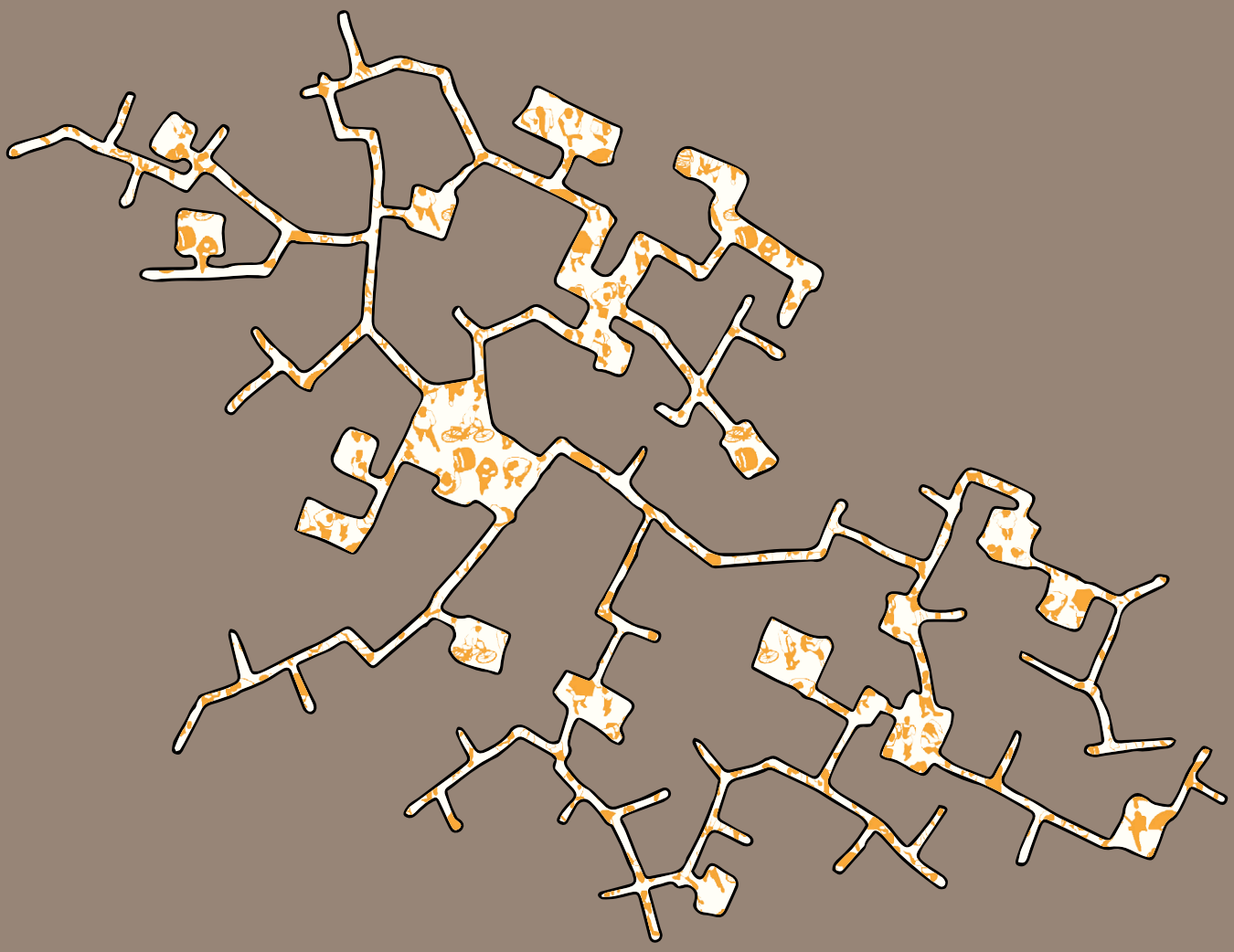
PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI



Cilt 30 | Sayı 1

Dört Ayda Bir Yayımlanır

ISSN 1300-7319

PLANLAMA

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü - Owner and Chief Editor

TMMOB Şehir Plancıları Odası adına **Orhan SARIALTUN**

Serbest Şehir Plancısı / TMMOB Şehir Plancıları Odası

Editörler - Executive Editors

Tayfun KAHRAMAN

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Tuba İNAL ÇEKİÇ

Humboldt Üniversitesi- Berlin, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Süleyman BALYEMEZ

İstanbul Aydın Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Mimarlık Bölümü

Yayın Kurulu - Editorial Board

Kumru ÇILGIN

Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü - İstanbul

Tolga ÇİLİNGİR

Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü - İzmir

Gökhan Hüseyin ERKAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü - Trabzon

Savaş Zafer ŞAHİN

Atılım Üniversitesi İşletme Fakültesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü - Ankara

Fikret ZORLU

Mersin Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü - Mersin

Yayın Sekretaryası - Editorial Secretariat

Oktay KARGÜL

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

Bedel EMRE

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

ISSN 1300-7319

TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın Yayın Organıdır
Oda birimlerine ve üyelere ücretsiz gönderilir
Yılda Üç Defa Yayınlanır (Mart, Temmuz, Kasım)

PLANLAMA Ulrich's, Avery Index, Web of Science Emerging Sources Citation Index (ESCI), European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (ERIHPLUS) ve TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin veri tabanlarında dizinlenmektedir.

Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü: TMMOB Şehir Plancıları Odası adına Orhan SARIALTUN

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

İletişim: planlama@planlamadergisi.org
Adres: Cihannüma Mah. Akdoğan Sok. Başar Apt. No:30 D:6-7 Beşiktaş/İSTANBUL
Tel: 0212 275 43 67
Faks: 0212 272 91 19
E-posta: planlama@planlamadergisi.org
İnternet adresi:
www.planlamadergisi.org
www.journalofplanning.org
www.jplanning.org

KARE www.karepb.com

KARE YAYINCILIK tarafından tasarlanmıştır.

Basım tarihi: Mart, 2020
Yayın türü: Süreli yayın
Baskı adedi: 750
Matbaa: Aydan Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş
Alınteri Bulvarı, 3364 Sokak No: 4, Ostim, Ankara

PLANLAMA

Yazarlara Bilgi

TMMOB Şehir Plancıları Odası'nın yayın organı olan Planlama Dergisi, kentsel ve bölgesel çalışma alanlarından orijinal makaleleri, araştırma özetlerini, kitap incelemelerini ve meslek alanına ilişkin güncel tartışma, görüş ve derlemeleri yayımlamaktadır. Oda üyelerine ücretsiz dağıtılan dergi; şehir ve bölge planlama alanındaki uygulama örneklerinin yanı sıra politika uygulamalarını, uygulama araçlarını ve sosyolojik çalışmaları meslektaşlarına ve okurlara ulaştırma çabasındadır. Yılda üç kez yayımlanan dergide her bir araştırma makalesi, tarafsız bir değerlendirme sürecine tabi tutulmakta olup, kendi alanlarında uzman hakemler tarafından gözden geçirilmektedir. Baş Editör(ler), derginin yayın kurulu üyelerinden gelen makalelerin değerlendirme süreçlerini yönetmek için harici ve bağımsız hakemleri davet etmektedir. Tüm yazılar için karar verme sürecindeki nihai otorite Baş Editör(ler)dir.

Planlama Dergisi Yayın Kurulu ve Kare Yayıncılık, editöryal ve yayın süreçlerini Bilim Editörleri Konseyi (Council of Science Editors - CSE), Yayın Etiği Komitesi (Committee on Publication Ethics - COPE), Avrupa Bilim Editörleri Birliği (European Association of Science Editors - EASE) kurallarına göre şekillendirmiştir. Yayın Kurulu Başkanı, Planlama Dergisinde tüm bilimsel içerik ve yazıların yayımlanma sürecinde karar veren nihai otoritedir.

Sorumlu yazar makaleyi göndermeden önce tüm yazarlar ORCİD kimlik numarası edinmeli ve bu numarayı sorumlu yazara iletmelidir. İlgili ORCID numarası edinmek için linki tıklayınız; https://orcid.org/

Etik kurul kararı gerektiren sosyal çalışmalarda etik kurul onayı alınmış olmalı, bu husus yazar(lar)ın kimlik ifşasına yol açmayacak biçimde yöntemde belirtilmeli ve başvuru formu ile etik kurul onay belgesi veya ilgili yasal dökümantasyon ayrı bir dosya olarak sisteme yüklenmelidir.

Dergide Türkçe ve İngilizce dillerinde makalelere yer verilmektedir. Araştırma makaleleri için yazı uzunluğu (metin, tablo, şekil, dipnot vd. dâhil; başlık, özet, anahtar kelimeler ve kaynakça hariç) 9000, derlemeler için 5000, görüş yazısı, kitap incelemesi ve diğer yazılar için 2500 kelimedir. Tüm yazılar önce baş editör(ler), bölüm editörleri ve editör yardımcılarından oluşan Yayın Kurulu tarafından ön değerlendirmeye alınır, ardından incelenmeleri için hakemlere gönderilir. Tüm yazılarda yazar adları gizlenerek anonim değerlendirme ve düzeltmeye başvurulur, gereken koşullarda yazarlardan yazıları hakkındaki soruları yanıtlaması veya eksikleri tamamlaması istenebilir. Dergide yayımlanmasına karar verilen yazılar yayına hazırlık sürecine alınır, bu aşamada tüm bilgilerin doğruluğu için ayrıntılı kontrol ve denetimden geçirilerek; yayın öncesi son şekline getirilen eser, yazarların kontrolüne ve onayına sunulur.

Dergiye yazı teslimi çalışmanın daha önce yayımlanmadığı ve Planlama Dergisi'nde yayımlanmasının yazar(lar) tarafından uygun bulunduğu anlamına gelmektedir. Yazar(lar); çalışmanın yayımlanmasını kabul ettiğinde yazıya ait her hakkı TMMOB Şehir Plancıları Odası'na devretmekte; izin almaksızın çalışmayı başka bir dilde ya da yerde yayımlamayacaklarını kabul etmektedir(ler)*. Gönderilen yazı daha önce herhangi bir toplantıda sunulmuş ise toplantı adı, tarihi ve düzenlendiği şehir, lisansüstü tez çalışmalarından üretilmiş yazılardaysa tezin ismi ve hazırlandığı kurum ilk sayfada dipnot ile belirtilmek üzere çevrimiçi başvuru sırasında editöre not olarak bildirilmeli, kimlik ifşasına yol açmamak adına metin dosyasında yer verilmemelidir.

Yazarlar, telif hakkıyla korunan materyali başka kaynaklardan çoğaltmak için izin almakla yükümlüdür ve telif hakkının yayıncıya devredilmesi için bir anlaşma imzalamaları gerekmektedir. Bir yazar olarak, başka bir kaynaktan herhangi bir şekli, tabloyu veya metni almak istiyorsanız izin almanız gerekmektedir. Bu doğrudan reprodüksiyonlarda olduğu gibi "türev reprodüksiyonlar" için de geçerlidir. (örneğin, telif hakkıyla korunan bir kaynaktan türetilen yeni bir şekil veya tablo oluşturmanız durumunda olduğu gibi).

*Telif hakkı devir işlemleri, makaleniz yayın kurulu ve hakemlerce onaylandıktan sonra, makalenizin yayına hazırlanma aşamasında yayıncı tarafından e-posta ile gerçekleştirilecektir.

Veri Tabanları

Planlama Dergisi, 2013 yılı itibariyle TÜBİTAK tarafından ULAKBİM Sosyal Bilimler Veri Tabanı listelerinde "Ulusal Hakemli Dergi" statüsüne alınmış olup, 2013 yılı sayılarından itibaren Ulrich's ve Avery (Index), 2015 yılı sayılarından itibaren Web of Science Emerging Sources Citation Index (ESCI), 2017 yılı sayılarından itibaren TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Sosyal Bilimler Veri Tabanı ve 2019 itibarı ile European Reference Index For The Humanities And Social Sciences (ERIHPLUS)'ta dizinlenmektedir.

Telif Hakkı Bildirimi

Yayımlanan tüm materyallerin telif hakları dergi tarafından alınır. Yayıncının önceden yazılı izni olmaksızın, yayının hiçbir kısmı kullanılamaz. Makalelerin tüm hakları yayımlandıktan sonra dergiye ait olur.

AÇIK ERİŞİM VE ORTAK KULLANIM İZİNLERİ

Açık Erişim

Planlama Dergisi açık erişimli bir dergidir; bu, kullanıcıların tüm içeriğe ücretsiz olarak ulaşabileceği anlamına gelir. Okuyucular, yayıncı ya da yazarın izni olmaksızın, makalelerin tam metinlerini okuyabilir, indirebilir, kaynak göstermek şartıyla kopyalayabilir, dağıtabilir veya diğer yasal amaçlar için kullanabilir. Bu, BOAI açık erişim tanımı ile uyumludur.

Ortak Kullanıcı İzinleri

Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 (CC BY-NC 4.0) ticari olmayan amaçlar için, makalelerin dağıtımlarına veya kopyalanmalarına, ortak bir çalışma içinde kullanılmalarına, makalenin değiştirilmemesi ve kaynak gösterilmesi koşuluyla izin verir.

İntihal için tarama politikası

Makaleler, etik olmayan durumlar ve intihal tespiti amacıyla yayıncı tarafından iThenticate programı kullanılarak taranır. Benzerlik oranının toplamda %20'yi geçtiği durumlarda makale intihal olasılığı yönünden münhasıran incelemeye alınır. Bu inceleme aynı kaynağa dayalı alıntıların yoğun olması durumunda da işletilir. Editörler intihal incelemesinde gerekli görülmesi halinde hakem görüşüne de başvurabilir. Başvurunun intihal yönünden reddi veya olağan hakem değerlendirme sürecine alınması kararı editörlere aittir.

Yayın Kurulu, dergiye gönderilen çalışmalar hakkındaki intihal, atıf yönlendirmesi ve veri sahteciliği iddiaları ve/veya şüpheleri karşısında COPE kılavuzunda belirtilen ilkelere göre hareket edecektir. Yazar olarak listelenen herkesin ICMJE (www.icmje.org) tarafından önerilen yazarlık ölçütlerini karşılaması gerekmektedir

KATEGORİLER

Araştırma Makaleleri: Makale kategorileri kısmında belirtilen alanlarda yeterli bilimsel inceleme, gözlem ve araştırmalara dayanarak bir sonuca ulaşan orijinal ve özgün çalışmalardır. Türkçe yazılmış makaleler Türkçe başlık, Türkçe özet ve anahtar kelimeler, İngilizce başlık, İngilizce özet ve anahtar kelimeler ile giriş, materyal, metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşmalı; metin, tablo, şekil, dipnot vd. dâhil; başlık, özet,

anahtar kelimeler ve kaynakça hariç 9000 kelimeyi aşmamalıdır. İngilizce makaleler ise İngilizce başlık, İngilizce özet ve anahtar kelimeler ile Türkçe başlık, Türkçe özet ve anahtar kelimelere sahip olmalı; Türkçe makale yazım kurallarında belirtilen bölümlerden oluşmalıdır. Türkçe ve İngilizce özetlerin her biri 200-350 kelimeden oluşmalıdır.

Derleme Makale: Makale kategorileri kısmında belirtilen alanlarda, belirli bir konudaki bilimsel çalışmalar veya güncel gelişmelere dair, o konuda yoğun çalışmaları bulunan deneyimli yazarlarca, kapsamlı bir literatür taramasına dayanarak mevcut bilgi birikimi ve düşünsel oluşumların sentezlendiği, eleştirel bir değerlendirmeyle kuvvetli ve zayıf yanlarının vurgulandığı, literatürdeki tartışmalı ya da eksik noktaların belirtildiği, ileriye yönelik araştırma gereksinimi olan alanların ortaya çıkarıldığı özgün yazılardır. Bu yazıların başlık ve özet bölümleri orijinal araştırma makalesi formatında yazılmalı, bundan sonraki bölümleri giriş, metin ve kaynaklardan oluşmalı ve 5000 kelimeyi geçmemelidir.

Görüş Yazısı: Makale kategorileri kısmında belirtilen alanlarda güncel ve önemli bir konunun ve/veya yazarın kendi görüş ve araştırmalarından elde ettiği sonuçların değerlendirildiği özgün yazılardır. Bu yazıların başlık ve özet bölümleri orijinal araştırma makalesi formatında yazılmalı, bundan sonraki bölümleri giriş, metin ve kaynaklardan oluşmalı ve 2500 kelimeyi geçmemelidir.

Yukarıda belirtilenler ve kitap inceleme kategorisi dışındaki (çeviri, yarışma sunumları, araştırma özetleri, oda görüşü ve değerlendirme ve tartışma başlıklarında yer alan) yazılar, Yayın Kurulu ve/veya Baş Editör(ler) süzgecinden geçtikten sonra yayımlanır.

Makale Başvurusu

Planlama Dergisi'ne makale başvuruları çevrimiçi olarak kabul edilmektedir. Planlama Dergisi'nin web sayfasında (www.planlamadergisi.org / www.journalofplanning.org / www.jplanning.org) "çevrimiçi makale gönder" ya da "journal agent" sekmesini kullanarak makale başvurusu yapılır.

Makale Hazırlama Detayları

Kabul edilen tüm makaleler, çizimler ve fotoğraflar yayıncının bünyesindedir. Makalenin tüm bölümleri, 11 punto büyüklükte "Arial" yazı karakterinde iki satır aralıklı olarak hazırlanmalı, sayfa kenarlarında 2,5 cm (1 inç) kenar boşlukları bırakılmalıdır. Ana metin ile tablo ve şekiller sisteme ayrı dosyalar olarak yüklenmeli, ana metin Word formatında olmalı, satır numaraları metnin içine dahil edilmemelidir. Makale sayfaları makale boyunca ardışık olarak numaralandırılmalıdır.

Ana Metin Dokümanı: Sayfalara göre sıralama, tam metin, kaynakça şeklinde yapılmalıdır. Makale başlığı, yazar adı, özet ve anahtar kelimeler çevrimiçi makale gönderme sisteminde istenilecek olup ayrı bir doküman olarak sisteme yüklenmemelidir.

Başvuru Mektubu: Başvuru mektubunun ayrı bir doküman olarak sisteme yüklenmesi gerekmekte olup; yazının tüm yazarlar tarafından okunup onaylandığı, orijinal bir çalışma ürünü olduğu ve başka bir yerde yayımlanmadığı veya yayımlanmak üzere değerlendirme sürecinde bulunmadığı açıkça ifade edilmelidir. Bunlara ek olarak; yazının başlığı, yazarların adı, soyadı ve unvanları, çalışmanın yapıldığı kurumun adı ve şehri, eğer varsa çalışmayı destekleyen fon ve kuruluşların açık adları, etik kurul izni gerektiren bir çalışma yapılmış ise izinle ilgili bilgiler (kurul adı, tarih ve sayı no) yer almalıdır. Bu sayfaya ayrıca "yazışmadan sorumlu" yazarın isim, açık adres, telefon, mobil telefon ve e-posta bilgileri eklenmelidir.

Etik Kurul Onay Belgesi: Etik kurul kararı gerektiren sosyal çalışmalarda etik kurul onayı alınmış olmalı ve etik kurul onay belgesi ayrı bir dosya olarak sisteme yüklenmelidir.

Tablo, şekil, grafik ve fotoğraflar: Tüm tablolar word dosyası olarak (.doc, .docx), şekil ve grafikler .jpg, .png formatlarında ayrı birer doküman olarak ve her birinin altına numaraları ve açıklayıcı bilgiler yazılmış olarak gönderilmelidir. Şekillerin ana metin içerisindeki yerleri metin içinde ayrı bir paragraf açılarak yazı ile (örneğin "Şekil 1 burada yer alacaktır" ifadesi kullanılarak) belirtilmelidir.

Teşekkür Sayfası: Teşekkür sayfasının ayrı bir doküman olarak sisteme yüklenmesi gerekmektedir.

Kimlik Bilgileri Hakkında Uyarı: Makalenizin ana metin, kaynakça, tablo, şekil, grafik ya da fotoğraf dosyalarının içeriğinde ya da dosya adında; yazar(lar)ın adı ve soyadı ya da adı ve soyadının baş harfleri, yazar(lar)ın çalıştıkları kurumların adı ya da kısaltması bulunmamalıdır. Eğer makale bir tez çalışmasından üretildiyse ilgili çalışmanın adı ya da kısaltması, eğer makale daha önce bilimsel bir etkinlikte sunulduysa o etkinliğin adı ya da kısaltması bulunmamalıdır.

Ücretler

Makale gönderme, makale işlemleri ve yayın için herhangi bir ücret alınmamaktadır.

Bir makale hakemler tarafından değerlendirilip önerilen düzenlemeler yapılmak üzere yazara gönderildikten sonra 6 ay içerisinde yazardan yanıt gelmemesi halinde, uyarıda bulunmaksızın yazı iade edilir ve tekrar değerlendirmeye alınmaz.

Gönderilen yazılarda kaynakça gösteriminde uluslararası geçerliliği olan "APA 6.0 Yazım Kuralları ve Kaynak Gösterim Biçimi" kullanılacaktır;

KİTAP REFERANSLARI

Tek yazarlı kitap:

Abisel, N. (2006). Sessiz Sinema. Ankara: Deki.

Zizek, S. (2009). Matrix: Ya da Sapkınlığın İki Yüzü. Bahadır Turan (Çev.).

İstanbul: Encore.

Çok yazarlı kitap:

Abisel, N., Arslan, U.T., Behçetoğulları, P., Karadoğan, A., Öztürk, S.R. & Ulusay, N. (2005). Çok Tuhaf Çok Tanıdık. İstanbul: Metis.

Editörlü kitap:

Özbek, M. (Ed.) (2005). Kamusal Alan. İstanbul: Hil.

Editörlü kitapta bölüm:

Kejanlıoğlu, B. (2005). Medya Çalışmalarında Kamusal Alan Kavramı. Meral Özbek (Ed.), Kamusal Alan içinde (s. 689-713). İstanbul: Hil.

Birden çok baskısı olan kitap:

Strunk, W. Jr. & White, E. B. (2000). The Elements of Style (4. Baskı). New York: Longman.

Sadece elektronik basılı kitap:

O'Keefe, E. (n.d.). Egoism & the cnsts in Western values. erişim

http://www.onlineoriginals.com/showitem .asp litem I 135

Kitabın elektronik versiyonu:

Freud, S. (1953). The method of interpreting dreams: An analysis of a specimen dream.

J. Strachey (Ed. & Trans.), The standard edition of the complete psychological works of Sigmund Freud (Vol. 4, pp. 96-121). http://books.google.com/books (Özgün eser 1900 tarihlidir)

Shotton, M. A (1989). Computer addiction? A study of computer dependency [DX Reader version]. Retrieved from http://www.ebookstore.tandf.co.uk/html/index.asp

Schiraldi, G. R. (2001). The post-traumatic stress disorder sourcebook: A guide to healing, recovery, and growth [Adobe Digital Editions version]. doi: 10.1036/00713937

Elektronik adresten yararlanılan kaynakta, kaynağın erişilebileceği URL verilir:

http://www.bianet.org/bianet/toplum/119375-avatar-in-sozde-solculugu-uzerine

Elektronik makaleler: varsa digital object identifier (DOI) numarası belirtilmelidir.

Von Ledebur, S. C. (2007). Optimizing knowledge transfer by new employees in companies. Knowledge Management Research & Practice. Advance online publication. doi: 10.1057/palgrave.kmrp.8500141

Çok ciltli çalışmalar:

Pflanze, O. (1963-1990). Bismarc and the Development of Germany (Cilt 1-3). Princeton, NJ: Princeton University Press.

Metin İçinde: (Pflanze, 1963-1990)

Çok ciltli çalışmalarda tek cilt kullanımı:

Pflanze, O. (1990). The Period of Fortification, 1880-1898: Cilt 3. Bismarck and The Development of Germany. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Daha önceki bir baskının yeni basımı:

Smith, A. (1976). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations. E. Cannan (Ed.). Chicago: University of Chicago Press. (İlk baskı 1776).

Metin İçindeyse: (Smith, 1776/1976)

Kitaptan çevrilmiş bölüm:

Weber, M. (1958). The Protestan Ethic and The Spirit of Capitalism. T. Parsons (Çev.). New York: Charles Scribner's Son. (İlk baskı. 1904-1905).

Metin İçinde: (Weber, 1904-1905/1958)

MAKALE REFERANSLARI

Rapor ve teknik makaleler:

Gencel Bek, M. (1998). Mediscape Turkey 2000 (Report No. 2). Ankara: BAYAUM.

Dergiden tek yazarlı makale:

Aktay, Y. (1999). Aklın Sosyolojik Soykütüğü: Soy Akıldan Tarihsel ve Toplumsal Akla Doğru. Toplum ve Bilim, 82, 114-140.

Dergiden çok yazarlı makale:

Binark, F. M., Çelikcan, P. (1998). Mahremin Müzakereye Çağrılması ve Yıldo Örneği. Kültür ve İletişim, 1 (2), 197-214.

Elektronik dergiden makale:

Conway, P. (2003). Truth and reconciliation: The road not taken in Nambia. Online Journal of Peace and Conflict Resolution, 5 (1) (varsa doi numarası, yoksa URL verilir. URL örneği:

http://www.trinstitute.org/ojpcr/5_1conway.htm

Kaynağa ait sayfanın adresi (URL) ya da varsa sadece doi numarası yeterlidir.

Yazarı belli olmayan editör yazısı:

Editorial: "What is a disaster" and why does this question matter? [Editorial•]. (2006). Journal of Contingencies and Crisis Management, 14, 1-2.

Elektronik gazete makaleleri:

Çetin, Ö. (2010, 21 Ocak). Televizyon alışkanlıklarımız IPTV ile değişecek.

www.hurriyet.com.tr

DİĞER REFERANSLAR

Yazarı belli olmayan gazete ve dergi yazıları için:

The United States and the Americas: One History in Two Halves. (2003, 13 Aralık). Economist, 36.

Strong afterchocks continue in California. (2003, 26 Aralık). New York Times [Ulusal Baskı.]. s.23.

Metin İçinde: (United States and the Americas, 2003) (Strong aftershock, 2003)

Yazarı belli olan gazete ve dergi yazıları için:

Bruni, F. (2003, 26 Aralık). Pope pleads for end to terrorism and war. New York Times, s.21.

Tanıtım yazıları:

Orr, H. A. (2003, 14 Ağustos). What's not in your genes. [Review of the book Nature via nurture: Genes, experience, and what makes us human]. New York Review of Books, 50, 38-40.

Basılmamış tezler, posterler, bildiriler:

YÖK'ten indirilmiş ise URL adresi de künye bilgileri sonuna verilir.

Sarı, E. (2008). Kültür Kimlik ve Politika: Mardin'de Kültürlerarasılık. (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Ansiklopediler:

Balkans: History. (1987). Encyclopaedia Britannica içinde (15. Baskı. Cilt. 14, s. 570- 588). Chicago: Encyclopaedia Britannica.

Metin İçinde: (Balkans: History, 1987)

Sözlükler:

Gerrymander. (2003). Merriam-Webster's collegiate dictionary (11. Baskı). Springfield, MA: Merriam-Webster's.

Metin İçinde: (Gerrymander, 2003)

Görüşme:

Arroyo, Gloria Macapagal. (2003). A time for Prayer. Michael Schuman ile söyleşi. Time. 28 Temmuz 2003. Erişim Tarihi 13 Ocak 2004,

DEĞERLENDİRME VE BASIM SÜRECİ

Ön Değerlendirme: Dergi ön değerlendirmeyi tüm makale kategorileri için uygulamaktadır. Tüm makaleler dergi editör ekibi tarafından incelenir ve uygun bulunan makaleler ön değerlendirme amacıyla yayın kuruluna iletilir. Tüm makaleler editörlerce dergi yazım kuralları ve bilimsel içerik açısından değerlendirilir. Gerekli görüldüğünde yazıda istenen değişiklikler yazara editörlerce yazılı olarak bildirilir.

"Araştırma Makaleleri", ön değerlendirme sonucunda uygun bulunursa, yayın kurulu tarafından ilgili hakemlere gönderilerek "değerlendirme" süreci başlar.

Yazının Sorumluluğu: Yazarlar basılmış halde olan makalelerinde bulunan bilgilerin tüm sorumluluğunu üstlenirler. Dergi bu makalelerin sorumluluğunu üstlenmez.

Basım Hakkı: Dergide Basılmış bir Makalenin tamamı veya bir kısmı, makaleye ait resimler veya tablolar Planlama Dergisi editörü ve Planlama Dergisi Yayın Kurulu, bilgisi ve yazılı izni olmadan başka bir dergide basılamaz.

Gerekli Bilgiler: Dergi editörü ya da yayın kurulu ön değerlendirme sürecinde gerek duyduklarında makalenin dayandırıldığı verileri incelemek için yazardan isteyebilirler. Bu nedenle yazara kolay ulaşımı sağlayacak adres ve diğer iletişim araçlarının başlık sayfasında yer alması önemlidir.

PLANLAMA

Information to Authors

Journal of Planning which is the publication of UCTEA Chamber of Urban Planners, publishes original articles, research briefs, book reviews and current discussion, opinions and reviews on the field of urban and regional studies. The journal, annually distributed free to the members of the Chamber, aims to reach colleagues and readers with case studies and tools in urban and regional planning fields as well as politics and sociology. Each submission in the journal published three times a year are blind-reviewed by external, independent peer reviewers in order to ensure an unbiased evaluation process. Executive Editor(s) invite(s) an external and independent reviewer to manage the evaluation processes of manuscripts submitted by the editorial board members of the journal. Executive Editors are the final authority in the decision-making process for all submissions.

The Editorial Board of the Planning Journal and the Publisher, KARE Publishing adheres to the principles of the Council of Science Editors (CSE), the Committee on Publication Ethics (COPE), the European Association of Science Editors (EASE), and The editor-in-chief has full authority over the editorial and scientific content of the Planning Journal and the timing of publication of the content.

All authors' ORCID numbers need to be submitted when creating an account for correspondence. To obtain an ORCID number, please visit: https://orcid.org/

In social studies that required an ethics committee decision, ethics committee approval should be obtained and stated in a way that does not lead to the identity of the author (s), this issue should be clearly stated in the application letter and the ethics committee report or and equivalent official letter should be uploaded in the system as a separate file.

Manuscripts could be submitted in both English and Turkish. Preferred length for manuscripts (excluding title, abstract, keywords, references; including text, tables, figures, notes) is 9000 words for research articles, 5000 words for reviews, and 2500 words for book reviews and viewpoints. Each submission will be reviewed by the editorial board (executive editor(s), section editors, and associate editors) initially and then will be sent to reviewers for evaluation. Evaluation and improvement process is carried out anonymously. If necessary, further information might be requested from the authors. The manuscripts that are accepted, will be processed with detailed control for the accuracy and then will be asked again for an approval from the author before publication.

Submission of a manuscript implies that the work has not been published before and that its publication in Journal of Planning is approved by the author(s). The author(s) transfer(s) the copyright to UCTEA Chamber of Urban Planners after the approval, and the author(s) guarantee(s) that the manuscript will not be published elsewhere in any other language without the consent of the Chamber*. If the manuscript has been presented at a meeting, this should be stated together with the meeting name, date and the place of the meeting. If the manuscript has been generated as a part of a postgraduate thesis, this should be stated together with the thesis name and institution. For preventing identity disclosure, this statement should definitely not be indicated in the main text, but should be noticed to the editor in the related section of manuscript submission system in order to be located as a footnote,

Authors are responsible for obtaining permission to reproduce copyrighted material from other sources and are required to sign an agreement for the transfer of copyright to the publisher. As an author, you are required to secure permission if you want to reproduce any figure, table, or extract text from any other source. This applies to direct reproduction as well as "derivative reproduction" (such as when you have created a new figure or table which is derived substantially from a copyrighted source).

*Copyright transfer process will be fulfilled via e-mail -sent by the publisher- during the publication preparations, after your article is accepted.

Indexes

Journal of Planning is listed as "national peer-reviewed journal" in ULAKBIM Social Science DataBase by TUBITAK since 2013. The Journal is indexed in Ulrich's and Avery (Index) since 2013, Web of Science, Emerging Sources Citation Index (ESCI) Database since 2015, TUBITAK ULAKBIM TR Index Social Science DataBase since 2017, and European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (ERIHPLUS) Database since 2019.

Copyright Notice

All published material will become the sole property and will be copyrighted by the Journal. No part of the publication may be used without prior written permission of the publisher. Articles and illustrations become the property of the Journal after publication.

Open Access and Commons User Licenses

Open Access

The Journal of Planning is an open access journal which means that all content is freely available without charge to the user or his/her institution. Users are allowed to read, download, copy, distribute, print, search, or link to the full texts of the articles, or use them for any other lawful purpose, without asking prior permission from the publisher or the author. This is in accordance with the BOAI definition of open access.

Commons User Licenses

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0).

Policy of screening for plagiarism:

Policy of screening for plagiarism: The manuscripts are scanned by the Publisher's Office using the iThenticate program for determination of plagiarism and non-ethical situations. In cases where the similarity rate exceeds 20% in total, the article is exclusively examined for the possibility of plagiarism. This review is also run if quotations based on the same resource are intense. Editors may also refer to the opinion of the referee if necessary in the plagiarism review. It is up to the editors to reject the submission in terms of plagiarism or to take it to the regular referee evaluation process.

In the event of alleged or suspected research misconduct, e.g., plagiarism, citation manipulation, and data falsification/fabrication, the Editorial Board will follow and act in accordance with COPE guidelines. Each individual listed as an author should fulfill the authorship criteria recommended by the European Association of Science Editors (https://ease.org.uk/)

CATEGORIES

Research Articles: These are the manuscripts that have an original and genuine conclusion based on a sufficient scientific study, observation and research. Articles in Turkish must have title, abstract and keywords in both Turkish and English in addition to Turkish introduction, material and method, findings, disputes, conclusion and references. There is a 9000 words limit for the research articles excluding title, abstract, keywords, references; including text, tables, figures, notes. Articles in English must

have title, abstract and keywords both in English and in Turkish, and also have to be written according to the manuscript preparation guide for the Turkish articles. The limit for the abstracts in all languages is between 200 to 350 words.

Review Articles: These are the manuscripts based on a comprehensive literature review or current developments drawn up by experienced writers with extensive studies or scientific researches in a particular field specified in the article categories. It is expected in these original articles that the existing knowledge accumulation and intellectual formations are synthesized, with a critical evaluation emphasizing their strengths and weaknesses, and the controversial or incomplete points in the literature are mentioned. The title and abstract section of these manuscripts should be written in the original research article format, the following sections should be arranged as introduction, main text, and references and should not exceed 5000 words.

Viewpoint Articles: These are the manuscripts written on the fields specified in the article categories that also reflect and evaluate the opinion and/or research results of the author over an important contemporary issue. The manuscript's title and abstract sections should be in the same format as research articles and continue with introduction, main text and references, and not exceed the limit of 2500 words.

The manuscripts apart from the above mentioned categories and book reviews (translations, presentation of competitions, research reviews, chamber viewpoints, and considerations and discussions) are accepted and published in accordance with the evaluation of Editorial Board and/or Executive Editors.

Article Submission

Submissions are only accepted online through "Online Manuscript Submission" or "Journal Agent" tab on the web site of the Journal (www.planlamadergisi.org / www.journalofplanning.org / www.jplanning.org)

ARTICLE PREPARATION DETAILS

Articles should have double-line spacing, leaving margin 2,5 cm (1 inch) on all sides. The font size is 11 points in Arial style. The main text, figures and tables should be uploaded as separate files, main text should be in Word format without adding line numbering. All pages of the main text should be numbered consecutively.

Main Text: Main text should be arranged as full text and references. Title, abstract, keywords and author name(s) will be requested in the online manuscript application system and shall not be uploaded as separate documents.

Application Letter: Application letter should be uploaded as a separate document. It must contain a brief statement that the article has been read and approved by all authors, that it has not been submitted to, or is not under consideration for publication in another journal. In addition, article title, author's name, surname and titles, institutions and places, research ethics committee approval including committee name, date and issue (if the content of the research necessitates), if available supporting institution and fund name should be stated. Besides, it should be written that; name, full address, telephone number, mobile phone number and e-mail address of the corresponding author.

Ethics Committee Approval Form: In social studies that required an ethics committee decision, ethics committee approval should be obtained and uploaded in the system as a separate file.

Figures, illustrations, tables and photos: All tables should be uploaded in a separate Word document (.doc, .docx) and figures should be uploaded as separate files in .jpg, .png format and all figures and tables should be numbered in the relevant order as in the main text. The desired position of figures and tables should be indicated in the text.

Acknowledgement: Acknowledgement should be uploaded as a separate document.

Notice about ID information: Name(s) and surname(s) or initial of name(s) and surname(s) of author(s), name of organization(s) of author(s) work(s) or the shortening of the organization(s) should not be mentioned in main text, references, tables and figures or in the filenames of these documents. If the manuscript is generated as a part of a postgraduate thesis, full title or the shortening of the thesis should not be written in main text and related documents or in the filenames. If the manuscript has been presented at a meeting, the name or the shortening of the meeting should not be mentioned in main text and related documents or in the filenames.

Fees

Article submission, article processing or publication are free of charge.

After a manuscript is evaluated by reviewer(s) and sent to author(s) for revising, the revision period limit is 6 months. If author(s) do(es)n't resubmit within this period, the manuscript will be returned to author(s) without notification and won't be included in evaluation process again.

The articles' reference must be written according to the international APA 6.0 Formatting and Style Guide;

BOOK REFERENCES

Single Author Book:

Zizek, S. (2009). Matrix: Ya da Sapkınlığın İki Yüzü. Bahadır Turan (Çev.). İstanbul: Encore.

Multi-Author Book:

Abisel, N., Arslan, U.T., Behçetoğulları, P., Karadoğan, A., Öztürk, S.R. & Ulusay, N. (2005). Çok Tuhaf Çok Tanıdık. İstanbul: Metis.

Edited Book:

Özbek, M. (Ed.) (2005). Kamusal Alan. İstanbul: Hil.

Edited Book Chapter:

Kejanlıoğlu, B. (2005). Medya Çalışmalarında Kamusal Alan Kavramı. Meral Özbek (Ed.), Kamusal Alan içinde (s. 689-713). İstanbul: Hil.

Edition other than the First:

Strunk, W. Jr. & White, E. B. (2000). The Elements of Style (4. Baskı). New York: Longman.

Only Electronically Printed Book / e-Book as Main Reference:

O'Keefe, E. (n.d.). Egoism & the cnsts in Western values. date

http://www.onlineoriginals.com/showitem .asp litem 1135

Electronic Version of the Book / e-Book Version of Main Reference:

Freud, S. (1953). The method of interpreting dreams: An analysis of a specimen dream.

J. Strachey (Ed. & Trans.), The standard edition of the complete psychological works of Sigmund Freud (Vol. 4, pp. 96-121).

http://books.google.com/books (Original edition is dated 1900)

Shotton, M. A (1989). Computer addiction? A study of computer dependency [DX Reader version]. Retrieved from

http://www.ebookstore.tandf.co.uk/html/index.asp

Schiraldi, G. R. (2001). The post-traumatic stress disorder sourcebook: A guide to healing, recovery, and growth [Adobe Digital Editions version]. doi: 10.1036/00713937

Web Links as Online References:

http://www.bianet.org/bianet/toplum/119375-avatar-in-sozde-solculugu-uzerine

Article From an Online Periodical with DOI Assigned

Von Ledebur, S. C. (2007). Optimizing knowledge transfer by new employees in companies. Knowledge Management Research & Practice. Advance online publication. doi: 10.1057/palgrave.kmrp.8500141

e-Newspaper Articles/Columns:

Çetin, Ö. (2010, 21 Ocak). Televizyon alışkanlıklarımız IPTV ile değişecek.

www.hurriyet.com.tr

Multivolume Work:

Pflanze, O. (1963-1990). Bismarc and the Development of Germany (Cilt 1-3). Princeton, NJ: Princeton University Press.

Single Volume in a Multivolume Work:

Pflanze, O. (1990). The Period of Fortification, 1880-1898: Cilt 3. Bismarck and The Development of Germany. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Earlier Version of Former Edition:

Smith, A. (1976). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations. E. Cannan (Ed.). Chicago: University of Chicago Press. (İlk baskı 1776).

If in text: (Smith, 1776/1976)

Translation:

Weber, M. (1958). The Protestan Ethic and The Spirit of Capitalism. T. Parsons (Çev.). New York: Charles Scribner's Son. (İlk baskı. 1904-1905).

If in text: (Weber, 1904-1905/1958)

ARTICLE REFERENCES

Reports and Technical Articles:

Gencel Bek, M. (1998). Mediscape Turkey 2000 (Report No. 2). Ankara: BAYAUM.

Single Author Article from a Journal:

Aktay, Y. (1999). Aklın Sosyolojik Soykütüğü: Soy Akıldan Tarihsel ve Toplumsal Akla Doğru. Toplum ve Bilim, 82, 114-140.

Multi Author Article from a Journal:

Binark, F. M., Çelikcan, P. (1998). Mahremin Müzakereye Çağrılması ve Yıldo Örneği. Kültür ve İletişim, 1 (2), 197-214.

e-Journal Articles:

Conway, P. (2003). Truth and reconciliation: The road not taken in Nambia. Online Journal of Peace and Conflict Resolution, 5 (1) (If it has doi its number if it doesn't have a doi then URL shall be given. URL sample: http://www.trinstitute.org/ojpcr/5_1conway.htm)

Article of an Unknown Editor:

Editorial: "What is a disaster" and why does this question matter? [Editorial•]. (2006). Journal of Contingencies and Crisis Management, 14, 1-2.

OTHER REFERENCES

Unknown Editor Articles of Newspaper and/or Journal:

The United States and the Americas: One History in Two Halves. (2003, 13 Aralık). Economist, 36.

Strong afterchocks continue in California. (2003, 26 December). New York Times [National Edition.]. s.23.

If in text: (United States and the Americas, 2003) (Strong aftershock, 2003)

Newspaper and/or Journal Articles:

Bruni, F. (2003, 26 Aralık). Pope pleads for end to terrorism and war. New York Times, s.21.

White Papers:

Orr, H. A. (2003, 14 Ağustos). What's not in your genes. [Review of the book Nature via nurture: Genes, experience, and what makes us human]. New York Review of Books, 50, 38-40.

Unpublished thesis, posters and articles:

If it's downloaded from the YÖK page, URL address and information shall be given at the end.

Sarı, E. (2008). Kültür Kimlik ve Politika: Mardin'de Kültürlerarasılık. (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

An Encyclopedia Entry:

Balkans: History. (1987). Encyclopaedia Britannica (15. Baskı. Cilt. 14, s. 570- 588). Chicago: Encyclopaedia Britannica.

If in text: (Balkans: History, 1987)

Dictionary:

Gerrymander. (2003). Merriam-Webster's collegiate dictionary (11. Edition). Springfield, MA: Merriam-Webster's.

If in text: (Gerrymander, 2003)

Interviews:

Arroyo, Gloria Macapagal. (2003). A time for Prayer. Michael Schuman ile söyleşi. Time. 28 Temmuz 2003. [Accessed:13 Ocak 2004]

EVALUATION AND PUBLISHING PROCESS

Pre-evaluation: Pre-evaluation is mandatory for all manuscripts. All manuscripts are reviewed by the editor and appropriate manuscripts are sent to the editorial board and reviewed in terms of scientific concept. All manuscripts are subject to editing and, if necessary, authors are asked for responses to outstanding questions or for addition of any missing information.

"Research Articles" that are found appropriate are sent to the referees for review by the editorial board.

Liability of the Article: The author has the complete liability of the content of the printed manuscript. The Journal of Planning has no responsibility over the information given within the text.

Right to Publish: Without the written permission of the editor and the editorial board of The Journal of Planning, manuscripts can not be fully or partly published in any other journal.

Further Information: The editors or the editorial board have the right to ask to make further research on the fact that the manuscript is based on. Therefore, communication information (address and other) of the author must be given in the title page.

PLANLAMA

İçindekiler / Content

Editörden xi

DERLEME / REVIEW

On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı
Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century
Ünlü TS 1

ARAŞTIRMALAR / ARTICLES

Sürdürülebilir Mahalle Planlamasının Değişimi, Planlamada Yeni Eğilim "EkoYer" Yaklaşımı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği
The Variation of Sustainable Neighborhood Planning, Planning New Trends "Ecodistrict" Approaches and its Application in Turkey
Ünal SG, Erol D 15

Türkiye'deki Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Süreçlerinin Stratejik Mekansal Planlama Süreçleri ile İlişkili Olarak Değerlendirilmesi
An Evaluation of Integrated Coastal Zone Management Processes in Relation to Strategic Spatial Planning Processes in Turkey
Gülbitti M, Özüduru BH 36

Konya Ovası Bölgesi'nde Özel Ekonomi Bölgesi Oluşturulmasına Yönelik GZFT Analizi ve Uzman Görüşlerinin Değerlendirilmesi
Evaluation of SWOT Analysis and Expert Opinions on the Establishment of a Special Economic Zone in the Konya Plain Region
Çakmak E, Önden İ, Samastı M 54

Sağlık Eşitsizlikleri, DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği Üzerinden Bir Değerlendirme: Mersin İli Mezitli İlçesi Örneği
Health Inequalities, an Evaluation through WHO Quality of Life Scale: the case of Mersin Province Mezitli District
Yoloğlu AC, Kurt AÖ, Sarıkaya Levent Y, Levent T, Burat S, Karaca S, Gökalp S 66

Educational Socio-Spatial Segregation in Ankara
Ankara'da Eğitimsel Sosyo-Mekansal Ayrışma
Erdem U 89

Perception of Safety within Intermediate Public Transportation Systems: The Case of Minibüs in İstanbul
Ara Toplu Taşıma Sistemlerinde Güvenlik Algısı: İstanbul'da Minibüs Örneği
Oğuz M 104

Eğlence ve Yeme-İçme İşletmelerinin Turizm Faaliyetlerine Yönelik Görüş ve Algılamalarının Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma: Boğaziçi Alanı Örneği
An Investigation to Determine Opinions and Perceptions of Entertainment and Food & Beverage Businesses towards Tourism Activities: The Case of Bosphorus, İstanbul
Altanlar A, Enlil Z 118

Hücresel Özişlem Yöntemi ile İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesinin Rant Artışına Etkisinin Tahminlemesi: İnciraltı Örneği
Forecasting the Effects of İzmir Bay Tube-Tunnel Project on Rent Increase with Cellular Automata Method: The Case of İnciraltı
Arslan HM, Duvarcı Y 136

PLANLAMA

Editörden/Editorial

Yayın hayatına 1986 yılında başlayan PLANLAMA Dergisi'nin 2020 yılı itibariyle ulusal hakemli dergi statüsündeki 8. yılında, yılın ilk sayısıyla merhaba.

2013 yılında TÜBİTAK tarafından ULAKBİM Sosyal Bilimler Veri Tabanı listesinde "ulusal hakemli dergi" statüsüne alınan, 2013 yılı sayılarından itibaren Ulrich's ve Avery (Index), 2015 yılı sayılarından itibaren Web of Science, Emerging Sources Citation Index (ESCI), 2017 sayılarından itibaren TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Sosyal Bilimler Veri Tabanı ve 2019 sayılarından itibaren European Reference Index For The Humanities And Social Sciences (ERIHPLUS) veri tabanlarında dizinlenmekte olan PLANLAMA'nın SCOPUS veritabanında dizinlenmek üzere izleme sürecinin başladığını sizlerle paylaşmaktan mutluluk duyuyoruz. Yılda üç sayı periyoduyla yayımlanan dergimiz, planlama, tasarım, kent sosyolojisi ve kentsel ve bölgesel çalışma alanlarında bilimsel ve tarafsız bir yayın olma sorumluluğunu değerli hakemlerimizin katkıları, yazarlarımız ve okurlarımızın ilgisiyle başarıyla sürdürmektedir. Bu sürece emekleriyle destek olan tüm PLANLAMA dostlarına sonsuz teşekkürler.

Derginin 2020 Mart sayısında bir derleme ve sekiz araştırma makalesini sizlerle paylaşıyoruz.

Doğu Akdeniz liman kentlerinin mekansal yapısının biçimlenişini ve bu yapıyı oluşturan mekansal bileşenleri konu alan derlemede, ondokuzuncu yüzyılda yaşanan tarihi, sosyal ve ekonomik gelişmeler, örnek olarak incelenen kentlerdeki mekansal karşılıkları üzerinden tartışılmakta ve kentsel yapının nasıl şekillendiğine yönelik bir değerlendirme yapılmaktadır.

Bu sayıda yer verilen ilk araştırma makalesi sürdürülebilir mahalle temelli komşuluk birimi planlama hareketlerini incelemekte ve mahalle planlaması ve tasarımı için uygulanabilir bir model olarak Türkiye'de yere özgü sürdürülebilir mahalle EkoYer ajanda önerisi geliştirmektedir. Bir diğer araştırma makalesi esnek ve katılımcı planlama yaklaşımı olarak mevzuatımıza girmiş olan mekansal stratejik planlama süreçlerinde yetki karmaşasından dolayı yaşanan zorlukları Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi üzerinden ele alırken; stratejik mekansal planlamanın güçlü yönleri ile kıyı alanlarının sürdürülebilir şekilde yönetimi arasında ilişki kurmaktadır.

Ülkemizde Konya Ovası'nda özel ekonomi bölgesi oluşturulmasına yönelik taleplerin değerlendirilmesi sürecinin GZFT Analizi ile ele alındığı araştırma, Dünya'da orta ve ileri teknoloji ürünlerinin toplam ticarete oranının hızla arttığı ve bu duruma uyum gösterebilme kabiliyetinin gelişen ülke ekonomilerinin başarısını etkileyen önemli faktörlerden olduğu kabulü ile ele alınmıştır.

Dünya Sağlık Örgütü Yaşam Kalitesi Ölçeğini kullanarak sağlık eşitsizliklerinin ortaya çıkmasında etkili olan kırılma noktalarını bir saha çalışmasına dayanarak ortaya koyan araştırmayı, sosyo-mekansal ayrışmayı eğitim mekanları ve bunların mekanın dönüşümü üzerindeki etkilerini Ankara örneği üzerinde irdeleyen bir çalışma izlemektedir.

Dergimizin 2020 yılı ilk sayısında yer alan son üç makalesi merkezi ve yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluklarında olan planlama yaklaşım ve süreçlerinin tıkandığı üç önemli konuyu ele almaktadır: çözülemeyen ulaşım sorununun minibüs kavramını doğurması, yerel işletmelerin turizme karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörler ve mega projelerin çevrelerinde yaratmış olduğu rantın simüle edilerek geleceğin kentlerini planlama için yeni araçların oluşturulması.

İhtiyaçları karşılan(a)mayan ve hızla büyüyen kentsel nüfusun ihtiyaçlarına cevap olarak ortaya çıkan ve belirsizlik ve kuralsızlığın etkin olduğu minibüs taşımacılığının kişisel güvenlik ile ilgili kaygı ve korkuları arttırıcı etkiye sahip olduğunu savunan çalışmada, güvenlik algısı ve güvenlik algısını etkileyen etmenleri ortaya çıkarmak hedeflenmektedir.

Takip eden çalışma, turizm odaklı bir gelişim senaryosunda turizmden herhangi bir fayda sağlayamayacak kadar karar verme sürecinden soyutlanabilen yerel işletmelerin turizmin gelişmesine yönelik tavır ve tutumlarını kent hakkı ve yerel kimlik ekseninde görünür kılmayı hedeflemektedir.

İzmir İnciraltı'ndan geçmesi planlanan İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesinin Hücresel Özişlem metodu ile olası senaryolar bazında rant etkilerininin simüle edildiği, projenin bölgenin hangi noktalarına güçlü etkide bulunabileceğinin, böylece olası rant etkisi ile ilgili planlamanın yararlanabileceği bir aracın geliştirildiği makale ile 2020 Mart sayımız son buluyor.

Kentsel ve bölgesel çalışma alanlarından orjinal makaleleri, araştırma özetlerini, kitap incelemeleri ile meslek alanına ilişkin güncel tartışma ve görüşleri meslektaşlarımıza ve tüm okurlarımıza sunmak üzere katkılarınızı bekliyoruz.

Yayın Kurulu

Planlama 2020;30(1):1–14 | doi: 10.14744/planlama.2019.46704

DERLEME / REVIEW

On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı

Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century

Tülin Selvi Ünlü

Mersin Üniversitesi, Akdeniz Kent Araştırmaları Merkezi, Mersin

ÖZ

Doğu Akdeniz liman kentlerinin pek çoğunun gelişiminde ve bazılarının da bir iskeleden liman kentine evrilmesinde, on dokuzuncu yüzyılın özellikle Doğu Akdeniz'de yarattığı üretim biçim ve ilişkilerindeki değişimin etkisini yadsımak olanaksızdır. Ancak öte yandan, söz konusu kentlerin, ortak bazı yapısal özellikler taşıdıkları ve sahip oldukları liman olanakları ile deniz üzerinden kurulan yeni bir ilişki ağı ve biçimini üreten birer aktör oldukları görülür. Peki, özellikle on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Doğu Akdeniz'de artan ticaret ve nüfus hareketlerinin birer odak noktası olan bu kentlerin, sahip oldukları benzer yapısal özellikler, yirminci yüzyıla kadarki süreçte nasıl bir gelişim ve değişim geçirmiştir? Bu soru çerçevesinde, söz konusu kentlere ilişkin çeşitli çalışmalar incelenerek, Doğu Akdeniz liman kentlerinin ortak yapısal özellikleri ve on dokuzuncu yüzyılda geçirdikleri benzerlik gösteren mekânsal değişim ele alınmıştır.

Anahtar sözcükler: Doğu Akdeniz liman kenti; mekansal yapı ve gelişim; on dokuzuncu yüzyıl.

ABSTRACT

The Mediterranean attracted researchers as a field of study due to its existence as the material space of reciprocal and regenerative relationships between human beings, their culture and nature, land and sea. The port cities in the Eastern Mediterranean region had been mostly discussed in relation to their economic relationships, owing to their geographic location, and to globalization processes. In this study, the spatial structure of the Eastern Mediterranean port cities in the nineteenth century is discussed. Accordingly hereby, the shaping of the urban structure of the Eastern Mediterranean port cities is discussed in the study with reference to the components of urban structure throughout different examples. Since most of the previous studies on Mediterranean port cities focus on their economical and social aspects, this study aims to contribute to these studies with a spatial perspective.

Keywords: Eastern Mediterranean port cities; urban structure and development; nineteenth century.

Geliş tarihi: 16.09.2019 Kabul tarihi: 24.11.2019
Online yayımlanma tarihi: 14.02.2020
İletişim: Tülin Selvi Ünlü.
e-posta: selvitulin@gmail.com

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Günümüzde "liman kenti" olarak adlandırılan, ancak birbirinden oldukça farklı özellikler gösteren kentler görmek olanaklıdır. Örneğin İzmir'in kentsel dokusu, Londra'dan, Manchester'dan ve hatta İstanbul'dan farklıyken, Beyrut'a, Selanik'e ya da İskenderiye'ye daha çok benzer (Kolluoğlu Kırlı 2007, 221). Doğu Akdeniz liman kentlerine ilişkin çalışmaların bazıları, söz konusu benzerliklerin bu kentlere ilişkin ortak bir yargıya varmaya olanak sağlayamayacağını öne sürerken bazıları ise söz konusu kentlerin pek çok açıdan ortaklıklarına vurgu yapmıştır (Selvi Ünlü 2016). Ancak, iki farklı sonuca ulaşsa da söz konusu çalışmalarda, Akdeniz'in doğusundaki liman kentlerinin gelişimlerinde benzer süreç ve aktörlerin etkili olduğu dikkat çeker. Bu koşulları üreten, on dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in özellikle doğusunda yaşanan yapısal değişim ve modernleşme süreçleridir. Bu süreçler, söz konusu kentlerin kıyıdaki konumları ve art alanları ile ilişki içinde gelişen uluslararası ticari ilişkilerin karşılıklı olarak birbirini ürettiği, toplumsal yapı ve kentsel mekandaki değişimleri kapsar.

On dokuzuncu yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren sanayi alanındaki gelişmelerle birlikte Avrupa ülkeleri yeni üretim biçim ve ilişkileri geliştirmeye başlamış özellikle Sanayi Devrimi'ni gerçekleştiren başta İngiltere olmak üzere Fransa ve Almanya gibi ülkeler, nüfusu hızla artan kentin sorunlarıyla yüz yüze kalmışlardır. Batıda sanayi kentinin sorunlarına çözüm arayışının sürdüğü bu dönem aynı zamanda, sanayileşmiş söz konusu kapitalist ülkelerin Akdeniz'in doğusundaki coğrafyada sömürgeci bir yaklaşımla kıyasıya rekabet ettikleri bir dönemdir.

Batının makineleşen ve hızla ilerleyen sanayisi için gereksinim duyduğu ucuz hammadde ve aynı zamanda yeni pazar arayışı, kapitalist ülkelerin en kolay ve hızlı eriştikleri liman kentleri için yeni bir dönemi beraberinde getirmiştir. Sanayi devriminin sağladığı buhar teknolojisi ile denizyolu ulaşımında ve taşımacılığındaki yeni olanaklar, özellikle tarımsal üretimin egemen olduğu Akdeniz'in doğusundaki coğrafyayı oldukça çekici kılmıştır. Böylece, Doğu Akdeniz kıyılarında, bazıları antik dönemden itibaren kesintisiz olarak birer liman olan ve bazıları ise on dokuzuncu yüzyılın söz konusu gelişmeleri sonucu neredeyse yoktan var olan çok sayıda liman kenti önemli değişimler geçirmiştir.

Doğu Akdeniz liman kentinin gelişiminde, iktisadi ve toplumsal yapıda yaşanan değişim ve gelişmeler ile bu değişim ve gelişmelerle ilişki içindeki mekansal yapının belirleyici rolü dikkat çeker. İktisadi ve toplumsal yapıdaki gelişmeler ve modernleşme süreçleri, yere özgü farklılıklarına karşın bu kentlere, "liman kenti" ortak kimliği kazandıran koşulları üretmiştir. Bu benzer süreç ve koşulların izleri, çeşitlilik gösteren ve yerelin kendine özgü bağlamı içinde, her birine ayrı bir karakter kazandıran, Doğu Akdeniz liman kentinin mekansal yapısında somut olarak görülebilir. En başta bu kentler, deniz kıyısında ve çoğunlukla doğal liman oluşturan bir körfeze sahip konumları, art alanındaki verimli tarımsal üretim bölgeleri ve genellikle antik dönemden itibaren var olan liman işlevi gibi çeşitli yapısal özellikleri ile iç kesimlerdeki kentlerden farklılaştıkları gibi, içinde yer aldıkları coğrafi bağlam ve toplumsal yapıyla birlikte birbirlerinden de farklılaşmışlardır. Ancak, denizle kurulan doğrudan ilişkiyle bu kentlerin hemen hepsinde, mekansal yapı denizi referans alan bir kurguyla gelişmiştir. Söz konusu ilişkinin somut fiziksel öğesi ise kıyıdaki iskeleler ya da varsa limandır.

1. Liman İşlevi ve Kentsel Mekanın Gelişimi

Bu kentlerin benzer mekansal özelliklerinin başında, deniz (liman) ile kent arasındaki ilişki ve bunun ürettiği mekansal kurgu gelir (Soffer ve Stern 1986, 103). Özveren'e göre (1994, 77), Beyrut'u, Halep, Şam, Bağdad ve Kahire gibi kentlerden farklılaştıran, kıyı şeridine uzanan ve deniz yöneliminin "panaromik manzarası"nı oluşturan mekansal yapısıdır. Öyle ki, pek çok gezgin ya da araştırmacı, bu kentleri anlatmaya kentin içinden değil, denizden görünümü ile başlamış, kenti denizle ilişkisi üzerinden değerlendirmiştir. Örneğin Gounaris (1994, 103), kente gelen tüm yabancı gözlemcilerin, denizden bakarak, Bizans kiliseleri, minareleri, Roma anıtları, kent surları, kuleleri ve kırmızı kiremitli çatılarıyla Selanik'i, hoş bir tablo olarak gördüklerini dile getirmiştir.

Denizi esas alan mekansal gelişimde belirleyici işlev ve aynı zamanda yapı, liman olmuştur. Söz konusu kentler genellikle, coğrafyanın sunduğu olanaklarla, doğal bir körfezde, on dokuzuncu yüzyıldan çok daha erken dönemlerde gelişmeye başlamış kentlerdir. Örneğin Hayfa, İsrail kıyısının en büyük körfezinde gelişirken, Yafa ise kıyıdaki küçük bir tepenin üzerinde, oldukça korunaklı bir burunda yer almıştır (Amiran ve Shahar 1961, 355). Sahip oldukları bu coğrafi konum onlara doğal bir liman işlevi kazandırmıştır.

Dolayısıyla liman, söz konusu kentlerin yapısal olarak sahip oldukları bir işlevken aynı zamanda, on dokuzuncu yüzyılda gelişen deniz ticaretinin bir sonucu olarak, artan ticari etkinlikle birlikte bu kentlerin gelişmeleri için temel ivmeyi vermiştir ve kentin mekansal gelişiminin başlangıç noktası da liman ve çevresindeki çekirdektir. Örneğin Beyrut, on dokuzuncu yüzyılda bir liman olarak gelişen ticari etkinliğine paralel bir kentsel gelişme göstermiştir. Özellikle ipek ticareti ağındaki önemli konumuyla kent, bu alanda 1850'li yıllardan sonra yapılan yatırımlarla önemli bir sıçrama yaşamış ve limanı, demiryolu bağlantıları, elektrikli tramvayı, okulları, hastaneleri ile fiziksel olarak dikkat çekici bir değişim geçirmiştir (Özveren 1994, 84, 85). Benzer biçimde İzmir de bu dönemde, Anadolu'nun batıya en yakın limanı olarak Osmanlı'nın Avrupa ülkelerine açılan kapısı olmuştur. Kent, iç bölgelerdeki tarımsal ürünün aktarılmasındaki işleviyle birlikte büyük bir değişim yaşamış, bu değişim İzmir'i, yalnızca Doğu Akdeniz'de değil, tüm Akde-

niz içinde en önemli liman kentlerinden biri haline getirmiştir (Frangakis-Syrett 2001, 23). Liman işlevi ile kentsel mekanın gelişimi arasındaki ilişki İzmir örneğinde oldukça somut biçimde görülmektedir. Bilsel (2000, 36), on dokuzuncu yüzyılda gerçekleştirilen projeler içinde, İzmir kentinin mekansal yapısı üzerinde en büyük etkiyi, liman ve rıhtım projelerinin yarattığını, söz konusu projelerin kentin deniz cephesini tümüyle değiştirdiğini ifade etmiştir.

İskenderiye için de liman ve kentsel gelişim arasındaki ilişki benzer biçimde ilerlemiştir. On dokuzuncu yüzyıl öncesinde küçük bir köy olan yerleşim, özellikle 1850'li yıllardan itibaren pamuk ticaretinde, iç bölgeleri dışa bağlayan önemli bir liman haline gelmiştir (Ilbert vd. 2006a; Abdel-Salam 1995, 183; Barak 2009, 189). Limanda artan ticari etkinlik kentsel mekanın gelişiminde de etkili olmuştur. Barak (2009, 189), on dokuzuncu yüzyılda, kentteki yolların yazın toz ve kışın da çamur içinde olması ve sokaklarda sıklıkla çukurlar ve tümseklerle karşılaşılmasının, yalnızca kentliler için değil, asfaltsız, inişli çıkışlı sokaklardan limana pamuk ve diğer malları ulaştırmaya çalışan tüccarlar açısından da önemli bir sorun ve maliyet oluşturduğunu belirtmiştir. Bu sorunun çözümü için kentte ihracatçılar tarafından kurulan bir komisyonla, limandan kentin diğer bölgelerine ulaşan yol kaplamaları ve kaldırımlar yapılmış, 1890 yılında İskenderiye Belediyesi'ne dahil olan bu komisyon, kentteki tüm sokakların planlanmasından sorumlu olmuştur (Barak, 2009, 190). Ayrıca, ağırlıklı olarak kentteki yabancılar ve konsolosluk temsilcilerinden oluşan bir yapı ve yol komisyonu kurulmuş ve mekansal gelişim için çeşitli politikalar üretilmiştir (Abdel-Salam, 1995, 181). Abulafia'a göre (2012, 651) İskenderiye, yeni limanın inşası, sahil yolunun (korniş) yapımı ve yeni konut ve iş yerlerinin inşa edildiği geniş caddelerin açılmasıyla modern bir biçim almaya başlamıştır.

Selanik ise tıpkı İzmir ve İskenderiye gibi 1900'lere doğru, buharlı gemilerin yanaşabileceği bir limanı, bankaları, hastaneleri, fabrikaları ve yeni taş binaları ile Anastassiadou'ya göre (2014, 85) "egzotizm heveslilerini hayal kırıklığına uğratacak modern bir şehir" görünümüne kavuşmuştur. Doğu Akdeniz liman kentleri ağındaki, Beyrut, İzmir, İskenderiye, Selanik gibi kapasite ve ölçek açısından ilk sırada yer alan kentlerin dışında, Yafa, Mersin, Kavala (Arslan 2009), Volos ve Patras gibi daha küçük ölçekli liman kentlerinde de, liman işlevine dayalı benzer kentsel gelişmeler yaşanmıştır. Örneğin Kudüs'ün denize ana çıkış kapısı olan Yafa, yalnızca Akdeniz'den iç kesimlere yönelik transit ticaretle değil, Osmanlı topraklarına ve Batı Avrupa'ya kadar gönderilen ünlü portakalları sayesinde bölgede önemli bir merkez haline gelmiştir. Limandaki ticari etkinlikle birlikte bölge içinde bir çekim noktası haline gelmesi Yafa'yı Yahudi, Hıristiyan ve Müslüman nüfusun birlikte yaşadığı bir yerleşim haline getirmiş, artan nüfusla kentin çevresinde banliyöler oluşmaya başlamıştır (Abulafia, 2012, 660, 661).[1]

On dokuzuncu yüzyılın öncesinde, alçak kalesi, limanının büyüklüğü, yapıları ve ekonomik önemi açısından çok dikkat çekmeyen bir yerleşim olan Volos ise on dokuzuncu yüzyıldan itibaren, eteklerinde yer aldığı Pelion Dağı'ndan gelen tüccarların ilgisi ve sahip olduğu doğal limanı ile bölgede ticari bir merkez olarak gelişmiştir (Dimoglou ve Mourtzoukos 2006, 11). Kale içindeki yerleşimde, deniz-dağ ilişkisini kuran ana eksen ve buna bağlanan sokakları ile Osmanlı kent dokusunu izlemek olanaklıdır (Dimoglou 2003, 61). Kale içindeki bu yerleşim, Teselya Ovası'ndaki tahıl üretimi nedeniyle giderek önem kazanmış, on yedinci yüzyıldan itibaren, kalenin dışında deniz kıyısında, tahıl ve diğer tarımsal ürünlerin ithalatı için yeni bir bölge gelişmiştir. Burası, gümrük, dükkanlar, hanlar, atölyeler ve depoları ile kentin en işlek bölgesidir (Paliouras 2004, 78). Zamanla kale dışında gelişen yeni şehir, ızgara dokuyu esas alan, tüccarların gereksinimlerini karşılamaya yönelik bir arazi bölümlemesi ile şekillenmiştir (Hastaoglou-Martinidis 2004, 48). Dolayısıyla Volos'ta da, mekansal gelişim limanda artan ticari etkinlikle birlikte ve limanla ilişki içinde ve yine ticari etkinliğin gereksinimleri doğrultusunda şekillenmiştir.

Volos gibi Patras da, Osmanlı egemenliği döneminde, kale ve çevresinde kendiliğinden gelişen, dar sokakları ve saçaklı evleriyle küçük bir Osmanlı kentiyken, "siyah altın" denilen kuş üzümüne dayalı ticaretin kıyıda yarattığı hareketlilikle bir liman kentine doğru evrilmiştir. Kentte, tarımsal üretime dayalı ekonomiden deniz ticaretine dayalı ekonomiye geçildiği bu süreçte, sosyo-ekonomik yapı değişmeye başlamış, eski toprak sahibi, köylü ve çiftçilerin yerini, yavaş yavaş tüccar ve girişimciler almıştır (Bakounakis 2005, 249). Yunanistan'dan ve dışarıdan gelen Rum tüccar ve iş adamlarının yanı sıra, ticaretin inceliklerini bilen ve yeni pazar alanları arayan çok sayıda yabancı girişimci kente yerleşmiştir. Patras'ın bu yeni sakinleri, yerleşime yakın noktalarda üzüm bağları satın almış ve özellikle kıyı şeridinde yerleşmeye başlamışlardır (Chatziioannou 2015, 19, 20). Böylece geçmişten beri, kale ve çevresinde, denizden kopuk olarak gelişen kent, limanda artan ticari etkinlikle birlikte deniz kıyısında eskisinden oldukça farklı bir görünüm sergilemeye başlamıştır (Selvi Ünlü 2016, 182).

Patras ve Volos'a benzer biçimde, Kavala da başlangıçta bir dağın üzerinde kurulmuş, Penaje Dağı'nın eteklerindeki limanıyla, çevresindeki ovalarda süren hayvancılık, tarım gibi faaliyetlerin yanı sıra balıkçılığın da olduğu bir yerleşimdir (Arslan, 2009, 43; Yıldız, 2018, 218). Doğu Makedonya'nın ana limanı

[1] Liman işlevinin kent için önemi, kentin kuzeyinde inşa edilen yeni limanın Tel Aviv'e hizmet etmesi sonucu Yafa'nın bir anlamda sonu olmasından anlaşılmaktadır. Abulafia'ya göre (2012, 661), söz konusu yeni limanın inşası Yafa açısından en önemli gelişmelerden biri olmuş, 1935 yılında Yafa Limanı'ndaki ticari faaliyet neredeyse yarı yarıya azalmıştır. Öte yandan, yine kentsel gelişim ve liman ilişkisini ortaya koyması açısından Tel Aviv de bir başka örnek olarak belirmektedir. Söz konusu limanın inşasıyla Tel Aviv, özellikle İskoç mimar Patrick Geddes'in kent-deniz ilişkisini geliştirmeyi hedefleyen planının da katkısıyla, kent merkezindeki Bauhaus tarzı yapıları ve zengin kent sakinlerinin modern Batılı kültürün taşıyıcıları olarak görülme isteklerini yansıtan yeni şehirle hızla gelişmiştir (Abulafia, 2012, 662).

olan Kavala, Egnatia Yolu'nun (Via Egnetia) önemli istasyonlarından biridir (Lalenis and Samourkasidou, 2013, 209). Kayalık bir burundaki korunaklı konumuyla on yedinci yüzyıldan itibaren Osmanlı'nın dikkatini çeken Kavala, kalenin onarılması, su kemerlerinin inşası gibi yatırımların yanı sıra, tıpkı Volos ve Patras'ta olduğu gibi kale dışında, kıyıda ticari etkinliğin başladığı bir yerleşim haline gelmiştir. On dokuzuncu yüzyılda, kalenin eteklerinden başlayan ana cadde boyunca devam eden evleri ve bakımlı sokaklarıyla Kavala, tıpkı Selanik'te olduğu gibi kale dışındaki yapılaşma ile gelişmiş ve kalenin batı ve doğusunda yeni mahalleler oluşmuştur (Yıldız, 2018, 218–220; Arslan, 2009, 49). Özellikle 1839–1913 yılları arasında, bölgesel bir ihraç limanı haline gelen Kavala, kentsel olarak da hızlı bir gelişim göstermiştir (Stergiopoulos, 2016, 95). Limandaki tütün ihracatına dayalı olarak, kentte çok sayıda tütün deposu inşa edilmiştir ve söz konusu yapılardan bazıları günümüzde de kentin önemli bir simgesi olarak varlığını sürdürmektedir (Rentetzi, 2008, 64). İzmir'de olduğu gibi Kavala'da da kent, denizle doğrudan ilişkili olarak, bir amfitiyatro gibi koyu çevrelemiş, yerleşim topoğrafyaya uyumlu olarak limana hakim ve bütün koyu kucaklar biçimde şekillenmiştir.

Limandaki ticari etkinlikle birlikte, çeşitli benzer mekansal yapı bileşenlerinin kendini gösterdiği bu kentlerde, deniz ticareti ile bağlantılı olarak ticari etkinliğin gerçekleştiği yer, temel olarak kıyı şeridi olmuştur. Kıyıdaki iskele ya da iskeleler, bu kentlerin mekansal gelişiminde belirleyici ortak fiziksel öğeler olmuş, örneğin İzmir'de, farklı firmaların iskeleleri kıyı boyunca sıralanmıştır (Bilsel 2009, 144). Benzer biçimde, İskenderiye'de de, ilk tren garının inşa edildiği, ihracat teknelerinin yanaştıkları Soğan Limanı, çok sayıda ihracat firmasının ambar binaları ve depolarıyla dolmuştur (Ilbert 2006c, 21, 22). Söz konusu gelişmeler ise bu kentlerin mekansal gelişiminde denizin belirleyici olduğu, liman ve denizle doğrudan ilişkiyi esas alan bir mekansal kurguya işaret etmektedir.

Bu kentlerdeki temel ortak mekansal bileşen olarak, kentin denizle ilişkisini kuran iskelelerin yanı sıra, özellikle uluslararası ticaretin yoğun olarak kendini gösterdiği on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, gümrük binası, deniz feneri, mendirek, dalgakıran gibi liman işlevini güçlendirmeye dayalı yapılar inşa edilmiştir. Örneğin İzmir'de, 1880 yılında yapılan yeni liman ve limanı, dışarıdan gelecek olumsuz etkilere karşı korumaya yönelik inşa edilen dalgakıranın yanı sıra yeni bir gümrük binası yapılmıştır (Frangakis-Syrett 2001, 23–26). Bu alanda, uluslararası ticaretin göstergesi olan denizcilik şirketleri, sigorta acenteleri, uluslararası şirketlerin temsilcilikleri yer almaya başlarken, rıhtımda Punto İstasyonu (günümüzdeki Alsancak İstasyonu) ile Konak arasında bir tramvay hattı işletmeye açılmıştır (Bilsel 2008, 154). Dolayısıyla günümüzde Kordon olarak adlandırılan kıyı şeridinin şekillenmesi, kentin mekansal organizasyonunda önemli rol oynamıştır[2] (Zandi-Sayek 2012, 115–149).

İzmir limanı inşaatını üstlenen şirket, Selanik'te de benzer bir projeyi gerçekleştirmiştir. 1880 yılında, kent surlarının yıkılarak ortaçağ kentinin denize açılması hedefi doğrultusunda inşa edilen ve İzmir'de olduğu gibi kenti boydan boya kat eden ve limanı, kent surlarının dışında, yeni kurulan konut bölgesine bağlayan rıhtım tamamlanmıştır. Dolgu ile elde edilen alanda gümrük binaları, çeşitli idari yapılar inşa edilirken, kordon niteliği gösteren alan, aynı zamanda kentliler için bir yürüyüş yolu haline gelmiştir (Yeralympos 1996, 63).

Benzer biçimde İskenderiye'de de, limandaki hareketliliğe bağlı olarak, kentin denize dönük konumunu güçlendirmek ve modernizasyonu için 1810 yılı ile 1839 arasında pek çok yatırım yapılmıştır (Ilbert 2006b, 11). 1828–1833 yılları arasında yeni liman ve mühimmat deposu inşa edilmiş ve Batı limanında yeni bir donanma kurulmuştur (Abdel-Salam 1995, 179). 1870 yılında liman tamamlanmış ve 1905 yılından itibaren Korniş'in başlangıcını oluşturan rıhtım inşa edilmiştir (Ilbert 2006b, 14).

Volos'ta ise Avrupa'nın artan tahıl talebi, limana gelen gemi sayısını artırmış, başka yerleşimlerden gelen tüccarlar için de çekici bir hal alan kentte, 1873 yılında limanın geliştirilmesine yönelik olarak, kıyıyı gelgitlerden koruyacak bir set çekilmesi ve mevcut ana iskelenin genişletilmesi gibi bazı düzenlemeler başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis 2004, 53). Volos gibi Patras'ta da, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, liman hizmetlerini iyileştiren yatırımlar yapılmaya başlanmış, 1820'li yıllardan 1870'li yıllara kadar olan dönemde kent, deniz kıyısında gelişen yeni (aşağı) şehir, yürüyüş yolları, düzgün sokakları, neoklasik tarzda yapılmış yeni konut, dükkan, depo ve kamusal yapıları, meydanları ile özellikle ticaret burjuvazisi için oldukça çekici bir görünüm kazanmıştır (MP 2014, 144).

Artan ticari etkinliğin talepleriyle birlikte, liman işlevinin güçlendirilmesine yönelik olarak söz konusu kentlerde yapılan tüm bu fiziksel düzenlemelerin yanı sıra kentsel mekanda değişim yaratan bir diğer gelişme ise kıyı dolguları olmuştur. Söz konusu kentlerin pek çoğunda, ticari etkinliğin ana mekanı olarak giderek yoğunlaşan ve değer kazanan kıyı kesimi, zaman içinde yetersiz hale gelmiş ve gerekli yeni alanın kazanılması için denize dolgu yapılmıştır.

Örneğin İzmir'de, 1830'lu yıllarda, kıyı çizgisinden deniz yönüne doğru 15 metrelik bir şerit satışa çıkarılmış ve satılan bu alanın doldurulması şart koşulmuştur. İlk aşamada, gelir etme amacı ve daha sonraki süreçte ise kentin kıyı kesiminin düzenlenmesini amaçlayan uygulamalarla, kentin doğal kıyı çizgisi büyük ölçüde değişime uğramıştır (Beyru 2011, 349, 350).

[2] Zandi-Sayek, kıyı şeridindeki gelişmelerin, kentin yalnızca mekansal gelişiminde değil, toplumsal yaşamın gelişiminde de etkili olduğunu, kentteki kamusal yaşamın (public sphere), kentin modern altyapısının inşası ve fiziksel biçimlenişiyle birlikte geliştiğini vurgulamaktadır. Bknz. Zandi-Sayek, 2012, 148.

İzmir'de olduğu gibi, 1870–1871 yıllarında, yıkılan kale surlarının taşlarıyla Selanik'te ve 1842–1843 yıllarında da Volos'ta yapılan deniz dolgusu, bu kentlerdeki kıyı çizgisini değiştirmiş ve kıyıda yeni yapı adaları inşa edilmiştir (Hastaoglou-Martinidis 2007, 39).

Öte yandan, limanlar ve onunla birlikte inşa edilen ilişkili yapı ve kullanımlar, Doğu Akdeniz liman kentinde benzer fiziksel değişimlere yol açarken, limanın inşası da başlı başına söz konusu kentlerdeki ortak deneyimlerden biri olmuştur. Bu dönemde özellikle Fransız müteahhit şirketlerinin tekelinde olan liman inşaatlarında, çoğu Süveyş Kanalı'nın yapımına katılmış ve Akdeniz'i dolaşarak, sahip oldukları teknik bilgiyi farklı kentlere taşıyan liman mühendisleri, hükümetlere ya da şirketlere, modern limanların planlanması ve inşaat işinin yönetiminde hizmet sunmuşlardır. Örneğin, Aguste Stoeklin, İskenderiye ve Beyrtut'ta, Hilarion Pascal İstanbul, Selanik, Varna, Patras'ta, Adolphe Guérard Selanik ve İstanbul limanlarında teknik danışmanlık yapmış ve Yafa planını hazırlamış, Eduard Quellenec İskenderiye, Pire ve birçok diğer Yunan kenti limanı için projeler çizmiş, Polikarp Vitalis İzmir ve Selanik rıhtım projelerini hayata geçirmiştir (Hastaoglou-Martinidis 2010, 101–2).

2. Gelişen Ticaret ve Finans Sektörü ve Kentsel Mekanın Gelişimi

Limandaki ticari etkinliğe dayalı gelişimleriyle bu kentlerde, ticari faaliyetin gerektirdiği çeşitli yeni kullanımların da kentsel mekanda yer almaya başladığı görülür. Örneğin İzmir'de, gelişen ticaretle birlikte, on dokuzuncu yüzyıl ortalarından itibaren, başta o dönemde bölgede yayılan ve birçok liman kentinde şube açan Osmanlı Bankası olmak üzere birçok yabancı banka şubesi hizmet vermeye başlamıştır. Öte yandan ticaret hacmindeki genişleme ile birlikte iletişim gereksinimi de artmış, kentte postaneler açılmıştır. Böylece, on dokuzuncu yüzyıl boyunca gelişen ticaret kentsel mekanda, postaneler, banka şubeleri ve ticaret hanları gibi uzmanlaşmış alanları beraberinde getirmiştir (Beyru 2011, 153–156; Georgelin 2008, 55, 56). Savaşlar ve kitlesel göçler gibi tarihsel nedenlerin yanı sıra ticaretteki söz konusu gelişmelerle birlikte İzmir'de özellikle 1800'lü yılların sonundaki hızlı nüfus artışı, kentsel yerleşik alanın da hızla genişlemesiyle sonuçlanmış, özellikle limandan Punto'ya kadar uzanan sahil kesiminde hızlı bir nüfus artışı yaşanmıştır (Serçe 2010, 27).

İzmir'de olduğu gibi Selanik'de de, artan ticaretle birlikte finans sektöründeki gelişim, 1864 yılında Osmanlı Bankası ve 1888 yılında Selanik Bankası'nın birer şube açmasıyla kendini somut olarak göstermiştir. Kentte finans sektöründe gelişmenin mekana etkisi bununla da sınırlı kalmamış, açılan bankaların ticari etkinlik ve sanayileşmenin gereksinim duyduğu finansmanı sunmasıyla, kentte pek çok yerel sanayi işletmesi kurulmuştur. Ticaret, finans ve sanayi alanındaki bu gelişmelerle birlikte kentte önemli bir işçi sınıfı oluşmuş, on dokuzuncu yüzyıl sonunda Selanik, toplumsal sınıfların belirginleştiği bir kente dönüşmüştür (Akkaya 1998, 28, 29, 34; Akyalçın 2015, 45). Bu süreçte kentte, geleneksel dini ve etnik ayrışmadan farklı, toplumsal ve iktisadi temelli bir sınıfsal farklılaşma şekillenmiştir. Din ve etnik kökenden bağımsız olan bu ayrışma, hem kentsel mekanda hem de sosyal yaşamda belirgin hale gelmiştir (Akyalçın Kaya 2015, 45, 46). Kentteki sınıfsal farklılaşma, özellikle 1890'lı yıllardan itibaren, kentin geleneksel çekirdeği dışında, gelişen yeni konut alanlarında kendini somut olarak göstermiş, örneğin Rusya'dan kente göç eden düşük gelirli Yahudi nüfus için yapılan evlerin yanı sıra, kentin güneydoğusundaki sahil şeridi boyunca, varlıklı Yahudi, Hıristiyan ve Müslüman nüfus evleri inşa edilmiştir (Hastaoglou-Martinidis 1997, 494).

Ticari kapasitedeki gelişimin somut sonuçları, İzmir ve Selanik'te olduğu gibi Volos'ta da kendini göstermiş, 1882 yılında kentte, Bank Epirothessaly, Bank of Athens ve National Bank of Greece ve 1904 yılında, Londra, İskenderiye, Pire ve Patras gibi kentlerde şubesi olan Banque D'Athenes'in şubeleri açılmıştır. Finans sektöründeki gelişmeye paralel olarak, diğer pek çok liman kentinde olduğu gibi Volos da, yalnızca tarımsal ürünlerin ihracatının yapıldığı bir liman olmanın ötesine geçmiş ve kentte sanayi faaliyetleri başlamıştır. 1883'ten itibaren fabrika ve imalathanelerin açılmasıyla Volos, bir ticaret kentinden sanayi kentine doğru evrilmeye başlamıştır. Öyle ki, 1910 sonunda, özellikle tütün ticaretindeki gelişmeyle birlikte sayıları yirmiyi geçen fabrika ve imalathaneleriyle kent, imalat sanayinde Larissa'yı geride bırakmıştır (Hastaoglou-Martinidis, 2007, 61). Benzer biçimde, Patras'ta da, kuş üzümü pazarında belli bir istikrar sağlanması ve 1900'lü yıllardan itibaren, şarap ve alkol imalathanelerinin kurulması, sülfür işleyen buharlı fabrikaların, zeytin ezimevi, sabun fabrikası, demir döküm atölyelerinin açılmasıyla, tarımsal üretim sanayileşmeye başlamıştır (Selvi Ünlü 2016, 141).

Ticaretin gelişimi ve sanayi yatırımlarıyla birlikte bu kentlerdeki sermaye birikimi, yeni ve modern bir yaşam biçiminin gelişiminde etkili olmuş, kamusal ve özel, çok sayıda yeni yapı ve kurum kendini göstermeye başlamıştır. Örneğin Volos'ta, yeni toplumsal ve sosyal yaşamın somut birer yansıması olarak, çok sayıda gazete yayımlanmaya başlamış, özel ve kamuya ait eğitim kurumları açılmış ve her geçen gün kentin görünümü değişmiştir. Kentte 1883 yılında açılan hastane, 1903 yılında açılan yetimhane, 1909 yılında açılan konservatuar, 1907 yılında açılan kütüphane, 1908 yılında açılan Arkeoloji Müzesi ve Kız Okulu, 1911 yılında açılan Ticaret Okulu gibi çok sayıda eğitim ve kültür yapısı, kentteki yaşamın birer parçası haline gelmiştir (Hastaoglou-Martinidis 2007, 61).

Ticari etkinliğin artması, sanayinin gelişimi ve sermaye birikimiyle, yaşam biçimi ve kentsel mekanda gerçekleşen değişim, Volos'ta olduğu gibi İzmir'de de açık biçimde kendini göster-

miştir. Serçe'ye göre (2010, 27) Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer vilayetlerinden oldukça ileri durumda olan kentteki kültürel yaşamın bir göstergesi olarak Fransızca, Ermenice, Rumca, Türkçe yayımlanan gazeteler ve kentsel mekana eklenen basım atölyesi, matbaa gibi yeni yapılar bunun somut işaretleridir.

İnanç ve milliyete dayalı mahallelerden oluşan kentsel yapının, Doğu Akdeniz liman kentinde on dokuzuncu yüzyıl ortalarından itibaren sınıfsal farklılıklara göre biçimlenmeye başladığına ilişkin çarpıcı örneklerden bir diğeri ise İskenderiye'dir. Kentte, Yahudi cemaatine mensup hızla zenginleşen bir nüfus olduğu gibi aynı zamanda bir Yahudi proleteryası da yaşamaktadır (Hassoun 2006, 53). Nüfusun en yoğun olduğu Ramleh bölgesinde, yoksul Arap, Levanten, İtalyan ve Mısırlılılar bir aradadır (Trimi 2006, 81). Söz konusu sınıfsal farklılaşmanın İskenderiye'de kentsel mekana etkisi, kentin, limanla doğrudan ilişki içinde olan ve ticari kullanımların yoğun olarak yer seçtiği doğu bölgelerinin daha cazip kentsel alanlar olarak şekillenmesi, kuzey ve güney kesimlerin ise orta ve alt gelir gruplarının yaşadığı alanlar olarak gelişmesinde açıkça görülmektedir (Abdel-Salam 1995, 186).

İskenderiye ile karşılaştırılamayacak kadar küçük olsa da, kentsel mekandaki sınıfsal farklılaşmayı Kavala'da da görmek olanaklıdır. Selanik'teki kent surlarının yıkılmasıyla aynı tarihte, 1869'da Kavala'da, deniz kıyısındaki surlar yıkılmaya başlamış, 1880'lerden sonra kent, yarımadanın doğusuna doğru gelişmiştir. On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında, eski şehrin yerleşik bulunduğu yarımadanın dışında kıyı boyunca gelişen yeni yerleşim alanı, beyaz villaları, meydanları ve tütün işlenen mağazalarıyla kentin en canlı bölgesi haline gelmiştir (Arslan 2009, 161).

Beyrut'ta da, on dokuzuncu yüzyılla birlikte, Avrupa ile ticaret yapan önemli bir grup oluşmuş ve bu grup kentteki burjuvazinin nüvesini oluşturmuştur. Söz konusu yerel burjuvazinin, kentin dışında yeni yaşam alanları inşa etmeye başlamasıyla, sınıfsal farklılaşma kentsel mekanda da belirginleştirmiştir (Barakat 2004, 486–487).

3. Demografik Yapı ve Kentsel Mekanın Gelişimi

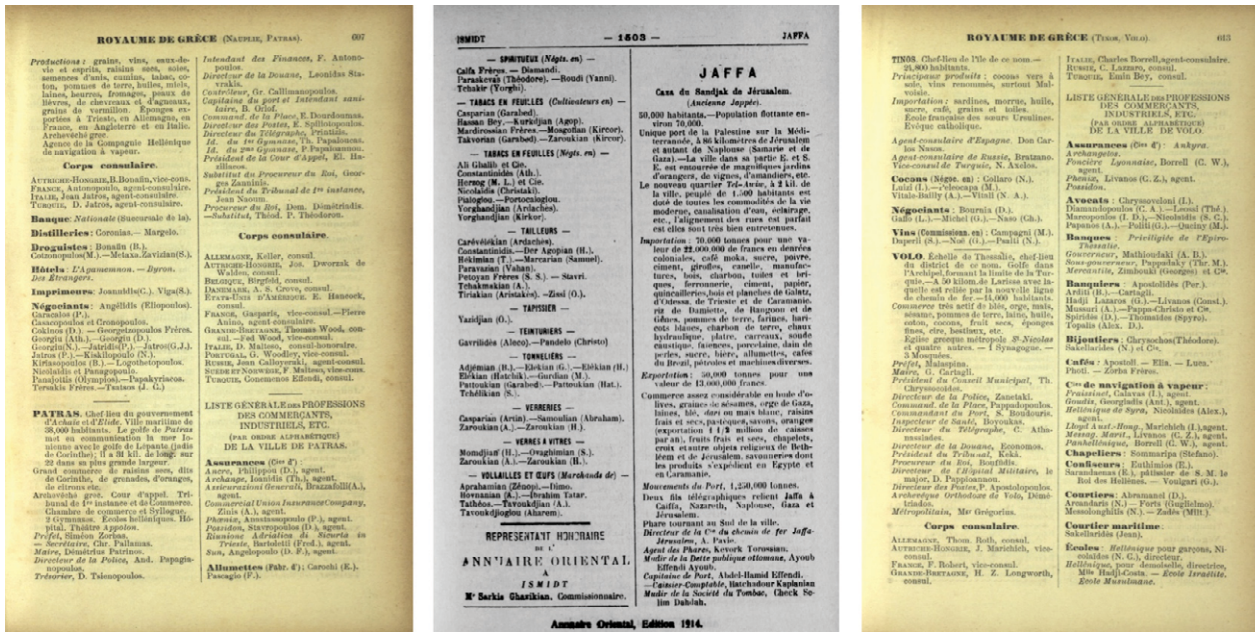
On dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz liman kentleri, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere Batı'nın sanayileşmiş ekonomilerinin, kapitalizmin temel mantığı çerçevesinde ve dönemin iktisadi koşulları içinde, en hızlı, kolay ve ekonomik biçimde nüfuz ettikleri yerler olmuştur. Keyder ve diğerleri (1994, 121) ticaretin, kapitalist döngülere dahil olmanın temel mekanizması olduğunu ve ticari malların ancak liman kentleri aracılığıyla siyasal sınırları aşabildiğini vurgulamıştır. Kapitalist ekonomi ile bütünleşme, Batı'nın etkisine daha açık olan Balkanlar ve Batı Anadolu'da başlamış ve azınlık-komprador burjuvazinin etkisindeki liman kentleri, bu konjonktürde özel bir rol oynamıştır (Reyhan 2008, 69).

Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyılda, kapitalist ilişkilere dahil olma sürecinde önem kazanan liman kentleri, tepeden yönetilen imparatorluk ticaret merkezlerinden farklılaşmış ve kapitalist ekonomiyle doğrudan bağlantılı olan ayrıcalıklı yerler olarak şekillenmiştir. Böylece bu kentler, dış ticaret ve yabancı/yerli yatırımlar ile birlikte, önemli nüfus hareketleriyle kapitalist ekonomiyle bütünleşme sürecini somut biçimde yaşamıştır (Keyder ve diğer. 1994, 121). Bu gelişmeler, ticaretle birlikte oluşan iş olanaklarına paralel olarak Doğu Akdeniz'deki pek çok liman kentinde nüfusun hızla artmasını beraberinde getirmiştir. Sundukları ekonomik fırsatlarla Akdeniz'in doğusundaki liman kentleri, Avrupa'dan, Akdeniz Havzası'ndan ve iç kesimlerinden göçmenleri kendilerine çekmiştir (Keyder ve diğer. 1994, 138–144). Bu da, liman kentlerini farklılaştıran demografik çeşitliliği üretmiştir. Limandaki ticari etkinlik, finans ve sanayideki gelişmelerle birlikte, artan nüfus ve demografik yapıdaki çeşitlilik, Doğu Akdeniz liman kentleri için en karakteristik özelliklerden biri olmuştur (Hastaoglou-Martinidis 1997, 494). Söz konusu kentlerdeki demografik çeşitliliği, şark ticaret yıllıklarından izlemek olanaklıdır (Şekil 1).

İzmir'de, kentin gelişen ekonomik yapısındaki dış ticaret ağırlığına paralel olarak, Rum ve Ermeni nüfus ile ticarete ve finans dünyasına yakınlıklarıyla Yahudiler, kentin en önemli demografik bileşenleri olmuştur (Alpaslan 2012, 29) ve on dokuzuncu yüzyılda, Müslüman, Yahudi, Katolik ve Ortodoks Hıristiyan gibi farklı dini inançlara sahip bu nüfus, kendi yaşam ritüelleriyle yaşamaktadır (Zandi-Sayek 2012, 154). Birçok farklı toplumsal grubun bir arada yaşamasıyla, söz konusu kentlerde ortaklaşan kentsel kullanımlar olarak, kafe ve restoran gibi gelişen yeni yaşam kültürüne ait yapılar ve kamusal mekanlar da açılmıştır (Driessen 2005, 133–134).

Benzer biçimde, Selanik de, 1800'lü yıllarda, nüfusunun neredeyse yarısı Yahudi olan, Müslüman Türkler, Ortodoks Rumlar, Dönmeler, Sırplar, Bulgarlar, Gregoryen Ermeniler gibi pek çok farklı grubun yaşadığı bir kenttir (Anastassiadou 2014, 55). Tıpkı Selanik gibi, kurulduğu yıllardan itibaren önemli bir Yahudi nüfusu barındıran İskenderiye'de ise Fransızlar, İngilizler gibi Avrupalı toplulukların yanı sıra, Yunan, İtalyan, Ermeni nüfus birlikte yaşamaktadır (Ilbert vd. 2006a).

Selanik, İskenderiye, İzmir gibi Doğu Akdeniz'de birincil önem ve büyüklükteki liman kentleri ölçeğinde olmasa da, bir Doğu Akdeniz liman kenti olarak Yafa'da da, Müslüman nüfusun yanı sıra Rum, Ermeni, Yahudi, Latin, Maruni ve Katolik olmak üzere altı ayrı cemaat bulunmaktadır (Avcı 2015, 401). Patras'ta ağırlıklı olarak Ortodoks Rumlar olmak üzere, Müslüman Türkler ve Yahudiler (Malcolm ve Frangakis-Syrett 1992, 85) yaşarken, Volos'ta, Müslüman Türk nüfusun yanı sıra, Ortodoks Rumlar, Katolik Avrupalılar ve Yahudiler (Hastaoglou-



ROYAUME DE GRÈCE (NAUPLIE, PATRAS). 607

Productions : grains, vins, eaux-de-vie et esprits, raisins secs, soies, semences d'ails, cumins, tabac, coton, pommes de terre, bulles, miels, laines, beurres, fromages, peaux de lièvres, de chevreaux et d'agneaux, grains de vermillon. Éponges exportées à Trieste, en Allemagne, en France, en Angleterre et en Italie. Archevêché grec.

Agence de la Compagnie Hellénique de navigation à vapeur.

Corps consulaire.

AUTRICHE-HONGRIE, B. Bonalin, vice-cons.
FRANCE, Antonopoulo, agent-consulaire.
ITALIE, Jean Jatros, agent-consulaire.
TURQUIE, D. Jatros, agent-consulaire.

Banque: *Nationale* (Succursale de la).

Distilleries: Coronias. — Margelo.

Droguistes: Bonalin (B.).
Cotzmopulos(M.).—Mélaxa.Zavidan(S.).

Hôtels: *L'Apamemnon. — Byron. Des Etrangers.*

Imprimeurs: Jonnaidis(C.). Viga(S.).

Négociants: Angélidis (Eliopoulos). Caracios (P.).
Cassopoulos et Cronopoulos.
Cokinos (D.). — Georgetzopoulos Frères.
Georgis (Ath.). — Georgis (D.).
Georgis(N.). — Jatridis(P.). — Jatros(G.J.).
Jatros (P.). — Kakiopoulo (N.).
Kiftasopoulos (B.). — Logothetopoulos.
Nicolaidis et Panagopoulo.
Panajolis (Olympios). — Papakyriacos.
Tervakis Frères. — Tsatsos (J. G.)

PATRAS, Chef-lieu du gouvernement d'Achaïe et d'Elide. Ville maritime de 38,000 habitants. Le golfe de *Patras* met en communication la mer Ionienne avec le golfe de Lépante (jadis de Corinthe); il a 31 kil. de long sur 22 dans sa plus grande largeur.

Grand commerce de raisins secs, dits de Corinthe, de grenades, d'oranges, de citrons etc.

Archevêché grec. Cour d'appel. Tribunal de 1re instance et de Commerce. Chambre de commerce et Syllogue. 2 Gymnases. Écoles hellénique. Hôpital. Théâtre *Apollon.*

Préfet, Siméon Zorias.
— *Secrétaire*, Chr. Pallamas.
Maire, Démétrius Patrinos.
Directeur de la Police, And. Papagiannopoulos.
Trésorier, D. Talenopoulos.

Intendant des Finances, F. Antonopoulos.
Directeur de la Douane, Leonidas Stavrakis.
Contrôleur, Gr. Callimanopoulos.
Capitaine du port et Intendant sanitaire, B. Orlof.
Commandant de la Place, E. Dourdoumas.
Directeur des Postes, E. Spiliopoulos.
Directeur du Télégraphe, Priatilis.
Id. du 1er Gymnase, Th. Papaloucas.
Id. du 2me Gymnase, P. Papaloucas.
Président de la Cour d'Appel, El. Hasilliacos.
Substitut du Procureur du Roi, Georges Zanninis.
Président du Tribunal de 1re instance, Jean Naoum.
Procureur du Roi, Dem. Dimitrinlis.
—Substitut, Théod. P. Théodoron.

Corps consulaire.

ALLEMAGNE, Keller, consul.
AUTRICHE-HONGRIE, Jos. Dworznk de Waldec, consul.
BELGIQUE, Birgfeld, consul.
DANEMARK, A. S. Crove, consul.
ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, E. Hancock, consul.
FRANCE, Gasparis, vice-consul.—Pierre Anino, agent-consulaire.
GRANDE-BRETAGNE, Thomas Wood, consul. — Wood, vice-consul.
ITALIE, D. Matteo, consul-honoraire.
PORTUGAL, G. Woodley, vice-consul.
RUSSIE, Jean Calloyerski, agent-consul.
SUÈDE ET NORVÈGE, F. Matteo, vice-cons.
TURQUIE, Conemenos Effendi, consul.

LISTE GÉNÉRALE DES PROFESSIONS DES COMMERÇANTS, INDUSTRIELS, ETC.
(PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)
DE LA VILLE DE PATRAS.

Assurances (Cies d') :
Ancre, Philippou (D.), agent.
Archange, Ioannidis (Th.), agent.
Assicurazioni Generali, Brazzafolli(A.), agent.
Commercial Union Insurance Company, Zinis (A.), agent.
Phenix, Anastassopoulo (P.), agent.
Poseidon, Stavropoulos (D.), agent.
Riunione Adriatica di Sicurtà in *Trieste*, Barbaletti (Fred.), agent.
Sun, Angelopoulo (D. P.), agent.

Allumettes (Fabr. d') : Carochi (E.). Pascaglo (P.).

— SPIRITUEUX (*Négts. en*) —
Caïfa Frères. — Diamandi.
Paraskevas (Théodore). —Boudi (Yanni).
Tchakir (Torghi).

— TABACS EN FEUILLES (*Cultivateurs en*) —
Casparian (Garabed).
Hassan Bey.—Kurkidjian (Agop).
Mardirossian Frères.—Mougrdan (Kircor).
Takvorian (Garabed).—Zaroukian (Kircor).

— TABACS EN FEUILLES (*Négts. en*) —
Ali Ghalib et Cie.
Constantinidès (Alb.).
Herzog (M. L.) et Cie.
Nicolaïdis (Christaki).
Pialoglou.—Portocalioglou.
Yorghandjian (Arlaches).
Yorghandjian (Kirkor).

— TAILLEURS —
Carévérézian (Ardaches).
Constantinidis.—Der Agopian (H.).
Hékimian (T.).—Mercarian (Samuel).
Paravanian (Vahan).
Petoyan Frères (S. S.). — Stavri.
Tchakmakian (A.).
Tirlakian (Aristakes). —Zissi (O.).

— TAPISSIER —
Yazidjian (O.).

— TEINTURIERS —
Gavrilidès (Alexo).—Pandelo (Christo)

— TONNELIERS —
Adjéman (H.).—Elékian (G.).—Elékian (H.)
Elékian (Hatchik).—Gurdian (M.).
Pastoukian (Karabed).—Pastoukian (Hat.).
Tchélékian (S.).

— VERRERIES —
Casparian (Artin).—Samoulian (Abraham).
Zaroukian (A.).—Zaroukian (H.).

— VERRES A VITRES —
Nomdjian (H.).—Ovaghimian (S.).
Zaroukian (A.).—Zaroukian (H.).

— VOLLAILLES ET ŒUFS (*Marchands de*) —
Aprahamian (Zénon).—Timo.
Hovsanian (A.).—Ibrahim Tatar.
Tathéos.—Tavoukdjoglou (A.).
Tavoukdjoglou (Aharen).

REPRÉSENTANT HONORAIRE DE L'
ANNUAIRE ORIENTAL
A
ISMIDT
M^r Sarkis Gharikian, Commissionnaire.

JAFFA
Casa du Sandjak de Jérusalem.
(*Ancienne Jappe*).

50,000 habitants.—Population flottante environ 70,000.

Unique port de la Palestine sur la Méditerranée, à 86 kilomètres de Jérusalem et autant de Naplouse (Samarie et de Gaza).—La ville dans sa partie E. et S. E. est entourée de magnifiques jardins d'orangers, de vignes, d'amandiers, etc.

Le nouveau quartier *Tel-Aviv*, à 2 kil. de la ville, peuplé de 1,500 habitants est doté de toutes les commodités de la vie moderne, canalisation d'eau, éclairage, etc., l'alignement des rues est parfait et elles sont très bien entretenues.

Importation : 70,000 tonnes pour une valeur de 22,000,000 de francs en denrées coloniales, café moka, sucres, poivre, ciment, girofles, canelle, manufactures, bois, charbon, toilet et briques, ferronnerie, ciments, papier, quincailleries,bois et planches de Galatz, d'Odessa, de Trieste et de Caramanie. riz de Damiette, de Rangoon et de Gênes, pommes de terre, farines, haricots blancs, charbon de terre, chaux hydraulique, plâtre, carreaux, soude caustique, faïences, porcelaine, dain de perles, sucre, bière, allumettes, cafés du Brésil, pétroles et machines diverses.

Exportation : 50,000 tonnes pour une valeur de 15,000,000 francs.

Commerce assez considérable en huile d'olives, graines de sésames, orge de Gaza, laines, blé, dura ou blanc, raisins frais et secs, pastèques, savons, oranges (exportation 1 1/2 million de caisses par an), fruits frais et secs, chapelets, croix et autre objets religieux de Bethléem et de Jérusalem. savoureries dont les produits s'expédient en Egypte et en Caramanie.

Mouvements du Port, 1,250,000 tonnes.

Deux fils télégraphiques relient Jaffa à Gaffa, Nazareth, Naplouse, Gaza et Jérusalem.

Phare tournant au Sud de la ville.

Directeur de la Cie du chemin de fer Jaffa-Jérusalem, A. Pavie.

Agent des Phares, Kevork Torossian.

Mudir de la Dette publique ottomane, Ayoub Effendi Ayoub.

Capitaine de Port, Abdel-Hamid Effendi.

—Caissier-Comptable, Hatchadour Kaplanian

Mudir de la Société du Tombac, Check Selim Dahdah.

Annuaire Oriental, Edition 1914.

TINOS. Chef-lieu de l'île de ce nom.— 21,800 habitants.

Principaux produits ; cocons verts à soie, vins renommés, surtout Malvoisie.

Importation : sardines, morrue, huile, sucre, café, grains et toiles.

École française des sœurs Ursulines. Évêque catholique.

Agent-consulaire d'Espagne. Don Carlos Nason.

Agent-consulaire de Russie, Bratzano.

Vice-consul de Turquie, N. Axelos.

Cocons (Négte. en) : Collaro (N.). Laïd (I.).—Colocasa (M.). Vitalo-Bailly (A.).—Vitali (N. A.).

Négociants : Bournia (D.). Gallo (L.).—Michel (G.).—Naso (Ch.).

Vins (Commission. en) : Campagni (M.). Doperil (S.).—Nal (G.).—Paili (N.).

VOLO, Échelle de Thessalie, chef-lieu du district de ce nom. Golfe dans l'Archipel formant la limite de la Turquie.—A 50 kilom.de Larissa avec laquelle est reliée par la nouvelle ligne de chemin de fer.—14,000 habitants.

Commerce très actif de blés, orge, maïs, sésame, pommes de terre, laine, huile, coton, cocons, fruit secs, éponges fines, cire, bestiaux, etc.

Église grecque métropole *St-Nicolas* et quatre autres. — 1 Synagogue. — 3 Mosquées.

Préfet, Malaspina.
Maire, G. Cartagli.
Président du Conseil Municipal, Th. Chrysocolos.
Directeur de la Police, Zanetaki.
Command. de la Place, Pappadopoulos.
Commandant du Port, N. Boudouris.
Inspecteur de Santé, Boyoukas.
Directeur du Télégraphe, C. Athanasiades.
Directeur de la Douane, Economos.
Président du Tribunal, Kokk.
Procureur du Roi, Bonfidis.
Directeur de l'Hôpital Militaire, le major, D. Papploannou.
Directeur des Postes,P. Apostolopoulos.
Archevêque Orthodoxe de Volo, Démétriadès.
Métropolitain, Mr Grégorius.

Corps consulaire.

ALLEMAGNE, Thom. Roth, consul.
AUTRICHE-HONGRIE, J. Marichich, vice-consul.
FRANCE, F. Robert, vice-consul.
GRANDE-BRETAGNE, H. Z. Longworth, consul.
ITALIE, Charles Borrell,agent-consulaire.
RUSSIE, C. Lazzaro, consul.
TURQUIE, Emin Bey, consul.

LISTE GÉNÉRALE DES PROFESSIONS DES COMMERÇANTS, INDUSTRIELS, ETC.
(PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE)
DE LA VILLE DE VOLO.

Assurances (Cies d') : *Ankyra. Archangelos. Foncière Lyonnaise*, Borrell (C. W.), agent. *Phenix*, Livanos (G. Z.), agent. *Poseidon.*

Avocats : Chrysoveloni (I.). Diamandopoulos (D. A.).—Leosol (Théod.). Marcopoulos (I. D.).—Nicolaïdis (S. C.). Papanos (A.).—Pailli (G.).—Queiny (M.).

Banques : *Prieitligite de l'Epirotte-Thessalie. Gouvernicar*, Mathioudaki (A. B.). *Sous-gouvernicar*, Pappadaky (Thr. M.). *Mercantile*, Zimbouli (Georges) et Cie.

Banquiers : Apostolidès (Per.). Ardili (B.).—Cartagli. Hadji Lazaros (G.).—Livanos (Const.). Mussuri (A.).—Pappa-Christo et Cie. Spiridis (D.).—Thomaïdes (Spyro). Topalis (Alex. D.).

Bijoutiers : Chrysochos(Théodore). Sakellarides (N.) et Cie.

Cafés : Apostoli. — Elia. — Lucs.' Pholi. — Zorbs Frères.

Cies de navigation à vapeur : *Prassinei*, Calavas (I.), agent. *Goudis*, Georgiadis (Ant.), agent. *Hellenique de Syra*, Nicolaïdes (Alex.), agent. *Lloyd Austro-Hong.*, Marichich (I.),agent. *Messag. Marit.*, Livanos (C. Z.), agent. *Panhellenique*, Borrell (C. W.), agent.

Chapeliers : Sommaripa (Stefano).

Confiseurs : Euthimios (E.). Sarandaenos (E.), pâtissier de S. M. le Roi des Hellènes. — Yenigari (G.).

Coutiers: Abramanti (D.). Arsandaris (N.) — Forts (Guglielmo). Mesolonghitis (N.). — Zadès (Mlle).

Courtier maritime: Sakellarides (Jean).

Écoles : *Hellénique* pour garçons, Nicolaïdes (N. G.), directeur. *Hellénique*, pour demoiselles, directrice, Mlle Hadji-Costa. — *Ecole Israélite. Ecole Musulmane.*

Şekil 1. Patras, Yafa ve Volos Şark Ticaret Yıllıkları (Annuaire Oriental, SALT).

Martinidis 2007, 72) yaşamaktadır. Bu dönemde Mersin'de ise Avrupalı Katolikler (Levantenler), Ortodoks Araplar, Müslüman Türkler, Yahudiler, Ermeniler ile Maruni, Süryani, Keldani, Nusayri gibi gruplar bulunmaktadır (Selvi Ünlü 2007, 85–92).

Yine, Selanik ve İskenderiye gibi kuruluşundan itibaren Yahudi nüfusun yaşadığı bir diğer liman kenti Kavala'da da, nüfusun çeşitlilik gösteren yapısı dikkat çeker. Kentte Yahudi, Rum ve Müslüman Türk nüfus birlikte yaşamaktadır. Oranları zaman içinde değişiklik gösterse de, kentin on dokuzuncu yüzyıldaki hızlı gelişimiyle birlikte, Rum nüfus Müslüman Türk nüfusu geçmiş, bunun yanı sıra kentte küçük de olsa Ermeni ve Avrupalı nüfus grupları yaşamaya başlamıştır (Karagiannakidou ve Lykourinou 2005, 34, 35).

Çeşitlilik gösteren nüfusun kentsel mekandaki somut yansımalarından biri, farklı inançlara yönelik dini yapılar olarak belirmiştir. Örneğin Selanik'te, kilise, cami, sinagog mahalle yaşamının merkezinde yer almış ve kentte nüfusun olduğu kadar kullanımın da çeşitliliğini yansıtan bu yapılardan bazıları, ibadetin yanı sıra okul ve hatta kimi zaman hastane olarak hizmet vermiştir. Üstelik, farklı dini inanca sahip kentliler bu hizmetten yararlanmıştır (Anastassiadou 2014, 44–54). Anastassiadou (2014, 53), kentin her yerindeki varlıklarıyla, camiler, kiliseler ve sinagogların Selanik'in, dinlerin ve etnik grupların birbirine karıştığı mekansal yapısına işaret ettiğini, Müslüman ve Hıristiyan nüfusun aynı dini mekanları kullanmasının kimseyi şaşırtmadığını belirtmiştir.

Farklı nüfus bileşenlerinin birlikte yaşamına bir başka örnek de İskenderiye'dir. Ilbert'e göre (2006b, 22), dar yolları ve çıkmaz sokaklarıyla, camileri, cumbalı evleri, avlulu kervansarayları, gezgin tüccarlara yönelik hanlarıyla İskenderiye'de, Yunan, İtalyan, Sakızlı Yahudi ve Yerli Müslüman ve eski İskenderiyeli aileler bir arada yaşamaktadır. 1900'lü yıllardan itibaren, kıyıda Korniş'in gelişimi ile kıyı kesiminin cazibesi artmış ve bu alanda farklı nüfus gruplarının okulları açılmaya başlamıştır (Ilbert 2006b, 22).

