hiyerarşik yapısı içinde ilçe belediyeleri "acil" ve günlük işlerin yürütülmesinde; Büyükşehir Belediyesi ise daha makro ölçekli kararların alınmasında ve ilçeler arasında eşgüdümün sağlanmasında yetkili kılınmıştır.

İlçe düzeyindeki örgütlenmenin temel niteliği, esas olarak kente göçetmiş gruplar etrafında ya "hemşehrilik" ya da kente yeni yerleştikleri alanlar çerçevesinde odaklaşan,

enformel, gevşek ve araçsal bir örgütlenme olmasıdır. Bu örgütlenmede ne parti örgütünün, ne toplumsal sınıf temeline dayanan örgütlerin ne de diğer sivil toplum örgütlerinin ağırlığı olmadığı anlaşılmaktadır. ANAP'ın "parti olup olmadığı" sorusunu sürekli olarak gündeme getiren de galiba bu örgütlenme biçimi olmaktadır. Ancak ANAP'ın yerel yönetim politikasıyla, kente göçetmiş grupların, en azından bugüne kadar belirli bir oy desteği sağlayacak kadar uyduğu da gözlenmektedir. Söz konusu grupların kısa dönemli, kentte yerleşmeye ve yaşamı sürdürmeye dönük taleplerinin "sınıfsal" temele dayanmıyor olmasıyla; belediye kadrolarının kısa dönemli ve işbiririci çözümleri arasında önemli bir çakışmanın olduğu söylenebilir.

1980 sonrası düzenlemelerin belediyeleri mali olarak güçlendirmesi ve özellikle İmar Kanunu'nun plan yapma ve onama yetkisini getirmesi bir anlamda belediyelerin karar alanlarını genişletmiş ve karar merkezlerini çoğaltmıştır. Yerel düzeyde alınan kararlarda "acil" sorunları olan grupların etkisinin artması büyük ölçüde bu düzenlemelerin sonucudur. Bu gelişmenin bir sonucu da "belediye"nin siyasal faaliyet açısından önem kazanmaya başlamasıdır. Özellikle ilçe düzeyindeki örgütlenmede, seçimle yönetime gelmiş olan meclis üyelerinin kendilerini "etkili" görmeleri ve "belediye"yi siyasal faaliyet alanı olarak kabul etmeleri, bunun göstergesidir. Bir bakıma geçmişte, kaynakların ve kararların merkezde yoğunlaştığı dönemde, merkezle yerel gruplar arasında aracılık yapan partilerin yerel örgütlerinin, yerel siyasetin esas alanı olma özelliğini yitirmeye başladıkları

Bütün sorun, bu kısa vadeli ve acil çözüm bekleyen gruplar için geliştirilen kararlarla, kentin geleceğini belirleyecek olan makro kararlar arasında nasıl bir denge kurulacağı noktasında yoğunlaşmaktadır.

gözlenmektedir.

Bu konuda daha fazla araştırmaya gerek olmakla birlikte İstanbul'da ANAP'ın yerel politikasında parti örgütünden çok, "belediye'nin önem taşıdığı açıkça gözlenmektedir. Bu yerel siyasetin örgütlenmesinde "hemşehrilik" bağları olarak gözlenen kente göçetmiş grupların ağırlığı hiç kuşkusuz yalnızca İstanbul'a özgü değildir. Örneğin, yoğun göç alan ABD'deki birçok metropoliten kentte göçmenlerin etnik ve dinsel temele dayanan enformel ya da formel örgütler aracılığıyla yerel siyasete katıldıkları gözlenmiş bir olgudur. Bu kentlerde de göçmenlerin siyasetle daha çok ilgilendikleri bilinmektedir. İstanbul'da da meclis üyelerinin kökenleri incelendiğinde, bunların daha çok "kitle göçünün" temsilcileri oldukları gözlenmektedir. Her ne kadar meclis üyelerinin kendileri "kentyoksulu" değilse de, bu gruplarla yoğun ilişkileri olduğu ve onların sorunları etrafında yoğunlaşan bir "belediyecilik" anlayışına sahi oldukları anlaşılmaktadır. Kente göçetmiş grupların, kentte kalıcılığı sağlamak üzere belediyelerden beklentileri kentteki diğer gruplara göre çok daha fazladır. Nitekim bu durum sadece ANAP'ta değil, SHP içinde de gözlemek mümkündür. SHP içinde de "sınıf" temeline dayanan ya da diğer sivil toplum örgütlerinden çok, "hemşehrilik" temeline dayalı grupların, parti örgütünü ele geçirmek için büyük mücadeleler verdikleri açıkça gözlenmektedir. Bu nedenle kente kitlesel göçün etkilerinin yoğun hissedildiği bu dönem sürecinde yapılacak seçimlerde, bu grupların isteklerini karşılayacak temsilcilerin hangi parti olursa olsun "meclis"lere geleceğini beklemek doğal olacaktır.

İstanbul'da meclis üyelerinin kökenleri incelendiğinde; bunların, daha çok "kitle göçünün" temsilcileri oldukları gözlenmektedir

Dalan başkanlığındaki Büyükşehir Yönetiminin, kentteki "acil ve kısa vadedeli" çözüm bekleyen grupların taleplerinin karşılanmasını ilçe belediyelerine bıraktığı gözlenmektedir. Buna karşılık kentin bütününe ilgilendiren makro ölçekteki projeler için, çok farklı bir örgütlenme ve karar alma modeli oluşmuştur. Bu karar alma modelinde kısa vadeli ve mikro ölçekli projelerle daha duyarlı olan "seçilmişlerin" etkisi en aza indirgenmiştir. Büyükşehir Belediye Meclisi, daha çok "ilçeler genel kurulu" gibi çalışan, kentin bütününe ilgilendiren makro ölçekli kararların oluşumunda katkısı olmayan bir meclis niteliğini taşımaktadır. Büyükşehir Belediyesi'nde değil muhalefetin, iktidara mensup partinin temsilcilerinin bile "etkili" olmadıkları gözlenmektedir. Burada oluşan model daha çok Başkan'ın şahsında yoğunlaşan, yürütme ağırlıklı "Güçlü Başkan" modelidir. Bu model içinde, gerek yasal düzenlemeler ve gerekse uygulamalarla "seçilmiş" üyelerin önemli ölçüde devre dışı bırakıldığı gözlenmektedir.

İstanbul'da gözlenen "Başkan" ağırlıklı bu modelde, seçilmişlerin yanında, "belediye" örgütünün kendisinin de özellikle karar alma sürecinde dışlandığı gözlenmektedir. Belediye içinde, ayrı bir iktidar odağı olma konumunda etkili bir teknokrat kadronun olmadığı da bilinmektedir. Belediye örgütü, daha çok zorunlu rutin bürokratik işlemleri sürdürmektedir.

Başkan'ın, şahsında yoğunlaşan iktidarını, kimlerle ve nasıl paylaştığı bilinmemektedir. Ancak bu düzeyde de, enformellik yanı ağır basan ve makro ölçekli kararlarla daha doğrudan ilişkili olan gruplarla

Büyükşehir Belediyesi'nde, değil muhalefetin, iktidara mensup partinin temsilcilerinin bile "etkili" olmadıkları gözlenmektedir. Burada oluşan model daha çok Başkan'ın şahsında yoğunlaşan yürütme ağırlıklı "Güçlü Başkan" modelidir.

ki bunların daha çok büyük yatırımcı şirketler olduğu gözlenmektedir. Korporatist bir karar alma sürecine benzer bir modelin varlığı gözlenmektedir.

Bu modelin, özellikle kentin geleceğini ilgilendiren ve makro ölçekli kararların alınıp uygulanmasında, "Başkan"a büyük hareket serbestisi verdiği bir gerçektir. Nitekim birçok büyük kentte, buna benzer "güçlü Başkan" modelinin varlığı gözlenmektedir. Ancak İstanbul'daki işleyişin ortaya çıkardığı çok önemli bazı sorunlar, bu modelle ilgili alternatif arayışlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Bu sorunlardan en önemlisi, Başkan'ın yürütme ve karar alma yetkisini, belediye içinde "kurumsallaşmış" bir teknokrat kadro eşliğinde kullanmamasıdır. Gittikçe karmaşıklaşan ve büyüyen bir metropoliten kentin ihtisaslaşmış, belli bir bilgi birikimine dayanan "plancı ve teknokrat" kadrolar olmadan yönetilmesi, önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Genellikle, bürokrasi ile kırtasiyeciliğin eşanlı görüldüğü böyle bir "işbirlikçi" modelde, acil çözüm getirme adına, kötü işleyen bürokratik mekanizmaların düzeltilmesi ve "kurumsallaşmamış" ilişkiler yeğlenmektedir.

Bu modelin işleyişinde ortaya çıkan bir başka önemli sorun da, Başkan'ın karar alma sürecinin gizliliği, nüfuz edilemezliğidir. Bu düzeydeki ilişkilerin enformel olma niteliği ve sadece kent içinde yaşayanlara, kararlardan etkilenen gruplara değil, kent içindeki kararlara katılma amacıyla seçilmiş olan iktidar ve muhalefet partisine mensup meclis üyelerine bile kapalı olması, karar sürecini önemli

ölçüde antidemokratik hale getirmektedir. Klasik demokratik mekanizmaların bile işlemediği böyle bir yönetim modelinde, zaten çok cılız olan diğer katılma biçimlerinin, örneğin sivil toplum örgütlerinin tepkilerinin, toplantılarının, gösterilerinin de etkisi olamamaktadır. Doğal olarak bu işleyiş, siyasal ve idari denetim mekanizmalarının da çalışmasını önlemektedir.

3030 sayılı Yasa'nın kamuoyunda tartışılmadan, birçok siyasal parti ve örgütün faaliyetten menedildiği bir dönemde ve oldukça kısa bir sürede hazırlanarak çıkarıldığı bilinmektedir. Bu yasanın, 1980 öncesinde hazırlanmış olan birçok taslak içinden "seçilmiş meclis ve seçilmiş büyük şehir başkan" formülüne ağırlık vermiş olması "yerelleşme" yönünde önemli bir adım olarak kabul edilebilir. Bu yasanın özellikle ilçe temeline dayalı alt birimlerinin, sosyolojik olmaktan çok idari temellere oturtulmuş olmasından gelen, ya da ilçe büyük şehir yetki bölüşümü konularında görülen bazı diğer aksamaları olduğu da bilinmektedir. Ancak, "Bu modelin alternatifi var mıdır?" sorusuna cevap ararken, öncelikle bu modelin içinde alternatiflerin olup olmadığına bakılmasında yarar görmekteyiz.

Burada, öncelikle İstanbul Büyükşehir Meclisi üleriyle yapılan görüşmelere dayanarak, onların geliştirdikleri alternatifleri aktarmaya çalışalım. Meclis üyelerinin önemli bir kesiminin "büyük şehir" düzeyindeki "Başkan" merkezli iktidar yapısından rahatsız oldukları anlaşılmaktadır. Başkanın, veto ve tadilen tasdik yetkilerinin değiştirilmesini istedikleri gibi, daha "güçlü" ilçe belediyelerinin alternatif çözüm olduğunda birleştikleri görülmektedir. Meclis üyelerinin daha çok ilçeleriyle ilgili

oldukları düşünülürse, bu önerinin anlamı anlaşılabilir. Nitekim meclis üyeleri arasında, "büyükşehir" bütününe ilgilendiren öneri getirenler oldukça kısıtlıdır. Örneğin, büyükşehir düzeyinde karar alması beklenen "Meclis'in daha fazla yetkilendirilerek büyük şehir'de "Başkan" ağırlıklı yapı yerine, "Meclis" ağırlıklı bir iktidar yapısını önerenler azınlıktadır. Bu kesimden gelen öneriler daha çok, "güçlü ilçe eşgüdüm yapan büyükşehir" oluşturulmasına dönüktür.

Ilçe Belediye Başkanları ise, hem daha yetkili ilçe belediyeleri, hem de Büyükşehir Belediye Başkanı'nın şahsında yoğunlaşan yürütme erkinin paylaşılmasını istemektedirler. Buna göre, "Başkan" ilçe belediye başkanlarının da katılımıyla oluşacak bir "Başkanlar Kurulu" aracılığıyla yürütme erkini paylaşmalıdır.

Görüldüğü üzere, "seçilmiş" üyelerin üzerinde durdukları en önemli konu, "Başkan"ın şahsında yoğunlaşan yürütme ağırlıklı yapıda hiçbir etkilerinin olmayışdır. Bunun yanında, iktidar partisine mensup meclis üyeleri Büyükşehir Encümenine, seçilmişlerin alınmasını, muhalefete mensup üyeler ise, meclis komisyonlarına girebilmeyi istemektedirler. Bütün buraya kadar aktarılan, İstanbul'da özellikle Büyükşehir düzeyinde demokratik teamüllerin önemli ölçüde dikkate alınmadığını ve özellikle bu düzey için daha demokratik alternatiflerin arayışının varlığını göstermektedir.

Bu modelin alternatifinin kendi içinde de çıkabileceği, aynı yasal çerçeve ve aynı iktidar döneminde oluşmuş olan diğer Büyükşehir yönetimlerinin incelenmesiyle

de verilebilir. Örneğin, Ankara'da yaptığımız gözlemler, modelin bu kentte daha farklı işlediğini göstermiştir. Başkan'ın şahsına büyük yetkiler veren bu modelin en önemli belirleyicileri, "Başkan"nın kişisel deneyimleri, eğilimleri ve kentin sosyo-politik yapısı olmaktadır. Bu bakımdan, mühendislik eğitimi görmüş, daha önce özel sektörde çalışmış ve politik deneyimi olmayan İstanbul Belediye Başkanı zaman zaman hukuki normları ve demokratik teamülü "işbitiricilik" adına ikinci plana iterken; hukukçu olan ve politik geçmişe sahibolan Ankara Belediye Başkanı, hukuki normlara uyma ve demokratik teamülü sürdürme bakımından daha duyarlı görülmektedir. Bu kişisel özelliklerin yanında, İstanbul ölçeğindeki bir metropoliten kentteki ilgi gruplarının niteliğiyle, Ankara gibi merkezi yönetimin varlığının hemen her adımda hissedildiği bir kentteki ilgi gruplarının niteliğindeki farklılıklar da önemli olmaktadır.

Bu nedenle, özellikle İstanbul'da ortaya çıkan işleyişin alternatiflerinden ilki, belki de bir başka "Başkan"nın seçilmesinden başlayacaktır. Farklı bir politik tercih ve programla gelecek başka bir başkan'ın oluşturacağı işleyiş de farklı olabilecektir. Bu konuda bir örnek, Ankara Başkan adaylarından birinin programında görülmektedir. Bu programda hem ilçe, hem de Büyükşehir düzeylerinde karar süreçlerine "sivil toplum" örgütlerinin dahil edileceği vaadedilmektedir. Belki, bu da, modelin bir sosyal demokrat alternatiftir.

Tekrar İstanbul örneğine dönersek olursak, özellikle büyük şehir düzeyinde en önemli sorunların "anti-demokratiklik" ve "kurumsallaşmış" plancı ve teknokrat kadrolarının eksikliği olduğu söylenebilir. Bu

iki önemli konunun, Başkan'ın kişisel hareket alanının dışında bırakılması önemli bir noktadır. Ancak, burada dikkati çeken husus, bütün bu "anti-demokratik" yapıya karşın, Başkan'ın kamuoyundaki olumlu imajıdır. Başkan'ın popülaritesinde, kentte uzun yıllar iflas etmiş belediyelerin yaratmış olduğu olumsuz imaja duyulan tepkinin ve 1980 sonrasında örgütlü muhalefet ortamının kesintiye uğramasının da önemli etkileri vardır. Ancak Başkan'ın popülaritesinin yüksekliğinde, kentte artan "icraata" kitlelerin verdiği sessiz destek de önemli rol oynamaktadır. Kentin göçle artan nüfusun büyük bir kesimini, uzun vadeli kararların niteliği ya da bu kararların alınma biçimi pek ilgilendirmemektedir. Bu sessiz kitle desteği nedeniyle örneğin meclis üyelerinin muhalefeti pek fazla su yüzüne çıkmamaktadır. Hatta muhalefet partileri bile bu anti-demokratiklikten çok, "rüşvet ve usulsüzlük" gibi sansasyon yaratacak programlarla kitlelerin ilgisini çekmeye çalışmaktadır. Plancı teknokrat kadroların eksikliği ise, çok küçük bir çevre dışında gündeme bile gelmemektedir.

Sonuç olarak, İstanbul'un geleceğini belirleyen önemli kararların seçilmiş üyelerin, kurumsallaşmış teknokratların ve kentte yaşayan çoğunluğun katkısı olmadan alındığı gözlenmektedir. Bunda, kentte yaşanan büyük çoğunluğun, kısa vadeli kararlarla daha fazla ilgilenmesinin önemli etkisi vardır. Anlaşılan, modelin bir başka ve daha demokratik alternatifi de, kentin yeni sahiplerinin yerleşme telaşının bitip de "geleceğini" düşünmeye başlamasından sonra oluşabilecektir.

...özellikle Büyükşehir düzeyinde en önemli sorunların anti - demokratiklik ve kurumsallaşmış teknokrat ve plancı kadrolarının eksikliği olduğu söylenebilir.

İstanbul 'da ortaya çıkan işleyişin alternatiflerinden ilki, belki de bir başka "Başkan"ın seçilmesinden başlayacaktır.

Ümit ÖZCAN

1979'da ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. 1982'de Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Bölümü'nde yüksek lisansını yaptı. Halen aynı bölümde doktora çalışmasına devam etmektedir.

Çağdaş Kentlerde Katılım ve Sivil Organizasyonlar

Kentleşme; geniş anlamı ile, sanayileşmeye ve ekonomik değişmeye paralel olarak kent sayısının artması ve mevcut kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütleşme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci olarak tanımlanmaktadır. Çağdaşlık ise, sosyal, ekonomik ve teknolojik değişikliklerden yararlanma düzeyi ile ilişkilendirilebilir. Nitekim; çağdaşlığı, milli gelirden alınan paylar belirleyebildiği gibi, kişi başına tüketilen kağıt veya sabun miktarı da çağdaşlaşma düzeyinin belirlenmesinde, ilgi alanına giren konuda gösterge olabilmektedir.

Kentleşme, yalnızca bir nüfus birikim sorunu olmayıp; aynı zamanda kendine özgü bir örgütlenme biçimi, davranış ve ilişkiler yaratıcı etkisi nedeniyle siyasal liberasyonun da gerçekleştiği, doğup yayıldığı bir toplumsal birim niteliğindedir. Kent, yenilikçidir ve yeni toplumsal çözüm arayışları, bu niteliğinden dolayı ta-

rihsel olarak kentlerde başlamıştır. Kır kesimi ise, üretim teknolojileri ve sosyo ekonomik ilişkileri nedeni ile siyasal platformda daha tutucu ve geleceğe bir tavır simgeler.

Kentlerin çağdaşlaşma düzeyini belirlemekte, kentler tarafından sunulan hizmetlerden kişilerin yararlanma düzeyleri, bir ölçüt olabileceği gibi, kentlilerin toplumsal örgütlenme, örgütlere katılma ve desteklenme düzeyleri de çağdaşlaşmaya bir ölçüt teşkil edebilir. Konumuz gereği, toplumsal örgütlenme düzeyini, kentlerin siyasal liberasyonu artırıcı niteliği nedeni ile, çağdaşlaşma düzeyini belirleyici bir ölçüt olarak görmekteyiz.

Toplumsal örgütlenme dendiğinde; toplumu oluşturan tüm kesimlerin kendi içlerinde ve/veya birbirleriyle olan ilişkilerini kuralandırma ve kurumlaştırma etkinliklerinin tümü kastedilmektedir. Bizim özel ilgi alanımızı, devlet tarafından desteklenen ve yönetilen örgütlerin dışında kalan, sivil örgütler, ve organizasyonlar oluşturmaktadır. Devlete bağlı

olmayan örgütler, işçi konfederasyonlarından cami inşaatını amaçlayan demeklere kadar varan çok geniş bir yelpaze içinde yer almaktadır.

Sivil örgütlerin ortak özellikleri arasında gönüllülük ilkesi yer alır. Kişiler, bu örgütlere katılma ya da katılmama kararını özgürce verir. Örgütün işleyişi, en genelde, gönüllü katılımda bulunların maddi katkısı ile sağlanır. Bu örgütler, örgütlenme düzeyine bağlı olarak, çok ya da az (bazen hiç) ücretli eleman istihdam ederler. Bu kişilerin ücretleri, tüm zamanını bu faaliyete ayıramayan gönüllülerin mali katkısı ile ödenir. Belli bir amaca yönelik uzun dönemli sivil örgütler kurulabileceği gibi, aniden ortaya çıkan bir sorunun kısa dönemde, çözümüne yönelik olarak oluşup, sorun ortadan kalktığında işlevini bitiren örgütler de vardır.

İşçi sendikaları, kooperatifler, vakıflar, demekler, partiler, sivil örgütlere verilebilecek somut örneklerdir. Demokratikleşme sürecinin kaçınılmaz ögesi olan sivil örgütlerin, ku-

ruluş amaçları ne olursa olsun, kentin siyasal liberasyonu açısından, çağdaşlaşma olgusuna etkileri tartışılmaz bir düzeydedir. Ayrıca, bir kentte alan işgal eden ve üyeleri genellikle kentlerde yaşayan bu sivil örgütler belirlenmiş amaçla yönelik faaliyetlerini gerçekleştirirken, üyelerin yaşama standartları ile de yakından ilgilenmek zorundadırlar. Örnekleme gerekirse; işçilerin ekonomik ve sosyal hakları için savaşım veren sendikalar, yalnızca işçinin işyerinde karşılaştığı sorunları çözmek amacıyla değil, işçinin gündelik hayatını ailesiyle birlikte geçirmekte olduğu kentin sorunlarının da çözülmesi amacı ile alternatif üretmek ve sonuçlandırmak amacıyla yönelik çaba göstermek zorundadırlar.

Söylediklerimizi, uluslararası sendikal faaliyetlerden birkaç örnek vererek desteklemekte yarar görüyoruz. Hudson Nehri Balıkçıları Sendikası, 1967 yılında, nehrin kirlenmesi nedeni ile balık üretiminde düşme ve insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerin giderilmesi amacı ile ne yapılması gerektiğini araştırmak için çalışmalar başlatmıştır. Yapılan çalışmalar sonucu; 1899 yılında kabul edilen ve zaman içinde unutilan Hudson Nehir ve Liman Kanununu yeniden gündeme getirerek, uygulamaya koyulmasını sağlayan sendika, Penn Merkezi Demiryolu ile nehre yapılan atık dökme işemini engellemiş, nehir boyunca yapılan atıkların atılması için yoğun çaba harcanmıştır. Tüm bu oluşum, bir yandan kentin içme ve kullanma suyu kalitesini artırarak insan sağlığı üzerinde kirlenmenin olumsuz etkilerini azalırken, nehrin kaybolmakta olan canlı hayatının da zenginleşmesine yol açmıştır.

Sendikaların, işçilerin yo-

Demokratikleşme sürecinin kalıcılığına ögesi olan sivil örgütlerin kuruluş amaçları ne olursa olsun kentin siyasal liberasyonu açısından çağdaşlaşma olgusuna etkileri tartışılmaz bir düzeydedir.

Sendikaların, işçilerin yoğun olarak oturduğu kentsel bölgelerdeki sosyal ve teknik altyapıyı yükseltici talepleri, sendikaların sahip olduğu oy potansiyeli nedeni ile, belediyelerce daima dikkate alınmak zorundadır.

ğün olarak oturduğu kentsel bölgelerdeki sosyal ve teknik altyapıyı yükseltici talepleri, sendikaların sahip olduğu oy potansiyeli nedeni ile, belediyelerce daima dikkate alınmak zorundadır. Nitekim Toronto'da, işçi mahallelerinin yakınına yapılmak istenen bir hava alanının yeri, sendikaların örgütlendiği yöre halkı tarafından değiştirilmiş; hava alanı olarak düşünülen alanın, konut alanı ve park olarak planlanması da gerçekleştirilmiştir. Benzeri pek çok uygulamayı, trafik yollarının yapımında, sendikal baskı yolu ile güzergahların değiştirilmesi konularında, örnekleyebileceğimiz gibi; park, okul, kreş gibi sosyal hizmetlerin gerçekleştirilebilmesi amacıyla; sendikaların, belediyelerle pazarlık masasına oturmasından da söz etmekte yarar görüyoruz.

Aynı şekilde, meslek örgütlerinin de kentsel tasarım ve karar süreçlerinde son derece etkin rol almakta olduğunu görmekteyiz. Yerel yönetimlerle organik bir bağ kurarak, gönüllü teknik bilgi ve danışmanlık hizmetleri veren meslek odaları, pek çok alanda kentsel standartların yükseltilmesi ile tarihli ve doğal çevre koruma kararları verilmesini sağlayabilmiştir.

Çarpıcı bir örnek olmak üzere; Kolorado'da Glenwood Springs doğal kaynak alanının planlama çalışmasına, devlete bağlı örgütlerin yanı sıra 6 kent yönetimi, 14 belediye ve 12 meslek odası birlikte katılmıştır. Bu ana örgütlere destek danışmanlık amacı ile katılan 23 diğer kuruluşun arasında; klüp 20, Kolorado Toprak Koruma Birliği, Dört Tekerlekli Sürücüler Derneği, Kolorado Sığır Yetiştiricileri Derneği, Kolorado Binicilik ve Kement Atıcıları Derneği, Kampçılar Birliği, Kolorado Cevher İşleyicileri Birliği, Kolorado Açık

Alanlar Konseyi, Kolorado Oğun Müstahsilleri Birliği, Kadın Oyları Lobisi, Sierra Klübü, Yaban Hayatı Koruma Topluluğu, Sınırsız Talep Derneği, Eğimli Kar Arabası Sürücüler Birliği gibi farklı amaç ve üyelere sahip dernek ve birlikler, hazırlanan plana karar aşamasında katılmışlardır.

Örnekleri çoğaltmak mümkün. İsviçre'de faaliyet göstermekte olan 5000'in üzerindeki hayırsever dernekleri, yoksullara yardımın yanı sıra yoksulların yaşam standartlarını yükseltici kentsel hizmetlerin gerçekleştirilmesi, kültürel etkinliklerin artırılması amaçlı sayısız faaliyeti gerçekleştirmektedir. Üyelerinden yılda 1,5 Milyon Pound aidat toplamakta olan İngiliz Ulusal Vakfı, tarihi anıtların ve şatoların restorasyonunun yanı sıra, milli park ve açık alanların oluşturulması gibi konularda da çalışmalarını sürdürmektedir. İsviçre Tarih ve Sanat Topluluğu, 11.500 üye ile İsviçre Ulusal Miras Locası, 25.000 üye ile desteklenerek tarihi ve kültürel değerlerin yaşatılması ve tanıtılmasının yanı sıra çevre sorunları ve kentlerin rehabilitasyonu sorunları ile de yakından ilgilenerek bu alanda araştırma ve yayın faaliyetlerini sürdürmektedir. Fransa'da gençlik örgütleri, yalnızca restorasyon amacı ile 1985 yılında 130.000 iş günü gönüllü çalışma yapmışlardır.

Çağdaş kentlerde, tüm planlama kararlarına halkın katılımını sağlayıcı ve kolaylaştırıcı organizasyonlar olarak sivil örgütleri görmekteyiz. Bu örgütlerin varlığı ve örgütlülük düzeyi çağdaşlaşma ve demokratikleşme ile yakından ilişkilidir. Demokrasi geçmişinin köklü olduğu ülkelerde bu tür gönüllü sivil örgütler, merkez ya da yerel yönetimler

tarafından alınan kararlara katıldıkça, onları benimsemekte ve kararların uygulanabilirliğini artırıcı devlet dışı mekanizmalara işlerlik kazandırılmaktadır.

Bir kararın meşruiyet kazanması, o kararın uygulanması için yasa ve yönetmelik çıkarılması ile sağlanamaz. Karar, ancak, geniş kitlelerce benimsenip, gönüllü uygulamalara yönelebildiği ölçüde meşruluk kazanır. Yerlere tükürmeyi yasaklayan bir yasa, cezası ne olursa olsun, yere tükürmeyi adet edinmiş bir toplumda uygulanamaz. Bu tür yasal düzenlemeler, ancak, toplumdaki istisnai hallerin giderilebilmesi için geçerlidir.

Toplum yaşamını düzenleyici kurallar, toplumun ortak değer yargıları ile bütünleşmedikçe ya hiç uygulanamaz, ya da uygulanmakta diretilirse toplumsal huzursuzluklara kaynaklık ederler. Kısacası; toplumsal kurallar ve kararların uygulanabilirliği; ondan etkilenen toplumun, kararın oluşumuna doğrudan ya da dolaylı katılabilmesi ile mümkündür.

Kent çevresini ilgilendiren kararlar, o kent yaşayanının yaşamını doğrudan etkilemek-

tedir. İnsanların, evlerinin döşenmesi konusunda gösterdikleri duyarlılığın aynısını, çevrelerinin oluşması konusunda da göstermeleri hem hakları, hemde ödevleri olmak zorundadır. İşte bu bilinç, bireylerin giderek yalnızlaştığı ve yabancılaştığı kentlerde, sivil örgütler aracılığı ile oluşturulacak ve yaygınlaşacaktır.

İnsanların oturdukları yerin, kent tanımı içine giriyor olması, o mekanı oluşturan insanların kentli olması gibi doğal bir sonuç yaratmaz. Kentlilik, bir kültür sorunudur. Kültürün en genel tanımı "Yaşama biçimi" olarak yapılmaktadır. Kısacası, insanların, kentli gibi yaşama ve davranmaları büyük ölçüde, o yerleşmenin "kent gibi" olmasına bağlıdır. "Kent gibi" kent; su, kanalizasyon, elektrik, yol, kültür, eğitim ve sağlık hizmetlerine sahip bir yerdir. Eğer, kent adını, hele hele metropoliten adını verdiğimiz bir yerde halâ köydeki toprak yol, açıkta akan kanalizasyon, okulsuz çocuk, çeşme başında bidonlarla bekleyen insanlar varsa; nüfusu ne olursa olsun orasının, çağdaş bir kent olduğunu söylemek, kanımızca mümkün değildir. Yaşama biçimi hala köy gibi olan bir mekanda yaşayan

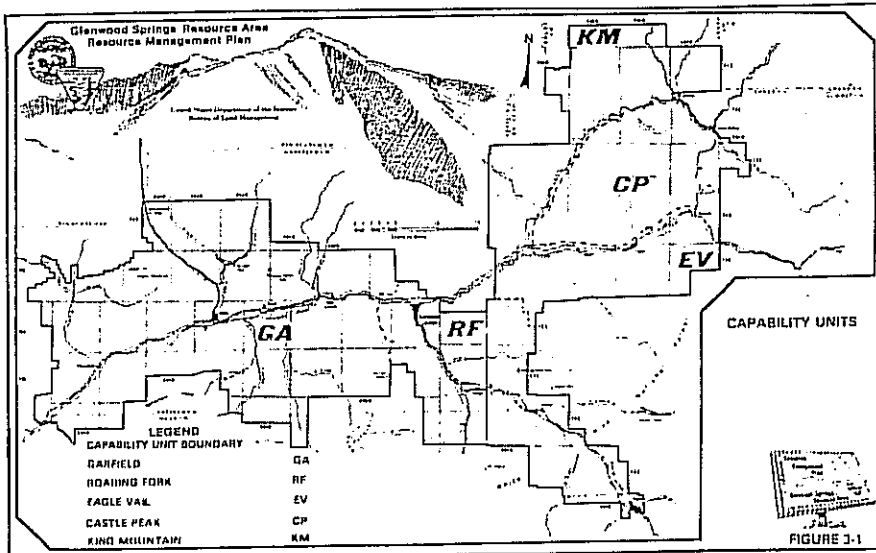
Toplumsal kurallar ve kararların uygulanabilirliği, bunun, ondan etkilenen toplumun, kararların oluşumuna doğrudan ya da dolaylı katılabilmesi ile mümkündür.

insanların da kentli gibi davranmasını beklemek yanlıştır.

Öz olarak, kent kültürünün oluşturulmasında, kentsel hizmetlerin yaygınlaştırılmasının önemli bir payı bulunmaktadır. Bu bağlamda, yerel yönetimimize çok önemli görevler düşmektedir. Çağdaş kent kültürünün oluşturulması sırasında kentsel hizmetlerin gerçekleştirilebilmesi amacı ile sivil örgütlere de, yerel yönetimleri uyarma ve yönlendirme, gerektiğinde mali katkı veya gönüllü işgücü sağlayabilme yolu ile uygulamayı gerçekleştirmek açısından önemli görevler düşmektedir.

"Bir gönüllü sivil örgüt, var olan potansiyelini yerel yönetimlerin uygulamalarını gerçekleştirmek için neden harcasın?" sorusu hemen akla gelebilir. Bu soruya, ilgi alanına göre, verilebilecek pek çok cevap arasında en genel olan cevapları sıralayacak olursak:

- Sivil örgüt, yerel yönetimce alınan kararın oluşması aşamasına katıldıysa; karar, artık bir yerel yönetim kararı olmaktan çıkmış, kendi özgül kararı olmuştur. Onun için de, kararın uygulanabilirliğini artırıcı kendi öz potansiyelini ortaya koyar.
- Sivil örgüt, yerel yönetim tarafından alınmış bir kararı, ilgi alanına giren konular için ortak yarara uygun buluyorsa; uygula-



Glenwood Springs Doğal Kaynak Alanı
kaynak yönetim planı

mayı hızlandırmak amacı ile uygulamaya katılabilir, ancak, kendini buna zorunlu hissetmez.

- Sivil örgüt, yerel yönetimlerden bağımsız olarak bir uygulama kararı alır ve uygular. Kendi kararı ile yerel yönetim kararlarının çakıştığı noktalarda işbirliğine gider.

B enzer bir soru da, "Bir sivil örgüt, yerel yönetimlerin uygulamalarını neden köstekler?" olabilir. Bunun cevapları da çeşitlidir.

- Kendi oy potansiyelini yerel yönetimlere ispatlamak amacıyla, katılmadığı kararları engelleyebilir;
- Kamu yararına aykırı bulduğu uygulamaların gerçekleşmesini engellemeye çalışır;
- Kendi görüş ve düşüncelerine aykırı bulduğu uygulamaları engellemeye çalışır.
- Kendi yararına olan bir uygulamanın gecikmesine neden olacak farklı alanlara yönelik uygulamaları engellemeye çalışır.
- Kendisi ile bütünleşmeye razı olmayan belediyelerin uygulamalarını engellemeye çalışır, vs.

Kısacası; sivil örgütlerin, yerel yönetimlerle birlikte uygulama yapmalarının sebeplerinden çok daha fazlası, onların uygulamalarını engellemek için sayılabilecek gerekçeler arasında yer almaktadır.

Sivil örgütler ile yerel yönetimlerin bütünleşebilmesinin, görünen tek yolu, yerel yönetimlerin karar süreçlerini, katılımcı bir yöntem yolu ile oluşturmalarıdır.

Yerel yönetimler üzerinde ki tek baskı gurubu sivil örgütler değildir. Özellikle ülkemizde, ekonomik ve politik güç ile birlikte o kentte mülküler, yerel yönetimleri üzerinde, kendi yararlarına kararlar

üretmesi amacı ile baskı kurmaktadır. Bu baskı gruplarının etkisi sonucu, yerel yönetimler, çoğunlukla, kendilerinin de istemediği yönde kararlar almak zorunda bırakılmaktadır. Mülk sahiplerinin oluşturduğu baskı grupları ile savaşmanın en iyi yöntemi de, sivil örgütleri başka bir baskı grubu olmak üzere destekleyip, mülk sahiplerinin karşısına çıkarmaktır. Böylelikle, yerel yönetimler, oy tabanından fazla bir kayba uğramaksızın, kamu yararını sağlayıcı kararların alınıp, uygulanmasını da sağlamış olmaktadır.

Buraya kadar sözünü ettiğimiz katılım sözcüğü, yerel yönetimlerin karar verme süreçlerini etkileyebilecek ve hatta kararları belirleyebilecek ölçüde katkıda bulunma anlamında kullanılmaktadır. Örneğin, yasalar uyarınca bireylerin, Belediye Meclis toplantılarına katılma hakları vardır. Burada sözü edilen katılım, söz hakkı olmayan bir seyirci olma hakkıdır. Eğer bu yöntemin, katılımı sağladığını kabul edecek olursak; ülkemizde, en az 40 milyon kişinin televizyon yayınlarına "katıldığı" da söylemek yanlış olmayacaktır. Bir şeyin aleni olması, onun katılım ögesine sahip olması demek değildir.

Bir başka örnek daha verecek olursak; kent planları alanıdır. İsteyen açıp bakabilir ve zarar görüyorsa -ki bu zarar kendi mülkü ile ilgilidir- itiraz edebilir. Ekonomik veya politik gücü varsa, kararı değiştirir. Yoksa, yargı yoluna gitmesi gerekir. Bu arada, genellikle belediye tarafından yapılması düşünülen uygulama gerçekleştirilir ve itiraz, plan kararının değiştirilmesinden, kamulaştırma bedelinin artırılması şekline dönüşür.

Bireyin, belediye kararlarına, plana yapabileceği etki, an-

cak, doğrudan zarar görmesi halinde, yargı yoluyla söz konusu olabilmektedir. Su şebekesi, çocuk parkı yapılması, kanalizasyon arıtma sistemleri kurulması gibi büyük çaplı talepler, bireyler tarafından tek tek belediyelere yöneltildiğinde hiçbir etkisi olmamakta; belediyelerin varlık nedeni olan bu tür hizmetleri sunması, halka karşı bir lütuf gibi gösterilmektedir. Oy potansiyelini artırmak amacıyla; belediyeler, görünür hizmetlere; - asfaltlama, park düzenlemeleri, ışıklandırma v.b.- büyük kaynak ayırmalarına karşılık, görünmemekle birlikte toplum refahı ve insan sağlığı için çok gerekli olan - kanalizasyon, su şebekesi, arıtma tesisleri, çöp fabrikaları v.b.- hizmetlere bütçelerinden yeterli fonları aktarmamaktadırlar. Her bireyin, tüm kentsel hizmet konularını detaylı olarak bilip, gerekli kişisel uyarımları yapmalarını beklemek gerçekçi olmayacaktır. Bu tür uyarılar, ancak iyi örgütlenmiş, kentleşme ve çevre sorunlarına duyarlı sivil organizasyonlar aracılığıyla yapılabilir ve yerel yönetimler üzerinde etkili olabilir.

S onuç olarak; "kent gibi" bir kent, yani, çağdaş bir kent olabilmenin ön koşulu; var olan sivil örgütlerin, konuya hassasiyetle eğilerek sahiplenmesi ve sivil organizasyonların artırılıp çeşitlendirilmesine bağlıdır. Sivil örgütler, bu yolla, hem sağlıklı kararlar alınması yolunda, yerel yönetimlerin karar süreçlerine katılarak kendi örgüt potansiyellerini arttıracak, hem de kentsel hizmetlerin uygulanabilirliğini artırıcı yönde yerel yönetimlere maddi, manevi destek sağlayarak kentsel yaşam standartlarının artırılmasında, uluslararası örneklerde de görüldüğü gibi aktif rol oynayabileceklerdir. ■

Sivil örgütlerin, yerel yönetimlerle birlikte uygulama yapmalarının sebeplerinden çok daha fazlası, onların uygulamalarını engellemek için sayılabilecek gerekçeler arasında yer almaktadır.

Gökhan MENTEŞ

ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden Lisans (1973) ve Kanada Waterloo University, School of Urban and Regional Planning'den Yüksek Lisans derecesi (1975) almıştır. 1976 yılından beri ulaşım sektöründe çalışmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nda sistem analisti (1976-78), Köylüleri Bakanlığı'nda kırsal ulaşım projelerinden sorumlu APK Daire Başkanlığı (1978-80), EGO Genel Müdürlüğü'nde Etüd-Proje Müdürlüğü (1980-81), ODTÜ'da kentsel ve bölgesel ulaşım üzerine tam zamanlı (1981-84) ve ek görevli (1979-81 ve 1985-89) öğretim üyesi görevlerinde bulunmuştur. 1984'den bu yana özel bir Mühendislik şirketinde çalışmaktadır. Metro projesini de kapsayan Ankara kentsel ulaşım çalışmasında danışman Türk ekibini yönetmiştir. Ülkesel ve kentsel ulaşım ile sanayi yerleşimi konularında yayınlanmış çalışmaları bulunmaktadır.

