



CUMHURİYET DÖNEMİ KENT PLANLAMA VE KENTLEŞME POLİTİKALARI

Editör
Prof. Dr. Özer Karakayacı



TÜRK AKADEMİSİ
Siyasi Sosyol Stratejik Araştırmalar Vakfı



CUMHURİYET DÖNEMİ KENT PLANLAMA VE
KENTLEŞME POLİTİKALARI

Editör: Prof. Dr. Özer Karakayacı
Cumhuriyetin 100. Yılı Dizisi No.5
ISBN 978-605-71986-5-5
1. Baskı: Ekim 2023 (500 adet)

Yayın Hakları © TASAV, 2023

Tüm yayın hakları TASAV'a aittir. TASAV'dan izin alınmadan kitabın tümünün ya da bir kısmının herhangi bir yöntem ile basımı, yayımı, çoğaltılması ve dağıtımı yapılamaz. Kaynak göstermek şartıyla alıntı yapılabilir.

TÜRK AKADEMİSİ SİYASİ SOSYAL STRATEJİK
ARAŞTIRMALAR VAKFI (TASAV)
Sertifika No: 49150

29 Ekim Caddesi 2654. Sokak No: 1 Gölbaşı-Ankara
Tel: +90 (312) 460 1779 • Faks: +90 (312) 460 1789
www.tasav.org • iletisim@tasav.org • editor@tasav.org

Tasarım, Dizgi ve Baskı:

Vega Basım Hizmetleri – Bahadır Levendoğlu • Sertifika No: 43714
Necatibey Cad. Lale Sokak No: 21/A Çankaya-Ankara • +90 (312) 230 0723



Yazarlar

Prof. Dr. Özer KARAKAYACI

Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

okarakayaci@ktun.edu.tr

ORCID: 0000-0001-9001-4163

Prof. Dr. M. Serhat YENİCE

Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi

İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı

serhat.yenice@hku.edu.tr

ORCID: 0000-0003-4256-2215

Mehmet Ali KAHRAMAN

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Şehir Plancısı

makahraman33@yahoo.com

ORCID: 0009-0006-9948-5694

Prof. Dr. Koray ÖZCAN

Pamukkale Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

korayozcan@pau.edu.tr

ORCID: 0000-0002-1221-9224

Dr. Öğr. Üyesi Cansu KORKMAZ

*Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
ckorkmaz@ktun.edu.tr
ORCID: 0000-0003-4570-1751*

Doç. Dr. Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

*Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
nssag@ktun.edu.tr
ORCID: 0000-0001-8002-4499*

Prof. Dr. Hasan KALYONCU

*Ege Üniversitesi, Fen Fakültesi, Biyoloji Bölümü
hasankalyoncu@gmail.com
ORCID: 0000-0001-7764-5809*

Yasin DURSUN

*Yazar, Harita Yüksek Mühendisi
ydursun042@gmail.com
ORCID: 0000-0002-2457-037X*

Prof. Dr. Fatih İŞCAN

*Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi,
Harita Mühendisliği Bölümü,
fiscan@ktun.edu.tr
ORCID: 0000-0002-0669-5830*

Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND

*Konya Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planla-
ma Bölümü Öğretim Üyesi
sinanlevend@gmail.com
ORCID: 0000-0002-3382-0983*

Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ

*Necmettin Erbakan Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
sozkazanc@erbakan.edu.tr
ORCID: 0000-0001-7618-2494*

Arş. Gör. Seçkin ÇİRİŞ

*Necmettin Erbakan Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
sciris@erbakan.edu.tr
ORCID: 0000-0002-3085-351X*

Prof. Dr. Ahmet Tuğrul POLAT

*Selçuk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,
Peyzaj Mimarlığı Bölümü
atpolat@selcuk.edu.tr
ORCID: 0000-0002-0980-3243*

Arş. Gör. Ertuğrul ÖNDER

*Selçuk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,
Peyzaj Mimarlığı Bölümü
ertugrul.onder@selcuk.edu.tr
ORCID:0000-0002-5751-4075*

Doç. Dr. Gökçen KILINÇ ÜRKMEZ

*Bursa Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
gokcen.kilinc@btu.edu.tr
ORCID: 0000-0003-1139-6920*

İÇİNDEKİLER

İsmail Faruk AKSU / Sunuş	11
Prof. Dr. Özer KARAKAYACI / Giriş	15
Prof. Dr. Özer KARAKAYACI <i>Cumhuriyet Döneminde Kentleşme ve Afet Politikalarına Bakış</i>	25
Prof. Dr. M. Serhat YENİCE <i>Planlama Pratiğinin Kurumsallaşması ve Planlama Deneyimleri</i>	51
Mehmet Ali KAHRAMAN <i>Cumhuriyetimizin Birinci Yüzyılında Şehirciliğimizin Yasal ve Kurumsal Çerçevesi</i>	73
Prof. Dr. Koray ÖZCAN <i>Cumhuriyetin 100 Yıllık Şehircilik Deneyimi: Tarihsel Tematik Çözümleme</i>	109
Dr. Öğr. Üyesi Cansu KORKMAZ <i>Kırın Değişen Dinamiği: Kırsal Alan Üzerine Yeni Eğilimler</i>	129
Doç. Dr. Neslihan SERDAROĞLU SAĞ <i>Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Deneyimleri</i>	147
Prof. Dr. Hasan KALYONCU <i>Afet ve Risk Yönetimi: Dirençli Yerleşmeler</i>	169

Yasin DURSUN & Prof. Dr. Fatih İŞCAN <i>Coğrafi Bilgi Sistemi ile Taşkın Risk Analizi: Bilecik (Osmaneli İlçesi) Örneği</i>	203
Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND <i>Sürdürülebilir Mahalle Tasarımı</i>	245
Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ & Arş. Gör. Seçkin ÇİRİŞ <i>Türkiye Ulaşım Yatırımlarının Ekonomik ve Mekansal Etkileri</i>	293
Prof. Dr. Ahmet Tuğrul POLAT & Arş. Gör. Ertuğrul ÖNDER <i>Kent Parklarının Yeşil Kent Vizyonuna Olan Katkıları</i>	313
Doç. Dr. Gökçen KILINÇ ÜRKMEZ <i>Müzelerin Değişen Roller ve Kentlerin Dönüşümüne Etkileri: Bursa Kent Merkezindeki Üç Müze Üzerinden Bir Değerlendirme</i>	347

SUNUŞ

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "en büyük eserim" dediği Cumhuriyetimizin kuruluşunun yüzüncü yılına ulaşmanın gurur ve mutluluğu içerisindeyiz. Türkiye Cumhuriyeti, binlerce yıllık Türk devlet tarihinin istiklal mücadelesinin ardından büyük bir ruh ve şevkle yükseltilmiş zafer burcudur. Türk milletinin Mustafa Kemal öncülüğünde yürüttüğü Millî Mücadele'den kesin bir zaferle çıkışının üzerinden geçen 100 yıl içerisinde gelişerek ve güçlenerek dünyanın en saygın ülkelerinden biri olmayı başaran Türkiye, demokratik gelişimi, güçlü ekonomisi, doğal ve beşerî kaynak potansiyeli ile geleceğin süper güçlerinden biri olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.

Millî Mücadele ile başlayan, TBMM'nin açılmasıyla ve Cumhuriyetin ilanı ile hareketlenen siyasî, askerî, hukukî, ekonomik, sosyal ve teknolojik dönüşüm ve kalkınma hamleleri, toplum hayatının her alanında ve idarî sistemde önemli ve hızlı bir gelişme sürecinin dinamiklerini oluşturmuştur. Cumhuriyetimizin ilk yıllarında başlayan geniş kapsamlı kalkınma hamleleri, yüz yıl boyunca bazen hızlı bazen yavaş ama süreklilik içinde sürdürülmüş, aynı zamanda millî irade, insan hakları ve hukukun üstünlüğünü esas alan demokratik gelişim süreci de ilerlemiş ve tüm alanlarda önemli kazanımlar elde edilmiştir.

Cumhuriyet, tamamladığı bir asırda bilimden sanata, ziraatten ulaşımaya, sağlıktan savunmaya her alanda büyük başarılar imza atarken, Türk devleti uluslararası sistemdeki tüm kırımlara, sarsıntılara, krizlere ve Anadolu'nun etrafındaki sayısız ihtilaflara rağmen mevcudiyetini ve bütünlüğünü korumakla kalmamış başka milletlere ve devletlere kimi zaman örnek kimi zaman da umut olmuştur.

Türk Akademisi Siyasi Sosyal Stratejik Araştırmalar Vakfı (TASAV) olarak; Türk milletinin gelişimine ve yükselmesine katkı sağlamak, sosyal ve entelektüel beslenmeye takviyede bulunmak, kazanımlarıyla birlikte Cumhuriyetimizi yarınlara daha güçlü bir şekilde taşımak ve ilelebet pâyidar kılmak inanç ve iradesiyle kalıcı eserler oluşturmayı amaçladık. Bu doğrultuda, Türkiye'nin tarihî ve kültürel müktesebatını, bölgesel ve küresel gelişmeleri ve ülkemizin önünde duran fırsat ve riskleri göz ardı etmeden gelecek vizyonu oluşturabilecek yeni fikir ve politikaları gün ışığına çıkarmak gayesiyle, "Cumhuriyetin 100. Yılı" adında bir kitap dizisi oluşturarak Türkiye'nin bir asırlık gelişim sürecini tahlil etmeye gayret ettik.

Odak noktası "Lider Ülke Türkiye" vizyonu olmak üzere, Türk tarih ve kültür hayatına, siyasî, askerî ve hukukî alana ilişkin gelişmeler, dış politika, güvenlik, ekonomik ve sosyal sektörler gibi farklı disiplinlerde alanında uzmanlaşmış akademisyenlerce hazırlanan makalelerden oluşan kitaplarımızda; tarihî süreç analizi yanında daha gelişmiş, müreffeh bir Türkiye'ye erişilmesini ve ülkemizin küresel ölçekte belirleyici olmasını mümkün kılacak yeni fikir ve politikalar da irdelenmiştir.

İnancımız odur ki Cumhuriyetin kazanımları ile Türkiye'nin önü açık, ufku aydınlıktır. Türkiye'nin, sahip olduğu maddî ve kültürel sermaye unsurları ile manevî değerleri, köklü devlet tecrübesiyle ortaya koyacağı vakur duruş, her zaman itibar görmesini ve sözünün dinlenir olmasını sağlayacaktır. Türkiye, küresel düzeyde söz sahibi, siyasî, ekonomik ve diplomatik alanda belirleyici bir güç olacaktır.

Bu düşüncelerden hareketle, "Cumhuriyetin 100. Yılı" dizisi içinde değerli bilim insanı Sayın Prof. Dr. Özer KARAKAYACI'nın editörlüğünde hazırlanan, "Cumhuriyet Dönemi Kent Planlama ve Kentleşme Politikaları" başlıklı bu kitap, Cumhuriyet dönemi kent planlama, çevre, afet ve kentleşme politikalarının gelişimine ilişkin değerlendirmelerden oluşmaktadır.

Literatüre önemli katkı sunacağına ve referans bir eser olacağına inandığımız bu kitap, alanlarında temayüz etmiş değerli uzman ve bilim insanları Prof. Dr. Serhat YENİCE, Prof. Dr. Koray ÖZCAN, Prof. Dr. Hasan KALYONCU, Prof. Dr. Fatih İŞCAN, Prof. Dr. Ahmet Tuğrul POLAT, Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ, Doç. Dr. Neslihan SERDAROĞLU, Doç. Dr.

Gökçen KILINÇ ÜRKMEZ, Dr. Cansu KORKMAZ, Dr. Sinan LEVEND, Mehmet Ali KAHRAMAN, Seçkin ÇİRİŞ, Ertuğrul ÖNDER, Yasin DURSUN'dan oluşan güçlü bir akademik ve uzman kadronun çok kıymetli bilimsel çalışmalarıyla hazırlanmıştır.

Kitabın, okuyucu ve araştırmacılara yararlı olması ve yeni ufuklar açması dileğiyle, başta Prof. Dr. Özer KARAKAYACI olmak üzere eserin ortaya çıkmasında emek veren isimlerini zikrettiğimiz kıymetli bilim insanlarına, TASAV çalışanlarına ve kitabın hazırlanması ile yayınında emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Bu vesileyle, *“Benim naçiz vücudum elbet bir gün toprak olacaktır fakat Türkiye Cumhuriyeti ilelebet payidar kalacaktır.”* diyen Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, tüm kurucu kahramanları, aziz şehit ve gazilerimizi rahmet ve saygıyla anıyorum.

İsmail Faruk AKSU
TASAV Başkanı

GİRİŞ

Prof. Dr. Özer KARAKAYACI

Kent yöneticileri ve planlama süreçlerine katkı sağlayan teknik elemanlar toplumun ekonomik, sosyal ve kültürel değerlerini göz önünde tutarak kentin gelişimine yönelik kararlar üretirken toplumsal değişimin bir boyutu olarak kentleşme meselesi üzerinde yoğunlaşılması gereken önemli bir konu olarak ön plana çıkmıştır. Özellikle sosyal ve ekonomik paradigmalarda yaşanan değişim ve dönüşümün kentsel ve kırsal alanlarda sosyal, ekonomik ve mekânsal düzenlemelere doğrudan etki etmesi kentleşme süreçlerini çok boyutlu ve kapsamlı tartışmayı gerekli kılmaktadır. Sanayi devrimi ile birlikte paradigma değişiminin hızlı bir biçimde gerçekleşmeye başladığı kabul edildiğinde, tüm dünyada kentsel ve kırsal alanlar hızlı bir değişim dönüşüm sürecine girmiştir. Bu değişim ve dönüşüm sürecinin hızı ve derinliği ülkelerin ortaya çıkan sorunlara çözüm üretme kapasitesinin üzerinde gerçekleşmiştir. Bir başka deyişle hızlı değişim ve dönüşüm süreci karşısında politikalar yetersiz kalmıştır. Bu yetersizlikler uzun bir süre yerleşim alanlarında ortaya çıkan sorunların aşılması adına yoğun çabaların ve çalışmaların yapılmasına yol açmıştır. Ayrıca bugün kentleşme sorunları adı altında yapılan tartışmaların tamamının bu gelişme süreci içerisinde ortaya çıktığını kabul etmek gerekir.

Kentleşme süreçlerini belirli paradigma değişimleri bağlamında ele alırken, her bir ülkenin kendi iç dinamiklerinin etkilerini de göz ardı etmemek gerekir. Bu çerçevede, ülkemizde yaşanan askeri ve siyasi gelişmeler ile sosyal ve ekonomik dönüşümlerin kentleşme süreçlerindeki kırılma dönemlerini farklılaştırdığını belirtmek gerekir. Özellikle 1923 yılında cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik ve toplumsal yapıda önemli dönüşümler yaşanırken, yeni bir kurumsallaşma dinamiğinin ortaya çıkardığı gelişmeleri dünya örnekleri ile açıklamak anlamlı olmamaktadır.

Bu çerçevede, cumhuriyetin ilk yılları bir ülkenin yeniden inşa çabalarının yoğun olarak yaşandığı, ekonomik yetersizlikler karşısından yatırımların gerçekleştirilmesi ve toplumsal dönüşüm süreçlerini organize etmeye odaklanırken, hâkim üretim organizasyonları üzerinden ekonomik faaliyetlerin yürütülmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu yıllar Türkiye’de kentleşme süreçlerinin nispeten yavaş düzeyde gerçekleşmesine karşın 1950’li yıllarda kırdan kopuşun armasıyla olağanüstü bir seviyeye kavuşmuştur.

Sağlıksız ve çarpık kentleşmenin ülke gündemine oturduğu ve üç çeyrek aşırı yaklaşan sorun demeti çeşitlenerek sürmüştür. 1950’li yıllarda süreci yeni tanımaya çalışan Türkiye, zaman içerisinde kentleşme sorunlarına ilişkin çeşitli mekanizmalar geliştirirken diğer yandan kentleşme sorunlarının boyut ve içerik değiştirmesine uyum sağlayacak düzenlemeleri de hayata geçirmek adına girişimlerde bulunmuştur. Çünkü toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaçlarının çeşitlenerek artması karşısında kentsel ve kırsal alanlardaki gelişmeler güncel ve özgün kentleşme politikaları üzerinden tartışmaları zorunlu kılmıştır. Bu süreçte kentsel dönüşümden bölgesel altyapı ve ulaşım yatırımlarına, mega projelerden sürdürülebilirlik yaklaşımlarına, planlama pratiğinin kurumsallaşmasından planlama mevzuatındaki gelişmelere birçok hususun yanı sıra Türkiye’nin sahip olduğu morfolojik ve jeolojik özellikleri nedeniyle deprem, sel, taşkın gibi afetlere sıklıkla maruz kalması karşısında afet yönetimi ve riskini azaltmaya yönelik girişimlere yönelik çabalar da planlama ve kentleşme tartışmaları içerisinde yerini almıştır.

Kentler ekonomik ve sosyal gelişmenin gerçekleştiği mekanlar olduğundan, kentleşme kalkınma ve gelişmenin hızlandırıcı unsuru olarak görülmektedir. Bu bağlamda yıllar itibariyle ülkemizde meydana gelen gelişmeleri izlemenin en iyi yolu kentleşme süreçlerini doğru analiz etmektir. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti’nin 100. Yılında Türkiye’de kentleşme süreçlerindeki gelişmeleri anlayabilmek adına TASAV Yayını olarak 12 bölümden oluşan “Cumhuriyet Dönemi Kent Planlama ve Kentleşme Politikaları” başlıklı kitap hazırlanmıştır. Bu kitap 100. yılını kutladığımız cumhuriyetimizin kent planlama süreçlerini tüm boyutlarıyla ele almayı amaçlamıştır. Cumhuriyet tarihi boyunca kentleşme politikaları ve kent planlama deneyimleri açısından nasıl bir gelişme süreci içerisinde yürüngenin oluştuğunu tespit ederek geleceğe ilişkin çıkarımların yapılmasına olanak tanıyacak tartışmalara yer verilmiştir. Kitapta yer alan tartışma-

ların başta politikacılar, yerel yöneticilere ve bürokratlara önemli kazanımlar sağlayacağı düşünülmektedir. Yanı sıra “Cumhuriyet Dönemi Kent Planlama ve Kentleşme Politikaları” başlıklı kitabın kamu yönetimi, siyaset bilimi, şehir planlama ve sosyoloji gibi bölümlerde üniversite eğitimi gören öğrenciler için de önemli bir kaynak niteliğinde olacaktır.

Kitabın birinci bölümünde Özer Karakayacı “Cumhuriyet Döneminde Kentleşme ve Afet Politikalarına Bakış” başlıklı yazısında, cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren kentleşme politikalarında yaşanan gelişmeleri ve değişimleri belirli kırılma dönemleri içerisinde irdelemiştir. Çalışmada sosyal ve ekonomik paradigmalardaki dönüşümün kentleşme süreçlerini etkileyen temel unsur olduğunu belirten yazar bu değişim sürecinin ortaya çıkardığı toplumsal ve mekânsal sonuçları dönemsel olarak ortaya koymuştur. Yazar ayrıca cumhuriyet tarihi boyunca afet politikalarına ilişkin değerlendirmelerde bulunarak afet riskini azaltmaya yönelik planlama mekanizmasının rolünü tartışmıştır.

İkinci bölümde Serhat Yenice “Planlama Pratiğinin Kurumsallaşması ve Planlama Deneyimleri” isimli araştırmada, Türkiye’de kent planlama pratiğinin kurumsallaşması ve planlama deneyimlerinin tarihsel arka planını irdelenmiştir. Çalışmada, erken Cumhuriyet döneminde ulus devlet ve modern toplumun inşa edilmesinde bir araç olarak ele alınan kent planlamanın sosyal, ekonomik ve siyasi kırılmalar eşliğinde geçirmiş olduğu değişime dikkat çekilmiştir.

Üçüncü bölümde Mehmet Ali Kahraman “Cumhuriyetimizin Birinci Yüzyılında Şehirciliğimizin Yasal ve Kurumsal Çerçevesi” başlıklı çalışmasında, cumhuriyet tarihi boyunca kent planlama süreçlerini yönlendiren yasal çerçevenin geçirdiği değişim sürecini incelemiştir. Kentleşme hızına koşut olarak planlama mevzuatındaki gelişmelerin dönemin gelişme dinamiklerini ne ölçüde yakaladığı çalışmada ele alınmıştır. Yanı sıra, kentleşme süreçleri bağlamında başta doğal afet ve deprem riskleri ve konut sorunlarının yasal ve kurumsal yapıyı nasıl şekillendirdiğine ilişkin tartışmalara yer verilmiştir.

Koray Özcan “Cumhuriyetin 100 Yıllık Şehircilik Deneyimi: Tarihsel Tematik Çözümleme” başlıklı çalışmasında; Cumhuriyet reformlarının kentler üzerindeki etkileri, “Devlet’in bakış açısı” esas “kentsel planlama uğraşları” ile “düşünsel bağlam” birlikteliğine dayanan “temalar”

kapsamında ele alarak tarihsel süreçte değişen-dönüşen “öncelikler” ve “gereklilikler” eşliğinde değerlendirmeler yapmıştır. Cumhuriyetin 100 yıllık şehircilik deneyimlerini temalar üzerinden ele alarak araştırma kapsamında ortaya konan dinamikler, -şüphesiz başlangıçta- Batı’dan aktarılan veya Batı bakış açısını esas alan şehircilik pratiklerine dayanmakla birlikte, süreç içinde “kendine özgülük kazandığı”, bu yönüyle, Batı ile Doğunun arasında geçiş niteliği gösterdiği değerlendirilmektedir. Bu geçiş niteliğinin, koşulsuz bir Batı’ya yöneliş olmadığı ifade edilerek “kendine özgü” sürecin, Türk milli kültür değerlerini öncelikli koruyan-yaşatan ve canlandıran “milli bir şehircilik” hareketine dönüşüp-dönüşmeyeceğini tartışılmıştır.

Cansu Korkmaz “Kırın Değişen Dinamiği: Kırsal Alan Üzerine Yeni Eğilimler” başlıklı beşinci bölümde, kırsal alana ilişkin tanımlamalar geliştirilerek tarımsal ekonominin hâkim olduğu, düşük nüfus yoğunluğuna sahip, hizmetlere erişim sınırlı, yaşam biçimi gelenek ve göreneklere göre biçimlenen homojen bir yapı olarak görülen kırsalın paradigma kaymaları neticesinde yeniden tanımlanma zorunluluğunun ortaya çıktığını vurgulamıştır. Değişen ve dönüşen bu yapı karşısında, kırsallık kavramı, kırsal kalkınma stratejileri ve uygulama pratiklerinin dönüşerek kentleşme süreçlerinde önemli aktör konumuna gelen kırsal için yeni planlama anlayışlarıyla ele alınması önerilmiştir.

Altıncı bölümde Neslihan Serdaroğlu Sağ “Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Deneyimleri” başlıklı çalışmasında, Cumhuriyetin 100 yıllık kentsel dönüşüm deneyimini sosyal ve ekonomik değişimler, uygulamadaki müdahale türleri ve yasal altyapı bağlamında tarihsel süreç içerisinde irdelemiştir. Bu çerçevede kentsel dönüşüm kavramı ve amaçları ele alınarak Türkiye’de kentsel dönüşümün tarihsel gelişim süreci özetlenmiş ve kentsel dönüşüme yönelik öneriler geliştirilmiştir. Çalışma geçmiş deneyimlerden yola çıkarak gelecekteki dönüşüm uygulamalarında yönlendirici bir çerçeve sunması beklenmektedir.

Hasan Kalyoncu “Afet ve Risk Yönetimi: Dirençli Yerleşmeler” isimli yedinci bölümde, afete hazırlık aşaması stratejisi olarak görülen dirençli şehirler kavramını tartışarak, afetlerin etkilerini bertaraf edebilecek uygulama araçları üzerinde değerlendirmeler yapmıştır. Çalışmada dirençli şehirlerin afetlerin zararlarını minimize etmenin yanında sosyo-ekonomik açıdan da riskleri azalttığından kentlerde yaşanacak strese ve afet

sonrası olumsuzluklara karşı önlemlerin alınması için kritik bir yaklaşım olduğu belirtilmiştir.

Yasin Dursun ve Fatih İşcan “Coğrafi Bilgi Sistemi ile Taşkın Risk Analizi: Bilecik (Osmaneli İlçesi) Örneği” başlıklı çalışmalarında; iklim değişiklikleri, yanlış arazi kullanımı ve plansız yapılaşmanın taşkın oluşum riskini arttırdığını belirterek, taşkınların engellenmesi çoğu zaman mümkün olmasa da muhtemel zararların en aza indirilmesi için afet öncesi ve sonrasında birtakım önlemlerin alınması ve teknolojiden faydalanılması gerektiğini vurgulamışlardır. Bu çerçevede, çalışmada Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) aracılığıyla taşkın risk analizleri gerçekleştirilerek örnek alan uygulamaları üzerinden öneriler geliştirilmiştir.

Dokuzuncu bölümde, Sinan Levend “Sürdürülebilir Mahalle Tasarımı” başlıklı çalışmada günümüz yaşam tarzı, buna bağlı olarak kentsel gelişim süreci ve sürecin doğal çevre üzerinde yarattığı tahribatı ele almıştır. İnsanoğlunun doğa üzerindeki etkisini en aza indirmek ve kaynak kullanımını azaltmak için sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik çalışmaların yaygınlaştığı bir zamanda sürdürülebilir kentsel gelişim, kent sakinlerine sağlıklı ve yaşam kalitesi yüksek bir yapı çevre oluşturmak ve sürdürülebilir bir yaşam tarzını mümkün kılmak için bakış açısı sunduğu belirtilerek sürdürülebilir kentsel gelişimi sağlamak için kentlerin temel birimi olan mahallelerin de sürdürülebilirlik ilkeleleri doğrultusunda planlanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, çalışmada sürdürülebilirlik, sürdürülebilir kentsel gelişim ve mahalle tasarımı ilkeleri çerçevesinde sürdürülebilir mahalle tasarımına ilişkin öneriler geliştirilmiştir.

Seher Özkazanç ve Seçkin Çiriş “Türkiye Ulaşım Yatırımlarının Ekonomik ve Mekânsal Etkileri” başlıklı bölümde bölgesel kalkınma dinamiklerinin belirlenmesinde en önemli parametrelerden birisinin ulaşım yatırımları olduğu vurgulanarak; yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte yolcu ve yük hareketliliğinin artışı, ekonomik kalkınmanın sağlanması, bölgeler arası eşitsizliklerin en aza indirilmesi gibi konularda olumlu etkilere sahip belirtilmiştir. Çalışmada Türkiye’nin 2023-2053 yılları arasında gerçekleştirilmesi planlanan ulaştırma yatırımlarını türler bazında değerlendirerek, bu yatırımların makro ölçekte ekonomik ve mekânsal etkilerini değerlendirilmiştir.

Ahmet Tuğrul Polat ve Ertuğrul Önder “Kent Parklarının Yeşil Kent Vizyonuna Olan Katkıları” başlıklı çalışmalarında; artan nüfus ve şehirleşme ile kentlerde betonlaşmaya paralel olarak insanların doğaya olan özlemine atıf yapmışlardır. Yaşanılan özlemi gidermek ve rekreasyonel ihtiyaçları karşılamak için şehirlerde çeşitli ölçeklerde açık ve yeşil alan projelerinin gerçekleştirildiği vurgulanarak, tasarlanan açık ve yeşil alanların ülkenin yeşil kent vizyonuna katkıları vurgulanarak, öneriler sunulmuştur.

Son bölümde Gökçen Kılınç Ürkmez “Müzelerin Değişen Roller ve Kentlerin Dönüşümüne Etkileri: Bursa Kent Merkezindeki Üç Müze Üzerinden Bir Değerlendirme” başlıklı yazısında, müzelerin kentlerin ekonomik, sosyal ve mekânsal dönüşüm stratejilerinde önemli bir aracı olduğunu vurgulamaktadır. Yerel yönetimlerce geliştirilen, sürdürülebilir gelişme ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması yönünde geleceğe dair vizyon ve kararlarda son yıllarda müzelerin rolünden faydalanma eğiliminin arttığı belirtilerek, müzeleri sadece tarihi ve kültürel objelerin saklanması ve depolanması yeri olarak algılanmanın dışında kentsel hayat içindeki rolüne odaklanması gerektiği tartışılmıştır.”