Dolayısıyla, demografik yapıdaki çeşitlilik, kentsel mekanda dini yapıların yanı sıra eğitim kurumları ile de kendini göstermiş, farklı nüfus gruplarının kendi eğitim sistemlerine yönelik okullar hizmet vermeye başlamıştır. Örneğin Beyrut'ta, bir arada yaşayan Müslümanlar ve Hıristiyan nüfusla birlikte kentte yeni okullar açılmış, kentin fiziksel görünümü değişmeye başlamıştır (Barakat 2004, 486–487). Benzer biçimde İzmir'de de, hızla artan nüfus ve bu nüfusun çeşitliliği, kentsel mekana eklenen yeni eğitim kurumlarıyla somut olarak kendini göstermiştir. Öyle ki, eğitim kurumları açısından İmparatorluğun en önemli merkezlerinden biri olan kent, farklı nüfus gruplarına yönelik okullarıyla, yalnızca İzmir'e değil, neredeyse bütün Anadolu'ya hizmet etmiştir (Serçe 2010, 27, 28). Kavala'da da, benzer gelişmeler yaşanmış, kent ve bölgesinde hastanelerin ve okulların açılması, pek çok liman kentinde olduğu gibi, yeni bir kentlilik biçimine işaret eden, eğitim ve sağlık hizmetlerinin gelişimini ortaya koymuştur (Arslan 2009, 299, 300) (Şekil 2).

Öte yandan, söz konusu kentlerde demografik yapıdaki çeşitlilik, farklı coğrafyaların mimari biçim ve üsluplarını da beraberinde getirmiştir. Örneğin, Abulafia'ya göre (2012, 655) kültürlerin karşılaşıp karıştığı bir kent olan İskenderiye'deki Mısır Merkez Bankası, Mısır'da doğmuş ve İtalya'da eğitim görmüş mimar Alessandro Loria tarafından yapılmış, bir Venedik Palazzo'suna benzemektedir. Ancak kentte, farklı üsluplarda



Şekil 2. Beyrut Amerikan Koleji, İzmir Amerikan Okulu, İskenderiye Greek College, İskenderiye Alman-Fransız Protestan Kilisesi (Kaynak: http://old-beirut.com/post/155386553708/american-university-of-beirut-1910s, http://www.levantineheritage.com/college.htm, http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm, http://www.levantineheritage.com/alexandria.htm).

inşa edilmiş, Yahudi ve İtalyan hastane yapılarının yer aldığı tertemiz sokakların yanı sıra Rum, İtalyan, Yahudi ve Kıpti nüfusun yaşadığı kentin kuzey kıyılarında farklı bir kentsel doku ve yaşam söz konusudur (Abulafia, 2012, 655, 656).[3]

Selanik'te, Hıristiyan, Yahudi ve Müslüman gruplar farklı mahallelerde ve Ortaçağ kentinin sınırları içinde kendi içine dönük biçimde yaşarken, on dokuzuncu yüzyıldaki ticari gelişmeyle birlikte, kentsel mekan değişmeye başlamış, surların dışına doğru genişleyen kentte, ortaya çıkan burjuvazi kentin dışında yeni banliyölerde yaşamaya başlamıştır (Hastaoglou-Martinidis 1997, 494). Dolayısıyla, demografik yapının bileşenlerinin kendi içlerindeki kapalı yaşamı yerini sınıfsal bir ayrışmaya bırakırken, söz konusu ayrışma kentsel mekanda da görünür hale gelmiştir. Söz konusu değişim, yeni bir kentsel mekan organizasyonunu getirmiş, yaya ve hayvanlarla sağlanan ulaşıma, şehirlerarası ve hatta şehir içinde demiryolu ulaşımı eklenmiştir.

4. Ulaşım Altyapısına Yönelik Yatırımlar ve Kentsel Mekanın Gelişimi

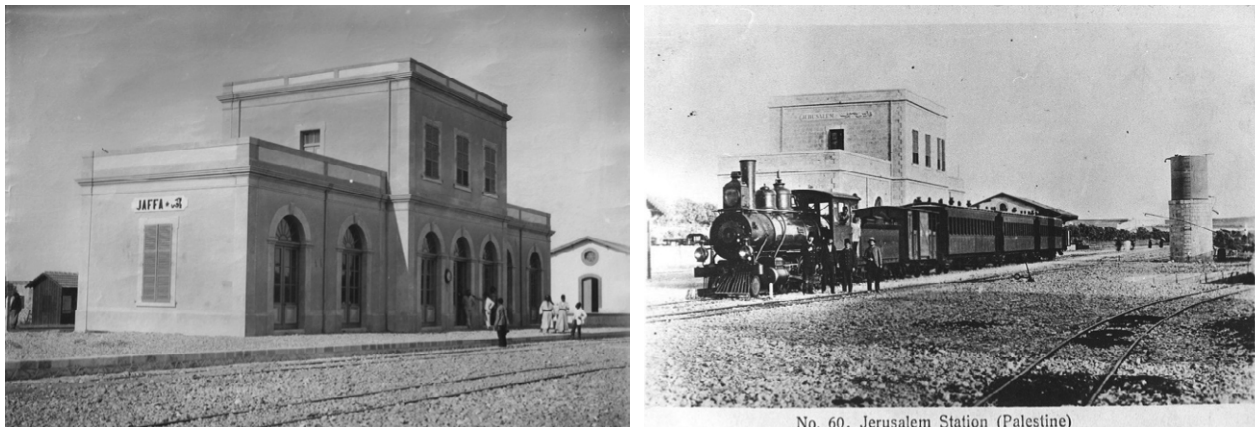
Kapitalizmin sınır ötesi mekansal örgütlenme gereksinimi ile mal aktarımını hızlandırmak ve karlılığı artırmaya yönelik olarak bu kentlerde, özellikle 1850'li yıllardan itibaren başlayan demiryolu, karayolu, iskele, rıhtım, liman gibi ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar hız kazanmıştır. Bu doğrultuda liman kentlerinde, özellikle yabancı girişimciler tarafından, bu kentleri art bölgesindeki verimli ovalara bağlayan, etkin ve ucuz bir erişim aracı olarak demiryolları yapılmıştır (Şen 2001, 95, 96). Söz konusu kentler, özellikle demiryolları ağı ile sanayileşmiş merkez ülkelerle bağlandığı gibi aynı zamanda, art alanlarındaki tarımsal üretim bölgeleriyle ve iç kesimlerle de bağlanmıştır (Kurmuş 2012; Hastaoglou-Martinidis 2010).

Bu dönemde demiryollarının söz konusu yapım amaçlarına en iyi ve somut örnek İzmir-Aydın demiryoludur (Aktüre 1978, 74). On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında, büyük ölçekli projelerden biri olarak söz konusu demiryolunun inşası, demiryolu ağının kente girişi ve iki önemli gar yapısı ile İzmir'in mekansal kurgusunu büyük ölçüde değiştirmiştir. Yapıldığı dönemde kentsel alanın dışında inşa edilen Aydın Garı, kentsel gelişmeyi kuzeye doğru çekerek, merkez işlevinin bu yöne kaymasında etkili olmuş, kent merkezinin doğusunda inşa edilen Kasaba Garı ise liman ve Basmane arasında yük trafiği yaratmış ve bu

[3] Abulafia (2012, 656), İskenderiye'de yabancı toplulukların gündelik yaşamının ticari yaşamda ve kafelerde geçtiğini ifade etmektedir. Dolayısıyla, kentin demografik yapısındaki çeşitliliğin, liman kentlerinde, kentsel mekandaki bir diğer yansıması da kafe, lokanta, kulüp gibi çeşitli, sosyo-kültürel kullanımlardır. Bunun örneklerine, özellikle sahilde yer alan otelleri, restoranları, kafe, sinema, tiyatro, kulüp gibi yapıları ile Beyrut, İzmir, Selanik gibi liman kentlerinde de sıklıkla rastlanmaktadır.



Şekil 3. İzmir Basmane Garı (Kolay, 2011).



Şekil 4. Yafa Tren İstasyonu (Kaynak: https://image.jimcdn.com/app/cms/image/transf/none/path/sf8031c25d20e8688/image/i9bf4d826bb8ed729/version/1391486477/image.jpg, ve https://www.flickr.com/photos/124446949@N06/20638820272, Erişim tarihi: 13 Kasım 2018).

nedenle bu iki nokta arasında yeni bir cadde açılmıştır (Bilsel 2000, 35, 36) (Şekil 3).

Ege Bölgesi'ni İzmir'e bağlayan İzmir-Aydın hattı gibi Mersin-Adana demiryolu da Çukurova Bölgesi'ni Mersin'e bağlamıştır. Çünkü tarımsal üretim açısından oldukça zengin bir bölge olarak Çukurova, önemli bir hammadde ve pazar alanıdır. Malların aktarım noktası olarak Mersin'i Çukurova'ya bağlayan demiryolu için 1860'lı yıllarda başlayan girişimler sonuç vermiş ve Mersin-Adana demiryolu hattı 1886 yılında hizmete girmiştir (Dingeç 1998, 19). Söz konusu demiryolu inşası, 1890'lı yıllara gelindiğinde Mersin'in, Anadolu'nun önemli bir aktarım noktası haline gelmesini ve gelişmesini sağlamıştır (Selvi Ünlü 2007, 107).

Mersin-Adana ilişkisinde olduğu gibi, Yafa-Kudüs ilişkisi de demiryolu bağlantısı ile güçlenmiştir. Avcı (2015 391, 392), özellikle on dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde, Beyrut ve İskenderiye gibi Doğu Akdeniz'deki diğer liman kentleri kadar Yafa için de büyük bir ticari hareketlenme dönemi olduğunu belirterek, Yafa'nın Kudüs sancağının başlıca limanı olmasının ticaretin gelişimini sağlayan asıl etken olduğunu ve 1892 yılında Kudüs-Yafa arasında inşa edilen demiryolu hattının kentin bu işlevini daha da güçlendirdiğini dile getirmiştir (Şekil 4).



Şekil 5. http://cairobserver.com/post/30531431811/on-cairos-dying-trams#.XFGRKi2B27M, ve https://i.pinimg.com/originals/26/88/49/2688493224795 1bf447fe67f5503f0f2.jpg, Erişim Tarihi: 30 Ocak 2019).

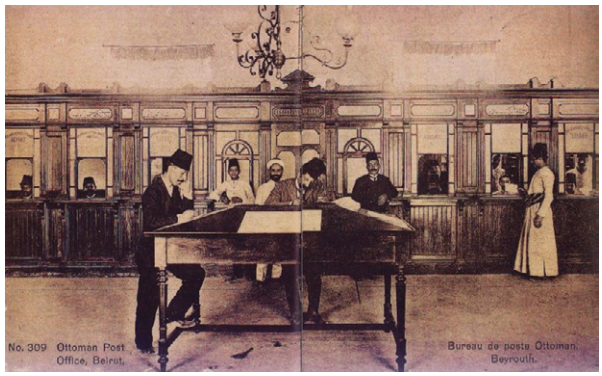
1871 yılında inşa edilen ve Selanik'i Mitroviç'e bağlayan ilk demiryolu hattı da benzer biçimde, kentin Avrupa'yla doğrudan bağlanmasını sağlayan önemli bir yatırım olarak kent için, yalnızca ekonomik değil, artan liman faaliyetiyle birlikte, limanın genişletilmesi, gümrük binasının onarımı gibi çeşitli fiziksel değişiklikleri beraberinde getirmiştir (Gounaris 1994). 1854 yılında inşa edilen demiryolu hattı ile Kahire'ye bağlanan İskenderiye ise Mısır'da üretilen pamuğun diğer ülkelere aktarıldığı bir kapı niteliğini kazanmış, 1854–1890 yılları arasındaki dönem, kentin gelişimindeki önemli aşamalardan biri olmuştur (Abdel-Salam 1995, 183; Barak 2009, 189). Artan liman etkinliği ve ticaretle birlikte çevreden yönelen göçle, kentin çevresinde yeni yerleşimler gelişmiş ve bu yeni yerleşimler ile bağlantı sağlayan demiryolu hatları inşa edilmiştir. Örneğin 1860 yılında, doğudaki El-Ramleh banliyo yerleşimi ile kent arasında inşa edilen demiryolu hattı, özellikle doğudaki yerleşimlerin çekiciliğini artırmış ve bu hızlı yayılma sonunda söz konusu hat 1904 yılında elektrikli tramvaya dönüştürülmüştür (Abdel-Salam 1995, 183). Öte yandan, 1876 yılında, doğu limanının güney tarafında, yolcular için yeni bir demiryolu istasyonu inşa edilmiş, eskisi yalnızca nakliye istasyonu olarak kullanılmaya başlanmış, antrepolar, fabrikalar ve kereste depoları bunun çevresinde yer almıştır (Abdel-Salam 1995, 183) (Şekil 5).

Benzer biçimde, on yedinci yüzyıldan itibaren Filistin ve Avrupa ile gelişen ticari ilişkilerle ve artan üretim çeşitliliği ile bir ticari merkez haline gelen Hayfa da, on dokuzuncu yüzyılda, Şam-Hayfa Demiryolu'nun yapımıyla, tarihi merkezin ve surların dışında yeni konut alanlarının gelişimiyle büyümüştür (Carmel 2011, 13, 41; Kolodney ve Kallus 2008, 328). Öyle ki, Hicaz Demiryolu'nun yapımı sonrasında, Doğu Akdeniz'in en büyük rafinerisi kentte yer almış, bataklık alanların kurutulması ile Hayfa, limanla bütünleşik bir sanayi kenti haline gelmiştir (Amiran ve Shahar 1961, 363).

Demiryollarının yanı sıra yeni karayolu bağlantıları da söz konusu kentlerin mekansal gelişiminde etkili olmuştur. Örneğin Şam yolunun yapımı, Beyrut'un özellikle tarihi kent merkezinin uç kesimlerinin gelişimini hızlandırmış ve bunu, limanı ticari merkeze ve kentin meydanını kentin giriş kapısına bağlayan iki büyük arterin açılması izlemiştir (Çelik 2012, 125).

Dolayısıyla, ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar ve özellikle demiryollarının inşası, Doğu Akdeniz liman kentlerinin liman işlevini güçlendirip ticari kapasitesini artırmakla kalmamış, aynı zamanda kentsel mekanın biçimlenişinde de belirleyici rol oynamıştır. Liman ve istasyon arasındaki bağlantı, bu kentlerin mekansal kurgusundaki ana ticari hattı oluştururken, kentsel mekana eklenen istasyon binaları, depolama alanları, sanayi işletmeleri gibi yeni yapı ve kullanımlar kendini göstermiştir. Öte yandan, artan ulaşım olanağı, erişilebilirliği artırarak kent çevresinde yeni konut alanları ve yerleşimlerin gelişmesinin yolunu açmış, pek çok kentte, raylı sistemin kentiçi ulaşımda da kullanılmasını beraberinde getirmiştir (Tekeli 1985, 882; Yeralympos 1999, 49).

Böylece, demiryolu, karayolu gibi yeni ulaşım olanakları, kentsel yerleşik alanın genişleyip yayılmasında, kentlerin etrafında, Selanik ve Hayfa'da olduğu gibi surların dışında yeni konut alanları ve banliyölerin oluşmasında etkili olmuştur. Bu da beraberinde, çeşitlenen kentsel hizmetlerle büyüyen kentsel yerleşik alanla birlikte nüfus artışını getirmiş, farklı bölgelerden gelen nüfus ve ticari etkinliğin gerektirdiği iletişim ve haberleşmeye yönelik yatırımlar da kendini göstermeye başlamıştır. Artan iletişim gereksinimi doğrultusunda, pek çok liman kentinde telgraf hatları kurulmuş, telgraf ağının İmparatorluğun her köşesine ulaşması sağlanmıştır (Gül 2013, 77). Örneğin Volos, 1863 yılında telgraf hattı ile Selanik'e bağlanmış ve kale ile yeni gelişen şehir arasındaki ticaret meydanında bir telgraf ofisi açılmıştır (Hastaoglou-Martinidis 2004, 52). 1868 yılında, Adana'dan Tarsus'a kadar döşenen telgraf hattının Mersin iskelesine dek uzatılmasına karar verilmiş ve 1873 yılında kentte, bir telgraf ve posta idaresi kurulmuştur (Selvi Ünlü 2007, 172–174) (Şekil 6).



Şekil 6. Beyrut Posta Ofisi (Kaynak: http://almashriq.hiof.no/lebanon/700/760/769/old_beirut/Ottoman_Post_Office.jpg, Erişim Tarihi: 30 Ocak 2019).

5. Kurumsal Yapının Değişimi ve Kentsel Mekanın Gelişimi

Temelde deniz ticaretine dayalı bütün bu gelişmelerin yanı sıra, Doğu Akdeniz liman kentlerinin pek çoğu, Osmanlı'nın modernleşme çabalarının kurumsal yapıda yarattığı değişimlerin de öncelikli ve somut olarak görüldüğü yerler olmuştur. Çünkü bu kentlerde, özellikle tüccarlar tarafından, ticari kazancı yükseltme, işgücünün verimliliğini artırma gibi hedefler doğrultusunda daha sağlıklı bir çevre ve kentsel altyapıya yönelik talepler, yerel yönetim kurumlarının oluşturulmasında etkili olmuştur. Bu da, yerel yönetim kurumlarının, liman kentlerinde diğer Anadolu kentlerine göre çok daha erken gelişmesini sağlamış, 1864 Vilayet Nizamnamesi'ndeki maddelere dayanarak, özellikle dış ticaretin yoğun olduğu bu kentlerde, hızla belediyeler kurulmuştur (Yenişehirlioğlu vd. 1995, 21). 1860'lı yıllardan itibaren, belediye meclisleri ve belediyelerin kurulması, gerek söz konusu yapıların kentsel mekanda yerini alması ve gerekse, artık kentin gelişiminde söz sahibi olacak bir kurumsal yapının oluşturulması, bu kentlerde önemli değişimler yaratmıştır (Tekeli 1985, 882).

Örneğin 1868 yılında İzmir'de, kentin nüfus bileşenlerinin tümünün temsil edildiği bir belediye meclisi kurulurken (Bilsel 2008, 158), bir ticaret odağı haline gelen İskenderiye'de, yaşayan Avrupalı tüccarlar, bakımsız ve altyapıdan yoksun yolları, masrafları kendileri karşılayarak yeniden düzenlemişler ve Avrupalı tüccarlar tarafından başlatılan girişimler, İskenderiye Belediyesi'nin kurulması yolunda atılan ilk adımlar olmuştur (Barak 2009, 190). Kentsel mekanın iyileştirilmesine ilişkin yerel taleplerle birlikte 1885 yılında kurulan belediye, İskenderiye'de kornişin inşası, büyük park ve bahçelerin açılması, surların yıkılması, yoksul mahallelerin yeniden düzenlenmesi gibi pek çok uygulama ile kenti, Avrupa tarzı bir şehircilik anlayışıyla yeniden şekillendirmiştir (Ilbert 2006b, 31).

Bu dönemde belediye kurulan bir başka liman kenti de Beyrut olmuştur. 1860 yılında kurulan belediye, kentte kamusal mekanları düzenlemiştir (Nasr ve Verdeil 2008, 1119). 1860'larda Tanzimat reformlarının uygulandığı bir diğer liman kenti Selanik'te de, 1869'da belediyenin kurulmasının ardından, yeni bir liman projesi hazırlanmış, yıkılan kent surlarının bulunduğu bölgede yeni bir konut bölgesi oluşturulmaya çalışılmıştır (Yerolympos 1996, 62). Aynı tarihte, Mersin'de de belediye meclisi kurulmuştur (Selvi Ünlü 2007, 77).

İdari yapıda yaşanan değişimle birlikte, bir yandan kentsel mekana belediye meclisleri, yapı ve sokak komisyonları, belediye gibi yeni yapı ve kullanımlar eklenmiş ve bir yandan da, kentte daha önce olmayan bir idari merkez şekillenmiştir. Örneğin Yafa'da, 1897 yılında kent sakinlerinin ve eşrafın katkılarıyla inşa edilen hükümet konağı, askeri kışla, belediye binası ve diğer yönetim yapıları kentin yeni idari merkezini oluşturmuştur (Avcı 2015, 389). Benzer biçimde Mersin'de de, kıyıya paralel cadde, ticari etkinliğin merkezi olduğu gibi hükümet konağı, belediye gibi yapıların yer aldığı idari merkez olarak gelişmiştir (Selvi Ünlü 2007, 163).

6. Sonuç

Bütün bu örnekler dikkate alındığında, on dokuzuncu yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren, Doğu Akdeniz'de değişen üretim biçim ve ilişkileri ile çoğunlukla doğal liman işlevi ve art alanlarındaki verimli topraklar ve tarımsal üretim olanaklarına sahip avantajlı coğrafi konumlarıyla bu kentlerin kendine özgü bir kentsel yapı ile şekillendiği görülür. Ilbert (2006b) bu kentlerin, toplumsal yapıları, farklı kültür, inanç ve dilleri buluşturan yaşam biçimleri ile Doğu'da "kendine özgü bir Batı" olarak daima ilgi çektiğini, nüfus ve yerleşim alanı büyüklüğünden bağımsız olarak, sahip oldukları kentli yaşam biçimi, sınıfsal ayrışma ve eski-yeni karşıtlığı nedeniyle barındığı çelişkilerle zengin bir araştırma alanı sunduğunu söylemiştir.

Örneklere bakıldığında Doğu Akdeniz liman kentlerinin mekansal gelişimindeki benzerliklerin, her bir kent için, kendi ekonomik, toplumsal ve kültürel bağlamı içinde farklılıklar taşıdığı görülmektedir. Ancak yine de, en azından burada ele alınan örnekler dikkate alındığında, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, ticari ve idari açıdan görece özerk oldukları (Keyder ve diğer. 1994) on dokuzuncu yüzyılın özellikle ikinci yarısından, yirminci yüzyılın başına kadarki süreçte, kentsel mekandaki değişimlerin temel olarak deniz ticareti ve liman işlevinden ivme aldığı görülmektedir. Öte yandan, demiryolu ve karayolu gibi büyük yatırımlar da bu aşamada, Doğu Akdeniz liman kentlerindeki mekansal yapının şekillenmesinde etkili olmuştur. Söz konusu ulaşım yatırımları, bir yandan ticari kapasiteyi artırırken öte yandan, kentsel mekana demiryolu istasyonu gibi yeni yapıları eklemiş, kentsel mekan çoğunlukla liman-demiryolu istasyonu ilişkisi doğrultusunda şekillenmiş, artan ulaşım olanakları, kentin çeperinde yeni yerleşim alanlarının gelişimini hızlandırmıştır. Böylece ticari

Tablo 1. On dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz liman kenti ortak yapısal özellikleri ve mekansal karşılıkları

Ortak yapısal özellikler	Mekansal karşılıkları
Coğrafi konum (denizle ilişki)	Denizi referans alan mekansal kurgu
Liman işlevinin gelişimi	İskele
	Rıhtım
	Mendirek
	Dalgakıran
	Deniz feneri
	Depo
	Antrepo vb. yapılar
	Demiryolu (limana bağlanan)
	Limana açılan ana cadde
	Ana cadde ile ilişki içinde demiryolu istasyonu
Ticaret-finans sektöründe gelişme	Banka şubeleri
	Sanayi işletmeleri
	Konsolosluklar
	Kentsel mekanda sınıfsal farklılaşma
	Yeni konut alanları ve mimari biçimler
	Sosyo-kültürel kullanımlar (sinema, park, bahçe, kulüp, müze, kütüphane vb. yapı ve kullanımlar)
	Gazeteler (matbaalar)
	Postaneler
Nüfus artışı ve demografik yapıda çeşitlilik	Eğitim kurumları
	Dini yapılar
	Sağlık yapıları
	Genişleyen kentsel yerleşik alan
	Yeni ulaşım biçimleri (tramvay)
Ulaşım bağlantılarının güçlenmesi	Demiryolu ve ilgili kullanımlar (istasyon binaları, ilgili atölyeler)
	Artan erişilebilirlikle yayılan kentsel alan (banliyöler)
	Tramvay
Kurumsal yapının gelişimi	Yeni idari yapıların inşası (hükümet konağı, belediye)
	Yönetim merkezinin gelişimi
	Parklar, bahçeler, yollar vb. kentsel altyapı yatırımları ve kullanımları

kapasitesi giderek artan söz konusu kentlerde, finans sektöründeki gelişmelere paralel olarak banka şubeleri açılmış, çeşitlenen ticari faaliyetlerle birlikte kentsel mekanda, farklı iş kollarında hizmet veren işletmeler, atölye, depo, antrepo gibi kullanımlar kendini göstermiştir.

Bu aşamada, özellikle tarımın ticarileşmesi ve hatta zaman içinde sanayileşmenin erken evrelerinin yaşanmasıyla gelişen burjuvazi, yeni tüketim alışkanlıkları ve yaşam biçimini üretmiş, bu da kentsel mekanın biçimlenişinde etkili olmuştur. Bu dönemde söz konusu kentlerde, farklı nüfus gruplarının birlikte ürettiği kentli yaşam biçimi ve sınıfsal farklılaşmaya dayalı bir mekansal yapı gelişmiş, özellikle ticaret burjuvazisi ve yeni yönetici sınıfa ait konut bölgeleri, mahalleler ve tarihi kentin dışında yerleşim alanları gelişirken, işçi sınıfının yaşadığı alanlar belirginleşmiştir.

On dokuzuncu yüzyılda, liman kentinin temel mekansal bileşenlerinden biri olan ve ticari etkinliğin sürdüğü kıyı şeridi de, söz konusu yeni yaşam biçimi doğrultusunda şekillenmiş, pek çok Doğu Akdeniz liman kentinde, özellikle üst gelir gruplarına ait konut alanları, gezinti ve yürüyüş yolları ile kıyı şeridi, liman kentinin en önemli kamusal mekanlarından biri haline gelmiştir. Öte yandan, sosyal yapının niteliği kadar büyüklüğündeki değişim de kentsel mekanda değişim yaratmış, kentsel yerleşik alan genişlemiş ve farklı nüfus gruplarının varlığının bir yansıması olarak kentsel mekana, farklı inançlara ait dini yapılar, farklı nüfus gruplarının eğitim ve sağlık yapıları eklenmiştir. Yeni tüketim alışkanlıkları ve kentli yaşam biçimin mekansal karşılıkları olarak, restoran, kafe, kulüp, spor alanları, müze, kütüphane gibi sosyal ve kültürel yaşama yönelik yeni yapı ve kullanımlar da bu aşamada kentsel mekandaki yerlerini almıştır (Tablo 1).

Dolayısıyla, on dokuzuncu yüzyılda Doğu Akdeniz liman kentinin, sosyal ve mekansal yapıda görülen çeşitlilikle, kapitalist ekonomik ilişkiler ve yerelin gereksinimleri doğrultusunda, temel olarak denizle ilişkiye dayalı bir kentsel yapı ile şekillendiği izlenmektedir. Bu da, söz konusu kentlerin, toplumsal olarak üretildiği ve herhangi bir plana dayanmadan, kendiliğinden (spontaneous) gelişen bir doku ile farklı kullanımların bir arada olduğu kendine özgü bir kentsel yapıyla geliştiğine

işaret etmektedir (Leontidou, 2006, 7–11). Söz konusu ortak yapısal özellikler ve benzer süreçler bu kentlerin, yakın coğrafyalarında yer alan iç kesimlerdeki kentlerden çok, uzaktaki bir başka liman kentiyle taşıdığı benzerliği de belli ölçüde açıklamaktadır. Elbette söz konusu süreçte yere özgü farklılıklar kaçınılmazdır. Bu nedenle, bu çalışmanın sınırları içinde esas alınan değerlendirme başlıkları doğrultusunda, gerek Doğu Akdeniz liman kentleri arasındaki farklılıkların ve gerekse, Doğu Akdeniz liman kentinin Akdeniz'in batısındaki diğer liman kentleri ile benzerlik ve farklılıklarının ortaya konularak araştırılması ve sorgulanması, alana ilişkin çalışmalara önemli katkı yapacaktır.

KAYNAKLAR

Abdel-Salam, H. (1995) "The historical evolution and present morphology of Alexandria, Egypt", Planning Perspectives,10 (1995), 173-198.

Abulafia, D. (2012) Büyük Deniz Akdeniz'de İnsanlık Tarihi, (çev.) Gül Çağalı Güven, İstanbul: Alfa Tarih. (The Great Sea A Human History of the Mediterranean, 2011)

Akkaya, Y. (1998) "19. Yüzyılın Sonunda Selanik'te Sanayileşme ve Ücretli Emek", Ekonomik Yaklaşım, Cilt 9, Sayı 31, 25-35.

Aktüre, S. (1978) 19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekansal yapı çözümlemesi. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.

Akyalçın Kaya, D. (2015) "Mustafa Arif Efendi'nin Selanik Yılları: XIX. Yüzyıl Osmanlı Taşrasında Burjuvazinin Oluşumuna Bir Örnek", Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı I/2, 39-59.

Alpaslan, İ. (2012) "Osmanlı Dönemi İzmir'inde Milletlerin Sosyo-Ekonomik Konumlarındaki Değişimin Yerleşim Dokusuna Etkileri", Aegean Geographical Journey, Vol. 21(2), 25-35.

Amiran, D., & Shahar, A. (1961) The Towns of Israel: The Principles of Their Urban Geography. Geographical Review, 51(3), 348-369.

Anastassiadou, M. (2014) Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Arslan, İ. (2009) 19. Yüzyılda Balkanlarda Sosyo-Ekonomik İlişkiler: Drama Sancağı Örneği (1864-1913), Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı.

Avcı, Y. (2015) "19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Filistin'in Limanı Yafa", Tarih İncelemeleri Dergisi, XXX / 2, 385-411.

Barak, O. (2009) "Scraping the surface: the techno-politics of modern streets in turn-of-twentieth-century Alexandria", Mediterranean Historical Review, Vol. 24, No. 2, 187-205.

Barakat, L. B. (2004) "Beirut: A city with so many faces". Dela, 21, 485-493.

Beyru, R. (2011) 19. yüzyılda İzmir kenti. İstanbul: Literatür.

Bilsel, C. (2000) "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Kent Mekanının Başkalaşımı", İzmir: Ege Mimarlık, 2000/4, 34-37.

Bilsel, C. (2008) Modern bir Akdeniz metropolüne doğru. M. C. Smyrnelis, (Ed.), İzmir 1830-1930: Unutulmuş bir kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar içinde (143-160). İstanbul: İletişim.

Bilsel, C. (2009) "İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası", İzmir: Ege Mimarlık, 2009/4, 12-17.

Carmel, A. (2011) Ottoman Haifa-A History of Four Centuries Under Turkish Rule, I. B. Tauris, London, New York.

Çelik, Z. (2012) İmparatorluk, Mimari ve Kent Osmanlı-Fransız Karşılaşmaları (1830-1914), İstanbul: SALT.

Dimoglou, A (2003) Kent ve Yerel Yönetim: Volos Belediyesi Örneği, 1881-1944, Volos: Yayımlanmamış doktora tezi (Yunanca). (Πολη Και Τοπικη Αυτοδιοικηση: Η Περιπτωση Του Δημου Παγασων (Βολου), 1881-1944).

Dimoglou, A. ve Mourtzoukos, L. (2006) Volos then & now. Atina: Olkos.

Dingeç, E. (1998) 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başında Mersin'in ekonomik yapısı. Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Driessen, H. (2005) Mediterranean port cities: cosmopolitanism reconsidered. History and Anthropology, 14 (1), 129-141.

Frangakis-Syrett, E. (2001) The making of an Ottoman port: The quay of Izmir in the nineteenth century. Journal of transport history 22, no. 1 içinde (23-46).

Georgelin, H. (2008) Smyrna'nın Sonu İzmir'de Kozmopolitizmden Milliyetçiliğe, İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık.

Gounaris, B. C. (1994) Selanik. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, (Ed.), Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914) içinde (103-120). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Hassoun, J. (2006) "Yahudiler, Bir Karşıtlıklar Cemaati", Geçici Bir Hoşgörü

Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960, R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun (eds.), İstanbul: İletişim Yayınları, 47-64.

Hastaoglou-Martinidis, V. (1997) "A Mediterranean city in transition: Thessaloniki between the two World Wars". The Scientific Journal FACTA Universitatis Series: Architecture and Civil Engineering, 1 (4), 493-507.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2004) "Foundation and Evolution of the New City During the 19th Century", Volos 1881-1955 The City and The People, DIKI, Volos, 43-60.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2007) Volos portrait of the city from the 19th to today (Yunanca) (Βόλος, το πορτραίτο της πόλης, από τον 19ο αι. έως σήμερα). Volos: DIKI (Volos Tarihi Araştırma ve Dokumantasyon Merkezi) (Δημοτικό Κέντρο Ιστορίας και Τεκμηρίωσης Βόλου)

Hastaoglou-Martinidis, V. (2010) "The cartography of harbor construction in eastern Mediterranean cities: technical and urban modernization in the late nineteenth century". M. Toksöz ve B. Kolluoğlu, (Ed.), Mapping out the Eastern Mediterranean: toward a cartography of cities of commerce, cities of the Mediterranean from the Ottomans to the present day içinde (78-99). London, New York: I.B. Taurus.

Gül, M. (2013) Modern İstanbul'un doğuşu bir kentin dönüşümü ve modernizasyonu. İstanbul: Sel.

Ilbert, R.; Yannakakis, I.; Hassoun, J. (2006a) Geçici Bir Hoşgörü Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960, İstanbul: İletişim Yayınları.

Ilbert, R. (2006b) "Dünyaya Açık Bir Akdeniz'in Simgesi", Geçici Bir Hoşgörü Modeli: Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960, Ilbert, R.; Yannakakis, I.; Hassoun, J. (yay. haz.), Dünya Şehirleri Dizisi 9, İstanbul: İletişim Yayınları, 9-15.

Ilbert, R. (2006c) "Bir Kentlilik Biçimi", Geçici Bir Hoşgörü Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960, R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun (eds.), İstanbul: İletişim Yayınları, 19-44.

Karagiannakidou N. E.; Lykourinou K. (2005) Neapolis - Christoupolis - Kavala, Municipality of Kavala. (Yunanca) Καραγιαννακίδης, Ν. Ε.; Λυκουρίνος, Κ. (2005) Νεάπολις - Χριστούπολις - Καβάλα, Δήμος Καβάλας.

Keyder, Ç., Özveren, Y. E., Quatert, D. (1994) Osmanlı İmparatorluğu'nda liman kentleri bazı kuramsal ve tarihsel perspektifler. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Ouatert, (ed.), Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914) içinde (121-155). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kolay, A. (2011) İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897), Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi.

Kolluoğlu Kırlı, B. (2007) "Cityscapes and modernity: Smyrna morphing into İzmir". A. Frangoudaki ve Ç. Keyder, (ed.), Ways to modernity in Greece and Turkey içinde (217-235). London: I.B.Tauris.

Kolodney, Z., Kallus, R. (2008) "From colonial to national landscape: Producing Haifa's cityscape". Planning Perspectives, 23, 323-348.

Kurmuş, O. (2012) Emperyalizmin Türkiye'ye girişi. (2. Baskı). İstanbul: Yordam.

Lalenis, K., Samourkasidou, E. (2013), "Wakfs In Kavala, Greece: A Legal, Political and Architectural Heritage Issue", International Journal of Architectural Research (Archnet-IJAR), Volume 7(2), 206-220.

Leontidou, L. (2006) The Mediterranean city in transition: social change and urban development. New York: Cambridge University Press.

Malcolm, W. ve Frangakis-Syrett, E. (1992) The port of Patras in the second Ottoman Period. Economy, demography and settlements c.1700-1830. Revue du monde musulman et de la Méditerranée Année, 66, 1, 79-94.

MP (2014) Haritalar ve hatıralar 1813-1943. Patras: Patras Belediyesi. (Yunanca). (Χαρτών Μνήμες, Πάτρα 1831-1943, Δήμος Πατρέων, 2014.)

Nasr, J. ve Verdeil, E. (2008) The reconstructions of Beirut. S. K. Jayyusi, R. Holod, A. Petruccioli ve A. Raymond, (Ed.), The city in the Islamic world içinde (1116-1141). Leiden: Brill.

Özveren, Y. E. (1994) Beyrut. Keyder, Ç., Özveren Y. E., Ouatert D. (Ed.). Doğu Akdeniz liman kentleri (1800-1914) içinde (75-102), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Reyhan, C. (2008) Osmanlı'da kapitalizmin kökenleri. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Rentetzi, M. (2008) "Configuring Identities Through Industrial Architecture and Urban Planning: Greek Tobacco Warehouses in Late Nineteenth and Early Twentieth Century", Science Studies, 21(1), 64-81.

Selvi Ünlü, T. (2007) 19. yüzyılda Mersin'in kentsel gelişimi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi: Mersin.

Selvi Ünlü, T. (2016) "On dokuzuncu yüzyıldan yirminci yüzyıla doğu Akdeniz liman kentlerinde mekanın dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin". Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi.

Serçe, E. (2010) II. Meşrutiyet Döneminde İzmir, Değişen İzmir'i Anlamak, (der.) Yıldırım, D., Haspolat E., Ankara: Phoenix, 23-41.

Soffer, A. ve Stern, S. (1986) The Port City: A Sub-Group of the Middle-Esatern City Model. Ekistics, 316, 102-106.

Stergiopoulos, D. (2016) "Tobacco Cultivation and Trade in Kavalla and the Ottoman Financial Policy: A Case of Financial Growth in the Late Ottoman Empire", Advances in Historical Studies, 5, 92-101.

Şen, L. (2001) "Merkez-Çevre İlişkilerinin Önemli Bir Dinamiği Olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaştırma Sistemleri", Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, Kebikeç Yayınları, sayı: 11, Ankara, s.95, 96, s.s.124.

Tekeli, İ. (1985) "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm", Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, İstanbul: İletişim Yayınları, 1985, c.4, 878-890.

Trimi, K. (2006) "Yunanlılar: İskenderiye'nin 'Parikia'sı", Geçici Bir Hoşgörü Modeli Cemaatler ve Kozmopolit Kimlik İskenderiye 1860-1960, R. Ilbert, I. Yannakakis, J. Hassoun (eds.), İstanbul: İletişim Yayınları, 77-87.

Yenişehirlioğlu, F. ve Hacettepe Üniversitesi Sanat Tarihi Bölümü Öğretim Üyeleri (1995) Mersin Evleri. Ankara: Kültür Bakanlığı.

Yerolympos, A. (1996) Urban transformations in the Balkans (1820 - 1920): Aspects of Balkan town planning and the remaking of Thessaloniki. Thessaloniki: University Studio Press.

Yıldız, Ö.(2018) "Sea Trade in Kavala Harbour at the Beginning of 20th Century", Tarih ve Günce, 1/3, 217-250.

Zandi-Sayek, S. (2012) Ottoman İzmir The Rise of a Port, 1840-1880, Minneapolis, London: University of Minnesota Press.

Planlama 2020;30(1):15–35 | doi: 10.14744/planlama.2019.27676

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Sürdürülebilir Mahalle Planlamasının Değişimi, Planlamada Yeni Eğilim "EkoYer" Yaklaşımı ve Türkiye'de Uygulanabilirliği

The Variation of Sustainable Neighborhood Planning, Planning New Trends "Ecodistrict" Approaches and its Application in Turkey

Selda Gülcan Ünal,[1] Demet Erol[2]

[1]Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

[2]Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara

ÖZ

Farklı sosyolojik özellikleri ile mahalleler kent dokusunun en özgün parçasıdır. Aynı zamanda temel bir planlama birimi olarak mahalle her zaman plancıların ve kent vizyonerlerinin özel ilgi alanıdır. Literatürde mahallenin genel bir tanımı olmamakla birlikte mahalle sınırları hem öznel hem de nesnel olarak tanımlanabilmektedir. 20. yüzyılın başlarından beri, daha iyi ve yaşanabilir mahalleler oluşturmak amacıyla çeşitli teoriler ve modeller geliştirilmiştir. Sürdürülebilir kalkınma kavramının ortaya çıkması ile birlikte yer ve yerele vurgu sağlayarak mahalle planlaması için yeni girişimler yükselişe geçmiştir. Mahalle planlaması hareketleri 20. yüzyılın başından, günümüze kadar olan süreçte gelişirken, her planlama hareketi bir önceki yaklaşımdan çıkan derslere göre geliştirilmiştir. Bu makalede de sürdürülebilir mahalle temelli komşuluk birimi planlama hareketleri (tarihsel süreçteki sırası; Bahçe Şehir, Mahalle Birimi, Modernizm, Neo-gelenesel, Eko-kentleşme ve EkoYer hareketleri) ilgili yazındaki eleştirileri ile karşılaştırılarak açıklanmıştır. Yakın zamana rastlayan yaklaşım Ecodistrict olarak literatürde yer almaktadır. Ecodistict kavramının içeriğindeki yer ve yere vurgunun öncelikli olması nedeniyle makalede kavram EkoYer olarak kullanılmıştır. EkoYer hareketinin diğer yaklaşımların sürdürülebilirlik hedefli sentezi, birçok Amerikan ve Avrupa kentinde de uygulama olanağı bulmuştur. Bu nedenle makalenin hedefi Türkiye'deki mahalleleri daha sürdürülebilir ve yaşanabilir kılmak için EkoYer yaklaşımı ile planlamanın mümkün olabileceğidir. EkoYer yaklaşımında kullanılan sosyal, ekonomik, fiziksel bileşenler ile kriterler tanımlanmış, daha sonra Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) yöntemi kullanılarak Türkiye'de yere özgü sürdürülebilir mahalle EkoYer ajanda önerisi geliştirilmiştir. Bu amaçla, mahalle ölçeğinde sürdürebilir insan yerleşimleri tasarımını hedefleyen ve çerçeve niteliğinde içeriğe sahip olan EkoYer hareketinin ülkemizde uygulanabilirliği sonucuna varılmıştır.

Anahtar sözcükler: Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS); EkoYer; mahalle ölçeği; sürdürülebilirlik.

ABSTRACT

Neighborhoods with different sociological characteristics are the most original part of the urban fabric. At the same time, as a basic planning unit, the neighborhood is always of special interest to planners and city visionaries. Although there is no general definition of neighborhood in the literature, neighborhood boundaries can be defined both subjectively and objectively. Since the beginning of the 20th century, various theories and models have been developed to create better and livable neighborhoods. With the emergence of the concept of sustainable development, new initiatives for neighborhood planning have been on the rise with emphasis on place and locality. While the neighborhood planning movements have developed from the beginning of the 20th century to the present day, each process has been selected according to the lessons learned from the previous approach. In this article, sustainable neighborhood based neighborhood unit planning movements (historical order; Garden City, Neighborhood Unit, Modernism, Neo-traditional, Eco-urbanization and Ecodistrict movements) are explained by comparing with their criticisms in the related literature. The most recent approach is the Ecodistrict in the literature. Since the emphasis on the place and place in the content of the Ecodistict concept has priority, the concept has been used as the EkoYer. The sustainability-targeted synthesis of the other approaches of the Ecodistrict movement has also been implemented in many American and European cities. Therefore article's goal, more sustainable neighborhoods in Turkey and that there may be possible with the planning ecodistrict approach to make livable. Ecodistrict approach used in social, economic, physical components defined criteria, then the Analytic Hierarchy Process (AHP) in Turkey, using the method of location-specific sustainable neighborhood ecodistrict the organizer of proposals have been developed. For this purpose, it is concluded that the ecodistrict movement, which aims to design sustainable human settlements at the neighborhood scale and which has a framework content, is applicable in our country.

Keywords: Analytic Hierarchy Process (AHP); ecodistrict; neighborhood scale; sustainability.

Geliş tarihi: 01.08.2019 Kabul tarihi: 18.11.2019
Online yayımlanma tarihi: 17.02.2020
İletişim: Selda Gülcan Ünal.
e-posta: seldagulcanunal@gmail.com

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Giriş

Sürdürülebilir ve yaşanabilir bir mahalle oluşturmak, yaşam kalitesinin korunması açısından önemlidir. İyi planlanmış bir mahalle, yerel topluluklar arasında bir çeşit sosyal etkileşimi başlatma veya etkileme potansiyeline sahiptir. Birçok planlama yaklaşımı, sosyal etkileşimi ve komşuluk ilişkini geliştiren mahallerden oluşan, yaya dostu caddeleri ve karma kullanımlı kompakt kentsel formu teşvik etmektedir.

Temel bir planlama birimi olan mahalle, plancılar ve kent karar vericileri için her zaman ilgi odağı olmuştur (Rohe,2009). 20 yy. başlarından bu yana, çeşitli teoriler ve modeller daha iyi ve daha yaşanabilir mahalleler yaratmak amacıyla geliştirilmiştir. Yaşanabilir mahalleler sürdürebilirlik refreransına dayanmaktadır. Sürdürülmek istenen ile hem yaşam kültürü hem de mimari biçim detaylandırılmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma kavramının çıkışı ve yerel düzeye yaptığı vurgu, mahalle planlaması için yeni girişimler geliştirme yönünde yeni bir ilgi odağı yaratmıştır.

Bu çalışmanın temeli EkoYer yaklaşımı yani Ekolojik Yerleşimlerin ilk hecelerinden oluşmaktadır. EkoYer; insanlar, yeşil binalar ve akıllı altyapı ile sürdürülebilirlik için taahhüt edilen bir mahalledir. EkoYerler, bina ve altyapı projelerini toplum ve bireysel eylemlerle bütünleştirerek mahalle ölçeğinde sürdürülebilir kalkınmayı hızlandırmak için kapsamlı bir strateji geliştirmiştir. Sürdürülebilirliği hızlandıracak önemli bir ölçektir. Hızlı yenilik yapabilecek kadar küçük ve anlamlı bir etkiye sahip olacak kadar büyük bir ölçektir. Kentlerin acilen ihtiyaç duyduğu mahalle tabanlı çözümleri test ve entegre etmek için anlamlı bir yol sunmaktadırlar.

EkoYer; doğal verilerin kullanımına ve akıllı bir sosyal programın uygulanmasına ilişkin ilkeler ve tasarım hedefleri belirlenmesine yardımcı olmaktadır. Mekânları ve çevreyi insanlar arasında ilişki kurmaya dönük olarak ve sürdürülebilir gelişme içinde ele almaktadır. Ekonomik sosyal yaşamı zenginleştiren, renklendiren mekân koşulları yaratılmasında anahtar rol oynamaktadır.

Aynı zamanda EkoYer'ler, kentte yaşayanlar için yaşama zevki veren mekânlar yaratma sanatı olarak da bakılmaktadır. Kültürel sınırları aşan yerel kültür öğelerini tanıyarak, bu kültürü korumak için halkı, katılımcı olarak devreye sokmaktadır.

EkoYer'in kazandırdığı içerik, sadece fiziksel düzenleme ile ilgili değil, diğer alanlarda da görülmektedir. Böylece EkoYer; kimliği güçlendirme, topluluk duygusunu oluşturma amacıyla, kamusal ve özel alanlarda tasarım öğeleri yaratılmasında ve denetlemede kullanılmaktadır. Ayrıca sosyal yararlılık sağlayan ve insanların gereksinimlerini belirleyen çözümler getirmektedir.

Ölçek olarak mahallenin seçilmesinin ana sebebi; sürdürülebilir önlemler en iyi küçük ölçeklerde başarılı olduğu içindir. Komşuluk sadece yeşil altyapı ve sürdürülebilir aktiviteleri içermez, aynı zamanda kültürel ve ekonomik olarak insan ilişkilerini gösterir. Bu yapıda başarı sağlamak için yerin, kültürünü kaybetmeden eski kültürel değerlerle inovatif ve teknolojiyi adapte ederek kentin merkezinde yapılı çevreye yeniden müdahale edilerek karma kullanımlı, enerjisini üreten, suyun dönüşümünü sağlayan, bir atık yönetim politikası olan doğa ve insan dostu yaşam çevreleri tasarlamaktır.

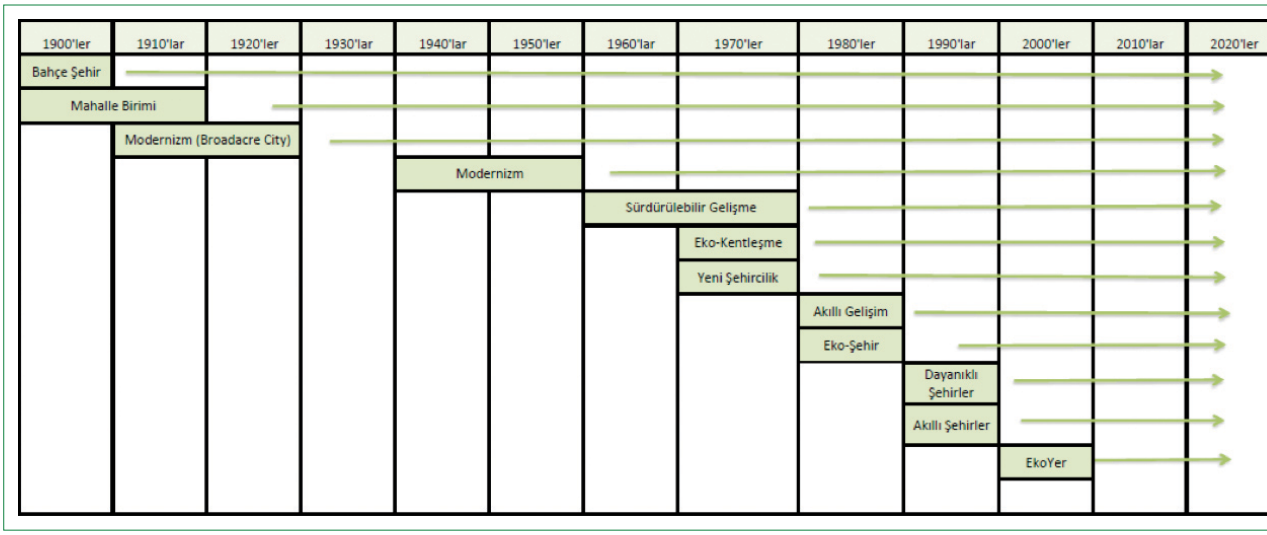
Planlama yaklaşımının evrimine bakıldığında komşuluk ölçeğinde birçok teori ortaya atılmış ve uygulanmıştır (Garden city, Neighborhood unit, Modernism, Eco-urbanism vb). Ancak bu kavramlar üzerinde yeterince uzlaşma olmamış ve son 30 yıl içinde ekoloji ile aynı kavramlara farklı alanlarda kullanımlar geliştirilmiştir. Bu nedenle EkoYer kavramı ile bu anlam karışıklığına açıklık getirilmiştir

Çalışmanın amacı, sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde, yeni vizyon EkoYer tasarımının hedeflerini saptamak ve bu hedeflere ulaşmak için uygulanabilir bir model/rehber/ajanda hazırlamaktır. Bu nedenle öncelikle mahalle kavramı tartışılmıştır. Mahalle kavramına yüklenen anlamlar literatürde yer alış biçimlerine göre ele alınmış ve mahalle ve ilçe arasında yer alan "district" kavramının içerdiği çok faktörlü içerik tartışılmıştır. District kavramı yerine "yer" kavramının ele alınmasının gerekçeleri anlatılmıştır. Açıklanan sürecin sonunda EkoYer Hareketi (Ecodistrict Movement) gündeme gelmiştir. Daha sonra EkoYer yaklaşımında kullanılan kriterlere değinilmiş ve açıklanan EkoYer kriterleri ile birlikte Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS) yöntemi ile Türkiye'de yere özgü sürdürülebilir mahalle EkoYer ajandası oluşturulmuştur. EkoYer ilkelerinin Türk plan kademeleri içinde, karar aktarımı ile uygulanabilir olması kentlerinin sürdürülebilirliği açısında da önemlidir. Bu nedenle EkoYer ajandası plan kademeleri bütününde uygulabilir bir ajandadır.

1. Mahalle Planlamasının Yükseliş Süreci

20. yüzyılın başından günümüze kadar mahalle veya küçük ölçekli yerleşimlerin planlaması hareketleri üzerine çok fazla yazın bulunmaktadır. Bu konudaki tüm yazının temeli sürdürülebilir komşuluk gelişimi teorisi ve pratiği üzerinedir. Sürdürülebilir yerleşim planlaması akımlarını inceleyen Wheeler (2004) ve Sharifi (2016) literatürün en önemli dayanağıdır.

- Bahçe Kenti (Garden City),
- Mahalle Birimi (Neighborhood Unit),
- Modernizm (Modernism),
- Neo geleneksel (Neo-Traditional)
- Eko-kentleşme (Eco-Urbanism)
- EkoYer (Ecodistrict) dir.



Şekil 1. Akımların değişen gündemi ve kilit figürleri (Sharifi, 2016'dan esinlenilmiştir).

Radyan Şehir, Broadacre Şehri, Geleneksel Mahalle Gelişimi, Transit Yönelimli Gelişim, Yeni Kentleşme, Akıllı Büyüme gibi diğer hareketler; kendi kökeni ve altta yatan ilkelere dayalı, bu altı hareketin alt kümeleri olarak sınıflanmaktadır. Bu hareketler üzerine çok fazla araştırma yapılmasına rağmen, daha önceki çalışmalar genellikle tek bir hareketi açıklamak üzere odaklanmış ve farklı hareketleri araştıran ve karşılaştıran çok az çalışma vardır. Bununla birlikte, çalışma Neo-geleneksel hareketler üzerinde sınırlı bir odak noktasına sahiptir ve eko-kentleşme hareketlerini içermemektedir (Şekil 1).

Bahçe şehir hareketinden Eko-kentleşme'ye kadar geçen 5 hareketin özelliği ve neden başarı sağlanmadığına yönelik yorum ve eleştiriler bu bölümde açıklanmıştır. Ayrıca tüm bu özelliği anlatılan hareketlerden yola çıkarak EkoYer Hareketi, detaylı özelliklerine ve kriterlerine açıklık getirilmiştir.

1.1. Bahçe Şehir Hareketi (Garden City Movement)

20. yüzyılın ilk yarısında Ebenezer Howard Bahçe Şehir Hareketini, sosyal kent ilkeleri ile tanımlamaktadır. Kent ve kırın en iyi özelliklerin birleşimi olarak kabul edilen bahçe kent, yeşil bir kuşakla çevrili ve büyük bir ana kentin etrafına yerleştirilmiş birbiriyle ağ bağlantıları olan ve kendine yeten yeni kentlerin bir takımyıldızı olarak tanımlamıştır (Vernet ve Coste 2017; Evalina ve Sawab 2011). Bu döngüsel yeni şehirlerin her biri, orada çalışmakta olan 5000 kişiyi barındıracak şekilde tasarlanmış altı bölüme ayrılmıştır (Howard, 1985; Sharifi, 2016). Howard'un şemasında kasabalar birbirine ve eski şehre demiryolu ile bağlanmış ve büyümeyi kısıtlamak ve tarım ve rekreasyon alanlarını korumak için yeşil bantlarla ayrılmıştır (Sharifi ve Murayama 2013 a, Purdom 1913).

Howard'ın Bahçe Kentini birkaç bölüme ayırma önerisi, mahalle fikrini planlama bağlamına getirmek için yapılan en erken çabalardan biri olarak kabul edilebilir (Johnson, 2002; Minnery, Knight, Byrne ve Spencer, 2009). Her uydu şehri dairesel biçimde olacak ve yaklaşık 400 hektarlık bir alanı kapsayacaktır (Purdom, 1913, Duany, Roberts ve Talen, 2014). Şehir merkezinde yaklaşık 2 hektarlık dairesel bir bahçe olacaktır. "Belediye binası, konferans salonu, tiyatro, kütüphane, müze, resim galerisi ve hastane" gibi diğer tesisler bu şehir merkezini çevreleyecektir (Purdom, 1913 s.120; Basiago, 1996 s.137).

Howard'ın planlı topluluklar hakkındaki vizyonu yaygın bir şekilde uygulanmıştır. Howard; Londra'nın banliyö bölgelerindeki Letchworth ve Welwyn adlı iki pilot bahçe ile kentinin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Howard'ın Bahçe Şehrinin temel özellikleri, geniş yeşil alan, tek ailelik yerleşim birimleri ve sokak desenleri ile savunucularının önerdiği planlarda tekrarlanmıştır. Bu yönleri ile banliyö yayılımı, hızlı kentsel büyüme, kaynakların fazla kullanımından sorumlu olan banliyö geliştirme modeline (Purdom 1913) hakim olmuştur. Bahçe şehirler banliyölerde spekülatif uygulamalarında önünü açmıştır. Bahçe şehri hareketi, mahalle planlamasının bazı temel ilkelerini ortaya koymada etkili olmuştur. Bununla birlikte, Grant'in (2006) belirttiği gibi, pratikte bu hareketin amaçlarına ulaşmak zor olmuştur ve gelişmeler genellikle pazarın cazibesinden kaynaklanmıştır.

1.2. Mahalle Birimi Hareketi (The Neighborhood Unit Movement)

Howard'ın 20. yüzyıl başlarında önerdiği yeni yaşam alanları, çeşitli disiplinlerden gelen öğrencileri için ilham kaynağı olmuştur. Yeni yaklaşımlar iki farklı tasarım akımı ile ifade edilmektedir. İlki Clarence Stein ve Henry Wright'ın komşuluk ünitesi yaklaşımları (Radburn ve Sunnyside Gardens planları), ikincisi, Perry'nin mahalle birimi fikridir (Patricios, 2002). 1928 yılında C. Stein tarafından Radburn ilkeleri adıyla geliştirilen komşuluk

unitesi yaklaşımı araç yollarından tamamen arındırılmış, yaya erişebilir okul, ticari birimler ve eğlence tesislerinin oluşturulduğu merkez ile en uzak konuttan 10 dakika erişme mesafesi ve 800 metre uzaklık esasına dayanmaktadır (Ersoy 2012).

En alt yerleşim ölçeği komşuluk birimi olan mahalle tasarımı, ilk kez kuram olarak Perry tarafından 1916 yılında geliştirilmiştir. Perry'nin önerdiği komşuluk/mahalle birimi, bir ilkokulun gerektirdiği nüfus esasına dayanmaktadır (Ersoy 2012). 1923 yılında Clarence Perry, daha önce toplum temelli sosyal aktivitelerden esinlenerek ve Bahçe Kent (Garden City) ve Yerleşim Evi Hareketi (Settlement House Movement) gibi konseptlerden etkilenmiş ve Mahalle Biriminde; yabancılaşma, gençlerde suç oranın artışı gibi sosyal problemleri ele almaya yönelik çalışmıştır. Fiziksel tasarımı güçlendirerek vatandaş katılımı eksikliğini (Brody, 2009; Lawhon, 2009; Rohe, 2009) açıklamıştır. Kentsel planlama ve tasarım tarihinde etkili bir konsept olarak Mahalle Birimi, mahalle planlama hareketlerinin evriminde önemli bir rol oynamıştır (Mehaffy, Porta ve Romice, 2014).

Mahalle Birimi, toplumdaki bazı gruplara karşı ayrımcılığa uğratılabilecek sosyal homojenliği savunduğu için eleştirilmiştir (Gillette, 2010; Lawhon, 2009; Rohe, 2009; Silver, 1985; Talen, 2005). Ayrıca mahalleyi tanımlamak için fiziksel önlemleri esas alan (Mehaffy ve diğerleri, 2014) fiziki determinizm yaklaşımına sahip olmaktan ve fiziki tasarımı toplumsal reform getirmek için yeterli gören bir şey olduğu için eleştirilmiştir (Gillette, 2010; Silver, 1985). Eleştirmenler Mahalle Biriminin sosyal hedeflerinin fiziksel olanlara dayandığını savunmuşlardır. Buna ek olarak, Bahçe Şehir gibi, Mahalle Birimleri de kendi kendine yetebilen hedeflerine ulaşamamışlardır (Gillette, 2010).

Bununla birlikte, Mahalle Birimi teorisi daha önceki çabalar üzerine kurulmasında önemli bir rol oynamıştır. Dünyadaki birçok plancı tarafından mahalle tasarımının iyi bir modeli olarak halen kullanılmaktadır (Lawhon, 2009; Mehaffy ve diğerleri, 2014).

1.3. Modernizm Hareketi (The Modernism Movement)

İnşaat ve ulaştırma endüstrisinde devrim yaratan teknolojik gelişmelere dayanan rasyonel bir planlama paradigmasıdır. Modernizm ve Bahçe Kent arasında ortaya çıktıkları koşullar ve takip ettikleri hedefler bakımından belirgin bir benzerlik vardır. Burada da, asıl amaç insanoğlu ile doğayı bir araya getirmek ve her ikisi arasındaki simbiyotik ilişkiyi eski haline getirmek ve son derece kalabalık kentsel alanlardaki sosyal adaletsizlik, karışık, sağlıksız ve estetik açıdan hoş olmayan yaşam alanlarının olması gibi yaygın sorunlarla baş etmektir (Basiago, 1996; Fishman, 1977). Bu nedenle, yaygın olan bu sorunlarla baş etmesi açısından planlama ve toplumsal bir hareket olarak görülebilir.

Gerçekte Modernizm, Bahçe Kenti ve Mahalle Birimi hareketlerinde öngörülen kentsel formlardan belirgin olarak farklıdır. Le Corbusier ve Frank Lloyd Wright gibi Modernizmin önemli savunucuları, bu sorunların iyi tasarlanmış bir kent formu ile ele alınabileceğini inanıyorlardı. Modernizm hareketi tarafından teşvik edilen mahalle, yüksek katlı fonksiyonel binalar, büyük açık alanlar, iç yaya yollarına sahip süper bloklar ve modern, yüksek hızlı toplu taşıma biriminden oluşmaktadır (Wheeler, 2004). Bu durum, Bahçe Kenti ve Mahalle Birimi'nde önerilen, insan ölçeğine daha fazla önem verilen mahallelerden, yüksek katlı binalara vurgu yapılmıştır. Alan ve nüfus bakımından kent boyutunda bir sınır mevcuttur.

Modernizm hareketi hem insanlar hem de çevre üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle sürekli bilimsel eleştirilere maruz kalmıştır. Talen (2005) gelişmiş kentçilik ilkelerinin olmadığını ileri sürerek Modernizmi "anti-kentcilik" hareketi olarak sınıflandırmaktadır. Kent tarihçisi Lewis Mumford (Basiago, 1996, s. 143'te belirtilmiştir), Modernizmi; "doğayı, makineyi ve insanın faaliyetlerini ve amaçlarını sentez" etmemesi nedeniyle kınamıştır. Bu başarısızlık doğaya ciddi zararlar vermiştir (Basiago, 1996). Modernizm ayrıca, insan ölçeğini, sivil faaliyetleri ve topluluk çekiciliğini ileri işlevsel ve teknik performansa dayanan uygulamalara tabi tutmak için Jane Jacobs ve Yeni Kentçiler (New Urbanists) gibi aktivistler tarafından eleştirilmiştir (Gillette, 2010; Silver, 2006).

Özellikle mahalle sürdürülebilirliğine yönelik bir dezavantaj; arazi kullanımlarını ayrıştırması, otomobil bağımlılığını önemli ölçüde arttırması ve dolayısıyla çevre ve kent gelişmelerinin yaşanabilirliği üzerinde olumsuz etkilere neden olmasıdır. Bu eksikliklerin üstesinden gelmenin bir yolunu aramak, 1980'lerin başında "Neo-geleneksel Planlama" adı verilen yeni bir hareketi ortaya çıkarmıştır.

1.4. Neo-geleneksel Hareketler (Neo-tradional Movement)

1980'lerin başında plancılar Neo-gelenekselciliği postmodern kentçilik biçimi olarak geliştirmeye başlamışlardır (Sharifi ve Murayama, 2013b). Neo-geleneksel planlamayı geliştirme çabaları başta ABD olmak üzere birçok ülkede uygulanmaya başlanmıştır. Duany ve Plater Zyberk ve Calthorpe gibi savunucular; otomobil üstünlüğü ve banliyöleşmenin egemenliğini yok sayarak, geleneksel Amerikan mahallelerini taklit etmeye çalıştıkları, yürünebilir, insan ölçeğinde, kompakt, aktif merkezler ve sınırlar olarak bu hareketi tanımlamışlardır (Basiago, 1996; Gillette, 2010; Nasar, 2003; Silver, 2006).

Son otuz yıl boyunca, Geleneksel Mahalle Geliştirme (GMG), Transit Odaklı Kalkınma (TOK), Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme gibi farklı isimler Neo-geleneksel ilkelere odaklanan programları tanımlamak için kullanılmıştır (Furuseth, 1997). Yeni Şehircilik, planlama topluluğunda belki de en iyi bilinen isimdir.

Ortak bir strateji olarak, Neo-gelenekselci yaklaşımların tümü, kentsel ve mahalle sorunlarını çözmeye ve fiziksel tasarım yoluyla toplumsal değişime çözüm aramışlardır. Karma kullanım, farklı konut tipleri, konut- iş yakınlığı, toplu taşıma, en aza indirgenmiş otomobil bağımlılığı, insan ölçekli ve cazip sokak manzaraları ve ağaçlarla kaplı sokaklar, yürünebilir çevre, birbirine bağlı ve yaya odaklı sokaklar, açık kenarlar, tanımlanabilir kamusal merkezler, yeterli açık alan, estetik ve ayırtedici bir mimari nitelik, kompakt form ve orta yoğunluklu yerleşimler tüm Neo-geleneksel yaklaşımların ortak tasarım ilkeleridir (Beatley ve Brower, 1993; MacLeod, 2013; Nasar, 2003; Talen, 2005; Wheeler, 2004).

Tüm Neo-geleneksel hareketler, temel bir planlama birimi olarak mahalleye yoğun bir şekilde odaklanmaktadır. Neo-geleneksel hareket ve emsalleri birbirini dışlamamaktadır. Modernizme karşı bir tepki olarak, Neo-gelenekselci mahalleye yaklaşımı, yirminci yüzyılın başlarında ortaya çıkan planlama hareketlerine önemli ölçüde benzerlik göstermektedir (Fainstein, 2000). Daha önceki hareketlerde olduğu gibi, Neo-geleneksel mahalle, sınırlar ve iyi tanımlanmış bir merkez tarafından tanımlanmaktadır (Fainstein, 2000). Ancak, sabit bir boyuta daha az vurgu yapılmaktadır. Neo-geleneksel komşuluk hareketi bu konuda daha esnektir ve günlük ihtiyaçların karşılanma alanına ve tesislerin yürünebilir mesafelere yerleştirilmesine daha fazla odaklanmaktadır. Mahalleyi kentsel dokudan ayırmak yerine, çeşitli ölçeklerde kesintisiz bir planlama çalışması yürütmektedir.

Sürdürülebilir mahalle gelişimi için uygun modeller olarak övülsede literatürde neo-geleneksel planlama hareketleri çeşitli nedenlerle eleştirilmiştir. Silver (2006), Yeni Kentciliğin önceki kentsel hareketlerin hatalarından bir şeyler öğrenemediğini savunmaktadır. Fainstein (2000) tarafından ortaya atılan bir diğer olumsuz nokta, Yeni Şehircilik'in temel olarak yeşil alanlara uygulandığı ve bu nedenle banliyö yayılımını tersine çevirme ve ekolojik kaygıları ele alma konusunda başarılı olamadığıdır. Eleştirmenler, daha önceki hareketlerin plancıları gibi, neo-gelenekselcilerin de fiziksel forma odaklandıklarını ve kentsel tasarımın tek başına daha iyi topluluklar yaratabileceğine inandıklarını göstermektedir (Fainstein, 2000; Silver, 2006; Sohmer ve Lang, 2000).

1.5. Ekolojik Kentleşme Hareketi (Eco-urbanism Movement)

Yüzyılın başından bu yana, sürdürülebilirlik ilkelerini mahalle geliştirmeye entegre etmeye çalışan girişimler küresel olarak yaygınlaşmıştır. Bu girişimlerin kaynağı, sürdürülebilirlik konseptinin ortaya çıktığı 1980'lerin başına kadar uzanmaktadır ve Richard Register, kentin biyolojik bölgesinin ekolojik taşıma kapasitesini de dikkate alan eko-şehirler önermiştir (Register, 2006; Tsolakis ve Anthopoulos, 2015; Yiğitcanlar ve Lee, 2013). Eko-kentsel girişimler kentsel metabolizma ve sürdürülebilirlik kavramlarına dayanır ve bu nedenle önceki hareketlere kıyasla daha geniş kapsamlıdır (Holden ve Li, 2014, Tsolakis ve Anthopoulos, 2015). Eko-kentleşme, kapsamlı bir terim olarak, önceki bölümlerde anlatılan geleneksel kentleşme meydan okumasının yanı sıra, iklim değişikliği ve kaynak kısıtlamasının getirdiği zorlukları da ele alan çeşitli hareketleri ifade eder (Joss, Cowley ve Tomozeiu, 2013).

Eko-şehirciliğin önemli bir ayırt edici özelliği, akıllı şebeke, su arıtma sistemleri, katı atık yönetim sistemleri, güneş enerjisi teknolojisi, net-zero enerji binaları, gerçek zamanlı ulaşım bilgileri, e-çalışma vb gibi yeşil ve/veya her yerde bulunan teknolojilerin birleşmesidir (Joss ve Molella, 2013; Yigitcanlar & Lee, 2013). Eko-kent hareketlerinin hepsinde karbon söylemi hakimdir. Bu söylem karbonun atmosfere salınması ve kentler üzerindeki olumsuz etkisine karşılık gelmektedir. Düşük karbonlu şehirlere odaklanma 1997 yılında Kyoto Protokolü'nü takiben, şehirlerin enerji tüketimini ve buna bağlı GHG emisyonlarını azaltmada hayati rol oynayacağını kabul ederek daha iyi bir ivme kazanmıştır (Joss, Cowley, ve Tomozeiu, 2013). Eko-kentsel hareketler, az miktarda ekolojik ayak izi ve doğayla uyumlu yaşama ilkelerini yinelemenin yanı sıra, ekonomik sürdürülebilirlik için açık iş planları ve stratejileri olan kendine yeten topluluklar inşa etmeyi vurgulamaktadır. Bu hareket mahalle biriminden çok kentlere hitap ettiği için, uygulama kısmında ölçek konusunda çeşitli zorluklar çıkacağından ve projelerde halk katılımının düşük olmasından dolayı eleştiriler almıştır. Bu eleştirilere cevap veren diğer dört hareketin olumlu ve olumsuz yönlerini bir araya getirerek çözümler üreten EkoYer hareketi ortaya çıkmıştır.

1.6. EkoYer Hareketi (Ecodistrict Movement)

Kentler arası sürdürülebilirliğe yönelik itici güçlerde yerel, mahalle temelli çabalar ile çapraz ölçekli ilişkilerde konumların daha iyi anlaşılabilmesi için EkoYerler var olmuş ve göze çarpan, uyumlu süreçler ortaya çıkmıştır. EkoYerler, bugün olduğu gibi, "farklı organizasyonlar, seviyeler ya da ölçekler arasında aracı bir rol oynayan ve bilginin birlikte çalışmasını kolaylaştıran" bir "köprü kurucu örgüt" olarak sınıflandırmaktadır (Cash ve ark., 2006). EkoYerler, şehircilik uzmanları, şehir yetkilileri, iktidardaki diğer insanlar ve toplum liderleri, bölge sakinleri arasında köprü oluşturmaktadır. Bilgi paylaşımı ve kaynaklarla bağlantı kurma merkezi olarak EkoYerin, mahalleleri her yerde farklı şekilde anlaması zorunludur. Her mahalleye göre yazılabilecek kendine özgü bir çerçeve bulunmaktadır. Bu çerçeveyi anlamak için, EkoYerlerin çapraz ölçekli ilişki içindeki konumu, mahalleleri kendi mahalleleri için en uygun kaynaklara, bağlantılara ve çözümlere yönlendirmeye yardımcı olan bir tür eğitim merkezi için en uygun kaynaktır.

EkoYer Hareketi; 1980'lerin ortalarında akademik dünyanın ilgisini çekmiştir. Sürdürülebilir kalkınma savunucuları tarafından şehir vizyonuna modernist bir bakış açısı getirmiştir. Son yıllarda (2008'den günümüze) Avrupa şehirlerinde EkoYer büyüme örneklerine tanıklık etmekteyiz.

Ekoyerler, kar amacı gütmeyen birer kuruluştur ve sürdürülebilirlik hedeflerini ilerletmek için topluluk ölçekli projeler üretmenin bir yolu olarak Portland, Oregon'da 2009 yılında kurulmuştur (The EcoDistricts Protocol, 2014). Toplumsal sürdürülebilirlik, ekolojik farkındalık ve koruma gibi köklü geçmişe sahip ilerici bir şehir olan Portland, bu konsepti kolaylıkla ele almış ve o zamandan beri beş EkoYer tasarlamıştır. Bunlar Lents, Gateway, South Waterfront, Lloyd Bölgesi ve South of Market'dir (Portland State University-POSI, 2015). Portland Sürdürülebilirlik Enstitüsü (POSI), 2012 yılında EcoDistricts olarak yenilenmiştir ve aynı yıl Amerika Birleşik Devletleri ve Kanada'nın metropol şehrilerinde yüksek yoğunluklu, yeni EkoYerler kurmayı amaçlayan Hedef Şehirler kalkınma programını oluşturmuştur (Ecodistricts, 2014).

EkoYerler genellikle blokların bir araya geldiği şehirlerin küçük bölümleridir. Bu EkoYer parametreleri planlama, kamuya açık oturumlar, tasarım ve uygulama sürecinden sonra yerel yönetişim tarafından belirlenir. Bir ekoyer mahallelerinin çerçevesi veya tarifi, bina karakterini, uygulanabilir altyapıları ve bölgede yaşayan insanları değerlendirerek karar verilir. Bu modelde, finansmanın, risklerin ve çevresel etkilerin etkili bir şekilde yönetilmesi için sürdürülebilirlik stratejileri bir mahalle ölçeğinde yerine getirilmektedir (POSI, 2011) (POSI, 2015).

EkoYer; kentsel alanda farklı teknik çözümler ve sürdürülebilir eylemlerin çevresel, sosyal, ekonomik etkilerini minimize etmeye çalışmaktadır. EkoYer savunucularının temel amacı; şu an modern şehirciliğin getirdiği sorunların üstesinden gelmektir. Bunu da kentsel sürdürülebilirliği teşvik etme yolunda bir strateji belirleyerek gerçekleştirmektedirler. Literatürde EkoYer birçok farklı sektörün çalışma alanına girmektedir (Seltzer, 2010) (Smith, 2013) (Ecodistricts, 2014). Örneğin; şehir planlama, mimarlık, şehir yönetimi/yönetişim, kentsel politikalar, sürdürülebilir kalkınma gibi.

EkoYer; kentsel dönüşüm için yeni bir model olarak tanımlanmaktadır. Şehrin ve onun mahallelerinin çevresel, ekonomik, sosyal refahını arttırıcı çözümler getirerek kök salmıştır. Geleneksel planlamaya karşı yeni bir yaklaşım getirmektedir (Ecodistricts, 2014). Böylece şehirleri sürdürülebilir mahalle gelişimine teşvik etmektedir. Kentten izole edilmiş bir mahalleyi değil, kente entegre olan yaşayan, sürdürülebilirliği, dayanıklılığı arttıran, eşitlikçi bir yaşam alanı oluşturmaktadır.

EkoYer konsepti, sürdürülebilir topluluklarda bir model inşa etmek için halk katılımının yazılımı ile (sosyal sermaye, kültürel kaynaklar, katılımcı planlama, vb.) yeşil tasarımın donanımıyla (yeşil altyapı, kamusal alanlar, vb.) birleştirerek komşulukların inşa edilmesine yönelik bir çerçeve sunmaktadır. Bu süreç ideal olarak kentler genelinde olay bazında ele alınabilir, böylece kentlerin mahalle düzeyinde sürdürülebilir olmasını (veya daha doğrusu sorumluluğu paylaşma) ve kentin karar verme sürecine daha fazla vatandaş katılımını sağlama çabasını üstlenir (Seltzer, 2010) (Smith, 2013).

Bir kişinin bir mahalleyi "sürdürülebilir" hale getiren şeyi yorumlaması, diğerlerinden farklı olabilir ve böylece toplulukların yaklaşımlarını kendi özel gereksinimlerine ve önceliklerine uyarlamaları teşvik edilir. Aynı şehirde bulunan çeşitli EkoYerlerin, uygulamaları ve beklenen sonuçları birbirlerinden çok farklı olabilir. Bununla birlikte, çoğunlukla, "yeşil", "çevre dostu" veya "sürdürülebilir" mahalle ve kent kavramı; bisiklet yolları, üretici pazarları, rüzgar türbinleri ve güneş panelleri, bol yeşil alanlar ve altyapı, "yaşayan" binalar gibi belirli görüntüler akla getirmektedir. "Sürdürülebilir" veya "yeşil" mahalleye ait bu karakteristik yönler, Portland, Oregon'daki Portland Sürdürülebilirlik Enstitüsü (PoSI) tarafından birincil odak noktasına bakılmaksızın (yani kahverengi alan yenilenmesi, sürdürülebilir ekonomik canlanma, vb.) EkoYer tarafından ele alınması gereken sekiz "sürdürülebilirlik performansı hedefi" içine toplanır (POSI, 2011). Bunlar:

1. Topluluk kimliği- Aktif ve farklı katılımlı sağlıklı, eşitlikçi ve yaşamsal topluluklar.
2. Eşit Gelişme – Kalkınma
3. Sağlık+ Mutluluk
4. Enerji - Her yıl net sıfır enerji kullanımı.
5. Erişim ve Hareketlilik - Sağlıklı, temiz ve uygun fiyatlı ulaşım seçenekleri.
6. Su - Su, her biçimiyle doğal ve insanın ihtiyaçlarını karşılar.
7. Habitat ve Ekosistem İşlevi - Sağlıklı kentsel ekosistemler için yerleşik ve doğal ortamları entegre eder.
8. Materyal Yönetimi - Sıfır atık ve optimize malzeme yönetimi. Bu performans hedeflerini takip ederek, bir mahalle önemli bir hafifletici önlem almaktadır.

Bu performans hedeflerini takip ederek bir mahalle, topluluk kurumlarını güçlendirerek ve kentsel ekoloji ve doğal sistemlere olan vicdani yaklaşımında potansiyel olarak kentsel bir dönüşüm başlatarak (karbon emisyonlarını akıllı geçiş ve enerji kullanımı yoluyla azaltarak) önemli miktarda hafifletici önlemler almaktadır. Bu hedeflerin herbirine ulaşmak için iki yol vardır: PoSI tarafından EkoYer'in "donanım" ve "yazılım" olarak tanımlanan yoludur (Selzter, 2010).

"Donanım", sürdürülebilir şehirler ve mahalleler düşünüldüğünde çok hızlı bir şekilde akla gelen yağmursuyu yönetimi altyapısı, çeşitli ulaşım seçenekleri, yenilenmiş binalar ve emisyon azaltma hedefleri, iklim olaylarından etkili şekilde korunan güç ve iletişim hatları gibi yapılı çevreyi kapsamaktadır.

Kısacası, sürdürülebilir mahallelerin en gözle görülür yönü ve niceliksel olarak ölçülebilen politikalarıdır.

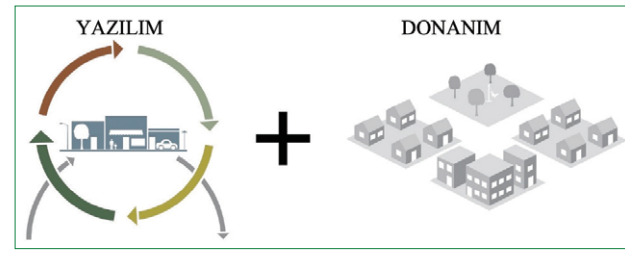
Bir EkoYer'in "yazılımı" bir topluluğun niteliksel ya da daha az kolaylıkla tanımlanmış toplumsal güçlüğüdür. Bir mahallenin sosyal esnekliği ve sürdürülebilirlik işaretleri, yerel demokratik süreçlere ve topluluk kaynaklarının yönetimine, birbirine bağlı ve eşitlikçi yerel ekonomi, canlı kültür kurumları ya da mahallenin geleceği ve doğal ve sosyal sistemlerinin sağlığı için ortak bir sorumluluk duygusuna bağlıdır.

"Yazılım" üzerine yoğun önem veren bir bölge veya topluluğun, Tim Smith tarafından tanımlanan "Topluluk Ekolojisi"; coğrafi olarak tanımlanmış bir topluluk ve şehir alanında ortak fayda sağlamak için hareket eden vatandaşlar tarafından öngörülen, oluşturulan ve yönetilen entegre bir enerji, besin, kaynak, finansal, bilgi ve kültürel akışlar ve etkileşimler ağıdır. İnsan ekolojisi, hem doğal hem de sosyal / kültürel sistemleri tamamen birleştiren bir yerdir. Bu "topluluğun bir yazılımı" dır. Topluluk Ekolojinin çerçevesi, yerleşimler için yeni bir paradigmayı, daha verimli bir kentleşmenin ötesine geçen ve derin sürdürülebilirliğe uzanan yumuşak bir kentsel tasarım sistemidir (Smith, 2013).

Topluluk Ekolojisi, sürdürülebilir topluluklar oluşturmak için demokrasiye dayalı, tüm sistemler içeren bir çerçevedir. Çerçeve, her yaştan, kültürden ve vatandaşlarının kendi topluluklarının benzersiz "yazılımlarını" (bütünleşik enerji, besin, su, atık, malzeme ve gıda sistemlerinin yanı sıra ekonomik akışlar ve kültürel etkileşimler) öngörmek, oluşturmak ve yönetmek için yeteneklerini güçlendirmeye odaklanmaktadır. Bu akışları keşfetmek ve desteklemek, toplulukların yerel varlıklarını (çevresel, ekonomik ve sosyal), esnekliklerini ve rekabet edebilirliklerini geliştirmelerini sağlamak ve işbirliği ve inovasyon yoluyla geleceklerini tasarlama ve yönetme kontrollerini almalarına yardımcı olmaktadır. Topluluk Ekolojisi, esnek topluluklar ve yerler yaratmada temel ilk adımdır.

Şu ana kadar iklim değişikliğiyle mücadele için, azaltma ve uyarlama olmak üzere iki strateji tartışılmıştır. Genellikle, her ikisi de kentsel "donanım" ya da yapılı çevre açısından tartışılır (elbette azaltma ve uyarlama için bir "yazılım" yaklaşımı da vardır). Üçüncüsü daha az tartışılan bir strateji, dönüşümler veya kentlerimizin ve toplumlarımızın nasıl işlediğidir (değer sorgulama, varsayımlara meydan okuma ve sabit inançları, kimlikleri ve kalıpları yakından inceleme kapasitesini içeren bir süreçtir). Zor olmasına rağmen dönüşüm hem azaltımı hem de uyarlamayı kapsar ve bizi zorunluluğa zorlamak yerine, almak istediğimiz dönüştürücü yolu çizmemizi sağlar.

İdeal olan donanım ve yazılımın birleşimidir. Yeşil binalar ve yeni nesil sürdürülebilir mahalle altyapısı için bağlam sağlamak üzere



Şekil 2. Basit bir denklem: Yazılım + donanım = sürdürülebilir topluluk= topluluk ekolojisi (Kaynak: Smith, 2013).

tasarlanan yerel tabanlı kaynak akışlarının kapsamlı bir ağını ortaya çıkaran sağlam sivil katılım ile açık alanları, yeşil caddeleri ve yeşil çatıları yiyecek üretimi, atık yönetimi, enerji üretimi ve su sistemleriyle bütünleştiren "doğa işleri"dir (Şekil 2).

Topluluk Ekolojisi, topluluk yaşamını canlandıran akışların ağıdır. Esnek topluluklar, yaşanabilirliği artıran rafine bir yerel tabanlı sistem dizisine sahip olmaktadır. Buradaki öncül, iyi toplulukların iyi yazılımlara sahip olmasıdır. Dahası, sistemler ve akışlar, sıfır toplamlı olmayan bir oyunda ekonomik, ekolojik ve sosyal ilişkileri birbirine karıştırarak sektörleri çaprazlamaktadır. Dirençli bir toplulukta, ekonomik ve temel sosyal ve ekolojik bileşenlerini içermeyen bir sistem tanımlamak mümkün olmayacaktır.

Mahalle için Toplum Ekolojisi çerçevesi, kentsel dönüşüm için bir mahallenin sürdürülebilirliğe geçiş yolunda vatandaşın daha fazla sahiplenilmesinin yanı sıra vatandaşların mahalle ve şehirle olan ilişkilerini yeniden değerlendirmesini gerektirecek potansiyeli sunar. Sadece bir mahalleyi "yeşilleştirmek" değil, aynı zamanda, gerçek sürdürülebilirlik ve esneklik için kararlı değerler ve demokratik katılım temelinde yaşayan bir toplum yaratmak istenmektedir. Bu çerçevede faaliyet gösteren çeşitli EkoYerlerden oluşan bir şehir, kentleşmiş bir dünyada adil ve sürdürülebilir bir şekilde yaşamak zorunda olduğumuz paradigma değişimini etkili bir ölçekte başlatabilmektedir.

2. Sürdürebilir Kalkınma ve Ekolojik Yaklaşımlı Mahalle Planlama Deneyimleri Açısından Bir Karşılaştırma

20. yüzyılın başlarından itibaren mahalle, planlama hareketlerinin dönüşümünün odak noktası olmuştur. Yüz yıldan uzun bir süredir, plancılar ve vizyonerler, düzenlenmemiş kentleşmenin yol açtığı sorunların çözüm yolları olarak planlı mahalleleri geliştirmişlerdir. Bir önceki kısımda Bahçe Şehir, Mahalle Birimi, Modernizm, Neo-geleneksel, Ekolojik Kentleşme, EkoYer olmak üzere altı büyük hareketin analizi yapılmıştır. Tablo 1 bu farklı hareketlerin temel özelliklerini özetlemektedir. Tablo 2 ise sürdürülebilirlik ile ilgili çeşitli kriterleri içermekte ve seçilen hareketlerin temel prensiplerine entegrasyon derecelerini göstermektedir.

Tablo 1. Altı çevreci/ekolojik duyarlı mahalle hareketinin özellikleri

Başlık	Bahçe şehir	Mahalle birimi	Modernizm	Neo-geleneksel planlama	Eko-kentleşme	EkoYer
Coğrafi odak	Avrupa ve ABD	Avrupa ve ABD	Avrupa ve ABD	Avrupa ve ABD	Küresel	ABD ve Avrupa
Ana ilham veren durum	Kalabalık şehir	Kalabalık şehir	Kalabalık şehir	Kentsel yayılma	İklim değişikliği	Kalabalık şehir ve çevresel faktörler
Önerilen yoğunluk	Düşük	Düşük	Çok yüksek/çok düşük	Orta	Orta	Orta
Sokak tipi	Eğrisel	Radyal/liner	Katı ızgara	Esnek ızgara	Hibrid	Hibrid
Sokak iletişimi	Düşük	Düşük	Düşük	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Ulaşım	Özel	Özel	Özel	Karma	Karma	Karma
Doğa ile bütünleşmeyi teşvik etmek	Evet	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet
Teknolojinin kullanılması	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Karbon ayak izi ve düşük karbonlu gelişim	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
İklim dayanıklılığı	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Uluslararası hükümet veya yarı resmi organların katılımı	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Performans doğrulama için değerlendirme araçları	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Proje uygulanabilirliliği	Yüksek	Yüksek	Düşük	Yüksek	Düşük	Yüksek
Paydaş ilişkisi	Zayıf	Zayıf	Zayıf	Güçlü	Zayıf	Güçlü

Sürdürülebilirliği değerlendirmek için çeşitli kriterler literatürde mevcuttur (Wheeler, 2004). Bu çalışma, sürdürülebilirlik değerlendirmesi ile ilgili literatürü ayrıntılı bir şekilde gözden geçirmeyi amaçlamadığından, farklı planlama hareketlerinde sürdürülebilirlik kriterlerinin varlığını araştırmak, bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Bunun yerine, sürdürülebilirlik kriterlerinin dahil edilmesi için planlama hareketlerinin evrimsel ilerlemesini incelemek için literatürden (Tablo 2) bazı önemli ölçütler çıkarılmıştır. Olası yanlış anlamaları önlemek için, ilk üç hareket ortaya çıktığında sürdürülebilirlik kavramının henüz geliştirilmediğini belirtmek gerekir. Ancak, daha sonra tartışılacağı gibi, bu hareketlerin gündeminde sürdürülebilirlikle ilgili bazı ölçütler mevcuttur. Tablo 2'de sunulan kriterler beş gruba ayrılmıştır. İlk dört kategori, yukarıda belirtilen dört sürdürülebilirlik boyutuna karşılık gelmektedir.

Seçilen hareketleri karşılaştırmak için Tablo 1 ve 2 kullanılarak, bu hareketlerin ortaya çıkmasına neden olan koşullar ve izledikleri hedefler açısından bazı ortak noktaları paylaştığı görülebilir. Bölüm 1'te tartışıldığı gibi, Bahçe Kenti ve Mahalle Birimi daha sonra ortaya çıkan hareketlerin gelişimi ve evriminde önemli bir rol oynamıştır. Bununla birlikte, yeni hareketler (Yeni-gelenekselleşme ve Eko-kentleşme) geçmiş planlama kültürleri arasındaki sinerjiden kazandırılabilecek potansiyel tamamlayıcı menfaatlerden faydalanarak bu hatadan sakınmayı öğrenmiştir.

Seçilen hareketlerin hedeflere ulaşmada başarılı olup olmadığını görmek ve mahalle planlamasında yüzyılı aşkın süredir yapılan araştırma ve uygulamalar sonucunda varılan nokta sürdürülebilir mahallelerin oluşturulmasıdır. Bu oluşumu da EkoYer hareketi ile sağlamak mümkündür. Çünkü EkoYer diğer 5 hareketin olumlu ve olumsuz yönlerini ele alarak daha yaşanabilir bir yerleşim oluşumunun kriterlerini belirlemiştir.

3. Ekoyer Ajandası

Ekoyer ajandası 8 performans alanından oluşmaktadır. Bu performans alanları, bir Ekoyer için kritik performans konularıdır. Bütün Ekoyerler tarafından ele alınması gereken ve sağlıklı, yaşanabilir mahalleleri temelde destekleyen birbiriyle bağlantılı konular için bir çerçeve oluşturmaktadırlar. Kentsel alanların karşılaştığı büyük zorlukları kapsamaktadır ve mahalle fırsatlarının bu zorlukları anlamlı bir şekilde çözmesi gerekmektedir. Performans alanları, ekonomik sonuçların önceden kararlar aldığını kabul ederek çevresel ve sosyal sonuçlara ağırlıklı olarak yoğunlaşmaktadır.

3.1. Eşitlikçi Kalkınma (Gelişim)

Bu performans alanı, EkoYer projelerini, geliştirmeleriyle yaşam çevrelerine daha fazla eşitlik ve fırsat getirmek için kullanmayı hedeflemektedir. Bir mahalle çevresel yatırımların ilgili sermaye fırsatları ve yararları ele alınmaktadır. Bu projeler, iş yaratma ve eğitim, yerel yatırım, gelişmiş mahalle canlılığı ve karar vermeye erişim için bir araçtır. EkoYer proje geliştirme, şu anda bir mahallede yaşayan ve çalışan kişilere doğrudan fayda sağlayan eşit ve adil bir şekilde yapılmalıdır.

Tablo 2. Çalışılan hareketlerde sürdürülebilirlikle ilgili kriterlere dahil olma derecesi

	Bahçe şehir	Mahalle birimi	Modernizm	Neo-geleneksel	Eko-kentleşme	EkoYer
Sosyal						
Karma nüfus profili	√	√	√	√	√	√
İletişim aktiviteleri, kentli mekânları	√	√	X	√	√	√
Eşitlik	X	X	X	√	√	√
Ekonomik						
Ev ve işyerine yakınlık	√	X	X	√	√	√
Kendi kendi yeterlilik	√	√	X	√	√	√
Kent Merkezinde yer alma	X	X	√	√	X	√
Çevresel						
Yer seçimi	X	X	X	√	√	√
Kaynakların yönetimi (temiz ve etkili enerji, su, meteryal, atık)	X	X	X	√	√	√
Çevrenin korunması (Ekoloji, biyoçeşitlilik)	X	X	X	√	√	√
Yeşil Mekânlar	X	X	X	√	√	√
Mahalle içinde sürdürlebilir ulaşım	√	√	√	√	√	√
Sürdürülebilir bina ve topluluklar	X	X	X	√	√	√
İklimsel dayanıklılık (düşük karbon salınımı)	X	X	X	X	√	√
Kurumsal						
Kamu ve özel işbirliği	X	X	X	√	√	√
Sürdürülebilir eğitim (inovasyon, araştırma, geliştirme)	X	X	X	√	√	√
Tasarım						
Yürünebilirlik	X	√	X	√	√	√
Erişilebilirlik	√	√	X	√	√	√
Kompaklık	X	√	√	√	√	√
Karma Kullanım	X	X	X	√	√	√
Bina yerleşimi	X	X	X	X	√	√
Yeşil altyapı	X	X	X	X	√	√
Teknolojinin yaşam alanına entegresi	X	X	X	X	X	√
Geleneksel komşuluk yapısı	X	√	X	√	X	√
Yapı tasarımı	√	√	X	√	√	√
Mikro ölçekli yerleşim	√	√	√	√	X	√

Bu performans alanı, EkoYer projelerinin ve süreçlerinin doğasında olan eşitlik fırsatını tanır. Amacı; Eşitlik ve fırsatı teşvik etmek ve fayda ve yatırım ve geliştirme yüklerinin adil bir şekilde dağıtılmasını sağlamaktır.

3.2. Sağlık + Mutluluk

Bu performans alanı, Ekoyerde tüm insanların sağlığını ve refahını arttırmayı amaçlamaktadır. Her şeyden önce yaşanabilir yerlerin yaratılması insanlarla ilgilidir. Sağlıklı mahalleler sağlıklı, mutlu insanlara destek olur. Yürünebilen yaşam alanları, kirlenmemiş doğal ortamlar ve temel hizmetlere ve kolaylıklara erişim yoluyla daha sağlıklı toplumlar ve insan refahı elde ederler. Modern toplumda, birçok sağlık eşitsizliği, temel hizmetlere ve toplum yararlarına eşit olmayan erişimden kaynaklanmaktadır. Bu performans alanı, tüm topluluk üyelerinin refahlarını artırmak ve potansiyellerini tam olarak gerçekleştirmek için fırsatlara erişebilmeleri gerektiğini kabul eder. Temel amaç; insan sağlığını ve toplumun refahını teşvik etmektir.

3.3. Topluluk Kimliği

Bu performans alanı benzersiz mahalle kimliğiyle toplum ve fiziksel yer yaratmayı amaçlamaktadır. EkoYer'i yaratma stratejileri yerin kalitesini ve bir mahallenin kimliğini doğal olarak etkiler. Belirlenmiş topluluk değerleriyle projeleri eşitleme fırsatı bulmaktadırlar. Topluluk Kimliği, sosyal bütünlüğü ve yerleşimi harmanlamaktadır. Bir toplum kimliği oluşturmak için insanlar arasındaki ilişkiler ve kentsel tasarım aynı derecede önemlidir. Bu performans alanı, bir EkoYerin bir mahalleye önemli markalaşma ve poz verme (placemaking) değeri sunma imkânını tanır. Temel amaç; yapılı çevre ve bir toplum kültürü yoluyla kaynaşmış mahalle kimliğini yaratmaktır.

3.4. Erişim + Hareketlilik

Bu performans alanı hareketlilik ihtiyaçlarını çevreye duyarlı bir şekilde karşılamaktadır. Ulaşım temel olarak iş, konut, eğitim, market ve topluluk olanaklarına erişim sağlamakla ilgilidir. Erişim + Hareketlilik, ilgili etkileri (enerji kullanımı, emisyonlar ve maliyet) ile transit geçiş şekillerini (yürüyüş, bisiklet, otobüs veya MAX kullanırken, bir araç havuzunda veya tek başına sürüş) bağlar. Bu performans alanı, temel hizmetlere erişmek için yürünebilirlik ve temiz ulaşımın şart olduğunu kabul etmektedir. Temel amacı; temiz ve uygun fiyatlı ulaşım seçeneklerine erişim sağlamaktır.

3.5. Enerji

Bu performans alanı, bir EkoYerdeki karbon emisyonlarını en aza indirgemek için enerji kaynaklarının tüketimini ve üretimini değiştirmek istemektedir. Enerji tüketimiyle ilgili tüm olumsuz etkileri ortadan kaldırırken, tam işlevli bir mahalle için gerekli olan enerji kaynaklarının sağlanabileceğini varsayıyor. Entegre bir mahalle stratejisi aracılığıyla net sıfır enerji elde etmek için koruma ve daha sonra alternatif üretimle başlayan birçok kanıtlanmış strateji bulunmaktadır. Bu performans alanı, insanların enerji kaynaklarını algılama şeklimizi önemli ölçüde değiştirmesi gerektiği anlamına geliyor. Temel amaç; yıllık net sıfır enerji kullanımı elde etmektir.

3.6. Su

Bu performans alanı, suyun kentsel alanlarda yeniden tanımlanmasıyla suyu sınırlı bir doğal kaynak olarak değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Temel insan yaşamı için ve sağlıklı bir ekosistem için gereklidir. EkoYerde su, yerel havzanın ihtiyaçları kadar temel insan ihtiyaçlarını da karşılamalıdır. Bu amaca ulaşmak, insanlar tarafından tüketilen suyun asgariye indirilmesini ve onu arıtmadan ve çevreye geri bırakmadan önce birkaç kez (yağmur suyu, gri su ve siyah su gibi) tekrar kullanılmasını gerektirir. Ancak bu yaklaşımla, doğal çevremizin sağlığının kritik bir göstergesi olan havza sağlığını koruyacaktır. Bu performans alanı, bir EkoYer'in içilebilir su talebini önemli ölçüde azaltabileceğini kabul eder. Temel amaç; hem insan hem de doğanın ihtiyaçlarını güvenilir ve uygun fiyatlı su yönetimi ile karşılamaktır.

3.7. Habitat + Ekosistem İşlevi

Bu performans alanı, habitat ve ekosistem işlevini kentsel bir ortamda optimum performansa döndürmeyi amaçlamaktadır. Doğal ve insani ihtiyaçlar arasında, flora ve faunanın, ayrıca toprağın, havanın veya havzanın sağlığını tehlikeye atmayan uygun bir denge olduğunu varsaymaktadır. EkoYerler mevcut mahallelere odaklandığından optimum performansı belirlemek için alanın ekolojisini ve yapılı çevrenin koşullarını anlaması gerekir. Bu performans alanı, işlevsel yaşam alanlarını ve ekosistemleri kentsel alanlarda desteklemenin mümkün olduğunu kabul etmektedir. Temel amaç; Habitat ve ekosistem işlevini koruyan ve yenilenen sağlıklı kentsel ekosistemlere kavuşmaktır.

3.8. Malzeme Yönetimi

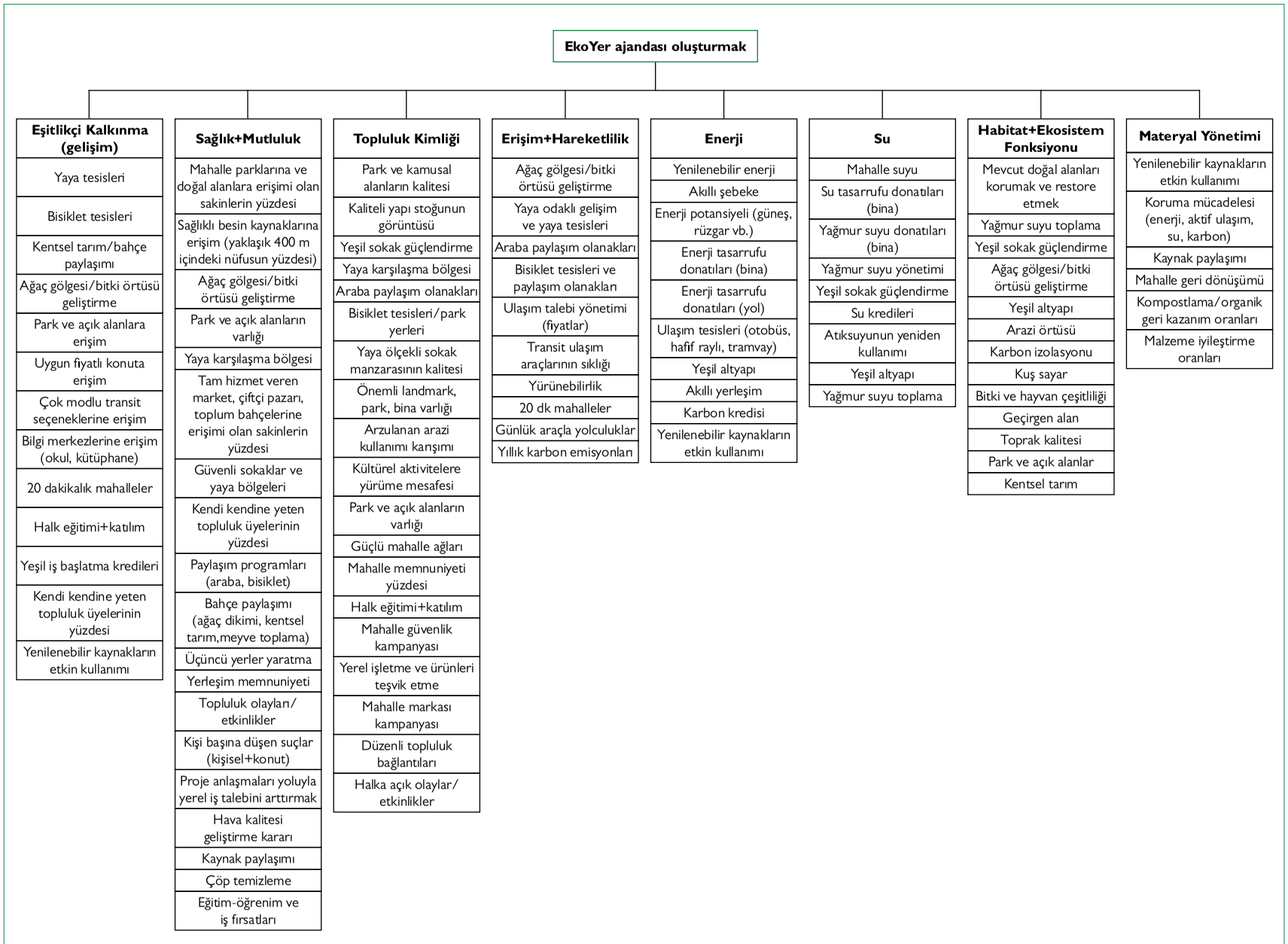
Bu performans alanı bir mahalledeki malzeme akışlarının olumsuz etkilerini ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Çoğu malzeme türünün ömrü boyunca insan ve çevre sağlığına zararı vardır. Hedef, her fırsatta malzeme tüketimini azaltmak ve ürünlerin mahalle içine girip çıkma şeklini değiştirmek ve mümkün olduğunca her malzemeden çok fazla değer yakalamaktır. Bu, EkoYer'e girecek ve bu bölgeden çıkacak geniş bir ürün yelpazesine sahip çok sayıda kimyasaldan dolayı özellikle zorlayıcı bir alandır. Bu performans alanı, "atık" tanımını yeniden düşünme ve daha kısıtlı malzeme akışları yaratma fırsatlarının bulunduğunu kabul eder. Temel amaç; sıfır atık ve optimize malzeme yönetimidir.

4. AHS Yöntemi ile Mahalle Ölçeğinde Türkiye'ye Özgü EkoYer Ajandasının Oluşturulması

Analitik Hiyerarşi Süreci (AHS), sonlu sayıda seçeneğin ve hem nitel hem de nicel ölçütlerin yer aldığı karar problemlerinde, seçeneklerin değerlendirilmesi için kullanılan çok ölçütlü bir karar verme tekniğidir. AHS, 1980 yılında Thomas Saaty tarafından ilk olarak tanımlanmış, kriterlere ve alt kriterlere dayanan karmaşık kararların alınmasında kullanılmak üzere modellenmiştir. Yöntem, ayrıştırma, karşılaştırmalı değerlendirme ve önceliklerin sentezi dahil olmak üzere üç aşamadan oluşur. Ayrıştırma aşaması; kararın, sorunun temel unsurlarını yakalayan bir hiyerarşiye bölünmesini gerektirir. Karşılaştırmalı değerlendirme aşaması, belirli bir hiyerarşi seviyesindeki öğelerin bir sonraki en yüksek seviyedeki üst düğümü bakımından ikili karşılaştırmaları yoluyla önem ağırlıklarının değerlendirilmesini gerektirir. Sentez aşaması, her karar alternatifi için genel bir öncelik sıralaması yaratır. AHS yöntemini kullanmanın en büyük avantajı uzmanların verdiği sonuçlar arasında tutarlılığı sağlamaktır (Saaty, 1980).

Son zamanlarda, sayısız yazar sürdürülebilirliğin AHP optimizasyon sürecine dahil edilmesi üzerine çalışmıştır (Lee ve Chan, 2008; Bottero, 2015; Gutierrez, 2015; Girard, Cerreta ve De Toro, 2012; Ligmann-Zielinska, Church & & Jankowski, 2008; Gonzalez ve diğerleri, 2013; Schadler ve diğerleri, 2013; Kurka, 2013; Chen ve Lin, 2011; Lofti, Habibi ve Koohsari, 2009; Poveda ve Lipsett, 2013; Uribe ve diğerleri, 2014).

Çalışmanın bu kısmı AHS'yi sürdürülebilir mahalleler için Türkiye'ye özgü EkoYer ajandasını oluşturmak üzere benimsemiştir. Veri toplamadan önce karar problemi için hiyerarşik bir karar modeli geliştirmek gerekmektedir. Şekil 3'te gösterilen



Şekil 3. EkoYer ajandası üretmek için AHS karar modeli.

Tablo 3. AHS'deki ikili karşılaştırmalar için 9 puanlık ölçek

Önem derecesi	Tanım	Açıklama
1	Eşit derecede önemli	İki faktör aynı derecede önem taşımaktadır
3	Orta derecede önemli	İki faktörden biri diğerine göre biraz daha fazla önem taşımaktadır
5	Kuvvetli derecede önemli	İki faktörden biri diğerine göre oldukça önem taşımaktadır
7	Çok kuvvetli derecede önemli	İki faktörden biri diğerine göre çok daha fazla önem taşımaktadır
9	Kesinlikle daha önemli	İki faktörden biri diğerine göre kesinlikle daha önemlidir
2, 4, 6, 8	Ara değerler	Tercih değeri birbirine çok yakın olduğunda kullanılır

Kaynak: Saaty, 1980.

bu çalışmanın karar modeli, amaç seviyesi, hedef seviyesi ve tasarım kriterleri seviyesi olmak üzere üç ana seviyeye ayrılmıştır. Amaç seviyesi, karar problemini tanımlayan en üst seviyedir. Bu çalışma, sürdürülebilir bir mahallede EkoYer ajandası önerisini ortaya koymaya çalışmaktadır ve bu nedenle, en üst seviye "en iyi teklifi" oluşturmaktır. İkinci seviye, sekiz boyuttan oluşan hedefler düzeyidir. Üçüncü seviye ise çeşitli tasarım kriterlerinden oluşmaktadır. İkinci aşamada sekiz EkoYer kriterinin önceliklerini ve üçüncü düzeydeki farklı tasarım ölçütlerinin göreceli önemini belirlemek için uzmanlar tarafından bir dizi ikili karşılaştırma yapılması gerekmektedir. Her iki seviyedeki unsurlar daha sonra ağırlıklandırılarak her bir potansiyel yenileme teklifi için nihai puan, karar verme sürecine katılan bir grup uzmanın bileşik görüşüne dayanmaktadır. Makale kapsamında ele alınan karar verme süreci, alternatif kararların değerlendirilmesini içermemekte olup yaklaşım kategori ve kriterlerin birbirlerine göre göreceli önem derecelerinin belirlenmesi şeklindedir.

Örnek bir sonuç elde etmek için değerlendirme sürecine uzmanlığı sürdürülebilir yerleşimler olan 30 uzman 2019 yılının ilk 3 ayında çalışmalar için davet edilmiştir. 10'ar kişilik 3 gruba ayrılarak 1. grupta şehir plancıları; 2. grupta mimarlar; 3. grupta ise inşaat mühendisleri, peyzaj mimarları, harita mühendisleri vb. oluşmuştur. AHS yürütülürken, tüm uzmanların, Tablo 3'te gösterildiği gibi, 9 puanlık bir ölçeğe dayanarak matrislerdeki farklı kriterlerin göreceli puanları hakkında karar vermeleri istenmiştir.

Görüşme sırasında, her bir uzmandan, Export Choice adlı bir bilgisayar yazılımı yardımıyla AHS değerlendirme sürecinde yer alması istenmektedir. Bu yazılımı kullanarak, hedeflerin ve karşılık gelen kriterlerin göreceli ağırlıkları ve matrislerin tutarlılık oranları (C.R.) hesaplanabilmektedir. Kabul edilemez bir C.R. değeri, yani (0.10) olan herhangi bir matris varsa, o matris üzerinde tekrar karar vermek için uzmana ihtiyaç vardır. Derecelendirme notundaki tutarlılığı arttırmak için uzmanlara ikili karşılaştırma kavramı hakkında bilgi verilmiştir. Örneğin; EkoYer ajandası oluşturmak için uzmanlara Eşitlikçi Kalkınma mı yoksa Sağlık+Mutluluk kriteri mi daha önemli diye sorulduğunda Eşitlikçe Kalkınma 3 puan alıyorsa, diğer kritere göre 3 kat daha önemlidir. Yapılan çalışmada tüm matrislerin C.R. değerleri 0.10'dan düşüktür ve tutarsızlığa rastlanmadığı için tüm karşılaştırmalar kabul edilmektedir.

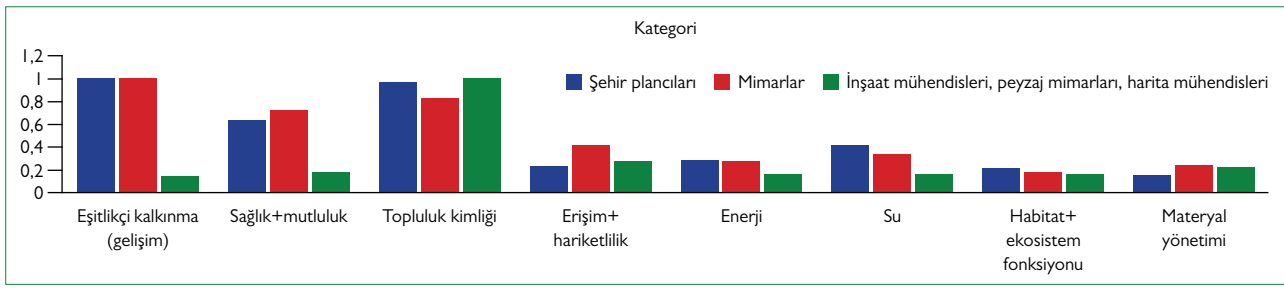
Her üç gruptaki bireysel uzmanlardan alınan kararları ayrı ayrı sentezledikten sonra, EkoYer kriterlerinin nihai ağırlıklarını ve değerlendirme modelinin geliştirilmesi için tasarım kriterlerini sergilemek için bu sonuçları birleştirmenin uygun olup olmadığına karar vermek gerekmektedir. Cevabı bulmak için Kendall'ın W'nin üretilmesi önerilmiştir. Kendall'ın W'i, sayıların/nesnelerin sayıları için üç veya daha fazla sıra grubu arasındaki anlaşmanın derecesini değerlendirmek için faydalıdır (Sheskin 2003). W'nin olası değeri 0 ile +1 arasındadır. Bu W'nin değeri sıfırdır, yani, bu sıra kümesi arasında bir anlaşma kalıbı yoktur, bunun tersi de geçerlidir. 30 uzman kararından her birinin ürettiği bireysel tasarım kriterlerinin öncelikli ağırlıklarını dönüştürmek, Kendall'ın W'ini hesaplamak için bir önkoşuldur.

Normalize ölçümlerde en yüksek değeri 1 rakamı oluşturmaktadır. Anket sonuçları uzmanlıklara göre karşılaştırıldığında, üç meslek grubunu için öncelikli en yüksek değere sahip kategoriler farklılaşmaktadır. Şehir Plancıları ve Mimarlara göre Eşitlikçi Kalkınma iken İnşaat Mühendisleri, Peyzaj Mimarları ve Harita Mühendislerine göre ise Topluluk Kimliğine en yüksek öncelik verilmiştir. Yine ikincil ve üçüncül kategori olan Topluluk Kimliği ve Sağlık+Mutluluk Şehir Plancıları ve Mimarlarda aynıdır. Bu durum diğer gruptaki uzmanlarda ise Erişim+Hareketlilik ve Materyal Yönetimi şeklindedir (Tablo 4).