Kentsel Ulaşımında Çağdaş Yaklaşım

Kent içi ulaşım, büyük kentlerimizin en önemli sorunlarından birisidir. Kentlerimizin büyümesi ile birlikte, giderek daha büyük boyutlar kazanacak, ve daha da karmaşıklaşacaktır. Sorunun çözümü; ülkesel, bölgesel, kentsel ve mahalle düzeyinde çok yönlü, kısa ve uzun vadeli, gerçekçi önlemlerin alınmasını zorunlu kılmaktadır. Mesele, parçacı trafik düzenlemeleri veya konunun bütünlüğünü hesaba katmayan bir kaç (köprülülük kavşak v.b.) fiziksel yaurımla çözülemeyecek kadar büyüktür. Ancak, belirli bir zaman perspektüf içinde, yoğun çabalarla, planlanan hedeflere doğru güven ve kararlılıkla ilerlenir ve konuyla ilgili tarafların, üretken katılım ve işbirliği sağlanırsa ulaşımın bir sorun olmaktan çıkarılması da mümkündür. Bu bağlamda yerel yönetimlere çok önemli görevler düşmektedir. Sorunun çözümü için, kent ve mahalle düzeyinde geliştirilecek önlemler büyük bir uygulama potansiyeline sahiptir. Bu yazıda, Türkiye ve dünya genelindeki deneyimlerden hareketle, kentsel ulaşım sorunlarının çözümü için ne tür yaklaşım, politika ve önlemler üzerinde durulması gerektiği dile getirilmektedir.

Aşağıda ortaya konulan

görüşler, Türkiye'de on yulu aşkın bir süredir çeşitli ortamlarda dile getirilmiş⁽¹⁾, söylenildiğinde beğeni görmüş ama her ne hikmetse bir türlü uygulayıcılar tarafından pek fazla ciddiye alınmamıştır. Bunun tek istisnası, 1978-79 döneminde özellikle Ankara'da ve bir ölçüde İstanbul'da yapılanlardır.⁽²⁾

Türkiye, son birkaç yıldır, burada, "çağdaş" diye adlandırığımız yaklaşımla pek fazla bağdaşmayan bir "icraat" dönemi yaşamaktadır. Yazıda bu icraat'tan seçme bazı örnekler de değerlendirilerek, seçenek yaklaşımın ne olduğu ortaya koyulmaktadır. Bu yaklaşım, aynı zamanda, yerel seçim öncesinde izlemekte olduğumuz "bol keseden vaatler yapan" popülist tavırlara da bir seçenektir.

Yazıda ortaya konulan görüşlerin yüklüce bir bölümü, bu konuda uzmanlaşmış teknik elemanlarla birlikte yapılan grup çalışmalarında geliştirilmiştir. Kuşkusuz, buradaki sunuşun tüm sorumluluğu yazara aittir.

TÜRKİYE'DE KENTSEL ULAŞIM SORUNUNUN KÖKENLERİ

Diğer birçok kent hizmeti gibi, kentsel ulaşımın

büyük bir sorun olarak ortaya çıkması, ülkemizin hızla kentleşmesinden kaynaklanıyor. Nüfusumuzun giderek daha fazla bir bölümünün kentlerde yaşamaya yönelmesi, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında belirgin olarak ortaya çıkan bir demografik dönüşümü simgeliyor. Ancak, kentlerimizdeki ulaşım talebindeki artış, salt kentsel nüfus artışının ötesinde. Çünkü; kentlerin, bir yandan nüfusu artıyor öte yandan kentlilerin "hareketliliği" artıyor. Bu ise, kentleşme ile birlikte kaçınılmaz olarak gelen "kentlileşme" sürecinin doğal sonucu. Kent büyüdükçe kentteki faaliyetler çeşitleniyor ve kentliler eskiden yapmadıkları bir takım yolculukları yapmaya başlıyorlar. Öte yandan, çalışan ve okuyan nüfus oranları artıyor. Ayrıca, kentin yarıçapı büyüdükçe giderek daha fazla insan, daha önce yaya olarak yapıkları bir takım yolculukları, motorlu araçlarla yapmaya başlıyor. Geleneksel ailenin parçalanarak çekirdek ailenin yaygınlaşması, trafik sıkışıklığında ana etken olan özel otomobil üzerindeki talebi, ayrıca artırıyor. Birbirleriyle karşılıklı etkileşimi olan bu türden bir dizi süreç sonucu kentlerimizde ulaşım istemi, nüfus artışının da ötesinde logaritmik

olarak artıyor. Kentin ulaşım sunumu, bunun çok gerisinde kalınca, değişik halk kesimleri için farklı ağırlıklarda ulaşım sorunları ortaya çıkıyor. Yüksek gelirli halk kesimleri için ulaşım sorunu, daha çok bir trafik sıkışıklığı, otopark yetersizliği sorunudur; dolmuşlar ve otobüsler trafiği altüst etmekte, Belediye yeterince yol, kavşak, otopark yapmamaktadır. Halbuki; trafiğin %80'ini, özel otomobiller oluşturmaktadır. Düşük gelirli kesimler için ise sorun, yetersiz otobüs hizmeti, pahalı otobüs-minibüs biletidir. Kent halkı için sorun, hava kirliliği, sinirsel/ruhsal yıpranmadır. Ülke için sorun, her gün yitirilen işgücü saatleri, kazalarda yok olan canlar ve ulusal servet, ithal edilen petrole ödenen dövizlerdir.

I 950'lerin Türkiye'si ekonomik ve politik bir dizi değişiklikle birlikte ulaşım politikası açısından da önemli bir dönüşüme sahne olmuştur. Bu dönemde, Amerika'nın yakın desteği ile karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının uygulanması başlatılmıştır. O zamana kadar büyük ölçüde deniz ve demiryolu sistemlerine dayanan ulkesel ulaşım, altyapı yapımı ve motorlu araçların ithali ile karayollarına kaydırılmıştır. Kent içlerinde büyük yıkımlar yaparak geniş bulvarlar açmak, katlı kavşaklar yapmak beğeni görmüştür. Bu arada (bugün birçok ülkede etkin bir ulaşım aracı olarak varlığını sürdüren) tramvaylar, 1960'lı yıllarda kaldırılmıştır. Manevra kabiliyeti yüksek otobüsler, ilk başta önemli hız üstünlüğü sağlamışlardır. Ancak zamanla yoğunlaşan trafik içinde bu üstünlüklerini yitirmişlerdir.

Türkiye, 1960'lı yıllarda özel otomobilin yaygınlaştırılmasını ve otomotiv endüstrisinin geliştirilmesini öngören

Kentlerimizde ulaşım talebindeki artış, salt kentsel nüfus artışının ötesindedir. Çünkü; kentlerin, bir yandan nüfusu artıyor, öte yandan da hareketliliği artıyor.

1970'lerde ulaşımın araçlar için değil, insanlar için olduğunu "tekrar keşfedilmesiyle", kent merkezlerinde bir takım yaya bölgeleri oluşturulmuştur.

bir dizi politika uygulamasına geçmiştir. Montaj sanayinin kurulması, akaryakıtın yüksek oranda sübvansiyonu, karayolu ve boğaz köprüsü yapımı gibi. Bunun sonucu olarak, izleyen yıllarda, kentlerde trafik sıkışıklıkları alışılmamış boyutlara erişmiştir. 1974 petrol bunalımı sonrasında ciddi döviz darboğazı ile karşılaşılınca bundan en çok otomotiv endüstrisi etkilenmiştir.

1970'li yıllarda kent içi ulaşımında alternatif politika arayışları başlamıştır. Örneğin; raylı sistemler gündeme getirilmiş, belediyelerde toplu taşıma öncelik vermeye yönelik (otobüs alımları, tahsisli yol yapımı, otobüs terminali düzenlemeleri, toplu taşıma kartları gibi) uygulamalar başlatılmıştır. Bunlar, ulaşım sorunlarına, yalnızca pahalı karayolu alt-yapısı ile çözüm getirilmeyeceğinin anlaşılması sonucudur. Yine 1970'lerde, ulaşımın araçlar için değil, insanların için olduğunu "tekrar keşfedilmesiyle" kent merkezlerinde bir takım yaya bölgeleri oluşturulmuştur.

Türkiye, 1980'lerde dünya ekonomik krizinin etkisine girmiştir. İzlenen "istikrar tedbirleri" paketi, kentsel ulaşım çeşitli şekillerde yansımıştır. Öncelikle, sübvansiyonu kaldırma niyetleri nedeniyle, özel otomobil kullanımı, bu arada toplu taşıma ücretleri çok pahalılaşmıştır. Otobüs sistemleri özelleştirilmeye zorlanmıştır; toplu taşıma yönelik yatırımlar durdurulmuştur. 1983 sonrasında ise; bir iki istisna dışında, karayolu altyapısına münhasıran yer veren ulaşım politikasının, bütün ağırlığıyla tekrar uygulamaya sokulduğunu görüyoruz. Bunun en çarpıcı örneği TEM

projesinin parçası olarak Türkiye'de yapımına girilen ücretli otoyollardır. İlk bölümü, İkinci Boğaz Köprüsünü içeren Kınalı-Kazancı otoyolu olarak ihale edilen bu otoyol ağının ilerde 3000 km'yi aşacağı en yetkili ağzılardan dile getirilmiştir. Kazancı (Sakarya)-Anakara, İzmir-Aydın, Tarsus-Gaziantep otoyolu yapımları da yarışma dışı "krediyi getirene verilir" ve birim fiyat esasıyla anahtar teslimi ihale edilmiştir. Yapımına girilmiş olan bu otoyolların ilginç yönü, herhangi bir fizibilite veya proje olmadan, büyük ölçüde dışkaynak kullanımıyla ve dünyada eşine ender rastlanır büyüklükte parçalar halinde çok hızla ihale edilmiş oluşlarıdır. 1983-1993 dönemi kapsayan Ulaşım Ana Planı'nda yeri olmayan bu otoyollar, 1983 sonrası Hükümetin ideolojik bir seçmesidir.

Aynı dönemde; kent içlerinde, ekspres yollar ve katlı kavşakların hızla uygulamasına geçilmiştir. Bütün dünyada alt yapı ağırlıklı pahalı karayolu yatırımlarının terkedilmeye başlandığı bir dönemde... Bu yatırımların otomotiv endüstrisindeki genişlemeyle tutarlı olduğu görülmektedir. 1983 sonrasında özel otomobili yaygınlaştırma çabaları sonucu, tam üretim kapa sitesine ulaşılmıştır. Bu arada, fizibilitesi ve projesi olmayan ve kente yararı çok tartışmalı kavşaklara, cömertçe kaynak tahsis eden Hükümet, İstanbul'un projesi hazır metro çalışmasını raflara kaldırmış; Ankara metro projesini, Yapı-İşlet-Devret formülünün akibe-tine bırakmıştır. Bu arada, İstanbul'da hızlı tramvay ve deniz otobüsleri, Konya'da bir tramvay uygulaması bu genel eğilim dışında kalmıştır. Ülkesel öncelikler ve şehircilik

ilkeleri önemsenmeden uluslararası firmaların pazar arayışları ve yerel yöneticilerin ülke kaynaklarından pay koparma becereleriyle ortaya çıktığı anlaşılan bu projelerin, burada dile getirilmeye çalışılan çağdaş ulaşım politikalarıyla ne derece uyumlu olduğu aşağıda ayrıca ele alınacaktır.

Türkiye'nin yaklaşık yarım asırlık hızlı kentleşme deneyimi boyunca, kentsel ulaşımında izlenen genel eğilimler şöyle olmuştur:

- Ulaşım sunumu, ulaşım isteminin hep gerisinde kalmıştır.

- Ulaşım sunumunda belirli dönemlerde yapılan artışlar, ulaşım isteminde de sıçramalar yaratmıştır.

- Kamu kesimince sunulan hizmetlerdeki yetersizlik, kentiçi ulaşımında ticari işletmeciliği kârlı bir alan haline getirmiştir. Sunumdaki eksiklikler, bireysel girişimciler tarafından (dolmuş, minibüs, taksi-dolmuş, özel halk otobüsü) karşılanmıştır. Bunun sonucu olarak; kamu işletmelerinin taşımacılıktaki payı, sürekli düşmüştür. 1980 sonrasında bu düşüş "özelleştirme" politikalarıyla desteklenmiştir.

- Kamu işletmecisiyle özel girişimciliğin bir arada varlığı, kamu işletmecisi aleyhine bir durum yaratmaktadır. Özel girişimciler (işlettikleri araçlar düşük kapasiteli olsa bile) yoğun yerleşim bölgelerinde ve talebin yoğun olduğu saatlerde çalışmaktadır. Öteki bölgelerde ve günün öteki saatlerinde hizmet verme sorumluluğu ise kamu işletmecisinin yükümlülüğündedir⁽³⁾.

- Bu arada, yine yetersiz kalan ulaşım sunumu karşısında, çeşitli özel ve kamu kuruluşları, "servis" araçlarına başvurmuşlardır. Kentsel ulaşımındaki sahipsizlik, giderek, "her-

Yapımına
girişilmiş olan bu
otoyolların, ilginç
yönü, herhangi bir
fizibilite veya
proje olmadan,
büyük ölçüde dış
kaynak
kullanımıyla ve
dünyada eşine
ender rastlanır
büyüklükte
parçalar halinde
çok hızla ihale
edilmiş oluşlandır.

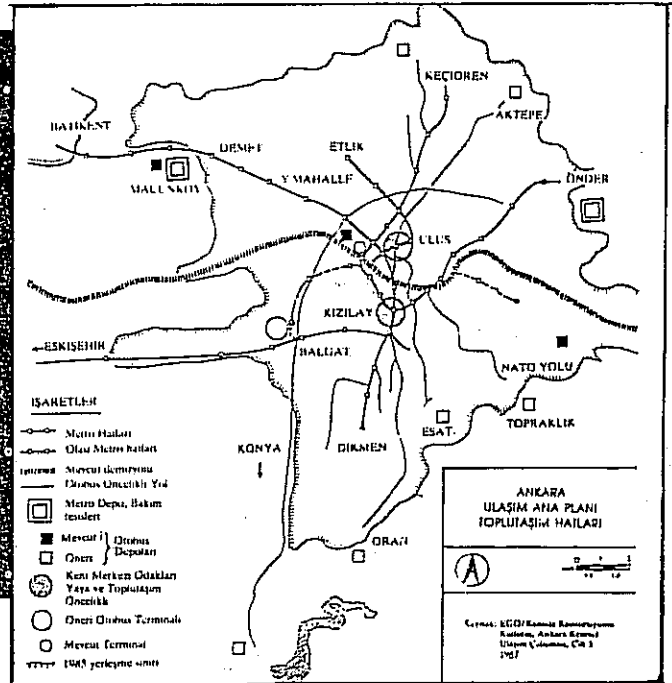
Bu arada, fizibilitesi ve projesi olmayan ve kente yararı çok tartışmalı kavşaklara çömertçe kaynak tahsis eden Hükümet, İstanbul'un projesi hazır metro çalışmasını rafa kaldırmış; Ankara metro projesini, Yap-İşlet-Devret formülünün akibetine bırakmıştır.

kes kendi başının çaresine bak-sın" anlayışını yerleştirmek-tedir. Bu ise, kentsel ulaşım-da sistemli ve akılcı düzenlemeler yapma olanağını daha da güç-leştirmektedir. Kuşkusuz, böy-le bir ulaşım yapısı sağlıklı değildir. Ülke açısından en uy-gun çözüm hiç değildir.

- Bu oluşumun doğal sonucu olarak; ulaşım, kent gelişmesini yönlendirici olmamış; aksine, çarpık kentleşmeye tabi edilgen bir nitelik kazanmıştır. Bu tür kent makroformunda tek merkezden dışarıya doğru radyal olarak uzayan yoğun koridorlar, özel girişimcilerin "dolmuş" anlayışı işletmeciliğini mümkün kılmaktadır. Tek merkezli "yağ lekeli" biçimindeki bu makroform, giderek ana koridorlar, boyunca "yıldız" şeklinde kente dönüşmektedir. Bunun yanında, özel otunun

yaygınlaşmasıyla uzak dış bölgelerde hızlı bir büyüme de izlemektedir.

Bugün, bir çok büyük kentimizin ana koridorlarında, raylı sistemler için eşik değer olarak kabul edilen talep düzeyi (10.000 yolcu/saat/yön) aşılmıştır⁽⁴⁾. Ankara ve İstanbul'da ağır raylı sistemi (metro) gerektiren düzeylere (30.000 yolcu/saat/yön) ulaşılmıştır. Raylı sistem yatırımlarında öncelik, büyük kentlerde ve en yoğun güzergâhlarda olması gerekirken, yatırımların (salt ticari çıkarını gözeten) yapımıcı dış firmalarca yönlendirildiği görülmektedir. Örneğin, Almanlar, yarışma dışı özel bir anlaşmayla Konya'da tramvay sistemi inşa etmektedir. Bu yatırımın ülkesel önceliği nedir? İstanbul'da boğaz geçişine ve en sorunlu bölgeye çözüm getirecek yapılmış, bitirilmiş



3030 Sayılı Yasa'da öngörülen "Ulaşım Ana Planı" ilk kez Ankara'da hazırlandı. Bu plan, 5 milyonluk Ankara için ODTÜ'den İlhan Tekeli yöneticiliğindeki bir Çalışma Grubu'nun hazırladığı 2015 hedefi yılı makroloim şemasına dayanıyor. Kent çevresinde yolcuların bir bölümünü kendi içinde tutan büyük toplu konut-işyeri alanları aracılığıyla, desantralizasyonu amaçlayan bu şema ile;kenin, topografik çanak dışına yönlendirilerek; hava kirliliği, mevcut altyapının aşırı yorulması gibi sorunların azaltılması düşünüldüyor. Yine da mevcut kent lekesinde 55 mt metro ve 60 km otobüs öncelikli yol gereksinmesi kaçınılmaz olarak ortaya çıkıyor. Bu ise, her yıl yaklaşık 2' şer km metro ve otobüs yolu yapımı için girişim gerektiriyor. Yukarıda, tüm ulaşım türleri için kısa ve uzun vadeli, fiziksel ve örgütsel bir çok önerikapsayan Ulaşım Ana Planı'ndaki toplulaşım yatırımlarının bir bölümü gösterilmektedir.

Metro ve Boğaz Tüp Geçiş Projesi bir kenara itilerek; İş-veçliler tarafından, önceliği olmayan bir güzergahta (Yeni-kapı-Ataköy) hızlı tramvay hattı yapılmaktadır. Üstelik, fizibilitesiz, projersiz çıkılan, birim fiyat esaslı bir ihale sonucunda. Kamuoyuna tümüyle kapalı ve "ben yaptım oldu" anlayışıyla yürütülen bu işlerin ülkesel muhasebesini yapması gereken DPT ve yerel denetim organı olan Belediye Meclisleri tam anlamıyla devre dışıdır⁽⁵⁾.

Ankara'da uzun yıllar süren veri toplama ve planlama çabaları, 1987'de "Kamuoyuna açık" (bu aralarda bunu bir meziyet olarak belirtmek gerekiyor...) bir Ulaşım Ana Planı'na dönüştürülmüştür. Türkiye'de türünün ilk örneği olan bu planda, öncelik, toplulaşıma verilmektedir. Kentin omurgası olarak düşünülen bu sistemin, güzergâhında ciddi imar ve yapılaşma kontrolü önerilmekte; yol, kavşak vb. yatırımların, metronun gerçekleşmesini engellemeyecek bir biçimde yapımı zorunlu görülmektedir. Ama fiiliyatta, bu hususu hiç gözetmeyen ve metronun genişleme güzergâhlarını tıkayan kavşak yatırımlarıyla karşılaşırız. Planı projesi bitmiş metro ihalesi, iki yıldır sürüncemede iken, kentlin otuz yıllık geleceğinde (bazıları otobüs öncelikli olarak yapımı öngörülmüş) kavşaklar, trafik ilkelerine pek özen gösterilmeden otobüs öncelikleri hiç hesaba katılmadan 3-5 yılda bitirilmek istenmektedir. Böylece, planlamanın esası olan kıt kaynakların zaman içinde akılcı olarak tahsisinin mümkün olmamaktadır.

Yatırımlardan çok büyük

bir pay alan İstanbul'da, kentlin tam göbeğinde, (gerçek metronun projelendirildiği alanlarda) çağdışı bir ulaşım anlayışıyla ekpres yollar yapılmakta; Boğaz'da, birincisinin 500 metre güneyinde bir üçüncü köprü Yap-İşlet-Devret modeliyle yapılmak istenmektedir. Kârlı işletmelere talip olan birkaç uluslararası firma var diye, kentlin ve ülkenin önceliklerinden vaz mı geçeceğiz? Projeleri, en fazla mikro iktisat kuralları içinde değerlendirilen bugünkü yöneticiler, bu tür soruları tartışmak istemiyorlar.

Yine, İstanbul'da, toplulaşımacılık adına, yüksek bedellerle ithal edilen deniz otobüsleri ise, bir başa tartışmayı gündeme getirmiştir. Kuşkusuz, İstanbul'da deniz ulaşımı ciddi olarak geliştirilmelidir ve deniz otobüsleri de böyle bir girişimin parçası olabilir. Ama, her büyük yatırım, bir maliyet/fayda analizi gerektirir. Deniz otobüsleri, rahat koltukları, özel iskeleleri, temizliği, dakikliği, havalandırma sistemi, TV'si otobüs aktarması ve nihayet hızı ile son derece konforlu (Avrupa düzeyinde) bir yolculuk imkanı yaratmıştır. Ama, bilet ücreti öylesine yüksektir ki, pik saatlerde bile, atıl kullanıldıkları görülebilmektedir. Bir deniz otobüsü, günde ortalama olarak iki belediye otobüsünün taşıdığı yolcuyu (1500 kişi) taşımaktadır. Ama yatırım maliyeti, bir belediye otobüsünün yaklaşık 70 katıdır⁽⁶⁾. Demek ki, halen alınmış olan 10 Belediye otobüsü yerine, 700 normal otobüs alınmış olsa, günde taşınan 15.000 yolcu yerine, 525.000 insanı taşımak mümkün olacaktır⁽⁷⁾. Söz konusu yolcu sayısı, bugünlerde EGO

Planı projesi bitmiş metro ihalesi, iki yıldır sürüncemede iken, kentlin otuz yıllık geleceğinde (bazıları otobüs öncelikli olarak yapımı öngörülmüş) kavşaklar, trafik ilkelerine pek özen gösterilmeden, otobüs öncelikleri hiç hesaba katılmadan 3-5 yılda bitirilmek istenmektedir.

Yine İstanbul'da toplulaşımacılık adına, yüksek bedellerle ithal edilen deniz otobüsleri ise, bir başka tartışmayı gündeme getirmiştir (...) Acaba, aynı bedelle, boğaz geçişlerinde çok daha geniş halk kesimlerine hitab eden çözümler bulunamaz mıydı?

otobüsleriyle Ankara'da taşınan toplam yolcu sayısına yaklaşık eşittir. Bu, yalnızca yatırım maliyeti itibariyledir. Buna, bir de işletme maliyeti eklenirse, fark daha çarpıcı olacaktır. Bu sistemin Bostancı'dan kalkıp, Yeşilköy'deki uçağa yetişmek isteyen üst tabaka mensupları için paha biçilmez bir yarar sağladığı açıktır. Ama, İstanbul'un geneline yönelik katkısı ve hizmetin sosyal niteliği tartışmalıdır. Acaba, aynı bedelle, boğaz geçişlerinde çok daha geniş halk kesimlerine hitab eden çözümler bulunamaz mıydı?

GELECEKTE TAHMİN EDİLEN GELİŞMELER

Hiç kuşku yok ki; Türkiye kentlerinin 10-20 yıllık geleceğinde, ulaşım isteminde önemli artışlar olmaya devam edecektir. Bunun yanında, eğitim düzeyinin ve kitle iletişim araçlarının gelişimine paralel olarak, halkın bilinçlenmesi artacaktır. Halk, kendisinden toplanan vergilerin kullanılış biçimi konusunda daha duyarlı olacaktır. Yapılan yatırımlar, bugün yaygın olarak görüldüğü gibi, salt sağladığı tek yönlü yararlarla değil, ekonomik+sosyal+çevresel maliyetleri gözönünde tutularak değerlendirilecektir. Kısacası, birçok işi "halka rağmen" yapmak zorlaşacaktır.

KENTSEL ULAŞIM UYGULAMALARI KONUSUNDA DİĞER ÜLKELERİN DENEYİMİ VE TEKNOLOJİ TRANSFERİ MESELESİ

Uluslararası Toplulaşım Birliği'nin 1987 yılında Lo-

Trafik sıkışıklığına en başarılı çözümü geliştirmiş olan kentler, hiç kuşkusuz hedeflerini bir bütünlük içinde formüle etmiş olanlardır (Kent merkezinde çevre ve yaşam kalitesini yükseltmek, kent merkezini geliştirmek, konut alanlarını korumak vb.).

zan'da yapılan 47. Kongresine sunulan "Kent Merkezlerindeki Sıkışıklıkla Mücadele" konulu raporda, 20 dünya kentinde uygulanan ulaşım politikaları ve önlemlerinin sonuçları ayrıntılarıyla verilmiştir⁽⁸⁾. Bu rapordan çıkarılan sonuçlar özetle şöyledir:

- Kentlerde karayolu alt yapısındaki tüm genişlemelere karşın, özel otomobil sayılarındaki artış, trafik sıkışıklıklarına neden olmaya devam etmektedir. Bu, düşük yoğunluklu kent yapısı ve alt, kentleşme ile yakından ilişkilidir.

- Trafik sıkışıklığı, en çok, iş faaliyetlerinin yoğunlaştığı kent merkezinde oluşmaktadır. Burası, geçmişten kalan karayolu altyapısını geliştirme olanağı en kısıtlı olan kent bölümüdür.

- Bir çok uzman ve hatta politikacı, araba kullanım maliyetinin artırılması gerektiğine inanmaktadır. Ancak, trafiğin, salt maliyet yükseltilerek kısıtlanması sosyal açıdan sakıncalı sonuçlar verebilir. Yükselen maliyetlerden etkilenmeyen imtiyazlı kişiler, bu işten hoşnut kalabilirler.

- Trafik sıkışıklığına karşı mücadele, sadece özel oto trafiğinin kısıtlanması/yasaklanması şeklinde ele alınmamalı, genel bir ulaşım politikası çerçevesinde, aynı zamanda, toplu taşımayı daha erişilebilir kılan, teşviklerle birlikte düşünülmelidir.

- Trafik sıkışıklığına en başarılı çözümü geliştirmiş olan kentler, hiç kuşkusuz, hedeflerini bir bütünlük içinde formüle etmiş olanlardır (Kent merkezinde çevre ve yaşam kalitesini yükseltmek, kent merkezini geliştirmek, konut alanlarını korumak vb.).

Bu raporda ele alınan 20

kentteki irili-ufaklı kısa vadeli-uzun vadeli önlemlerin, genelde işaret ettiği bir husus vardır: çağdaş ulaşım çözümleri araçlara değil, insana hizmet eden bir anlayışla geliştirilmektedir. Bu anlayışın uzantıları, genelde toplu taşımacılık ve yaya/bisiklet erişebilirliğini yükseltmek; trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, gürültü gibi sorunların temel nedeni olan motorlu özel taşımacılığı, özellikle sıkışıklığın olduğu yer ve zamanlarda kısıtlamaktır.

Kuşkusuz, dünyadaki gelişmeleri izleyerek, gerektiğinde bunları ülkemize aktarabilmeliyiz. Ancak, bunu yaparken, ülkemiz ve kentlerimizin ihtiyacına en iyi hizmet edecek bilgi (know-how) ve teknolojiyi özenle seçmek ve mümkünse pilot uygulamalarla sınavarak adapte etmek gereği vardır. Örneğin, Amerika'ya özenip "tek yol karayolu" anlayışıyla ülke kaynaklarının ötesinde bir otoyolculuk harcâtına girişmek ve bu arada "demiryolu çağdaş değildir, toplu taşıma çağdaş değildir" demek büyük bir gaflettir. Hele, milyarlarca dolarlık yatırım, plansız ve projersiz ihale edilirken...

Türkiye'nin kıt kaynaklarını, en akılcı bir biçimde kullanmak zorundayız. Bugün, petrol zengini bazı arap ülkeleri gibi, karayolu yapımı için yabancı müşavirlere ek olarak çok pahalı yabancı inşaat firmalarını kullanıyoruz. Yerli birikimin oluşmasına özen göstermiyoruz. Kuşkusuz, Türkiye'de aynı anda 1500 km otoyol yapımını 4 yılda bitirmek üzere üstlenecek bir inşaat birikimi yotur. Ama, birçok gelişmiş batı ül-

kesinde de yoktur. Olması da gereksizdir. Zaten yüksek düzeyde yabancı kullanımına rağmen, mevcut otoyol projelerinin 4 yılda bitmesi de olanaksızdır.

Türkiye kentleri, Batı kentleriyle karşılaştırılınca; özellikle gelişmişlik düzeyinden kaynaklanan önemli farklar izlenebilir. Batı'da bir çok kentte nüfus artışı durmuştur; hatta banliyölere yönelik nedeniyle merkez kentte nüfus azalmaları olmaktadır (kent sel saçılma). Türkiye'de ise kent nüfusu, daha çok mevcut kent lekesinde yoğunlaşma şeklinde hızla artmaktadır. Büyük kentlerimizdeki yolculukların %80-i toplu ya da yarıtoplu ulaşım araçlarıyla yapılmaktadır. Halbuki, batı kentlerinde bu oran %10-40 arasında değişmekte, yolculuklar, çoğunlukla özel otomobille yapılmaktadır. Oradaki ulaşım planıcıları, toplu taşımacılığı cazip kılmak, müşterileri çekmek için değişik pazarlama tekniklerine başvurmaktadır. Batı kent, büyük ölçüde düşük yoğunluktadır ve özel otoyola bağımlıdır. 1970 öncesinde yapılan büyük karayolu altyapısına rağmen ciddi trafik sıkışıklıkları görülmektedir. Türkiye kentleri ise kent sel saçılmanın değil, aşırı yoğunlaşmanın getirdiği sorunlarla karşı karşıyadır. Toplu taşıma istemi o denli yüksektir ki; yolcu alan otobüslerin kapıları kapanmamaktadır.

Kent merkezinin önemli bazı yollarında, 1,5 km uzunluğunda sürekli otobüs durakları yeraldığından, ek durak yapacak yer kalmamıştır. Bu, başlıbaşına daha yüksek kapasiteli ulaşım sistemlerinin (raylı) gerekliliğini gösteren bir durumdur.

Çağdaş ulaşım çözümleri, araçlara değil, insana hizmet eden bir anlayışla geliştirilmektedir.

Bugün birçok batı kentinde, yüksek kapasiteli metrolar yerine hafif metrolara veya hızlı tramvaylara yönelmesinin; o kentlerde yüksek istem olmayışındandır. Benzer şekilde, çok düşük yoğunluklu Amerikan kentlerinde Ulaşım Sistemleri İşletmeciliğine (Transport System Management) yönelmesi demir-yollarının çağdışılığından değil, bu kentlerin raylı sistemin gerektirdiği yolcuyla hiçbir zaman bulamayacağından kaynaklanıyor. Amerikalı, New York, Washington, Baltimore gibi kentlerinde geniş metro ağlarını zaten zamanında kurmuş. Öbür kentlerinde, 20. yüzyıl başlarında tramvayları kaldırarak oluşturduğu çok kalı kavgaklar ve spagetti tipi yollar, özel otomobilin hem sonucu hem nedeni olmuş. Bunun yol açtığı yaygın, düşük yoğunluklu ken yapısı, artık toplulaşımıcılığa imkan tanımıyor. Bu durumda aklın gereği; bakımı bile yüksek maliyet gerektiren bu dev alt yapıyı, en verimli şekilde kullanmaktır. TSM yaklaşımının temeli buna dayanıyor.

Türkiye'de bir süredir "metro çok pahalı, hafif raylı sistem daha iyi" veya "raylı sistemlere ne gerek var; mevcut altyapıyı daha iyi işletek herşey hallolur" biçiminde, Batıdan, özellikle Dünya Bankasından⁽⁹⁾ fazla düşünülmeden kopya edilmiş tezler öne sürülüyor ve bunlar zaman zaman da uygulamayı olumsuz etkileyen politikalar haline dönüşüyor. Halbuki, yapılan çalışmalar şunu gösteriyor: büyük kentlerimizin toplulaşım alt ve üst yapısında ciddi yetersizlikler vardır. Raylı sistemlere geçiş kaçınılmazdır. Ne tür raylı sisteme gidilmesi gerektiği ise bir önyargı değil ciddi hesap

Yapılan çalışmalar şunu gösteriyor; büyük kentlerimizin toplulaşım alt ve üst yapısında ciddi yetersizlikler vardır. Raylı sistemlere geçiş kaçınılmazdır. Ne tür raylı sisteme gidilmesi gerektiği ise, bir ön yargı değil ciddi hesap işidir.

Ankara ve İstanbul'da yüksek kapasiteli "gerçek" metroların yapılması zamanı çoktan geçmiştir. İstanbul'da trafik, hafif sistemlerle başedilemeyecek kadar ağırlaşmıştır.

Kuşkusuz, büyük toplulaşım yatırımlarına yönelme, kısa vadede ivedilikle yapılacak işlere girilmemesi anlamına gelmemeli. Fazla yatırım gerektirmeyen ancak kentlinin yaşamının iyileşmesine katkıda bulunacak projelerin, hızla devreye sokulmamasını mazur gösterecek neden yoktur.

ÇAĞDAŞ KENTSEL ULAŞIM ANLAYIŞI NE TÜR BİR YEREL YÖNETİM GEREKTİRİYOR?

çağdaş kentsel ulaşım anlayışı;

- Kentin daha sağlıklılaşmasına katkıda bulunan ve temelde "daha iyi bir kent" hedefine yönelik olarak;

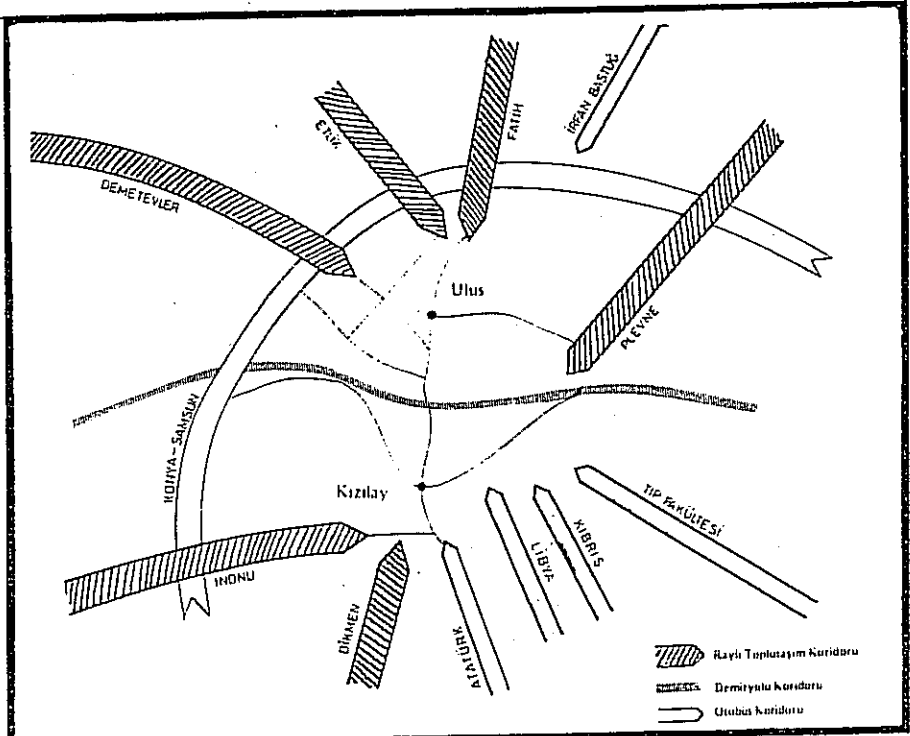
- Kentlilere; güvenli, konforlu, güvenilir, hızlı, ucuz,

bir ulaşım hizmeti sağlayan;

- bunu yaparken çevrede olabildiğince az olumsuz etki yaratan; ulaşımı kentnin gelişmesinde etken bir öğe olarak değerlendiren,

- hizmet sunumunda önceliği, araçlara değil, insana veren; bu kapsamda, toplulaşımı ve yaya ulaşımını ön planda tutan,

- toplumun düşük gelirli ve mazlum (yaşlılar, sakatlar vb.) kesimlerine duyarlı,



RADYAL KORİDORLAR VE TOPLULAŞIM SİSTEMLERİ

Ankara ulaşım elbütüne göre, bazı radyal koridorlarda sabah doruk saatindeki toplulaşım istemi, daha şimdiden otobüs kapasitesini aşmış durumda. İlerki yıllarda, en az 6 koridorda raylı sistem kaçınılmaz görülüyor. Kentin öncelikle batıya yönlendirilmesi hedefi ile tutarlı olarak; metro, ilk aşamada Batıkent (Demetevler)-Kızılay arasında; ikinci aşamada ise, Kızılay-ODTÜ (İnönü Blv.) arasında planlandı. Daha sonra, sırasıyla Fatih mah. ve Dikmen ve nihayet GMK Blv.-Kızılay üzerinden Etilik ile Plevne koridorlarını kapsayan bir metro ağı düşünülüyor. Altı ayrı koridorda ise, yüksek kapasiteli otobüs taşımacılığı öngörülüyor. Bunlardan, Konya-Samsun ve Tıp Fakültesi koridorlarının hafif raylı sistem eşliğini zorlayacağı kestirilmeli.

- ekonomik ve mali etkinlik ilkeleriyle uyumlu olarak hareket eden,
 - halkın parasını harcadığının bilincinde, savurğan olmayan,
 - sonuçları ancak uzun erimde değer kazanacak olsa da, kısır siyasi kaygılarla köktenci ve akılcı girişimlerden kaçınmayan ama bu arada acil sorunları da hızla çözüm üretebilen,
 - yenilikçi ama hayalci olmayan,
 - uygulamalarını kamuoyunun görüş ve eleştirisine açık plan ve projelere göre yönlendiren, katılımcı ve yasalara saygılı,
- bir yerel yönetim gerektirmektedir.

Uygulamasına geçilecek projelerde, bu ilkeler bir bütün olarak düşünülmeli ve bir denge içinde gözetilmelidir. Bunun yapılması ise, ulaşım projelerinin "çok boyutlu" seçimini ve değerlendirmesini zorunlu kalmaktadır.

BÜYÜK KENTLERDE ULAŞIMI GELİŞTİRMEK İÇİN BAZI SOMUT ÖNERİLER

Aşağıda, Türkiye kentleri için, fikir vermek amacıyla bir dizi somut öneri geliştirilmiştir. Burada sıralananlar dışında daha pek çok önlem düşünülebilir. Aşağıdaki liste, yazı kapsamında dile getirilen ilkelerle uyumlu ve onları açan bazı önlemleri ortaya koymak amacıyla yöneliktir. Bir bölümü, çok az yatırım gerektiren ama yüksek faydalar sağlayabilecek ulaşım işletmeciliği düzenlemelidir. Kuşkusuz, bu projelerin uygu-

lamada nasıl zamanlanacağı ve mekanda nasıl konumlandırılacağı, her kentin özgün koşullarıyla ve yapılacak ayrıntılı etüd-proje çalışmalarıyla belirlenecektir. Bu önlemlerin önemli bir bölümü, yerel yönetimin insiyatifiyle uygulanabilecek niteliktedir.

A. Toplutaşım Sunumunun Artırılması

1. Otobüs alımları,
2. Raylı Sistemlerin tesisi,
3. Deniz taşımacılığının geliştirilmesi.

B. Toplutaşımın Geliştirilmesi

1. Talebe hassas ve verimli otobüs işletmeciliği için şu konularda işletme otomasyonu:
 - a. Hat-durak planlaması,
 - b. Uzaktan araç izleme ve yönlendirme,
 - c. Stok kontrol (önceden uyarı sistemleri),
 - d. Bakım/onarım,
 - e. Ücret toplama/yolcu sayım,
 - f. Muhasebe,
 - g. Şoför/Araç görevlendirme programları,
 - h. Müşteri bilgilendirme hizmetleri.
2. Genel trafik içinde toplutaşıma öncelik;
 - a. Sinyalizasyonun otobüs hızına ayarlanması,
 - b. Tahsisli yol, tahsisli kavşak geçişleri,
 - c. Akım yönünde veya akım tersi yönde otobüs şeritleri,
 - d. Kent merkezinde yalnız yaya ve toplutaşım araçlarına (özellikle tramvay, trolleybüs) açık caddeler,
 - e. Otobüs yükleme iskeleleri.
3. Ücretlendirme Politikası;
 - a. Doruk saat/gün ortası ücret farklılaşması,
 - b. Toplutaşım kartı (aylık, mevsimlik),
 - c. Değişik toplutaşım sistemleri arasında geçiş imkân tanıyan kombine bilet ve kart

Kuşkusuz, büyük toplutaşım yatırımlarına yönelme, kısa vadede ivedilikle yapılacak işlere girilmemesi anlamına gelmemeli. Fazla yatırım gerektirmeyen ancak, kentinin yaşamının iyileşmesine katkıda bulunacak projelerin, hızla devreye sokulmamasını mazur gösterecek neden yoktur.

uygulaması,

4. Toplutaşım garaj ve depo tesislerinin kent çevresine yayılması,
5. Toplutaşımın daha erişilebilir olması için hatların kent mekânına yayılması (mesafe yerine zamanı minimize eden ulaşım ağı).