Bu çerçevede, “Cumhuriyet Dönemi Kent Planlama ve Kentleşme Politikaları” başlıklı kitabın çıkması için alanlarındaki birikimlerini bizlerle paylaşan tüm yazarlarımıza teşekkür eder, kitabın toplumun tüm kesimleri için aydınlatıcı ve bilgi aktarıcı niteliğe sahip olmasını temenni ederiz. Çünkü Mustafa Kemal Atatürk’ün “...Türk ülkesi içinde köylere varıncaya kadar küçük büyük bütün şehirlerimizin, birer genlik ve bayındırlık görevi olmasında önde tuttuğumuz amaçlarınızdanıdır. Türk’e ev ve bark olan her yer sağlığın, temizliğin, güzelliğin, modern kültürün örneği olacaktır...” söylemini esas alan “milli şehircilik yaklaşımının” geliştirilmesine inanarak milletimize ve devletimize hizmet verme mesuliyeti üzerimizdedir.

**CUMHURİYET DÖNEMİ
KENT PLANLAMA VE
KENTLEŞME POLİTİKALARI**

CUMHURİYET DÖNEMİNDE KENTLEŞME VE AFET POLİTİKALARINA BAKIŞ

Prof. Dr. Özer KARAKAYACI

Giriş

Kentleşme kavramı genel olarak kent statüsündeki yerleşme sayısı ve bu yerleşmelerde yaşayan nüfusun oranı ile örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma gibi ekonomik faaliyetleri biçimlendiren sosyal ilişki ağlarını farklılaştıran birikim süreci olarak tanımlanmaktadır. Özellikle sanayi devrimiyle birlikte nüfusun belirli bölgelerde yığılması sonucu ortaya çıkan yaşam biçimi ve alışkanlıklarından barınma ve altyapı olanaklarındaki değişime, temel ihtiyaç ve beklentilerdeki farklılaşmalardan beşeri ve sosyal ilişki ağlarındaki değişime, yerleşmelerin fiziki gelişimini planlamaktan ekonomik, sosyal ve mekânsal anlamda ortaya çıkan kullanımlar arasındaki ilişkileri düzenlemeye yönelik birçok alanda yeni gelişmelere yönelik çabalar ise kentleşme politikaları olarak literatürde yerini almıştır.

Kentleşme; ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması, toplumda artan oranda örgütlenme, uzmanlaşma ve insanlar arası ilişkilerde yeni yaklaşımlara yol açan nüfus birikimi süreci^{1 2} olarak tanımlanır. Ancak kentleşmeyi nüfusun belirli bir bölgede yığılması olarak görmek yeterli bir değerlendirme olmaz. Kentleşme ekonomik, toplumsal ve kültürel düzeyde bir dizi yaklaşımı da içerisinde barındıran karmaşık bir süreç olarak görülmelidir. Özellikle ekonomik faaliyetler açısından tarıma

1 Yılmaz, E. ve Çiftçi, S. (2011). "Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyo-Politik Açısından Türkiye’de Kentleşme Dönemleri". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10 (35): 252-267.

2 Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, İmge Yayınları.

dayalı bir toplum yapısından sanayi ve hizmetler sektörüne dayalı bir toplum yapısına geçişin ortaya çıkardığı karmaşık ilişkiler ağı mekânsal ve fiziksel çevredeki değişimi yönetebilme gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu durum aslında 19. yy'da sanayi devriminde ortaya çıkan köklü değişimin sonucu olarak okumak gerekir.

Bunun yanı sıra kentleşme kırsal alanlarda hâkim olan homojen ilişkilerin yerini karmaşık sosyal ilişkiler ve bireysel davranış kalıpları üzerinden açıklamaktadır. Kentte yaşayanlar kentsel mekandaki ilişki ağlarını kendi bireysel kimlikleriyle tanımlarken, kültürel kodlar ve davranış biçimleri açısından kentin sunduğu çeşitlilik ve davranış kalıplarına uyum sürecini yakalaması gerekmektedir. Gelişmiş ülkeler kentleşme süreçlerini sanayi devriminin başladığı 1850'li yıllar ile 2000'li yıllar arasında yaklaşık 150 yıllık bir zaman dilimi içerisinde yakalayarak ekonomik, sosyal ve kültürel uyum sürecini daha kurumsal ve kültürel dönüşümlere uygun biçimde gerçekleştirirken, gelişmekte olan ülkelerde bu sürecin daha kısa bir zaman diliminde gerçekleşmesi kurumsal düzenlemelerden kültürel değişim sürecine, mekânsal ihtiyaçların karşılanmasından ekolojik yapı üzerindeki baskının azaltılmasına, ekonomik yapıdaki değişim sürecine uyumdan beşeri ve sosyal pratikler açısından yaşanan değişime birçok hususu sağlıklı bir biçimde yönetememiştir.

Dolayısıyla kentleşmeyi kırdaki çözülmenin karşısında kentte ortaya çıkan yoğunlaşma³ neticesinde yapısal değişimlerin başarılı bir biçimde gerçekleşmesi adına ortaya konulan politikalar bütünü olarak ele almak yanlış olmayacaktır. Bu yapısal değişim süreci ise her coğrafyada ve ülkede iç dinamikler ve ekonomik politikalarındaki paradigma değişimleri bağlamında farklı biçimde gerçekleşmektedir. Türkiye'de kentleşme süreçleri cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte yaşanmaya başlamış olsa da özellikle 1950'li yıllarda tarımda makineleşmeyi hızlandıran Marshall yardımları ile birlikte ekonomik politikalarındaki kırılmalar ve gelişme dinamikleri kentleşme sürecinin boyut ve derinlik açısından daha karmaşık bir süreçle gerçekleşmesine yol açmıştır. Bu süreç kentlerde meydana gelen yoğun nüfus birikmesiyle birlikte, ekonomik faaliyetlerin yığılması ve barınma-çalışma alanları gibi zorunlu ihtiyaçların karşılanması noktasında arz-talep dengesizliklerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1980'li yıllara gelindiğinde ise liberal politikaların etkisi ve nüfusun mo-

3 Kartal, K. (1983). "Kentleşmenin Ekonomik ve Sosyal Maliyeti", *Amme İdaresi Dergisi*,16(4)

bilitesinde yaşanan yapısal değişimlerle birlikte beşeri ve sosyal pratikler yeni bir kentleşme dinamiğini zorunlu kılmıştır. Dolayısıyla Türkiye’de kentleşme süreçleri ve politikalarını genel anlamda 1923-1950 arası dönemi yavaş kentleşme dönemi, 1950-1980 arası kırsalın çözülmesi ve çarpık kentleşme dönemi ve 1980 sonrası sermayenin kentleşme sürecinde belirleyici olduğu dönem olmak üzere üç zaman diliminde analiz etmek daha anlamlı olacaktır. Benzer biçimde, Şengül Cumhuriyet’in kuruluşundan günümüze kadar geçen süreci üç ayrı kentleşme dönemi ve kentleşme katmanı olarak tanımlamıştır: 1923- 1950 yılları arasındaki dönem devletin kentleşmesi, 1950 - 1980 yılları arasındaki dönem emek gücünün kentleşmesi, 1980 ve sonrasındaki dönemi ise sermayenin kentleşmesi olarak tanımlamıştır^{4 5}. Bu bağlamda, cumhuriyet tarihi boyunca Türkiye’de farklı dönemlerde kentleşme politikaları ve mekânsal planlama yaklaşımlarına ilişkin ortaya çıkan dinamikleri ele almak sonraki tartışmalar için önemli ipuçları sunacaktır. Kentleşme politikaları ve planlama disiplini çoğunlukla kentlerin fiziki gelişimi üzerinden yorumlama çabaları yerini sürdürülebilirlik, dengeli büyüme ve yaşam kalitesi gibi yenilikçi kavramlara bırakmıştır. Bu çerçevede, afet açısından her türlü riske maruz kalma potansiyeline sahip Türkiye’nin afet meselesinin kentleşme politikaları ve planlama pratikleri içerisindeki yeri de bu çalışmada tartışılmaya değer bir konu olarak görülmüştür.

Türkiye’de Kentleşme Süreçleri ve Politikaları

Türkiye’de kentleşme hareketlerinin gelişimi küresel düzlemde yaşanan ekonomik ve sosyal paradigma değişimlerine koşut olarak benzerlik gösterirken, ülkenin iç dinamiklerinin etkileriyle yapısal farklılıklar içerebilmektedir. Türkiye’nin cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte gerek ekonomik açıdan belirli kısıtlılığa sahip bir ülke konumunda olması gerekse işgücü, eğitim olanakları ve girişimcilik yapısı gibi beşeri kaynaklar açısından sahip olduğu sınırlılıklar nedeniyle kentleşme sürecini ilk yıllarda nispeten yavaş bir biçimde yaşamıştır. 1950’li yıllar Türkiye’de siyasal ve ekonomik açıdan yeni bir döneme geçiş süreci olarak görülürken, özellikle liberal politikalara eklemlenme çabalarıyla birlikte batıyla entegrasyon

4 Sağlam, S. (2016). “1923-1950 Yılları Arasında Türkiye’de Kent ve Kentleşme Olgusu”. *İstanbul Journal of Sociological Studies*, 53: 257-274.

5 Şengül, T. (2001). “Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekânı”. *Praksis Dergisi*, 2: 9-31.

sürecinin getirdiği ilgi kentleşme süreçleri ve politikaları açısından yeni bir bakış açısını zorunlu kılmıştır. Bu dönemde tarımda makineleşme sürecinin etkileriyle birlikte kırsalda ortaya çıkan istihdam açığının neden olduğu hızlı göç hareketleri Türkiye'nin kentleşme süreçleri açısından en ciddi sınavının verildiği bir dönem olarak kabul edilmiştir. Bu dönemde nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin belirli bölgede yığılmasına neden olan gelişmeler, ülkenin ekonomik rekabet gücü ve endüstriyel gelişme dinamikleri de göz önüne alındığında fiziki mekânın yeniden düzenlenmesi ve barınma sorunlarının üstesinden gelmeyi önceleyen politikalara olan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. 1980 sonrası ise liberal politikaların ağırlığı ve sermaye birikim süreçleriyle birlikte yeni bir gelişme yörüngesine girilmiştir. 2000'li yıllarda küresel düzlemde ortaya çıkan sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi gibi kavramlarla birlikte bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, altyapı düzenlemeleri ve ekonomik refah düzeyindeki artışlar yeni kentsel dinamiklerin ortaya çıkış sürecini hızlandırmıştır.

1923-1950 Yavaş Kentleşme Süreci ve Politikaları

Cumhuriyet'in kuruluşu ile Türkiye kurumsal ve ekonomik anlamda büyük bir değişim sürecine girmiştir. Yeni cumhuriyet kurumlarının oluşması ve ekonomik açıdan yeniden ayağa kalmak adına belirlenen politikalar devletin öncelikli konuları arasında yer almıştır. Özellikle savaş sonrası beşerî kaynaklar açısından önemli kısıtlılığa sahip ülkede yeniden yapılanma girişimleri büyük çaba ve gayretleri gerektirmiştir. Bu dönem ulus devlet oluşum sürecinde gerçekleşen ve başını devletin çekmiş olduğu merkezileşme ve siyasi otoritesini ulusal devlet sınırları içinde kurulması ile vatandaş merkezli bir toplumsal oluşumu gerçekleştirme çabaları biçiminde bir mekânsal oluşma sürecidir. Devletin yeniden yapılanma sürecinde nüfusun büyük oranda kırsalda yaşaması ve tarımsal üretim faaliyetinde bulunması bir noktada avantaj olarak görülebilir. Çünkü ekonomik ve toplumsal yaşama ilişkin aşılması gereken birçok konu varken, kentleşmenin neden olacağı sorunlara odaklanmak yeni cumhuriyetin üzerindeki yükü arttıracaktı.

Dolayısıyla yavaş bir kentleşme süreci bu dönemin ana karakteristiği olmuştur. Öyle ki, Türkiye'de 1927 yılında gerçekleştirilen ilk nüfus sayımında nüfus yaklaşık 13 milyon olarak belirlenmiştir. Bu yıllarda nüfu-

sun sadece %16'lık bölümü kentlerde yaşamaktadır. 1950 yılında yapılan sayımda ise nüfus yaklaşık olarak 21 milyona ulaşmışken, kentleşme oranı %2'lik artış ile %18'ler seviyesine gelmiştir. Bu dönem eğitim olanakları açısından da önemli kısıtlılıklara sahipti. Örneğin 1927-1928 eğitim-öğretim yılında 1.105'i şehir, 4.707'si köylerde olmak üzere toplam 6.043 ilkokul bulunmaktaydı. Bu okullarda 325.695'i erkek, 133.969'u kız olmak üzere toplam 461.985 öğrenci öğrenim görmekteydi. 1949-1950 eğitim-öğretim yılına gelindiğinde ise bu sayı 17.106 ilkokula ulaşmış ve öğrenci sayısı ise 1.003.452 'si erkek, 587.587'si kız olmak üzere toplam 1.591.039 kişiye ulaşmıştır⁶. Dolayısıyla 1950'li yıllara kadar eğitim öğretim gören öğrenci sayısında yaklaşık 1 milyonluk artış söz konusu olsa da, nüfusun yaklaşık 8 milyon artması karşısında okullaşma oranının düşük kaldığı aşıkardır. Bu istatistik kentleşme oranının düşük kalması gerçeğiyle de açıklanabilir. Çünkü kırsalda gerek okullaşma oranının düşük olması gerekse tarımsal üretimin baskın karakterinden dolayı okul çağındaki çocukların eğitim olanaklarına sahip olmaları konusundaki tutucu tavır sosyolojik bir gerçektir. Aslında düşük beşerî sermaye kapasitesi Türkiye'nin 1950'li yıllara kadar ekonomik faaliyetler açısından gelişme yörüngesinin hızlanmasındaki en önemli engel olarak değerlendirilirken, kırsaldaki nüfus yığılması kentsel politikalara yönelik karar mekanizmasının da yavaşlamasına neden olmuştur.

Ancak ekonomik açıdan kentlerin ve bölgelerin canlandırılmasına yönelik yatırım çabaları ve kentlerde yaşayanların temel ihtiyaçlarının karşılanması adına çeşitli girişimlerin olduğunu da ifade etmek gerekir. Özellikle ekonomik faaliyetler açısından devlet eliyle gerçekleştirilen yatırımlar ve politikalar bu dönemin yavaş kentleşme süreçlerini etkileyen gelişmeler olarak görülmelidir. Bu süreçte, siyasal ve politik açıdan devrimler söz konusu olsa da mekânsal ve bölgesel değişim sürecini başlatan temel unsur devletin ekonomik kalkınma için aldığı kararlar ve ortaya koyduğu uygulamalardır⁷. Cumhuriyet'in ilk yıllarında modernleşme çabaları altında gerçekleştirilen bir dizi reformun en önemlisi ve stratejik olanı ekonomik yeniden yapılanma girişimleri olmuştur. Ekonomik reformlar, bir yandan tarım, sanayi ve hizmet ürünlerini üretmek üzere tüm ülkede

6 Taner, M. ve Başal, H.A. (2009). "Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye'de İlköğretimde ve İlköğretime Öğretmen Yetiştirmede Niceliksel ve Niteliksel Gelişmeler". *New World Sciences Academy*, 4(1): 139-154.

7 Asiliskender, B. (2009). "Cumhuriyet Sonrası Kalkınma Hareketi Olarak Sanayileşme ve Mekânsal Değişim", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 7(13):153-170.

devlet eliyle sanayi tesisleri kurmayı içerirken, diğer taraftan ülke çapında dengeli büyüme ve kalkınma politikalarının gerçekleştirilmesine yönelik mekanizmaların geliştirilmesini ön görmüştür⁸.

Bu çerçevede, belirli bölgeler çeşitli ulaşım yatırımları, demiryolları ve devlete ait imalat yatırımlarıyla kalkınma hamlesi açısından odak olma niteliği kazanırken, aynı zamanda toplumun yaşam biçimini, alışkanlıklarını, mekânsal tercihleri ve kırsal/kentsel fonksiyonları değiştirmiştir⁹. 1924–1929 yılları arasında tarımsal verimliliğe bağlı üretim kapasitesindeki yükseliş ile devlet tarafından sağlanan kredi desteği sayesinde tarım arazileri üzerindeki faaliyetler yoğunlaşmıştır. Bu dönemde demiryolu ağlarına önem verilerek Ankara başta olmak üzere kamusal yatırımlar ile belirli bölgelerde yavaşta olsa kentleşme süreçleri ortaya çıkmıştır¹⁰. Ayrıca, gelecekte gereksinim duyulacak çeşitli ürünlerin üretimine yönelik sanayi yatırımlarının devlet eliyle geliştirilmesi için sanayi planlarının hazırlanmış, Teşvik-i Sanayi Kanunu ile mali teşvikler sağlanmıştır. Birinci İzmir İktisat Kongresi'nde ise özellikle stratejik sanayi yatırımlarının önem ve gerekliliğine vurgu yapılmıştır¹¹. Ancak 1929 sonunda dünyada gelişen ekonomik daralmaya bağlı olarak gerek tarıma dayalı ekonominin düşük rekabet gücü gerekse sanayi yatırımları için özel girişimci desteğinin eksikliği devletin ekonomik süreçlerdeki rolünün değişmesine yol açmıştır. 1930 sonrasında devlet, özellikle sanayileşme hareketinde öncü bir görev üstlenmiştir. Bu dönemde ulusal sanayileşme-kalkınma çabaları kapsamında 1936 ve 1939 tarihlerinde hazırlanan Sanayi Planları temelde sektörel tabanlı yer seçimi kararları eşliğinde stratejik öncelikli yatırımların belirlenmesine katkı sağlamıştır. Bu kararlar neticesinde Türkiye'de bazı kentlerin sanayi yatırımları açısından odak konumuna geldiği ve erken sanayi kentleri olarak ön plana çıktığı görülmektedir¹². Bu sanayi kentleri bazen dengeli büyüme stratejisinin bir sonucu olarak ön plana çıkarken, bazen de dönemin ekonomi politikası çerçevesindeki kararların bir sonucu olarak görülmüştür. Bu dönemde hazırlanan Birinci

8 Kılınç, A. (2013). Türkiye Cumhuriyeti'nin "Kuruluş" Sürecinde (1923–1950) Kentsel Politikalar, (İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Malatya

9 Lewis, B. (2003). *The Emergence of Modern Turkey*, London, 1968. Joe Nasr ve Mercedes Volait, *Urbanism: Imported or Exported*, Chichester.

10 Aksoylu, S. (2013). "Türkiye'de Modernleşme Sürecinde Kentleşme ve Kent Planlaması", *Mimarlık Tarihi*, Eskişehir

11 Tümertekin, E. "Türkiye Sanayinin Coğrafi Temelleri", *Türk Coğrafya Dergisi* 18–19 (1959), s.16–54.

12 İnan, A. (1973). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara 1972. Afet İnan, *Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936*, Ankara

Beş Yıllık Sanayi Planı'na göre yirmi fabrika kurulması teklif edilmiştir¹³. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'na göre, Gemlik'te suni ipek, Zonguldak'ta semikok, Isparta'da gülyağı, İzmit'te hamızı kibrit, klor ve sutkostik, kâğıt ve selüloz sanayi, Kütahya'da seramik, İstanbul Paşabahçe'de cam ve şişe, Karabük'te çimento, demir sanayi, Bodrum'da süngerçilik, Bakırköy, Kayseri, Ereğli, Nazilli ve Malatya'da iplik ve dokuma, Iğdır'da iplik ve pamuk mensucat sanayi yatırımları öngörülmüştür¹⁴. Sanayi Planı'nın uygulandığı devletçilik döneminde, kurulmak istenen yirmi fabrikadan on altısı fiilen oluşturulmuştur. Bu fabrikalar; dokuma, ağır sanayi, maden sanayi, selüloz sanayi, seramik, şişe, cam, porselen ve kimya (sülfürik asit, klor, sutkostik, süperfosfat) sanayi dallarında üretim yapan işletmelerden oluşmuştur¹⁵. Bu yatırımlar her ne kadar bölgelerin dengeli kalkınmasına yönelik girişimler olarak görülse de kentleşme dinamikleri açısından önemli tetikleyiciler olamamıştır.

Bu dönemde kentleşme politikalarına yönelik önemli açılımlar sağlayan gelişmelerden biri de Ankara'nın başkent olmasıdır. Bu kararı kentsel planlamaya yönelik girişimler olarak görmek anlamlı olacaktır. İstanbul ve İzmir gibi kentlere göre daha kırsal karaktere sahip Ankara başkent olmasının akabinde göç almaya başlamıştır. Bu dönemde İstanbul ve İzmir gibi tarihi kökleri derin kentlerin kentsel nüfuslarında anlamlı bir değişim söz konusu olmazken, Ankara özellikle kamu kurumlarında sağladığı istihdam olanaklarıyla çekim merkezi olmuştur. Bu eğilim karşısında planlı kentsel gelişme adına kent planlarının hazırlanması gündeme gelmiştir. Bu çerçevede, 28.05.1928 tarihinde 1351 sayılı Ankara Şehri İmar Müdürlüğü kurulmuştur¹⁶. Yeni başkentin Batılı ve modern bir şehir modeline uygun olarak yapılandırılması amacıyla bir imar planı hazırlama zarureti doğmuştur. 1928 yılında açılan uluslararası bir yarışmada Prof. Hermann Jansen hazırladığı çalışma birinci seçilmiş ve Ankara'nın ilk kent planı ortaya çıkmıştır. Ancak planın yetersizlikleri karşısında ortaya çıkan sorunların aşılması adına 1930 yılında 1580 sayılı "Belediye

13 Kılınc, A. (2013). Türkiye Cumhuriyeti'nin "Kuruluş" Sürecinde (1923–1950) Kentsel Politikalar, (İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Malatya

14 İnan, A. (1973). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara 1972. Afet İnan, *Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936*, Ankara

15 Kılınc, A. (2013). Türkiye Cumhuriyeti'nin "Kuruluş" Sürecinde (1923–1950) Kentsel Politikalar, (İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi), Malatya

16 Sağlam, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu". *İstanbul Journal of Sociological Studies*, 53: 257-274.

Kanunu” hazırlanmıştır¹⁷. Bu yasa kentleşme politikalarını yönlendirmek adına ilk politika niteliğine sahiptir. Ancak Ankara’nın başkent ilan edilmesiyle birlikte hızlı nüfus artışı karşısında Jansen planı ve yasalar yetersiz kalmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin onayını alan Jansen’in hazırladığı planın yetersiz kalmasındaki diğer faktörler ise 1929 Dünya İktisadi Buhranı ve 1939 yılında II. Dünya Savaşı’nın ağır şartları olduğunu da belirtmek gerekir. Bu kapsamda Ankara için ikinci plan niteliğindeki imar planı Löhler tarafından hazırlanmıştır. Bu plan gittikçe artan konut talebinin karşılanması karşısında bir çözüm olarak görülmüştür¹⁸

Bu dönemde önemli kentleşme hareketlerinden bir diğeri ise 1922 yılında İzmir’de yaşanan yangın sonrası kentin yeniden inşasına yönelik çabalar dır. Bu dönemde İzmir’de yaklaşık 175 hektarlık alan planlanmıştır. Rene Danger’in tarafından hazırlanan plan bir yandan modernist bir planlama anlayışını yansıtırken, diğer yandan Fransız Beaux-Arts Okulu’na özgü klasik bir mekân düzenleme geleneğini hâkim kılmayı hedeflemiştir^{19,20}. Yine Henri Prost tarafından hazırlanan İstanbul Planı bu dönemin planlama çalışmaları açısından önemli girişimlerden sayılabilir. 1938 yılında Lütfi Kırdar’ın vali ve belediye başkanı olarak atanmasının ardından Prost’a hazırlatılan planda yeni bir şehir yaratmak adına modernist bir yaklaşımın hâkim kılınması kentleşme politikalarına öncülük etmiştir²¹. Bu dönem için bir diğer kentleşme çabası ise 1939 Erzincan Depremi sonrası kentte tahrip olan kentsel alanların yeniden düzenlenmesine yönelik girişimler olarak karşımıza çıkmaktadır. Erzincan Depremi sonrası 22.07.1944 tarihli 4623 sayılı “Yer Sarsıntılarında Evvel ve Sonra Alınacak Tedbirler Hakkında Kanun” çıkarılmıştır²². Bununla birlikte, 1945 yılında çıkarılan 4758 sayılı kanunla şehir, kasaba ve köylerin kuruluş ve imarı yolundaki plan ve programların gerçekleştirilmesini desteklemek amacıyla kredi sağlayacak olan İller Bankası kurulmuştur²³.

17 Özkaya, E. (2000). *Açıklamalı ve İçtihatlı İmar Kanunu Şerhi ve Mevzuatı*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

18 Tankut, G. (1993). *Bir Başkent’in İmarı Ankara: 1929-1939*, İstanbul, Anahtar Kitaplar Yayınevi.

19 Çetin, S. (2005). “Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Bir Modernleşme Projesi: İzmir’in Yangın Bölgesinin İmarı”. *Mimarlık*, 326.

20 Bilsel, C. (2001). “İzmir’de Cumhuriyet’in Modern Kentine Geçişte Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu, Danger-Prost Planı ve Le Corbusier’in Nazım Plan Önerisi”. *Domus*, 9: 42-46.

21 Ergut, E., Akpınar, İ. ve Akay, Z. (2015). *Cumhuriyet Döneminde İstanbul’da Mimarlık*, içinde: *Büyük İstanbul Tarihi* (Edt.: Coşkun Yılmaz), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları: 558-597.

22 Kalabalık, H. (2003). *İmar Hukuku Dersleri Planlama, Yapı, Arsa, Koruma*, Ankara: Seçkin Yayınları.

23 Resmî Gazete, Sayı: 6039

1950-1980 Kırsalın Çözülmesi ve Çarpık Kentleşme Dönemi

1950'li yıllar Türkiye'de kentleşme hareketleri açısından önemli kırılmaların yaşandığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süreci tetikleyen temel gelişme ise Avrupa'da siyasi ve iktisadi olarak yeniden yapılanma sürecindeki ülkeleri ekonomik olarak desteklemeyi amaçlayan Marshall yardımlarının gerçekleşmesidir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomik açıdan daralma yaşayan Avrupa ülkelerinin kendi aralarında ekonomik işbirliğini geliştirerek doğu bloku karşısında güçlü bir coğrafya haline gelme arzusu etkili olmuştur. Bu hedefe ulaşmak adına dış yardımlar ülkelerin içerisinde bulunduğu koşullar dikkate alındığından zorunlu bir durumdu. Bu çerçevede, ABD Marshall yardımları adı altında Avrupa ülkeleri ve doğu bloku karşısından batıdan yana olan ülkelerin ekonomik gelişimini desteklemek için çeşitli programları hayata geçirmiştir. Bu süreçte, Türkiye Marshall yardımlarından yararlanmak için önce Paris Konferansına katılmış, akabinde ise OECD'nin kurucuları arasında yer almıştır. Türkiye'nin bu girişimleri Marshall yardımları sürecinin bir parçası olmasına katkı sağlamıştır. Bu girişimler sırasında Türkiye 1947 yılında makine ve teçhizat alımı için Marshall Planı dâhilinde 615 milyon dolar yardım talebinde bulunarak, 1948 yılında ABD ile anlaşma imzalamıştır²⁴. Bu yardım çerçevesinde Türkiye altyapı ve sanayi yatırımlarının geliştirilmesi yanı sıra tarımsal üretimdeki rolü nedeniyle tarımsal üretimde makineleşme sürecinin hızlanması adına desteklerden yararlanmıştır. Özellikle kırsal alanda tarımda makineleşmenin getirdiği yeni üretim yapısı kırsalda istihdam açıkları oluştururken, altyapı yatırımlarındaki gelişmeler ile kentler cazibe merkezleri haline gelmiştir. Bu süreç özellikle kırdan açığa çıkan işgücünün kentlere yığılma sürecini hızlandırmıştır. Bu yığılma süreci kentlerde büyük ve yoğun emek havuzlarının oluşmasına neden olurken, 1950-1980 yılları arasındaki kentleşme süreci ve politikalarının da temelini oluşturmuştur²⁵.