Kategori ağırlıkları karşılaştırmalı Şekil 4 incelendiğinde değerlerdeki farklılıklara rağmen, Şehir Plancıları ve Mimarların görüşleri paralel yöndedir. Tüm meslek grupları için sekiz kategoriden beşi yaklaşık olarak eşit derecede öneme sahiptir. Bunlar; Erişim+Hareketlilik, Enerji, Su, Habitat+Ekosistem, Materyal Yönetimidir. Bu durum gösteriyor ki Türkiye'de sürdürülebilir yerleşimler ve mahalleler için olmazsa olmaz kriterleri oluşturmaktadır. Bu kriterler Türkiye'deki mesleki yaklaşımların bütünleştirilmesi ölçüsünde önemli bir fırsat sunmaktadır.

Tablo 4. Uzmanlıklara göre kategori ağırlık dağılımları

Kategori	Şehir plancıları	Mimarlar	İnşaat mühendisleri, peyzaj mimarları, harita mühendisleri
Eşitlikçi kalkınma (gelişim)	1	1	0,15
Sağlık+mutluluk	0,63	0,72	0,18
Topluluk kimliği	0,97	0,83	1
Erişim+hareketlilik	0,23	0,41	0,27
Enerji	0,29	0,28	0,16
Su	0,41	0,33	0,16
Habitat+ekosistem fonksiyonu	0,21	0,18	0,16
Materyal yönetimi	0,15	0,24	0,22



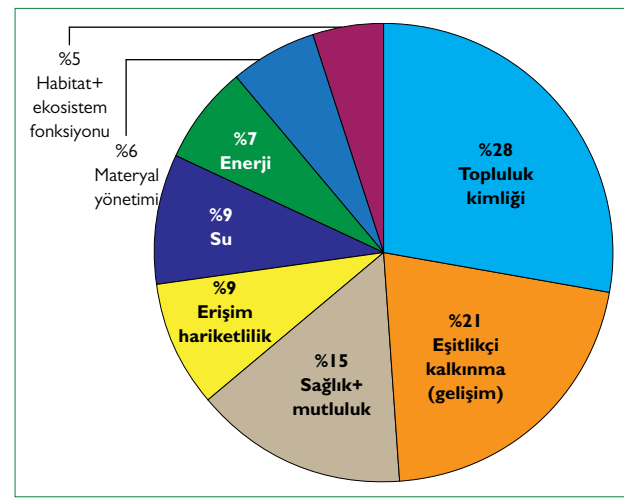
Şekil 4. Uzmanlıklara göre kategori ağırlık dağılımlarının karşılaştırılması.

Eşitlikçi Kalkınma kategorisi Şehir Plancıları ve Mimarlar için birinci derece önemliyken diğer uzmanlıklar için sonda yer almaktadır. Topluluk kimliği EkoYer'i yaratmada, yerin kalitesini ve bir mahallenin kimliğini doğal olarak etkilediğinden tüm uzmanlar için vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Bu nedenle 30 uzmanda en yüksek puanlamaları bu kategoriye vermiştir.

Eşitlikçi Kalkınma, Sağlık+Mutluluk, Toplum Kimliği yerleşimlerdeki insan faktörünü birincil sıraya koyduğundan birbirleriyle ile yüksek girdi içindedir. Şehir plancıları ve Mimarlar benzer düşünce içinde olduğundan bu üç kategoriyi birbirine yakın değerler vererek ilk üçe yerleştirmişlerdir. İnşaat Müh., Peyzaj Mimarları, Harita Mühendisleri Topluluk Kimliği dışındaki tüm kategorileri birbirine yakın değerler vermişlerdir. Böylece kategorilerin tüm meslek grupları içinde yakın değerler alması tutarlılığın bir göstergesidir. Ayrıca Türkiye'de EkoYer politikalarına duyulan acil ihtiyacı yansıtmaktadır.

Tüm meslek gruplarının bir arada değerlendirilmesi ile ulaşılan sonuçlar her bir kategori ve kriter için son ağırlıkları vermektedir. Anketin uygulanmasında uzmanlardan öncelikle kategorileri başlıklarının daha sonra ise bu başlıklar altında yer alan kriterlerin göreceli önemlerini değerlendirmeleri istenmiştir.

Meslek gruplarına göre tüm uzmanlar "topluluk kimliğine" yüksek öncelikle değerlendirildiğinden birinci sırada yer almaktadır. "Eşitlikçi kalkınma" kategorisi 2 uzmanlıktan en yüksek bir uzmanlıktan en düşük değer almasına rağmen grafikte ikinci sırada yer bulmuştur. Diğer sıralamalar ise şu şekildedir:



Şekil 5. Tüm uzmanlıklara göre ağırlık dağılımı (%).

sağlık+ mutluluk, erişim+hareketlilik, su, enerji, materyal yönetimi, habitat+ekositem fonksiyonudur (Şekil 5).

Kriterler ilgili göstergeler değerlendirmeyi olanaklı kılan kategorilerdeki en önemli birleşenleri oluşturmaktadır. Bu sebeple ikili karşılaştırmadaki ağırlıkların yerele özgü olması mevcut sistemlerin adaptasyonunda vazgeçilmez bir unsurdur. İkinci aşamada katılımcılardan her bir kriteri kendi kategorisi içinde göreceli önemlerine göre puanlamaları istenmiştir. Aynı kategori başlıkları altındaki kriterlerin birbirine göre önemlerinin belirlenmesi, yaygın bir yaklaşım olmasından dolayı anlaşılabilirlik ve tutarlılık sağlaması açısından tercih edilmiştir (Tablo 5).

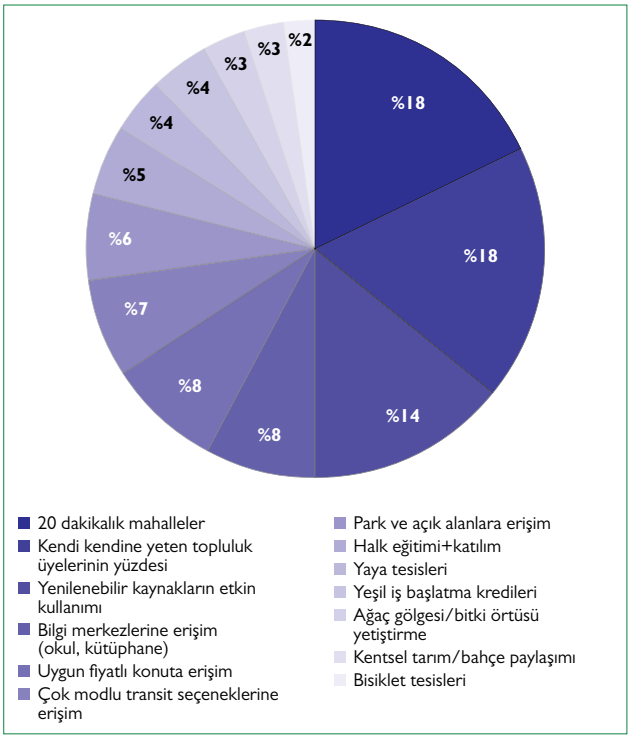
Tablo 5. Kategori ve kriter ağırlıkları

Kategori	Ağırlık	Kriter	Ağırlık
Topluluk kimliği	1	Arzulanan arazi kullanımı karışımı	1
		Önemli landmark, park, bina varlığı	0,95
		Kültürel aktivitelere yürüme mesafesi	0,89
		Park ve açık alanların varlığı	0,84
		Kaliteli yapı stoğunun görüntüsü	0,75
		Yaya karşılaşma bölgesi	0,72
		Güçlü mahalle ağları	0,71
		Yaya ölçekli sokak manzarasının kalitesi	0,69
		Park ve kamusal alanların kalitesi	0,69
		Yeşil sokak güçlendirme	0,66
		Mahalle memnuniyeti yüzdesi	0,54
		Mahalle markası kampanyası	0,48
		Düzenli topluluk bağlantıları	0,46
		Halka açık olaylar/etkinlikler	0,46
		Bisiklet tesisleri/park yerleri	0,42
		Mahalle güvenlik kampanyası	0,41
		Yerel işletme ve ürünleri teşvik etme	0,41
		Halk eğitimi+ katılım	0,41
		Araba paylaşım olanakları	0,39
Eşitlikçi kalkınma (gelişim)	0,78	20 dakikalık mahalleler	1
		Kendi kendine yeten topluluk üyelerinin yüzdesi	0,96
		Yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı	0,75
		Bilgi merkezlerine erişim (okul, kütüphane)	0,44
		Uygun fiyatlı konuta erişim	0,42
		Çok modlu transit seçeneklerine erişim	0,38
		Park ve açık alanlara erişim	0,31
		Halk eğitimi+ katılım	0,29
		Yaya tesisleri	0,24
		Yeşil iş başlatma kredileri	0,19
		Ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme	0,18
		Kentsel tarım/bahçe paylaşımı	0,17
		Bisiklet tesisleri	0,1
Sağlık+mutluluk	0,57	Kendi kendine yeten topluluk üyelerinin yüzdesi	1
		Yerleşim memnuniyeti	0,88
		Üçüncü yerler yaratma	0,61
		Topluluk olayları/etkinlikler	0,58
		Kaynak paylaşımı	0,56
		Sağlıklı besin kaynaklarına erişim (yaklaşık 400 m içindeki nüfusun yüzdesi)	0,55
		Tam hizmet veren market, çiftçi pazarı, toplum bahçelerine erişimi olan sakinlerin yüzdesi	0,48
		Hava kalitesi geliştirme kararı	0,47
		Güvenli sokaklar ve yaya bölgeleri	0,4
		Kişi başına düşen suçlar (kişisel+konut)	0,39
		Mahalle parklarına ve doğal alanlara erişimi olan sakinlerin yüzdesi	0,36
		Bahçe paylaşımı (ağaç dikimi, kentsel tarım, meyve toplama)	0,35
		Park ve açık alanların varlığı	0,33
		Paylaşım programları (araba, bisiklet)	0,3
		Yaya karşılaşma bölgesi	0,28
		Ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme	0,26
		Çöp temizleme	0,24
		Eğitim-öğrenim ve iş fırsatları	0,22
		Proje anlaşmaları yoluyla yerel iş talebini arttırmak	0,19

Tablo 5 (devamı). Kategori ve kriter ağırlıkları

Kategori	Ağırlık	Kriter	Ağırlık
Erişim+hareketlilik	0,37	20 dk mahalleler	1
		Yürünebilirlik	0,64
		Yaya odaklı gelişim ve yaya tesisleri	0,54
		Transit ulaşım araçlarının sıklığı	0,42
		Ulaşım talebi yönetimi (fiyatlar)	0,4
		Yıllık karbon emisyonları	0,39
		Bisiklet tesisleri ve paylaşım olanakları	0,32
		Ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme	0,31
		Günlük araçla yolculuklar	0,27
		Araba paylaşım olanakları	0,26
Su	0,36	Yeşil altyapı	1
		Atıksuyunun yeniden kullanımı	0,85
		Yeşil sokak güçlendirme	0,85
		Yağmur suyu toplama	0,84
		Yağmur suyu yönetimi	0,58
		Su tasarrufu donatıları (bina)	0,53
		Yağmur suyu donatıları (bina)	0,53
		Mahalle suyu	0,43
		Su kredileri	0,34
Enerji	0,31	Akıllı yerleşim	1
		Yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı	0,85
		Yeşil altyapı	0,52
		Enerji potansiyeli (güneş, rüzgar vb.)	0,43
		Ulaşım tesisleri (otobüs, hafif raylı, tramvay)	0,32
		Akıllı şebeke	0,31
		Yenilenebilir enerji	0,3
		Enerji tasarrufu donatıları (bina)	0,27
		Enerji tasarrufu donatıları (yol)	0,25
		Karbon kredisi	0,16
Materyal yönetimi	0,27	Kaynak paylaşımı	1
		Yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı	0,82
		Mahalle geri dönüşümü	0,69
		Kompostlama/organik geri kazanım oranları	0,69
		Koruma mücadelesi (enerji, aktif ulaşım, su, karbon)	0,44
		Malzeme iyileştirme oranları	0,32
Habitat+ekosistem fonksiyonu	0,25	Mevcut doğal alanları korumak ve restore etmek	1
		Yeşil altyapı	0,96
		Geçirgen alan	0,9
		Toprak kalitesi	0,9
		Arazi örtüsü	0,86
		Bitki ve hayvan çeşitliliği	0,84
		Park ve açık alanlar	0,81
		Yeşil sokak güçlendirme	0,76
		Ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme	0,75
		Kentsel tarım	0,74
		Kuş sayar	0,56
		Yağmur suyu toplama	0,43
		Karbon izolasyonu	0,43

Kriterlerin değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıkan toplam ağırlıklara göre Eşitlikçi Kalkınma kategorisi altında 13 kriter değerlendirilmeye alınmıştır. Buna göre en yüksek önceliği "20 dakikalık mahalleler" ve "kendi kendine yeten topluluk üyelerinin yüzdesi" kriterleri %18 ile birinci sırayı paylaşmışlardır. Bunları %14 ile "yenilenebilir kaynakların etkin kullanı-

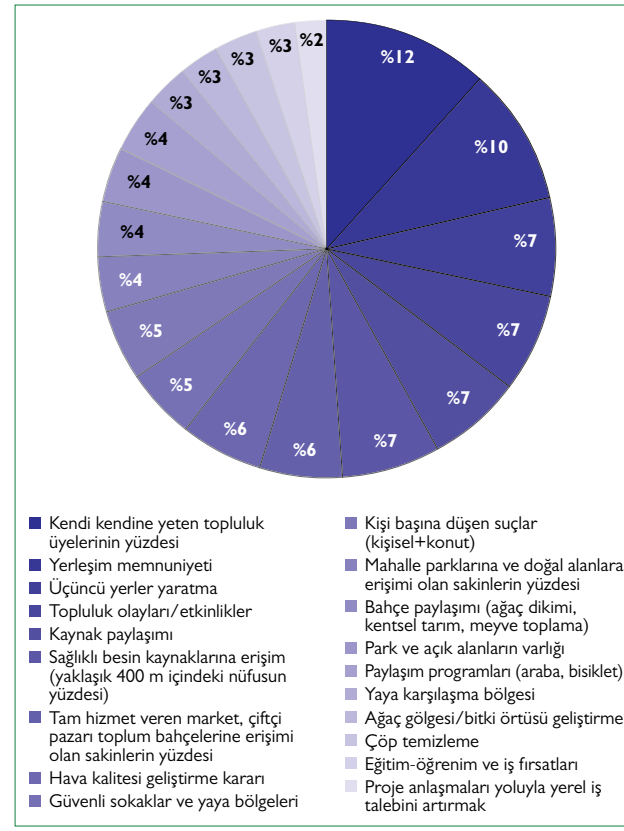


Şekil 6. Eşitlikçi kalkınma kriter ağırlıkları (%).

mı" ikincil sırada; "bilgi merkezlerine erişim" ve "uygun fiyatlı konuta erişim" ise %8 ile üçüncül sırada eşit öneme sahiptir. Sıralamaya devam ettiğimizde %7 ile "çok modlu transit seçeneklerine erişim"; "park ve açık alanlara erişim" %6; "halk eğitimi+katılım" %5; "yaya tesisleri" ve "yeşil iş başlatma kredileri" %4; "ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme" ve "kentsel tarım/bahçe paylaşımı" %3; "bisiklet tesisleri" %2 değere sahiptir (Şekil 6).

Sağlık ve mutluluk kategorisinin 19 kriteri bulunmaktadır. Önceliklere göre "kendi kendine yeten topluluk üyelerinin yüzdesi" ve "yerleşim memnuniyeti" en öncelikli iki kriter olarak değerlendirilmiştir. İlk iki kriterden sonraki tüm kriterler birbirine yakın ağırlıklar alarak eş ağırlıklara sahip olmuşlardır. Sıralamaya devam ettiğimizde; "üçüncü yerler yaratma", "topluluk olayları", "kaynak paylaşımı" ve "sağlıklı besin kaynaklarına erişim" eşit ağırlıkları paylaşmaktadır. Bunları "tam hizmet veren market, çiftçi pazarı, toplum bahçelerine erişimi olan sakinlerin yüzdesi", "hava kalitesi geliştirme kararı", "güvenli sokaklar ve yaya bölgeleri", "kişi başına düşen suçlar", "mahalle parklarına ve doğal alanlara erişimi olan sakinlerin yüzdesi", "bahçe paylaşımı", "park ve açık alanların varlığı", "paylaşım programları", "yaya karşılaşma bölgesi", "ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme", "çöp temizleme", "eğitim -öğrenim ve iş fırsatları", "proje anlaşmaları yoluyla yerel iş talebini arttırmak" izlemektedir (Şekil 7).

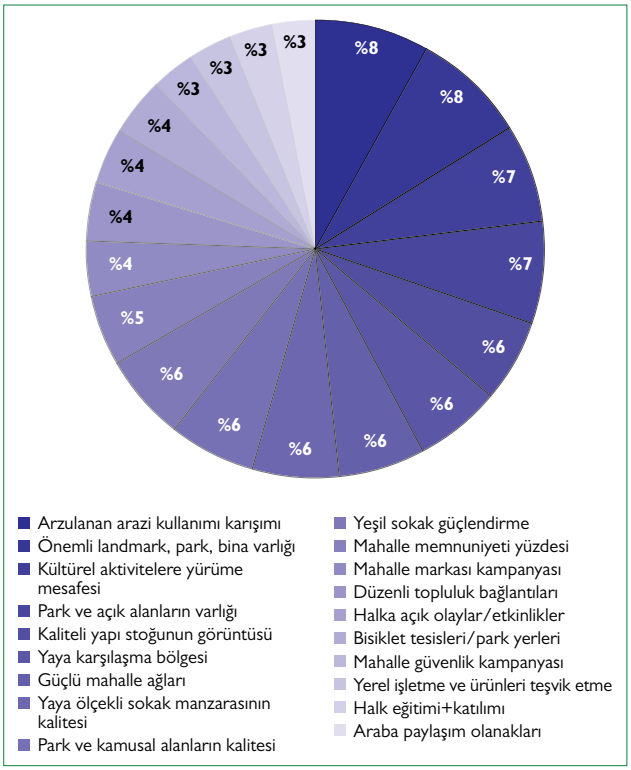
Topluluk Kimliği EkoYer ajandasının 8 kategorisinden birisini oluşturmaktadır. Bu kategoride belirlenen öncelikler Türkiye



Şekil 7. Sağlık+mutluluk kriter ağırlıkları (%).

özgü bir ajanda oluşturması sürecinde en önemli katagoridir. Bu kategori altında yer alan 19 kriter ile Sağlık+Mutluluk kategorisi ile birlikte en çok kriter içeren kategoridir. Bu kriterlerin göreceli önemine göre sıralanmasında en yüksek (%8) öncelik "arzulanan arazi kullanımı karışımı" ve "önemli landmark, park, bina varlığı" kriterlerine verilmiştir. Bu sırayı %7 ağırlık oranı ile "kültürel aktivitelere yürüme mesafesi" ve "park ve açık alanların varlığı" izlemiştir. %6 ağırlık oranı ile 6 kriter üçüncü derece önem sırasındadır. Bu kriterler; "kaliteli yapı stoğunun görüntüsü", "yaya karşılaşma bölgesi", "güçlü mahalle ağları", "yaya ölçekli sokak manzarasının kalitesi", "park ve kamusal alanların kalitesi", "yeşil sokak güçlendirme"dir. "Mahalle memnuniyeti yüzdesi" %5 ağırlığa sahiptir. %4 ile "mahalle markası kampanyası", "düzenli topluluk bağlantıları", "halka açık olaylar/etkinlikler", "bisiklet tesisleri/park yerleri" kriterleri eşit orana sahiptir. Son sırada ise %3 ile "mahalle güvenlik kampanyası", "yerel işletme ve ürünleri teşvik etme", "halk eğitimi+ katılım" ve " araba paylaşım olanakları" gelmektedir (Şekil 8).

Erişim+Hareketlilik kategorisi 10 kriter içermektedir. "20 dakikalık mahalleler" %22 oranı ile en yüksek ağırlığa sahip kriter olmuştur. Bunu %14 ile "yürünebilirlik" ve %12 ile "yaya odakli gelişim ve yaya tesisleri" izlemektedir. Diğer kriterlerin ağırlık dağılımları incelendiğinde %9 ile "transit ulaşım araçlarının sık-



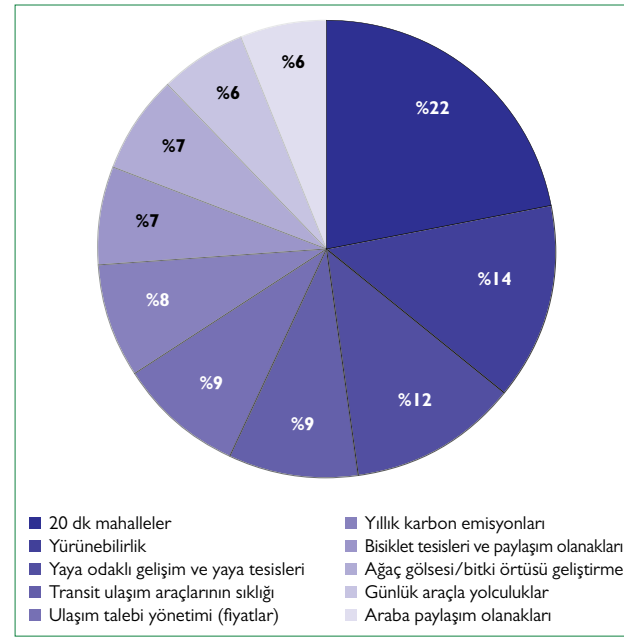
Şekil 8. Topluluk kimliği kriter ağırlıkları (%).

lığı" ve "ulaşım talebi yönetimi (fiyatlar)"; %8 ile "yıllık karbon emisyonları"; %7 ile "bisiklet tesisleri ve paylaşım olanakları" ve "ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme"; %6 ile "günlük araçla yolculuklar" ve "araba paylaşım olanakları"dır (Şekil 9).

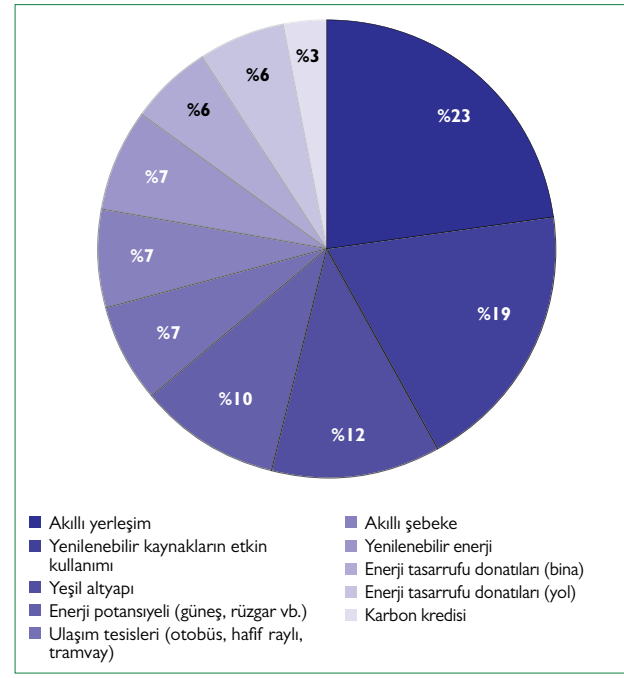
Enerji kategorisi 10 kriter içermektedir. Bu kategori ile Erişim+Hraketlilik kategorisi benzer ağırlıkları içermektedir. %23 ağırlık oranı ile "akıllı yerleşimler" birinci sırada yer almaktadır. Bu sıralamayı ikinci sırada %19 ile "yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı" izlemektedir. Diğer kriter ağırlıkları ise şöyledir: %12 "yeşil altyapı"; %10 "enerji potansiyeli (güneş, rüzgar vb.)"; %7 ile "ulaşım tesisleri(otobüs, hafif raylı, tramvay)", "akıllı şebeke", "yenilenebilir enerji"; %6 "enerji tasarrufu donatıları (bina)" ve "enerji tasarrufu donatıları (yol)"; %3 "karbon kredisi"dir (Şekil 10).

Su kategorisinde 9 kriter yer almaktadır. %14 oranı ile "yeşil altyapı" en öncelikli kriter olarak değerlendirilmiştir. Bunu çok yakın bir değer olan %14 ile "atık suyunun yeniden kullanımı", yeşil sokak güçlendirme" ve "yağmur suyu toplama" kriterleri izlenmiştir. %10 ile "yağmur suyu yönetimi" 3. derece önem sıralamasında yer almıştır. "Su tasarrufu donatıları (bina)" ve "yağmur suyu donatıları (bina)" %9 ağırlığa sahiptir. diğer kriterler %7 ile "mahalle suyu" ve %6 ile "su kredileri"dir (Şekil 11).

Habitat+Ekosistem Fonksiyonu 13 kriterden oluşan bir başka kategoridir. Şekil 12 incelendiğinde bu kategorideki tüm kri-

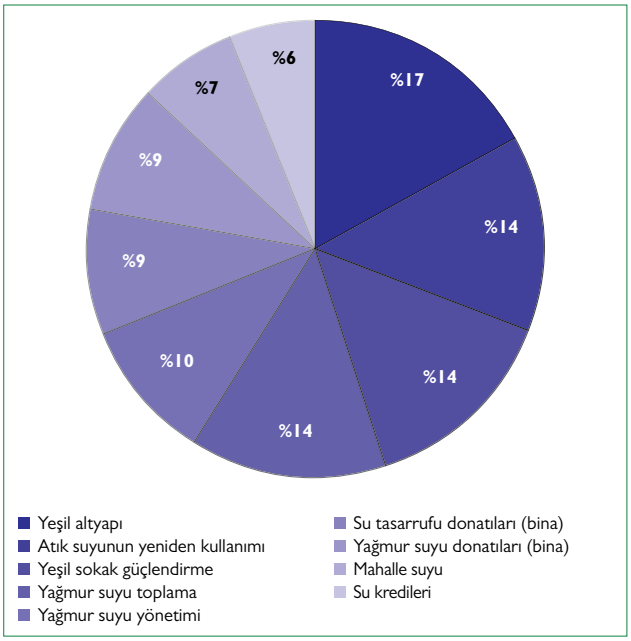


Şekil 9. Erişim+hareketlilik kriter ağırlıkları (%).



Şekil 10. Enerji kriter ağırlıkları (%).

terlerin pasta dilimleri bir birine çok yakın ağırlıklar almıştır. Bu durum önem derecelerini birbirine yakın göstermektedir. "Mevcut doğal alanları korumak ve restore etmek" ve "yeşil altyapı" %10 ile ilk sırayı eşit olarak paylaşmışlardır. İkinci sırayı eşit olarak %9 oranı ile "geçirgen alan", "toprak kalitesi" ve "arazi örtüsü" almıştır. Üçüncü sırayı %8 ile "bitki ve hayvan çeşitliliği", "park ve açık alanlar", "yeşil sokak güçlendirme" ve "ağaç gölgesi/bitki örtüsü geliştirme" paylaşmıştır. Diğer kri-



Şekil 11. Su kriter ağırlıkları (%).

terler ise şöyledir: %7 ile "kentsel tarım"; %6 ile "kuş sayar", %4 ile "yağmur suyu toplama" ve "karbon izolasyonu"dur.

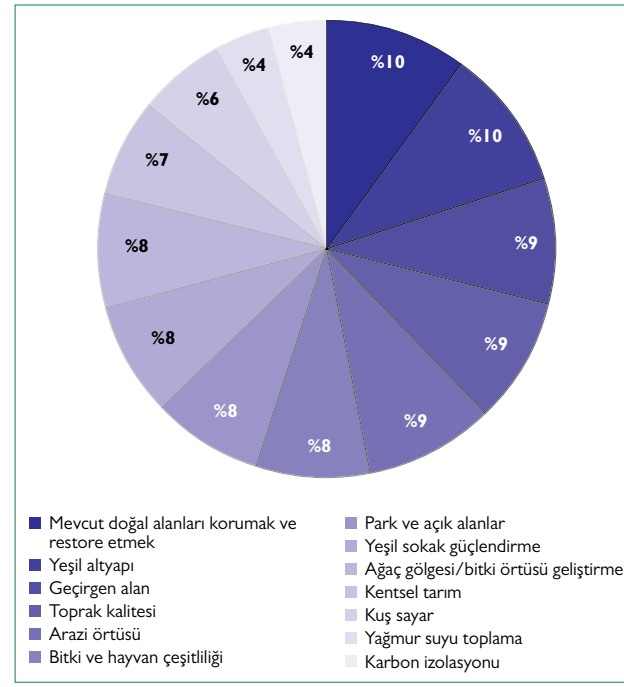
Son kategori olan Materyal Yönetimi en az kritere sahip tek kategoridir. 6 kriterin ilkini %25 ağrılığa sahip "kaynak paylaşımıdır" oluşturmaktadır. %21 ve %18 ile ikinci ve üçüncü sırayı "yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı" ve "mahalle geri dönüşümü" oluşturmaktadır. Bu sırayı %17 ile "kompostlama/organik geri kazanım oranları", %11 ile "koruma mücadelesi" ve %8 ile "malzeme iyileştirme oranları" takip etmektedir (Şekil 13).

Kategori ve kriter ağırlıkları üç farklı uzmanlıkdaki karar vericilerin bütünleşik kararlarını özetlemektedir (Tablo 5). Tablo ağırlıklara göre sıralanmıştır. Buna göre listenin ilk başını Topluluk Kimliği kategorisi almıştır. Bu sıralamayı Eşitlikçi Kalkınma ve Sağlık+Mutluluk izlemektedir. Diğer kategorilerin ise birbirine çok yakın değerler aldığı görülmektedir.

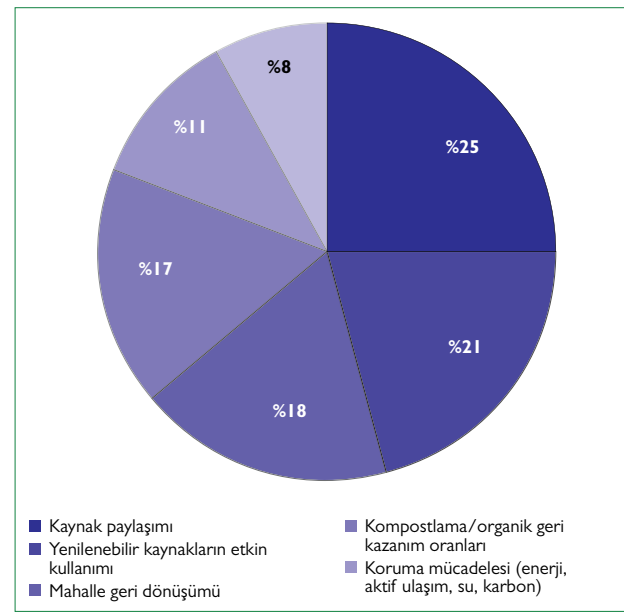
Değerlendirme sonucunda belirlenen ağırlıklar Türkiye'de oluşturulacak özgün bir ajandanın ilk ve en önemli aşamasını oluşturmaktadır. Ancak, kapsamlı bir ajandanın geliştirilmesi için sonuç değerleri ülkenin öncelikleri ve mevcut koşulları ile uyumluluğunun analiz edilmesini gerektirmektedir.

5. Sonuç

Bu çalışmanın temel amacı, ortak kalkınma ve özel değerlere dayalı sürdürülebilir kalkınma projelerinin yerine komşuluk ölçeğinde sürdürülebilir planlamayı optimize etmek için GIS-AHS yönteminin potansiyelini ve EkoYer ihtiyacını araştırmaktır. İkincil amaç, hangi EkoYer ölçütlerinin mahal-



Şekil 12. Habitat+ekosistem kriter ağırlıkları (%).



Şekil 13. Materyal yönetimi kriter ağırlıkları (%).

le ölçeğinde performansı tanımlayabildiğini belirlemek ve bu ölçütler doğrultusunda uygulanabilir bir model/rehber/ajanda hazırlamaktır.

Türkiye'de yerele özgü mahalle ölçeğinde bir EkoYer ajandasının geliştirilmesinde AHS yöntemi kullanılarak ölçütler belirlenmiştir. Bu doğrultuda mevcut yöntemlerin analizi ile elde edilen 8 kategori ve 99 kriter Analitik Hiyerarşi Sürecine göre uzmanlar tarafından önceliklere göre değerlendirilmiştir.

Tablo 6. Önkoşul tablosu

Kategori	Kriter
Topluluk kimliği	Arzulanan arazi kullanımı karışımı
	Önemli landmark, park, bina varlığı
Eşitlikçi kalkınma (gelişim)	20 dakikalık mahalleler
Sağlık+mutluluk	Kendi kendine yeten topluluk üyelerinin yüzdesi
	Yerleşim memnuniyeti
Erişim+hareketlilik	20 dk mahalleler (yürünebilirlik)
Su	Yeşil altyapı
Enerji	Akıllı yerleşim
	Yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı
Materyal yönetimi	Kaynak paylaşımı
	Yenilenebilir kaynakların etkin kullanımı
Habitat+ekosistem fonksiyonu	Mevcut doğal alanları korumak ve restore etmek
	Geçirgen alan

Tablo 5 ile ortaya çıkan öncelikler mevcut yaklaşımların ötesinde Türkiye'nin ekonomik, toplumsal ve çevresel öncelikleri ile uyumluluk göstermektedir. Öte yandan, Türkiye'de her platformda tartışılmasına karşın planlamada henüz yer almayan Toplumsal Kimlik ve Eşitlikçe Kalkınma uzman değerlendirmelerinde en üst sırada yer almaktadır. Bu çerçevede, farklı ölçeklerdeki yapılacak çalışmalarda ve bütüncül politikaların geliştirilmesinde farklı uzmanlıkların birbiri ile entegrasyonu önemli rol oynayacaktır. Değerlendirme aşamasında tanımlanacak önkoşullar, gelecekteki proje aktörlerinin bu çerçevede farkındalığını arttıran bir girdi olacaktır. AHS yöntemi ile belirlenen kategori öncelikleri, Türkiye'nin planlamadaki ulusal öncelikleri ile uyum göstermektedir.

Değerlendirilen kategori ve kriterler, uzmanların göreceli önem verdikleri önceliklere göre sıralanmıştır. Sıralamada ağırlık değerleri, yüzde dağılımlarına göre yeniden düzenlenerek tablolaştırılmıştır (Tablo 5). Bu değerlendirme sonuçları çerçevesinde, makale kapsamında önerilen yöntem, "topluluk kimliği, eşitlikçi kalkınma, sağlık+ mutluluk" başta olmak üzere 8 kategoride toplam 13 önkoşul içermektedir (Tablo 6). Türkiye'nin planlama alanındaki ulusal hedefleri düşünülerek oluşturulan bu önkoşullar yerel ölçekte yapılacak çalışmaların başlangıcını oluşturmayı amaçlamaktadır.

AHS, bir mahallenin sürdürülebilir olarak planlamasına rehberlik etmek için alternatif projelerin tanımlanması ve önceliklendirilmesi gerektiğinde kullanılacak kriterlerin seçiminde kullanışlı bir yöntem olduğunu kanıtlamıştır.

KAYNAKLAR

Basiago, A. D. (1996). The Search For The Sustainable City In 20th Century Urban Planning. The Environmentalist, 16, 135–155.

Beatley, T., Brower, D. J. (1993). Sustaniability Comes To Main Street. Planning. American Planning Association. 59(5):16–19

Bottero, M. (2015). A Multi-Methodological Approach For Assessing Sustainability Of Urban Projects. Management Of Environmental Quality. An International Journal, 26 I (1), 138–154.

Brody, J.S. (2009). Constructing Professional Knowledge: The Neighborhood Unit Concept In The Community Builders Handbook. (Doctor Of Philosophy), University Of Illinois At Urbana- Champaign, Urbana, Illinois.

Cash, D. W., Adger, W., Berkes, F., Garden, P., Lebel, L., Olsson, P., Pritchard, L., Young, O. (2006). Scale And Cross-Scale Dynamics: Governance And Information In A Multilevel World. Ecology And Society 11(2): 8.

Chen, H., Lin, C. (2011). Regeneration Model Of Taiwan Old Urban Centers- A Research Framework Of A Performance Evaluation System For A Livable Urban District. Journal Of Asian Architecture And Building Engineering, 163–170.

Duany, A., Roberts, P., Talen, E. (2014). A General Theory Of Urbanism Towards A System Of Assessment Based Upon Garden City Principles. Centre For Policy Studies.

Ecodistricts. (2014). The Ecodistricts Protocol: Executive Summary. Ecodistricts.

Ersoy, M. (2012). Kentsel Planlama Ansiklopetik Sözlük. Ninova Yayıncılık

Evalina, E., Sawab, H. (2011). Garden City: The Suitability Of Its Principles As A Model To The Contemporary Planning. Nalars 10(1)1: 17–28

Fainstein, S. S. (2000). New Directions In Planning Theory. Urban Affairs Review, 35(4), 451–478.

Fishman, Robert. (1977). Urban Utopias In The Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier. New York: Basic Books.

Furuseth, Owen. (1997). Neotraditional Planning: A New Strategy For Building Neighborhoods?. Elsevier. Land Use Policy. 14(3):201–213

Girard, L. F., Cerreta, M., De Toro, P. (2012). Analytic Hierarchy Process (AHP) And Geographical Information Systems (GIS): An İntegrated Spatial Assessment For Splanning Strategic Choices. International Journal Of The Analytic Hierarchy Process, 4(1).

Gonzalez, A., Donnelly, A., Jones, M., Chrysoulakis, N., Lopes, M. (2013). A Decision-Support System For The Sustainable Urban Metabolism In Europe. Environmental Impact Assessment Review, 38. 109–119.

Grant, Jill. (2006). Planning The Good Community: New Urbanism In Theory And Practice. London: Routledge.

Gutierrez, E.E. (2015). Collaborative Neighborhood-Scale Sustainability Assessment And Planning Using The Spatial Optimization For Urban Resource Conservation And Engagement (SOURCE) Tool: Applying The Analytic Hierarchy Process For Spatial Decision Support. Doctor Of Philosophy In Environmental Sciences, Oregon University, 39–47

Howard, Ebenezer. (1985). Garden Cities Of Tomorrow. Eastbourne: Attic Books.

Johnson, D. L. (2002). The Origin Of The Neighbourhood Unit. Planning Perspectives. 17(3): 227–245.

Joss, S., Cowley, R., Tomozeiu, D. (2013). Towards The 'Ubiquitous Eco-City': An Analysis Of The İnternationalisation Of Eco-City Policy And Practice. Urban Resarch & Practice. 6(1):54–74.

Joss, S., Molella, A.P. (2013). The Eco-City As Urban Technology: Perspectives On Caofeidian International Eco-City (China). Journal Of Urban Technology. 20(1): 115–137.

Kurka, Thomas (2013). Application Of The Analytic Hierarchy Process To Evaluate The Regional Sustainability Of Bioenergy Developments. Energy. 62, 393–402.

Lavhon, Larry Lloyd. (2009). The Neighborhood Unit: Physical Design Or Physical Determinism?. Journal of Planning History. 8 (2):111–132

Lee & Chan (2008). The Analytic Hierarchy Process (AHP) Approach For Assessment Of Urban Renewal Proposals. Social Indicators Research, 89: 155–168

Ligmann-Zielinska, A., Church, R. L., Jankowski, P. (2008). Spatial Optimization As A Generative Technique For Sustainable Multiobjective Land-Use Allocation. International Journal Of Geographical Information Science, 22(6).

Lofti, S., Habibi, K., Koohsari, M. (2009). An Analysis Of Urban Land Development Using Multi-Criteria Decision Model And Geographical İnformation System (A Case Study Of Babosar City). American Journal Of Environmental Sciences, 5(1), 87–93.

Macleod, Gordon. (2013). New Urbanism/ Smart Growth in the Scottish Highlands: Mobile Policies and Post- politics in Local Development Planning.

Urban Studies. 50(11): 2196–2221.

Mehaffy, M. W., Porta, S., Romice, O. (2014). The "Neighborhood Unit" On Trial: A Case Study In The Impacts Of Urban Morphology. Journal Of Urbanism: International Research On Placemaking And Urban Sustainability. 8 (2):199–217

Minnery, J., Knight, J., Byrne, J., Spencer, J. (2009). Bounding Neighbourhoods: How Do Residents Do It? Planning, Practice & Research, 24(4), 471–493.

Nasar, Jack. (2003). Does Neotraditional Development Build Community?. Journal of Planning Education and Research. 23(1):58–68

Patricios, Nicholas. (2002). The Neighborhood Concept: A Retrospective Of Physical Design And Social Interaction. The Journal Of Architectural And Planning Research, 19(1): 70–90.

Perry, C.A. (1929). The Neighborhood Unit: A Scheme Of Arrangement For The Family-Life Community Regional Plan Of New York And Its Environs New York: Arno Press.

POSI. (2011). The Ecodistrict Toolkit: Assesments. Ecodistricts Portland, Oregon, USA

POSI. (2015). Portland Ecodistrict Pilot Program Evaluation Report of Findings. Ecodistricts Portland, Oregon, USA

Poveda, C., Lipsett, M. (2013). Weighting Sustainable Development Indicators For Surface Mining Operations Using The Analytical Hierarchy Process. International Journal Of The Analytic Hierarchy Process, 5 (2).

Purdom, Charles, Benjamin. (1913). The Garden City; A Study In The Development Of The Modern Town. Printed In The Garden City At The Temple Press. London.

Register, Richard. (2006). EcoCities: Rebuilding Cities in Balance with Nature. New Society Publishers. Canada

Rohe, W. (2009). From Local To Global: One Hundred Years Of Neighborhood Planning. Journal Of The American Planning Association, 75(2), 209–230.

Saaty, T. L. (1980). The Analytic Hierarchy Process: Planning, Priority Setting, Resources Allocation. New York: Mcgraw

Schneider, F., Bonriposi, M., Graefe, O., Herweg, K., Homewood, C., Huss, M., Kauzlaric, M., Liniger, H., Rey, E., Reynard, E., Rist, S., Schädler, B., Weingartner, R. (2014). Assessing The Sustainability Of Water Governance Systems: The Sustainability Wheel. Journal of Environmental Planning and Management. 58(9): 1577–1600.

Seltzer, E. (2010). Introduction: Making EcoDistricts. Making EcoDistricts Concepts & Methods for Advancing Sustainability in Neighborhoods. Portland, Oregon.

Sharifi, A., Murayama, A. (2013a). Changes In The Traditional Urban Form And The Social Sustainability Of Contemporary Cities: A Case Study Of Iranian Cities. Habitat International, 38, 126–134.

Sharifi, A., Murayama, A. (2013b). A Critical Review Of Seven Selected Neighborhood Sustainability Assessment Tools. Environmental Impact Assessment Review, 38:73–87.

Sharifi, Ayyoob. (2016). From Garden City To Eco-Urbanism: The Quest For Sustainable Neighborhood Development. Sustainable Cities and Society.

20: 1–16.

Silver, C. (1985). Neighborhood Planning In Historical-Perspective. Journal Of The American Planning Association, 51(2), 161–174.

Silver, C. (2006). New Urbanism and Planning History: Back to the Future. Culture, Urbanism and Planning, 179–193.

Smith, Tim. (2013). Civic Ecology: A Citizen-Driven Framework for Transforming Suburban Communities At The 50th International Making Cities Livable Conference. Portland, Oregon.

Sohmer, R. R., Lang, R. E. (2000). Editors' Introduction - From Seaside To Southside: New Urbanism's Quest To Save The İnner City. Housing Policy Debate, 11(4), 751–760.

Talen, Emiliy. (2005). New Urbanism and American Planning- The Conflict of Cultures. Routledge. London.

Tsolakis, N., Anthopoulos, L. (2015). Eco-Cities: An Integrated System Dynamics Framework And A Concise Research Taxonomy. Elsevier. Sustainable Cities and Society. 17:1–14

Uribe, D., Geneletti, D., Del Castillo, R. F., Orsi, F. (2014). Integrating Stakeholder Preferences And GIS-Based Multicriteria Analysis To İdentify Forest Landscape Restoration Priorities. Sustainability, 6(2), 935–951.

Vernet, N., Coste, A. (2017). Garden Cities Of The 21st Century: A Sustainable Path To Suburban Reform. Urban Planning. 2 (4): 45–60

Yiğitcanlar, T. & Ho Lee, D. (2013). Korean Ubiquitous-Eco-City: A Smart-Sustainable Urban Form Or A Branding Hoax? Quinsland University Of Technology. Technological Forecasting And Social Change. 89: 100–114.

Wheeler, Stephen. (2004). Planning For Sustainability: Creating Livable, Equitable, And Ecological Communities. Routledge. London.

Planlama 2020;30(1):36–53 | doi: 10.14744/planlama.2019.09815

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Türkiye'deki Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Süreçlerinin Stratejik Mekansal Planlama Süreçleri ile İlişkili Olarak Değerlendirilmesi

An Evaluation of Integrated Coastal Zone Management Processes in Relation to Strategic Spatial Planning Processes in Turkey

Murat Gülbitti,[1] **Burcu Halide Özüduru**[2]

[1]Yüksek Şehir Plancısı, Ankara

[2]Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara

ÖZ

Bu makale stratejik mekansal planlama sürecleri ile ilişkili olarak Türkiye'deki Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) süreçlerini incelemekte ve bu süreçlerin özelliklerini stratejik planlama pratikleri ile birlikte açıklamayı hedeflemektedir. Dünyada ve Türkiye'de özellikle 1990'lardan sonra stratejik mekansal planlamanın kapsamlı planlamaya alternatif olarak kentsel ve bölgesel planlama uygulamalarında etkili olmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu planlama yaklaşımı kapsamlı planlama ile karşılaştırıldığında daha esnek, eylem odaklı, katılımı destekleyerek ve karar alma süreçlerinde müzakereci olma özellikleriyle farklı seviyelerdeki devlet kurumlarının farklı ölçeklerde birlikte çalışmasını (çok düzeyli yönetişim) ve farklı sektörlerin işbirliğini ön plana çıkarmaktadır. Ancak, 2000'li yıllarda stratejik planların uygulama süreçlerine entegre edilememesi, yetki karmaşasından doğan sorunlar, plan süreçlerini destekleyen eylem plan ve programlarının eksikliği ile izleme ve değerlendirme aşamalarındaki yetersizlikler, bu planların öneminin azalmasına neden olmuştur. Son yıllarda, stratejik mekansal planlama yaklaşımının kentsel ve bölgesel planlama süreçleri ile ilişkilendirilmeye çalışıldığı görülse de bu konuda yapılan çalışmaların yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Bu makalede, bir stratejik mekansal planlama süreci olarak BKAY ve Planlama sürecinin mevcut yasal, kurumsal yapı ve planlama süreçleri ile ilişkisi incelenecektir. BKAY süreçlerinde yer almış uzmanlarla yapılan derinlemesine görüşmeler ışığında bu süreçlerin olumlu ve olumsuz yönleri belirlenerek, BKAY sürecinin yeniden etkinleştirilmesi için yapılması gereken düzenlemeler tartışılacaktır. Bu görüşmelerden elde edilen çıkarımlar ile kıyı alanları ve planlaması ile mevcut düzenlemelerin iyileştirilmesi için öneri planlama politikaları ve programları geliştirilebilecek; stratejik mekansal planlamanın güçlü yönleri ile kıyı alanlarının sürdürülebilir şekilde yönetimi arasında ilişki kurulabilecektir.

Anahtar sözcükler: Bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması; kıyı; kıyı alanları; stratejik mekansal planlama.

ABSTRACT

The purpose of this article is to evaluate Integrated Coastal Zone Management (ICZM) features and processes in relation to strategic spatial planning processes and practices in Turkey. Strategic planning processes have become effective in urban and regional planning and evolved as an alternative to comprehensive planning processes, in particular, in the 1990s. These processes are more flexible, action-oriented, participatory and deliberative, and they support planning activities that focus on collaboration of different levels of state institutions on various scales (multi-level governance) and sectors compared to comprehensive planning. In the 2000s, however, failure to integrate strategic plans into implementation processes, problems arising from the authority incompatibility, lack of action plans and programs that support planning processes and the inaptitude in monitoring and evaluation stages have reduced the significance of these plans. In recent years, while strategic spatial planning approaches are still associated with urban and regional planning processes, it is observed that the studies on this subject are insufficient. In this article, existing legal, institutional and planning structure of ICZM and Planning processes as significant strategic spatial planning processes will be analysed. The positive and negative aspects of ICZM processes and the possible re-enabling of ICZM processes will be discussed under the light of in-depth interviews with experts that are involved in ICZM processes in various cities in Turkey. The findings of the content analysis with these experts will offer an opportunity to develop new planning policies and programs for the improvement of current regulations regarding coastal area and planning, and to establish a relationship between the strengths of strategic spatial planning and sustainable management of coastal areas along with planning practices.

Keywords: Integrated coastal zone management and planning; coast; coastal zones; strategic spatial planning.

Geliş tarihi: 15.03.2019 Kabul tarihi: 24.09.2019
Online yayımlanma tarihi: 12.02.2020
İletişim: Burcu Halide Özüduru.
e-posta: bozuduru@gmail.com

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1. Giriş

1970'lerde diğer disiplinlerde önem kazanmış stratejik planlama, Dünyada 1990'larda mekansal karşılığını bularak şehir planlama süreçlerinde etkili olmaya başlamıştır. Stratejik mekansal planlamaya duyulan ihtiyacın temelinde geleneksel planlamanın çok sektörlü ve çok aktörlü olması nedeniyle farklı ölçeklerdeki güncel problemlere çözüm getirememesi yatmaktadır (Albrechts, 2001; Healey, 1999). Kentlerde endüstrileşme sonrasındaki yeniden yapılanma, uydukentleşme, kırsal alanlarda yaşanan ekonomik problemler, araba kullanımının yaygınlaşması ile ortaya çıkan kentsel sorunlar yaşam alanlarının etkili şekilde planlanmasını gerektirmiştir. Çözüm olarak, alansal sorunlara alansal öneriler getirilmesi, ilgili alanlardaki işlevlerin analiz edilmesi önerilmiş; daha sonra bu durum da parçalı mekanlar oluşmasına ve yeni sosyo-mekansal gerçekliklerin keşfedilmesine neden olmuştur (Albrechts, 2001). Doğanın ve doğal kaynakların, örneğin dere yatakları ve vadiler ile ilişkili tüm açık alanların, sadece ekolojik kapsamda değil de kurallı bir mekansal sistem olarak ele alınması da bu keşfin bir sonucudur. Diğer doğal alanlar gibi *kıyı alanları* da parçalı mekansal sistemin önemli bir ögesi olarak planlama süreçlerinde yer almaya başlamıştır.

1996 yılında gerçekleşen Habitat II ile birlikte Türkiye'de *yönetişim* kavramının gündeme geldiği görülmektedir. Bu kavramın etkisi ile stratejik mekansal planlama kapsamında yapılan vurgu **yetkilerin dağılımı, planlama uygulamaları ve yasal düzenlemeler arasındaki ilişkinin daha etkili bir şekilde sonuç vermesi için bir vizyon çerçevesinde planlama yapılması** gerekliliği olmuştur ve bu yıllarda yapılan planların stratejik olarak uygulamayı yönlendirici olması ideal şartlarda olmasa da sağlanmıştır (Gedikli, 2004). Türkiye'de stratejik mekansal planlama prensipleri ilk kez 1996-2000 yıllarını kapsayan 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer almış, sonraki Kalkınma Planları'nda da kapsamı genişletilerek vurgulanmıştır. Bu planlarla birlikte bölge ölçeğinde kurumsal kapasitenin de geliştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmış ve Bölgesel Kalkınma Ajansları kurulmuştur (Şimşek Deniz, 2014). Kalkınma planlarının stratejik mekansal planlar ile birlikte ele alınmaya başlaması bölge planlama disiplininde de stratejik mekansal planlara ayrı bir önem kazandırmıştır.

Kıyı alanları ticari, turistik, endüstriyel, ulaşım ve iletişim kanalları gibi çok sayıda faaliyet ve kullanımların yer seçtiği belirgin bölge parçaları olarak hem doğal kaynakların, hem de insan etkinliklerinin yoğunlaştığı alanlardır. Bu nedenle de bu alanlarda yüksek nüfus, yoğun kentleşme ve yapılaşmanın olduğu görülmektedir. Ayrıca, kıyılarda kontrolsüz ve arıtılmadan salıverilen gaz ve katı atıklar, doğal alanların yapılaşmaya açılması, kıyıların doldurulması yoluyla arazi kazanımı, aşırı avlanma gibi nedenlere bağlı olarak ekolojik dengelerin bozulması gibi çevre sorunlarının da en çok yaşandığı görülmektedir (Özelçi Eceral ve Özdemir Sönmez, 2011). **Bu nedenlerle, kıyı alanlarının planlanmasında stratejik mekansal planların öngördüğü gibi bir vizyon çerçevesinde çok düzeyli ve çok sektörlü planlama esasları geliştirilmesi gerekmektedir**.

Bugüne kadar, doğal çevrenin önemli bir parçası olan kıyı alanlarının korunması ve aynı zamanda bu alanlardan ekonomik olarak yararlanılabilmesi sağlanılmaya çalışılmış; zamanla sürdürülebilir bir biçimde yönetilmesi ve planlanması için kıyı alanlarını bir *bütün* olarak ele alabilecek yeni yaklaşımlara gereksinim duyulmuştur. 1970'li yıllarla beraber kıyı alanları dünyada ayrı bir bölge olarak değer kazanmaya başlamıştır. 1992 yılında Rio kentinde gerçekleştirilen Çevre ve Kalkınma Konferansı sonucunda ise bütünleşik kıyı alanları yönetim (BKAY) süreci öne çıkarak önem kazanmıştır. Bu tarihten sonra dünyanın farklı bölgelerinde BKAY ile ilgili kuramsal ve uygulamaya yönelik girişimlerin sayısı artmış, bu konuda önemli seviyede bir deneyim ve bilgi birikimi oluşmuştur.

Avrupa Komisyonu BKAY'ı genel amacı sürdürülebilir kalkınma, kıyı alanlarının korunması ve biyolojik çeşitliliğin yaşatılması olan pratik uygulamayı sağlayabilecek *sürekli* bir idare işlemi olarak tanımlamaktadır (Bahar, 2007). *Dünya Bankası* tanımlamalarına göre ise BKAY, kıyı alanlarından sağlanan faydayı en yükseğe çıkarmayı ve bunu yaparken kıyıda konumlanan faaliyetlerin birbirleri, doğal kaynaklar ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmeyi hedefleyen bir planlama ve yönetim yaklaşımıdır (Sönmez ve Balaban, 2009). BKAY ile ilgili tanımlamalar incelendiğinde; kıyının yalnızca ekolojik özelliklerinin değil, ekonomik, sosyal ve kültürel boyutlarının da göz önünde bulundurulduğu görülmektedir. Bu tanımlamalarda, siyasal, yasal ve kurumsal gereksinimlere vurgu yapılarak doğal kaynakların korunması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması, yönetsel yapının güçlendirilmesi, planlamanın gerçekleştirilmesi, denetim sistemlerinin kurgulanması ve halk katılımının sağlanması gibi konular üzerinde yoğunlaşan bir kaynak yönetim süreci üzerinde durulmaktadır.

Akdeniz Havzası ülkeleri başta olmak üzere uluslararası ölçekte BKAY konusu zamanla daha öncelikli olarak ele alınmaya başlanmıştır. Bu gelişmenin Türkiye'de de yansımaları görülmüş, kıyı alanlarında artan kentleşme ve turizm etkinlikleri ile birlikte özellikle 1980'li yıllardan sonra; kıyı alanları yönetimi ve planlamasını doğrudan etkileyen imar, kıyı ve turizm ile ilgili yasal düzenlemelerin yürürlüğe konulması ile mekansal planlamada *yerel yönetimler yetkilendirilmiştir*. 1990'lı yılların sonuna kadar farklı kıyı bölgelerinde yerel yönetimler ile gerçekleştirilen plan, proje ve programlar Türkiye'nin ilk BKAY girişimleri olmuştur. Bu dönemde *merkezi yönetim* düzenleyici ve denetleyici tek yetkili kurum olmuştur. 2000'li yıllardan sonra ise BKAY ve planlaması, ulusal ölçekte ele alınan bir konu durumuna gelmiş ve 2007 yılından itibaren de doğrudan merkezi yönetim tarafından yürütülmeye başlanmıştır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB)'nın 2014 yılında yayımlanan 'Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'ne göre 'Bütünleşik Kıyı Alanları Planları (BKAP) mekansal planlama kademelenmesinde yer almayan kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plan olarak'[1] tanımlanmaktadır. Bu tanım BKAY ve planlamasının bir *stratejik mekansal planlama* yaklaşımı olarak görüldüğünü göstermektedir. Bu kapsamda, bu makalenin amacı Türkiye'nin BKAY ve planlaması konusunda mevcut durumunun özelliklerinin incelenmesi, BKAY ve planlaması çalışmalarının daha etkin ve uygulanabilir olması için yönetsel, siyasal, kurumsal, yasal konularda yönlendirici plan, politika, program ve strateji önerilerinin geliştirilmesi ve Türkiye'ye özgü yaşanan problemlere yönelik çözümlerin üretildiği bir **kentsel politika ve strateji paketinin hazırlanması yönünde olması gereken temel ilkelerin stratejik mekansal planlama süreçlerinin özellikleriyle ilişki kurularak** ortaya konulmasıdır.

İlk olarak kapsamlı bir literatür taraması ile mevcut BKAY ve planlama süreci incelenmiş, ilgili yasal, kurumsal düzenlemeler ile planlama süreci üzerinden bir değerlendirme yapılmış ve Türkiye'ye özgü özellikler belirlenmiştir. Daha sonra, sürecin çeşitli aşamalarını daha iyi değerlendirip, önerilerde bulunmak amacıyla BKAY ile ilişkili süreçlerin farklı aşamalarında yer almış 24 uzmanla derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Görüşme konuları stratejik planlama süreçleri ile de ilgili olarak siyasal, kurumsal, yasal, planlama, izleme değerlendirme, bilgi farkındalık eğitim ve araştırma ve katılım boyutları olarak 7 başlıkta gruplandırılmıştır. Her başlık mevcut durum değerlendirmesi ve öneriler olarak iki ayrı grupta incelenmiştir.

Bu çalışma, Türkiye'deki kıyı politikaları, kıyı alanları yönetimi ile BKAY ve planlamasını geçmişten günümüze kapsamlı bir biçimde ele alan ve bu konudaki farklı uzmanları bir araya getirerek ileriye dönük çözüm önerilerini toplayan güncel ve özgün bir araştırma olması açısından önem taşımaktadır. Bu konuda yapılan araştırmalar genellikle, BKAY'ın bir boyutu ile ilgili olarak ya da belirli bir coğrafi alandaki çalışmaları kapsamaktadır. Bu araştırmada ise, BKAY Türkiye'de ortaya çıkan kuramsal ve uygulamaya yönelik yapısı ile ele alınmaktadır.

Bu makalede, giriş bölümünü takip eden, 2. bölümde Dünyada ve Türkiye'deki stratejik mekansal planlama çalışmalarının genel özelliklerinin BKAY ve planlama süreçleri ile ilişkisi kurulmaktadır. Daha sonra, 3. bölümde Türkiye'deki kıyı alanlarının durumu ve başlıca sorunları üzerinde durulmakta; 4. bölümde kıyı politikaları ve kıyı alanları yönetimi özellikleri açıklanmaktadır. 5. bölümde bu çalışma kapsamında yapılan derinlemesine görüşmelerden elde edilen bulgular sunulmaktadır. Değerlendirme ve sonuç bölümü olan 6. bölümde ise stratejik mekansal planlama çerçevesinde BKAY sürecinin değerlendirmesi yapılarak, öneri düzenlemelerin ortak özellikleri ortaya konulmaktadır.

2. Stratejik Mekansal Planlama Çalışmaları ve BKAY

Dünyada kentlerin küresel çapta ön plana çıkma çabası, planlama sorunlarının boyutlarının sınırları aşması ve çeşitlenmesi ile ekonomik, politik, ideolojik, sosyal ilişkilerin yeniden yapılanması, farklı devlet kurumları arasında iletişim kanallarının açılması, özel sektör ile kamu sektörünün mekansal planlama sorunlarını kolektif şekilde çözümlemeye çalışarak mekansal gelişimi desteklemesi, karar verme süreçlerinin çok boyutlu ve çok aktörlü hale gelmesiyle karmaşıklaşması ve bu nedenle çok düzeyli yönetişimin önem kazanması, geleneksel planlama yaklaşımlarının politik ve bürokratik sebepler yüzünden bölgesel ve kentsel problemlere çözüm üretmekte yetersiz kalması ile mekansal planlamanın rolünün yeniden tanımlanması ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Albrechts ve Balducci, 2013; Albrechts, 2001). İşte bu noktada, daha esnek, çok sektörlü ve çok aktörlü katılıma imkan veren, uygulama ve sonuç odaklı, kolektif çalışma ve eylem planları ile insanları harekete geçiren yeni yönetişim şekli sunan stratejik mekansal planlama yaklaşımı ile farklı bir planlama kültürü oluşturulma yönünde çalışılmıştır. Stratejik planlama, daha çok işletme ve yönetim yaklaşımlarının bir olgusuyken, bu yaklaşım mekansal bir nitelik kazanarak, bölgesel ve kentsel problemlerin mekansal değişimi sağlayacak süreçlerini de etkilemek üzere adapte edilmiştir. Healey (2013) aslında planlamanın doğası gereği stratejik olduğundan bahsetmekte; strateji belirlemenin geleneksel planlamada da her zaman yeni kapasiteler yaratma ve olanaklar sağlama açısından yol gösterici olduğunu vurgulamaktadır.

Stratejik mekansal planlama bölgesel gelişme için uzun vadeli planlama ile eşleşmektedir ve yönetişim için farklı ölçeklerde yeni kurumsal örgütlenme biçimleri gerektirmektedir (Friedmann vd., 2004). Bu yeniden yapılanma, farklı seviyelerdeki devlet kurumlarının birlikte çalışmasını, çok düzeyli yönetişimi desteklemektedir. Birçok ülkede devlet kurumlarının stratejik mekansal planlama yaklaşımını benimsediği, kentsel ve bölgesel gelişimi bu yaklaşım ile desteklediği görülmektedir. Bu planların uygulamadaki başarısının ise kurumsallaşmanın ve kurumlar arası işbirlikleri ile güvenin sağlandığı ülkelerde daha yüksek olduğu söylenebilir (Percoco, 2016; Albrechts, 2001).

Türkiye'de stratejik mekansal planlamanın ilk kez 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ele alındığı, daha sonra 2000 yılında Uzun Vadeli Strateji Belgesi ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda gündeme geldiği görülmektedir. Bu belge ve planların ardından stratejik planlama konusuna 2004 yılında 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nda yer verilmiş; daha sonra 2005 yılında kabul edilen 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nda ku-

[1] https://csb.gov.tr/sss/butunles-ik-kiyi-alanlari-yonetimi-ve-planlamasi (erişim tarihi: 15/01/2019).

rumsal strateji oluşturmak valinin görevleri arasında sayılmış, İçişleri Bakanlığı'nın 5272 sayılı ve 5216 sayılı kanunlarında da DPT stratejik planları hazırlamak ile yükümlü kılınmıştır (Sınacı ve Büyükgöçmen Sat, 2016). 2006 yılında yürürlüğe giren 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)'nda ise temel beklentiler eylem programlarının etkin olarak kullanılması, izleme mekanizmasının kurulması ve yasalar ile kurumsal düzenlemelerin yapılması olarak belirlenmiş; daha sonra ilgili mevzuatın ve yetki dağılımının yapılmasında 2011 yılında kurulan ÇŞB görevlendirilmiştir.

Bugün Türkiye'de Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin[2] 6. maddesi 6. ve 7. bendlerinde BKAY'ın, uzun devreli gelişme planı, ulaşım ana planı ve diğer özel amaçlı plan ve projeler gibi 'mekansal planlama kademelenmesinde yer almayan, planlara girdi sağlayan ve imar planı kararlarına veri oluşturan veya gerektiğinde mekansal planların uygulanmasına yönelik araç ve ayrıntıları da içerebilen, stratejik plan yaklaşımı ile gerektiğinde şematik ve grafik planlama dili kullanılarak yapılan, plan paftası, eylem planı ve planlama raporu ile bütün olan çalışmalardır' ifadesiyle bir stratejik mekansal plan olarak görüldüğünü söylemek mümkündür. Bu yönüyle bu planlar, stratejik mekansal planlama yaklaşımına da paralel olarak yukarıdan aşağıya hiyerarşik planlama sisteminin ve sektör bazlı planlama şeklinin örnekleridir; bu nedenle entegrasyon, sektörler arası koordinasyon, yönetim konuları ön plana çıkmaktadır (Özügül vd., 2017). Olumlu yanları, kurumları planlı hareket etmeye sevk etmesi, sistematik bir hedef, zaman ve maliyet ilişkisinin kurulması, faaliyetlerin belli bir zaman aralığında gerçekleştirilmesini desteklemesi olarak da belirlenmiştir (Sınacı ve Büyükgöçmen Sat, 2016). Ancak, genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye'de stratejik mekansal planların süreçlerinin belirsizliği ve yetki karmaşası nedeniyle etkin şekilde kullanılamadığı görülmektedir (Eraydın, 2008). Ayrıca, planlama çalışmalarının merkezileşmesi, merkezi ve yerel yönetimler tarafından katılımcı yaklaşımın benimsenememesi, kurumların özerkliklerini yitirmesi, çevresel etki değerlendirme süreçlerinin yok sayılması ve planların uygulanamaması gibi olumsuz faktörler de stratejik mekansal planların etkisiz kalmasına neden olmaktadır. Bu kapsamda, BKAY ve planlarının da stratejik mekansal planlar olarak Türkiye'ye özgü bu özellikleri gösterdiği söylenebilir.

1960'lı yıllarda sektörel planlamanın ön plana çıkması ile birlikte planlama kurum ve kuruluşlarının sayısının ve yetki alanlarının fazlasıyla arttığı görülmektedir. Kıyı alanlarının ve kaynaklarının da bu yıllarda üretim ve fayda sağlamanın odağında kaldığı söylenebilir (Carter vd., 2015). 1970'li yıllar dünyada çevre bilincinin oluşmaya başladığı ve kıyı alanlarının artık korunması gerekliliğinin gündeme getirildiği, 1980'li yıllar ise dünyada ve Türkiye'de artık sektörel planlamanın hedeflenen başarıyı getirmediğinin tartışıldığı, daha bütüncül yönetim şeklinin gelişmesinin istenildiği, bu nedenlerle de kıyı alanları açısından önemli gelişmelerin olduğu yıllar olmuştur. 1990'lı yıllardaki en önemli gelişme, dünyada stratejik mekansal planlama yaklaşımının önem kazanmasının da etkisiyle uygulamaya yönelik olarak hazırlanan pilot çalışma niteliğindeki *kıyı alanları yönetimi* projeleridir. **Bu projeleri, özellikle 1992 yılında gerçekleştirilen Rio Konferansı sonucunda ortaya çıkan Gündem 21 Belgesi'nin kıyı alanları yönetimine getirdiği yeni ve kapsayıcı yaklaşımların yansımaları olarak değerlendirmek olanaklıdır**.[3] Bu yaklaşım yerel düzeyde, farklı amaç, yöntem ve ölçeklerde birbirinden bağımsız olarak farklı kurum ve kuruluşların eşgüdümünde yürütülmüş olan projelerin kıyı alanlarında birbirleriyle daha ilişkili bir *yönetim planı* hazırlanarak uygulanması önerisini getirmiştir. Böylece, kurumsal ve stratejik bir yapılanma modeli ile kıyı alanlarında uygulamalar yapılmaya başlanmıştır. Bu modelde sürdürülebilir gelişme stratejik bir yaklaşım ile anahtar kavram olarak ön plana çıkmaktadır (Enemark, 2005). 1994 yılında Avrupa Birliği'nin kurulması ile birlikte Avrupa'daki kıyı kentleri nüfus artışı ve kıyı alanlarındaki altyapının gelişimi ile kıyı alanlarında sosyal ve çevresel sorunlar ile karşı karşıya kalınmıştır; bu nedenle, Avrupa Birliği BKAY için yeni bir yönetim şekli önermiştir (CEC, 2002). Bu belge incelendiğinde göze çarpan en önemli konular kıyı alanlarının bağımlılıklarının, farklılıklarının, yerellik ve çeşitliliklerinin, eko-sistem ile ilişkilerinin adaptif bir yönetim şekli ve tüm idari birimlerin katılımı ile koordine edilmesi gerekliliğidir. Ulusal stratejiler belirlenirken de idari birimlerin yönetimdeki rolünün belirlenmesi, uygulamada farklı plan araçlarının kullanılması, sürece dahil olan kurumsal ve kurumsal olmayan tüm kullanıcılar ile ilişki kurulması ve bölgesel gelişim mekanizmaları ile ekonomik planlar yapılması gerekliliği vurgulanmıştır (CEC, 2002; Post ve Lundin,1996).

BKAY sektörel planların ya da yönetim sistemlerinin yerini alacak bir yönetim planı değildir. BKAY, kıyıların diğer arazi kullanım ve etkinliklerle entegre, adaptif ve ekosistem temelli bir şekilde yönetilebilmesi için gerekli bir araç olarak sadece doğal kaynakların değil, kıyıda yaşayan toplulukların, çeşitli işletmelerin ve endüstriyel faaliyetlerin tarafların koordineli ve uzlaşmacı yaklaşımlarıyla yönetilmesini hedeflemektedir (Carter vd., 2015; Christie, 2005). Hem aşağıdan yukarıya planlama hem de yukarıdan aşağıya planlama yaklaşımları tasarlanarak çok sektörlü, katılımcı ve çatışmaları yöneten bir şekilde yerel ve merkezi yönetimler arasında denge kurulması özellikle önemlidir. BKAY ile ilişkili olarak incelenen doğal kaynakların yönetimi konusunda vurgulanan en temel olgu doğal kaynak alanlarının birbirleriyle ilişkili olarak yönetilmesi, tüm seviyelerdeki kamu kurum ve kuruluşlarının koordineli olarak sürece dahil edilmesi ve hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin kıyı alanlarını kapsayan uluslararası ölçekte de kıyı alanlarının bütüncüllüğünü koruyacak adaptif (koruma, ye-

[2] https://webdosya.csb.gov.tr/db/e-plan/webmenu/webmenu13088.pdf (erişim tarihi: 14/02/2019).

[3] https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2002/413/oj (erişim tarihi: 15/04/2019).

nileme, sakınım, telafi planları gibi planlarla), uzun vadeli bir yönetim anlayışının geliştirilmesidir (Mojica Velez vd., 2018). Zonlama, kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi, havza yönetimi, özel alan planlaması, gelişimin kontrolü ve kıyı alanlarındaki izinler BKAY kapsamında tüm kıyı alanlarında, gerektiğinde uluslararası işbirlikleriyle de dengeli bir biçimde planlanmalıdır.

Carter vd. (2015)'nin beş ülkeyi inceleyerek yaptığı analize göre, BKAY özellikle dışsal finansal olanaklarının fazla olduğu ve tüm ilgili kurum ve kuruluşların uzun vadeli taahhütü ile esnek bir planlama anlayışı ile ele alındığında başarılı olmakta; gelişmiş ülkelerde BKAY ile ilişkili sektörel plan ve programların olması ve kuralların kıyı alanlarının dengeli gelişimine odaklanmış olması bu ülkelerde başarılı BKAY ve planlarının gerçekleşmesine neden olmaktadır. Öte yandan, gelişmekte olan ülkelerde ise üretim ihtiyacı kaynakların tüketilmesi odaklı bir yaklaşım ile karşılaşılmasına neden olmaktadır (Christie, 2005). Bu açılardan bakıldığında BKAY'ın Türkiye'de de üretim odaklı ve kamunun değil, tüm ilgili kurum ve kuruluşların çıkarları kapsamında geliştiğini söylemek mümkündür.

3. Türkiye'de Kıyı Alanlarının Durumu ve Başlıca Sorunları

Türkiye, sahip olduğu kıyı alanları açısından, kıtalararası ulaşım bağlantılarını sağlayan deniz yollarının geçiş noktaları, enerji iletim hatları, ihracat limanları, turistik tesisler gibi kullanımların yanı sıra İstanbul ve Çanakkale boğazlarının konumu ile jeopolitik olarak stratejik bir konumdadır. Ayrıca, kıyı alanları iklim özellikleri, ekosistem ve biyolojik çeşitlilik ile de tarımsal etkinlikler ve doğal değerler açısından zengin alanlar olmuştur. Uluslararası ölçekte özel çevre koruma bölgeleri, sit alanları, milli parklar, tabiat koruma alanları, sulak alanlar gibi çok sayıda doğa koruma alanına ev sahipliği yapmaktadır.

Türkiye'deki kıyı alanlarını, taşıdığı bölgesel farklılıklar nedeniyle ekolojik, ekonomik, morfolojik, meteorolojik, sosyo-ekonomik, kültürel açılardan ya da arazi kullanım biçimleri, nüfus yoğunluğu ve sektörel yoğunlaşma gibi açılardan da incelemek olanaklıdır. Türkiye, Akdeniz Havzası ülkeleri arasında Yunanistan ve İtalya'nın ardından en uzun kıyı çizgisine sahiptir.[4] Kıyı kentlerinde nüfus yoğunluğunun fazla olması sebebiyle de Türkiye nüfusunun yaklaşık %54,5'i kıyılarda yaşamaktadır (Kurt, 2015). 81 ilden 28(%35)'inin denize kıyısı bulunmakla birlikte, bölgesel özellikler ve etkileşimlere göre kıyı alanlarındaki mevcut faaliyetlerin etkilerinin iç bölgelerde de izlendiği görülmektedir. Kıyı alanlarında yer seçen kullanımlar genelde kentsel ve kırsal yerleşim alanları, turizm alanları, endüstri ve depolama alanları ile balıkçılık ve su ürünleri üretimi, deniz ulaştırması ve enerji gibi sektörlerdir. Kıyı alanları tanımı deniz dışında, göl ve nehirleri de kapsamaktadır; ancak bu su kaynakları ile ilişkili kıyı alanları politikaları ve yönetimi kapsamında kapsamlı bir yaklaşım geliştirilmemiştir. Bu nedenle, bu alanlar denizlerden de daha korunmasız durumdadır ve çok çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu sorunların başında son yıllarda sayı olarak artmış olan,[5] su kaynaklarının su rejimini azaltan, akarsu çevresindeki fauna ve floraya olumsuz etkileri bulunan hidro elektrik santralleri (HES'ler) gelmektedir. Son yıllarda artan enerji ihtiyacını karşılamak sebebiyle kurulan bu HES'ler deniz dışındaki su kaynakları ve çevrelerine büyük zarar vermektedir.

Türkiye'deki kıyı alanları sorunlar açısından da farklı olumsuzluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Kıyı alanlarında yaşanan sorunların en önemli üç kaynağını *kentleşme, turizm etkinlikleri ve endüstriyel kullanımlar* olarak saymak olanaklıdır. 1960'lı yıllarda kırdan kente olan göç hareketleri sonucunda görülen hızlı ve plansız *kentleşme* ile kaçak yapılaşma nedeniyle çevre sorunlarından en çok etkilenen alanlar kıyı alanları olmuştur. Ayrıca enerji, ulaştırma ve konut sektörlerinde gerçekleşen son dönemdeki değişiklikler ile kıyı alanları büyük baskı altında kalmıştır. Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında konumlanan nükleer santraller, kıyı alanlarının doldurulması, İstanbul gibi şehirlerdeki büyük gayrimenkul ve ulaştırma projeleri, kıyılardaki alanları da içeren kentsel dönüşüm projeleri kıyı alanlarında geri dönüşü olmayan tahribata ve çevre kirliliğine sebep olmaktadır.

1980'li yıllarla beraber artan turizm faaliyetleri ile kıyılarda kitle turizmi teşvik edilmiş ve daha fazla kıyı alanı yapılaşmaya açılmıştır. *Turizm* etkinlikleri için imara açılan kıyı alanlarında, çok sayıda turistik tesis yapılmış, ikinci konutların da artış göstermesi ile bu alanlar kentsel gelişim baskısı altında kalmıştır. Öte yandan, ulaşım kolaylığı konumun avantajlarından yararlanma nedeniyle kıyı alanlarında yer seçen ağır endüstri tesisleri ile bu tesislere hizmet veren yapı ve tesisler (liman ve boru hatları gibi), su kirliliğine ve kıyı kaynaklarının zarar görmesine yol açmıştır. İnsan etkisi ile ortaya çıkan bu sorunların yanı sıra doğal koşullarla gerçekleşen erozyon, sel ve deprem gibi doğal yıkım olayları ile son yıllarda küresel gündemi oluşturan iklim değişikliği de önemli sorunlar arasındadır.

Türkiye'de kıyı alanlarında yaşanan tüm bu sorunların temelinde, ekonomik getiri için yapılan faaliyetlerin çevresel değerler üzerinde yarattığı olumsuz etkiler de görülmektedir. Kıyı alanlarının ekosistem temelli bir yaklaşım ile, katılımcı bir yönetişim sistemi, farklı ölçek ve sektörlerdeki kurumlar arasında eşgüdüm sağlanarak, yerel özellikler ön plana çıkarılarak sürdürülebilir yönetim anlayışı (UNEP/MAP, 2012) ile planlanması gerekmektedir. Bu anlayışın temel özellikleri stratejik mekan-

[4] http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.tr.wikipedia.org%2Fwiki%2FK%25C4%25 B1y%25C4%25B1_uzunluklar%25C4%25B1na_g%25C3%25B6re_%25C3%25BCzelerin_listesi&date=2017-04-11(erişim tarihi: 11/04/2017).

[5] 2017 yılı sonu itibari ile 620 adet Hidro Elektrik Santrali işletilmektedir (dsi.gov.tr (erişim tarihi: 15/05/2019).

sal planlama ile örtüşmektedir. Böylece, çeşitli arazi kullanım stratejileri, eylem planları ve programları da üretilerek mekansal parçalanma yerine bütünleşme sağlanabilmelidir.

Türkiye'de kıyı alanlarının yönetimi ve planlanmasında yaşanan sorunların başında stratejik mekansal planlama ile de ilişkili olarak kıyı alanları yönetimine ilişkin ulusal bir vizyonun ve kıyı politikasının olmayışı gelmektedir. Bunun yanı sıra; çevre duyarlı bir yaklaşımın olmaması, çok sayıda ve farklı yasal düzenlemelerin karmaşıklığa yol açması, kurum ve kuruluşlar arasında yetki karmaşasının yaşanması, farklı sektörler arasında yaşanan yer seçimi çatışması, parçacı ve talebe yönelik imar planlama çalışmaları, etkin bir izleme ve değerlendirme sisteminin olmaması, uygulamada denetim ve yaptırım mekanizmasının etkin işletilememesi, yönetim süreçlerine halkın ve sivil toplum kuruluşlarının katılımını sağlayacak mekanizmaların yetersiz olması, kamu ve toplum düzeyinde farkındalığın yetersiz olması gibi etkenleri çoğaltmak olanaklıdır. **Bu nedenle, kıyı alanlarının yönetimi ve planlanmasında stratejik mekansal planlamanın gerekleri de yerine getirilerek, ortak bir vizyon çerçevesinde bütünleşik bir biçimde, hem farklı düzeydeki kurum ve kuruluşları kapsayan hem de uygun siyasal ve yasal düzenlemelerle, katılımcılığı destekleyen çözüm önerileri getirilmesi gerekmektedir**.

4. Türkiye'de Kıyı Politikaları ve Kıyı Alanları Yönetimi

Türkiye'de özellikle son 40 yılda kıyı politikaları ve kıyı alanları yönetiminde gelişmelerin yaşandığı görülmektedir. 1950'li yıllara kadar kıyı alanları, gelişmelerden fazla etkilenmemiş, 1950'li yıllardan sonra ise kırdan kente göç ile çarpık kentleşme ortaya çıkmış, ancak kıyı alanlarında turizme yönelik etkinliklerin daha başlamamış olması nedeniyle kıyı alanlarına yönelik baskı bugüne göre daha az düzeyde olmuştur (Köroğlu, 2013). Ancak, 1960'lı yıllar iç turizm hareketleri ile birlikte Marmara, Ege ve Akdeniz kıyı alanlarının özel ve kamu kuruluşları tarafından kullanıldığı bu dönem kamuoyunda kıyı yağması olarak anılmaktadır (Keleş, 2008).

Stratejik mekansal plan olarak görülen BKAY ve planlaması ile ilgili girişimlerin, çok sektörlü ve çok aktörlü olarak farklı düzeylerde tasarlandığını söylemek mümkündür. Bu girişimlerin, uluslararası kuruluşların mali desteği ile sivil toplum kuruluşlarının sorumluluğunda, uluslararası sözleşmelerin gereği olarak ilgili bakanlıklar tarafından başlatıldığı görülmektedir. Türkiye'de uygulamaya yönelik ilk örnekler olması nedeniyle pilot çalışma niteliğindeki bu projelerin sonuçları incelendiğinde; bazılarının bir araştırma raporu ve veri toplama aşamasında kaldığı, bazıları için ise yönetim planı hazırlanarak uygulamaya yönelik politika ve stratejiler geliştirildiği görülmektedir (Gülbitti, 2017).

Tüm bu girişimler kurumsal yapılanmayı ve ilgili program, plan ve strateji paketlerinin de geliştirilmesini desteklemiştir. Diğer bir deyişle, kıyı kurulu, vakıf, şirket, yönetim birliği gibi yönetsel yapıya ilişkin yeni ve somut önerilerde bulunan ya da mevcut yönetim yapısı için öneriler getiren bu girişimler ile **stratejik mekansal planlamanın da öngördüğü gibi** kurumlar arası eşgüdüm ve kurumsallaşmaya önem verildiği ve bu bağlamda hazırlanan eylem planları ve raporlarla desteklendiği sonucuna ulaşmak olanaklıdır. Bu dönemde, kıyı alanları yönetimi konusunda önemli bir belge niteliğinde olan ve Türkiye'de sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için çevre ile ilgili stratejilerin ortaya konulması, önceliklerin belirlenmesi ve yatırım kararlarının alınmasına yönelik çevre politikalarının oluşturulması amacıyla Ulusal Çevre Eylem Planı (UÇEP) ve bu kapsamda 1997 yılında Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi Raporu hazırlanmış (Duru, 2003; DPT, 1997); *Kıyı Alanları Yönetiminin Geliştirilmesi* konulu bir proje hazırlanarak kıyı alanlarındaki çevresel sorunların belirlenmesi, kıyılardan yararlanan kesimlerin karar alma süreçlerine katılması için yönetim modellerinin geliştirilmesi; bu yönetim modellerinin gerçekleştirilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin ve kıyı alanları yönetimi eylem planlarının hazırlanması ve uygulanması gibi önemli noktalara değinilmiştir (Görer ve Duru, 2001). Projenin uygulayıcısı Bayındırlık İskan Bakanlığı, ilgili taraflar ise Turizm Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, yerel yönetimler ve il özel idareleri olarak belirlenmiştir. UÇEP ile kıyı alanları yönetimi konusunda bütünleşik yaklaşımların benimsendiği görülmekle birlikte kıyı alanları daha çok çevrenin korunması bağlamında ele alınmıştır. Planda yer verilen ilke ve eylemler incelendiğinde, dönem itibari ile kıyı alanları yönetimi konusunda önemli bir belge olduğu görülmektedir. Yine de genel olarak **bu girişimlerin, yasal altyapı olmaması nedeniyle, uygulama olanağı ve yaptırımı olmayan çalışmalar olarak kaldığı; ancak, yol gösterici niteliği olduğu görülmektedir**.

1990'lı yıllar, aynı zamanda kıyı alanları yönetiminin ele alındığı sivil kurumsal yapılanmaların da ortaya çıktığı yıllar olmuştur. Türkiye'de kıyı alanları yönetimi ve planlamasına yönelik kurumsal anlamda atılan ilk ve en önemli adım, 1993 yılında Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi (KAY-TMK)'nin kurulmasıdır. Komitenin kıyı alanlarından çeşitli kullanımlar arasında denge sağlanarak yararlanılması ve korunması çalışmalarını desteklemek; kıyı ile ilgili kamu kuruluşları, üniversiteler, belediyeler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör arasında bilgi alışverişi ve işbirliği yapılmasını sağlamak; bilimsel araştırma projelerinin oluşturulmasına katkıda bulunmak, katılmak, desteklemek, toplantılar düzenlemek ve yayın yapmak; kıyı alanları yönetimine katkıda bulunacak bilgi ve verilerin toplandığı bir merkez oluşturmak; kıyı kullanım sorunlarını tanımlamak, incelemek, izlemek, çalışmalar yürütmek ve bu çalışmaları desteklemek; kıyı alanları ile ilgili diğer ülkelerdeki gelişmeleri izlemek, Türkiye'de kıyı alanları yönetimi için ilke ve kurallar önermek, yasaların ve yönetim biçimlerinin oluşmasına, planlama

kararlarının uluslararası standartlara uyumlu kılınmasına katkıda bulunmak; uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak, üye olmak, yürütülen program ve projelere katılmak; kıyı alanları yönetimi ile ilgili eğitim programlarının geliştirilmesine katkıda bulunmak gibi amaçları bulunmaktadır (Eke, 1995).

Bir diğer önemli girişim ise, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında, deniz ve kıyı alanlarının korunması ve kıyı yönetimi uygulamalarının geliştirilmesi amacıyla 1993 yılında kurulan Akdeniz Kıyı Vakfı'dır. Kurumlar ve kişiler arasındaki bilimsel ve mesleki işbirliğinin geliştirilmesini sağlamayı hedefleyen uluslararası bir araştırma kurumu niteliğinde olan Vakfın amacı, Akdeniz ve Karadeniz'in kıyı ve deniz ortamında yer alan fiziksel, biyokimyasal ve ekolojik süreçler ile bunların etkileşimlerini anlamak, bütünleşik kıyı ve deniz alanları yönetiminin gerçekleştirilmesi doğrultusunda bilimsel bilgilerin, verilerin ve çağdaş yönetim araçlarının kullanılmasına katkıda bulunmak (konferanslar, eğitim programları, yayınlar, bültenler) ve Akdeniz Eylem Planı ve Karadeniz Stratejik Eylem Planı gibi mevcut uluslararası çabalara katkıda bulunmaktır.[6] Akdeniz Kıyı Vakfı, BKAY konusunda hem uluslararası ölçekte hem de Türkiye'de BKAY konusunda doğrudan çalışmalar yürüten sivil toplum kuruluşu niteliğinde olması açısından önemli bir girişimdir.

2000'li yıllar, küreselleşme ile birlikte yabancı sermayenin önem kazanması ve kentsel mekanda etkili olması ile deniz trafiğinin artması ve rant odaklı gelişimin egemen olması nedeniyle, başta İstanbul olmak üzere kıyı alanlarında çok sayıda projenin ortaya çıktığı bir dönem olmuştur (Köroğlu, 2013). Kıyı alanlarında daha da artan turizm yapıları ve ikinci konutların yanı sıra liman, iskele, rıhtım, karayolu, köprü gibi denizcilik ve ulaştırmaya yönelik kıyı yapıları ve enerji santralleri de artış göstermiş, özellikle son yıllarda yoğun bir biçimde görülen konut arzı ve altyapı projeleri ile de kıyı alanları üzerindeki baskı artmıştır. 2007 yılından bu yana, doğrudan devlet eliyle başlatılan BKAY ve planlama çalışmaları günümüzde halen Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Ancak sektörel olarak da BKAY Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı, Sağlık Bakanlığı, İl Özel İdareleri, Büyükşehir ve İlçe Belediyeleri gibi birçok kurum ve kuruluşla ilişkilidir. Hiyerarşik olarak BKAP sektörel planlar ile mekansal planlar arasında bir plan olmak ile beraber Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde tüm sektörel faaliyet ve planları içerecek şekilde olduğu belirtilmiştir. BKAP tanımı yapılmış ve bu planın stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde, şematik, mekansal planlama kademelenmesinde yer almayan ve diğer planlama çalışmalarını yönlendirici nitelikte olduğu belirtilmiştir. Türkiye'de BKAY ve BKAP mekansal bir plan dilinde ve hükmünde olmayan, yasal olarak güçlenmekle birlikte yaptırım açısından eksik bir plan türü olarak yürürlük kazanmıştır. Ayrıca, Türkiye'de kıyı alanları ile ilgili denizcilik, balıkçılık, turizm vb. sektörlere yön vermek amacıyla oluşturulan çok sayıda rapor ve master planlar da bulunmaktadır (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, Turizm Kıyı Yapıları Master Planı, Balıkçılık Master Planı ve Tersaneler Master Planı gibi). Bu belgeler doğrudan ilgili sektör yatırımlarına yönelik hazırlansa da, bazılarında BKAY ve planlaması yaklaşımının önemine vurgu yapıldığı görülmektedir.

Türkiye'de BKAY, uluslararası gelişmelerin etkisiyle hedefleri ve kapsamı sürekli gelişen ve değişen bir konu durumundadır. Bu nedenle, kıyı alanlarında yaşanan sorunların yanı sıra gelişmeye yön vermesi beklenen yönetsel gereksinimlerin ortaya konulması gerekmektedir. Türkiye'de henüz BKAY konusunda yatay ve dikey kurumsal bütünleşmeyi sağlayan bir organizasyona sahip olmadığı görülmektedir. Bunun için kurumlar arası eşgüdümü sağlayacak öncü bir yapılanmaya gereksinim vardır. Bu bölümde, bu konuyla ilişkili olarak yasal, kurumsal düzenlemeler ile planlama yönünden yapılan değişiklikler açıklanmaktadır.

4.1. Yasal Düzenlemeler

Türkiye'de kıyı alanları ile ilişkili olarak 1972 yılında gerçekleştirilen Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı'nın etkisiyle yasal düzenlemeler yapılmıştır. Aynı yıl çıkarılan 1605 sayılı (6785 sayılı) İmar Kanunu'nda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun'un ek maddeleri ile deniz, göl ve nehir kenarlarındaki alanlarda yapılaşma koşulları ile ilgili hükümlere yer verildiği, ancak bu maddelerde kıyı ya da kıyı alanı gibi kavramlara yer verilmediği görülmektedir. İlk kez 1982 Anayasası'nda doğrudan kıyı alanları ile ilgili hükümlere yer verilmiştir. Anayasa'nın 43. maddesinde "*Kıyılar*, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. *Kıyılarla* sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir" hükmü ile kıyı alanları anayasal güvence altına alınmıştır.[7] Kıyı alanlarının hukuki statüsünün bir çerçeveye oturtulması, bu alanların yasal dayanağının güçlendirilmesini sağlamış ve bu alanların kullanımında kamu yararının gözetilmesini ön plana çıkarmıştır.

Anayasa'nın bu maddesine dayanılarak 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu, yalnızca kıyı alanlarına özgü ilk yasal düzenlemedir. Bu Kanun ile ilk kez kıyı alanları ile ilgili kapsamlı düzenlemeler yapılmış, 1986 yılında kamu yararına aykırı biçimde düzenlenmiş olması gerekçesiyle dava açılmış, bunun üzerine Anayasa Mahkemesi önce Kanunun bazı maddelerinin

[6] Components of MEDCOAST. Mediterranean Coastal Foundation.URL: http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.medcoast.net%2Fmodul%2Findex%2Fmenu%2FAims%2F12&date=2017-04-11(erişim tarihi: 11/04/2017).

[7] T.C. Resmi Gazete. (02/04/2013). Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. 28606.

iptal edilmesine karar vermiş, sonrasında bu maddelerin iptali ile Kanunun diğer hükümlerinin de uygulanamayacağı gerekçesiyle Kanunun tümünün iptaline karar vermiştir. 1990 yılına kadar kıyı alanlarına ilişkin herhangi bir yasa olmadan uygulamalar yapılmaya devam edilmiştir.

Aynı dönemde, 1982 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile Bakanlar Kurulu tarafından belirlenen kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ile turizm merkezlerinde, her ölçekte plan yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkili kılınmıştır.[8] Bu Kanun ile kıyı alanlarında turizme yönelik kullanımlar, günübirlik turizm alanları ve sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin devamı niteliğinde olan yapı ve tesisler için hazırlanan imar planları onaylanarak yürürlüğe girmiş ve devletin hüküm ve tasarrufunda olan kıyı alanları, kıyı turizmine turistik tesis kazandırılması amacıyla uzun süreli olarak yatırımcılara tahsis edilmiş, kıyı alanlarındaki yapılaşmanın önü açılmıştır.

Dönemin önemli diğer bir gelişmesi olarak 1985 yılında çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu ile yerel yönetimlere imar planlama yetkisi verilmesi ile kıyı alanlarında yapılaşma hızlı bir şekilde artmıştır. Belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar bu Kanun hükümlerine bağlı olarak düzenlenmektedir.[9] 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamındaki sahil şeridinin bitişiği durumundaki arka alanlarda yapılacak imar planı ve yapıların İmar Kanunu'na göre düzenlendiği göz önünde bulundurulduğunda, kıyı alanlarını etkileyen en önemli yasal düzenlemelerden biri olduğu görülmektedir. **Örneğin, bir yerleşim alanı için hazırlanacak bir imar planının kıyıya kadar olan bölümü İmar Kanunu, kıyı alanındaki bölümü ise Kıyı Kanunu hükümleri doğrultusunda biçimlenmektedir. Bu nedenle, kıyı alanı ile devamı niteliğinde kara yönündeki arka alanının, alansal olarak bütünleşmesinin ne ölçüde sağlanabildiği tartışma konusu olmaktadır**.

Kıyı alanları yönetimini ilgilendiren bu kadar çok ve farklı yasal düzenlemenin yürürlükte olması ile de birtakım sorunlar yaşanmaktadır. Bunun en önemli nedeni ise, kıyı alanlarını ilgilendiren herhangi bir alanda bir yasal düzenleme hazırlanırken başka bir alanın konusu olabilecek hususların göz ardı edilmesidir. 1980 sonrası dönemdeki yasal düzenlemelerin çıkarılması, iptal edilmesi ve değiştirilmesine ilişkin süreçler incelendiğinde, kıyı alanlarındaki karmaşık yapının ve sorunların başlangıç nedenleri görülmektedir. Örneğin, 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun iptali sonrası dönemde yeni kanun yapılana kadar geçen uzun sürede, Turizmi Teşvik Kanunu'nun etkileri daha da çok görülmüş ve kıyı alanları zarar görmüştür.

1990'lı yıllarla beraber kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmalarına verilen önem daha da artmıştır. 1990'da yürürlüğe giren ve aynı yıl Uygulama Yönetmeliği de çıkarılan 3621 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı alanlarının planlanması konusunda temel yasal düzenleme olarak halen yürürlüktedir. 3621 sayılı Kanunun 3086 sayılı Kanuna göre daha kapsamlı olduğu görülmektedir. İki kanun arasındaki en önemli farklılık, kıyı kuşağı derinliğinin belirlenmesi konusudur. Kıyı kuşağı, 3086 sayılı Kanunda kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde, imar planlı yerlerde yatay olarak en az 10 m, diğer yerlerde en az 30 m genişliğinde bir alan olarak belirlenmiştir.[10] 3621 sayılı Kanunda ise, 1992 yılında yürürlüğe konulan 3830 sayılı Kıyı Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile sahil şeridi, tüm kıyılar için farklılık gözetmeksizin yatay olarak en az 100 m alan olarak tanımlanmıştır.[11] 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe girdiği tarihten bu yana çok sayıda değişikliğe uğramıştır. **Kıyı gibi geniş bir alan içeren bir tanımın adıyla çıkarılan yasal düzenlemelerin temelini, ağırlıkla mekansal planlama yoluyla yapılabilecek yapı ve tesislere ilişkin hükümler oluşturmaktadır. Bu yasal düzenlemelerde zaman içinde yapılan değişikliklere bakıldığında, kıyı alanlarının yapılaşmasına olanak tanıdığı görülmektedir. 1980'ler ve 1990'lardaki bu yasal düzenlemelerde** BKAY ve planlaması ile ilgili herhangi bir kavramın, ilke ya da esasın yer almadığı, güncel kıyı alanları yönetimi konularından uzak, korumadan çok kullanmaya yönelik ve yalnızca kıyı alanlarındaki yapılaşma koşullarının ve süreçlerinin belirlendiği sektörel bir yaklaşımın egemen olduğu hükümlerden oluştuğu görülmektedir.

2011 yılında yürürlüğe giren 644 sayılı[12] ÇŞB'nin Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile kıyı alanlarında planlama ve uygulama ile ilgili görev ve yetkiler yeniden düzenlenmiştir. Bu KHK ile, "bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak" ve "kıyı ve dolgu alanları ile bu alanların fonksiyonel ve fiziksel olarak devamı niteliğindeki geri sahalarına ilişkin her tür ve ölçekteki etüt, harita ve planları yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak ve bunların uygulanmasını sağlamak" ÇŞB'nin görevleri arasında yer almıştır.[13] Böylece, Türkiye'de BKAY kavramı ilk kez bir yasal düzenleme içinde yer bulmuştur.

[8] T.C. Resmi Gazete. (1982). Turizmi Teşvik Kanunu. Kanun no: 2634, Kabul Tarih: 12/03/1982, Sayı: 17635 Tertip: 5 Cilt:21 Sayfa 262. Ankara, Madde 3,7.
[9] T.C. Resmi Gazete. (1985). İmar Kanunu. Kanun no: 3194, Kabul Tarih: 09/05/1985, Sayı: 18749 Tertip: 5 Cilt:24 Sayfa 378. Ankara, Madde 2.
[10] T.C. Resmi Gazete. (02/04/2013). Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. 28606.
[11] T.C. Resmi Gazete. (17/04/1990). 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, 20495, 1-4.
[12] 644 sayılı KHK yürürlükten kaldırılmış ve Bakanlığın kuruluşu Cumhurbaşkanlığı 1 nolu Kararnamesi ile gerçekleşmiştir.
[13] T.C. Resmi Gazete. (mükerrer) (04/06/2011). 644 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 27984.

2014 yılında yürürlüğe giren ve 3194 sayılı İmar Kanunu ile 644 sayılı KHK'nin ilgili maddelerine dayanılarak hazırlanan Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği ise, kıyı alanlarında bütünleşik planlama ve uygulama açısından önemli hükümler içermektedir. Yönetmelikte, BKAY değil, bütünleşik kıyı alanları planı (BKAP) olarak tanımlama yapılmış ve planların hazırlanması sürecindeki esaslara yer verilmiştir. "BKAP, kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planlar ile sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan; kıyı alanlarındaki fonksiyon ve faaliyetler ile kıyı alanlarına yönelik hedefler arasındaki uyumu sağlayan; sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda kıyı ekosisteminin korunmasını ve doğal kaynakların kullanımını gözeten; ulaşım türleri ile ilgili kıyıda yapılması gerekli altyapı tesislerini içeren; koruma ve kullanma dengesini sağlayacak biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1:25 000 veya 1:50 000 ölçekte şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan plan" olarak tanımlanmıştır.[14] Yönetmeliğin Mekansal Planlama kademeleri ve ilişkileri başlıklı 6. maddesinde ise; "BKAP mekansal planlama kademelenmesinde yer almayan, kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plan" olarak tanımlanmaktadır.[15] Söz konusu Yönetmelik, bu zamana kadar bütünleşik kıyı alanları konusuna yer verilen en kapsamlı yasal düzenlemedir. Ancak, kavramın BKAY olarak değil de, BKAP olarak tanımlanması, konunun bir yönetim süreci değil, bir plan türü olarak değerlendirildiği sonucunu doğurmaktadır. **BKAP'ın Stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde hazırlanması öngörülmekle birlikte, ölçeği ve planlama dili gibi özelliklerin tariflenmesi ile daha çok mekansal planlama ağırlıklı bir yaklaşım olarak değerlendirildiği söylenebilir**.

BKAP'ın Türkiye'deki mekansal planlama hiyerarşisi ve düzeni içinde bir yerde konumlandırılmayan ve kıyı alanlarındaki planlama ve uygulamaları yönlendirici nitelikte bir plan olması nedeniyle hukuki yaptırımı ve bağlayıcılığı açısından bir eksikliğin de beraberinde geldiğini belirtmek olanaklıdır. Öte yandan, Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde geçen kavram, tanım, ilke ve esaslar incelendiğinde; doğal kaynakların korunması, sürdürülebilir gelişme, sektörler ve faaliyetler arası uyumun ve eşgüdümün sağlanması, kamu yararı, katılımcı bir yönetim modelinin oluşturulması gibi BKAY'ın evrensel özellikleri ile örtüşen ilkelerin ilk kez dile getirildiği görülmektedir. Bu ilkelerin yasal düzenlemelerde yer bulması olumlu bir gelişmedir. Ancak bu ilkelerin gerçekleştirilebilmesi için yapılması gerekenler hakkında somut bir yaklaşıma yer verilmediği ve planların hazırlanması sürecinde ağırlıklı olarak kıyı yapıları üzerinde durulduğu görülmektedir. Türkiye'de BKAY ve planlaması konusunda önemli bir yasal düzenleme konumunda olan bu Yönetmelik, bu alanda yaratılacak farkındalığa katkı sağlamakla birlikte, yalnızca planlama odaklı bir yaklaşım sunması açısından sakıncalar barındırmaktadır. Zaten karmaşık yapıda olan mevcut düzendeki planlama ve uygulamaya ilişkin işlemlerde belirsizliklere yol açması söz konusudur.

Türkiye'de, kıyı alanlarının yönetimi ve planlamasını doğrudan olduğu gibi, dolaylı olarak da ilgilendiren yasa, KHK, yönetmelik gibi çok sayıda yasal düzenleme bulunmaktadır. Bu yasal düzenlemelerin kıyı alanlarında etkinlik içinde bulunan sektörlerin kendi kurallarını belirleme gereksinimi sonucunda kıyı alanlarının korunması, planlanması, işletilmesi ya da kullanılması amacıyla ortaya çıktığı görülmektedir.

4.2. Kurumsal Düzenlemeler

Türkiye'de kıyı alanları yönetimi ve planlaması ile ilgili kurumsal düzenlemeler yasal düzenlemelerde de olduğu gibi çok parçalı bir yapıdadır. Denizcilik, ulaşım, endüstri, enerji, güvenlik, turizm, doğa koruma, sit alanları, su ürünleri gibi alanlarda yer seçimi, planlama, uygulama, denetleme, yönetim planı, özelleştirme, arazi tahsisi, kiralama, inşaat izni, kullanma izni, irtifak hakkı, işletme gibi kıyı ile de ilgili olabilecek çeşitli konularda yasalar ile yetkilendirilmiş çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. 2011 yılında yeniden yapılandırılarak görev, yetki ve sorumlulukları belirlenen bu kurumlar arasında, birincil derecede yetkili ve sorumlu kurum ÇŞB'dir. Kıyı alanlarının planlanması ile ilgili görev, yetki ve sorumluluklar Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Genel Müdürlük, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile Uygulama Yönetmeliği kapsamında kıyı kenar çizgisinin deniz ve kara tarafındaki imar planlarına ilişkin iş ve işlemleri yürütmek ile bu planları onaylamak, kıyı alanlarının kara yönündeki arka alanı niteliğinde kalan alanlarda yürütülen imar planlama çalışmalar ile BKAP yapılması ve onaylanmasına ilişkin iş ve işlemleri yürütmekle görevlendirilmiştir. Ayrıca, Akdeniz'de BKAY Protokolü Ulusal Odak Noktası olma görevini de yürüten Genel Müdürlük tarafından Türkiye'nin Akdeniz'de BKAY Protokolüne taraf olmasının sağlanması, buna ilişkin orta ve uzun erimli eylem planının hazırlanması ve BKAY kapsamında yasal, idari ve hukuki kurumsallaşma ile kıyı alanları planlaması pratiğinin uygulamaya ivedilikle geçirilmesi amacıyla hazırlanan BKAY Strateji ve Eylem Planı Projesi 2013 yılında tamamlanmıştır.

Milli parklar, tabiat parkları, tabiat anıtları, tabiatı koruma alanları, doğal sit alanları, sulak alanlar, özel çevre koruma bölgeleri gibi alanların tespit, tescil, onay, değişiklik, ilan gibi iş ve işlemleri ise, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Öte yandan, Çevre Yönetimi

[14] T.C. Resmi Gazete. (14/06/2014). Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, 29030.
[15] T.C. Resmi Gazete. (14/06/2014). Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, 29030.

Genel Müdürlüğü ve Çevresel Etki Değerlendirmesi, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü tarafından deniz koruma ve kirliliğinin izlenmesi faaliyetleri ile kıyı alanlarında yapılacak yapı ve tesislere ilişkin çevre etki değerlendirmesi işlemleri yürütülmektedir. ÇŞB bünyesinde kurulan birimler incelendiğinde, mekansal planlama ve çevre faaliyetleri olarak ikiye ayrılmış sektörel nitelikli bir kurumsal yapılanma görülmektedir.

Türkiye'de henüz BKAY konusunda yatay ve dikey kurumsal bütünleşmeyi sağlayan bir organizasyona sahip olunmadığı görülmektedir. Bunun için kurumlar arası eşgüdümü sağlayacak öncü bir yapılanmaya gereksinim vardır. Her ne kadar verilen görevler itibariyle bu görevi ÇŞB üstlenmiş olsa da; uzmanlaşma, insan kaynağı, teknik donanım gibi eksikleri bulunmaktadır. Bu nedenle, konu özelinde doğrudan çalışmalar yapabilecek ya da bu çalışmaları yönlendirecek, bakanlık ya da bakanlıklar üstü düzeyde, tüm sektörler, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve kurumlar arasında eşgüdümü sağlayabilecek, güçlü ve etkili bir merkezi kurum, kurul ya da kuruluşun yaşama geçirilmesi gerekmektedir. Öte yandan, yerel düzeyde de özellikle uygulama ile izleme ve denetleme faaliyetlerini yürütecek birimlere gereksinim duyulmaktadır.

Türkiye'de, ÇŞB'nin yanı sıra kıyı alanları yönetimi ve planlaması ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili görev, yetki ve sorumlulukları olan diğer kurum ve kuruluşlar olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, belediyeler ve il özel idareleri sıralanabilmektedir. Bu kurum ve kuruluşlar arasında ÇŞB, BKAY ve planlaması açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye'nin henüz BKAY konusunda tüm bu kurum ve kuruluşlar ile ilişki kurabilen bir organizasyona sahip olmadığı görülmektedir.

4.3. Planlama

Türkiye'de kıyı alanlarında çok sayıda, farklı özellik ve ölçeklerde planlama çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmaları, arazi kullanım ve yapılaşmaya yön veren *mekânsal* ve *stratejik* planlama çalışmaları olarak iki grupta ele almak olanaklıdır. Kıyı alanları ile ilgili olarak imar planları ve çevre düzeni planları mekansal planlama çalışmalarını, BKAY ve planlaması ise stratejik planlama çalışmalarını oluşturmaktadır. Bu çalışmaların yanı sıra, kıyı alanlarında çeşitli sektörlerin çalışmalarına yön veren tematik sektörel planlar ve strateji planları da bulunmaktadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarında planlama, uygulama ve denetim sürecine ilişkin planlama çalışmaları 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulamasına Dair Yönetmelik çerçevesinde yürütülmektedir. Bu kapsamda, kıyı alanları, doldurma yolu ile elde edilen dolgu alanları ve sahil şeritlerinde yapılması istenilen uygulamalar için imar planı yapılması zorunlu tutulmuştur. İlgili kurum ve kuruluşlar tarafından hazırlanan imar planı teklifleri, ÇŞB tarafından incelenmekte ve sonuçlandırılmaktadır. Kıyı Kanunu kapsamı dışında olan sahil şeridi gerisinde kalan alanlara ilişkin planlama süreci, 3194 sayılı İmar Kanunu çerçevesinde ilgili kurumlar tarafından yürütülmektedir. Bu nedenle, Kıyı Kanunu kapsamındaki alanlar ile kara tarafındaki devamı niteliğindeki alanlar birbirinden bağımsız ve kopuk bir biçimde planlanmaktadır. Çevre düzeni planlarında ise, kıyı alanlarına yönelik olarak yalnızca yasal düzenlemelere uyulması hususuna vurgu yapılmakta ve kıyı alanlarına ilişkin mevcut imar planları çevre düzeni planlarına işlenmektedir.

Türkiye'de kıyı alanlarında mekansal planlama çalışmaları, kurumsal ve yasal düzenlemelerdeki karmaşık ve parçalı yapının bir yansıması olarak ortaya çıkmaktadır. Kıyı Kanunu'na göre tanımlanan alanlarda planlama; belirli dar bir alanda ve yalnızca arazi kullanım kararları içeren, talebe yönelik bir biçimde, imar planları yolu ile alt ölçekli ve parçacı bir yaklaşım çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle, iki önemli sorun ortaya çıkmaktadır. **Birincisi, Kıyı Kanunu kapsamındaki alanlar ile devamı niteliğindeki kara tarafına ilişkin alanlar, farklı yasalarla, farklı kurumlar tarafından, farklı planlar elde edilerek yapılmaktadır. İkincisi, çok uzun ve farklı özelliklerde kıyı yapılarına sahip olmasına karşın, üst ölçekli bölgesel stratejiler içeren bir yaklaşımın mekansal planlama sistemi içinde olmayışıdır.** Tüm bu nedenlerden dolayı, birbiri ile işlevsel olarak ilişkili olmayan, çevreye uyumsuz kıyı yapı ve tesislerinin bir arada olduğu alanlar ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'de kıyı alanlarının yeni bir yaklaşım ve model çerçevesinde planlanması ve bu alanların yalnızca kıyı ve sahil şeridinden oluşan bir alan değil, bir bölge olarak ele alınması ve bölge planlama anlayışı ile planlanması gerekliliğinden yola çıkılarak BKAY çalışmaları başlatılmıştır. Bu amaçla, kıyı alanlarının bütünleşik olarak üst ölçekten planlanmasına ilişkin projelerin hayata geçirilmesi için, 2007 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından İzmit Körfezi (Kocaeli-Yalova) ve İskenderun Körfezi (Adana-Mersin-Hatay) kıyı alanları pilot projeler olarak belirlenmiştir. Pilot çalışma olarak başlatılan bu projeler, Türkiye'de bir BKAY girişiminin ilk kez bir bakanlık tarafından yürütülmesi açısından oldukça önemli bir gelişme olmuştur.

2011 yılı, BKAY ve planlama çalışmalarının gelişimi açısından önemli bir yıl olmuştur. 2008 yılında onaylanan 1: 50 000 ölçekli İzmit Körfezi Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi için şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına ve kamu yararına uyarlık bulunmadığı sonucuna varıldığı öne sürülerek iptal kararı verilmesi istenilmiş ve 2011 yılında Danıştay kararı ile iptal edilmiştir.[16] Bilirkişi raporunda Planın genel yaklaşımı ve kapsamına ilişkin olarak; alt ölçekli planların bu plana uygun olarak ele alınması gerektiği ifadesinin belirsizlik yarattığı, kıyı ve kıyının geri kalan alanındaki kullanımlar ve farklı düzeylerdeki planlama çalışmaları arasında eşgüdümü sağlamaktan uzak ol-

[16] Danıştay 6. Dairesi'nin 29.06.2011 tarihli ve E. 2009/886 ve K. 2011-2556 Sayılı Kararı.

duğu ve bu nedenle bütünselliği sağlayamadığı, diğer planlama kararları ile çeliştiği gibi nedenler ortaya konulmuştur.[17] Planın iptal olmasına neden olan gerekçeler incelendiğinde, Türkiye mekansal planlama hiyerarşisi içinde bir plan olarak değerlendirilmeye çalışıldığında diğer ölçeklerdeki planlar ile ilişkisinin ve planlama dilinin yeterince anlaşılamadığı görülmektedir. Aynı zamanda, iptal kararı ile birlikte bu planlama çalışmalarının güçlü bir yasal dayanağının ve yaptırım gücünün bulunmadığı da ortaya çıkmıştır. Dönem itibari ile BKAY ve planlaması ile ilgili herhangi bir yasal düzenlemenin bulunmaması, bunun en önemli nedeni olarak gösterilebilir.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde belirtilen BKAP tanımı ile Türkiye'deki BKAY ve planlaması çalışmalarının bir planlama aracı olarak görüldüğü anlaşılmaktadır. Ancak mekansal plan dilinde ve hükmünde olmayan, yasal olarak güçlenmekle birlikte yaptırım açısından eksik bir plan türü olarak yürürlük kazanmıştır. Ayrıca, bundan sonra revize edilen önceki çalışmalar ve hazırlanan yeni çalışmalar bu tanım ile onaylanmaya başlanmıştır. Bu çalışmalar ile kıyı alanlarına ilişkin tüm planlama ve uygulamalara girdi sağlanması, kıyı kenar çizgisinin kıyı ve deniz tarafına ilişkin karar ve stratejiler üretilerek ilgili idareleri bağlayıcı, sahil şeridi ve kara tarafına ilişkin getirdiği stratejilerle de ilgili idarelerin uygulamalarına yol gösterici planlar elde edilmesi beklenmektedir.[18] Bu planlama çalışmaları sonucunda, halihazırda 1:25 000–1:50 000 arası ölçeklerde grafik gösterime sahip şemalar ve paftalar, açıklama raporları ve plan hükümleri ile bir yönetim modeli de ortaya konulmaktadır.