C. Yaya ve Bisiklet Ulaşımının Geliştirilmesi

1. Ticari alanlarla bütünleşmiş yaya bölgeleri,
2. Bisiklet yolları/bisiklet parkları,
3. Kaldırımların araç işgalinden kurtarılması,
4. Yayalar için zemin ayırımı,
5. Yayaların yoğun olduğu bölgelerde yaya öncelikli sinyaller.

D. Özel Otomobil Kullanımının Kısıtlanması ve Verimliliştirilmesi

1. Otopark kısıtları (zaman-sal, mekansal, parasal);
 - a. Gündün belli saatlerinde trafik/otopark yasağı,
 - b. Merkezi iş bölgesi içinde park kısıtları,
 - c. Doruk saatte ve dışında ücret farklılaşması (parkmetre),
 - d. Otopark sübvansiyonunun kaldırılması,
 - e. Kalış süresine göre ücret (parkmetre),
 - f. Konut sahiplerine park ruhsatı.
2. Verimliliği artırıcı yöntemler;
 - a. Doluluğa göre tercihlî şerit,
 - b. Doluluğa göre tercihlî oto park.
3. Taksi taşımacılığının geliştirilmesi;
 - a. Özel otoyla rekabet edebilen tarife,
 - b. Telsiz kullanımıyla taksilerin dolaşımını azaltan bölge depoları,
 - c. Gerektiğinde taksi arzının artırılması.

4. Özel otomobilin toplu taşıma besleyici olarak kullanılması (merkezi olmayan raylı sistem istasyonları çevresinde (park in ride).

E.Ulaşım İsteminin Yönlendirilmesi

1. İstem zamansal dağılımını etkileyen;

a. İş ve okul saatlerinin kaydırılması,

b. Esnek saat uygulaması,

c. Uygun konumdaki bazı ticaret ve hizmet işyerlerinin kapanış saatlerinin uzatılması, hafta sonlarında çalışma zorunluluğu getirilmesi

2. İstem sıklığını düşürmek;

a. Yük ve hizmetlerin evlere dağıtım hizmetinin geliştirilmesi (paket servis),

b. Ulaşımın iletişimle ikamesi (mektupla banka, telefon vb.),

3. Talebin Mekânsal Dağılımının Düzenlenmesi;

a. Arazi kullanım değişiklikleriyle ulaşım istemini yönlendirilmesi,

b. Kent çevresinde, yolculuklukları kendi içinde yutan "yeni yerleşmelerin" gerçekleştirilmesi.

G. Genel Trafik Düzenlemeleri

1. Sinyal zamanlama optimizasyonu,

2. Tek yönlü yollar,

3. Can güvenliğini artırıcı önlemler (sinyalizasyon, hemzemin kaşak düzenlemeleri, işaretiler),

4. Hız sınırlamaları,

5. Trafik akış yönüne göre şerit sayısının ayarlanması (koni, mekanik refüj).

H. Bütünleşik Ulaşım/Kent Planlama Projeleri

1. Kent merkezinin bir bütün olarak planlanması. Bu arada:

a. Transit yolculukların merkeze uğramasına gerek bırakmayan "merkez çevresi yol",

b. Merkez içinde özel otomobil dolaşımının ve parkının

kısıtlanması, trafiğin hızla merkez çevre yoluna yönlendirilmesi,

c. Toplulaşım ve yayalara öncelik veren düzenlemelerin yapılması,

2. Kent çevresine hizmet sunacak raylı sistem istasyonlarıyla tam bütünleşmiş alış-veriş+ofis kompleksleri. Değişik ulaşım türlerine geçişin sağlanması için gerekli aktarma ve otopark alanlarının oluşturulması.

MUTLAKA AŞILMASI GEREKEN BİR SORUN; ULUSAL VE YEREL DÜZEYDE ÖRGÜTSEL KARGAŞA

Kentsel ulaşım, esasen bir yerel hizmettir. Ancak, bu hizmetin gereğince verilebilmesi için ülke, bölge, kent ve mahalle düzeylerinde işbirliği gereği vardır. Türkiye'de halen, kentsel ulaşım sorunlarına eğilmiş bir ulusal kuruluş yoktur. Konunun çeşitli yönlerini ilgilendiren bazı yetkiler, çeşitli merkezi yönetim kuruluşları arasında dağılmış; bazı işlevler, hiçbir kuruluşça üstlenilmemiştir. Yetkilerde çakışma ve kargaşa vardır. Yerel düzeyde de benzer bir durum söz konusudur. Konu, genelde belediye sorumluluğundadır ama, merkezi yönetimin taşra birimleriyle ve hatta belediyeiçi çeşitli birimler arasında eşgüdüm sağlanamamaktadır. Bu amaçla, 3030 sayılı Yasa'yla oluşturulan Ulaşım Koordinasyon Merkezleri (UKOME), proje ve uygulama üretim merkezler olamamış, ayda bir toplanarak tarife, ruhsat ve hat onaylayan çoğu kez anlık düşüncelerle karar veren kurullar olarak işlev görmüştür.

Gerek ulusal gerekse yerel

düzeyde kadrolaşmış yeni bir örgüt yapısının zorunluluğu açıktır. Bu konuda yapılmış ayrıntılı çalışmalar vardır ve gerekli düzenlemelerin yapılması için 6. Beş Yıllık Kalkındırma Planına önerilmiştir (10).

Bunlar, sürekli ve geçici kadroları, mali kaynakları, binaları, yetki ve sorumluluklarıyla bugünkü cılız yapılarının çok ötesinde etkin birer kuruluş haline getirilmelidir. Yerel düzeyde etkinleştirilecek UKOME'lerle kentin tüm ulaşım sistemleri arasında ve ulaşım ile ilgili diğer faaliyetler arasında, veri toplama, yatırım planlaması, işletme ve denetime yönelik eşgüdüm sağlanabilir. Burada önemli bir hususu vurgulamakta yarar vardır: gerek ulusal düzeyde, gerekse yerel düzeyde yeni kurumsal arayışlara yönelirken; bu örgütlerin bünyelerinde konuyla ilgili kuruluş ve tarafların seslerini duyurabilecekleri mekanizmalara yer vermek bir temel ilke olmalıdır. Bu doğrultuda, ulusal düzeydeki örgüt bünyesinde, merkezi hükümet kuruluşları yanında, konunun esas sahibi olan yerel örgütlere söz ve oy hakkı tanınmalıdır. Benzer şekilde, yerel düzeydeki örgüt bünyesinde, kentlilerin sesini duyurabilecek kanallara yol açılmalıdır. Örneğin, halk-apartman yöneticileri-muhtarlık-ilçe-il şeklinde, aşağıdan yukarıya ve yukarıdan aşağıya etkileşime olanak tanıyan bir demokratik işleyiş oluşturulabilir⁽¹¹⁾.

Konunun çeşitli yönlerini ilgilendiren bazı yetkiler, çeşitli merkezi yönetim kuruluşları arasında dağılmış; bazı işlevler, hiçbir kuruluşça üstlenilmemiştir.

Yetkilerde çakışma ve kargaşa vardır. Yerel düzeyde de benzer bir durum söz konusudur.

Böylelikle bir yandan, mahalle halkının kendi sorunlarına sahip çıkmasına öte yandan, bazı hizmetlerin daha alt birimlerde gerçekleştirilmesinin sağlanmasına im-

kan tanınmış olur. Konu, bir dizi yasal düzenleme gerektirdiğinden, ülke ve yerel yöneticilerin acil işbirliğini beklemektedir. Ama, böyle bir işbirliği sağlanamasa bile, yerel yönetim düzeyinde atılabilecek önemli adımlar vardır.

ULUSAL VE KENTSEL DÜZEYDE ELE ALINMASI ÖNERİLEN BAZI ÖNEMLİ ÖNLEMLER

A. Ulusal Düzeyde;

1. Ulusal Kentsel Ulaşım Merkezi (UKUM) ve yerel Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin (UKOME) etkin kuruluşlar olarak oluşturulması için gerekli yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi. Buna paralel olarak, DPT'nin, kentsel ulaşım ile ilişkili yetki ve sorumluluklarını ifa edebilecek şekilde güçlendirilmesi.

2. Bunun sağlanması ile birlikte:

a. Ülkenin, kısa, orta ve uzun vadeli ihtiyaçları hesaplanarak, raylı sistemlerin, deniz araçlarının ve kent içi ulaşımına uygun tasarlanmış otobüslerin Türkiye'de üretimini için gerekli girişimlerin yapılması. Dışarıda özlenecek politika ve kuralların belirlenmesi.

b. Kentler arasında kaynak sağlama ve dağıtım ilkelerinin ortaya çıkarılması.

c. Kentsel ulaşım konusunda büyük maliyetlerle edinilen bilgi ve deneyimin, birikmesi ve kullanımcılara yayılması için gerekli önlemlerin alınması. Araştırma ve geliştirme hizmetlerinin sağlanması.

d. Uygulanmaları merkezi yönetim katkısı gerektiren

Yerel düzeydeki örgüt bünyesinde, kentlilerin sesini duyurabilecek kanallara yol açılmalıdır. Örneğin; halk - apartman yöneticileri - muhtarlık - ilçe - il şeklinde, aşağıdan yukarıya ve yukarıdan aşağıya etkileşime olanak tanıyan bir demokratik işleyiş oluşturulabilir.

plan ve projelerin, onaylanması ve denetlenmesi için bu tür projelerde aranacak asgari koşulları tanımlayan yasa ve yönetmeliklerin çıkarılması.

e. Tüm bu ve benzeri işlemin gerçekleştirilmesi amacıyla, kentsel ulaşım konusunda gereksinime duyulan kadroların (ulaşım plancısı, işletmecisi, trafik ve yol mühendisi vb.) bir an önce devreye sokulması için, üniversitelerle işbirliği içinde eğitim ve öğretim programlarının düzenlenmesi⁽¹²⁾.

f. Özel otomobilin enerji tüketimini ve kirliliğini azaltacak üretim teknolojilerinin uygulamaya konulması.

B. Kent düzeyinde;

1. UKOME'ler, büyükşehir belediye sınırları dahilinde, ulaşım ile ilişkili her türlü etkinliği bizzat yürüten ya da yönlendiren bir "yönetim" olarak yeniden kurulmalıdır. Bu kuruluşlar, kentin:

a. Araştırma, planlama, projelendirme, izleme ve denetim işlevlerini doğrudan üstlen;

b. Yatırımcı ve işletmeci kuruluşları eşgüdün;

c. Ulaşım kararlarından etkilenen halk kesimleriyle etkileşim içinde, bir çatı örgütü olmalıdır.

2. 3030 Sayılı yasa ve ilgili yönetmelikte de öngörüldüğü üzere; kentin, uzun vadeli "Ulaşım Ana Planı", ama bunun da ötesinde "5 Yıllık Kentsel Ulaşım Planı", ve "Kentsel Ulaşım Yıllık Programı" hazırlanmalıdır⁽¹³⁾. Kentte gerçekleştirilecek önemli yatırımların, bu planlara dayalı olarak yapımı sağlanmalıdır. Burada kastedilen, geçmişte bazı planlama örgütlerinde rastlandığı üzere, yıllar süren ve "bir türlü bitmeyen" çalışmalar değildir. Bu plan ve program-

ların tümünü, makul süreler dahilinde üretmek ve hatta bazı ara aşamalarda uygulamaya yol vermek mümkündür. Araştırma, planlama, uygulama birbirini besleyen süreçler olarak ele alınmalıdır.

3. Bu planlarda, kente yerel olarak:

- raylı sistemler,
- deniz taşımacılığı
- otobüs/trolleybüs, taşımacılığı,
- minibüs/minibüs, dolmuş taksi,
- yük taşımacılığı,
- karayolu altyapısı (yol ve kavşaklar)
- şehirlerarası ulaşım (tren, hava yolu, otogar),
- yaya ulaşımı, konularında, bu sistemlerin biçiminin, güzergahlarını, sabit tesislerini (depo, garaj, atölye), filo büyüklüklerini, terminal alanlarını belirten tanımlar yerel olarak ve zaman içinde yapılması amaçlanan somut hedefler ortaya konulmalıdır⁽¹⁴⁾. Bu hedefler ise, kentin genel planı (nazım plan) ile tutarlı olmalıdır.

Geliştirilen planların, proje ve yatırımların, kente katkısının anlaşılabilmesi için, yeni yerel yöneticilerin, göreve başlarken teslim aldıkları mevcut yapının, ayrıntılı olarak ve nesnel biçimdeki tesbit edilmesinde yarar vardır. Böylelikle, yeni dönemdeki uygulamaların katkısını anlamak ve anlatmak mümkün olacaktır. Örneğin, yöneticilerin görev sürelerinin sonunda; Otobüs işletmesinin verimlilik göstergeleri nasıl seyretmiştir? Toplu taşıma araçlarının hızı hangi ölçüde artırılmıştır? Duraklarda kuyruklar ne kadar kısalmıştır? vb. sorulara somut yanıtlar verilebilmelidir.

Plansız, projersiz, şartna

Geliştirilen planların, proje ve yatırımların, kente katkısının anlaşılabilmesi için, yeni yerel yöneticilerin, göreve başlarken teslim aldıkları mevcut yapının ayrıntılı olarak ve nesnel biçimde tesbit edilmesinde yarar vardır.

Metro istasyonlarının yakın çevresindeki gayri menkuller, yüksek düzeyde rant artışı gösterecektir. Bu istasyonların çevresindeki rant artışını, topluma en yararlı biçimde değerlendirmek için ciddi tedbirlerin alınması gereği vardır.

mesiz uygulamalardan özenle kaçınılmalıdır. Bunun yanında "surf adet yerini bulsun" misali hazırlanan yüzeyssel proje ve şartnamelere rağbet edilmemelidir; özellikle büyük yatırımlarda, bu büyüklüğün gerektirdiği yapım öncesi işlemler gereğince yerine getirilmelidir. Bu bağlamda, son yıllarda moda olan, kavram projeleri bile müteahhide bırakılan, birim fiyat esasıyla ihale edilen, "anahtar teslimi" işlere değinmekte yarar vardır. Bu tür proje+yapım ihalelerinin, maliyetleri, (belki müteahhid çıkarları doğrultusunda ama işverenin ve dolayısıyla halkın aleyhine) çok artırdığı; umulan aksine, zaman kazanımı sağlamadığı görülmektedir. Bunun yerine, bağımsız proje firmalarıyla işbirliği içinde, olabildiğince ayrıntılı projelerin üretilmesi; buna dayalı olarak, kamulaştırma kararları, altyapı aktarma protokolleri vb. bürokratik işlemlerin hızla bitirilmesi; idari ve teknik şartnameler gereğince hazırlandıktan sonra "götürü esasa dayalı" ihale ilkesinin benimsenmesi önerilebilir. Şurası açıkça görülmektedir ki, etüd-proje kontrollük işlerine yeterli kaynak ve zaman ayrılmadan girişilen inşaatların, maliyet ve zaman kayıpları çok daha fazla olmaktadır.

Arzulanan biçimde olmasa da, ülkemize girmiş olan ve ilerde yaygınlaşması kaçınılmaz olan metro ve hafif raylı sistemler tarih bir fırsat yaratmaktadır: ulaşımı, kentin gelişmesi için etkin bir araç olarak kullanabilmek. Yüksek yolcu taşıma kapasiteli bu sistemlerle, aşırı yoğun kent lekeleri dışında kurulacak "toplukonut alanlarına

toplutaşım" imkanı yaratılmaktadır. Böylelikle, kentin, planlı alanlara yönelmesi hızlandırılabilmektedir. Örneğin, birgün, Ankara Metrosunun 14 km'lik ilk aşama hattı işletmeye açılırsa; Kızılay-Bağkent arası yolculuk süresi sadece 19 dakika olacaktır. Bu süre, mevcut durumda otobüslerle sağlananın üçte biri kadardır. Otobüste yer varsa... Bu, kentiçi yolculuk süreleri matrisini altüst edecek bir gelişme olacaktır. Bunun sonucu olarak, metro istasyonlarının yakın çevresindeki gayrimenkuller, yüksek düzeyde rant artışı gösterecektir. Bu istasyonların çevrelerindeki rant artışını, topluma en yararlı biçimde değerlendirmek için ciddi tedbirlerin alınması gereği vardır. Bir çok ülkede bu amaçla, yatırımcı toplutaşım kuruluşlarına geniş kamulaştırma yetkileri verilmiştir. Ayrıca, istasyonlar, alışveriş ve ofis tesisleriyle bir bütün olarak inşa edilmektedir. Hatta, bazı ülkelerde bu tür istasyon /alışveriş/ofis komplekslerinin projeleri önceden kamuoyuna tanıtılmakta ve girişimcilere ücret karşılığı yer tahsisi yapılarak yapım giderlerinin bir bölümü önceden karşılanmaktadır. Söz edilen türden alışveriş ofis kompleksleri, bu hizmetlerin kentiçinde desentralizasyonuna da yardımcı olmaktadır.

- 3030 Sayılı yasa ile, merkezi yönetimden yerel yönetime önemli kaynak ve yetkiler aktarılmıştır. Bu temel felsefenin uzantısı olarak, mahalle düzeyine kadar inen bir işbölümünü yaratmanın sayısız yararları vardır. Muhtarların, ikamet ilmuhaberi damgalayan niteliklerinin çok ötesinde işlevler üstlenmesi mümkündür. Örneğin, hiç de-

ğilse, yörelerindeki halkın sorunlarını ve çözüm önerilerinin sürekli olarak izleyen, bunları derli toplu bir biçimde üst yöneticilere aktaran bir niteliğe kavuşturulabilirler. Ayrıca, yol ve kaldırımların temizliği, bakımı gibi konularda, kadrolaşarak doğrudan sorumluluk üstlenebilirler. Diğer bir deyişle, yerel yönetimlerde daha da yerleşmenin yararına inanılmaktadır. En azından, etüd etmeye değer bir konu...

Toplutaşım işletmeleri, istenirse, çok kârlı kuruluşlar haline getirilebilir. Eğer, bilet ücreti tekeli konumunda ayarlanır, zarar eden hatlar teredilir ve hele bugün özel sektöre tanınan birçok "teşvikten" yararlandırılırsa. Fakat, burada ortaya koyulan görüş, kentsel ulaşım, firma kârlılığı motifinin ötesinde bakmaktadır. Bu görüşe göre, toplutaşım işletmelerinin sübvansiyonla kurulmaları kaçınılmazdır. Ama bu, "sübvansiyon, ayırım gözetmeksizin yapılmalı" anlamında değildir. İşletmeler, verimliliklerini artırma ve kaynak yaratma güdüsüne sahip olmalıdır. Bu doğrultudaki istekler sübvansiyonun gerekliliğini gösteren analizlerle desteklenebilmelidir.

- Özellikle merkezi yönetimin ve yerel yönetimin farklı siyasal partilerin elinde olduğu durumlarda, yerel yönetim bünyesinde kaynak yaratmanın önemi daha da büyüktür. Burada, salt ulaşım rasyoneliyle üç potansiyel kaynağa işaret edilebilir. Birincisi, yukarıda özetlendiği üzere; ulaşım yatırımları dolayısıyla oluşan rant artışlarını, ulaşım sektörü içinde kullanmakur. İkincisi, özel otomobil kullanımının, marjinal sosyal maliyet ilkesine

göre vergilendirilmesidir. İnsanın aklına, bir de bu dönemde moda olan Yap-İşlet-Devret modeli geliyor. Bugünkü iktidar, bunu acil toplu taşıma yatırımlarının ertelenmesi için bir araç olarak görüyor. Böylece, konu gündemde tutuluyor ve dostlar da alışverişte görüyor. Veya, 3. Boğaz Köprüsü olayındaki gibi (kente etkisi ne olursa olsun) mali kârlılık açısından bakıyor. Kanımca YİD modeli, kentin planlanmış alanların da, toplu taşımacı politika açısından önceliği olmayan ve devletin girmesinde pek fazla yarar olmayan bir takım ihtiyari projeler için kullanılabilir. Örneğin, ulaşım planında yeri belirlenmiş otopark+alışveriş+ofis komplekslerinin bu esasa göre ihale edilmesi anlamlı olabilir. Önemli olan, kamu yararının korunmasıdır.

SON SÖZ :

Türkiye'de, daha iyi kentler yaratma amacına yönelik olarak, kentsel ulaşım konusunda yapılabilecek çok şey vardır. Planlı ve projeli olarak, belirli bir zaman perspektifi içinde, yoğun çabalarla, ortaya konulan hedefler doğrultusunda güven ve kararlılıkla ilerlenir; konuyla ilgili tarafların üretken katılımı ve işbirliği sağlanırsa, ulaşımın, en azından büyük bir sorun olmaktan çıkarılması mümkündür. Bu doğrultuda herkese, ama özellikle göreve talip olan yeni yerel yöneticilere, önemli sorumluluklar düşmektedir.

Kentsel ulaşım sektörü, mevcut politikalara seçenek bulmakta zorluk çeken siyasetçilere zengin olanaklar sağlamaktadır. Oy getirmek dahil...

Toplu taşıma işletmeleri, istenirse, çok kârlı kuruluşlar haline getirilebilir. Eğer, bilet ücreti teknelci konumunda ayarlanırsa, zarar eden hatlar terk edilir ve hele, bugün, özel sektöre tanınan bir çok "teşvikten" yararlanırlırsa.

NOTLAR

(1) Örneğin:

- Cüneyt Elker ve diğerleri, "Kentsel Ulaşım: Ankara," Mimarlık 1977/3, Sayı:152, s.26-41.
- 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "Kentsel Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Raporu", 1982 (Bu çalışma bitirilmiş ve DPT'ye sunulmuş ancak basılmamıştır.
- Gökhan Menteş, "Kentsel Ulaşımın Amaçları, İlkeleri, Politikaları," Ulaşım Planlama Dairesi, EGO, Yayın No. UPD-3, Temmuz 1980.
- EGO/Kanada Konsorsiyumu/Kutuluş Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması Cilt 5: Ulaşım Ana Planı, Ajans İletim, 1987.
- Bekker Ertuna, "Kent içi Ulaşım için Yeni bir Perspektif Önerisi ve Metro, Belediye Dünyası, Mart-Nisan 1988, s. 38-40.
- EGO Genel Müdürlüğü 1.Toplu taşıma Kongresi 1978 (Bildiriler).
- EGO Genel Müdürlüğü 2.Toplu taşıma Kongresi, 1978 (Bildiriler).
- (2) İstanbul'da yapılan uygulamaların bir bölümü, yukarıda kaynak gösterilen Toplu taşıma Kongrelerinde tanıtılmıştır. Ankara uygulamaları, bu kaynaklara ek olarak şu yayınlarda tanıtılmıştır:
 - Yusuf Okcuoğlu, "Otobüs Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Uygulamalar" Ulaşım Planlama Dairesi, EGO Yayın No. UPD-4 Ağustos 1980.
 - Yine aynı yazarın "Toplu taşımacı Yaklaşımı Benimsenme Çalışmaları ve Ulaşım için Örgütlenme", Ulaşım Planlama Dairesi, EGO Yayın No. UPD-6, Eylül 1980.
- (3) Ankara'da kentiçi yolu taşıma hizmetlerinde kamu ve özel sektör taşıyıcılarının, tarihsel bir analizi ve kent makroformu üzerindeki etkileri için bakınız; İlhan Tekeli, "Kentiçi Yolu Taşıma Hizmetlerinin Örgütlenmesinin Gelişimi", ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu (ed), Ankara 1985'den 2015'e, Ajans İletim, 1987.
- (4) Raylı sistem tanımları ve Türkiye'de raylı sistemlerin durumu için bakınız: Gökhan Menteş, "Metro Nedir? Raylı Sistemlerin Türleri ve Kentsel Ulaşımındaki Yerleri" ve Erhan Öncü "Kentlerimizdeki Raylı Sistemlerin Geçmişi, Bugünü ve Yarını", Belediye Dünyası, Mart-Nisan 1988.
- (5) Bu dönemde Büyükşehir Belediyelerinde nasıl bir meclis yapısı oluştuğu, Nihal Kara ve Sema Küksal'ın araştırmasında açıklıkla ortaya konmuştur. Bakınız: "Metropoliten Kent Gelişimi ve 3030 Sayılı Yasa Uygulamaları," Yerel Yönetimler Kurultayı'na sunulan bildirisi, 28 Şubat 1989.
- (6) Deniz otobüslerinin bedeli, 8 milyon DM olarak açıklanmıştır. Bir belediye otobüsünün ise, bugünlerde, 110 000 DM'ye alınabileceği öğrenilmiştir. %15 teşvik indirimi otobüs fiyatı ise 94 000 DM dolayındadır. Karşılaşmada devlete olan maliyet esas alınmıştır. Belediye açısından pahalılık 85 katır.
- (7) Nüfusu 3 milyon'a yaklaşmış olan Ankara'da 1988 yılında ortalama, 661 belediye otobüsü devreye konulmuş, her faal otobüs başı günde ortalama 1034 kişi taşınmıştır. Bkz. 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı, "Kentiçi Özel İhtisas Komisyonu Raporu", Kasım 1988, S. 64. Burada, yapılan karşılaştırmadan,

boğaz geçişleri için otobüs önerildiği anlamı çıkarılmamalıdır. Amaç, deniz otobüslerinin ne denli pahalı olduğu konusunda fikir vermektir. Boğaz geçişi, yalnız bu araçlarla taşınan 15 000 kişinin sonunu da değildir. Bu, tüp geçiş ve daha ucuz gemileri de deşedendirilmeye katılması gereken ayrıntılı bir fizibilite çalışması konusudur. Metro ve tüp geçiş fizibilite çalışmaları için bakınız: İstanbul Tunnel/ Rail Consultants, Bosphorus Railroad Tube Tunnel and Istanbul Metro System Project, İstanbul, 1988.

- (8) International Commission on Traffic and Urban Planning, Fighting Congestion in City Centres, UITP, 47 th International Congress, Lausanne, 1987.
- (9) Dünya Bankası görüşü için bakınız: The World Bank, Urban Transport: A World Bank Policy Study, Washington DC, 1986. Bu görüş, genelde "özelleştirme", özelleştirme ulaşımda dolmuş, taksi-dolmuş vb. küçük kapasiteli sistemlerin yaygınlaştırılmasını savunmaktadır. Yazının da katıldığı karşı görüş ise; bunun, konut sorunun çözümü için geçekonduydu önermekten farklı olmadığıdır. Karşı görüşler için bakınız: T.M. Ridley, "Urban Transport: General Comments on the World Bank Policy Study", UITP REVUE Vol. 35, 3/1986, s. 179-188. çok az şeyin yazılı hale dönüştürüldüğü Türkiye'de, bu konuda karşı görüş için bakınız: Bekker Ertuna, y.a.g.e. (dipnot 1) ve EGO Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi, "Bus Operation as a Mode of Mass Transit", Ankara, 1985 (Dünya Bankası'na Çeşme'de düzenlenen seminare sunulan bildirisi).
- (10) Kaynak için bakınız: 7 nolu dipnot. Komisyon'da yerel düzeyde önerilen yeni örgüt yapısı, oy birliği ile benimsenmiş; ancak, ulusal örgütün yetkisi, sorumluluk ve biçimi yereldiği gubun görüşü (UKUM), merkezi yönetime (yerel yönetimleri dışlayarak) vesayet arayan seçenikle (KUGM) ciddi olarak çelişmektedir.
- (11) Tümülte kentsel ulaşım sektörünün gereksinimlerinden ortaya çıkan bu görüş, bir ön fikir niteliğindedir. Mahalleleri, halk katılımında bir araç olarak değerlendirme yaklaşımının diğer bazı araştırmacılarca da benimsendiği görülmektedir. Bkz: Gönül Tankut, "Şehircilik, Hukuk ve Yönetim Sorunları Kollokyumu Değerlendirmesi" Planlama, 88/2 s. 14-16. Bunun yanında, ilçe'lerin yapay sınırlı birimleri oluşundan hareketle, sosyolojik tabanı olan çözümlere gerek olduğu dile getirilmiştir.
- (12) 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı için yapılan ihtisas komisyonu çalışmasında bu konuda, kısa vadede hizmet karşılığı bursu dayalı disiplinlerarası bir "yüksek Lisans" programının hızla devreye sokulabileceği ortaya konmuş, uzun vadede bir "lisans" programı önerilmiştir. Bkz. y.a.g.e. Ek.E.
- (13) Buradaki plan ve programların içtenlikleri için bkz. 7 nolu dip not.
- (14) Bu konudaki bir ilk girişim için, Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması kapsamındaki "Ulaşım Ana Planı"na (cilt) bakılabilir.

FORUM KARARLARI

İstanbul '89

Bu görüşler, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği' (TMMOB)'ne üye Odaların İstanbul birimlerinin oluşturduğu *İstanbul İl Koordinasyon Kurulu'* nca düzenlenen ve 17-19 Şubat 1989 tarihlerinde gerçekleştirilen "YEREL YÖNETİMLER ve DEMOKRASİ (İstanbul Deneyi)" Panel ve Forumlarında, siyasi partiler, sendikalar, meslek kuruluşları, kooperatifler ve kültür kuruluşlarının önceden belirlenmiş delegelerinin, tartışmaları ışığında belirlenmiş ve aşağıdaki kararlar oylanarak alınmıştır.

MODERN KENT ve DEMOKRASİ

FORUM :

Kentlerin ekonomik-sosyal ve kültürel fonksiyonlarının ve özelliklerinin bir bütün olduğunu,

Tarihinden ve toplumsal özelliklerinden kaynaklanan kimliğinin korunmasının, sağlıklı gelişmesinin ön koşulu olduğunu,

• UNESCO'nun 1988-1989 yıllarını "Kültürel Gelişimin On Yılı" ilan ettiğini anımsatarak,

• Yine, UNESO'nun;

"Yalnızca maddi, ekonomik, bilimsel, teknolojik gelişmeyi ve yaşam koşullarının iyileştirilmesini hedefleyen bir kalkınmanın yeterli olmadığı,

• Refah, gelişme ve mutluluğun, önceden belirlenmiş bir planlama ve bir örnek şemalara göre ithal edilemez olduğu;

• Halkların, kalkınma projelerine etkin

katılımının, bu projelerin uygulanabilmesi için vazgeçilmez koşul olduğu,

• Kültürel yaşama katılımın; gerçekte, herkesin, kamu yaşamına ve toplum kalkınmasına katılması anlamına geldiği;

• Kültürel haklarından yeterince yararlanamayan insanların bulunduğu yerde, bir kültür demokrasisinden ve hatta gerçek anlamıyla siyasal demokrasiden söz edilemeyeceği" kararlarını anımsatarak;

• Demokrasinin geleceğinin ve kalkınmanın ana eksenlerinden biri olan kültürel kalkınmanın, bir yaşama biçimi olarak kentlerde biçimleneceğini belirtir.

1- Modern ve demokratik kentin, ancak;

a) Sosyal Kesimler Düzeyinde (İşçi ve Memur Sendikaları, Esnaf ve Sanatkar Örgütleri, Meslek Örgütleri ve benzerleri),

b) Kent Sorunları Düzeyinde, (Tüketici Koruma Örgütleri ve Birlikleri, Kooperatif

FORUM KAPARLARI

Örgütleri ve Birlikleri, Çevre Kültür Örgütleri ve Birlikleri, Halk ve Çevre Sağlığı Örgütleri ve benzerleri),

c. *Mekânlar Düzeyinde*, (Mahalle Yardımlaşma, Dayanışma ve Çevre Düzenleme Örgütleri ve benzerleri'nin, Organize olmaları ile mümkün olduğunu;

- Yerel yönetimlerin,

Bu örgütlerin oluşmasından sorumlu olduğunu belirtir ve bu örgütlerin bir an önce oluşmasını sağlama doğrultusunda aydınları, meslek örgütleri mensuplarını, sendikali çalışanları ve ayırım yapmaksızın siyasi partilerin üyelerini ve teşkilatlarını sorumlu sayar.

2. Örgütlü ve organize bir toplum yapısının oluşturulmasında,

güdümlü olmayan bağımsız bir iletişim ağına vazgeçilmez önkoşul olduğunu belirterek;

a. Maddi temelini, örgütlü halk kesimlerinin, sendikaların ve meslek örgütlerinin oluşturacağı günlük, haftalık gazetelerin çıkarılması girişimlerinin başlatılmasını ve var olanların desteklenmesini,

b. Yine aynı kesimlerin, özerk kent televizyonunu hayata geçirmek için başta yasal olmak üzere, her türlü girişimde bulunmaları gereğini ivedi olarak belirler.

Forum;

Organize olmuş ve sürekli bir iletişim ağı içinde, sorunlarını tartışan kent halkının, karar alma ve özellikle uygulama ve kullanım sürecine etkin katılımının evrensel kültür ortamında özgün demokrasi modeli yaratacağını belirterek;

- Kentin ekonomik-sosyal ve kültürel gelişmesinin anayasası olan "*Temel Nazım Planı*"nı oluşturacak, her kentte ilişkin bu özgün planı sürekli olarak geliştirecek özerk bir "*Nazım Plan Örgütü*" nün bir an önce kurulmasını,

- Ancak, bu "*Temel Nazım Planı*" ve Ülke Fiziki Planı'nın doğrultusunda, merkezi idarenin veyasetinden bağımsız, ama ülke kalkınmasının hedefleri ile uyumlu özerk belediyelerin ve Belediye Birliklerinin kurulabi-

leceğini ve gereğini belirtir.

Forum;

Ulusun ve tüm insanlığın ortak malı olan kültür değerlerinin, kıymetli tarım alanlarının ve ormanların, tarihi ve doğal SİT'lerin korunması ve yaşatılması ile ilgili olan yasa ve kuruluşların, siyasi iktidarlar ve belediyeler üstü bir statüde olması zorunluluğunu belirterek;

- Kültür ve doğa değerlerinin, "*Nazım Plan Örgütü*" ve *Planlamanın* temel hareket noktası olduğunu vurgular,

- Doğal ve kültürel çevreden yararlanma haklarının, evrensel insan haklarından olduğunu belirterek kişi ve kuruluşları bu hakkı aktif olarak kullanmaya çağırır.

Forum;

Yukarıdaki temel kararlar doğrultusunda; kişiler ve kuruluşlar arasında somut projelere dayalı, kitlelere örnek olacak, başarı şansı yüksek işbirliği programlarının başlatılmasını öngörür.

MALİ, İDARİ, HUKUKİ YÖNETİM VE KENT

1 985 'de yürürlüğe giren 3030 Sayılı *Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Yasa*, 1930'da yürürlüğe giren ve bugün de "*büyükşehir statüsü*" dışında kalan 2000'e yakın beldede uygulanan Belediyeler Yasası'ndan daha geri ve anti-demokratik kurallar taşımaktadır.

Forum;

Kentlerdeki arsa ve arazilerin değer artışlarının; birinci derecede, yerel yönetimlerin imara yönelik karar ve uygulamaları sonunda oluştuğu gerçeğini göz önüne alarak;

- Bu artıştan elde edilen, temel barınma ve işyeri olarak kullanılanların dışında kalan spekülasyon kazancın ve rantın vergilendirilmesi,

- Verginin, yerel yönetimlerce toplanarak tekrar kente yönelik hizmetlerde değerlendiril-

FORUM KARARLARI

mesi için gerekli düzenlemelere gidilmesini,

- Kentsel değerlerin ve temel kamu hizmetlerinin, yap-işlet-devret formülü ile yerli ve yabancı kâr kuruluşlarına imtiyazlar verilerek devredilmesinden derhal vazgeçilmesini öngörür.

- Yerel kent yönetimlerin ve kentlilerin, hukukun üstünlüğüne sahip çıkmalarının, demokrasinin gelişmesinin asgari koşulu olduğuna işaret eder.

DEMOKRATİK KENT MODELİ

1 985 tarihli "Yerel Yönetimler Evrensel Bildirisi"nin, "Yerel yönetimin, ulusal yapının ayrılmaz bir parçası olarak, yurttaşlara en yakın yönetim kademesi olduğunu; yurttaşların yaşama koşulları ile ilgili kararların alınmasına katılmalarını sağlamak ve toplumsal gelişmenin hızlandırılması konusunda, onların, bilgi ve yeteneklerini seferber etmek bakımlarından en elverişli konumda bulunduğunu" gözönünde tutan temel olduğu görüşünden hareketle

Forum;

- Hemşehrilik bilincinin ve kent sevgisinin, kentin oluşma sürecine etkin katılımı ile oluşabileceğini,

- Kentin, kaynaklar tüketen değil, üreten bir güç olmasının ancak sanayileşme, yerleşme, ticaret ve kültürel fonksiyonların bir bütün olarak planlanması ile mümkün olabileceğini,

- Özellikle kentlere yönelen göçün, işsizlik kaynağı olarak görülme, konut ve yaşam çevrelerinin üretilmesinde temel güç olarak değerlendirilmesi gerektiğini,

- Kentin kullanımında, sosyal, kültürel ve doğal yapısının korunması ve yenilenmesi ve kültürel kimliğinin sürekliliğinin sağlanmasının toplumsal mutluluğun temel sonucu olduğunu vurgular.

- Kentle ilgili olarak, mahalle ölçeğinden, metropol ölçeğine kadar, alınacak bütün kararlarda; dayanışma, bilimsel tartışma ve büyük yatırımlarda referandum gibi yöntemlerle karar sürecine katılımın sağlanmasının o kararların

hayata geçirilmesinin temel güvencesi olduğuna,

- Ülke genelinde olduğu gibi; yerel yönetimlerde de kendi kendimizin, kendi tarihimizin, günümüzün ve geleceğimizin sahibi, koruyucusu, iyileştiricisi ve zenginleştiricisi olmak için aralıksız çalışmanın gereğine inanır.

İSTANBUL DENEYİ (1984-1988)

FORUM;

Cumhuriyet Türkiye'sinin en büyük yerleşim, sanayi, ticaret, kültür ve eğitim merkezi olan; Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarına başkentlik etmiş; 2500 yıllık kültür mirasına, eşsiz doğa güzelliklerine sahip olan *İstanbul'un* uluslararası "iş-Eğlence" merkezi yapılarak ve açıkça sömürge merkezleri olan Beyrut'a, Singapur'a, Honk Kong'a benzetilmeye çalışması girişimlerini ve operasyonlarını, ulusal çıkarlarımızla ve onurumuzla bağdaşmayacak bir durum olarak tesbit eder.

Bu tespit çerçevesinde:

Tarlabaşı otoyolu yıkımları için, yabancı bir ülkeyi işgal eder gibi "Fethi başlattık" diyen "İstanbul'u Türk-İslam şehri yapıyoruz" demogolojisi arkasında, şehrin ulaşım planlarını Almanlara, Boğaz planlarını İngilizlere yaptıran; gökdelenleri, köprüleri japon teknolojisine teslim eden; şehrin kamu hizmetlerinin, en değerli binalarının ve arazilerinin, *Yap-İşlet-Devret* adı altında, 15-30 yıllığına işgal edilmesine davetiye çıkartan anlayışın; ancak, ulusal bağımsızlığımızın, demokratik hak ve özgürlüklerimizin, hukukun üstünlüğünün baskı ve tehdit altında olduğu ortamlarda, yaşayabileceğini vurgular.

ARAZİ KULANIM ve YERLEŞİM

FORUM;

İstanbul'daki temel yerleşim kararlarının, plansız ve çarpık gelişme boyutlarını da aşarak, yağma niteliğinin döndüğü; bütün İstanbul halkının ve Ulusun ortak malı olan, Kentin tarihi bölgelerinin, ormanlık alanlarının, kıymelli

FORUM KARARLARI

tarım alanlarının, mesire yerlerinin, Kentin su toplama havzalarının ve, zemin araştırmaları yapılmadan, çürük zeminli alanların, heyelan bölgelerinin, telaş içinde, yoğun yapılaşma kararlarının alınmış olduğunu saptar.