Öyle ki, 1950'de kentsel alanlarda yaklaşık 5 milyon kişi yaşarken, 1980'de bu rakamın 19 milyonu aşmış olması kırdan kopuşun büyüklüğünü ve derinliğini somut olarak ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, kentlerde yaşayan nüfus %25'ten, %50'lere yükselmiştir. Halbuki kentleşmenin

24 Semiz, Y ve Toplu, G. (2021). Barker Raporu: Çok Partili Hayata Geçiş Döneminde İktisadi Kalkınmayı Hızlandırmak Amacıyla Yabancı Uzmanlara Hazırlatılan Örnek İnceleme. ATAD, 4: 114-161.

25 Yazar, E. ve Önkal, G. (2019). "Farklılaşma ve Ayrışmanın Sosyolojisi: Tarihselliği Açısından Kent Deneyimi". *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8.16: 61-77.

yavaş olduğu dönem olarak tanımlanan 1923-1950 yılları arasında kentsel nüfusun oranı sadece %2 artış göstermiştir. Kentsel alanlardaki bu nüfus artışını doğal nüfus artışı olarak değerlendirmek mümkün değildir²⁶.

Nüfusun hızlı yer değiştirmesine bağlı olarak ülke genelinde İç Anadolu Bölgesinde Ankara, Konya, Kayseri, Eskişehir gibi kentler bölgesel merkez konumuna gelirken, Güneydoğu Anadolu'da Gaziantep, Akdeniz Bölgesi'ne Adana ve Mersin, Ege Bölgesi'nde İzmir ve Denizli, Marmara Bölgesi'nde ise tarihsel ve ekonomik birikimiyle İstanbul, Bursa ve İzmit gibi bölgesel merkezlerin ortaya çıktığı görülmüştür²⁶. Bölgesel merkezlerin ortaya çıkışında hem kırdan kente göç eden vasıfsız işgücü için istihdam olanaklarının geniş olduğu sanayi yatırımlarının varlığı hemde demiryolu ve karayolu gibi ulaşım olanakları etkili olmuştur. Ancak bu yerleşmelerin başta konut arzı açısından nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde olmaması ve beşerî kaynaklar açısından konut üretimini gerçekleştirecek girişimcinin yokluğu Türkiye'de altyapı olanaklarından mahrum ve çarpık kentleşmenin simgesi olarak adlandırılan gecekondulaşma eğiliminin başlamasına neden olmuştur. Bu çerçevede bu dönemin kentleşme politikaları hem yeni konut üretim sürecini hızlandırmak hem de çarpık kentleşmenin neden olduğu sorunların üstesinden gelmek üzerine odaklanmıştır.

1950 sonrasında hızlanan imar faaliyetlerini yeniden düzenlemek amacıyla 1956 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girmiş ve nüfusu 5000'den fazla olan yerleşmeler için imar planı yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. Bu dönemde ortaya çıkan önemli gelişmelerden bir diğeri 1958 yılında 7116 sayılı kanun ile İmar ve İskân Bakanlığı'nın kurulmasıdır. Kanunla bakanlık farklı büyüklükteki yerleşmelerin planlama çalışmalarını yapmak, ülkenin konut politikasına ilişkin stratejileri ortaya koymak, yapı malzemeleri ve kalitesini kontrol etmek ile çeşitli afetlerden önce ve sonra gerekli önlemleri alarak gerekli altyapıyı projelerini hazırlamak ve yerel yönetimlere destek vermek gibi konularda görevlendirilmiştir²⁷. Türkiye'de 1961 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması hızlı kentleşme sürecinin yaşandığı bu dönemde kentleşme meselesine üst ölçekli bir bakış açısı kazandırılmasına katkı sağlamıştır. Literatürde planlı

26 Zorlu, F. ve Söğüt, İ. (2019). "Türkiye'de 1980 Sonrası Dönemde Kentsel Planlama Pratiğinin Dönüşümü: Adana Örneği". *İdealKent*, 28.10: 1158-1183.

27 Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, (2021). 2015 Yılı Brifing Raporu. Ankara.

döneme geçişin simgesi olarak kabul edilen ulusal kalkınma planlarının hazırlanması DPT'nin kurulmasıyla mümkün olmuştur. İlk kez 1963 yılında 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmış ve bu dönemden itibaren kentleşme sorunlarına yönelik ulusal politikaların belirlenmesi için her 5 yılda bir kalkınma planları hazırlanmaya devam etmiştir²⁸. Bu bağlamda 1. Beş Yıllık Kalkınma Planında ülke genelinde imar planlarının hazırlanması, kadastro altlıklarının ve haritaların tamamlanması ile yeni kont arzının arttırılmasına yönelik politikalar önceliklenirken, zaman içerisinde gecekondulaşmanın neden olduğu çarpık kentsel alanların fiziki ve sosyal olumsuzluklarının giderilmesine yönelik stratejiler belirlenmiştir. 1968 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise kentleşmenin neden olduğu olumsuzlukların giderilmesi adına dengeli bir kentleşme sürecinin benimsenerek, ekonomik ve sosyal gelişmeyi sağlayacak bir yerleşme düzeninin, işgücü veriminin, ekonomik ve sosyal yapının gereklerinin göz önünde tutulması hususları üzerinde odaklanılmıştır²⁹.

Hızlı kentleşme sürecinin ortaya çıkardığı sorunların aşılması adına kalkınma planlarında belirlenen politikaların büyük ölçüde uygulanamamış olması, 3. ve 4. Beş Yıllık Kalkınma Planlarına konu edilerek kent planları ile kalkınma planları arasında tutarlılığın sağlanması adına politikalara öncelik verilmiştir. Ayrıca bu dönemde hâkim olan ekonomik politikalar kapsamında üst ölçekli planların hazırlanarak bölgelerarası dengesizliğin ortadan kaldırılmasına dönük bölge planlarının hazırlanması en önemli girişimlerden biri olarak görülmüştür. Bu dönemde bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesine yönelik politikaların yanı sıra, metropoliten alanlarda ortaya çıkan sorunların çözümü için 1965 yılında Bakanlar Kurulu Kararı ile İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı İstanbul, Ankara ve İzmir Nazım İmar Planı Büroları kurulmuştur³⁰.

Diğer taraftan konut arzındaki eksikliğin giderilmesi için arsa üretimi bu dönemin en önemli sorunlarından biri olarak görüldüğünden, arsa üretimi konusunda bir kurumun gerekliliği gerek kalkınma planlarında gerekse bilimsel kongrelerde gündeme getirilmiştir. Bu çerçevede 1969

28 Özcan, K. (2020). "Cumhuriyet Dönemi Sanayi Kentinin Biyografisi: Kırıkkale". *Coğrafya Dergisi*, 40: 2-16.

29 Tunçer, P. (2016). "Sürdürülebilir Kentleşme Politikaları ve Türkiye". *Turkish Studies*, 11/12: 1267-1300.

30 Tekel, A. (2016). Türkiye'de Geçmişten Günümüze Değişen Metropoliten Alan Yönetimi. İçinde: Türkiye'de Yeni Kamu Yönetimi: Yerel Yönetim Reformu (Edt.: Yüksel Demirkay), Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Vakfı: 243-270.

yılında İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı Arsa Ofisi kurularak, konut üretimi için gerekli arsaların üretilmesiyle birlikte köyden kente göç eden dar gelirli grupların yasal olmayan konut ediniminin önüne geçmek hedeflenmiştir³¹.

Bu dönemde literatüre giren gecekondü kavramı her ne kadar konut arzının kısıtlılığı karşısında kente göç eden büyük nüfus kitlelerinin barınma ihtiyacını karşılayarak sosyal bir sorunun ortaya çıkmasında önleyici bir rol oynasa da zaman içerisinde kentte çarpık yapılaşma, altyapı sorunları ve sağlıksız kentsel alanların artmasına neden olduğu gerçeğini ortadan kaldırmaz. Tüm bu gerçekler karşısında gecekondü alanlarının neden olduğu kentsel sorunların önüne geçmek adına 1966 yılında çıkarılan 775 sayılı Gecekondü Kanunu kentleşme politikaları açısından kritik bir yaklaşımdır³¹. Kanunla gecekondü gelişimini önlemek için yerel yönetimlere bedelsiz hazine arazilerinin tahsisi gerçekleştirilmesi yoluyla arsa üretimini hızlandırmak ve konut arzını arttırmak amaçlanmıştır.

Diğer taraftan 1973 yılında 6785 sayılı İmar Yasasına ek olarak çıkarılan 1605 sayılı Yasa ile Türkiye'de koruma anlayışı planlama politikaları içerisinde yer almaya başlamış ve bu yasayla birlikte tek yapı ölçeğinde koruma anlayışı korunacak yapı ve yakın çevresi ölçeğinde ele alınmıştır. Kentleşme baskısının son derece yoğun olduğu bir dönemde kültür varlıklarının tahribatını önlemek adına koruma bilincinin ortaya konulması önemli bir politika olarak görülebilir.

1980 ve Sonrası Sermayenin Neden Olduğu Kentleşme Süreçleri ve Politikaları

Emek işgücü havuzunun yığılmasına neden olan 1950-1980 döneminde kentleşme sorunlarının ortaya çıkardığı sosyal ve politik atmosfer ile 24 Ocak kararlarının getirdiği yeni ekonomik söylemler ithal ikameci politikardan ihracata dayalı politikaları önceleyen kalkınma yaklaşımını önclemiştir. Bu yaklaşıma koşul olarak büyük kentler özel ve devlet yatırımlarının giderek artan biçimde ana hedefi haline gelmiştir. Paradigmada yaşanan bu köklü değişiklik 1980 sonrası kentleşme politikalarının

31 Bilgen, H. ve Özcan, G.B. (1989). *İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı ve Şehir Planlamasına Etkileri*. TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No: 40, Ankara.

şekillenmesinde etkili olmuştur³². Özellikle liberal politikaların etkisiyle sermayenin kentsel alanlarda oluşan rantın paylaşımına yönelik girişimleri kentleşme politikalarının şekillenmesinde belirleyici bir unsur olmuştur³³. İthal ikameci politikalar nedeniyle sermaye birikimi olanaklarından yararlanamayan girişimci yapı bu dönemde, ekonomik politikaların sunduğu olanaklardan yararlanarak kentsel rantlardan faydalanma yollarını benimsemiştir. Devletin ekonomik süreçleri sermaye gruplarına bırakmasını önceleyen liberal ekonomik anlayış, devlet eliyle yapılan yatırımları da sermaye gruplarına bıraktığından kentsel rantın cazibesi giderek artmıştır. Dolayısıyla sermaye birikimi yerleşik bir durum benimseyerek kentsel mekânı tüketme süreci hızlanmıştır. 1990'lı yılların başından itibaren, alışveriş merkezleri, beş yıldızlı oteller ve iş merkezleri gibi kullanımlar kentleri zapt etmiş ve rant odaklı politikalar öncelikli hale gelmiştir. Bu nedenle, spekülasyon karlarının aracı olan kent stratejik bir meta olarak tüm zamanlara göre daha merkezi bir konuma oturmuştur.

Bu dönemde yerel yönetimlere ilişkin çeşitli yasal düzenlemelerin gündeme gelmesi rant ekonomisine dayalı gelişme sürecini hızlandırmıştır. Plan hazırlama konusunda yerel yönetimlere merkezi yönetimler karşısında özerklik kazandıran adımlar yerel kaynakların etkin kullanımı konusunda avantajlar sağlarken, yerel ilişkilerin neden olduğu etik olmayan davranış biçimlerini geliştirmiştir. Bu gelişmelere kapı aralayan en önemli düzenlemenin ise 1984'de çıkarılan 3194 sayılı İmar Kanunu olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Çünkü 3194 sayılı kanunla yerel yönetimlere imar planı yapma yetkisi verilerek, yerel yönetimler önemli birer güç odağı haline gelmiştir. Bir başka deyişle bu düzenleme ile yerel yönetimler rantın oluşumu ve dağıtımını konusunda eskisinden çok daha güçlü kurumlar haline gelmişleridir.

Kent merkezlerinde ticari fonksiyonları çeşitlendirip yeni odaklar haline gelmesine yol açan sermaye kitlesel tüketim sürecini hızlandırarak kentleşme sürecinin sunduğu olanaklarla rekabet koşullarını yeniden düzenlemiştir. Bir başka deyişle, sermaye kentleşerek kentin en önemli aktörü konumuna gelmiştir. Bu gelişmeler kentte sınıf ilişkileri ve bu ilişkilerin mekânsal ögeleri üzerinden sosyal yapıya yönelik yeni boyutların ortaya

32 Bal, E. (2011). Türkiye'de 2000 Sonrası Neoliberal Politikalar Çerçevesinde İmar Mevzuatındaki Değişimler ve Yeni Kentleşme Pratikleri: İstanbul Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

33 Işık, Ş. (2005). "Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri". *Ege Coğrafya Dergisi*, 14: 57-71.

çıkmasına kapı aralamıştır. Yani kentleşme sürecinin bu formu kentte bir yandan sınıfsal kutuplaşmaları en uç noktaya iterken, sadece işçi sınıfı değil aynı zamanda orta sınıflar açısından da kent mekânında daha karmaşıklaşmış bir sınıfsal yapının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kentte sosyal ayrışma hızlanmış, fiziki olarak yakın, sosyal açıdan birbirine uzak sosyal gruplar ortaya çıkmıştır.

Bu dönemde, büyük kentlerin orta sınıflarının barınma mekânı olarak ön plana çıkan apartmanlar ise hala konut stokunun önemli bir kısmını oluşturmuştur. Ekonomik yapıdaki değişimin önemli hale getirdiği hizmet sektörünün etkileri ile rant ekonomisinin ortaya çıkardığı üst ve yeni orta sınıflar için konut ve mekân ihtiyaçları gündeme gelmiştir. Yeni sosyal sınıfın barınma mekânı olarak ortaya çıkan alanların temel özelliği “sağlıksız, güvenliği olmayan ve kirli” kentin içinde ve çevresinden kendisini soyutlamasıdır. Bu süreci besleyen temel dinamikler ekonomik paradigmadaki değişime uygun olarak rant ekonomisine dönük kentsel alanların varlığı olduğu söylenebilir. Öyle ki bu dönemde kırdan kente göçün yavaşlamaya başlamış olması ve kentsel gelişmelere yönelik yeni akımların etkisi kentsel politikaların yörüngesini önemli ölçüde değiştirmiştir. Özellikle barınma ihtiyacının karşılanması başta olmak üzere arsa üretimi ve gecekondulaşma eğilimi yerini bu dönemde nüfus artış hızındaki yavaşlama ve ekonomik refah düzeyindeki gelişmelerle birlikte fiziki ve yaşam kalitesi yüksek kentsel mekanların oluşturulmasına yönelik önceliklere bırakmıştır. Bu anlayış gecekondulu alanlarının kullanıcı dışı grupların işgali ve yeniden inşa sürecine konu olmasının yolu açılmıştır. Çünkü gecekondulu alanları 1950’li yıllarda genellikle hazine arazileri üzerine kaçak bir biçimde yapılarak köyden kente göç edenler için kentte ilk deneyimlerin yaşadığı alanlar olarak işlevlenirken, 1980’li yıllardan itibaren sermaye için kent merkezine yakın rant alanları olarak görülmeye başlanmıştır. Diğer taraftan, kentin yakın çevresinde bulunan geniş arazi parçalarının uydu kentler şeklinde yerleşime açılması 1980’li yıllardan itibaren yeni bir hayat tarzı ortaya çıkarmıştır. Çoğunlukla tek bir girişimci tarafından gerçekleştirilen projeler, özellikle son dönem gecekonduları ile karşılaştırıldığında daha yüksek çevre kalitesine sahip olmasıyla ön plana çıkmaktadır.

1980’li yıllardan itibaren sanayi sonrası değişim dönüşüm süreci olarak anılan üretim örgütlenmesi ve bunun toplumsal yaşam biçimini tarifle-

yen post modernist akım kentleşme süreçlerinde yeni tartışmaları beraberinde getirmiştir. Rant ekonomisinin baskın durumu ile post modern akımın zorladığı yaşam biçimi kent çevresine ve kent yakınlarına kurulan sanayi bölgelerinin desantralize edilmesi yoluyla bankacılık hizmetleri, finans hizmetleri, kamu ve özel hizmet kurumları gibi yeni kullanım alanlarını ortaya çıkmıştır. Kent merkezindeki bu değişim ulaşım davranışları ve taleplerinin ilişkisel bir biçimde ele alınmasını zorlamıştır. Ulaşım örgütlenmesindeki değişim arazi kullanım biçimleri ve formlarının farklılaşmasına yol açmıştır.

Bu dönemde kentleşme politikalarına yön veren kurumlardan biri olarak görülen Toplu Konut İdaresinin 1984 yılında kurulduğu görülmektedir. TOKİ özellikle konut üretimi konusunda üstlendiği rollerle önceki dönemlerde ortaya çıkan konut arzı sorununun yaşanmamasında etkin olmuştur. Kurulduğu yıllarda özellikle sosyal projeler kapsamında dar ve orta gelirli için üretilen konutlar serbest piyasa koşullarında konut sahipliğini artmasına neden olurken, aynı zamanda kaçak yapılaşmanın önüne geçilmesi açısından kritik bir karar olmuştur. TOKİ sadece konut yapımıyla değil sosyal tesis, yeşil alan, park bahçe gibi çevre düzenlemesi çalışmaları ile kentsel açık alanların ve kamusal alanların artmasında etkin olmuştur³⁴. Genellikle dar ve orta gelirli konut edindirmeyi amaçlayan TOKİ'nin son yirmi yılda, Türkiye'de başlayan kentsel dönüşüm uygulamalarına da öncülük ettiği görülmektedir. Özellikle kentin önemli lokasyonlarında bulunan kaçak yapıların ıslahı, depreme dayanıklı olmayan konutların boşaltılarak daha güvenli yapıların inşa edilmesi, kentlere yeni bir estetik boyut kazandırılması ve kentleri markalaştırarak cazibe merkezleri haline getirmeye yönelik çabalar dikkat çekmektedir³⁵.

2000 yılından sonra ülkenin ekonomik ve beşeri kaynaklarındaki birikim sürecinin belirli bir düzeye ulaşması, 1923-2000 yılları arasında kentleşme süreçlerinde ortaya çıkan sorunların çözümü adına önemli fırsatların sunmuştur. Her ne kadar kentsel sorunların çözümüne yönelik tespitler geçmiş dönemlerde de tartışılmış olsa da ekonomik ve beşerî kaynaklar bu sorunların üzerine etkili biçimde gidilmesini olanaklı kılmamıştır. Bu dönemde gerek yasal düzenlemelerle tedbirler alınırken, değişen ekono-

34 Yurt, R.G. (2020). "Kentleşmenin Tarihsel Gelişimi". *Disiplinlerarası Sosyal Bilimler Dergisi*, 7: 19-44.
35 Aydın, H. İ. ve Turan, H. (2012). "Kuramsal ve Yasal Çerçeve Türkiye'de Kentsel Dönüşüm". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (28): 61-70.

mik ve sosyal olanaklara uyumlu yapılı çevrenin oluşması ve yeni kentleşme akımları çerçevesinde ortaya çıkan eğilimleri aynı potada değerlendiren bir politika anlayışının hâkim olduğu görülmektedir. Bu politika demetlerine yön veren kalkınma planları içerisinde konuların derinlemesine tartışılması ise kritik adım olarak değerlendirilebilir.

Bu çerçevede, 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı kanun ile büyükşehir belediyelerine ve ilçe belediyelerine önemli yetkiler verilmiştir. Yine bu dönemde yürürlüğe giren 6360 sayılı yasa 5216 sayılı yasanın geliştirilmesi ve yerel yönetimlerin güçlendirilmesi adına önemli girişimler olarak görülebilir. Bununla birlikte kentsel alana yönelik yapılan, inşaat ve gayrimenkul sektörünü canlandıran 5393 Sayılı Belediye Kanunu, Toplu Konut Yasası ve Özelleştirme Kanunu gibi düzenlemeler ile 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Kentsel Dönüşüm Yasası kentleşme politikalarının önemli argümanları olarak görülebilir. Diğer taraftan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na bağlı Kentsel Dönüşüm Başkanlığının kurulması kentsel alanlardaki uygulamaların yönünün belirlenmesi adına önemli bir girişim olarak görülebilir.

Bu dönemde yerleşme-kentleşme ekseninde, yaşam kalitesi, afetlere duyarlı yerleşme ve şehirleşme, doğal ve kültürel varlıkların korunması, kaçak yapılaşma, kentsel yenileme/dönüşüm, teknik ve sosyal altyapı, yerel kalkınma, kentlilik bilinci, yönetim ve yerel yönetimler ile sürdürülebilir kentsel gelişme konularında ilke ve stratejiler geliştirmek³⁶ ve bu kapsamda gelişmiş ülke örneklerindeki gelişmeleri irdeleyerek geleceğin kentleri için politika ve strateji geliştirmeyi amaçlayarak yerel ve merkezi yönetimlere yol gösterici nitelikte KENTGES (Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı) çalışması kentleşme politikalarının yörüngesini farklı bir boyuta taşımıştır³⁷. 2009 ve 2017 hazırlanan raporlarla birlikte farklı tarihlerde yapılan KENTGES İzleme Toplantıları kentsel politikalarındaki değişim süreçlerini inceleyerek yeni politikalar için ipuçları sunmuştur. Bu dönemde gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan yeni kentleşme hareketleri, karşı kentleşme, sürdürülebilirlik, akıllı kent gibi akımlar planlama ve kentleşme süreçlerine ilişkin ilkeler ve değerler sistemini ulusal düzeye uyarlayarak sağlıklı ve rekabetçi kentlerin yaratılması için tartışma ortamları hazırlamıştır.

36 Kentges Süreci (csb.gov.tr)

37 Kentges Süreci (csb.gov.tr)

Türkiye’de Afet Politikaları ve Kentleşme İlişkisi

Buldukları coğrafya ve morfolojik özelliklere göre kentler çeşitli doğal tehlikelerin ve iklim değişikliğinin neden olduğu kentsel taşkınlar, sıcak hava dalgaları ve uzun kuraklıklara maruz kalabilmektedirler³⁸. Bu durum, kentlerin geleceği için beşerî ve doğal sistemlerin bir arada ele alınmasını, ortak stratejiler geliştirilmesini gerekli kılmaktadır. Türkiye planlama pratiğinde, iklim değişikliği eylem planı ve deprem eylem planı gibi mekânsal planlamayla doğrudan ilişkili olan stratejik belgeler ilgili kurumlar tarafından bilim insanlarının katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Özellikle 1950 yıllarda başlayan hızlı kentleşme tarım alanları ve yerleşime uygun olmayan alanlarda kaçak yapılaşmanın artması ve belli bölgelerde yoğunlaşan nüfusun sağlıksız yapı çevrede gerçekleşmesine neden olmuştur. Bu durum aynı zamanda kentleri zamanla afetlere karşı korumasız hale getirmiştir. 1999 yılında Marmara Depremi’nde meydana gelen mal ve can kaybı ile afetlere karşı dirençli kentler oluşturma gerekliliğini gündeme getirmiştir. Özellikle afet zararlarını azaltmayı amaçlayan afet politikaları, bütüncül afet yönetimi sisteminin oluşturulması Marmara Deprem sonrasında bilim çevrelerince tartışılmıştır.

Sağlıksız ve güvensiz kentleşme koşullarından yaşanabilir ve afetler karşısında dirençli kentler yaratmayı sağlayacak araçların başında ise kent planlama ve yasalara uygun yapılaşma süreçleri gelmektedir³⁹. Bu araçlar afete dayanıklı kentlerin oluşmasını sağlamak için bazı hedef ve sınırlar oluşturur. Öncelikle yerleşime uygun olmayan alanları belirleyerek afetten kaçınmanın ilk etabı, inşaat ve yapım anında denetim ve sınırlamalarla da afet halinde hasarı en aza indirmek için çalışmaların ikinci etabı belirlenir. Bu süreç planlama mevzuatı çerçevesinde; bölgenin mevcut durum analizi, alana uygun plan kararları, risklerin hesaplanması ve risklerin azaltılması aşamalarıyla desteklenerek afet öncelikli kentleşmenin de temelini oluşturmaktadır. Ancak şunu ifade etmek gerekir ki, afet riski yüksek alanlarda yürütülecek çalışmaların da dönemin özellikleri bağlamında güncellenerek ele alınması gerektiği açıktır. Bu gerçeklik karşısında uluslararası kuruluşların rehber niteliğindeki çalışmalarında yeni yaklaşımlar üzerinden risk azaltma stratejileri ve politikalarının üretil-

38 Peker, E. ve Orhan, E. (2021). “Mekânsal Planlamada Deprem Riski ve İklim Krizini Birlikte Ele Almak”, *Planlama*, 31(2): 288–301.

39 Erkan, A. (2010). Afet Yönetiminde Risk Azaltma ve Türkiye’de Yaşanan Sorunlar. DPT Uzmanlık Tezi, Ankara.

me çabası söz konusudur. Afet meselesine yönelik önceki çalışmalar afet sonrası “arama-kurtarma” ve “yara sarma” çalışmalarına odaklanılırken, Birleşmiş Milletlerin 1990 ile 2000 yılları arasındaki dönemi Uluslararası Doğal Afetlerin Azaltılması 10 yılı olarak belirlemesiyle birlikte afet yönetimi, önleyici ve risk yönetimi gibi konular üzerinden tartışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bu bağlamda Rio Zirvesi (1992), Yokohama Deklarasyonu ve Eylem Planı (1994), Milenyum Deklarasyonu (2000), Birleşmiş Milletler Genel Kurulu (2003), Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) Raporu (2003), Afetlerin Azaltılması Dünya Konferansı ve Kobe Deklarasyonu (2005), Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) Raporu (2005), Eylem için Hyogo Çerçevesi (2005-2015) gibi toplantılar düzenlenerek risklerin azaltılmasına yönelik zarar azaltma ve hazırlık çalışmalarına öncelik verilmesi gerektiği ifade edilmiştir⁴⁰.

Bu toplantılardaki görüşlerin de etkileriyle, 1999 Marmara depreminden sonra afet riskine karşı önlemler alınması gerekliliği Türkiye’de ilk kez ciddi anlamda gündeme taşınmıştır. Bu süreçte, tarihi perspektif içerisinde afet yönetimiyle ilgili yasal düzenlemeler incelenerek mevcut durum ortaya konulurken, afet riskini azaltma konusunda önemli mesafeler katetmiş ülke örnekleri incelenmiştir. Bu değerlendirmelere dayalı olarak acil durum yönetimi yanında risk yönetimini de içine alan bütünlükli afet yönetim modelinin oluşturulması ve afet zararlarını azaltma ve hazırlıklı olma çalışmaları ile görevlendirilmiş kurumlara rehber olabilecek stratejik kararlar üretilmiş olsa da bütüncül bir uygulama süreci henüz gerçekleşmemiştir.