Bakanlık düzeyinde yaklaşık 10 yıldır yürütülen BKAY ve planlaması çalışmalarının tüm Türkiye kıyı alanları için tamamlanması hedeflenmektedir. Geçen bu süreçte, hem plan yapım aşamasında, hem de davaya konu olan planlardan edinilen deneyimlere ve dünyadaki gelişmelere bağlı olarak yasal ve kurumsal birtakım gelişmelerin olduğu ve çalışmaların da bu doğrultuda gelişerek güncellendiği görülmektedir. Türkiye için yeni bir konu olan BKAY ve planlamasının zaman içinde başka değişiklikler de geçirmesi beklenmektedir. Bu nedenle, bu çalışmalardan etkili sonuçlar elde edilebilmesi için geleceğe ilişkin iyi kurgulanmış yol gösterici nitelikte bir belgeye gereksinim bulunmaktadır.

Türkiye'de kıyı alanlarının yönetimi ve planlanması ile ilgili yönetsel konulara çok sayıda belgede rastlamak olanaklıdır. Kalkınma planlarında, kıyı alanları yönetimi ve planlaması konusu çok ayrıntılı olarak yer almasa da, çevre, yerleşme ve kentleşme gibi başlıklar altında ele alındığı görülmektedir. Örneğin, VI. (1990-1994) Beş Yıllık Kalkınma Planı, kıyı alanlarına yönelik doğrudan düzenlemeler getiren ilk kalkınma planı olarak göze çarpmaktadır. Çevre sorunları başlığı altında, kıyı şeridinin yararlı ve ekonomik fayda elde edilmesinde kullanılması amacıyla öncelikli kamu yararını gözeten bir master plan hazırlanacağı belirtilmiştir (Uçlar, 2012). Bu süreçte, 1992 yılında gerçekleştirilen Rio Konferansı'nın etkili olduğu görülmektedir.

IX. (2007-2013) Kalkınma Planı'nda, stratejik mekansal planlama yaklaşımının da etkisiyle, kıyı alanları için ayrıca Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi başlıklı bir bölüme yer verilerek bütün kıyı alanları için uluslararası yükümlülükler dikkate alınarak bütünleşik yönetim planlarının hazırlanması ve uygulamaya geçirilmesi gerekliliği vurgulanmıştır (DPT, 2006). X. (2014-2018) Kalkınma Planı'nda ise, kıyı mevzuatının kıyı alanlarına yönelik konularda temel düzenleyici rolü olmakla birlikte kıyı alanlarının bütünleşik yönetimi ve planlanması açısından yeterli olmadığı ve kıyı alanları ile ilgili karar mekanizmalarının çok sayıda kurum ve kuruluşun yetkileri içinde sektörlere ve alanlara göre ayrışmış olmasının bütünleşik bir yönetim ve planlama yaklaşımını engellediği belirtilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013). X. Kalkınma Planı ile diğer planlardan farklı olarak BKAY ve planlamasının, mekânsal planlama başlığı altında ele alındığı ve özellikle yönetsel konulara önem verildiği görülmektedir.

Uluslararası gelişmelerin yansımaları sonucunda özellikle 1990 sonrasında Türkiye'de de önemli yasal, kurumsal ve planlama ile ilişkili gelişmelerin yaşandığı görülmektedir. Ancak Türkiye'nin uluslararası gelişmelere uzak kalmamakla birlikte yeteri kadar da dahil olamadığı sonucuna varmak da olanaklıdır. Akdeniz ve Karadeniz Havzası'nın önemli bir ülkesi olarak Türkiye'nin, Akdeniz Eylem Planı, Karadeniz Çevre Programı ve Barselona Sözleşmesi gibi girişimlere dahil olduğu ve bu doğrultuda kurumsal ve yasal birtakım iç düzenlemelere gidildiği görülmektedir. Öte yandan, Akdeniz ülkeleri genelinde BKAY Protokolü gibi önemli belgelerin henüz benimsenmediği görülmektedir. Uygulamaya yönelik ise özellikle Akdeniz Havzası'nda yürütülen pilot çalışmalar arasında Türkiye'den de alanlar seçildiği görülmektedir. Özgün yapılarından dolayı ülkeler arasında karşılaştırma yapmak güç olmaktadır. Ancak Avrupa Birliği üyesi ülkelerin, üye olmanın getirdiği birtakım yükümlülüklerin yerine getirilmesi ve sahip oldukları katılım kültürü gibi nedenlerden Türkiye'den daha gelişkin BKAY ve planlaması çalışmaları olduğunu söylemek olanaklıdır. BKAY ve planlamasının evrensel normları çerçevesinde Türkiye'nin sorunlarının ve eksikliklerinin tespit edilmesi ve bu doğrultuda gerekli somut adımların atılması bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır.

5. Yöntem

Ekolojik değerlerin korunması ile ekonomik çıkarların yarattığı baskının oluşturduğu çatışmayı, sürdürülebilirlik ilkesi

[17] Danıştay 6. Dairesi'nin 29.06.2011 tarihli ve E. 2009/886 ve K. 2011-2556 Sayılı Kararı.

[18] Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması Çalışmaları. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü. URL: http://www.webcitation.org/query?url=https%3A%2F%2Fwww.csb.gov.tr%2Fgm%2F mpgm%2Findex.php%3FSayfa%3Dsayfa%26Tur%3Dwebmenu%26Id%3D11625&date=2017-04-11 (erişim tarihi: 11/04/2017).

doğrultusunda dengeleyebilecek ve akılcı bir yöntem ile ele alabilecek yönetsel ölçütlerin geliştirilerek gelecekte daha etkin ve başarılı bir BKAY'ın ortaya konulması, sürecin ilk ve en önemli adımı olarak değerlendirilmelidir. Bu çalışmada bu ölçütlere temel oluşturacak ulaşılması beklenen amaç ve hedefler belirlenip, bu amaç ve hedefler üzerinden mevcut durumun değerlendirilmesi ve önerilerin geliştirilmesi yoluna gidilmiştir. Türkiye'de ulaşılması beklenen bu amaç ve hedefler, bu hedeflerin varlığı, etkinliği, yeterliliği ve işlevselliği gibi açılardan değerlendirilebilecek nitelikler taşımaktadır. Bu nedenle, BKAY sürecinin yönetsel boyutu, yapısı gereği nitel araştırmaya daha uygun bir alan olarak değerlendirilmiş ve "olgu ve olaylar ile aralarındaki karmaşık ilişkinin kendi bağlamı içinde yorumlanmasına" olanak veren nitel araştırma tekniklerine başvurulmuştur (Özkalp, 2016). Bu doğrultuda ilk olarak nitel veriler çerçevesinde amaç ve hedefler belirlenmiş; bu amaç ve hedefler referans alınarak mevcut duruma ilişkin bir değerlendirme yapılması ve bu değerlendirmenin de göz önünde bulundurularak Türkiye'ye özgü öneriler geliştirilmesi yöntemi tanımlanmıştır. Bu yöntemin gerçekleşebilmesi için ise, yorum ve görüşlere gereksinim duyulmuş ve bu nedenle derinlemesine görüşme yöntemi seçilmiştir. Bu doğrultuda uzmanları yönlendirecek bilgilerin ve uzmanlara yöneltilecek belirli başlıklar altında soruların yer aldığı bir görüşme föyü hazırlanmış ve BKAY konusunda çalışmalarda bulunmuş ya da bulunan uzman niteliğinde olabilecek kişilerle görüşmeler yapılmıştır. BKAY ile ilişkili önemli başlıklar siyasal, yasal, kurumsal düzenlemeler ile birlikte BKAY planları ve uygulamaları, katılım, bilgi/farkındalık/eğitim ve araştırma ile izleme/değerlendirme olarak belirlenmiştir.

Bu başlıklar altında görüşme yapılan uzmanlara, Türkiye için belirlenen amaç ve hedefler sunulmuş, mevcut durum hakkında bilgilendirme yapılmış, mevcut durumun sorun ve eksiklikleri ile bu sorun ve eksikliklerin giderilmesine yönelik yapılması gerekenler ile ilgili olarak önerilerin geliştirilmesine yönelik sorular yöneltilmiştir. Bu başlıklar, çalışmada BKAY ile ilgili olarak dünya üzerinde bugüne kadar yapılan kuramsal ve uygulamaya yönelik çalışmalardan elde edilen sonuçların ortak özelliklerinden yararlanılarak ortaya konulmuştur.

Çalışmanın hedefi ile paralel olarak BKAY ile ilişkili yasal, kurumsal ve planlama ile ilgili olduğu konuların yeterli olup olmadıklarını belirlemek üzere 24 uzman ile derinlemesine görüşme yapılmıştır. Görüşme yapılan uzmanların seçiminde ise, BKAY konusunda kuramsal ya da uygulamaya yönelik çalışmalar yürütmüş ya da bu çalışmaların içinde yer almış kişilerden iletişim kurulabilecek kişiler tespit edilmiştir. BKAY'ın yönetim boyutunu inceleyen çalışma konusu çok sayıda çalışma alanını ve disiplinini ilgilendirdiği için tespit edilen kişilerin olabildiğince farklı sektör ve dallardan, farklı kuruluşlardan ve farklı uzmanlık alanlarından dengeli bir biçimde seçilmesine özen gösterilmiştir. Bu amaçla, üniversite ve enstitülerin deniz bilimleri, kıyı mühendisliği, çevre bilimleri, su ürünleri, ziraat, kamu yönetimi ve şehir ve bölge planlama bölümlerinden; bakanlıklar ve yerel yönetimlerden; kıyı ve deniz ile ilgili koruma ve araştırma etkinlikleri yürüten dernek ve vakıflardan; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ve Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF) gibi uluslararası kuruluşlardan uzmanlar ile iletişime geçilmiştir. Bunun yanı sıra Deniz Ticaret Odası ve kalkınma ajansı gibi kuruluşlarla da bağlantı kurulmuştur. Görüşme için seçilen bu kişiler, akademik çevre, kamu kuruluşları, planlama büroları, sivil toplum kuruluşları ve uluslararası kuruluşlar olmak üzere beş grupta sınıflandırılmıştır. Meslek odaları sivil toplum kuruluşları grubunda, kalkınma ajansı ise kamu kuruluşları grubunda değerlendirilmiştir.

Uzmanlardan öncelikle genel başlıklar altında mevcut durumu değerlendirmeleri istenmiş ve likert ölçeği kullanılarak bir yeterlilik sıralaması elde edilmiştir. Mevcut durum değerlendirmesinde yanıtlar, yanıt yok, yeterli değil, kısmen yeterli ve yeterli olarak sınıflanmış ve likert ölçeği indeksi ile ağırlıklarına göre sıralanmıştır. Likert ölçeği indeksi, yanıtlar için oluşturulan seçeneklerdeki kişi sayılarının cevaplara göre sırasıyla 0, 1, 2, 3 değerleri ile çarpılarak toplanan sonucun toplam görüşülen kişi sayısına bölünmesi ile hesaplanan bir sıralama indeksidir.

Daha sonra da Tablo 1'de de sıralanan 24 adet açık uçlu soru yardımıyla yanıtların ortak baskın özellikleri ile özgün yönlerinin öne çıkarılması sağlanmıştır. Bu değerlendirme sonuçları göz önünde bulundurularak geleceğe yönelik önerilerin belirlenmesi amacıyla oydaşma sağlanan konular ile farklı bakış açılarının bulunduğu konuların neler olduğu saptanmaya çalışılmıştır.

6. Araştırma Bulguları

Likert ölçeği ile yapılan sıralamaya göre yasal düzenlemelerin göreli olarak diğer başlıklardakilerden daha yeterli olduğu sonucuna varılmıştır (Tablo 2). Bu başlığı BKAY Planları ile siyasal düzenlemelerin yeterlilikleri izlemektedir. Kurumsal düzenlemeler, bilgi/farkındalık/eğitim ve araştırma ile izleme/değerlendirme ile katılım başlıkları için hiçbir uzmanın yeterli olduğu yönünde yanıt vermediği ve likert ölçeği indeksinin de diğer üç boyuttan daha düşük olduğu belirlenmiştir. Türkiye'de BKAY ve planlamasının yönetsel açıdan yeterliliğinin genel anlamda çok düşük düzeyde olduğunun düşünüldüğü gözlemlenmektedir.

Sonraki bölümlerde görüşmelerde açık uçlu sonuçlara verilen yanıtlar kapsamında mevcut durum değerlendirmesinin detayları verilmektedir.

6.1. Siyasal Düzenlemeler

BKAY ve planlaması ile ilgili siyasal düzenlemeler başlığı altındaki en önemli eksikliğin belirli bir *kıyı politikası ve vizyonunun* olmayışı olarak görülmektedir. Hangi politik çerçeve içinde, hangi aktörlerin söz sahibi olacağı belirsiz durumdadır. Diğer

Tablo 1. Belirlenen başlıklar kapsamındaki sorular

Başlıklar	Sorular
Siyasal düzenlemeler	1. BKAY ve Planlamasında ne tür bir yaklaşım ve vizyon benimsenmeli?
	2. Hangi ilke ve stratejiler ele alınmalı?
	3. BKAY hangi yönetsel düzeyde (ulusal, bölgesel, yerel) ele alınmalı?
	4. BKAY hangi düzeydeki aktörler tarafından düzenlenmeli?
	5. BKAY ile ilgili hangi düzenlemeler kısa, hangi düzenlemeler uzun erimde ele alınmalı?
Yasal düzenlemeler	6. Nasıl bir yasal düzenlemeye gidilmeli?
	(Mevcut yasaların revize edilmesi veya BKAY özelinde yasal düzenleme oluşturulması gibi)
	7. Eğer BKAY için bir yasal düzenleme yapılması gerekiyorsa içeriği nasıl olmalı?
	8. İzinli ve yasaklı faaliyetler ile aktörlerin yetki alanları nasıl ve neye göre tanımlanmalı?
	9. Hangi amaç, kapsam, içerik ile sınırlar çerçevesinde hazırlanmalı?
	10. Uluslararası boyuttaki belgeler ile yasal düzenlemelere bir katkı sağlanabilir mi?
Kurumsal düzenlemeler	11. Ne tür yöntem ve mekanizmalar izlenmeli?
	12. Hangi yönetsel düzeyde (ulusal, bölgesel, yerel) bir koordinasyon organı/organizasyon kurgulanmalı?
	13. Hangi aktörlere, (merkezi, yerel, sivil toplum kuruluşları vb.) ne tür yetkiler verilmeli?
BKAY planları ve uygulamaları	14. Alana özgü yaklaşım, eylem ve stratejiler nasıl belirlenmeli?
	15. Statüsü, yaptırım gücü, özellikleri ve içeriği nasıl olmalı?
	16. Coğrafi sınırları, planlama dili (mekansal, stratejik vb.) ve ölçeği ne olmalı?
	17. Planlama çalışmaları, hangi aktörler tarafından, (merkezi, yerel vb.) hangi yönetsel düzeyde (ulusal, bölgesel, yerel) ve hangi erimde (kısa, orta, uzun) yürütülmeli?
Katılım	18. Katılımın en yüksek düzeyde, en etkili bir biçimde sağlanabilmesi ve sivil toplum kuruluşlarının daha aktif olabilmesi için ne tür yöntemler izlenmeli?
	19. Hangi düzeyde, (ulusal, bölgesel, yerel) hangi aktörler (merkezi, yerel, sivil toplum kuruluşlarının, üniversiteler vb.) tarafından nasıl bir organizasyon/mekanizma tariflenmeli?
Bilgi, farkındalık, eğitim ve araştırma	20. Bilgi ve farkındalığın arttırılması için hangi düzeyde (ulusal, bölgesel, yerel) hangi aktörler (merkezi, yerel, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler vb.) tarafından ne tür etkinlikler yapılmalı? (yayınlar, medya, eğitim programları vb.)
	21. BKAY ile ilgili bilimsel araştırmaların arttırılması ve bu alanda uzmanlaşmanın sağlanması için nasıl bir yol izlenmeli ve ne tür düzenlemelere (yasal, kurumsal, akademik vb.) gidilmeli?
İzleme ve değerlendirme	22. Etkin bir izleme ve değerlendirme sistemi kurulabilmesi için hangi uygulama araçları kullanılmalı ve nasıl bir yöntem ya da yönetim modeli benimsenmeli?
	23. Hangi yönetsel düzeyde (ulusal, bölgesel, yerel) nasıl bir organizasyon kurgulanmalı? (danışma birimleri, izleme birimleri vb.)
	24. Hangi aktörler (merkezi, yerel vb.) hangi erimde (kısa, orta, uzun) ne tür görevler üstlenmeli?

Tablo 2. Mevcut durumun yeterliliğinin likert ölçeği ile karşılaştırılması

Başlıklar	Yanıt yok (%)	Yeterli değil (%)	Kısmen yeterli (%)	Yeterli (%)	Likert indeksi
Yasal düzenlemeler	45,8	29,2	16,7	8,3	0,88
BKAY planları	50,0	29,2	16,7	4,2	0,75
Siyasal düzenlemeler	41,6	50,0	4,2	4,2	0,71
Kurumsal düzenlemeler	33,3	62,5	4,2	0,0	0,71
Katılım	41,6	50,0	8,3	0,0	0,67
Bilgi, farkındalık, eğitim ve araştırma	45,8	45,8	8,3	0,0	0,63
İzleme ve değerlendirme	58,3	37,5	4,2	0,0	0,45

önemli eksiklik ve sorunların başında ise; belirli bir eşgüdüm mekanizmasının olmaması, uygulama aşamalarının hayata geçirilememesi, ilgili aktörler arasında yetki karmaşası olması, bilgi ve uzmanlaşma eksikliği olması ile yeterli düzeyde katılım olmaması gibi hususlar gelmektedir. Bu nedenle öncelikle izlenecek yolun kapsamlı ve açık bir biçimde ortaya konulması gerekmektedir. Bu kapsamda görüşmelerden elde edilen bilgilere göre yapılması gerekenler şu şekildedir:

- İlgili kesimlerden uzman kişiler ve tüzel kişiler bir araya getirilerek kıyı politikası için uzun erimli ülke vizyonu belirlenmelidir. Bu vizyon çerçevesinde ulaşılması gereken hedefler ile bu hedeflerin değerlendirilmesini sağlayacak ölçütler belirlenmelidir.
- Çevre duyarlı ve sürdürülebilir bir yaklaşım ile birlikte katılımcı bir kıyı yönetim modelinin hayata geçirilmesi benimsenmelidir.
- Ulusal düzeyde yürütülecek çalışmalara ilişkin aşamalar ve bu aşamalardan sorumlu aktörlerin işlevleri açıkça tanımlanmalıdır.
- Akdeniz'de BKAY Protokolü gibi uluslararası belgeler doğrultusunda ulusal ilke ve stratejiler belirlenmeli ve bu stratejilerin kalkınma planları, master planlar, strateji belgeleri, eylem planları gibi sektörlere yön veren belgelere yansıtılması sağlanmalıdır.
- Oluşturulacak strateji belgesinin yanı sıra tüm kıyı alanlarının profilleri çıkarılmalı ve alt bölgeler oluşturularak teknik analizleri içeren bir envanter çalışması yapılmalıdır. Bu envanter çalışmasında, kıyı alt bölgelerinin ekolojik, çevresel, fiziksel, oşinografik vb. açıdan özellikleri belirlenmelidir.

6.2. Yasal Düzenlemeler

BKAY ve planlamasının etkinliğinin sağlanabilmesinin ön koşutu olan yasal düzenlemeler konusunda Türkiye'de bir birikime sahip olunulduğu görülmekle birlikte, bu yasal düzenlemelerin nitelik açısından eksikliklerinin olduğu söylenebilir. Kıyı alanları ile ilgili çok sayıda yasal düzenlemenin olması, bu düzenlemelerin çelişkiler barındırması; BKAY, kıyı ve ilgili tanımların belirsizliği; kıyıların korunması ile ilişkili düzenlemelerin olmaması mevcut düzenlemelerin eksiklikleri olarak saptanmıştır.

Yapılan derinlemesine görüşmelerden elde edilen bilgiler ışığında yapılması gerekenler aşağıda sıralanmaktadır:

- Akdeniz'de BKAY Protokolü başta olmak üzere uluslararası belgeler ve ilkeler doğrultusunda, BKAY ve planlamasında izlenecek stratejilerin, amaç ve hedeflerin, kurumsal düzenlemelerin, sınırlılıkların, izinli ve yasaklı faaliyetlerin, izleme ve değerlendirme faaliyetleri ile katılım sürecinin genel hatlarıyla belirlendiği bir yasa hazırlanmalıdır.
- Bu yasa, kıyı alanlarını kara ve su tarafı ile birlikte ele alan ve çevresel değerleri göz önünde bulunduran bir yaklaşım ile hazırlanmalıdır.
- Kıyı bölgeleri ve koruma statüleri açıkça tanımlanmalıdır.
- Bu doğrultuda ikincil yasal düzenlemeler yapılabilir ve ilgili diğer yasalarda değişiklikler yapılarak bu çerçeve yasanın işlerliğinin artması sağlanabilir.
- Kıyı alanlarını ilgilendiren plan, proje, strateji belgesi, master plan, eylem planı gibi tüm çalışmaların ilgili kurumların kuruluş kanunları ile değil, bu çerçeve yasa ile hazırlanması sağlanmalıdır.

6.3. Kurumsal Düzenlemeler

Bu başlık altında yerine getirilmesi gereken önemli husus kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmasıdır. Bunun sağlanması için de yeni kurumsal düzenlemelere gereksinim olduğu açıktır. Türkiye'deki, kıyı alanları yönetimi ve planlaması ile ilgili kurumsal düzenlemeler çok parçalı bir yapıya sahiptir. Bu konudaki en belirgin sorunların başında da, kurumlar arası yatay ve dikey eşgüdümü sağlayacak somut bir yapının olmaması ile kurum ve kuruluşlar arasında yetki karmaşasının yaşanması gelmektedir. Özel sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve diğer paydaşlar arasında da eşgüdümü sağlayacak organizasyonlara gereksinim vardır. Bu kapsamda görüşmelerden elde edilen öneriler aşağıdaki gibidir:

- Öncelikle dikey ve yatayda eşgüdümü sağlayacak merkezi bir kuruluş belirlenmelidir. Bu kuruluş ulusal ve yerel düzeydeki tüm aktörleri bir araya getirebilecek nitelikte olmalıdır.
- Bu kuruluş, ÇŞB gibi bakanlık düzeyinde mevcut yapı içinde bir kuruluş olabileceği gibi bakanlıklar üstü ya da bakanlıklar arası bir kurul, konsey, ajans gibi bir yapı da olabilir. Ancak mevcut düzende bu durum oldukça güçtür. Bu nedenle en etkili yapının kurumlar arası bir kurul olacağı öngörülebilir.
- Bu kurulun kamu kurum ve kuruluşları tarafından belirlenecek temsilcilerin yanı sıra sivil toplum ve meslek kuruluşları ile üniversitelerden de temsilcilere sahip olması sağlanmalıdır. Bu yapının, daha çok karar alma konusunda danışma görevi yapması, sekretaryasının ise ÇŞB tarafından yapılması uygun gözükmektedir.
- Aynı şekilde merkez ile doğrudan temas halinde olabilecek yerel birimler de tanımlanmalıdır. Bu birimler valilikler ve belediyeler içinde kurulabilir. Bu birimlerin daha çok proje bazında işlemleri yürütecek, izleme ve değerlendirme çalışmalarını yerinde yapabilecek eylem odaklı bir nitelikte olması sağlanmalıdır.

6.4. BKAY Planları ve Uygulamaları

Türkiye'de BKAY süreci ile ilgili üzerinde en çok durulan ve birikim oluşmuş olan konunun planlama olduğu görülmektedir. Özellikle son on yılda planların hazırlanması aşamasında yoğun çaba gösterilse de, bu planların uygulanmasında sorunlar yaşanmaktadır. Bunun en önemli nedeni de, planların rehber niteliğinde ve yaptırım gücüne sahip olmayan nitelikte olmasıdır. Ayrıca, planların alt ölçeklerde belirsizlikler yaratması, uy-

gulamanın yeteri düzeyde gerçekleştirilememesi, çok merkezi, üst ölçekli ve büyük alanları kapsayacak biçimde hazırlanması ve çevresel değerleri koruma açısından yeterli olmaması gibi nedenler de planların uygulanmasında sorunlara sebep olmaktadır. Bu kapsamda görüşmeler ışığında aşağıdakiler önerilmektedir:

- Öncelikle BKAP yaptırımına ilişkin yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Kıyı alanlarında uyulması gereken stratejileri belirleyen bu planlara aykırı işlemlerin yapılmasının önüne geçilmesi için sorumlu tüm yetkili kurum ve kuruluşlar için bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Planlar hazırlanırken yalnızca kıyı yapılarının yapılmasını düzenleyen mekansal planlamaya değil, biyolojik çeşitlilik ve ekosistem açısından da kararlar getiren strateji ve eylemlere de öncelik veren yönetim planlamasına da önem verilmelidir.
- Çok genel strateji ve eylemlerin yer aldığı ve plan sınırlarının çok büyük alanları kapsadığı görülen bu çalışmaların alt bölge bazında daha ayrıntılı plan ve projeleri de ortaya konulmalıdır. Böylece genel kararlar üst ölçekte, yere özgü kararlar alt bölge ölçeğinde belirlenmelidir. **Bu kapsamda yerel yönetimler ya da ilgili idareler tarafından bulunduğu bölge için bütünleşik imar planı çalışmaları yürütülebilir**.
- Ölçek konusu planlama sınırına ve yere özgü koşullara göre esnek tutulmalıdır.
- **Planlama çalışmaları merkezi düzeyde yürütülmeli, ancak uygulama konusunda yerelde yetkili kılınacak birimler sorumlu tutulmalıdır**.
- Plan kapsamında öneri niteliğinde kararlar değil, uyulması zorunlu kurallar belirlenmelidir.
- Planlama dili şematik olmalı, ancak simgesel gösterimlerin yanı sıra koruma bölgeleri, hassas alanlar, özel bölgeler daha açık gösterilmelidir.

6.5. Katılım

BKAY sürecinin etkin olabilmesi için farklı aktörlerin katılımının sağlanması çok önemlidir. Görüşmelere göre, Türkiye'de katılımın yeterli düzeyde olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bunun nedenleri olarak ise; genel olarak yönetim süreçlerine katılım düzeyinin düşük olması, ilgili aktörlerin yeteri kadar bilgilendirilmemesi, katılımı sağlayacak organizasyonların eksikliği ve katılımın yalnızca bilgilendirme ve görüş alma düzeyinde kalması görülmektedir. Bu kapsamda görüşmelerden elde edilenler aşağıdaki gibidir:

- Karar alma süreçlerinde saydamlık sağlanmalı, bu süreçlerin yalnızca bilgilendirme ve görüş alma düzeyinde değil aktif katılıma olanak verecek düzeyde olması sağlanmalıdır.
- Katılım süreçleri yasal düzenlemeler ile de desteklenerek tanımlanmalı ve bu süreçte paydaşlara ne tür görev ve yetkilerin dağıtılması gerektiği belirlenmelidir.
- Katılımın genel olarak yerelde çözülmesi gereken bir konu olduğu ve bu konuda öncü organizasyonların sivil toplum kuruluşları olmasından yola çıkılarak bu kuruluşlar ile kamu kuruluşları ve üniversitelerin işbirliği içinde yerel düzeyde örgütlenmelerin oluşturulmasına olanak verilmelidir. Kent Konseyi ve Yerel Gündem 21 gibi oluşumlar ile sürekli ve etkin bir kurumsal yapı elde edilebilir.
- Sivil toplum kuruluşlarının izleme ve denetim konularında sınırlı da olsa yetkileri olmalıdır ve planlama süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.
- Doğrudan katılımın yanı sıra bilgi teknolojileri, dijital ortam, sosyal medya ve anketler yoluyla da özellikle toplumun katılımının sağlanabileceği uygulamalar yaşama geçirilmelidir.

6.6. Bilgi, Farkındalık, Eğitim ve Araştırma

Görüşmeler ışığında BKAY ve planlaması ile ilgili tüm konuların Türkiye'de yeteri kadar gündeme getirilmediği ve önemsenmediği sonucuna ulaşmak mümkündür. En önemli sorun ise, uzmanlar da dahil olmak üzere farkındalık düzeyinin yeterli olmamasıdır. Diğer önemli sorunları ise; ilgili kesimler ile toplumda yeterli bilgi/bilinç/farkındalık düzeyinin olmaması, bilimsel araştırmaların ve araştırma olanaklarının kısıtlı olması, konuya yeterli önemin ve ilgilinin verilmemesi, sivil toplum kuruluşlarının yeteri kadar aktif olamaması olarak sıralamak olanaklıdır. Bu nedenle atılacak ilk adımın bilgilendirme ve bilinçlendirmeye yönelik çalışmalar olması gerekmektedir. Bu kapsamda görüşmelerden elde edilen bulgular aşağıdadır:

- Öncelikle kamu kurumları, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları arasındaki iletişim eksikliği giderilmeli ve konunun önemine vurgu yapılmalıdır.
- Planlama çalışmaları sırasında yerel düzeyde yapılacak toplantıların ve bilgilendirme etkinliklerinin kapsamı genişletilmeli ve toplumun farkındalığının arttırılması sağlanmalıdır.
- ÇŞB ve sivil toplum kuruluşları arasında işbirliği yapılarak düzenli aralıklarla eğitimler ve etkinlikler düzenlenmelidir. Örneğin bu konuda Akdeniz Kıyı Vakfı gibi sivil kuruluşlara destek verilerek konferans ve çalıştay gibi etkinliklerin düzenlenmesi vb. uygulamaların yaşama geçirilmesi sağlanabilir.
- Kıyı alanlarında yürütülen çalışmalar ile ilgili düzenli yayınlar, raporlar ve programlar sunulmalıdır.
- Kıyı günü gibi etkinlikler yeniden canlandırılmalı ve farkındalık oluşturmaya yönelik belirli bölgelerin özelliklerinin dikkatinin çekileceği kampanyalar yürütülmelidir.
- TÜBİTAK gibi bilimsel kuruluşlar ile ÇŞB başta olmak üzere konuyla ilgili kurumlar tarafından bilimsel araştırmalara destek verilmelidir.
- Özellikle kıyı alanlarında yaşayan gençler başta olmak üzere eğitici tanıtım program ve projeleri yürütülmelidir.
- Bilimsel kuruluşlar, sivil toplum kuruluşları ve basın kuruluşları arasında işbirliği kurularak ortak projeler yürütül-

melidir.
- Yerelde faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları yetkilendirilerek bilinçlendirme çalışmalarının yapılması sağlanmalıdır.
- Akademik çevrenin konuya ilgisini arttıracak teşvikler verilmeli, lisansüstü düzeyde BKAY programları başlatılmalıdır.
- Kamu spotları, sosyal medya ve özel internet sayfaları aracılığı ile daha çok kişiye daha etkin bir biçimde ulaşılması sağlanmalıdır.

6.7. İzleme ve Değerlendirme

İzleme ve değerlendirme, araştırma sonuçlarında da belirtildiği üzere BKAY ve planlaması konusundaki en yetersiz düzeyde olan konudur. Başka bir anlatımla, izleme ve değerlendirmeye ilişkin yöntem ve mekanizmaların bulunmadığını söylemek olanaklıdır. İzleme ve değerlendirme çalışmalarını yürütecek merkezi ve yerel birimlerin, yeterli verilerin ve belirlenmiş hedef/gösterge/referansların olmaması gibi hususlar bu alandaki önemli eksikliklerdir. Bu eksikliklerin giderilmesi için ise, izleme ve değerlendirme çalışmalarının yasal düzenlemelerle belirlenmesi ve yönetsel birimlerin kurulması gerekliliğidir. Bu kapsamda görüşmelerden elde edilenler aşağıdaki gibidir:
- Gerekli tüm verilerin elde edilmesi için girişimler başlatılmalı ve bu verilerin toplanacağı ve değerlendirileceği merkezi bir veri bankası oluşturulmalıdır. Bu konuda ÇŞB öncü kuruluş olabilir.
- Ulusal düzeyde ortak izleme sistemleri kurulmalı ve sürekli bilgi akışı sağlanmalıdır.
- Konusuna göre bölgesel ve yerel düzeyde saydam ve işlevsel izleme birimleri, ofisler ve yerel istasyonlar kurulmalıdır.
- İzleme ve değerlendirme yapılabilmesi için belirli aralıklarla veriler toplanarak kıyı alanlarındaki faaliyetler izlenmelidir.
- İzleme ve değerlendirmenin ölçülmesini sağlayacak plan özelinde hedef, gösterge ve referanslar belirlenerek çalışmaların etkinliği ve başarı düzeyi takip edilmeli, geri besleme yapılmalıdır.
- Takibin yapılabilmesine olanak veren coğrafi bilgi sistemleri ve uzaktan algılama gibi teknolojiler kullanılmalıdır.
- Ortaya çıkan sonuçların raporlanarak belirli aralıklarla kamuoyu ile paylaşılması sağlanmalıdır.

Mevcut duruma ilişkin olarak aktarılan temel eksiklikler ve sorunlar incelendiğinde, BKAY ve planlaması sürecinin stratejik mekansal planlamanın da karşı karşıya kaldığı yetersizlikler ve kısıtlılıklarla karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Görüşme sonuçlarına göre Türkiye'de BKAY ve planlaması ile ilgili olarak ortak vizyon oluşturamama, kurumlar arası eşgüdümün yetersiz olması ve yetki karmaşası, yasal altyapı yetersizlikleri, hukuki yaptırım eksikliği ile alansal olarak parçalı kıyı yapısı bu alanların korunmasında ve etkin bir şekilde planlanmasında sorun yaratmaktadır.

7. Sonuç

Stratejik mekansal planlama 1990'lı yıllarda önem kazanarak yeni bir kurumsal ve siyasal düzen önerebiliyor olması, esnek yapısı, eylem odaklı, katılımcı ve müzakereci çözümlemeler sunması nedeniyle birçok ülkede farklı ölçeklerde mekansal planlamayı yönlendirmiştir. Ancak, son yıllarda, stratejik mekansal planlama yapısal olarak sahip olduğu kısıtlılıklar nedeniyle, diğer bir deyişle plan hiyerarşisinde yer almaması, hukuki yaptırımı ve bağlayıcılığının kalmaması, uygulama ile ilişkisinin kaybolması, çok aktörlü ve çok ölçekli özelliği nedeniyle planlama süreçlerine dahil olan aktörler arasında yetki karmaşasına neden olması sebebiyle zamanla önemini yitirmiştir. Ayrıca, son yıllarda planlamanın merkezileşmesi, katılımcı bir yaklaşım benimsenmemesi gibi faktörler de bu durumu olumsuz şekilde etkilemiştir.

Bir stratejik mekansal planlama ve yönetim şekli olarak BKAY ve planlanmasının da Türkiye'deki kıyı alanları için etkili olabilecek bir yönetim ve planlama şekli için potansiyel bir kapasite sunduğu söylenebilir. Ancak, uygulamada genel olarak BKAY ve planlaması sürecinin kıyı alanlarının sürdürülebilir şekilde yönetimi ve planlanması konusunda etkili bir sonuç sunmadığı görülmektedir. Kıyı alanlarında özellikle son yıllardaki hızlı ve plansız yapılaşma, doğal kaynakların zarar görmesi ve bütüncül bir yaklaşım ile bu alanlar için uzun vadeli vizyon ve stratejiler üretilememesi BKAY ve planlaması süreçlerinin yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Bu makalede, kapsamlı literatür taraması ve uzman görüşmeleri çerçevesinde BKAY ve planlaması süreçlerinin yetersizlikleri ve sınırlılıkları açısından stratejik mekansal planlama süreçleri ile benzerlikler gösterdiği saptanmıştır. Ayrıca, yapılan görüşmeler sonucunda BKAY süreci ile ilgili olarak da izlenmesi gereken yöntemler ve yapılması gereken eylemlere yönelik oydaşma sağlanan evrensel nitelikte ilke, esas, hedef, strateji oluşturulması yönünde de öneriler geliştirilmiştir. BKAY ve planlaması süreçlerinin başarıyla gerçekleştirilebilmesi için stratejik mekansal planlama süreçlerinin olumlu yönleri ile entegrasyon sağlanabilmeli ve bu süreçler eylem planları ile desteklenerek hedeflerin gerçekleşmesi yönünde adımlar atılabilmelidir.

Türkiye sahip olduğu kıyı alanlarının varlığı ve özellikleri bakımından önemli ülkeler arasında yer alması nedeniyle, BKAY ve planlanmasının etkin ve yeterli bir biçimde uygulanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Öncelikle yatay ve dikey kurumsal ve yasal düzenlemeler ile stratejik mekansal planlarda olduğu gibi çok sektörlü ve çok ölçekli ilişkilerin eşgüdümünün sağlanması gerekmektedir. Merkezi ve yerel yönetimlerin farklı görevler üstlenmesi, aralarındaki iletişimin çeşitli komisyon ve organizasyonlar ile sağlanması, kurumlar ve aktörler arasında yaşanan yetki karmaşasının giderilmesi gerekmektedir. 1990'lı

yıllarda bu yönde çalışmalar gerçekleşmiş iken son yıllarda bu çalışmaların azaldığı görülmektedir.

Ayrıca, planlama sürecine yönelik de değişiklikler gerekmektedir. BKAY ve planlama süreçleri sadece mekansal olarak değil, stratejik olarak da farklı ölçeklerde ve çeşitli tematik sektörel planlar ile birlikte tasarlanmalı, üst ölçekli bölgesel stratejiler içeren bir yaklaşımın mekansal planlama sistemine de entegre olması sağlanmalıdır. Böylece, alansal olarak ortaya çıkan parçalı yapı bütünleştirilebilecek, farklı alanlarda alınan farklı planlama kararlarının birbirleriyle uyumu da sağlanabilecektir. Dışsal finans kaynaklarının fazla olması, uzun vadeli planların yapılabilmesi ve esnek planlama süreçlerinin tanımlanabilmesi, sektörel planların da BKAY'ı desteklemesi ile kıyı alanlarında koruma dengesi sağlanabilmesi ve üretim odaklı süreçlerin daha geri planda tutulabilmesi ile gelişmekte olan bir ülke olarak Türkiye'de BKAY'ın başarı seviyesi de arttırılabilecektir.

Bu kurumsal düzenlemeler ve planlama süreçlerine dair problemler uygun yasal altyapı ile desteklenebilmelidir. Üst ölçekli planların alt ölçekli uygulama planlarıyla da desteklenmesi sağlanmalıdır. Yasaların yol gösterici özelliklerinin yanısıra hukuki yaptırımının ve bağlayıcılığının olması, ayrıca diğer mekansal ve sektörel planlar arasındaki hiyerarşide de yerinin olması sağlanmalıdır. Çalışma kapsamında belirlenen konu başlıkları arasında görece farklılıklar bulunsa da çıkan bu sonuçlar doğrultusunda, önemli eksikliklerin olduğu saptanmıştır. Özellikle kurumsal, yasal ve planlamaya yönelik birtakım gelişmeler olsa da, izleme ve değerlendirme ile katılım gibi konularda daha somut adımların atılması gerekmektedir. Ancak, Türkiye'de BKAY ve planlaması ile ilgili bu düzenlemelerin gelişim aşamasında olduğu göz önünde bulundurulduğunda, atılacak adımların önemi daha da artmaktadır. Öte yandan, araştırma sonuçları, BKAY ve planlaması konusunda yeterli düzeyde uzmanlaşma, bilgi ve farkındalık olmadığını da göstermiştir. Bu nedenle, Türkiye'de BKAY ve planlaması ile ilgili tüm konu başlıkları için yerine getirilmesi ve geliştirilmesi gereken önemli noktalar bulunmaktadır.

Bu çalışma ile kıyı alanlarının yönetimi ve planlanması konusunda, tüm ölçeklerde yaşanan kentsel politikaların eksikleri ortaya çıktığı görülmektedir. Yönetsel düzeyler arasında eşgüdümün sağlanamaması, planlar arasında uyumsuzlukların olması, planlama süreçlerinde etkin katılımın sağlanamaması, yasal düzenlemelerde eksikliklerin olması gibi sorunlar, aynı zamanda Türkiye'de stratejik planlama sürecinin uygulama aşamalarının da temel eksiklikleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Yürütülen çalışmaların yalnızca mekansal planlama olarak değil, bir stratejik plan yönetim süreci olarak ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Böylece, farklı boyutların bir araya gelmesi ile yeterli ve uygulanabilir çalışmaların üretilmesi olanaklı görülmektedir.

KAYNAKLAR

Albrechts, L. (2001). From Traditional Land Use Planning to Strategic Spatial Planning: The Case of Flanders. Albrechts, L., Alden, J., DaRosa Pires, A. (Editörler). The Changing Institutional Landscape of Planning. Londra: Routledge, 83-108.

Albrechts, L., Balducci, A. (2013). "Practicing Strategic Planning: In Search of Critical Features to Explain the Strategic Character of Plans". disP-The Planning Review, 49(3), 16-27.

Bahar, Ö. (2007). Türkiye İçin Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Denizel Konumsal Veri Altyapısının Önemi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Carter, H.N., Schmidt, S.W., Hirons, A.C.(2015). "An International Assessment of Mangrove Management: Incorporation in Integrated Coastal Zone Management". Diversity, 7(2), 74–104.

Christie, P. (2005). "Is Integrated Coastal Management Sustainable?". Ocean and Coastal Management, 48(3-6 SPEC. ISS.), 208–232.

Commission of the European Communities (CEC). (2002). Recommendation of the European Parliament and of the Council of 30 May 2002 concerning the implementation of Integrated Coastal Zone Management in Europe. 2002/413/EC. Official Journal L.148:24.

Devlet Planlama Teşkilatı (1997). Ulusal Çevre Eylem Planı: Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi, Ankara, 3-65.

Devlet Planlama Teşkilatı (2006). IX. Kalkınma Planı Çevre Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2007-2013), Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, 15-90.

Duru, B. (2003). Kıyı Politikası (Birinci baskı). Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Tezler Dizisi:13, 13-326.

Eke, F. (1995). Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlanma (Dördüncü baskı). Ankara: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, 5-50.

Enemark, J. (2005). "The Wadden Sea protection and management scheme - Towards an integrated coastal management approach?". Ocean and Coastal Management, 48(11–12), 996–1015.

Eraydın, A. (2008). Planlamadan Uygulamaya, 3. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Bildiri Kitabı, 27-28 Kasım, Mersin.

Friedmann, J. (2004). "Strategic Spatial Planning and The Longer Range". Planning Theory & Practice, 5(1), 49-67.

Gedikli, B. (2004).Strategic Spatial Planning and Its Implementation in Turkey: Şanlıurfa Provincial Development Planning Case, ODTÜ, Ankara, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Görer, N., Duru, B. (2001). Türkiye'de Kıyı Yönetimi Uygulamaları. Türkiye Kıyı Alanları Yönetimi Milli Komitesi III. Ulusal Konferansı, Ankara.

Gülbitti, M. (2017). Türkiye'deki Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlamasının İncelenmesi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Healey, P. (1999). "European Developments in Strategic Spatial Planning". European Planning Studies, 7(3), 14-27.

Healey, P. (2013). "Comment on Albrechts and Balducci: Practicing Strategic Planning". disP-The Planning Review, 49(3), 48-50.

Kalkınma Bakanlığı (2013). X. Kalkınma Planı Mekansal Planlama Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2014-2018). Ankara: Kalkınma Bakanlığı, 39-110.

Keleş, R. (2008). Kentleşme Politikası (Onuncu Baskı). İstanbul: İmge Kitabevi, 726-731.

Köroğlu, A. (2013). Turizm Merkezlerinde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Antalya-Kaş Örneği, Uzmanlık Tezi, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 19-56.

Kurt, S. (2015). "Türkiye'de Kıyı Kullanımına Yönelik Yasa ve Düzenlemelerin Tarihi Seyri". Eastern Geographical Review, 20(33), 91-110.

Mojica Vélez, J., Barrasa, S., Espinoza Tenorio, A. (2018). "Policies in Coastal Wetlands: Key Challenges". Environmental Science and Policy. 88.

Özelçi Eceral, T., Özdemir Sönmez, N. (2011). "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Türkiye'de Kıyı-Planlama Mevzuatı ile Kurumsal Yapı", Yasal ve Yönetsel Boyutlarıyla Planlama, Prof. Dr. Feral Eke'ye Armağan, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 118-135,ISBN:978-975-490-010-1

Özkalp, E. (2016). Sosyolojiye Giriş ve Yöntemi, Kırel, A.Ç., Sungur, Z. (Editörler). Davranış Bilimleri-1. Yedinci Baskı. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 13-23.

Özügül, M.D., Yerliyurt, B., Seçilmişler, T. (2017). "Evaluation of Integrated Coastal Zone Management Plan Practices in the Turkish Case", IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 245 062032 doi:10.1088/1757-899X/245/6/062032

Percoco, M. (2016). "Strategic Planning and Institutional Collective Action in Italian Cities". Public Management Review, 18(1), 139-158.

Post, J. C., Lundin, C.G. (1996). Guidelines for Integrated Coastal Zone Management, Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs Series No.9, The WorldBank, Washington D.C.

Sınacı, F., Büyükgöçmen Sat, N.A. (2009). Stratejik Mekansal Planlamanın Yasal Boyut Açısından Değerlendirilmesi: Türkiye-AB Karşılaştırması, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Sönmez, R., Balaban, O.(2009)."İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi". Planlama Dergisi, 1(29), 25-51.

Şimşek Deniz, S. (2014). Stratejik Mekansal Planlama ve Düzenleyici Geleneksel Planlamanın Katılım, Eylem Projeleri ve Esneklik Boyutlarinda İncelenmesi - Bursa İli Örneği, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Uçlar, S. (2012). Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

UNEP/MAP (2012). Akdeniz Deniz ve Kıyı Çevresinin Durumu, Karar Vericiler İçin Özet. UNEP/MAP Raporu, 3.

Planlama 2020;30(1):54–65 | doi: 10.14744/planlama.2019.54771

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Konya Ovası Bölgesi'nde Özel Ekonomi Bölgesi Oluşturulmasına Yönelik GZFT Analizi ve Uzman Görüşlerinin Değerlendirilmesi

Evaluation of SWOT Analysis and Expert Opinions on the Establishment of a Special Economic Zone in the Konya Plain Region

Emre Çakmak,[1] İsmail Önden,[2] Mesut Samastı[2]

[1]Piri Reis Üniversitesi, İstanbul

[2]Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü, Kocaeli

ÖZ

Dünya ticaretinde orta ve ileri teknoloji ürünlerinin toplam ticarete oranı hızla artmaktadır. Bu duruma uyum gösterebilme kabiliyeti, gelişen ülke ekonomilerinin başarısını etkileyen önemli faktörlerdendir. Bundan dolayı her ülke dünya ekonomisindeki yerlerini güçlendirebilmek veya koruyabilmek için çeşitli politikalar geliştirmektedirler. Özel ekonomi bölgeleri, ileri teknoloji üretimine yönelimi sağlamaları, etkin yönetim yapıları, lojistik kabiliyetleri ve ARGE altyapıları nedeniyle bu kapsamda önemli bir araç olarak ortaya çıkmaktadır. Konya Ovası bölgesinde de özel ekonomi bölgelerinin kurulmasına yönelik bir istek ve bu konuda çeşitli araştırmalar mevcuttur. Özel ekonomi bölgelerinin (ÖEB) nitelikleri ve kurguları ülkeden ülkeye değiştiğinden, bölgenin güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya konulması ilk aşama olarak görülebilir. Bu noktada bölge uzmanlarının görüşlerinin yansıtılması, bölgenin beklentilerinin anlaşılmasında ve bölgeye özel ÖEB kurgusunun yapılabilmesinde önemlidir. Bu gerekçelerden dolayı 129 davetli uzman ile bir çalıştay gerçekleştirilmiş ve Ortak Akıl Platformu adımları ile sistematik şekilde uzmanlarla GZFT analizi gerçekleştirilmiştir. Uzmanlar ile yapılan çalışmanın ilk aşamasında GZFT çalışması gerçekleştirilmiş, ikinci aşamasında ise belirlenen sıkıntılara yönelik öneri geliştirme çalışması gerçekleştirilmiştir. GZFT çalışmasının sonucunda bölgenin konum avantajı, üretim kapasiteleri, maliyet avantajları gibi güçlü ve fırsatlar ortaya çıkmış. Bürokrasi, kurumsallaşma, nitelikli istihdam, limana mesafe gibi başlıkların ise tehdit veya zayıf yön olarak gösterilmiştir. Bu çalışma kapsamında elde edilmiş olan bulgular bölgede kurulması muhtemel olan ÖEB'e yönelik beklentiyi ortaya koymuştur. Bu nedenle, makale çalışması ÖEB ile ilgili bir ön çalışma olarak kurgulanmıştır.

Anahtar sözcükler: Bölgesel kalkınma; GZFT analizi; Konya Ovası bölgesi; özel ekonomi bölgeleri; saha analizi.

ABSTRACT

The share of medium and high technology products in world trade is increasing rapidly. The ability to adapt to this situation is an important factor affecting the success of developing country economies. Therefore, each country develops various policies to protect its place in the world economy. Special economic zones (SEZ) are important tools in this context due to their orientation towards advanced technology production, effective management qualifications, logistics capabilities and R&D capabilities. There is also a discussion for the establishment of Special Economic Zones in Konya Region and there are various researches on this subject. Since the characteristics and the structure of special economic zones have changed from country to country, understanding of the strengths and weaknesses of the region can be regarded as the first stage. At this point it is important to reflect the views of the region experts, to understand the expectations of the region, and to make the special SEZ concept for the region. Due to these reasons, a workshop was held with 129 invited experts and a SWOT analysis was conducted with these experts in a systematic manner with the common knowledge platform steps. In the first phase of the workshop, the SWOT study was carried out. In the second phase, solution discussions for the determined problems in the first phase were carried out. As a result of the SWOT study, strong and opportunities such as location advantage, production capacities and cost advantages of the region emerged. Headings such as bureaucracy, institutionalization, lack of qualified employment and distance to the port are shown as threats or weaknesses. The findings obtained in this study revealed the expectation for the SEZ which is likely to be established in the region. For this reason, the article was designed as a preliminary study on SEZ.

Keywords: Regional development; SWOT analysis; Konya Plain region; special economic zones; case analysis.

Geliş tarihi: 03.04.2019 Kabul tarihi: 30.10.2019
Online yayımlanma tarihi: 19.02.2020
İletişim: Emre Çakmak.
e-posta: ecakmak@pirireis.edu.tr

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1. Giriş

Özel Ekonomi Bölgeleri (ÖEB), ülkeler dahilinde coğrafi bölgeleri kapsamaktadır-endüstriyi, üretimi ve ihracata yönelik hizmetleri teşvik etmek için kullanılan arsa alanıdır ve tipik olarak bir ülkenin genel ekonomik kanunlarından daha liberal yasalar ve ekonomi politikaları ile karakterize edilir (Wang 2013). Bu bölgelerde, bölgelere has kanun ve yönetmeliklere sahip olması, devletin dış ticaret üzerindeki denetim ve vergi uygulamalarının bir kısmından vazgeçmesi ve devletin bu bölgelere daha az müdahale etmesi sayesinde daha serbest ticari faaliyet yapılabilmektedir.

Bu bölgeler literatürde çeşitli özellikleri ile tartışılan, bölgesel kalkınma için kullanılabilecek bir araç olarak tanımlamaktadır. Dünyanın farklı bölgelerinde farklı niteliklerle yer alan özel üretim alanları, özellikle sektörel odaklanma ve ileri teknoloji üretiminin sağlanmasında fayda sağlamaktadırlar. Ancak ÖEB'nin başarılı çalışabilmesi için önemli bazı hususların gözden kaçırılmaması gereklidir. Bölgelerdeki başarının önündeki en yaygın engeller şunlardır: (FIAS 2008)

- Uygun olmayan saha lokasyonu ve yüksek sermaye harcamalarına ihtiyaç duyması
- Rekabetçi olmayan politikalar-geçici vergi indirimlerine güvenme, katı performans gereksinimlerine ve yetersiz iş gücü politikaları ve uygulamaları
- Zayıf bölge geliştirme uygulamaları-uygun olmayan şekilde tasarlanmış veya aşırı tasarlanmış tesisler, yetersiz bakım ve tanıtım uygulamaları
- Sübvanse edilmiş kira ve diğer hizmetler
- Kullanışsız ve hantal prosedürler ve kontroller
- Yetersiz idari yapılanma veya bölge idaresinde çok fazla yapılanmanın olması
- Altyapı geliştirmede özel geliştiriciler ve hükümetler arasında zayıf bir koordinasyon.

Dünya ihracat verileri dikkate alındığında en fazla ihraç edilen ilk ve ikinci yüz ürün dikkate alındığında bu ürünlerin dünya toplam ihracatının %85'i gibi bir rakamı oluşturduğu görülebilmektedir (Ricardo ve diğ. 2011; TÜSSİDE 2017b). Bir diğer husus ise teknoloji dönüşümünün sağlanmasıdır. Bu noktada ifade edilmiş olan dünyada en fazla ihracatı gerçekleştirilen ilk 200 ürünün çoğunluğunun ileri ve orta düzey teknoloji ürünleri olduğu ihracat kalemlerinin analizi sonucunda görülmektedir (TÜSSİDE 2017a, 2017b). Hem teknoloji hem de ölçeğin belirli ürünlerin üretimi sonucunda gerçekleşeceği tespiti, sanayinin tüm ürünleri üretmesi yerine belirli ihracat kalemlerine odaklanmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır. ÖEB'n başarılı olabilmesi için bölgedeki kısıtlı kaynakları verimli kullanarak tüm ürünleri üretmeye çalışmak yerine bölgede üretim kabiliyetinin olduğu ve dünyada pazarı olan ürünlere odaklanmalı ve bu ürünler üretilmeye çalışılmalıdır. Dolayısı ile odaklanma ile hem ölçek ile ilgili durumun, hem de teknoloji dönüşümü ile ilgili durumların çözülebileceği görülebilmektedir. Bu noktada ilk önce ürünlerin, Türkiye pazarına üretilmesi, ardından da dünya pazarlarına satışın hedeflenmesi, gerekli tecrübenin edinilmesiyle rekabetçiliğin daha rahat sağlanmasını beraberinde getirecektir.

Türkiye'de sanayi altyapısı göz önüne alındığında üretimin ve sanayi altyapısının belirli bölgelerde kümelendiği görülebilmektedir. Bu kümelenmenin en başında Marmara Bölgesi gelmektedir. Marmara bölgesi İstanbul'u merkezine alacak şekilde doğu ve batı aksında yer alan gelişmiş bir sanayi bölgesidir. Bu bölgeden hem ülkenin ihtiyacı karşılanmakta hem de ülkenin ihracatının büyük bölümü gerçekleştirilmektedir. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'nın 2017 verilerine göre Marmara bölgesi Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'ya %47,1 katkı sağlamaktadır. Ekonomiye en büyük katkıyı Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'nın %31,2 oluşturarak İstanbul yapmaktadır. İstanbul'u sırasıyla %8,2 ile Ankara ve %7 ile İzmir takip etmektedir (TUİK 2017). Bu verilere bakıldığında ülkenin ekonomisine en katkıyı Marmara bölgesi yapmaktadır. Bu durum ülkenin ekonomisinin bir bölgeye sıkıştığını göstermektedir. Bu bölgeye alternatif bölgeler gerek herhangi bir afet gibi olağanüstü bir durum noktasında ortaya çıkabilecek olan riskin havuzlanması, gerekse alternatif bölgelerde de bölgesel kalkınmanın sağlanması açısından gereklidir. Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'nın 2017 verilerine göre KOP bölgesi illeri ekonomiye %3,8 ve bu bölge içinde en büyük katkıyı %2,1 ile Konya yapmaktadır. Konya Ovası Bölgesi (KOP), cari fazla veren ekonomik altyapısı (TÜİK 2013), sanayi üretim kapasitesi ile bir alternatif bölge olarak ortaya çıkmaktadır.

KOP bölgesinde ÖEB'in oluşturulması ve nitelikli üretimin gerçekleştirilmesine yönelik tartışmalar mevcuttur. Dolayısıyla ÖEB konseptine yönelik bölgeye dönük daha derin araştırmaların yapılması; bu bölgede ÖEB kurgusunun oluşturulması durumunda gerçekleştirilecek olan yatırımın idari/mali, teknik ve teknolojik açılardan gereksinimlerinin ortaya konulması başarılı bir sistemin kurgulanması açısından gereklidir. Bu noktadaki ilk aşama ise bölgenin beklentisinin ortaya konulması, fırsat ve tehditlerinin, güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya konulmasıdır. Bölgede yeni bir ÖEB konseptinin kurgulanabilmesi için geçmiş tecrübelerin bulunmaması nedeni ile kalitatif yöntemler izlenerek konu ile ilgili tecrübesi bulunan uzmanların görüşlerinin alınması gereklidir. Bu alanda en sık kullanılan tekniklerin başında ise GZFT analizi gelmektedir. GZFT analizi, problemi değerlendirme konusunda bir çerçeve sunmaktadır. Bu yapı altında da yeni tasarımın olası etkilerinin dört ana başlık altında değerlendirilebilmesi mümkün olabilmektedir.

Çalışma kapsamında bölgede bir ÖEB kurgusu oluşturulmasına yönelik bölge uzmanlarının görüşlerinin tespit edilmesi hedeflenmiştir. Bu nedenle de bölgedeki uzmanların tartışılmakta olan ÖEB konseptine yönelik bölge özelinde değerlendirme yapmaları istenmiştir. GZFT çalışmasının gerçekleştirilmesi için bölgeden özel sektör, kamu, sivil toplum ve akademiden temsilcilerin davet edildiği bir çalıştay düzenlenmiştir. Çalış-

tay kapsamında ortak akıl platformu adı verilen veri toplama yönteminin adımları izlenmiştir. Ortak akıl platformu uzman katılımcıların fikirlerini belirtmeleri noktasında bir çerçeve önermektedir ve bu sayede uzman görüşleri bir sistem sayesinde toplanarak, tüm katılımcıların net olarak katkıda bulunması sağlanmıştır. Bölgenin ÖEB'e ev sahipliği yapması durumu ile ilgili güçlü ve zayıf yönler ortaya konulmuş, fırsat ve tehditler belirlenmiştir. GZFT çalışmasından sonra ise ortaya çıkması muhtemel olan, tespit edilmiş tehditlere ve fırsatlara yönelik öneri geliştirme çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu analizlerin maksadı yüksek beklentileri bulunan bölgenin bir ÖEB kurgusu gerçekleştirilmesine yönelik bölgeyi nasıl gördüğünün tespitinin gerçekleştirilmesi ve bir öngörünün sağlanmasıdır. Bu bulgular için ise metin madenciliği yöntemleri kullanılmış ve bulgular bu yöntem kabiliyetleri ile sınıflanmıştır.

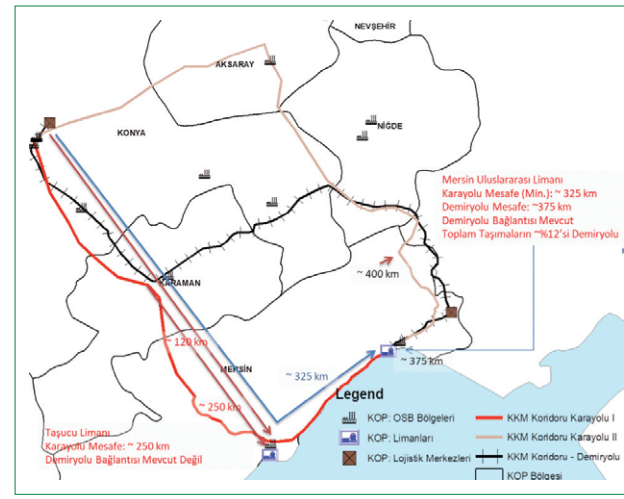
Makalenin kurgusu ise şu şekilde yapılmıştır. Öncelikle çalışma alanı ve özel ekonomik bölgeleri konsepti tanıtılmaktadır. Ardından bölgede faaliyete alınması planlanan özel ekonomi bölgesi ile ilgili saha analizi bölümü yer almaktadır. Bu bölümde Konya Ovası Bölgesi ile ilgili genel tanımlamalar ve ÖEB'nin faydaları ve beklenen faydalar ile ilgili bulgular verilmektedir. Bu bölümü uygulama bölümü izlemektedir. Bu bölümde öncelikle gerçekleşen saha analizinde kullanılan yöntemlerin neler olduğu ve nasıl kullanıldıkları ifade edilmiş, ardından gerçekleştirilmiş olan veri toplama ve analiz kısımlarına yer verilerek elde edilen bulgular özetlenmiştir. Sonuç ve değerlendirme bölgesi nihai tartışmanın ve sonuçları vermiştir.

2. Çalışma Alanı ve Özel Ekonomi Bölgesi (ÖEB) Konsepti

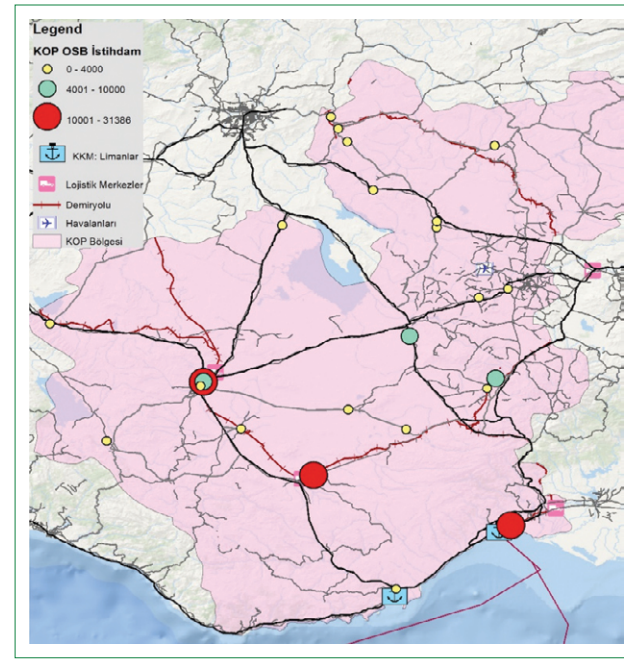
Çalışma kapsamında Türkiye'nin merkezinde bulunan Konya Ovası Bölgesi odak olarak alınmıştır. Bölgede ÖEB'ne yönelik süre gelen çalışmalar ve otomobil gibi odaklanılan üretime yönelik araştırmalar mevcuttur (KOP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı 2012; Protema 2016). Bölge sanayicilerinin ve siyasetçilerinin desteği, bölgenin sanayi altyapısı ve cari fazla veren ekonomisi (TÜBİTAK TÜSSİDE 2018) bölgeyi bu yeni konseptin uygulanabilirliği noktasında ön plana çıkartmaktadır. Bölüm kapsamında da bölge ile ilgili genel tanımlama yapılmakta ve çalışma kapsamında dikkate alınmakta olan ÖEB konsepti tanıtılmaktadır.

2.1. Bölge Özellikleri

Konya Ovası Projesi (KOP) bölgesi, Konya, Karaman, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir, Kırıkkale ve Yozgat illerinden oluşan bir bölgedir. Bölge 4 milyonu aşan nüfusu (TÜIK 2016), cari fazlası veren ekonomik yapısı ve Türkiye ortalamasının altındaki işsizlik rakamları ile Türkiye'nin önemli sanayi bölgelerinden tanesidir (TÜSSİDE 2017a). Bölge uluslararası ticaretin en önemli çıkış kapısı olan limanlara Mersin Limanları ile ulaşmaktadır. Çıkış kapısının Mersin olmasının nedeni en yakın limanların



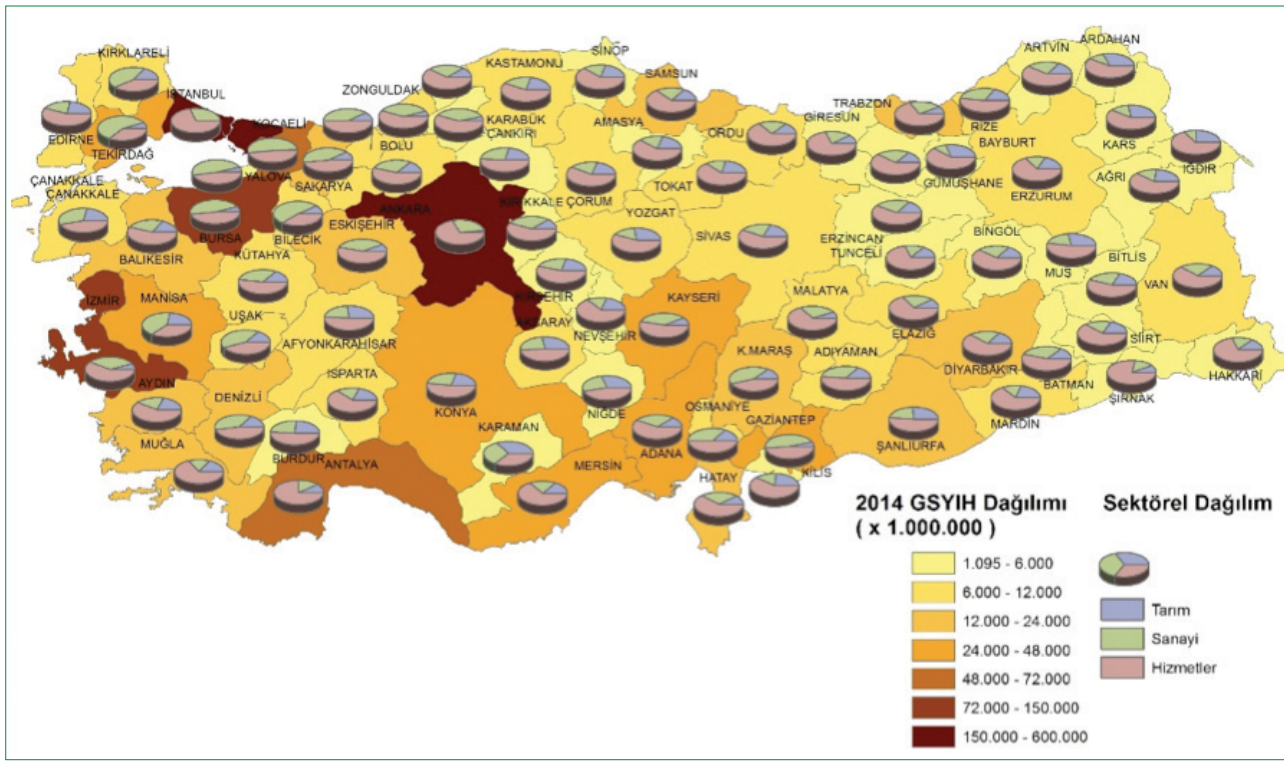
Şekil 1. Konya Karaman Mersin ticaret koridoru üretim alanları ve ulaşım özellikleri.



Şekil 2. KOP illeri ve Mersin OSB'lerindeki istihdam sayıları.

Mersin'de bulunması ve lojistik maliyet avantajının sağlanması amacı ile en yakın limanların tercih edilmesinin bir gereklilik olmasıdır. Bölge karayolu ile Mersin International Port ve Taşucu Limanı'na ulaşmaktadır. Demiryolu ile ise Mersin International Port'a erişim mevcuttur. Şekil 1, Konya-Karaman-Mersin (KKM) ticaret koridorunun ulaşım yapısını ve limanlar ile üretim merkezleri arasındaki mesafeleri ifade etmektedir.

Bölgedeki üretim merkezleri olan OSB'lerin mekânsal dağılımı ve OSB'lerdeki istihdam oranları Şekil 2'de görsel olarak ifade edilmiştir. Türkiye genelinde ise illerin GSYİH dağılımlarına göre sınıflanması ve bu değerlerin sektörel dağılımları ise Şekil 3'te verilmiştir.

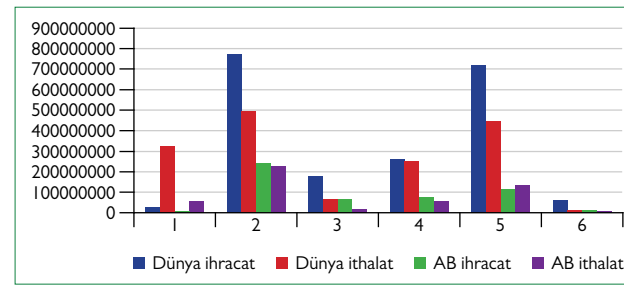


Şekil 3. Türkiye GSYİH sınıfları ve sektörel dağılımları.

KOP Bölgesinin bölgenin sanayisi dikkate alındığında makine sektörü, tarım ve gıda sektörü ön plana çıkmaktadır. Bölgenin dış ticaret verileri incelendiğinde cari fazla verildiği görülmekle birlikte bu verinin teknoloji sınıfları incelendiğinde bölgenin geliştirmesi gerekli olan alanlar ortaya çıkmaktadır. Bölge orta ileri teknoloji üretiminde iyi performans göstermekle birlikte ileri teknoloji üretiminde sınırlı performans göstermekte ve bu alanda cari açık vermektedir. Bölgenin ihracat yaptığı ülkeler listelendiğinde ilk beş sırayı Irak, Almanya, Rusya, Suriye ve İran almaktadır. İthalat yaptığı ülkeler listelendiğinde ise Çin, Rusya, Almanya, İtalya ve Kanada ilk beş sırayı almaktadır (TÜBİTAK TÜSSİDE 2018). Ülkelerin gelişmişlik seviyelerine bakıldığında ileri teknoloji alanındaki cari açık görülebilmektedir. Teknoloji seviyelerine göre ihracat verilerine bakıldığında Şekil 4'te verilmektedir. Şekilde 1: ileri teknoloji üretimini, 2 orta seviye teknoloji üretimini, 3 düşük seviye teknoloji üretimini, 4 kaynak tabanlı tarımsal üretimi, 5 birincil ürünleri, 6 sınıflanamayan ürünleri ifade etmektedir.

Bölgenin ticaret verileri incelendiğin en fazla ihracat ver ithalat yapılan ürün kalemleri sıra ile Tablo 1 ve Tablo 2'de verilmiştir.

Bölgenin taşımacılık modlarını tek tek incelediğimizde; bölge, karayolu altyapısı bakımından Türkiye'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi geniş bir karayolu ağına sahiptir. Bölgedeki mevcut yolların toplam uzunluğu yaklaşık olarak 85 bin kilometredir (KGM 2016). Diğer bir taşımacılık modu olan demiryolu taşımacılığı da KOP bölgesinde mevcut durumdadır. Yeni tren



Şekil 4. KOP bölgesi ihracat teknoloji seviyeleri (TÜBİTAK TÜSSİDE 2018).

yolu altyapılarının tamamlanması ile Konya'dan Mersin'e kadar rahatlıkla hızlı trenle yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilecektir. Bölge ulaşım taşıma altyapılarına ek olarak TCDD tarafından yatırımı gerçekleştirilen lojistik merkezlerden üç tanesi bölgede yer almaktadır (TCDD 2017). Konya (Kayacık), Karaman ve Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinin inşası devam etmektedir.

Lojistik merkez yatırımları Türkiye'de yer alan lojistik hareketliliğin merkezleri olacağından dolayı bu tesisler Konya-Karaman-Mersin ticaret koridorunun yük konsolidasyonu ve dağıtımında da merkezleri oluşturacaklardır. Bölge denizyolu bağlantısına bakıldığında, karayolu ile Taşucu Limanı'na, karayolu ve demiryolu ile Mersin Uluslararası Limanı'na erişim sağlamaktadır. Mersin Taşucu'nda yer alan Taşucu Limanı'nın özelleştirme ihalesi gerçekleştirilmiş ve limanın rehabilitasyonu sayesinde bölgede dünya deniz taşımacılık ağına entegre ikinci bir liman oluşacaktır. Liman mevcut durumda da RORO hatları ile ve dökme

Tablo 1. KOP bölgesi illeri ve Mersin'in en fazla ihraç ettiği ürün sınıflarının parasal miktarı

Ürün açıklaması	Milyon $
Zencefilli ekmek, tatlı bisküviler, waffle ve gofretler	167
Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları	139
Mercimekler; kabuksuz (kuru)	133
Hububat-baklagilin öğütülmesi, işlenmesi için makina-cihazlar	126
Limon ve tatlı limon (taze/kurutulmuş)	121
Buğday ve mahlut unu	119
Diğer ekmekçi mamulleri	104
Mandarin, klemantin, vilking vb. (taze/kurutulmuş)	96
Diğer taşıtlar için, zikzag vb özel taban desenli dış lastik	87
Diğer çikolata, kakao ihtiva eden gıda müstahzarları	77
Portakal (taze/kurutulmuş)	71
Makarna	71
Ayçiçeği tohumu yağları (diğer)	61
Kuş/kümes hayvanlarının yumurtaları-kabuklu /taze/pişirilmiş	56

Tablo 2. KOP illeri ve Mersin ilinde 2015 yılında 50 milyon $'dan fazla ithalatı gerçekleştirilen ürünler

Ürün açıklaması	Milyon $
Mercimekler; kabuksuz (kuru)	160
Ayçiçeği tohumu yağları; ham	155
Diğer buğday ve mahlut	133
Hafif yağ-motor ve uçak benzini	75
Susam tohumu	72
Polietilen; özgül kütlesi 0, 94 veya daha fazla olan	63
Soya fasulyesi	58
Işığa duyarlı yarı iletken devre elemanları, (led)	50

yük gemileri ile ticaret koridorunu dünyaya taşımaktadır, ancak limanda konteyner yük taşımacılığı mevcut değildir. Bu bağlantı rotaları yurtdışına yük gönderilmesi ve yurtdışından yük gelmesi esnasında kullanılacak olan rotalardır. Gelen yükler direk olarak KOP bölgesi ile ilgili olabileceği gibi bu ticari koridor Akdeniz-Marmara; Akdeniz-Karadeniz ve Akdeniz-Orta Anadolu arasında bulunan tüm ticaret koridorlarına temas etmektedir. Bölgede hizmet vermekte olan Konya ve Nevşehir-Kapadokya Havalimanı olmak üzere iki havalimanı da mevcuttur. Bu havaalanlarından yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilmektedir.

Şekil 2'de mekânsal dağılımları görülebilen KOP bölgesi ve Mersin ilinin sanayi altyapısına bakacak olursak; bölgede 25 adet OSB (22 karma, 3 ihtisas ve özel OSB), 1 adet serbest bölge ve 6 adet teknoloji geliştirme bölgesi bu bölgenin sınırları içerisindedir. KOP bölgesindeki tüm ekonomi bölgeleri iller bazında Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3. KOP bölgesi illerindeki ekonomi bölgelerinin sayıları

KOP bölgesi illeri	Serbest bölge	Karma (OSB)	İhtisas (OSB)	Teknoloji geliştirme bölgesi
Konya	0	9	0	2
Karaman	0	1	0	0
Aksaray	0	1	0	0
Niğde	0	1	1 (Deri)	1
Nevşehir	0	2	0	0
Kırşehir	0	3	0	0
Kırıkkale	0	2	1 (Silah)	1
Yozgat	0	1	1 (Özel)	1
Mersin	1	2	0	1

2.2. Özel Ekonomi Bölgeleri Konsepti

Ülkenin geri kalanından farklı idari, düzenleyici ve mali rejimlerle çalışan ve bir ülkedeki coğrafi olarak sınırlandırılmış bir alan içindeki her tür bölgeye "Özel Ekonomi Bölgesi" denmektedir (Dobronogov ve Farole 2012). Bu bölgelerde yurtiçi ekonominin geri kalanına göre farklı yatırım koşulları, vergilendirme ve uluslararası ticaret düzenlemeleri uygulanmaktadır (Dobronogov ve Farole 2012). Günümüz koşullarında yatırım için ayrılan alanların sınırlandırılması ve bu bölge dışında kalan alanların bu bölgelerden sağladığı avantajlardan yararlanılamaması nedeniyle bu tanımlama ÖEB beklentilerin biraz gerisinde kalmaktadır. Daha geniş tanımlama ile özel ekonomi bölgesi, birden fazla il ve ilçeyi kapsayan, belirli bir amaca uygun inşa edilmiş alt bölgelerden oluşan, sanayi altyapısı, teknolojik altyapısı, limanı, havaalanı, meslek okulları ve üniversiteleri, yerleşim ve konut alanları, ticaret yapıları, kültür/sanat ve turistik yapıları gibi tesislerden oluşan ve hep birlikte yönetilen, ülkenin geri kalanından farklı idari, düzenleyici ve mali rejimlerle çalışan sınırlandırılmamış bölgelerdir (Çakmak, Önden, ve Samastı 2017).

Özel ekonomi bölgeleri dünyada hem gelişmekte olan ülkeler hem de gelişmiş ülkeler tarafından uygulanan sanayi politikalarından birisidir. Bu bölgeler, ekonomik büyümeyi teşvik eder ve yatırımın gerçekleştirdiği bölgenin rekabet gücünü artırmaya yardımcı olur (Çağlar ve Kurtsal 2011). FIAS (2008) (The Multı-donor Investment Climate Advisory Service of The World Bank Group) tarafından hazırlanan rapora göre, dünyada tahmini olarak 135 ülkede yaklaşık 3.000 özel bölge bulunmakta, bu bölgelerde 68 milyon üstünde iş imkanı sağlanmakta ve 500 milyar dolarlık ticaret yapılmaktadır. Özel ekonomi bölgelerinden hükümetler/yerel yönetimler, yerli ve yabancı yatırımcılar/girişimciler fayda sağlamaktadır.

Özel ekonomi bölgelerinin ülke ekonomisi, yerel yönetimler ve hükümetler için faydaları şu şekilde sıralanabilir (Ge 1999, Dobronogov ve Farole 2012);

- İstihdam yaratılması
- Doğrudan yabancı yatırımların artması
- İhracat büyümesi ve ekonomik çeşitliliğinin sağlanması
- Sektör çeşitliliğinin yükselmesi
- Döviz kazancının artması
- Bölgesel gelişme sağlaması
- Altyapı Tesislerinin gelişmesi
- Devlet gelirlerinin artması
- Doğal kaynakların kullanımının azaltılması (Geri dönüşüm, tekrar kullanma ve etkili imha yöntemleri gibi)
- Ekonomik kalkınma sağlaması
- Siyasi hedefler olarak kullanılması
- Bilginin transfer edilmesi
- Teknolojik yeniliklerin kullanılması ve yayılması
- Uzmanlaşmanın artması
- Maddi olmayan faydalar

Özel ekonomi bölgelerinin yabancı yatırımcılar için faydaları; (UNIDO 2015, FIAS 2008)
- Düşük maliyetli işgücüne erişim imkanı
- Gümrüksüz ithalat rejimi sağlanması
- Piyasalara kolay erişim imkanı
- Yatırım yapılan ülke pazarındaki rekabet gücünün düşüklüğünden sağlanan avantajlar
- Dikey entegrasyonun artması
- Ürün yaşam döngüsünün uzatması

Özel ekonomi bölgelerinin yerel yatırımcılar ve girişimciler için faydaları; (UNIDO 2015)
- Gümrüksüz ürün ve hizmet satışı imkanı
- Özel teşviklerden yararlanma
- Uluslararası rekabet gücünün artması
- Hem yatırım yapılan ülkedeki hem de diğer ülkelerdeki pazarlara aynı anda ticaretin olması

Özel ekonomi bölgelerinin ülke ekonomisi, yerel yönetimler ve hükümetler için faydaları yukarı sıralanmıştır. Ancak, bu bölgelerin bölge halkına, çevreye ve ekonomiye zararları da bulunmaktadır. Bu potansiyel zararlar (Kumar 2008);
- Büyük ölçekli ve haksız arazi temin edilmesi
- Yerleşim ve rehabilitasyon politikaları ve planlarının yetersiz kalması
- Yerel halk için ÖEB nedeniyle ortaya çıkan geçim kaybını önlemede yeni istihdam alanlarının sağlanmaması
- Doğal kaynaklar ve çevre üzerindeki yükün arttırılması ve yerel toplulukların bu kaynaklar fayda sağlayamamaları
- Emlak patlamasına katkıda bulunması ve emlak bölgeleri oluşturması
- Ağır sübvansiyondan kaynaklanan ekonomide potansiyel gelir kaybı
- Onaylama ve uygulama süreciyle ilgili endişeler (yerel yönetim danışma ve yaptırım sınırlarının belirsizliği)
- Yerel halk ile çoğunlukla istişare edilmemesi
- Su güvenliğinin tehdit edilmesi
- Yerel yönetimleri atlanması ve yerel toplulukları görmezden gelinmesi
- Bölgesel eşitsizliklerinin arttırılması

3. Uygulama ve Bulgular

Bu bölümde araştırma adımlarının nasıl tasarlandığını, nasıl uygulandığını ve uygulama sonucunda elde edilmiş bulguları verilmiştir. Bölüm kapsamında öncelikle kullanılmış olan araştırma yöntemleri ile ilgili bilgiler ve analiz adımları verilmektedir. Ardından saha araştırmasında görüşü alınan uzmanların kimler olduğu ve katılımcı profili verilmektedir. Uzmanların tanıtılmasından sonra GZFT analizi, öneri geliştirme ve önceliklendirme çalışmasının sonuçları verilmektedir.

3.1. Çalışmada Kullanılan Yöntem ve GZFT Analizi

Veri analizi kalitatif veya kantitatif araçlarla yapılabilmektedir. Analiz edilecek problem ile ilgili veri setlerinin bulunması durumunda çeşitli istatistiki veya optimizasyon yöntemlerini kullanılarak gelecek ile ilgili projeksiyon yapma şansı doğmaktadır. Ancak geçmiş verilerin bulunmadığı ve ÖEB gibi yeni bir konsept tartışmasında konu ile ilgili çeşitli tecrübeleri olan uzmanlara başvurmak gereklidir. Bu durumda da kalitatif çeşitli araçlar gündeme gelmektedir.

Uzmanların yeni alanlar ile ilgili tecrübelerini ve görüşlerini yansıtabilmek için ihtiyaca yönelik çeşitli yaklaşımlar üretilmiştir. Bunlardan ilki Delphi yöntemidir. Delphi yöntemi bir konu ile ilgili tartışmada insanların ünvanları ve baskınlıklarının ortadan kalkması için değerlendirmeye katılanların isimleri ve ünvanlarını dikkate almadan yapılan değerlendirme yöntemidir. Yöntem sıra ile insan görüşlerini posta, e-mail gibi araçlarla toplayarak bir moderatör yönetiminde görüşleri tartıştırır. İnsanların ünvanları ve kimlikleri gizli tutulabildiğinden insanlar görüşlerini kolaylıkla ortaya koyabilmekte ve iyileştirme önerileri geliştirilebilmektedir (Önden 2011).

Stratejik planlama ile ilgili bir diğer yöntem ise PESTLE (P-Politik, E-Ekonomik, S-Sosyal, T-Teknolojik, L-Legal, E-Çevre) yöntemidir. PESTLE yöntemi değerlendirilen konuyu altı başlık altında toparlayarak bir değerlendirme sistemi önerir. Bu sayede yeni durum veya strateji ile ilgili bir çerçeve altında genel durum konunun özünden kopmadan belirlenebilmektedir. Literatürde ve uygulamada çok popüler olan bir diğer değerlendirme yöntemi GZFT 'GZFT' analizidir. GZFT analizi, işletmenin sektördeki rakiplerine oranla üstünlük (S) ve zayıflıkları (W) ile işletmenin içinde bulunduğu çevredeki fırsatlar (O) ve tehditleri (T) belirleyen bir analiz sürecidir (Kamilçelebi 2012). GZFT analizi değerlendirilen bir problem ile ilgili mevcut durum ile gelecek durum arasındaki ilişkinin kurgulanması ve stratejilerin oluşturulabilmesi konusunda işlevsel bir araç olarak ortaya çıkmaktadır. Güçlü ve zayıf yönlerin ortaya konulması mevcut durumu, fırsat ve

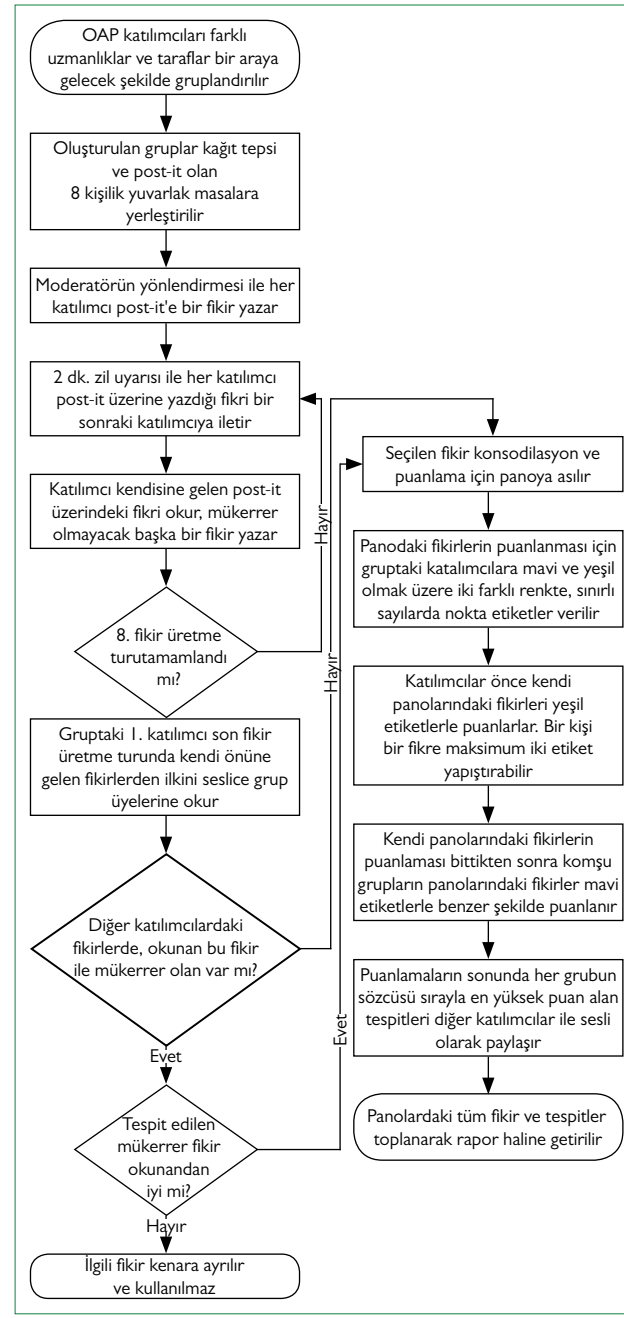
tehditler ise gelecekteki durumları ortaya koyabilmektedir. Bu sayede ortaya çıkan boşluk ile ilgili stratejilerin geliştirilebilmesi söz konusu olabilmektedir. İfade edilen yöntemler değerlendirilen problemler ile ilgili bir değerlendirme çerçevesi oluşturmaktadır. GZFT analizi ÖEB konsepti ile ilgili henüz Türkiye'de bir uygulamanın bulunmaması nedeni ile hem mevcut durumun ortaya konulması, hem de gelecekle ilgili değerlendirmelere ihtiyaç duymaktadır. Bu sebepten dolayı GZFT analizinin kullanılması çalışma kapsamında uygun görülmüş ve analizler bu yöntem ile gerçekleştirilmiştir.
Herhangi bir kalitatif yöntem ile uzmanların tecrübelerinden faydalanılması gerektiğinde insanların yaklaşımlarındaki farklılıklar değerlendirmeleri etkileyebilecek düzeyde olabilir. Bu problemin ortadan kaldırılabilmesi için yüksek katılımın sağlanması ve insan görüşlerinin geneli yansıtabileceği hale getirilmesi gereklidir. Bölgedeki genel algının yansıtılabilmesi için yüksek katılımlı bir toplantının gerçekleştirilmesi ve sistematik olarak bilgi alışverişinin sağlanması hedeflenmiştir. Bilgi alışverişinin sağlanması için çalıştaylar düzenlemiş ve konunun uzmanlarının bir araya getirildiği çalışma toplantıları yapılmıştır (Şekil 5).

Sistematik yaklaşım ile ilgili TÜBİTAK TÜSSİDE'nin marka tescilli ürünü olan Ortak Akıl Platformu (OAP) kullanılmıştır (TUSSIDE 2016). Şekil 1 üzerinde, Ortak Akıl Platformu (OAP)'nun adımları ve akışı gösterilmiştir. OAP, GZFT analizinin gerçekleştirilmesi için bir sistem oluşturmaktadır ve kişisel tartışmaların veya sadece belirli konuların tartışılmasının önüne geçilmektedir.

3.2. Araştırma Katılımcı Profili ve Tanımlayıcı İstatistikler

Çalıştay ile Konya-Karaman-Mersin koridoru için güçlü/gelişmeye açık yönler ile bu koridoru etkileyen çevresel fırsat/tehditlere ilişkin düşüncelerinin öğrenilmesi, bunun yanı sıra bu koridorun sanayi ve ticaret anlamında daha etkin hale getirilmesi için yapılması gerekenlerle ilgili alanında önde gelen paydaşların görüşlerinin alınması amaçlanmıştır. Düzenlenen çalıştay, "kürsüden anlatma ve toplu dinleme konferansı" şeklinde olmayıp, yaratıcı fikir oluşturma yöntemi olan Ortak Akıl Platformu tekniği kullanılarak, tüm katılımcıların çalışmaların başından sonuna kadar aktif katılımı ile yazılı bilgi ve belge üretmeye yönelik olarak gerçekleştirilmiştir.

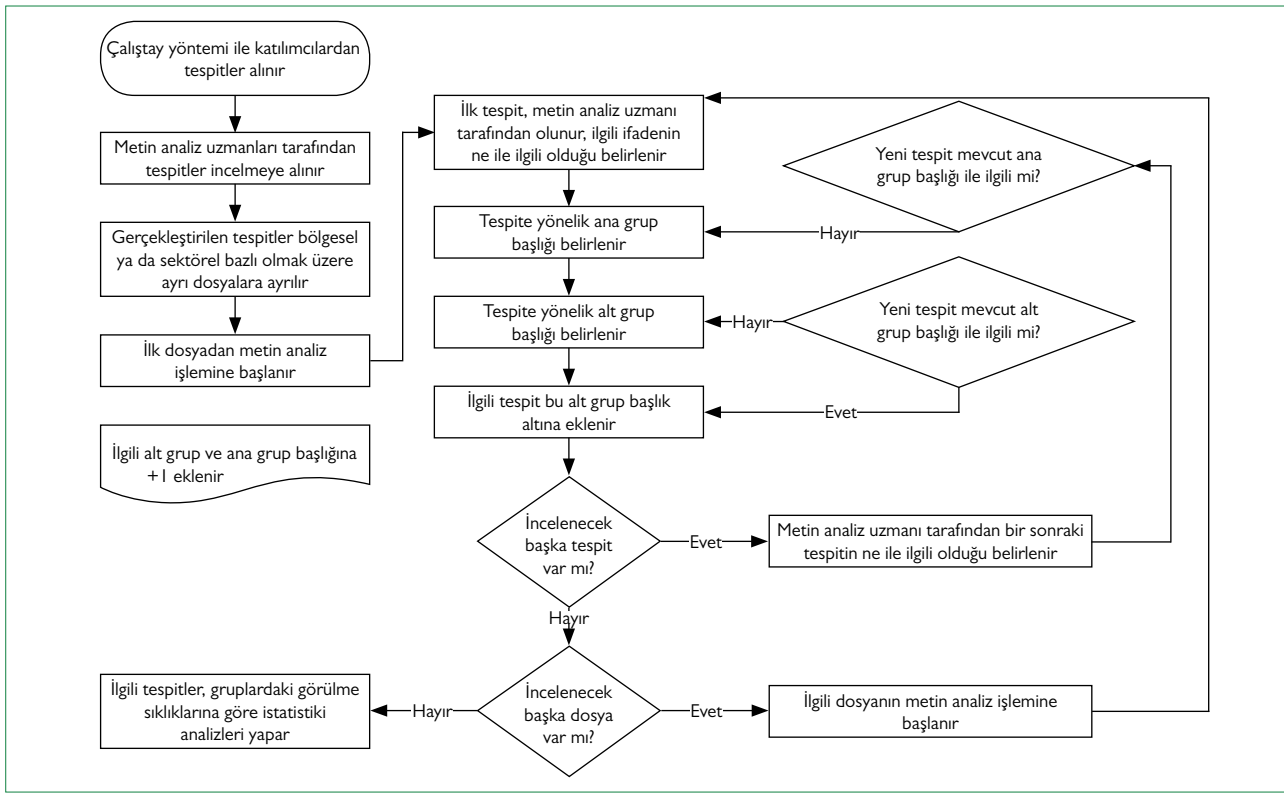
Bu amaçla 28.02.2017 tarihinde Konya'da düzenlenen çalıştaya, toplam 164 katılımcı davet edilmiş olup etkinlik 129 katılımcı ile gerçekleştirilmiştir. Etkinliğe davet edilen uzmanların belirlenmesinde konu ile ilgili tecrübelerinin varlığı dikkate alınmıştır. Bu kapsamda uzmanın belirlenmesinde akademik literatürü takip etmesi ve dünya örneklerini bilmesi, bölgedeki üretim yapısı ve yönetim alanındaki tecrübelere sahip olması, bölgedeki kamu yönetimi ile ilgili alanda bilgi ve tecrübe sahipliği yetkinliklerinden bir tanesine sahip olması aranmıştır. Bu yetkinliklere uyan bölgedeki üretim tesislerinin sahipleri



Şekil 5. Ortak Akıl Platformu'nun kullanım yöntemi (Çal ve diğ., 2017).

veya uzman yöneticileri, lojistik alanında faaliyet gösteren şirketlerin sahipleri veya yöneticileri, sivil toplum kuruluşlarının uzmanları ve yöneticileri, üniversite öğretim elemanları, Teknoloji ve Sanayi Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, KOP BKİ, MEVKA Kalkınma Ajansı, Karayolları, DHMİ gibi merkezi ve yerel kamu kurumlarının uzmanları davet edilmiş ve bu kurumların uzmanları çalıştaya katılım göstermiştir.

Katılımcıları ifade etmek amaçlı temsil ettikleri sektörlere göre dört farklı sınıfa ayrılmış ve bu sınıflara düşen katılımcı



Şekil 6. MAXQDA ile metin analiz yaklaşımı.

sayıları Tablo 4'te verilmiştir. Bu gruplar, kamu kurum/kuruluş temsilcileri, akademisyenler, sivil toplum yetkilileri ve özel sektör temsilcileri olarak belirlenmiştir. Katılımcıların sektörel dağılımı Tablo 4'te gösterilmiştir. Tablo 4'e göre, katılımcıların büyük çoğunluğu kamu kurum/kuruluş temsilcileri olup oranı %54,3'tür. Diğer gruplar ise %11,6'sı sivil toplum yetkilileri, %16,3'ü akademisyenler ve %17,8'i de özel sektör temsilcilerinden oluşmaktadır.

Katılımcı sayısının yüksek olması ve sağlıklı verilerin katılımcı uzmanlardan edinilebilmesi için katılımcılar 16 çalışma grubuna ayrılmışlardır. 16 grubun 4 tanesi bölgenin zayıf yönleri, 4 tanesi güçlü yanları, 4 tanesi fırsatlarını ve 4 tanesi de tehditlerini çalışmıştır. Oturum planı yukarıda verilen sınıflama mantığında olduğu gibi her masaya farklı uzmanlıkların yansıtılabilmesini sağlamak maksatlı çalışma ekibi tarafından belirlenmiştir.

3.3. Saha Analizi

GZFT analizinde, güçlü yönler; Konya-Karaman-Mersin bölgesinin başarılı performans sağlamasını gösteren yetkinlikleri göstermektedir. Zayıf yönler; bu bölgenin başarısını olumsuz etkileyen yetkinlikleri göstermektedir. Fırsatlar; bu bölgenin içinde bulunduğu çevredeki fırsatları göstermektedir. Tehditlerse; fırsatların tam tersi olarak bulunduğu çevredeki bölgeyi etkileyen tehditleri göstermektedir. Çalıştayda uygulanan Ortak Akıl Platformu süreci ile Konya-Karaman-Mersin koridorunun mevcut durum analizi için güçlü/gelişmeye açık yönler ile bu koridoru etkileyen fırsat/tehditler ortaya konulmuştur.

Tablo 4. Katılımcı profili

Katılımcılar	Sayı	Yüzde
Kamu kurum/kuruluş temsilcileri	70	54,3
Sivil toplum yetkilileri	15	11,6
Akademisyenler	21	16,3
Özel sektör temsilcileri	23	17,8
Toplam	129	100,0

İlk olarak, Konya-Karaman-Mersin illerinin güçlü yönlerine yönelik çalıştay katılımcılarının belirtmiş oldukları 125 farklı tespitin MaxQDA12 nitel analiz programı analiz edilmiştir. Bu programa ait analiz yaklaşımı Şekil 6'da gösterilmektedir.

Çalıştay çıktıları ile gerçekleştirilen metin analizleri sonucu tespitler tekrar sıklıklarına göre 3 ana grup altında gruplandırılmıştır. Bu gruplardan bölgenin en güçlü olduğu alanın 66 tekrar sıklığı ile "Sanayi ve Ticari Faaliyetler" olduğu görülmektedir. Bölgede Konya gibi sanayisi gelişmiş illerin olması bu durumu açıklamaktadır. "Sanayi ve ticari Faaliyetler" ana grubunun alt grupları incelendiğinde, "Teşviklere bağlı yatırımın

cazip olması" 8 tekrar sıklığı, "Güçlü sanayi yapısı", "Enerjiye ulaşım kolaylığı" ve "Üniversite-sanayi-kurum işbirlikleri" 7'şer tekrar sıklığı, "Rekabet geliştirici yapının olması" ise 6 tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonuçlarından elde edilmiştir. Bu tespitler "Sanayi ve Ticari Faaliyetler" için gerekli ekosistemi destekleyen parametrelerdir.

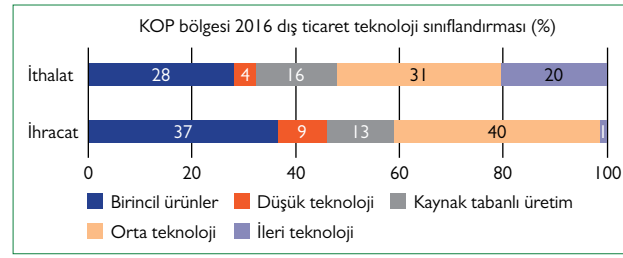
"Sanayi ve Ticari Faaliyetler" ana grubunu 48 tekrar sıklığı ile "Coğrafi Konumu Avantajı" ana grubu takip etmektedir. Bölgenin sınıra yakın olması, küresel pazara açılması konusunda ciddi avantaj sağladığından bu ana grubunun ikinci en sık tekrar eden grup olarak çıkmasının anlamlı olduğu düşünülmektedir. Bu ana grubun alt grupları incelendiğinde, "Ulaşım olanaklarının olması" 11 tekrar sıklığı, "Tedarikçilere ve hammaddeye ulaşım kolaylığı" 7 tekrar sıklığı ve "Yatırım için geniş ve düz arazilerin mevcudiyeti" 6 tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonuçlarından elde edilmiştir.

Bölgesel Güçlü Yanlar kapsamında yapılan analizlerde son ana grubu olarak 11 tekrar sıklığı ile "İstihdam Olanakları" takip etmektedir. Bu ana grubun alt grupları incelendiğinde ise "istihdam kolaylığı" ve "Nitelikli personel bulma kolaylığı" 3'er tekrar sıklığı, "Eğitimli ve Nitelikli Yönetici varlığı" ve "Ucuz işgücü" ise 2'şer tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonuçlarından elde edilmiştir.

Bölgenin geliştirilmeye açık olduğu zayıf alanları incelendiğinde ise 127 tespit ortaya konulmuştur. Bu tespitlerin ana gruplandırmaları yapıldığında 30 tekrar sayısı ile "Kurumlar arası Etkin iletişim ve İşbirliği" öncelikli olarak çıkmaktadır. Bu ana grubun altında ise "Akademik işbirliğinin yeterli olmaması" ve "İşbirliğinin yeterli olmaması" 6'şar tekrar sıklığına sahipken, "Etkin iletişim eksikliği" 'nin 5 tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonuçlarından elde edilmiştir. Bu tespitlerin kök nedeninde işletmeler ve kurumlar arasında etkin iletişim eksikliğinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

Bölgenin geliştirilmeye açık olduğu zayıf alanları kapsamında bir sonraki en sık tekrar oranına sahip tespit 22 tekrar ile "Üretim Potansiyelindeki Engeller" tespitidir. Bu ana grubun altındaki tespitler incelendiğinde "Katma değerli üretimin yeterli olmaması" 4 tekrar sıklığı, "ürün çeşitliliğinin yeterli olmaması", "Kaynakların verimsiz kullanılması", "Ar-Ge faaliyetlerinin yeterli olmaması", "Tarım faaliyetlerinin bilinçsiz yapılması" ve "Küresel pazarlara entegre olamama" tespitlerinin 3'er tekrar sıklığına sahip olduğu görülmektedir. KOP Bölgesi'nde 2016 yılında gerçekleştirilen ithalat ve ihracat verilerine bakıldığında, ihracatın %37'ü birincil ürün, %40'unun ise orta teknoloji ürünler olması yapılan tespitlerin doğru olduğunu göstermektedir.

Bölgenin geliştirilmeye açık olduğu zayıf alanları kapsamında bir sonraki en sık tekrar oranına sahip tespit ise 21 tekrar



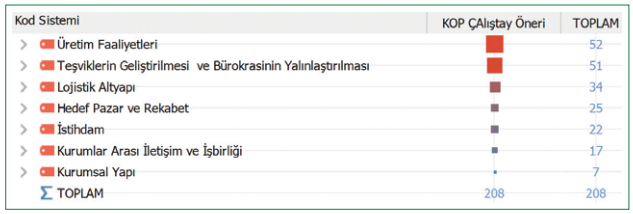
Şekil 7. KOP bölgesi 2016 dış ticaret teknoloji sınıflandırması (KOPBKİ, 2016).

ile "Ulaştırma ve Lojistik" tespiti takip etmektedir. Bu tespite yönelik alt gruplarda ise "Ulaşım entegrasyon ve altyapı olanaklarının geliştirilmesi" 17 tekrar sıklığına sahip olduğu görülmektedir. Dünyada üretilen her 1 doların 25 cent'i lojistik faaliyetlere harcandığı bilinmektedir (Tokay, Deran, & Arslan, 2016). Bundan dolayı bölgedeki firmalar, lojistik altyapı olanaklarının geliştirilmesi ile birlikte küresel rekabet ortamında ciddi avantajlar elde edeceklerdir. Bölge'de yapılacak olan Lojistik Köy ile bu entegrasyonların daha etkin yapılması planlanmaktadır (Şekil 7).

Bölgenin sahip olduğu fırsatlar incelendiğinde uzmanlar tarafından 140 farklı tespit ortaya konulmuştur. Benzer şekilde gruplandırılan bu tespitlerden "Üretim Fırsatları" 50 tekrar sayısı ile öncelikli fırsat ana grubu olarak öne çıkmaktadır. "Lojistik Olanaklar" ve "Bölgesel Fırsatlar" ise sırasıyla 27 ve 20 tekrar sıklıklarına sahiptirler. Alt gruplardaki tekrar sıklıklarına bakıldığında "Üretim Fırsatları" ana grubunun alt gruplarında "İhtisas OSB yaklaşımının yaygınlaşması" ve "Bölgedeki tarım ürünleri işlenerek katma değer oluşturulması" ifadelerinin 9 tekrar sıklığı, "Bölgedeki tarımsal hammadde bolluğu" ise 8 tekrar sıklığına sahip olduğu görülmüştür. "Lojistik Olanaklar" ana grubun alt grubunda ise "Ulaşım altyapı olanakları" 10 tekrar sıklığı ve "Diğer lojistik modların etkin olması" ifadeler 8 tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonuçlarından elde edilmiştir. "Bölgesel Fırsatlar" ana grubunun alt grup başlıklarında ise "Bölgenin Üretim için Uygun Alana Sahip Olması" ifadesinin 12 tekrar sıklığına sahip olduğu görülmektedir.

Bölgenin sahip olduğu tehdit olguları incelendiğinde ise uzmanlar tarafından 95 farklı tespit ortaya konulmuştur. Bu tespitlerden "Üretim Faaliyetleri" 23 tekrar ile öncelikli ifade olarak çıkmaktadır. "Üretim Faaliyetleri" ana grubunun altındaki alt gruplar incelendiğinde "Bilinçsiz tarımdan kaynaklı oluşan çevresel tehditler" 7 tekrar sıklığı "Teknolojik üretim altyapısının yetersiz oluşu" ise 5 tekrar sıklığına sahip olduğu görülmektedir. Kontrol sulamadan kaynaklı olarak Bölge'de ciddi su ve yapısal problemler olduğu bilinmektedir. Sulama faaliyetlerinin teknolojik altyapı olanaklarıyla yapılması çevresel tehditlerin oluşmasını engelleyecektir.

"Finansal Problemler" ana grubunun alt gruplarında ise "Yanlış ve yetersiz teşvik uygulamaları" 7 tekrar sıklığına, "Ekonomi-



Şekil 8. Geliştirilen önerilerin üst gruplandırmaları.

deki dalgalanmalar" ise 6 tekrar sıklığına sahip olduğu analiz sonucunda elde edilmiştir. Sürdürülebilir rekabet olanakları için ekonomideki dalgalanmaların daha stabil hale getirilerek, gerek teknolojik altyapı gereksinimleri, gerekse finansal daralmalara yönelik teşviklerin yeterli ve doğru seviyelerde kullanılmasına olanak sağlanmalıdır.

Konya-Karaman-Mersin bölgesinin içsel yeteneklerin (güçlü yönler ve zayıf yönleri) ve bölgeyi etkileyen dış etkilerin (fırsatlar ve tehditler) neler olduğu katılımcılar tarafından belirlendikten sonra, katılımcılara bölgenin sanayi ve ticaret kapasitesini artırmak için öneri fikirler üretmeleri istenmiştir. Öneri fikir üretmeleri sonucunda oluşan 208 tespit MaxQDA nitel analiz programı ile analiz edilerek tespitlerin tekrar sıklıkları hesaplanarak bu tespitlerin gruplandırmaları Şekil 8'deki gibi yapılmıştır.

"Üretim Faaliyetleri" kapsamında gruplandırılan 52 ifadenin alt gruplamalarına bakıldığında "Bölgesel Değer Zincirleri Oluşturulmalı" ifadesi 12 tekrar sıklığı ile öncelikli ifadeler arasında yer almaktadır. "Kaynakların Verimli Kullanılarak Maliyetlerin Düşürülmesi" 9 tekrar sıklığına sahipken, "Teknolojik altyapı ile üretim faaliyetlerinin modernleştirilmesi" ve "Katma Değerli ürün üretimi" önerileri ise 7 tekrar sıklığına sahiptir.

"Üretim Faaliyetleri" öneri grubunun tekrar sıklığı ile hemen hemen eşit değere sahip "Teşviklerin Geliştirilmesi ve Bürokrasinin Yalınlaştırılması" öneri grubundaki önerilerden olan "İhtisas OSB ve Kümelenmeler Desteklenmeli ve Yaygınlaştırılmalı" önerisi 18 tekrar sayısı ile bu gruptaki en önemli öneri olduğu görülmektedir. Bu öneriyi 11 tekrar ile "Ar-Ge ve Ür-Ge Faaliyetleri Teşvik Edilmeli" ve 8 tekrar sayısı ile "Teşvik Politikaları Yeniden Düzenlenmeli" önerileri takip etmektedir.

Öneri gruplarında 34 öneri ifadesi ile 3. sırasında yer alan "Lojistik Altyapı" grubunun alt öneri ifadeleri incelendiğinde "Entegre Lojistik Hizmeti Sağlayacak Altyapı Olanakları" önerisinin 15 tekrar ile en önemli öneri ifadesi olduğu görülmektedir. Bu öneri ifadesini 6 tekrar sayısı ile "Demiryolu Altyapı Olanakları Geliştirilmeli" önerisi takip etmektedir.

Benzer şekilde diğer öneri grupları da analiz edildiğinde "Hedef Pazar ve Rekabet" grubundaki "Tanıtım Faaliyetleri ve Bölgesel Markalar Çalışmaları" önerisi tekrar sıklığı, "İstihdam" grubundaki "Yetenek ve Yetkinliğin Geliştirilmesi" önerisinin 14 tekrar sıklığı, "Kurumlar Arası İletişim ve İşbirliği" grubunda yer alan "Kurumlar Arası Etkin İletişim ve işbirliği Olmalı" önerisinin ise 11 tekrar sıklığına sahip olduğu görülmektedir.

4. Sonuç ve Değerlendirme

Çalışma kapsamında KOP bölgesi için ÖEB kurguları ve beklentileri araştırılmıştır. Değerlendirmenin sistematik olarak gerçekleştirilebilmesi için OAP yaklaşımı kullanılmış ve bu yaklaşımla düzenlenen çalıştayda davetli katılımcılarla GZFT analizi gerçekleştirilmiştir. Çalıştaya kamu, sivil toplum, akademi ve özel sektör temsilcileri katılım göstermiş ve çalıştayda farklı uzmanlıklar ve farklı çalışma kültürlerinin bilgi ve birikiminin yansıtılması sağlanmıştır. Dolayısı ile bu saha araştırmasının sonucunun verildiği özet tabloların çeşitli uzmanlıkların ve önemli tecrübelerin özeti olduğu kolaylıkla ifade edilebilecektir. Özellikle ÖEB kurgusunun yapılması esnasında, mevcut durum analizinde ve tehdit algısında bu değerlendirmelerin önemi olacaktır. Çalıştayın çıktılarına bakıldığında bölgenin konum avantajı, üretim kapasiteleri, maliyet avantajları gibi başlıklar öne çıkmaktadır. Bürokrasi, kurumsallaşma, nitelikli istihdam, limana mesafe gibi başlıkların ise tehdit veya zayıf yön olarak öne çıktığı görülmektedir.

Çalıştayda sadece GZFT aşamaları tamamlanmamıştır, KOP bölgesi için öneriler de geliştirilmiştir. Bu öneriler sektörel odaklanma, teşvik ve destek, teknoloji dönüşümü, istihdamın artırılması, lojistik ve taşımacılık kapasitelerinin geliştirilmesi başlıkları altında kümelenmiştir.

ÖEB'nin sunduğu önemli başlıkların bu iyileştirme önerileri ile ilgili olduğu ifade edilebilir. ÖEB üretim alanları olduğu gibi belirli endüstrilerin üzerine kurgulanmaktadırlar. Dolayısı ile üretimin sağlanabilmesi için istihdam olanaklarının ve gerekli üretimin sağlanabilmesi için de eğitim olanaklarının artırılması gerekmektedir. Bu başlıklar da gerek bölgesel kalkınmanın sağlanması, gerekse ülke ekonomisinin canlanmasını sağlayacak niteliktedir.