Forum;

Bu çerçevede:

- Bir dere yatağı ve genç fay hattı üzerinde olan *Dolapdere-Piyalepaşa* bölgesinin, iş merkezi-gökdelenler bölgesi ilan edilmesini; Anayasa'ya ve Boğaz Koruma Yasası'na aykırı olduğu halde *Boğaz Öngörünüm Bölgesi*'nde binlerce lüks villaya el çabukluğu ile ruhsat verilmesini,

- Bin yandan "İstanbul'a göç önlenmelidir" derken, *Boğaz Geriöngörünüm Bölgeleri*'nin yoğun yapılaşmaya açılarak 2,5-3 milyon nüfusa ve yeni köprülere davetiye çıkarılmasını,

- *Küçük Çekmece Gölü*'nün su toplama havzası ve tarım alanı olan bölgenin, ortaklık ilişkileri içinde, yoğun iskân bölgesi yapılmasını,

- "*Küçük sanayiye şehir dışına çıkarıyorum*" gerekçesi ile *İkitelli Bölgesi*ne 100.000 işyeri sıkıştırarak, 5 trilyon liralık yatırım bacağı ve kent için altyapı ve ulaşım çıkmazı yaratılmasını,

- Gereğinden fazla iş merkezleri ve alanları olduğu halde, yeşil alanın, yolun ve altyapının en yetersiz olduğu, *Taksim-Şişli-Zincirlikuyu-4 Levent ve Etiler* güzergahında, her biri onbinlerce arabayı çekecek olan pek çok gökdelen iş merkezi yapılarak, ulaşımın tam bir çıkmaza sokulmasını, Bu yağmanın belli başlı göstergeleri olarak işaret eder.

FORUM;

İstanbul'da ulaşımı çözme adına yapılan temel operasyonların, kent arsalarının yağmalanması ile doğrudan bağlantılı ve bu yağmadan beklenen trilyonlarca liralık spekülasyonun gereği olduğunu;

Altı milyon İstanbullu'nun ulaşım sorunlarını çözmek bir yana, bütütün çıkmaza götüreceğini, bu yüzden kaçınılmaz olarak şehircilik biliminin gereklerine, ulusal çıkarlara ve toplumun beklentilerine aykırı olduğunu saptar.

Bu çerçevede;

- Hukuk dışı, insanlık dışı yöntemlerle açılan *Tarlabası Otoyolu*'nun, trafik sıkışıklığına bir çare olamayacağını daha şimdiden tıkanıklığın, Unkapi Köprüsü ile Elmadağ kavşağında yoğunlaştığını belirtir.

- Boğaziçi'nin özgün kültürünü yok eden, *Kazıklı Yol*'un Boğaz öngörünüm yağmasının ürünü olan villalara hizmet için, mahkeme kararlarına rağmen yapıldığını hatırlatır.

- Gerçek maliyetinin iki-üç katına malolan, plansız-prograsmız olduğu apaçık, *Hızlı Tamvay, Hafif Metro, "Metro"* yatırımının, güzergah olarak bilimsel bir çalışmanın ve İstanbul'un ihtiyaçlarının ürünü değil, iki Çekmece gölü arasındaki tarım alanı yağmasının ve İktelli yatırım batağının gereği olduğunu;

- Yaklaşık 80 Milyar liraya malolan ve 10 *deniz otobüsü*'nün borçları ödenmeden eskiyeceğini, günde 15 bin yolcu taşıyan bu lüks araçların yerine, yüzlerce otobüs alınabileceğini;

- İETT'ye tek bir otobüs alınamadığı gibi, bakımsızlığa terk edilen otobüslerin, kenti, sanayiden ve konut ısınmasından daha çok kirlettiğinin saptandığını;

- 6 Milyon İstanbullu'nun, milyonlarca saat iş kaybına neden olan trafik sıkışıklığını toplu ulaşım yöntemleri ile çözmeye asla yanaşmayan anlayışın, ısrarla 3. Köprü ve paralı otoyol sistemi olan *Besam (Beşiktaş-Sarıyer)* projesi üzerinde durmasının;

- İstanbul'a yapılabilecek en büyük kötülük olduğunu, Büyük yıkımlara, sosyal ve kültürel çöküntüye neden olacak olan 3. Köprü ve bağlantılı *Otoyol* sisteminden vazgeçilmesini sağlamanın, İstanbul sevgisinin ve yurtseverliğin gereği olduğunu ilan eder.

ALT YAPI

Forum;

İstanbul'un ekonomik sosyal ve kültürel bütünlüğünü, planlı ve sağlıklı geliştirecek, yerleşme-arazi kullanım ve ulaşım politikasının belirlendiği *Master Nazım Planı* olmadan,

FORUM KARARLARI

girişilecek altyapı yatırımlarının, kaçınılmaz olarak hatalı olacağını hatırlatır;

Bu çerçevede;

- Haliç için yapılan *ÖN ARITMA* tesislerinin, Haliç'i temizleyemeyeceğini, altını çizerek belirtir;

- Haliç yıkımları ile ortaya çıkan alanların, yasal bir plana bağlı olmadıklarını ve belediye arsası durumunda oldukları için, her an spekülasyon bir amaca tahsis edilebileceklerini;

- İstanbul'un tarihinde görmediği mali olanaklara ve yetkilere sahip bir belediye yönetimi yaşamasına rağmen, altı milyon insanın yoğunluğunun temel sorunları olan, toplu ulaşım, sağlıklı su dağılımı, kentin sağlıklı beslenmesini sağlayacak gıda denetim ve dağıtım, çöp toplama, çevre kirliliği ve özellikle İETT araçlarının bakımsızlığından doğan kirlilik, içme suyu toplama alanlarında fabrika atıklarının yarattığı kirlilik, düşük gelir guruplarının konut ihtiyacı, yasal zorunluluk olan gecekondu ıslah planları konularında, asgari ciddi çalışmaların yapılmadığını tesbit eder.

Forum;

- *Yapılan Alt Yapı Yatırımlarının, Büyük Spekülasyon Alanlarını Birleştiren Akslar Üzerinde Yoğunlaştığını;*

- Tümü yabancı işletmeciyeye verilecek olan oteller, "iş" lerin çevrileceği gökdelen iş merkezleri, Disneyland'lar, Fame City'ler milliyarlık villalar ve bunları birbirine bağlayan paralı otoyollar, kazıklı yollar ve *yaratılmaya çalışılan sömürge uygarlığı'nın* geniş kitlelere, tek taraflı propaganda ile, "gönüllü misyonerlerini" de rahatça bularak benimsetilmeye çalışıldığını belirtir.

İSTANBUL ve BASIN

Forum;

TV'sinin, tümü ile kontrol altında ve tek taraflı yayın yaptığı bu dönemde, *basının* da genellikle, kent sorunlarını irdelleyebilecek ölçüde uzmanlaşmadığını; ticari nitelikleri ağır basan, arsa rantı ve büyük ihaleler ile yoğun ilişkisi olan

basın patronlarının; ayrıcalıklı kooperatiflerle iç sansür ortamına itilmiş basın mensuplarının; kentin yağmalanması karşısında duyarsız ve hatta zımnî bir ortaklık ve uyum içinde olduğu görüntüsünü verdiğini tesbit eder.

Ancak, azınlık da olsa, yasadışı yağma ve uygulamalara karşı, kamu oyunu uyarma görevi için uğraş veren basın mensuplarını takdirle belirtir (anar).

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI DANIŞMA KURULU

Forum;

Büyükşehir Belediye Başkanı'na danışmanlık yapma ve yol gösterme sorumluluğunda olan rektör, profesörlerden, kendi dalında uzman, yetkili olarak tanınan kişilerden oluşan *Danışma Kurulu'nun*, İstanbul'la ilgili önemli kararlarda uyarı görevi yapmadığını, bilimsel tutarlılığını ve bağımsızlığını koruyamadığı halde, görevini sürdürerek, Belediye Başkanı'nın keyfi karar ve uygulamalarına, kamuoyu önünde icazet veren bir kurul olarak çalıştığını belirtir.

3030 SAYILI YASA VE İSTANBUL'DA MONARŞİK YÖNETİM ANLAYIŞI

FORUM;

Fİstanbul'da yaratılmak istenen sömürge uygarlığının; ancak sömürge valisinin yetkileri ve tutumu ile gerçekleştirilebileceğini; 3030 sayılı yasanın, belediye başkanlarına verdiği yetkinin "bütçe ve denetim dışı" yönetim ve harcama yetkisi olduğunu altını çizerek belirtir.

• *"Yıkırım cezası çekerim", "İdare Mahkemesi Kararlarını Dinlemem"* diyebilen anlayışın, *"sömürge uygarlığı"* nın gerektirdiği yıkımları gerçekleştirebilmek için;

- Danıştay Yasası değişikliği ile, Meslek Kuruluşları'nın idari dava açma yetkisini ve vatandaşın alabileceği *yürütmeyi durdurma kararının işlerliğini ortadan kaldırma*,

- *İstisnak Yasası Değişikliği* ile vatan-

FORUM KARARLARI

daşın, bedel artış davası yoluyla; gaspedilecek malının değerini alma yolunun tıkanması girişimlerini,

• Düşünce ve örgütlenme özgürlükleri, baskı ve tehdit altında kalan bir toplumda, *gaspın ve seçime dayalı monarşik bir yönetim tarzının yerleştirilmesi çabası olarak görür.*

• *Kişileri ve kuruluşları demokratik haklarını sonuna kadar kullanmaya çağırır.*

Forum;

İstanbul'da yaşanan çöküntünün; 3030 sayılı yasa varlığında, 12 Eylül'den bu yana canlılığını yitirmiş siyasi yapılarla, belediyeler ve belediye yatırımları etrafında oluşmuş ve toplumun değişik katmanlarına da bulaşmış yağmacı, köşe dönücü anlayış ve davranış yaygınlığı çerçevesinde,

Seçilecek olan belediye başkanlarının ancak,

Açık politikalarla, halka anlatılmış, benimsenilmiş, halkın aktif katılımının sağlandığı programlarla başarılı olabileceğini,

ÖNEMLE BELİRTİR.

DÜZENLEYEN KURULUŞLAR

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu
Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası
Gemi Mühendisleri Odası
Harita Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Jeoloji Mühendisleri Odası Marmara Bölge Temsilciliği
Kimya Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Maden Mühendisleri Odası İstanbul Temsilciliği
Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Metalurji Mühendisleri Odası İstanbul Temsilciliği
Mimarlar Odası İstanbul Şubesi
Şehir Plancıları Odası İstanbul Temsilciliği
Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

KATILAN KURUM KURULUŞ VE YAYINLAR

Petrol-İş Sendikası
İFSAK
Yazarlar Sendikası
TÜM-TİS
Türk Metal Sendikası
Toleyis Sendikası
Deri-İş Sendikası
T. otomobil-İş Sendikası
Fatih Belediyesi
Konut Birlik
Büyükşehir Yapı Kooperatifi
İşçi Sağlığı Derneği
TÜSES

SHP
DYP
RP
SP

ADIMLAR Dergisi
GÖRÜŞ Dergisi
TOPLUMSAL KURTULUŞ Dergisi
2000'E DOĞRU Dergisi

Kentsel Ulaşımın Planlanmasında Erişebilirlik 'Yeri ve Önemi'

Hülâgü KAPLAN

1973 yılında AÜ, SBF, İşletmecilik Bölümü'nü bitirdi. 1980 yılında İngiltere, Oxford Politeknik Şehir Planlama Bölümü'nden Şehir Plancı diplomasını, 1982'de aynı yerden Şehir Planlama Master'ini tamamladı. 1983'te Baş Uzman Şehir Plancı olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'na girdi. 1986'dan itibaren GÜ, MMF, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde Ulaşım Planlaması dersini vermeye başladı. Ocak 1988 yılından itibaren aynı bölüme tam gün kadrolu öğretim görevlisi olarak geçti. Halen aynı yerde çalışmalarını sürdürmektedir.

Hoca Ali Rıza'nın bir tablosunu görmüştüm: *Karda Üsküdar. Yüksekten saptanmış bir manzarada kent artık büyümüştür. Üsküdar, camileri, ahşap ve kâgir evleri, taş yapılarıyla karlar altındadır. Bu resimde en çok dikkatimi çeken, yağma mimari ve yolların azlığı, darlığı olmuştu. Yirminci yüzyılın ikinci yarısına kadar İstanbul, birkaç büyük meydanı dışında iç içe girmiş, birbirine sokulmuş semtler beldesidir. Nazmi Ziya'nın bir resmini nasıl hatırlamayız şimdi? Eğri büğrü taşlı sokağa açılan kurt duvar ve duvardan sokağa sarkıtıkça sarkmış salkımlar. Salkımlar bu akşam saatinde öylesine buğulu eflatun ki, resme baktıkça baygın kokularını duyabilirsiniz!*

Yukarıda, Selim İleri'nin

bir gazete yazısından yapılan alıntı, ilk bakışta, bir nostaljiyi ifade eder gibi görünmekte ise de; geleneksel kentlerimizde, sosyal ve fizik doku oluşumunu bir kesitte tablolaştırması yönüyle ilginç, yazarın vardığı sonuç yönü ile de gerçekçidir: *"İstanbul, köklü geçmişe sahip hiçbir büyük kentte görülemeyecek ölçüde yıkılıp yeniden yapılıyor... Dışardan bakıldığında; kentin, sadece binaları değişiyor sanılabilir. Oysa, binalarla birlikte bir tarihi, coğrafyayı, sosyolojik yapıyı, kısacası; bütün bir iklimi, bir daha geri gelmemecesine yok ediyoruz..."*²

Büyüyen ve yoğunlaşan kent ile birlikte, İstanbul'da artan ulaşım gereksinimini karşılamak amacı ile yeni yollar açılmış, eskileri genişletilmiş, geleneksel arazi kullanımları değiştirilmiştir. Ancak, İstanbul gibi dinamik bir kentin, değişen sosyo-ekonomik yapı-

ya göre ulaşımı çözümlenmek istenirken, kentin fizik ve sosyal dokusu ve dengesi de tahrip edilmiştir. İki noktayı birleştiren en kısa hat *'bir doğrudur'* düşüncesi ve artan trafik gereksinimine cevap vermek amacı ile geniş, görkemli, anıtsal bulvarlar açılmış; ancak, bu bulvarlar, trafik mühendisliğinin bir temel ilkesi ve aynı zamanda sorunu olan *'açılan her yeni yolu trafik doldurur'* sözünü tasarım yıllarından çok önce gerçekleştirmiştir. Hareketlilik kıstaslarına göre yapılan bu düzenlemeler sonucunda; belli bir zaman dilimi için, bu kıstaslara göre talep karşılanmış; ancak sonradan hareketlilik de artan trafik ve yoğunluk ile engellenmiştir. Erişebilirlik kıstasları ise göz ardı edilmiştir. Sonuç olarak; ulaşım mekânlarının yeniden düzenlenmesi, amacına varmadığı gibi, kent içi trafik sorununu daha da çözülmesi güç

bir duruma getirmiştir.³

Peki, "erişebilirlik" ve "hareketlilik" kavramları neyi ifade etmektedir, nasıl tanımlayabiliriz? Ulaşım, insan hayatının her döneminde önemli etkileri

olan bir arazi kullanım ve aktiviteler bütünüdür. Ulaşım aynı zamanda, diğer arazi kullanım türleri ve aktiviteleri birbirine bağlamakta ve sonuçta; insanın ve toplumun, ekonomik, sosyal ve psikolojik durum ve konumunu etkilemektedir. Hareket yönü ile, mekânda durağan (statik) bir durumdan değişken (dinamik) duruma geçirdiğinden, 'yaşamın 4. boyutu' denmektedir. Şehirleşme ve teknoloji ile insan yaşamında ulaşım ayrılan süreye de artmaktadır. Hem süre, hem uzaklık olarak bu artış; şehirlerin büyümesi, yayılması ile ilgili olduğu kadar, değişen ihtiyaçlar ile de ilgilidir. Ulaşımın taşıt unsurundan örnek verirsek; bugün, ülkemizde özel kullanımı için taşıt sahibi bir kişi veya aile, bundan pek fazla değil, 15-20 yıl önce gerçekleşme imkânı kısıtlı rekreasyonel yolculukları yapabilmektedir. Hafta sonu bir gün, içinde bulunduğu şehrin 80-100 km. uzağında rekreasyon imkânı aramaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nden örnek verir isek; bugün, ortalama bir Amerikalı, günde 4 saat civarında bir zamanını arabası ile harcamaktadır; yılda ise, ortalama 12 000 km.'yi arabası ile yapmaktadır. Çağımızın bir gerçeği, aynı zamanda bir ikilemi; teknolojik gelişme ve ekonomik imkânlar sonucunda, araç sahipliğinin, yaygınlaşması; fakat aynı zamanda, katedilen mesafelerin hem süre, hem de uzaklık olarak büyümüş olmasıdır. İnsanlar araç sahibi olmayı istemekte, fakat aynı zamanda araçla birlikte yaygınlaşan

Çağımızın bir gerçeği, aynı zamanda bir ikilemi; teknolojik gelişme ve ekonomik imkânlar sonucunda, araç sahipliğinin, yaygınlaşması; fakat aynı zamanda, katedilen mesafelerin hem süre, hem de uzaklık olarak büyümüş olmasıdır.

gürültü, hava kirliliği, yer ve mekânda olumsuz fonksiyonel ve görsel etkilerden yakındır. Ulaşımın bu yönüne bir çözüm, hareketlilik-erişebilirlik kavramlarının ve işlevlerinin iyi tanımlanması ve ayrılması ile ilgilidir.

HAREKETLİLİK ve ERİŞEBİLİRLİK: Ulaşımın incelenmesi ve düzenlenmesinde iki anahtar kavram.

Hareketlilik: Bir kişinin yaş, sosyal grup, yaşam biçimi ve yaşam çemberindeki yerine göre verilen bir zaman / mesafe / yoğunluk spektrumu içinde değişik yolculuk türlerine göre bir yerden bir diğer yere hareket kolaylığı veya rahatlığı olarak tanımlanabilir.

Erişebilirlik: Belli bir yere / varış noktasına ulaşılabilir / erişilebilirlik kolaylığı veya rahatlığıdır.

Erişebilirlik konusunun incelenmesinde 'uzaklık' da etkindir. Ev e erişebilirlik ve uzaklık 4 kıstasa göre ölçülebilir:

(i) Fiziksel ölçüm - *Sokak boyunda olduğu gibi.*

(ii) Süre ölçümü - *Zaman - uzaklığın hareket (yolculuk) türünün bir fonksiyonu olması gibi.*

(iii) Ekonomik ölçüm - *Başlangıç (B) - Varış (V) arasındaki maliyet gibi.*

(iv) Algısal ölçüm - *Yolculuğun psikolojik boyutu: Mesafenin algılanması. Kişi, sıkışık düzeyde hizmet veren kısa bir yol yerine, rahat uzun bir yolu tercih edebilir.*

Son olarak, erişebilirlik konusunda kavramsal olarak en azından dört kritik unsur sayabiliriz:

(i) Yerler (bir diğer yönü ile, aktiviteler)

(ii) Nüfus: İnsan etkeni.

(iii) Aktiviteye ulaşmak için kullanılan tür.

(iv) Türel seçenek imkânı ve B - V arasındaki erişebilirlik bağlantıları.

Bu tanımlara göre, hareketlilik daha kişi-ilişkin, erişebilirlik (veya bazen söylendiği gibi, ulaşılabilirlik) daha yer-ilişkin kavramlardır.

Hareketliliği, parasal olarak satın alabilirsiniz: Kişi için, binek aracı (otomobil) nın satın alınması, aynı zamanda hareketliliğin satın alınmasıdır. Eğer, binek aracı satın alınmasaydı belki de yapılamayacak olan yolculuklar, şimdi yapılabilir durumdadır. Hareketlilik, diğer imkânlar yeterli olduğu takdirde (ekonomik, sosyal ve seçeneklerin bulunması) yaşayacağımız, çalışacağımız, alışveriş yapacağımız ve serbest zamanımızda ev dışı rekreasyon yerlerini seçebilme imkânını vermektedir. Planlama dilinde ise, bu, şehirdeki kişilerin eklenerek toplamını aldığımızda, değişik arazi kullanımı tür ve aktivitelerinin belirlenmesidir. Hareketlilik, aynı zamanda, başlangıç-varış noktaları arasında kullanılabileceğimizi düşündüğümüz, bir diğer deyişle, bu B-V noktalarını birleştirdiğinin farkında olduğumuz alternatif güzergâhları kullanabilme imkânıdır.

Ancak, hareketlilik, şehir yaşamında bazı trafik denetim tedbirlerine uymamayı da beraberinde getirebilmektedir. Tek yönlü bir yolun, ters taraftan giriş ile kullanılması; park edilmeyecek bir yere park etme vb. Hareketlilik, motorlu taşıt sürücüsü ve beraberindekilere böyle denetimli ve denimsiz azami hareketi temin ederken, aynı zamanda hem sürücüye, hem de diğer kişilere toplumsal ek yükümlülükler, hatta kısıtlamalar getirmektedir. Bu çevre etkileri hareketliliğin, kişiler yönünden eklenerek, toplu halde azamileştiği yerlerde

Hareketlilik, diğer imkânlar yeterli olduğu takdirde (ekonomik, sosyal ve seçeneklerin bulunması) yaşayacağımız, çalışacağımız, alışveriş yapacağımız ve serbest zamanımızda ev dışı rekreasyon yerlerini seçebilme imkânını vermektedir.

daha büyük boyutlarda olumsuz etkiler şekline dönüşebilmektedir. Bu söylediklerimizi şehir hayatının pratikteki bir genel kuralına bağlayabiliriz: Plancılar ne düşünürlerse düşününler, ne getirirlerse getirsinler, insanlar kendi durumlarını kendilerini içinde buldukları, yer aldıkları koşullar içinde optimize etmeye çalışacaklar; kendi durumlarının, kişiler olarak tek tek eklenerek ortaya çıkardığı toplu olumsuz etkilerden ise yakınacaklardır. Basit bir örnek verirsek, A ve B noktaları arasında yeni bir yol açıldığında, bu yolu kullanmadan da B noktasına veya B'yi takip eden C noktasına varabilececek; D,E,F,...n noktaları trafiği de bu yola girdiğinde, yolda trafik sıkıştığında, gecikme ve diğer olumsuzluklar başladığında, herkes, bu olumsuzluklardan yakınacaktır. Bu yol durumunu aşağıdaki gibi şekillendirebiliriz.

A-B noktaları arasında yeni bir yol açılması planlama kararına bağlanırken, belki de A noktasının, merkez görevi gören B noktasına bağlanması sonucu, amaçlanan bir yönde gelişeceği düşünülmüştü. Bu amacın gerçekleşmesi için de, yeni yolda iyi bir hizmet seviyesinin olması, trafiğin sıkışmaması, dolayısı ile kilitlenme

ve gecikmelerin olmaması gerekiyordu. Halbuki, D,E,F gibi diğer yerlerin, B ve C noktalarına olan trafiği + yeni üretilen trafik, bu yola girince, planlama amacına ulaşmak güçleşecek, hatta imkansızlaşabilecektir.

Hareketliliğin artması ile birlikte; şehir içinde oturup, olumsuz çevre etkilerinden kaçınanlar, örneğin, şehrin saçak (şehir - kırsal alan sınırı ve çevresi yerler) alanlarında 'yeni' yerleşim birimlerine yerleşmektedirler. Ancak, bir süre sonra, yeni gelenlerin bu saçak dışına yerleşmeleri ile; bir önceki 'yeni' yerleşme, şehir içinde kalmış ve takip eden daha dış yerleşmeler trafiği dolayısı ile yeniden olumsuz çevre etki alanına dahil kalmış olabilmektedirler.

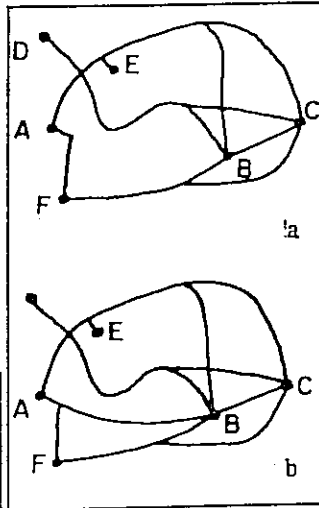
Hareketliliğin, şehir içi trafiği yönünden eklenerek büyümesi, dolayısı ile arazi kullanımı deseninde getirdiği değişikliklere bir örnek İngiltere'den verilebilir. "Araç sahipliğinin çoğalması ve binek aracı kullanımı, yolculuk desenini önemli bir şekilde değiştirdi ve arazi kullanımlarının yayılarak, dağılmasını teşvik etti... Okullar daha büyüdü, hastahaneler 'bölge hastahanesi' şeklini aldı, bu arada yerel köşebaşı dükkanları ve postahaneleri gibi hizmetler genellikle ortadan kayboldu".⁴

Hareketliliğe göre planlamanın arazi kullanımlarına erişme açısından taşıdığı kısıtlamaları M. Wachs, Los Angeles için şöyle ifade etmektedir: "Binek aracı sahipliğinin hareketliliğe etkisi irdelendiğinde; düşük gelirli ailelerin, gelirlerinin önemli bir kısmını kendi binek araçları ile ulaşım harcamaları bir sürpriz olmaktadır. Los Angeles'de yap-

tığım araştırma tıbbi bakım ihtiyacında olan düşük gelirli ailelerin, toplu taşıma ile 30 dakikalık bir yolculuk süresinde ulaşabilecekleri, sadece iki hastahane veya klinik olduğunu gösterdi. Eğer, bu aileler, binek aracı ile yolculuk yapabilirlerse, 15 dakikalık bir yolculuk süresi içinde, 40 hastane veya klinikten birini seçebilirler; 30 dakikalık bir süre içinde ise, 143 hastahane veya kliniğe ulaşabilirlerdi. Görülen odur ki, binek aracı imkânı, verilen bir zaman aralığı için, tıbbi bakım seçeneklerinden birini seçmede 10-20 kere den daha fazla bir şans getirmektedir. Araştırma yapılan (çalışan) nüfusun % 65'i, işe arabaları ile gittiklerini bildirdiler. Demek ki, hastane ve kliniklerin normal hizmetlerini verdikleri saatlerde, bu ailelerin binek aracı sahibi olanlarının binek araçlarının çoğu, işyerinde park etmiş durumdaydı. Çalışanların dışındaki ev kadınları, çocuklar hastahane veya kliniğe gitmek için ancak toplu taşıma kullanabileceklerdi ki, bu durum seçeneklerini önemli bir şekilde kısıtlıyordu." Yine M. Wachs, şunu eklemektedir: "Fayda - Maliyet çalışmaları, oto yollarda yapılan yolculuk faydaları, çoğunlukla, şehir merkezi alanlarına şehir dışından, uzun mesafeli çalışma yolculukları yapanlara olmaktadır ki, bunlar, bu tip yolların, çevresel maliyetinin çok küçük bir kısmını karşılamaktadırlar."⁵

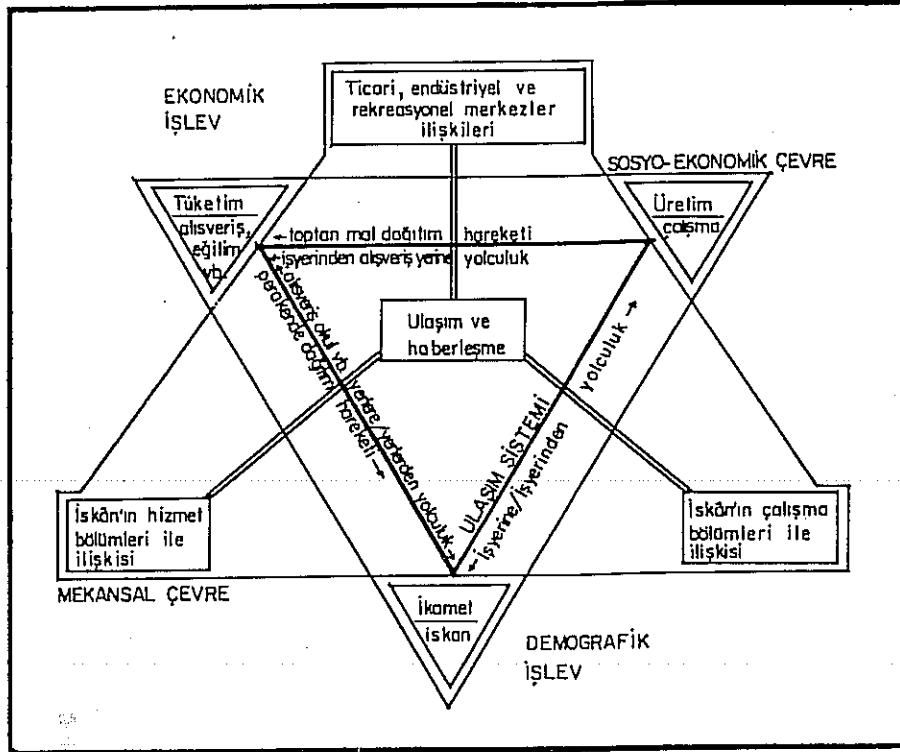
Hareketlilik konusunda bu söylediklerimizi erişebilirlik konusuna bağlamadan önce, Şekil 2 ve Şekil 3'ü incelemekte fayda vardır.

Şekil 2'de, Arazi kullanımı - aktivite - ulaşım ilişkileri kavramlaştırılmaya çalışılmıştır. Şekil incelendiğinde, kendi açıklayıcıdır. Burada, bunun için sadece ulaşım - haberleşme ilişkisi üzerinde duru-



Şekil 1-a) A-B bağlantısı kurulmadan önce yol durumu;
b) A-B bağlantısı kurulduktan sonra yol durumu.

KENTSEL ULAŞIMIN PLANLANMASINDA ERİŞİBİLİRLİK



Şekil 2- Arazi kullanım-aktivite-ulaşım ilişkilerinin kavramlaştırılması

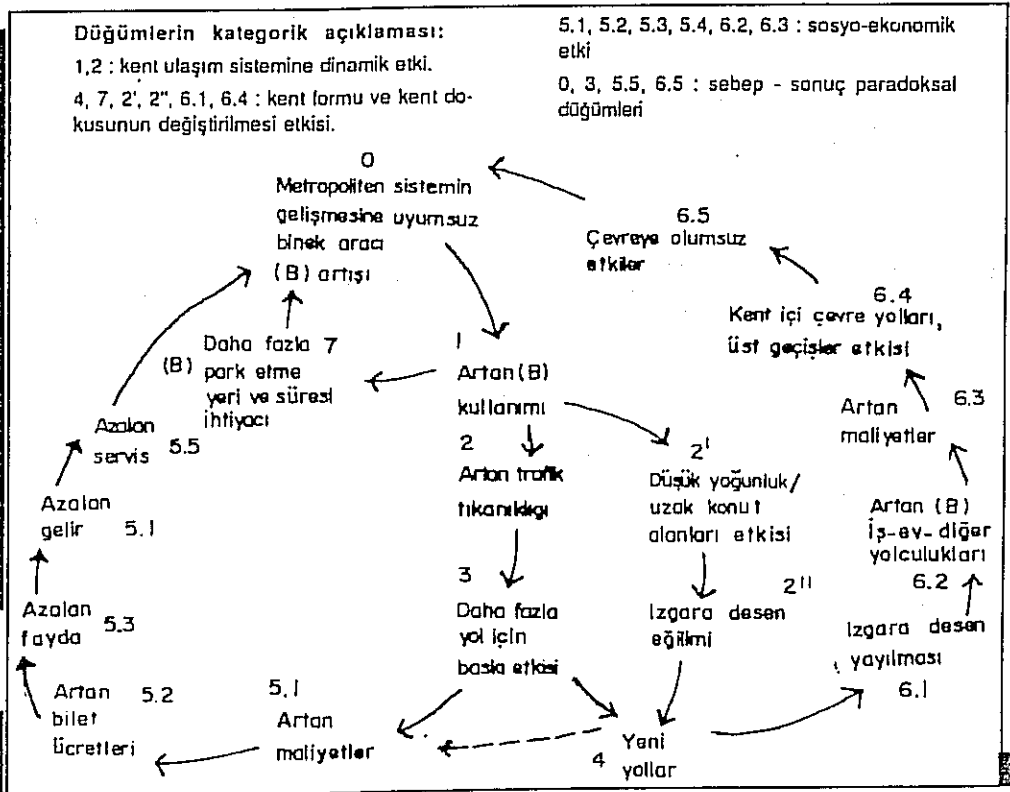
lacaktır.

Bugünkü teknolojik sınırlar içinde, biyolojik gelişmemiz ile değerlendirildiğinde, hareketlilik, yaşamımızda belli bir dönemden sonra düşme yönünde ilerleyen bir eğridir. Motorlu taşıt, hareketliliği ra-

hatlatmakta, kolaylaştırmakta ise de; taşıt ile hayatın cereyan ettiği her 'yer'e giremeyeceğimize göre, bu kolaylık bir sınıra sahiptir. Her zaman ihtiyacımız olmayan hareketliliğe karşı, erişebilme daha geniş, birbirinden uzak sınırlara sahiptir. Bugün dahi, haberleşme imkanlarının gelişmesi sonucunda, harekete (trafik anlamında) ihtiyaç olmadan bir başlangıç noktasından bir varış noktasına erişebiliyoruz. Telefon, daha sonra teleks ve en son telefaks bu tür erişme imkanlarını vermektedir. İleri sınıai veya sanayi sonrası diye nitelenen toplumlarda; çalışmaların bazıları, hareket olmadan erişerek yapılabilir. Bilgisayar terminaleri aracılığı ile, işyerinin ihtiyacı olan işin, işyeri dışından, devamlı görülmesi gibi. Tabi, böyle gelişmeler klasik arazi kullanım kararlarını olduğu kadar, mimaride hacimlerin yeniden organizasyonu konusunu

Plancılar ne düşünürlerse düşsünler, ne getirirlerse getirsinler; insanlar kendi durumlarını kendilerini, içinde buldukları, yer aldıkları koşullar içinde optimize etmeye çalışacaklar; kendi durumlarının, kişiler olarak tek tek eklenerek ortaya çıkardığı toplu olumsuz etkilerden ise yakınacaklardır.

Şekil 3- Metropoliyen sistemin gelişmesine uyumsuz binak aracı artışı olumsuz spiral etkisi



da beraberinde getirmektedir.

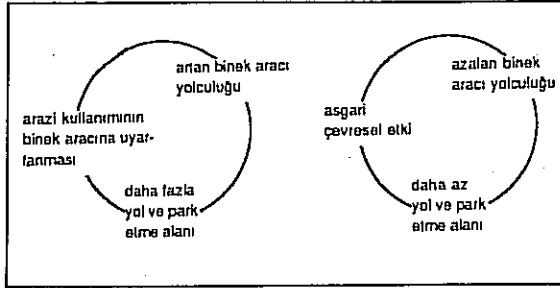
Şekil 3'de ise; binek aracı sahipliği yolu ile hareketliliğin kazanılmasının, birbirini tekrarlayarak büyüyen, kümülatif etkileri gösterilmeye çalışılmıştır. H. S. Levinson'un şekil 4'de verilen "Binek aracı kullanım çemberleri"⁶ ile 1973'te çalışmasını tamamlayarak "Değişen Yönler" adlı raporunu yayınlayan İngiltere 'Ulaştırma Bağımsız Komisyonu'⁷ nun raporundaki 'kişisel yolculuk dinamikleri' başlıklı şekilden de yararlanılarak oluşturulan bu şekilde kendisi açıklayıcıdır. Şekilde, özellikle 4., 6.1., 6.4. ve 7. düğümlerindeki uygulamalar sonucunda şehir yüzeyinde (ve kesitte) ulaşım daha fazla yer ayrılması zorunluluğunun ortaya çıkışına dikkat edilmelidir.

5.1., 5.5. düğümleri toplulaşım ile yolculuğa, 6.1., 6.5. düğümleri binek aracı ile yolculuğa dikkati çekmektedir.

Modern ulaşımın kendisi, potansiyel olarak çevre zedeleyici etkilere sahiptir. Bu etki, yapıli çevreye, hava, su gibi doğal kaynaklar kalitesine etki-

Bugünkü teknolojik sınırlar içinde, biyolojik gelişmemiz ile değerlendirildiğinde; hareketlilik, yaşamımızda belli bir dönemden sonra düşme yönünde ilerleyen bir eğridir.

Şekil 4-Binek aracı kullanım çemberleri



ler ve görsel, işitsel ve titreşimle ilgili zedeleyici etkilerden biri veya birkaçı birden olarak kendini gösterebilir.

İngiltere 'Ulaştırma Bağımsız Komisyonu' hareketlilik konusunda şu durumu not etmektedir:

"Olguları incelediğimizde, nüfusun çoğunluğunun hareketliliğinin, yani binek aracının kullanamayanların ha-

reketliliğinin, gerilemekte ve bazı binek aracı sahiplerinin de hareketliliğinin gerilemekte olduğunu saptadık. Gelecekte araç sahipliği artışının, elverişli bir hareketlilik problemini çözmeceğini ve kapasite[yol, trafik ve çevre kapasitesi] problemini daha da vurgulayacağını gördük" (sayfa 127). "Açıkça, sadece yaşamın gerçek bazı zenginliklerinden ve hayatın kendisinden büyük fedakarlıklar karşılığında elde edilen, buna karşılık milyonlarca kişiye rahatlık ve memnuniyet veren büyük bir sosyal değişime tanık oluyoruz" (sayfa 260).

İşte, bu süreci görerek, sürece tamamen karşı veya sürecin tamamen destekleyicisi gibi, basit bir konum almak düşünülemez. 'Peki ne yapılmalıdır?'ın cevabı; yersiz fedakarlıklar yapmadan yararlarını değiştirmek için süreci kontrol altına almak olmalıdır. Bu ise, her şeyden önce, fedakarlıklar ve yararlar arasındaki ilişki ve etkileşimleri anlayabilmeyi gerektirir. Özellikle, hareketlilik kavramının açık bir şekilde anlaşılması ve buna göre amaçların saptanması gerekmektedir. ABD gibi, bir insanın çalışma yolculuklarına vakfettiği, 40-50 yıl öncesine göre konut - işyeri arasında 6 misli fazla yol katedilen ülkelerde; gerçek hedef, hareketliliğin kolaylaştırılması olarak değil, insan ve imkânlarla erişme olarak belirlenmektedir. Aynı ülkede

1960'lı yılların ortalarına kadar ise, ulaşım planlaması, hareketlilik esas alınarak yapıyor, araç sayısı fazlalaştıkça; yeni yollar, daha geniş, daha hızlı araç sürülebilecek bir şekilde ve şehrin merkez iş alanlarında çok düzeyli kavşaklar ile desteklenmiş bir şekilde, açılıyordu. Bugün artık hareketin, erişmenin ihtiyacı olduğu ölçüde arzu edilir olduğu anlaşıl-

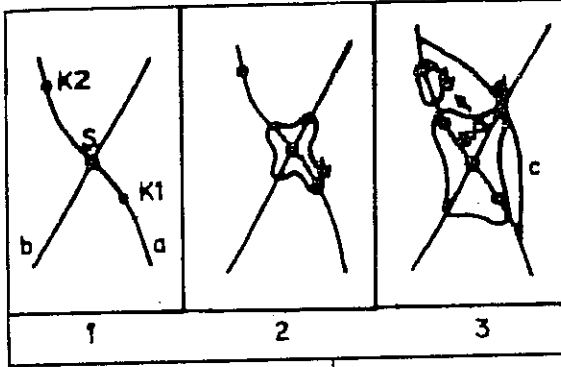
mıştır.

Demek ki; hareketlilik, kendi başına arzu edilebilir bir olgu değildir. Önemli olan insan ve imkânlarla erişilebilirliktir. Durumu sosyo ekonomik açıdan değerlendirdiğimizde, yolculuk yapan veya yük gönderen bir kimse, bu kararı sonucunda topluma yüklenen bütün maliyetleri hesaba katma durumunda olmadığına göre, verdiği kararın sonucunun toplumun bu konudaki seçimini yansıttığı da söylenemez. Aynı zamanda, bu kimsenin yaptığı seçim, kendisine tanınan seçenekler tarafından büyük ölçüde kısıtlandığına göre, kendi kararı, kendi gerçek tercihini bile yansıtmamaktadır, diyebiliriz.

Bu nedenele; ulaşım planlamasının doğru hedefi, hareketliliğin gerçek anlamı, 'erişme' olmalıdır. Bu ise, otomatik olarak, bir yolculuk aracı, bir ulaşım türel üst yapısı belirlenerek, buna uygun ulaşım altyapısı gerçekleştirilerek, çözümlenemez. Erişebilirliğin sağlanması, imkânların (aktivitelerin yer aldığı ve bu aktiviteleri birlerine bağlayan ulaşım alt yapısı olarak) dikkatli bir şekilde yer seçimi yapılarak, yerleştirilmesi ve yolculuk araçları motorlu türlerinin, hem kendi içinde, hem de yaya ve bisiklet hareket sahalarının değerlendirilerek, birlikte ele alınması ile olur.