Bu değerlendirmeler göstermektedir ki, Türkiye afet riski karşısında sağlıklı kentleşme politikaları belirlemede oldukça geri kalmıştır. 1999 Marmara Depremi ile birlikte kentleşme politikaları afet karşısında dirençli yerleşim alanları planlayarak risk azaltma stratejisi gündeme gelmiş olsa da 1999 öncesi politikalar deprem sonrası yaraları sarma anlayışı üzerine kurgulanmıştır. Örneğin, 26 Aralık 1939 yılında Erzincan Depremi’nde yaklaşık 35000 kişinin hayatını kaybetmesi karşısında bazı yasal düzenlemeler yapılarak “Erzincan’da ve Erzincan depreminden Müteessir Olan Mıntıklarda Zarar Görenlere Yapılacak Yardımlar Hakkında Kanun” çıkarılmıştır. Erzincan Depreminden kısa bir süre sonra meydana gelen

40 Şahin, G.A., (2009). KentSEL Afet Risklerine Yönelik Zarar Azaltma Stratejilerinin Geliştirilmesi. Dokuz Eylül Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

Niksar-Erbaa, Adapazarı-Hendek, Tosya-Ladik ve Bolu-Gerede depremlerinde yaklaşık 45000 kişi hayatını kaybetmiş ve bu deprem sonrası 1944 tarihinde 4623 sayılı “Yer Sarsıntılarında Evvel ve Sonra Alınacak Tedbirler Hakkında Kanun” çıkarılmıştır. Dolayısıyla bu tarihe kadar yasal düzenlemelerin tamamı afet sonrası süreci düzenlemeye yönelik tedbirleri kapsamaktaydı. 1956 yılında çıkarılan 6785 sayılı İmar Kanunu’nda yerleşim alanlarının belirlenmesi sırasında, doğal afet tehlikesinin ortaya çıkarılması ve fenni mesuliyet sistemi ile yapı denetimi sağlanması konuları gündeme getirilerek Cumhuriyet tarihinde ilk kez afet öncesi risk azaltma girişiminde bulunulmuştur⁴¹. Ancak imar kanunundaki bu ifade uygulamada önemli bir karşılık bulmamış ve sonraki dönemlerde çıkarılan yasalar yine afet sonrası süreci iyileştirmeye yönelik önlemleri içermiştir.

Dolayısıyla 1999 Depreminden önce, afet mevzuatının genel hatlarını çizen 7269 sayılı Afetler Kanunu ve 3194 sayılı İmar Yasası afet risklerini azaltmayı sağlayacak altyapıyı sunmakta zayıf kalmıştır. Bu nedenle kentsel risklerin azaltılmasında mekânsal planlamanın sağlayacağı olanaklardan faydalanılamamıştır. Bir başka deyişle, Türkiye’de afet riskini azaltmaya yönelik yasal düzenlemeler planlamayı işin merkezine almakta yetersiz kalmıştır. Bu eksikliğin 5302 sayılı “İl Özel İdaresi Kanunu”, 5216 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Kanunu” ve 5393 sayılı “Belediye Kanunu” gibi yeni yasal düzenlemelerle yerel yönetimlere afetler konusunda yetki verilerek giderilecek yüzeysellikte olmadığı bilinmelidir. Bu yasal düzenlemelerde afet öncesi ve sonrasında belediyelere verilen sorumluluklar artırılmıştır. Ancak kentsel dönüşüm yapma yetkilerinin yanı sıra çeşitli araç ve kaynaklara sahip olan yerel yönetimler kentsel riskleri azaltmak için uzun erimli ve kapsamlı çözümler geliştirmekte zayıf kalmıştır⁴². 2000 yılından sonra 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” ve 3194 Sayılı “İmar Kanunu’nu” kapsamında yapılan değişiklikler ile kentsel dönüşüm yapma yetkisi yerel yönetimlere, 2010 yılında 5998 sayılı Belediye Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun ile büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde kentsel dönüşüm ve gelişim projesi alanı ilan etme yetkisi büyükşehir belediyele-

41 Gezgin, M. (2018). Türkiye’de Afet Yönetimi Politikası ve Sorunları: Soma Maden Kazası Örneği, NEÜ Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

42 Orhan, E. (2022). 1999 “Depremlerinin Ardından Planlama Mevzuatı Üzerine Bir Değerlendirme”. *Planlama*, 32(1): 47–56.

rine verilmiştir. Bu çerçevede, büyükşehir belediyeleri en az 5 hektar büyüklüğündeki alanlarda eskiyen kent kısımlarını yeniden inşa ve restore etmek, kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak veya deprem riskine karşı tedbirler almak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri uygulayabilir hale gelmiştir. Söz konusu mevzuatların uygulama süreçleri açısından bazı sorunlu alanlar söz konusu olsa da bu girişimin afet öncesi tedbir almak adına planlama pratikleri çerçevesinde somut adımların atıldığı ilk gelişme olduğu söylenebilir.

Diğer taraftan yasal düzenlemeler ve yapısal değişiklikler her ne kadar son 20 yılda afet karşısında risklerin azaltılması hususunda önemli yollar katedilmesine neden olmuşsa da planlama mekanizması içerisinde kentsel gelişme politikalarının yeni bakış açıları ve afete duyarlı bir biçimde ele alınması kaçınılmazdır. Bir taraftan hızlı kentleşme baskısı altında plansız ve çarpık yerleşmelerin yaygınlaşması, diğer taraftan yerleşik alanların doğal tehlikelere açık olması, Türkiye’de ülke düzeyinden yerel düzeye kadar her aşamada afetlere duyarlı kalkınma ve gelişme politikalarının yaygınlaştırılmasını zorunlu kılmaktadır⁴³. Bu çerçevede, planlama yaklaşımlarına ve kurumlara yön verecek çalışmalara ve stratejik hedeflere yönelik tartışmaların yapılması kaçınılmazdır. Deprem Master Planı ve KENTGES çerçevesinde bu çalışmalar yapılmış olsa da gerek bu çalışmalarda alınan kararların planlama mekanizması içerisinde arzu edilen düzeyde yer bulamaması gerekse çalışma içeriklerindeki eksiklikler başarılı sonuçlar elde edilmesine engel olmuştur. Tüm bu değerlendirmeler çerçevesinde başta nüfus ve ekonomik faaliyetlerin belirli bölgede yığılmasını önleyerek afetler karşısında riskin dağıtılarak etkilerinin en aza indirgenmesi üst ölçekli planlama çalışmalarında ele alınması gerekir. Böylece ülke düzeyinde nüfusun dengeli dağılımına yönelik stratejileri planlama süreçleri içerisine dahil ederek, yereldeki sosyal ve beşerî sermaye kaynaklarının başka bölgelere transferi yoluyla milli kaynakların etkisizleştirilmesinin önüne geçilmeli ve sektörel çeşitliliği sağlayarak ülke ekonomisi daha dirençli hale getirilmelidir.

Türkiye’de 2009 yılına kadar afet yönetimi sisteminin kurumsal yapısını Başbakanlık, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı’na bağlı birimler oluşturmuştur. Ancak 29.05.2009 tarihli 5902 sayılı yasayla Başbakanlık Acil Durum Yönetimi Genel Müdürlüğü, Bayındırlık ve İskân

43 Türkoğlu, H.; Tezer, A.; İlkli, A. ve Kundak, S., (2009). Afet Zararlarını Azaltmaya Yönelik Şehir Planlama ve Yapılaşma. İSMEP, İstanbul.

Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü ve İçişleri Bakanlığı Sivil Savunma Genel Müdürlüğü kaldırılarak yerine Başbakanlığa bağlı “Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD)” kurulmuş ve Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçişle birlikte İçişleri Bakanlığı’na bağlı başkanlık statüsüne kavuşmuştur. AFAD’ın kuruluşu ile afet yönetiminin tek çatı altında toplanması ve koordinasyon sürecinin tek merkezden yürütülmesi hedeflenmiştir. Bu çerçevede, AFAD ülke içerisinde afet ve acil durum tehlike ve risklerini belirlemek, önleme ve müdahale planlarını hazırlamak ve uygulamak adına çalışmalar yürütmeye başlamıştır³⁹.

Sonuç

Cumhuriyet dönemi kentleşme süreçleri ve kentsel politikaları ekonomik ve sosyal paradigmalarda yaşanan kırılmalar ile cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte iç dinamiklerin etkileri bağlamında farklı gelişme dinamikleri yaşamıştır. Özellikle cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik ve beşerî sermaye birikiminin kısıtlılığı kentleşme süreçlerinin yavaş ve durağan bir seyirde gelişmesine yol açarken, ulusal kalkınma hamleleri kapsamında devlet eliyle gerçekleştirilen yatırımlar ve kamu kaynaklarının geliştirilmesine yönelik politikalarının ortaya koyduğu öncelikler kentleşme politikalarını geri plana itmiştir. Diğer bir deyişle kentleşme süreci bu dönemde yönetilmesi gereken öncelikli konular arasında yer almamıştır. 1950’li yıllarda Marshall yardımlarıyla birlikte tarımda makineleşme süreci kırsalda büyük nüfus gruplarının kopuşuna neden olmuştur. Bu kopuş kentlerde nüfus yığılması ve beraberinde kentsel sorunların ortaya çıkışına yol açmıştır. Bu dönemde cumhuriyetin ilk dönemine göre sermaye birikimi ve beşerî sermaye kaynakları açısından belirli düzeye ulaşan ülkede kentleşme sorunları üzerine politikaların geliştirilmesi söz konusu olmuştur. Ayrıca DPT’nin kuruluşuyla birlikte planlı döneme geçiş kentsel sorunlara daha üst ölçekli ve bilimsel arka planı olan yaklaşımlar üretilmesinin yolunu açmıştır. Bu dönem başta konut talebinin karşılanması ve çarpık kentleşmenin neden olduğu sorunların çözümü odaklı fiziki planlama yaklaşımlarının hâkim olduğunu söylemek gerekir. 1980’li yıllar ise sermayenin yapılı çevre üzerinde belirleyici olduğu bir dönem olarak ön plana çıkmaktadır. Bu dönemde fiziki ve sosyal yaşam kalitesi sorunlu kent parçalarının elde edilerek parçalı planlama kararları ile rant odaklı projeler geliştirilmiştir. Ancak kentleşme süreçleri

ve politikaları açısından etkin kararların ve politikaların bu dönemde ele alındığını da ifade etmek gerekir. Özellikle ekonomik ve sosyal paradigma değişiminin sunduğu bakış açısı planlama mekanizması üzerinde yoğun tartışmaların yapılmasını zorunlu kılmıştır.

Dolayısıyla kırdan kente göçle birlikte kentlerinde çok belirgin bir biçimde ikili bir yapı sergilediği gözlenebilmektedir. Bir yanda, kente kırsal kesimden göç etmiş nüfusun barındığı ve sonradan yasal bir statü kazanmış olsa bile en azından ilk yapıldığı dönemde kaçak konut statüsünde bulunan gecekondular ile diğer yanda kentin imar hukukunun belirlediği çerçevede gelişmiş imarlı kesimleri arasında çok belirgin farklar gözlenmektedir. Kentin bu iki kesimi arasında görülen farklar yalnızca fiziksel farklar değildir. Kentlerinin bu iki kesimi hem ekonomik yaşama katılım hem de çeşitli toplumsal göstergeler açısından kesin çizgiler birbirinden ayrılmaktadır. Türkiye'nin doğu ve batı kesimleri arasında gözlenen farklar kadar olmasa da nitelik açısından bu farklara benzer ayrılmalara da kentler içinde rastlamak olasıdır.

Türkiye'de kentleşme sürecinin neden olduğu sorunlar bir ölçüde büyük bunalımlara düşmeden çözümlenebilecek düzeye getirilmiştir. Ancak kente göçen kitlelere aşamalı bir uyum olanağı sağlayan bu sürecin çevre kalitesi açısından çok ağır bir bedeli olmuştur. Büyük kentlerin çevrelerindeki su havzaları, orman alanları ve kamu toprakları; kent içlerindeki tarihsel değere sahip alanlar ve geri getirilmesi olanaksız çevresel ve kültürel değerler, kaçak yapılaşmaya açılmıştır.

Türkiye'nin deprem ve sel başta olmak üzere büyük bölümün afet riski altında olması, kentleşme politikaları ve planlama mekanizmasının bu perspektifte gelişmesini zorunlu kılmaktadır. Ancak 1999 Marmara depremine kadar afet konusu kentleşme politikalarına yeterince konu edilmemiştir. Marmara depremi sonrası özellikle yasal düzenlemelerde afet riskini azaltmaya yönelik önlemler alınmaya çalışılsa da planlama süreçleri içerik ve kapsam açısından soruna yeterince cevap üretmemiştir. Kentleşme politikaları açısından nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin belirli bölgelerde yığılması, açık-yeşil alan sistemlerinin sürdürülebilirliği, bütüncül planlama anlayışı, alternatif ulaşım sistemlerinin kurgulanması, doğal kaynak yönetimi gibi hususların planlama mekanizması içerisinde etkin bir biçimde ele alınması afet riskini azaltmaya yönelik adımlar açısından önemli olacaktır.

Kaynakça

- Aksoylu, S. (2013). "Türkiye'de Modernleşme Sürecinde Kentleşme ve Kent Planlaması", Eskişehir: Mimarlık Tarihi.
- Asiliskender, B. (2009). "Cumhuriyet Sonrası Kalkınma Hareketi Olarak Sanayileşme ve Mekânsal Değişim", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 7(13):153-170.
- Aydın, H. İ. ve Turan, H. (2012). "Kuramsal ve Yasal Çerçeve Türkiye'de Kentsel Dönüşüm". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (28): 61-70.
- Bal, E. (2011). Türkiye'de 2000 Sonrası Neoliberal Politikalar Çerçevesinde İmar Mevzuatındaki Değişimler ve Yeni Kentleşme Pratikleri: İstanbul Örneği. Dokuz Eylül Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.
- Bernard L. (2003). *The Emergence of Modern Turkey*, London, 1968. Joe Nasr ve Mercedes Volait, *Urbanism: Imported or Exported*, Chichester.
- Bilgen, H. ve Özcan, G.B. (1989). *İmar ve Şehir Planlama Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarlığı ve Şehir Planlamasına Etkileri*. TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No: 40, Ankara.
- Bilsel, C. (2001). "İzmir'de Cumhuriyet'in Modern Kentine Geçişte Şehircilik Deneyimi ve Model Transferi Sorunu, Danger-Prost Planı ve Le Corbusier'in Nazım Plan Önerisi". *Domus*, 9:42-46.
- Çetin, S. (2005). "Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Bir Modernleşme Projesi: İzmir'in Yangın Bölgesinin İmarı". *Mimarlık*, 326.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, (2021). 2015 Yılı Brifing Raporu. Ankara.
- DİE, (1973). *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişiminin 50 Yılı*. Ankara:DİE Yayınları.
- Ergut, E., Akpınar, İ. ve Akay, Z. (2015). *Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Mimarlık içinde: Büyük İstanbul Tarihi* (Edt.: Coşkun Yılmaz), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları: 558-597.
- Erkan, A. (2010). *Afet Yönetiminde Risk Azaltma ve Türkiye'de Yaşanan Sorunlar*. DPT Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Gezgin, M. (2018). *Türkiye'de Afet Yönetimi Politikası ve Sorunları: Soma Maden Kazası Örneği*, NEÜ Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Işık, Ş. (2005). "Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri". *Ege Coğrafya Dergisi*, 14: 57-71.
- İnan, A. (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İnan, A., *Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı 1936*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kartal, K. (1983). "Kentleşmenin Ekonomik ve Sosyal Maliyeti", *Amme İdaresi Dergisi*,16(4).
- Kalabalık, H. (2003). *İmar Hukuku Dersleri Planlama, Yapı, Arsa, Koruma*, Ankara: Seçkin Yayınları.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*, İmge Yayınları.
- Keleş, R. (2008). *Kentleşme Politikası*, Ankara: İmge Yayınları.
- Kılınç, A. (2013). *Türkiye Cumhuriyeti'nin "Kuruluş Sürecinde (1923-1950) Kentsel Politikalar*. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya.

- Orhan, E. (2022). 1999 "Depremlerinin Ardından Planlama Mevzuatı Üzerine Bir Değerlendirme". *Planlama*, 32(1): 47-56.
- Özcan, K. (2020). "Cumhuriyet Dönemi Sanayi Kentinin Biyografisi: Kırıkkale". *Coğrafya Dergisi*, 40: 2-16.
- Özkaya, E. (2000). *Açıklamalı ve İçtihatlı İmar Kanunu Şerhi ve Mevzuatı*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Peker, E. ve Orhan, E. (2021). "Mekânsal Planlamada Deprem Riski ve İklim Krizini Birlikte Ele Almak", *Planlama*, 31(2): 288-301.
- Resmî Gazete, Sayı: 6039.
- Sağlam, S. (2016). "1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu". *İstanbul Journal of Sociological Studies*, 53: 257-274.
- Semiz, Y ve Toplu, G. (2021). Barker Raporu: Çok Partili Hayata Geçiş Döneminde İktisadi Kalkınmayı Hızlandırmak Amacıyla Yabancı Uzmanlara Hazırlanan Örnek İnceleme. ATAD, 4: 114-161.
- Şahin, G.A., (2009). Kentsel Afet Risklerine Yönelik Zarar Azaltma Stratejilerinin Geliştirilmesi. Dokuz Eylül Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.
- Şengül, T. (2001). "Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekânı". *Praksis Dergisi*, 2: 9-31.
- Taner, M. ve Başal, H.A. (2009). "Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye'de İlköğretimde ve İlköğretim Öğretmen Yetiştirmede Niceliksel ve Niteliksel Gelişmeler". *New World Sciences Academy*, 4(1): 139-154.
- Tankut, G. (1993). *Bir Başkent'in İmarı Ankara: 1929-1939*, İstanbul, Anahtar Kitaplar Yayınevi.
- Tekel, A. (2016). Türkiye'de Geçmişten Günümüze Değişen Metropolitan Alan Yönetimi. İçinde: Türkiye'de Yeni Kamu Yönetimi: Yerel Yönetim Reformu (Edt.: Yüksel Demirkay), Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Vakfı: 243-270.
- Tunçer, P. (2016). "Sürdürülebilir Kentleşme Politikaları ve Türkiye". *Turkish Studies*, 11/12: 1267-1300.
- Tümertekin, E. (1959). "Türkiye Sanayiinin Coğrafi Temelleri". *Türk Coğrafya Dergisi*, 18-19: 16-54.
- Türkoğlu, H; Tezer, A.; İikli, A. ve Kundak,S., (2009). Afet Zararlarını Azaltmaya Yönelik Şehir Planlama ve Yapılaşma. İSMEP, İstanbul.
- URL-1: Kentges Süreci (csb.gov.tr) (erişim tarihi: 02.10.2023)
- Yazar, E. ve Önkal, G. (2019). "Farklılaşma ve Ayrışmanın Sosyolojisi: Tarihselliği Açısından Kent Deneyimi". *Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8.16: 61-77.
- Yılmaz, E. ve Çiftçi, S. (2011). "Kentlerin Ortaya Çıkışı ve Sosyo-Politik Açından Türkiye'de Kentleşme Dönemleri". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10 (35): 252-267.
- Yurt, R.G. (2020). "Kentleşmenin Tarihsel Gelişimi". *Disiplinlerarası. Sosyal Bilimler Dergisi*, 7: 19-44.
- Zorlu, F. ve Söğüt, İ. (2019). "Türkiye'de 1980 Sonrası Dönemde Kentsel Planlama Pratiğinin Dönüşümü: Adana Örneği". *İdealKent*, 28.10: 1158-1183.

PLANLAMA PRATIĞİNİN KURUMSALLAŞMASI VE PLANLAMA DENEYİMLERİ

Prof. Dr. M. Serhat YENİCE

Giriş

Milli m¼cadelenin ardından kurulan T¼rkiye Cumhuriyeti, yeni, modern ve ulus devlet bilincine sahip bir toplum inşa etme etmeyi kendine temel amaç edinmiŐtir. Modern toplumun inşasının batılı ilkelere g¼re planlanmış kentler ile sağlanabileceğine inanan Cumhuriyet'in kurucuları, bu amaç doğrultusunda planlamanın kurumsal bir yapıya ulaşmasına y¼nelik bir dizi yasal d¼zenlemeler eşliğinde kentlerin planlı olarak geliştirilmesini hedeflemiŐlerdir. Aslında batılılaşma hareketleri ve modern kentlerin oluşturulmasına y¼nelik yasal ve y¼netsel altyapının oluşturulması, Osmanlı Devleti'nin son y¼zyılında baŐlamıŐtı. Bu çerçevede kentlerin planlanması ve y¼netimine y¼nelik bir dizi yasal d¼zenleme ve planlama deneyimleri ile de karŐılaŐılmaktadır. Ancak yeni kurulan Cumhuriyet'in karşılaştığı sorunlar daha karmaşık bir yapıya sahipti. Bu nedenle Osmanlı'dan alınan yasal ve kurumsal altyapının da değişimini gerektirmiştir. Bu alıŐmada T¼rkiye'de kent planlama pratiğinin kurumsallaşması ve planlama deneyimlerinin tarihsel arka plana dayalı olarak irdelenmektedir. Bu irdelenmeler ilk yasal ve kurumsal zeminin oluşturulmaya baŐlandıĐı Osmanlı'nın son y¼zyılından g¼n¼m¼ze dek uzanan s¼reçte çeşitli siyasi, ekonomik ve k¼lt¼rel kırılma noktaları eşliğinde yapılmaktadır.

Tarihsel Arka Plan: Osmanlıdan Devralınan Miras

Türkiye’de çağdaş anlamda kent planlama pratiğinin Osmanlı Devleti’nin son yüzyılında Tanzimat olarak da adlandırılan bir dizi siyasi, askeri, ekonomik ve idari reformlar ile gündeme geldiğini söylemek mümkündür¹. Tanzimat öncesinde kentsel ve kırsal alanlardaki her tür ve ölçekteki yapı işlerinin örgütlenmesine ilişkin yasal ve mekânsal düzenlemeler, Yeniçeri Ocağı’nın bir parçası olarak “Hâssa Mimarlar Ocağı” altında gerçekleştirildiği bilinmektedir. Hâssa Mimarlar Ocağı döneminin her türlü yapı ve yapım türlerinden bunların yer seçimine ilişkin kararlara, kullanılacak yapı malzemelerin niteliklerinden yapım sürecinde çalışacak işgücünün ücret değerinin belirlenmesine kadar birçok alana kadar belirleyici rol üstlenmektedir¹. 1831’de Şehreminliği ve Hassa Mimarlar Ocağı birleştirilerek Ebniye-i Hassa Müdürlüğü’nü kuruldu². Ancak Tanzimat sonrası kentlerin yönetimi, planlanması ve imarı konusunda köklü değişiklikler yapılacak ve Ebniye-i Hassa Müdürlüğü de bundan etkilenecektir.

Tanzimat döneminden itibaren benimsenen reformist yaklaşımlar ve Batılı ülkelerle gelişen ilişkiler, Osmanlı İmparatorluğu’ndaki kent planlama pratiğinin gelişimini etkilemiştir. Özellikle 1838 yılından itibaren, Almanya’dan gönderilen askeri subaylar, Türk kentlerinde harita çıkarma ve planlama çalışmalarının ilk örneklerini gerçekleştirmişlerdir³. Bu süreçte, Alman subaylardan Helmuth Von Moltke 1836-1837 yıllarında 1/25.000 ölçekli İstanbul planı ile 1/100.000 ölçekli Boğaziçi hâlihazır haritasını hazırlamış, aynı şekilde Von Vincke ise 1838’de Ankara haritasını oluşturmuştur. Von Moltke tarafından hazırlanan planın uygulama hükümleri, Türk imar sisteminin ilk yazılı belgesi olarak kabul gören *Tanzimat İl-muhaber’*in de temel esaslarının belirlenmesine katkı sağlamıştır. İlmuhaber, yol genişlikleri ve kademelenmesi, çıkmaz sokakların yasaklanması, bina yapımında ahşap kullanımının sınırlandırılması gibi birçok alanda belirleyici hükümlere sahipti. Bunun arkasında ise dönemin en büyük problemlerinden olan kent içi yangınların önlenmesi ve yayılma hızının azaltılması yatmaktadır⁴.

1 Koray Özcan, *Tanzimatın Kent Reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken planlama deneyimleri (1839-1908)*. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/2 (2006), s.149-150

2 Şerafettin Turan, *Mimarbaşı*, TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 30, s.90-91

3 İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara 1981, s.28-29.

4 Koray Özcan, *aynı makale*, s.157-158

1848'de Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurulması ile imar ve düzenlemeler hakkında tüm yetki ve sorumluklar birleştirilmiştir. Bunu izleyen dönemde ise Atik Ebniye Nizamnameleri olarak adlandırılan bir dizi yasal düzenleme gerçekleştirilmiştir. İlhan Tekeli⁵, 1848-1849 sürecinde yürürlüğe giren bu nizamnameleri, Osmanlı döneminin ilk planlama yasaları olarak tanımlamaktadır.

Türk imar sisteminin gelişimindeki bir diğer kırılma noktası, 1855'te kurulan ilk belediye teşkilatı olmuştur. İstanbul'un Beyoğlu ve Galata bölgelerini kapsayan belediye teşkilatı, 1877 yürürlüğe giren Vilayât-ı Belediye Kanunu ile nüfusu 40 bin üzerindeki tüm yerleşmeleri kapsayacak şekilde genişletilerek tüm egemen coğrafya için yaygın hale getirilmiştir⁶.

Türk planlama pratiğinin kurumsallaşması sürecinde ilk kent planlama deneyimlerinin, İtalyan mühendis Luigi Storari'nin tarafından 1848'de İzmir Basmane semtindeki yangın bölgesinin yeniden düzenlenmesini amaçlayan planlama çalışmaları ile başladığını söylenebilir⁷. Storari daha sonra İzmir kent bütününe yönelik sadece yol düzenlemelerini içeren İzmir planını hazırlamıştır. 1856 yılına tarihlenen Aksaray-Yeşil Tulumba yangın yeri planının hazırlanması işi de daha önce İzmir'de görevlendirilen İtalyan mühendis Luigi Storari tarafından yapılacaktır. Bu planlama deneyimleri, Türk planlama geleneğinin erken dönemlerindeki önemli adımlardan birini temsil etmektedir

1863 yılında ise imar sistemine ilişkin yeni bir yasal düzenlemeye gidilerek Turuk ve Ebniye (Yapı ve Yollar) Nizamnamesi çıkarılmıştır. Bu nizamname, özellikle kentsel yolların araba ve tramvay gibi yeni ulaşım araçlarının geçişini sağlayacak biçimde genişletilmesine olanak vermesi ve yol istikâmet haritalarının hazırlanması koşulunu getirmesi açısından önemlidir. Bursa, Eskişehir, Çorum, Edirne gibi kentlerin haritalarının hazırlanmasında birçok Türk subay görev almıştır. 1864 yılında Mühnen-

5 İlhan Tekeli, Urban patterns in Anatolia: organization and evolution, *Conservation as Cultural Survival*, ed. Renata Holod, Philadelphia 1980, s.22.

6 Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler: Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum*, İçişleri Bakanlığı yayınları, Ankara 1946.

7 Zeynep Çelik, The Italian contribution to the remaking of Istanbul, *Environmental Design*, sayı 9-10, 1990, s.128-133.

dishâne-i Berrî-i Hümayûn'un yeniden örgütlenmesi⁸, kentsel plânlama faaliyetlerinde istihdam edilecek Türk mühendislerin yetiştirilmesi ve etkin rol alması açısından yeni bir sürecin başlamasına yol açmıştır. Bu tarihten sonra Kırım ve Balkanlardan Anadolu'ya gelen göçmen nüfusun iskânına yönelik olarak Bursa, Eskişehir, Konya, Ankara, Afyon gibi kentlerdeki göçmen mahalleleri Türk subayların etkinliğinde planlanmıştır⁹. 1882'de yürürlüğe giren bir diğer yasal düzenleme Ebniye Kanunu olmuştur. Bu yasanın etkileri Cumhuriyet döneminin ilk imar kanunu olan 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girene dek devam edecektir.

Erken Cumhuriyet Dönemi: Kentlerin Yeniden İmarı ve Modernizm

Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşundan itibaren muasır medeniyetler seviyesine ulaşma ve ulus devlet oluşturma hedefi, büyük bir reforma hareketini beraberinde getirmiştir. Bu reform hareketleri, Osmanlının son yüzyılında çekinik bir biçimde yürütülen batılılaşma yaklaşımına göre oldukça radikal bir biçimde ele alınmış ve uygulanmıştır. Batılı bir medeniyetin temel göstergeleri ise modern bir ekonomik altyapı, akıl ve bilimin esas alınması, ulus devlet yapısı ve yurttaşlık bilinci olarak kabul görmüştür. Kentler ise arzulanan ulus devletin ve modern bir toplumun inşa edileceği en önemli fiziksel çevreydi¹⁰. Bu nedenle Cumhuriyetin kurucuları şehircilik sorununu kapsamlı ve bütüncül bir bakış açısıyla ele almış ve bunu kalkınma¹¹ için bir araç olarak kullanmıştır.