Gerçekleşen çalışma kapsamında bölgenin güçlü yönleri açısından konum avantajı ve sanayi ve ticari faaliyetleri ortaya çıkmıştır. Gerçekten de bölgenin ticari faaliyetleri göz önüne alındığında bölgenin orta ileri teknoloji ürünlerinin üretimi ve uluslararası ticareti noktasında bölgesel bir oyuncu olduğu görülebilmektedir. Bunda bölgedeki makine sanayiinin varlığı önemlidir. Konya Ovası bölgesinin tarihi geçmişinde de önemli olarak görünen gıda ve tarım ürünlerinin üretimi ise bölgenin günümüzde de üretim kabiliyetinin en önemli olduğu alanı göstermektedir. Dolayısı ile yeni bir üretim konsepti olan ÖEB'lerin tasarımında da katma değerli gıda sanayiinin kurgulanması da bölgenin mevcutta yapmakta olduğuna ek bir katma değerin üretilmesinde önemli olacaktır. Bu noktada ifade edilen duruma detay bir örnek olarak, Karaman'ın Türkiye'de

en fazla sayıda elma ağacına sahip olması ve bu üretimin gıda sanayiinde değerlendirilmesi örneği verilebilir. Diğer güçlü yönlere bakıldığında bölgede yer alan ulaşım seçeneklerinin varlığı, yatırımda teşvik olanaklarının bulunması, sanayi altyapısının güçlü olması, enerjiye ulaşımın kolaylığı, tedarikçiye ve hammaddeye yakınlık ve ulaşım kolaylığı olarak belirlenmiştir. Bu güçlü yönlerin yanında bir bütünün parçalarını oluşturan güvenlik, turizm faaliyetleri, istihdam kolaylığı, üretim çeşitliliği vb. başlıklar da uzmanlar tarafından ifade edilmiştir.

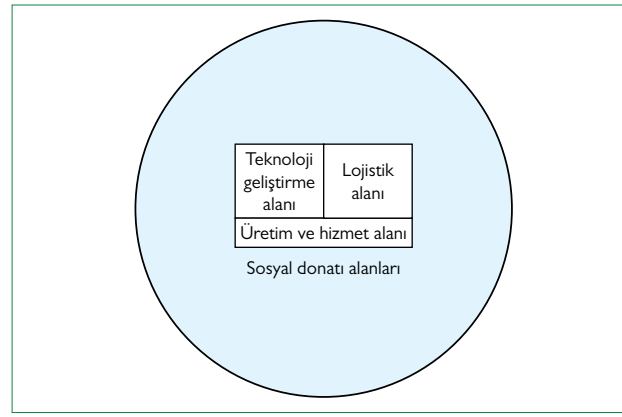
Bölgedeki tehditlere bakıldığında finansal problemler, ulaşım altyapı eksikliği, bilinçsiz tarım üretimi, yanlış ve yetersiz teşvikler en önde gelen tespitler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tespitler ise bölgede daha iyi çalışacak bir uluslararası ticaret sisteminin nasıl kurgulanması gerektiğine yönelik ipuçlarını vermektedir.

Bölgenin üretim için uygun alana sahip olması, ulaşım altyapısı ve çeşitliliği ve bölgenin yakın olduğu Mersin Limanı'nın uluslararası ticaret için önemli bir liman olması, teşvik olanakları, kurumlar arasında etkin iletişimin ve işbirliğinin olması şeklinde bölgenin fırsatları tespit edilmiştir.

Gelişmeye açık başlıklar olarak ulaşım ve entegrasyonun geliştirilmesi, kalifiye eleman mevcudiyeti ile ilgili iki başlık en önemli tespitler olarak diğer tespitler arasından sıyrılmıştır. İşbirliği eksikliği, akademi ile iletişim eksikliği, teşvik olanakların geliştirilmesi, sosyal olanakların yetersiz olması, marka çalışmaları ve pazarlama eksikliği, yönetim danışmanlığı eksikliği, katma değerli üretimin yeterli olmaması gibi önemli diğer tespitler de yer almaktadır.

Yapılan tespitlere bakıldığında bölgedeki ihracatın geliştirilebilmesi için bölgedeki mevcut durumu anlama noktasında önemli bilgiler yer almaktadır. Bölgenin rekabet gücünün artırılabilmesi için ortaya çıkan nitelikli iş gücü temini, ulaşım altyapısının güçlendirilmesi, markalaşma gereği, yönetişim sisteminin ve teknoloji üretimini sağlayabilecek üniversite-sektör iletişimlerinin sağlanması tespitleri çalışma kapsamında uzman görüşmelerinde tespit edilmiştir.

Bu kapsamda bir ÖEB kurgusunda bir genel bir kurgunun yapılması gerekmektedir. Sadece bir üretim alanı olarak ÖEB kurgusunun yapılması bölgede kurulmak istenen sistemi sağlayamayacaktır. Zira, ÖEB'ler üretime ve sanayiye sistematik bir yaklaşım getirmektedir. Bu yeni yaklaşım ÖEB'in sadece bir üretim alanı olarak değil, teknoloji geliştirme, lojistik ile birlikte üretim ve hizmet alanının oluşturulmasından gelmektedir. Ek olarak ÖEB'ler 7/24 yaşayan alanlar olacak şekilde sosyal donatı alanlarına da sahip olacaklardır. Bu sayede bu alanlar sadece mesai saatlerinde çalışan alanlar değil, yaşamın yer aldığı bölgeler olarak oluşturulmaktadır. Sosyal etkinlikle fuarlar, sektörel toplantılar gibi iş hayatı ile ilgili olabileceği gibi şehir



Şekil 9. ÖEB konsepti bileşenleri (TÜBİTAK TÜSSİDE 2018).

yaşamı ile ilgili de olabilecektir. Kore'de kurgulanan Incheon ÖEB'i teknoloji üretimini merkezine alan bir şehir olarak kurgulanmıştır. Önerilmekte olan ÖEB konsepti de üretim, ulaşım ile teknoloji üretimini birleştirmekte, aynı zamanda da sosyal hayatı da içerisinde barındırmaktadır. Şekil 9 ise ÖEB konseptinin bileşenlerini ifade etmektedir.

Bunun sonucunda da beklenti anketlerinde tespit edilmiş olan altyapı, teşvik ve hız beklentilerine karşılık verme şansı doğmaktadır. Ek olarak bu bölgelerin aktifleştirilebilmesine yönelik arazi, ekipman & makine, inşa teşvikleri olduğundan bu alanda da beklentiler karşılanabilecektir. Sonuç olarak bölgesel olarak çekim merkezi olan ve Avrupa Birliği ortak pazarında olan bu bölgeye doğrudan yabancı yatırımı gelmesi de beklenecektir. Bu durum bölgeyi hem Çin'e alternatif bir üretim merkezi haline getirecek hem de bölgeyi beklediği ileri üretim teknolojilerine kavuşturacak bir argüman olarak kullanılabilecektir.

Sanayideki dönüşümlerin gerçekleştirilmesinde bir diğer özellik odaklanmadır. Belirli üretim çıktısı hedefleri ile aynı üretim alanları belirli bölgelerde toplanılarak bir ekosistem oluşturma şansı mevcuttur. Bu noktada ilgili özel ekonomi bölgelerinin şansı Türkiye'nin nüfusu ve alım gücü nedeni ile önemli bir pazar olmasıdır. Belirli sektörlerdeki alım garantisinin verilmesi sonucunda özel ekonomi bölgeleri kurulum aşamasında yüksek rekabet ile boğuşmak zorunda kalmayacaklardır. Ardından belirli tecrübe elde edildikten sonra ise bu ÖEB, KOP bölgesinin etki alanında bulunan pazarlarda da söz sahibi olabileceklerdir. Odaklanma sonucunda elde edilecek en önemli avantaj ölçek avantajıdır. Toplu satın alma, pazarlama, R&D, servis hizmetlerinin sunulması sonucunda da maliyetler önemli seviyede düşebilecektir. Bu durumda bölgede yer alan şirketler için yüksek rekabetçilik avantajını ifade edecektir.

KAYNAKLAR

Çağlar, Esen, ve Yaprak Kurtsal. 2011. "Bölgesel Sanayi Politikası Aracı Olarak Özel Ekonomik Bölgeler: Türkiye'de Organize Sanayi Bölgelerinin Etkileri ve Yetkiler." In 5. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Sanayi Politikasının Yönetişimi, Ankara: tepav, 187–201.

Çakmak, Emre, İsmail Önden, ve Mesut Samastı. 2017. "Türkiye'deki Ve Dünyadaki Özel Bölgeler Ve Özel Ekonomi Bölgesi Oluşturulması İçin Dönüşüm Önerileri." In 6. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Antalya, 599–617.

Çal, Murat, İsmail Önden, Mesut Samastı, ve Fahrettin Eldemir. 2017. "Istanbul Traffic Problem: Expert Opinions." In 13th International Strategic Management Conference, Podgorica, Montenegro.

Dobronogov, Anton, ve Thomas Farole. 2012. "An Economic Integration Zone for the East African Community: Exploiting Regional Potential and Addressing Commitment Challenges." Policy Research Working Paper WPS 5967 (February).

FIAS. 2008. "Special Economic Zones." Special Economic Zones Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development.

Ge, W. 1999. Special Economic Zones and the Economic Transition in China. 5th ed. World scientific.

Hausmann, R., Hidalgo, C. A., Bustos, S., Coscia, M., Simoes, A., & Yildirim, M. A. 2011. Mapping Paths to Prosperity The Atlas of Economic Complexity.

Kamilçelebi, Hatime. 2012. "Türkiye'de Sigorta Sektörünün GZFT Analizi ve Bir Araştırma." Ekonomi Bilimleri Dergisi 4(1): 45–54.

KGM. 2016. "Karayolları Genel Müdürlüğü." www.kgm.gov.tr (June 20, 2012).

KOP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı. 2012. Özel Ekonomi Bölgesi Ön Çalışma Raporu İç Anadolu-Akdeniz Özel Ekonomi Koridoru.

Kumar, Shashi. 2008. "SEZs in India: Concept, Objectives and Strategies.": 1–19.

Önden, İsmail. 2011. "Mağaza Yeri Seçimi Problemine Coğrafi Bilgi Sistemleri Tabanlı Bir Çözüm Yaklaşımı ve Uygulaması." Yıldız Teknik Üniversitesi.

Protema. 2016. Konya'da Otomobil Üretilebilirliği Fizibilite Raporu. Konya.

TCDD. 2017. "TCDD Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları." http://www.tcdd.gov.tr/content/100 (March 20, 2018).

TÜBİTAK TÜSSİDE. 2018. Konya-Karaman-Mersin Sanayi ve Ticaret Koridoru Oluşturulmasına Yönelik Etüd ve Fizibilite Projesi Final Raporu. Gebze-Kocaeli.

TUİK. 2017. "İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Cari Fiyatlarla Gayrisafi Yurtiçi Hasıla."

TÜIK. 2016. "Adrese Dayalı Nüfus Sisteminden Elde Edilen Il Bazlı Nüfus Bilgileri."

TÜİK. 2013. "İl Bazlı Toplam İthalat Miktarları."

TUSSIDE. 2016. "Common Intellectual Platform (OAP) Workshop Approach." http://tusside.tubitak.gov.tr/tr/yontemlerimiz/Calistay-Yonetimi-OAP.

TÜSSİDE. 2017a. Konya Karaman Mersin Ticaret ve Sanayi Koridoru Oluşturulmasına Yönelik Etüd ve Fizibilite Projesi - Özel Ekonomi Bölgeleri ve Konum Analizleri. Gebze-Kocaeli.

UNIDO. 2015. Economic Zones in the Asean: Industrial Parks, Special Economic Zones, Eco Industrial Parks, Innovation Districts as Strategies for Industrial Competitiveness.

Wang, Jin. 2013. "The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities." Journal of Development Economics 101(March 2013): 133–47.

Planlama 2020;30(1):66–88 | doi: 10.14744/planlama.2019.29484

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Sağlık Eşitsizlikleri, DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği Üzerinden Bir Değerlendirme: Mersin İli Mezitli İlçesi Örneği

Health Inequalities, an Evaluation through WHO Quality of Life Scale: the case of Mersin Province Mezitli District

Ali Cenap Yoloğlu,[1] Ahmet Öner Kurt,[2] Yasemin Sarıkaya Levent,[1] Tolga Levent,[1] Sinan Burat,[1] Servet Karaca,[3] Serkan Gökalp[1]

[1]Mersin Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Mersin
[2]Mersin Üniversitesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Mersin
[3]Mersin Üniversitesi, Bölgesel İzleme Araştırma Uygulama Merkezi, Mersin

ÖZ

Bu çalışmanın amacı Mersin ili Mezitli İlçesi genelinde Dünya Sağlık Örgütü Yaşam Kalitesi Ölçeğini kullanarak sağlık eşitsizliklerinin ortaya çıkmasında etkili olan kırılma noktalarını ortaya koymaktır. 18 yaş ve üstündeki nüfusa mahalle bazında mahalle nüfusu, yaş grubu ve cinsiyet gözetilerek uygulan toplam 1083 anket sonucunda bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel alan puanları açısından bireyin mensup olduğu sosyal sınıfı belirleyen tüm değişkenlerin yaşam kalitesi ölçeği üzerinde tanımlayıcı etkisi olduğu gözlenmiştir. Buna karşın yaşanılan mahallenin yaşam kalitesi ölçeği üzerinde doğrudan bir etkisi yoktur. Ancak mahallelerin homojen alanlar olmadığı düşünüldüğünde, aynı mahalle içindeki mekânsal nitelik farklılaşmaları (sağlık hizmetlerine kolay erişim, yeterli yeşil alan varlığı, yeterli gölgelik alan varlığı) yaşam kalitesi alan puanlarını etkilemektedir. Buna ek olarak bazı konut kullanım kolaylıkları da (konutun mülkiyeti, konutta kullanılan ısınma biçimi, evdeki oda sayısı, evde kullanılan içme suyu kaynağı, konutu kullanma süresi) yaşam kalitesi alan puanları üzerinde fark yaratan bir etkiye sahiptir. Dolayısıyla bireyin sınıfsal konumu hem doğrudan hem de konutun kullanım kolaylıkları ve çevresel olanaklar gibi dolaylı yollardan yaşam kalitesi ölçeğini etkilemektedir.

Anahtar sözcükler: DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği; kentsel planlama; Mezitli; sağlık eşitsizlikleri.

ABSTRACT

The purpose of this study is to reveal the breaking points which are effective in the emergence of health inequalities by using the World Health Organization Quality of Life Scale in Mersin province, Mezitli District. As the result of 1083 questionnaires in total applied to the population aged 18 years and over by considering neighborhood population, age group and gender it was observed that all the variables determining the social class status of the individuals have a determinative effect on the quality of life scale in terms of physical, psychological, social and environmental field scores. On the other hand, there is no direct effect of neighborhoods on quality of life scales. However, when neighborhoods are not considered to be homogeneous areas, spatial quality differences within the same neighborhood (easy access to health care services, adequate green space availability, adequate sheltering assets) affect quality of life scores. In addition, some housing conveniences (ownership of the house, the type of heating used in the house, the number of rooms in the house, the source of drinking water at home, the duration of use of the house) have an influence on the quality of life scores. Thus, the individual's class position influences the quality of life scores both directly and indirectly such as convenience of the home and environmental facilities.

Keywords: WHO Quality of Life Scale; urban planning; Mezitli; health inequalities.

Geliş tarihi: 30.01.2018 Kabul tarihi: 15.10.2019
Online yayımlanma tarihi: 13.02.2020
İletişim: Ali Cenap Yoloğlu.
e-posta: acyologlu@mersin.edu.tr

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1. Giriş

Sağlık, günümüzde artık sadece bedensel bir iyi olma durumu olarak tanımlanmanın ötesinde; kişinin bedensel, ruhsal ve çevresel anlamda bir bütün olarak iyi olma halidir. Bu yeni ele alışta sağlığın tedavi edici hizmetlerden çok önleyici hizmetlere yoğunlaştığı; sağlık-yaşam çevresi ilişkisinin daha sık irdelendiği; yaşam kalitesi kavramının vurgulandığı; bireyin sağlığının, içinde bulunduğu toplumun sağlığından ve yaşadığı çevrenin koşullarından bağımsız düşünülemeyeceği gerçeğinin kabul edildiği görülmektedir.

İnsanlar büyük oranda kentlerde yaşamaktadır. Sözgelimi Avrupa'da nüfusun %69'u kentsel alanda yaşamaktadır. Avrupa'da ve dünyanın farklı bölgelerinde, kentsel alanlarda yaşayanların sayısı gün geçtikçe artmakta ve bu artış kentleri farklı yaş, sosyo-ekonomik, etnik ve kültürel grupların/insanların yoğunlaştığı ve bir arada yaşadığı karmaşık sosyo-mekânsal yapılara dönüştürmektedir.

Kentler, gerek fiziksel, gerek sosyal çevre olarak düşünüldüğünde ve hizmetlere erişim konusu gözetildiğinde sağlık ile doğrudan ilişkilidir. Yaşam çevresinin nitelikleri, mahalle tasarımı, yerleşmenin yoğunluğu, açık ve yeşil alan miktarı ve erişilebilirliği, bisiklet ve yaya yollarının varlığı, hava kalitesi gibi kent ile ilişkili değişkenlerin kentlerde yaşayanların ve çalışanların sağlığı üzerinde doğrudan ve dolaylı etkileri vardır (WHO, 2013; Marmot ve Wilkinson, 2009). Kentler, bir yandan sağlık hizmetlerindeki çeşitlilik ve yaygınlık nedeniyle sağlık hizmetlerine erişim konusunda büyük bir olanak sağlarken, diğer yandan yüksek yapılaşma yoğunlukları, çevresel kirlilik, ekonomik yetersizlikler veya yoksulluk/yoksunluk gibi nedenlerle sağlık konusunda olumsuz bir ortam da oluşturabilmektedir (WHO, 2013). Bu durum kentlerde sağlık olgusunun ele alınmasında özel politikalar ve müdahaleler gerektirmektedir.

Sağlıklı Kent kavramı, bu politikaları oluşturmada ve müdahaleleri tanımlamada tutarlı bir çerçeve sağlamaktadır. Başta sağlık bilimleri olmak üzere kent planlaması, sosyoloji, coğrafya, çevrebilim, ekonomi, politika gibi farklı disiplinlerinin kesişiminde yer alan bir kavram olarak farklı biçimlerde ele alınan bir kavramdır. Kent plancılarına göre sağlıklı kenti oluşturmak "kentin ulaşımında, konut alanlarında, yeşil alanlarında yeni ve iyi fiziksel karakterler yaratmak"; sosyologlara göre "sosyal bütünleşmeyi oluşturmak ve geliştirmek"; ekonomistlere göre "kentteki önemli değerleri yenilemek ve yeni mekânlar yaratmak"; eğitimcilere göre "toplumun gelişmesine olanak sağlamak"tır. Kentte yaşayan kişilere göre ise sağlıklı kent, "güvenli ve özgür bir biçimde yaşama eylemlerini gerçekleştirebildiği, beslenme ve korunma ihtiyacının karşılandığı, sosyal etkileşim olanakları yüksek" bir kenttir (Başaran, 2008).

Kent ve sağlık ilişkisi gözetildiğinde, kentte yaşayan bireylerin daha sağlıklı bir çevrede yaşaması adına yerel yönetimlere önemli görevler düşmektedir. Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi tarafından 1986 yılında başlatılan "Sağlıklı Kentler Projesi" yerel yönetimlerin sağlık konusunda daha bilinçli politikalar ve projeler geliştirmesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır (WHO, 2013).

Sağlıklı Kentler Projesi, Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisinin, yerel düzeyde "Herkes İçin Sağlık" amacıyla başlattığı bir gelişme projesidir. Bu proje, herkes için sağlık stratejisinin ilke ve hedefleri doğrultusunda, Avrupa ölçeğinde sağlığı, karar vericilerin gündeminde ön sıralara yerleştirmeyi ve sağlıklı ve sürdürülebilir bir kalkınma için kapsamlı yerel stratejiler geliştirmeyi amaçlayan uzun erimli uluslararası bir girişimdir. Sağlıklı Kentler Projesinin ana hedefi, kentte yaşayan ve çalışan insanların bedensel, ruhsal, sosyal ve çevresel iyi olma hallerini arttırmaktır. Sağlıklı Kentler Projesi, sağlıklı bir şehrin ne olması gerektiğinden yola çıkmakta, bu kapsamında sağlıklı şehri, çevresini geliştirebilen ve kaynaklarını genişleten, vatandaşlara sağlıklı yaşam ortamları sunabilen bir şehir olarak tanımlamaktadır. Bu yaklaşımda sağlıklı şehir kavramı bir sonuç değil, daha çok bir yöntem olarak ele alınmaktadır. Herhangi bir şehir var olan sağlık durumuna bakılmaksızın sağlıklı kentler ağına dâhil olabilmektedir. Bu noktada önemli olan, sağlıklı kent olma niyetine sahip olmak, başarmak için bir yapı ve işleyişi başlatmak ve bu konuda kararlı olmaktır.

Sağlıklı Kentler Projesi'ne dâhil olmak isteyen kentler, mevcut sağlık profillerini, yani Kent Sağlık Profilini çıkarıp, ardından Kent Sağlık Gelişim Planını hazırlayıp Dünya Sağlık Örgütü'ne adaylık başvurusu yapmakta; Örgüt de hazırlanan planı inceleyerek üyelik konusunda karar vermektedir. Üye olan şehir, "Sağlıklı Kent" kabul edilmekte ve DSÖ ile birlikte projeyi uygulamakta ve geliştirmektedir.

Sağlıklı Kentler Projesi beşer yıllık dönemler halinde uygulanmaktadır. Her dönemde sağlıklı şehir olmayı hedefleyen yerleşmeler uluslararası bu ağa üye olarak, belirlenen ana temalar çerçevesinde sonuç odaklı çalışmalar gerçekleştirmektedir. Beş yıllık dilimlere bölünmüş her aşamanın sonunda eski ağ dağıtılmakta ve bir sonraki aşama, oluşturulan yeni bir ağ ile devam etmektedir. Sağlıklı Kentler Projesi, 1986 yılında başladığından bu yana 5 dönem geçirmiş olup, şu anda 2014–2018 tarihleri arasındaki VI. Faz aktiftir. VI. Fazın (2014–2018) genel konusu "Herkes için Sağlık İyileştirilmesi ve **Sağlık Eşitsizliklerini Azaltmak** ve Sağlık için Liderlik ve Katılımcı Yönetişimi Geliştirmek"tir.

Dünya Sağlıklı Kentler Ağına dâhil olmak için temel bazı koşulların yerine getirilmesi gerekmektedir:

- Politik Taahhüt
- Sağlıklı Kent Proje Ofisi'nin kurulması
- Kent Sağlık Profili'nin çıkarılması
- Sağlıklı Kent Göstergeleri'nin belirlenmesi
- Kent Sağlık Gelişim Planı'nın hazırlanması



Şekil 1. Mezitli ilçesinin konumu (Kaynak: www.cografyaharita.com).

Mezitli Belediyesi, 2012 yılında Türkiye Sağlıklı Kentler Birliğine üye olmuş; 2016 yılı içerisinde Dünya Sağlık Örgütüne Dünya Sağlıklı Kentler Ağına üyelik için politik taahhütte bulunmuş ve Sağlıklı Kent Proje Ofisini kurmuştur. Haziran 2017'de Mezitli Belediyesi ve Mersin Üniversitesi arasında yapılan sözleşme doğrultusunda Kent Sağlık Profili ve Kent Sağlık Gelişim Planı hazırlanmasına yönelik çalışmalar başlatılmıştır.

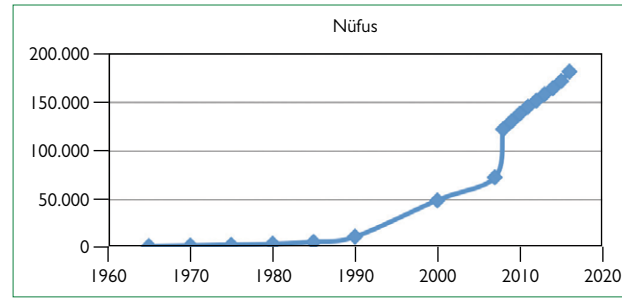
Kent Sağlık Profili, kentin mevcut sağlık durumunu tespit etmeye yönelik bir belge niteliğinde olup geleceğe ilişkin planlar ve politikalar üretmede önemli bir araçtır. Kent Sağlık Profili, Kent Sağlık Gelişim Planının tespit, analiz, sentez ve problem tanımı aşaması olarak kabul edilebilir. Profil çalışması sonucu elde edilen bulgular ışığında Gelişim Planının ana başlıkları ve detayları belirlenir.

Mezitli İlçesi

Mezitli ilçesi, Akdeniz, Toroslar ve Yenişehir ilçelerinden oluşan Mersin şehir merkezinin hemen batısında yer alan ilk gelişim aşamalarında Mersin ve çevre illerde yaşayanların ikinci konut alanı iken kentin büyümesi ile sonradan birinci konut kullanımına dönüşen bir alanda yer almaktadır (Şekil 1).

1968 yılına kadar köy statüsünde bulunan yerleşim o yıldan sonra belediye olmuştur. 2008 yılında ilçe olan belediyenin sınırları 12.11.2012 tarihinde çıkarılan 6360 sayılı "On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile ilçe sınırlarına kadar genişlemiştir. 1965 yılında nüfusu 2252 olan yerleşim 2016 yılında 181.167 nüfusa sahip olmuştur (Şekil 2).

Mezitli ilçesini genel olarak üç temel alana ayırmak mümkündür. Bunlardan birincisi Şekil 3'te de gösterildiği üzere, sahil şeridinde yer alan ve nüfus yoğunluğu 100 kişi/ha ve daha yüksek olan yerleri kapsayan kentsel yerleşik alanlardır. Diğer bir bölge ise Mersin-Adana otoyolunun kuzeyinde yer alan, tarımsal ve ormanlık araziye sahip, nüfus yoğunluğu 0 ile 49 kişi/ha



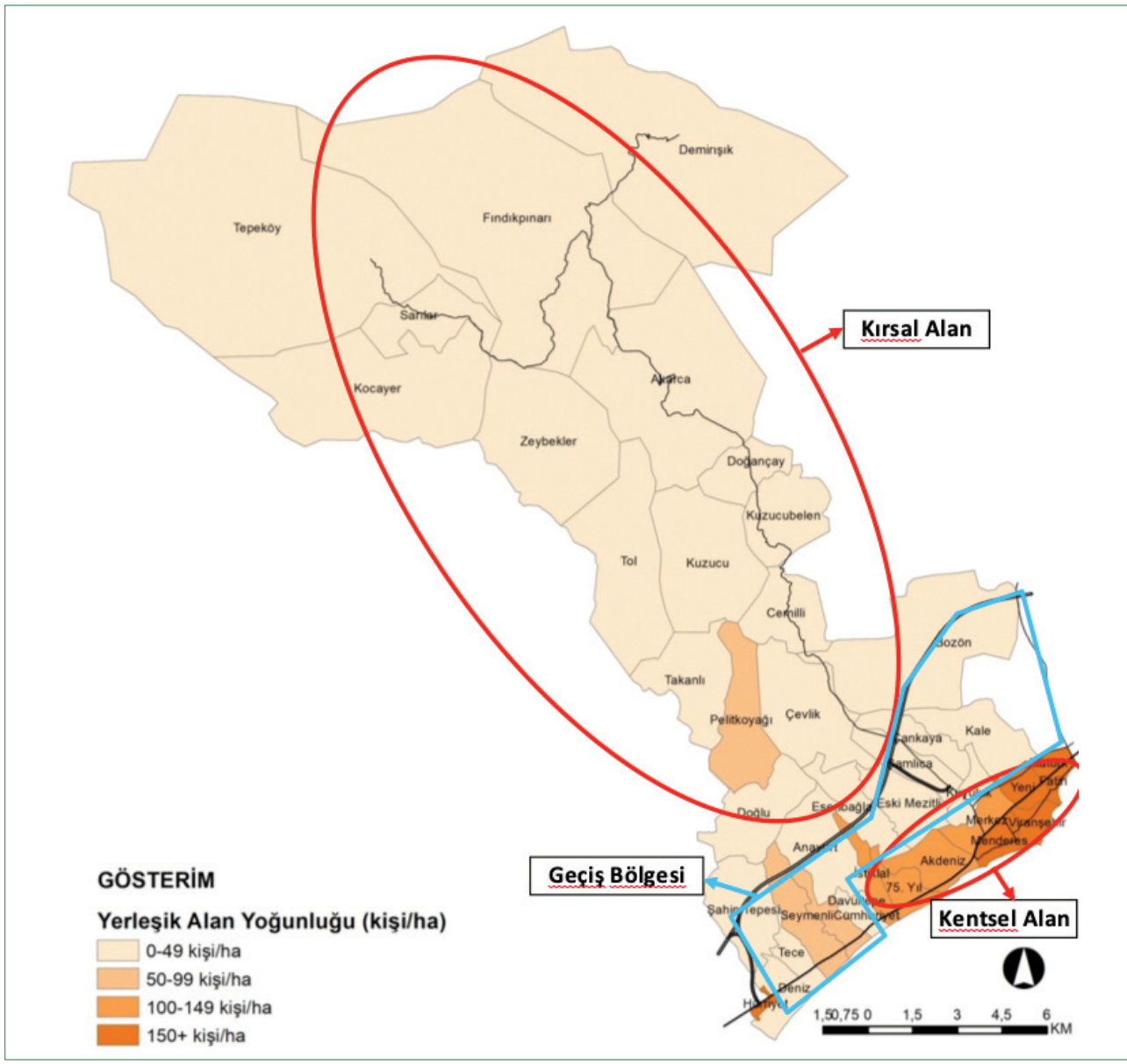
Şekil 2. Mezitli ilçesinin nüfus artışı (Kaynak: TUİK).

arasında değişen kırsal yerleşim alanlarıdır. Sonuncu bölge ise bu iki kullanım arasında kalan ve kentsel yapılaşmanın sıçradığı, hem kırsal hem de kentsel özellikler gösteren, nüfus yoğunluğu 50–99 kişi/ha olan geçiş bölgesi alanlarıdır. Söz konusu alanlara ilişkin kullanım türleri ise Şekil 4'te detaylı olarak verilmiştir. Diğer bir deyişle söz konusu üç temel alan (kentsel, geçiş bölgesi ve kırsal) nüfus yoğunluğu ve arazi kullanım türlerinin bir bileşkesi olarak tanımlanmıştır.

Çalışma Yöntemi

Bu çalışma Mezitli İlçe Belediyesi'nin Dünya Sağlıklı Kentler Birliği'ne üyeliği ile ilgili olarak yürütülen "Sağlıklı Kent Mezitli" projesi sırasında üretilen verilerden yararlanılarak yazılmıştır. Proje sırasında sağlık profilini çıkarmaya yönelik olarak genişletilmiş Dünya Sağlık Örgütü Yaşam Kalitesi Ölçeği-Kısa Form uygulanmıştır. Standart anket, katılımcının konut durumunu, gelir ve geçim durumunu, hobi alışkanlıklarını, aktif yaşam alışkanlıklarını, boş zaman alışkanlıklarını, kaza geçirme durumunu, sağlık altyapısını kullanma durumunu ölçen sorular eklenerek zenginleştirilmiştir. Geliştirilen anket Mezitli İlçesinin tamamında mahalle bazında mahalle nüfusu, yaş grupları ve cinsiyet gözetilerek uygulanmış ve toplam 1083 anket yapılmıştır. Ancak bu çalışmada sağlığın sosyal belirleyicileri; yaşanılan mahalle ve konutun bazı niteliklerine ilişkin bağımsız değişkenler ile Dünya Sağlık Örgütü Yaşam Kalitesi Ölçeği kısa formunda yer alan yaşam kalitesinin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel değerlerine ilişkin bağımlı değişkenler değerlendirilmiştir.

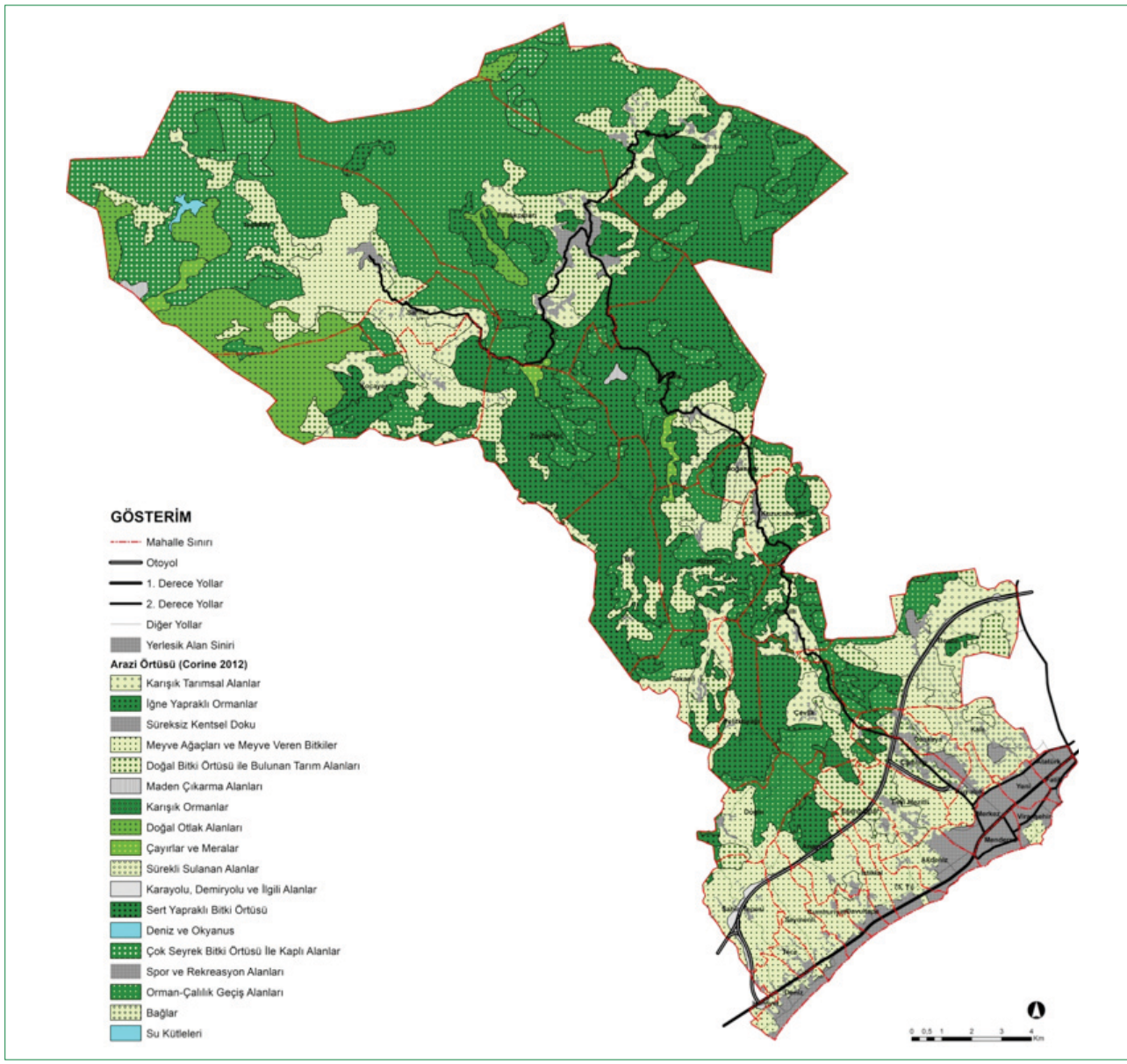
Bununla birlikte uygulamaya yönelik bazı kısıtların varlığından bahsetmek bir zorunluluktur. Mezitli ilçesi sınırları içinde iki tür ikinci konut varlığından söz edilebilir. Bunlardan birincisi deniz kenarında yer alan ve yüksek katlı apartmanlar şeklinde geliştirilmiş kapalı site şeklindeki ikinci konutlardır ki bunların bir kısmı zaman içinde birinci konut özelliği kazanmış ve daimi oturanları olan yaşama birimlerine dönüşmüştür. İkinci tür ise daha çok Mersin'de yaşayanlar tarafında tercih edilen ve genellikle yazın kullanılan yayla evleridir. Bununla birlikte zamanında kentin çeperinde bir-iki katlı villa şeklinde üretilmiş ve kapalı site şeklinde örgütlenmiş ancak şimdi kentsel alan sınırına daha da yaklaşmış ve yine kapalı site şeklinde varlığını devam ettiren konutlar bulunmaktadır.



Şekil 3. Mezitli ilçesinde mahallelere göre nüfus yoğunluğu.

Bu tür gelişmelerin çalışma açısından yarattığı başlıca sorunlar şöyle sıralanabilir: Birincisi kapalı site şeklinde kurgulanmış yaşama birimleri her tür alan çalışması açısından başlı başına bir zorluk oluşturmaktadır. Çünkü bu tür sitelere girmek, girilse bile alan çalışması yürütmek oldukça zor ve zaman alıcıdır. Bu yüzden anket çalışmasını yapan öğrenciler zaman kısıtı da gözetilerek mümkün olduğunca sokak çalışmalarına yönlendirilmiştir. Bu ister istemez temsil açısından bazı sorunlar çıkarmaktadır: mekânsal ve nüfus açısından yüksek derece temsil edilebilen bu yaşama birimleri sosyal olarak (gelir, sağlık, aktif yaşam, hastalık, konutun kullanım kolaylıkları vb) yeterince temsil edilememiştir. İkinci olarak özellikle birinci konuta dönüşmemiş ve hala ikinci konut özelliği gösteren birimlerin varlığı mekânsal ölçümlerde (bina sayımı, makroform alanı, planlı alan büyüklüğü vb) temsil edilirken bu durum nüfus büyüklüklerine yansımamaktadır çünkü nüfus sayımlarında bu alanlar boş olarak algılanmaktadır.

Çalışmanın bundan sonraki bölümü dört alt başlıktan oluşacaktır. İlk olarak sağlık eşitsizliklerine yönelik yazın değerlendirmesi yapılacak ve devamındaki bölümde ise sağlık eşitsizliklerini açıklamada kullanılan bağımsız değişkenler değerlendirilecektir. Dördüncü bölümde kentsel planlama kararları ile üretilen yapılı çevrenin sağlık üzerindeki etkisi değerlendirildikten sonra; beşinci bölümde çalışmanın bulguları paylaşılacak ve son kısımda ise genel bir değerlendirme yapılacaktır.



Şekil 4. Mezitli ilçesi alan kullanım türleri.

2. Sağlık Eşitsizlikleri

Sağlıkta Eşitsizliğin Tanımı

Sağlıkta eşitsizliğin nasıl tanımlandığı bu eşitsizliklere ilişkin çözüm yolu aranırken kritik önemdedir. Diğer bir deyişle sorun tanımı kendi içinde çözüm yollarını da barındırmaktadır. Şimsek ve Kılıç (2012) sağlıkta eşitsizliği; sağlığı etkileyen sosyal etmenlerin ve/ya sağlık sistemindeki giderilebilir yetersizliklerin etkisiyle bireylerin ve/ya toplumun sağlığında meydana gelen önlenebilir bozulmalar olarak tanımlamıştır. Hamzaoğlu'na (2007) göre sağlıkta eşitsizlik; insanlar arasında hiçbir bio-medikal ve davranışsal risk faktörüyle kesin olarak açıklanamayan sağlık durumu ve yaşam süreçlerindeki farklılıklardır. Ancak sağlıkta eşitsizliğe ilişkin en kapsamlı tanımlamayı Belek (1998b) yapmıştır: "*Doğal değil, toplumsal nedenlerden kaynaklanan; doğal nedenlerin ise ancak toplumsal nedenler yoluyla etki gösterdikleri; önlenebilir, önlenebilir olduğu için de kabul edilemez nitelikte olan eşitsizliklerdir. Ayrıca sağlıkta eşitsizlikler bireysel değil toplumsal bir bağlam içinde saptanması, ele alınması, incelenmesi, mücadele edilmesi gereken; bu nedenle de tüm bu süreçte ekonomi, sosyoloji, politika gibi sağlık dışı disiplinlerin de etkinliğinin gerektiği, toplumsal gruplar arasındaki sağlıkla ilgili farklılıklardır.*" Diğer bir deyişle sağlıkta eşitsizlik sosyoekonomik farklılıklara göre ortaya çıkan bir ayrışmadır (Belek, 2000).

Sağlığın Belirleyicileri

Polat ve İçağasıoğlu Çoban'a (2015) göre sağlığın sosyal belir-

leyicileri teriminden temel olarak birey ya da toplumların sağlığını geliştiren ya da kötüleştiren sosyal faktörler anlaşılmalıdır; ancak bu faktörler aynı zamanda sağlıktaki eşitsizlikleri de yaratan etmenlerdir. Tüzün vd. (2014) sağlığın belirleyicilerini bireysel özellikler ve davranışlardan daha çok sosyal, ekonomik, kültürel ve fiziksel/çevresel koşullar şeklinde tanımlamaktadır. Benzer şekilde İnandı da (1999) bireyin içinde bulunduğu sosyoekonomik durumu sağlığın en önemli belirleyicilerinden biri olarak ifade etmektedir.

Sağlıkta Eşitsizliklerin Nedeni

Yardım ve Özcebe'ye (2010) göre sigara ve/ya alkol kullanımı, düzensiz fiziksel aktivite veya fiziksel aktivite yokluğu gibi sağlık yönünden olumsuz sonuçlar doğuran davranışların belli sosyoekonomik gruplarda daha sık gözlenmesi sosyoekonomik düzeyin sağlık üzerindeki etkisinin en somut kanıtıdır. Benzer şekilde Tüzün vd. (2014) sağlıktaki eşitsizliklerin gelir düzeyi, eğitim düzeyi, meslek, sosyal sınıf, toplumsal cinsiyet, engellilik ve etnik köken gibi etkenlere bağlı olarak oluştuğunu vurgulamaktadır. Diğer bir ifade ile sağlıkta eşitsizlikler bireysel değil toplumsal koşullardan kaynaklanmaktadır (Şimsek ve Kılıç, 2012). Sosyoekonomik durum içinde ise ekonomik durum sağlıklı yaşam biçimini etkileyen en önemli faktördür (Zaybak ve Fadıllıoğlu, 2004). Belek (1998a) bir adım daha ileri giderek sosyoekonomik koşullar ile algılanan sağlık arasındaki ilişkinin esas belirleyicisinin sınıfsal konum olduğunu ifade etmiştir. Dolaysıyla aslında sağlıktaki eşitsizlikler sınıflı toplumsal yaşamın başlamasıyla ortaya çıkmıştır (Belek vd., 1998; aktaran Koçoğlu ve Akın, 2009). Akalın (2013) ise toplumsal sınıf olgusunun önemini bir örnekle somutlamaktadır: toplumların zenginlik düzeyleri ile sağlık düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki yok iken, toplumsal eşitlik düzeyleri ile sağlık düzeyleri arasında anlamlı bir ilişki vardır.

Sağlık Eşitsizlikleri Nasıl Üretiliyor

Eğitim düzeyinin, gelir düzeyinin, mesleğin ve cinsiyetin sağlık durumu üzerinde belirleyici etkileri olduğu daha önce vurgulanmıştı. Ancak bu değişkenlerin hangi mekanizmalar aracılığı ile sağlık eşitsizliklerini ürettiği üzerinde durulması gereken bir noktadır. **Eğitim**, sağlık eşitsizlikleri ile anlamalı ilişkisi olan en önemli faktördür. Solar ve Irwin'a (2010) göre eğitim yapılan işi ve gelir düzeyini etkileyerek; kişinin bilgi ve beceri düzeyini etkileyerek; sağlıklı yaşam mesajlarını daha kolay alınmasını sağlayarak ve uygun sağlık hizmetini almayı sağlayarak sağlığı etkilemektedir (aktaran Polat ve İçağasıoğlu Çoban, 2015). Şimşek ve Kılıç'a (2012) göre eğitim gelecekteki iş ve dolaysıyla gelir olanakları için belirleyici olması, kişinin bilgiye erişme olanağını genişletmesi, kişinin diğer koşullarından etkilenmemesi nedeniyle sağlık çalışmalarında kullanılan önemli bir değişkendir. Eğitimden sonra sağlık eşitsizliklerini ortaya koymada kullanılan diğer bir önemli değişken ise **gelir**dir. Gelir hem nitelikli mallara hem de nitelikli hizmete erişimi etkileyerek sağlığı etkilemektedir (Solar ve Irwin, 2010, aktaran Polat ve İçağasıoğlu Çoban, 2015). Aynı içerikte bir değerlendirme Şimşek ve Kılıç (2012) tarafında da yapılmaktadır: Sağlıklı ve güvenli konut ve gıda ile nitelikli sağlık hizmetlerine erişim maddi olanakları geniş olan bireyler için daha kolaydır. Bu durumun da sağlık durumunu ve ölüm oranını (mortality) etkilediği bilinmektedir. **Meslek**, kişinin toplum içindeki konumunu, teknik becerisini, gelir düzeyini, çalışma yaşamında karşılaşacağı riskleri tayin eden faktör olarak önemli bir eşitisizlik kaynağıdır (Solar ve Irwin, 2010, aktaran Polat ve İçağasıoğlu Çoban, 2015; Şimsek ve Kılıç, 2012). Eğitim, gelir ve meslekten farklı olarak diğer bir eşitsizlik kaynağı ise **cinsiyet** ilişkileridir. Solar ve Irwin'a (2010) göre toplumsal cinsiyet ilişkileri kadın ve erkeğin maruz kaldığı sağlık risklerinin farklılaşmasına neden olmaktadır (aktaran Polat ve İçağasıoğlu Çoban, 2015).

Sağlıkta Dezavantajlı ve Riskli Gruplar

Sağlıkta eşitsizlikleri en çok deneyimleyen dezavantajlı ve riskli grupların durumlarına ilişkin ilgili yazında birçok tespite rastlanmaktadır.

Koçoğlu ve Akın (2009) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Sosyoekonomik eşitsizliklerin sağlık üzerindeki etkileri kadın, çocuk, yaşlı gibi risk gruplarında daha belirgindir.
- 18–29 yaş aralığında olanların, kadınların, ilköğretim mezunu olanların, dulların, köyde doğanların, köyde yaşayanların, kiracı olanların, 5–7 kişilik ailelerde yaşayanların, 2–3 odalı evde yaşayanların, 0–450[1] TL aylık geliri olanların, sağlık güvencesi olmayanların sağlıklı yaşam biçimi puanı en düşüktür.
- 54–65 yaş aralığında olanların, kadınların, ilköğretim mezunu olanların, dulların, köyde doğanların, köyde yaşayanların, 5–7 kişilik ailelerde yaşayanların, 2–3 odalı evde yaşayanların, 0–450 TL aylık geliri olanların, sağlık güvencesi olmayanların yaşam kalitesi ölçeğinin bedensel sağlık bileşenleri ve ruhsal (mental) sağlık bileşenleri puanı en düşüktür.
- Sosyoekonomik durumu tanımlayan her değişken için olumsuz özellikte olanlar sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını gösterme açısından da olumsuz özelliğe sahiptirler.

Tüzün vd. (2014) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Dezavantajlı gruplar hem hastalıklarını daha ağır geçirmekte hem de kronik hastalık ve sakatlıklara daha erken yaşta yakalanmaktadırlar. Aynı zamanda dezavantajlı grupların ortalama yaşam süresi daha kısadır.

[1] TUİK verilerine göre 2003 yılında TÜFE endeksi 100 kabul edildiğinde bu endeks 2009 yılında 164,32'ye, 2018 yılında ise 363,18'e yükselmiştir. Buna göre 2009 yılında 450 TL olan bir değerin 2018 yıldaki karşılığı yaklaşık 1.000 TL'dir. Benzer bir biçimde TCMB verilerine göre 2009 yılında 1$'ın ortalama değeri 1,55 TL iken bu değer 2018 yılında 4,81'e yükselmiştir. 450 TL 2009 yılında yaklaşık 290$ değerindedir. Buna göre 290 doların 2018 yılındaki değeri yaklaşık 1.400 TL'dir.

Ergin ve Hassoy (2011) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Türkiye Nüfus ve Sağlık Araştırması (2008) verilerine göre doğum öncesi bakım hizmeti almamış kadınlar; kırsal alanda yaşayan, Doğu ve Güneydoğu illerinde ikamet eden, eğitim ve gelir düzeyi düşük gruplarda yoğunlaşmaktadır. Doğum öncesi bakım hizmeti alan anneler arasında da benzer bir fark izlem sayısı ve izlem niteliği açısından da mevcuttur.
- Evde doğum yapan kadınlar ise; kırsal alanda yaşayan, yüksek doğurganlık oranına sahip, hiç doğum öncesi bakım hizmeti almamış, Doğu ve Güneydoğu illerinde ikamet eden, eğitim ve gelir düzeyi düşük olan ailelerde daha sık görülmektedir.

Demiral vd. (2007) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Kadınlar arasında ekonomik durumlarında kötüleşme olduğunu düşünenlerde sigara kullanım sıklığı daha yüksektir.
- Erkekler arasında çocukluk dönemine göre ekonomik durumlarında kötüleşme olduğunu düşünenlerde bozulmuş glikoz toleransı (BGT) anlamlı düzeyde yüksektir.

Belek (1998a) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Erkeklerin, 15–24 yaş aralığındakilerin, hiç evlenmemiş olanların, mavi yakalı ve niteliksiz emekçiler dışındakilerin, aylık geliri 200$ ve daha fazla olanların, birikim yapabilenlerin, algılanan sağlık durumları diğer gruplara göre daha iyidir.
- Sosyoekonomik değişkenler ile algılanan sağlık arasındaki ilişki, sosyoekonomik açıdan düşük statülü grupların sağlığı doğrudan etkileyen koşullar açısından dezavantajlı olmaları nedeni ile güçlüdür.
- Eğitim, gelir düzeyi ve sınıfsal açıdan kötü durumda olmak hem sağlığı iyileştirebilecek olanaklardan yararlanmayı hem de kötü sağlığın kendisini yeniden üretmesini sağlayan koşulların devamı açısından etkilidir.

Türkkan (2009) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Dezavantajlı koşullarda bulunanlar normal insanlara göre daha düşük yaşam şansına sahiplerdir, hastalıkları daha ağır geçirirler, kronik hastalıklara daha küçük yaşlarda sahip olurlar, daha küçük yaşta sakatlanırlar, daha hızlı yaşlanırlar, daha fazla acı çekerler, daha düşük yaşam kalitesine sahipledir, kaynakların dağılımından daha yetersiz yararlanırlar, iyi olarak algıladıkları yaşam dilimi daha kısadır ve yüksek nitelikli sağlık hizmetlerinden daha az yararlanırlar.
- Daha az eğitimli, kol gücü ile olumsuz çalışma koşullarında çalışan ve sosyal sınıflamanın alt gruplarında yer alanlar arasında işe bağlı kas ve iskelet sistemi hastalıkları (İKİH) daha sık görülmektedir.

Belek ve Hamzaoğlu (2000) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Tüm göstergeler için Doğu ve Güneydoğu illerinde ikamet edenlerin durumu diğer bölgelerde yaşayanlara göre; kırsal alanda yaşayanların durumu kentsel alanda yaşayanlara göre; düşük eğitimlilerin durumu yüksek eğitimliler göre daha kötüdür.

Erengin ve Dedeoğlu (1998b) tarafından yapılan tespitlerden bazıları şunlardır:

- Kadınlarda, düşük eğitimli gruplarda, sosyal güvencesi olmayanlarda, gecekonduda oturanlarda, sosyal destekten yoksun olanlarda sağlık algısının daha kötü olduğu görülmektedir.

Algılanan Sağlık

"Algılanan sağlık" kişilerin genel olarak kendi sağlık durumlarını bedensel, ruhsal, çevresel ve toplumsal boyutlarıyla değerlendirdikleri bir ölçmedir. Erengin ve Dedeoğlu'na (1997) göre "algılanan sağlık" durumu toplumun genel sağlık durumunu ölçmek için kullanılabilecek basit ancak güvenilebilir bir değerdir çünkü "algılanan sağlık" durumu ile kişinin nesnel sağlık durumu arasında orta derecede ancak anlamlı bir ilişki vardır. Algılanan sağlık ile nesnel sağlık koşulları arasında anlamlı bir ilişkinin olması sosyoekonomik koşullar ile algılanan sağlık arasındaki ilişkinin incelenmesine hem olanak sağlamış hem de bu ilişkiyi bir araştırma konusu haline getirmiştir.

Sağlık Eşitsizliklerinde Kullanılan Bağımsız Değişkenler

Hamzaoğlu (2007) sağlık eşitsizliklerini ölçmek için kullanılabilecek bağımsız değişkenler için bir önceliklendirme yapmıştır. Ona göre sağlık sonuçlarını belirleyen açıklayıcı faktör sınıf olmalıdır. Sınıfa ilişkin değerlendirme yapılamadığı koşulda sosyoekonomik statü kullanılabilir. Sosyoekonomik statünün kullanılacağı koşullarda öncelikli değişken gelir düzeyi olmalıdır. Gelir düzeyini tespit etmek olanaklı değilse eğitim düzeyi dikkate alınmalıdır. Eğitim düzeyinin de kullanılamayacağı durumda meslekler üzerinden değerlendirme yapılabilir. Bunun dışında aynı amaca yönelik olarak tanımlanan diğer bağımsız değişkenler ise şöyledir: konut özellikleri, sosyal güvenlik durumu, etnik yapı, dayanıklı tüketim mallarına sahip olma ve sosyal sınıftır (Şimsek ve Kılıç, 2012; Erengin ve Dedeoğlu, 1998a; Yardım ve Özcebe, 2010). Selçuk Tosun ve Akça'ya (2014) göre yaş, cinsiyet, eğitim durumu, evdeki oda sayısı, aylık gelir miktarı, algılanan ekonomik durum, sınıfsal konum ve yaşanılan bölge genel sağlık puanı üzerinde belirleyicidir. Aynı zamanda eğitim durumunun, yaşamın çoğunluğunun geçirildiği yerin, evdeki birey sayısının, evdeki oda sayısının, aylık gelir miktarının, algılanan ekonomik durumun, sosyal güvence durumunun ve sınıfsal konumun ise çok boyutlu algılan sosyal destek puanı üzerinde belirleyici olduğunu ifade etmişlerdir. Ergin ve Hassoy (2011) ise bebek ölüm hızı ile ilgili olarak sos-

yoekonomik koşulların, kültürel alışkanlıkların, kamusal hizmet olanaklarındaki yetersizlikler ve eşitsizliklerin bebek ölüm hızını arttıran en önemli unsurlar olduğunu kaydetmişlerdir.

Sağlık Eşitsizliklerinde Kullanılan Bağımlı Değişkenler

Sağlık eşitsizliklerini ölçmek için en çok kullanılan bağımlı değişkenler: hastalık/engellilik ile ilgili değişkenler, ölümle ilgili değişkenler, sağlık durumu ile ilgili değişkenler, risk faktörleri ve sağlık hizmetleri kullanım düzeyidir (Şimsek ve Kılıç, 2012). Bununla birlikte daha basit olarak bebek ölümleri; anne, hane, toplum ve çevreye ait koşulların bileşkesinin bir sonucu ve toplum sağlığı ile toplumsal refahın önemli bir göstergesi olduğu için sağlık eşitsizlikleri ölçmede kullanılan bir değişkendir (Ergin ve Hassoy, 2011).

Sağlıkta Eşitsizliklerin Artması

Dahlgren ve Whitehead'e (1992) göre ülkeler, sınıflar, gelir grupları ve eğitim grupları arasındaki sağlık eşitsizliklerinin arttığı görülmektedir (aktaran Belek, 1998a). Benzer bir değerlendirmeyi Power da (1994) yapmaktadır: Çeşitli toplumsal gruplar ve ülkeler arasındaki sağlık eşitsizlikleri yıllar içinde artma eğilimindedir (aktaran Koçoğlu ve Akın, 2009). Ergin ve Hassoy (2011) çocuk ölümleri örneğinde aynı durumu sayılarla ifade etmektedir: Yıllar içerisinde tüm dünyada çocuk ölüm hızı azalmıştır. Ancak söz konusu azalma tüm dünyada eşit şekilde gelişmemiştir. 1970'lerde tüm dünyada ölen çocukların %55'i Güney Asya ve Sahra Altı Afrika'da görülürken bu oran 2010'da %82'ye çıkmıştır. Benzer bir değerlendirme Türkiye için de yapılmaktadır: Türkiye'de bebek ölüm hızı açısından eğitim grupları ve coğrafi bölgeler arasındaki fark giderek açılmaktadır (Ergin ve Hassoy, 2011). Belek ve Hamzaoğlu (2000) ulusal sınırlar içinde artan bu eşitsizlikleri 12 Eylül askeri darbesi ve sonrasında yaratılan ekonomik ve sosyal durumla ilişkilendirmektedir. Onlara göre 12 Eylül askeri darbesi sonrasında genel sağlık durumunda bir düzelme görülse de sağlıktaki eşitsizlikler artmıştır. 12 Eylül rejiminin halk sağlığında yarattığı olumsuzluklar hem genel (neoliberal) ekonomik tercihlerin hem de sağlıktaki özelleştirmenin bir sonucudur.

Sağlığı Geliştirme

Sağlığı geliştirme insanların kendi sağlıkları üzerindeki kontrollerini arttırabilme ve sağlık düzeylerini yükseltebilme sürecidir (WHO, 1986). Konuya bireysel açıdan bakıldığında sağlığı geliştirme ancak bireylerin farkındalıklarının arttırılması ve sağlık davranışlarının geliştirilerek riskli davranışlardan uzak durması ile mümkün olacağı düşünülmektedir. Konuya sağlıktaki eşitsizlikler bağlamında bakıldığında birçok sağlık davranışının sosyoekonomik etkenlere bağlı olduğu belirtilmektedir (Polat ve İçağasıoğlu Çoban, 2015). Sağlığı geliştirmede sadece bireye sorumluluk yüklemek yetersizdir. Çünkü sosyoekonomik eşitsizliklerin olduğu toplumlarda bireylerin sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını gösterme olasılığı daha düşüktür (Deborah vd., 1998, aktaran Koçoğlu ve Akın, 2009).

Sağlıkta Eşitsizlikleri Ortadan Kaldırmak

Kocabaş'a (2014) göre sağlıkta eşitsizlikleri ortadan kaldırmak etik bir zorunluluktur çünkü toplum sağlığının %15'i biyolojik ve genetik faktörlere, %10'u fiziksel çevreye, %25'i sağlık hizmetlerinin sunum biçimine, %50'si ekonomik ve sosyal koşullara bağlıdır. Günümüzde yaygın olarak kabul gören biomedikal tıp anlayışı; hastalıkları bireysel yaşam faktörlerinin sonucu olarak görmekte ve sağlık hizmeti vermeyi hastane bakımı ve ilaç tedavisi olarak görmektedir. Ancak toplumcu tıp anlayışı hastalığın bireysel değil toplumsal bir sorun olduğunu ve hastalıklarla mücadelenin de bireysel değil toplumsal olarak gerçekleştirilmesi gerektiğini öngörmektedir. Her iki yaklaşımın da toplum sağlığını iyileştirme yöntemleri farklıdır. Bunlar kabaca bireysel düzeyde davranış değişikliği yaratmak, sağlık hizmeti kullanımını arttırmak veya refah sistemi yaratmaktır. Bu yöntemler arasında en etkili olan yöntem ise refah sistemi yaratmaktır. Benzer bir değerlendirme Polat ve İçağasıoğlu Çoban (2015) tarafından da yapılmaktadır. Onalar göre sağlıkta eşitsizliklerin aşılması yalnızca sağlık hizmetlerine yapılan yatırım ve hizmetleri geliştirme çalışmaları ile gerçekleştirilemez; bunun için eşitsizliğe yol açan, sağlığı ya da sağlık hizmetlerinden yararlanmayı olumsuz etkileyen koşulların ortadan kaldırılması gerekir. Dolaysıyla sağlıkta eşitsizliklerle ilgili müdahale alanları a) yoksulluk ile ilgili önlemler, b) yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile ilgili önlemler, c) bireysel yaşam tarzının sağlıklaştırılması ile ilgili önlemler, d) sağlık hizmetlerine erişimin kolaylaştırılması ile ilgili önlemdir.

Genel olarak sağlıkta eşitsizlik ile mücadele etme iki türlü yapılabilir. Birincisi ve mevcut olan yaklaşım sonuca odaklanıp, eşitsizliğin birey üzerinde yarattığı etkileri gidermeyi hedeflerken; ikincisi ve olması gereken yöntem nedene odaklanıp, eşitsizliğin kaynağını yok etmeyi amaçlar (Polat ve İçağasıoğlu Çoban (2015). Şimsek ve Kılıç (2012) da aynı içerikte bir değerlendirme yapmaktadır: sağlıkta eşitsizlikleri kaldırmak için hem sınıfsal farklılıkları azaltmak ve hem de sağlık hizmetlerini daha erişilebilir ve kapsayıcı hale getirmek gerekmektedir.

3. Sağlık Eşitsizliklerini Açıklamada Kullanılan Bağımsız Değişkenler

Sağlık eşitsizlikleri çalışmalarında bağımsız (açıklayıcı) değişken olarak çok sayıda faktör kullanılmaktadır. Bunlar bireysel özellikler olduğu kadar toplum yapısına ait sosyal olgular veya koşullar da olabilmektedir. Bundan sonraki bölümde bu değişkenler başlıklar halinde incelenecektir. Ancak yaş, cinsiyet veya medeni durum gibi bireysel özellikler dışındaki sosyal olgu ve koşullar birbirinden bağımsız değil tam tersine ilişki içindeki olgulardır. Diğer bir deyişle birindeki değişme diğerlerindeki değişmeyi de tetiklemektedir.

Sosyal Sınıflar ve Çalışma Durumu

Sağlık eşitsizliklerini açıklamada sıklıkla başvurulan bağımsız değişkenlerden birisi de sosyal sınıftır. Sosyal sınıflar arasında algılanan sağlık düzeyi açısından anlamlı istatistiksel farklar vardır ve algılanan sağlık düzeyi açısından sosyal sınıfın etkisi gelirden daha yüksektir (Tüzün vd., 2014; Nesanır ve Eser, 2010). Belek'e (2000) göre çocukluktaki sınıfsal konum yetişkinlikteki sağlık durumunu yakından etkilemektedir; düşük sosyal sınıflarda doğanlar sosyoekonomik, fiziksel ve psikolojik risk faktörlerini daha fazla oranda yaşamakta ve başa çıkma mekanizmalarını kullanmada yetersiz kalmaktadırlar. Bu tür genel değerlendirmeler yanında sosyal sınıf ile sağlık arasındaki ilişkiye ait daha özel bağlantılar da vurgulanmaktadır. Şimşek vd.'ne (2010) göre Türkiye'de çalışma alanındaki hiyerarşik konumda aşağılara doğru gittikçe sigara kullanma sıklığı artmaktadır. Bebeğin bağışıklık sisteminin güçlenmesini engelleyen sosyal ve ekonomik koşullar bebeklerde büyüyen bir sağlıksızlık riskini de beraberinde getirmektedir (Ergin ve Hassoy, 2011). İngiltere'de beyaz yakalı ailelerin çocukları mavi yakalı ailelerin çocuklarına göre ortalama 5 yıl daha uzun yaşamaktadırlar (Whitehead, 2001). Koçoğlu ve Akın'ın (2009) tespitlerine göre sağlıklı yaşam biçimi davranışları puanı, yaşam kalitesi ölçeğinin bedensel sağlık bileşenleri ve mental sağlık bileşenleri puanı tüm sosyal sınıflar arasında farklıdır; en düşükten yükseğe doğru sıralama şöyledir; mavi yakalılar, kendi hesabına çalışanlar, beyaz yakalılar ve burjuvalar. Hacıalioğlu vd. (1999) en yüksek hipertansiyon görülme sıklığının (prevalence) işçi sınıfında görüldüğünü tespit etmişlerdir. Kadınlar arasında babasının sosyal sınıfı çiftçi olanlarda hipertansiyon, santral obezite ve yüksek kollestrol anlamlı düzeyde yüksektir (Demiral vd., 2007). Çan vd.'ne (2007) göre hem kadınlarda hem erkeklerde ücretli/maaşlı çalışanlar en çok sigara kullananlardır, ikinci sırada öğrenciler, üçüncü sırada ise kendi işinde çalışanlar gelmektedir; en az sigara içme sıklığına sahip grup ise ev kadınlarıdır. Selçuk Tosun ve Akça'ya (2014) göre hem aile desteği hem de arkadaş desteği bakımından beyaz yakalılar en yüksek değere sahipken, mavi yakalılar en düşük değere sahiptir. Tam tersi şekilde olumsuz nitelikteki Genel Sağlık Anketi (GSA) puanı açısından mavi yakalılar en yüksek puana sahipken beyaz yakalılar en düşük puana sahiptir. Yakınma, yeti yitimi ve Genel Sağlık Anketi (GSA) skorları için en kötü durumdaki sınıflar niteliksiz emekçiler ile mavi yakalılar iken en iyi durumdakiler yüksek nitelikliler ile burjuvalardır. Çalışma yerindeki pozisyona göre bireyler arasında sağlık farklılaşmasının olduğu bir gerçektir. Tüzün vd.'ne (2014) göre çalışma durumu işsizler, mavi yakalılar, kendi hesabına çalışanlar, beyaz yakalılar, işverenler şeklinde değiştikçe algılanan sağlık düzeyinin iyileştiği görülmektedir.

Sosyoekonomik Düzey

Sosyoekonomik düzeyin sağlık üzerindeki etkisi birçok çalışmaya konu olmuştur. Marmot vd.'ne (1991) göre sadece mutlak yoksulluk düzeyinde değil aynı zamanda sosyoekonomik hiyerarşinin her basamağında sağlık eşitsizlikleri vardır (aktaran Yardım ve Özcebe, 2010). DSÖ tarafından yürütülen "küresel hastalık yükü" çalışması; aşırı zayıflık, şişmanlık, sigara, alkol, hipertansiyon ve riskli cinsel davranışların hastalık ve ölümlerin başlıca nedeni olduğunu ve bu nedenlerin sosyoekonomik gruplar arasında eşitsiz varlık gösterdiğini ortaya koymuştur (Yardım ve Özcebe, 2010). Tüzün vd.'ne (2014) göre bireyler sosyo-ekonomik grup hiyerarşisinde yükseldikçe kötü algılanan sağlık düzeyi azalmaktadır. Benzer şekilde Kocabaş (2014) daha düşük sosyoekonomik düzeye sahip bireylerin daha kötü sağlık koşullarına sahip olduğunu vurgulamaktadır. Ergül (2005) ise sosyoekonomik koşullar ve bu koşullar arsındaki karşılıklı etkileşimin sağlık düzeyi üzerinde doğrudan etkili olduğunu vurgulamaktadır. Yukarıdaki genel değerlendirmeler yanında daha özel değerlendirmeler yapan çalışmalar da vardır. Sosyoekonomik durumu kötü olan bireylerin ruhsal sağlık bakımından da dezavantajlı oldukları tespit edilmiştir (Belek, 1999b; Buzlu vd., 2006). Zaybak ve Fadıllıoğlu'na (2004) göre aylık gelir düzeyi yüksek ve mesleki statüsü daha iyi olanlar sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını daha fazla benimsemektedirler. Hacıalioğlu vd.'ne (1999) göre sosyoekonomik durumu düşük olanlarda hipertansiyon sıklığı yüksektir. Koroner kalp hastalığının (KKH) başlıca davranışsal nedenleri sigara kullanımı, fiziksel aktivite azlığı ve sağlıksız beslenme iken ara nedenler ise artmış kan basıncı, glikozu ve lipitleri ile şişmanlıktır. Bu risk etmenlerinin koroner alp hastalığının %75–80'ini açıkladığı belirtilmektedir. Dolaysıyla koroner kap hastalığının (KKH) ortaya çıkışında sosyoekonomik etkenlerin önemi büyüktür (Ünal ve Demirel, 2004). Şimşek vd. (2010) iki noktaya vurgu yapmaktadır: Birincisi sosyoekonomik durum hem hastalığa neden olan risk etmenlerinin ve hastalığın ortaya çıkmasında, hem de hastalığın seyrinde (prognosis) önemli bir belirleyicidir; ikincisi çalışma durumu, eğitim düzeyi ve gelir etkenlerine göre sosyoekonomik durum kötüleştikçe sağlıksız beslenme yaygınlaşmaktadır. Taşkın ve Atak (2004) ise daha kritik bir noktaya vurgu yapmaktadırlar: Annenin gebelik yaşı, doğurganlık durumu, akraba evliliğinin olup olması gibi sosyoekonomik ve kültürel koşullar bebek ölüm hızını arttıran unsurlardır.

Eğitim Düzeyi

Eğitim düzeyi sağlık eşitsizlikleri konusunda en belirgin etkiye sahip olgudur. Belek de (2004) eğitim düzeyi ile sağlık durumu arasında güçlü bir ilişki olduğunu vurgulamaktadır. Nesanır vd.'ne (2005) göre annenin eğitim düzeyi ile çocuğun yaşadığı sağlık sorunları arasında güçlü bir ilişki vardır. Belek (1998a) yaptığı çalışmada; algılanan sağlığın iyiden kötüye doğru evrilmesinde eğitim düzeyi düşük olanların, eğitim düzeyi yüksek olanlara göre 2 kat risk taşıdığını tespit etmiştir. Hacıalioğlu vd. (1999) öğrenim düzeyi düştükçe hipertansiyon görülme sıklığının (prevalence) anlamlı ölçüde arttığını bulmuşlardır. Bilir vd. (2005) yaptıkları çalışmada; erkekler arasında eğitim düzeyinin artmasıyla fiziksel fonksiyonellik, fiziksel rol, bedensel ağrı, ge-

nel sağlık, canlılık, sosyal fonksiyonellik, duygusal rol ve genel ruh sağlığı puanlarının arttığını bulmuşlardır. Demiral vd. (2007) ise yaptıkları çalışmada hipertansiyon, santral obezite ve bozulmuş glikoz toleransının (BGT) okuryazar olmayan kadınlarda, koroner kalp hastalıklarının ise hiç okula gitmemiş kadınlarda anlamlı düzeyde yüksek olduğunu gözlemlemişlerdir. Ayrıca erkekler arasında ise öğrenim düzeyi hipertansiyonu anlamlı düzeyde etkilemektedir; hiç okula gitmeyen erkeklerde anlamlı düzeyde daha fazla hipertansiyon görülmektedir. Tuchsen ve Endahl'a (1999) göre fiziksel aktivite, sigara bırakma, düşük kalorili beslenme gibi koroner kalp hastalıklarından koruyan yaşam tarzı ilk olarak eğitimli gruplar tarafından kabul görmekte ve benimsenmektedir (aktaran Demiral vd., 2007). Şimşek vd.'ne (2010) göre gelişmiş ülkelerde gözlemlenenin tam tersine Türkiye'de erkekler için yüksek eğitimli kesim düşük eğitimli kesime göre şişmanlık konusunda daha risklidir. Türkkan'a (2009) göre işe bağlı kas ve iskelet sistemi hastalıklarında (İKİH) da eğitime bağlı eşitsizlikler mevcuttur. Düşük eğitim seviyesinde işe bağlı kas ve iskelet sistemi hastalıklarına bağlı kronik ağrı görülme sıklığı (prevalence) daha yüksektir. Ergin ve Hassoy (2011) ise gebelik sürecinde ve çocukların gerekli aşıları yaptırmasında annenin eğitim düzeyinin anlamlı bir fark yarattığını vurgulamaktadırlar. Ayaz vd.'ne (2008) göre eğitim sosyal desteğin belirleyicisidir: çünkü eğitim, kişilerin sosyal ilişki kurmasında ve o ilişkiyi geliştirme becerisi kazanmasında; dolaysıyla sosyal destek kaynaklarını daha fazla kullanabilmesinde etkin bir faktördür. Benzer içerikte Selçuk Tosun ve Akça (2014) ise eğitim düzeyi arttıkça aile desteği puanının, arkadaş desteği puanının ve sosyal destek puanının arttığını; buna karşın eğitim düzeyi azaldıkça olumsuz nitelikteki genel sağlık anketi (GSA) puanı ile özel kişi desteği puanının arttığını bulmuşlardır. Eğitim düzeyi düştükçe ruhsal sağlık düzeyi de düşmektedir. Çünkü eğitimin temel amacı toplumsal yaşamı mümkün kılan bilgi ve becerilerin insanlar tarafından edinilmesini sağlamaktır. Dolaysıyla insanların eğitim seviyesi arttıkça güncel toplumsal koşullara uyum sağlama kapasiteleri de artmaktadır. Bu da insanların karşılaştıkları gündelik sorunlar ile daha kolay baş etmelerini olanaklı kılmaktadır (Belek, 1999b; Buzlu vd., 2006). Özpınar (2016) ise bebek ölüm hızının eğitim seviyesinin daha düşük olduğu yerlerde daha yüksek olduğunu gözlemlemiştir.

Gelir Düzeyi

Gelir düzeyi sağlık eşitsizliklerini hem göstermede hem de açıklamada kullanılan başlıca bağımsız değişkenlerden biridir. Bu konuda yazında farklı bağımlı değişkenlerle ilişki kurmuş birçok inceleme mevcuttur. Hatun vd.'ne (2003) göre gelir düzeyi sağlık durumunun en önemli belirleyicisidir. Tüzün vd. (2014) gelir düzeyi arttıkça kötü algılanan sağlık düzeyinin azaldığını ifade etmektedirler. Wilkinson (1992) gelir dağılımındaki eşitsizliklerin gelir grupları arasındaki ortalama yaşam süresi farkının artmasına neden olduğunu vurgulamıştır (aktaran Yardım ve Özcebe, 2010). Aldinç vd. (2004) gelir düzeyi arttıkça ve hane reisinin sınıfsal konumu yükseldikçe hanenin yaşam kalitesinin arttığını not düşmektedirler (aktaran Koçoğlu ve Akın, 2009). Hacıalioğlu vd.'ne (1999) göre ortalama aylık geliri düşük olanlarda hipertansiyon görülme sıklığı (prevalence) anlamlı düzeyde yüksek görülmektedir. Demiral vd. (2007) kadınlarda hanehalkı geliri düştükçe koroner kalp hastalığı (KKH) görülme sıklığının (prevalence) arttığını vurgulamaktadırlar. Şimşek vd.'ne (2010) göre aylık kişibaşı geliri 0–499 TL olanlarda HDL (iyi kolestrol) düşüklüğü aylık kişibaşı geliri 1000 TL ve üstü olanlara göre 2,21 kat daha yüksektir. Türkkan (2009) gelir düzeyi düşük olanlarda bel ve sırt ağrılarının daha fazla olduğunu ifade etmiştir. Bu durum düşük ücretle geçici veya serbest çalışanların istenmeyen ergonomik risk faktörlerine daha fazla maruz kalmaları ile açıklanmıştır. Belek (1998a) ise algılanan sağlık düzeyi üzerinde gelirden daha çok gelirin gideri karşılama düzeyinin etkili olduğunu vurgulamaktadır.

Yoksulluk

Yoksulluk insan sağlığını etkileyen en önemli olgulardan biridir ve uluslararası örgütler de bunu bu şekilde kabul etmektedirler (Hamzaoğlu, 2004). Belek'e (1999a) ve İnandı'ya (1999) göre kötü yaşam koşulları ve maddi yetersizlikler, kısaca yoksulluk; ruh sağlığı, algılanan sağlık durumu ve sağlık hizmetlerinden yararlanma konularında doğrudan etkilidir. Hatun vd. (2003) ise yoksulluğun çocuk sağlığı üzerindeki etkilerine odaklanmışlardır. Yoksulluk ve çocuk sağlığı arasındaki ilişkiye ilişkin şunlar aktarılmıştır:

- Yoksulluk, çocuklarda ölüm oranı (mortality) ve hastalık oranı (morbidity) oranının artmasının başlıca sebebidir.
- Yoksul ailelerin çocuklarında ekonomik yetersizliğe bağlı olarak beslenme yetersizliği görülmektedir.
- DSÖ'nün (2002) hastalıkların ortaya çıkmasına neden olan risk faktörlerini inceleyen araştırmasına göre en önemli hastalık riski yoksulluğa bağlı olarak gelişen, çocukların ve annelerin düşük ağırlıkta olmasıdır.
- Yoksulluk arttıkça evde aile fertleri tarafından paylaşılacak olan toplam besin miktarı azalmakta ve bu durum ise en çok küçük bebekler ile anneleri olumsuz etkilemektedir.
- Yoksulluk çocukların hem bedensel hem de zihinsel kapasitelerini tam olarak kullanmasını engellemektedir.
- Uzun süre az yiyecek ile beslenen bedenlerin yüksek kalorili (ve ucuz) besinler ile beslenmeye başladığında tip-2 diyabete yakalandığı gözlenmiştir (Zimmet, 2000; Samaras ve Campell, 2000). Bu nedenle dünyanın yoksul bölgelerinde bulaşıcı hastalıklardan sonra en yaygın rahatsızlık şişmanlık ve tip-2 diyabettir.
- Çocuklar için hem büyüme (vücut) hem de gelişme (yetenek) açısından en önemli bileşen beslenme ve sağlıklı annedir.
- DSÖ'nün (2002) raporuna göre yoksulluk arttıkça düşük ağırlıklı (yetersiz beşlenmiş) çocuk oranı artmaktadır. Yetersiz beslenmenin sonuçları ise şöyle sıralanabilir: boy kısalığı (bodurluk), zayıf bağışıklık sistemi, uzun atak (episo-

de) dönemi, kolay enfeksiyona yakalanma ve enfeksiyonun şiddetli seyretmesidir.
- Yoksulluk, kadınların beslenmesini olumsuz etkileyerek bebeklerin dezavantajlı başlamasına neden olmaktadır. Dolaysıyla eşitsizlik anne karnında başlamaktadır.
- Stoll ve Measham'a (2001) göre gelişmekte olan ülkelerde yenidoğan dönemindeki ölümlerin en önemli nedenleri arasında enfeksiyonlar (%42), doğum sırasında oksijen yetersizliğinden boğulma (asphyxia) ve travma (%32), doğumsal (congenital) anomaliler ve zamanından önce doğumlar (premature) sayılmakta ve bütün bu nedenlerin ise yoksulluk ile doğrudan ilişkisi bulunmaktadır.
- Yoksulluk,
- Yenidoğan döneminde neden olduğu nörolojik kusurlar nedeni ile yoksulluğun kronik bir yapıya kavuşmasına neden olmaktadır.
- Yoksul çocukların merkezi sinir sistemine zarar veren toksik maddelerle karşılaşma olasılığı daha yüksektir.
- Demir eksikliği yoksul ailelerin çocuklarında daha sık görülmektedir. Uzun süre deneyimlenen demir eksikliği çocukların entelektüel gelişimini sınırlandırmaktadır.
- Yoksulluğun doğrudan etkileri yanında dolaylı etkileri de sağlık açısından belirleyicidir. Hastalıkların teşhis edilse bile maddi yetersizlik nedeni ile tedavi ettirilememesi buna bir örnektir.
- Yoksulluk en önemli etkilerini çocuklarda göstermektedir. Bu ise ilerleyen yaşlardaki eşitsizliklerin altyapısını hazırlayarak kendi kendini yeniden üreten bir mekanizmaya dönmektedir.

Yaş

Yaş kişinin sağlık durumunu etkileyen en doğal etkenlerden biridir. Erengin ve Dedeoğlu'na (1997) göre kişinin yaşı arttıkça algılanan sağlık durumu kötüleşmektedir. Bilir vd. (2005) yaş ilerledikçe yaşam kalitesinin düştüğünü; artan yaşla birlikte fiziksel fonksiyonellik, fiziksel rol, bedensel ağrı, genel sağlık, canlılık, sosyal fonksiyonellik ve duygusal rol puanlarının anlamlı düzeyde azaldığını gözlemlemişlerdir.

Toplumsal Cinsiyet

Sağlık eşitsizlikleri özellikle kadınlar aleyhine bir durum sergilemektedir. Diğer bir deyişle benzer şartlar altında kadınlar erkeklere göre daha kötü sağlık koşullarına sahiplerdir. Bu durum çeşitli şekillerde tespit edilmiştir. Kadınların olumsuz nitelikteki Genel Sağlık Anketi (GSA) puanı ortalamasının erkelerden daha yüksek olduğu görülmektedir; diğer bir deyişle kadınların ruh sağlıkları erkeklere göre daha kötü durumdadır (Belek, 1999b; Kelleci vd., 2003; Özdemir ve Rezzaki, 2007). Erengin ve Dedeoğlu (1997) ise kadınlar arasında algılanan sağlık durumunun erkeklere göre daha kötü olduğunu vurgulamışlardır. Koçoğlu ve Akın'a (2009) göre yaşam kalitesinin mental sağlık bileşenleri açısından cinsiyet belirleyicidir. Kadınlar sosyoekonomik durumun olumsuz etkilerini daha çok yaşamakta, toplumsal olanaklardan daha az faydalanmakta ve yaşam kalitesini düşüren sağlık sorunlarını daha sık yaşamaktadır. Bunlara ek olarak toplumun kadınlara yüklediği sorumluklar ve beklentiler cinsiyetin mental sağlık üzerinde belirleyici olmasında etkilidir. Çan vd. (2007) kadınların sağlık sorunlarına yol açan Türkiye'deki özgün durumunu söyle aktarmaktadır: Türkiye'de kadınlar arasında eğitim düzeyi arttıkça ve çalışma durumu iyileştikçe sigara içme sıklığı anlamlı olarak artış göstermektedir. Bu ise genel beklentinin tam tersi bir durumdur.

Medeni Durum

Kişinin medeni hali de sağlık durumu üzerinde etkiye sahip bir olgudur. Erengin ve Dedeoğlu'na (1997) göre medeni duruma göre algılanan sağlık değerlendirmesinde en düşükten en yükseğe doğru sıralama şöyledir: eşi ölmüş/ayrılmışlar, evliler, hiç evlenmemişler. Benzer şekilde bekâr olma durumu genel ruh sağlığı dışındaki SF-36 bileşenlerinin tümünde istatiksel olarak anlamlı iyileşmeye neden olmuştur (Bilir vd., 2005). Hacıalioğlu vd. (1999) ise hipertansiyon görülme sıklığının (prevalence) dullarda yüksek olduğunu, bunun en büyük nedeninin ise stres olduğunu belirtmişlerdir.

Konut ve Yaşam Koşulları

Konut ve yaşama koşullarının sağlık üzerinde doğrudan etkisinin olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Whitehead (2001) İngiltere'de yoksul mahallelerde yaşayan kişilerin daha uzun süre kronik hastalığa ve sakatlığa maruz kaldıklarını; daha fazla sağlık sorunu yaşadıklarını gözlemiştir. Benzer şekilde Belek'e (1998b) göre yaşanılan yer sosyoekonomik eşitsizliklerin sağlık üzerindeki etkilerini ölçmek açısından anlamlı bir değişkendir. Selçuk Tosun ve Akça (2014) ise evdeki oda sayısı arttıkça ya da evdeki yaşam koşulları iyileştikçe olumlu nitelikteki aile desteği puanının, arkadaş desteği puanının ve sosyal destek puanının artarken, olumsuz nitelikte olan Genel Sağlık Anketi (GSA) puanının ise azaldığını gözlemlemişlerdir. Hanede yaşayan birey sayısı arttıkça hem sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını uygulama olasılığı azalmakta hem de yaşam kalitesi azalmaktadır (Koçoğlu ve Akın, 2009).

Çalışma Koşulları

Türkkan'a (2009) göre çalışanlar arasındaki sağlık eşitsizliklerinin başıca nedeni çalışma koşullarındaki farklılıklardır. Çalışma koşullarındaki eşitsizlikler hastalıkların gerçekleşme sıklığını etkilemektedir. Benzer şekilde Belek (2000) kişilerin iş koşulları üzerindeki kontrol olanaklarının sağlık üzerinde olumlu etkide bulunduğunu ifade etmiştir.

Sağlık Güvencesi

Sağlık güvencesine sahip olma sağlık hizmetlerinden faydalanmayı ve gerekirse tedavi yöntemlerinin uygulanmasını doğrudan etkileyerek kişinin sağlık durumunu etkilemektedir. Erengin ve

Dedeoğlu'na (1997) göre sosyal güvencesi olmayanların algılanan sağlık düzeyi sosyal güvencesi olanlara göre daha kötüdür. Bilir vd. (2005) erkeklerin herhangi bir sosyal güvenceye sahip olması ile fiziksel fonksiyonellik, canlılık, genel ruh sağlığı, duygusal rol puanları arasında anlamlı bir ilişki olduğunu saptamışlardır. Koçoğlu ve Akın (2009) ise sağlık güvencesi durumu kötüleştikçe yaşam kalitesi puanının da kötüleştiğini tespit etmişlerdir.

Göç

Topçu ve Beşer'e (2006) göre kişileri sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel olarak etkileyen göç sağlık üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Göç edilen (gidilen) yerdeki sağlık altyapısının yetersiz olması, göç edenlerin ekonomik durumunun kötü olması, dil sorunları, sosyal güvenlik yokluğu, sosyal ve psikolojik stres göçmenlerin sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Göç eden bireylerde bedensel rahatsızlıklar yanında psikolojik rahatsızlıklar da görülmektedir. Psikolojik sorunlar en çok kadınlar ve çocukları rahatsız etmektedir. Kadınlarda post-travmatik stres bozukluğu, çocuklarda ise korku ve içe kapanıklık görülmektedir (Ertem, 1999; İpekyüz, 1996). İpekyüz (1996) ise göç ve cinsiyet arasındaki ilişkiye dair şunları söylemektedir: Göç eden kadınların yeterince doğum öncesi bakım hizmeti almadıkları, hastanede yapılan doğum oranının düşük olduğu, evde ve sağlık personeli olmadan yapılan doğum oranının yüksek olduğu görülmektedir. Sağlıksız koşullarda ve teknik destek olmadan yapılan doğumlar ana-çocuk sağlığını olumsuz etkilemekte ve doğum sırasında ölümlere neden olmaktadır. Maddi olanaksızlık nedeni ile tam olarak tedavi olamayan göçmenler aynı zamanda hastalıkların taşıyıcısı konumuna da geçmektedirler. Bu da salgın/kronik hastalık riskinin devam etmesine neden olmaktadır (İpekyüz, 1996).

Ülkelerin Gelişmişlik Düzeyi

Ülkeler gelişmişlik düzeyindeki farklılaşmaya göre sağlık eşitsizlikleri açısından birbirine ters eğilimler gösterebilmektedirler. Koroner kalp hastalıkları (KKH) gelişmiş ülkelerde gittikçe azalan ve daha çok alt sosyal sınıflarda görülen bir hastalık iken; gelişmekte olan ülkelerde daha sık görülen ve üst sosyal sınıflarda görülen bir hastalıktır (Şimşek vd., 2010). Gelişmekte olan ülkelerde kardiovasküler hastalıklara bağlı ölümlerin yarısı 70 yaş altında olurken bu oran gelişmiş ülkelerde %25'tir. Dünya Sağlık Örgütü tahminlerine göre 2020 yılında küresel hastalık yükünün %78'i gelişmekte olan ülkelerdeki kardiovasküler hastalıklara bağlı olarak gelişecektir (Reddy, 2005; aktaran Demiral vd., 2007). Sigara kullanımı, obezite ve hareketsiz (sedentary) yaşam tarzı gelişmekte olan ülkelerde daha çok yüksek sosyal sınıflarda gözlenirken, gelişmiş ülkelerde düşük sosyal sınıflara gözlenmektedir (Demiral vd., 2007).

4. Sağlık ve Kentsel Planlama

Duhl vd.'ne (1999) göre medikal sağlık modeli bireylere ve tedavi edecek müdahalelere odaklanır. Ancak sosyal sağlık modeli sağlığı sosyo-ekonomik statü, kültür, çevresel koşullar, konut, çalışma ve topluluk etkilerinin bir sonucu olarak görür. Kamu sağlığındaki sosyal model üç konu etrafında kentsel planlama ile kamu sağlığı arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Bu konular; sosyal adalet, siyasal ekonomi ve çevredir. **Sosyal adalet**, kamu sağlığı ile ilişkili olarak örgütlü kolektif eylemler aracılığı ile toplum sağlığını tehdit eden tehlikeleri kontrol etmeyi ve çevre koşullarını değiştirmeyi hedefler. **Siyasal ekonomi**, toplumsal ve ekonomik yapının birey yaşamını nasıl etkilediği üzerinde durur. Kaynaklar toplumda eşit olarak değil daha çok sahip olunan iktidara/güce göre dağıtılmıştır. Bu da yaş, ırk, sınıf, cinsiyet gibi faktörlerin etkisini açıklamada bütüncül bir perspektif sağlamaktadır. **Çevre** ise toplulukların sosyal ve fiziksel sınırlılıklarına odaklanmaktadır. Oldukça büyük miktardaki hastalığın çevreden kaynaklandığı, buna bağlı olarak da hastalık önlemenin ilaç tedavisi veya bireysel değişimlerden çok bizi çevreleyen koşulların değişimine bağlı olduğu vurgulanmaktadır. Çünkü çevre kalıtsal özellikler, yaşam biçimi, sosyal ve ekonomik değişkenler kadar sağlığı etkileyen temel değişkenlerden biri olarak kabul edilmektedir (Whitehead ve Dahlgren, 1991).

WHO'ya (2002) göre hızlı, plansız ve sürdürülebilir olmayan kentsel gelişme ve nüfusun sürekli olarak kentleşmesi özellikle gelişmekte olan ülkelerde kentleri, çevre ve sağlık riskleri açısından odak noktası haline getirmektedir. Ancak bulaşıcı olmayan ve zor tedavi edilen hastalıklar (obezite, astım, sağlık eşitsizlikleri, akıl hastalıkları, sosyal uyum ve destek ağlarının kaybedilmesi) ise gelişmiş ülkelerdeki kentsel yerleşimlerde gündeme gelmeye ve kamu sağlığı açısından ilgi odağı olmaya başlamıştır.

RCEP'e (2007) göre kentsel çevrenin planlanma, tasarlanma ve yönetim biçimi sağlığımızı hem olumlu hem de olumsuz şekilde etkileyebilmektedir. WHO (2010) sağlığın 5 belirleyicisini ve bu belirleyicileri etkileyen yapılı çevrenin dört unsurunu aşağıdaki gibi tanımlamıştır (Tablo 1).

- Yapılı çevre ile ilgili sağlığın 5 belirleyicisi:
  - Fiziksel aktivite düzeyi
  - Sosyal ve psikolojik etkiler
  - Hava kirliliği
  - Gürültü kirliliği
  - Beklenmedik yaralanmalar
- Yapılı çevrenin sağlığın 5 belirleyicisini etkileyen 4 unsuru
  - Alan kullanımı örüntüsü
  - Ulaşım sistemi
  - Yeşil alanlar
  - Kentsel tasarım

Fiziksel Aktivite Düzeyi: Kentsel çevreler aktif seyahat miktarını ve ona bağlı olarak fiziksel aktivite düzeyini etkilemektedir (Lee ve Moudon, 2008; Brown vd., 2008).

Tablo 1. Sağlık riskleri ile kentsel çevre unsurları arasındaki etkileşim

	Yapılı çevrenin sağlığın 5 belirleyicisini etkileyen 4 unsuru			
Sağlığın belirleyicileri	**Alan kullanımı örüntüsü**	**Ulaşım**	**Yeşil alanlar**	**Kentsel tasarım**
Fiziksel aktivite düzeyi	X	X	X	X
Sosyal ve psikolojik etkiler	X	X	X	X
Hava kirliliği	X	X	X	X
Gürültü kirliliği	X	X	O	O
Beklenmedik yaralanmalar	O	X	O	O

X: Birincil etkileşim; O: İkinci etkileşim [Kaynak: WHO (2010: 30)].

Tablo 2. Kentsel ölçek ve kentsel çevre unsurları arasındaki ilişki

Bölge	**Kent**	**Kasaba**	**Mahalle**	**Komşuluk birimi**	**Cadde**	**Ada**
			Alan kullanımı örüntüsü			
			Ulaşım			
			Yeşil alanlar			
				Kentsel tasarım		

Kaynak: WHO (2010: 39).

Sosyal ve Psikolojik Etkiler: Topluluk düzeyinde sosyal ve psikolojik etkiler destekleyici sosyal ağlar ile ilişkilendirilmiştir. Halpern (1995) akıl hastalıkları ile destekleyici sosyal ağların yokluğu arasında güçlü bir ilişki olduğunu belirtmektedir. Örneğin bazı kentsel yapılı çevre formlarının desteklediği suça maruz kalma korkusu akıl sağlığı ve esenliği üzerinde derin etkilerde bulunmaktadır.

Hava Kirliliği: Krzyzanowski vd. (2005) temiz havanın sağlık ve esenlik için temel gereklilik olduğunu bildirmişlerdir.

Gürültü Kirliliği: Gürültü, kentsel çevre içinde temel yaşam kalitesi bileşenlerinden biri olmuştur. Ulaşım, sanayi ile birlikte en büyük gürültü kaynağı olarak görülmektedir. WHO'ya (2007) göre kentsel gürültü bir esenlik konusu olmaktan bir sağlık konusu olmaya evrilmiştir.

Beklenmedik Yaralanmalar: Beklenmedik yaralanmalar kavramı DSÖ tarafından genellikle kaza olarak değerlendirilen vakalar için kullanılmaktadır (WHO, 2010). Planlama ve tasarımdaki birçok unsur beklenmedik yaralanmaların olasılığını ve şiddetini etkilemektedir.

Sağlıksız çevreler yaratma eğiliminden uzakta kalmayı başaran ülkeler mekânsal planlamanın 4 unsurunu (alan kullanımı örüntüsü, ulaşım, yeşil alanlar ve kentsel tasarım) entegre bir biçimde kullanan ülkelerdir (Tablo 2).

Kamu sağlığı açısından mekânsal formun önemi değerlendirilirken fiziksel determinizmden uzak durmak önemlidir. Burada asıl olan fiziksel çevre, kültürel gelenekler ve topluluk bağları, ekonomik aktivite ve yaşam tarzı arasındaki ilişkiyi anlamanın sağlığı destekleyen müdahaleler, mekânsal politikalar ve planlar üretmek açısından önemini kavramaktır (WHO, 2010).

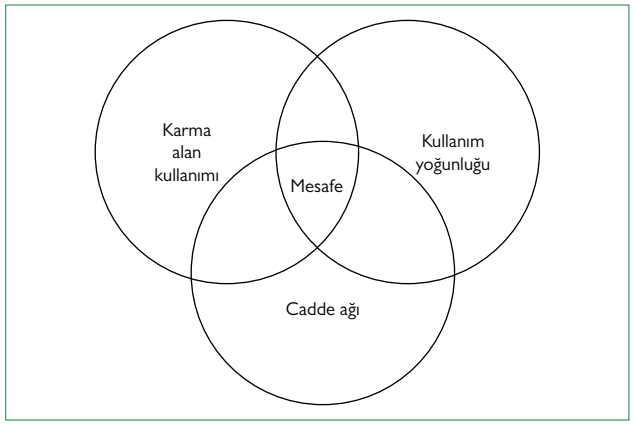
4.1. Alan Kullanımı Örüntüsünün Sağlık Üzerindeki Etkileri

Fiziksel Aktivite Düzeyi Üzerindeki Etkisi

Mesafe, aktif yolculuk düzeyi için temel belirleyicidir. Birçok çalışma zaman ve mesafe açısından yerel hizmetlerin erişilebilirliği ile yürümeye yatkınlık arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur (Lee ve Moudon, 2008). Sosyal donatıların, iş yerlerinin ve arkadaşların belli bir mesafe içinde ve güvenli bir yoldan erişiliyor olması yürümeyi veya bisiklete binmeyi teşvik etmektedir. Burada alan kullanım örüntüsü açısından mesafeyi belirleyen karma kullanım ve kullanım yoğunluğudur. Karma kullanım ve kullanım yoğunluğu ile beraber caddeler arasındaki bağ da fiziksel aktivite için en önemli etkendir (Şekil 5).

Karma kullanım alanları belli bir mesafe içinde çoklu varış noktası meydana gelmesini sağlamaktadır. Bu ise fiziksel aktiviteyi teşvik etmektedir. Tam tersi şekilde tekil kullanım bölgeleri tanımlandığında bu otomobil kullanımını teşvik etmekte ve fiziksel etkinliği azaltmaktadır.

Kullanım yoğunluğu mesafeyi tanımlayan ikinci kritik parametredir. Mesafe açısından yüksek yoğunluklu konut alanları diğer kullanımlara olan mesafeyi kısaltacağı için fiziksel aktivite düzeyini arttıracaktır. Yüksek konut yoğunluğu çeşitli kamusal



Şekil 5. Mesafeyi etkileyen faktörler [WHO (2010:41)].

hizmetler için etki alanındaki nüfusu arttırdığı için söz konusu kamusal hizmetlerin görünürlüğünü ve kullanılabilirliğini de arttıracaktır.

Caddeler arasındaki ilişkinin niteliği mesafeyi etkileyen diğer bir faktördür. Caddeler arasındaki ağın tasarımı en yakın mesafenin oluşması veya en yakın rotadan uzaklaşılmasına neden olabilir. Bu nedenle en yakın rotaların oluşmasına olanak sağlayan cadde ağı tasarımı fiziksel aktiviteyi teşvik etmek açısından önemlidir.

Sosyal ve Psikolojik Etkiler

Alan kullanımı örüntüsü otomobil yada toplu taşım ile kolay erişilebilir ancak birbirine uzak mesafede çalışma ve yaşama mekânları üretirse; uzun ulaşım süresi birey ve topluluk üzerinde olumsuz etkiler doğurabilir. Uzun yolculuk süreleri insanların sosyal aktiviteler için daha az zaman ayırmasına ve bu sayede destekleyici sosyal ağların dışında kalmasına neden olabilir. Bunun sonunda oluşacak yalnızlık duygusu ise bireyde akıl ve ruh sağlığı sorunlarına yol açabilir.

Zaman-mekân eşitsizliği farklı zamanlarda farklı mekânlara erişim ve kullanım açısından topluluk üyeleri arasındaki farktır. Zaman-mekân eşitsizlikleri zamansal ve mekânsal hareketleri kolaylaştıran ve örneğin kapsamlı bir toplu taşım ağı gibi daha büyük coğrafyalara açılımı kolaylaştıran müdahaleler ile giderilebilir.

Hava Kirliliği

Alan kullanımı örüntüsü insanların günlük aktivitelerini ve hava kirliliği kaynakları ile ilişkilerini tanımlayacak şekilde nerede yaşayacaklarını belirlediği için insanların maruz kalacakları hava kirliliği miktarını da belirlemektedir. Alan kullanımı örüntüsü açısından hava kirliliği, yüksek yoğunluklu ve uzun binaların bulunduğu bölgelerde daha çoktur. Çünkü bu bölgeler daha çok insanın yaşadığı, daha yoğun trafiğin olduğu ve daha az hava akımının olduğu yerlerdir. Bu nedenle yüksek yoğunluklu bölgeler açısından şöyle bir çıkmaz söz konusudur: kompakt yerleşmeler kişi başına düşen arabalı yolculuk sayısını düşürürken toplam arabalı yolculuk sayısını arttırmaktadır (Frank vd., 2006). Toplam yolculuk sayısındaki artış ise daha yüksek düzeydeki hava kirliliğine neden olmaktadır.

Gürültü Kirliliği

Endüstri bölgeleri dışında yüksek yoğunluklu konut alanlarında ve çöküntü bölgelerinde gürültü kirliliğinin daha ciddi düzeylerde algılandığı tespit edilmiştir (RCEP, 2007). Bunun dışında gece hayatının canlı olduğu bölgeler uyku düzenini bozduğu için sağlık açısından daha tehlikeli kabul edilmektedir.

Beklenmedik Yaralanmalar

Alan kullanımı örüntüsü iki yoldan beklenmedik yaralanmalara neden olmaktadır. Bunlar sel ve ısı adası etkileridir. Bu iki olay da iklim değişikliği ile yakından ilişkilidir. İklim değişikliği bu iki olayın hem olma sıklığını hem de şiddetini arttırmıştır. Taşkın yataklarındaki alan kullanımı kararları stratejik bir kentsel planlama konusudur. Çünkü mekânsal planlama taşkın yataklarındaki gelişmeyi kontrol edip, taşkın riskini düşürecek farklı kullanımlar getirebilir. Su taşkınlarının doğrudan etkileri kadar yan etkileri de sağlık açısından önemlidir. Su taşkını yüzünden kullanılamaz hale gelen kentsel hizmetler sağlık açısından birer risk faktörüdür.

Isı adaları, ısı tutulduğu için ortamdaki hava sıcaklığının çevreye oranla daha yüksek olduğu alanlardır. Aşırı sıcaklığa maruz kalmak kentsel alanlarda hastalık ve ölüm riskini arttırmaktadır. Düşük sosyo-ekonomik düzeye sahip kişiler ve etnik azınlıklar yüksek sıcaklığın etkisindeki bölgelerde (kent merkezleri) daha çok yaşamaktadırlar. Yüksek yoğunluk, seyrek bitki örtüsü, açık alan yetersizliği bölgedeki sıcaklığı arttıran faktörlerdir. Bundan bağımsız olarak aynı zamanda düşük sosyo-ekonomik düzeye sahip kişiler yüksek sıcaklık ile baş edecek maddi olanaklardan da (klima vb.) yoksunlardır.

4.2. Ulaşım Sisteminin Sağlık Üzerindeki Etkileri

Fiziksel Aktivite Düzeyi Üzerindeki Etkisi

Ulaşım türü seçimi, ulaşımın fiziksel aktivite üzerindeki etkisini belirleyen en önemli unsurdur. Pasif ulaşım yerine aktif ulaşım tercihini etkileyen unsurlar mesafe ve izlenecek rotanın kalitesidir. Yaya ulaşım sağlandığı için, ve dolaysıyla fiziksel aktiviteye katkı sağlayan, toplu taşım kullanımı bile hizmet maliyeti ve kalitesi kadar durakların mesafesinden etkilenmektedir.

Gündelik kullanımlara (dinlenme, alışveriş yemek vb) erişim mesafesi kişilerin yürüme, bisiklet gibi aktif ulaşımı mı yoksa otomobil gibi pasif ulaşımı mı tercih edeceklerini etkilemektedir. Gündelik kullanımların birbirinden uzak olması motorlu

taşıt kullanımını teşvik etmektedir. Buna ek olarak aktif ulaşım güzergâhları tam olarak anlaşılamaz, erişimi zor, bakım-onarımı yapılmayan ve güvenli değil diye algılanırsa; bu olumsuzluklar aktif ulaşımın kullanımını azaltmaktadır. Buna ek olarak motorlu taşıtlar tarafından yaratılan tehlikeler de aktif ulaşımın tercih edilmemesinde ifade edilen nedenlerden biridir.

Toplu taşım altyapısının kalitesi güvenilirlik, hizmet sıklığı ve temizlik gibi faktörlere bağlı olarak değerlendirilmektedir. Buna ek olarak toplu taşım duraklarının yakınlığı, varış noktalarının çekiciliği, güvenlik, diğer ulaşım türleriyle karşılaştırıldığında toplu taşım süresi gibi yapılı çevreden kaynaklanan etkenler de önemlidir (Balcombe vd., 2004). Kaliteli toplu taşım yürümeyi teşvik etmektedir. Buna ek olarak yayalaştırılmış rotalar da yürüme isteği uyandıran etkenlerdir.

Davis (2002) yürümeyi incelediği çalışmasında iyi bakılmamış yürüyüş yollarında en riskli grubun yaşlı insanlar, hareketlerini engelleyen kronik hastalık sahipleri, bebek arabasında çocuklarını taşımak zorunda olan anne-babalar olduğunu belirtmiştir. Düzensiz yüzeylerin azaltılması, yürüyüş yollarının engelsiz hale getirilmesi, yürüyüş rotası üzerinde tuvalet ve oturacak/dinlenecek mekânların olması yürüyüşü teşvik etmektedir.

Sosyal ve Psikolojik Etkiler

Whitley ve Prince (2005) kişilerin içinde bulundukları toplulukların dışına çıkaracak bir ulaşım olanağına erişimi ile dışlanma korkusundaki azalma ve pozitif/olumlu akıl sağlığına sahip olma arasında pozitif bir korelasyon olduğunu tespit etmiştir. Düşük gelirli kişiler için toplu taşıma erişim bu nedenle de önemlidir. Buna ek olarak bir topluluktaki yüksek düzeyde özel motorlu taşıt kullanım yoğunluğu sosyal kaynaşmayı/uyumu olumsuz etkilemektedir (WHO, 2010). Racioppi vd.'ne (2004) göre yüksek trafik yoğunluğu nedeniyle artan trafik kazası riski sürücülerde ve yayalarda uzun süreli akıl sağlığı problemlerinin gelişmesine neden olmaktadır.

Hava Kirliliği

Kara ulaşımı insan sağlığını olumsuz etkileyen ve yaşam beklentisini azaltan kirleticilerin havaya karışmasına neden olan en önemli etkendir (RCEP, 2007). Ulaşımın sağlık üzerindeki etkisini incelemek için başlıca iki konu emisyon ve hava kirliliğine maruz kalmadır. Emisyon açısından kentsel çevredeki ulaşım kaynaklı temel kirletici fosil yakıtların yanması sonucu oluşan ozon, karbon monoksit, nitrojen oksitler ve sülfür dioksittir (RCEP, 2007). Kentsel alanların büyümesi ve daha uzun yolculuklar ile artan otomobil sayısı giderek büyüyen miktardaki nüfusun ulaşım kaynaklı hava kirleticiler yüzünden sağlık riski ile karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Hava kirliliğine maruz kalma açısından günlük aktivite örüntüsü ve kirli çevrelerde geçirilmek zorunda olunan zaman iki temel değişkendir.

Gürültü Kirliliği

Ulaşım kentsel alanlardaki en önemli gürültü kaynağıdır. Yolardan kaynaklanan gürültünün 3 temel nedeni vardır: araç motorları, lastik/yol etkileşimi (sürtünme) ve hava türbülansı. Bu faktörler ise araç hızından, trafik akışından, araç tipinden, lastik taban genişliğinden, sürüş tarzından, yolun yüzeyinden ve hava koşullarından etkilenmektedir (Frank vd., 2006).

Beklenmedik Yaralanmalar

WHO'ya (2008b) göre küresel ölçekte karayollarında gerçekleşen trafik kazaları onca önleyici tedbire rağmen en büyük beklenmedik yaralanma sebebidir. Karayollarındaki trafik kazalarının başlıca sebebi ise hızdır. Racioppi vd.'ne (2004) göre daha düşük hızlar hem daha az kazaya hem de kazalarda daha az ölüme neden olmaktadır.

4.3. Yeşil Alanların Sağlık Üzerindeki Etkisi

Çeşitli çalışmalar kentsel yeşil alanlar ile sağlık arasındaki ilişkiyi göstermiştir (Brown ve Grant, 2005; Bird, 2004; 2007). Newton'a (2007) göre doğal çevre; sinerjik, fiziksel, mental ve sosyal esenlik faydaları sağlamaktadır.

Fiziksel Aktivite Düzeyi Üzerindeki Etkisi

Doğal çevre fiziksel aktiviteyi teşvik eden bir özelliğe sahiptir. Erişilebilir ve güvenli yeşil alanlar fiziksel aktiviteyi arttırmaktadır (Croucher vd., 2007). Yeşil alan ile fiziksel aktivite arasındaki ilişki iki alana ayrılabilir. Birincisi, arka plan/manzara etkisi; ikincisi ise aktif ve pasif dinlenme etkisidir. Lavin vd.'ne (2006) göre çekici yeşil alanların bulunması insanları fiziksel egzersiz yapma konusunda motive etmektedir. Benzer şekilde Bird'e (2004) göre doğal çevreler insanlarda daha uzun süre egzersiz yapma eğilimi yaratmaktadır. Yeşil alanlar sadece yetişkinlerin değil çocukların aktif bir yaşam sürmesine de neden olmaktadır. Güvenli yeşil alanlara daha iyi erişimi olan çocukların diğer çocuklara oranla fiziksel olarak daha aktif olduğu gözlenmiştir (Croucher vd., 2007). Ellaway vd.'ne (2005) göre yeşil alanlara sahip konut alanlarında yaşayan insanların diğer konut alanlarında yaşayan insanlara göre fiziksel olarak 3 kat daha aktif olduğu ve obezite görülme sıklığının ise %40 daha az olduğu görülmüştür. Diğer bir açıdan yeterli yeşil alana erişme olanağı olan insanların yaşadıkları mahalleye daha pozitif baktıkları tespit edilmiştir (Bjork vd., 2008). Fiziksel aktivite, yeşil alanların şu özelliklerinden etkilenmektedir: yeşil alana mesafe, yeşil alana erişim kolaylığı, yeşil alanın büyüklüğü, yeşil alanın konut ve ticaret kullanımlarıyla ilişkisi, yeşil alanın nitelikleri (bitkisel çeşitlilik vb.), yeşil alandaki diğer olanaklar/etkinlikler. Croucher vd.'ne (2008) göre yeşil alanlar sportif aktivitelere olanak sağlamasından daha çok stresten kaçmaya olanak sağladığı için önemsenmektedir.

Sosyal ve Psikolojik Etkiler

Yeşil alanlara ve doğaya erişim stresi azaltarak ve günlük koşuşturmacadan kendimizi uzaklaştırmamızı sağlayarak akıl sağlığını olumlu yönde etkilemektedir (Pretty vd., 2005; Lavin vd., 2006). Yeşil alanlar aynı zamanda sosyal etkileşim ve uyum konusunda da olumlu etkilere sahiptir (Green Space Scotland, 2008). Tam tersine yeşil alanlara sınırlı erişim kötü akıl sağlığına neden olmaktadır (Guite vd., 2006; Kuo, 2001). Yeşil alanların olumsuz sosyal etkileri ise bu tür alanlarda suça ya da şiddete maruz kalma algısıyla ilişkilidir (Croucher vd., 2007). Mitchell ve Popham'a (2008) göre nitelikli yeşil alanlar sağlık eşitsizliklerini de azaltmaktadır.

Hava Kirliliği

Yeşil alanlar hava kalitesini iyileştirici ve havadaki kirleticileri temizlemesi bağlamında sağlık üzerinde olumlu etkiye sahiptir. Havadaki gazlar ve katı parçacıklar bitkiler tarafından filtrelenmektedir.

Gürültü Kirliliği

Yeşil alanlar, özellikle ağaçların ve büyük çalıların gürültüyü perdelemesi nedeniyle sağlık üzerinde olumlu etkiye sahiptir (Green Space Scotland, 2008; RCEP, 2007).

Beklenmedik Yaralanmalar

Yeşil alanlardaki tehlikeli oyun alanları çocuk yaralanmalarının başlıca nedenidir. Yetersiz donanım tasarımı, oyun alanlarının kötü tasarımı, uygun olmayan malzeme ve donanım seçimi, yanlış yerleştirme veya kurma, düzenli denetleme eksikliği ve yetersiz tamir-bakım gibi faktörlerin hepsi beklenmedik yaralanmalara neden olmaktadır. Buna ek olarak çocuk oyun alanlarındaki yetersiz/yanlış yüzey kaplama yüksekten düşmelerde başlıca yaralanma nedenidir (WHO, 2010).

4.4. Kentsel Tasarım

Rao vd.'ne (2007) göre kentlerde ve şehirlerde yakın çevremizi deneyimleme biçimimiz bina, sokak, ada gibi küçük ölçeklerde gerçekleşmektedir.

Fiziksel Aktivite Düzeyi Üzerindeki Etkisi

Geleneksel ızgara sistemde düzenlenmiş bir yerde yaşayanların arabalar için tasarlanmış yerlerde yaşayanlara göre %25 daha fazla yürüme eğiliminde olduğu görülmüştür (Lavin vd., 2006). Benzer şekilde kamusal toplanma mekânlarının yetersiz olduğu çevreler hareketsiz bir yaşam tarzını desteklerken; canlı mekânların fiziksel aktiviteyi motive etiği görülmüştür (Lavin vd., 2006). Dolaysıyla belli biçimdeki komşuluk birimi yerel hizmetlerin kullanılmasını ve bisiklete binme ile yürüyüşü teşvik ettikleri için sağlık açısından ön plana çıkartılmaktadırlar (Barton vd., 2003).

İki çevre algılama biçimi ile fiziksel aktivite arasında sıkı bir ilişki bulunmuştur. Bunlardan birincisi fiziksel aktivite ile algılanan boş zaman ve çevre güvenliği arasında; diğeri ise algılanan uygunluk ile yürüyüş arasındadır. Örneğin Croucher vd.'ne (2007) göre anne ve babaların mahallenin güvenliğine ilişkin algıları çocukların açık alandaki aktivite düzeyleri üzerinde etkilidir.