Bütün bu söylediklerimizden sonra, şehir sistemi içinde ulaşım ilişkisi temel ihtiyaçlar, hareketlilik, erişebilirlik tanımlamaları ile arazi kullanım-ulaşım ilişkisi şu şekilde ortaya çıkmaktadır: Ulaşımın kendisi bir arazi kullanımıdır ve bu, etken bir arazi kullanımıdır. Demek ki, ulaşım edilgen ol-

KENTSEL ULAŞIMIN PLANLANMASINDA ERİŞİBİLİRLİK



maktan çok, diğer kullanım türleri ve aktiviteler üzerinde etken olmaktadır. Hareketliliğin artması, yeni yolların yapılması; daha önce şehir dışına yerleşen, yeni komşuluk gurupları oluşturanların, bir süre sonra, aynı istek ile şehir dışına yeni yerleşenlerin, şehir merkezine göre kendilerinden daha uzak yerlere yerleşmeleri sonucunda şehir içinde kalmaları ve yine olumsuz çevre etkileri ile karşılaşmaları örneğimizi de hatırlayarak, bu arazi kullanım-ulaşım dinamik ilişkisini basit şematik bir biçimde gösterebiliriz.

Dar vadi, ani ve aşırı yükselti vb. topografik engellerin bulunmadığı, buna karşılık hareketliliğin, gelir imkânı elverişli olduğu takdirde, kolaylıkla elde edilebileceği sayısız şehirlerden birisini örneğimiz olarak varsayalım. Şemalarda Ş = şehir, K1=birinci kasaba, K2 = ikinci kasaba'yı, a ve b ise şehirlerarası yolları göstermektedir. Görüldüğü gibi 1. kutu içindeki durumda, şehirdeki erişebilirlik, insan, mal ve hizmet ulaşımı için en yüksektir. 2. kutudaki durumda doğal gelişme K1 ile şehrin birleşmesi yönündedir. Bu durum aynı zamanda, erişmenin eşite yakın yakın dağılımının da bozulmaya başladığı durumdur. Ş ile K1 arasındaki a yolu çevresi

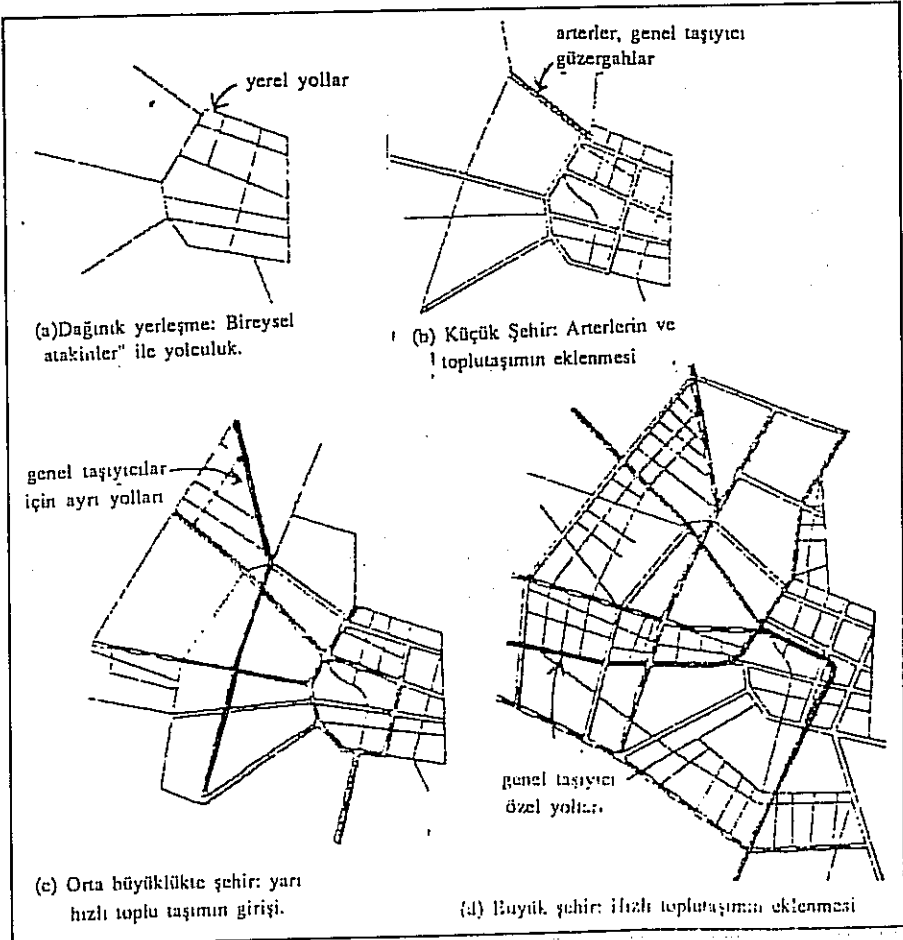
Şekil 5 - 1, 2, 3: Zayıf toplu taşıma, güçlü binek aracı hareketliliğinin hakim olduğu bir şehrin ve ulaşım ağının gelişmesi

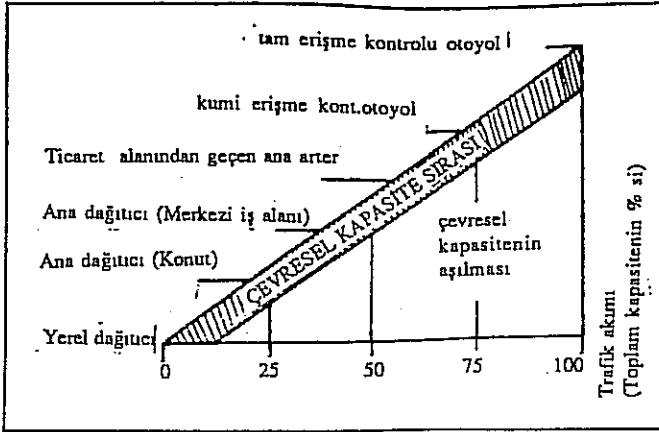
Şekil 6- Şehir büyümesi ve ulaşım sisteminin evrimi.

belki her iki merkezden de yararlanırken, şehrin diğer tarafları, tek merkeze bağlı kalmaya devam etmekte; yollarda sıkışıklık durumu zaman zaman ortaya çıkabilmektedir. Tabi, planlı bir ulaşım gelişmesi yerine, hareketliliğin doğal kuralları, araç sahipliği ile hareketlilik satın alınması olarak ortaya konulduğundan, yine daha önceden gördüğümüz gibi; araç sayısı arttıkça, daha önce hareketliliği elde etmiş olanların da avantajı küçülmektedir. Şehir büyüdükçe, şehir merkezine marjinal olan nüfusun, örneğin; merkez, alışveriş, sosyal imkanlarından yararlanma potansiyeli de azalmaktadır. 3. Kutuda hem Ş, hemde K2 birbirine yakınlaşmakta, ancak, aynı zamanda a yolunun bu bölümünde, şehir merkezine olan 'süre', uzaklık

trafik yükü nedeni ile büyümektedir. Şehir merkezinde ise, otopark ihtiyacı büyümektedir. Sonuç, P ile gösterilen büyük çapta parketme imkanının gerçekleştirilmesi ve daha önceden şehirlerarası olan a yolu şehir geçişi yerine c dıştan geçişin (çevre yolu) inşasıdır.

Ayrıca, Ş - K2 bölümü, a yolunda, şehir saçağında bir alt merkez oluşturularak, şehir merkezine olan uzaklığın olumsuz etkileri giderilmeye çalışılmıştır. Bu arada, c yolunun b yolunu hemen şehir saçağında kesmesi, bu alanda da yerleşme gelişmesine yol açabilecektir. Bu ise; şehirlerarası trafiği, aynı zamanda, şehir merkez trafiğini rahatlatmak amacı ile inşa edilen c yolunun amacına ters düşecektir. Bu, basit fakat gerçek hayatta





Şekil 7- Çevresel kapasite aşılması

sık sık karşılaşılan örneği, çoğu şehirlerimizde görebilmekteyiz. Bazı durumlarda ise; şehri yandan geçen bir yol inşası da gerçekleştirilmediğinden, şehrin günlük trafiği ile, başlangıç ve varış noktaları tamamen bu şehirden bağımsız olan şehirlerarası trafik birbirine karışmaktadır.

Bu örneği daha küçük ölçekte, şehir içinde, örneğin; konut yerleşmelerinde de uygulayabiliriz. Çoğu konut yerleşmelerinden, böyle bir yerleşmede üretilen veya bu yerleşmenin cezbediği trafiğin dışındaki 'doğrudan geçen trafik', çeşitli olumsuz etkiler oluşturabilmektedir. Bunun için, doğrudan geçen trafiğin, konut alanları içinden ve yerel alış-veriş, okul, hastahane gibi yol enkesitinde, özellikle bu tür arazi kullanım türü ve aktiviteler ile ilgili ve normal nüfusa göre daha özel durumlu (çocuk, çocuklu anne, yaşlı, hasta vb.) yaya trafiğinin yer aldığı yerlerden geçirilmemesi uygundur.

Bu tür olumsuz gelişmelerin önlenmesi; erişebilirlik kıstaslarına göre arazi kullanım ulaşım ilişkisinin kurulmasına; ulaşım mekânlarının, buna uygun düzenlenecek aktivitelerin dengeli bir biçimde ulaşım araçlarına türel ayrımını sağlayarak,

ve bu türel ayrım dengesi ve şehir sisteminin ekonomik, sosyal ve çevresel gereklerine uygun bir ulaşım alt-yapısı öngörecektir ulaşım planlaması ile mümkün olabilir.

Şekil 6'da, Vuchic'den alınan bir gelişme modeli gösterilmektedir. Modelde, dağınık yüzey yerleşmeden bir metropolis (büyükşehir)e geçiş gösterilmeye çalışılmıştır. Bu evrimde, dağınık yerleşme ihtiyacını karşılayabilen düşük hacimli, ulaşımından belli arterler üzerinde yüksek yoğunluk gösteren yüksek hacime geçiş, hareketliliğe göre, ulaşım sistemleri hiyerarşisi içinde dengelenerek gerçekleştirilmektedir.

Şekil 7'de ise, çeşitli yol tiplerinin çevresel kapasiteye göre durumları belirtilmektedir. Yolların çevresel kapasitesi, trafik kapasitesinden çevre etkilerini dikkate alarak farklılık kazanan bir kavramdır. Belirlenmiş bir trafik hacmine sahip bir yol, bu hacim kendisi ile ilgili trafik kapasitesini aşmasa bile, bu yolun çevresinde mevcut insan aktiviteleri ile uyumsuz sonuçlara sebebiyet veriyor olabilir. Örnek olarak; aynı yolun bir sınai alandan geçerken ki etkisi, işletme koşulları; bir konut alanından geçerken yaşam kalitesi veya aktivitelere olan etkisine göre daha az zararlı olabilir. Bir diğer açıdan, sınai ve

Yolculuk yapan veya yük gönderen bir kimse, bu kararı sonucunda topluma yüklenen bütün maliyetleri hesaba katma durumunda olmadığına göre; verdiği kararın sonucunun toplumun bu konudaki seçimini yansıttığı da söylenemez.

ticari alanlar konut alanlarına göre daha yüksek çevresel kapasiteye sahiptirler. Bu çevresel kapasite kavramına göre, yollar, işlev ve yerleştikleri yere göre değişmek üzere, kendilerinin gerçekte kaldırabilecekleri hareket yükünden - trafik kapasitesinden- çok daha az bir "azami arzu edilebilir trafik yükü"ne sahiptirler. Bunun böyle olması" trafiğin, gürültü, hava kirliliği, trafik güvenliği, çevre yapılarına zarar, çevrede yaşam kalitesini olumsuz etkileme gibi etkilerini yolun geçtiği çevrede gösterebilme potansiyelindendir.■

NOTLAR

1- Selim İleri, Yollar ve Halka Açılmak Sorunu, Hürriyet Pazar, sayı 77, 5. 7. 1987.

2- Selim İleri, a. g. y.

3- 1950'lerde ulaşım mekânlarının yeniden düzenlenmesi 3,5 yıl sürmüş olup, 7289 bina kamulaştırılmıştır. Kamulaşturma için harcanan fonlar o zamanki değeri ile 536 milyon TL'ye ulaşmıştır. "1956 yılında Türkiye'deki belediyelerin tüm gelirinin 434 milyon TL olduğu düşünüldü ve istimal için ayrılan kaynağın büyüklüğü hakkında bir fikir sahibi olunabilir".

İlhan Tekeli, 2. Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Kent Planlaması Pratiğindeki Gelişmeler, İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri, ŞPMMO yayını, 1981.

4- Ulaşım 2000 Grubu, İngiliz Hükümeti Ulaşım Tedbirleri Danışma Döklümü Üzerine Görüşler, 1976.

5- M. Wachs, Transportation Policy in the Eighties, H.S. Levinson ve R. A. Weant tarafından derlenen Urban Transportation - Perspectives and Prospects, 1982.

6- H. S. Levinson, Parking in a Changing Time, H.S. Levinson ve R. A. Weant, ibid.

7- The Independent Commission on Transport, Changing Directions, 1974.

Belirlenmiş bir trafik hacmine sahip bir yol, bu hacim kendisi ile ilgili trafik kapasitesini aşmasa bile, bu yolun çevresinde mevcut insan aktiviteleri ile uyumsuz sonuçlara sebebiyet veriyor olabilir.

MEKAN KURAMI ÜZERİNE TARTIŞMA

KENTSEL PRAKSİS'E DOĞRU*

Yazar, Kaliforniya Üniversitesi'nde Sosyoloji Öğretim Üyesidir. Yazarın belli başlı çalışmaları; *Planet Sprawl*, *Public and Private Interests in Suburbia* ve *Social Production of Space*'dir. Yazarın ayrıca, Kentsel semiyotik, metropoliten seyrekleşme (deconcentration), suş, kent merkezinin yeniden yapılanması ve büyümesinin kontrol edilmesi gibi konular üzerine makaleleri bulunmaktadır.

ÇEVİRENİN NOTLARI

"Urban" terimi dilimize kentsel veya kent olarak çevrilmiştir. Bu çeviri aynı zamanda "city" teriminin karşılığı olarak da kullanılmaktadır. Ancak Türkçe karşılıkları aynı olan bu iki terimin kapsamı farklıdır. "Urban" kavramı, ekonomik politik ve ideolojik öğelerin oluşturduğu bir bütünlüğü, niteliği anlatırken, "city" kavramı "Urban" olanın fiziksel görünümünü, daha yalın bir ifadeyle biçimini tanımlar. Kavram karışıklığına neden olma-

mak için, çeviride, her iki kavramın ayırılmasına olanak sağlayacak vurgular konmuştur. "Urban" terimi, kent veya kentsel olarak, "city" terimi ise, yalnızca kent olarak çevrilmiş ancak, sonuncusu hem Türkçe hem de İngilizce karşılığı ile verilmiştir.

Praksis (İng: Praxis): Pratik bir hedefin gerçekleştirilmesine yönelik eylemler ve düşünceler sistemi (bkz: H.F. Reading, *A Dictionary of The Social Sciences*, Routledge, Kegan Paul Ltd).

Gidimli (İng= discursive): yargılamaya dayanan, önermeden önermeye geçerek sonuca varan (bkz: T. Savaş, *Büyük Fransızca-Türkçe Sözlük*, Adam yayınları).

Organizmcilik (İng: Organicism): yaşamı organizmanın sonucu sayan öğretisi. Bu anlayışa göre, yaşam, organları harekete geçiren her hangi bir başka gücün değil bizzat organların kendisinden oluşur. Toplum canlı bir organa benzetilir (bkz: O. Hançerlioğlu, *Felsefe Sözlüğü*, Remzi kitabevi).

Nominalizm, Adcılık (İng= nominalizm)= genel kavramları gerçek saymayıp, bunları birer addan ibaret bulan öğretisi (bkz: O. Hançerlioğlu, *Felsefe Sözlüğü*, Remzi kitabevi).

* Makale, editörlüğünü, M. Smith'in yaptığı *Cities in Transformation* (Sage Publications, Beverley Hills, London, 1984) kitabından alınmıştır.

Bir zamanlar, uzaklarda bir ülkede, iki önemli düşünür Manuel Castells ve Henri Lefebvre mekân'ın Marksist çözümleme açısından önemi üzerine bir tartışma başlattılar. Castells'in "Urban Question"unun temel ilgi alanını yazarın "Mekân Kuramı Üzerine Tarama" başlığını verdiği bölüm 8 oluşturmaktadır (1977:115-128). Geçmişte böyle bir tartışmanın varlığına karşın, İngiliz dilinde konuşan araştırmacılar, bu tartışmadan herhalde yeni haberdar oldular. İstisna olarak, bir kaç yazar, Castells'in bir zamanlar kentsel çözümlemeyi esaslı biçimde etkilemiş düşünceleri sürüklediği entelektüel çizgi üzerine düşüncelerini açıkladılar (bkz: Soja, 1980; Martins, 1982). "Urban Question"un, organizasyonun da kesin olan bir şey var ki, o da, bu çalışmanın, yapısalcılığın Fransa'daki en baş düşmanı Henri Lefebvre'nin şehircilik konularında yürüttüğü ciddi çalışmalara, Althusserci bir tarz da yanıt verme isteğinin ürünü olduğudur. Bu iki adam kuramsal ve epistemolojik yönden ve bunlardan daha az olmamak üzere de, politik açıdan birbirlerinden ayrılırlar. Doğrusu, Althusserciliğin semantik alanını "bilime" son derece tutkun bir bakış açısı adına kentsel sorunlar üzerine bindirerek, bir zamanlar Lefebvre tarafından çok açık biçimde; kentsel mekânın tam merkezinde yer aldığından söz edilen politik mücadele, gözardı edilmiştir. Sosyo-mekânsal çatışmaya yönelik bir ilgi, şimdi yerini, doğrudan siyasi mücadeleyle bağını koparmış gidimli (discursive) bir çerçeveden yükselen bir takım "kuramsal" konulara bırakmış bulunmaktadır.

Burada Lefebvre-Castells yüzleşmesinin temel parametrelerini yeniden ele almaya yönelik istediğimiz, kendimizi skolastizmin Marksist bir versiyonuna kaplıyoruz olmamızın değil; tersine, kentsel düşüncüyü daha aktif bir siyasi çizgiye yeniden çekmeye yönelik güçlü bir isteğin ürünüdür. Marx, eyleme bağlı bu düşünce tarzını praksis olarak tanımlamıştır. Bu yüzleşmenin temelinde, "kentsel" (Urban) kavramının kuramsal olarak nasıl tanımlanacağı konusunda esaslı bir ayrılık yatmaktadır. Bu nok-

tadan itibaren de kentsel-politika alanında farklı politik sonuçlar elde edilmektedir. Bunlar ise, her iki yazarı, praksis konusunda çatışma noktasına getirmiştir. Kısaca, Marksist çözümlemenin birbirinden temelde farklı yorumları, mekân kuramı tartışmasında karşımıza çıkmaktadır. Lefebvre'in çalışmaları İngiliz dilinde konuşan araştırmacılar tarafından gözardı edildiği veya çarpıtıldığı (Harvey, 1981; Saunders 1981) ölçüde, Birleşik Devletler'deki Marksistler, kentsel sorunlar ve kentsel mekân konusundaki alternatif bir düşünme tarzına ulaşma olanağından yoksun kaldılar. Buradan sonra anlatılacaklar, Lefebvre'nin tartışmada yer alıp yer almadığı sorusunu bir kenara bırakıp, onu tartışmanın aktif kişisi durumuna dönüştüren bir Castells okumasıyla yukarıda sözü edilen eksikliği gidermeyi amaçlamaktadır.

Castells'in Düşüncesindeki "Kentsel" Kavramı

Kentsel " kavramının Castells'in düşüncesindeki kuramsal özgüllüğü, çok ayrıntılı biçimde ortaya konmuş (Castells, 1968,1977) ve bir kaç değerlendirmede uzun uzadıya ele alınmıştır (Pickvance, 1977 a; Saunders, 1981; Mingione, 1980). Ancak, bu analitik türetimde (derivation) ne kadar yol katedildiği, mekân kuramı tartışmasının perde arakısına göz aulduğunda gün ışığına çıkmaktadır.

Her şeyden önce Castells, Lefebvre'in çalışmalarına Althusser'ci çizgide bir mekân kuramıyla karşılık vermek isteğiyle yola çıkmaktadır. Ancak Castells analizinde " bir toplumsal yapı kuramının özel bir alan uygulanması durumundaki bir mekân kuramında kentsel'in kavramsal sınırları'nın" (1977:128) çizilmesine yarıyacak bir kuram nesnesine gereksinim duymaktadır. Çok açık olarak sorulması gereken ilk soru, her ne kadar bir "analiz nesne" tanımlamaya yönelik yapısalcı zorlama, geçerli sayılsa bile, sözü edilen sınırlamanın kentsel alanda gerekli olup olmadığıdır. Castells'in kendisi de, böylesi bir isteğin "kentsel olanın kıstaslarının tarihsel yönden göreliliği ve [kuramsal] muğlaklığı" yüzünden gerçekleşip gerçekleşmeyeceği konusunda kuşkularını dile getirmiştir (1977:234). Ancak, Castells böyle bir işe, kuramsal anlamda girişmediğinde; yalnızca "mekân" kavramıyla başbaşa kalacağını ve bunun da kendisini, en fazla kaçındığı şeye, Lefebvre ile aynı çizgiyi paylaşmasına yol açacağını farketmiştir. Onun da belirttiği gibi.

"Fiziksel mekân, bir bütün olarak maddenin yayılımı olduğuna göre, belli bir 'mekânsal' biçimi ve görüntüyü 'öncül (a priori) almayan' bir çalışma maddenin tarihinin oluşturulması noktasına varacaktır " [1977:234].

Castells bu üstü kapalı Lefebvre eleştirisi ile, "kentsel mekânın", yani mekânın modern topluma özgü

kent (city) biçiminin doğası, kuramsal sorununa dönmeyi arzu etmektedir. Mekân, burada, yapılı çevrenin üretilmesinde geçerli olan toplumsal ilişkilerin basit birer kılıfı veya gerçeği gizleyen görüntülerinden başka bir şey değildir. Ancak, sözü edilen girişim yapısalcı düşüncenin kategorileriyle yapılmaktadır. Kendisinin de sözettiği gibi

"Mekânın, özel olarak da kentsel mekânın özgüllüğü sorununu ortaya atmak, toplumsal yapının düzeylerinden birinde tanımlanan, bir birim içindeki toplumsal yapı elemanlarının ilişkilerini kavramakla eşdeğerdir. Çok somut bir ifade ile, "kentsel" sınırlaması, ya ideolojik düzeyde, ya politik-yasal düzeyde ya da ekonomik düzeyde tanımlanan bir birimi anlatır" [1977: 235].

Şimdi çok daha bildiğimiz bir şemadan, yani "görelilik olarak özerk" üç yapı şemasından hareketle; herhangi bir "kentsel birim'in incelenmesi, Castells'i, E,P,I'nin (yani ekonomik, politik ve ideolojik), "kentsel" tanımına giren bir analiz odağı sunacak şekilde kavramsallaştırmalarının olanaklı olup olmadığını incelemeye zorunlu kılmaktadır. Castells, Saunders'in hatalı biçimde, elemanın mantıksal süreci olarak adlandırdığı (1981:184) bir savında,

Castells'in indirgemeciliği; kuramın, analizin önüne geçtiğini dikte ettiren yapısalcılığın bilgi kuramsal zorunluluklarından kaynaklanmaktadır. Yani, ekonomik ögü Castells tarafından "Kentsel" tanımlamak için kullanılmaktadır. çünkü böylesi bir tanımlama, mevcut üretim tarzında ekonomik ilişkilerin diğer ilişkiler üzerinde egemen olduğu şeklindeki Althusserci "buluş"la uyum sağlanabilmesi açısından gereklidir.

ekonomik yapıdan, bir mekân kuramıyla kilit kavramsal bağı kuran [yapı] olarak söz etmektedir. Yani, burada, kentin, ideolojik (kültürel) bir birim olarak tanımlanması reddedilmektedir. Bu düşünce, Castells'in hem kent sosyolojisini hem de Lefebvre'yi eleştirisinde, yani toplumları üretim tarzlarına göre tanımlayan görüşün aksine; belli bir toplumun doğasının (özünün) tümüyle kentsel olarak nitelenebileceğinin ileri sürülmesindeki yanlışlığın eleştirisinde geliştirdiği savlarının sonucudur. Benzer şekilde, kentin politik-yasal bir bütünlük olması gerçeğine karşın politik yapı reddedilmektedir. Çünkü modern kapitalizm ilişkilerinin mekânsal or-

ganizasyonu, politik süreçlerden çok, giderek daha fazla ekonomik süreçlerin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Castells'in belirttiği gibi " Bu bir raslanı değildir. Çünkü eğer, her bir toplumda mekânsal birimler, başat düzeye (dominant instance) göre tanımlanacak sa, üretim tarzının niteliği feodalizmde politik yasal, kapitalizmde ise ekonomik olacaktır (1977:235)". Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere, bizler pek de öyle, elemanın mantıksal bir süreciyle olmayıp; tersine, yapısalcı fonksiyonalizmin, mekânsal ilişkilerin her yönüyle ekonomik yapının egemenliği altında olduğu şeklindeki teleolojik zaafıyla karşı karşıyayız. Çünkü, Althusser'e (1970) göre ekonomik yapı kapitalizmin tartışmasız tek başat yapısıdır. Castells'in indirgemeciliği; kuramın, analizin önüne geçtiğini dikte

ettiren yapısalcılığın bilgi kuramsal zorunluluklarından kaynaklanmaktadır. Yani, ekonomik öge Castells tarafından "Kentsel"i tanımlamak için kullanılmaktadır. Çünkü böylesi bir tanımlama, mevcut üretim tarzında

"Kentsel sistemin" keşfi, sonuçların önceden bilinmediği ve analitik kategorilerin bu sonuçlara uydurulmak için üretildiği Althusserciliğin, gidimli doğasının tipik özelliği olan indirgemeci bir sav aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

ekonomik ilişkilerin diğer ilişkiler üzerinde egemen olduğu şeklindeki Althusserci "buluş"la uyum sağlanabilmesi açısından gereklidir. Castells, kesin sınırlarıyla, kentsel olarak tanımlanabilecek bir analiz nesnesini bulmaya yönelik girişiminde; ekonomik, yapının "üretim araçları ve iş gücü" olmak üzere iki temel ögeden oluştuğu şeklinde yeni bir ayırma girmektedir. Kentsel 'in kuramsal özgüllüğünün saptanmasına yönelik olarak, birinci durumda izlediğimiz çaba, bölgesel (regional) problemlerin analizine yol açar. [Ancak] bu bölgesel sorun reddedilmektedir. Çünkü, bölgesel sorun tek bir başat düzeyin katıksız bir ürünü olmaktan çok, üç yapının hepsinin eklemlenmesinden kaynaklanan ilişkileri sergiler ve üretim mekânı, kentsel özellikleri göz ardı eden sürekli bir ağ oluşturur (1977:236). Sonuçta, Castells kentsel birimi, "doğrudan üretim sürecine dayandırarak açıklamak" (yani bölgesel sorun) yerine işgücüne ilişkin süreçlerce tanımlanması görüşünde karar kılmaktadır. Nitekim, Castells şunu söylemektedir:

"Şu hipotezi öneriyorum: ileri kapitalist toplumlarda, mekânı yapılayan süreç; iş gücünün basit ve genişletilmiş yeniden üretimine ilişkin olmalıdır; şu kentsel pratik olarak adlandırılan şey, sürecin bir bütün olarak toplumsal yapı ile eklemlenmesi anlatır.....Öyle görünüyor ki; firmalar, üretim sürecine göre ne ise, kentsel birim de yeniden üretim sürecine göre odur. Bu nedenle; kentsel birim, yalnızca olayların geçtiği yer (loci) olarak değil; toplumsal yapı üzerindeki belirli etkilerin kaynağı olarak değerlendirilmelidir (örneğin; tıpkı firmanın, yani üretim biriminin niteliklerinin, barındırdıkları sınıf ilişkilerinin ortaya çıkmasını ve biçimlerini etkilemeleri gibi) [1977:237].

Bu nedenle, Castells'e göre; "kent", iş gücünün yeniden üretiminin mekânsal birimidir. Yapılı çevrenin üretimi, yapıların (E.P.I) oluşturduğu bütünlüğün topyekün bu sözü edilen mekânsal birimle eklemlenmesini sağlayan süreçlerle gerçekleşir. Bu ise, Castells'in adını koyduğu "kentsel sistem" ile tanımlanır. O bunu daha sonra öğeleri ve başat düzeyleri içeren ve benim de daha sonraki çalışmada terkettiğini ekliyebileceğim, yeni bir biçimsel (formal) analizi kullanarak tanımlamaktadır. Kısacası, "kentsel sistemin" keşfi, sonuçların önceden bilindiği ve analitik kategorilerin bu sonuçlara uydurulmak için üretildiği Althusserciliğin gidimli doğasının tipik özelliği olan indirgemeci bir sav aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Özette, Castells'in mekân kuramına ilişkin yaklaşımı şu özellikleri içermektedir: Birincisi, yaklaşımı, Althusser'in yaklaşımının, yapılı çevrenin üretiminin açıklanmasına uygulanmasıdır. İkincisi, bu yaklaşım, "kent" terimini kurtarma girişimidir. Bu ise, kentin kuramsal özgüllüğünü, onun yapılı çevreyi üreten yapısal sistemin mekânsal birimi olmasıyla tanımlayarak gerçekleştirilir. Ancak Castells'in kitabına eklediği "meşhur" sonsöz kadar eski olan bir şey var ki; o da, birinci girişimin çok açık biçimde başarısız olduğudur. Sonuçta, Castells "yararlarını" yeniden değerlendirerek ikinci konuya ağırlık vermektedir. Bu çabasında Castells, kentsel birimi açıklayışının, müdahaleci devletin mekânla eklemlenmesinin ve kolektif tüketim sürecine dayalı modern toplumun kriz temelini su yüzüne çıkardığını keşfeder. O şunu söylemektedir:

"Burada, kentsel olarak tanımlanan temel problemlerin gerçekte kolektif tüketim süreçleriyle veyahutta Marksistlerin, iş gücünün yeniden üretiminin kolektif araçlarının örgütleniş olarak adlandırdığı süreçlerle ilgili olduğunu söylüyorum. Yani, belirli tarihsel nedenlerin sonucunda; nesnel olarak toplumsallaşan tüketim araçları, temelde üretimleri, dağıtımları ve yönetimleri açısından devletin müdahalesine bağlıdır [1977:440].

Kollektif tüketim süreçleri, devletin, eğitim, rekreasyon, sağlık denetimi, konut ve de Castells'in işgücünün yeniden üretimi için gerekli saydıklarına benzer

Ancak, analitik ilgi alanının buradaki kayışı Castells'in artık kendi başına (per se) bir mekân kuramından çok, kentsel problemlerin kuramıyla ilgilenmeye başladığını gösteriyor. Sonuçta, Castells, kentsel tanımına sokulan sorunların çoğunun kolektif tüketim problemiyle ilişkili olması gerçeğine yoğunlaşmaktadır. Bu analiz sayesinde, Castells, kentsel konuları kuramsal yönden daha kullanışlı bir yaklaşımda "yeniden tanımlamaktadır".

kamu mallarına yaptığı desteği anlatır. Castells'e göre bu konular "Urban Question" kitabında toparlanabilmektedir. Yani, "kolektif tüketim araçlarının, bütün toplumsal grupların günlük yaşamları temelinde örgütlenmesi: konut, eğitim, sağlık, kültür, ticaret, ulaşım, vb" (1978:3)".

Ancak, analitik ilgi alanının buradaki kayışı, Castells'in artık kendi başına (per se) bir mekân kuramından çok, kentsel problemlerin kuramıyla ilgilenmeye başladığını gösteriyor. Sonuçta, Castells, kentsel tanımına sokulan sorunların çoğunun kolektif tüketim proble-

miyle ilişkili olması gerçeğine yoğunlaşmaktadır. Bu analiz sayesinde, Castells, kentsel konuları kuramsal yönden daha kullanışlı bir yaklaşımda "yeniden tanımlamaktadır". Bu yüzden, Castells, bizleri, üretim mekânı kuramı yerine bir anlamda başka bir yere, Martindale'in (1962) dikkat çekmiş olduğu gibi, kent sosyolojisinin ilgi alanını, sosyal patolojinin gerçekleştiği yer olarak görülen kente (city) kaydıran Chicago Okulu'nun dünyasına götürmektedir. ilgi alanının, mekânın nasıl üretildiğinin açıklamasından, kent-

sel problemlerin nasıl üretildiği veya neyin en sonunda kapitalist toplumun kriz kuramını oluşturacağı (1978,1980) konusuna kaydıran Castells' de yukarıdakine benzer düşünce çizgisini bulmaktayız. Castells, Urban kavramına analitik önem kazandırabilmek için; Althusserci patikada, çok uzun bir yol katetmiştir. Bu söylem tarzının sınırlamalarını başka hiçbir şey şu iki gözlemden daha iyi sergileyemez: Kolektif tüketim kavramını Dunleavy (1980) tarafından kentsel politik bilimin kapsamını tanımlamak için kullanılırken, Saunders aynı kavramı, kent sosyolojisinin kapsamını özgün biçimde tanımlayan bir kavram olarak koyuyor. Yani, kentteki (city) problemlerin yapısal düzeyde derinden kolektif tüketim süreçlerini içerdiğini göstererek, "kent" teriminin yeniden gündeme gelmesini savunan araştırmacılar doğrusu, bu aşamadan sonra kavramı farklılaştıran akademik çerçevenin ne olması gerektiği konusunda kararsız kalmaktadırlar.

Lefebvre'nin Düşüncesinde Kentsel Kavramı

Castells'in tersine Lefebvre, Weber'inkinden farklı olmayan tarihsel bir sav ile kentsel'in özüne ulaşmaktadır. Lefebvre'e göre, kapitalizm, topyekün olarak tamamlanmamış bir tarihsel tasarıdır. Üretim tarzı olarak, kapitalizm, yaşayabilmek için, Marx'tan bu yana değişmiş ve niteliğinde farklılaşmalar olmuştur (1973). Lefebvre, kapitalizmin hayatta kalabilmesini, O'nun üretim tarzının gerektirdiği toplumsal üretim ilişkilerini, sürekli bir temelde yeniden üretebilmiş olmasına bağlamaktadır. Bu ise, bunca yıldan beri kapitalizmin mekânı kullanışı ile başarılmıştır. Yani kendisi için farklı bir mekân yaratarak, yeniden üretim yoluyla egemenliğini gerçekleştirmiştir. Kendisinin de söylediği gibi;

Kapitalizm bir yüzyıldan bu yana kendi iç ilişkilerini (çözmese bile) yumuşatmayı becerebilmiş ve "büyümenin" sağlanmasında başarılı olmuştur. Bunun, ne pahasına olduğunu kestirebilmekten uzağız ancak araçlarını biliyoruz: Mekâna yerleşerek ve bir mekân üreterek [1973:21].

Bu yüzden, Lefebvre temel kuramsal vurgusunu yeniden üretim rolü üzerine yapmaktadır. Ancak Castells'den, farklı olarak Lefebvre, bu sürecin birbirinden farklı üç yönünü değerlendiren tarihsel tezle sınırlanmaktadır; yani ailece gerçekleştirilen biyolojik yeniden üretim, iş gücünün yeniden üretimi ve üretimin toplumsal ilişkilerinin yeniden üretimi (1974:42). Bu düzey ve süreçleri, birlikte varoluş ve bütünlük durumunda tutan şey sosyal mekânın eylemidir. Lefebvre'e göre sosyal mekânın özünü, kent merkezinde kendini gösteren günlük yaşam oluşturur. (Buradaki kent merkezi), daha çok prekapitalist tarihsel kentle ilişkili toplumsal yoğunluğun bir koşuludur. Kendisinin de söylediği gibi, "üretim ilişkilerinin yeniden üretiminin tam yeri, parçalara ayrılmış

olmasına karşın çok daha geniş bir mekâna yayılan kapitalizm: öncesi (tarihsel) kenttir "city" (1974:66). Bu yüzden, üretim ilişkilerinin, kapitalist sistemin sürekliliğini sağlayan yeniden üretimi, yığılma (agglomeration) etkilerine bağlıdır ve

Mekânsal bir biçime gevşekleşir, o da kent merkezi dir. Son dönemlerde bu merkez, işlevlerine bağlı olarak bölünmelere uğramış ve metropoliten bölge içinde yayılmıştır. Bu durum kapitalist ilişkilerin yeniden üretiminde bazı sorunlar ortaya çıkarmıştır (Birazdan tartışacağımız konu). Kısacası, kent yalnızca yapı bir çevreden oluşmayıp, gerçekte Kapitalist gelişmenin öznesidir de [Lefebvre, 1972:44].

Bu mekânda kapitalizmin bütün ilişkileri yeniden üretilmekte ve kentsel mekânın düzenlenmesi yoluyla kapitalizm ayakta kalabilmekte yani gelişebilmektedir. En yakın diyalektik ilişkiyle, kapitalist toplumsal örgütlenme, sonunda kendisini yeniden üretecek bir mekân yaratır.

Özet olarak, Lefebvre'ye göre, "kent" in özünü, genelde kapitalist ilişkilerin, hem sonucu hem de yaratıcısı olan mekânsal bir biçim oluştururken, Castells'de bu öz, işgücünün mekânsal bir biçime bütünen yeniden üretimi sürecidir. Lefebvre'e göre; mali kriz, tarihsel kent biçimi-

Lefebvre'in devlete yaklaşımı işte tam de bu noktada ortaya çıkmaktadır. Çünkü, toplumsal mekânın ve derli toplu bir şehir biçiminin yıkılmasına koyulan, bir biçim yani bir güç çatısı olarak devletin ta kendisidir. Lefebvre'e göre, devlet ne yalnızca işçi sınıfına karşı ne de yalnızca sermayenin fraksiyonlarına karşı müdahalede bulunur; o, günlük yaşamın kendisinin düşmanıdır. Çünkü; devlet, yönetsel ve ekonomik egemenliğin soyut mekânını üretir.

nin ufalanmasının ve bu kent biçiminin merkezinin parçalara ayrılıp saçılmasının yarattığı bir genel yeniden üretim krizinin özel bir durumudur. Lefebvre, belli bir kapitalist kriz kuramına sahip olmasaydı Marksist olamayacaktı. Ancak, Lefebvre anlaşılması güç bir bakış açısına sahiptir. Çünkü, Onun kriz kuramı biraz da, kent merkeziyle ilişkili geleneksel toplumsal mekânın kayboluşunun sonucu olarak; sistemin kendini yeniden üretememesiyle ortaya çıkan bir genel krizdir. Lefebvre'in devlete yaklaşımı işte tam da bu noktada ortaya çıkmaktadır. Çünkü, toplumsal mekânın ve derli toplu bir şehir biçiminin yıkılmasına koyulan, bir biçim yani bir güç çatısı olarak devletin ta kendisidir. Lefebvre'e göre, devlet ne yalnızca işçi sınıfına karşı ne de yalnızca sermayenin fraksiyonlarına karşı müdahalede bulunur, o günlük yaşamın kendisinin düşmanıdır. Çünkü; devlet, yönetsel ve ekonomik egemenliğin soyut mekânını üretir. Bu ise günlük yaşamı ve onun ilişkilerinin yeniden üretimini destekleyen komünal veya toplumsal ilişkilerin reddi anlamına gelir. Lefebvre'e göre; bu devlet anlayışı, paris mekânında ortaya çıkan tarihsel kullanım değerlerini stratejik bir mekân uğruna parçalayan Haussmann'ın çalışmasıyla sergilenebilir.

Şehrin trafikten arınmış bir toplanma yeri olan bir meydanı (örnek, Place des Vosges) bir caddeye doğru-

değişim gösterdiğinde (örnek= Palais Royale) kentsel yaşam farkına varılmaksızın ve ciddi biçimde, dolaşımın atomlarının (otolar) boydan boyya geçtiği soyut mekâna doğru bozulma gösterir[1974:360].

Doğrusu, egemenliğin soyut mekânının üretilmesinde devletin rolüne ilişkin bakış nedeniyle ki, Lefebvre'de kent planlama (şehircilik) tümüyle sorgulanmaktadır. Yabancılaşmamış insanın varolduğu mekânsal zeminin tahribatı, soyut mekânın kent planlama ile sağlanan egemenliğiyle gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, çevreye yönelik gerçek kurtarıcı yaklaşımının henüz yeni ele alınmayı beklediği gibi cüretli bir iddiada bulunan Lefebvre, yukarıda sözü edilen türdeki bütün eylemleri kökten reddetmektedir. Kelimenin tam anlamıyla burada, ekonomik-politik veya yapısalılık adına soyut mekânın analiziyle veya bu farklı bakış açılarının günümüzün kent planlamasının görece yararları üzerine yaptıkları tartışmalarıyla karşı karşıyayız. Ancak, Lefebvre'e göre;

Akıldan çıkarmamakta yarar var; kentin, kapitalizmin ve devletin, parçalara bölünmüş kent gerçeğinin yönetilmesinde ve denetim altındaki mekânın üretimindeki stratejik aracı, "şehircilik"ten (Urbanism) ve kent planlamadan daha kötü bir düşmanı olamaz [1973:15].