Ancak diğer taraftan Milli Mücadeleden henüz çıkmış yeni bir devlet, kentlerin planlanması ile ilgili farklı alanlarda birçok karmaşık sorunlar ile karşı karşıya kalmıştır. Cumhuriyetin planlama pratiğinin karşılaştığı sorunların ilki işgal kuvvetlerinin Anadolu'dan çekilirken yakıp yıktığı kentlerin yeniden imarı olmuştur. Bu sorun, içerdiği mülkiyet

8 Mustafa Kaçar, Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk mühendishanenin kuruluşu, *Toplumsal Tarih*, c.IX, sayı 54, 1998, s.4-11.

9 Koray Özcan, *aynı makale*, s.165-170.

10 M.Serhat Yenice, *Kentlerin modernizasyonu: İlk kent planları*, *Türklerde Çevre ve Şehircilik*, C.1. s.317 (2023)

11 Çağatay Keskinok, Urban Planing Experience of Turkey in the 1930s, *METU JFA*, vol 27, no 2, (2010), 173-88.

deseni nedeniyle daha karmaşık bir yapıya da sahiptir. Özellikle savaş sırasında yakılan ve yıkılan batı Anadolu kentlerinde karşılaşılan bu sorunun çözülmesi amacıyla 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun bazı maddelerinin değiştirildiği, 642 sayılı yasa olarak bilinen bu düzenlemeyle 150'den daha fazla bina yangını olan bölgelerde düzenleme yapılması için belediyelere geniş yetkiler tanındığı görülmektedir¹². 1923-24 yıllarında Manisa, Salihli, Aydın, Nazilli, Bandırma, Karacabey, Alaşehir, Atça kentleri gibi bazı Batı Anadolu kent ve kasabalarının yeniden imarı için Türk mühendislerce kent planları hazırlanmıştır. İzmir ise Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olmasının yanı sıra, siyasi ve ekonomik açıdan da büyük bir öneme sahipti. İzmir'in planlaması için yabancı bir uzmanın görevlendirilmesi ve belediye tarafından yapılan bir anlaşma ile Danger kardeşlere verilmesi kararlaştırıldı¹³.

Erken Cumhuriyet döneminin kent planlama pratiği açısından ele aldığı bir diğer konu, başkent ilan edilen Ankara'nın imardır. Ankara'nın imarındaki başarı, yeni kurulan yönetim biçiminin de başarısı olarak ele alınacak ve özel bir ilgi gösterilecektir. Başkentte yürütülecek planlama ve imar düzenlemeleri için yeni bir örgütlenme modeli benimsenmiştir. Bu örgütlenme biçimi 1924 yılında yürürlüğe giren 417 sayılı Ankara Şehremaneti Kanunu ile tanımlanmıştır. Bu modelin yönetsel özelliği, kent yönetiminin İçişleri Bakanlığı'nun vesayeti altında olması ve hükümet tarafından belirlenen üyelerden oluşan Cemiyet-i Umumiye-i Belediye tarafından yönetilmesidir. Bu gelişmelerin ardından 1924-1925 yıllarında C. Lörcher tarafından Ankara kentinin eski ve yeni şehir bölgeleri için imar planları hazırlanmıştır. 1927'de ise başkentim imarı için uluslararası sınırlı yarışma düzenlenmiş ve bu yarışmayı Alman şehirçi Hermann Jansen'in hazırladığı plan kazanmıştır¹⁴.

12 İlhan Tekeli, "Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, (2010).

13 M.Serhat Yenice, *aynı eser*, s.317-318.

14 M.Serhat Yenice, Türkiye'de kentsel dönüşümün tarihsel analizi. *BAÜ Fen Bil. Enst. Dergisi* Cilt 16(1) 76-88 (2014), s.80

Şekil 1. Danger ve Prost'un İzmir Planı¹⁵

Erken Cumhuriyet döneminin Türk planlama pratiğinin kurumsallaşması ve planlama deneyimlerini etkileyen bir diğer kırılma noktası, 1930-1935 yılları arasında çeşitli tarihlerde çıkarılan bir dizi yasal¹⁶ düzenleme olmuştur. Bu yasaların yürürlüğe girmesinde şüphesiz İzmir ve Ankara'da yürütülen planlama deneyimlerinin etkisi olmuştur. Bu yasalar, 1930 yılında çıkarılan 1580 Sayılı Belediye Kanunu ve yine aynı yıl çıkarılan 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 1933 yılında çıkarılan 2290 Sayılı Yapı ve Yollar Kanunu, yine aynı yıl çıkarılan 2033 Sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu, 1934 yılında çıkarılan 2722 Sayılı Belediye İstimlak Kanunu ile 1935 yılında çıkarılan 2763 Sayılı Belediyeler İmar Heyetinin Kuruluşuna İlişkin Kanundur¹⁷.

Bu düzenlemeler arasında Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, nüfusu 20,000'den fazla olan yerleşim yerlerinin planlarını hazırlatmayı ve altyapı projelerini aşamalı bir şekilde belediye meclisi tarafından onaylanmış bir program dâhilinde yürütmeyi öngörmektedir¹⁸. Ancak kentlerin planlanmasına yönelik asıl etkiyi Belediye Yapı ve Yollar Kanunu¹⁹ oluşturmaktadır. Yasa, nüfusu 10,000'den fazla olan şehirlerin beş yıl içinde geleceğe dönük şehir planlarının yaptırılmasını zorunlu kılmaktadır. Planların yapımı için Belediyeler İmar Heyeti Kanunu ile Nafia Vekâleti Şehircilik Fen Heyeti kurulmuştur²⁰. Bu tarihten itibaren Anadolu'daki birçok kent ve kasabanın imar planı hazırlanmıştır. Bu dönemde yabancı

15 Cana Bilsel, "Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for İzmir and Scenarios of Modernization", *Journal of the Faculty of Architecture*, vol 16, no 1-2, (1996), s.13-60.

16 İlhan Tekeli, Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Yıldız Sey (ed), İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1998.

17 Tekeli, İ. Ortaylı, İ., *Türkiye'de Belediyeciliğinin Evrimi*, Türk İdareciler Demeği Ankara, 1978, s. 50-66.

18 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 06.05.1930 tarih ve 1489 sayılı R.G.

19 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu, 21.06.1933 tarih ve 2433 sayılı R.G.

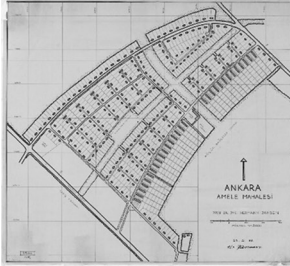
20 14.04.1930 tarih ve 1580 sayılı Belediyeler Kanuna Ek Kanun, 15.06.1935 tarih ve 3029 sayılı R.G.

teknik elemanların etkinliği devam etmektedir. Jansen, Lambert, Prost, Egli, Oelsner, Vanderberg gibi birçok yabancı mimar-şehirciler, Edirne, Bursa, Adana, Erzurum, Balıkesir gibi orta ölçekli kentlerin planlarını hazırlamışlar veya tasarım sürecinde danışmanlık rolü üstlenmişlerdir. Üretilen planlar batılı planlama yaklaşımlarını yansıtmaktadır. Bu nitelikler bulvar olarak da tanımlanan geniş ağaçlı yollar, kent meydanları, meydanlar ile bütünleşen anıt ve heykeller ve diğer kentsel sosyal donatı alanları ile tariflenebilir. Diğer taraftan konut alanlarının planlanmasında bahçeşehir planlama yaklaşımının etkili olduğu görülmektedir.

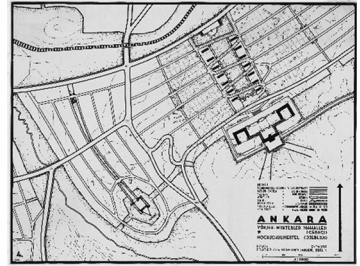
Şekil 2. Hermann Jansen'in Ankara nazım Planı ve amele mahallesi ve yüksekokullar bölgesi planları²¹



Herman Jansen'in Ankara Planı

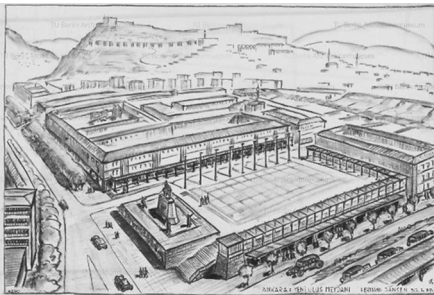


Amele mahallesi planı



Yüksek mektepler bölgesi

Şekil 3. Jansen Planında kentsel kamusal kullanım alanları perspektifleri²²



Ulus kent meydanı



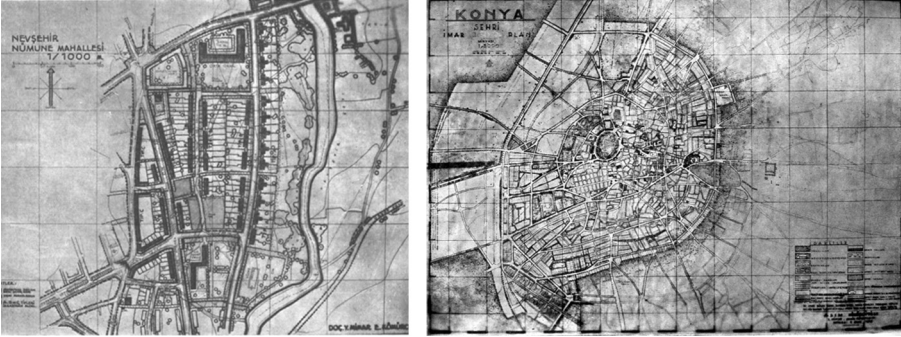
Stadyum ve resmi tören alanı

21 Technische Universität Berlin Architekturmuseum, Hermann Jansen (1869-1945) Gesamtbebauungsplan Ankara, <https://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index>, (08.07.2020)

22 Technische Universität Berlin Architekturmuseum, aynı internet adresi

Yaşanan bu süreç Türk teknik elemanları için de bir deneyim oluşturmuştur. Kentlerin planlamasında görev alan mimarlar aynı zamanda üniversitelerde Türk mimar-şehircilerin yetişmesinde etkili olmuşlardır. Adıyaman (Asım Kömürcüoğlu), Konya (Asım Kömürcüoğlu), Mardin (Nezihe ve Pertev Taner), Van (Asım Kömürcüoğlu), Kırşehir (Eyüp Kömürcüoğlu), Burdur (Kemal Ahmet Aru), Kırıkkale (Nezihe ve Pertev Taner), Nevşehir (Eyüp Kömürcüoğlu), Akşehir (Asım Kömürcüoğlu) kentlerinin planlarının da hazırlandığı görülmektedir. Türk şehircilerin hazırlamış oldukları ilk imar planlarında batılı şehircilerin sahip olduğu kavramsal etki kendini göstermektedir.

Şekil 4. Türk şehirciler tarafından tasarlanan şehir planı örnekleri



*Nevşehir İmar Planı (Eyüp Kömürcüoğlu)*²³

*Konya İmar Planı (Asım Kömürcüoğlu)*²⁴

Hızlı Kentleşme Dönemi (1950-1980)

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından kurulan yeni siyasi ve ekonomik ilişkiler, Türk kent planlama ve şehircilik deneyimlerini de derinden etkilemiştir. Nispeten yavaş ve kontrollü bir biçimde büyüyen kentler için planlama, batılılaşma ve modernleşmenin bir aracı olarak ele alınmaktaydı. Ancak bu süreç yeni dönemle birlikte değişikliğe uğrayacaktı. Marshall Yardımlarının başlamasıyla birlikte, Ankara'nın nüfusunun hızla artması, bu sürecin ilk belirgin etkilerinden biriydi. Ancak kente yeni ek-

23 Eyüp Kömürcüoğlu, E. "Şehircilik: Nevşehir İmar Planı", *Arkitekt*, S.177-178, (1946), s.210-215.

24 Asım Kömürcüoğlu, A. "Konya İmar Planlarının Son İzah Raporu Hülâsası", *Arkitekt*, S.181-182, (1946)14-17.

lemlenen nüfusun barınma ihtiyacını karşılayacak yeterli konut stoku ve üretim kapasitesi eksikti. Bu nedenle, şehre katılan nüfus, daha sonraki dönemde “gecekondu” olarak adlandırılan yasa dışı konut bölgelerinin oluşmasına yol açacaktı.

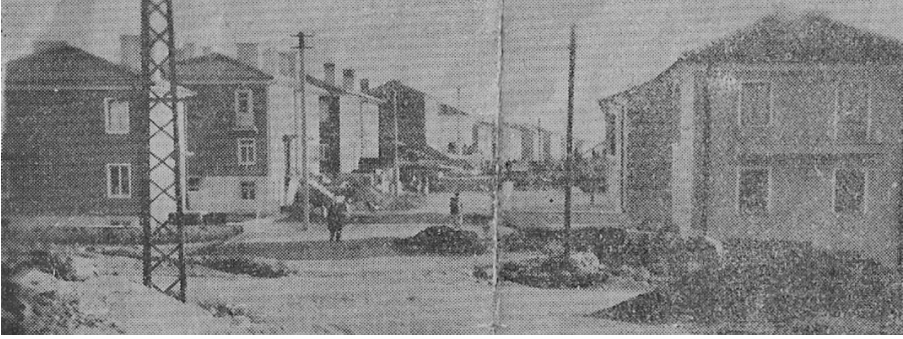
Bu dönemde, yasadışı konut bölgelerinin oluşumunu engellemek amacıyla 5218 sayılı yasa²⁵ yürürlüğe girdi. 1948’de yürürlüğe giren bu kanun, Ankara Belediyesine ve diğer belediyelere belirli şartlar altında arazi tahsis ve temlik yetkisi vererek ucuz arsa ve konut üretimini teşvik etmeyi amaçlamıştır. Kanun, özellikle Milli Emlak’a ait arazileri bedelsiz veya hazine özel malları niteliğindeki arazileri 10 yıl vadeli ödeme koşuluyla belediyelere devretme yetkisi veriyordu. Başlangıçta Ankara’yı hedef alan bu yasa, 12. maddesinde diğer belediyelerin de aynı uygulamayı yapabilmesi için belirli şartları taşıdıklarında bu hakka sahip olabileceklerini belirtiyordu. Bu sayede, diğer şehirlerde de benzer uygulamaların yapılabilmesi mümkün hale geldi. Yenimahalle²⁶ gibi yerleşim alanları, 5218 sayılı kanun kapsamında oluşturulan yerleşim bölgelerindendi. Bu bölgeler, dar gelirli işçi ve memurlara uygun konutlar sunma amacını taşıyordu. Bu sayede, konut sahibi olma imkânı geniş kesimlere sunulmaya çalışıldı. 5218 sayılı kanun, Ankara ve diğer şehirlerde konut sorununun çözülmesine ve yasadışı konut bölgelerinin oluşumunu engellemeye yönelik önemli bir adım olarak kabul edilir.

Türkiye 1950’lerden itibaren liberal ekonomi politikalarını benimseyerek özel sektöre daha fazla serbestlik tanımıştır. Bu politika, sanayi kentlerinin gelişimini teşvik ederek ekonomik büyümeyi hızlandırmıştır. Bununla birlikte, bu dönüşüm, büyük bir nüfus hareketine yol açmıştır; insanlar iş ve gelir fırsatları arayarak köylerden şehirlere kitlesel göçler gerçekleştirmiştir. Bu, hızlı bir kentleşme dönemini başlatmıştır. Kentlerdeki nüfus artışına rağmen, mevcut konut stoku yetersizdi. Bu nedenle, kentlerin karşılaştığı en büyük sorunlardan biri, barınma sorunuuydu. Yeni göçmenler, kentlerin yakın çeperlerinde yasadışı konutlar inşa ederek bu sorunu çözmeye çalışmışlardır. Ancak bu süreç, kontrolsüz bir kent büyümesine yol açmıştır.

25 22.06.1948 tarih ve 6938 sayılı R.G.

26 Mehmet Ali Ceylan, İlçemiz Yenimahalle, Ankara, Yenimahalle Belediyesi Yayınları, (2012), s.9-13.

Şekil 5. 1950'li yılların başlarında Ankara-Yenimahalle inşa edilen yapılı çevre²⁷



Özellikle Ankara'da başlayan bu hızlı büyüme, zamanla İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde artan yoğunlukla kendini göstermiştir. Bu sorunları çözmek için belediyeler, konut üretimi için olanaklarını artırmaya çalışmış ve yeterli sayıda arsa üretimi sağlayarak konut yapımını teşvik etmiştir. Sonuç olarak, 1950'lerden itibaren Türkiye, siyasi, ekonomik ve demografik açıdan büyük değişimlere tanık olmuş ve bu dönem, kentleşmenin hızlandığı, ekonominin büyüdüğü ve yeni sosyal, kültürel ve ekonomik dinamiklerin ortaya çıktığı bir dönem olarak kabul edilir.

1959 yılında kabul edilen 7367 sayılı 'Hazineden Belediyelere Devredilecek Arazi ve Arsalar Hakkında Kanun'²⁸, Türkiye'nin kentleşme sürecinde önemli bir etkiye sahipti. Bu kanunla birlikte hazineye ait arsaların belediye sınırları içinde veya imar izni olup olmaması gözetilmeksizin karşılıksız olarak belediyelere devredilmesine karar verilmiştir. Aynı zamanda şehrin gelişme alanları içinde bulunan arsalar da bu düzenlemeden faydalanmıştır. Ancak bu süreç, beklenenden daha hızlı bir nüfus hareketini tetiklemiştir ve konut üretimi ihtiyacının çok ötesinde bir hızla gerçekleşmiştir. Planlama eksikliği, altyapı yetersizliği ve çevresel etkiler gibi sorunlar, bu büyüme ile birlikte ortaya çıkmıştır.

1965 yılında yürürlüğe giren 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu²⁹, Türkiye'nin kentlerindeki dönüşümü hızlandıran ve fiziksel yapıları büyük ölçüde değiştiren önemli bir yasal düzenleme olarak kabul edilir. Kat

27 Ceylan, *aynı eser*, s.9.

28 29.07.1959 tarih ve 10265 sayılı R.G.

29 02.07.1965 tarih ve 12038 sayılı R.G.

Mülkiyeti Kanunu, tamamlanmış veya yapım aşamasında olan yapıların, birbirinden bağımsız kullanım ve mülkiyet hakkı oluşturulmasını sağlamıştır. Bu sayede tek bir parsel üzerinde birden fazla sahibi olan konut, dükkân, mağaza ve iş büroları gibi yapılar inşa edilebilir hale gelmiştir. Kanun, esas olarak kentlerde altyapısı kısmen hazır olan düşük katlı yapıların, çok katlı binalara dönüştürülmesine olanak tanımıştır. Bu, kent içindeki alanların daha etkin ve yoğun bir şekilde kullanılmasına imkân sağlaması yoluyla kentlerdeki konut ihtiyacının bir kısmının bu yeni yapılar aracılığıyla karşılanmasına olanak sağlamıştır. Kanunun yürürlüğe girmesiyle, “yap-sat” olarak bilinen inşaat sektörü büyümüş ve gelişmiştir³⁰. Bu, istihdam yaratma potansiyeli taşıyan bir sektör olarak görülmüş ve ekonomiye katkıda bulunmuştur. Kat Mülkiyeti Kanunu ayrıca, kamunun konut üretimindeki ekonomik yükünü azaltmayı hedeflemiştir. Bir başka ifadeyle, kamu kurumlarından ziyade özel sektör ve bireyler arasında konut üretiminin artmasını öngörmüştür. Ancak, bu dönüşüm süreciyle birlikte bazı sorunlar da ortaya çıkmıştır. Özellikle plansız ve hızlı bir şekilde gerçekleşen yapılaşma, altyapı sorunlarını ve trafik sıkışıklığını artırmış, çevresel etkiler yaratmış ve gelir dağılımı eşitsizliğine katkıda bulunmuştur. Kat Mülkiyeti Kanunu, kent içindeki düşük yoğunluktaki konutları yıkarak yerlerine çok katlı apartmanlar inşa edilmesine olanak tanıdı. Bu, konut eksikliğini gidermeye ve istihdam yaratmaya katkı sağladı. Ancak, mevcut altyapıyı kullanarak yoğunluğun artırılması eleştirildi ve altyapısız ve niteliksiz bölgelerin oluşmasına yol açmıştır.

1966 yılında yürürlüğe giren ve gecekondu bölgelerini düzenli konut bölgelerine dönüştürmeyi amaçlayan 775 sayılı Gecekondu Kanunu³¹, gecekondu bölgeleri için öncelikli olarak ıslah (iyileştirme), tasfiye (ortadan kaldırma-temizleme) ve yeni gecekonduların yapımını engelleme yaklaşımlarını benimser. Tasfiye bölgeleri, ıslahın mümkün olmadığı bölgeleri veya jeolojik açıdan yerleşmeye uygun olmayan alanları tanımlar. Bu bölgelerde temel kentsel dönüşüm eylemi, alanın temizlenmesini içerir. Islah ve önleme bölgeleri ise altyapı iyileştirmeleri ve bina onarımlarını içeren sağlıklaştırma müdahalelerine dayanır. Bu yasa çerçevesinde, 20.000 hektarlık alanda 640 gecekondu önleme bölgesi oluşturulmuş ve dar gelirlili

30 M.Serhat Yenice, *aynı makale*, s.82

31 30.07.1966 tarih ve 12362 sayılı R.G.

aileler için 30.672 konut inşa edilmiştir. Ayrıca, kendi evini yapana yardım amacıyla 40.000 konut için arsa tahsis edilmiştir. Bununla birlikte, 16.000 hektarlık alanda 808 ıslah bölgesi tanımlanmış ve bu bölgelere altyapı hizmetleri sunulmuştur. 1.325 hektarlık alandaki 202 tasfiye bölgesi ise gecekondularından arındırılmıştır³². Ancak 1960 yılı başlarında 240 bin olan gecekondular sayısı, 1980'lere kadar 1 milyonun üzerine çıkmıştır³³.

Özellikle İstanbul'da merkezi yönetim direktifleri tarafından gerçekleştirilen büyük kentsel operasyonlar, dönemin kentsel dönüşüm politikalarının anlaşılması açısından büyük öneme sahiptir. Bu uygulamaların temel dayanağı, 1957'de yürürlüğe giren 6785 sayılı İmar Kanunu ve özellikle bu kanunun 42. maddesinin uygulanmasıdır. Bu uygulamalar, İstanbul'da motorlu taşıt ulaşımını temel alan ve taşıt trafiğini rahatlatmayı amaçlayan bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Bu çerçevede, kent içindeki bazı yolların genişletilmesi ve iyileştirilmesi sağlanmıştır. Ancak, bu uygulamalar, İstanbul'un tarihi dokusunu tahrip ettiği ve bu nedenle eleştirilere maruz kaldığı bir konuydu. Bu uygulamaların özellikle Anadolu'nun diğer büyük kentleri için benzer uygulamalara ilham verdiği görülmüştür. Örneğin, Konya Belediye Başkanı A. Hilmi Nalçacı (1963-1969) ve Kayseri Belediye Başkanı Osman Kavuncu (1950-1957) dönemlerinde yapılan imar uygulamaları ve geniş bulvarlar oluşturma çabaları, bu kapsamda değerlendirilebilir³⁴. Bu uygulamalar, büyük şehirlerdeki kentsel dönüşümün yollarını açmış ve kentlerin altyapısını modernleştirmeyi amaçlamıştır.

Yeni Reformist Dönem ve İmar Afları (1980-2000)

1980'ler Türk siyasi ve ekonomik tarihinde bir diğer önemli kırılma noktasıdır. Askeri darbenin ardından kesintiye uğrayan Türk siyaseti 1983'ten sonra yeni bir iktidar partisi tarafından yönlendirilen liberal reformlarla karakterize edilebilir. Bu reformlar aynı zamanda yerel yönetimlerin daha fazla etkin hale gelmesini sağlayan yetki alanlarını da düzenler. Bu

32 Zekai Görgülü, Hisseli Bölüntü İle Oluşan Alanlarda Yasallaştırmanın Kentsel Mekâna Etkileri, YTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul, (1993); Feral Eke, Gecekonduların Alanlarının Değerlendirilmesine İlişkin Çözümler, *SDÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(1), (2000), s.43-54.

33 Ruşen Keleş, Kentleşme Politikası, Ankara, İmge Kitabevi, s.397. (2000).

34 M.Serhat Yenice, *aynı makale*, s.81

reformların kentsel alanlardaki etkilerini gecekondu bölgelerinin rehabilite edilmesi ve büyükşehir statüsündeki kurumsal-yönetimsel yapıların oluşturulması gibi alanlarda görülür. Aynı zamanda benimsenen yeni ekonomik yaklaşım, şehirlerin nüfus ve sermaye birikim merkezleri olarak büyümesini teşvik eder.

Nitekim 1983 yılında yürürlüğe giren 2805 Sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun, gecekondu yapılarını temelde muhafaza edilecek, ıslah edilerek muhafaza edilecek ve yıkılacak yapılar olmak üzere üç kategoriye ayırarak ele almıştır. Bu yasaya öncelikle gecekondu alanlarının tespiti yapılarak sınırlarının belirlenmesini, daha sonra ise bu bölgelere ilişkin ıslah imar planları hazırlanması gerekliliğini tanımlar. Bu süreçte toplanan arsa bedeli ve harçlar, imar fonu altında bir bütçede toplanarak gecekondu bölgelerinin altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılmalıdır. Bu düzenleme, yasadışı konut bölgelerini kayıt altına almayı, ruhsatlandırmayı ve temel ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde iyileştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu düzenlemelerin ardından benzer amaçlar doğrultusunda yapılmış olan başka yasal düzenlemeler de mevcuttur. Ancak dikkat çekici olan, imar affı kapsamının genişletilmesidir. Başlangıçta kırsaldan kente göçle gelenlerin kendi barınma ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa ettikleri gecekondu tapu tahsis belgesi verilmesini amaçlayan bu süreç, zaman içinde tüm kaçak yapıları içerecek biçimde değişmiştir. Bu durumdan en çok ve hızlı kent merkezlerine yakın ve topografik olarak daha belirgin olan gecekondu bölgelerini etkilemiştir. Ankara'da gerçekleştirilen Portakal Çiçeği Vadisi (1984-1989) ve Dikmen Vadisi (1989-1994) gibi kentsel dönüşüm projeleri, bu kapsamda değerlendirilebilir. Bu projeler, gecekondu bölgelerini yeniden düzenlemeyi ve modern konutlara dönüştürmeyi amaçlamıştır. Bu dönüşüm süreci, kentlerin yapılaşma ve yaşam kalitesini artırmayı hedeflemiş ve kentsel dönüşümün önemli bir parçasını oluşturmuştur.

1983 yılında yürürlüğe giren 2942 sayılı Kamulaştırma Kanunu, 1984 tarihli 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu, kentsel planlama pratiğini yönlendiren önemli yasal düzenlemeler arasında yer almaktadır. Bu düzenlemelerin en büyük etkisi, plan yapma yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesi ve

bu yerel yönetimlere daha fazla kaynak aktarılmasıdır³⁵. Bu sayede yerel yönetimler, kendi amaç ve hedeflerine göre kentin mekânsal gelişimi ve dönüşümü üzerinde doğrudan karar verebilir hale gelmiştir. Bu aynı zamanda yerel siyasi güçlerin kent ve planlama üzerindeki etkisini artırmıştır. Bu gelişmeler, serbest piyasa koşullarında kentsel değer artışına dayalı yapılaşma beklentilerini artırmış ve kentlerdeki yapı yoğunluğunu artırmıştır.