Sosyal ve Psikolojik Etkiler

Hem yeni konutların yapımında hem de kentsel dönüşüm uygulamalarında konut alanlarının konumu ve sosyal gruplara göre dağılımı kentsel tasarım tarafından belirlenmektedir. Burada özellikle aynı büyüklükteki konutların dağılımı önemlidir. Aileler özellikle sosyal ve kültürel açıdan kendileri gibi olan ailelerin içinde yaşarken kendilerini daha güvende hissetmektedirler.

Komşuluk bağlarını güçlendiren ve destekleyici sosyal ağları teşvik eden kentsel tasarımlar suça maruz kalma korkusunun azalmasında etkilidir (Lavin vd., 2006). Marmot'a (2004) göre de toplumdaki sosyal uyum sağlık açısından en az gelir kadar önemlidir.

Wilcox vd.'ne (2003) göre kentsel çevrenin tasarımı toplumun güvenlik algısını etkilemektedir. Suç algısı kişinin sosyal ve sağlık iyileştirici etkinliklere katılması önünde bariyer oluşturmakta ve sosyal yalıtılmışlık hissinin güçlenmesine neden olmaktadır. Bu durum da insanların zihinsel, fiziksel ve sosyal sağlıkları üzerinde doğrudan etkide bulunmaktadır (Foster ve Giles-Corti, 2008; Stafford vd., 2007).

Horowitz ve McKay (2005) ile Whitley ve Prince'e (2005) göre kentsel formun temel sosyal etkilerinden biri kişilerin şiddet ve suç algılarıdır. Örneğin küçük girintileri ve kör noktaları olan, yeterince aydınlatılmamış ve aşırı peyzaj öğesi bulunduran konut tasarımları suç korkusunun artmasına ve zihin sağlığının bozulmasına neden olmaktadır. Benzer şekilde çocukların güvenli bulmadıkları mekânlarda yaşamaları onlarda hiperaktivite, agresiflik, içe kapanıklık gibi davranışsal sorunların gelişmesine neden olmaktadır.

Hava Kirliliği

Cadde tasarımı yerel düzeyde hava kirliliği üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Yüksek düzeyli hava kirliliği cadde coğrafyasına ve taşıt trafiğinin niteliklerine bağlıdır. Özellikle dar ve trafik sıkışıklığının olduğu caddeler hava kirliliğine en çok katkı yapan caddelerdir. Dışarıdaki kirli havanın bina içlerine de girdiği düşünülürse kapalı mekânlardaki hava kirliliği problemi hava kalitesinin düşük olduğu yerlerde ayrı bir inceleme konusudur.

Gürültü Kirliliği

Kentsel çevre açısından noktasal gürültü kaynakları da (gece kulüpleri, birahaneler vb) önemlidir. Planlama bazı bölgeleme

kuralları getirerek gürültü açısından uygun olmayan kullanımların yer seçimine sınırlama getirebilir.

Beklenmedik Yaralanmalar

Kentsel tasarımdan kaynaklanan beklenmedik yaralanmalar birçok nedenle olabilmektedir. Bu faktörler yetersiz sokak aydınlatması, yürüyüş yolları için seçilen malzeme, yapılı çevrenin yetersiz bakımı ve kötü çevresel tasarım gibi unsurları içermektedir. Harlan vd.'ne (2006) göre açık mekân eksikliği ve yetersiz bitki örtüsü kentsel mekânlarda yüksek hava sıcaklığına neden olmaktadır. Bu nedenle yerel tasarım ölçütleri yerel sıcaklıklar üzerinde etki edebilmektedir.

4.5. Sağlıklı Kent Planlamasının Zorlukları

Sağlık açısından kentsel çevredeki riskler değerlendirildiğinde şu noktalar ön plana çıkmaktadır:

- Bütüncül yaklaşımların geçerliliği,
- Odağın hastalıktan, sağlığı etkileyen unsurlara kayması (Antonovsky, 1996),
- Birey temelli yaklaşımlardan toplum temelli yaklaşımlara kayış,
- Tekil sağlık problemine, riskine ve doğrusal nedenselliğe odaklanan indirgemeci ve mekânik düşünceden, insanların yaşadığı çevrede sağlığı destekleyici bir bağlam yaratmaya odaklanan bütüncül yaklaşımlara kayış (Kickbusch, 2003).

WHO'ya (2008a) göre şehir planları, insan yerleşmelerinin biçimini, orada yaşayanların sağlık ve esenliğini ve genel olarak kentsel sosyo-ekonomik durumu tanımlayan anahtar belirleyicilerdir. Bu nedenle planlama kararları kentsel çevrenin insan sağlığı üzerindeki etkilerini dikkate almalıdır. Buna bağlı olarak kentsel planlama otoriteleri yaptıkları çalışmalarda hem kentsel kalitenin iyileştirilmesini hem de insan sağlığını koruyan ve geliştiren hizmetlerin sunumuna odaklanmalıdırlar. Çünkü insan hareketlerinin mekânsal olarak planlanması onların yaşam kalitelerini, sağlıklarını ve esenliklerini etkilemektedir (NICE, 2008; WHO, 2009).

Kamu sağlığı açısından etkin kentsel planlama tekil bir sağlık sorununa çözüm getiren bir yaklaşımdan daha fazlasıdır. Bu daha çok sağlıklı yaşam çevreleri ve destekleyici sosyal yapılar geliştirmek ile ilgilidir (Barton vd., 2003). Mekânsal planlama sadece fiziksel sağlık değil aynı zamanda akıl sağlığı açısından da önemlidir (Barton, 2009).

Yapılı çevre ile ilişkili kötü sağlık yükü nüfus içindeki bazı gruplar için orantısız şekilde dağıtılmıştır. Toplumda ekonomik olarak en kötü grup, kötü sağlıktan en çok muzdarip olan gruptur. Yoksul insanlar çevre kalitesi kötü olan yerlerde yaşamakta ve bu da kötü sağlığı pekiştirmektedir.

Planlama zaman içinde sağlık risklerinde önemli değişimlere yol açacak yapılı çevre müdahalelerini içermelidir. Burada temel mesele iyi teknik çözümler üretmekten ziyade kamu algısı/idraki yaratmada, siyasi bir istenç oluşturmada ve ekonomik bir dinamik yaratmaktadır.

Sağlıklı kentler yaratmak planlamaya yeni bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Bu yaklaşım sağlığa daha büyük bir ağırlık vermeyi ve sağlık temelli bazı amaçların tanınmasını içermektedir. Bu amaçlar şunları içermektedir (WHO, 2010):

- Sağlıklı yaşam tarzı için olanaklar yaratma,
- Sosyal uyum ve destekleyici sosyal ağlar oluşturma,
- İş olanaklarına, kaliteli hizmete ve açık kamusal alanlara erişim sağlama,
- Yol güvenliğini ve kişisel güvenliği iyileştirme,
- Kabul edilebilir gürültü düzeyine ve iyi hava kalitesine sahip, ilgi çekici mekânlar yaratma,
- İyi su kalitesini ve besin güvenliğini sağlama,
- İklim koşullarını tehdit eden salınımları azaltma.

Fiziksel, zihinsel ve sosyal esenliğe ulaşma alan kullanımı, ulaşım, açık kamusal mekânlar, konut ve ekonomik kalkınma konularında söz sahibi olan planlamanın temel odağı olmalıdır. Bu nedenle planlamanın temel felsefesini oluşturan kabullerde bir değişime gerek duyulmaktadır. Bu değişim problemlere yönelik ortak algı ve çözüme yönelik ortak istençle birlikte disiplinler arası, aktörler arası ve sektörler arası işbirliği ile gerçekleştirilebilir.

Duhl vd.'ne (1999) göre kamu sağlığı profesyonelleri yıllar sonra şunu anladılar ki etkin bir sağlık siyasası geniş ve toplumun tümünü dikkate alan, tedaviden çok önlemeye odaklı ve mağduru suçlamaktan çok çevrenin insan davranışı üzerindeki etkisini kavrayan bir anlayışta olmalıdır. Kentsel planlama sağlık durumunu olumlu yönde etkileyecek (hem önleyici hem de geliştirici) katkılar sağlayabilir. Bu anlamda kentlerin bütüncül planlanması, insanlar için nitelikli mekânların tasarlanması ve gerçekleştirilmesi açısından önemlidir. Eğer bir kent tüm sektörleri kapsayacak bir (master) plana sahip ise bu plan içindeki siyasalarda sağlığa gözle görülür bir önem verilmesi kentin sağlık açısından aşama kaydetmesinde çok önemlidir (WHO, 1997).

Bu noktada kent plancılarına önemli roller düşmektedir. Kent planlaması ile sağlık arasındaki ilişki çok ve çeşitlidir. Kentlerdeki çevresel, sosyal ve ekonomik koşullar insan sağlığı ve esenliği üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkilerde bulunabilir. Kent planlama bu koşulların şekillenmesinde önemli bir role sahiptir. Kentsel siyasa oluşturma ve uygulama alanında sağlığı, esenliği ve yaşam kalitesini iyileştirmek için sağlıkla ilgili kıstasların kentteki tüm sektörlere entegre edilmesinde kent plancılarına olan ihtiyaç çok nettir (Duhl vd.,1999). Planlama alanındaki iyi sağlık uygulamaları sadece planlama sitemine bağlı değildir, en az onun kadar liderlik, adanmışlık ve siyasetçiler ile diğer katılımcıların bilgi düzeyine bağlıdır. Bu nedenle planlama aktörleri kamu sağlığı, ulaşım, konut, ekonomik kal-

kınma alanındaki diğer karar vericiler ile aralarındaki işbirliğini güçlendirmelidirler (Carmichael vd., 2013).

5. Alan Çalışması

Halk sağlığı alanındaki son gelişmelerden biri bireylerin sağlığının kavramsal olarak yorumlanması ve değerlendirilmesindeki değişimdir. Sağlık durum değerlendirilmesinde yaşam kalitesi ölçekleri giderek daha çok kullanılmaya başlanmıştır. Klasik sağlık çıktıları olan ölüm oranı (mortality) ve hastalık oranı (morbidity) artık bu ölçeklerle desteklenmekte; sağlığın anlaşılması ve sağlık durumunu en iyiye getirme amaçlanmaktadır. Sağlıklı toplum tanımı ve çerçevesi değişmiş olup hastalık sıklıkları ya da aşılama yüzdeleri gibi ölçütlerin yanında halk sağlığı ve koruyucu hizmetlerinden yararlanan bireylerin ya da grupların sağlık durumlarının ölçeklerle değerlendirilmesi yaygınlaşmaktadır. Günümüzde sağlıkla ilgili yaşam kalitesi araştırmalarında sadece sosyo-demografik özellikler ve sağlığın diğer belirleyicileri ile olan ilişkisinin değerlendirilmesi değil, aynı zamanda sağlık politikası ile ilişkili olarak bir ülkede sağlık hizmetlerinde önceliklerin belirlenmesi, uygulanan ya da uygulanması olası programların maliyet etkinliğinin değerlendirilmesi de hedeflenmektedir. Halk sağlığı hizmetlerinin temel hedeflerinden biri toplumun sağlığını en üst düzeye çıkarmak ve sağlığın eşit olarak dağılımını sağlamaktır. Kaynakların sınırlı olduğu bir ortamda sağlık hizmetlerinde öncelikleri belirlemek için kullanılacak yaklaşım bütüncül olmalı; farklı sağlık çalışanları tarafından sosyo-demografik özellikleri, hastalıkların tipi ve ağırlık düzeyleri farklı olan hastalara verilen hizmetlerden elde edilen yararların karşılaştırılabilmesine olanak sağlamalıdır. Yaşam kalitesi ölçütleri bu anlamda yardımcı olmaktadır (Sözmen, 2010).

Dünya Sağlık Örgütünün (DSÖ) sağlık tanımlamasını, yani bedensel, ruhsal, sosyal iyilik durumunu ölçebilecek uygun yöntemler henüz yaygın bir şekilde kullanılmamaktadır. Bu nedenle uluslararası karşılaştırmalarda halen sıklıkla geleneksel göstergeler (beklenen yaşam umudu, ölüm ve hastalık hızları vb.) kullanılmaktadır. Fakat bu göstergelerin sağlığı tanımlamadaki yetersizliği, bütünsel olarak sağlığın her yönünü ele alamayışı, yapılan girişimlerin sonuçlarının değerlendirilmesinde kullanılacak olan farklı göstergelere olan gereksinim, hasta merkezli değerlendirmelerin öneminin giderek artışı, algılanan sağlık ve yaşam kalitesi gibi kavramların alternatif değerlendirme yöntemleri arasında öne çıkmasını sağlamıştır. Genel olarak "kalite", iyiliğin bir derecesidir. Yaşam kalitesi, kişisel sağlık durumundan öte, kişisel iyilik halini de içine alan daha geniş bir kavramdır. Yaşam kalitesi; bireyin algıladığı bedensel kapasite sınırları içinde başardığı tatmin edici sosyal durum olarak tanımlanır. DSÖ yaşam kalitesini; bireylerin içinde yaşadıkları kültür ve değerler sistemindeki kendi yaşam algıları şeklinde tanımlamıştır. Basitçe yaşam kalitesi, belirli yaşam koşullarında bireysel tatmini etkileyen rahatsızlıkların bedensel, ruhsal ve sosyal etkilerine günlük yaşamda verilen bireysel yanıt olarak ifade edilebilir. Bu nedenle yaşam kalitesi ölçümü sağlık düzeyi ile ilgili ölçütlerden daha geniş bir kapsam ve kavrayışa sahiptir (Baydur, 2010).

Dünya Sağlık Örgütü tarafından geliştirilen ve Mezitli Kent Sağlığı Araştırması kapsamında 1083 katılımcıya uygulanan Yaşam Kalitesi Ölçeği (WHOQOL-BREF) aracılığıyla Mezitli'de yaşayan bireylerin "Yaşam Kalitesi Puanları" elde edilmiştir. Yaşam kalitesi ölçeği ile bireylerin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel alana ilişkin yaşam kalite düzeyleri belirlenmiştir.

Mezitli İlçesinin tamamında mahalle bazında, mahalle nüfusu, yaş grupları ve cinsiyet gözetilerek uygulanmış anket sonucunda katılımcıların bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel yaşam kalitesi bileşenlerine ilişkin skorları hesaplanmıştır. Verilerin parametrik dağılmasına bağlı olarak iki gruplu değişkenler için "independent sample T test", ikiden fazla gruplu değişkenler için "one-way ANOVA" testi uygulanarak gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılıkların olup olmadığı değerlendirilmiştir. Yaşam kalitesinin dört bileşenine ilişkin yaş, cinsiyet, eğitim durumu, çalışma durumu, çalışıyor ise konumu, çalışmıyor ise durumu, sosyal güvenlik durumu, gelir miktarı ve geçim düzeyi değişkenlerine ilişkin grup ortalamaları ve grupların standart sapmaları aşağıdaki Tablo 3'te özetlenmiştir.

Tabloda yer alan verilere göre aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

- Yaş ilerledikçe katılımcıların bedensel ve sosyal skorlarının gerilediği görülmektedir. Ancak psikolojik skor açısından sadece 65 yaşından büyükler ile diğer gruplar arasında anlamlı bir fark varken; 18–39 yaş grubu ile 40–64 yaş grubu arasında anlamlı bir fark yoktur.
- Bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel skorlar açısından erkekler kadınlara göre daha yüksek değerlere sahiptir. Diğer bir deyişler kadınlar erkeklere göre daha dezavantajlı konumdadır.
- Eğitim düzeyi açısından okuryazar ve daha düşük seviyede eğitime sahip olanlar ile ilkokul ve üzeri eğitime sahip olanlar arasında keskin bir ayrım vardır. Okuryazar olanlar ve daha düşük seviyede eğitime sahip olanlar bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel skorlar açısından daha düşük değerlere sahiptirler.
- Çalışma durumu açısından gelir getirici bir işte çalıştığını söyleyenlerin bedensel, psikolojik, sosyal ve skorlar açısından çalışmayanlara göre daha iyi değerlere sahip olduğu tespit edilmiştir. Çalışanlar arasında ise ücretsiz aile işçilerinin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel skorlarının diğer çalışanlara göre daha iyi olduğu görülmüştür. Ücretsiz aile işçisi olarak çalışanların genelde genç yaşlarında olan bireylerden oluşmasından dolayı bu durum gözlenmiştir. Çalışmayanlar arasında ise özürlü, engelli ve hasta durumda olanların bedensel, psikolojik ve sosyal skorlarının diğer çalışmayanlara göre daha kötü olduğu görülmüştür.

Tablo 3. Bireysel özelliklere göre DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği skorları

	n	Bedensel±SS	Psikolojik±SS	Sosyal±SS	Çevresel±SS
Yaş					
18–39	471	15.712±2.5022	14.943±2.4674	14.641±3.1485	13.833±2.3124
40–64	527	14.686±2.8428	14.792±2.6825	14.183±3.0274	13.774±2.3466
65+	85	12.491±3.3946	14.024±2.8011	13.318±3.1639	13.809±2.6399
p	1083	**0.000**	**0.011**	**0.001**	0.925
Cinsiyet					
Kadın	531	14.479±2.9214	14.501±2.6352	13.961±3.0931	13.639±2.3583
Erkek	552	15.422±2.7681	15.082±2.5541	14.655±3.0909	13.959±2.3413
p	1083	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.025**
Eğitim durumu					
Okuryazar ve daha düşük	46	11.901±3.8967	12.841±3.4324	11.884±3.4976	12.106±2.7940
İlkokul ve üzeri	1037	15.096±2.7532	14.884±2.5340	14.422±3.0489	13.887±2.3054
p	1083	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Çalışma durumu					
Evet	595	15.370±2.4995	15.010±2.5326	14.521±3.0153	13.732±2.3035
Hayır	488	14.460±3.2212	14.538±2.6796	14.063±3.2067	13.887±2.4138
p	1083	**0.000**	**0.003**	**0.016**	0.282
Çalışıyorsa					
Diğer çalışan	563	15.325±2.4505	14.940±2.4995	14.477±3.0008	13.658±2.2616
Ücretsiz aile işçisi	26	16.725±3.1112	16.590±2.6353	15.897±2.9915	15.556±2.6158
p	589	**0.005**	**0.001**	**0.019**	**0.000**
Çalışmıyorsa					
Diğer çalışmayan	466	14.574±3.1511	14.589±2.6353	14.129±3.1444	13.902±2.3844
Özürlü-engelli-hasta	13	10.418±3.1225	12.256±3.2150	11.385±4.7019	12.718±3.2988
p	479	**0.000**	**0.002**	**0.002**	0.082
Sosyal güvence					
Var	975	15.039±2.7768	14.883±2.5476	14.425±2.9682	13.926±2.2685
Yok	108	14.243±3.6357	14.025±3.0160	13.321±4.0618	12.679±2.7888
p	1083	**0.006**	**0.001**	**0.000**	**0.000**
Gelir miktarı					
Asgari ücretin altında	124	13.461±3.5818	13.651±3.2141	12.903±3.8492	12.588±2.8158
Asgari ücretin üstünde	959	15.154±2.7211	14.945±2.4841	14.497±2.9547	13.959±2.2417
p	1083	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Geçim güzeyi					
Gelirimiz geçimimize yetmiyor	504	14.375±3.0274	14.353±2.7830	13.881±3.3641	13.113±2.4427
Gelirimiz geçimimize yetiyor	569	15.502±2.6500	15.220±2.3654	14.749±2.7843	14.424±2.1036
p	1073	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**

SS: Standart sapma.

- Herhangi bir sosyal güvencesi olanların tüm skorları sosyal güvencesi olmayanlardan daha yüksektir.
- Geliri asgari ücretin altında olanların hem bedensel, hem psikolojik, hem sosyal hem de çevresel skorları geliri asgari ücretten fazla olanlara göre daha düşüktür. Benzer şekilde gelirinin geçimine yetmediğini söyleyenlerin de tüm skorları gelirinin geçimlerine yettiğini ifade edenlerden düşüktür.

Yukarıda bireysel özellikler için kullanılan yöntemin aynısı mahallelere de uygulanmıştır. Söz konusu yöntem yapılan toplam anketlerin %81,8'ini oluşturan ve Mezitli ilçesinin kentsel dokusunu oluşturan 11 mahalle için uygulandığında mahallelerin yaşam kalitesi ölçeğinin dört unsuruna ait ortalama değerler ve standart sapmalar Tablo 4'te özetlenmiştir.

Yapılan değerlendirmede bedensel ve çevresel bileşenler açısından mahalleler arasında fark olmadığı sadece psikolojik ve sosyal ölçekler açısından mahalleler arasında fark olduğu görülmüştür. Psikolojik ölçek açısından sadece İstiklal Mahallesi diğer mahallelerden farklılaşırken; sosyal ölçek açısından sa-

Tablo 4. Mahallelere göre DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği skorları

	n	Bedensel±SS	Psikolojik±SS	Sosyal±SS	Çevresel±SS
75. Yıl	37	15.243±2.8605	14.937±3.0890	13.802±3.8001	13.586±2.3992
Akdeniz	112	14.281±2.9243	14.464±2.5560	13.786±3.4313	13.484±2.4688
Atatürk	81	14.610±2.9746	14.008±2.5331	13.630±2.8441	13.306±1.9262
Deniz	35	15.216±2.6226	14.990±2.8163	13.829±2.2656	13.816±2.3128
Fatih	53	15.116±2.3708	13.912±2.9236	13.635±3.3245	13.551±1.9168
İstiklal	20	14.767±2.2478	**16.632±2.1137**	15.158±3.0859	14.316±2.6024
Menderes	145	15.208±2.8525	14.929±2.7106	**15.099±2.6938**	14.167±2.2704
Merkez	130	14.892±2.7073	14.713±2.3452	14.667±2.7431	13.901±2.0810
Seymenli	24	16.048±2.7633	15.833±2.7116	15.111±3.5964	13.796±2.5898
Viranşehir	109	14.805±2.8524	14.905±2.1170	14.287±2.8866	13.578±1.9761
Yeni	140	14.971±2.4611	14.871±2.4109	13.771±3.0866	13.832±2.4076
p	886	**0.164**	**0.001**	**0.001**	**0.217**

SS: Standart sapma.

Tablo 5. Mahallelerin bazı niteliklerine göre DSÖ Yaşam Kalitesi Ölçeği skorları

	n	Bedensel±SS	Psikolojik±SS	Sosyal±SS	Çevresel±SS
Sağlık hizmetlerine kolay ulaşma durumu					
Evet	859	15.238±2.6631	14.983±2.5217	14.490±3.0266	14.250±2.1874
Hayır	214	13.864±3.4418	14.028±2.8441	13.639±3.3265	12.017±2.1811
p	1073	**0.000**	**0.000**	**0.000**	**0.000**
Mahalledeki yeşil alan miktarını yeterli bulma durumu					
Evet	401	15.128±2.9146	14.888±2.5009	14.584±2.9706	14.155±2.2980
Hayır	668	14.866±2.8670	14.736±2.6851	14.156±3.1891	13.594±2.3742
p	1069	0.098	0.483	**0.055**	**0.000**
Mahalledeki gölgelik alan miktarını yeterli bulma durumu					
Evet	401	15.128±2.9146	14.888±2.5009	14.584±2.9706	14.155±2.2980
Hayır	668	14.866±2.8670	14.736±2.6851	14.156±3.1891	13.594±2.3742
p	1069	0.489	0.319	**0.000**	**0.000**

SS: Standart sapma.

dece Menderes Mahallesi diğer mahallelerden ayrışmaktadır. Buna göre mahalleler arasında yaşam kalitesi ölçeğinin dört unsuru açısından ciddi bir farklılaşma olduğu söylenemez. Buradan iki sonuç çıkartılabilir: birincisi mahalle ölçeği sağlık eşitsizliklerini çalışmak için büyük bir ölçektir. Her mahallenin kendi içinde farklılaşma olmasına rağmen inceleme mahalle ölçeğine taşındığında farklılıklar ortadan kalkmaktadır. Bir diğer sonuç ise aralarında görece olarak farklar olsa da Mezitli ilçesi kentsel bölgesi sosyo-ekonomik açıdan homojen grupların yaşadığı mahallelerden oluşan bir alan olarak değerlendirilebilir.

Mahalle ölçeğinde yapılabilecek bir diğer analiz ise mahalleleri birbirleriyle karşılaştırmaktan çok mahallerinde bazı kamusal kullanım özelliklerinin bulunduğunu ve bulunmadığını düşünen vatandaşlar arasında fark olup olmadığını tespit etmektir. Mahallesinde sağlık hizmetlerine kolay eriştiğini düşünenlerin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel yaşam kalitesi değerleri daha yüksektir. Bunun yanında mahallesindeki yeşil alanları yeterli bulanların sosyal ve çevresel yaşam kalitesi skorları daha yüksektir. Yine mahallesindeki, özellikle yaz aylarında kamusal alanları kullanımı kolaylaştıran, gölgelik alanları yeterli bulanların sosyal ve çevresel yaşam kalitesi değerleri daha yüksektir. Mahallelerdeki sağlığı doğrudan ve dolaylı olarak olumlu yönde etkileyen unsurların varlığı etkisini açıkça göstermektedir. Bu nedenle kent planlaması çalışmalarında bu unsurların göz önüne alınması kesinlikle bireylerin sağlığını iyileştirici etkide bulunacaktır (Tablo 5).

Aynı çalışmadan yararlanılarak Kurt vd. (2017) yaptığı değerlendirmeye göre mahalleye göre mekânsal olarak daha küçük ölçekli olan konutun özellikleri değerlendirildiğinde: konutun mülkiyeti evde yaşayanlardan birine ait olduğunda, kiracılara göre bireylerin çevresel yaşam kalitesi değeri daha yüksek çıkmaktadır. Evinde ısınma amaçlı olarak doğal gaz kullananların

sosyal yaşam kalitesi skoru ısınma amaçlı olarak odun-kömür-fuel oil veya elektrik kullananlara göre daha yüksektir. Evdeki oda sayısı arttıkça kişilerin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel yaşam kalitesi değerleri yükselmektedir. Yine bireylerin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel yaşam kalitesi değerleri içme suyu kaynağı olarak sırasıyla kuyu-tanker-yüzey suyundan, şebeke suyuna ve damacana-şişe suyuna geçtikçe artmaktadır.

Hanede yaşayan kişi sayısı azaldıkça bireyin yaşam kalitesinin bedensel alan puanı azalmaktadır. Bu sonuçta özellikle evde tek başına yaşayan ve yoğun sağlık sorunları yaşayan yaşlı bireyler etkilidir. Evlerde odabaşına düşen kişi sayısı arttıkça bireylerin çevresel yaşam kalitesi skorları azalmaktadır. Apartmanlarda oturulan kat düzeyi azaldıkça yaşam kalitesinin bedensel alan değerleri de azalmaktadır. Benzer şekilde halihazırda kullanılan konutu kullanma süresi uzadıkça bedensel yaşam kalitesi endeksi azalmaktadır.

Yapının kullanım kolaylıklarına ilişkin kalitesinin artması bireylerin sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını göstermesini olumlu yönde etkilemektedir. Bu durum ise hijyen, kaliteli ısınma vb. koşullar nedeni ile bireyin bedensel sağlığını doğrudan; psikolojik durumunu ise dolaylı yollardan olumlu şekilde etkilemektedir. Benzer şekilde yapının kullanım kolaylıklarına ilişkin kalitesinin artmasının yanı sıra evde kişi başına düşen mekânsal büyüklüğün artması yine bireyin sağlıklı yaşam biçimi davranışlarını gösterebilmesi açısından olanak sağlarken aynı zamanda, özellikle bireyin mahremiyet ihtiyacının karşılanması anlamında da bireyin psikolojik sağlığının bozulmamasını sağlayacaktır.

Mahalle ölçeğinden bağımsız olarak konut ölçeğinde ekonomik dezavantajlar konutun özelliklerinde de dezavantaja neden olduğu için, sınıfsal konumun bir devamı olarak yaşam kalitesinin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel bileşenlerinde de olumsuz etkilere neden olmaktadır.

6. Sonuç

Sağlık eşitsizlikleri günümüz toplumunda kaçınılmaz olarak gözlemlenen olgulardan biridir. Bu olgunun başlıca nedenleri olarak yapısal ve konjonktürel etkenler sayılabilir. Konjonktürel nedenleri kendi içinde arz yönlü ve talep yönlü faktörler diye ikiye ayırmak mümkündür. Arz yönlü faktörler sağlık hizmetlerinin sunulmasında yaşanan aksaklıkları tarif etmektedir. Vatandaşlar için sağlık hizmetleri sunumunun erişilebilir bir şekilde ve verilen hizmetin niceliksel ve niteliksel olarak hiyerarşik olarak örgütlendiği bir model en ideal olandır. Sağlık hizmetlerine erişimde karşılaşılan olumsuzluklar daha önce de vurgulandığı üzere sağlık eşitsizliklerinin başlıca kaynaklarından biridir. Talep yönlü faktörler ise bireylerin çeşitli nedenler ile sağlık problemlerini önemsememesi veya önemsese bile bunu bir sağlık sorunu olarak dışa yansıt(a)mamasından kaynaklanmaktadır. Bunu sonucu olarak yaşan sağlık sorunları tedavi edilmeden kalmaktadır. Ancak arz yönlü ve talep yönlü konjonktürel sebeplerden daha çok yapısal nedenler sağlık eşitsizliklerinin ortaya çıkmasında başat bir rol oynamaktadır. Yapısal nedenler kendini tekrar eden özelliği nedeniyle belli bir an hastalık tedavi edilse bile aynı hastalığın tekrar oluşmasını sağlayabilmektedir. Benzer şekilde yapısal nedenler toplumun bazı sosyoekonomik gruplarının (özellikle toplumsal hiyerarşide altta yer alan grupların) daha çok miktarda ve daha sık sağlık riskine maruz kalmasına neden olmakta ve buna bağlı olarak sağlık eşitsizliklerinin ortaya çıkmasında temel bileşen olarak görev yapmaktadır.

Daha önce yapılan çalışmalar ağırlıklı olarak sağlık eşitsizlikleri açısından bağımlı değişkenler ile bağımsız değişkenler arasında, kişinin eğitim seviyesi arttıkça belli bir sağlık riski faktörünün azalması ya da gelir seviyesi azaldıkça belli bir sağlık riski faktörünün artması gibi, lineer ilişkiler kararken bu çalışmanın özgün yanı sağlık eşitsizlikleri açısından kırılma noktalarını tespit etmeye çalışmasıdır. Genç olmak, bir eğitim diploması sahibi olmak, herhangi bir işte çalışıyor olmak, çalışıyor ise genç olmak, çalışmıyor ise özürlü-engelli-hasta olmamak, sosyal güvence sahibi olmak, asgari ücretin üzerinde gelir sahibi olmak, harcamalarından fazla gelir miktarına sahip olmak; bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel yaşam kalitesi bileşenleri açısından daha iyi bir değer sahibi olma için kırılma noktalarını oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle daha önce yapılan çalışmalarda da gösterildiği üzere kişinin sosyoekonomik pozisyonunu etkileyen unsurlar onun yaşam kalitesini de belirleyen en önemli etkendir.

Bununla birlikte aynı farklılaşmayı mahalle bazında tespit etmek mümkün değildir. Mezitli ilçesi kentsel bölgesinde yer alan mahalleler değerlendirildiğinde yaşam kalitesi ölçeğinin dört bileşeni açısından mahalleler arasında ciddi bir farklılaşmanın olmadığı görülmüştür. Bu noktada mahalle ölçeğinin bu tür bir değerlendirme yapmak için fazla büyük olduğu ve Mezitli ilçesi kentsel bölgesinin sosyo-ekonomik açıdan görece benzer grupların yer seçtiği mahallelerden oluşan bir alan olduğu ifade edilebilir. Ancak oturulan mahalle içindeki niteliksel farklar ve konutun özellikleri yaşam kalitesinin bedensel, psikolojik, sosyal ve çevresel bileşenleri üzerinde etkili olabilmektedir.

Dördüncü bölümde vurgulandığı üzere yapılı çevrenin niceliksel ve niteliksel özellikleri sağlık üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Bu noktada yapılı çevrenin üretilmesinde kurallar koyan, düzenlemeler getiren kentsel planlama ise başat bir role sahiptir. Diğer bir deyişle kentsel planlama yapılı çevre üretimi aracılığı ile sağlık üzerinde doğrudan etkilidir. Aynı noktadan hareketle kentsel planlamanın temel işlevinin kamusal fayda üretmek olduğu göz önüne alındığında; planlama başta alan kullanımı, ulaşım, yeşil alanlar ve kentsel tasarım ölçütlerine ilişkin kararları ile yapısal faktörler nedeni ile bireyler arasında gözlemlenen sağlık eşitsizliklerini azaltıcı etkiler yaratabilir. Bu nedenle planlama eylemi en az diğer alanlar kadar sağlık alanında yaratacağı etkileri de göz önünde bulundurarak gerçekleştirilmelidir.

KAYNAKLAR

Akalın. M.A. (2013) Yoksulluk değil eşitsizlik hasta ediyor. http://satobel.blogspot.com.tr/2013/12/yoksulluk-degil-esitsizlik-hasta-ediyor.html?spref=fb. erişim tarihi: 08.12.2017.

Antonovsky, A. (1996). The salutogenic model as a theory to guide health promotion. Health Promotion International, 11:11–18.

Ayaz. S.. Yaman Efe. Ş. ve Korukluoğlu. S. (2008) Jinekolojik kanserli hastaların algıladıkları sosyal destek düzeyleri ve etkileyen faktörler. Türkiye Klinikleri Tıp Bilimleri Dergisi. 28 (6). s:880-885.

Balcombe, R., Mackett, R., Paulley, N., Preston, J., Shires, J., Titheridge, H., ... and White, P. (2004). The demand for public transport: a practical guide.

Barton, H. (2009). Land use planning and health and well-being. Land Use Policy, 26, S115-S123.

Barton, H., Grant, M. and Guise, R. (2003) Shaping Neighbourhoods, A guide for health, sustainability and vitality, London: Spon Press.

Başaran. İ. (2008) Sağlıklı Kent Planlaması Açısından Isparta. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Baydur. H. (2010) İş Sağlığı ve Yaşam Kalitesi. 3.Ulusal Sağlıkta Yaşam Kalitesi Kongre Bildiri ve Sunum Kitabı. s: 82-4.

Belek. İ. (1998a) Algılanan sağlıkta sınıfsal ve sosyoekonomik eşitsizlikler: Antalya'da bir alan çalışması. Toplum ve Hekim. 13 (4). s:292-299.

Belek. İ. (1998b) Sınıf sağlık eşitsizlik. İstanbul: Sorun Yayınları.

Belek. İ. (1999a) Sınıflar; sağlık düzeyleri. sağlık hizmeti kullanımları ve yararlandıkları sağlık kurumları: Antalya'da iki bölge. yedi sınıf. Toplum ve Hekim. 14 (1). s:55-67.

Belek. İ. (1999b) Genel sağlık anketi ile ölçülen ruhsal sorunlar ve sosyo-demografik eşitsizlikler: Antalya'da bir alan araştırması. Türk Psikiyatri Dergisi. 10 (3). s:163-172.

Belek. İ. (2000) Antalya'nın iki mahallesinde sınıfsal sağlık eşitsizliklerinin değişimi: Bir izlem araştırması. Toplum ve Hekim. 15 (3). s:214-222.

Belek. İ. (2004) Sosyoekonomik Konumda ve Sağlıkta Sınıfsal Eşitsizlikler: Antalya'da Beş Yıllık Bir Araştırma. TTB: Ankara.

Belek. İ. ve Hamzaoğlu. O. (2000) Son yirmi yılda sağlıktaki değişim: 12 Eylül Rejiminin yarattığı olumsuzluklar. Toplum ve Hekim. 15 (4). s:265-277.

Bilir. N.. Özcebe. H.. Vaizoğlu. S.A.. Aslan. D.. Subaşı. N. ve Telatar. T.G. (2005) Van ilinde 15 yaş ve üzeri erkeklerde SF-36 ile yaşam kalitesinin değerlendirilmesi. Türkiye Klinikleri Tıp Bilimleri Dergisi. 25. s:663-668.

Bird, W. (2004). Natural Fit: Can Green Space and Biodiversity Increase Levels of Physical Activity? Sandy, Royal Society for the Protection of Birds.

Bird, W. (2007) Natural Thinking: Investigating the Links Between the Natural Environment, Biodiversity and Mental Health. Sandy, Royal Society for the Protection of Birds.

Bjork, J., Albin, M., Jacobsson, H., Ardo, J., Wadro, J., Ostergrren, P.O., Skarback, E. (2008) Recreational values of the natural environment in relation to neighbourhood satisfaction, physical activity and well-being. Journal of Epidemiology and Community Health, 62(4):e2.

Brown, A.L., Khattak, A.J., and Rodriguez, D.A. (2008) Neighbourhood types, travel and body mass: a study of new urbanist and suburban neighbourhoods in the US. Urban Studies, 45(4), 963-988.

Brown, C. and Grant, M. (2005). Biodiversity and human health: what role for nature in healthy urban planning. Built Environment, 31(4):326-38.

Buzlu. S.. Bostancı. N.. Özbaş. D. ve Yılmaz. S. (2006) İstanbul'da bir sağlık ocağına başvuran kadınların genel sağlık anketine göre ruhsal durumlarının değerlendirilmesi. Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi.15 (9). s:134-138.

Carmichael, L., Barton, H., Gray, S., and Lease, H. (2013). Health-integrated planning at the local level in England: Impediments and opportunities. Land Use Policy, 31, 259-266.

Croucher, K., Myers, L., Bretherton, J. (2008). Green space Scotland Research Report: The Links Between Green space and Health: A Critical Literature Review. Stirling, Green space.

Croucher, K., Myers, L., Jones, R., Ellaway, A. and Beck, S. (2007). Health and the Physical Characteristics of Urban Neighbourhoods: A Critical Literature Review, Final Report. Glasgow, Glasgow Centre for Population Health.

Çan. G.. Çakırbay. H.. Topbaş. M.. Karkucak. M. ve Çapkın. E. (2007) Doğu Karadeniz Bölgesi'nde sigara içme prevalansı. Tüberküloz ve Toraks Dergisi. 55 (2). s:141-147.

Davis, A. (Ed.) (2002). A Physically Active Life Through Everyday Transport. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe.

Demiral. Y.. Soysal. A.. Kılıç. B.. Uçku. R.. Bilgin. A.C.. Karakuş. N. ve Ünal. B. (2007) İzmir Konak ilçesinde 20 yaş ve üzeri nüfusta sosyoekonomik göstergeler ve koroner kalp hastalığı etkisi. TSK Koruyucu Hekimlik Bülteni. 6 (1). s:27-40.

Duhl, L.J., Sanchez, A.K., and WHO (1999) Healthy cities and the city planning process: a background document on links between health and urban planning (No. EUR/ICP/CHDV 03 04 03). Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.

Ellaway, A., Macintyre, S. and Bonnefoy, X. (2005). Graffiti, greenery, and obesity in adults: secondary analysis of European cross-sectional survey. British Medical Journal, 331:611-2.

Erengin. K.H. ve Dedeoğlu. N. (1997) Sağlığı ölçmenin kolay bir yolu: Algılanan sağlık. Toplum ve Hekim. 12 (77). s:11-16.

Erengin. K.H. ve Dedeoğlu. N. (1998a) Sağlıkta eşitsizliğin gösterilmesi. Toplum ve Hekim. 13 (2). s:105-109.

Erengin. K.H. ve Dedeoğlu. N. (1998b) Sağlıkta eşitsizlik: Antalya kent merkezinde 15 yaş ve üzeri kişilerde morbiditede farklılıklar. Toplum ve Hekim. 13 (2). s:140-143.

Ergin. I. ve Hassoy. H. (2011) Bebek ölümlülüğünde eşitsizlikler: Dünya ve Türkiye'deki duruma dair bir değerlendirme. İzmir Dr. Behçet Uz Çocuk Hastalıkları Dergisi. 1 (3). s:98-104.

Ergül. Ş. (2005) Yoksulluk sağlık ilişkisi ve hemşirelik yaklaşımı. Atatürk Üniversitesi Hemşirelik Yüksekokulu Dergisi. 8 (2). s:95-104.

Ertem. M. (1999) Göç ve bulaşıcı hastalıklar. Toplum ve Hekim. 14 (3). s:224-228.

Foster, S. and Giles-Corti, B. (2008). The built environment, neighbourhood, crime and constrained physical activity: An exploration of inconsistent findings. Preventative Medicine, 47:241-51.

Frank, L., Kavage, S., and Litman, T. (2006) Promoting Public Health through Smart Growth – Building Healthier Communities Through Transportation and Land Use Policies and Practices. Vancouver, Smart Growth BC.

Green Space Scotland (2008). Health Impact Assessment of Green space: A guide. Health Scotland, Green space Scotland, Scottish Natural Heritage and Institute of Occupational Medicine.

Guite, H.F., Clark, C. and Ackrill, G. (2006). The impact of the physical and urban environment on mental well-being. Public Health, 120:1117-26.

Hacıalioğlu. N.. Güraksın. A. ve İnandı. T. (1999) Gümüşhane ili Torul merkez sağlık ocağı bölgesi 30 yaş ve üzeri nüfusta hipertansiyon prevalansı ve ilgili etmenler. Türkiye Klinikleri Tıp Bilimleri Dergisi. 19 (4). s:200-208.

Halpern, D. (1995) Mental health and the built environment, London; Taylor and Francis

Hamzaoğlu. O. (2004) Yoksulların sağlığı ne durumda. etken ne, sorun nasıl çözülür? Toplum ve Hekim. 19 (1). s:54-57.

Hamzaoğlu. O. (2007) Sağlıkta eşitsizlikler ve kullanılan ölçütler. Toplum ve Hekim. 21 (1). s:73-78.

Harlan, S.L., Brazela, A.J., Prashada, L., Stefanov, W. and Larsenc, L. (2006). Neighborhood microclimates and vulnerability to heat stress. Social Science and Medicine, 63(11):2847-63.

Hatun. Ş.. Etiler. N. ve Gönüllü E. (2003) Yoksulluk ve çocuklar üzerine etkileri. Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Dergisi. 46. s:251-260.

Horowitz, K. and McKay, M. (2005) Community violence and urban families: Experienced, effect and directions for intervention. American Journal of Orthopsychiatry, 75:356-68.

İnandı. T. (1999) Sağlık hakkı ve eşitsizlikler. Toplum ve Hekim. 14 (5). s:357-361.

İpekyüz. N. (1996) Güneydoğuda iç göç tartışmaları ve sağlık boyutu. Toplum ve Hekim. 11 (74). s:56-60.

Kelleci. M.. Aştı. N. ve Küçük. L. (2003) Bir sağlık ocağına başvuran kadınların genel sağlık anketine göre ruhsal durumları. Cumhuriyet Üniversitesi Hemşirelik Yüksek Okulu Dergisi. 7 (2). s:11-14.

Kickbusch, I. (2003) The contribution of the World Health Organization to a new public health and health promotion. American Journal of Public Health, 93:383-8.

Kocabaş. A. (2014) Küresel ve ulusal akciğer sağlığına en büyük tehdit sağlıkta eşitsizlik. Toraks Bülteni. Haziran. s:9-14.

Koçoğlu. D. ve Akın. B. (2009) Sosyoekonomik eşitsizliklerin sağlıklı yaşam biçimi davranışları ve yaşam kalitesi ile ilişkisi. DEÜ Hemşirelik Yüksekokulu Elektronik Dergisi. 2 (4). s:145-154.

Krzyzanowski, M., Kuna-Dibbert, B. and Schneider, J. (eds) (2005) Health Effects of Transport-Related Air Pollution. Copenhagen, WHO European Office.

Kuo, F.E. (2001) Coping with poverty: Impacts of environment and attention in the inner city. Environment and Behaviour, 33:5-34.

Kurt, A.Ö. vd. (2017) Evaluation of Relations between Housing Conditions and Health: The Case of Mezitli District, International Congress of Health and Environment Abstract Book, p: 252.

Lavin, T., Higgins, C., Metcalfe, O. and Jordan, A. (2006). Health Effects of the Built Environment: A Review. Dublin, Belfast, The Institute of Public Health in Ireland.

Lee, C. and Moudon, A. (2008) Neighbourhood design and physical activity Building Research and Information 36 (5), pp395-411.

Marmot M. ve Wilkinson R.G. (2009) Sağlığın Sosyal Belirleyicileri (Çeviri editörleri: İlker Kayı ve Yeşim Yasin), İstanbul: İnsev Yayınları (1. Basım).

Marmot, M. (2004). The Status Syndrome: How Social Standing Affects Our Health and Longevity. London, Bloomsbury Publishing.

Mitchell, R. and Popham, F. (2008) Effect of exposure to natural environment on health inequalities and observational population study. Lancet 372, 1655–1660.

Nesanır. N. ve Eser. E. (2010) Türkiye'de sağlık alanında kullanılmak üzere bir sosyoekonomik indeks denemesi. TAF Preventive Medicine Bulletin. 9 (4). s:277-288.

Nesanır. N.. Düzkalır. H.. Göktolga. G.. Ekin. F.. Ersin. C. ve Eser. E. (2005) Manisa ilinde bir sağlık ocağı bölgesinde sağlıkta eşitsizlikler. Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi.14 (10). s:221-228.

Newton, J. (2007). Well-being and the natural environment: A brief overview of the evidence. Online: Sustainable Development Commission.

NICE (2008) Promoting and Creating Built or Natural Environments that Encourage and Support Physical Activity. NICE Public Health Guidance 8. London, National Institute of Clinical Excellence

Özdemir. H. ve Rezaki. M. (2007) Depresyon saptanmasında genel sağlık anketi. Türk Psikiyatri Dergisi. 18 (1). s:13-21.

Özpınar. E. (2016) Bebek ölüm hızı Türkiye genelinde azalıyorken neden Suriyeli nüfusun fazla olduğu yerlerde artıyor?. TEPAV Mayıs-2016 N201616 Değerlendirme Notu. s:1-7.

Polat. G. ve İçağasıoğlu Çoban. A. (2015) 21. YY'da sağlıkta eşitsizlikler ve eşitsizliğin aşılmasında sosyal hizmetlerin rolü. Toplum ve Sosyal Hizmet. 26 (1). s:177-189.

Pretty, J., Griffin, M., Peacock, J., Hine, R., Sellens, M. and South, N. (2005). Countryside for Health and Well-being: The Physical and Mental Health Benefits of Green Exercise. England, Countryside Recreation Network.

Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C., Villaveces, A. (2004). Preventing Road Traffic Injury. A Public Health Perspective for Europe. World Health Organization Regional Office for Europe.

Rao, M., Prasad, S., Adshead, F. and Tissera, H. (2007). The Built Environment and Health. The Lancet, 13.09.

RCEP (2007). The Urban Environment, Royal Commission on Environmental Pollution. London, The Stationery Office.

Selçuk Tosun. A. ve Akça. G. (2014) Konya kent merkezinde sosyoekonomik özellikleri farklı olan bölgelerde yaşayan bireylerin sosyal destek ve ruhsal sağlık durumlarını etkileye faktörler. Anadolu Hemşirelik ve Sağlık Bilimleri Dergisi. 17 (4). s:207-215.

Sözmen. M.K. (2010) Halk Sağlığı'nda Yaşam Kalitesi; Etkinlik-Eşitlik Ödünleşim Problemi. 3.Ulusal Sağlıkta Yaşam Kalitesi Kongre Bildiri ve Sunum Kitabı. s: 81.

Stafford, M., Chandola, T. and Marmot, M. (2007). Association between fear of crime and mental health and physical functioning. American Journal of Public Health, 97:2076-81.

Şimşek. H. ve Kılıç B. (2012) Sağlıkta eşitsizliklerle ilgili temel kavramlar. Türkiye Halk Sağlığı Dergisi. 10 (2). s:116-127.

Şimşek. H.G.. Günay. T. ve Uçku. R. (2010) Sosyal eşitsizliklerin koroner kalp hastalığı risk etmenlerine etkisi: İzmir'de topluma dayalı kesitsel bir çalışma. Anadolu Kardiyoloji Dergisi. 10. s:193-201.

Taşkın. Ş. ve Atak. N. (2004) Bebek ve çocuk ölümlerinin değerlendirilmesi: Türkiye nüfus ve sağlık araştırması 1993-1998. Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası. 57 (1). s:1-12.

Topçu. S. ve Beşer. A. (2006) Göç ve sağlık. C.Ü. Hemşirelik Yüksekokulu Dergisi. 10 (3). s:37-42.

Türkkan. A. (2009) İşe bağlı kas-iskelet sistemi hastalıkları ve sosyoekonomik eşitsizlikler. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi. 35 (2). s:101-106.

Tüzün. H.. Aycan. S. ve İlhan. M.N. (2014) Birinci basamak sağlık kuruluşlarına başvuranlarda algılanan sağlık ve sosyal belirleyicileri. Toplum ve Hekim. 29 (2). s:91-104.

Ünal. B. ve Demiral Y. (2004) Sosyoekonomik durum ve koroner kalp hastalığı ilişkisi. Anadolu Kardiyoloji Dergisi. 4 (4). s:306-308.

Whitehead, M. and Dahlgren, G. (1991) What can be done about inequalities in health? The Lancet, 338:1059-63.

Whitehead. M. (2001) Eşitlik ve Sağlık: Kavram ve İlkeler. TTB: Ankara.

Whitley, R. and Prince, M. (2005) Fear of crime and mental health in inner-city London, United Kingdom. Social Science Med, 61:1678-88.

WHO (1986) Ottawa Charter for Health Promotion. http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/129532/Ottawa_Charter.pdf. erişim tarihi 13.12.2017.

WHO (1997) City planning for health and sustainable development.

WHO (2002). The World Health Report 2002 – Reducing Risks, Promoting Healthy Life. Geneva, World Health Organization.

WHO (2007). Quantifying Burden of Disease from Environmental Noise: Second Technical Meeting Report. Bern, Switzerland.

WHO (2008a). International Public Health Symposium on Environment and Health Research, Science for Policy, Policy for Science: Bridging the Gap, Madrid, Spain, 20-22 October 2008. WHO Regional Office for Europe.

WHO (2008b). Our Cities, Our Health, Our Future. Acting on Social Determinants for Health Equity in Urban Areas.

WHO (2009). Zagreb Declaration for Healthy Cities: Health and Health Equity in All Local Policies. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe.

WHO (2010) Urban planning, environment and health: from evidence to policy action.

WHO (2013) Phase VI (2014–2018) of the WHO European Healthy Cities Network: goals and requirements. http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/244403/Phase-VI-20142018-of-the-WHO-European-Healthy-Cities-Network-goals-and-requirements-Eng.pdf,.

Wilcox, P., Quisberry, N. ve Jones, S. (2003) The built environment and community crime risk interpretation. Journal of Research in Crime and Delinquency, 40:322-45.

Yardım. M.S. ve Özcebe. H. (2010) Ankara ili Çankaya ilçesinde 25 yaş ve üzeri nüfusun sağlık düzeyinde sosyoekonomik farklılıklar. Ege Tıp Dergisi. 49 (1). s:19-30.

Zaybak. A. ve Fadıloğlu. Ç. (2004) Üniversite öğrencilerinin sağlığı geliştirme davranışı ve bu davranışı etkileyen etmenlerin belirlenmesi. Ege Üniversitesi Hemşirelik Yüksek Okulu Dergisi. 20 (1). s:77-95.

Planlama 2020;30(1):89–103 | doi: 10.14744/planlama.2019.52244

ARTICLE / ARAŞTIRMA

Educational Socio-Spatial Segregation in Ankara

Ankara'da Eğitimsel Sosyo-Mekansal Ayrışma

Umut Erdem

Department of City and Regional Planning, Dokuz Eylül University Faculty of Architecture, İzmir, Turkey

ABSTRACT

Socio-spatial segregation has always been a big phenomenon for cities and it is getting more crucial while the social and spatial environment of cities transforming and restructuring in line with the hegemony of globalization. This study aims at discussing the socio-spatial segregation of education in Ankara city for 478 Ankara neighborhoods from 2008 to 2014 regarding the three education levels, primary, secondary and tertiary, respectively. To do so, we analyzed the spatial distribution and spatial dependency of the socio-spatial segregation of all education levels. Then, we estimated how the spatial distribution and spatial dependency of the socio-spatial segregation of all education levels are evolved, spatially. Advanced spatial analyses methodologies like the exploratory spatial data analyses, segregation measures, and spatial statistics methods are used for uncovering the spatial dynamics of educational segregation in Ankara. This study reports significant results (i) each educational level have different trends and spatial dependency patterns are apparent in the socio-spatial segregation, (ii) tertiary education level has a fast decreasing trend, (iii) the south-north dualism restructured.

Keywords: Ankara; education; segregation; spatial segregation.

ÖZ

Sosyo-mekansal ayrışma, kentler için her zaman büyük bir olgu olmuştur ve kentlerin sosyal ve mekansal çevresi küreselleşme temelli hegemonyaya paralel olarak dönüşürken ve yeniden yapılanırken daha da önem kazanmaktadır. Bu çalışma, Ankara ilinde eğitimin sosyo-mekansal ayrımının 2008'den 2014'e kadar 478 Ankara mahallesi için ve sırasıyla birincil, ikincil ve üçüncül olmak üzere üç eğitim seviyesi için tartışılmasını maçlamaktadır. Bu kapsamda, tüm eğitim düzeylerinin mekansal dağılımı ve mekansal bağımlılığı analiz edilmiştir. Sonrasında, tüm eğitim seviyelerinin mekansal dağılımı ve mekansal bağımlılığın mekansal olarak nasıl değiştiği tahmin edilmiştir. Mekansal veri analizleri, mekansal ayrışma yöntemleri ve mekansal istatistik yöntemleri gibi ileri mekansal analizler, Ankara'da eğitimsel ayrımcılığın mekansal dinamiklerini ortaya çıkarmak için kullanılmıştır. Bu çalışma, önemli sonuçları ortaya koymaktadır (i) her eğitim seviyesinin farklı eğilimlere sahiptir ve sosyo-mekansal ayrışmada mekansal bağımlılık paternleri belirgindir, (ii) yüksek öğretim eğitim seviyesinin hızlı bir düşüş eğilimine sahiptir, (iii) güney-kuzey düalizminin yeniden yapılanmıştır.

Anahtar sözcükler: Ankara; eğitim; ayrışma; mekansal ayrışma.

Received: 30.04.2018 Accepted: 12.09.2019
Available Online Date: 12.02.2020
Correspondence: Umut Erdem.
e-mail: umtherdem@gmail.com, umut.erdem@deu.edu.tr

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Introduction

The historicity of socio-spatial segregation dates back to the beginnings of cities themselves. Socio-spatial segregation maintains itself in a multi-layered way in social and spatial environments by reproducing and repositioning itself by conjectural norms and patterns (Schelling, 1971; Clark, 1999; Fossett, 2006; Andersen, 2011; Bailey et al., 2013, 2016). Various theoretical analyses have examined socio-spatial segregation, and have incorporated contexts that include income, consumption, individual behaviour, educational level, and cultural associations and oppositions (Wong, 1999; Newbold & Foulkes, 2004; Johnston et al., 2006, 2013; Brama, 2008; Holdsworth, 2008; Sage et al., 2011; Branden, 2012; Hochstenbach, 2014; Catney, 2015; Aradhya et al., 2016; Gustafsson; 2016). Importantly, some studies report that socio-spatial segregation is deeper for educational level than for income, ethnicity and other socio-demographic factors (Domina, 2006; Persson, 2008). Analyzing socio-spatial segregation of educational level is crucial because socio-spatial segregation and social stratification decrease the tendency towards coexistence and the heterogeneity of urban spaces, and these lead to conflicts and unstable urban living environments.

Socio-spatial segregation approaches vary because cities are subject to dynamic restructuring processes triggered by flow of capital, migration (the millions and include both domestic and international migrants) and the speed of the capitalist production. Thus, cities incorporate different individuals, forms of social life, social capital, income differences, preferences, attitudes and heterogeneous communities, and these are the main drivers of the simultaneously reproduction and transformation of urban spaces (Harvey, 1989).

When considering socio-spatial segregation in the processes that affect urban spaces, it is important not to overlook the unequal spatial distribution of educational level. According to Bourdieu (2006), an educational level is a tool for legitimizing and perpetuating class conflicts. Thus, higher educational level is associated with higher class privilege, superior reputation, and participation in a club comprising the more highly educated, all of which can serve as tools to reproduce the existing hegemony (Sullivan, 2002; Bourdieu, 2006). The unequal spatial distribution of educational level or the concentration of educational level in specific spaces reflects the reproduction and repositioning of hegemony derived from the socio-spatial segregation of educational segregation in urban spaces.

Socio-spatial segregation of educational level maintains itself in urban spaces as the tension between city areas. On the one hand, gentrified, gated and isolated city areas are inhabited by groups with higher levels of income and education, while satellite cities are inhabited by the new middle classes. On the other hand, city areas with poorer spatial quality and living environment are inhabited by groups with lower levels of income and education (Logan et al., 2004; Yüceşahin and Tüysüz, 2011).

The permeability between these differing and segregated city areas reflects individual participation in a more desired class. Restated, leaving a city area with the lower spatial quality, living environment for one with a distinguished and elite population and living environment is associated with Bourdieu's (2006) argument that positive externalities derived from the accumulation of educational level in a specific place strongly affect the socio-spatial segregation.

By focusing on the socio-spatial segregation and measuring it using educational level, this study aims to investigate the uneven geography of educational segregation: i.e., its spatiality and geography. Concerning the socio-spatial distribution of educational segregation, this study answers the following questions: What are the spatial distributions of educational segregation categories such as primary, secondary and tertiary educational levels? How do the spatial distributions of these categories exhibit spatial dependency patterns? And how have the spatial distribution and dependency of socio-spatial segregation evolved across the 478 Ankara city neighborhoods studied here from 2008 to 2014?

The next section outlines the socio-spatial segregation literature and discusses educational socio-spatial segregation. The third section shows the data and methodology used in this study. The fourth section reveals the spatial distribution patterns of socio-spatial segregation, its spatial dependence and the evolution of such spatial distribution and dependency patterns during the study period. The fifth section presents the results and discussion of socio-spatial segregation analyses. The final section gives conclusions.

Literature Review

Socio-spatial segregation approaches include design-based approaches, economic analyses (which identify city areas based on differences in economic activity), economic reductionist approaches (focused on social classes) and different fields of cultural deterministic approaches. Socio-spatial segregation has been reduced to a design problem by the design-based approach provided the instrumentalization of the design could solve socio-spatial segregation problems and provide a more stable and high-quality urban living environment. In the neoclassical approach, socio-spatial segregation is determined by economic indicators. Focused solely on economic dynamics, the neoclassical approach ignores indicators such as social class, racial mix, and educational level. The Chicago School stresses the need for more complex and relational analyses of socio-spatial segregation. The behavioral approach sees socio-spatial segregation as derived from individual preferences, percep-

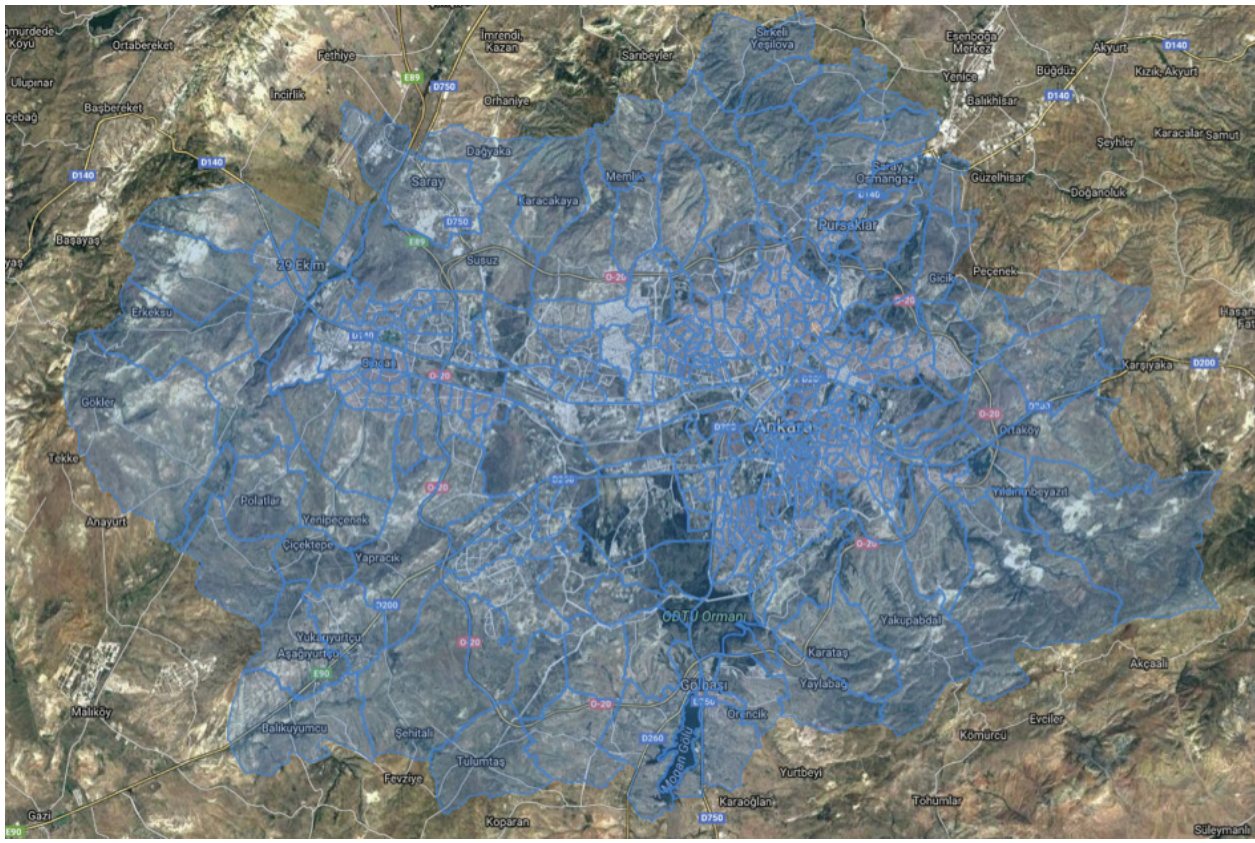


Figure 1. Study area Ankara city.

tions, and decisions. The cultural and environmental determinist approach claims that socio-spatial segregation results from cultural and environmental degradation. The Marxist approach stresses the class aspect of socio-spatial segregation in cities and emphasizes that segregation analyses based on culture and ethnicity (among other factors) manipulate inter-class conflicts derived from socio-spatial segregation (Caner & Fulin, 2013).

The hegemon creates an object of desire and develops various strategies to manipulate this object (Bourdieu, 2006). Thus, increased competition due to inequality in urban and social spaces encourages individuals to pursue capital and status symbols to increase their prestige and position in society. This is the main reason behind the spatial concentration of educational segregation in specific city areas reflects the contradictions and conflicts between classes in terms of their desire to attain higher class privileges (living or being closer to the educated population accumulated part of the city) and constructs the fundamental forms of social stratification and socio-spatial segregation (Bolt et al., 1998; Naidoo, 2004).

The segregation literature mostly comprises studies exploring cultural and economic segregation. Massey and Denton (1987, 1993), Logan et al. (1996) and Harris (1999) focused on racial segregation, while Castells (1977), Harvey (1989) and Massey (1996) focused on economic segregation. Socio-spatial segregation analyses based on educational segregation are limited in the literature to date, although several studies have reported that segregation at the educational level is deeper than that at the income, social, racial, and other levels (Naidoo, 2004; Domina, 2006; Persson, 2008). Turkish segregation studies include various socio-spatial segregation studies: Güvenç (2001), Güvenç and Işık (2002) and Işık and Pınarcıoğlu (2001, 2009) explored income; Akpınar (2009, 2010) explored consumption; Türel (1981) examined house prices; Ataç (2016) and Yüceşahin and Tüysüz (2011) studied indexes of segregation, which consist of various indicators; and Bektaş and Yücel (2013) focused on slums while Şanlı and Sönmez (2016) focused on upper-class neighborhoods. This study contributes to the literature by analyzing the socio-spatial segregation of educational level with exploratory spatial data analysis (ESDA) methodology. Educational level was categorized into three intervals: i.e., the primary, secondary and tertiary levels. The spatiality of these educational categories was to measure the concentration tendencies of educational segregation in specific Ankara city neighborhoods. The data, methods, and categorization used in this study are discussed in the following section.

Data and Methods

Annual population census data were used to analyze the social-spatial segregation of educational segregation across 478 Ankara city neighborhoods (Fig. 1) from 2008 to 2014 (7 years). Thus, the dataset comprises 3346 (7×478) observations. The lack of neighborhood-level data for the older dates limited the analysis to the period 2008–2014. This study covers all the of the Sincan, Etimesgut, Yenimahalle, Keçiören, Pursaklar, Çankaya, Altındağ and Mamak districts because they are located within the Ankara metropolitan area. However, neighborhoods with less than 500 residents in the southern rural areas of Elmadağ and Gölbaşı were neglected because of a lack of proper data. Table 1 shows the number of neighborhoods for each district analyzed in this study.

Table 1. Number of neighbourhoods for each district

Districts	Number of neighbourhoods
Altındağ	37
Çankaya	123
Elmadağ	21 (29)
Etimesgut	32
Gölbaşı	27 (43)
Keçiören	50
Mamak	65
Pursaklar	17
Sincan	54
Yenimahalle	52

Value within the brackets indicates the total number of neighbourhoods in the district.

Segregation in educational level across Ankara city neighborhoods was measured for different educational levels: i.e., primary, secondary and tertiary. Analyzing the uneven geography of educational socio-spatial segregation is quite important since the educational level or education is an economic issue which requires allocation of capital to achieve better statue, prestigious jobs or living conditions, etc. which refers to the investment of the part of the income of individuals or families to increase their position in the society. Second, socio-spatial segregation is a dynamic process changing over time and this makes education data valuable since measuring segregation through the educational level gives the possibility to display and evaluate the evolution of socio-spatial segregation in time interval rather than in one-year observation. With this regard, the absence of the proper data for neighborhood-level such as income, gender, and consumption, etc. necessitates the data of educational level for measuring the socio-spatial segregation across the neighborhoods.

Educational levels were measured using the ratio of associated educational segregation relative to the total population for each neighborhood. Turkish educational data assign individuals to one of eight educational levels: illiterate, literate but not graduated from school, primary school graduate, junior high school graduate, high school or vocational school graduate, higher education graduate, masters graduate, and doctoral graduate. These data are published by Turkstat annually, cover individuals older than 6 years old, and have been available at the neighborhood level since 2008. The Turkstat educational data were regrouped to yield a simple scheme that classified individual educational levels into primary, secondary and tertiary level categories (Rodríguez-Pose & Tselios, 2009). Specifically, the illiterate population was omitted and excluded from the analysis, with the result that the sum of the primary, secondary and tertiary level categories were less than that for neighborhood educational segregation. All educational segregation associated with primary school graduates was assigned to the primary level, educational segregation associated with graduates of junior high school, high school or vocational school was assigned to the secondary level, and all educational segregation associated with those who had undertaken higher education, including masters and doctoral graduates, was assigned to the tertiary level.

The ESDA methodology was used to detect the spatial relations of the distribution of educational segregation across Ankara city neighborhoods. Global Moran I analysis was applied to all educational levels to test whether educational segregation is randomly distributed across different neighborhoods or exhibits spatial correlations in specific hubs.

The global Moran I statistic is expressed as (Rey & Montouri, 1999):

$$I_t = \left(\frac{n}{s_o}\right)\frac{\sum_{i=1}^{n}\sum_{j=1}^{n} w_{i,j}x_{i,t}x_{j,t}}{\sum_{i=1}^{n}\sum_{j=1}^{n} x_{i,t}x_{j,t}}, \quad (1)$$

where i and j are neighbors, *W* is a raw standardized spatial weights matrix, and w_{ij} takes the value 1 if i and j are neighbors and 0 otherwise. Moreover, $x_{i,t}$ is the log of educational segregation in year t, n is the number of neighbors, and s_o is the sum of all w_{ij} (Rey & Montouri, 1999).

Local Moran I tests were also applied to all educational levels to better understand the spatial correlation characteristics of educational segregation, including whether hubs differ from their surrounding neighborhoods. The local Moran I statistics

$$I_{i,t} = \left(\frac{x_i}{m_o}\right)\sum_{j=1}^{n} w_{i,j}x_{i,t}, \quad (2)$$

with

$$m_o = \sum_{i}^{n} x_{i,t}^2.$$

Besides the global Moran I expression, m_o equals the sum of the elements of w_{ij}, (Rey & Montouri, 1999). In this study,

the HH cluster denotes high educational segregation neighborhoods that are themselves surrounded by other high social neighborhoods, the HL cluster refers to high educational segregation neighborhoods surrounded by low educational segregation neighborhoods, the LH cluster indicates low educational segregation neighborhoods surrounded by high educational segregation neighborhoods, and the LL cluster comprises low educational segregation neighborhoods surrounded by other low educational segregation neighborhoods.

Segregation according to educational level is measured by several indices: e.g., Gini, Atkinson, Theil, and coefficient of variation (CV) (Brown & Chung, 2006).

Additionally, convergence trends in educational levels were estimated and captured by the two forms of the spatial model: i.e., the spatial lag and error models. The spatial model was applied to estimate convergence trends in educational levels. The two forms were used as in equation 3, with spatial dependence as the dependent variable and in the error terms. The model comprises 2868 observations (6 years × 478 neighborhoods):

$$ln\ ln\left(\frac{ep_{i,t}}{ep_{i,t-1}}\right) = \gamma + \delta_1 ln\ ep_{i,t-1} + \mu_{i,t} \quad (3)$$

$$\left(\frac{ep_{i,t}}{ep_{i,t-1}}\right) + \mu_{i,t\ and}\,\mu_{i,t} = \lambda W \mu_{j,t}\ \text{i=1,...,478 t=2008,...,2014}$$

where the dependent variable is the annual growth rate of educational segregation in the i at year t. The independent variable is the initial educational segregation, $ep_{i,t-1}$. $\delta_1$captures the increase/decrease trend so that a negative and significant δ_1 may indicate evidence of a convergence pattern, which means the level of educational segregation increased faster in low educational segregation neighborhoods than in high educational segregation neighborhoods (Barro & Sala-i Martin, 1992).

Explanatory Spatial Data Analyses

Background

After 1970, urban socio-spatial segregation became obvious as cities restructured and repositioned in the capitalist economy. After the 1970s, the market reproduced the spaces and spatiality needed to increase educational segregation accumulation and social mobility, and postpone financial crises (Lefebvre, 1991). Parallel to the accumulation of capital and the restructuring of cities and their neighborhood areas, the reproduction of social relations is converted into the hegemonic dynamic of socio-spatial segregation by commoditizing the desire to be 'outstanding' and 'exceptional'.

Ankara city was built in the context of political and ideological unity around the idea of a modern capital city. As a radical project city, the desire was that Ankara city should reflect the success of the new and modern Turkish republic. Thus, fast urbanization and migration rapidly saw Ankara city become the third biggest city in Turkey (Tekeli, 2006). Another of Ankara city's radical modern projects relates to its claim to be a ground for the formation of a newly 'distinguished' and 'indigenous bourgeoisie'. The newly generated classes in this modern capital city produced and reproduced their desired urban spaces, which formed socio-spatial segregation patterns through the power deriving from the project of creating a new modern republic. After becoming a capital city, Ankara city rapidly urbanized, with its population increasing by a factor of ten, from around 405,000 in 1927 to around 4 million in 2016. Of course, the city made changes, extensions, and shrinkages in a multi-layered way and these changes inevitably transformed socio-spatial segregation patterns. In the literature, this urbanization is frequently divided into four periods (Şenyapılı, 2004; Günay, 2006; Tekeli, 2006).

The first period of urbanization covers 1923 to 1950; during this time, the shares of the agricultural and service sectors increased significantly relative to the city's economic structure, and simultaneously the migrant population also increased. The second period runs from 1950 to 1980 and was characterized by industrial capital development driven by import substitution industrialization policies. During this period, the creation of the socio-spatial patterns of the city was heterogeneous. The third period, from 1980 to 2000, as defined by liberalization policies focused on the liberalization of trade and the privatization of state-owned enterprises, and consequently saw the emergence of low-quality urban sprawl around central Ankara city. Mirroring global trends, in the fourth period, beginning in 2000, gated living zones, gated trade and entertainment zones, gated and distinguished education centres, and transportation alternatives became more visible, reflecting social stratification and differing class demands in these areas, driven especially by the desire of members of the higher social strata to live near similar others.

Plans by Lörcher (1924) and Jansen (1928) transformed Ankara city into a relatively planned macro form and so planted the roots of the city's north-south dualism. That is, prestigious neighborhoods like Devlet and Bahçelievler were established for higher-income groups in southern Ankara city and neighborhoods for low-income groups were formed in northern Ankara city (Yüceşahin & Tüysüz, 2011; Görmez, 2004; Şenyapılı, 2004; Ataç, 2016). This north-south pattern later became entrenched further, leading to the emergence of to higher-income groups in southern Ankara city and neighborhoods appealing to lower-income groups in northern Ankara city (Güvenç, 2001; Şenyapılı, 2004). Thus, Ankara city developed a heterogeneous spatial pattern consisting of the socio-spatial dualities derived from the unity of homogenous

city areas. Ankara city became the third biggest city in Turkey after it transformed into a hub that received migration from every part of the country. In accordance with this migratory pattern, the residential patterns of skilled labor in service sectors and low-skilled labor in marginal sectors reinforced the north-south dualism of Ankara city as both groups segregated in their residential neighborhood selections (Şenyapılı, 2004; Yüceşahin ve Tüysüz, 2011; Ataç, 2016). After the 1980s, neighborhoods like Batıkent, Eryaman, Ümitköy, Konutkent, and Koru emerged and the recent urbanization trends of Ankara city reflect the demands of the upper and middle classes (Şenyapılı, 2006; Ataç, 2016).

The Level of Socio-Spatial Segregation

Historically, Ankara city has seen a pattern of socio-spatial segregation by which poor neighborhoods are concentrated in the north of the city, while the 'elite' upper and middle classes are concentrated in the south. The socio-spatial segregation of Ankara city is discussed in this subsection considering the unequal or equal distribution of educational segregation across Ankara city neighborhoods using an empirical ESDA methodology.

Quartile maps were generated and used to show the spatial distribution patterns of primary, secondary and tertiary level educational segregation across Ankara city neighborhoods and to detect differences in their spatial distribution. In 2008, the lowest and highest neighborhood rates of primary school graduates (corresponding to primary level educational segregation in the neighborhood/neighborhood population) were 0.103 and 0.781, respectively. This compared with figures of 0.059 and 0.844, respectively, for 2014. Thus, in 2008 the highest and lowest primary level educational segregation neighborhoods differed by a factor of 7.58. In other words, the neighborhood with the highest primary level educational segregation had over 7.5 times more of this educational segregation than that with the lowest level in 2008, and this gap increased to 14.3 times in 2014. Thus, the gap between the with the lowest and highest educational segregation almost doubled from 2008 to 2014.

Several rural Ankara city neighborhoods lack any secondary or tertiary level educational segregation, preventing comparison between the lowest and highest neighborhoods. To overcome this problem, a comparison was instead made using those neighborhoods with the lowest levels of secondary and tertiary level educational segregation that nevertheless exceeded 0.

Regarding the distribution of secondary level educational segregation across Ankara city neighborhoods in 2008, the lowest and highest ratios for secondary level educational segregation were 0.038 and 0.540, respectively. In 2014, the ratios were 0.042 and 0.551, respectively. The comparison of the neighborhoods with the highest and lowest scores for secondary level educational segregation found gaps of 14.21 times in 2008 and 13.1 times in 2014. The distribution gap between the lowest and highest neighborhoods in terms of secondary level educational segregation thus decreased slightly from 2008 to 2014.

When similar comparisons were made for tertiary level human capital, the gap between the neighborhoods with the lowest and highest tertiary-level educational segregation decreased significantly from 2008 to 2014. Considering the spatial distribution of tertiary-level educational segregation, the lowest and highest neighborhood ratios in 2008 were 0.005 and 0.441, respectively. In 2014, these ratios were 0.018 and 0.527, respectively. The gap between the highest and lowest tertiary level educational segregation, therefore, was 88.2 times in 2008 and 24.5 times in 2014. The gap thus shrank by nearly three quarters from 2008 to 2014, but the distribution of tertiary-level educational segregation across Ankara city neighborhoods remains very unequal despite significant equalization having occurred during the study period.

Regarding the spatial distribution of educational segregation across Ankara city neighborhoods, specifically the comparisons of neighborhoods with the highest and lowest ratios of primary, secondary and tertiary level educational segregation, at first glance, the inequality in the distribution of primary level educational segregation gap is increasing, that for secondary educational level is slightly decreasing, and that for tertiary educational level is significantly decreasing.

Comparisons of Ankara city neighborhoods with the highest and lowest ratios of primary, secondary and tertiary level educational segregation reveal their spatial distribution patterns, changes, and evolution; however, such comparisons do not consider the changes and evolution deriving from all neighborhoods. Thus, the comparisons have only a limited ability to reflect the entire neighborhoods. To overcome the limitations of such comparisons, segregation indices and spatial panel estimation methodologies covering all neighborhoods were also applied.

Spatial Patterns of the Socio-Spatial Segregation

The differentiation in the distribution of educational segregation across Ankara city neighborhoods varies for each educational level. Nevertheless, revealing the spatial distributions and detecting whether that for each educational level was random or concentrated in specific hubs is important for analyzing the spatial distribution of educational segregation.

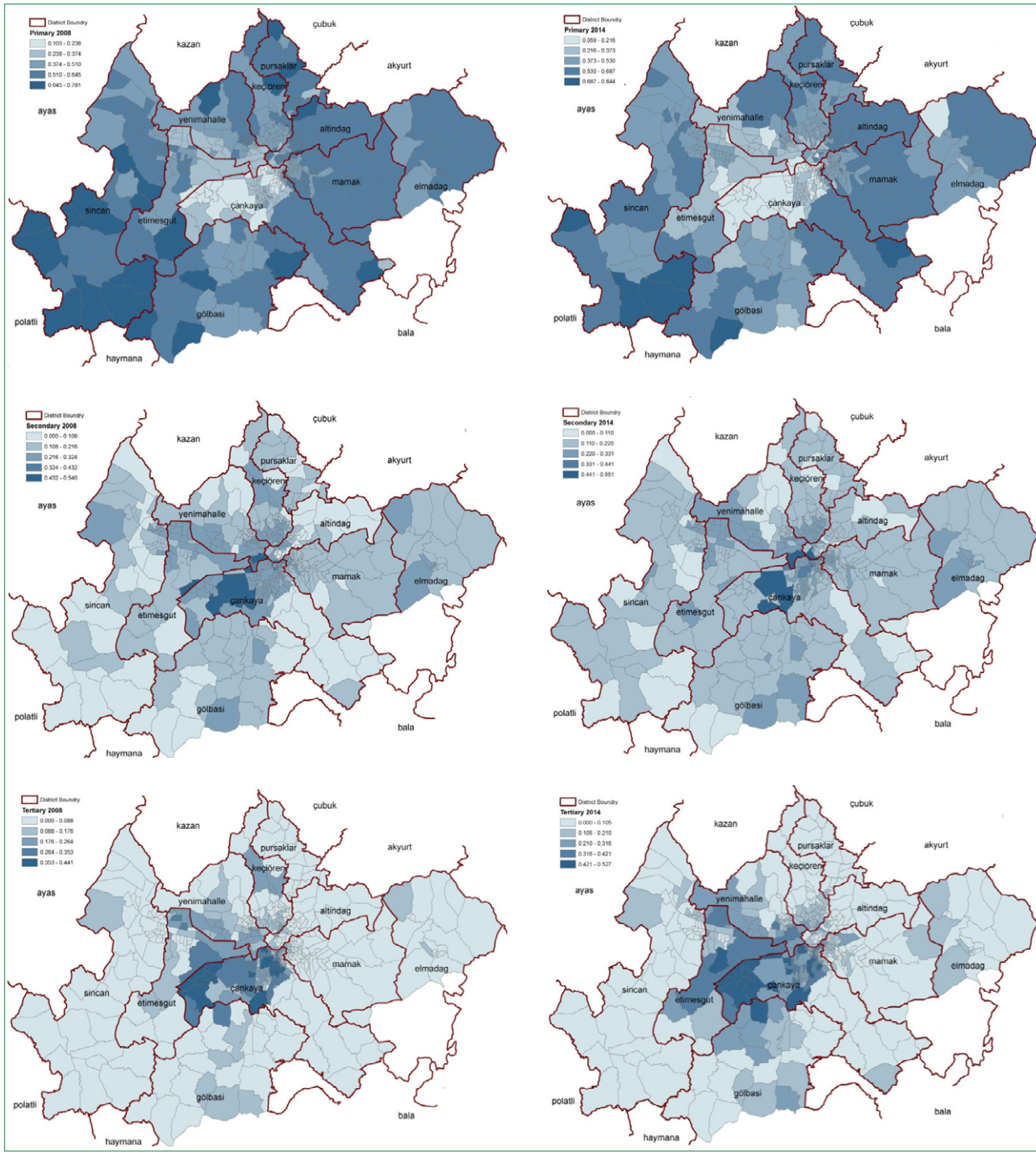


Figure 2. Spatial distribution of social capital.

To analyze the spatial content of the socio-spatial segregation of educational segregation, quartile maps were generated (Fig. 2), and global and local Moran I tests were applied using different spatial weight matrices for each educational level. The quartile maps show the spatial distribution of primary, secondary and tertiary level educational segregation across Ankara city neighborhoods for 2008 and 2014. The darker colors represent higher educational segregation for each educational level.

Concerning the spatial distribution of primary level educational segregation in 2008, the darker shading shows that it is concentrated in peripheral neighborhoods. The shading becomes lighter with distance from these peripheral neighbor-

Table 2. Global Moran I results for the socio-spatial segregation

	Primary	Secondary	Tertiary
2008	0.523324***	0.399651***	0.508466***
2009	0.406987***	0.299150***	0.415976***
2010	0.418004***	0.283661***	0.407896***
2011	0.452590***	0.278020***	0.424871***
2012	0.473957***	0.280708***	0.434967***
2013	0.473366***	0.221176***	0.404635***
2014	0.549802***	0.306684***	0.447484***

*** Denotes significance at 1 %; ** at 5%, * at 10%.

hoods towards central Ankara city, and the shading is lightest in the city center, indicating that the with higher primary level educational segregation are concentrated at the periphery. This spatial distribution pattern persists in 2014.

The maps of the spatial distribution of secondary educational level educational segregation exhibit a more homogenous distribution pattern than those for primary level educational segregation in 2008. Unlike the spatial distribution patterns of primary level educational segregation, the pattern of secondary educational level sees darker shading near the center and lighter shading near the peripheries. However, the dark shading is consistent throughout central Ankara city neighborhoods and this spatial distribution pattern persists in 2014.

Regarding the spatial distribution patterns of tertiary-level educational segregation, as expected the darker shading was clearly concentrated in the most central areas of Ankara city. Tertiary level educational segregation was concentrated within a circle with a diameter of approximately 20 km. The spatial distribution pattern of tertiary-level educational segregation remained almost identical in 2008 and 2014, but the shading of several neighborhoods near the circle darkened from 2008 to 2014.

The spatial dependence of the spatial distribution of educational segregation for each educational level was tested using global Moran I tests with different spatial weighting methodologies to reveal whether primary, secondary and tertiary level educational segregation distributed across neighborhoods randomly or exhibited spatial concentrations. Table 2 reports the global Moran I scores. The tests for each educational level reported higher Moran I scores, which are significant at the 1%. The global Moran I tests were consistent with the results derived from the quartile maps. From Table 2, spatial distributions of primary and tertiary level educational segregation have higher global Moran I scores, which refer to their tendency toward higher concentration. The global Moran I scores were lower for the spatial distribution of secondary level educational segregation, which is also consistent with the quartile map results. Restated, secondary level educational segregation was more randomly distributed across the neighborhoods that were primary and tertiary educational level educational segregation.

The global Moran I scores for each year from 2008 to 2014 show that closeness and spatial proximity increased for primary level educational segregation, but decreased for secondary level educational segregation. The spatial proximity of tertiary-level educational segregation also decreased, but higher scores indicate that its spatial proximity is extending (Table 2).

Global Moran I tests with differing spatial weight matrices was applied to analyze the spatial dependency of the spatial distribution of educational segregation across Ankara city neighborhoods. To go one step further and check the results of the quartile maps and global Moran I tests, local Moran I tests was applied to uncover the spatial proximity characteristics of educational segregation clustered and not clustered in hubs. Figure 3 indicates the results of the local Moran I tests for each educational level for the years 2008 and 2014.

Considering the primary educational level of 2008, concerning the local Moran I test results, the HH cluster comprises the neighborhoods of Sincan, Pursaklar, Alltındağ, and Mamak districts and the southern neighborhoods of Gölbaşı district, while the LL cluster comprises the of Çankaya district. At a glance, the spatial proximity pattern of the primary educational level is persistent in 2014. Nevertheless, the neighborhoods of Sincan district, located in the western urban sprawl area, transformed from HH to LL; thus, the blue cluster concentrated on central Ankara city diffused westward.

Considering the spatial distribution of secondary educational level educational segregation in 2008, the HH cluster clearly includes the neighborhoods of Çankaya, Etimesgut and Yenimahalle districts, all near central Ankara city, and the LL cluster comprises the peripheral neighborhoods. Local Moran I tests revealed insignificant results in 2014 for some neighborhoods located in the HH cluster in 2008, which shows that the HH cluster shrank from 2008 to 2014. The spatial dependency pattern for the LL cluster was unchanged in 2014.

The spatial concentration pattern for the spatial distribution of the tertiary educational level was the opposite of the spatial accumulation pattern for the spatial distribution of the primary educational level. That is, the HH clusters were located in central Ankara city and the LL clusters were located in peripheral areas. In 2008, several neighborhoods of Çankaya district and neighborhoods of Etimesgut and Yenimahalle

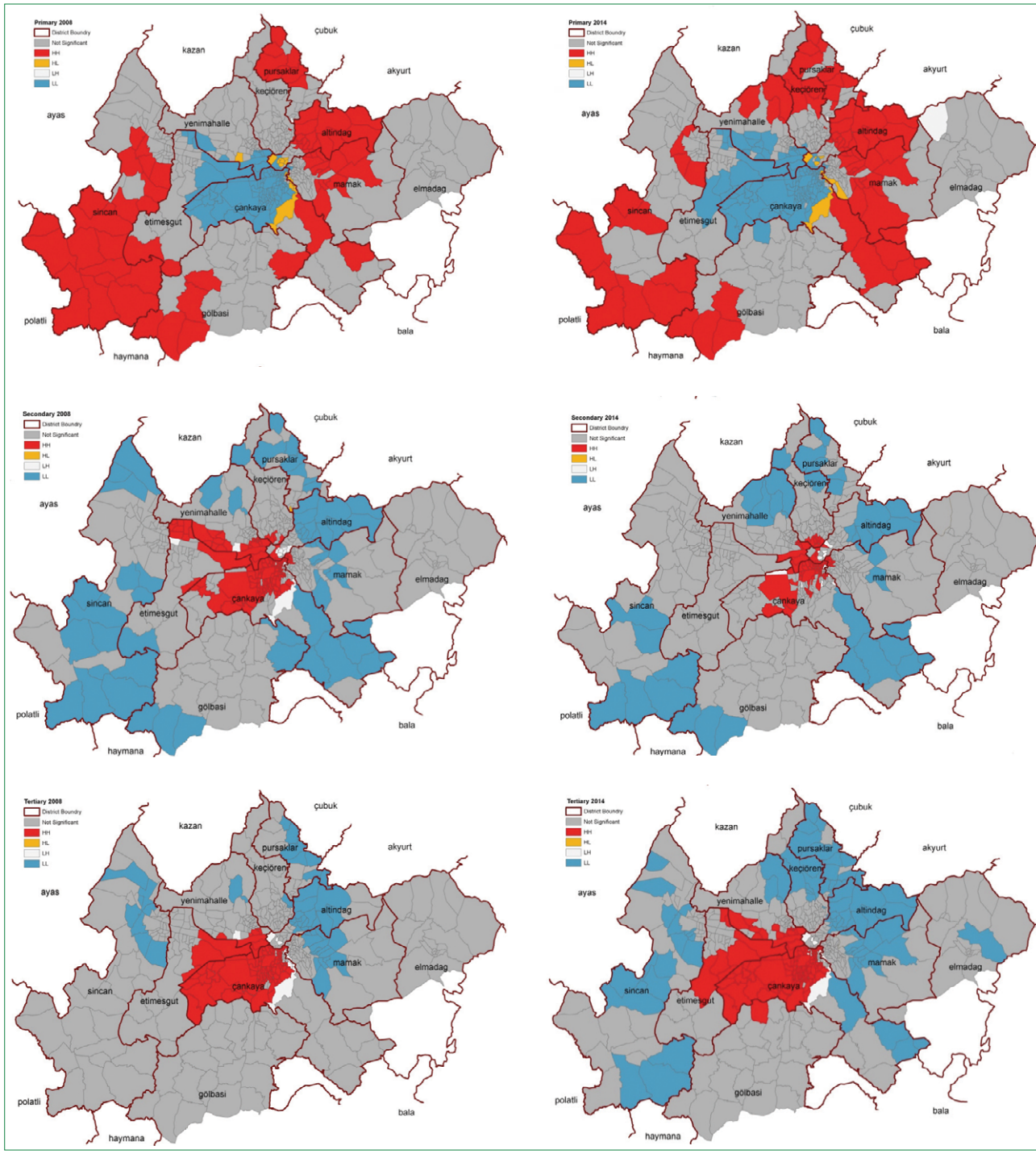


Figure 3. Local Moran I maps of the distribution of the social capital.

districts located near Çankaya comprise the HH (red) cluster. In 2014, the HH cluster diffused westward because the number of HH neighborhoods in the Etimesgut and Yenimahalle districts increased.

The global and local Moran I tests show the dichotomy between the spatial concentration of primary and tertiary educational level educational segregation. The HH neighborhoods of tertiary educational level educational segregation are concentrated in central Ankara city and the LL neighborhoods are concentrated on the periphery. In contrast, for primary educational level educational segregation, the LL cluster is in central Ankara city and the HH cluster is in peripheral neighborhoods.

At first glance, this dichotomy looks consistent with the differentiation of the educational profile of urbanized central Ankara, which has a population of mostly working in non-agricultural sectors, such as industry and the provision of services to the rural periphery, which has a population of mostly working in the agricultural sector. However, concerning the spatial distribution of tertiary-level educational segregation, the local Moran I tests show that some HH neighborhoods located in the western sprawl zone (northeast of the red cluster) are distant from the LL neighborhoods located nearer central Ankara city (Fig. 3).

Figure 3 clearly shows that although the neighborhoods belonging to Mamak, Altındağ and Keçiören districts are very centrally located, they are not included in the HH cluster for either 2008 or 2014. The boundary of the HH cluster in 2014 continues to reflect the historical segregation of the city, and the HH cluster does not diffuse to the neighborhoods of Mamak, Altındağ and Keçiören districts despite their close proximity.

Evolution of Socio-Spatial Segregation

This subsection combines and checks the results of the socio-spatial segregation indices with the two spatial models, i.e., the spatial error and spatial lag models, respectively. Quartile maps were used to uncover the spatial distribution patterns of educational segregation across neighborhoods for 2008 and 2014. The global and local Moran I tests were applied for 2008 and 2014 to investigate the spatial distribution and socio-spatial segregation of educational segregation described in the previous sections.

Accordingly, this section aims to reveal the level and evolution of educational segregation during 2008–2014 using the Gini, Atkinson, Theil and CV indices. Table 3 shows the socio-spatial segregation scores and Figure 4 shows the evolution of socio-spatial segregation across the 478 Ankara city neighborhoods for 2008–2014. Table 3 and Figure 4 (Atkinson index) obviously indicate that the level and evolution patterns of socio-spatial segregation differ according to educational level. The socio-spatial segregation of education is highest at the tertiary educational level, while at the secondary and primary educational levels the socio-spatial segregation scores are much lower and also closer together. The results obtained from the socio-spatial segregation indices are clearly consistent with those obtained from the quartile maps.

Despite the indices reporting different values for the socio-spatial segregation of educational segregation, they reveal similar evolutionary trends, and so their results are consistent. The socio-spatial segregation indices show a slight increasing trend in socio-spatial segregation at the primary educational level. At the secondary educational level, socio-spatial segregation is decreasing, while at the tertiary educational level it is decreasing significantly.

Table 3. Geo-segregation indices results for socio-spatial segregation

	Gini	Atkinson	Theil	CV
Primary				
2008	0.1629	0.023102	0.044154	0.046474
2009	0.168395	0.025065	0.047662	0.050449
2010	0.228291	0.011054	0.089466	0.068643
2011	0.186259	0.032356	0.065748	0.065243
2012	0.187031	0.032095	0.065706	0.064714
2013	0.20241	0.038243	0.077117	0.077231
2014	0.202805	0.035699	0.067813	0.072046
Secondary				
2008	0.240105	0.066242	0.07826	0.134755
2009	0.221291	0.066449	0.062347	0.135183
2010	0.254265	0.054235	0.07019	0.121381
2011	0.199012	0.058639	0.057404	0.119051
2012	0.208638	0.063975	0.060209	0.130065
2013	0.20202	0.050974	0.068572	0.103282
2014	0.188702	0.048525	0.052281	0.098257
Tertiary				
2008	0.570085	0.325196	0.400136	0.714143
2009	0.551012	0.29965	0.38026	0.652522
2010	0.548661	0.273058	0.345788	0.63334
2011	0.519121	0.266678	0.337008	0.574631
2012	0.500016	0.249893	0.307442	0.535651
2013	0.464389	0.209467	0.279659	0.443522
2014	0.446207	0.198448	0.249963	0.418822

Gini is the Gini coefficient, Atkinson gives Atkinson's measure and CV computes Coefficient of Variation.

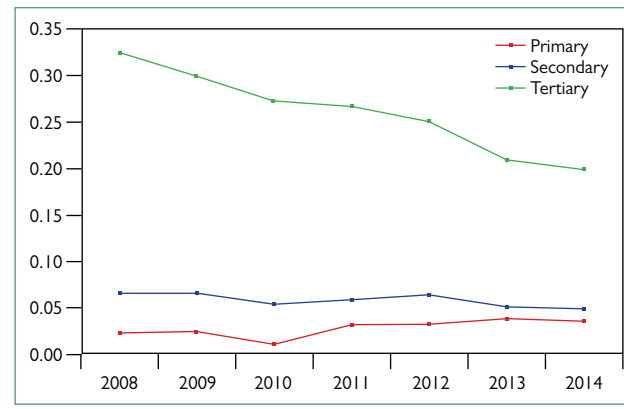


Figure 4. The evolution of the socio-spatial segregation (Atkinson İndex).

Spatial panel estimation is another methodology frequently used in the segregation literature to detect the evolution of socio-spatial segregation (Anselin, 2005; Erdem, 2016). Two spatial models, namely the spatial lag and spatial error models

Table 4. Spatial panel estimations for the socio-spatial segregation

	Primary	Secondary	Tertiary
α	0.196 ***	0.058 ***	0.024 ***
ln education	0.469 ***	-0.291 ***	-0.106 ***
rho	0.954 ***	0.814 ***	0.889 ***
lamda	0.926 ***	0.614 ***	0.774 ***
N	2868	2868	2868

*** Denotes significance at 1%; ** at 5%; * at 10.

were used to capture trends in the evolution of the socio-spatial segregation of educational segregation and its spatial proximity, and to check previous results obtained from quartile maps and socio-spatial segregation indices.

Table 4 presents the results of the estimation using the spatial model. The data used in spatial panel estimations consists of 2868 observations (6 years × 478 neighborhoods). The dependent variable is the logarithm of the rate of annual change of educational level, and the explanatory variable is the logarithm of the educational level for the initial year. For spatiality, an inverse distance spatial weight matrix was used as a weighting methodology.

Concerning the spatial panel estimation results, the coefficient of primary level educational segregation is positive and significant at the 1%, which indicates increasing socio-spatial segregation of primary level educational segregation across neighborhoods. The estimation results were negative and significant at the 1% for the socio-spatial segregation of secondary and tertiary level educational segregation. These results indicate that the socio-spatial segregation of secondary and tertiary level educational segregation is decreasing. The results reported by the spatial model are consistent with those of the quartile maps and socio-spatial segregation indices.

The spatial panel estimations also show that the spatial lag and spatial error models report positive and significant results at 1% (Table 4), which indicates that educational segregation for each level diffuses from each neighborhood to those surrounding it (positive spillover). That is, changes in the spatial distribution of educational segregation have spatial proximity based on diffusion between neighborhoods. These results are consistent with those of the local Moran I tests indicating that the HH (red) and the LL (blue) clusters are diffusing in an integrated way.

Results And Discussion

As Bourdieu claimed, educational segregation reproduces its socio-spatial segregation patterns in accordance with factors such as the desire for membership or closeness to higher status prestigious groups. With this regard, although the socio-spatial segregation of educational segregation in Ankara city dates to the beginning of the new modern republic of Turkey, its recent form can be tracked from the uneven spatial distribution of educational segregation. In line with the fundamental paradigm of the establishment of the new republic, the capital city Ankara had to be successful regarding every aspect of its environment since it reflected the success of the new state (Tekeli, 2006). Ankara city was developed and grew with this motivation by policymakers as the southern part belongs to the higher income levels and northern part belongs to the working class and low-income groups. Today, such south-north duality still persists but the geography of segregation has changed in particular spatial patterns in accordance with the development of the city (Akpınar, 2009, Ataç, 2016; Uzun, 2006).

Bourdieu claims that educational segregation is the main contributor and regulator of social conflicts and relations in urban spaces, with this effect mainly determined by spatiality in socio-spatial segregation. With this regard, analyses of the socio-spatial segregation of Ankara city in the literature show that the urban development process does not exhibit random socio-spatial segregation patterns, but rather specific geographic patterns consistent with the results of Uzun (2006) and Ataç (2016).

As expected, in line with the discussion so far, the socio-spatial segregation tendencies and their spatial distributions for different levels of educational segregation show different trends and spatial distribution relationships. Concerning the evolution of the segregation of educational segregation across the neighbors of Ankara city, at a glance, the tertiary educational level educational segregation demonstrates the highest socio-spatial segregation across the neighborhood of Ankara city (Fig. 2, Table 2) and its decreasing tendency is very rapidly (Fig. 4). The socio-spatial segregation for primary level educational segregation increased during 2008–2014 and the socio-spatial segregation for secondary level educational segregation slightly decreased during the same period. These results are consistent across the different methodologies (quartile maps, inequality indices, and spatial models).

The spatiality of socio-spatial segregation clearly does not exhibit random spatial transformation and diffusion patterns because it is closely related to the social conflicts and relationships constructed by educational segregation (Fig. 3). This non-randomness in the spatial diffusion patterns of educational segregation is remarkable since it shows the novelty of this study. Figure 5 shows the sprawling boundaries of the planned development of Ankara city which means Ankara city growing from core to its periphery in every direction. In the

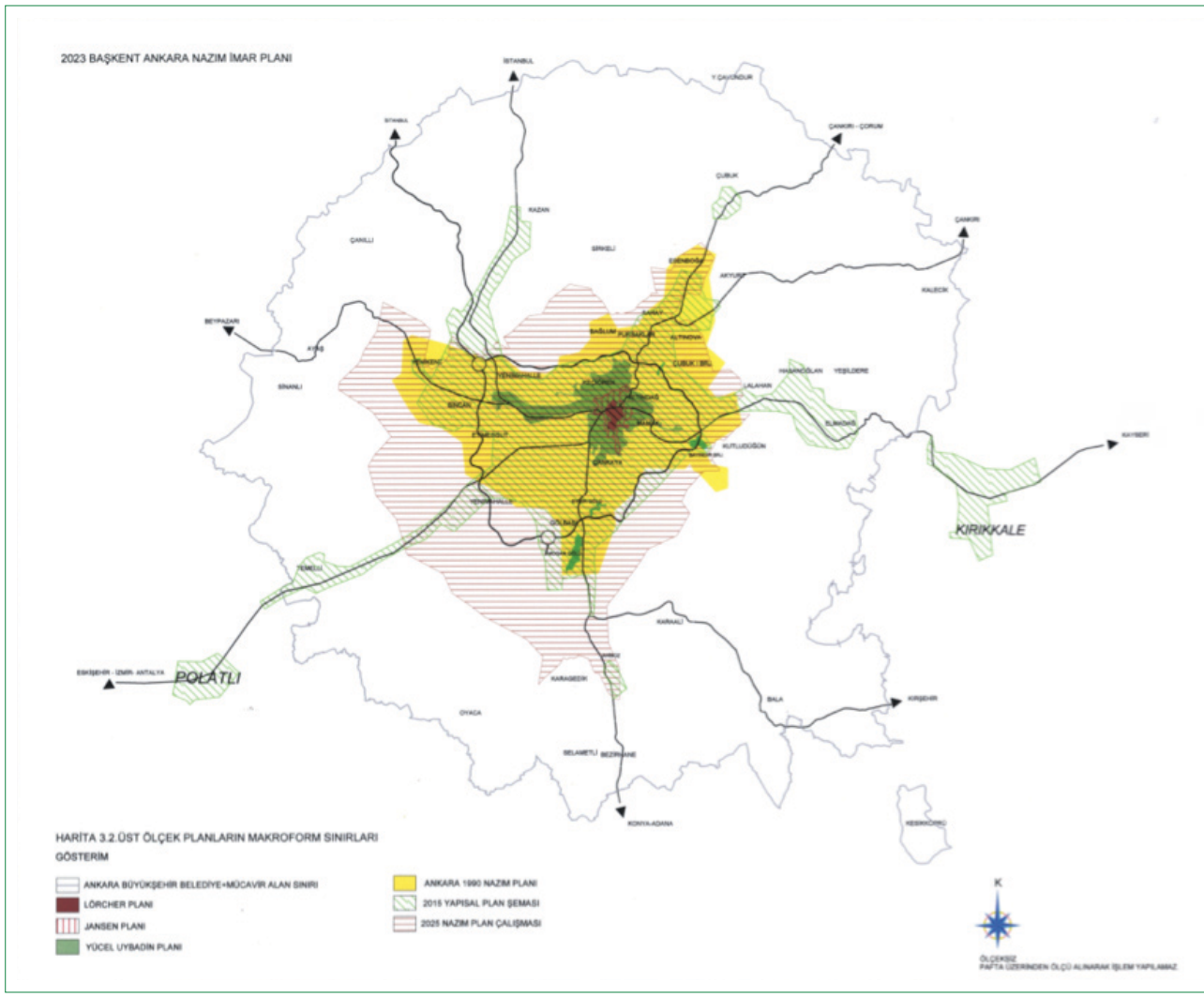


Figure 5. The sprawl of plan borders of Ankara city (ABB-İŞDB, 2007).

1990 city plan, new urban development areas were allocated in both the northern and southern parts of the city. However, this allocation for new urban development areas unchanged the spatial distribution of educational segregation which is specified in the tendency to cluster in the southern neighborhoods of Ankara city.

Analyses show that the transformation and evolution of the spatiality of socio-spatial segregation in Ankara city containing particular geographical references. This is observable in the diffusion patterns of tertiary educational level educational segregation, namely diffusion from the HH cluster to adjacent western neighborhoods. The concentration of tertiary-level educational segregation in central (Çankaya District) neighborhoods does not diffuse to adjacent eastern and northern neighborhoods (Keçiören, Altındağ and Mamak districts) despite their relative proximity to the city center. The spatial concentrations of primary and tertiary educational level educational segregation and their diffusion among neighborhoods show a complementary pattern, with one being highly concentrated where the other is less concentrated (Fig. 3).

The HH cluster does not diffuse to nearby neighborhoods located beyond the district borders (Keçiören, Altındağ and Mamak districts), but rather to western urban fringe neighborhoods of Yenimahalle and Etimesgut districts where the new large scale urban redevelopment projects are mainly concentrated (Ataç, 2016). The question of why tertiary level education diffusing to the distant western neighborhoods rather than the closer adjacent eastern and northern neighborhoods? is come to the fore. Local Moran I analyses showed that most of the HH cluster boundaries for the tertiary level overlap with the district borders; a situation that persisted during 2008–2014 and the borders that separate districts exert a strong geographical effect on the diffusion patterns of the HH cluster of Çankaya district. The HH clus-

ter at the tertiary educational level is diffusing, possibly because of migration motivated with the desire of residents to locate themselves close or into the where the educational segregation clustered, and population increase (Fig. 3). However, careful monitoring of the spatial diffusion of the HH cluster of tertiary-level educational segregation reveals that this diffusion is not occurring randomly but rather it is diffusing to the neighborhoods closer or at the edge of the HH cluster and have big scale housing development projects (Ataç, 2016).

This trend is consistent with Bourdieu's educational segregation pattern, where the possibilities, instruments, and attractiveness of educational segregation determine the patterns of its socio-spatial segregation in cities. The desire to live in or near neighborhoods in the educational segregation clusters reflects the spatial equivalent of educational segregation that arises from the value attributed to material and symbolic goods. Tertiary level educational segregation uses symbolic goods as an input to establish power in the community and society to reinforce its power, attract more attention, prestige, recognition, and self-improvement. Besides the historical roots of socio-spatial segregation of Ankara city, this study claims that other remarkable reason transformed recent geographical concentration and diffusion patterns are rooted in the hegemony, instruments, and attractiveness of the educational segregation.

Conclusion

Discussion of segregation dates to the very beginning of civilization. Segregation currently maintains itself in new and sensitive ways by current transitions in cities and society. Many scholars approach socio-spatial segregation from the perspectives of income, consumption, education, culture, religion, ethnicity and social status in cities. This study approaches socio-spatial segregation using Bourdieu's concept of 'educational segregation'. By focusing on differences in educational level across, this paper (i) measured the degree of socio-spatial segregation of educational segregation at the neighborhood level in Ankara city, the capital of Turkey, during 2008–2014; (ii) showed the spatial patterns of segregation across neighborhoods; and finally (iii) explained how segregation across evolved during the study period. Significant results were reported. First, socio-spatial segregation across neighborhoods differs with level of educational segregation, being high for the tertiary educational level, but relatively low for the primary and secondary educational levels. Second, the trend of socio-spatial segregation also differs according to educational segregation level. Specifically, socio-spatial segregation is decreasing rapidly for educational segregation at the tertiary educational level, and differences across neighborhoods are also rapidly decreasing. Meanwhile, social-spatial segregation at the secondary education level is also decreasing, but progress is much slower than for the tertiary educational level. However, socio-spatial segregation across neighborhoods is increasing for the primary educational level. The spatial dependence of the socio-spatial segregation of educational segregation is obvious. The north-south dualism is still clear, and remarkably, it is changing in a particular spatial pattern. The HH neighborhoods for the tertiary level are agglomerated at the very center of Ankara city, mostly in the Çankaya district. During 2008–2014 this agglomeration sprawled into the western neighborhoods located some distance from the city center. However, the agglomeration did not sprawl into the closer northern or eastern neighborhoods. The changes in the geographic concentration and diffusion of educational level across the Ankara city are consistent and confirm there positioning of the spatiality of educational segregation.

Acknowledgements

I would like to thank to the two anonymous referees and to Assist Prof. Dr. Figen Akpınar and Prof. Dr. K. Mert Çubukçu for the comments on the manuscript. However, all errors are mine.

REFERENCES

Akpinar, F. (2008). Class Dimension Of Housing Inequalities In The New Era Of Liberalization: A Case Study In Ankara. METU Journal of the Faculty of Architecture, 25, 39–69.

Akpinar, F. (2009). Sociospatial segregation and consumption profile of Ankara in the context of globalization. METU Journal of the Faculty of Architecture, 25, 1–47.

Andersen, HS. (2011). Motives for tenure choice during the life cycle: The importance of non-economic factors and other housing preferences. Housing, Theory and Society, 28, 183–207.

Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı (ABB-İŞDB). (2007). 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Açıklama Raporu Etüdler ve Müdahale Biçimleri. Fersa Matbaacılık, Ankara.

Aradhya, S., Hedefalk, F., Helgertz, J., Scott, K. (2016). Region of Origin: Settlement Decisions of Turkish and Iranian Immigrants in Sweden, 1968–2001. Population, Space, and Place, 23(1), 12–28.

Ataç, E., (2016). A Divided Capital: Residential Segregation In Ankara. METU Journal of the Faculty of Architecture, 33, 187–205.

Bailey, N., Gannon, M., Kearns, A., Livingston, M., Leyland, AH., (2013). Living apart, losing sympathy? How neighborhood context affects attitudes to redistribution and to welfare recipients. Environment and Planning A, 45(9), 2154–2175.

Bailey, N., Gent, W.P., Musterd, S. (2016). Remaking Urban Segregation: Processes of Income Sorting and Neighbourhood Change. Population, Space, and Place. 23(3), 1–16.

Barro, R. J., & Sala-i-Martin, X. (1992). Convergence. Journal of political Economy, 100(2), 223–251.

Bektaş, Y., Yücel, C. (2013). Ankara-Altındağ Tepesi Gecekondu Bölgesi'nde Mekansal Ayrışmanın Gözlenmesine Yönelik Bir Araştırma.Megaron, 8(2), 115–129.

Bolt, G., Burgers, J., Van Kempen, R. (1998). On the social significance of spatial location; spatial segregation and social inclusion. Netherlands Journal of Housing and the Built Environment, 13(1), 83–95.

Bourdieu, P. (2006). Le capital social. Notes provisoires. In Le capital social (pp. 29–34). La Découverte.

Brama, A. (2008). Dynamics of ethnic residential segregation in Göteborg, Sweden, 1995–2000. Population Space and Place, 14, 101–117.

Brandén, M. (2013). Couples' Education and Regional Mobility – the Importance of Occupation, Income, and Gender. Population Space and Place, 19, 522–536.

Brown, L.A., Chung, SY. (2006). Spatial segregation, segregation indices, and geographical perspective. Popul. Space Place, 12, 125–143.

Caner, G., Bölen, F. (2013). Implications for socio-spatial segregation in urban theories. Planning, 23(3), 153–161.

Castells, M. (1977). The urban question: A Marxist approach (No. 1). Hodder Education.

Catney, G. (2015), The Changing Geographies of Ethnic Diversity in England and Wales, 1991–2011. Population Space and Place, 22(8), 750–765.

Clark, W. (1991). Residential preferences and neighborhood racial segregation: A test of the Schelling segregation model. Demography, 28(1), 1–19.

Domina, T. (2006). Brain drain and brain gain: Rising educational segregation in the United States, 1940–2000. City & Community, 5(4), 387–407.

Fossett, M. (2006). Ethnic preferences, social distance dynamics, and residential segregation: Theoretical explorations using simulation analysis. Journal of Mathematical Sociology 30(4), 185–274.

Günay, B. (2006). Ankara çekirdek alanının oluşumu ve 1990 nazım planı hakkında bir değerlendirme, Tansı Şenyapılı (Ed.), Cumhuriyet'in Ankara'sı içinde, (s. 60–118). ODTÜ Yayıncılık, Ankara.

Gustafsson, B., Katz, K., Österberg, T. (2016) Residential Segregation from Generation to Generation: Intergenerational Association in Socio-Spatial Context Among Visible Minorities and the Majority Population in Metropolitan Sweden. Population, Space and Place, 23(4), 1–25.

Güvenç, M. (2001). Ankara'da Statü/Köken Farklılaşması; 1990 Sayım Örneklemleri Üzerinde "Blokmodel" Çözümlemeleri, Yıldırım Yavuz (Ed.), Tarih İçinde Ankara II içinde (s. 17–34), ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.

Güvenç, M., IŞIK, O. (2002) A Metropolis at The Crossroads: The Changing Social Geography of Istanbul Under the Impact of Globalization, Of States and Cities. Peter. Marcuse, R. Van Kempen (Eds.) The Partitioning of Urban Space içinde (s. 203–220), Oxford University Press, Oxford.

Harris, D. R. (1999). " Property values drop when blacks move in, because...": racial and socioeconomic determinants of neighborhood desirability. American sociological review, 461–479.

Harvey, D. (1989). The urban experience (p. 173). Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Hochstenbach, C., Musterd, S., Teernstra, A. (2015) Gentrification in Amsterdam: Assessing the Importance of Context. Population Space and Place, 21, 754–770.