Lefebvre'in tezinin yukarıdaki altındaki öğelerini biraraya getirdiğimizde, planlamanın buradaki kökten reddedilişinin Lefebvre'in şu düşüncesine yol açtığı gözlenir: Radikal eylem, her şeyden önce günlük yaşamın, soyut mekânın (yani geç kapitalizmin ekonomik ve devlet aktivitesinin soyut mekânı) egemenliğinden kurtulmasına yönelmelidir. İşte bu noktada, Lefebvre'in düşüncelerinin Castells tarafından şiddetle reddedilişini değerlendirmeye geçebiliriz: Castells, Lefebvre'in tezini iyimser bir dille proletaryanın sonunun geldiği düşüncesinin kibar bir dille ifadesi olduğu ve gerçekte hükmetmeye ilişkin yapıların temelinde olmayıp, tersine, günlük yaşamın yabancılaşmanın temelinde yeni bir politik stratejinin inşa edilmesi, çabasına yol açtığı (1977:92) şeklinde değerlendirirken, en kötüsünden de ütopyacı anarşizmin bir biçimi olarak görmektedir. Castells'in Lefebvre ile arasına çektiği çatışma sınırı, düşüncelerinin, "kente" bakışlarındaki farklılıkların politik içeriklerinin yarattığı sorunlara, özel olarak da sınıf mücadelesiyle mekân arasındaki eklemlenmeye ilişkin olanlara uygulanması noktasına varmaktadır. Bu da bir kentsel-toplumsal hareketler yaklaşımı olarak kavramsallaştırılmaktadır. Bu iki karşıt bakış açısını birarada karşılaştıracağız.

Ancak, bu karşılaştırmaya geçmeden önce, Lefebvre'e ilgili olarak son bir değerlendirme daha yapmak gerekecek. Castells'de de gözlemlendiği gibi, Lefebvre'in mekân kuramına ilişkin görüşleri de bir gelişme çizgisi izlemiştir. Bu arada değinmekte yarar var; bana göre, her ikisinin

gelişmeleri, belki de çalışmalarının özüne yönelik olarak Marksistler arasında yapılan eleştirilere bir tepkiydi. Lefebvre örneğini alalım. O'nun kentsel sorunlar üzerine yaptığı 1973 öncesindeki ilk çalışmaları, Castells'in de oldukça haklı biçimde karşı çıktığı çok yanlış bir düşünceye, yani şehirciliğin, geç kapitalizmin günümüzdeki toplumsal oluşumunda tarihin itici gücü olduğu önermesine dayanmaktaydı: Öylesi bir itici güç ki, endüstrileşmenin de

Lefebvre'in tezinin, yukarıdaki alıntıda öğelerini biraraya getirdiğimizde, planlamanın buradaki kökten reddedilişinin Lefebvre'in şu düşüncesine yol açtığı gözlenir: Radikal eylem, her şeyden önce günlük yaşamın, soyut mekânın (yani geç kapitalizmin ekonomik ve devlet aktivitesinin soyut mekânı) egemenliğinden kurtulmasına yönelmelidir.

sınıf mücadelesinin de yerine geçmektedir. (Lefebvre, 1970) Lefebvre'e yapılan eleştiriler, istisnasız, yalnızca kuramının bu sözünün ettiğimiz ilk aşamasına yönelmektedirler; bu yüzden de kentleşmenin rolünün çok daha genel, "modernlik" kavramı uğruna bütünüyle bir kenara atıldığı ve "kent" kavramının, mekân kavramı ile yer değiştirdiği, çok daha geliştirilmiş formülasyonunu göz ardı etmektedirler. (1973, 1974) . Şöyle ki; birbirine benzer Yeni-Webercisiinden Yapısalcısına kadar

bütün kolektif tüketim kuramcılarında farklı olarak, Lefebvre "kent" kavramına kendi başına bir kurumsal özgülük atfetmeye artık istekli görünmemektedir. Son dönemde, Lefebvre'in çalışmasında Kent (city), üretim ilişkilerinde ve yukarıda sözünü ettiğim yeniden üretim ilişkilerinde her tür diyalektik rol oynamaktadır. O, bu şekilde, Castells'in karşı çıktığı organizmcilik yanlışlığının üstesinden gelebilmektedir. Çok açık olan bir şey var ki, Castells'in çok yeni olan çalışmasında (Castells, 1983), Lefebvre'in gelişkin mekân kuramının ve bu kuramın kavramlarının önemli oranda kullanılmasına tanık olmaktayız. Burada, (Lefebvre'in) günlük yaşam kuramı yerini "yaşam kalitesi" üzerine yapılan nominalist bir söyleme bırakmış olsa bile bu böyledir.

Castells'in Düşüncesinde Kentsel-Toplumsal Hareketlerin Yeri

Castells'e göre, kentsel-toplumsal hareketlerin incelenmesi, mekân kuramı olarak adlandırılan sorsal ile, yani sınıf mücadelesinin sosyomekânsal bağlamıyla üretim tarzını, devleti, vs, yi bir araya getirir. O, şunu söylemektedir:

"Kentsel-politiğin incelenmesi, yani "kentsel" olarak tanımlanan süreçlerin, sınıf mücadelesinin alanıyla, sonuçta da politik düzeyin müdahalesiyle (devlet aygıtı)-politik mücadelenin ve bu mücadelenin konusunun nesnesi ve merkezi-özgül eklemlenmesine yönelik inceleme, "kentsel sorunun" sosyolojik çözümlemesinin özünü oluşturur. (1977:244).

Lefebvre gibi Castells de kent planlama ve eleştirisine yoğunlaşmaktadır (1977:251). Ancak, ikincisine göre kentsel-toplumsal hareketler kentsel-politiğin temel ilgi alanını oluşturmaktadır. İki yaklaşım arasındaki farklılık şu şekilde konulabilir: Castells, kentte, (city) politik eylem olarak neyin varolduğunu inceleyip onu açıklamaya çalışırken; Lefebvre, neyin radikal politik eylem sayılabileceği sorusuna yanıt bulma isteğindedir. Bu da, Castells'in, neden akademik Marksistler kuşağının tamamının beğenisini kazandığını göstermektedir. Castells'e göre kentsel-toplumsal hareketler, sınıf mücadelesinin iş yerinden çıkarak topluluk yaşamının mekânına girdiğini göstermektedir (ayrıca bkz: Harvey, 1976; Cox, 1981).

Bu, kuramsal düzeyde, hükmedilen sınıflar yararına daha fazla *dolaylı* ücrete (indirect wage) yönelik bir örgütlü talep olarak tanımlanmaktadır (1977:450). Böylece, sınıf mücadelesi, artık refahın bölüşümüne yönelik tarihsel ilgi alanından, tüketim gereksinimlerini özellikle de işçilerin kendilerini yeni'den üretebilmelerinin araçlarını kapsayan bir alana doğru kayma göstermektedir. Castells'e göre,

Bu sürecin, ekonomik alanda merkezi biçimde düzenlenmesinin (şirketler eliyle) söz konusu olmayışı nedeniyledir ki, devlet, bir bütün olarak tüketim sürecinin gerçek düzenleyicisi durumuna gelmektedir: Bu ise "kentsel politik" olarak adlandırdığımız şeyin özünü oluşturur (1977:451).

Kısacası, Castells'e göre, tabandaki politik çalışma, topluluğa aktarılan ve emeğin yeniden üretimine ilişkin gereksinimlere yönelik talepleri içeren bir sınıf çatışması biçimidir. Kapitalistlerin, bu çatışmayı birbirinden bağımsız olarak da birlikte hareket ederek de düzenleyemeyişleri nedeniyledir ki, devletin müdahalesi zorunlu hale gelir. Çok yaygın bir tartışmada Castells (1978), yerel devlet müdahalesinin, sözü edilen çatışmayı çözmek bir yana onu şiddetlendirdiğine; hem de bunu tek bir şekilde yaptığına işaret etmektedir. Kollektif tüketim, kentsel çevrede (milieu) karşımıza çıkan politik çatışmayı, bir çok grubu ve birbirinden son derece farklı politik konumları kapsayacak biçimde genelleştiren ve genişleten ve kimi zaman da sınıf çizgileriyle kesişen toplumsal ayrılıkları ortaya çıkarır. İşte, bu "yeni" ayrılıkların, kollektif tüketim mal ve hizmetlerini eşitsiz sunuşu nedeniyle, yeni eşitsizlik kaynaklarını doğuran yoğun devlet müdahalesiyle yaratıldığı düşüncesi Castells'in kuramının tam da özünü oluşturur. Onun da belirttiği üzere, bu eşitsizlikler,

"...sınıf ilişkilerindeki konumla ilişkili olmayıp, tersine, tüketim sürecindeki konuma denk düşer; tıpkı bu

sürecin özgül elemanlarındaki ve de bu sürecin yer aldığı kentsel sistemin birimlerindeki konuma denk düştüğü gibi... Ancak, toplumsal gruplar arasındaki bu eşitsizlikler sınıf sisteminden tümüyle bağımsız değildir. Çünkü, sınıf sisteminin mantığı tüketim örgütlenmesini belirlemektedir. Ancak, eşitsizliğin özgül yapısında tanımlanan konumlar sınıf ilişkilerinin yapıyla bire bir bağdaşma içinde değildir. İşte, bu anlamda, toplumsal eşitsizliğin yeni sonuçlarının özgül üretimiyle karşı karşıyayız [1975:191].

Castells'in kuramında, eşitsizliğin sözü edilen bu yeni kaynaklarının ortaya çıkardığı kentsel-toplumsal hareketler, o zamana değin, kapitalist çıkarların karşısındaki çatışmaya hiç karışmamış nüfusu da ekleyerek, işçi sınıfı mücadelesini güçlendirme potansiyeline sahiptir. Burada, böylesi bir bütünleşmenin nasıl ve hangi mekânizmalarla sağlanacağı, ve de devlet müdahalesinin, nihai durumda nasıl oluyor da böylesi bir kadim role sahip olabildiği konuları-kapitalist krizin yükselişinin kaçınılmaz sonuçları olacağı düşüncesinin ileri sürülmesi dışında pek açıklanmamaktadır. Yani, Castells'in vurgusu neyin varolduğunun açıklanması üzerinedir; özellikle de kentsel-toplumsal hareketlerin, kapitalizmin, azalan kâr oranları sorununun, devletin kollektif tüketim alanındaki müdahalesiyle çözülememesi sonucu ortaya çıkan genel kriziyle ilişkilendirilmesi üzerine.

Castells'in tersine, Lefebvre'in kentsel politiğin öğelerini ayrı bir yere koymak ve analiz etmek gibi bir niyeti bulunmamaktadır. O, daha çok, kapitalist tarzı ayakta tutan mülkiyet ilişkilerinin ve devletin karşısındaki politik mücadelenin (egemenlik biçimlerini hedef alan mücadelenin izleri bulunsun veya bulunmasın)

Castells'in vurgusu neyin var olduğunu açıklanması üzerinedir; özellikle de kentsel toplumsal hareketlerin, kapitalizmin, azalan kâr oranları sorununun, devletin kollektif tüketim alanındaki müdahalesiyle çözülememesi sonucu ortaya çıkan genel kriziyle ilişkilendirilmesi üzerine.

başlatılması konusunda ilgilenebilir. Lefebvre'e göre (Ayrıca bkz: Mingione, 1980; Theret, 1982) tüketim konusuna kuramsal yönden yapılan vurgu, kapitalist üretim ve yeniden üretim ilişkilerinin incelenmesinde yanlış bir dikotomiye yol açmakta ve kapitalist toplumu *değiştirmeyi* arzu eden bir düşüncenin temel ilgi noktasını kaçırmaktadır. O'nun da belirttiği üzere,

Nitekim, 1872'de, Engels'e göre, ne kulübeler (günümüzde "banliyö bungalovları" diyoruz) ne de işçi barakaları (günümüzde bunların yerini "çok kötü konut projeleri" alıyor), temel problemin, çözümünü getirir. Buradaki temel problem konut problemi değildir. Bu ise, devrimci yönde dönüşüm problemini gizlemektedir (1970:111).

Yani, Lefebvre'e göre kapitalist sistemde iktidarın dönüştürülmesi probleminin odağını, mevcut mülkiyet ilişkileri oluşturmaktadır; yoksa devletin tüketim alanına müdahalesi değil. Bu bakış açısından hareketle, "kollektif tüketimin" incelenmesi akademiktir.

Lefebvre'in Düşüncesinde Kentsel-Toplumsal Hareketlerin Yeri

Lefebvre, praxisin mekânsal bir bileşeninin olması gerektiği; ve diğer el koyma biçimleri, sınıf mücadelesinin çıkarını gerçekleştirirken mekâna el koyulmasının ve bu mekânın denetim altına alınmasının gerekliliği ile ilgilenmektedir. Bu ise bir parça cesaret ister; yani mekânda var olduğumuza göre toplumun radikal dönüşümünün herhangi bir anda gerçekleşebileceğinin düşünülmesi, devrime doğru yolculuk etmeye gerek yok. Baskının ve sömürünün güçleri, mekânın biçimleri olarak kendilerini açığa vurmaktadır. Politik-ekonomik baskınlığın bu "soyut mekân" her yerde karşımıza çıkar. Bu nedenle Lefebvre, Castells'in ileri sürdüğü gibi (yukarıya bkz.) yalnızca günlük yaşamın dönüştürülmesi konusuyla ilgilenmemektedir. O, Marksist düşüncenin, mülkiyet ilişkilerinin kapitalist sistemin ayakta durabilmesindeki önemli rolünün kavranmasına ve kendi mekânını üretecek ve aynı zamanda da sınıf mücadelesinin çıkarları yönünde müdahalede bulunacak bir radikal hareketin gerekli olduğu düşüncesine yönlendirilmesiyle ilgilendirmektedir. Günlük yaşamın dönüşümü, mekânın radikal dönüşümü ile birlikte yürümektedir. Çünkü, biri diğerine sıkı sıkıya bağlıdır. Peki, bu anlayışın, eylemlerini mekândan soyutlar görünen diğer Marksistlerin tercihlerinden ne farkı vardır. Bunlar geçmişin getto alanlarından, kendi kafa "emekleriyle" seçtikleri yeni araştırma alanlarına doğru yol almaları nedeniyledir ki, bir yandan da toplumun şu şaşılması meta fetişizmini ve katmanlaşmış toplumsal hiyerarşisini yeniden üretmektedirler. Lefebvre'e göre,

Kentsel sorunsalın en çetin problemlerinden biri de, ilgili tarafların aşırı ölçüdeki pasifliğidir. Peki kullanıcıların bu sessizliği niye? [1970:239].

Yoksa armağanlarla uyutuluyor muyuz? Günümüzün sistemi bizleri, konut sahipleriyle kiracılar, toplu taşıma kullanıcıları ile otomobil sahipleri kazançlı işlerde çalışanlar ile ekonomik anlamda saf dışı kalanlar olarak ya da kısaca mülkiyet ilişkilerinden çıkar sağlayanlarla (ister kamu araçlarıyla isterse de özel araçlar sayesinde çıkar sağlıyor olsunlar) bunların kurbanları olarak ayırmaktadır. Peki, Marksist akademisyenlerin bu eşitsizliklerin sadece gözleyicileri olmak gibi bir role razı olmalarını sorguladık mı?

Bunlar radikalizme, bir yandan meslek haline gelen teorik bir aktivite olarak, diğer yandan da günlük yaşamlarında ve yaşam çevrelerinden tümüyle kopup egzotik türden bir Lakancılıkla ilgilenen bir praksis olarak ayırarak sahip çıkmaktadırlar. Baskının biçimleri tepeden ır-

nağımıza kadar günlük yaşamımızın her yerine sinmiştir. Yoksa yalnızca teorik konulardan esinlenen bir yolculuğun sonunda değildir. Guy Debord'ın işaret ettiği gibi;

Bugün günlük yaşamı eleştirememek en ciddi krizi - özellikle de en modern ülkelerde - girederek yaygınlaşan politik uyusukluk ve yeni-cehaletle ortaya çıkan, günümüzün artık tümüyle çürümüş kültürel ve politik biçimlerin ömrünün uzatılmasını onaylamak anlamına geliyor. Diğer yandan, süregiden günlük yaşamın içinden yapılan bir radikal eleştiri, geleneksel kültürün ve politikanın yerinden edilmesine yani yaşama ileri düzeyde bir müdahaleye yol açabilir [1961].

Bu ileri düzeyde müdahale gerçekleştirilmeyi beklemektedir. Lefebvre'e göre günlük yaşamın eleştirisi, mekânın dönüştürülmesi problemine yönelmektedir. Çünkü; bizleri, günlük yaşamda çevremizde yer alan şeylerin ivediliğinde maddileşerek varlığını sürdüren ilişkileri kavramaktan alı koyan bir engel bulunmaktadır. Marksist tasarı, bir tür zihinsel ertelemecilik tarzına (mode of procrastination), yani radikal eylemin hayata geçirilmesinden kopup, bitmemecesine kendi kendine yeterli ve Marx'ın da, çok zaman önce dikkat çektiği bir şeye, bir kuramsal tasarıya dönüşmüştür. Lefebvre'e göre;

Tasarının yazarları

- Ütopyasız, neyin mümkün olduğunun keşfedilmesinden yoksun bir düşüncenin varolamayacağını*
- Belli bir pratiğe deyinmeyen bir düşüncenin olamayacağını akavramışa benzemiyorlar. [1970:239].*

Bu yüzden, Lefebvre, Marksist düşünceye iki düşünce tarzını yerleştirmektedir; ütopyacı ve stratejik. Birincisi, neyin varolduğuna ve bunun Marksist bir dille açıklamasına değil, neyin olanaklı olduğuna ve hümanist bir toplumda neyin gerektiğine yapılan bir vurguyu anlatır. Sonuncusu, ya da strateji ise, Marksist düşüncenin artık bir bilim olarak yer almadığı ontolojik bir durumda politikaya uygulanmasını gözetir. Böylesi bir dönemde, yalnızca stratejik müdahalelerin anlamı kalır (Bkz. Hirst 1979). Giddens'e göre (1973:14), Marksizmin tarihsel iklimini daima iki eğilim oluşturmıştır; bir yanda bilimsel geçerliliğini ileri sürmesi eğilimi, diğer yanda da kendini "ahlaki bir eylem kılavuzu" olarak sunması eğilimi. Ancak, Giddens Marksistlerin karşı karşıya kaldığı iki tercihi bu biçimde ortaya koyarken hatalıdır. O "tasarı" kavramını Lefebvre'in ve Sartre'in kullandığı anlamda; yani "politik hesap" yoluyla felsefenin göreciliğinin (relativizm) yığın (Hirst, 1979:3), iyi tanımlanmış bir hedefe doğru amaçlanan ve sağlam araçlarla ilerleyen bir stratejik müdahale anlamında

M.GOTTDIENER

kullanabilmekten uzaktır.

Mekân kuramı üzerine yapılan tartışmanın çerçevesi içinde Castells, yukardaki düşünce çizgisine karşı çıkmaktadır. Çünkü, Lefebvre, ilk çalışmalarında, kendi günlük yaşam kavramını sınıf mücadelesinden koparmış izlenimi uyandırmıştır. Bu yüzden Castells, Lefebvre'in kente hümanist bakışındaki ütopyacı tavrını, gerçekten de, yabancılaşmış günlük yaşamın baskıdan kurtulabilmesinin aracı olarak görmek isterdi. Ancak, Castells, Lefebvre'in kavramının, toplumsal ilişkileri üreten ve günlük yaşama özgürlüklü bir toplumsal içerik kazandırdığı da ileri sürülen fiziksel bir biçimden, yani radikal politik hareketin döş yatağı olacak bir biçimden başka bir şey olmadığını ileri sürerek karşı çıkmaktadır. Bu durum Lefebvre'i Castells'in gözünde, kentsel etkileşimin giderek artan toplumsal yoğunluğunu, onun kendi türüne özel olarak ortaya çıkan niteliklerine bağlayan Wirth ve Fischer gibi çevreci belirlenimcilerin (environmental determinists) yanına yerleştirmektedir. Castells şunu gözlemektedir:

Burada Wirth'in toplumsal ilişkilerin nasıl üretildiği ile ilgili teze çok yakın bir teze karşı karşıyayız. Yani, iletişimin ve faaliyetlerin artmasıyla birlikte, özgül gelişmeyi, beklenmedik bir mutluluğu, sosyalliği ve arzuyu güçlendiren şey, yoğunluğun, yoğunlaşmanın sıcaklığının kendisi oluyor. Sosyalliğin bu mekânizması (organizmciliğe sıkı sıkıya bağlı), sahip çıkabilmesi oldukça zor bir hipotezle haklı çıkarılmaya çalışılır:

"Toplumsal ilişkilerin, uzaklığı, ortadan kalktığı koşulda ortaya çıktığı" hipotezi. Ve bu da, son tahlilde kentsel'in özünün ne olduğuyla ilgilidir. Şehrin kendisi birşey yaratmamasına karşın, yaratımları topluyor olması nedeniyle, onların açılıp büyümesine gelişmesine olanak sağlar [1977:90].

Castells'in belirttiği üzere, Wirth'cü akım da diğer yoğunluk kuramcılarından farklı olarak, Lefebvre, bu formülasyondaki acemi organizmciliğin farkındaydı. Bu nedenle, Lefebvre, "kentsel olanın" aktif devrimci yönünü "kent (city) üzerindeki hak" veya devrimci bir praksisin parçası olan ve baskı altında olmayan bir eylemle mekânın ele geçirilmesi olarak tanımlamıştır. Marksist düşünce ile biçimlenen bu tür eylemler, devletin, mekâna kent planlama biçimindeki müdahalesine tam bir tezat oluşturur. Ancak, bu adım, Castells'in gözlediği gibi, Lefebvre'in "kentsel" etkileşimin rolüne ilişkin özgün anlayışını, mekânsal belirlenme yanlışlığından kurtarmaya yetmez (1977).

Pür çevreci belirlenimciliğini ve de "kentsel" kavramının, hızlı biçimde yoğunluk yitirime (deconcentration) uğrayan bir toplumsal formasyon söz konusu olduğunda geliştirdiği sınırlamaları aşma isteği nedeniyeldir

Marksist tasarı, bir tür zihinsel ertelemeçilik tarzına (mode of procrastination), yani radikal eylemin hayata geçirilmesinden kopup, bilmemeceğine kendi kendine yeterli ve Marx'ın da, çok zaman önce dikkat çektiği bir şeye, bir kuramsal tasarıya dönüşmüştür.

ki; Lefebvre, kuramını mekânı içerecek biçimde genelleştirme gereğini hissetmiştir (1973, 1974). Daha önce de değinildiği gibi Castells'in Lefebvre'i eleştirisi, Onun, mekân konusundaki olgun görüşlerinin henüz yayınlanmadığı bir zamanda ortaya atılmıştır. Lefebvre kendi "kentsel" kavramını bir kenara atarken aynı zamanda, tarihte herhangi bir soyut mekânsal biçimin itici bir güç haline gelebileceği şeklinde ki düşüncesini de terk etmiştir. Doğrusu, Lefebvre sınıf mücadelesiyle doğrudan ilişkili bir radikal eylemin gerçekten özgürlüklü olabilmesi için mekânsal bir bileşene sahip olması gerektiğini savunmuştu. Lefebvre, daha sonraki çalışmalarında, dönüşümün itici gücünü, toplumsal mekânın kullanım değerlerini, soyut mekânın değişim değerlerinin egemenliğinden kurtaracak bir mal etme (appropriation) eyleminde görmektedir. İşte, çok daha karmaşık ve çok boyutlu sınıf praksişi kavramının, somut ve maddi karşılığı durumunda ki mekânsal bir praksis sayesinde hükme ilişkilerinin soyut mekânı ortadan kaldırılabilir. Lefebvre şunu söylemektedir.

Toplumu değiştirmek "yaşamı değiştirmek", eğer sahip çıkılan mekânın üretim gerçekleştiriyorsa bir anlam ifade etmez. 1920 ve 1930 arasında Sovyetler'deki Konstrüktivist akımdan ve onların başarısızlıklarından şunu öğreniyoruz: yeni toplumsal ilişkiler için yeni mekâna gerek vardır ve bu tersi için de geçerlidir. "yaşamı değiştirmek!" Negatif bir ütopya olarak şairlerin ve filozofların konusu. Şimdi bi düşünce politik anlamda ele alınıyor; "daha iyi yaşayınız" "yaşam kalitesi" vb. Soyut mekân, çok somut sınırlamalarıyla birlikte olağan varlığını sürdürdüğünü ve ortada teknik ilerlemelerden başkaca bir şey bulunmadığı ve de iş, ikamet, dinlenme mekânlarının birinden kopuk konumlarını korudukları ve ancak politik denetim yoluyla bir araya getirilebildikleri sürece, "yaşamı değiştirmek" tasarısı kimi zaman bir kenara atılveren kimi zaman yeniden sarılan bir slogandan öteye geçmeyecektir [1973:72].

Lefebvre'in mekân kuramında, üretim araçlarının toplumsallaştırmasının, toplumsal nüfuz ilişkilerinden (social relations of domination) kurtulmayı amaçlayan hümanist tasarım gerçekleşmesi için yeterli olmadığı anlayışı vardır. Lefebvre, burada, Rusya'daki devlet denetiminin, sağlıksız sonuçlarını düşünmektedir. Sınıf devriminin yanı sıra,

Lefebvre kendi "kentsel" kavramını bir kenara atarken aynı zamanda, tarihte herhangi bir soyut mekânsal biçimin itici bir güç haline gelebileceği şeklindeki düşüncesini de terk etmiştir.

günlük yaşamdaki devrimin yürütülebilmesine olanak sağlayan bir mekânın üretimi zorunludur. Mekânsal pratiğin dışında tutulduğunda, bu radikal eylem, yalnızca semboller veya Marksist düşünceye, günlük yaşamın ilişkilerinde hümanist toplumsal ilişkileri ger-

çekleştirmek gibi bir çıkarı olmadan sarılan "güllünc bir kurtuluş edebiyatını" üretebilir.

Modernliğin mekânında bütün gruplar referans noktalarını kaybederler. Bunlar ya yok olup giderler ya da parçalanırlar. Bu ise, Tanrı'nın takdirinin yerine geçen "Modern Ordeal" (İşkence)dir. Gruplar, sınıflar ve sınıf fraksiyonlarının "özne-ler" (subjects) olarak algılanması ve ortaya çıkışları yalnızca kendi mekânlarını oluşturmalarıyla (üretmeleriyle) olur. Kendine ait bir morfoloji üreterek, mekâna damgasını vurma olanağı bulamayan düşünceler, betimlemeler ve değerler bir takım semboller olarak kuruyup giderler, soyut düşüncelere ve fantazilere dönüşürler. Dayanıklı morfolojiler (dini yapılar, politik anıtlar) geçmişin ideolojilerini taşımalarına karşın, yeni düşünceler (örneğin sosyalizm) belli bir güçten yoksun olmasalar da kendi mekânlarını üretememektedirler. Bu düşünceler, yaşayabilmek için kendilerini tali bir tarihsel özellik ve "güllünc bir kültürle" beslerler. Bu bakımdan, "semboller dünyası" bir geri çekilişin sonucudur. Sahip çıkılan mekâna ne yönlendirilmemişse; o, boş ve anlamsız sembolle ve ifadelere dönmüştür [1974:479]

"Toplumu değiştirmek", "yaşamı değiştirmek", eğer sahip çıkılan mekânın üretimi gerçekleşmiyorsa bir anlam ifade etmez. 1920 ve 1930 arasında Sovyetler'i inşa edenlerden ve onların başarısızlıklarından şunu öğreniyoruz: yeni toplumsal ilişkiler için yeni mekâna gerek vardır ve bu tersi için de geçerlidir.

Değerlendirme

Lefebvre'in mekân kuramı, bir tasarı, bir kurtuluş stratejisi önermektedir. Ancak bu, sınıf mücadelesinin terk edilmesi anlamına gelmiyor; tersine, bu, mücadelenin, radikal eylemlerle birlikte yürüyen bir mekân üretiminin önemi vurgulanarak tamamlanmasıdır. Bütün bunlara karşın, yine de Castells'in Lefebvre'i eleştirisinde belli bir haklılık payı vardır. Çünkü; Lefebvre çalışmalarında, yokluğunda alternatif günlük yaşam olasılıklarından söz edilmeyecek sınıf mücadelesinin önemini azaltmaktadır. Doğrusu, Lefebvre'in ütopyacılığı da, tanım gereği neyin mevcut olmadığını gösteriyor. Eğer bu sözüedilen olasılıklar, Lefebvre'in arzu ettiği gibi, eylemin köşetaşları olacaksa, o zaman sınıf praksişi ile mekânsal praksis arasındaki yakınlaşmayı kanıtlayacak çok net bir stratejiye gerek vardır. Castells'in, Lefebvre'in politik konumuna yönelik eleştirileri, aniden can alıcı bir noktaya bir devrim kuramcısı olarak, Lefebvre'in karşı karşıya kaldığı sınırlamalara kaymaktadır. Çünkü, o, ilk çalışmalarında, kentsel-toplumsal yoğunluğun, yani mekânsal bir biçimin, sınıf mücadelesinin yerine özgürlüğe olanak sağlayan özelliklerinin olduğunu vurgulamıştır.

Ancak, Lefebvre'in son çalışmalarında bile sınıf praksişi ile birleşen bir mekânsal praksisin tam olarak nasıl bir şey olacağının ortaya konmasına pek özen gösterilmemektedir; hem de böylesi bir kavramın çok açık önemine karşın. Dahası, günümüzde kullandığımız kent planlama ya da hümanist mekânsal tasarım kuramlarının alternatif bir türü olmanın ötesinde farklılıklar gösteren bir mekânsal praksisin doğrusu nasıl eklenileceği, konusunda Lefebvre'de çok az ve göstermelik bir düşünce bulmaktayız. Bu yüzden, Castells'in eleştirisi bir yana, Lefebvre'in en son çalışmaları bile, bizleri, sosyo-mekânsal praksis konusunda tatmin etmekten uzaktır.

Bu, bizi nereye yerleştirmekte? Marksist yapısalcılık bir bilim statüsüne sahip olma iddiasını korumuş olduğu süre içinde, bilime dayalı bir kuram ile yapısal değişimi amaçlayan bir politik hareketin, yani partinin, birbirlerini karşılıklı etkilemesiyle radikal bir programın formüle etmek olanaklıydı (Pickvance, 1977 b). Althusserciliğin düşüşü, bir özgürleşme tarzı olarak Marksizmin yeniden ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. İstese de istemesek de, tarihciliğin ve humanizmin güçlü politik düşünceler ve Marksist tasarımın temeli olarak sunulduğu Gramscigil bir dünyaya yeniden sürüklenmiş durumdayız. Yapısalcılığın sonu, bizleri bilimden yani kesinlikten yoksun bırakmaktadır. Tek varlığımız olarak da geriye, yalnızca hümanist toplumu yaratma tasarımız kalıyor.

Ancak, sosyo-mekânsal praksişi, sınıf mücadelesinin, devrimci potansiyele sahip bir tamamlayıcısı olarak gördüğümüzde; toplumsal eylemin Ortadoks Marksistler tarafından önemsiz bulunmuş, hatta yok sayılmış olanları bizlere yeni ufuklar açacaktır. Önceleri stratejik bir müdahale tarzı olarak son derece ihisaslaşmış ve fazla dağılmış bulunan Çevrecilik (Environmentalism) şimdi önem kazanmaktadır. Bu tür bir hareketten, kolektif tüketim kuramının içerdiği sorunların kendini sergilediği sonucu çıkarılmamalıdır.

Ayrıca, bu hareketi Lefebvre'in kuramsal günlük yaşam kavramını, "yaşam kalitesi"ne kuğu üzerinde bir değinme yapacağımız diye gidimli (discursive) bir tarzda kullanarak kavramamız da olanaklı görünmemektedir.

Sosyo-mekânsal praksis bakış açısına göre; çevreci hareket, mekânda dönüşümü esas alan müdahalelerin doğasını açıklamaya yönelik çok büyük bir kavramsal aygıt ve çok geniş bir sözlüğü keşfetmiştir. Benzer biçimde, savunma planlarıyla (advocacy planners), gerilla mimarları (guerilla architects) okulunun eylemleri de bizlere yeni bir pencere açmaktadır. Occanhill Brownsville (Berube and Gittel, 1969),

kira grevleri (Weissman, 1969; Lipsky, 1970), yenileme ve yeniden imar girişimlerine karşı yapılan direniş hareketleri (Davies, 1966; Rossi ve Dentler, 1961; Feagin 1983) ve konut çevresi eylemciliği (Boyte, 1979) gibi mülkiyet değişim değerlerine karşı toplumsal mekânın önceliğini, üstünlüğünü yeniden ortaya atan bu kendiliğinden ve bağımsız kolektif eylemler büyük önem kazanmaktadır. Mekâna el koymaya ya da kapitalist ekonomik gelişmenin maliyeti konusunu yeniden gözden geçirmeye yönelik kolektif girişimlere her yerde rastlamaktayız. Bunlar, ya başarısız olmakta ya da sınırlı başarı elde etmektedirler. Bunun nedeni ise, sınıf mücadelesini gözardı etmeleri ya da bu mücadeleden kopmaları olmayıp, yalnızca ve yalnızca içerikleri yönünden birbirlerinden farklı olmalarıdır. Tam tersiyle yaklaşarak, daha önce Lefebvre'in varsaydığı (1970:239) gibi, bir an için mekânı kullananların yoğun müdahaleleri sonucunda toplumun denetiminin ele geçirilebileceğini kabul edelim. Ancak sınırlı sayıdaki geto isyanları dışında bunun örneklerine rastlamış değiliz. Buna karşın, yine de, geto ayaklanmalarının bitmek tükenmek bilmeyen gücündeki özgürlükcü mekânsal mantığın türünü anlayabilmemizi sağlayacak çözümleme için gerekli zihinsel kategorileri geliştirmek zorundayız.

Buna karşın, yine de, geto ayaklanmalarının bitmek tükenmek bilmeyen gücündeki özgürlükcü mekânsal mantığın türünü anlayabilmemizi sağlayacak çözümleme için gerekli zihinsel kategorileri geliştirmek zorundayız. Bu ayaklanmalar ırksal mahrumiyetin "belirtileri" olmanın ötesinde, sosyo-mekânsal praksis olarak adlandırılabilir. Özel bir tür eyleme bağlı eylem tarzları olup, günlük yaşamın, topluluk mekânının kullanım değerlerine olan bütünsel bağımlılığından kaynaklanırlar. Komünal mekânın, günlük yaşam açısından önemi, bir çok Marksist'in yaptığı gibi ekonomi politiğin kategorilerinden birine indirgenemez. Bu anlamda, ne "kolektif tüketim" kavramının ne de değişim değeri kavramının yeterliliğinden söz edilebilir. Kültür, "toplumsal mekân" kavramının başat düzeyini oluşturduğundan; yerel yaşam çevrelerinin analizi, değişim ve kullanım değerlerinin karşı karşıya gelişine ağırlık vermelidir; yani, anlamların sembolik dünyaları ile sermaye birikimi ve mekân arasındaki karmaşık eylemlenme konusuna.

Mekâna kolektif biçimde el koyulmasının radikal yönde bir gelişim potansiyeli taşıdığı biçimindeki yanlış saptamanın kaynağı, mekânın çoğalabilir doğasında aranmalıdır. Bu böyledir, çünkü bunlar günlük yaşamın toplumsal gereksinimleri üzerine temellenirler. Fainstein ve Fainstein'in yoksul halk örgütleriyle ilgili olarak gözledikleri gibi,

Geto sakinlerini birleşmeye çağıran topluluk gruplarının sürekliliği, bunların politikalarında grup bilincini öne çıkarmış ve resmi mekânların ve yerel kurumların, gelir geçer topluluk öğeleri tarafından izlendiklerinin farkına varmalarına yol açmıştır. Ancak, önüne benzer hedefler koyan grupların sayısındaki artışa

karşın bu durum yoksul halk grupları arasında yerel veya illkesel düzeyde bir birleşmeye yol açmamıştır. [Fainstein ve Fainstein, 1974].

Topluluk-temelli politik hareketin, kendini, toplumsal bir güce dönüştürememesinin ardındaki temel nedenlerden bir de; bu grupların mekânsal niteliği olabilir. Mekânsal olarak birbirinden kopuk yörelerde yaşayan bireyler, ortak çıkarları paylaşıyor olsalar bile, fiziksel yakınlıklarının olmaması sosyo-mekânsal egemenlik koşulları altında, bu insanların, kendilerini yabancılar gibi görmelerine yol açar. Doğaldır ki, bu tür tavırlar, bireyci tüketimcilik tarzlarını özendiren mevcut mülkiyet ilişkilerinin yarattığı fetişizmle pekişmektedir; özellikle de yerel topluluğun ilgisi çok sınırlı olduğunda. İş Kategorileri arasında hatta içlerinde olduğu gibi yaşam çevreleri arasında ortak bir kitlenin oluşturulması halâ çok güç bir iştir. Bu da, bölgelerin kendilerine haz içsel zorunluluklarından kaynaklandığı ileri sürülen bir bölünmeden çok, tek başına kalma isteğindeki ideolojik yaklaşımla engellenmektedir (Suttles, 1973).

Sosyo-mekânsal politik eylemin sınırlı etkisinin ikinci bir nedeni de, yine günlük yaşamda aranmaktadır. O da, günlük yaşamda karşımıza çıkan ve yerel toplum örgütlerinin değişik ölçülerde eğilmek durumunda kaldıkları sorunların çokluğudur. Nitekim, örnek verilirse, Kotler topluluk örgütlerinin gündemine girmiş 41'in üzerinde sorun sıralamaktadır (1979:40). Öncelikler, bir

Topluluk-temelli politik hareketin, kendini, toplumsal bir güce dönüştürememesinin ardındaki temel nedenlerden biri de; bu grupların mekânsal niteliği olabilir. Mekânsal olarak birbirinden kopuk yörelerde yaşayan bireyler, ortak çıkarlarını paylaşıyor olsalar bile, fiziksel yakınlıklarının olmaması sosyo-mekânsal egemenlik koşulları altında bu insanların, kendilerini yabancılar gibi görmelerine yol açar.

yerden diğerine farklılıklar gösterdiğinden, birbirinden fiziksel olarak ayrılmış yerleşmelerdeki grupların, bu sorunların nasıl aktarılacağı, hatta bunların önem sıralarının nasıl saptanacağı konusunda ortak bir düşünceye ulaşmaları her zaman mümkün olamamaktadır. Politik biraraya gelişin önündeki ciddi engellere karşın son yıllarda ulusal hareketlerin sayısında artış gözlenmektedir; özellikle de yaşama çevresi eylemcilerinin (Boyte, 1979) ve kiracı hareketlerinde (Drier, yakında çıkıyor). Burada, bir nokta koyacak olursak; sosyo-mekânsal praksis, yine de

geleneksel toplumsal hareketlerle eklemlenmiş politik stratejilere dönüşmek zorundadır.