Kent planlama ve kurumsal altyapının açısından etkili bir diğer yasal düzenleme 1984 tarihli 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu olmuştur. Aynı yıl içinde Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı kurulmuş ve 1990 yılında Toplu Konut İdaresi ayrı birim olarak yapılandırılmıştır. Bu kanun ilk olarak dar gelirli ailelerin konut ihtiyacını karşılamak üzerine odaklanmıştır. Ancak yapılan değişikliklerle birlikte, ferdi ve toplu konut kredilerinin verilmesi, köy mimarisinin geliştirilmesi, gecekondu alanlarının dönüşümü, tarihi dokuların ve yöresel mimarinin korunup yenilenmesine yönelik projelere kredi verilmesi ve bu kredilerde faiz sübvansiyonu sağlanması gibi hedeflere yönelmiştir. Bu sayede, bir yandan yerel yönetimlerin konut üretimine katılması teşvik edilerek kent çeperlerinde yeni konut alanları oluşturulmuş, diğer yandan gecekondu mahallelerinin yıkılarak yeni sosyal konut bölgelerine dönüştürülmesine olanak tanınmıştır. İstanbul-Halkalı, Ankara-Eryaman, İzmir-Mavişehir gibi uygulamalar bu çerçevede değerlendirilebilir. Bu dönemde, kent içinde kalan üretim, depolama, toptan ticaret alanlarının kentin dışına taşınması, kentsel dönüşüm projeleri kapsamında önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Sağlıklaştırma, desantralizasyon, yeniden geliştirme gibi kavramlarla ele alınan projelerle, özellikle Ankara, İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde, şehir içinde yer alan sanayi bölgeleri, mezbahalar, dericiler, toptancı haller gibi kullanım alanları şehir çeperlerine taşınmıştır. Bu, şehir merkezlerinin daha yaşanabilir ve ticaret odaklı hale gelmesini amaçlayan bir yaklaşımın parçasıdır. Bu gelişmelerin yanı sıra, taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının korunması, bakımı, onarımı, restorasyonu ve fonksiyon değişikliği gibi işlemleri ele alan 1983 yılında yürürlüğe giren 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, kentsel dönüşüme yeni bir anlam ve boyut kazandırmıştır³⁶.

35 M.Serhat Yenice, aynı eser, s.428-429

36 M.Serhat Yenice, aynı eser, s.82

Tüm bu gelişmelere ek olarak 1999 Büyük Marmara Depremi ve onun yıkıcı etkileri, kentsel dönüşümün deprem ve doğal afetler bağlamında ele alınması ve geliştirilmesi için bir kırılma noktası olmuştur. Depremin etkisiyle meydana gelen hasarlar, kentlerin daha güvenli hale getirilmesi ve afetlere dayanıklı yapıların inşası gerekliliğini tekrar hatırlatmıştır. Bu nedenle, deprem riski taşıyan bölgelerde hem yapı stokunun güçlendirilmesi hem de riskli bölgelerin yeniden düzenlenmesine yönelik ihtiyaçlar önceliklendirilmiştir.

Kentsel Dönüşüm ve Yeni Türkiye Vizyonu

2000'li yılların başında Türkiye, post-modern darbe söylemleri ve deprem felaketi gibi siyasi ve ekonomik zorluklarla karşı karşıya kalmıştır. Bu dönemde ülkenin %23'ü depremin etkilediği bir bölgede yaşarken, GSMH'nin yaklaşık üçte biri bu bölgelerde üretilmekteydi. Dolayısıyla deprem sadece konut alanlarını değil, ülkenin stratejik önem taşıyan üretim alanlarını da olumsuz etkilemiştir. Bu felaket, yaklaşık 20 bin insanın kaybına yol açmış ve 18 milyar dolarlık ekonomik zarara neden olmuştur. Ayrıca, Anadolu'nun büyük bir bölümünün deprem kuşağında bulunması, şehirleşme, imar, yapı ve kentsel dönüşüm konularını daha da önemli hale getirmiştir.

2002 genel seçimlerinden sonra, Türkiye'de kentsel dönüşüm konusu önemli bir gündem maddesi haline gelmiştir. Özellikle Ankara'da bulunan ve Protokol Yolu olarak da bilinen güzergâh üzerindeki yasadışı konut bölgelerinin dönüşümüne odaklanan yere özel yasal düzenlemeler bu dönemde öne çıkmıştır. Bu kapsamda, 5104 sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanun, Ankara kentinin kuzey gelişme koridorunu ve çevresini içeren alanlarda kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde fiziksel koşulların ve çevre görüntüsünün iyileştirilmesini, güzelleştirilmesini ve daha sağlıklı bir yerleşim düzeni oluşturulmasını amaçlamaktadır. Ayrıca, kentsel yaşam düzeyinin yükseltilmesini hedeflemektedir.

Şekil 6. Kuzey Ankara projesi uygulama sonrası görünüm³⁷



Bu projenin uygulanmasında Ankara Büyükşehir Belediyesi, Altındağ Belediyesi, Keçiören Belediyesi ve TOKİ gibi kuruluşlar arasında kamu-kamu işbirliği modeli kullanılmıştır. Proje kapsamında, tapu tahsis belgesine sahip olan gecekondü sahiplerine, proje alanı içinde yapılacak yeni konutlardan verilmesi öngörülmüştür. Bu düzenleme, Ankara’da kentsel dönüşüm uygulamalarının nasıl yürütülebileceğine dair bir örnek teşkil etmiştir. Aynı zamanda, bu yasa, adında “kentsel dönüşüm” kavramını barındıran ilk yasal düzenlemelerden biri olarak Türkiye’nin kentsel dönüşüm politikalarının oluşturulmasında önemli bir rol oynamıştır.

2004 yılında Türkiye’de kentsel dönüşüm ile ilgili yasal düzenlemelerin ilk adımları atılmıştır. Bu dönemde gündeme gelen ve daha sonra farklı bir isim altında yasalaşacak olan “Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı” ile kentsel dönüşümün odak noktası, özellikle tarihi şehir bölgeleri ve kültürel mirasın yoğun olduğu alanlar olarak belirlenmiştir. Tasarının gerekçesine bakıldığında, bu alanlardaki yapıların eskimesi, bakımsızlık, yoğun iskân ve denetimsiz yapılaşma nedeniyle can ve mal güvenliğini tehdit eder hale geldiği ve bu bölgelerde uygulama güçlükleri yaşandığı vurgulanmıştır. Bu nedenle, bu bölgelerin kentsel dönüşüm ve gelişim alanı ilan edilerek yeniden düzenlenmesi ve güncellenmesi amaçlanmıştır. Bununla birlikte, bu bölgelerdeki kültürel mirası koruma amacı da gözetilmiştir.

Tasarı, kentsel dönüşüm ve gelişim alanı ilan edilecek bölgelerin asgari olarak 10.000 m² büyüklüğünde olması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, bu bölgelerde plan ve projelerin hızla uygulanabilmesi ve kurumlar arası yetki ve mülkiyet çatışmalarını önlemek için diğer planların durdurulmasını öngörmüştür. Özellikle İstanbul’da Süleymaniye ve Zeyrek gibi bölgelerde, var olan yasal düzenlemelere rağmen kentsel dönüşüm çalışmalarının başlatılamamış olması, mevcut yasal çerçevenin bu tür sorun-

37 Toplu Konut İdaresi arşivi

ları çözümede yetersiz olduğuna işaret edilmiş ve uygulama yetkisinin ve sorumluluğunun tek bir belediyede toplanmasının daha etkili sonuçlar doğurabileceği vurgulanmıştır. Bu tasarı, Türkiye’de kentsel dönüşümün önemini ve bu alandaki yasal düzenlemelerin gerekliliğini vurgulayan bir dönüm noktası olarak kabul edilebilir. Daha sonra benzer amaçlar doğrultusunda farklı düzenlemeler yapılmış ve kentsel dönüşüm süreçleri ilerlemiştir.

2005 yılında kabul edilen 5366 sayılı “Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun,” Türkiye’de kentsel dönüşümün odak noktasını tarihi ve kültürel değerlere sahip bölgelere yönlendirmiş önemli bir düzenlemedir. Bu yasa tasarısı, özellikle eskiyen ve özelliğini kaybeden bölgelerin yeniden düzenlenmesi ve korunması amacıyla hazırlanmıştır. Yasa tasarısının adı ve tanımı değiştirilmiştir. “Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Yasa Tasarısı” başlığı yerine “Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun”³⁸ başlığı benimsenmiştir. Böylece, tasarının odak noktası tarihi ve kültürel varlıkların korunması ve yeniden kullanılması olmuştur. Tasarı, “kentsel dönüşüm ve gelişim alanı” tanımını değiştirerek “yenileme alanı” olarak adlandırmış ve kapsamını daha daraltmıştır. Bu değişiklik, yasa daha çok eski ve yıpranmış şehir bölgelerine yönelik hale gelmiştir. Tasarı, deprem yerine “tabii afetler” ibaresini eklemiş ve böylelikle kentsel dönüşümün sadece deprem sonrası değil, doğal afetlere karşı hazırlıklı olunması gereken bir konu olduğunu vurgulamıştır. Tasarı ile nüfusu 50.000’i aşan belediyeler için özel bir hüküm getirilmiş ve bu belediyelerin yenileme alanlarını belirleme yetkisi vurgulanmıştır. Yenileme alanlarında yapılacak projeler ve uygulamalarda il özel idareleri ve belediyelerin yetki alanlarına göre işbirliği veya bağımsız çalışma seçenekleri sunulmuştur. Ayrıca, TOKİ gibi kurumlarla ortak projeler yapılabilmesine imkân tanınmıştır. Yenileme alanı sınırları içindeki taşınmazlar, yenileme projelerinin kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurulunca karara bağlandıktan sonra yenileme projesi hükümlerine tabi tutulmuştur. Bu düzenlemeler, özellikle tarihi ve kültürel mirası koruma ve restore etme amacı taşıyan kentsel dönüşüm projelerini desteklemiştir.

38 Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun, 05.07.2005 tarih ve 25866 sayılı T.C. Resmi Gazete, (2005).

Yıpranan bölgelerin yeniden canlandırılması ve tarihi dokunun korunması, bu yasa ile öne çıkan hedefler arasında yer almıştır.

2005 yılında yürürlüğe giren Belediyeler Kanunu, kentsel dönüşüm konusunda belediyelere önemli yetki ve sorumluluklar tanımıştır. Bu kanun, belediyelerin kentsel dönüşüm ve gelişim projelerini uygulama yetkisini ve sorumluluğunu düzenlemiştir. Yasayla, belediyelere, kentin gelişimine uygun olarak eskiyen kent bölgelerini yeniden inşa etmek, restore etmek, konut, sanayi ve ticaret alanları oluşturmak, teknoloji parkları ve sosyal donatılar inşa etmek, deprem riskine karşı tedbirler almak veya kentin tarihi ve kültürel dokusunu korumak amacıyla kentsel dönüşüm ve gelişim projelerini uygulama yetkisi verilmiştir. Kentsel dönüşüm ve gelişim projelerine konu olacak alanlar, belediye meclis üye tam sayısının salt çoğunluğunun kararı ile belirlenebilmektedir. Diğer taraftan kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı olarak ilan edilebilmesi için en az 50.000 metrekare büyüklüğe sahip olması tanımlıdır. Kanun, kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırılmasında anlaşma yolunun esas olduğunu vurgulamaktadır. Yani, tapu sahipleri ile anlaşma sağlanması öncelikli bir ilkedir. Belediyeler Kanunu'ndaki değişikliklerle birlikte kentsel dönüşüm alan büyüklüğü için bir üst sınır getirilmiş ve 5 hektar ile 500 hektar arasında değişen büyüklüklerde projelerin yapılabilmesine imkân tanınmıştır. Bu değişiklikler, kentsel dönüşüm projelerinin daha esnek bir şekilde uygulanabilmesine olanak sağlamıştır. Ayrıca, bu değişikliklerle birden fazla yerin tek bir dönüşüm alanı olarak belirlenebilmesi ve asgari alan büyüklüğünün etaplar halinde daha küçük parçalarda yapılabilmesi gibi imkânlar da getirilmiştir. Bu sayede, kentsel dönüşüm projelerinin daha fazla bölgeye yayılması ve aşamalı olarak gerçekleştirilmesi kolaylaşmıştır³⁹.

Belediyeler Kanunu'ndaki önemli değişikliklerle birlikte, 'kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı' olarak belirlenecek alanların kapsamı genişletilmiştir. Bu değişiklikle, sadece eskiyen şehir bölgeleri değil, aynı zamanda kent içerisindeki boşluklar veya yeni gelişme bölgeleri de kentsel dönüşüm kapsamına alınmıştır. Bu durum, kentsel dönüşümün öncelikli alanlarını ve odak noktalarını değiştirebileceği için eleştirilmektedir. Yani, kentsel dönüşüm sadece tarihi şehir merkezleri ile sınırlı kalmayabilir, kent içinde daha geniş bölgeleri de içerebilir. Ayrıca, büyükşehir

39 M.Serhat Yenice, *aynı makale*, s.84-85.

belediyelerine, 'kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı' belirleme yetkisi verilmiştir. Bu yetki, bu alanlarda plan yapma, parselasyon yapma, inşaat ruhsatı ve yapı kullanma izni verme gibi geniş ve çeşitli yetkileri de içermektedir. Yani, büyükşehir belediyeleri kentsel dönüşüm projelerini planlamak, izlemek ve uygulamak konusunda önemli bir rol üstlenmektedirler.

Diğer yandan, Belediyeler Kanunu çerçevesinde, Toplu Konut İdaresi'ne (TOKİ) önemli yetkiler verilmiştir. TOKİ, gecekondü dönüşüm projeleri uygulayacağı alanlarda veya mülkiyeti kendisine ait arsa ve arazilerde veya valiliklerce toplu konut iskân sahası olarak belirlenen alanlarda çevre ve imar bütünlüğünü bozmayacak şekilde her tür ve ölçekteki planlar ile imar planlarını yapma, yaptırma ve değişiklik yapma yetkisine sahiptir. Bu sayede TOKİ, kentsel dönüşüm projelerini etkin bir şekilde planlayıp uygulayabilmektedir. TOKİ'nin bu yetkileri, kentsel dönüşüm projelerinin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesine olanak tanımaktadır.

2000'li yıllardan günümüze kadar geçen süreçte, Türkiye'de afet risklerine ve kentsel dönüşüme yönelik önemli yasal düzenlemeler ve uygulamalar gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında Van'da yaşanan depremler, Türkiye'nin deprem riskine daha fazla odaklanmasına neden olmuştur. Bu depremler ve İstanbul gibi büyük kentlerde olası deprem senaryoları, afet riski kavramının geliştirilmesinde etkili olmuştur. Kentlerde son on yılda yaşanan seller, can kayıplarına yol açmış ve afet riskinin önemini vurgulamıştır. Bu tür doğal afetler, çevre ve şehircilik alanında afet riski tanımının geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Türkiye'deki afet riski altındaki alanların dönüştürülmesi amacıyla 6306 sayılı kanun, çıkarılmıştır. Bu kanun, riskli alanları ve yapıları tanımlamış ve bu alanlarda iyileştirme, tasfiye ve yenileme süreçlerinin nasıl yürütüleceğini belirlemiştir. Kanun aynı zamanda rezerv yapı alanlarını da tanımlamıştır. Belediyeler Kanunu'nda yapılan değişikliklerle birlikte, belediyelere kentsel dönüşüm projelerini planlama, izleme ve uygulama yetkileri verilmiştir. Bu yetkiler, büyükşehir belediyeleri için de geçerlidir. TOKİ, afet konutları, düşük gelir gruplarını konut edindirme, gelir paylaşımli projeler, kentsel dönüşüm ve gelişim projeleri gibi birçok alanda uygulamalar yapmıştır. Bu projeler, afet riskine karşı daha güvenli konutlar inşa etmeyi ve düşük gelirli vatandaşların konut ihtiyacını karşılamayı hedeflemiştir. TOKİ'nin bu uygulamaları, şehirlerin mekânsal yapısını derinden etkilemiştir.

Sonuç olarak, Türkiye’de afet riskleri ve kentsel dönüşüm konularında önemli yasal düzenlemeler yapılmış ve uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Bu süreç, kentlerin daha güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde gelişmesi amacıyla atılan adımları yansıtmaktadır. Şubat 2023’te yaşanan ve 10 ilimizi etkileyen Kahramanmaraş merkezli depremlerinin yıkıcı etkileri, bu konunun önemini tekrar hatırlatmıştır.

Bu çerçevede içinde bulunduğumuz yüzyılın kentlerimizi afetlere dirençli hale getirilmesi üzerine odaklanmayı gerektirmektedir. Bu durum kentsel dönüşümü, planlama pratiğinin ve uygulamalarının geliştirilmesinde önemli bir araç olarak ele alınmasını gerektirir. Diğer taraftan Türkiye’deki kentsel dönüşüm süreçleri, mekânsal ve işlevsel açıdan farklılık göstermektedir. Genellikle gecekondu ve yasadışı konut bölgeleri, kentsel dönüşümün merkezinde bulunmaktadır. Ancak bu süreçlerin sadece fiziksel çevre yenilemesini değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kültürel gelişmeyi içermesi gerekmektedir. Kentsel dönüşüm, sadece afet riski altındaki bölgelerle sınırlı olmamalıdır. Ülkenin genelini kapsayacak bir tipoloji geliştirilerek öncelikli alanlar belirlenmelidir. Sosyal ve ekonomik faktörler, kentsel dönüşüm projelerinin önemli bir parçası olmalıdır. Bu, istihdam fırsatlarının artırılması, eğitim ve sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesi gibi faktörleri içermelidir. Sosyal konut üretimi, düşük gelirli vatandaşlar için uygun fiyatlı konutların inşası anlamına gelir ve sosyal adaleti destekleyecektir. Dönüşüm sürecinin daha sürdürülebilir ve kapsayıcı hale getirilmesi için katılımçılık, adalet ve uzun vadeli planlama ilkeleri gözetilmelidir.

Kaynakça

- 14.04.1930 tarih ve 1580 sayılı Belediyeler Kanuna Ek Kanun, 15.06.1935 tarih ve 3029 sayılı R.G.
- 1593 sayılı Umum Hıfzıssıhha Kanunu, 06.05.1930 tarih ve 1489 sayılı R.G.
- 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu, 21.06.1933 tarih ve 2433 sayılı R.G.
- Bilsel C. (1996). Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans for Izmir and Scenarios of Modernization. *Journal of the Faculty of Architecture*, vol 16, no 1-2, s.13-60.
- Ceylan M.A. (2012). İlçemiz Yenimahalle, Ankara:Yenimahalle Belediyesi Yayınları.
- Çelik, Z. (1990). "The Italian Contribution to the Remaking of Istanbul". *Environmental Design*, sayı 9-10: 128-133.
- Eke, F. (2000). "Gecekondu Alanlarının Değerlendirilmesine İlişkin Çözümler", *SDÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(1): 43-54.
- Görgülü, Z. (1993). Hisseli Bölüntü İle Oluşan Alanlarda Yasallaştırmanın Kentsel Mekâna Etkileri, İstanbul: YTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Kaçar, M. (1998). Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Mühendishanenin Kuruluşu. *Toplumsal Tarih*, C.IX, sayı 54, s.4-11.
- Keleş R. (2000). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keskinok, Ç. (2010). "Urban Planning Experience of Turkey in the 1930s", *METU JFA*, 27 (2): 173-188.
- Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, s.28-29.
- Özcan, K. (2006). Tanzimatın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Planlama Deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/2, s.149-180
- Tekeli, İ. (1980). Urban Patterns in Anatolia: Organization and Evolution. *Conservation as Cultural Survival*, ed. Renata Holod, Philadelphia, s.22.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Yıldız Sey (ed), İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları
- Tekeli, İ. (2010). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. Ortaylı, İ. (1978). *Türkiye'de Belediyeciliğinin Evrimi*. Ankara: Türk İdareciler Derneği, s. 50-66.
- Turan, Ş. (2020). *Mimarbaşı*, TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 30, s.90-91
- Tümerkan, S. (1946). *Türkiye'de Belediyeler: Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum*. İçişleri Bakanlığı yayınları, Ankara.
- Yenice M.S. (2014). Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Tarihsel Analizi. *BAÜ Fen Bil. Enst. Dergisi* Cilt 16 (1), 76-88.
- Yenice, M.S. (2023). *Kentlerin Modernizasyonu: İlk Kent Planları*. Türklerde Çevre ve Şehircilik Şehirlerimizin Gelişiminde Tarihi Süreç 1. Cilt, s.317-322.
- Yenice, M.S. (2023). *Kentsel Dönüşüm Vizyonu: Dönüşüm Strateji Belgesi Ve Eylem Planı*. Türklerde Çevre ve Şehircilik Şehirlerimizin Gelişiminde Tarihi Süreç 1. Cilt, s.425-434.
- Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun, 05.07.2005 tarih ve 25866 sayılı T.C. Resmi Gazete, (2005).

CUMHURİYETİMİZİN BİRİNCİ YÜZYILINDA ŞEHİRCİLİĞİMİZİN YASAL VE KURUMSAL ÇERÇEVESİ

Mehmet Ali KAHRAMAN

Giriş: Kahramanmaraş Merkezli Depremler

6 Şubat 2023 tarihi sadece Cumhuriyet tarihimizin değil aynı zamanda Anadolu tarihinin de en büyük ve şiddetli depremlerinden birine sahne oldu. 6 Şubat 2023'te dokuz saat arayla meydana gelen, merkez üsleri sırasıyla Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçeleri olan, 7,8 M_w ve 7,5 M_w büyüklüklerindeki depremler sonucunda Türkiye'de resmî rakamlara göre en az 50 bin 783, Suriye'de ise en az 8 bin 476 kişi hayatını kaybetti ve toplam 122 binden fazla kişi ise yaralandı. Depremlerin ardından büyüklüğü 6,7 M_w 'e kadar varan 40 binden fazla artçı sarsıntı gerçekleşti. Depremler Türkiye ve Suriye'nin yanı sıra yaklaşık 400 km mesafede bulunan Lübnan, Kıbrıs, Irak, İsrail, Ürdün, İran ve Mısır'ın da yer aldığı geniş bir coğrafyada hissedilmiştir. İki büyük deprem, yaklaşık 350.000 km² alanda Almanya'nın toplam yüz ölçümü kadar bir bölgede hasara yol açtı ve Türkiye nüfusunun %16'sını oluşturan 14 milyon kişiyi etkilemiştir.

Yürütülen çalışmalar kapsamında depremden etkilenen illerde, yıkık, ağır hasarlı ve bir kısmı da orta hasarlı olmak üzere konut ihtiyacının karşılanması için toplam 680 bin konut ile 170 bin işyeri, depo, ahır yapılarak hak sahiplerine teslim edileceği açıklanmıştır. Ayrıca aralarında

Gaziantep Kalesi, Habib-i Neccar Camii, Kahramanmaraş Ulu Camii, Hatay Meclis Binası, Şirvan Camisi, Adıyaman Ulu Camii, Elbistan Ulu Camii gibi birçok tarihî yapı da ağır hasar almış veya yıkılmıştır. Afet sonrası 2 milyon 273 bin 551 kişi barınma sorunu yaşarken en az 5 milyon kişinin bölgeden farklı kentlere göç ettiği tahmin edilmektedir.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 18 Mart 2023'te yayımlanan rapora göre depremlerin Türkiye ekonomisine toplam maliyeti 2 trilyon lira (103,6 milyar \$) olacağı hesaplanmıştır. Ancak 2023 Meclis Deprem Araştırma Komisyonu Raporu'na göre depremin toplam maliyeti 148.8 milyar dolar olarak belirtilmiştir. Türkiye'nin 2023 gayrisafi yurt içi hasılasının %9'una denk gelen maddi zarar, 1999 Marmara Depremi'nin yol açtığı maddi kaybın yaklaşık 6 katından fazla oldu. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), depremler sonucu Türkiye'de 658 bin, Suriye'de ise 170 bin çalışanın geçim olanaklarını kaybettiğini duyurmuştur.

Pazarcık'ta meydana gelen 7,8 M_w büyüklüğündeki ilk deprem, büyüklüğü 7,8~8,0 M_s olarak tahmin edilen 1668 Kuzey Anadolu depreminin sonra Anadolu topraklarında gerçekleşen en büyük ikinci deprem ve Türkiye Cumhuriyeti tarihinde kaydedilen en büyük deprem olarak kayıtlara geçti. Ayrıca, Elbistan merkezli 7,5 M_w büyüklüğündeki ikinci deprem, Türkiye'de meydana gelen depremler arasında en büyük üçüncü depremdir. Deprem bölgesinde 400 km yüzey kırığı oluşurken, yer kabuğundaki yarığın ise 121 km olduğu ve bölgenin 3-9 metre batıya kaydığı ifade edilmektedir. 1999 Gölcük depreminin yaklaşık iki katı büyüklüğe, saldırdığı enerji bakımından ise yaklaşık 2,8 katı güce sahip olan Kahramanmaraş depremleri, 1939 Erzincan depremini geride bırakarak Türkiye'de en çok can kaybına yol açan deprem oldu. Aynı zamanda, 300 binden fazla insanın öldüğü 2010 Haiti depreminden bu yana dünya çapındaki en ölümcül depremdir. Ülke olarak çok büyük bir yıkım ve acı yaşanmıştır.



Hatay'da deprem sonrası bir görüntü



Kahramanmaraş'ta deprem öncesi ve sonrası gösteren bir görüntü



Adıyaman Merkez’de deprem öncesi ve sonrasına ait bir görüntü



Malatya’da deprem sonrasına ait bir fotoğraf

Yukarıdaki fotoğraflar depremde ülke olarak hissettiğimiz acıların katlanmasına yol açmaktadır. Deprem sonrasına ait görüntülerde yapı stoğumuzun durumunun her şehrimizde benzer şekilde olduğunu görmekteyiz. Birbirine çok benzeyen sokaklar, aynı binalar ve birbirine benzer yıkımlar... Oysa ki ülkemiz bir deprem ülkesi, her sene belli bir ölçeğin üzerinde büyük depremler yaşamaktayız. 1999 Marmara depremleri ile 2011 Van depremleri hala hafızalarda iken şehirlerimiz bu depremlerden neden bu kadar ciddi oranlarda zarar gördüler, neden bu kadar can ve mal kaybına uğradık, neleri eksik yaptık sorusunu Cumhuriyetimizin 100. Yılında kendimize sormak durumundayız. Her depremden sonra yasal ve kurumsal eksiklikler sorgulanmakta ve yeni yasal düzenlemeler ve kurumlar gündeme gelmektedir. Gerçekten kurumlarımız ve yasal düzenlemelerimiz yetersiz mi, aynı acıları ve görüntüleri yaşamamak için neler yapmalıyız sorularına bu makalede şehircilik pratiğimizi oluşturan yasal ve kurumsal çerçevenin tarihsel gelişimi bağlamında yanıt aranmaya çalışılacaktır.

Bunları anlamak için şehircilik tarihimizi kısaca değerlendirmek faydalı olacaktır. Bu değerlendirme yapılırken, Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemi birlikte incelemek gerekir. Bu sebeple Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemleri ile Cumhuriyet'in ilk yılları arasındaki devamlılığı inceleyerek başladığımızda daha bütüncül bir kavrayışla bugünkü yasal ve kurumsal yapımızda dahi izleri bulmak mümkün olacaktır. Bu kapsamda, bu çalışmada altı dönem içinde Türkiye'nin kentleşme süreci ve yasal ve kurumsal çerçevesi ele alınmıştır. Bu dönemler 1848-1923, 1923-1945, 1945-1960, 1960-1980, 1980-2000 ve 2000-2023 yılları arasını kapsamaktadır. Bu dönemlerden her birinin kendi özgün özellikleri ve zorlukları vardır. Bu dönemlerin incelenmesi, Türkiye'nin kentleşme tarihini ve konut politikalarının gelişimini daha iyi anlamamıza yardımcı olacaktır. İlk dönemden itibaren konut sorunlarının nasıl şekillendiği ve nasıl çözümlendiği, Türkiye'nin kentleşme sürecinin önemli bir parçasını temsil etmektedir. Literatürde bu dönemleme hakkında görüş birliği bulunmakla birlikte, bazı açılardan 1945-60 dönemi ile 1960-1980 dönemi birleştirilerek tek dönem halinde de incelenmektedir. Önerilen bu dönemler arasındaki geçişlerin ve dönüşümlerin, ülkenin konut politikalarının gelişimini ve değişimini doğru şekilde yansıtacağı düşünülmekte ve yasal kurumsal çerçevenin hangi faktörlere bağlı olarak değiştiği ve geliştiği anlatılmaya çalışılmaktadır. Çalışmanın sonucunda ise Cumhuriyetimizin ikinci yüzüne girme aşamasında bir değerlendirme yapılmıştır.