Holdsworth, C. (2009), Between two worlds: local students in higher education and 'scouse'/student identities.Population Space and Place, 15, 225–237.

Işik, O., Pinarcioğlu, M. (2001) Nöbetleşe Yoksulluk, İletişim Yayınları, İstanbul.

Işik, O., Pinarcioğlu, M.M. (2009) Segregation in Istanbul: Patterns and Processes. Tijdschriftvoor Economischeen Sociale Geografie, 100(4), 469–84.

Johnston R., Poulsen M., Forrest J. (2015), Increasing Diversity Within Increasing Diversity: the Changing Ethnic Composition of London's Neighbourhoods, 2001–2011, Population Space and Place, 21, 38–53.

Johnston, R., Poulsen, M., Forrest, J. (2006), Blacks and Hispanics in urban America: similar patterns of residential segregation? Population Space and Place, 12, 389–406.

Lefebvre, H. (1991). The production of space (Vol. 142). Blackwell: Oxford.

Logan, J. R., Stults, B. J., & Farley, R. (2004). Segregation of minorities in the metropolis: Two decades of change. Demography, 41(1), 1–22.

Massey, D. S. (1996). The age of extremes: Concentrated affluence and poverty in the twenty-first century. Demography, 33(4), 395–412.

Massey, D. S., & Denton, N. A. (1993). American apartheid: Segregation and the making of the underclass. Harvard University Press.

Massey, D. S., & Denton, N. A. (1987). Trends in the residential segregation of Blacks, Hispanics, and Asians: 1970-1980. American sociological review, 802–825.

Naidoo, R. (2004). Fields and institutional strategy: Bourdieu on the relationship between higher education, inequality, and society. British Journal of Sociology of Education, 25(4), 457–471.

Newbold, K.B., Foulkes, M. (2004). Geography and segmented assimilation: examples from the New York Chinese. Popul. Space Place, 10, 3–18.

Persson, R. (2008). Segregation, Education and Space-a Case Study of Malmö. Lund University.

Rey, S. J., & Montouri, B. D. (1999). US regional income convergence: a spatial econometric perspective. Regional studies, 33(2), 143–156.

Rodríguez-Pose, A., & Tselios, V. (2009). Education and income inequality in the regions of the European Union. Journal of Regional Science, 49(3), 411–437.

Sage, J., Smith, D., Hubbard, P. (2012). The Rapidity of Studentification and Population Change: There Goes the (Student)hood. Population Space and Place, 18, 597–613.

Şanli, T., Sönmez, N. (2016). Üst Gelir Grubunun Sosyo-Mekansal Ayrışimi," Ankara Bilkent Angora Evleri Örneği". Journal of International Social Research, 9(42), 1140–1154.

Schelling, TC. (1971). Dynamic models of segregation.Journal of Mathematical Sociology, 1, 143–186.

Şenyapılı, T. (2004) Barakadan Gecekonduya Ankara'da Kentsel Mekânın Dönüşümü, Tansı Şenyapılı (Ed.) Cumhuriyet'in Ankara'sı içinde (s.216–245), ODTÜ Yayıncılık, Ankara.

Sullivan, A. (2002). Bourdieu and education: How useful is Bourdieu's theory for researchers?. Netherlands Journal of Social Sciences, 38(2), 144–166.

Tekeli, İ. (2006). Kent tarihi yazım konusunda yeni bir paradigma önerisi. Tansı Şenyapılı (Ed.) Cumhuriyet'in Ankara'sı içinde (s. 2–22), ODTÜ Yayıncılık, Ankara.

Türel, A. (1981). Ankara'da Konut Fiyatlarının Mekansal Farklılaşması. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 7(1), 97–109.

Wong, S. (1999). A geographical analysis of multiethnic households in the United States.International Journal of Population Geography, 5, 31–48.

Yüceşahin, M., Tuysuz, S. (2011). Ankara kentinde sosyo-mekânsal farklılaşmanın örüntüleri: Ampirik bir analiz. Coğrafi Bilimler Dergisi, 9(2), 159–188.

Planlama 2020;30(1):104–117 | doi: 10.14744/planlama.2019.29981

ARTICLE / ARAŞTIRMA

Perception of Safety within Intermediate Public Transportation Systems: The Case of *Minibüs*[1] in İstanbul

Ara Toplu Taşıma Sistemlerinde Güvenlik Algısı: İstanbul'da Minibüs Örneği

Melis Oğuz

Department of Industrial Design, Beykent University Faculty of Engineering and Architecture, İstanbul, Turkey

ABSTRACT

Minibüs, as well as other intermediate public transportation systems, continue to be a much-neglected field of study in Turkey despite its significance in urban transportation. Having evolved in response to unmet needs of a growing urban population, *minibüs* provides a remarkable insight about an adventitious and informal urban culture. The uncertain and irregular nature of *minibüs*, as an intermediate public transportation system, generates fears and concerns about personal safety. Moving from a series of focus group studies conducted in January and February 2018, this paper claims that the examination of perception of safety of passengers is key to understanding the operation and the distinctive features of this specific intermediate public transportation system. Research findings indicate that the appearance of *minibüs* and the comfort of passengers are critical in people's perception of safety. As visual, audio and olfactive stimuli represent *minibüs* as a private enterprise, the passengers are torn between the conception of using a public transportation and being exposed a setting that intimidates them for the sake of a shorter or a cheaper ride. One crucial finding derived from the focus group study is that participants describe *minibüs* as a compulsion rather than a preference. It also became clear that they have adopted various tactics to facilitate their state of discomfort and fear such as getting off at far-out places or choosing a different time of the day for travel. However, these tactics pave the way for new vulnerabilities. It appears to be obvious that the flexibility, the size and the range of service provided by the *minibüs* have its own potentials and weaknesses. In a metropolitan city of a daily commuting volume of 32 million, it is important to learn from this informally developed system relying on a basic supply-demand chain. As it is, *minibüs* is an important research field to understand the needs of the passengers, limits of city's land use and transportation planning mechanisms. Arguably – as long as *minibüs* remains to a private establishment, efforts to overcome its weaknesses will remain frantic. However, its careful analysis can be an effective tool to improve the existing formal public transportation.

Keywords: Intermediate public transportation; perception of safety; minibüs; İstanbul; public transportation.

ÖZ

Kentsel taşımacılıkta önemli bir yeri olmasına rağmen minibüs ve ara toplu taşıma sistemleri Türk yazınında yeterince yer bulamamıştır. İhtiyaçları karşılan(a)mayan ve hızla büyüyen kentsel nüfusun ihtiyaçlarına cevap olarak ortaya çıkan minibüs taşımacılığı, kendiliğinden ve enformel gelişen bir kent kültürüne de ışık tutması açısından önemlidir. Doğası gereği belirsizlik ve kuralsızlığın etkin olduğu minibüs taşımacılığı kişisel güvenlik ile ilgili kaygı ve korkuları arttırıcı etkiye sahiptir. Bu makale, Ocak ve Şubat 2018'de gerçekleştirilen odak grup çalışmalarında elde edilen veriler ışığında güvenlik algısı ve güvenlik algısını etkileyen etmenleri ortaya çıkarmayı hedeflemektedir. Bu çalışma güvenlik algısının; bir sistemin nasıl çalıştığının ve özgün niteliklerinin anlaşılması için anahtar nitelikte olduğunu savunmaktadır. Çalışma bulguları, görüntü ve konforun güvenlik algısını etkileyen önemli faktörler olduğunu ortaya koymuştur. Görsel, işitsel ve kokusal uyaranlar minibüsün özel bir işletme olduğunu vurgular nitelikte olduğundan yolcular minibüste, bir toplu taşıma sisteminde özel mekan kurgusuna maruz kalmakta, bu da güvenlik algılarını olumsuz etkilemektedir. Çalışmadan elde edilen bir önemli bulgu da katılımcıların minibüs taşımacılığını tercih değil mecburiyet olarak tarif etmeleri ile ilgilidir. Odak grup tartışmalarının açık bir şekilde ortaya koyduğu üzere katılımcılar kendi korku ve rahatsızlıklarını hafifletebilmek için stratejik taktikler geliştirmekte, yolculukları ile ilgili hal ve tavırlarını; inmesi gereken durakta inmemek, seyahat zamanlamasını değiştirmek gibi güvenlikle ilgili yeni kırılganlıklar geliştirmelerine sebep olan belirli değişiklikler yaparak modifiye etmektedirler. Esneklik, büyüklük ve sunduğu hizmet açısından değerlendirildiğinde minibüs taşımacılığının potansiyelleri olduğu kadar zayıf yönleri de bulunmaktadır. 32 milyon günlük yolculuk hacmi olan metropoliten bir şehirde, basit bir arz-talep dengesine dayalı olarak gelişmiş enformel bir sistemin dinamiklerini anlamak önemlidir. Minibüs taşımacılığı, yolcu taleplerini, kentin mekânsal sınırlılıklarını ve ulaşım planlaması mekanizmalarını anlamak için önemli bir araştırma sahasıdır. Minibüs taşımacılığının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar verimli olmayacaktır; ancak bu sistemin derinlemesine bir analizinin yapılması, mevcut toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi için bir araç olma potansiyeli taşımaktadır.

Anahtar sözcükler: Ara toplu taşıma; güvenlik algısı; minibüs; İstanbul; toplu taşıma.

[1] For the sake of avoiding the loss of meaning, throughout the text the transportation means, the system and the vehicle has been referred as *minibüs*, as this word in Turkish carries stronger connotations than a bare translated word *minibus*.

Received: 20.08.2018 Accepted: 23.10.2019
Available Online Date: 19.02.2020
Correspondence: Melis Oğuz.
e-mail: meloguz@gmail.com

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1. Introduction

> Participant 3–03: "...[in]my late-night travels… the discomfort I experience not as a passenger but as a female passenger… Although it is not an open harassment, when I hand on my fare, it bothers and tenses me that they call out[2] "The fare of the lady! The fare of the sister![3]". Harassment does not have to be physical. This is also harassment. Getting in as a female passenger, I attract everyone's attention, and this is not something to be experienced in a bus. … I can see why such a *kahvehane*[4] atmosphere emerges in the *minibüs*."

Fear and concerns about personal safety determines travel preferences of passengers (Loukaitou-Sideris and Fink, 2009). Preferences of travel routes and stops for certain time intervals are critical for transportation planning for passengers as well as decision makers. Taking measures to eliminate or reduce concerns on passenger safety is expected to improve the daily temporal distribution of the demand for public transport. On that regard, reducing the number of passengers using private cars on certain routes and during specific time intervals due to security concerns, increasing the freedom of travel preference for non-car owners as well as for non-car-preferring passengers should be among the policy goals of every city.

Recent evidence from studies on safety and security suggest that design and perceptual characteristics of the public space play an important role in setting a sense of safety for people. My experience of working with migrant women has driven this research on public transportation, an important anchor to get connected to urban life. Why and how people feel safe in these systems display how the systems operate. Due to its irregular nature, intermediate public transportation -the unconventional, informally developed public transportation- in Turkey raises fears and concerns about personal safety.

On a general level, informal systems complement existing formal systems, especially when emerging demands due to changes in the social and urban structures cannot be met by formal ways. The officials often temporarily tolerate the informal solutions, if not completely overlooked. This study focuses on the features of *minibüs* in İstanbul as a form of intermediate public transportation that gets a substantial share from public transportation; with a purpose to grasp insight on urban informal cultures complementary to formal urban mechanisms. It is crucial how such an intermediate public transportation element integrates with the formal transportation network and why it receives such demand despite all its un-reliabilities and weaknesses in terms of safety and security. With such point of view, this research claims that perception of safety and security plays a key role in finding solutions to existing problems of the interwoven urban mechanisms of formality and informality.

This study is built on a series of focus group studies conducted in January and February 2018. This article discusses the findings of these studies. The work presented here provides one of the first investigations on the issue with an intention to pave way for further scientific research on intermediate public transportation systems, which reveal insights of urban culture as well as urban development mechanisms. A wide range of fields from urban planning to public administration has been interested in informal urban settlements and the informal development of urban economy. I regard the way informal systems interweave with the formal system in Turkey to have similar underlying factors, be it *gecekondu*[5] or informal businesses. That is to say, scrutinizing one particular form of informality may reveal a lot about others.

The article first reviews literature on safety, security, urban crime and perception and later examines *minibüs* as an intermediate public transportation system. The research method includes the design of the focus group study and an analysis of participants' profile. After the interpretation of the findings, the study aims to drive conclusions that may provide means to comprehend informal urban cultures.

2. Safety, Security, Crime, and Perception

Fear of crime is considered as one of the most important criteria in terms of urban living quality. It relies on how safe people feel, how satisfied they are with the services provided by the security units, and whether security measures are adequate. Ferraro (1995) describes fear of crime as "an emotional reaction characterized by a sense of danger and anxiety generated by the symbols that one associates with crime". Personal experiences are a mutual product of memories in relation to a specific place or of personal perception about vulnerability to victimization (Koskela, 1997: 304).

[2] It is important to note the pick-up system of the fare in a *minibüs*. The passenger directly reaches out the fare as cash to the driver and gets the change back. If the driver is not within accessible reach, the passenger may ask other passengers to pass on the fare for him/her. As the fare is not constant for the whole ride, passengers need to pay the fare by calling out their destination stop. While doing this, there might be more than one passenger handing on the fare, so spontaneously and instantly the cash which is being handed on gets labelled by (1) the amount of the banknote (such as "Change of 100 TL", "Change of 50 TL", etc.), (2) the name of the destination (such as "Change of Kadıköy", "Change of Bostancı" etc.), (3) a characteristic feature of the passenger, as in the case of the participant's narrative.

[3] Here, in the Turkish narrative the participant was referring to callings of co-passengers as "*Bayanın ücreti! Ablanın ücreti!*" Paratransit systems are so culturally indigenous that bare translations lose a lot of sub textual meaning, as shown by focus group study narratives. Therefore, some wordings such as *minibüs* have not been translated.

[4] A neighborhood scale coffee shop, which only appeals to men of the neighborhood and is a very dominant patriarchal character.

[5] Shanty houses in Turkey.

Table 1. Public road transportation statistics

Transportation type	Average capacity	Registered routes	Registered vehicles	Passengers (*1.000/day)	Share in road trans.
Bus	107	436	2.781	1.431	19%
Private public bus	99	274	2.075	1.475	20%
Minibüs	20	121	6.360	1.850	24%
Metrobüs	193	3	334	715	10%
Dolmuş	9	26	590	70	1%
Service shuttles	14–20	N.A.	43.000	1.950	26%
Total		860	55.140	7.491	100%

İETT, Directorate of Public Transportation Services, 2010.

The important feature of fear of crime is the lack of a mathematical formula based on an actual risk. Fear of crime and actual crime cases are quantitatively and qualitatively different from each other. While fear of crime increases with the crime rates, it is proved that the opposite is not correct; a decrease in crime rates may not necessarily eliminate the fear of crime (Dolu et al., 2010). Studies show that people's travel preferences and their everyday life mobility are dominantly influenced by fear of crime, but not by actual crime rates (Bannister & Fyfe, 2001; Hale 1996). Fear of crime is a serious issue that causes negative effects on individuals such as withdrawal from society, introversion, and alienation (Blöbaum & Hunecke, 2005). Fear and anxiety in public space reduce the level of satisfaction that urban residents will experience in restricting the freedom of mobility, eliminating the possibility of enjoyment of the city's offerings. The factor influencing the length of routes and frequency of travel are directly related to security concerns and perception of safety (Oğuz, 2015).

3. *Minibüs* as an Intermediate Public Transportation System/Is there Place for Safety?

After 1960s, as an outcome of the rapid and mal-, un-planned industrialization prospects of Turkey, a massive migration from rural to urban areas caused the emergence of *gecekondu* areas. Local authorities could not meet newly emerging demands of the urban population, failing to deliver necessary infrastructure. Commuting to and from workplaces was one of the major obstacles that the *gecekondu* residents were facing. The lack of means gave rise to a brand-new way(s) of ridesharing. Just as *dolmuş*, *minibüs* started as an answer to the need for minimizing transportation costs (Tekeli & Okyay, 1980; *Dolmuş Nasıl Doğdu*, 1974). It was a two-way gain on people's side: (1) *gecekondu* residents have found a way to commute within the city and (2) a new urban (informal) economic activity was established.

As the city continued spreading and sprawling, local governments were even less capable of creating solutions for the service needs of the informal settlers. Thus, *minibüs* got integrated into the formal public transportation as a support mechanism. Today as İstanbul's population reaches over 15 million, *minibüs* as an informal ride continues leading to disorder and irregularity with its unpredictable and malfunctioning structure.

According to data of İETT (2017) the daily travel capacity of İstanbul is about 32 million. BELBIM data reveals excluding weekends and holidays, the modal distribution of public transportation trips in İstanbul is sea transportation 3%, railway transportation 25%, and road transportation 72% (İETT, 2017). Among all the other road transportation means such as bus, *metrobüs*, private 'public buses' [*Özel Halk Otobüsleri*], taxis, and service shuttles; *minibüs* constitutes an integral part of the road public transportation, which takes 24% of all road travels in the city (Table 1).

The map below (Figure 1) shows the extension and sprawl of the *minibüs* routes throughout the city. According to 2010 figures of İETT, there are 6.360 *minibüs* operating and 124 registered *minibüs* routes in İstanbul. *Minibüs* can be categorized as a dominant public transportation phenomenon and therefore requires specific attention for research and study.

In their research on *dolmuş*, which resembles to and even paves the way for the evolution of *minibüs*, Tekeli and Okyay (1980) are pointing out to some features distinguishing intermediate public transportation from formal public transportation systems (pp. 8–9):

1. It is a vehicle, where passengers get on one by one, and which takes off when it is full.[6]
2. Departure of this public transportation system is not prearranged and is not bound to a schedule.
3. Transportation service supplied can be adapted to immediate travel demands.
4. It is a form of transportation management allowing people to purchase the provided transportation service collec-

[6] In Turkish *dolmuş* means "full" or "filled".



Figure 1. *Minibüs* routes in İstanbul.[7]

tively without any prior organization among themselves.

5. It is a micro-entrepreneurship. It originates employment opportunity having the characteristics of marginal economy.
6. Mostly it is designed to perform another form of logistics yet being adapted for *minibüs* type of service conditions sui generis.
7. It is an extremely crowded transportation vehicle, which carries passengers over its loading capacity.
8. It is a transportation system operated by small vehicles.
9. It operates in parallel with public transportation systems and provides an alternative to it.
10. It is an operating system, which is not peculiar to a specific transportation form (automobile, boat, etc.).

When public transportation systems are evaluated in respect to criteria on safety perception, it is observed that the daily public space interaction and cases in which people experience feeling "trapped" are higher in intermediate public transportation vehicles, as the distinction between private and public spaces in the in *minibüs* become ambiguous (Çelikoğlu & Çelikoğlu, 2012). The "security deficit" perception based on the feelings of vulnerability triggers fear of crime in public transportation (Jonston, 2001). That is to say, semi-enclosed public transportation, which are in the controlling hands of a "stranger" such as a *minibüs* driver, constitute a serious problem in terms of security perception. Compared to publicly operated and controlled public transportation, the fact that the control is in the hands of a "public" authority ensures that the sense of vulnerability to this semi-closed situation remains at a more acceptable level.

By its very nature, *minibüs* stops are flexible and based on demand. Furthermore, in times of heavy traffic, even the routes can be altered slightly because of inter-vehicle rivalry. The *minibüs* passengers are subject to a deliberate transfer of rights via vehicle's interior design, music, interior lightning, the driver's route and the frequency of vehicles etc. In addition to the changes that can be made about the stops and the route, the familiarity level about this public transportation is lower compared to other public transportation systems such as a public bus or metro, where passengers feel more familiar because of a standardized interior design of such vehicles. Likewise, different model vehicles are modified and used by different drivers in different ways. Each ride is an adventure for *minibüs* passengers, as they cannot get a clue on what to do in an emergency; how will they exit, enter, take a seat, or even open a window on a hot summer's day.

4. Method

Academic literature on safety perception in intermediate public transportation systems in Turkey is inadequate. Besides

[7] This map was provided by Superpool.org. Research assistants has amended the route map according to the needs of this study.

Dolmuşun Öyküsü published in 1980's by Tekeli and Okyay, there is another study by Sanlı investigating *dolmuş* and *minibüs* as low-cost transportation systems. There is no recent thorough investigation on the issue conducted in the field of urban planning or sociology but the two; on objects within *minibüs* using semantics as methodology by Cengiz (2013) and Çelikoğlu and Çelikoğlu (2012). There is a graduate thesis on evolution of intermediate public transportation systems and its implementation in Turkey by Özkurt (2012), which deserves a compliment as an attempt for an in-depth scrutinization, however it fails to coin new questions for further study.

On the other hand, literature on safety and transportation appears to be vast. However, their focus is either on crime problems on public transportation in general or on ways to reduce crime via specific planning and design interventions (see e.g. Kruger & Landman, 2007; Benjamin et al., 1994). There are studies focusing on vulnerability towards crime and/or perception of safety in public transportation taking gender or different age groups as the center of attraction (see e.g. Curie et al., 2013; Loukaitou-Sideris, 2009, 2014; Bhatt et al., 2015; Yavuz & Welch, 2010; Church et al., 2000). Another sub-cluster among transportation and crime studies concentrate on one transportation means such as the railway or bus (see e.g. Ingalls et al., 1994).

There is also a wide range of international research on paratransit, informal, and intermediate public transportation (see e.g. Cervero & Golub, 2007); however the level of informality and illegality changes in each context depending on parameters such as legalization processes, integration with the formal public transportation, ownership and licensing, regulations, etc. With such concern, this study aims to develop a parameter structure based on a qualitative analysis moving from a series of focus group studies focus group studies. The desire of this research is to explore the perception of safety and security problems on the part of those parties involved in the operation of *minibüs* (even as a non-user) from the perspective of civil participants.

The studies providing the basis of this paper have been designed to contribute beneficial information as an early stage of a research expedition. The author of this paper is developing a proposal for a continued research through employing additional methods and covering a more extended research field. Focus group studies, as the adopted method for this preliminary stage of research, have been employed to be explanatory to identify key areas for further studies, which will be complemented by in-depth interviews, surveys, observations, mappings as well as simulations based on the initial findings of focus group discussions. This paper will first discuss



Figure 2. Focus group studies.

the formation of the groups and the initial findings in order to present an infrastructure for a scientific research project on intermediate public transportation systems of İstanbul.

Careful selection of group participants is crucial for the efficiency of focus group studies (Krueger, 1998). For this reason, the focus group study has been conducted in cooperation with Tasarım Atölyesi Kadıköy (TAK)[8] to ensure the diversity of participants in a neutral environment. The announcement of the focus group study series and calls for participants has been broadcasted via TAK's social media accounts and an interview given to the local newspaper *Gazete Kadıköy*.[9]

Krueger (1998) describes the ideal group size for a focus group study as six to eight people. Based on this assertion, each focus group study was designed as a workshop conducted on three consecutive weekends (20 January 2018, 27 January 2018, 4 February 2018) (Figure 2). Designing the focus group study in conjoint with a seminar intended to control the sizes of the groups, as the pre-registration was not mandatory. First, the participants attended an hour-long seminar on intermediate public transportation and security perception. Then those who wanted to participate in the focus group joined a round table discussion. Each focus group study lasted around 1,5 hours.

Utmost care has been taken to ensure that meetings were held in a comfortable environment. Participants were served tea, coffee, water and some snacks during the break. Snacks were left on the table, so participants could help themselves during discussions. Participants were encouraged to express themselves anyway they feel convenient, and they were ensured that their anonymity will be respected. Video and audio recordings were taken later to be transcribed for an analysis

[8] TAK, an independent organization, is an innovation space welcoming citizens, designers, volunteers, and students to establish national and international collaborations to create ideas, products, programs and projects, which are based on volunteering and collaboration of a variety of designers from different disciplines.

[9] Oğuz, M. (2018, January 4). İstanbullu Ulaşmak İstiyor. (E. Demirtaş, Interviewer.

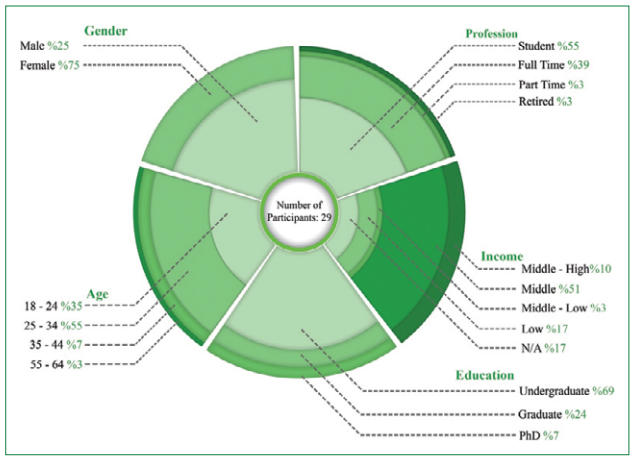


Figure 3. Participants' distribution by age, education and income levels.

of the findings. Memos taken during focus group studies by the group moderator and study assistants were also evaluated complementing the transcriptions of the recorded material.

Each participant was given a number to protect the anonymity of the participants during the focus group work. As an introduction to the focus group study, the participants filled in a basic form indicating their age, sex, income and education level as well as their weekly travel routines.[10] The age, gender, and education level distribution of participants can be seen on Figure 3.

The total number of participants of three focus groups is 29, 75% of which are female. Examining the profile of the focus group study participants, this paper should be read as an attempt to understand major concerns and key points about perception of safety about *minibüs*, bearing in mind that the profile of the group does not allow any generalizations or theorization of the findings.

First, research on transportation indicate that women tend to use public transportation more than men do (Rosenbloom, 2006). This information accords with the motives behind people's motives to take part in the focus group study as the majority of the participants were female. However, it should be noted that this may also be a result of the title, as it includes "perception of safety". Yavuz and Welch (2010) show that experiencing safety-related problems affects women significantly more than it does men. Women's experiences of various forms of assault and harassment makes them perceive risk more often than men, causing them to be more sensitive and feel more vulnerable (Pain, 1995; Painter, 1992; Warr, 1984; Loewen et al., 1993). Thus, it is not surprising for women to show more interest in participating such a study, to keep up with prospective results more and to hope more for a positive change in transportation systems than man do, since they would feel more secure and comfortable as passengers.

Second, the majority of participants were between the ages of 18–34. In parallel to this age distribution, 55% of the participants declared themselves as university students, which is also another limitation for the interpretation of the focus group study outcomes. Beyazıt (2017) states that the age group between 19–45 travel more compared to other age groups. The author is fully aware of the fact that the results of the focus group discussions are not descriptive but explanatory, and they do not have a representative character. Although there is no solid data about the age distribution of public transportation users, careful observation exposes that younger people are more dominant within public transportation vehicles, especially during rush hours within crowded lines. In İstanbul, where daily commuting statistics are about 32 million (as of 2016), getting on a vehicle requires physical and mental performance. As the results of the study show, the purpose of the participants' daily commuting is work or education related, and their travel experience is "compulsory rather than optional". Their higher level of exposure to the problems of public transportation for longer hours explains why they express deeper interest in participating the focus group study sessions.

Third, most of the participants identified themselves as a member of middle-income class.[11] This may indicate that middle-income groups have more hope for changing current problematic situations and thereby participate to make their voices heard. The fact that the study took place in Kadıköy, where 69% of the population belong to A+B socio-economic group (https://www.endeksa.com) may also be an important criterion in the income level distribution of focus group study participants. In parallel to that, it is important to note that 69% of focus group study participants are either pursuing an undergraduate level study or have graduated from university. Beyazıt's study (2017) on randomly selected travel journals reveals that students spend longer travel times. It is also important to note that *minibüs* and *dolmuş* as forms of intermediate public transportation has been part of and accepted by middle-income groups from the day it has entered İstanbul's urban agenda (Tekeli & Okyay, 1980).

Owing to the limitations mentioned above, generalizations are avoided in the comments, and all assessments made in this paper should be read within the scope and constraints of the research. Not being able to compare the target population of public transportation passengers in İstanbul with the profile of this study is a shortcoming, but not as much as for the official planning of public transportation programs of the city. This is both the cause and effect of the state of Turkish

[10] Any information is being kept confidential by the researchers and is only used for fully evaluation of qualitative data.
[11] The research did not involve any crosscheck of the economic status of the participants and relied solely on their indications.

public transportation mechanisms, where formal public transportation is integrated with the informal public transportation. It is almost impossible to collect data about the profile of transport means such as *minibüs*, as the fares are paid in cash and directly to the driver with no return of a receipt nor a ticket. On the other hand, the formal public system, where the passengers travel with a top-up card, *İstanbulkart*, does not fully allow to distinguish the profile of the passengers, as the possession of the card does not require personal information, unless for reduced fares for students, teachers, seniors or the retired as well as monthly passes to which one has to register with identification. Even then, the card system does not allow an origin-destination analysis, as the validation of the card is only required on the origin card reading machine.

Having noticed and being aware of all the above-mentioned issues, the analysis of the focus group study discussion shed light to multiple aspects of perception of safety within intermediate public transportation systems. Just a brief exploration for a data set to make an analysis of the public transportation passengers' profile, it is clear that further datamining is necessary, for instance using methods such as image recognition. The focus group discussions were built on six sub-headings, Table 2 shows the sub-headings and the detailed discussion topics.

Table 2. Focus group study topics

Sub-heading	Discussion topics
Waiting for the *minibüs*	• Conditions of stops • Behavior of other passengers/people • Existence of alike passengers/people
Within the *minibüs*	• Design of the minibüs • Driver's appearance • Behavior of other passengers
During travel	• Perception about self-protection • Perception about driver • Perception about other passengers • Possibility of escaping/exiting
Malfunctions of *minibüs*	• Reliability • Measures of safety
Smart technology	• Engagement with smart devices • Isolation/protection • Following the route/GPS – enablers • Perception of security
Source of information	• Perception/Actualization

5. Findings

5.1 About Appearance and Comfort

According to the findings of the focus group studies, appearance and comfort of the *minibüs* stand out as relative parameters that directly influence the perception of safety both among riders and non-riders. Most of the transit systems have established standards for transit facility appearance and cleanliness sustained by inspection programs. Appearance of formal public transportation vehicles and stations are usually defined -sometimes even voted and selected by the local citizens- by local legislations and directives, thereby making the vehicles be known to the local users and citizens. Even after a foreigner noticed and distinguished the localized specific signs and labels of the public transportation and vehicles, the signs and labels can be acknowledged easily by foreigners. Yet, intermediate public transportation vehicles have a certain amount of customized design both on the inside and out, despite all efforts of local authorities to unify and moderate the appearance of the vehicles as well as defining the stops.

The *Minibüs* Transportation Directive (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2018) effective from 2008 defines the colors of *minibüs* in İstanbul clearly as follows based on the operational regions:

- Region A (European side): Cream
- Region B (Beyoğlu): Light green
- Region C (Asian side): Light blue

The shades of colors are to be determined with the Chamber of *Minibüs* Drivers and *minibüs* are to be painted exactly to the determined color tone according to the directive. They are also recognizable by their license plates which contain (M) or (TM) initials[12] and these license plates have to be obtained from the Directorate of Public Transportation Services[13] of the Great Municipality of İstanbul. Within the scope of the same directive, the standards of the informative labels about the route of the *minibüs* are indicated. It is precisely specified that "No air horn, television, radiotape, airplay devices, etc. are allowed within the *minibüs* except accessories mentioned in the directive and those as factory defaults" (Article 12/f). Nevertheless, it is common for the *minibüs* drivers and owners to decorate the vehicles according to their taste, using various ornaments and accessories such as toys, pictures, lighting, etc. As the vehicle is owned privately, the drivers and owners see nothing wrong in reflecting their own tastes in the interior and in the outer look of the vehicles. The decoration of *minibüs* does not only include visual ornaments, but also audio and olfactive elements.

[12] Turkish license plates start with a 2-digit number, each number referring to the city, where the vehicle is registered. "34" is the registration number for Istanbul. This number is followed by 1–3 initials. Certain vehicles such as taxis, public transportation vehicles, or military vehicles use pre-determined initials, which also makes them recognizable within the traffic. For minibuses in Istanbul these are determined as M and TM. Then these initials are followed by 1–4-digit numbers, which are given by the registration authorities.

[13] Toplu Taşıma Hizmetleri Müdürlüğü.



Figure 4. Interior decoration of a *minibüs*.



Figure 5. Interior ornaments of a *minibüs*.





Figure 6. Varying shades of colors of *minibüs*.

The *minibüs* is not simply a vehicle for drivers through which they carry passengers on a specified route to earn a living. As drivers spend most of their days in their *minibüs*, the vehicle gains a home-like characteristic, just as a local shop would for a local shopkeeper. It is easy to notice that most of the drivers try to customize their *minibüs* using various objects – including prayer beads, CDs, aphorisms written on signboards, tulle curtains, colored lightings, etc. (Çelikoğlu & Çelikoğlu, 2012). These ornaments may hang on gear levers, rear view mirrors, windshields or rear windows of *minibüs* (Figure 4, 5).

The customization of the vehicle can also be seen in the colors of the *minibüs*. To the contrary of the *Minibüs* Transportation Directive's liabilities, the shades of the *minibüs* markedly vary from each other (Figure 6). This way vehicles become a medium of self-expression for drivers.

In his article, where he evaluates the objects, accessories, and writings inside and outside the *minibüs* as parts of material culture, Cengiz (2013) argues "accessories and modified objects target to demonstrate *minibüs* to be stronger, harder, and more different; *minibüs* give the impression sometimes of being a fast and furious sports car and sometimes a strong and heavy truck able to run over who- and/or what-ever comes its way. In-vehicle televisions, which actually are not built in for drivers' enjoyment, music systems and loudspeakers seem to enhance the quality of *minibüs* and suggest that the vehicle is technologically sophisticated." While the customization of *minibüs* reflects the drivers' identities, it may weaken safety perceptions. Over-customization and "making-home" is not welcomed by public passengers. For the perception of safety, familiarity provided by the standardization of interior design and outer look of public transportation vehicles is an essential parameter. Stepping into a world of a stranger, the driver or the owner of the *minibüs* in this circumstance, constitutes a barrier between the passenger and the feeling of comfort. Some of the emphasis made by the focus group study participants on the appearance and comfort within the *minibüs* confirms the significance of standardization.

> Participant 1–10: "… In terms of appearance, some of them are vividly illuminated; they resemble nightclubs. It really feels weird. Besides, sometimes, especially during later hours there is too much music and I really feel like I am in a club… If I am traveling alone, I do not



Figure 7. Different organization of seats.

> feel secure regardless of the nightclub appearance. To make matters worse, if I enter such an environment, then my subconscious says that it is not safe here."
>
> Participant 1–08: "… Who are we afraid of, against whom do we feel insecure? Against strangers. We do not have a trust issue against those we are acquainted. At least, I do not, I overcome this trust problem. Thus, I feel that this feeling of insecurity is related with physical appearance."

The appearance and the physical environments of transit vehicles are usually related with the broken windows theory, according to which people feel unsafe when the physical environment reflects non-attendance or non-maintenance (Nasar & Fisher, 1993; Coens, Saville, & Hillier, 2005). Yet, in the case of *minibüs*, the feeling of insecurity is not related to the physical and social incivilities that the vehicles exhibit, but to their over-personalization. The discomfort mentioned by the participants is pertained to the low level of publicness of the environment, although the environment carries all the usual parameters of publicness such as being surrounded by strangers, non-ownership of the vehicle and having no control of the ride, etc.

Apart from the idea of familiarity, passengers also prefer to ride in comfort, which directly includes the seats; yet the will to have a different design also determines the form of the seats (Figure 7). The arrangement of the seats is subject to customization besides the differences of the vehicles due to their brand and model. Passengers do not know and cannot foresee what to expect from the interior space, e.g. a passenger with a luggage or pushchair cannot emancipate where to find an appropriate place for their belongings. Stopping a *minibüs* and then not deciding to step into it because of not being able to find an appropriate place can easily be a reason for a battle of words with the driver and/or other passengers. It is understandable that people try to avoid such situations by choosing not to take the *minibüs* either for that ride or not at all (Oğuz, 2015).

Apart from the interior design and outer look of the vehicles, the appearance of the driver also determines the perception of safety. In public transportation vehicles, passengers are not engaged with the driver at all, and therefore usually do not even notice the drivers' appearances. The

public transportation drivers' appearance and uniforms reflect a certain level of reliability and institutionalization. Passengers getting into visual contact with the driver feel that there is an authority or someone in charge who represents a higher institution. A UK study shows that the existence of the driver within eye level and the thought that the driver can intervene any time in case of need (as an opposition to e.g. train wagons where the conductor cannot be seen and be accessed) is a positive stimulator for the perception of safety (Carter, 2005).

Unlike formal transportation, the focus group study participants were hesitant whether or not they would feel safer with the driver in an emergency situation in a *minibüs*. Some of the participants clearly mentioned that they would not trust the driver at all and rather try to escape the vehicle. As *minibüs* is smaller compared to other land route transportation means, establishing contact with the driver is essential to the ride. The contact starts by waving a hand to the driver to stop the *minibüs* since they stop by demand rather than in pre-destined stations. The driver only takes cash money, unlike in other means of transportation. That is to say, *minibüs* is not integrated with the public transportation card system that allows passengers to get discounts by every additional transfer. Contact with *minibüs* drivers is somehow encouraged through cultural and social codes, which gradually emerged along with the development of the *minibüs* as a public transportation means. Kalpakçı (2013) mentions in her study, where she investigates the integration of intermediate public transportation systems with public bus system in Izmir, that *minibüs* has to be designed in a facilitating way for the driver to collect fares. Because contact with the driver is inescapable, passengers are more likely to notice personal features of the driver, which may endanger the perception of safety.

> Participant 1–07: "When *minibüs* are mentioned, I am reminded of an unpleasant and rude outlook; and also, the look of the *minibüs* driver -which is obvious. Most of them are rude, bearded, fat, and macho. I visualize directly such an appearance; one cannot feel safe."

The driver's and the vehicle's appearance contains a two-way self-expression; the driver identifies himself[14] with his *minibüs* and tries to reflect if not re-define his the vehicle itself. The *minibüs* with all these aforementioned features is more like a mobile domestic space in which passengers subconsciously have to accept the driver's authority. Thus, the vehicle loses its neutrality as a public transportation means, which in return becomes an important obstacle for the perception of safety of the passengers.

5.2. State of Fear: Modifications in Attitudes and Behaviors

Fear of crime is extensively recognized as a barrier in public transport use (Crime Concern, 2002). There are various definitions of fear of crime. This study takes fear as a combination of conditions within the public space that passengers have no ability to control; in other words, where and when they feel vulnerable (Farrall et al., 1997; Killias & Clerici, 2000; Johnston, 2001; Crime Concern, 2002). Studies on gender and public transportation have shown that women's fear of public space limits their freedom and enjoyment of public life and restricts their ability to benefit from opportunities more than men's (Deegan, 1987; Day et al., 2003; Loukaitou-Sideris, 2005). There is little understanding on the fear men experience, in terms of its cause as well as ways to improve their perception of safety (Yavuz & Welch, 2010). However, in this study, primer findings of the focus group discussions have shown that this assertion is not valid in the case of *minibüs*; meaning fear of crime restricts many aspects of public life indifferent from gender. Men are as vulnerable as women, and because of the drivers' "subjected authority" men also feel threatened, alert and less in control riding the *minibüs*.

Within the scope of the focus group studies the center of attraction was not on distinguishing various levels of fear by Likert-scaling the questions and possible answers. Instead, the target was to comprehend the reflections of various levels of fear in behaviors as riders and non-riders. The indications of the discussions suggest that taking the *minibüs* predominantly is a requirement and not a preference. Therefore, *minibüs* riders develop their own strategies to reduce their level of vulnerability and try to turn their commuting-experience into something more controllable.

> Participant 1–10: "I continuously take the *minibüs* while commuting from school to home. My home is actually really close to the last stop, yet I usually get off on the previous station, as I do not want to be alone in the *minibüs*. I am quite scared. Actually, I have been using the *minibüs* for a few months; however, no trust relationship has developed between the drivers and me yet. I do not trust an inch."

As previous research on perception of safety shows, fear in public transportation as a sub-category of public spaces can be linked to concerns about confrontation with crime, unfamiliar environments, places with unfamiliar people, fears of getting lost or lack of knowledge about surroundings (Bixler & Floyd, 1995; Kaplan, 1987; Day et al., 2003). The strategy to overcome or mitigate the fear experienced in the *minibüs*

[14] The minibus is a masculine space, which is driven by a man, who stresses and underlines his masculinity through objects, ornaments, decoration and his behavior and outlook.

is to restrict the times and routes of travel - times to more crowded hours and "similar allies" are co-commuting and routes to familiar tracks.

> Participant 1–06: "I usually feel vulnerable when I am alone. Familiarity is important and about the question why we are scared… For instance, when I travel somewhere else than where I live. I live in 4. Levent, let's say I travel to somewhere like Beykoz, I get anxious. When I am approaching my neighborhood, I relax."

> Participant 1–08: "The triggering factor for my perception of safety is time. What time I took the *minibüs*. Once I had to be at Okmeydanı at 7, I had to leave home at 5 and I took the *minibüs*, it was horrible. When we are scared, our body reacts. My hands were sweating, my heart beats rose. Regarding time, when it is dark in the evening, and if I am alone during later hours, if there is no one I know surrounding, then this affects me too. Also, I guess knowing the track is also effective. For instance, I am going home to Pendik, I know the route, I know there is no deserted areas, and there are people around me. I feel I can make myself heard somehow even if something happens. I feel like I can manage to escape. I hope I do not experience this in my life. Once we went to Ankara with a friend, there was a disco ball. We were three people and we were all dead scared. A city, I do not have a clue of, it is totally different, disco ball was really scary. But if the route is well-known to me, such as while commuting from Kadıköy to Kartal, it does not happen. I know the environment. I think people would not let happen anything to me in public."

5.3. Maverick Routes, Self-ordained Frequency, Vagaries: Irregularity and Disorder

> Participant 1–10: "As far as I am concerned, biggest problems are that the routes are altered frequently, and that they [*minibüs*] move really slowly while waiting for customers."

The flexible and irregular nature of *minibüs* is on the one hand providing alternative to the non-flexible formal land transportation, the operation hours of which are usually restricted. İETT buses operating on the same route with *minibüs* usually start later during the day and finish earlier in the evening, leaving space for less demanded time slots to *minibüs*. The *minibüs* not tied to specific schedules aim for profitability and they have the option of non-departing the first stop/station until the *minibüs* is full. Non-flexibility also means to get stuck within the traffic during rush hours, whereas the amendable nature of *minibüs* allows to change the route and take by-passes to get ahead of the jam. In a city where the average commuting time takes 91 minutes and 92% of passengers spend more than 2 hours within public transportation (Moovit Toplu Taşıma İndeksi, 2018), benefiting from this flexibility becomes "a compulsion rather than a preference".

While the flexibility shortens the average commuting time, it brings about safety concerns. As mentioned in previous sections the *minibüs* driver is in charge of controlling, amending, and setting the course of the journey as well as all the perceptive and sensual aspects of the vehicle. As such, the driver is also in charge of the speed of the travel depending on the number of "customers". Undefined stops, vagaries about arrival/departure times, inconsistent speed limits of the drivers incur disorder and irregularity. While buses only stop at designated stations, minibuses do so anywhere randomly and frequently. Even though this makes passengers choose *minibüs* over buses, this irregularity has negative effects on passengers' perception of safety, as well as on the overall traffic of the city. Each stop/station affects passengers' boarding and alighting. In their study on "Determination Minibuses Stop Delay In İstanbul", Sarısoy et.al. (2016) states, the number of these stoppings is directly correlated with travel time, and the stop delay is affected by multiple factors such as vehicle features, crowdedness, location, stopping point, weather conditions, passenger and driver features.

In a city of 15 million, where the commuting times are long and citizens usually feel an urge to hurry, *minibüs* drivers take advantage of the vehicles' features and make as many maneuvers as possible to recuperate the time lost due to random stoppings.

Each passenger is an additional profit for the same one-way journey, and the optimum number of passengers to ride within a specific vehicle at a specific time on a specific route is to be decided by the driver. Any outside intervention in the nature of warnings or requests such as not to take any more passengers, to speed up or to slow down are not welcomed by the driver.

It is also quite uncertain whether the co-riders would take a stand by the driver's decision or the objecting passenger. Therefore, any regular *minibüs* passenger, who is encoded with these unwritten rules of *minibüs* culture, develops his/her own coping strategies.

> Participant 1–04: "For instance when I am about to get off the *minibüs*… Another passenger is going to get off at point A and I am supposed to get off at point B. If the other passengers request the driver to stop before

> me, I usually tend to get off at his/her destination. Otherwise, I know I am going to catch hell for it, for not having told earlier. I happen to get off by the forest, but not where I feel safe and secure."
>
> Participant 1–10: "I definitely cannot tell [*when the minibüs is going to come*][15]. Therefore, sometimes I arrive at the university 1–1,5 hours earlier, sometimes I just arrive on time."
>
> Participant 1–04: "I would like to add something about the time *minibüs* drivers set aside for themselves. For instance, he drives slowly first and then very fast to catch up with the time. When I was younger, I was on the *minibüs* with my cousin. The driver does not have much time; he has to drive fast. The *minibüs* was very crowded as well. The driver did not wait long enough for us to get off, and my cousin fell off the vehicle. They want to gain time, but they are not trustworthy. People in the *minibüs* reacted, yet the driver did not care a bit."

In his graduate study on *minibüs* focusing to the case of İstanbul, Kahraman (2010) found out that 69,6% of his research participants do not desire *minibüs* to have defined stops and stations as İETT buses. The focus group study participants of this research stated that they choose *minibüs* over other land based public transportation as they can get in and get off at locations on demand. On the other hand, drivers taking initiatives about where and for how long to stop can be annoying from passengers' point of view, as well as threatening under certain circumstances as can be seen on the statements of focus group participants below.

> Participant 1–08: "Speed is the monopoly of the driver. We, as passengers, have no say about it; and it is a constraint on our rights. *Minibüs* drivers decide how fast to drive, where to stop, where to take a passenger. This is a stronger statement of a private space. This affects us more than sensual features such as light, sound, and decor."
>
> … In Maltepe, when it is school break, the drivers do not take students in, for example. This means, he decides who to pick as a passenger."

Its irregular nature providing advantages in terms of commuting time and flexibility of stops, the same features stand out as problematic in terms of safety perceptions. Still, even such an irregular system requires some adjusting which is provided by *kahya*[16]s. *Kahya* is the chef or master of operation, waiting on crowded stations or intermediate stops. Their main duty is to organize a schedule and timing via collecting and distributing information from various *minibüs* drivers. For this line of work, they get paid by the *minibüs* drivers. *Kahya* gets paid for advertising the *minibüs* (shouting for the destination to summon customers), for informing drivers where traffic is heavy, how much time the driver should spend until destination, and telling when to take off, etc. They work as checkpoint watchers. If a *minibüs* driver violates and trespasses the time of another driver, *kahya* takes a fine from one to pass it on to the other.

Dealing with *minibüs* drivers and trying to set a fine tune, *kahyas* are usually vulgar with a threathening appearence. Kahraman (2010) investigated whether the research participants were aware of *kahya*'s tasks and responsibilities. A significant number of participants did not have a clue and did believe that these men actually have no mission. The same study revealed that 66% of participants were not happy with the existence of *kahyas*; and 84% of the participants agreed to the idea that *kahya* should work as a legal entity. These findings prove that an irregularity being tried to be adjusted by another is not welcomed by the passengers.

6. Primer Discussions in Lieu of Conclusion

The aim of this study is to examine the reasons behind the preference of intermediate public transportation despite the negative security perception of *minibüs* in İstanbul. One of the main arguments of focus group study participants was that the formal public transportation capacity of meeting the demands of everyday workplace-housing commuting is not sufficient and the vehicle-passenger relationship during peak hours reflects negatively on the quality of urban life in terms of safety and reliability. Yet, *minibüs* in this regard "stands not as a preference" but as a "compulsion", since the formal alternatives are slower, inflexible, and do not cover the whole city so that the stops are accessible in walking distances.

Analyzing the *minibüs* as a critical road transportation means in İstanbul's everyday urban life allows the researchers to understand the strengths of this structure – which are at the same time the weaknesses of the existing formal public transportation organization. That way it will be possible to make suggestions for both the intermediate and formal public transportation in İstanbul.

[15] Researcher's additional note for clearance of participant's statement.

[16] Referred also as "*çığırtkan*" or "*değnekçi*". *Kahya* could be translated to Turkish as butler; and *çığırtkan* as tout. *Değnekçi* is apparently a very specific word for this occupation, and there is no real translation of this word. All these different labels refer to the features of the occupation and the characteristics of the men fit for this occupation.

Focus group study discussants indicate that the formal bus system falls behind in the competition with other types of public transportation means in terms of performance, reliability and efficiency. When looking at the İETT statistics about the share of transportation means these statements become obvious. Average operating speed is very low compared to *minibüs*, because buses do not have any priorities in traffic and larger, so the maneuver capability is lower. For this reason, faster systems such as private cars and *minibüs* are preferred during daily commuting trips.

This study has shown that an important problem in terms of security perception of *minibüs* passengers is this blurred notion of public transportation within a private establishment. A "stranger" -the *minibüs* driver- controls the decisions regarding the route and frequency and the physical conditions of the interior sphere. The focus group study documented that the internal environment of this intermediate public transportation system, which has both public and private qualities is negatively evaluated in terms of security perception, whereas the spatial organization of the *minibüs* operating system constitutes a serious problem in terms of safety. This study hopes to be a benchmark for future studies on intermediate public transportation systems and urban informal cultures.

Acknowledgements

I am grateful for the assistance and support of Yağmur Çakıroğlu, Berk Akçaoğlu and Gözde Bekmezci, who helped with the design and conduction of the focus group study, and the revision of this paper. The maps and figures in this article have been prepared by Berk Akçaoğlu. I also have to thank Tasarım Atölyesi Kadıköy for opening their doors to this study and making it possible. I appreciate the participants of the focus group study to spend time and their valuable comments for this work, which made this work efficient and meaningful. Finally, I like to thank Dr. Berna Göl, who offered to proof-read the text and enriched it with her valuable comments and excitement.

REFERENCES

Akyüz, E. (2015). The Solutions to Traffic Congestion in Istanbul, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 16, pp.442–449.

Bakker, P. (1999). Large Scale Demand Responsive Transit Systems: A Local Suburban Transport Solution for the Next Millennium?, Association for European Transport. http://abstracts.aetransport.org/paper/index/id/889/confid/5, Accessed: 14 April 2017.

Bannister, J., & Fyfe, N. (2001). Introduction: Fear and the City. Urban Studies, 38, pp.807–813.

Barrett, J. (2003). Organizing in the Informal Economy: A Case Study of Minibüs Taxi Industry in South Africa, SEED Working Paper, 39, Geneva: International Labor Office.

Benjamin, J.M., Hartgen, D.T., Owens, T.W. and Hardiman, M.L. (1994). Perception and Incidence of Crime on Public Transit in Small Systems in the Southeast, Transportation Research Record, 1433, 195–200.

Beyazıt, E. (2017). İstanbul'da Ulaşım ve Sosyal Eşitsizlikler, TMMOB İstanbul Kent Sempozyumu III, 22–23 November 2013. ÖLÇÜ Journal Supplement, 56–66.

Bhatt, A., Menon, R. and Khan, A. (2015). Women's Safety in Public Transport: A Pilot Initiative in Bhopal. http://wrirosscities.org/research/publication/womens-safety- public-transport-pilot-initiative-bhopal, Accessed: 12.02.2019.

Bixler, R. D. and Floyd, M. (1995). Feared Stimuli are Expected in Specific Situations: the Use of Situationalism and Fear Expectancy in a Self-report Measurement of Fears. Journal of Clinical Psychology, 51, pp.544–547.

Blöbaum, A., & Hunecke, M. (2005). Perceived Danger in Urban Public Space: The Impacts of Physical Features and Personal Factors. Environment and Behavior, 37, pp.465–486.

Carter, M. (2005). Gender Differences in Experience with Fear of Crime in Relation to Public Transport, Research on Women's Issues in Transportation, Vol. 2, Conference Proceedings 35, p. 100. Transportation Research Board, Washington, DC.

Cengiz, A. K. (2013). Dolmuş İçi ve Dışı Nesneler ve Yazılar Aracılığıyla Kimliğin İfşası, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Antropoloji Dergisi, 25, pp.89–116.

Cervero, R. and Golub, A. (2007). Informal Transport: A Global Perspective, Transport Policy, 14, pp.445–457.

Cervero, R. (2000). Informal Transport in the Developing World. Nairobi: United Nations Commission on Human Settlements (HABITAT), Nairobi, Kenya.

Chujoh, U. (1989). Learning from Medium- and Small-sized Bus Services in Developing Countries: Is Regulation Necessary?, Transportation Research Part A: General, 23 (1), pp.19–28.

Church, A., Frost, M., and Sullivan K. (2000). Transport and Social Exclusion in London, Transport Policy, 7, 3 195–205.

Cozens, P.; Saville, G. and Hillier, D. (2005). Crime Prevention through Environmental Design: A Review and Modern Bibliography, Journal of Property Management, 23, pp.328–356.

Crime Concern. (2002). People Perceptions of Personal Security and Their Concerns about Crime on Public Transport: The Literature Review, Department for Transport, London.

Currie, G., Delbosc, A. and Mahmoud, S. (2013). Factors Influencing Young People's Perceptions of Personal Safety on Public Transport, Journal of Public Transportation, 16, 1, 1–19.

Çelikoğlu, Ö. and Çelikoğlu, H. (2012). Local Approaches to Global Systems: The Material Culture of Dolmuş in Istanbul. Network Industries Quarterly, pp.16–18.

Enoch, M.P. (2005). Demand Responsive Transport: Lessons to be Learnt from Less developed Countries, Traffic Engineering and Control, 46 (2), pp.68–71.

Day, K., Stump, K., & Carreon, D. (2003). Confrontation and Loss of Control: Masculinity and Men's Fear in Public Space. Journal of Environmental Psychology, pp.311–322.

Deegan, M.J. (1987). The Female Pedestrian: the Dramaturgy of Structural and Experiential Barriers in the Street, Man-Environment systems, 17, pp.79–86.

Dolmuş Nasıl Doğdu (1974, 9 February) Hürriyet.

Dolu, O., Uludağ, Ş., & Doğutaş, C. (2010). Suç Korkusu: Nedenleri, Sonuçları ve Güvenlik Politikaları İlişkisi. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 65, pp.57–81.

Farrall, S., Bannister, J., Ditton, J., and Gilchrist, E. (1997). Questioning the Measurement of the "Fear of Crime": Findings from a Major Methodological Study, The British Journal of Criminology, 37, 658–675.

Ferraro, K. F. (1995). Fear of Crime: Interpreting Victimization Risk. New York: State University of New York Press.

Hale, C. (1996). Fear of Crime: A Review of the Literature. International Review of Victimology, 4, 79–150.

Ingalls, G.L., Hartgen, D.T. and Owens, T.W. (1994). Public Fear of Crime and Its Role in Bus Transit Use, Transportation Research Record, 1433, 201–211.

İETT (2017) İstanbul'da Toplu Ulaşım, http://www.iett.istanbul/tr/main/pages/ istanbulda-toplu-ulasim/95 Accessed: 30 April 2018.

Johnston, L. (2001). Crime, Fear, and Civil Policing. Urban Studies, 956–976.

Kahraman, R. (2010) Kent İçi Trafiğinde Minibüs ve İstanbul Örneği. Bahçeşehir University, Institute of Technology and Science, Graduate Thesis, Istanbul.

Kalaycıoğlu, S., Türkyılmaz, S., Çelen, Ü, & Çelik. K. (2010) Temsili Bir Örneklemde Sosyo-Ekonomik Statü (SES) Ölçüm Aracı Geliştirilmesi: Ankara Kent Merkezi Örneği, Sosyoloji Araştırmaları Dergisi 13:1, 183–220.

Kalpakçı, A. (2013). Ara Toplu Taşım Sistemlerinin Şehiriçi Sistemleri İle Entegrasyonu, İzmir Örneği, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Izmir.

Kaplan, S. (1987). Aesthetics, Affect, and Cognition: Environmental Preference from an Evolutionary Perspective, Environment and Behavior, 19, 3–32.

Killias, M. and Clerici, C. (2000). Different Measures of Vulnerability in Their Relation to Different Dimensions of Fear of Crime, The British Journal of Criminology, 40, 437–450.

Koskela, H. (1997). "Bold Walk and Breakings": Women's Spatial Confidence versus Fear of Violence. Gender, Place, and Culture, 4, 301–319.

Kruger, T. and Landman, K. (2007). Crime and Public Transport: Designing a Safer Journey. Proceedings of the 26th Southern African Transport Conference (SATC 2007). Pretoria, South Africa, 112–126.

Lomme, R. (2009). Should South African Minibus Taxis be Scrapped? Formalizing Informal Urban Transport in a Developing Country", CODATU XIII. http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Should-south-african-minibüs-taxis-be-scrapped-Formalizing-informal-urban-transport-in-a-developing-country-Roland-LOMME.pdf. Accessed: 18 April 2017.

Loukaitou-Sideris, A. and Fink, C. (2009). Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings: A Survey of U.S. Transit Agencies. Urban Affairs Review, 44, 554–587.

Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and Safety in Transit Environments from the Women's Perspective, Security Journal, 27, 2, 242–256.

Loukaitou-Sideris, A. (2005). "Is It Safe to Walk Here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places", Research on Women's Issues in Transportation. Vol. 2, Conference Proceedings 35, pp. 102–112. Transportation Research Board, Washington, DC.

Loewen, L.J., Steel, G.D. and Suedfeld, P. (1993). Perceived Safety from Crime in the Urban Environment, Journal of Environmental Psychology, 13, pp. 323–331.

Moovit Toplu Taşıma İndeksi (2018, 3 August). Retrieved from https://moovitapp.com/insights/tr/Moovit_Toplu_Ta%C5%9F%C4%B1ma_Kullan%C4%B1m_%C4%B0statistikleri_T%C3%BCrkiye_Istanbul-1563

Nasar, J.L. & Fisher, B. (1993). "'Hot Spots' of Fear and Crime: a Multimethod Investigation, Journal of Environmental Psychology, 13, 187–206.

Oğuz, M. (2015). Increasing Urban Mobility of Migrant Women: Transferring Experience from Berlin to Istanbul, a Pilot Study in Kurfalı. PhD Thesis, Technische Universität Berlin-Istanbul Technical University.

Pain, R. H. (1995). Elderly Women and Violent Crime: the Least Likely Victims?, British Journal of Criminology, 35, 584–598.

Painter, K. (1992). Different Worlds: The Spatial, Temporal and Social Dimensions of Female Victimization, in D. J. Evans, N. R. Fyfe & D.T. Herbert (eds.) Crime, Policing and Place, 164–195. London: Routledge.

Rimmer, P.J. (1980). Paratransit: A Commentary, Environment and Planning A, 12, 937–944.

Rosenbloom, S. (2006). Understanding Women's and Men's Travel Patterns: The Research Challenge, Research on Women's Issues in Transportation, 1, Conference Overview and Plenary Papers, TRB Conference Proceedings, 35, 7–28.

Sanli, H. (1981).Dolmuş-minibüs System in Istanbul: A Case Study in Low-cost Public Transport. Istanbul: ITÜ Mimarlik Fakültesi.

Sarısoy, G., Polat, A., Çağlar, Z.Ç., & Öğüt, K.S. (2016). Determination Minibüs Stop Delay in Istanbul, Sigma Journal of Engineering and Natural Sciences, 7, 1, 97–105.

Smith, W. R., & Torstensson, M. (1997). Gender Differences in Risk Perception and Neutralizing Fear of Crime: Toward Resolving the Paradoxes. British Journal of Criminology, 607–633.

Sutton, R. M., & Farrall, S. (2005). Gender, Socially Desirable Responding and the Fear of Crime. The British Journal of Criminology, 212–224.

Tandoğan, O., & İlhan, B. Ş. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. Procedia Engineering, 2011–2018.

Tekeli, İ. & Okyay, T. (1980). Dolmuşun Öyküsü. Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği: Ankara.

Toker Özkurt, A. H. (2012). Evolution of Paratransit System and Its Implementation in Turkey: Potential Design and Technology Impact on Ameliorating the Dolmuş-Minibüs. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.

Tulloch, M. (2000). The Meaning of Age Differences in the Fear of Crime: Combining Quantitative and Qualitative Approaches. The British Journal of Criminology, 451–467.

Türkiye Sosyo-Ekonomik Statü Endeksi Projesi (2018, August 18) Retrieved from: http://turkeyses.net/

Warr, M. (1984). Fear of Victimization: Why are Women and the Elderly More Afraid?, Social Science Quarterly, 65, pp. 681–702.

Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. Urban Studies, 249–2515.

Planlama 2020;30(1):118–135 | doi: 10.14744/planlama.2019.50479

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Eğlence ve Yeme-İçme İşletmelerinin Turizm Faaliyetlerine Yönelik Görüş ve Algılamalarının Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma: Boğaziçi Alanı Örneği

An Investigation to Determine Opinions and Perceptions of Entertainment and Food & Beverage Businesses towards Tourism Activities: The Case of Bosphorus, İstanbul

Aslı Altanlar,[1] Zeynep Enlil[2]

[1]Amasya Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Amasya
[2]Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

ÖZ

Bu çalışma, turizm odaklı bir gelişim senaryosunda turizmden herhangi bir fayda sağlayamayacak kadar karar verme sürecinden soyutlanabilen yerel işletmelerin turizm gelişmesine yönelik tavır ve tutumlarını görünür kılmayı hedeflemektedir. Bu amaçla İstanbul'un önemli doğal ve kültürel kaynaklarından biri olan Boğaziçi Bölgesi'ndeki eğlence, yiyecek ve içecek hizmeti veren yerel işletmelere anket uygulanmıştır. Araştırmanın evrenini Boğaziçi Bölgesi'nde soyut ve somut kültürel mirası ve doğal mirası ile ön plana çıkan 26 mahalledeki işletmeler oluşturmuştur. İşletmelerin turizm müdahalelerine karşı davranış ve tutumlarını ölçebilmek için elde edilen veriler Temel Bileşenler Analizini (TBA), "Ağırlıklandırılmış Doğrusal Kombinasyon Yöntemi (WCL)" kullanılarak analiz edilmiştir. Bu analizler sonucu, yerel işletmelerin turizm odaklı davranış ve tutumlarını belirleyen yedi adet faktör belirlenmiştir. Bu faktörler "turizm odaklı stratejiler", "turizmin algılanan olumlu etkileri", "rekabetçi çevre koşulları", "sosyo- ekonomik çevre koşulları", "yere bağlılık", "sosyo kültürel çevre koşulları", turizmin algılanan olumsuz etkileri" olarak adlandırılmıştır. Yerel işletmelerin turizme karşı davranış ve tutumlarını belirleyen en önemli faktörün "turizm odaklı stratejiler" olduğu görülmüştür. Sonuç olarak yerli ve yabancı girişimcileri kente çekmek üzere yapılan müdahalelerin mahalledeki sosyo-ekonomik ve fiziki dokusunda bir değişim meydana getireceği ve bu değişimin mahallenin özgün kimliğinin de değişmesine ve hatta hem mahalle sakinlerinin hem de yerel işletmelerin giderek yerlerinden edilmelerine neden olan bir soylulaşma sürecini tetikleyeceği unutulmamalıdır. Bu ise kent hakkı ve yerel kimlikle ilgili pek çok problemi de beraberinde getirecektir. Bu çalışma, sürdürülebilir ve adaletli bir kentsel gelişme için yerel halkı ve yere özgü değerleri gözeten kamu politikalarına ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır.

Anahtar sözcükler: Boğaziçi bölgesi; turizmin etkileri; turizm odaklı müdahaleler; yerel işletmeler.

ABSTRACT

This study, therefore, aims at revealing reactions and attitudes towards tourism, of local enterprises, which are excluded from the decision-making process to the extent that they can get no benefits in a tourism-oriented development scenario. To that end, a questionnaire conducted on local food-beverage and accommodation enterprises at Bosporus Site, which is a significant natural and cultural asset of Istanbul. Population of the research consist enterprises at 26 neighborhoods, which stand out with their cultural and natural heritage. In order to measure reactions and attitudes of enterprises to tourism interventions, obtained data was analyzed through "Principal Components Analysis (PCA)", "The Weighted Linear Combination Method (WCL)". Seven factors as determinants of local enterprises' reactions and attitudes towards tourism were concluded from the analysis. Those factors were respectively named "tourism- oriented interventions," "positive influences of tourism", "competitive environmental conditions", "socio -economic environment perception", place attachment", "socio-cultural environment perception," and "negative influences of tourism." It was found that "tourism- oriented interventions" is the factor most determining local enterprises' reactions and attitudes towards tourism. To conclude, it should be remembered that interventions made in order to attract local and foreign entrepreneurs to the city will change the socio-economic and physical texture of the neighborhood, and such a change, in turn will trigger a gentrification process which will also change authenticity of the neighborhood and will even pave the way for the gradual displacement of both inhabitants and local enterprises. That will bring along many problems regarding the right to the city and local identity. This study shows that public policies safeguarding local people and indigenous values are required for a sustainable and fair city development.

Keywords: Bosporus bite; influences of tourism; tourism oriented interventions; local enterprises.

Geliş tarihi: 17.09.2018 Kabul tarihi: 20.10.2019
Online yayımlanma tarihi: 14.02.2020
İletişim: Aslı Altanlar.
e-posta: asli.altanlar@gmail.com

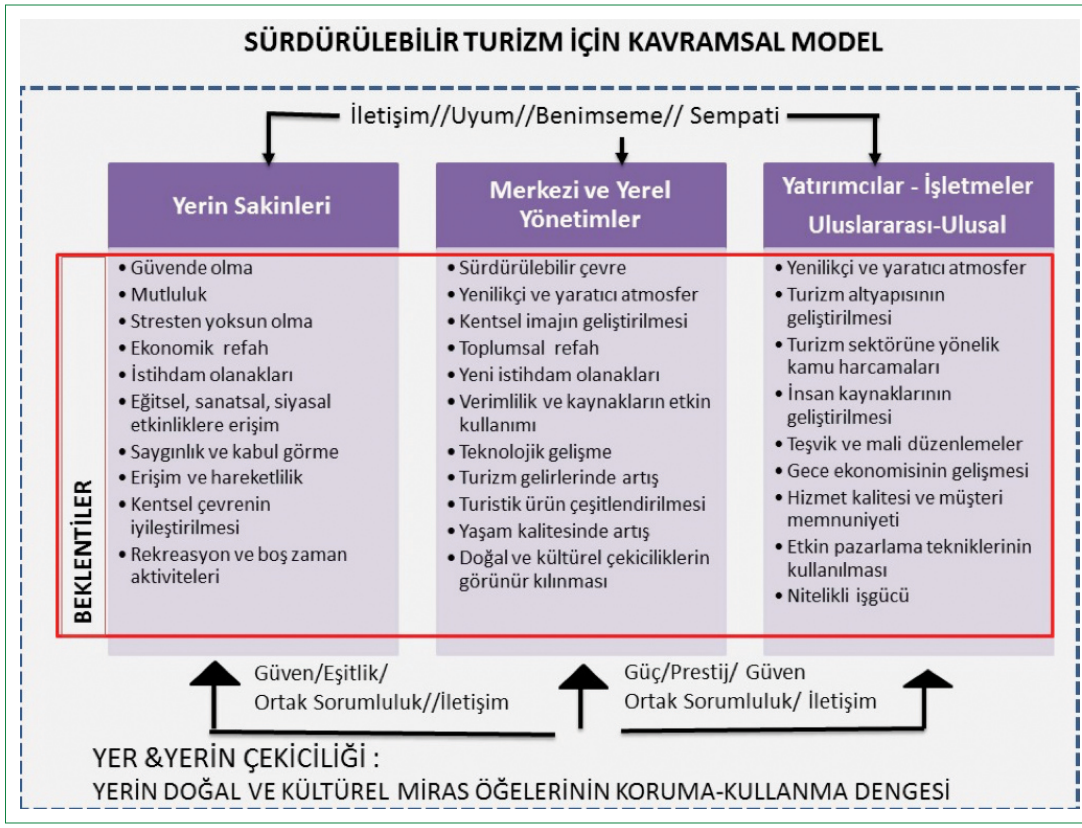
TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1. Giriş

Kentsel endüstrinin zayıflamasıyla birlikte, sanayinin kent merkezinden desantralizasyonun bir sonucu olarak, kentlerde gelir dağılımlarına, fırsatlara ve yaşam biçimlerine göre kutuplaşmalar ortaya çıkmıştır. Kentte meydana gelen bu değişim, hizmetler sektörüne dayalı ekonomik büyümeyi de teşvik etmiştir. Ancak 1990'lı yıllara kadar hizmetler sektöründe bir büyüme söz konusu olmasına rağmen, hizmet sektöründeki istihdam olanakları, üretim sektöründeki kaybı karşılayamamıştır (Hall, 1998). Bu süreçte yerel yönetimler şehir merkezlerinin üretimde bir daha asla egemen olamayacağını düşünmeye başlamış ve 1980'li yıllardan itibaren içinde bulundukları bu durumdan çıkabilmek için yapabilecekleri en iyi şeyin, keskinleşen rekabet ortamında serbest hale gelen yatırım ve sermaye akışını kendilerine çekebilmek olduğunu düşünmeye başlamışlardır. Yerel idarelerin bu yaklaşımı aslında neoliberal bir ideolojinin ve rekabetçi ve girişimci bir kent modelinin onaylanması ile paraleldir (Bolzoni, 2014, s. 13). Bu amaçla yerel yönetimler, turistlere alıştığı yaşam biçimi ve konfordan uzaklaşmadan, yeni mekanlar ve insanlar görüp 'seyretme' fırsatı sağlamak amacıyla şehirlerin tarihsel geçmişini pazarlamaya yönelik yaklaşımları benimsemişlerdir (Öncü, 2005, s. 86; Huning & Novy, 2006, s. 10). Mommaas (2004), bu durumu "şehirlerin, tarihi yapıların simgesel ve ekonomik potansiyellerinin kullanılması yönünde bir politikaya yönlendiğini" ifade ederek açıklamaktadır.

Bir bölge yada semtte turizmi geliştirmek için ilk akla gelen stratejilerden biri, canlı bir gece ekonomisinin varlığını sağlamaya çalışmaktır (Bolzoni, 2013; Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007; Hall, 1998). Bu nedenle, dinlence ve eğlence işletmelerinin açılması yerel makamlar tarafından teşvik edilmese de memnuniyetle karşılanabilmekte, ya da yan etkileri göz önünde bulundurulmamaktadır. Hatta zaman zaman yerel yönetimler kentin gece hayatını canlandıran eğlence mekanlarının artması için çeşitli müdahalelerde bulunabilmektedir (Bolzoni, 2014; Bolzoni, 2013; Grodach & Loukaitou-Sideris, 2007; Hall, 1998). Ancak, gece ekonomisinin geliştirilmesi ile birlikte, mahallede iki tür girişimci söz konusu olmaktadır. Bunlardan ilki mahallenin sosyal ve kültürel gelişiminin bir parçası haline gelmiş ve bulundukları bölgeye karşı aidiyet hisseden küçük ve orta ölçekli işletmeler, ikincisi de ağırlıklı olarak değişen bir mahallede iyi bir yatırım yapmak için fırsat kollayan ve eğlence ekonomisinin uzmanları haline gelmiş olan ulusal ve uluslararası girişimcilerdir (Bolzoni, 2013, s. 19). İkinci tür girişimcilerin kentsel alana müdahaleleri ile kafe, restoran ve kulüpler gibi mekanlar gelir seviyesi yüksek olan kent sakinleri ile ziyaretçilerin tüketim alışkanlıklarının kurumsallaşması için bir araç haline gelebilmektedir (Bolzoni, 2013, s. 4). Bu durum çok uluslu şirketlerin, turizm hizmetleri sunan küçük ve orta ölçekli işletmeleri sömürmesine de yol açabilmektedir. Bu şekilde küçük ölçekli girişimciler zamanla piyasadan uzaklaştırılmakta ya da çekilmek zorunda bırakılmaktadır (Doğan, 2004, s. 146). Değişimin bu yöndeki olumsuz etkileri ile birlikte yere(le) özgü değerler ve alışkanlıkların yerini bu yeni uygulamalar ve kullanımlar almaya başlamaktadır. Bunun bir sonucu olarak meydana gelen kentsel değişimde bazı taraflar fayda sağlarken diğerlerinin dışlanması söz konusu olabilmektedir (Bolzoni, 2013, s. 4; Huning & Novy, 2006, s. 15). Çünkü bu tür yaklaşımlarda politikalar ve müdahaleler, kent kullanıcıları, turistler ve geçici sakinlere odaklanma eğilimindedir; bu arada diğer nüfus segmentleri göz ardı edebilmektedir (Bolzoni M., 2014, s. 11). Bunun sonucu olarak dışlanan taraf ise genellikle mahalle sakinleri ve yere(le) özgü küçük ve orta ölçekli işletmeler olmaktadır (Wilson & Keil, 2008; Peck, 2005). Aslında, mahallelerin ve kentsel alanların dinlence ve tüketim yerleri olarak ortaya çıkması, genellikle ticari ve konutsal soylulaştırma, yer değiştirme sürecini ve kamusal kaynakların meşru tahsisi ve kamusal alan kullanımı ilgili pek çok problemi de beraberinde getirebilmekte ve paydaşlar arasında gerginlik ve çatışmalara neden olabilmektedir (Bolzoni, 2014, s. 11). Bu tür olumsuzlukların önüne geçilmesi ve turizmden sağlanan faydanın tüm paydaşlar açısından hissedilebilir hale getirilmesi için turizm odaklı stratejiler belirlenmeden önce bölgede yaşayan halkın ve faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli işletmecilerin turizm ile ilgili bilgi, beceri ve temaslarının tespit edilmesi ve eğer var ise turizm gelişmesine karşı olumsuz algı ve tutumlarının nedenlerinin araştırılması ve fikirlerinin mutlaka alınması gerekmektedir. Ancak bu şekilde turizmin geliştirilmesi adına yapılan müdahalelerin sürdürülebilir olmasından bahsedilebilir. Başka bir ifadeyle turistlerin olduğu kadar ağırlayan bölgenin güncel ihtiyaçlarını yerine getiren, temel ekolojik süreçleri ve kültürel bütünlüğü dikkate alan, ekonomik sürekliliği, toplumsal ve yerel refahı iyileştirmeyi ve sosyal eşitliği sağlamayı hedefleyen, çevresel ihtiyaçlar ile birlikte tüm kaynakların korunması ve yönetimini bütünleştiren bir turizm anlayışı benimsenmelidir. Bu hedefler doğrultusunda turizm türü, büyüklüğü ve gelişimi ile ilgili politikalar belirlemeden önce bölge için önerilen turizm stratejisinin ne kadar doğru olduğu, hedeflere ne kadar yaklaştığı, hedeflere ulaşmadaki engellerin tanımlanması ve gidirilmesi için ne gibi çalışmalar yapılması gerektiği, turistik gelişmenin etkilerinin neler olacağı konusunda ayrıntılı bilgi edinilmesi gerekmektedir. Bu bilginin edinilebilmesi için öncelikle turizm planlamasında turistik tüketime ayrılan alanların belirlenmesinde aktif olarak rol alan tarafların incelenmesi gerekmektedir. Bu taraflar yerin sakinleri, girişimciler ve merkezi ve yerel yönetimlerdir. Bir yerde gerçekleşen turizm faaliyetleri sadece o yerin sakinlerini etkilememekte aynı zamanda bu özel alanı kullananları, turistleri ve çalışanları da etkilemektedir. Ancak turistler ve o bölgede çalışanlar problemin tanımlanmasında ya da fikir birliğinin sağlanmasında aktif olarak rol almamaktadırlar (Bolzoni, 2013, s. 17). Bu nedenle turizm planlamasında öncelikle yerin sakinleri, girişimciler ve merkezi ve yerel yönetimlerin eğilim ve beklentilerine odaklanılmalıdır. Bu bakış açısıyla, bir alanın



Şekil 1. Sürdürülebilir turizm planlaması için kavramsal bir model.

turizm amaçlı planlanmasında beş temel aşamadan söz etmek mümkündür. Birinci aşamada turizmde aktif olarak yer alması gereken tüm kişi ve kurum ve kuruluşların analizinin yapılması gerekmektedir. İkinci aşamada planlama alanının turizm gelişmesi açısından temel sorun ve olanakları tespit edilmelidir. Üçüncü aşamada planlamaya geçmeden önce tespit edilen sorunlar önem sırasına göre sıralanmalıdır. Dördüncü aşamada ise seçenekler tartışılmalı ve çözümler tanımlanmalıdır. Son aşamada ise planlama stratejisi ortaya konulmalıdır (Kuntay, 2004, s. 48–49). Anlaşıldığı üzere sürdürülebilir turizm planlamasını planın yapılacağı yer ve o yerin dinamiklerini oluşturan karar vericiler, girişimciler ve yerin sakinlerinden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Çünkü turizmle etkileşim içinde olan paydaşların yer ve birbirleri ile olan ilişkilerinin ve zamana bağlı olarak çıkması olası değişmelerin çözümlenmesi planlamanın en öncelikli amaçları arasında yer almaktadır (Şekil 1). Bu nedenle turizm planlamasında turizmin; yer, yerin sakinleri, yerel idareciler ve girişimcilerin hangi özelliklerinden etkilendiğini ve bu özellikleri arasındaki ilişkileri tanımlayan çok boyutlu bir araştırma yöntemine ihtiyaç duyulmaktadır.

Buraya kadar aktarılan meselelerden anlaşıldığı üzere bu çalışma, turizm planlamasında turistik tüketime ayrılan alanların belirlenmesinde aktif olarak rol alması gereken eğlence ve yeme-içme işletmelerinin turizm gelişmesine dair algı ve tutumlarına odaklanmaktadır. Bu nedenle, öncelikle Boğaziçi öngörünüm alanındaki mahallelerde yer alan eğlence, yeme içme ve dinlence işletmelerinin turizmin gelişmesinden nasıl etkilendiklerini ve turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörlerin neler olduğu ve bu faktörlerin turizm gelişmesine karşı bakış açılarını ne düzeyde etkilediği sorularına yanıt aranmaktadır. İkinci olarak söz konusu etkiler konusunda eğlence ve yeme içme işletmelerinin ikilemleri ve endişelerinin neler olduğu keşfedilmeye çalışılmaktadır.

2. Materyal ve Yöntem

2.1. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Ritchie ve Crouch (2000, s. 2)'a göre bir destinasyonun seçimini ve turist ziyaretini etkileyen en önemli etmenler o yerin fiziksel, beşeri, tarihi, kültürel, bilgi ve sermaye kaynakları ile turizm alt ve üst yapısını oluşturan kaynaklardır. Bu kaynakların uzun dönemde etkili ve verimli kullanımı da turizmin sürdürülebilirliğini sağlamaktadır. Turizm kaynaklarını, bir şehri ziyaret etmeye karar verme aşamasındaki önem derecelerine göre temel kaynaklar, ikincil kaynaklar ve ek kaynaklar olmak üzere üç sınıfa ayırmak mümkündür (Tablo 1). İkincil kaynakların birincil kaynaklara oranla turistleri turistik bir bölgeye doğru harekete geçirme etkileri daha azdır. Ancak bu kaynaklar kentin kullanıcıları ve bölge sakinlerinin gündelik yaşamlarını devam ettirmesi ve yaşayanların fiziksel, sosyal ve

Tablo 1. Turizmin kaynakları

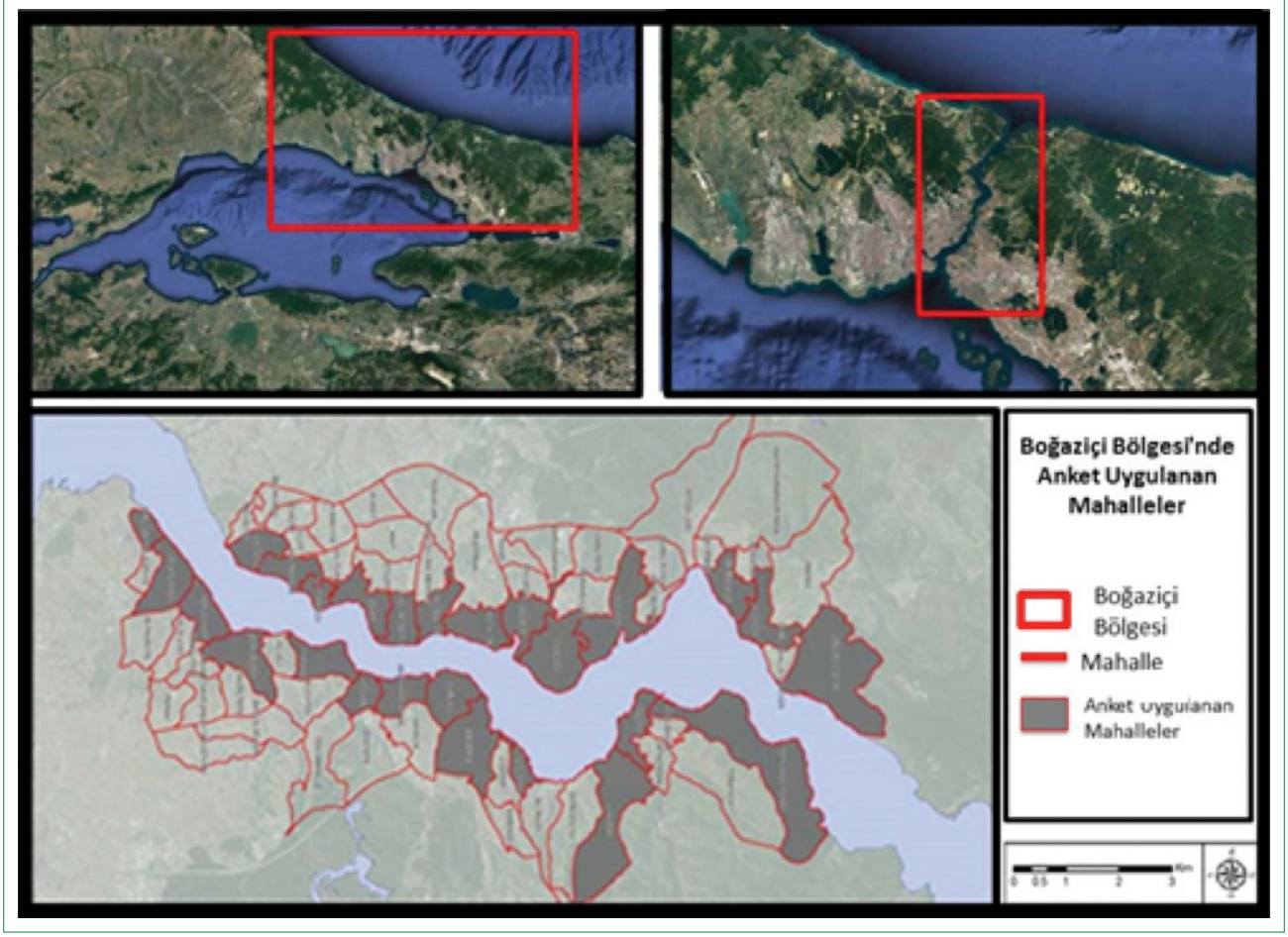
Temel kaynaklar	
Doğal kaynaklar	Kültürel tesisler
Bozulmamış doğal alanlar	Müzeler ve Sanat Galerileri
Milli parklar (milli parklar, tabiat anıtları -tabiat parkları gibi)	Tiyatrolar ve Sinemalar
Doğal sit alanları (II-III derecede doğal sit alanları)	Konser Salonları
Fiziksel karakteristikler	Kongre Merkezleri
Arkeolojik ve kentsel sit alanları	Diğer ziyaretçi çekicilikleri
Geleneksel mimari	Spor tesisleri
Tarihi sokak düzeni	Kapalı ve açık
Eski uygarlık abideleri ve heykeller	Rekreasyon (eğlence–dinlence) işletmeleri
Dini yapılar	Gece kulüpleri
Su yapıları	Gazinolar ve bingo kulüpleri
İlginç yapılar	Disko ve dans barlar
Parklar ve yeşil alanlar	Özel etkinlikler
Sosyo-kültürel değerler	Festivaller
Mekanların canlılığı	
Dil (tercümansız konuşabilme olanakları ve arkadaşlık)	
Yerel gelenek ve kostümler	
Kültürel miras	
Hoşgörü ve misafirperverlik	
Güvenlik	
İkincil kaynaklar	**Ek kaynaklar**
Konaklama çeşitleri	Erişilebilirlik
Mutfak kültürü	Ulaşım ve teknik altyapı
Yiyecek-içecek tesisleri	Kentsel peyzaj, rekreasyon ve yeşil açık alanlar
Ticaret, alış-veriş olanakları	Turist danışma (haritalar, işaretler, rehberler)
Geleneksel pazarlar (kapalı çarşı gibi)	
Müzayede salonları	

Christoppher, 2002; Kuntay O., 2004, s. 86; Özer, 2010, s. 17; Dwyer & Kim, 2003, s. 400–405 uyarlanarak.

kültürel çevreleri ile kurdukları bağı güçlendirmesi nedeniyle turizm planlaması açısından önemlidir. İkincil kaynaklar ve ek kaynakların kalitesi aynı zamanda yaşayanların ve kentin kullanıcılarının yaşam kalitesini de belirlemektedir (Bahar, 2004, s. 45–49; Dwyer & Kim, 2003, s. 400–405). Bu nedenle bu çalışmada aynı zamanda yaşayanların ve kentin kullanıcılarının boş zaman aktivitelerini gerçekleştirmelerine olanak tanıyan eğlence-dinlence işletmeleri ile yeme-içme işletmeleri üzerine odaklanılmaktadır. Bu odak çerçevesinde öncelikle turizm sektöründe hizmet veren eğlence ve yiyecek içecek işletmelerinin Boğaziçi Bölgesi'ndeki sosyal, kültürel, fiziksel, ekonomik çevre faktörleri ve yasal ve hukuki düzenlemeler ile ilgili koşulları nasıl değerlendirdiklerini anlayabilmek amaçlanmaktadır. İkinci olarak işletmelerin turizm gelişmesine karşı algı ve tutumlarını belirleyen faktörler ortaya konulmaktadır. Üçüncü olarak işletmelerin turizm gelişmesine karşı algı ve tutumlarının mekansal olarak nasıl farklılaştığı ortaya konulmaktadır. Son olarak elde edilen veriler çerçevesinde sorunlar ve çözüm önerileri ortaya konulmaktadır.

2.2. Materyal ve Yöntem

Çalışma alanı olarak İstanbul Boğaziçi Bölgesi seçilmiştir. Boğaziçi Bölgesi, kentin tarihi kültürel kimliğini yansıtan ve tarihsel geçmişten gelerek günümüze ulaşan kentsel mekanlar, yapılar ve tarihi kent imajını yansıtan peyzaj değerleri ve tabiat varlıkları ile İstanbul'a sahip olduğu kimliğini kazandıran en önemli bileşenlerden biridir (ÇDP, 2009, s. 603). Bu özellikleri ile Boğaziçi Bölgesi'nin 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda kültür, turizm ve rekreasyon kullanımları açısından potansiyel arz ettiği vurgulandığı görülmektedir (ÇDP, 2009, s. 576). Ancak bilindiği üzere bir bölgede turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi ve turizm gelişiminin devam edebilmesi birçok faktöre bağlıdır. Turizm sektöründe yaşanan tüm gelişmeler turizmin söz konusu olduğu çevrede olumlu yada olumsuz yönde doğrudan karşılığını bulmaktadır. Bu nedenle sürdürülebilir turizm gelişmesini, sosyo-kültürel ve siyasi çevrenin fiziki mekana yansımasını da ifade eden yer ve o yerle sürekli etkileşim halinde olan yerin sakinleri ve girişimcilerden bağım-



Şekil 2. Çalışma alanının konumu.

sız düşünmek mümkün değildir. Turizm gelişmesinin bu çok boyutlu yapısı gereği, turizm gelişmesinden doğrudan ve dolaylı olarak etkilenecek ve bu süreci etkileyebilecek olan paydaşların turizme karşı bakış açısı, turizm gelişmesini nasıl algıladığı, turizm gelişmesinden beklentisinin neler olduğu ve bu bağlamda turizm gelişmesinin yer(el) açısından ne tür fırsatlar ve tehditler içerdiğinin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde farklı temsil ve uzmanlık alanlarındaki kentlilerin ihtiyaç ve önerilerini keşfederek kentin turizm gelişmesi açısından dimamiklerinin olumlu ve olumsuz yönlerini objektif bir şekilde ortaya koymak mümkün olabilir. Bu nedenle bu çalışma Boğaziçi Bölgesi'ndeki turizm gelişmesinden doğrudan ve dolaylı olarak etkilenecek ve bu süreci etkileyebilecek olan eğlence-dinlence, yeme içme işletmelerinin bu tür bir gelişmeyi nasıl değerlendirdiklerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Ancak, çalışmanın zaman ve maliyet açısından kısıtlılıkları nedeniyle anket çalışması Boğaziçi Bölgesi'nin tamamında gerçekleştirilememiştir. Anketler sivil mimari örnekleri, arkeolojik buluntuları ve kıyı yerleşmeleri gibi özellikleri ile turizm odaklı gelişme açısından Boğaziçi Bölgesi'nde ön plana çıkan 26 adet mahalledeki eğlence-dinlence ve yiyecek ve içecek işletmelerine "sistematik örnekleme tekniği" ile uygulanmıştır (Şekil 2). Çalışma alanında faaliyet gösteren işletmelerin sayısı Üsküdar, Beykoz, Sarıyer ve Beşiktaş ilçe belediyelerinin 'Ruhsat ve Denetim Müdürlükleri'nden alınan 2014 yılı verilerine göre belirlenmiştir (Üsküdar Belediyesi, 2014; Beşiktaş Belediyesi, 2014; Sarıyer Belediyesi, 2014; Beykoz Belediyesi, 2014). 2014 yılı verilerine göre belirlenen eğlence, yeme içme işletmeleri 604 adet olup, %95 güven aralığı ve 0,05 anlamlılık düzeyinde örneklem hacmi 236 olarak tespit edilmiştir (Tablo 2).

2.2.1. Niceliksel ve Niteliksel Faktörlerin Ölçülmesi

Literatürde turizm gelişmesini belirleyen niceliksel faktörler; insan sermayesi ve eğitim (yerel halk, turizm çalışanları ve turistler), bilişim teknolojileri ve teknolojik gelişme, turizmin arz koşulları (doğal, sosyal ve kültürel varlıklar, altyapı ve ulaşım gibi faktörler), maliyet, yatırım, teşvik ve mali düzenlemeler (Bahar, 2004, s. 67–72; Dwyer & Kim, 2003, s. 5; Yoon Y., 2002, s. 31–35), niteliksel faktörler ise; turizmin talep koşulları (politik-yasal, psikolojik gibi faktörler), hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyeti, verimlilik ve kaynakların etkin kullanımı, turistik ürün çeşitlendirmesi, imaj ve yenilik ve devlet ve bürokrasi olarak özetlenmektedir (Yoon Y., 2002, s.

Tablo 2. Boğaziçi bölgesindeki eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin örneklem büyüklüğünün mahallelere göre dağılımı

Mahalle adı	Yerel işletmeler		Mahalle adı	Yerel işletmeler	
	Yiyecek içecek işletmeleri	Örnek dağılımı		Yiyecek içecek işletmeleri	Örnek dağılımı
Arnavutköy	27	11	Göksu	5	2
Kuruçeşme	22	9	Anadolu Hisarı	13	5
Ortaköy	25	10	Anadolu Kavağı	20	8
Bebek	21	8	Yalıköy	6	2
Tarabya	28	11	Paşabahçe	19	7
Baltalimanı	3	1	Çubuklu	20	10
Emirgan	20	8	Beykoz Merkez	7	3
Rumeli Hisarı	64	25	Kanlıca	12	5
Rumeli Kavağı	17	7	Beylerbeyi	28	10
Yeniköy	42	16	Sultantepe	22	9
Büyükdere	22	9	Kuzguncuk	27	10
Merkez	41	16	Çengelköy	37	13
İstinye	44	17	Kandilli	12	4
Avrupa yakası toplam	376	148	Anadolu yakası toplam	228	88

31–35; Andereck & Nyaupane, 2011, s. 253). Bu nedenle bu çalışmanın niceliksel boyutu iki temel başlıkta ele alınmıştır. Turizmin arz koşulları (türü, faaliyet süresi, hukuki bakımdan belge türü, müşteri kapasitesi, mülkiyet durumu vb.) ve insan sermayesi (istihdam edilen personelin sayısı, eğitim durumu ve yabancı dil bilen personel sayısı).

Çalışmanın niteliksel boyutu ise turizm gelişiminin işletmeler tarafından nasıl algılandığı, işletmelerin çevresel koşulları nasıl değerlendirdiklerini ve bu koşullara dair memnuniyetlerini ortaya koymaktadır.

Turizm işletmelerinin turizm gelişmesi açısından yere özgü özellikleri nasıl değerlendirdiğini ortaya koymak amacıyla sorulan sorulara verilen cevapları skor cinsinden ifade edebilmek için Raphael ve diğerlerinin (1998, s. 5) ortaya koydukları "Yaşam kalitesi skoru = [(Önem düzeyi /3) x (Memnuniyet düzeyi – 3)]" formülünden yararlanılmıştır. Bu amaçla işletmelerin yere dair çevresel faktörleri nasıl algıladığını belirleyen sübjektif verileri skor cinsinden ifade edebilmek için; "Yerin algılanan kalitesi (YK)=[(Önem düzeyi /3) x (Yeterlilik düzeyi–3)]" formülü kullanılmıştır. Hazırlanan anket formunda öncelikle turizm destinasyonunun gelişimini etkileyen ekonomik, fiziksel, tarihi ve kültürel çevre özelliklerine dair verilen her bir ifadelerin işletmeler için ne kadar önemli olduğu sorgulanmış, ikinci olarak işletmelerin söz konusu ifadeleri bulunduğu mahalle açısından değerlendirdiklerindeki memnuniyet düzeyleri sorgulanmıştır. Bu şekilde turizm işletmeleri açısından yerin algılanan kalitesi için -3.33 ve +3.33 arasında değişen skor değerleri elde edilmiştir (Tablo 3) (Raphael, ve diğerleri, 1998, s. 5; Andereck & Nyaupane, 2011, s. 252).

Devlet ve bürokratik işlemler, turizm gelişmesini olumlu ya da olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu nedenle anketin ikinci bölümünde işletmelerin, merkezi ve yerel yönetimlerin turizm gelişmesini etkileyecek hukuki yaptırım ve yasal düzenlemeler ile teşvikler, destekler ve pazarlama stratejileri konusunda ortaya koyduğu stratejileri nasıl değerlendirdiklerini ortaya koymak amacıyla verilen 18 ifadeyi önem ve memnuniyetleri açısından değerlendirmeleri istenmiştir. İşletmelerin turizm odaklı stratejiler (TS) ile ilgili yargılara verdikleri cevapları skor cinsinden ifade edebilmek için kullanılan "TS=[(Önem düzeyi /3) x (Yeterlilik düzeyi–3)]" formülü ile her bir ifade için -3.33 ve +3.33 arasında değişen skor değerleri elde edilmiştir (Tablo 3).

Çalışmada bireylerin bir yere verdiği değerin ölçüsünü, bireyler ve yaşadıkları çevreler arasındaki güçlü çağrışımı, bireyin bir yere ilişkin fonksiyonel hisleri ile duygusal ya da sembolik çağrışımlarını ifade etmesi nedeniyle yere bağlılık boyutuna da yer verilmiştir. Çünkü bir yere kişinin kendi özlemleri ve deneyimleri ile bağlanması da o yerden alınacak memnuniyet seviyesini belirlemektedir (Yılmaz Çakmak, 2013, s. 55). Bu nedenle anketin üçüncü bölümünde işletmelerin yere dair sembolik çağrışımlarını ve yere dair genel memnuniyetlerini belirleyebilmek amacıyla 5 adet ifade verilmiş ve bu ifadeleri 5'li likert ölçeğine (1=kesinlikle katılmıyorum'dan 5= kesinlikle katılıyorum'a doğru) göre cevaplamaları istenmiştir.

Anketin dördüncü bölümünde ise işletmelerin turizm gelişmesi ile ilgili genel yargılarını ortaya koyabilmek için 18 adet ifade verilmiş ve verilen ifadeleri 5'li likert ölçeğine göre yanıtlamaları istenmiştir. Her iki boyutu oluşturan yargılara verilen cevapları skor cinsinden ifade edebilmek için ise; ilk olarak, olumlu yargı içeren her bir değişkene verilen cevaplar

Tablo 3. Yerin turizm açısından algılanan kalitesi ve turizm odaklı kararları algılama boyutlarının yaşam kalitesi skorundan faydalanarak ölçülmesi

Boyut	Önem düzeyi[a]	5'li Likert Ölçeği																								
		5					4					3					2					1				
Yerin turizm açısından algılanan kalitesi	Memnuniyet düzeyi[b]	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
Turizm odaklı stratejileri algılama	Yerin kalitesi skoru[c]	3,33	1,67	0	-1,67	-3,33	2,67	1,33	0	-1,33	-2,67	2	1	0	-1	-2	1,33	0,67	0	-0,67	-1,33	0,67	0,33	0	-0,33	-0,67

a: 1=Hiç önemli değil, 5=Çok önemli; b: 1=Hiç memnun değil, 5=Çok memnun; c: Raphael ve ark. (1998). Raphael, ve diğerleri, 2010, s. 5.

(5'li likert ölçeği; 1=kesinlikle katılmıyorum'dan 5= kesinlikle katılıyorum'a doğru) için 1'in -3'e, 2'nin -2'ye, 3'ün 1'e, 4'ün 2'ye ve 5'in 3'e eşit olacağı şekilde yeniden kodlandırılmıştır. Olumsuz ifadelere verilen cevaplar ise 1'in +3, 2'nin +2'ye 3'ün 1'e 4'ün -2'ye, 5'in -3'e eşit olacağı şekilde yeniden kodlanarak skor cinsinden ifade edilmiştir (Tablo 4) (Andereck & Nyaupane, 2011, s. 252).

Tüm yargılara verilen cevaplar skor cinsinden ifade edildikten sonra örneklem büyüklüğünün faktörleşmeye uygunluğunu test etmek amacıyla Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) testi uygulanmıştır (Çokluk, Şekercioğlu, & Büyüköztürk, 2010, s. 207). Örneklem sayısının sağlıklı bir değerlendirme yapmak için yeterli olduğu sonucuna varılmasından sonra ölçeğin boyutlarının belirlenmesi amacıyla temel bileşenler analizi (PCA) yapılmıştır. PCA işleminde varimax dönüştürme yöntemi kullanılmıştır. PCA işlemi değişkenler faktör yük değerleri faktör yükü ≥0,400 ve F2-F1=0,100 olarak kabul edilmiştir. Son olarak işletmelerin turizm gelişmesine verdikleri desteğin mekansal dağılımını ortaya koyabilmek için "Çok Ölçütlü Değerlendirme Yöntemi (WCL)" uygulanmıştır (Şekil 3).

3. Bulgular

3.1. Boğaziçi Alanı'ndaki Eğlence, Yiyecek İçecek İşletmelerinin Betimlemesi

Turizm altyapısını oluşturan eğlence, yeme-içme işletmelerinin turizm açısından önemli olan niceliksel özelliklerini ortaya koyabilmek için anket formunda işletme türü, hukuki yapısı, müşteri kapasitesi, bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanımı, personel sayısı ve personelin eğitim düzeyi gibi özellikleri sorgulanmıştır. Elde edilen bulgulara göre eğlence yeme ve içme işletmeleri ile yapılan görüşmelerin %23,7'si firma sahipleri, %3'ü firma ortağı, %45,3'ü üst düzey yönetici ve %28'i ise işletmede çalışan şefler ile gerçekleştirilmiştir. İşletmelerin %16,1'i 1933 ve 1992 yılları arasında, %55,1'i 2003–2012 yılları arasında, %9,3'ünün ise 2013 yılından itibaren hizmet verdiği tespit edilmektedir. Elde edilen bulgular işletmelerin uzun yıllardır bölgede faaliyetlerine devam etiklerini göstermektedir. Boğaziçi Bölgesi'ndeki eğlence, yeme içme işletmelerinin %78,9'unun mikro işletmeler (10 kişiden az çalışanlı) olduğu, %21,1'inin küçük ölçekli işletmeler (10 ve/veya 50 kişiden az çalışanlı) olduğu tespit edilmektedir. Boğaziçi Bölgesi'ndeki eğlence, yeme içme işletmelerinde çalışan işçilerin %42,5'in eğitimsiz, niteliksiz personelden oluştuğu ve işletmelerin %36,9'unda yabancı dil bilen personelin bulunmadığı tespit edilmiştir (Tablo 5, 6).

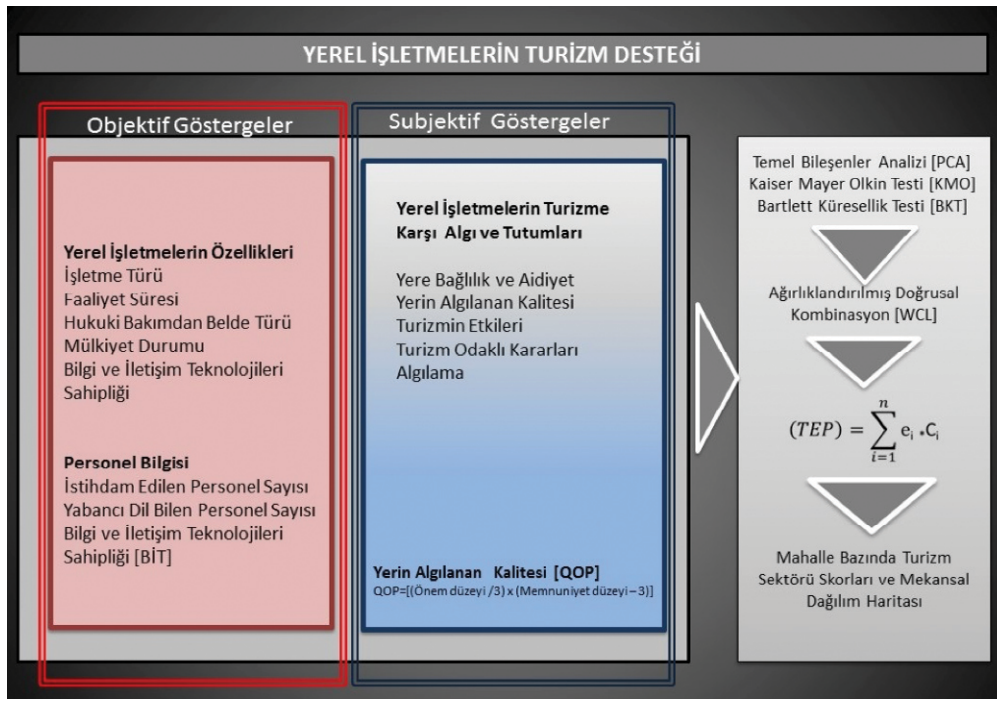
3.2. Turizm Işletmelerinin Böğaziçi Bölgesi'ndeki Turizm Gelişmesine dair Algıları

Yapılan değerlendirme ile turizm gelişmesmesinin söz konusu olduğu bölgede yer alan işletmelerin yere ait özellikleri nasıl

Tablo 4. Olumlu ve olumsuz yargılara verilen cevapların skor cinsinden ifade edilmesi

Boyut	Boyuta ait ifadeler	5'li Likert Ölçeği				
		1	2	3	4	5
		Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Ne katılıyorum ne de katılmıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
Yere bağlılık turizmin algılanan etkileri	Olumlu ifade/ler	-3	-2	1	2	3
	Olumsuz ifade/ler	3	2	1	-2	-3

Andereck & Nyaupane, 2011, s. 252.



Şekil 3. Eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin turizmin gelişmesi ile ilgili tavır ve tutumlarını ölçmek için geliştirilen yöntem.

algıladığını belirleyen skor değerleri elde edilmiştir. Negatif değerli skorlar işletmelerin yere dair hoşnutsuzluk düzeylerini, pozitif değerli skorlar işletmelerin yere dair hoşnutluk düzeylerini göstermektedir. Elde edilen verilere göre;

- İşletmelerin sosyal ve kültürel çevre özellikleri ile ilgili ifadelere verdikleri cevapların skorlarının ortalamasının 0,9830 ile 2,0482 arasında değişen skorlar aldığı görülmektedir. Elde edilen pozitif değerler işletmelerin Boğaziçi alanının sosyo kültürel çevresinden genel olarak hoşnut olduklarını ortaya koymaktadır.
- İşletmelerin ekonomik çevre özellikleri ile ilgili ifadelere verdikleri cevapların ortalamasının ise 0,6908 ile 1,1759 arasında değişen skorlar aldığı görülmektedir. Elde edilen veriler işletmelerinin Boğaziçi alanının ekonomik çevre özelliklerinden de genel olarak hoşnut olduklarını göstermektedir.
- İşletmelerin Boğaziçi alanının fiziksel çevre özellikleri ile ilgili verilen ifadelere dair yaptığı değerlendirmenin ortalamalarının ise 3,1418 ile -0,5801 arasında değişen skorlar aldığı tespit edilmektedir.

İşletmelerin Boğaziçi alanının fiziksel çevresine dair hoşnutluklarını olumsuz yönde etkileyen başlıca etmenler:

- Otellerin varlığı ($\overline{X}$:-1,4511; Std. sapma: 1,49955); Beykoz ilçesindeki işletmelerin konaklama tesislerinin yetersizliğini ($\overline{X}$:-2,0238) diğer ilçelere göre görece daha fazla hissedildiği görülmektedir. Benzer bir şekilde Sarıyer ilçesindeki işletmelerinde ($\overline{X}$:-1,6300) konaklama tesislerinin varlığını yeterli bulmadıklarını ifade ettikleri tespit edilmektedir.
- Otel işletmelerinin çeşitliliği ($\overline{X}$:-1,4298; Std. sapma: 1,52384); Beykoz ilçesindeki işletmelerin farklı faaliyet alanlarda faaliyet gösteren konaklama tesislerinin varlığını

Tablo 5. Boğaziçi bölgesindeki eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin niceliksel durumu

Objektif göstergeler (eğlence yeme içme işletmelerinin özellikleri)															
	Alt göstergeler	Sarıyer		Beşiktaş		Üsküdar		Beykoz		Anadolu yakası		Avrupa yakası		Boğaziçi bölgesi	
		Sıklık	%	Sıklık	%	Sıklık	%	Sıklık	%	Sıklık	%	Sıklık	%	Sıklık	%
Faaliyet alanı	Kafe–Bar	4	**3,6**	1	2,6	–	–	–	–	–	–	5	3,4	5	**2,1**
	Bar	–	–	2	**5,3**	–	–	–	–	–	–	2	**1,4**	2	**0,8**
	Meyhane	–	–	1	**2,6**	–	–	–	–	–	–	1	**0,7**	1	**0,4**
	Restoran/Lokanta	82	74,5	28	**73,7**	35	**76,1**	34	**81**	69	**78,4**	110	**74,3**	179	**75,8**
	Kafeterya	24	21,8	6	**15,8**	11	**23,9**	8	**19**	19	**21,6**	30	**20,3**	49	**20,8**
	Toplam	110	100	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Hukuki açıdan sınıflandırma	Bakanlık işletme belgeli	3	**2,7**	2	**5,3**	3	**6,5**	–	–	3	**3,4**	5	**3,4**	8	**3,4**
	Belediye işletme belgeli	107	**97,3**	36	**94,7**	43	**93,5**	42	100	85	**96,6**	143	**96,6**	228	**96,6**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	100	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Mülkiyet durumu	Mülkün sahibi	18	**16,4**	9	**23,7**	8	**17,4**	16	**38,1**	24	**27,3**	27	**18,2**	51	**21,6**
	Mülkün sahibi değiliz kiralık kullanıyoruz	92	**83,6**	28	**73,7**	37	**80,4**	26	**61,9**	63	**71,6**	120	**81,1**	183	**77,5**
	Mülkün sahibi değil ama kira ödemiyoruz	–	–	1	**2,6**	1	**2,2**	–	–	1	**1,1**	1	**0,7**	2	**0,8**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Müşteri kapasitesi	1–25 kişi	20	**18,2**	4	**10,5**	12	**26,1**	12	**28,6**	24	**27,3**	24	**16,2**	48	**20,3**
	26–50 kişi	27	**24,5**	6	**15,8**	14	**30,4**	9	**21,4**	23	**26,1**	33	**22,3**	56	**23,7**
	51–75 kişi	24	**21,8**	5	**13,2**	5	**10,9**	6	**14,3**	11	**12,5**	29	**19,6**	40	**16,9**
	76–100 kişi	18	**16,4**	7	**18,4**	5	**10,9**	9	**21,4**	14	**15,9**	25	**16,9**	39	**16,5**
	101–125 kişi	6	**5,5**	5	**13,2**	2	**4,3**	5	**11,9**	7	**8,0**	11	**7,4**	18	**7,6**
	126 ve daha fazla kişi	12	**10,9**	7	**18,4**	6	**13**	1	**2,4**	7	**8**	19	**12,9**	26	**11**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanma durumu	Online rezervasyon yok	102	78,9	30	78,9	43	93,5	42	100	85	96,6	136	91,9	221	93,6
	Online rezervasyon imkânı var	8	**21,1**	8	**21,1**	3	**6,5**	0	**0**	3	**3,4**	12	**8,1**	15	**6,4**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Müşterilerine WİFİ bağlantısı sunma durumu	Müşteriler için kablosuz internet bağlantısı yok	81	73,6	9	23,7	24	52,2	29	69	53	60,2	48	32,4	101	42,8
	Müşteriler için kablosuz internet bağlantısı var	29	**26,4**	29	**76,3**	22	**47,8**	13	**31,0**	35	**39,8**	100	**67,6**	135	**57,2**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**

Tablo 6. Boğaziçi bölgesindeki eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin çalışanlarının özellikleri

Objektif göstergeler (eğlence, yeme-içme işletmerinde çalışanların özellikleri)															
	Alt göstergeler	**Sarıyer**		**Beşiktaş**		**Üsküdar**		**Beykoz**		**Anadolu yakası**		**Avrupa yakası**		**Boğaziçi bölgesi**	
		Sıklık	**%**	**Sıklık**	**%**	**Sıklık**	**%**	**Sıklık**	**%**	**Sıklık**	**%**	**Sıklık**	**%**	**Sıklık**	**%**
Çalışan sayısı	1–5 çalışan	49	**44,5**	11	**28,9**	26	**56,5**	26	**61,9**	52	**59,1**	60	**40,5**	112	**47,5**
	6–10 çalışan	43	**39,1**	10	**26,3**	11	**23,9**	10	**23,8**	21	**23,9**	53	**35,8**	74	**31,4**
	11–15 çalışan	11	**10,0**	9	**23,7**	5	**10,9**	6	**14,3**	11	**12,5**	20	**13,5**	31	**13,1**
	16–20 çalışan	3	**2,7**	3	**7,9**	3	**6,5**	–	–	3	**3,4**	6	**4,1**	9	**3,8**
	21 ve daha fazla çalışan	4	**3,5**	5	**13,2**	1	**2,2**	–	–	1	**1,1**	9	**6,1**	10	**4,2**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Çalışanların eğitim durumu	Lise	108	**98,2**	38	**100**	41	**89,1**	39	**92,9**	80	**90,9**	146	**98,6**	226	**95**
	Ortaokul	83	**75,5**	30	**78,9**	36	**78,3**	36	**85,7**	72	**81,8**	113	**76,4**	185	**78,4**
	İlkokul	59	**53,6**	28	**73,7**	21	**45,7**	26	**61,9**	47	**53,4**	79	**53,4**	126	**53,4**
	Lisans	50	**45,5**	27	**71,1**	21	**45,7**	12	**28,6**	32	**36,4**	78	**52,7**	110	**46,6**
	Yüksekokul	46	**41,8**	20	**52,6**	18	**39,1**	11	**26,2**	30	**34,1**	73	**49,3**	103	**43,6**
	Eğitim almamış	6	**5,5**	2	**5,3**	0	**0,0**	5	**11,9**	5	**5,7**	8	**5,4**	13	**5,5**
	Toplam	110	**320**	38	**381,6**	46	**297,8**	42	**307,1**	88	**302,3**	148	**335,8**	236	**323,3**
Yabancı dil bilen çalışan sayısı	Bilmiyor	40	**36,4**	5	**13,2**	17	**37**	25	**59,5**	42	**47,7**	45	**30,4**	87	**36,9**
	1 kişi	34	**30,9**	8	**21,1**	14	**30,4**	8	**19**	22	**25**	42	**28,4**	64	**27,1**
	2 kişi	18	**16,4**	10	**26,3**	7	**15,2**	8	**19**	15	**17**	28	**18,9**	43	**18,2**
	3 kişi	8	**7,3**	6	**15,8**	2	**4,3**	1	**2,4**	3	**3,4**	14	**9,5**	17	**7,2**
	4 kişi	7	**6,4**	3	**7,9**	4	**8,7**	–	–	4	**4,5**	10	**6,8**	14	**5,9**
	5 kişi	1	**0,9**	1	**2,6**	2	**4,3**	–	–	2	**2,3**	2	**1,4**	4	**1,7**
	6 ve daha fazla kişi	1	**0,9**	5	**13,1**	0	**0**	0	**0**	0	**0**	7	**4,8**	7	**2,9**
	Toplam	110	**100**	38	**100**	46	**100**	42	**100**	88	**100**	148	**100**	236	**100**
Çalışanların bildiği yabancı dil/diller	İngilizce	69	**98,6**	33	**100**	29	**100**	17	**100**	46	**100**	102	**99**	148	**99,3**
	Almanca	27	**38,6**	22	**66,7**	12	**41,4**	5	**29,4**	17	**37**	49	**47,6**	66	**44,3**
	Arapça	21	**30**	13	**39,4**	10	**34,5**	6	**35,3**	16	**34,8**	34	**33**	50	**33,6**
	Fransızca	9	**12,9**	9	**27,3**	4	**13,8**	0	**0,0**	4	**8,7**	18	**17,5**	22	**14,8**
	İtalyanca	4	**5,7**	4	**12,1**	3	**10,3**	0	**0,0**	3	**6,5**	8	**7,8**	11	**7,4**
	Rusça	3	**4,3**	4	**12,1**	0	**0,0**	0	**0,0**	0	**0**	7	**6,8**	7	**4,7**
	Toplam	70	**290**	33	**357,6**	29	**200**	17	**264,7**	46	**287**	103	**311,7**	149	**304**

($\overline{X}$:-2,0238) yeterli bulmadığını ortaya koymaktadır. Arıca elde edilen bulgular Sarıyer ($\overline{X}$:-1,5841), Üsküdar ($\overline{X}$:-1,5145) ve Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,2281) ilçelerinde işletmelerinde farklı faaliyet alanlarında hizmet veren konaklama tesislerinin varlığına ihtiyaç olduğu görüşünde oldukları anlaşılmaktadır.