Bu buluşun önüne koyduğu en önemli saptama; yalnızca "işçi sınıfı" olarak adlandırılan abir soyutlamaya özgü eylemlere değer biçime eylemindeki çoğu radikalın, sosyo-mekânsal eylemleri, Marksist tasarıya temel atmak bir yana tali kaldığı şeklinde değerlendirmesidir. Bu şansızlıktır, çünkü, bütün sınıf traksiyonlarının sosyo-mekânsal karşı karşıya

gelişleri, yerel politikaların kapsadığı öğelerin büyük bir bölümünü içerir; özellikle de bunların, gelişmenin denetlenmesine ilişkin şiddetli uyumsuzluklar biçimini aldığı banliyolarde (Gottdiener ve Neiman, 1981). Mekân kuramı tartışmasında yapısalcı tavır, sosyo-mekânsal karşı karşıya gelişin tali statüsünün güçlendirilmesine hizmet etmiştir. Bu ise, Lefebvre'in yaklaşımına gidimli (discursive) bir yaklaşımla tarihselci ve organizmci etiketi yapılandırılmasıyla ve bu tür eylemlerin kuramsal öneminin, bunları, sınıf mücadelesinin tüketim alanında yerine geçen bir biçimi olarak tanımlayarak vurgulanmasıyla gerçekleştirilmektedir. Ancak, Harvey'in gözemiş olduğu gibi, bu tür karşı, karşıya gelişler (confrontations) kapitalist üretim tarzının özünü oluşturan taşınmaz mülkiyeti (real property) ilişkilerini sorgulamaktadır; ve de kapitalizm, bunların üstesinden gelebileceğe benzemiyor. Şimdiye kadar, devlet müdahaleleri ve güç uygulamaları, mekânı kullananların potansiyel eğilimini; birbirlerinden izole edilmiş ve çeşitli zamanlarda tekrarlanan olgunlar durumuna gelme eğilimini denetlemiştir. Marksist kentsel düşünce, doğrusu, bu çok farklı ayrılık ve çatışma (alanlarını), kapitalizmin mülkiyet ilişkilerinin ve mekânsal değişim değerlerinin kullanım değerleri üzerindeki başatlığını yeniden üreten bir sistemin belirlediğini kavrayamamıştır. Sosyo-mekânsal praksisin dönüştürücü rolünün daha net biçimde anlaşılabilmesi, Marksist düşüncenin yeniden yönlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Yani Lefebvre'in kafasındaki tasarı. Şu anda, ekonomi politığın kategorileriyle aşırı derecede yüklü olduğumuzdan, yukarıda sözünü ettiğimiz girişimi gerçekleştirebilmek için, sosyo-mekânsal kurtuluşun dilini gözden geçirmemiz gerekir. (Bkz: Gottdiener, yakından çıkıyor). Yeni bir tür hazinenin yokluğunda, mekânsal pratik, sanki kollektif davranışın bir rastlanışymış gibi algılanmaktadır. Eğer kentsel devrim geto caddelerinde başlayıp bütün kente yayılıyorsa, hem ütopyacı hem de staretejik mücadeleyi, kendi yaşam çevrelerimizdeki ortasınıf mahremiyetinin içine sokmanın günahı bize aittir.

KAYNAKÇA

- ALTHUSSER, L. (1970) *For Marx*. New York: Vintage.
- BERUBE, M. and M. GITTEL. (1969) *Confrontation at Ocean Hill-Brownsville*. New York: Praeger.
- BOYTE, H. (1979) "A democratic awakening." *Social Policy* (September/October): 8-15.
- CASTELLS, M. (1983) "Crisis, Planning and the Quality of Life." *Environment and Planning D* 1.
- (1980) *The Economic Crisis and American Society*. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press.
 - (1978) *City Class and Power*. New York: St. Martin's.
 - (1977) *The Urban Question*. Cambridge, MA: MIT Press.
 - (1975) "Advanced Capitalism, Collective Consumption, and Urban Contradictions," in L. Lindberg et al. (eds.), *Stress and Contradictions in Modern Capitalism*. Lexington, MA: D.C. Heath.
 - (1968) "Y-a-t-il une Sociologie Urbaine?" *Sociologie du Travail* 1: 72-90.
- COX, K. (1981), "Capitalism and Conflict Around the Communal Living Space," pp. 431-456 in M. Dear and A. Scott (eds.), *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*. New York:

- Methuen.
- DAVIES, J. (1966) *Neighborhood Groups and Urban Renewal*. New York: Columbia Univ. Press.
- DEBORD, G. (1961) A tape recording of a talk delivered May 17, 1961, reprinted in Ken Knabb, 1981 *Situationist International Anthology*. Berkeley, CA: Bureau of Public Services.
- DRIER, P. "The tenants movement in the U. S.: structural constraints and strategic options," in W. Tabb and L. Sawers (eds.) *New Directions in Urban Political Economy*. New York: Oxford Univ. Press.
- DUNLEAVY, P. (1980) *Urban Political Analysis*. London: Macmillan.
- FAINSTEIN, N. and S. FAINSTEIN (1974) *Urban Political Movements*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- FEAGIN, J. (1983) *The Urban Real Estate Game*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- FISCHER, C. (1976) *The Urban Experience*. New York: Harcourt, Brace, Jovanovich.
- GIDDENS, A. (1973) *The Class Structure of the Advanced Societies*. New York: Harper & Row.
- GOODMAN, R. (1971) *After the Planners*. New York: Simon and Schuster.
- GOTTDIENER, M. *The Social Production of Space*. Austin: Univ. of Texas Press.
- and M. NEIMAN (1981) "Characteristics of support for local growth control." *Urban Affairs Q.* 17. 1: 55-73.
- HARVEY, D. (1976) "Labor, capital and class struggle around the built environment in advanced capitalist societies." *Politics and Society* 6, 3: 265-296.
- (1981) "The urban process under capitalism: a framework for analysis," pp. 91-122 in M. Dear and A. Scott (eds.), *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies*. New York: Methuen.
- HIRST, P. (1979) *On Law and Ideology*. NJ: Humanities Press.
- KOTLER, M. (1979) "A public policy for neighborhood and community organizations." *Social Policy* (September/October): 37-43.
- LEFEBVRE, H. (1974) *La Production de L' Espace*. Paris: Editions Anthropos.
- (1973) *La Survie du Capitalisme*. Paris: Editions Anthropos.
 - (1972) *La Pensée Marxiste et La Ville*. Paris: Casterman.
 - (1970) *La Revolution Urbaine*. Paris: Gallimard.
- LIPSKY, M. (1970) *Protest in City Politics: Rent Strikes, Housing and the Power of the Poor*. Chicago: Rand Mc Nally.
- MARTINDALE, D. (1962) *Introduction to Max Weber's The City*. New York: Collier Books.
- MARTENS, M. (1982) "The theory of social space in the work of Henri Lefebvre," in R. Forrest et al. (eds.) *Urban Political Economy and Social Theory*. Hampshire, England: Gower.
- MINGIONE, E. (1980) *Social Conflict and the City*. New York: St. Martin's.
- PICKVANCE, C. G. (1977a) *Urban Sociology*. New York: St. Martin's.
- (1977b) "From social base to social force," in J. Harloe (ed.), *Captive Cities*. New York: John Wiley.
- ROSSI, P. and R. DENTLER (1961) *The Politics of Urban Renewal*. New York: Holmes and Meier.
- SAUNDERS, P. (1981) *Social Theory and the Urban question*. New York: Holmes and Meier.
- SOJA, E. (1980) "The socio-spatial dialectic." *Annals of the Association of American Geographers* 70, 2: 207-225.
- SUTTLES, G. (1973) *The Social Construction of Community*. Chicago: Univ. of Chicago Press.
- THERET, B. (1982) "Collective means of consumption, capital accumulation, and the urban question." *Int. J. of Urban and Regional Research* 6, 3: 345-371.
- WEISSMAN, H. (ed.) (1969) *Community Development in the Mobilization for Youth Experience*. New York: Association Press.



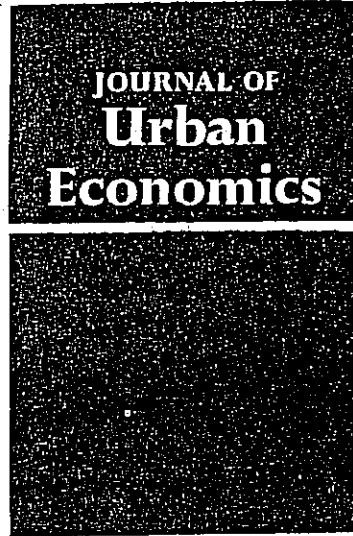
YIĞILMA EKONOMİLERİ VE BİNA YÜKSEKLİĞİ

Agglomeration Economies and Building Height

A. Girmaud

Journal of Urban Economics, Ocak 1989, Cilt 25, Sayı 1, s.17-31.

Bir dizi makalede M. Fujita ve H. Ogawa, firmalarla hanehalklarının arazi için rekabet ettikleri bir model üzerinde çalıştılar. Bu makalelerde; kentin biçimlenmesi, hanehalkları tarafından karşılanan ulaşım maliyetleri ve firmalar arasındaki yığılma ekonomilerine dayalı olarak gerçekleşmektedir. Bu yazıdaki ele alışı göre ise: bu iki unsur, araziye doğrudan doğruya yerleşmezler; ancak, konut için rekabet ederler ve firmalarla hanehalklarının mekanın her noktasındaki yoğunluğu ve kentin büyüklüğü içsel değişkenler olarak belirlenir.



HAZIRLAYANLAR:

Ömür TÜRKSOY

1978 yılında ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. 1983'de aynı bölümden yüksek lisans derecesi aldı. 1978-1985 yılları arasında Ankara Nazım Plan Bürosu'nda görev yaptı. Halen Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü'nde Araştırmacı olarak çalışmaktadır.

Harika BIÇKICIOĞLU

1983 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nü bitirdi. 1987'de ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden yüksek lisans derecesi aldı. Ağustos 1985'den bu yana Tübitak, Yapı Araştırma Enstitüsü'nde Araştırmacı olarak çalışmaktadır.

ÖN AŞAMASIZ PLANLAMA

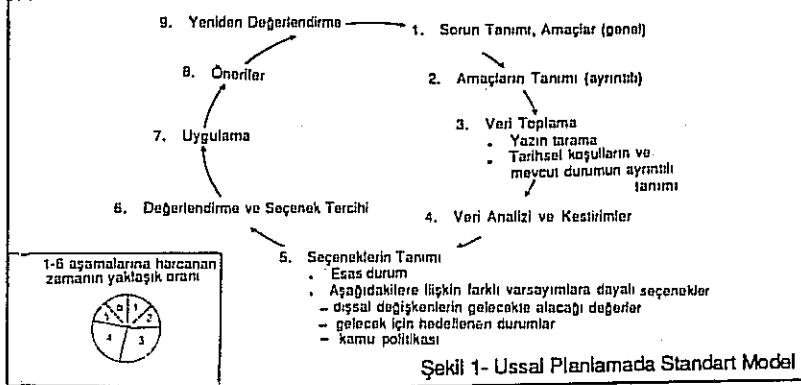
Planning Without Preliminaries

Terry Moore

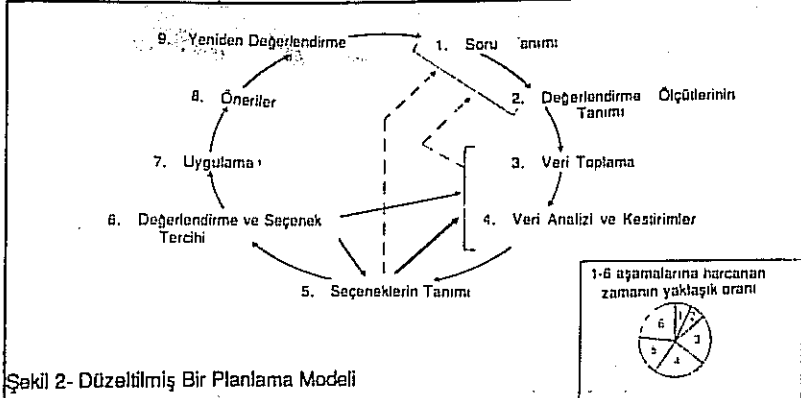
JAPA-Journal of the American Planning Association, 1988, Cilt 54, sayı 4, s.525-528.

Alışılmış planlama süreci, amaç tanımlama ve veri toplama aşamalarıyla başlar. Ancak, uygulamada, amaçların ve sıklıkla da verilerin kamu politikasındaki etkileri az olmaktadır. Karar vericiler ve seçmenleri, yargılarını ve katkılarının çoğunu, belli politikaları görmek ve bunların kendi ilgi alanlarındaki etkilerini değerlendirmek için ön aşamaların bitimine dek saklarlar.

İlk aşamaları hızla geçerek ve somut politika seçenekleri üreterek, plancılar, gerçek politika analizlerinden önceki bezginliği, büyük ölçüde önleyebilirler; gerçek kentli katılımını teşvik edebilirler ve daha iyi politikaları daha hızlı biçimde gerçekleştirebilirler.



Şekil 1- Ussal Planlamada Standart Model



Şekil 2- Düzeltilmiş Bir Planlama Modeli

PLANLAMA EĞİTİMİ: GELECEĞİ ÖZGÜR KILMA

Painning Education : Unleashing
the Future

Paul L. Niebanck

JAPA- Journal of the American
Planning Association, 1988, Cilt
54,s.4,432-442.

Planlama eğitimi heyecan verici bir
eşiktir. Planlama, kamu yaşamında
ve özel yaşamda yaygınlaşmıştır;
ayrıca, toplumu, planlama ile anlama,
uğraşma ve ilerletme potansiyeli çok
fazladır. Planlama okulları, artık, plan-
lamayı çok geniş bir alanda uyguluyor-
lar ve planlamanın tanımlamalarının da
uygulamalar kadar değiştiği izleniyor.

Bu makale, 1986-1987 akademik
yılında, 12 ünlü planlama okuluna
yapılan ziyaretler sonucunda saptanan,
planlamayı diğer alanlardan ayıran ve
eğitim kurumuna çeşitli eleştiriler geti-
ren birkaç özelliğe işaret etmektedir.
Planlamanın ayırt edici bu beş önemli
özelliliği şunlardır:

- Bilinç,
- Geniş kapsamlılık,
- İşbirliği,
- Tutumlarda uygarlık (nezaket
vs.),
- Değişime açıklık.

Yazar, incelediği planlama okul-
larında benimsenen aşağıdaki yedi tem-
el görevi irdelemektedir:

1. Öğretimde gelişme,
2. Diploma sonrası mesleki
eğitimde program bütünlüğü,
3. Genel eğitimde daha fazla tem-
sil edilme,
4. Doktora eğitiminde gelişme,
5. Uluslararası öğrenci hizmeti,
6. Temel araştırma gündemi,
7. İçtenlikle olumlu eylem.

Makale, ayrıca, planlama
eğitiminin yüksek bir iş olduğu ve
planlama eğitimcilerinin bu mesleği
dikkate değer yöntemlerle uygu-
ladıklarını vurgulamaktadır.

TEKNOPOLİS: JAPONYA'DA YÜKSEK TEKNOLOJİ VE BÖLGESEL KALKINMA

The Technopolis: High Technology and Regional Development in Japan

Kuniko Fujita

International Journal of Urban and Regional Research, Aralık 1988, Cilt 12, S.4,

Bu makalede, Japon sermaye biri-
kimi çerçevesinde; Japonya'nın Tek-
nopolis planı tartışılmaktadır. Ülkede
hakim olan güçlü merkezi yönetimin,
özellikle güçlü Uluslararası Ticaret ve
Sanayi Bakanlığı (MITI) 'nın yerine,
yerel ve bölgesel yönetim kademele-
rinde yapılan teşvikler vurgulanmak-
tadır. Makalede, merkezi yönetimin
1960-1970'lerdeki sanayi politikaları ve
yerel ve bölgesel muhalefet üzerine
görüşler ortaya konmaktadır. Bu ze-
minde, 1980'lerde yerel ekonomilerini
canlandırılması için bir araç olan yerel
yönetimlerin artan önemi, daha iyi
açıklanmaktadır. Kumamoto Teknolo-
jis'i örnek olarak el alınmaktadır. Ma-
kale, Teknopolis planının, global
ekonomi ve feminist bakış açısından
kısaca tartışılmasıyla sonuçlanmakta ve
devlete, sosyal adalet ilkeleriyle daha

uyumlu olabilecek yerel ve merkezi
politikalar önermektedir.

International Journal of Urban and Regional Research

Early housing and town planning

Planning and political legitimacy in France. The social
construction of Belgian housing. The golden age of
planning in Copenhagen

High technology and regional development in Japan

China's modernizations

The life and death of regional incentives in Sydney

Conflict and decline in the West German steel industry

Policy, politics and urban restructuring

Volume 12, Number 4, 1988

Edward Arnold

1988-1989

EYLEM NOKTALARININ YÜZEYSEL ÖGELERLE İLİNTİLİ DAĞILIMININ İSTATİSTİK ANALİZİ

A Statistical Analysis of A Distribution of Activity Points in Relation
To Surface-Like Elements

A.Okabe, T. Yoshikama, A. Fujii, K. Oikawa
Environment and Planning A, 1988, Cilt 20,609-620.

Yazının amacı, faaliyet nokta-
larının (örneğin perakende satış yerle-
ri) dağılımının, park gibi yüzeysel al-
tı yapı öğelerinin konumlarından
bağımsız olduğu hipotezini sınavacak
bir istatistik model oluşturmaktır.
Bunun için; çalışmada, önce, rastgele
bir noktanın en yakın bir yüzeysel
kullanımdan uzaklığının olasılık
yoğunluk fonksiyonu (probability den-
sity function) elde edildi. Daha sonra,
bu fonksiyon kullanılarak, yüzeysel
kullanıma bağımlılık ölçüsü, R, or-
talama "en yakın komşu mesafe-
si"nin, beklenen "en yakın komşu

mesafesi"ne oranı olarak hesaplandı.
Bu ölçü, coğrafya ve ekolojide
sıklıkla başvurulan en yakın komşu
mesafesi ölçüsünün bir uzantısıdır.
Üçüncü olarak, R ölçüsünün istatis-
tik kullanımı gösterildi. Ölçüyü, ge-
ometrik olarak hesaplamının güçlüğü
nedeniyle; dördüncü aşamada, R
değerini sayısal olarak hesaplama
yöntemi geliştirildi. Son olarak da,
bu yöntem kullanılarak, Tokyo'da üst
sınıf apartmanların dağılımının,
büyük parkların konumundan etkile-
nip etkilenmediklerine ilişkin bir test
yapıldı.

ODA'DAN HABERLER

TEMSİLCİLİKLER

■ Odamız İçel İl ve Güney batı Akdeniz Bölge Temsilcileri belirlendi. İçel İl Temsilciliği'ne Tamer Gök; Antalya, Burdur, Isparta, Muğla illerini kapsayan Bölge Temsilciliği'ne Arda Ertuğrul Barel atandı. İzmir, Aydın, Manisa, Denizli, Uşak illerini kapsayan Bölge Temsilciliği'ne de yeni atama yapıldı. Ege Bölge Temsilciliği'ni Mustafa SAYAR üstlendi.

■ İl ve Bölge Temsilcilerimiz ve adresleri;

Cüneyt ERGİNKAYA
Güney ve Güneydoğu Bölge Temsilcisi
Atatürk Cad. 171/9 ADANA
Tamer GÖK
İçel İl Temsilcisi Mersin/İÇEL
Arda Ertuğrul BAREL
Batı Akdeniz Bölge Temsilcisi
T.Borsa İşhanı 1/12 ANTALYA
Barış İLHAN
İstanbul İl Temsilcisi
Miktaf Uluönlü sok. 17/22 Zincirlikuyu /İSTANBUL
Mustafa SAYAR
Ege Bölge Temsilcisi
İller Bankası 3. Bölge Müd. G.O.P. Bulvarı 2/16
İZMİR
Nimet UÇAR
Bursa İl Temsilcisi
Merkez Cad. 49/3-Ertuğrulgazi/BURSA

YENİ YAYIN

■ 4-5 Şubat 1989 tarihinde Şehir Planlama eğitimi veren Üniversitelerden öğrencilerin katılımı ile Ankara'da yapılan toplantıda belirlenen ve Oda'ya yapılan öneri sonucu tümüyle öğrencilerin hazırlayıp, organize edecekleri ayrı bir yayın organı (bülten) çıkarılması çalışmalarına başlandı.

Yeni yayın, tüm şehircilik öğrencilerinin katkılarına açıktır.

ÖĞRENCİ ÇALIŞMALARI

Dergimizde öğrenci çalışmalarına yer vermek istiyoruz.

Yayınlanmasını istediğiniz yazılı-çizili çalışmaları, kısa açıklama notları ile birlikte bize ulaştırınız.

Yalnız, bunların basılabilecek netlikte olması ve gönderilirken iyi ambalajlanmış olması gerekmektedir.

YAYIN TANITMA

Sizlerin de katkılarıyla oluşturmayı düşündüğümüz bu bölümde, Türkçe veya yabancı dillerde yayınlamış-öncelikle yeni-yayınları tanıtmayı amaçlıyoruz. Okuduğunuz, başkalarının da ilgisini çekebileceğini düşündüğünüz yayınlarla ilgili tanıtma yazılarınızı (görsel dökümanlarıyla birlikte) bekliyoruz.

YANKILAR

Dergimizin önemli bir eksikliği olarak gördüğümüz, yankıları -daha doğrusu bize, yani, dergi sayfalarına ulaşmayan tepkileri-, okuyucularımıza ulaştırmayı düşünüyoruz. Dergimiz ile ilgili, içeriğinden mizampajına, kapağından reklamlarına kadar her konudaki düşünce ve katkılarınıza sayfalarımızı açıyoruz. Daha iyi bir "PLANLAMA"yı birlikte oluşturacağımıza inanıyoruz. Dergi'de yayınlanan yazılara ilişkin karşı-görüş, olumlu-olumsuz eleştirilerinizi bekliyoruz.

DÜZELTİ

Değerli Okuyucular,

Derğimizin bu sayısında yer alan, "Kentsel Praksis'e Doğru" başlıklı H. Gottdiener'den H.Ç Keskinok'un çevirisi, bir dizi teknik hata nedeniyle, anlam kaymalarına yol açacak pek çok dizgi yanlışlıklarıyla basılmıştır. Bu yanlışlıklar ve dikkatsizliğimizden ötürü sizlerden özür diliyoruz. Sayısız dizgi hatası nedeniyle oluşabilecek okuma güçlüklerini giderebilmenin daha iyi bir yolunu bulamamak ve bir ölçüde de olsa hatamızı bağışatabilmek düşüncesiyle, söz konusu yazıyı yeniden basmayı gerekli gördük.

PLANLAMA
Yayın Çalışanları

MEKAN KURAMI ÜZERİNE TARTIŞMA KENTSEL PRAKSİS'E DOĞRU*

H.GOTTDIENER**

Çeviren: H.Çağatay KESKİNOK

ÇEVİRENİN NOTLARI

"Urban" terimi dilimize kentsel veya kent olarak çevrilmiştir. Bu çeviri aynı zamanda "city" teriminin karşılığı olarak da kullanılmaktadır. Ancak Türkçe karşılıktan aynı olan bu iki terimin kapsamı farklıdır. "Urban" kavramı, ekonomik politik ve ideolojik öğelerin oluşturduğu bir bütünlüğü, niteliği anlatırken, "city" kavramı "urban" olanın fiziksel görünümünü, daha yalın bir ifadeyle biçimini tanımlar. Kavram karışıklığına neden olmamak için, çeviride, her iki kavramın ayırtılmasına olanak sağlayacak vurgular konmuştur. "urban" terimi, kent veya kentsel olarak, "city" terimi ise, yalnızca kent olarak çevrilmiş ancak, sonuncusu hem Türkçe hem de İngilizce karşılığı ile verilmiştir.

Praksis (ing: Praxis): Pratik bir hedefin gerçekleştirilmesine yönelik eylemler ve düşünceler sistemi (bkz: H.F. Reading, A Dictionary of The Social Sciences, Routledge, Kegan Paul Ltd).

Gidimli (ing=discursive): Yargılamaya dayanan, önermeden önermeye geçerek sonuca varan (bkz: T. Saraç, Büyük Fransızca-Türkçe Sözlük, Adam yayınları).

Organizmcilik (ing: Organicism): Yaşamı organlaşmanın sonucu sayan öğreti. Bu anlayışa göre, yaşam, organları harekete geçiren her hangi bir başka güçten değil bizzat organların kendisinden oluşur. Toplum canlı bir organa benzetilir (bkz: O. Hançerlioğlu, Felsefe Sözlüğü, Remzi Kitabevi).

Nominalizm, Adıcılık (ing= Nominalizm)= Genel kavramları gerçek saymayıp, bunları birer addan ibaret bulan öğreti (bkz: O. Hançerlioğlu, Felsefe Sözlüğü, Remzi kitabevi).

* Makale, editörlüğünü, M. Smith'in yaptığı Cities in Transformation (Sage Publications, Beverly Hills, London, 1984; kitabından alınmıştır).

** Yazar, Kaliforniya Üniversitesi'nde Sosyoloji öğretim üyesidir. Yazarın, belli başlı çalışmaları; *Planned Sprawl, Public and Private Interests in Suburbia ve Social Production of Space*'dir. Yazarın ayrıca, kentsel semiyotik, metropoliten seyrilleşme (deconcentration), suç, kent merkezinin yeniden yapılanması ve büyümenin kontrol edilmesi gibi konular üzerine makaleleri

Bir zamanlar, uzaklarda bir ülkede, iki önemli düşünür Manuel Castells ve Henri Lefebvre mekân'ın Marksist çözümleme açısından önemi üzerine bir tartışma başlattılar. Castells'in "Urban Question"unun temel ilgi alanını yazarın "Mekân Kuramı Üzerine Tartışma" başlığını verdiği bölüm 8 oluşturmaktadır (1977:115-128). Geçmişte böyle bir tartışmanın varlığına karşın, İngiliz dilinde konuşan araştırmacılar, bu tartışmadan herhalde yeni haberdar olmalılar. İstisna olarak, bir kaç yazar, Castells'in bir zamanlar kentsel çözümlemeyi esaslı biçimde etkilemiş düşünceleri sürdürmediği entellektüel çizgi üzerine düşüncelerini açıkladı (bkz: Soja, 1980; Martins, 1982). "Urban Question"un organizasyonda kesin olan bir şey var ki, o da, bu çalışmanın, yapısalcılığın Fransa'daki en baş düşmanı Henri Lefebvre'nin şehircilik konularında yürüttüğü ciddi çalışmalara, Althusserci bir tarzda yanıt verme isteğinin ürünü olduğudur. Bu iki adam kuramsal ve epistemolojik yünden ve bunlardan daha az olmamak üzere de, politik açıdan birbirlerinden ayrılırlar. Doğrusu, Althusserciliğin semantik alanını "bilme" son derece tutkun bir bakış açısı adına kentsel sorunlar üzerine bindirerek, bir zamanlar Lefebvre tarafından çok açık biçimde; kentsel mekânın tam merkezinde yer aldığından söz edilen politik mücadele; gözardı edilmiştir. Sosyo-mekânsal çatışmaya yönelik bir ilgi, şimdiki yerini, doğrudan siyasi mücadeleyle bağını koparmış gidimli (discursive) bir çevreden yükselen bir takım "kuramsal" konulara bırakmış bulunmaktadır.

Burada Lefebvre-Castells yüzleşmesinin temel parametrelerini yeniden ele almaya yönelik isteğimiz, kendimizi skolastizmin Marksist bir versiyonuna kaptnıyor olmamızın değil; tersine, kentsel düşüncüyü daha aktif bir siyasi çizgiye yeniden çekmeye yönelik güçlü bir isteğin ürünüdür. Marx, eyleme bağlı bu düşünce tarzını praksis olarak tanımlamıştır. Bu yüzleşmenin temelinde, "kentsel" (Urban) kavramının kuramsal olarak nasıl tanımlanacağı konusunda esaslı bir ayrılık yatmaktadır. Bu noktadan itibaren de kentsel-politik alanında farklı politik sonuçlar elde edilmektedir. Bunlar ise, her iki yazarı, praksis konusunda çalışma noktasına getirmiştir. Kısaca, Marksist çözümlemenin birbirinden temelde farklı yorumları, mekân kuramı tartışmasında

çekleştirilir. Ancak Castells'in kitabına eklediği "meşhur" sonsöz kadar eski olan bir şey var ki; o da, birinci girişimin çok açık biçimde başarısız olduğudur. Sonuçta, Castells "yararlarını" yeniden saptadığı ikinci konuya ağırlık vermektedir. Bu çabasında Castells, kentsel birimi açıklayışının, müdahaleci devletin mekânla etklenmesinin ve kolektif tüketim sürecine dayalı modern toplumun kriz temelini su yüzüne çıkardığını keşfeder. o şunu söylemektedir.

"Burada, kentsel olarak tanımlanan temel problemlerin gerçekte kolektif tüketim süreçleriyle veyahatta Marksistlerin, iş gücünün yeniden üretiminin kolektif araçlarının örgütlenişini olarak adlandırdığı süreçlerle ilgili olduğunu söylüyorum. Yani, belirli tarihsel nedenlerin sonucunda; nesnel olarak toplumsallaşan tüketim araçları, temelde üretimleri, dağıtımları ve yönetimleri açısından devletin müdahalesine bağımlıdır [1977:440]."

Kolektif tüketim süreçleri, devletin, eğitim, rekreasyon, sağlık denetimi, konut ve de Castells'in işgücünün yeniden üretimi için gerekli saydıkları benzer kamu mallarına yaptığı desteği anlatır. Castells'e göre bu konular "Urban Question" kitabında toparlanabilmektedir. Yani, "kolektif tüketim araçlarının, bütün toplumsal grupların günlük yaşamları temelinde örgütlenmesi: konut, eğitim, sağlık, kültür, ticaret, ulaşım, vb" (1978:3).

Ancak, analitik ilgi alanının buradaki kayışı, Castells'in artık kendi başına (per se) bir mekân kuramından çok, kentsel problemlerin kuramıyla ilgilenmeye başladığını gösteriyor. Sonuçta, Castells, kentsel tanımına sokulan sorunların çoğunun kolektif tüketim problemiyle ilişkili olması gerçeğine yoğunlaşmaktadır. Bu analiz sayesinde, Castells, kentsel sorunları kuramsal yönden daha kullanışlı bir yaklaşımda "yeniden tanımlamaktadır". Bu yüzden, Castells, bizleri, üretim mekânı kuramı yerine bir anlamda başka bir yere; Martindale'in (1962) dikkat çekmiş olduğu gibi, kent sosyolojisinin ilgi alanını sosyal patolojinin gerçekleştiği yer olarak görülen kente (city) kaydıran Chicago Okulu'nun dünyasına götürmektedir. ilgi alanını, mekânın nasıl üretildiğinin açıklamasından, kentsel problemlerin nasıl üretildiği veya neyin en sonunda kapitalist toplumun kriz kuramını oluşturacağı (1978,1980) konusuna kaydıran Castells de yukarıdakine benzer düşünce çizgisini bulmaktayız. Castells, urban kavramına analitik önem kazandırabilmek için; Althusserci patikada, çok uzun bir yol katetmiştir. Bu söylem tarzının sınırlamalarını başka hiçbir şey şu iki gözlemden daha iyi sergileyemez: kolektif tüketim kavramı Dunleavy (1980) tarafından kentsel-politik bilimin kapsamını tanımlamak için kullanılırken, Saunders aynı kavramı, kent sosyolojisinin kapsamını özgün biçimde tanımlayan bir kavram olarak koyuyor. Yani, kentteki (city) problemlerin yapısal düzeyde derinden kolektif tüketim süreçlerini içerdiklerini göstererek, "kent" teriminin yeniden gündeme gelmesini savunan araştırmacılar doğrusu, bu aşamadan sonra kavramı farklılaştıran akademik çevrenin ne olması gerektiği konusunda kararsız kalmaktadırlar.

Lefebvre'nin Düşüncesinde Kentsel Kavramı

Castells'in tersine Lefebvre, Weber'inkinden farklı olmayan tarihsel bir sav ile kentsel'in özüne ulaşmaktadır. Lefebvre'e göre, kapitalizm, yaşayabilmek için, Marx'tan bu yana değişmiş ve niteliğinde farklılaşmalar olmuştur (1973). Lefebvre, kapitalizmin hayatta kalabilmesini, onun üretim tarzının gerektirdiği toplumsal üretim ilişkilerini sürekli bir temelde yeniden üretebilmesi olmasına bağlamaktadır. Bu ise, bunca yıldan beri kapitalizmin mekânı kullanışı ile başarılmıştır. Yani kendisi için farklı bir mekân yaratarak, yeniden üretim yoluyla egemenliğini gerçekleştirmiştir. Kendisinin de söylediği gibi;

Kapitalizm bir yüzyıldan bu yana kendi iç çelişkilerini (çöz-

mesi bile) yumuşatmayı becerebilmiş ve "büyümenin" sağlanmasında başarılı olmuştur. Bunun, ne pahasına olduğunu kestirebilmekten uzağiz ancak araçlarını biliyoruz: Mekâna yerleşerek ve bir mekân üreterek [1973:21]."

Bu yüzden, Lefebvre temel kuramsal vurgusunu yeniden üretimin rolü üzerine yapmaktadır. Ancak Castells'den, farklı olarak Lefebvre, bu sürecin birbirinden farklı üç yönünü değerlendirilen tarihsel tezle sınırlandırmaktadır; yani önce gerçekleştirilen biyolojik yeniden üretim, iş gücünün yeniden üretimi ve üretimin toplumsal ilişkilerinin yeniden üretimi (1974:42). Bu düzey ve süreçleri, birlikte varoluş ve bütünlük durumunda tutan şey sosyal mekânın eylemidir. Lefebvre'e göre sosyal mekânın özünü, kent merkezinde kendini gösteren günlük yaşam oluşturmaktadır. (Buradaki kent merkezi), daha çok prekapitalist tarihsel kentle ilişkili toplumsal yoğunluğun bir koşuludur. Kendisinin de söylediği gibi, "Üretim ilişkilerinin yeniden üretimin tam yeri, parçalara ayrılmış olmasına karşın çok daha geniş bir mekâna yayılan kapitalizm öncesi (tarihsel) kenttir. (city) (1974:66). Bu yüzden, üretim ilişkilerinin, kapitalist sistemin sürekliliğini sağlayan yeniden üretimi, yığılma (agglomeration) etkilerine bağımlıdır ve mekânsal bir biçimle gerçekleşir, o da kent merkezidir. Son dönemlerde bu merkez, işlevlerine bağlı olarak bölümlere uğramış ve metropoliten bölge içinde yayılmıştır. Bu durum kapitalist ilişkilerin yeniden üretiminde bazı sorunlar ortaya çıkarmıştır (Birazdan tartışacağımız konu). Kısacası, kent yalnızca yapıli bir çevreden oluşmayıp, gerçekte Kapitalist gelişmenin öznesidir de (Lefebvre, 1972:44).

Bu mekânda kapitalizmin bütün ilişkileri yeniden üretilmekte ve kentsel mekânın düzenlenmesi yoluyla kapitalizm ayakta kalabilmekte yani gelişebilmektedir. En yalın diyalektik ilişkiyle, kapitalist toplumsal örgütlenme, sonunda kendisini yeniden üretecek bir mekânı yaratır.

Özet olarak, Lefebvre'e göre, "kent" in özünü, genelde kapitalist ilişkilerin, hem sonucu hem de yaratıcısı olan mekânsal bir biçim oluşturunca, Castells'de bu öz, işgücünün mekânsal bir biçime dönüşen yeniden üretimi sürecidir. Lefebvre'e göre; mali kriz, tarihsel kent biçiminin ufalanmasının ve bu kent biçiminin merkezinin parçalara ayrılıp saçılmasının yarattığı bir genel yeni den üretim krizinin özel bir durumudur. Lefebvre, belli bir kapitalist kriz kuramına sahip olmasaydı Marksist olamayacaktı. Ancak, Lefebvre anlaşılması güç bir bakış açısına sahiptir. Çünkü, onun kriz kuramı biraz da, kent merkeziyle ilişkili geleneksel toplumsal mekânın kayboluşunun sonucu olarak; sistemin kendini yeniden üretmemesiyle ortaya çıkan bir genel krizle ilgilidir. Lefebvre'in devlete yaklaşımı işte tam da bu noktada ortaya çıkmaktadır. Çünkü, toplumsal mekânın ve devleti toplu bir şehir biçiminin yıkımına koyulan, bir biçim yani bir güç çatısı olarak devletin ta kendisidir. Lefebvre'e göre, devlet ne yalnızca işçi sınıfına karşı ne de yalnızca sermayenin fraksiyonlarına karşı müdahalede bulunur, o günlük yaşamın kendisinin düşmanıdır. Çünkü; devlet, yönetsel ve ekonomik egemenliğin soyut mekânını üretir. Bu ise günlük yaşamı ve onun ilişkilerinin yeniden üretimini destekleyen komünal veya toplumsal ilişkilerin reddi anlamına gelir. Lefebvre'e göre; bu devlet anlayışı, Paris mekânında ortaya çıkan tarihsel kullanım değerlerini stratejik bir mekân uğruna yokeden Haussmann'ın çalışmasıyla sergilenebilir.

Şehrin trafikten arınmış bir toplanma yeri olan bir maydanı (örnek, Place des Vosges) bir caddeye doğru değişim gösterdiğinde (örnek=Palais Royale) kentsel yaşam farkına varılmaksızın ve ciddi biçimde, dolaşımın atomlarının (otolar) boydan boya geçtiği soyut mekâna doğru bozulma gösterir [1974:360].

Doğrusu egemenliğin soyut mekânının üretilmesinde devletin rolüne ilişkin bakış nedeniyledir ki, Lefebvre'de kent planlama (şehircilik) tümüyle sorgulanmaktadır. Yabancılaşmamış insanın varolduğu mekânsal zeminin tahribatı, soyut mekânın kent

planlama ile sağlanan egemenliğiyle gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, çevreye yönelik gerçek kurtarıcı yaklaşımının henüz yeni ele alınmayı beklediği gibi cüretli bir iddiada bulunan Lefebvre, yukarıda sözü edilen türdeki bütün eylemlerin kökten reddetmektedir. Kelimenin tam anlamıyla burada, ekonomik-politik veya yapısalcılık adına soyut mekânın analiziyle veya bu farklı bakış açılarının günümüzün kent planlamasının görece yararları üzerine yaptıkları tartışmalarıyla karşı karşıyayız. Ancak, Lefebvre'e göre;

Akıldan çıkarmamakta yarar var; kentin, kapitalizmin ve devletin, parçalara bölünmüş kent gerçeğinin yönetilmesinde ve denetim altındaki mekânın üretimindeki stratejik aracı, "şehirçilik'ten (Urbanism) ve kent planlamadan daha kötü bir düşmanı olamaz (1973:15).

Lefebvre'in tezinin yukarıdaki alıntıda ki öğelerini biraraya getirdiğimizde, planlamanın buradaki kökten reddedilişinin Lefebvre'in şu düşüncesine yol açtığı gözlenir: Radikal eylem, her şeyden önce günlük yaşamın, soyut mekânın (yani geç kapitalizmin ekonomik ve devlet aktivitesinin soyut mekânı) egemenliğinden kurtarılmasına yönelmelidir. İşte bu noktada, Lefebvre'in düşüncelerinin Castells tarafından şiddetle reddedilişini değerlendirmeye geçebiliriz: Castells, Lefebvre'in tezinin iyimser bir dille proletaryanın sonunun geldiği düşüncesinin kibar bir dille ifadesi olduğu ve gerçekte hükmetmeye ilişkin yapıların temelinde olmayıp; tersine, günlük yaşamın yabancılaşmasının temelinde yeni bir politik stratejinin inşa edilmesi, çabasına yol açtığı (1977:92) şeklinde değerlendirirken, en kötüsünden de ütopiyacı anarşizmin bir biçimi olarak görmektedir. Castells'in Lefebvre ile arasına çektiği çatışma sınırı, düşüncelerinin, "kente" bakışlarındaki farklılıkların politik içeriklerinin yarattığı sorunlara, özel olarak da sınıf mücadelesiyle mekân arasındaki eklemlenmeye ilişkin olanlara uygulanması noktasına varmaktadır. Bu da bir kentsel-toplumsal hareketler yaklaşımı olarak kavramsallaştırılmaktadır. Bu iki karşıt bakış açısını birazdan karşılaştıracğız.

Ancak, karşılaştırmaya geçmeden önce, Lefebvre'e ilgili olarak son bir değerlendirme daha yapmak gerekecek. Castells'de de gözlemlendiği gibi, Lefebvre'in mekân kuramına ilişkin görüşleri de bir gelişme çizgisi izlemiştir. Bu arada değinmekte yarar var; bana göre, her ikisinin gelişmeleri, belki de çalışmaların özüne yönelik olarak Marksistler arasında yapılan eleştirilere bir tepkiydi. Lefebvre örneğini alalım. O'nun kentsel sorunlar üzerine yaptığı 1973 öncesindeki ilk çalışmaları, Castells'in de oldukça haklı biçimde karşı çıktığı çok yanlış bir düşünceye, yani şehirçiliğin, geç kapitalizmin günümüzdeki toplumsal oluşumunda tarihin itici gücü olduğu önermesine dayanmaktaydı: Öylesi biri itici güç ki, endüstrileşmenin de sınıf mücadelesinin de yerine geçmektedir. (Lefebvre, 1970) Lefebvre'e yapılan eleştiriler, istisnasız, yalnızca kuramının bu sözünü ettiğimiz ilk aşamasına yönelmektedirler; bu yüzden de kentleşmenin rolünün çok daha genel, "modernlik" kavramı uğruna bütünüyle bir kenara atıldığı ve "kent" kavramının, mekân kavramı ile yer değiştirdiği, çok daha geliştirilmiş formülasyonunu göz ardı etmektedirler. (1973, 1974). Şöyle ki; birbirine benzer yeni webercilerden yapısalcısına kadar bütün kolektif tüketim kuramcılarının farklı olarak, Lefebvre "kent" kavramına kendi başına bir kuramsal özgüllük atfetmeye artık istekli görünmemektedir. Son dönemde, Lefebvre'in çalışmasında kent (city), üretim ilişkilerinde ve yukarıda sözünü ettiğim yeniden üretim ilişkilerinde bir tür diyalektik rol oynamaktadır. O, bu şekilde, Castells'in karşı çıktığı organizmcilik yanlışlığının üstesinden gelebilmektedir. Çok açık olan bir şey var ki, Castells'in çok yeni olan çalışmasında (Castells, 1983), Lefebvre'in gelişkin mekân kuramının ve bu kuramın kavramlarının önemli oranda kullanılmasına tanık olmaktadır. Burada (Lefebvre'in) günlük yaşam kuramı yerini "yaşam kalitesi" üzerine yapılan nominalist bir söyleme bırakmış olsa bile bu böyledir.