Osmanlı'dan Devralınan Yasal ve Kurumsal Yapı (1848-1923)

Modern Şehircilik tarihimizin başlangıcını 1848 tarihine götürmemiz yanlış olmaz. 1848 tarihi hem yasal hem de kurumsal anlamda milat sayılabilecek önemli bir tarihtir. 1848 yılında Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı) kurulmuş ve aynı yıl Ebniye Nizamnamesi (Binalar Yönetmeliği) yürürlüğe girmiştir. Bugünkü Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile İmar Kanunu'nun temelini o tarihte atıldığını söylemek yanlış olmayacaktır. 1848 ile 1923 yılları arasındaki dönem, Osmanlı ve sonrasında Türkiye Cumhuriyeti kuruluşunda etkileri olacak bir dizi önemli gelişmeyi içermektedir. Nafia Nezareti'nin kurulması Fransız Devrimi'nin etkileri ile birlikte hızlanan Osmanlı Devleti'ni modernleştirme ve demokratikleştirme çabalarının dikkat çeken unsurları arasındadır. 1839'da başlayan Tanzimat dönemi, Osmanlı İmparatorluğu'nda reform ve modernizasyon dönemi olarak hukuki, idari ve siyasi değişiklikleri amaçlıyordu. Tanzimat reformları, yeni yasaların çıkarılmasını, daha etkili ve merkezi bir bürokrasinin kurulmasını ve yasa önünde eşitlik kavramının benimsenmesini içeriyordu.

Nafia Nezareti'nin (Nazırlığı) Kuruluşu: 1848 yılında Sultan Abdülmecid'in devlet yapısında yaptığı yeniliklerin ve Tanzimat olarak bilinen daha geniş bir idari reform sürecinin bir parçası olarak kuruldu. Bakanlığın amacı imar işlerini merkezden yürütmektir. Kuruluşundan kısa bir süre sonra Ticaret Nazırlığıyla birleştirildi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun modernleşmesinde kritik bir rol oynadı. Altyapı projeleri, kamu işleri ve şehir planlaması gibi görevleri üstlendi. Bu nazırlık Cumhuriyetin ilanından sonra önce Nafia Vekâletine, sonra da 1945 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na dönüştürüldü. Bu kurum, 2011 yılında kurulan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın temellerini oluşturmuştur. Bu bakanlığın kurulması, merkezi bürokrasi ve modernizasyon yolunda önemli bir adım olarak kabul edildi.

Ebniye Nizamnamesi (Yapı Yönetmeliği): 1848 yılında bina yapımı için düzenlemeler içeren Ebniye Nizamnamesi yayımlanmıştır. Önceleri sadece İstanbul için geçerliydi ve sonra 1849 yılında bu düzenlemeler imparatorluğun tamamını kapsayacak şekilde genişletildi. Bu düzenlemeler, bina yapım standartlarını, yol genişliği standartlarını, güvenlik nedeniyle ahşap bina yapımı yasaklarını (dönemin büyük afeti ahşap yapıları etkileyen yangınlardı ve ahşap yapıların bulunduğu sokakların darlığı yü-

zünden yangınlar bir afet niteliği kazanmaktaydı) ve sağlık standartlarını içeriyordu. Ayrıca bina yükseklikleri, inşaat malzemelerinin türleri, inşaat ustalarının karnelendirilmesi ve inşaatlarda çalışan usta, kalfa, işçi gibi mesleklerin özelliklerini tanımlamaktaydı (burada sayılan hususların büyük kısmı bugünkü mevzuat düzenlemelerimizde de bulunmaktadır).

Ebniye Nizamnamesi, yeni yerleşim alanları, mevcut yerlerin yenilenmesi, mevcut durumu ve potansiyel gelişmeleri gösteren haritalar gibi planlama düzenlemelerini içeriyordu. Yeni yerleşimler için kent planları, talepte bulunan kişiler veya şirketler tarafından hazırlanmalı ve sunulmalıydı. Bu planlar, daha sonra Nafia Nezareti ile birleştirilen Ticaret Nezareti'ne sunulmalıydı. Kontrol ve cezalandırma işlemleri de, merkezi bir fonksiyon olan bu Ticaret ve Nafia Nezareti (İstanbul'da bakanlık ve vilayetlerde valilikler tarafından) tarafından yürütülüyordu.

Altyapı Düzenlemeleri: Bu dönem aynı zamanda su ve gaz boruları ile hijyen ağları için altyapı düzenlemelerinin yapılmasına tanıklık etti. Salgın hastalıkların önlenmesi için kanalizasyon altyapısı, lağım sistemleri gibi düzenlemeler ile şehir alanlarında yaşam koşullarını ve halk sağlığını iyileştirmek önemliydi.

1850-1860 Yılları Arasında İlk Yerel Planlar: 1850-1860 yılları arasında İstanbul'un Aksaray bölgesinde yangınlarla mücadele için arazi düzenlemeleri yapılması gibi yerel planlar geliştirildi. Depremler ve yangınlar, İstanbul için büyük riskler oluşturuyordu, bu nedenle şehir planlamasının ve altyapı düzenlemelerinin yapılması önemliydi.

İlk Belediye Kurulması (1854-İstanbul Şehremaneti, 1857-Galata-Beyoğlu Daire-i Belediye): Bu dönemde, İstanbul'da 1854 yılında İstanbul Şehremaneti ve 1857 yılında Galata-Beyoğlu Daire-i Belediye gibi ilk belediyelerin kurulmasıyla yerel yönetimlerin oluşturulmasına başlandı. Belediyeler, şehrin daha etkili bir şekilde yönetilmesini sağladı. Bu gelişmenin ardından belediyeler, ülke geneline yayılan bir kurum haline gelmeye başlayacaktı. Bir bakıma modernleşme hareketleri ile başlayan bu dönemin düzenlemeleri aynı zamanda belediyelerin kurulmasına ve yerleşmeye de öncülük edecekti. *Yerel Yönetim ve Hizmetlerin Tanıtılması:* Bu dönemde yerel yönetim ve hizmetlerin tanıtılma çabaları görülmekteydi, bu da yerel yönetim kurumlarının temellerinin atıldığı anlamına geliyordu. Verimli yerel hizmetler sunma ve şehir alanlarını planlama fikri daha belirgin hale gelmiştir.

İlk Topografik Haritaların ve Altyapı Çalışmalarının Hazırlanması: İlk topografik haritaların hazırlanması ve altyapı çalışmalarının yapılması, ulaşımın geliştirilmesi, tramvay hatlarının kurulması gibi şehirdeki altyapı gelişmelerini içeriyordu. İlk haritalar askeri ihtiyaçlar bağlamında yapılmış olmakla beraber şehircilik hizmetlerinde de kullanılacaktı.

Mimarlık Alanında İlk Düzenlemeler ve Yayınlar: Mimarlıkla ilgili ilk düzenlemeler ve yayınlar bu dönemde ortaya çıktı. Bu, inşaat ve şehir planlamasıyla ilgili konularda standartların belirlenmesine ve daha fazla düzenlemeye yol açtı.

İlk Şehir Tarihi Yazımı ve Şehir Geneline Yönelik İlk Planlama Raporu: İlk şehir tarihleri bu dönemde yazılmaya başlandı, örneğin 1870'lerde Bursa için şehir tarihi yazım çalışması yapılmıştır. İlk kez şehrin tamamı için bir planlama raporu hazırlandı. Parklar tasarlandı ve tramvay hatları genişletildi.

Dönemin Yasal Düzenlemeleri: Vilayet Salnameleri (İl Yönetmelikleri) vilayetler için yönetmeliklerin ve düzenlemelerin oluşturulması, yerel yönetimlerin düzenlenmesi ve merkezi hükümet ile koordinasyonun sağlanması açısından önemliydi. Arkasından gelen *Vilayet Belediye Kanunu (1877)* vilayetlerde yerel yönetimlerin düzenlenmesini sağladı ve belediyelerin yasal bir çerçeve içinde çalışmasına imkân tanıdı. 1882 yılında ise *Ebniye Kanunu* kabul edildi. Bu kanun, yapılarla ilgili düzenlemeler içeriyordu ve inşaat sektörünü düzenlemeye yönelikti. 1890-1900 yılları arasında arazi bölümleriyle ilgili de ilk düzenlemeler yapıldı. Bu, toprak kullanımının düzenlenmesine ve kent planlamasının geliştirilmesine katkı sağladı.

Yabancıları Ülkeye Çekmek İçin Kentleri Daha Cazip Hale Getirme Çabaları: II. Abdulhamid döneminde, yabancıları ülkeye çekmek amacıyla Paris ve Lyon'dan kent planları ve mimarlar davet edildi. Bu kişilerin katkılarıyla şehirler daha cazip hale getirilmeye çalışıldı. Bu çalışmalar arasında tramvaylar için büyük bulvarların açılması, meydanların ve büyük parkların oluşturulması bulunmaktaydı. Bu da şehir merkezinde bazı yapıların yıkılmasını gerektiriyordu.

Modernizasyon ve Koruma Arasındaki Dengeyi Koruma Çabaları: 1900-1920 döneminde kentsel geliştirme faaliyetleri, tarihi şehir merkezlerini tehdit etmeye başladı. Asar-ı Atika Cemiyeti gibi kurumlar, tarihi eserlerin ko-

runması ve modernleşmenin dengeye oturtulması için çalışmalar yürütüldü. Modernleşme çabalarıyla birlikte, tarihi bölgelerin korunması gerekliliği vurgulandı. Genel olarak, 1848 ile 1923 arasındaki dönem, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nde bir geçiş ve reform dönemi olarak önem taşıdı. Bu gelişmeler, modern şehir planlama ve yönetimi için temel atılmış olup içsel ve dışsal faktörlerin etkisi altındaydı, bunlar arasında Fransız Devrimi'nin fikirleri ve modernizasyon ve demokratikleşme ihtiyacı da bulunuyordu. Bu dönemdeki gelişmeler, yerleşim alanlarının planlanması ve düzenlenmesi, yeni yerleşimlerin tasarlanması, denetlenmesi ve altyapı geliştirilmesi gibi şehir planlaması ve yönetimi konularında önemli değişiklikler yapıldığını gösteriyordu. Başta İstanbul olmak üzere şehirlerdeki risklerin azaltılması ve şehirlerin daha güvenli ve düzenli hale getirilmesi için erken çabalara işaret etmektedir. Ayrıca tarihi ve kültürel mirasın korunması ve modernleşme arasındaki dengeyi sağlama çabalarını yansıtmakta ve merkezi hükümet ve yerel yönetimler arasında koordinasyonun ve denetimin önemini vurgulamaktadır. En önemli gelişme ise yapım konularını düzenlemekle görevli yasal ve kurumsal yapının kurulmuş olmasıdır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşu (1923-1945)

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve izleyen modernleşme süreci, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden daha farklı ama önemli gelişmelere sahne olan bir dönemdir:

Aydınlanma ve Köklü Modernleşme: Türkiye Cumhuriyeti, Aydınlanma ve çağdaşlaşma prensiplerini benimseyerek kuruldu. Osmanlı İmparatorluğu'nu yıkıma götüren sebeplerin ortadan kaldırılmasını da içeren toplumun ve kurumların dönüştürülmesini amaçlayan köklü bir modernleşme programına girildi. Bu, yönetim ve toplumsal yapılar konusunda daha çağdaş bir yaklaşım benimsemeyi içeriyordu. Cumhuriyetin kurulmasıyla, Türkiye yeni bir yönetim biçimine geçti. Ulus devlet sistemi benimsendi ve vatandaşlar arasında birlik ve aidiyet duygusu vurgulandı. Bu durum tebaa fikrinden aktif ve katılımcı yurttaşlığa doğru önemli bir değişikliği temsil ediyordu.

Sanayileşme: Cumhuriyet, modernleşme çabalarının önemli bir parçası

olarak sanayileşmeyi hedefledi. Bu, ekonomik büyümeyi ve teknolojik ilerlemeyi teşvik etmek için imalat ve sanayi sektörlerinin geliştirilmesini içeriyordu.

Özel Mülkiyetin Önemszenmesi: Özel mülkiyet hakları ve sahipliği, modernleşme sürecinin bir parçası olarak teşvik edildi. Bu, ekonomik kalkınmayı ve yatırımı teşvik etmede rol oynadı.

Şehir Gelişimi ve Kentleşme: Şehir gelişimi, modernleşmenin temel bir parçası haline geldi. Yollar, fabrikalar, köprüler, demiryolları ve diğer altyapı projelerinin inşası gibi önemli bayındırlık çalışmaları gerçekleşti. Bu gelişmeler, ülkenin modern bir ulus devlete dönüşümünü yansıttı ve genellikle kentsel manzaranın yeniden şekillendirilmesi çabalarıyla aynı dönemde gerçekleştirildi.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarındaki modernleşme süreci, çağdaş değerleri benimseme, sanayileşme ve bayındırlık gibi önemli değerlere bağlı bir dönemi yansıtır. Bu değişiklikler, ülkenin modern bir ulus devlete dönüşümünün merkeziydi. Bununla birlikte, Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke bütününde mekânsal bir strateji yürütüldüğünü söylemek yanlış olmayacaktır.

Milli mekânsal stratejinin üç önemli unsuru şunlardır:

Ankara'nın Cumhuriyet'in yeni başkenti olarak seçilmesi: Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunda başkentin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması ve Ankara'nın bu bağlamda planlanması ve imar edilmesi milli mekânsal stratejinin temel bir parçasıdır. Bu, ülkenin merkezi yönetimini ve yönetim yapısını yeniden düzenlemenin bir parçasıdır ve aynı zamanda coğrafi olarak daha merkezi bir konumda olmayı simgeler.

Ülke genelinde yaygın bir demiryolu ağı kurulması: Türkiye'nin milli mekânsal stratejisinin bir diğer önemli unsuru, ülkenin dört bir yanını kapsayacak geniş bir demiryolu ağı oluşturulmasıdır. Bu, ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve ülke içi hareketliliğin kolaylaştırılmasına yönelik stratejik bir hamledir. Aynı zamanda sanayi bölgelerinin ve şehirlerin birbirine bağlanmasını sağlamaya yöneliktir.

Fabrikaların, ulaşım ağlarının, halk evleri vb. farklı bölgelere ve illere yayılmasıyla nüfusun dengeli coğrafi dağılımı: Milli mekânsal strateji ayrıca, fabri-

kaların yer seçimi, ulaşım ağları ve köylerin kalkındırılması gibi sosyal ve ekonomik faktörler ile nüfusun dengeli bir coğrafi dağılımını hedeflemiştir. Bu, nüfusun sadece büyük şehirlerde yoğunlaşmasını önlemeyi amaçlamış ve kalkınmayı Anadolu'nun çeşitli bölgelerine yaymayı hedeflemiştir.

Bu üç önemli unsur, Türkiye'nin mekânsal kalkınma ve stratejik planlama açısından temel bileşenlerini temsil eder. Başkent seçimi, ulaşım alt yapısının geliştirilmesi ve nüfusun dengeli bir şekilde dağılması, ülkenin modernleşme ve kalkınma hedeflerini şekillendirmede önemli rol oynamıştır.

Türk Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve modernleşme sürecinin en önemli mekânsal unsurlarından biri de Ankara'nın başkent olması ve bu süreçte başkent planlanması ve geliştirilmesi ile şekillenmiştir. Ankara'nın başkent olarak işlev görmesi için kamu binalarının inşası büyük bir gerekliliktir. Bu süreçte hükümet yetkilileri için konutlar, devlet daireleri, bakanlıklar ve diğer kamu binaları inşa edilmiştir. Ankara'nın başkent olması, eski Ankara ve yeni planlanan Ankara'nın entegrasyonunu gerektiriyordu. Bu, şehrin coğrafi olarak ve toplumsal olarak birleştirilmesini içeriyordu. Ulus ile Çankaya arasında kalan bölge Yenışehir olarak planlanmıştır.

Ayrıca 1928 yılında, 1351 sayılı yasa ile Ankara İmar Müdürlüğü adıyla Ankara'nın planlanması ve imarı için ayrı bir idari birim oluşturulmuştur. İmar Müdürlüğü, bir belediye bünyesinde değil merkezi otoritenin bir parçası olarak faaliyet göstermiştir. Hermann Jansen gibi yabancı uzmanlar davet edilerek Ankara için şehir planları hazırlanmıştır. Ankara'nın planlanmasında bahçe kent yaklaşımları ve tasarımları kullanılmıştır. Bugünkü Bahçelievler ile Yenimahalle ilçelerinin merkez dokusu bu yaklaşımla şekillenmiştir.

Ancak Ankara özelinde bakıldığında yapılan planlar hayata geçmeden aktüel gelişmelerin gerisinde kalmış ve bazı önemli sorunlar yaşanmıştır. Şehir planları, hızlı gelişen değişikliklere ayak uydurmakta zorlanmış, hızlı nüfus artışı, ekonomik büyüme gibi unsurlar sebebiyle değişen ihtiyaçları karşılamakta güçlük yaşanmıştır. Planların mevcut tarihi şehir dokusuna uyumunda sorunlar yaşanmıştır. Bu, kültürel ve tarihi mirasın

korunmasını da zorlaştırmıştır. Ayrıca, yetersiz maddi kaynaklar, teknik zorluklar, idari sorunlar ve toplumsal direnç gibi faktörler, planların uygulanmasını zorlaştırmıştır.

Bu dönemde sadece Ankara için değil, uluslararası yarışmalar yapılarak veya yabancı uzmanlar davet edilerek diğer şehirler orta ve büyük ölçekli şehirler için de şehir planları hazırlanmıştır (ör. İzmit).

Bu gelişmeler, Cumhuriyetin ilk yıllarında şehir planlaması alanında atılan temel adımları yansıtmaktadır. Şehirlerin planlanması ve geliştirilmesi, merkezi bir otoritenin denetiminde ve uluslararası uzmanların katkılarıyla gerçekleştirilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve modernleşme sürecinde, Avusturyalı Profesör Holzmeister, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) binası ve Yenişehir'deki bakanlık binaları gibi önemli yapıların tasarımını üstlendi. Holzmeister'ın tasarladığı bakanlık binaları da, yeni hükümetin ve kamu yönetiminin gereksinimlerini karşılamak üzere inşa edildi. Profesör Holzmeister'ın tasarımları, Türkiye'nin modern bir devlete dönüşümünde önemli bir rol oynadı ve bu binalar tarihi ve kültürel mirasımızın bir parçası olarak önemini korumaktadır.



Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası



Nafia Vekâleti (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı) binası

Bu dönemin kurumsal yapılanmalarının en önemlilerinden biri ise Nafia Vekâleti'dir (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı). 1920 yılında kurulan Nafia Vekâleti Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve modernleşme sürecindeki ilk yıllarındaki on bir bakanlık arasında işlevleri anlamında en önem verilen bakanlıktı. Türkiye'nin altyapısını geliştirme ve inşa etme görevine sahipti. Cumhuriyet'in ilk yıllarında en büyük bütçeye sahip ikinci bakanlıktı. Altyapı projeleri, ulaşım ağlarının genişletilmesi ve diğer geliştirme faaliyetleri bu bakanlık tarafından yönetiliyordu. Bir diğer önemli kurum ise, 1923 yılında kurulan Göç, Kalkınma ve İskân Vekâleti idi. Bu Bakanlık, Türk ve Yunan vatandaşlarının mübadelesi, anavatanlarına geri dönmesi veya yeni yerleşim bölgelerine yerleştirilmesi için göçmenlik ve iskân işlemlerini yürütmüştür. Yeni kurulan Cumhuriyet'in karşı karşıya kaldığı önemli sorunlardan birini bu konu oluşturmuştur.

Nafia Vekâleti Osmanlı İmparatorluğundaki Nafia Nezaretî'nin devamı olmakla birlikte, daha büyük ve önemli görevler de üstlenmişti. İlk olarak savaşta yıkılan yollar ve köprülerin onarımı gibi altyapı uygulamaları başlatılmış, daha sonra ülkenin ulaşım ağına katkı sağlamak için inşaatı devam eden yolların tamamlanmasına çalışılmıştır. Ankara-Sivas demiryolu inşaatının ilk aşaması olan Ankara-Kırıkkale bölümünün inşasına başlanmıştır. Demiryolları ülke mekânsal stratejisinin önemli bir unsuru idi.

Mustafa Kemal Atatürk''ün belirttiği gibi, ekonomik canlılığı artırmak için ulaşım altyapısının geliştirilmesi büyük bir öneme sahipti. Taşıt araçlarının, karayollarının, demiryollarının ve limanların etkin çalışması, Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve kalkınmasına katkı sağlayacaktı. Bu nedenle Nafia Vekâleti, bu önemli alanlara odaklandı ve o dönemde demiryolları, limanlar ve su işleri gibi alanları da kapsayan bir göreve sahipti.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ve modernleşme sürecinde Nafia Vekâleti'nin yürüttüğü ilk çalışmalar arasında ayrıca; Ankara'nın içme suyu talebini karşılamak amacıyla yapılan çalışmalar da bulunmaktaydı. Bu çerçevede 1930-1936 yılları arasında Çubuk Barajı'nın inşası gerçekleştirildi. 1933 yılında Posta ve Telgraf Teşkilatı (PTT) Genel Müdürlüğü Nafia Vekâletine bağlandı. Bu, posta ve iletişim hizmetlerinin merkezi olarak düzenlenmesini sağladı. 1934 yılında, 2443 sayılı Kanunla Nafia Vekâleti'nin görevlerini belirleyen ilk kanun kabul edildi. Nafia Vekâleti kamu binalarının inşasını üstlendi. İnşaat müteahhitleri için düzenlemeler ve kayıtlar yapıldı. Ehliyet vesikası uygulaması, inşaat sektörünün denetlenmesi ve kalite kontrolünün artırılmasını amaçlamaktaydı. 1935 yılında Devlet Havayolları İşletme İdaresi ve 1940 yılında Elektrik İşleri Etüt İdaresi, Nafia Vekâletine bağlandı. Böylece tüm altyapı yatırımlarının bu Bakanlık tarafından yapılması benimsenmiştir. Son olarak, 1949-1983 yılları arasında, Türkiye genelinde birçok havaalanının inşası önce Nafia Vekâleti, sonra da Bayındırlık Bakanlığı tarafından gerçekleştirildi.

Bu dönemde, pek çok önemli yasal düzenleme de gerçekleştirilmiştir. Kabul edilen bazı önemli yasal düzenlemeler aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

Belediyeler Kanunu (1930): Bu kanun, yerel yönetimlerin düzenlenmesi ve belediyelerin işlevlerinin tanımlanması için kabul edildi. Yerel düzeyde idari ve hizmet sorumluluklarını düzenleyen önemli bir yasa oldu. *Umu-mi Hıfzıssıhha Kanunu (1930)*: Bu kanun, kamu sağlığını korumak için alınan tedbirleri ve sağlık hizmetlerini düzenlemek amacıyla kabul edildi. Kamu sağlığına yönelik koruyucu ve tedavi edici önlemleri içeriyordu. *Yapı ve Yollar Kanunu (1933)*: Bu kanun, yapı inşaatları, yol yapımı ve bakımı gibi altyapı projelerini düzenleyen bir yasa olarak kabul edildi. İnşaat sektörünün standartlarını ve düzenlemelerini belirlemek amacıyla önemliydi. *Belediye Bankası Kuruluş Kanunu (1933)*: Belediyelerin finansal işlemlerini ve kaynaklarını düzenleyen bir yasa olarak kabul edildi.

Belediyeler İstimlak Kanunu (1934): Bu kanun, belediyelerin kamulaştırma işlemlerini düzenleyen bir yasa olarak kabul edildi. Kamulaştırma, kent planlaması ve imar faaliyetleri için önemlidir. *Belediyeler İmar Heyeti'nin Kuruluşu Kanunu (1935)*: Belediyelerin şehir planlama ve kent geliştirme komitelerinin oluşturulması için bu kanun kabul edildi. Kent planlamasına odaklanan önemli bir yasa idi. *Mühendislik Kanunu*: Mühendislik mesleğini düzenleyen bir yasa olarak kabul edildi. Mühendislik alanında uzmanlığı ve uygulamaları düzenlemek amacıyla önemli bir yasal çerçeve sağladı.

Bu yasal düzenlemeler, Türkiye'nin modernleşme ve kalkınma hedeflerine ulaşma yolunda önemli bir adımı temsil ettiği gibi, belediyelerin yönetimi, şehir planlaması, inşaat sektörü gibi alanlarda düzenlemeleri ve standartları tanımlayarak, ülkenin altyapısının ve hizmetlerinin geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Ancak bir yandan da, yaşanan bazı problemleri çözmek için hazırlanmış yasalardır. Bu problemler ve güncel ihtiyaçlar ise şunlardır: konut sunum problemleri, başta deprem olmak üzere doğal afetlerin yarattığı tahribatın azaltılması, altyapı ve temel arıtma hizmetlerinin sağlanması, yerel yönetimlerin güçlendirilmesi, mimari ve teknolojik gelişmeler ve ilerlemelere uyum, modernleşme ve toplumsal dönüşüm.

Hızlı Kentleşme Süreci

1945-1960 Dönemi

1945 ile 1960 arası dönemin ayrı bir dönem olarak incelenmesinin nedeni çok partili sisteme geçişle birlikte farklı bir siyaset yapısının ortaya çıkmasından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte bir diğer faktör de İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesiyle oluşan ve Amerika Birleşik Devletleri öncülüğünde gelişen uluslararası sistem tasarımıdır. Şehirlerimiz için ise hızlı nüfus artışı, köyden kente göç ve hızlı kentleşme dönemi olarak adlandırılabilir. Bu dönemdeki yasal ve kurumsal gelişmeleri ve ayrıca şehirleşme dinamiklerini etkileyen temel sosyal, siyasal gelişmeler arasında çok partili sisteme geçişle birlikte siyasi partilerin seçmenlerin taleplerine daha duyarlı olmaları, tarımda modernizasyon, makineleşme ve iş imkânlarının çoğalması ile birlikte köylerden şehirlere göçün hızlanması, yıllık %6'lara varan nüfus artışı, gecekondu olgusunun ortaya çıkması ve

büyük şehirlerde gecekonduların hızla artması, şehirlerde yeterli konut sunumunun yapılamaması ve konut ihtiyacının karşılanması için çözüm arayışları, kentlerdeki hızlı büyüme ile altyapı ve ulaşım sorunlarının da ortaya çıkması, şehirleşme sorunlarının çözümü için belediyelerin kapasitelerinin geliştirilmesi arayışları bulunmaktadır. Tüm bu faktörler kentleşme sürecini de kaçınılmaz olarak etkilemiştir. Özellikle konut sunum sorunları gecekondulaşmaya ve sonrasında yap-sat ve kooperatifçilik gibi sunum biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu dönemde yaşanan tüm bu problemler karşısında çözüm oluşturabilmek için yapılan düzenlemeler ile yasal ve kurumsal gelişmeler aşağıdaki şekildeki özetlenebilir:

İller Bankası'nın Kuruluşu (1945): İller Bankası, bu dönemde kurulan önemli bir kuruluştur. İller Bankası, yerel yönetimlerin mali ihtiyaçlarını karşılamak ve altyapı projelerini finanse etmek amacıyla kurulmuş ve böylece kentleşme sürecinin yönetim ve finansmanına önemli bir katkı sağlanmıştır. *Belediyelerin Gelirlerine İlişkin Kanun (1948)*: Bu kanun, belediyelerin gelirlerini düzenlemiş ve belirli kaynaklardan gelen gelirlerin nasıl kullanılacağını belirlemiştir. Belediyelerin mali yönetimini düzenlemek için önemli bir yasal çerçeve oluşturulmuştur. İmar Kanunu (1956-1984): İmar Kanunu, şehir planlaması, arazi düzenlemesi, inşaat standartları ve diğer kentsel gelişme konularını düzenlemek amacıyla kabul edilmiştir. İmar ve İskân Bakanlığı'nın Kuruluşu (1958): İmar Kanunu kabul edildikten iki yıl sonra İmar ve İskân Bakanlığı, kentsel planlama, konut temini, arazi düzenlemesi ve doğal afet sonrası iyileştirme çalışmaları gibi konularla ilgilenmek üzere kurulmuş ve kentleşme sürecinin yönetimi ve denetimi için önemli bir kurum olmuştur. *Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun (1959)*: Afet Kanunu olarak da bilinen ve hala geçerliliğini koruyan bu kanun, doğal afetlerin etkilediği bölgelerde Devletin alacağı tedbirleri ve afetzedelere yapılacak yardımları düzenlemiştir.