- Otopark alanlarının varlığı ($\overline{X}$:-0,7631; Std. sapma: 1,27997); otopark alanlarının yetersizliğinin en fazla sırasıyla Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,9123), Sarıyer ($\overline{X}$:-0,8073) ve Üsküdar ($\overline{X}$:-0,7246) ilçelerinde hissedildiği anlaşılmaktadır.
- Deniz yolu ile ulaşım olanakları ($\overline{X}$:-0,7319; Std. sapma: 1,79836); deniz yolu ile ulaşım olananlarını yetersiz bulan işletmelerin sırasıyla Beykoz ($\overline{X}$:-1,8095), Sarıyer ($\overline{X}$:-0,6881) ve Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,5088) ilçelerinde kümelendiği tespit edilmektedir.
- Kültürel mekanların varlığı ($\overline{X}$:-0,5801; Std. sapma: 1,32712); kültürel mekanların yetersiz olduğunu ileri süren işletmelerin sırasıyla Beykoz ($\overline{X}$:-1,3889), Sarıyer ($\overline{X}$:-0,6972) ve Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,0526) ilçelerinde kümelendiği belirlenmektedir.

Çalışma, merkezi ve yerel yönetimler tarafından geliştirilen turizm stratejilerine karşı hoşnutluğunu belirleyebilmek için verilen ifadelerin işletmelerin, sadece %10'una olumlu yönde cevap verdiklerini ortaya koymaktadır. İşletmelerin olumlu yönde görüş bildirdiği ifadelerin; merkezi ve yerel yönetimlerin kentsel kaliteyi arttırmak için yaptığı faaliyetler ($\overline{X}$:1,1050; Std. sapma: 1,37103) ile mevcut ve gelecekteki ihtiyaca cevap verebilmek için altyapıyı iyileştirmesi ($\overline{X}$:1,1801; Std. sapma: 1,24271) konusunda yaptıkları program ve faaliyetler olduğu görülmektedir. Ancak Boğaziçi alanındaki işletmelerin turizm stratejileri ile ilgili algılarını belirleyen diğer ifadelere verdiği cevapların ortalamasının -0,3305 ile -1,3461 arasında değiştiği tespit edilmektedir. Boğaziçi alanındaki işletmelerin turizm stratejileri ile ilgili olumsuz yönde değerlendirdiği ilk beş ifadenin sırasıyla;

- Nitelikli personel yetiştirilmesi için eğitim programlarının düzenlenmesi ($\overline{X}$:-1,6950; Std. sapma: 1,34826); elde edilen verilerden en fazla Beykoz ve Üsküdar ilçelerinde nitelikli personel ihtiyacı olduğu anlaşılmaktadır.
- Yabancı dil eğitimini teşvik etmek için ücretsiz yada düşük ücretli eğitim programlarının geliştirilmesi ($\overline{X}$:-1,3461; Std. sapma: 1,44357); sırasıyla Beykoz ($\overline{X}$:-1,8571), Üsküdar ($\overline{X}$:-1,5507) ve Sarıyer ($\overline{X}$:-1,3333) ilçelerinde bulunan işletmelerin yabancı dil bilen nitelikli personel ihtiyacı olduğu belirlenmektedir.
- Turizm yatırımlarını teşvik etmek için vergi indirimleri ($\overline{X}$:-0,9617; Std. sapma: 1,05407); Beykoz ($\overline{X}$:-1,2222) ve Üsküdar ($\overline{X}$:-1,0507) ilçelerinde bulunan işletmelerin, Sarıyer ($\overline{X}$:-0,8716) ve Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,4737) ilçelerinde bulunan işletmelere göre turizm yatırımlarını teşvik etmek için vergi indirimlerine daha fazla ihtiyaç duydukları tespit edilmiştir.
- Yerel yönetimlerin karar ve uygulamalardan ilgilileri haberdar etmesi ($\overline{X}$:-0,8624; Std. sapma: 1,00070); yerel yönetimlerin karar ve uygulamalardan haberdar olma konusunda Beykoz ($\overline{X}$:-1,2222) ve Üsküdar ($\overline{X}$:-1,0507) ilçelerinde bulunan işletmelerin, Sarıyer ($\overline{X}$:-0,8502) ve Beşiktaş ($\overline{X}$:-0,5614) ilçelerinde bulunan işletmelere göre daha fazla hoşnutsuz oldukları belirlenmiştir.
- Uluslararası turizm acentaları ile güçlü bağlantıların geliştirilmesini desteklemesi ($\overline{X}$:0,8170; Std. sapma: 1,02258); Beykoz ilçesinde bulunan işletmelerin diğer ilçelerde bulunan işletmelere göre uluslararası turizm acentaları ile güçlü bağlar geliştirmekte karşılaştıkları kısıtlılıkların daha fazla olduğu tespit edilmiştir.

Elde edilen tüm bu veriler turizm işletmelerinin destek ve danışmanlık hizmetlerini yetersiz buldunlarını ve turizm yatırımları teşvik mevzuatı ile birlikte mesleki eğitim destek ve danışmanlık hizmetlerine ihtiyaç duyduklarını ortaya koymaktadır.

3.3 Eğlence, yeme-içme işletmelerinin turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörler ve önem düzeyi

Boğaziçi Bölgesi'ndeki yerel işletmelerin turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörleri tespit etmek için yapılan PCA işleminde KMO değeri 0,855 ve Barlett's testi sonucu ise 19279,783 olarak bulunmuştur. 65 adet değişkenden oluşan yapının yedi faktörle açıklandığı görülmüştür. Yedi faktör için elde edilen toplam %69,539'luk varyans oranı oldukça tatminkardır (Tablo 7) (Çokluk, Şekercioğlu, & Büyüköztürk, 2010, s. 233).

İlk faktör; hükümet politikaları, hukuki yaptırım ve yasal düzenlemeler ve yerel yönetimlerin teşvikleri gibi unsurları içerdiği için "turizm odaklı stratejiler";

İkinci faktör, turizmin gelişmesi farklı kültürleri tanıma fırsatı sağlaması, turizmin gelişmesiyle kültürel ve sanatsal üretimin artması, turizmin gelişmesiyle yerel işletmelerin gelişmesi, turizmin gelişmesinin bölgeye daha fazla yatırım çekmesi gibi ifadeleri içerdiği için "turizmin algılanan olumlu etkileri"; Üçüncü faktör; satın alma fiyatlarının düşük olması, tedarikçilerin sayısı, tedarikçilerin çeşitliliği, iş gücünün kolay ve sürekli temini gibi ifadeleri içerdiği için "tamamlayıcı ve destekleyici çevresel koşullar" olarak kavramsallaştırılmıştır.

Dördüncü faktör; yiyecek içeçecek işletmelerinin çeşitliliği, sosyal tesislerinin çeşitliliği, diğer turistik tesislere ve tedarikçilere yakınlık, tarihi ve kültürel çevre varlığı, eğlence mekanlarının varlığı gibi ifadeleri içerdiği için "sosyo ekonomik çevre koşulları"; Beşinci faktör; bu semti/bölgeyi benim bir parçam gibi hissediyorum; Bu mahallede çalışmaktan zevk alıyorum; semt ve insanlarına manevi bir bağımlılığımız var; alıştığımız yer, uzun süredir işletmemiz burada gibi değişkenlerini içerdiği için "yere bağlılık";

Tablo 7. Eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin turizm gelişmesine karşı tavır ve tutumunu belirleyen faktörler ve varyans oranları

Turizm ile ilgili ifadeler	Faktör yükleri	Cronbach's Alpha (α)	Faktör özdeğeri oranı	Açıklanan varyans
F1: Turizm odaklı stratejiler				
Ulusal turizm acentaları ile güçlü bağlantıların geliştirmesini desteklemesi	0,898			
Tarihî, kültürel, sanatsal ve turistik değerlerini yurt içinde ve yurt dışında tanıtmak,	0,898			
Tarihi çevre ve eski dokuya zarar vermeyecek ulaşım politikalarının geliştirmesi	0,895			
Uluslararası turizm acentaları ile güçlü bağlantıların geliştirilmesini desteklemesi	0,895			
Kültürel mirasın korunması için geliştirdiği politikalar	0,874			
Tarihi yapıların restorasyonu için verdiği krediler	0,869			
Tarihi çevrede yapılacak yeni yapıların çevreye aykırı olmalarını önleyici karar ve yönetmelikler	0,866			
Karar ve uygulamalarından ilgilileri haberdar etmesi	0,865			
Turizm yatırımlarına yönelik diğer teşvik ve destekler	0,854	0,969	12,471	%19,186
Turizm yatırımlarını teşvik etmek için vergi indirimleri	0,848			
Turizmi geliştirmek için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımını desteklemesi	0,847			
Geleneksel halk kültürlerini korumak ve yaşatmak için yaptığı araştırmalar	0,822			
Yerel yönetimlerin karar ve uygulamalarından ilgilileri haberdar etmesi	0,812			
Kültürel mirası koruma bilincini artırmak için düzenlediği eğitim programları	0,799			
Tarihi ve kültürel alanlara yapılan yatırımlar	0,748			
Açık alanlara ve parklara yapılan yatırımlar	0,731			
Nitelikli personel yetiştirilmesi için eğitim programları düzenlemesi	0,619			
Yabancı dil eğitimini teşvik etmek için ücretsiz/ düşük ücretli eğitim programların geliştirilmesi	0,578			
F2: Turizmin algılanan olumlu etkileri				
Turizmin gelişmesi farklı kültürleri tanıma fırsatı sağlar.	0,898			
Turizmin gelişmesi yerel kültürün önem kazanmasını sağlar.	0,886			
Turizmin gelişmesiyle düzenlenen kültürel etkinliklerin sayısı artar.	0,883			
Turizmin gelişmesiyle farklı kültürlere karşı övgü, takdir, anlayış, saygı ve hoşgörü ortamı gelişir.	0,873			
Turizmin gelişmesiyle kültürel ve sanatsal üretim artar.	0,871			
Turizm gelişmesi tarihi yapıların özgünlüğünün korunarak kullanılmasını sağlar.	0,837	0,948	8,243	%12,681
Turizmin gelişmesiyle yerel işletmeler gelişir.	0,806			
Turizmin gelişmesiyle rekreasyonel olanaklar artar.	0,796			
Turizmin gelişmesi bölgeye daha fazla yatırım çeker.	0,770			
Turizmin gelişmesiyle yerel toplumun gelir düzeyi artar.	0,681			
Turizmin gelişmesiyle iş olanakları artar.	0,579			
Turizmin gelişmesiyle emlak değerleri artar.	0,502			
F3: Tamamlayıcı ve destekleyici çevresel koşullar				
Kültürel mekânların (sanat galerileri, müze, tiyatro vb.) varlığı	0,922			
Tedarikçilere yakınlık	0,926			
Tesisin ihtiyacı olan malzemeler için satın alma fiyatlarının düşük olması	0,923			
Tedarikçilerin sayısı	0,919			
Tedarikçilerin çeşitliliği	0,911	0,937	6,895	%10,608
Tesisin ihtiyacı olan muhasebe ve mali müşavirlik gibi hizmetleri satın alma fiyatlarının düşük olması	0898			
Bölgenin turistik değerinden dolayı kolay pazar bulma olanağı	0,721			
Turistlerin yoğun olduğu merkezlere yakınlık	0,667			
Bölgede nitelikli iş gücünün kolay ve sürekli temini	0,613			
Kira değerleri	0,577			

Tablo 7 (devamı). Eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin turizm gelişmesine karşı tavır ve tutumunu belirleyen faktörler ve varyans oranları

Turizm ile ilgili ifadeler	Faktör yükleri	Cronbach's Alpha (α)	Faktör özdeğeri oranı	Açıklanan varyans
F4: Sosyo ekonomik çevre koşulları				
Yeme-içme tesislerinin çeşitliliği	0,783			
Sosyal tesislerin çeşitliliği	0,783			
Sosyal tesislerin varlığı	0,782			
Yeme-içme tesislerinin varlığı	0,777	0,943	5,041	%7,755
Yeme-İçme ve eğlence mekanları gibi diğer turistik tesislere yakınlık	0,682			
Park ve rekreasyon alanlarının varlığı	0,636			
Tarihi ve kültürel çevre varlığı	0,620			
Gece kulüpleri, bar meyhane ve taverna gibi eğlence mekanlarının varlığı	0,595			
F5: Yere bağlılık				
Bu semti/bölgeyi benim bir parçam gibi hissediyorum.	0,945			
Semt ve insanlarına manevi bir bağımlılığımız var.	0,923			
Bu mahallede çalışmaktan zevk alıyorum.	0,905	0,913	4,555	%7,008
Alıştığımız yer, uzun süredir buradayız.	0,893			
Bu semt/bölge ile karşılaştırılabilecek başka bir yer daha olduğunu düşünmüyorum.	0,762			
F6: Sosyo kültürel çevre koşulları				
Halkın yabancılara karşı davranış ve tutumları	0,782			
Halkın birbirlerine karşı davranış ve tutumları	0,768			
İnsanların bilgisi ve görgüsü	0,757	0,943	4,260	%6,554
Geleneksel yaşam tarzı	0,736			
İnsanların tarihi ve doğal çevreyi koruma bilinci	0,722			
Sosyal ve kültürel hayatın canlılığı	0,679			
F7: Turizmin olumsuz etkileri				
Turizmin gelişmesiyle mahallenin huzuru azalır.	0,854			
Turizmin gelişmesiyle doğal ve kültürel çevre tahrip olur.	0,804			
Turizmin gelişmesiyle suç işleme oranları artar.	0,774	0,849	3,735	%5,746
Turizmin gelişmesi insanların yaşadıkları yerleri terk etmesine neden olur.	0,700			
Turizm gelişmesi geleneksel kültürün yozlaşmasına neden olur.	0,675			
Turizmin gelişmesiyle yerel halkın ahlaki değer ve davranışları olumsuz yönde etkilenir.	0,658			

0,60≤ α <0,80 ise ölçek oldukça güvenilirdir; O,80≤ α <l,00 ise ölçek yüksek derecede güvenilirdir.

Altıncı faktör, halkın yabancılara karşı davranış ve tutumu, geleneksel yaşam tarzı, insanların tarihi ve doğal çevreyi koruma bilinci, insanların bilgisi ve görgüsü, sosyal ve kültürel hayatın canlılığı güvenlik ve huzurun sağlanması gibi değişkenlerini içerdiği için "sosyo-kültürel çevre algısı"; Yedinci faktör, turizmin gelişmesiyle mahallenin huzuru azalır, turizmin gelişmesiyle doğal ve kültürel çevre tahrip olur, suç işleme oranları artar, geleneksel kültürün yozlaşmasına neden olur, soylulaştırma tehditi ve karşı karşıya kalınır gibi değişkenleri içerdiği için "turizmin algılanan olumsuz etkileri" olarak kavramsallaştırılmıştır. Yerel işletmelerin turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirlemede en çok etkiye sahip olan faktörlerin sırasıyla "turizm odaklı stratejiler", "turizmin algılanan olumlu etkileri", "tamamlayıcı ve destekleyici çevresel" koşullar olduğu ortaya konulmuştur (Tablo 7).

İşletmelerin turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörlerin bütünleşik skorlarını ortaya koymak için yapılan WCL analizi sonuçları Tablo 8'de verilmiştir.

Elde edilen bulgular yerel işletmelerin %53,84'ünün turizm gelişmesine karşı negatif yönde bir tutum sergiledikleri belirlenirken, %46,16'sının ise böyle bir gelişmeye karşı pozitif yönde bir tutum sergilediklerini ortaya koymaktadır (Tablo 8; Şekil 4). Turizm gelişmesine karşı pozitif yönde davranış ve tutum ortaya koyan turizm işletmelerinin Beşiktaş ($\overline{X}$:2,2262) ve Üsküdar ($\overline{X}$:0,0821) ilçelerinde kümelendiği, ancak Beykoz ($\overline{X}$:-0,5199) ve Sarıyer ($\overline{X}$:-0,5199) ilçelerinde bulunan işletmelerin çoğunluğunun ise turizm odaklı program ve faaliyetleri olumsuz yönde değerlendirdikleri anlaşılmaktadır. Başka bir

Tablo 8. Eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin turizm gelişmesine verdiği desteğin skor cinsinden ifadesi

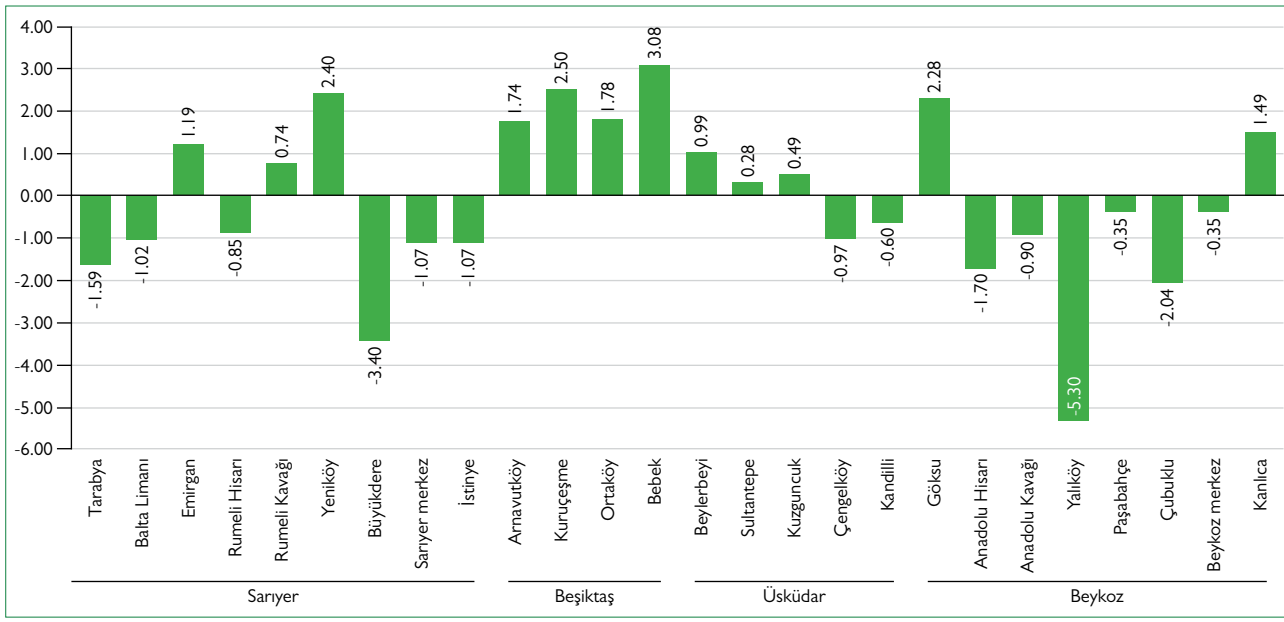
İlçe	Mahalle	N	Minimum	Maksimum	Ortalama	SS
Sarıyer	Tarabya	11	-5,02	1,37	**-1,5934**	2,11361
	Balta Limanı	1	-1,02	-1,02	**-1,0187**	–
	Emirgan	8	-2,44	4,42	**1,1882**	2,16652
	Rumeli Hisarı	26	-6,10	3,41	**-0,8457**	2,34275
	Rumeli Kavağı	7	-0,79	2	**0,7391**	0,95756
	Yeniköy	15	-3,42	6,57	**2,3974**	2,90403
	Büyükdere	9	-9,11	0,78	**-3,3984**	3,43823
	Sarıyer merkez	16	-4,22	3,12	**-1,0733**	2,54682
	İstinye	16	-5,15	1,80	**-1,0733**	1,88530
	Toplam	109	-9,11	6,57	**-0,5199**	2,80194
Beşiktaş	Arnavutköy	11	-4,41	5,63	**1,7377**	3,38203
	Kuruçeşme	8	-2,54	5,24	**2,5019**	2,49779
	Ortaköy	10	-2,09	4,67	**1,7750**	2,31935
	Bebek	9	-1,26	6,90	**3,0796**	2,80486
	Toplam	38	-4341	6,90	**2,2262**	2,75696
Üsküdar	Beylerbeyi	10	-2,29	4,68	**0,9899**	2,02282
	Sultantepe	9	-1,38	2,42	**0,2828**	1,35222
	Kuzguncuk	11	-2,33	3,79	**0,4897**	1,93344
	Çengelköy	12	-4,13	6,41	**-0,9716**	3,09612
	Kandilli	4	-1,24	0,02	**-0,5983**	0,58304
	Toplam	46	-4,13	6,91	**0,0821**	2,21564
Beykoz	Göksu	2	1,83	2,73	**2,2832**	0,63783
	Anadolu Hisarı	6	-3,67	-0,24	**-1,6993**	1,61172
	Anadolu Kavağı	7	-3,90	2,31	**-0,9022**	2,45593
	Yalıköy	2	-6,68	-3,91	**-5,2963**	1,96386
	Paşabahçe	7	-0,95	2,41	**-0,3467**	1,74434
	Çubuklu	10	-5,46	0,59	**-2,0359**	1,71101
	Beykoz merkez	3	-1,60	0,90	**-0,3456**	1,25255
	Kanlıca	6	0,46	4,40	**1,48698**	1,48698
	Toplam	42	-6,68	4,40	**-0,7550**	2,80194

SS: Standart sapma.

ifadeyle Sarıyer ilçesindeki eğlence yeme içme işletmelerinin %67,67'sinin, Beykoz ilçesindeki eğlence yeme içme işletmelerinin %75'inin ve Üsküdar ilçesindeki eğlence yeme içme işletmelerin %40'ının turizm gelişmesini negatif yönde değerlendirdikleri, bunun tam aksine Beşiktaş ilçesindeki eğlence yeme içme işletmelerinin ise, tamamının turizm gelişmesini pozitif yönde değerlendirdikleri anlaşılmaktadır (Tablo 8; Şekil 4).

Turizm gelişmesini olumlu yönde değerlendiren eğlence yeme içme tesislerinin Bebek (3,08), Kuruçeşme (2,50), Yeniköy (2,39), Göksu (2,28), Ortaköy (1,77), Arnavutköy (1,74), Kanlıca (1,48) ve Emirgan (1,1882), mahalleleri olduğu belirlenmiştir. Bu mahalleler üst gelir gruplarının konut alanlarının ve yeme-içme, eğlenceye yönelik aktivitelerin daha yaygın olduğu, öteden beri kentin tarihi merkezi ile 19. yüzyılda konan tramvay hatları ve vapur seferleri nedeniyle ilişkilerinin daha güçlü olduğu yabancı misyonların ikamet ettiği alanlardır.

Turizm gelişmesine karşı en fazla negatif tutum sergileyen ilk beş işletmenin sırasıyla Yalıköy (-5,296), Büyükdere (-3,3984), Çubuklu (-2,0359), Anadolu Hisarı (-1,6993) ve Tarabya (-1,5934) mahallelerinde bulunduğu görülmüştür. Bu gruptaki mahallelerden Yalıköy, Anadolu Kavağı, Çubuklu ve Anadolu Hisarı İstanbul'da ilk sanayi hareketlerinin başladığı Beykoz (kağıt fabrikası, şişe cam fabrikası)'da konumlanmaktadır. Bu mahalleler genellikle düşük gelir gruplarının yer seçtiği, modern mülkiyet sisteminin dışında gelişen gecekondu ve ruhsatsız yapılaşma şeklinde oluşan kaçak kent parçalarından oluşmaktadır. Dolayısıyla bu bölgelerdeki eğlence, yeme içme işletmeleri rekabet gücü zayıf küçük ölçekli işletmelerden oluşmaktadır (Beykoz'daki işletmelerin %61'i 1–5 çalışanlıdır). Ayrıca bu mahallelerde yaşayanlar yoksulluk sınırında ya da altında yaşayan işgücünden oluşmaktadır. Bu noktada bu mahallelerdeki yerel işletmelerin asıl endişesi, turizmin gelişmesi için ulusal ve uluslararası turisti hedef alan girişimcilerin daha



Şekil 4. Eğlence, yiyecek içecek işletmelerinin turizm gelişmesine verdiği desteğin mekansal olarak dağılımı.

varlıklı kesimler ve turistler için mekanlar üretmesiyle birlikte, mahallenin kendi sakinlerinin artan yaşam maliyetlerini karşılayamayarak yerinden edilmesidir. Çünkü bu süreç sonunda yerel işletmeler asıl müşterilerini kaybedecektir. Soylulaştırma süreci diyebileceğimiz bu süreçler Anadolu Yakası'ndaki Kuzguncuk, Avrupa Yakası'ndaki Ortaköy ve Arnavutköy mahallelerinde daha çok bireysel girişimlerle şekillenerek yaşanmıştır. Günümüzde Ortaköy kahveler, gece kulüpleri, barlar, lokantalar, sanat atölyeleri, antika ve hediyelik eşya dükkanları ve elişi ve sanat pazarıyla, yerli ve yabancı turistlerin buluşma merkezi haline gelmiş ve bu şekilde mahalle giderek varlıklı kesimlerin yaşayabileceği bir kent mekanı haline gelmiştir (Uğur, 1993). Bu nedenle küçük ölçekli eğlence yeme içme işletmeleri organize şekilde yapılacak olan turizm ve ticari odaklı projeler ile birlikte asıl müşterileri olan dar gelirli gruplar ile orta gelirli grupların yerinden edileceğini ve bu durumun mahallenin sosyal karakteri tamamen değişene kadar devam edeceğini düşünerek endişelenmektedir.

4. Tartışma ve Sonuç

Son yıllarda şehir yönetimleri işletmecilikten girişimciliğe zorlanan bir kayma yaşamaya başlamışlardır. Daha önceki yıllarda kentsel yönetişim, öncelikli olarak yerel hizmet ve tesislerin sağlanmasına odaklanmış olsa da, günümüzde yerel kalkınmayı desteklemek, teşvik etmek ve bunun yanı sıra ulusal ve uluslararası düzeydeki kaynakları çekmek için yeni yollar bulabilme konusuyla giderek daha fazla ilgilenmeye başlamıştır. Başka bir ifadeyle, doksanlı yıllardan itibaren devlet ve hükümetin kentsel politikalardaki rolü sağlayıcıdan çok uyarıcılığa evrilmiştir. Bu bağlamda, merkezi ve yerel yönetimler küresel turizm akışını ve yerel kalkınmayı teşvik eden yatırımları çekmek için, kentsel imajlarının pazarlanması ve/veya yeniden inşaasını bir araç olarak görmeye başlamıştır. Turizmde rekabetçiliği arttırmaya yönelik olan bu argümanlar kollektif tüketim, sosyal hizmetler ve gelirlerin yeniden dağıtılmasından ziyade ekonomik büyüme ve kalkınmaya odaklanan bir söylem ve yaklaşımı desteklemektedir. Turizmin bölgesel istihdam ve gelir dağılımı üzerinde etkisi tabi ki yadsınamaz. Ancak turizmin negatif ve kaçınılmaz etkilerini gözardı etmek doğru bir tutum değildir. Turizmle ilgili birçok çalışmada turizmin gelişim süreci analiz edilirken, genellikle ekonomik sermaye göz önünde bulundurulmuştur. Araştırma sorusuna bağlı olarak, turizmin arsa değeri üzerine etkisinin değerlendirilmesi, turizm sayesinde elde edilen gelirler ve iş olanakları, ticari binalara (commercial building), evlere ya da iş için yapılan yatırımlar, kira bedellerinin incelenmesi, gibi turizmin ekonomik etkileri üzerinde durulmuştur. Bu etkilerin analizlerinin yapılması da gereklidir. Ancak turizm gelişmesinin sosyal, kültürel ve çevresel unsurlara olan etkilerinin belirlenmesine yönelik daha kapsamlı bir analiz sürecine ihtiyaç duyulmaktadır. Böyle bir değerlendirmeyi yapabilmek için öncelikle farklı temsil ve uzmanlık alanlarından kentlilerin katılımıyla, bir kentin dinamiklerinden kaynaklanan temel meseleler tespit edilmelidir. Başka bir ifadeyle, kentteki turizm altyapısının mevcut durumundan, kent içi hedefleri belirleyebilme aşamasına geçebilmek için, sorun ve çözüm önerilerini ortaya koymak gereklidir. Çünkü paydaşlar ile kentin turizm açısından dinamiklerinin tartışılması ve sonuçların birarada değerlendirilmesi sonrasında saptanan sorunlar, kent ölçeğinde yönelimin arka planını görmek ve gerekçelerimizi belirlemek açısından da oldukça önemlidir. Bu nedenle bu çalışmada, turizm gelişmesini etkileyen ve turizm gelişmesinden etkilenen paydaşların turizm gelişmesine dair davranış ve tutumlarını belirleyen çevresel koşullara dair unsurları nasıl

değerlendirdiklerini ortaya koyabilmek için bir araştırma yöntemi önerilmiştir. Önerilen yöntem, bölgede gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin ne kadar doğru olduğu, hedeflere ne kadar yaklaştığı, hedeflere ulaşmadaki engellerin tanımlanması ve giderilmesi için ne tür çalışmalar yapılması gerektiği konusunda araştırmacılara önemli ipuçları sağlamaktadır.

Araştırmaya göre bölgede hizmet veren eğlence ve yeme içme işletmelerinin turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumlarını belirleyen faktörler sırasıyla; turizm odaklı stratejiler, turizmin algılanan olumlu etkileri, tamamlayıcı ve destekleyici çevresel koşullar, ekonomik çevre koşulları, yere bağlılık, sosyo-kültürel çevre koşulları ve turizmin algılanan olumsuz etkileri olarak belirlenmiştir. Yapılan analizlere göre işletmeler açısından turizm gelişmesine karşı davranış ve tutumu belirleyen en önemli faktörün turizm odaklı stratejiler olduğu tespit edilmiştir. Bu durum sürdürülebilir bir kentsel gelişme için kentlileri ve yere özgü değerleri gözeten kamu politikalarına ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır. Ek olarak elde edilen veriler, işletmelerin Boğaziçi Bölgesi'nin sosyal, kültürel ve ekonomik çevre ile ilgili özelliklerinden genel olarak hoşnut olduklarını ortaya koymaktadır. Ancak işletmeler kültürel mekanların yetersizliği, deniz yolu ile ulaşım olanaklarının kısıtlılığı, otopark alanlarının yetersizliği gibi konulardan duydukları rahatsızlığı da belirtmiştir. Yine elde edilen bulgular, turizm odaklı gelişmeye dair davranış ve tutumların pozitif yönde olduğu tespit edilen işletmelerin çoğunluğunun merkezi konumdaki Beşiktaş ilçesinde bulunduğu göstermektedir. Beykoz, Sarıyer ve Üsküdar ilçelerinde bulunan işletmelerin ise böyle bir gelişmenin olumsuz etkilerini daha fazla hissettiklerini ortaya koymaktadır. Yapılan incelemede turizm gelişmesinin olumsuz etkilerini diğerlerine göre görece daha fazla hisseden eğlence ve yeme içme işletmelerinin kümelendiği mahallelerin, genellikle düşük gelir gruplarının yaşadığı gecekondu alanları olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu mahallelerdeki yerel işletmeler de rekabet gücü zayıf küçük ölçekli işletmelerden oluşmaktadır. Bu noktada bu mahallelerdeki yerel işletmelerin iki temel endişesinden bahsetmek mümkündür: Birincisi turizmin gelişmesi için ulusal ve uluslararası turisti hedef alan girişimcilerin daha varlıklı kesimler ve turistler için mekanlar üretmesiyle birlikte, mahallenin kendi sakinlerinin artan yaşam maliyetlerini karşılayamayarak yerinden edilmesidir. Bunun bir sonucu olarak yerel işletmeler de asıl müşterilerini kaybedeceklerdir. İkincisi yeni müşteri potansiyelinin tüketim alışkanlıklarına yanıt verebilecek bir atmosfere de finansal nedenlerle uyum sağlayamayacak olmaları ve meydana gelen keskin rekabet ortamında artan maliyetleri karşılayamayacak duruma gelerek yerinden edilebileceklerini düşünmeleridir. Bu nedenle, Boğaziçi alanında, kitlesel turizmi alevlendirmeyen, bölgenin sosyal ve ekonomik eşitsizliklerini giderecek, yerel düzeyde turizm gelişmesinde rol alan aktörler ile yerin sakinleri ve küçük ölçekli işletmelerin çıkarlarını çabalarının merkezine yerleştirecek ve turizm faaliyetlerinin kurumsal ve düzenleyici bir bağlam içerisinde ele alınmasını sağlayacak bir turizm anlayışının benimsemesi gerekmektedir. Başka bir ifadeyle, turizmin Boğaziçi alanında emlak ve kira fiyatlarını arttırıcı ve bu bölgelere kimliğini veren asli unsurları yerinden edici etkilerini önleyecek tedbirler alınmalıdır.

Araştırma da Boğaziçi alanındaki eğlence ve yeme içme işletmelerini kısıtlayan etmenler; yeterli ve nitelikli personel eksikliği, teknolojik olanaklardan yeterince faydalanamamak, tüketici tercihlerindeki değişimi yakalayamamak, tedarikçilerden mal ve hizmet alımının fiyatlarının yüksek olması, otellerin, eğlence, yiyecek ve içecek işletmelerinin hizmet çeşitliliğinin kısıtlı olması, işletmeler ile ilgili satış gücünü artırmak için satış ve pazarlama yöntemi belirlenmemesi, interneti aktif kullanmamak, teşvik ve desteklerden haberdar olmamak ve kurumsallaşamamak olarak tespit edilmiştir. Planlama aşamasında bu kısıtlar göz önüne alınarak işletme performanslarını arttıracak stratejiler geliştirilmelidir. Aryıca Boğaziçi bölgesinde yapılacak turizm yatırımlarının tarihi doku ile kolaylıkla bütünleşebilen ve hatta bu yapı stoğunun değerlendirmesi açısından önemli fırsatlar sunan küçük ölçekli, nitelikli işletmelerin kapasitesini arttıracak biçimde yönlendirilmesine ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Bu amaçla küçük ve orta ölçekli sermayedarları desteklemek ve yerin sakinlerine meslek edindirme eğitimleri vermek gibi faaliyet ve programların ticari ve konutsal soylulaştırmanın önüne geçebilecek daha dengeli koşulların temini içinde yararlı olabilir. Ek olarak turizmin olumsuz etkilerini azaltmak için yerin sakinleri, turizm girişimcileri ve çalışanların koruma kültürünü oluşturacak eğitimlere de yer verilmelidir.

Yapılan saha çalışması eğlence, yeme içme sektörlerinin temsilcilerinin turizm altyapısını oluşturan müzeler, galeriler, tiyatrolar gibi kültürel işlevleri yeterli bulmadıklarını ortaya koymaktadır. Bu sonuç bizlere çağdaş kültür ve sanat üretiminin desteklenmesi gerektiğini göstermektedir. Unutmamak gerekir ki bir yandan kültür mirasının tüm katmanlarıyla ve titizlikle korunmuş, öte yandan çağdaş kültür ve sanat ile bütünleştirilmiş bir kent, nitelikli kültür turistlerini çekmesinin yanı sıra kentliler içinde kentsel yaşam ve çevre kalitesi yüksek yerler olacaklardır.

Sonuç olarak Boğaziçi alanında dinlence ve eğlenceye odaklanan bir yaklaşımın ekonomik büyümeyi desteklemeye katkıda bulunabileceği söylevleri yerel yönetimler tarafından kabul görebilir ancak bu tür politika ve müdahalelerin, kent kullanıcıları, turistler ve kentin geçici sakinlerine odaklanma eğiliminde olduğu unutulmamalıdır. Bu tür stratejiler ile eğlence ve yeme içme işletmeleri belirli alanlarda yoğunlaşmakta ve bu dönüşümlerin maliyet ve faydaları hem mekânsal hemde sosyal açıdan eşit olarak dağıtılmamaktadır. Aslında mahallelerin ve kentsel alanların dinlence ve tüketim yerleri olarak ortaya çıkmasının, genellikle ticari ve konutsal bir soylulaştırma ve yer değiştirme sürecini de tetiklediği de bilinmektedir. Ancak turizm planlaması konusunda çalışanlar yalnızca

kentsel alanların maddi ve ekonomik olarak geliştirilmesine özen gösterdiği sürece, bu süreçlerin sosyal sonuçları gözardı edilmeye devam edilecektir. Bu durumu iyileştirmek için sosyal doku ve maddi arazi kullanımı arasındaki bağlantı gözönünde bulundurularak, turizm gelişme süreçlerinin orada yaşayan ve çalışanları olumsuz yönde etkileyebileceği gerçeğinin kabul edilmesi gerektiğidir. Yerel idarelerin mevcut yaklaşımı aslında neoliberal bir ideolojinin ve rekabetçi ve girişimci bir kent modelinin onaylanmasına paralellik göstermektedir. Bu tür bir yaklaşımda kentsel mekanda ekonomik gelişme odaklı belirli kullanımlar ile birlikte belirli faaliyetler memnuniyetle karşılanırken, sosyal doku ile ilgili boyutların ciddiye alınmadığı görülmektedir. Başka bir ifadeyle, dinlence ve eğlence işletmelerinin açılması yerel makamlar tarafından teşvik edilmese de memnuniyetle karşılanabilmekte, yan etkileri ise göz önünde bulundurulmamaktadır. Dolayısıyla kentsel metalaşma ve iyileştirme süreçleri ile ilgili eşitlik ve sosyal adalet meseleleri merkezi ve yerel yönetim çalışanları ve girişimciler tarafından da büyük ölçüde gözardı edilmektedir. Oysaki turizm gelişmesi için iç içe geçmiş sosyal, ekonomik ve yapısal unsurların birlikte çözülmesi gerektiği düşünüldüğünde turizmin turistik bölge üzerindeki çok boyutlu etkilerinin mutlaka ele alınması gerektiği açıkça görülmektedir. Sonuç olarak yerli ve yabancı girişimcileri Boğaziçi Bölgesine çekmek üzere yapılan müdahalelerin mahallelerin sosyal, kültürel ve fiziki dokusunda bir değişim meydana getireceği ve bu değişimin mahallenin özgün kimliğinin de değişmesine neden olan bir soylulaşma sürecini tetikleyebileceği unutulmamalıdır.

5. Teşekkür

Bu çalışma, Yıldız Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü' nün 20130302DOP01 numaralı projesi ile desteklenmiştir. Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü'ne çalışmanın seyri boyunca sunmuş olduğu maddi katkılar için teşekkür ederiz.

KAYNAKLAR

Andereck, K. L., & Nyaupane, G. P. (2011). Exploring the Nature of Tourism and Quality of Life Perceptions among Residents. Journal of Travel Research, 50: 248–260.

Aydıner Boylu, A., & Terzioğlu, G. (2007). Ailelerin Yaşam Kalitelerini Etkileyen Bazı Objektif ve Subjektif Göstergelerin İncelenmesi. BAP, Hacettepe Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Birimi, Ankara. 02 11, 2018 tarihinde https://ailetoplum.aile.gov.tr/uploads/pages/bilim-serisi/46-ailelerin-yasam-kalitelerini-etkileyen-bazi-objektif-ve-subjektif-gostergelerinin-incelenmesi.pdf adresinden alındı

Bahar, O. (2004). Türkiye'de Turizm Sektörünün Rekabet Gücü Analizi Üzerine Bir Alan Araştırması: Muğla Örneği. Muğla: Yayınlanmamış Doktora Tezi, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Beşiktaş Belediyesi. (2014). Beşiktaş'ta yaşam rehberi. www.besiktas.bel.tr.

Beykoz Belediyesi. (2014). Beykoz'daki Yeme-İçme Yerleri, Beykoz Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü Verisi.

BİM. (2008). Boğaziçi Sahil Şeridi ve Öngörünüm Bölgesi Uygulama İmar Plan Raporu. İstanbul.

Bolzoni, M. (2013). What tourists ignore Ambivalences, conflicts and compromises in a changing neighbourhood. RC21 Conference 2013, Session 17: Resistance and Protest in the Tourist City. http://www.rc21.org/conferences/berlin2013/prog-17.php. adresinden alındı

Bolzoni, M. (2014, 24 June). Turning tp Leisure and entertainment in times of crisis. Atlantıs Magazıne, s. 24(4): 10–13.

ÇDP. (2009). 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Şehir Planlama Müdürlüğü. İstanbul: İstanbul Büyük Şehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı.

Çokluk, Ö., Şekercioğlu, G., & Büyüköztürk, Ş. (2010). Sosyal Bilimler için Çok Değişkenli İstatistik SPSS ve LISTER Uygulamaları. Ankara: Pegem.

Doğan, H. Z. (2004). Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri. Ankara: Detay Yayıncılık.

Dwyer, L., & Kim, C. (2003). DestinationCompetitiveness: Determinants and Indicators. Current Issues in Tourism 6(5):, 369–414.

Grodach, C., & Loukaitou-Sideris, A. (2007). Cultural Development Strategıes and Urban Revıtalızatıon., (s. 13(4): 349–370).

Hall, T. (1998). Urban Geography. London: Routledge. doi:ISBN 0-415-14084-6,

Huning, S., & Novy, J. (2006). Tourism as an Engine of Neighborhood Regeneration? Some Remarks Towards a Better Understanding of Urban tourism beyond the 'Beaten Path. CMS Working Paper Series| No. 006-2006. 09 18, 2014 tarihinde http://www.geschundkunstgesch.tu-berlin.de/uploads/media/006-2006_03.pdf, adresinden alındı

Kuntay, O. (2004). Sürdürülebilir Turizm Planlaması. Ankara: Alp Yayınevi.

Mommaas, H. (2004). Cultural Clusters and the Post-industrial City: Towards The Remapping of Urban Cultural Policy. Urban Studies, 41 (3): 507–532.

Öncü, A. (2005). İdealinizdeki Ev Mitolojisi Küresel Sınırları Asarak İstanbul'a Ulaştı", Mekan, Kültür, İktidar: Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler. A. Öncü, & P. Weyland. içinde İstanbul: İletişim Yayınları.

Özer, S. U. (2010). Şehir Turizmi ve Kültür: Yabancı Turistlerin Kültürel Bir Destinasyon Olarak İstanbul'u Değerlendirmeleri Üzerine Bir Araştırma. Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi Turizm ve Otel İşletmeciliği Anabilim Dalı.

Peck, J. (2005). Struggling With The Creative Class. International Journal of Urban and Regional Research, Blackwell, 29(4): 740–770.

Raphael, D., Brown, I. D., Renwick, R., Cava, M., Weir, N., & Heatcote, K. (1998). How to Carry Out a Community Quality of Life Project. A Manual. Department of Public Health Sciences, Toronto. Journal of Envi-

ronmental Psychology, 30:422–434.

Ritchie, J., & Crouch, G. (2000). The Competitive Destination: a Sustainability Perspective. Tourism Management 21(1): 1–7.

Sarıyer Belediyesi. (2014, 10 24). Sarıyer İlçesindeki Yeme İçme Yerleri, Sarıyer Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü Verisi.

Uğur, S. (1993, 08 01). Bir Zamanlar Ortaköy. https://core.ac.uk/download/pdf/38303127.pdf adresinden alındı

Üsküdar Belediyesi. (2014, 24 10). Üsküdar İlçesindeki Yeme İçme Yerleri, Üsküdar Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü Verisi, Sarıyer 24.10.2013. 2013.

Wilson, D., & Keil, R. (2008). The real creative class. Social & Cultural Geography,, 9: 8, 841–847.

Yılmaz Çakmak, B. (2013). Kültürel mirasın korunması bağlamında bir yeniden kullanım örneği, Hamdi Gültepe Evi. Artium Dergisi,, 1(1): 54–64.

Yoon, Y. (2002, September 19). Development of Structural Model for Tourism Destination Competitiveness from Stakejolders' Perspective. Blacksburg, Virginia, USA: Doctor of Phılosophy in Hospitality and Tourism Management, Virginia Polytechnic Institute and State University.

Planlama 2020;30(1):136–146 | doi: 10.14744/planlama.2019.02414

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Hücresel Özişlem Yöntemi ile İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesinin Rant Artışına Etkisinin Tahminlemesi: İnciraltı Örneği

Forecasting the Effects of İzmir Bay Tube-Tunnel Project on Rent Increase with Cellular Automata Method: The Case of İnciraltı

Hüseyin Mert Arslan,[1] Yavuz Duvarcı[2]

[1]İzmir Bakırçay Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İzmir
[2]İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İzmir

ÖZ

Bir kentin zaman içerisinde uğradığı değişimin, gelişme yönünün ve arazi kullanımlarındaki değişim eğilimlerinin simülasyonlarla belirlenmesi ile geleceğe yönelik tahminler yapmak etkili bir planlama çalışmasında oldukça önemlidir. Mevcut literatürde, kentlerin çevreye yayılımı; Hücresel Özişlem, Çok Ajanlı Sistemler, Yapay Sinir Ağları gibi karmaşık sistem modelleme teknikleri ile modellenmektedir. Hücresel Özişlem bu yöntemlerin en çok uygulananlarından biridir. Kentsel mekanın zamanda uğradığı değişim ve CBS'de Hücresel Özişlem (HÖ) yöntemiyle tahminlenmesi önemi artan bir konu olmuştur. Ülkemiz gündeminde yer alan köprü, tüp geçit, vb. projelerin kendileri kadar önemli ekonomik, sosyal ve çevresel etkileri vardır. Özellikle bu tür mega-projelerin kentsel rantlara olduğu kadar, planlama süreçlerine de olumlu/olumsuz ikincil ve sinerjik etkileri bulunmaktadır. Bu tür etkilerin gelecekte ne olacağı da planlama açısından aynı derecede önemlidir. Ancak, mega-projelerin kentsel ranta söz konusu yöntemle etkisinin ele alınması oldukça yenidir. Rayiç bedel ve rantı belirleyen parametreler hakkında emlakçı görüşleri veri alınarak İzmir İnciraltı'ndan geçmesi planlanan İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesinin (İKTG) HÖ ile üç olası senaryo bazında ve 2016'dan sonra beşer yıllık dönemlerde rant etkileri simüle edilmiştir. Yöntemin işleyiş sınaması yapılmış, İnciraltı bölgesindeki rantların geleceğe ilişkin verisi üretilmiştir. İKTG'nin, bölgenin hangi noktalarına güçlü etkide bulunabileceği gözlemlenmiştir. Böylece, büyük projelerin olası rant etkisi ile ilgili planlamanın yararlanabileceği ve ileride yazılıma dönüştürülebilecek elverişli bir araç geliştirilmiştir.

Anahtar sözcükler: Hücresel özişlem; İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi; kentsel rant.

ABSTRACT

Using simulations and perform predictions with results of the simulation to discover the changes in cities over time, the direction of growth and tendency of change patterns is pretty vital for an effective planning study. In the current literature, the sprawl of cities to their closer environs have in general been modeled by complex methods such as Cellular Automata, Multi-agent Systems and Artificial Neural Networks. Cellular Automata is one of the most common of these methods. Urban spatial change and its simulation by GIS-based Cellular Automata (GCA) is a trending issue. Such mega-projects as the bridge and tube-tunnel projects, etc., which are at the agenda of our country, are supposed to have quite important socio-economic and environmental impacts as well as the importance given to the traffic relief and transportation. These big project are known to have the secondary and synergetic impacts on urban rental values, too, and also positive and negative effects on the planning process.However, estimation of urban rent impacts of mega-projects through the method is quite new. Using data of current land values and realtor opinions on determining rent parameters, rent impacts were estimated for Izmir Bay Tube-Tunnel Project (IBTT) for three scenarios and 5-year periods after 2016. The method utility was tested for Inciraltı region, and which locations would be significantly affected by the IBTT were detected. A useful instrument that the planning can use to know rent impacts of big projects, which can be a software application in the future, was developed.

Keywords: Cellular automata; İzmir Bay Tube-Tunnel Project, urban rent.

Geliş tarihi: 03.03.2019 Kabul tarihi: 17.12.2019
Online yayımlanma tarihi: 20.02.2020
İletişim: Hüseyin Mert Arslan.
e-posta: h.mertarslan@gmail.com

TMMOB Şehir Plancıları Odası

OPEN ACCESS This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Giriş

Zaman-mekan kavramları ile ilgili çalışmalarda Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) tabanlı simülasyon modelleri ve son yıllarda Hücresel Özişlem – HÖ (Cellular Automata – CA) ile entegrasyonu kentsel büyüme (mekansal yayılma) simülasyonu çalışmalarında dikkat çekmektedir (Liu vd., 2005). Kentsel alanlarda arazi kullanım tahmini çalışmalarında amaç, kentsel gelişimin doğrudan saptanması yerine, kent planlama sürecinin sentez aşamasında alan kullanımı ve gelişme meyillerinin saptanmasına fayda sağlayacak veriler elde etmektir (Yüzer ve Yüzer, 2006). Türkiye ve dünyada ilgili literatür incelendiğinde, kentsel büyüme ve arazi kullanımının değişimi ile ilgili çalışmalarda Hücresel Özişlem (HÖ), Markov Zinciri, Yapay Sinir Ağları, SLEUTH Modeli vb. birçok simülasyon modeli geliştirilmiş ve uygulanmıştır (Turner, 1987; Meaille ve Wald, 1990; Landis, 1995; Clark vd., 1997; Clark ve Gaydos, 1998; Li ve Yeh, 1998; Sui ve Zeng, 2001; Torrens ve O'Sullivan, 2001). İleride belirlenen bir yıl için arazi kullanım senaryolarının üretilmesi; gerçekleşebilecek değişim miktarı ve yerlerinin tespitine, bu nedenle olası değişimlerin araştırılması ve planlama çalışmalarında gerekli önlemlerin alınmasına yarar sağlamaktadır. Bu anlamda, modellemenin doğruluğu kullanılacak verinin çözünürlüğü ve yöntemi ile önemli derecede ilişkilidir.

Simülasyon modelleri, çalışmaların doğruluk derecelerini artırması bakımından CBS ile birlikte gerçeğe yakın analizler yaparak, arazi kullanımı ile ilgili tahminler yapmaktadır. Başta kıyı bölgeleri olmak üzere, benzer gelişme baskısı altında kalan alanlarda, kentsel kullanımların değişim eğilimlerini belirleyerek tahminlerin yapılması ve planlamayı yönlendirmesi bakımından önemlidir. Ne var ki, literatürde HÖ yöntemi ile büyük ulaşım projelerinin etkileri konusunda, özellikle kentsel rant bazındaki etkilerin ölçülebileceği bir modelleme çalışmasına rastlanmamıştır. Önemli ulaşım projelerinin hayata geçirildiği yakın dönemde söz konusu nitelikteki projeler ile kentsel rant arasındaki ilişkilerin, özellikle emlak değeri ve kentsel arazi yapısı arasındaki yakın etkileşim nedeniyle ortaya konulması önem arz etmektedir. Çünkü bu ilişkilerin doğru ve güvenilir olarak tespiti hem kentin gelişimini yönlendirmesi açısından hem de projelerin finansmanında alternatif modellerin uygulanması açısından önemlidir.

Bu çalışma temelde büyük ulaşım proje ve yatırımlarının kentsel rantlara olan etkileri ve bu etkilerden kaynaklı dolaylı çevresel etki, kır-kent dengesi ve arazi kullanımı farklılaşmalarına olan etkileri ile ilgilidir. Etkiler, mekansal bazda bir CBS tabanlı HÖ modeli çerçevesinde incelenmiştir. Araştırma, halihazırda İzmir kenti için önerilen önemli bir ulaşım projesi (tüp geçiş projesi ve çevre yolları bağlantıları) bağlamında konuyu ele almış ve projenin yakın çevresine etkileri ile sınırlı kalınmıştır. Belirlenen parametreler bazında değerlendirmeler yapılmıştır. Mekansal kapsam olarak çalışma alanımız İzmir-İnciraltı bölgesinden geçirilmesi planlanan İzmir Körfez Tüp Geçiş Köprüsü'nün, bölgede gerçekleşecek bağlantı yolları çevresinde oluşabilecek rant artışlarına yol açıp açmayacağı ve bu tür büyük yatırım kararlarının gayrimenkul değerlerini ne oranda etkileyeceği ilgili bölge ile sınırlı olacaktır. Ayrıca, bu tür ulaşım projelerinin rantsal etkilerinin belirlenen yöntem ve parametreler üzerinden nasıl gerçekleşebileceği konusunda bir yöntem denemesi amaçlanmıştır.

Çalışmanın temel hedefi, CBS tabanlı HÖ yöntemi kullanarak önemli ulaşım proje ve yatırımlarının etki alanına giren arazi kullanımlarındaki değişiklikleri inceleyerek farklı planlama yaklaşımlarıyla buradaki kentsel rantların değişimini tespit etmek ve bunlara uygun geleceğe yönelik bir simülasyon sistemi (veya şeması) geliştirmektir. Bu çalışma sonucunda, CBS tabanlı HÖ yöntemi gelecekteki değişimin tahminlenmesinde ve alan kullanım değişiminin yönü, miktarı ve mekansal dağılımının kent analizlerinde faydalı bir biçimde uygulanabileceği düşünülmektedir. Bunların yanında kullanılacak verilerin toplanması, düzenlenmesi, işlenmesi ve sonuçların çıktısı için bilgisayar ve yazılım destekli bir aşamanın gerçekleşmesi gerekir. Bu da çalışmamızın ikinci ayağını oluşturacak CBS tabanlı HÖ yönteminin işletilmesiyle mümkün olacaktır. Bu yüzden bu model ve yöntem hakkında ilgili literatür incelenmiştir.

İlgili Literatüre Genel Bir Bakış

Kent planlaması, rantın oluşmasında etkili olan bir girdidir ve rantın kentsel alanlarda uygulandığı biçimiyle genel olarak iki düzeydedir; Birincisi, kentsel kullanımların yerleşme ilkelerini ve gelişmelerin niteliğini kesin olarak belirtmeksizin, toprağın kullanım biçimini, başlıca kullanım bölgeleri ve ulaşım sistemi temelinde belirleyen ve gelişmenin ana çizgilerini gösteren nazım imar planıdır. İkincisi, belirli bir gelişim için, süreç başlamadan önce geliştiricinin yerel planlama otoritesinden almak zorunda olduğu planlama iznidir. Gelişmenin ana çizgilerini belirleyen nazım planın aksine, gelişim sürecine ilişkin planlama izni durum temelinde değerlendirilir. Bununla birlikte verilecek kararın nazım plana uygun olması gerekir (Keleş, 2004; Harvey, 1996).

Zaman içinde kent nüfusunun artması, artan nüfusun ihtiyaçlarının farklılaşması ve üretim ve bölüşüm ilişkilerinin değişmesi de kentin büyümesine ve dolayısıyla toprak kullanımında ve değerlerinde değişime yol açar. Bu da kent alanlarında gelecekteki büyüme ve gelişme yönüne göre belli miktarlarda yeni alan ihtiyacı yaratır. Koşulların değişmesi sonucu başlayan gelişim süreci ya da imar faaliyetleri farklı biçimlerde kendini gösterebilir. Bu süreçte, planlama sistemi büyük ölçüde emlak piyasasının baskıları ve talepleri doğrultusunda örgütlenir ve yapılanır. Yerel planlar oluşturularak ve imar denetim gücünü kullanarak toprak arzını sınırlayan yerel yönetimlerin bu uygulamaları sonucunda toprak değerleri yükselebilir. Toprak

değerleri üzerindeki bu etkisinden dolayı planlamanın, bir bütün olarak toplumdan çok, emlak geliştiricilere ve yatırımcılara fayda sağladığı ileri sürülmektedir (Balchin ve Bull, 1987). Bu durum planlama sisteminin toprak spekülasyonuyla çok yakın ilişki içinde olduğunun kanıtı olarak değerlendirilmekte ve planlama sisteminin gelir ve refah bölüşümündeki eşitsizlik ile kaynak kullanımındaki etkinsizliği artırdığı ileri sürülmektedir. Bu tespit, toprak sahiplerinin, geliştiricilerin ya da spekülatörlerin planlamaya ilişkin gerekli izinleri alabilmek ve süreci kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirebilmek için merkezi ya da yerel yönetim düzeyindeki girişimlerine açıklık getirmektedir (Evans, 1991).

Kentte bulunan ticaret ve yoğun konut alanları rantın yoğunlaştığı alanlardır. İş alanları, alışveriş merkezleri, manzarası, havası, mimarisi daha kaliteli olan üst gelir gruplarının tercih ettiği konut alanları tartışmasız kentsel rantın en yüksek olduğu alanlardır. Kent merkezine doğru yaklaştıkça kentsel toprakların da değeri artmaktadır (Keleş, 2004). Ancak ulaşım maaliyetlerine yönelik yatırım ve gelişmeler beraberinde kentin çevresinde arsa spekülasyonuna neden olmaktadır. Yatırım ve gelişmelerin fazla olduğu sınırlı alanda, alan büyüyemediği için yüksek rant değerlerinin görülmesi kaçınılmazdır. Büyümenin hızlı görüldüğü yerlerde sürdürülebilir planlamanın sağlanması için kentsel büyümenin kontrol altına alınması gerekir (Kalabalık, 2011). Dahası, mevcut büyümenin izlenmesi ve ne yönde gelişeceğinin ön görülmesinde simülasyon modellerinin kullanılması önemlidir. Simülasyon modellerinin sonuçları ile kentsel rantın kent bütününe olan gelecekteki etkilerinin ne olacağını daha önceden farkına varmamızı sağlayarak gerekli politikaların üretimine olanak sağlamaktadır.

Günümüzde kent ile ilgili modellemeler genellikle mekansal simülasyon yöntemleri kullanılarak yapılmaktadır ve bu yöntem özişlem düşüncesi üzerine kuruludur. HÖ, arazi kullanımındaki değişimlerin etkisiyle mekansal simülasyon modellerinde yaygın olarak uygulanmaktadır (Ayazlı, 2011). HÖ, sistemlerin kaotik hareket kalıplarını meydana getirmek için bileşenlerin beraber hareket ettiği modellerdir (Packard, 1985). Mekansal yayılma ve kentsel kullanımındaki değişimlerin modellenmesinde en çok kullanılan yapı, iki boyutlu hücrelerden oluşmuştur. Sonrasında üç boyutlu HÖ yöntemleri de çıkmıştır Liu, 2009).

HÖ, 1970'li yıllarda modelleme yöntemi olarak kullanılmaya başlarken, şehircilik alanında özişlem kullanımı on yıl gecikmeli olarak 1980'li yıllarda başlar. Modellemenin önemli bir aracı olarak CBS uygulamalarındaki raster analiz teknikleri ile birlikte sayısal arazi kullanım haritaları, uydu fotoğrafları HÖ için altyapı oluşturur. Hatta bazı CBS yazılımları içerisinde yer alan hazır hücresel işlem modülleri sayesinde, kentsel arazi kullanım değişimi veya ileriye yönelik kestirimlerin ve kentsel simülasyonların yapılması daha kolay hale gelmiştir. Bu alanda öne çıkan araştırmalar konularına göre şöyle sıralanabilir; karmaşıklık ve Coğrafya Bilgi Sistemleri teorisi üzerine; Batty ve Xie (1994), Couclelis, (1997), Itami, (1994); Wolfram, (1984), Benenson ve Torrens (2004), Torrens ve O'Sullivan (2001), harita dinamikleri; Takeyama ve Couelelis, (1997), gelişen kentsel formu; Xie ve Batty, (1997), kentsel arazi kullanım dinamikleri; White ve Engelen, (1993, 1997), kentleşme biçiminin tahmini; Clarke ve Gaydos, (1998), bölgesel ölçekte kentleşme; Li ve Yeh, (2002), Hutchinson, ve Batty (1986). HÖ model yapısı özgün (heuristik) şekilde de modelleyenin kurgusuna göre değişebilir. Ancak, ne tür bir model kurgusu olursa olsun gerçekliği temsiliyet gücü test edilmelidir, ki bu modelin temsil gücü ile ilgili ayrı bir konudur.

Görüldüğü üzere, hemen tüm HÖ tabanlı modeller kent gelişiminin ve/ya arazi kullanış yer seçim ve dağılımlarının simülasyonları üzerine olmuştur. Halbuki, kentsel rant değerlemesi, tahminlenmesi ve dağılım örüntüleri üzerine ve ayrıca önemli mega projelerin sosyo-ekonomik, çevresel etkileri üzerine ve rant etkileşimin kentin yerleşim yapısına, arazi kullanım örüntülerine etkileşimi üzerine yeterli çalışma olmadığı görülmektedir. Diğer yandan, rant dağılımlarının farklı etkenler bazında (örn; mega ulaşım projeleri gibi sıçrama etki yaratabilecek), ve hücrelerin zaman etkileşimli ve etkilerinin çok katmanlı parametrelere bağlı değişimi fazlaca incelenmemiştir. Orta ve uzun vadede geleceğin değerlerinin tahminlenmesinde, sıçrama etkisi yaratabilecek önemli proje ve yatırımlar, kestirimi (önceden araya böylesi bir projenin girebileceğinin öngörülmemesi nedeniyle) güçleştirmektedir. Artık, günümüz dünyasında sadece mevcut eğilimelere göre tahminleme yapılamayacağı, araya pek çok olay, teknolojik yenilik girebileceği ve dengeleri altüst edebileceği bilinmektedir. Öyleyse, yeni tahminleme simülasyon modelleri, araya ne tür proje ve yatırımların girebileceği ve olası etkilerinin neler olabileceği biçiminde senaryobazlı yaklaşım yapısıyla mutlaka değerlendirilmelidir.

İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi ve İnciraltı Çalışma Alanı

İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi, İzmir'de planlanan en önemli fakat en tartışmalı ulaşım yatırımlarından biridir. Trafik süresinin kuzey-güney bağlantısı açısından en aza indirilmesi, özellikle kent merkezinde yoğunlaşan trafik sıkışıklığının önlenmesi, yakıt maliyetinin ve hava kirliliğinin azaltılması, vapur ve feribot gibi alternatif ulaşımın sağlanması, arazi kullanımının çeşitlendirilmesi ve bütünleştirilmesi açışından önem arzetmektedir. Önerilen proje, kuzeyde Çiğli/Sasalı kavşağından başlayarak köprü ile körfez ortasına kadar devam eden ve bir ada ile birleşerek sonrasını bir tünel ile devam eden ve İnciraltı Bölgesi'nden İzmir Çeşme Otoyolu'na bağlanacak olan bir tür köprü projesidir. Proje kapsamında 12 km otoyol, 16 km raylı sistem öngörülmekte, bunlarla birlikte kuzeyde 4.2 km uzunluğunda köprü, 800 m. bir yapay ada ve 1.8 km tüp tünel olarak öngörülmektedir (Şekil 1). Tünel kesitleri; karayolu 2x3



Şekil 1. İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi - genel vaziyet planı (TMMMB, 2015).

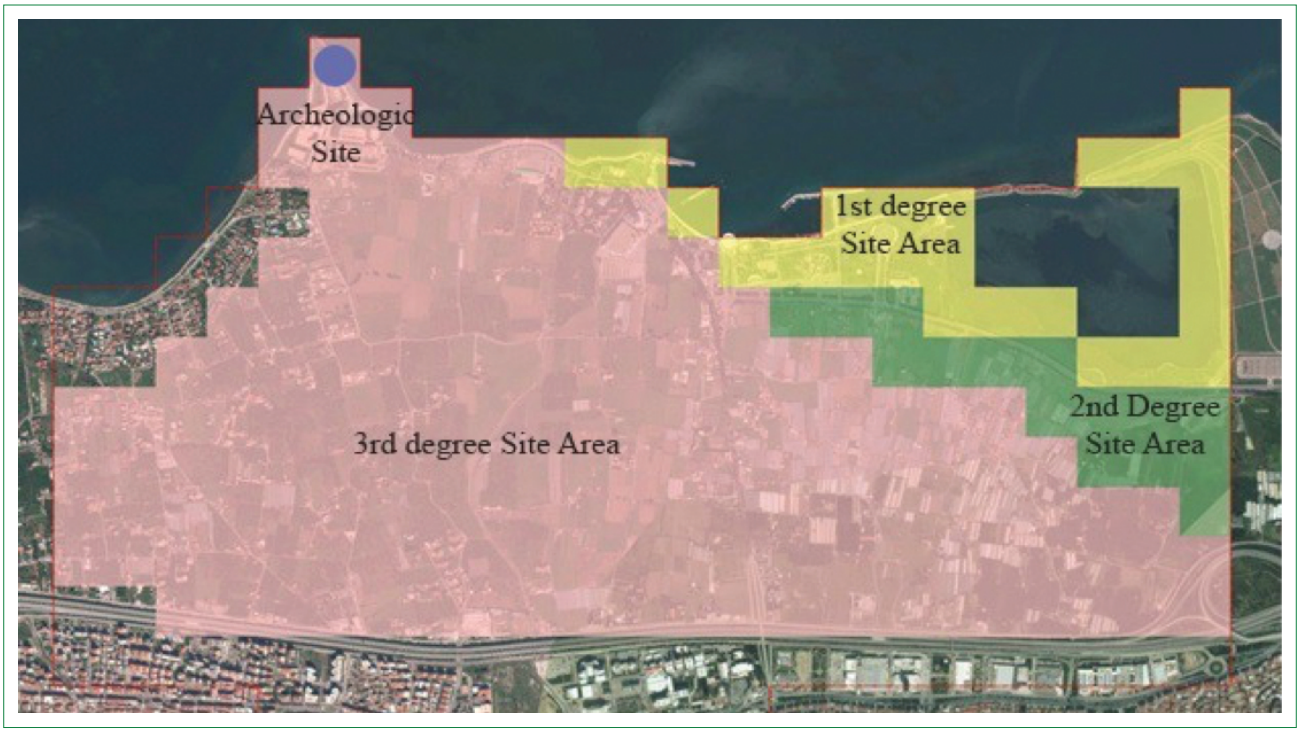
izli olup, raylı sistem 2x1 izli olarak yaklaşık 43.40 m. genişlikte ve 32 m. derinlikte 9.90 m. yüksekliğindedir (TMMMB, 2015).

Seçilen çalışma alanı İnciraltı Bölgesi; Balçova ve Narlıdere İlçelerinde yer almakta olup; İzmir-Çeşme otoyolonun kuzeyinde, İzmir Körfezi'nin güneyinde yer almaktadır. Yönetim açısından Balçova Belediyesi'ne bağlı, İnciraltı ve Bahçelerarası Mahalleleri olmak üzere iki mahalleden oluşmaktadır. Yaklaşık 700 hektar bir ovalık alan içeren alanın toplam büyüklüğü 1200 hektar civarındadır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014). İnciraltı Bölgesi, 1., 2. ve 3. derece sit alanlarının içinde bulunduğu ve kent ormanına sahip olduğu bir alandır (Şekil 2). Bu alan sera ve dikili tarım üretiminin yapıldığı kentin önemli rekreasyonel mekanlarındandır. Şehir merkezinin körfez kıyı kesiminde yapılaşmanın en az olduğu İnciraltı bölgesi planlama açışından uzun yıllar İzmir'in en tartışma alanıdır. Önemli planlama kararlarından biri de İnciraltı Bölgesi Nazım İmar Planıdır. Alan turizm ve kentsel kalkınma projeleri açısından önemli bir planlama konusu olmuştur. Bölgede önemli etkilere yol açabilecek bir proje olan İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi de bu karar içinde yer almaktadır. Yapılan araştırmalar projenin hem İnciraltı Bölgesi'nde kentsel rant artışlarına hem de ekolojik yapının bozulmasına yol açacağı düşünülmektedir (Egercioğlu, 2015). Bu çalışmada, şimdiye kadar düşünülen üç ayrı planlama çalışmasına göre farklı yaklaşımların izdüşümünün etkilerinin ele alınabileceği üç ayrı senaryo üzerinden, kentsel rant (gayrimenkul değer) artış (veya azalış) tahminlemesi her senaryo özelinde farklı HÖ hesaplama rutinleri üzerinden ele alınmıştır. Senaryolar, (a) mevcut yürürlükteki plan (trend), (b) koruma amaçlı "EXPO planı" (yapılaşmaya ve ranta açan) ve (c) nazım imar planını baz alan durumlardır.

Materyal ve Yöntem

Çalışma, temelde kentsel rant kavramının incelenmesi, emlak değerlerine etki eden faktörlerin belirlenmesi, CBS tabanlı HÖ yönteminin kullanımına dair genel ilkelerin tespiti ve İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi'nin bilgisi ile başlamıştır. Veri olarak, Balçova ve Narlıdere Belediyeleri'nden 2006, 2011 ve 2016 yılı vergiye esas rayiç bedel değerleri elde edilmiştir. Veriler toplandıktan sonra, ArcGIS 10.3'te HÖ hücreleri bazında sayısallaştırılmıştır. Bundan sonra, arazi kullanımı kararları da İnciraltı Bölgesi'nin mevcut arazi kullanımı, Nazım İmar Planı arazi kullanım kararları ve EXPO Planı arazi kullanım kararları temelinde sayısallaştırılarak kodlanmıştır.

Diğer yandan, İnciraltı Bölgesi'nin emlak değerlerine etkide bulunan temel faktörlere odaklanılmıştır. Bunlar mevcut eğilim, İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi etkisi, ulaşım ve arazi kullanım faktörleri, komşu hücre etkisi (ve bununla ilgili geçiş kuralları), koruma kararı ve açıklık faktörleri olarak belirtilmiştir. Ortaya konulan formül, aralarındaki gravimetrik analizi belirlemek için faktörler için katsayılar gerektirir. Anketle elde edilen bilgiler doğrultusunda Balçova ve Narlıdere İlçeleri'nde yer alan emlak danışmanları tercih edilmek üzere 1 ile 7 arasında değişen Likert ölçeğine göre ağırlık katsayısı ve olası etki değerleri oluşmuştur. Sonuçlar histogramlarda incelenmekte ve faktörlerin katsayıları Likert Ölçeği diyag-



Şekil 2. İnciraltı bölgesi koruma alanları ve grid sistemine göre çalışma alanı.

ramının yüzde seviyesine çevrilmesi ile hesaplanmaktadır. Ancak, çalışmanın dar kapsamında modelleme çabasına gidilmemiş ve parametrik kalibrasyon değerlerinin eldesine girişilmemiştir.

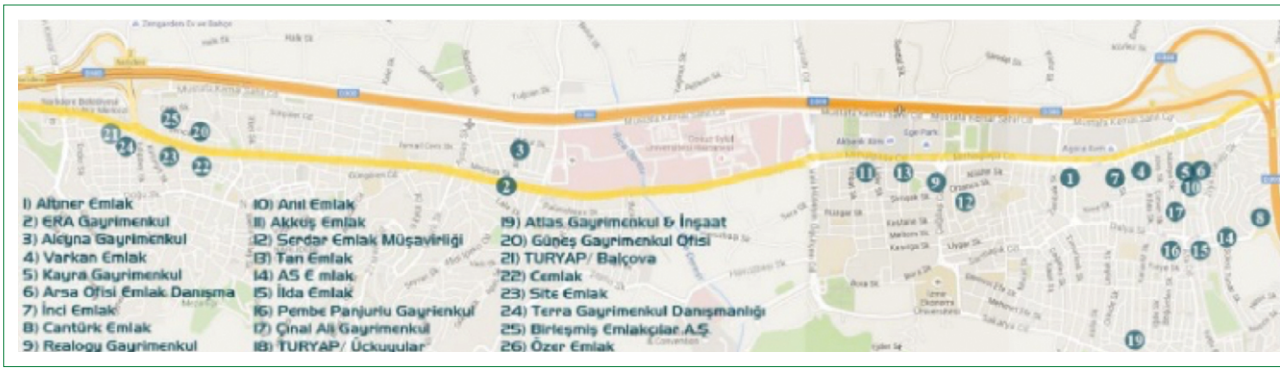
Temelde çalışma rantsal değer artışlarının hem mevcut durum için hem de bilhassa gelecekteki t+1, t+2, t+3, ..., t+n zamanları için olabilecek değerlenmelerin belirlenen parametrelere (faktörlere) ve katsayılara bağlı olarak en makul biçimde tahmin edilebilmesine hizmet etmek üzere kurgulanmıştır. Bu anlamda, tahminlemede en uygun zaman-mekansal değişim (simülasyon) yönteminin özellikle kentin (veya kentin bir bölgesinin) zaman ve mekan boyutlarına hitap edecek şekilde tespiti, ki bunun için en gelişmiş HÖ yaklaşımının literatürde kullanılan tekniklerin değerlendirilmesi sonucunda yeniden kurgulanarak, özgün bir tahmin yönteminin ortaya çıkarılması gereklidir ve en iyi temsil gücü olabilecek parametrelerin tespit edilmesi önemlidir.

Emlak değerleme tekniklerinden de faydalanarak, mevcutta bir mülk değerinin tespitinde kullanan yöntem ve teknikleri de kullanmayı amaçlayan proje yöntem önerisi ile gerçekte sadece mevcut durum (emlak) değerlemenin ötesinde gelecek zaman dilimlerinde de (ve senaryo-bazlı parametreler bazında) bu değerlerin ne olacağının tespiti en önemli getirilerdendir. Ancak rant olgusunun en önemli boyutu olan spekülatif değerlenme, komplike bir psikolojik süreç içermesi nedeniyle kapsam dışı bırakılmıştır (Duvarcı, 2018).

Çalışmanın, rantın modellenmesi dışında diğer temel işlevi ise, yüksek rantların bir anda beklenti ötesinde "sıçrama etkisi" biçiminde oluşmasına neden olabilecek önemli ulaşım projeleri gibi mega projelerin etkilerinin de model kapsamında içselleştirilmesidir. Zira, mega proje ve yatırımlarla gelen "sıçrama" etkiler, bir anda ortaya çıkmaları ve genelde plan dışı (özellikle devlet projeleri veya başka nedenlerden "araya girerek") sürpriz gelişmeler olmaları nedeniyle, değerlerin normal seyrinin dışında dışsal bir etki olarak bilinen (normal trende göre tahminlenen) ortama müdahil olmaktadırlar. Bu nedenle normalde, orta ve uzun vadeli tahminlerde, araya girmeleri, tahminlerin zorlaşmasına ve rant değerlenmelerinde dengesizliklere, tahminde de belirsizliğe yol açarlar ve bu kaotik etkiler tüm kent çapında dahi hissedilebilir. Bu anlamda daha mekanik ve sabit yer bazlı emlak değerleme sürecine kıyasla daha karmaşık ve spekülatif rant değerleme arasında kıyaslanabilir bir fark oluşur. Çalışmamızın model kurgusu içerisinde, yine, İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi gibi henüz uygulanmamış ama uygulanması yakın zamanda düşünülen önemli bir projenin özellikle bu tür araya giren mega proje etkisine örnek olarak, düşünülmesi ve kentsel rantlara ne tür bir sıçrama etkisi yapabileceğini yine CBS tabanlı HÖ düzeneğinde irdelemek yeni ve önemli yaklaşımlardan biri olacaktır.

Hücresel Özişlem Yöntemi

HÖ'de her hücre belli bir "durum"a (state) sahiptir ve bu durum çevresindeki hücrelerden etkilenmektedir. Kentsel tabanlı HÖ modellerinde, hücrenin durumu arazi kullanım türü veya kentsel arazi olarak vasıflandırılabilir.



Şekil 3. Anket uygulanan emlak danışmanlarının lokasyonları.

Komşuluk, hücrenin etkileşimde bulunduğu diğer hücrelerden oluşan kümeyi ifade eder. Von Neumann'ın çalışmasında (1966), kuzey, güney, doğu ve batı yönlü komşuluklar kullanılırken; Moore'un çalışmasında ise, kuzeydoğu, kuzeybatı, güneydoğu ve güneybatı yönlerindeki komşuluklar da kullanılmıştır (Moore, 1964).

Geçiş kuralları, hücrenin mevcut durumuna ve komşularının durumlarına nasıl yanıt vereceğini gösterir. Bu kurallar, sistem modelleme sürecini temsil ettikleri HÖ'in anahtar bileşenidir (White vd., 1997). HÖ geçiş kuralları benzer olup, tüm hücrelere eş zamanlı uygulanmaktadır. Bu nedenle zaman faktörü en önemli parametrelerden biridir. Yalnız bu esnek bir kuraldır ve kullanıcı tarafından diğer hücreler için başka zamanlar da sınırlandırılabilmektedir. Kurallar özişlemin zamanı ile uygun bir şekilde çalışır, gelen bilgi neticesinde durumunu doğrulayacak olan özişlemin belirli bir zaman aralığına bağlıdır (Hutchinson ve Batty, 1986). Kendi çalışmamızda, parametre ağırlıklarını belirlemek amaçlı, çeşitli katmanlara göre yapılan anketler emlak danışmanlarının verdiği cevaplar sonucu likert değer olarak toplanan veriler, yüzde katsayı değerlerine dönüştürülerek değişkenlerin ağırlıkları faktör çarpanları olarak kullanılmıştır.

Kullanılan temel parametreler; arazi kullanımı ve yoğunluğu, arazi kullanımlarının kentsel ranta getirisinin önemi, çevresinin açık ve ferah olmasının etkisi, sit alanlarının emlak değer artışlarına etkisi, kentin alt merkezlerine uzaklıklığın (Konak, Karşıyaka, Bornova vb.), erişebilirliğin (toplu taşıma durakları vb.), bağlantı yollarının, anayola yakınlığın ne derece etkili olduğu, yapımı planlanan köprü projesinin genel olarak emlak değerlerine olası etkisi, belirli bir mesafedeki (400 m.) yerlerin birbirlerine etki oranı, donatı ve kentsel kullanımların (AVM, otopark, hastane, park vb.) yakın mesafedeki (400 m.) yerlerin emlak değerine etkisi olmak üzere, sekiz sorudan oluşan 7'li likert tekniğinin kullanıldığı bir anket çalışması ile belirlenmiştir.

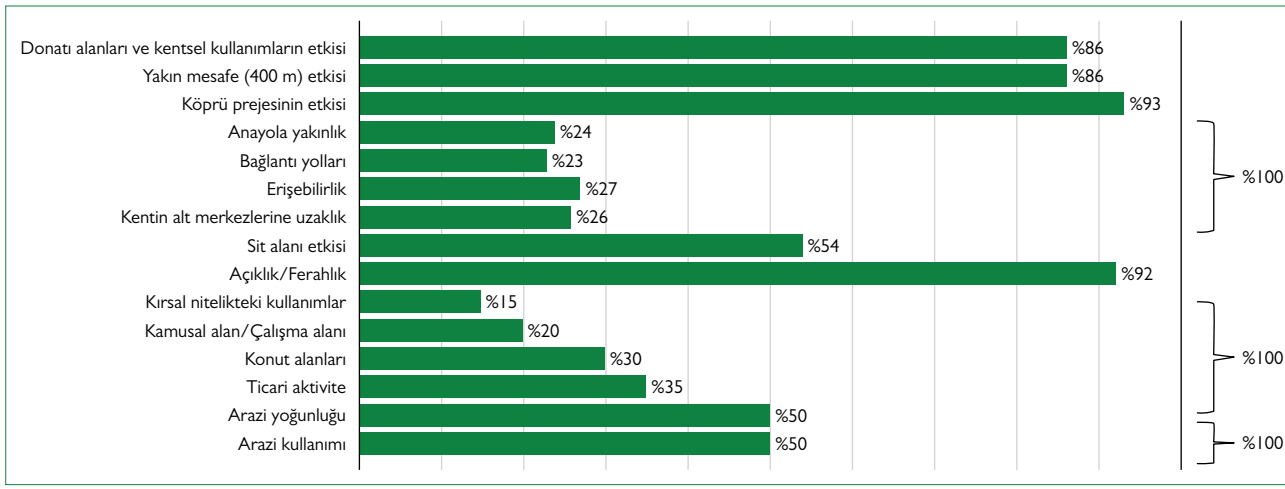
Bölgedeki emlak danışmanlarıyla (Şekil 3) yapılan anketler sonucunda hücresel etkilerin hesaplamaları yapıldığında, formüllerdeki kategorik faktörlerin ortalama (tüm emlakçıların cevap değerleri ortalaması) değer yüzdeleri faktör değeri olarak kullanılmıştır.

Arazi kullanımı ve yoğunluğu toplamı; ticari faaliyet, yerleşim alanı, kamu ve çalışma alanı ve kırsal alan toplamı; kentsel alanlara uzaklık, bağlantısallık (connectivity) kentlere olan uzaklık ve toplu taşımaya olan uzaklık gibi kendi içindeki kategorilerle toplamda %100 olarak tamamlanmıştır (Şekil 4). Anketlerden elde edilen veriler kullanılmadan önce, istatistiki tutarlıklıkları açısından histogram dağılımlarına bakılmış ve ayrıca varyans, standart sapma değerlerine de bakılarak verilerin normal dağılım sergileyip sergilemedikleri incelenmiştir. Anketlerden elde edilmiş olan söz konusu katsayı çarpanları her faktörün ne derece etkili olduğu hususunda bilgi sağlanmıştır.

Literatürde, erişilebilirlik, arazi kullanım yoğunluğu vb. emlak değerlerini etkileyen rant parametreleri incelenmiş olup, bunlar baz alınarak yeni bir yorumla hesaplamaya gidilmiştir. Yoğunluk ve büyük ölçekli kentsel kalkınma projeleri ile olan etkiyi incelemek için komşuluk etkisini de eklemek gerekir (Gonzále, 2015). Bunun yanında kentsel merkezlere uzaklık, kentsel olanaklara olan uzaklık ve arazi kullanımı da önemlidir (Blecic vd., 2012). Bunların yanı sıra, komşuluk etkisi çoğunlukla HÖ yöntemi ile ilişkili olan hücre etkisine dayanmaktadır (White ve Engelen, 1993; White vd., 1997).

Belirlenen çalışma alanlarında CBS tabanlı HÖ ızgara (258 hücre) düzeneği kurularak, farklı senaryolar bazında (bir senaryo İzmir Körfez Tüp Geçiş Projesi'nin uygulanacağı kabulüne göre, bölgeye rant etkilerinin olacağı, bir senaryo projenin uygulanmayacağı ve mevcut eğilimlerin devam edeceği kabulü, ve diğer senaryoda da farklı bir nazım imar uygulamasının olacağı kabül ve daha fazla senaryo gerektiğinde eklenebilecektir), her bir "senaryoya özgü" farklı parametre ve katsayıların belirleneceği bir yöntem yaklaşımı çalışılmıştır (örneğin, bir senaryoda körfez tüp geçişi var diğerinde ise yok).

Geçmişteki eğilim bilgisinin de değerlendirileceği biçimde t0 mevcut zamanın (2016) gerisinden de t-1 (2011), t-2 (2006), ... t-n "koşullandırma" eğilim belirleme parametresi elde edilir.



Şekil 4. Anket sonuçları ve simülasyonlarda kullanılacak katsayı değerleri.

t_0 zamanın değerleri mevcudun değeri olup halihazırda bilinen rant değerleridir (mevcut emlak değerleri, rayiç bedel, vergiye esas kamulaştırma bedelleri vb.) sonrasında da t+1 (2021), t+2 (2026), t+3 (2031), ... t+n zamanlarında rant değerlerinin tahminlenmesi için söz konusu eğilim parametresiyle birlikte ek olarak geleceğin tahminlemesine etki edecek diğer faktörler birer girdi olarak formüle eklenir. Tüm hesaplamalar temelde hücre-bazlı devam eder, ancak gerektiğinde bölgecik bazında (zonal) diyebileceğimiz daha toplu (benzer karakteristikleri haiz hücre grupları bazında, örn; ticaret, kamu, donatı alanları vb.) hesaplama da söz konusudur (Şekil 5).

Buna göre temelde lineer yapıdaki gelecek rantı:

$$R_{t+n}=R_0.\ f\ (F_x)+T_x$$

R_{t+n}: tahminlenmesi istenen gelecekteki n sonrası dönemin rant değeri (hücre bazında m^2 başına)
R_0: mevcuttaki rant değeri (emlak rayiç değeri)
$f\ (F_x)$: belli bir x sayıda faktörün (parametre) içerildiği faktörlerin fonksiyonu (F, 0'dan ve 1'den büyük olabilir)
T_x: belli bir x sayıda değere doğrudan eklenen diğer etmenler ek değerleri

Ele Alınacak Temel Parametreler

$F(F_x)$ parametreleri (fonksiyona her parametre için 0<F>1 arasında faktör çarpanı olarak tespit edilip girilen değerdir, sonuçta 1'den az olursa rant değerini azaltan, 1'den çok olduğunda rant değerini artıran bir çarpan) her biri ayrı ayrı hesaplanır (Şekil 6) ve hesaplamada alt-parametreler vardır:

a) Ulaşım faktörü:

$$f(tr)=kf(c)+l(d_{mc})+m(d_a)$$

tr: ulaşım faktörü
c: bağlantı (connectivity index) faktörü
d_{mc}: ana merkezlere olan uzaklık (dk)
d_a: kentsel olanaklara olan uzaklık

b) Bağlantısallık (connectivity) alt faktörü:

$$f(c)=\frac{\frac{\sum x^i t+1}{n^i t+1}-\frac{\sum x^i t}{n^i t}}{\frac{\sum x^i t}{n^i t}}+1$$

x: yolların toplam uzunluğu
n: bölgedeki hücre sayısı
t: zaman
t+1: 1/1000 ölçekli İnciraltı Bölgesi Koruma Amaçlı İmar Planı (EXPO)

c) Şehrin ana merkezlerine olan uzaklık alt faktörü:

$$f(d_{mc})=\frac{\sum d_{mc^i}\,t-\sum d_{mc^i}\,t+1}{\sum d_{mc^i}\,t}+1 \text{ (zaman cinsinden)}$$

d_{mc}: ana merkezlere olan uzaklık (dk)
t: zaman
t+1: 1/1000 ölçekli İnciraltı Bölgesi Koruma Amaçlı İmar Planı (EXPO)

d) Diğer kentsel kullanımlara olan uzaklık alt faktörü:

$$f(d_a)=\frac{\sum d_{a^i}\,t-\sum d_{a^i}\,t+1}{\sum d_{a^i}\,t}+1 \text{ (m^2 cinsinden)}$$

d_a: kentsel kullanımlara olan uzaklık
t: zaman
t+1: 1/1000 ölçekli İnciraltı Bölgesi Koruma Amaçlı İmar Planı (EXPO Plan)

e) Arazi Kullanım Faktörü:

$$f(lu)=1+(1.lj)$$
$$lj=f(t+1)-f(t)$$

f(lu): arazi kullanım faktörü değeri
lj: arazi kullanım katsayılarının t+1 zamanındaki değişimi
f(t): t zamandaki arazi kullanım tiplerinin katsayısı (ticaret, konut alanı, kamusal, vb.)



Şekil 5. Örnek HÖ planı ve zonal hücrelerin gösterimi.

f) Koruma alanı etkisi:

$$f(c) = \frac{x.s}{n-s}$$

x: sit alanının belirlenen katsayısı
n: bölgedeki hücre sayısı
s: sit alanı hücre sayısı

g) İzmir köprü tünel geçiş projesinin etkisi:

$$KTG = \sum (R^i t.g)$$

KTG: köprü tünel geçişi etkisi
g: tüp geçiş projesinin genel etkisi (% olarak)
R^i: sit koruma alanı ve/veya kamu kullanımının olduğu etkilenmemiş hücreler

h) Komşu hücre etkisi:

$$E^i{}_{t+1\,KH} = E^i{}_{t+1} + T_{KH}{}^i$$

$$T_{KH}{}^i = \sum [R^{h(i)}{}_{t+1} \times (h/n_h{}^{i(nskk)})]$$

$n_h{}^{i(nskk)}$: sitleri çevreleyen ve/veya kamu alanı olmayan hücrelerin sayısı
$R^{h(i)}$: ele aldığımız komşu hücrelerinin emlak rayiç değeri
$T_{KH}{}^i$: komşu hücrelerin etkilerinin toplamı
$E^i{}_{t+1\,KH}$: komşu hücrelerin etkisinden aldığı değerler toplamı

Tx Eklenti değer parametreleri:

- Hücresel etkileşim, HÖ'nin kendi doğal "işlem" parametresidir. Burada özgün kabullere göre hesaplanan değerler hücrede f(F_x) olarak bulunan değerlere doğrudan ekleme yapılan "ekleme" değeridir.
- Kamusal alan, veya sit koruma alanı kararlarının olup olmaması,
- Baz eğilim (trend) etkisi de eğim değeri oranında (örn; her yıl ortalama min. %10 mutlak artış varsa) genelde doğrudan eşit oranlarda her hücreye eklenir (tüm bölgeye eşit düzeyde yansıması gereken parametre olarak)
- Sıçrama etkisi yaratabilecek mega proje etkisi de görüldüğü dönem, bu etkinin kabul edildiği senaryolarda f (F_x) değerine eklenir.

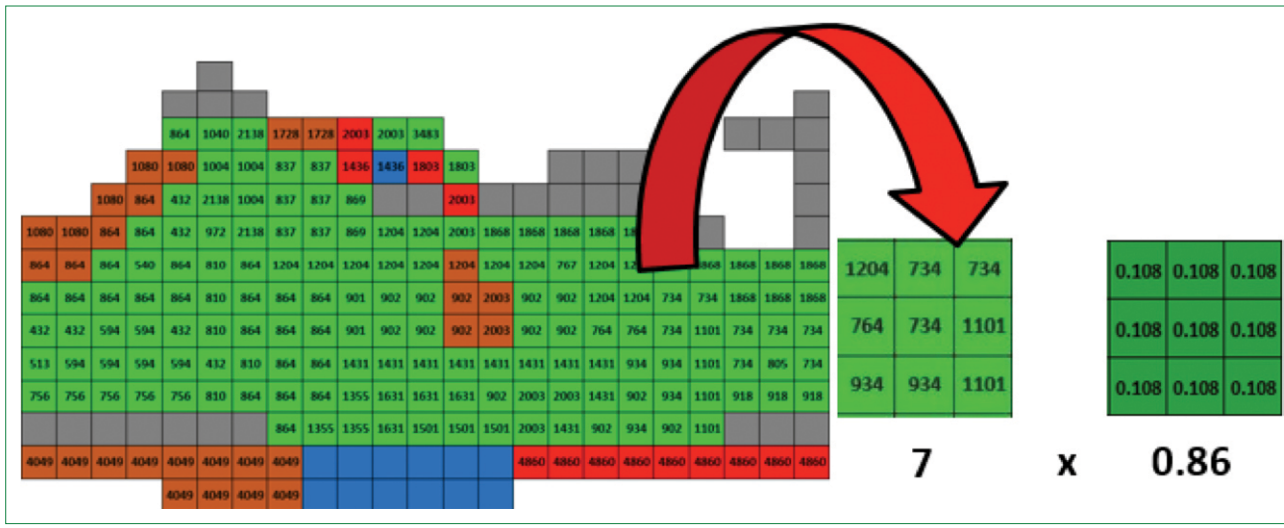
Sonuçta tüm bu faktörler ve bahsi geçen etkiler temelde aynı anda birbirinden bağımsızmışçasına hücrede t (x) zamanı için işleme alınırken, diğer yandan, aynı anda ve sonraki anları etkileyecek biçimde komşuluk kuralları işleme alınacaktır.

Coğrafi temsil, küme hücreleriyle yapılmıştır. Arazi kullanımları ve korunan alanlar, kümelenmiş-hücreler olarak temsil edilmiştir (örn; K1: konut alanı bölgesi zonu, D1: donatı bölgesi zonu) Daha sonra, imar sistemine aktarılırlar (Şekil 7). Düzenli ızgara sistemi; standart ızgara yapısını, hücresel alanı homojenleştiren, süreci analiz eden verileri basitleştiren, arazi kullanımı ve haritalama için kümelenmiş (zonlu) bir yapıya sahip olup, sokaklardaki değer değişikliklerini kiralamak için 200 m mesafeye (4 ha) koordine edilmektedir.

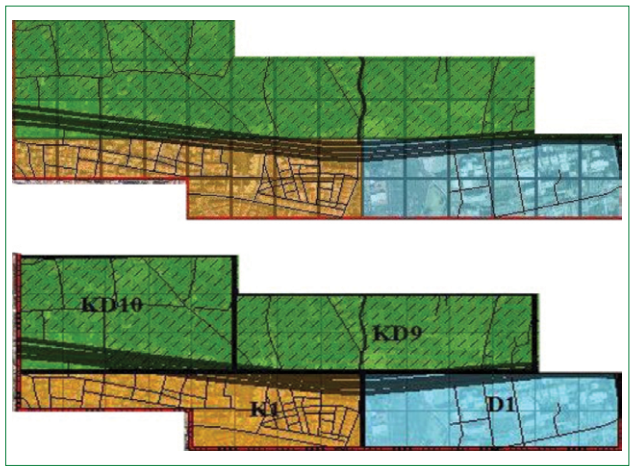
Yöntemin basit ve temel kuralı, her bir parametre etken değerinin ayrı ayrı hesaplanması ve her hücre için toplam değerin bulunmasıdır. Rant ile ilgili tespitler yapabilmek, bölgedeki emlak değerlerindeki değişimi görebilmek ve geleceğe dair yorumlar yapabilmek, olguyu ve ilgili sistemleri açıklayıcı model geliştirmek, parametreleri belirlemek ve bu parametrelerin her senaryo bazında değiştirerek rant tahmin sonuçlarını belirleyebilmek burada temel hedeftir.

HÖ Simülasyon Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Çalışmada faktörlerin etkilerini ölçmek için hazırlık sürecinin tamamlanmasından sonra, t+1, t+2 ve t+3 dönemlerini



Şekil 6. Örnek HÖ planı üzerinde hesaplanan emlak rayiç değerleri (TL cinsinden).



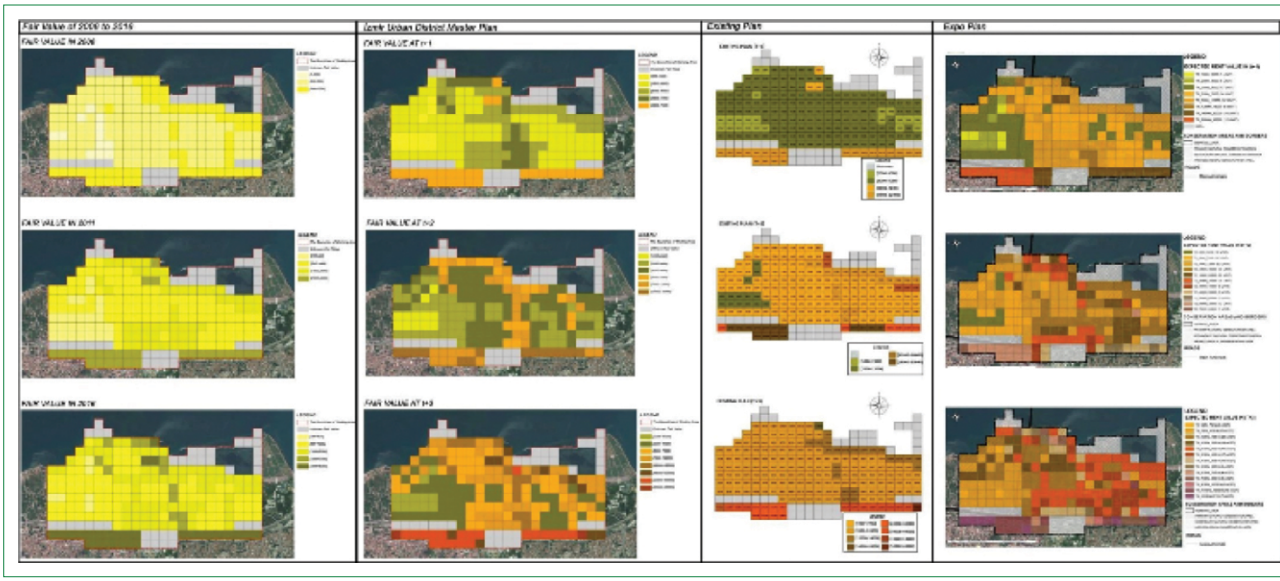
Şekil 7. Arazi kullanımının kümelenmiş hücreler ile gösterimi.

ölçmede mevcut plan, Nazım plan ve EXPO Planı için ayrı hesap şemaları uygulanmıştır. Daha sonra, tahminlenen değerler sınıflandırılır ve her bir sonuç, tanımlayıcı istatistiklere göre değerlendirilmiştir. Bütün ölçüm ve karşılaştırmalar tamamlandıktan sonra, kentsel rantın göz ardı edilmesi, rantta direnme ve ranttan yararlanma gibi farklı açılardan üç çeşit planlama yaklaşımı senaryoları üretilmiştir (Şekil 8). Faktörlerin, etkilerini belirleyebilmek için formülasyonda farklı zamanlarda eklemeler yapılmıştır. Bu kapsamda, trend faktörü, körfez geçiş projesi, ulaşım ve arazi kullanım faktörleri t+1 tarihinde eklenmiştir. Ayrıca, trend faktörü, koruma alanı faktörü ve komşu hücre etkileri t+2'ye dahil edilirken; eğilim ve komşu hücre etkisi t+3 zamanında dahil edilmiştir.

Eğilim artışı, mevcut planlama durumunda (1. senaryo), çalışmada doğrusal olarak kabul edilirken, belediye vergi değerindeki ortalama artış 2006 (emlak değeri ortalaması 323.62 TL) yılından 2011 (emlak değeri ortalaması 767.81 TL) yılına kadar %250'dir; 2011 yılından 2016 (emlak değeri ortalaması 1119.61 TL) yılına kadar %120'dir. Bu nedenle, bu araştırma için genel trend eğilimi beş yılda ortalama %60 olarak varsayılmıştır. Bu trende göre t+1 (2021) zamanında tahmini ortalama emlak değeri 1791.37 TL olurken, t+2 (2026) için zaman içinde 2328,78 TL, t+3 (2031) için 2678,1 TL olacaktır.

Nazım İmar Planı'nı (2. senaryo) ele aldığımızda, projenin olmadığı varsayımına göre belirli faktörleri hesaba katarak yaptığımız simülasyon senaryosunda, proje gerçekleşmese bile CBS tabanlı HÖ ile yapılan simülasyonlarda, yıllara göre arazi değeri, konum, eğilim, komşu hücre etkisi baz alındığında emlak rayiç değerlerinin arttığı gözlemlenmiştir. Bu artış, K. Marx'ın da değindiği emek dışındaki artı değerden gelmektedir (Marx, 1998). Nazım İmar Planı simülasyon senaryosunda, diğer iki plana göre kentsel rantta büyük farklılıkların olmadığı gözlemlenmiştir. Yani neredeyse eşit dağılımın yapıldığını ve eşitsizliğe neden olmayacağı söylenebilir.

Son olarak EXPO Planı ile (3. senaryo), diğer iki simülasyondan farklı olarak daha fazla konut ve ticaret alanına sahip bir arazi kullanım düzeniyle birlikte t+1 zamanda ortalama emlak değeri 8.159 TL, t+2 zamanda ortalama emlak değeri 18.659 TL ve t+3 zamanda ise ortalama emlak değeri 33.912 TL gibi ciddi bir emlak artış değeri olup, mevcut plana kıyasla bu oran yaklaşık 20 kat fazladır. Bu oran her yerde eşit bir dağılım göstermemektedir. Örneğin t+3 zamanı olarak nitelendirdiğimiz 2031 yılı simülasyonunda minimum emlak rayiç değeri 5.518 TL iken maksimum emlak rayiç değeri 192.168 TL olarak hesaplanmıştır. Bu da İnciraltı Bölgesi'ni ciddi rant sorunlarıyla karşı karşıya bırakmaktadır. Rant sorununa yol açan faktörlerin hangilerinin öne çıktığı konusu ayrı bir çalışmada ele alınarak değerlendirilecektir.



Şekil 8. Üç farklı planlama senaryonun karşılaştırılması.

Sonuç

Bu çalışma kapsamında henüz gerçekleşmemiş fakat gerçekleşme ihtimali yüksek olan büyük ulaşım projelerinin (burada İzmir Tüp Geçiş Projesi) kentsel rantlara ne derece etkide bulunup bulunamayacağı irdelenmiş, dolayısıyla kent yapısına olabilecek değişikliklerin, değişen rantlar üzerinden okunabilirliği sağlanmıştır. Söz konusu olası değişim, tüm çalışma alanı küçük hücrelere bölünmek suretiyle ayrıca bu hücrelerin kendi aralarındaki etkileşiminin de zaman içinde ele alındığı biçimde özgün HÖ şeması bazında CBS kullanılarak gözlenmiştir. Bu şekilde, aynı zamanda, HÖ tahminleme süreci hem kesikli zaman boyutunda gözlenebilmiş hem de CBS uygulamasına entegre edilebilmiş (ki, plancıların kolayca ele alabileceği şekilde) ve senaryo bazında değerlendirmeler elde edilebilmiştir.

Bugüne değin gerek rant baskılarını önleyici gerekse rant-bazlı planlama yaklaşımlarıyla İnciraltı Bölgesi gibi hassas alanlar ilgi odağı konumuna gelmiştir. İzmir'in batı aksında yer alan İnciraltı-Sahilevleri bölgesi artık mevcut haliyle ve bunun yanında rant baskılarından uzak tutacak şekilde korumak pek mümkün görünmemektedir. Tartışmalı bölgenin örnek çalışma alanı olarak ele alındığı çalışmamızda, çeşitli faktörlere dayalı olarak rant tahminlemesi CBS tabanlı HÖ yöntemi kullanılarak denenmiş ve üç farklı plan bazında üç senaryo üzerinden çıkan değerler karşılaştırılmıştır. Geleceğe ilişkin tahminleme ise bugünden başlayarak (2016) beşer yıllık üç ardışık dönem için yapılmıştır. Özellikle turizm gelişimi eksenli "EXPO Planı" senaryosunda İzmir Tüp Geçiş Projesi'nin emlak değerlerine olabilecek sıçrama etkisi de ele alınmış ve özellikle projede belirtilen tüp geçişe bağlantı yolları üzerinde rant artışları tespit edilmiştir. Her üç senaryoda da rantlar artış göstermiş ancak kimisinde aşırı düzeyde artışlar, üstlendikleri parametrelere göre de makul düzeyde artışlar kaydedilmiştir. Burada elde edilen bulgular, temelde belirlenen yöntemin ne derece işlevsel ve planlamada ne derece kullanışlı olabileceği üzerinedir. Özellikle, yöntemin, arazi kullanım-ulaşım (EXPO, nazım imar, vb.) plan kararlarına göre rantların ileride nasıl değer alabileceğine olan yol göstericiliği, gelecekteki kentsel oluşumlara olası etkileri ve bu anlamda, planlamada bir karar-destek aracı olarak kullanılabilirliğinin olabileceği vurgulanmıştır. Yöntemin işe yararlılığı üzerinde durularak, spesifik bulguların ne olduğu şimdilik bu çalışmada ele alınmamıştır. Çıkan sonuçların gerçekliği test edilmemiştir, yani önerilen modelin sınaması henüz yoktur. Böylece, söz konusu tahminlenen öneri plan ve özellikle büyük projelerin (şimdilik kesinliği söz konusu olmasa da) gelecekteki rantsal etkilerinin çevresel/sosyal etkileri irdelenebilir, ki ileride yöntem bir CBS-tabanlı bir (eklenti) yazılım uygulamasına dönüştürülebilir.

Teşekkür

Bu çalışmanın veri toplama ve işleme aşaması, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Şehir Planlama Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı CP 502 – Planlama Stüdyosu öğrencileri Hilal Alıpatar, Kardelen Ekin Şahin, Gökçe Demircan, Ezgi Gül Erdem tarafından gerçekleştirilmiştir.

KAYNAKLAR

Ayazlı, İ. (2011). Ulaşım Ağlarının Etkisiyle Kentsel Yayılmanın Simülasyon Modeli: 3. Boğaz Köprüsü Örneği. (Yayımlanmamış doktora tezi). Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Balchin, P., Bull, G. (1987). Regional and Urban Economics. London, UK, Harper & Row Ltd.

Batty, M., Xie, Y. C. (1994). From Cells to Cities. Environment and Planning B, 21, 31–48.

Benenson, I., Torrens, P. M. (2004). Geosimulation: Object-based Modeling of Urban Phenomena. Computers, Environment and Urban Systems, 28, 1–8.

Blecic, I., Cecchini, A., Trunfio, G. A. (2012). Parallel Simulation of Urban Dynamics on the GPU. International Conference on Computational Science and its Applications (ICCSA), Omaha, USA, 4–6 June.

Clark, K., Hoppen, S., Gaydos, L. (1997). A Self-Modifying Cellular Automaton Model of Historical Urbanization in the San Francisco Bay Area, Environment and Planning B, Vol. 24, 247–261.

Clarke, K., Gaydos, L. J. (1998). Loose Coupling a Cellular Automaton Model and GIS: Long-term Urban Growth Prediction for San Francisco and Washington/Baltimore. International Journal Geographical Information Science, 12, 699–714.

Couclelis, H. (1997). From Cellular Automata to Urban Models: New Principles for Model Development and Implementation. Environment and Planning B, 24, 165–174.

Duvarcı, Y. (2018). Rantın Elli Tonu. Ankara: Gece Kitaplığı Yayınevi.

Egercioğlu, Y., Ercoşkun, Ö. (2015). İzmir'de Sürdürülebilir Kentsel Planlama İçin Expo Alanının Sunduğu Riskler ve Fırsatlar. Planlama Dergisi, 15, 8–20.

Evans A. W. (1991). On Monopoly Rent. Land Economics, 67, 1–14.

Gonzále, P. B., Gómez-Delgado, M., Benavente, F. (2015). Vector-based Cellular Automata: Exploring New Methods of Urban Growth Simulation with Cadastral Parcels and Graph Theory. CUPUM 2015, International Conference on Computer in Urban Planning and Urban Management, Cambridge, USA, 7–10 July.

Harvey, J. (1996). Urban Land Economics. London, UK, Macmillan.

Hutchinson, B., Batty, M. (1986). Advances in Urban Systems Modelling, Urban Transport Planning: A Development Approach. Dimitriou H. (Ed.). United Kingdom: Routledge.

Itami, R. (1994). Simulating Spatial Dynamics: Cellular Automata Theory. Landscape and Urban Planning, 30, 24–47.

İzmir Büyükşehir Belediyesi (2014). Balçova Turizm Merkezi İnciraltı Kesimi Raporu. İzmir.

Kalabalık, H. (2011). İmar Hukuk Dersleri (3. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Keleş, R. (2004). Kentleşme Politikası. Ankara: İmge Kitabevi.

Landis, J. (1995). Imaging Land Use Features: Applying the California Urban Futures Model. Journal of American Planning Association, 61, 438–457.

Li, X., Yeh, A. (1998). Modeling Sustainable Urban Development by the Integration of Constrained Cellular Automata and GIS. International Journal of Geographical Information Science, 2000, 14, 2, 131–152.

Li, X., Yeh, A. (2002). Neural-Network-based Cellular Automata for Simulating Multiple Land Use Changes Using GIS. International Journal of Geographical Information Science, 164, 323–343.

Liu, L., Wang, X., Eck, J., Liang, J. (2005). Simulating Crime Events and Crime Patterns. Editor: Wang F. Geographic Information Systems and Crime Analysis, 198–213, USA: Northern Illinois University.

Liu, Y. (2009). Modelling Urban Development with Geographical Information Systems and Cellular Automata. London, UK: CRC Press, Taylor & Francis Group.

Marx, K. (1998). Artı Değer Teorileri. Çeviri: Yurdakul Fidancı, Sol Yayınları, Ankara.

Meaille, R., Wald, L. (1990). Using Geographical Information Systems and Satellite Imagery within a Numerical Simulation of Regional Urban Growth. International Journal of Geographical Information Systems, 4, 445–456.

Moore, E. (1964). The Firing Squad Synchronization Problem, Sequential Machines. Editor: Moore E. (Ed.), Addison-Wesley, Reading, 213–213, MA.

Packard, N., Wolfram, S. (1985). "Two-Dimensional Cellular Automata. Journal of Statistical Physics, 38, 901–946.

Sui, D., Zeng, H. (2001). Modeling the Dynamics of Landscape Structure in Asia's Emerging Desakota Regions: A Case Study in Shenzhen. Landscape and Urban Planning, 53, 37–52.

Takeyama, M., Couclelis, H. (1997). Map Dynamics: Integrating Cellular Automata and GIS through Geo-Algebra. International Journal of Geographical Information Science, 11, 73–91.

Torrens, P, O'Sullivan, D. (2001). Cellular Automata and Urban Simulation: Where Do We Go from Here? Environment and Planning B: Planning and Design, 28, 163–168.

Turner, B., Moss, R., Skole, D. (1993). Relating Land use and Global Land Cover Change: A proposal for an IGBP-HDP Core Project. International-Geosphere-Biosphere Program, IGBP Report No. 24, HDP Report No: 5, Stockholm: Royal Swedish Academy of Sciences.

Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği (2015). İzmir Körfez Geçişi Sunumu, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. http://www.tmmmb.org.tr/images/Etkinlikler/9_TMK/ozgur_ugurlu.pdf (Erişim Tarihi: 23.08.2018).

White, R., Engelen, G (1993). Cellular Automata and Fractal Urban Form: A Cellular Modelling Aproach to the Evolution of Urban Land Use Patterns. Environment and Planning A, 25, 1175–1199.

White, R., Engelen, G., Uljee, I. (1997). The Use of Constrained Cellular Automata for High-resolution Modelling of Urban Land-use Dynamics. Environment and Planning B, 3, 323–343.

Von Neumann, J. (1966). Theory of Self-Reproducing Automata. UMl Reprint University Illinois.

Wolfram, S. (1984). Universality and Complexity in Cellular Automata. Physica D, 10, 1–35.

Xie, Y., Batty, M. (1997). Automata-based Exploration of Emergent Urban Form. Geographical Systems, 4, 83–102.

Yüzer, M., Yüzer, Ş. (2006). Cellular Automata Tabanlı LUCAM Modeli ile İstanbul'un Gelişim ve Dönüşümüne İlişkin Makro Form Simülasyonları. Journal of İstanbul Kültür University, 4, 231–244.