Castells'in Düşüncesinde Kentsel-Toplumsal Hareketlerin Yeri

Castells'e göre, kentsel-toplumsal hareketlerin incelenmesi, mekân kuramı olarak adlandırılan sorunsal ile, yani sınıf mücadelesinin sosyo-mekânsal bağlamıyla üretim tarzını, devleti, vs. yi bir araya getirir. O, şunu söylemektedir:

"Kentsel-politiğin incelenmesi, yani "kentsel" olarak tanımlanan süreçlerin, sınıf mücadelesinin alanıyla, sonuçta da politik düzeyin müdahalesiyle (devlet aygıtı)-politik mücadelenin ve bu mücadelenin konusunun nesnesi ve merkezi-özgöl eklemlenmesine yönelik inceleme, "kentsel sorunun" sosyolojik çözümlemesinin özünü oluşturur (1977:244).

Lefebvre gibi Castells de kent planlama ve eleştirisine yoğunlaşmaktadır (1977:251). Ancak, ikincisine göre kentsel-toplumsal hareketler kentsel-politiğin temel ilgi alanını oluşturmaktadır. İki yaklaşım arasındaki farklılık şu şekilde konulabilir. Castells kente, (city) politik eylem olarak neyin var olduğunu inceleyip onu açıklamaya çalışırken; Lefebvre, neyin radikal politik eylem sayılabileceği sorusuna yanıt bulma isteğindedir. Bu da, Castells'in, neden akademik Marksistler kuşağının tamamının beğenisini kazandığını göstermektedir. Castells'e göre kentsel-toplumsal hareketler, sınıf mücadelesinin iş yerinden çıkarak topluluk yaşamının mekânına girdiğini göstermektedir (ayrıca bkz: Harvey, 1976; Cox, 1981).

Bu kuramsal düzeyde, hükmedilen sınıflar yararına daha fazla dolaylı ücret (indirect wage) yönelik bir örgütlü talep olarak tanımlanmaktadır (1977:450). Böylece, sınıf mücadelesi, artık refahın bölüşümüne yönelik tarihsel ilgi alanından, tüketim gereksinimlerini özellikle de işçilerin kendilerini yeniden üretebilmelerinin araçlarını kapsayan bir alana doğru kayma göstermektedir. Castells'e göre,

Bu sürecin, ekonomik alanda merkezi biçimde düzenlenmesinin (şirketler eliyle) söz konusu olmayışı nedeniyle ki, devlet, bir bütün olarak tüketim sürecinin gerçek düzenleyicisi durumuna gelmektedir. Bu ise "kentsel politik" olarak adlandırdığımız şeyin özünü oluşturur. (1977:451).

Kısacası, Castells'e göre, tabandaki politik çatışma topluluğa aktarılan ve emeğin yeniden üretimine ilişkin gereksinimlere yönelik talepleri içeren bir sınıf çatışması biçimidir. Kapitalistlerin, bu çatışmayı birbirinden bağımsız olarak da birlikte hareket ederek de düzenleyemeyişleri nedeniyle ki, devletin müdahalesi zorunlu hale gelir. Çok yaygın bir tartışmada Castells (1978), yerel devlet müdahalesinin, sözü edilen çatışmayı çözmek bir yana onu şiddetlendirdiğine; hem de bunu tek bir şekilde yaptığına işaret etmektedir. Kolektif tüketim, kentsel çevrede (milieu) karşımıza çıkan politik çatışmayı, bir çok grubu ve birbirinden son derece farklı politik konumları kapsayacak biçimde genelleştiren ve genişleten ve kimi zaman da sınıf çizgileriyle kesişen toplumsal ayrılıkları ortaya çıkarır. İşte, bu "yeni" ayrılıkları, kolektif tüketim mal ve hizmetlerini eşitsiz sunuşu nedeniyle, yeni eşitsizlik kaynaklarını doğuran yoğun devlet müdahalesiyle yaratıldığı düşüncesi Castells'in kuramının tam da özünü oluşturur. Onun da belirttiği üzere; bu eşitsizlikler,

"...sınıf ilişkilerindeki konumla ilişkili olmayıp, tersine, tüketim sürecindeki konuma denk düşer; tıpkı bu sürecin özgöl elemanlarındaki ve de bu sürecin yer aldığı kentsel sistemin birimlerindeki konuma denk düştüğü gibi... Ancak, toplumsal gruplar arasındaki bu eşitsizlikler sınıf sisteminden tümüyle bağımsız değildir. Çünkü, sınıf sisteminin mantığı tüketimin örgütlenmesini belirlemektedir. Ancak, eşitsizliğin özgöl yapısında tahminlanan konumlar sınıf ilişkilerinin yapısıyla bire bir bağdaşma içinde değildir. İşte, bu anlamda, toplumsal eşitsizliğin yeni sonuçlarının özgöl üretimiyle karşı karşıyayız (1975:191).

Castells'in kuramına göre, eşitsizliğin sözü edilen bu yeni kaynaklarının ortaya çıkardığı kentsel-toplumsal hareketler, o zamana kadar, kapitalist çıkarların karşısındaki çatışmaya hiç katılmamış nüfusu da ekleyerek, işçi sınıfı mücadelesini güçlendirme potansiyeline sahiptir. Burada, böylesi bir bütünlüğün nasıl ve hangi mekanizmalarla sağlanacağı, ve de devlet müdahalesinin, nihai durumda nasıl oluyor da böylesi bir kadim role sahip olabildiği konuları kapitalist krizin yükselişinin kaçınılmaz sonuçları olacağı düşüncesinin ileri sürülmesi dışında pek açıklanmamaktadır. Yani, Castells'in vurgusu neyin varoluğunun açıklanması üzerinedir, özellikle de kentsel - toplumsal hareketlerin kapitalizmin, azalan kâr oranları sorununun devletin kolektif tüketim alanındaki müdahalesiyle çözülememesi sonucu ortaya çıkan genel kriziyle ilişkilendirilmesi üzerine.

Castells'in tersine, Lefebvre'nin kentsel-politığın öğelerini ayrı bir yere koymak ve analiz etmek gibi bir niyeti bulunmamaktadır. O, daha çok, kapitalist tarzı ayakta tutan mülkiyet ilişkilerinin ve devletin karşısındaki politik mücadelelerin (egemenlik biçimlerini hedef alan mücadelelerin izleri, bulunsun veya bulunmasın) başlatılması konusuylla ilgilenmektedir. Lefebvre'e göre (Ayrıca bkz: Mingione, 1980; Theret, 1982) tüketim konusuna kuramsal yönden yapılan vurgu, kapitalist üretim ve yeniden üretim ilişkilerinin incelenmesinde yanlış bir dikotomiye yol açmakta ve kapitalist toplumu değiştirmeyi arzu eden bir düşüncenin temel ilgi noktasını kaçırmaktadır. Onun da belirttiği üzere,

Nitekim, 1972'de, Engels'e göre, ne kulübeler (günümüzde "banliyö bungaloları" diyoruz) ne de işçi barakaları (günümüzde bunların yerini) çok katlı konut projeleri alıyor, temel problemin, çözümünü getirir. Buradaki temel problem konut problemi değildir. Bu ise, devrimci yönde dönüşüm problemini gizlemektedir [1970:111]

Yani, Lefebvre'e göre kapitalist sistemde iktidarın dönüştürülmesi probleminin odağını, mevcut mülkiyet ilişkileri oluşturmaktadır; yoksa devletin tüketim alanına müdahalesi değil. Bu bakış açısından hareketle, "kolektif tüketim" incelenmesi akademiktir.

Lefebvre'in Düşüncesinde

Kentsel-Toplumsal Hareketlerin yeri

Lefebvre, praksisin mekânsal bir bileşeninin olması gerektiği; ve diğer el koyma biçimleri, sınıf mücadelesinin çıkartına gerçekleştirirken mekâna el koyulmasının ve bu mekânın denetim altına alınmasının gerekliliği ile ilgilenmektedir. Bu ise bir parça cesaret ister; yani mekânda var olduğumuza göre toplumun radikal dönüşümünün herhangi bir anda gerçekleşebileceğinin dönüştürülmesi; devrime doğru yolculuk etmeye gerek yok! Baskının ve sömürünün güçleri, mekânın biçimleri olarak kendilerini açığa vurmaktadır. Politik-ekonomik baskınlığın bu "soyut mekânı" her yerde karşımıza çıkar. Bu nedenle Lefebvre, Castells'in ileri sürdüğü gibi (yukarıya bkz.) yalnızca günlük yaşamın dönüştürülmesi konusuylla ilgilenmemektedir. O, Marksist düşüncenin, mülkiyet ilişkilerinin kapitalist sistemin ayakta durabilmesindeki önemli rolünün kavranmasına ve kendi mekânını üretecek ve aynı zamanda da sınıf mücadelesinin çıkartları yönünde müdahalede bulunacak bir radikal hareketin gerekli olduğu düşüncesine yönlendirilmesiyle ilgilenmektedir. Günlük yaşamın dönüşümü, mekânın radikal dönüşümü ile birlikte yürütülmelidir. Çünkü, biri diğerine sıkı sıkıya bağlıdır. Peki, bu anlayışın, eylemlerini mekândan soyutlar görünen diğer Marksistlerin tercihlerinden ne farkı vardır. Bunlar geçmişin geto alanlarından, kendi kafa "emekleriyle" seçtikleri yeni araştırma alanlarına doğru yol almaları nedeniyle ki, bir yandan da toplumun şu şaşkınlı meta fetişizmini ve katmanlaşmış toplumsal hiyerarşiyi yeniden üretmektedirler. Lefebvre'e göre,

Kentsel sorunsalın en çetin problemlerinden biri de, ilgili tarafların aşırı ölçüdeki pasifliğidir. Peki kullanıcıların bu sessiz-

liği niye? [1970:239].

Yoksa amağanlarla uyutuluyor muyuz? Gönümlüğün sistemi bizleri, konut sahipleriyle kiracılar, toplu taşıma kullanıcıları ile otomobil sahipleri, kazançlı işlerde çalışanlar ile ekonomik anlamda saf dışı kalanlar olarak ya da kısaca mülkiyet ilişkilerinden çıkar sağlayanlarla (ister kamu araçlarıyla isterse de özel araçlar sayesinde çıkar sağlıyor olsunlar) bunların kurbanları olarak ayırmaktadır. Peki, Marksist akademisyenlerin bu eşitsizliklerin sadece gözleyicileri olmak gibi bir role razı olmalarını sorguladık mı?

Bunlar radikalizme, bir yandan meslek haline gelen teorik bir aktivite olarak, diğer yandan da günlük yaşamından ve yaşam çevirilerinden tümüyle kopuk egzotik türden bir Lakancılık ile ilgilenen bir praksis olarak ayırarak sahip çıkmaktadırlar. Baskının biçimleri tepeden tırnağına kadar günlük yaşamımızın her yerine sinmiştir. Yoksa yalnızca teorik konulardan esinlenen bir yolumuzun sonunda değildir. Guy Debord'ın işaret ettiği gibi;

Bugün günlük yaşamı eleştirmek en ciddi krizi -özellikle de en modern ülkelerde- giderek yaygınlaşan politik uyuşukluk ve yeni cehaletle ortaya çıkan, günümüzün artık tümüyle çürümüş kültürel ve politik biçimlerin ömrünün uzatılmasını onaylamak anlamına geliyor. Diğer yandan, seregiden günlük yaşamın içinden yapılan bir radikal eleştiri, geleneksel kültürün ve politikanın yerinden edilmesinde yeni yaşama ileri düzeyde bir müdahaleye yol açabilir [1961].

Bu ileri düzeyde müdahale gerçekleştirilmeyi beklemektedir. Lefebvre'e göre günlük yaşamın eleştirisi, mekânın dönüştürülmesi problemine yönelmektedir. Çünkü; bizleri, günlük yaşamda çevremizde yer alan şeylerin ivdediğinde maddileşerek varlığını sürdüren ilişkileri kavramaktan alıkoymayan bir engel bulunmaktadır. Marksist tasan, bir tür zihinsel ertelemecilik tarzına (mode of procrastination), yani radikal eylemin hayata geçirilmesinden kopuk, bitmemecesine kendi kendine yeterli ve Marx'ın da, çok zaman önce dikkat çektiği bir şeye, bir kuramsal tasarıya dönüşmüştür. Lefebvre'e göre;

Tasanın yazarları a) Ötopyasız, neyin mümkün olduğunu keşfetmesinden yoksun bir düşüncenin varolamayacağını b) Belli bir pratiğe değinmeyen bir düşüncenin olamayacağını kavramışa benzemiyorlar [1970:239].

Bu yüzden, Lefebvre, Marksist düşünceye iki düşünce tarzını yerleştirmektedir; ötopyacı ve stratejik. Birincisi, neyin varolduğuna ve bunun Marksist bir dille açıklanmasına değil, neyin olanaklı olduğuna ve hümanist bir toplumda neyin gerektiğine yapılan bir vurguyu anlatır. Sonuncusu, ya da strateji ise, Marksist düşüncenin artık bir bilim olarak yerleşmediği ontolojik bir durumda politikaya uygulanmasını gözletir. Böylesi bir dönemde, yalnızca stratejik müdahalelerin anlamı kalır (Bkz. Hirst 1979). Giddens'e göre (1973:14). Marksizmin tarihsel ikilemini daima iki eğilim oluşturmıştır; bir yanda bilimsel geçerliliğini ileri sürmesi eğilimi, diğer yandan da kendini "ahlaki bir eylem kılavuzu" olarak sunması eğilimi. Ancak, Giddens Marksistlerin karşı karşıya kaldığı iki tercihi bu biçimde ortaya koyarken hatalıdır. O "tasarı" kavramını Lefebvre'in ve Sartre'in kullandığı anlamda; yani "politik hesap" yoluyla felsefenin göreceliğini (relativizm) yıkan (Hirst 1979:3), iyi tanımlanmış bir hedefe doğru amaçlanan ve sağlam araçlarla ilerleyen bir stratejik müdahale anlamında kullanabilmekten uzaktır.

Mekân kuramı üzerine yapılan tartışmanın çerçevesi içinde Castells, yukarıdaki düşünce çizgisine karşı çıkmaktadır. Çünkü Lefebvre, ilk çalışmalarında, kendi günlük yaşam kavramını sınıf mücadelesinden koparmış izlenimi uyandırmıştır. Bu yüzden Castells, Lefebvre'in kente hümanist bakışındaki ötopyacı tavrını, gerçekten de, yabancılaşmış günlük yaşamın baskıdan kurtulabilmesinin aracı olarak görmek isterdi. Ancak, Castells, Lefebvre'in kavramının, toplumsal içerik kazandırdığı da ileri sürülen fiziksel bir biçimden, yani radikal politik hareketin döş yatağı olacak bir biçimden başka bir şey olmadığını ileri sürerek karşı

çıkılmaktadır. Bu durum Lefebvre'i Castells'in gözünde, kentsel etkileşimin giderek artan toplumsal yoğunluğunu, onun kendi türüne özel olarak ortaya çıkan niteliklerine bağlayan Wirth ve Fischer gibi çevreci belirlemcilerin (environmental determinists) yanına yerleştirmektedir. Castells şunu gözlemlemektedir:

Burada Wirth'in toplumsal ilişkilerin nasıl üretildiği ile ilgili tezine çok yakın bir tezle karşı karşıyayız. Yani, iletişimin ve faaliyetlerin artmasıyla birlikte, özgür gelişmeyi, beklenmedik bir mutluluğu, sosyalliği ve arzuyu güçlendiren şey, yoğunluğun, yoğunlaşmanın sıcaklığının kendisi oluyor. Sosyalliğin bu mekânizması (organizmciliğe sıkı sıkıya bağlı), sahip çıkılabilirliği oldukça zor bir hipotezle haklı çıkarılmaya çalışılır: "Toplumsal ilişkilerin, uzaklığını, ortadan kalktığı koşullarda ortaya çıktığı" hipotezi. Ve bu da, son tahlilde kentsel'in özünün ne olduğuyla ilgilidir. Şehrin kendisi bir şey yaratmamasına karşın, yaratımları topluyor olması nedeniyle, onların açılıp bütümlenmesine gelişmesine olanak sağlar [1977:90].

Castells'in belirttiği üzere, Wirth'ci akımdaki diğer yoğunluk kuramcılarının farkı olarak, Lefebvre, bu formülasyondaki acemi organizmciliğin farkındaydı. Bu nedenle, Lefebvre, "kentsel olanın" aktif devrimci yönünü "kent (city) üzerindeki hak" veya devrimci bir praksişin parçası olan ve baskı altında olmayan bir eylemle mekânın ele geçirilmesi olarak tanımlamıştır. Marksist düşünce ile biçimlenen bu tür eylemler, devletin, mekâna kent planlama biçimindeki müdahalesine tam bir tezat oluşturur. Ancak, bu adım, Castells'in gözlediği gibi, Lefebvre'in "kentsel" etkileşimin rolüne ilişkin özgün anlayışını, mekânsal belirleme yanlışlığından kurtarmaya yetmez (1977).

Pür çevreci belirlemciliğin ve de "kentsel" kavramının, hızlı biçimde yoğunluk yitirimine (deconcentration) uğrayan bir toplumsal formasyon sözkonusu olduğunda getirdiği sınırlamaları aşma isteği nedeniyle ki, Lefebvre, kuramını mekânı içerecek biçimde genelleştirme gereğini hissetmiştir (1973,1974).

Daha önce de değinildiği gibi Castells'in Lefebvre'yi eleştirisi, onun, mekân konusundaki olgun görüşlerinin henüz yayınlanmadığı bir zamanda ortaya atılmıştır. Lefebvre kendi "kentsel" kavramını bir kenara atarken aynı zamanda, tarihte herhangi bir soyut mekânsal biçimin itici bir güç haline gelebileceği şeklindeki düşüncesini de terk etmiştir. Doğrusu, Lefebvre sınıf mücadelesiyle doğrudan ilişkili bir radikal eylemin gerçekten özgürlükçü olabilmesi için mekânsal bir bileşene sahip olması gerektiğini savunmuştu. Lefebvre, daha sonraki çalışmalarında, dönüşümün itici gücünü, toplumsal mekânın kullanım değerlerini, soyut mekânın değişim değerlerinin egemenliğinden kurtaracak bir mal etme (appropriation) eyleminde görmektedir. İşte, çok daha karmaşık ve çok boyutlu sınıf praksiş kavramının, somut ve maddi karşılığı durumundaki mekânsal bir praksiş sayesinde hükmetme ilişkilerinin soyut mekânı ortadan kaldırılabiliir. Lefebvre şunu söylemektedir.

Toplumu değiştirmek "yaşamı değiştirmek", eğer sahip çıkılan mekânın üretimi, gerçekleşmiyorsa bir anlam ifade etmez. 1920 ve 1930 arasında Sovyetler'deki Konstrüktivist akımından ve başarısızlıklarından şunu öğreniyoruz: yani toplumsal ilişkiler için mekâna gerek vardır ve bu tersi için de geçerlidir. "Yaşamı değiştirmek"! Negatif bir ütopya olarak şairlerin ve filozofların konusu. Şimdi bu düşünce politik anlamda ele alınıyor; "daha iyi yaşıyoruz", "yaşam kalitesi" vb. Soyut mekân, çok somut sınırlamalarıyla birlikte olağan varlığını sürdürdüğü ve ortada teknik ilerlemelerden başkaca bir şey bulunmadığı ve de iş, ikamet, dinlenme mekânlarının birbirlerinden kopuk konumlarını korudukları ve ancak politik denetim yoluyla bir araya getirilebildikleri sürece, "yaşamı değiştirmek" tasarısı kimi zaman bir kenara atılıveren kimi zaman yeniden sarılan bir slogandan öteye geçmeyecektir [1973:731].

Lefebvre'in mekân kuramında, üretim araçlarının toplumsal ilişkilerinin, toplumsal nüfus ilişkilerinden (social relations of domination) kurtulmayı amaçlayan humanist tasarımın gerçekleşmesi için yeterli olmadığı anlayışı vardır. Lefebvre, burada, Rusya'daki devlet denetiminin sağlıklı sonuçlarını düşünmektedir. Sınıf devriminin yanısıra, günlük yaşamdaki devrimin yürütülebilmesine olanak sağlayan bir mekânın üretimi zorunludur. Mekânsal pratiğin dışında tutulduğunda, bu radikal eylem, yalnızca semboller veya Marksist düşünceye, günlük yaşamın ilişkilerinde humanist toplumsal ilişkileri gerçekleştirmek gibi bir çıkarı olmadan sarılan "gölünç bir kurtuluş edebiyatını" üretebilir.

Modernliğin mekânında bütün gruplar referans noktalarını kaybederler. Bunlar ya yok olup giderler ya da parçalanırlar. Bu ise, Tanrı'nın takdirinin yerine geçen "Modern Ordeal" (İşkence) dir. Gruplar, sınıflar ve sınıf fraksiyonlarının "özneler" (subjects) olarak algılanması ve ortaya çıkışları yalnızca kendi mekânlarını oluşturmalarıyla (özetmeleriyle) olur. Kendine ait bir morfoloji üreterek, mekâna damgasını vurma olanağı bulamayan düşünceler, betimlemeler ve değerler bir takım semboller olarak kuruyup giderler, soyut düşüncelere ve fantazilere dönüşürler. Dayananıklı morfolojiler (dini yapılar, politik anıtlar) geçmişin ideolojilerini taşımalarına karşın, yeni düşünceler (örneğin sosyalizm) belli bir güçten yoksun olmasalar da kendi mekânlarını üretmemektedirler. Bu düşünceler, yaşayabilmek için kendilerini tali bir tarihsellik ve "gölünç bir kültürle" beslerler. Bu bakımdan, "semboller dünyası" bir geri çekiliş sonucudur. Sahip çıkılan mekâna ne yönlendirilmemişse; o, boş ve anlamsız sembollere ve ifadelere dönüşür. [1974:479].

Değerlendirme

Lefebvre'in mekân kuramı, bir tasarım, bir kurtuluş stratejisi önermektedir. Ancak bu, sınıf mücadelesinin terk edilmesi anlamına gelmiyor; tersine, mücadelelerin, radikal eylemlerle birlikte yürüten bir mekân üretiminin önemi vurgulanarak tamamlanmalıdır. Bütün bunlara karşın, yine de Castells'in Lefebvre'i eleştirisinde belli bir haklılık payı vardır. Çünkü, Lefebvre çalışmalarında, yokluğunda alternatif günlük yaşam olasılıklarından söz edilmeyecek sınıf mücadelesinin önemini azaltmaktadır. Doğrusu, Lefebvre'in ütopyacılığı da, tanım gereği neyin mevcut olmadığını gösteriyor. Eğer bu sözü edilen olasılıklar, Lefebvre'in arzu ettiği gibi, eylemin köşetaşları olacak sa, o zaman sınıf praksiş ile mekânsal praksiş arasındaki yakınlasmayı sağlayacak çok net bir stratejiye gerek vardır. Castells'in, Lefebvre'in politik konumuna yönelik eleştirileri, aniden can alıcı bir noktaya, bir devrim kuramcısı olarak, Lefebvre'in karşı karşıya kaldığı sınırlamalara kaymaktadır. Çünkü, o, ilk çalışmalarında, kentsel-toplumsal yoğunluğun, yani mekânsal bir biçimin, sınıf mücadelesinin yerine özgürlüğe olanak sağlayan özellikleri olduğunu vurgulamıştır.

Ancak, Lefebvre'in son çalışmalarında bile sınıf praksiş ile birleşen bir mekânsal praksişin tam olarak nasıl bir şey olacağının ortaya konmasına pek özen gösterilmemektedir; hem de böylece bir kavramın çok açık önemine karşın. Dahası, günümüzde kullandığımız kent planlama ya da humanist mekânsal tasarım kuramlarının alternatif bir türü olmanın ötesinde farklılıklar gösteren bir mekânsal praksişin doğrusu nasıl eklemleneceği konusunda Lefebvre'de çok az ve göstermelik bir düşünce bulunmaktadır. Bu, yüzden, Castells'in eleştirisi bir yana, Lefebvre'in en son çalışmaları bile, bizleri, sosyo-mekânsal praksiş konusunda tatmin etmektan uzaktır.

Bu, bizi nereye yerleştirmekte? Marksist yapısalcılık bir bilim statüsüne sahip olma iddiasını korumuş olduğu süre içinde, bilime dayalı bir kuram ile yapısal değişimi amaçlayan bir politik harekete, yani partinin, birbirlerini karşılıklı etkilemesiyle radikal bir

programını formüle etmek olanaklıydı (Pickvance, 1977 b). Althussercilğin düşüşü, bir özgülleşme tarzı olarak Marksizmin yeni-den ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. İstese de istemesek de, tarihciliğin ve humanizmin güçlü politik düşünceler ve Marksist tasarrufların temel olarak sunulduğu Gramscigil bir dünyaya yeni-den sürüklenmiş durumdayız. Yapısalcılığın sonu, bizleri bilim-den yani kesinlikten yoksun bırakmaktadır. Tek varlığımız olarak da geriye, yalnızca hümanist toplumu yaratma tasarruflarımız kalıyor.

Ancak, sosyo-mekânsal praksişi, sınıf mücadelesinin, devrimci potansiyelle sahip bir tamamlayıcısı olarak gördüğümüzde; toplumsal eylemin Ortodoks Marksistler tarafından önemsiz bulunmuş, hatta yok sayılmış olanları bizlere yeni ufuklar açacaktır. Önceleri stratejik bir müdahale tarzı olarak son derece ihtisasslaşmış ve fazla dağılmış bulunan Çevrecilik (Environmentalism) şimdi önem kazanmaktadır. Bu tür bir hareketten, kolektif tüketim kuramının içerdiği sorunların kendini sergilediği sonucu çıkarılmamalıdır.

Ayrıca, bu hareketi Lefebvre'nin kuramsal günlük yaşam kavramını, "yaşam kalitesi"ne kağıt üzerinde bir değişim yapacağı diye gıcimli (discursive) bir tarzda kullanarak kavramamız da olanaklı görünmemektedir. Sosyo-mekânsal praksiş bakış açısına göre; çevreci hareket, mekânda dönüşümü esas alan müdahalelerin doğasını açıklamaya yönelik çok büyük bir kavramsal aygıt ve çok geniş bir sözünü keşfetmiştir. Benzer biçimde, savunma planlarıyla (advocacy planners), gerilla mimarları (guerrilla architects) okulunun eylemleri de bizlere yeni bir pencere açmaktadır. Oceanhill Brownsville (Berube ve Gittel, 1969), kira grevleri (Weissman, 1969; Lipsky, 1970), yenileme ve yeniden imar girişimlerine karşı yapılan direniş hareketleri (Davies, 1966; Rossi ve Dentler, 1961; Faagin 1983) ve konut çevresi eylemciliği (Boyte, 1979) gibi mülkiyet değişim değerlerine karşı toplumsal mekânın öncelliğini, üstünlüğünü yeniden ortaya atan bu kendiliğinden ve bağımsız kolektif eylemler büyük önem kazanmaktadır. Mekâna el koymaya ya da kapitalist ekonomik gelişmenin maliyeti konusunu yeniden gözden geçirmeye yönelik kolektif girişimlere her yerde rastlamaktayız. Bunlar, ya başarısız olmakta ya da sınırlı başarı elde etmektedirler. Bunun nedeni ise, sınıf mücadelesini gözardı etmeleri ya da bu mücadeleden kopmaları olmayıp, yalnızca ve yalnızca içerikleri yünden birbirlerinden farklı olmalarıdır. Tam tersiyle yaklaşarak, daha önce Lefebvre'nin varsaydığı (1970: 239) gibi, bir an için mekânı kullananların yoğun müdahaleleri sonucunda toplumun denetiminin ele geçirilebileceğini kabul edelim. Ancak sınırlı sayıdaki geto isyanları dışında bunun örneklerine rastlamış değiliz. Buna karşın, yine de, geto ayaklanmalarının bitmek tükenmek bilmeyen gücündeki özgürlükçü mekânsal mantığın türünü anlayabilmemizi sağlayacak çözümleme için gerekli zihinsel kategorileri geliştirmek zorundayız. Bu ayaklanmalar ırksal mahrumiyetin "belirtileri" olmanın ötesinde, sosyo-mekânsal praksiş olarak adlandırılacak özel bir tür eyleme bağlı eylem tarzları olup, günlük yaşamın, topluluk mekânının kullanım değerlerine olan bütünsel bağımlılığından kaynaklanırlar. Komünal mekânın, günlük yaşam açısından önemi, bir çok Marksistin yaptığı gibi ekonomi politikanın kategorilerinden birine indirgenemez. Bu anlamda, ne "kolektif tüketim" kavramının ne de değişim değeri kavramının yeterliliğinden söz edilebilir. Kültür, "toplumsal mekân" kavramının başat düzeyini oluşturduğundan; yerel yaşam çevrelerinin analizi, değişim ve kullanım değerlerinin karşı karşıya gelişi konusuna ağırlık vermelidir; yani, anlamların sembolik dünyaları ile sermaye birikimi ve mekân arasındaki karmaşık eklemlenme konusuna.

Mekâna kolektif biçimde el koyulmasının radikal yonde bir gelişme potansiyeli taşıdığı biçimindeki yanlış saptamanın kaynağı, mekânın çoğalabilir doğasında aranmalıdır. Buyledir, çünkü bunlar günlük yaşamın toplumsal gereksinimleri üzerine temellenirler. Fainstein ve Fainstein'in yoksul halk örgütleriyle il-

gili olarak gözledikleri gibi,

Geto sakinlerini birleşmeye çağıran topluluk gruplarının sürekliliği, bunların politikalarında grup bilincini öne çıkarmış ve resmi makamların ve yerel kurumların, gelir geçer topluluk örgütleri tarafından izlediklerinin farkına varmalarına yol açmıştır. Ancak, önüne benzer hedefler koyan grupların sayısındaki artışa karşın bu durum yoksul halk grupları arasında yerel veya ölkesel düzeyde bir birleşmeye yol açmamıştır. (Fainstein ve Fainstein, 1974).

Topluluk-temelli politik hareketin, kendini toplumsal bir güce dönüştürmemesinin ardındaki temel nedenlerden biri de; bu grupların mekânsal niteliği olabilir. Mekânsal olarak birbirinden kopuk yerlerde yaşayan bireyler ortak çıkarları paylaşıyor olsalar bile, fiziksel yakınlıklarının olmaması sosyo-mekânsal egemenlik koşulları altında, bu insanların, kendilerini yabancılar gibi görmelerine yol açar. Doğaldır ki, bu tür tavırlar, bireyci tüketimcilik tarzlarını özendirir mevcut mülkiyet ilişkilerinin yarattığı fetişizmle pekişmektedir; özellikle de yerel topluluğun ilgisi çok sınırlı olduğunda. İş kategorileri arasında hatta içerinde olduğu gibi yaşam çevreleri arasında ortak bir kitenin oluşturulması halâ çok güç bir iştir. Bu da, bölgelerin kendilerine has içsel zorunluluklarından kaynaklandığı ileri sürülen bir bölünmeden çok, tek başına kalma isteğindeki ideolojik yaklaşımla engellenmektedir (Suttles, 1973).

Sosyo-mekânsal politik eylemin sınırlı etkisinin ikinci bir nedeni de, yine günlük yaşamda aranmalıdır. O da, günlük yaşamda karşımıza çıkan ve yerel toplum örgütlerinin değişik ölçülerde eğilmek durumunda kaldıkları sorunların çokluğudur. Nitekim, örnek verilirse, Kotler, topluluk örgütlerinin gündemine girmiş 41'in üzerinde sorun sıralanmaktadır (1979:40). Öncelikler, bir yerden diğerine farklılıklar gösterdiğinden, birbirinden fiziksel olarak ayrılmış yerleşmelerdeki grupların, bu sorunların nasıl aktarılabileceği, hatta bunların önem sıralarının nasıl saptanacağı konusunda ortak bir düşünceye ulaşmaları her zaman mümkün olamamaktadır. Politik biraraya gelişin önündeki ciddi engellere karşın son yıllarda ulusal hareketlerin sayısında artış gözlenmektedir; özellikle de yaşam çevresi eylemcilerinin (Boyte, 1979) ve kırıcı hareketlerinde (Drier, yakında çıkıyor). Burada, bir nokta koyacak olursak; sosyo-mekânsal praksiş, yine de geleneksel toplumsal hareketlerle eklemlenmiş politik stratejilere dönüşmek zorundadır.

Bu buluşun önümüze koyduğu en önemli saptama; yalnızca "işçi sınıfı" olarak adlandırılan bir soyutlamaya özgü eylemlere değer biçme eğilimindeki çoğu radikalın, sosyo-mekânsal eylemleri, Marksist tasarıya temel olmak bir yana tall kaldığı şeklinde değerlendirmesidir. Bu şanssızlık, çünkü, bütün sınıf fraksiyonlarının sosyo-mekânsal karşı karşıya gelişleri, yerel politikaların kapsadığı ögelerin büyük bir bölümünü içerir; özellikle de bunların, gelişmenin denetlenmesine ilişkin şiddetli uyuşmazlıklar biçimini aldığı banliyolarda (Gottdiener ve Neiman, 1981). Mekân kuramı tartışmasında yapısalcı tavır, sosyo-mekânsal karşı karşıya gelişin tall statüsünün güçlendirilmesine hizmet etmiştir. Bu ise, Lefebvre'nin yaklaşımına gıcimli (discursive) bir yaklaşımla tarihselci ve organizmcî etiket yapıştırılmasıyla ve bu tür eylemlerin kuramsal öneminin, bunları, sınıf mücadelesinin tüketim alanında yerine geçen bir biçimi olarak tanımlayarak vurgulanmasıyla gerçekleştirilmektedir. Ancak, Harvey'nin gözlemiş olduğu gibi, bu tür karşı karşıya gelişler (confrontations) kapitalist üretim tarzının özünü oluşturan taşınmaz mülkiyeti (real property) ilişkilerini sorgulamaktadır; ve de kapitalizm, bunların üstesinden gelebileceği benzemiyor. Şimdiye kadar, devlet müdahaleleri ve güç uygulamaları, mekânı kullananların potansiyel eğilimini; birbirlerinden izole edilmiş ve çeşitli zamanlarda tekrarlanan olgular durumuna gelme eğilimini denetlemiştir. Marksist kentel düşünce, doğrusu, bu çok farklı ayrılık ve çatışma alanlarını, kapitalizmin mülkiyet ilişkilerinin ve mekânsal değişim değerlerinin

kullanım değerleri üzerindeki baskısını yeniden üreten bir sistemin belirlendiğini kavrayamamıştır. Sosyo-mekânsal praksisin dönüştürücü rolünün daha net biçimde anlaşılabilmesi, Marksist düşüncenin yeniden yönlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Yani Lefebvre'nin kafasındaki tasarı. Şu anda, ekonomi politiğin kategorileriyle aşırı derecede yüklü olduğumuzdan, yukarıda sözünü ettiğimiz girişimi gerçekleştirebilmek için, sosyo-mekânsal kurtuluşun dilini gözden geçirmemiz gerekiyor. (Bkz: Gottdiener, yakında çıkıyor). Yeni bir dil haznesinin yokluğunda, mekânsal pratik, sanki kolektif davranışın bir rastlantısıymış gibi algılanmaktadır. Eğer kentsel çevrim geto caddelerinde başlayıp bütün kente yayılıyorsa, hem ütopyacı hem de staretejik mücadeleyi, kendi yaşam çevrelerimizdeki orta sınıf mahremiyetinin içine sokmamanın günahı bize aittir.

KAYNAKÇA

- ALTHUSSER, L. (1970) *For Marx*. New York: Vintage.
- BERUBE, M. and M. GITTEL. (1969) *Confrontation at Ocean Hill*. Brownsville, New York: Praeger.
- BOYTE, H. (1979) "A democratic awakening." *Social Policy* (September/ October): 8-15.
- CASTELLS, M. (1983) "Crisis, Planning and the Quality of Life." *Environment and Planning D* 1.
- (1980) *The Economic Crisis and American Society*. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press.
- (1978) *City Class and Power*. New York: St. Martin's
- (1977) *The Urban Question*. Cambridge, MA: MIT Press.
- (1975) *Advanced Capitalism, Collective Consumption, and Urban Contradictions in Modern Capitalism*. Lexington, MA: D.C. Heath.
- (1968) "Y-a-t-il une Sociologie urbaine? Sociologie du Travail 1: 72-90.
- COX, K. (1981), "Capitalism and Conflict Around the Communal Living Space," pp. 431-456 in M. Dear and A. Scott (eds.) *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*. New York: Methuen.
- DAVIES, J. (1966) *Neighborhood Groups and Urban Renewal*. New York: Columbia Univ. Press.
- DEBORD, G. (1961) A tape recording of a talk delivered May 17, 1961, reprinted in Ken Knabb, 1981 *Situationist International Anthology*. Berkeley, CA: Bureau of Public Services.
- DRIER, P. "The tenants movement in the U.S.: structural constraints and strategic options," in W. Tabb and L. Sawers (eds), *New Directions in Urban Political Economy*. New York: Oxford Univ. Press.
- DUNLEAVY, P. (1980) *Urban Political Analysis*. London: Macmillan.
- FAINSTEIN, N. and S. FAINSTEIN (1974) *Urban Political Movements*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- FEAGIN, J. (1983) *The Urban Real Estate Game*. Engle-

wood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

FISCHER, C. (1976) *The Urban Experience*. New York: Harcourt, Brace, Jovanovich.

GIDDENS, A. (1973) *The Class Structure of the Advanced Societies*. New York: Harper & Row.

GOODMAN, R. (1971) *After the Planners*. New York: Simon and Schuster.

GOTTIDIENER, M. *The Social Production of Space*. Austin: Univ. of Texas Press.

-and M. NEIMAN (1981) "Characteristics of support for local growth control." *Urban Affairs Q.* 17. 1: 55-73.

HARVEY, D. (1976) "Labor, capital and class struggle around the built environment in advanced capitalist societies." *Political Society* 6,3: 265,296.

(1981) "The urban process under capitalism: a framework for analysis", pp. 91-122, in: M. Dear and A. Scott (eds), *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies*, New York: Methuen.

HIRST, P. (1979) *On Law and Ideology*. NJ: Humanities Press.

KOTLER, M. (1979) "A public policy for neighborhood and community organizations." *Social Policy* (September/October): 37-43.

LEFEBVRE, H. (1974) *La Production de L' Espace*. Paris: Editions Anthropos.

-(1973) *La Survie du Capitalisme*. Paris: Editions Anthropos.

-(1972) *La Pensée Marxiste et La Vie*. Paris: Castelman.

-(1970) *La Revolution Urbaine*. Paris: Gallimard.

LIPSKY, M. (1970) *Protest in City Politics Rent Strikes Housing and the Power of the Poor*. Chicago: Rand Mc Nally.

MARTINDALE, D. (1962) *Introduction to Max Weber's The City*. New York: Collier Books.

MARTINS, M. (1982) "The theory of social space in the work of Henri Lefebvre," in R. Forrest et al. (eds.) *Urban Political Economy and Social Theory*. Hampshire, England: Gower.

MINGIONE, E. (1980) *Social Conflict and the City*. New York: St. Martin's.

PICKVANCE, C. G. (1977a) *Urban Sociology*. New York: St. Martin's.

-(1977b) "From social base to social force," in J. Harloe (ed.) *Captive Cities*. New York: John Wiley.

ROSSI, P. and R. DENTLER (1961) *The Politics of Urban Renewal*. New York: Holmes and Meier.

SOJA, E. (1980) "The sociospatial dialectic." *Annals of the Association of American Geographers* 70, 2: 207-225.

SUTTLES, G. (1973) *The Social Construction of Community*. Chicago: Univ. of Chicago Press.

THERET, B. (1982) "Collective means of consumption, capital accumulation, and the urban question." *Int. J. of Urban and Regional Research* 6. 3. 345-371.

WEISSMAN, H. (ed.) (1969) *Community Development in the Mobilization for Youth Experience*. New York: Association Press.