Görüldüğü gibi 1945-1960 dönemi kısa bir inceleme dönemi olmakla birlikte, İller Bankası, İmar Kanunu ve İmar ve İskân Bakanlığı gibi kuruluşların ortaya çıkmasına sahne olmuştur. Dönemin en önemli özelliği şehirleşme, göç, gecekondu, konut sorunlarının Türkiye'nin en önemli sorunları arasında olduğu bir dönem olmasıdır. Bu sorunlar siyasal, sosyal ve iktisadi hayatta o kadar büyük yer tutmuştur ki yasal düzenleme-

lerin yanı sıra pek çok üniversite de sırf bu konuların çözümü için kurulmuştur. Örneğin, 1953 yılında Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde İskân ve Şehircilik Enstitüsü'nün kurulması, şehir planlama ve kentbilim alanında akademik çalışmaların artırılmasına yönelik önemli bir adım olmuştur. Bu enstitü, kentsel gelişme, planlama ve yerleşim konularında araştırmalar yapmak amacıyla kurulmuştur. Aynı şekilde, Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ), 1956 yılında kurulmuş ve şehir planlaması bölümü de 1961 yılında açılmıştır. ODTÜ'nün Şehir Planlama Bölümü, Türkiye'de kentsel planlama alanında önemli bir akademik kurum haline gelmiştir.

1960-1980 Dönemi

Hızlı kentleşme dönemi 1960-80 arasında da hız kesmeden devam etmiştir. Bir önceki dönem ile benzer sosyolojik ve demografik özellikler devam etmesine rağmen, 1960-1980 döneminde yeni bir Anayasa, yeni bir merkezi planlama yaklaşımı ve yerelden çok Devlet merkezli kalkınma yaklaşımını öne çıkaran bir politikalar bütünü hayata geçirilmiştir. Bu açılardan bu dönemin ayrı bir dönem olarak incelenmesi yerinde olacaktır. Bir önceki dönem ile benzer sorunlar yaşanmaktadır. Kentlere göç ve nüfus artışı bu dönemde de sürmüştür, insanlar, kırsal alanlardan iş fırsatları ve ekonomik gelişmelerin olduğu şehirlere göç etmeye devam etmişlerdir. Hemen hemen tüm büyük şehirlerde gecekondu yapımı ve sorunu sürmüştür, gecekondu bölgeleri, şehir planlaması ve altyapı için zorluklar oluşturmaya devam etmiştir. Hızlı nüfus artışı, konut temini sorununu derinleştirmiş, konut ihtiyacının karşılanmasının zorlukları devam etmiştir. Şehirlerin hızlı büyümesi, altyapı ve ulaşım sorunlarını artırmış, sağlık ve temizlik altyapısının tamamlanması ihtiyacı devam etmiştir. Bu dönemde Türkiye'de sanayileşme hızla artmış, şehirlerde iş imkânlarını da artırmış ve kentleşmeyi teşvik etmiştir. Ancak tüm bunlarla beraber, bu dönemde merkezi hükümetin tutumunda önemli bir değişiklik yaşanmış, planlama sürecinde ve diğer sorunların çözümünde devlet merkezli bir yaklaşım benimsenmiştir. Merkezi hükümet, kentleşme sürecinin yönetimi ve planlama süreçlerinin merkezinde yer almıştır.

1961 Anayasası, Türkiye'de merkezi planlamanın temelini atmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş ve DPT ülkenin kalkınma ve planlama politikalarını koordine etmekten sorumlu bir güçlü ve önemli kurum haline gelmiştir. DPT eliyle bu dönemde beş yıllık kalkınma planları

hazırlanarak uygulamaya konmuştur. Bu planlar, ekonomik büyüme, sanayileşme ve kentleşme gibi konuları ele almıştır. Kalkınma planları ile birlikte, bölge planlama kavramı da şehircilik uygulamalarımıza girmeye başlamıştır. Zonguldak, Doğu Marmara, Antalya ve Çukurova gibi bölgeler için bölge planları hazırlanmış, bu planlarla yerel kalkınma ve kaynak kullanımının yönetilmesine yönelik stratejiler belirlenmiştir. Ayrıca ilk defa olarak, tüm ülkeyi kapsayan mekânsal kalkınmayı yönlendirmeyi amaçlayan bir plan oluşturulmaya çalışılmış fakat bu girişimi deneme niteliğinde kalmış sonuçlanmamıştır.

Yine bu dönemde, Dünyadaki eğilimlerin de ekişiyile kapsamlı/rasyonalist planlama yaklaşımı benimsenmiş, şehirlerin ve bölgelerin daha uzun bir vadede büyük bir perspektifle planlanması hedeflenmiştir. Ancak, bu planlar da güncel gelişmelerin gerisinde kalmış ve uygulanabilirlik sorunları yaşanmıştır. Merkeziyetçi yaklaşımın kendini gösterdiği bir başka alan da İstanbul, Ankara ve İzmir'de İmar ve İskân Bakanlığına bağlı Metropol İmar Müdürlüklerinin açılması olmuştur. Ayrıca, İller Bankası, büyük şehirler için şehir planları hazırlamak amacıyla yarışmalar düzenlemiştir. Bu, büyük şehirlerin şehir planlama ihtiyaçlarını karşılamak için önemli bir adım olmuştur.

Aynı dönemde, planlı şehirleşmeye verilen önem çerçevesinde plan türlerinde ve çeşitlerinde de gelişmeler görülmektedir. Örneğin, turistik bölgelerin geliştirilmesi ve turizm endüstrisinin büyütülmesi amacıyla turizm planları hazırlanmış, kültürel ve çevresel değerlerin korunması amacıyla koruma planları oluşturulmuş, şehirlerin ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve trafik sorunlarının çözümü için ulaşım planlaması yapılarak, yollar, köprüler, toplu taşıma sistemleri ve trafik yönetimi bu planlar çerçevesinde ele alınmıştır.

Dönemin yasal ve kurumsal düzenlemeleri dönemin ruhunu yansıtan düzenlemelerdir. 1966 yılında çıkarılan 775 sayılı Gecekondu Kanunu, gecekondu yapımını önleyecek tedbirleri içermektedir. 1969 yılında çıkarılan Arsa Ofisi Kanunu ile kentleşme, konut, arazi kullanımı konularında arsaların arzını kolaylaştıran ve düzenleyen bir kurum olarak İmar ve İskân Bakanlığına bağlı Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1972 yılında dönemin İmar Kanununda yapılan değişiklikler ile belediyelerin plan yapma yetkisini sınırlayan ve merkezi hükümetin bu konudaki yetkilerini artıran bir düzenleme hayat geçmiştir.

Tüm bu gelişmeler birlikte okunduğunda, şehirleşme, konut sunumu, gecekondu problemlerinin Merkezi Hükümetin en önemli gündemlerinden olduğu, bunun çözümü için çok sayıda yasal ve kurumsal düzenleme yapıldığı, merkezîyetçi bir bakış açısı ile ve bütüncül bir yaklaşımla planlama araçları kullanılarak sorunun çözülebileceği düşünülmüştür. Bu dönem, kentleşme sürecinin daha fazla disiplin altına alındığı, çeşitli plan türlerinin geliştirildiği ve yasal düzenlemelerin bu yönde yapıldığı bir dönemi temsil eder.

Serbest Piyasa ve Küreselleşme Dönemi (1980-2000)

1980 sonrası dönemde, sadece ülkemiz için değil Dünya siyaseti için de değişiklikler içeren bir dönemin başlangıcı olmuştur. Tüm Dünya'da korumacı ekonomilerden serbest piyasa ekonomilerine, Devlet müdahalesinden liberalleşmeye ve küreselleşmeye yönelik bir değişiklik gerçekleşmiştir. Bu dönemin ana özellikleri şunlardır: post-modernizm ve küreselleşme etkileri altında toplumların kültürel, ekonomik ve siyasi dinamiklerinin değişmeye başladığı görülmüştür. Bu dönemde dışı açık ekonomik politikalar benimsenmiş ve Türkiye, uluslararası ticaret ve yatırım ile daha fazla bütünleşmiştir. 1982 yılında yeni bir Anayasa kabul edilmiştir. Konumuz özelinde bakıldığında, yerel yönetimlere verilen yetkiler artmış, özellikle büyükşehir belediyelerine daha fazla yetki ve sorumluluk verilmiştir. Bu dönemde turizm sektörü önemli bir gelişme göstermiş ve turistik tesislerin geliştirilmesi konusunda ciddi çabalar harcanmıştır. Kıyı şehirlerimizde nüfus artışı ve göç ile kıyı şehirleri turizmin yanı sıra ekonomik ve ticari faaliyetlerin merkezi haline geldi. Bu şehirler, kıyı bölgelerinin ekonomik kalkınmasında öncü roller üstlendi. Denizli, Gaziantep, Kahramanmaraş, Çorum gibi büyüme potansiyeli taşıyan orta büyüklükte Anadolu şehirleri önem kazanmış ve sanayi, ticaret ve tarım gibi sektörlerde gelişmeler yaşanmıştır. 1984 yılında kabul edilen Büyükşehir Belediyeleri Kanunu, büyükşehir belediyelerine yerel hizmetler konusunda daha fazla yetki vererek belediyeleri kentsel gelişme ve planlama konularında daha etkin hale getirmiştir. Bu yaklaşım, serbest piyasa yaklaşımı içinde geliştirilen ve Devletin küçülmesini öngören merkezi Hükümetin bazı hizmetlerden çekilmesinin daha verimli olacağını savunan genel iktisadi eğilimin de bir tezahürü olarak değerlendirilmiştir. Aynı yaklaşım paralelinde planlama yetkileri bulunan İmar ve İskân

Bakanlığı da kapatılarak büyük ölçekli kamu yatırımlarının yürütüleceği Bayındırlık ve İskân Bakanlığına dönüştürülmüştür.

Ancak tüm bu gelişmeler ve yeni yaklaşım şehirleşme ve konut problemlerini ortadan kaldırmamıştır. Bu sorunların çözümü için de bazı adımlar atılmıştır. Örneğin 2981 sayılı İmar Affı Kanunu olarak da bilinen yasal düzenleme ile ıslah imar planları aracılığıyla kentsel dönüşüm projelerinin uygulanarak, mevcut imar sorunlarının çözülmesi hedeflenmiştir. Dar gelirli konut sorununun çözümü ve gecekonduya yönelme eğiliminin kırılması için Toplu Konut Kanunu çıkarılmış ve Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kurulmuştur. Toplu Konut İdaresi ilk kurulurken Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi adıyla kurulmuş olup bir yanı sıra da toplu konutlar için finansman imkânı oluşturulmak istenmiştir. Kamu Ortaklığı İdaresi sonradan Özelleştirme İdaresi Başkanlığı adıyla farklı bir kurum haline gelmiştir.

Bu dönemde hükümetin planlama politikalarını şekillendiren ana sorunlar, gecekondu yerleşimleri ve yasa dışı yapılaşmanın kontrolü, konut sorununun çözümü, çevresel sorunların ele alınması, yönetim verimliliği tartışmaları ve merkezi-yerel yönetimler arasındaki ilişkilerin düzeltilmesi, göç nüfusunun yönetimi ve artan altyapı gereksinimleri olarak öne çıkmıştır. Apartmanlaşma, kentsel rant ve kentsel dönüşüm konuları da kentsel gündemin üst sıralarına çıkmaya başlamıştır.

1980'lerde Türkiye'de yasal ve kurumsal olarak çok sayıda düzenleme yapılmıştır. Konut sorunu ve çevrenin, doğal kaynakların korunması hususlarına öncelikle 1982 Anayasasında yer verilmiştir. Anayasanın 56. Maddesi "her vatandaşın sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğunu" belirtirken, 57. Maddesi de "vatandaşlarının konut taleplerini, şehirlerin özellikleri ve çevresel koşulları dikkate alarak karşılamak devletin sorumluluğunda olduğunu" ifade etmektedir. Devletin konut ihtiyaçlarını ele alırken şehirlerin özgün özelliklerini ve çevresel koşulları dikkate almanın gerekliliğini vurgulamaktadır. Ayrıca, sahil ve kıyı bölgelerinin devletin hüküm ve tasarrufunda olduğunu belirleyen Madde 43, kültürel ve doğal varlıkların korunmasını düzenleyen Madde 63, yerel yönetim ilkesini vurgulayan Madde 127 (1984 yılında 3030 sayılı kanunla büyükşehir belediyeleri bu maddeye dayanılarak oluşturulmuştur) ve ormanların korunmasını amaçlayan Madde 169 gibi hükümler içermektedir. Bu düzenlemeler, çevre koruma, tarih, kültür ve doğal

varlıkların korunması, yerel yönetimlerin güçlendirilmesi ve ormanların korunması gibi alanlarda önemli yasal temeller oluşturdu.

Ayrıca, 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, turizmi teşvik etmeyi amaçlayan önemli bir yasal düzenleme olmuştur. Aynı dönemde, Kültür ve Turizm Bakanlığı birleştirilmiş, turizmin geliştirilmesi için bölgeler belirlenmiş, Kültür ve Turizm Bakanlığı, turizm bölgelerinde planlar yapma yetkisine sahip olmuştur. 1983 yılında kabul edilen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile kültürel ve doğal varlıkların korunması amaçlanmış, doğal, arkeolojik ve kentsel sit alanları tanımlanmış ve bu bölgelerin korunması için koruma planları oluşturulmuştur. 1983 yılında kabul edilen 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu ise milli parklar, doğal parklar ve doğal anıtları tanımlayarak bu bölgelerin geliştirme planlarının Orman Bakanlığı tarafından yapılmasını öngörmüştür.

1983 yılında kabul edilen 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, Boğaziçi'ne ilişkin alanları tanımlayarak bu bölgelerdeki imar haklarını sınırlamış, bu bölgelerdeki planları onaylama yetkisine sahip olan kurumları belirlemiştir. 1984 yılında ise 2981 sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak İşlemler Hakkında Kanun kabul edildi. Bu yasa, gecekondu bölgelerinde dönüşümü teşvik etmeyi amaçlayarak ıslah imar planları yoluyla yasal gelişme hakları tanımıştır, ancak, bu düzenleme büyük ölçüde istenmeyen kentsel dokuların oluşmasına yol açmış ve hala yürürlükte bulunmaktadır.

1984 yılında kabul edilen 3030 sayılı Büyükşehirler Yönetimi Hakkında Kanun ile birden fazla ilçeyi kapsayan belediyeler "büyükşehir belediyeleri" haline gelmiş, İstanbul, Ankara ve İzmir için büyükşehir belediyeleri ve altlarındaki ilçe belediyeleri 1984 yılında kurulmuştur. Bu kanunla kentsel kamusal hizmetler büyükşehir belediyelerinin sorumluluğuna verilmiştir.

Ayrıca, 1985 yılında kabul edilen 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile Toplu Konut Fonu ve Toplu Konut İdaresi (TOKİ) oluşturulmuş, bu düzenleme ile konut üretim seferberlikleri konut kooperatifleri aracılığıyla teşvik edilmeye başlanmıştır. Toplu Konut Fonu'nun sağladığı önemli finansman imkânları sayesinde büyük sayılarda konut üretimi yapılmaya başlanmıştır. Fakat bu dönemde tercih edilen konut üretimi TOKİ'nin bizzat kendisini üretimi şeklinde değil kooperatiflere kredi verilerek üretimin tetiklenmesi şeklinde olmuştur. Bu dönemde kooperatiflerin önemi

artmış, Fon kaynakları, kooperatiflere konut kredileri olarak yönlendirilmiştir. 1985-2000 yılı arasında kooperatifler eliyle üretilen konut sayısı 950 bin civarında gerçekleşmiştir. Ancak ileriki yıllarda özellikle 1990'lar da Fon kaynaklarının azalmasıyla kooperatif eliyle üretim de durma noktasına gelecek ve kooperatifzede kavramı ortaya çıkacaktır.

1985 yılında kabul edilen 3194 sayılı İmar Kanunu, kentsel planlama için temel bir yasa haline gelmiştir. İmar Kanunu belediyeler ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı olmak üzere iki ana aktör tanımlamıştır. İmar ve planlama konularının ise öncelikle yerelde belediyeler tarafından üstlenilmesi ve yürütülmesi tercih edilmiştir.

Tüm bu yasal değişiklikler sonucunda kurumsal düzenlemeler de meydana gelmiştir. Konut üretimi TOKİ eliyle ve serbest piyasa eliyle yürütülmeye çalışılırken, planlama ve imar süreçleri de belediyeler yetkisine bırakılmışken buna bağlı olarak en önemli değişiklik de İmar ve İskân Bakanlığının kapatılarak Bayındırlık ve İskân Bakanlığı şeklinde yapılması olmuştur. Bu dönemde, şehir planlaması belediyelerin ana görevlerinden biri haline gelmiş ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı büyük ölçekli altyapı projelerini başlatmıştır. Ancak bu durum da bir önceki dönem ile kıyaslandığında bütüncül ve rasyonel planların yapılmasını neredeyse durdurmuş, daha yerel ve parçacıl planlar yapılmaya başlanmıştır.

Belediyelerin ve büyükşehirlerin yapılarını düzenleyen kanunlarla ise kentsel hizmetlerin sağlanması önemli hale gelmiştir. Bu dönemde şehirlerde su, kanalizasyon, arıtma tesisleri gibi altyapı hizmetleri ve kamusal hizmetlerinin sunumu daha fazla önem kazanmıştır.

1990lar ise yine kentleşme ve konut sorunlarının yoğun olarak yaşandığı bir dönem olarak yaşanmıştır. Kırdan kentlere yapılan göç devam etmiş, kent nüfusu hızla artmıştır. Ekonomik zorluklar ve işsizlik nedeniyle yoksulluk oranları artışlar gözlenmiştir. Konut sorunu dönemin önemli gündem maddelerinden biri halini almış, şehirleşme ve altyapı sorunları, küreselleşmenin etkileriyle daha belirgin hale gelmiştir. Türkiye'de bu dönemde politik istikrarsızlık yaşanmış ve birçok hükümet değişikliği meydana gelmiştir. Çevre konularında bir bilinçlenme dönemi başlamıştır. Bir dizi önemli kurumsal gelişme bu dönemde gündeme gelmiştir. Bu kapsamda 1990'ların Türkiye'sinde yaşanan gelişmeler şöyle özetlenebilir:

Nüfus Artışı, Konut ihtiyacı, Gecekondu ve Kentleşme Sorunları: Bu dönemde nüfus artışı ve kırdan kente göç devam etmiştir. Göç eden nüfusun kente

entegrasyonunda ciddi sorunlar yaşanmış, özellikle sosyal hizmetlere ve iş imkânlarına erişim sorunları ön plana çıkmıştır. Göç ve küreselleşme, şehirlerin hızlı büyümesine yol açmış, altyapı ve konut talepleri artmıştır. Düşük gelir gruplarının sağlıklı, güvenli ve uygun koşullarda konuta erişim sorunu devam etmiştir. Diğer yandan, gecekonduların yerleşimleri, konut sorununun en önemli bileşeni haline gelmiştir. Bu yerleşimlerin düzenlenmesi ve iyileştirilmesi ihtiyacı artmıştır. Fakat bu yasa dışı yapıların çeşitli vesilelerle çok katlı dairelere dönüşmesiyle altyapı yetersizlikleri önemli problemler haline almış, özellikle büyük şehirlerde kentlerin hızlı büyümesiyle birlikte sorun daha da çarpıcı hale gelmiştir. *Konut ihtiyacındaki artış, Kooperatif Patlaması ve Emlakbank'ın Konut Üretimi*: Konut ihtiyacı özellikle büyük şehirlerde artmış ve bu dönemde konut politikaları önemli bir gündem maddesi olmuştur. Kooperatifler, fon kaynaklarının konut kredilerine yönlendirilmesiyle büyümüş, 1990'ların sonuna kadar yaklaşık 950.000 konut üretilmiştir. Ancak kooperatif yerleşimlerinde sosyal donatılar ve altyapı eksiklikleri uzun süreler giderilememiştir. Dönemin önemli konut üretim aktörlerinden biri haline gelen konut kooperatifleriyle ilgili yaşanan bazı skandallar konut kooperatiflerine duyulan güvensizliği arttırmıştır. Bu durum konut üretimini yavaşlatmış ve inşaat sürelerinin uzamasına neden olmuştur.

Konut Sorununun Algılanışında Yaşanan Değişimler: 1990'lı yıllarda konut sorunu, politika gündeminin ve devlet otoritelerinin öncelikli konularından biri haline gelmiş, konut politikaları ve çözümleri tartışılmaya başlanmıştır. Konuta yatırım yapmanın ekonomiyi canlandıracağı ve iş imkânları yaratacağı ve ekonomik büyümeye katkı sağlayabileceği fikri vurgulanmıştır. Fakat konut sorununun çözümü için finansman sorunları gündeme gelmiş, toplu konut fonu ve bütçe açıklıkları gibi finansman kaynakları tartışılır olmuştur. Toplumun konutla ilgili beklentileri de değişmiş, artık sadece bir konutun kendisine yönelik değil, sosyal tesisler, yeşil alanlar gibi sosyal olanaklarıyla da ilişkili beklentiler oluşmaya başlamıştır.

Avrupa Birliği Süreci, Çevresel Sürdürülebilirlik, Habitat II Konferansı: Bu dönem Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinin hızlandığı, bu gelişmenin de Türkiye'nin iç ve dış politikasını önemli ölçüde etkilediği yılların başlangıcıdır. Ayrıca bu yıllar yukarıda bahsedilen kurumsal gelişmelerin de ışığı altında, enerji verimliliği ve iklim değişikliği gibi

sürdürülebilirlik konularının, konut sorununun ele alınışında önemli yer tuttuğu yıllardır. Daha çevre dostu ve enerji tasarruflu konutlar konuşulmaya başlamıştır. 1992 Rio Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı, çevre ve sürdürülebilir kalkınma konularında uluslararası işbirliğinin arttığı bir çerçeve oluşturmuştur. 1990'ların sonlarına doğru, konut sorunu, şehirleşme ve altyapı eksiklikleriyle ilgili önemli farkındalıklar oluşmaya başlamıştır. Bu sorunlar, toplumun konut ihtiyaçlarının ve kentleşme dinamiklerinin daha iyi anlaşılmasını gerekli kılmıştır. Konutun ekonomik kalkınma kadar, sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi üzerindeki etkileri üzerinde de durulmaya başlanmıştır. 1996'da İstanbul'da düzenlenen Habitat II Konferansı, konut hakkı, uygun ve layık konut ve gecekonduların yerleşimlerinin iyileştirilmesi gibi konuları ele almış ve uluslararası ilişkilerin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Bu konferans, ülkemizde konut sorununun yeniden gözden geçirilmesinde etkili olmuştur.

Depremler, Terör, Bölgesel Farklılıklar ve Büyükşehir Belediyelerinin Ulusal Siyasetteki Rolü: 1990'ların başında Erzincan, 1998 Adana ve 1999 Marmara depremleri gibi büyük depremler bu kentlerde ciddi hasarlara neden olmuştur. Depremler, ülkenin afet yönetimi ve inşaat standartlarına yönelik ciddi sorunları ve belediyelerin ve konut inşaatının denetlenmesi konusunu gündeme getirmiştir. Bu dönemde etkili olan terör olayları ve bölgesel farklılıklar ülke genelinde güvenlik ve kalkınma konularının yeniden değerlendirilmesi, terör ve bölgesel gelişim eşitsizliklerinin ulusal politika gündemine alınmasını gerekli kılmıştır. Ayrıca, bu dönemde Ankara, İstanbul ve İzmir gibi büyükşehir belediyeleri, ulusal siyasette önemli bir güç odakları haline gelmiş ve şehirlerin yönetiminde daha önemli roller üstlenmişlerdir.

Özel Çevre Koruma Kurumu (ÖÇKK) Kuruluşu (1989-90), Çevre Bakanlığı'nın Kurulması (1991) ve Kıyı Kanunu (1990): Bu dönemde yapılan yasal düzenlemeler de yukarıda çizilen çerçeveye bağlı olarak şekillenmiştir. 1989-90 yılında Özel Çevre Koruma Kurumu, özel çevre koruma bölgeleri ile ilgili görev ve yetkileri belirlemek amacıyla kurulmuştur. ÖÇKK Özel çevre koruma bölgelerini tanımlamış ve bu bölgelerde çevre koruma önlemlerini uygulamakla görevlendirilmiştir. Bu görev ve yetkiler, 1983 yılında kabul edilen 2982 sayılı Çevre Kanunundan aktarılmıştır. 1991 yılında ise çevre ile ilgili konuları koordine etmek ve denetlemek amacıyla Çevre Bakanlığı kurulmuştur. Bu bakanlık, çevre koruma politikalarını geliştirmek ve uygulamakla görevlendirilmiştir. 1990 yılında kabul edilen Kıyı

Kanunu, kıyı ve sahili bir “alan” olarak tanımlayarak, sahil bölgelerinde planlama prosedürünü ve yer alabilecek fonksiyonları belirlemiştir. Bu yasa, kıyı bölgelerinin planlanması ve korunması konusunda önemli bir yasa olarak kabul edilmektedir. Tüm bu yasal ve kurumsal düzenlemeler, Türkiye’de çevre bilincinin ve politikalarının geliştirilmesine ve uygulanmasına yönelik atılan önemli adımlar olmuştur.

1990’ların sonlarına doğru, konut sorunu, şehirleşme ve altyapı eksiklikleriyle ilgili daha fazla farkındalık yaratmıştır. Bu sorunlar, toplumun konut ihtiyaçlarının ve kentleşme dinamiklerinin daha iyi anlaşılmasını gerektirmiştir.

Kalkınma ve Konut Hamlesi - Kentsel Dönüşüm Seferberliği 2000-2023 Dönemi

1999 Depreminin etkisiyle girilen 2000’li yıllarda şehirlerimiz ve şehirciliğimizi etkileyen diğer bazı faktörler şu şekilde sıralanabilir: *Küreselleşme*: 2000’lerde hız kazanan küreselleşme olgusu, Türkiye ekonomisi ve şehirleşme üzerinde önemli etkiler yaratmış olup, daha fazla dış ticaret, yabancı yatırımlar ve uluslararası ilişkilerdeki gelişmeler bu dönemin önemli özelliklerinden biri olmuştur. *Toplu Konut Hareketliliği*: Ekonomik standartların yükselmesi ve konut beklentilerinin artması toplu konut talebini artırmış ve büyük ölçekli konut projelerinin geliştirilmesine yol açmıştır. *Planlama Yetkilerinin Dağılması*: Planlama yetkileri merkezi Hükümet düzeyinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığında diğer bakanlıklara ve yerel yönetimlere dağılmıştır. *Kentsel Dönüşüm*: Şehirlerdeki dönüşüm projeleri, özellikle riskli gecekondular bölgelerinde başlatılmış ve bu projeler, kentsel dönüşümün önemli bir parçasını temsil etmiştir. *Daha Aktif Sivil Toplum*: 2000’lerde sivil toplum kuruluşları daha etkili hale gelmiş ve şehir planlaması ve çevresel meselelerde daha fazla söz sahibi olmuşlardır. *Yerel Yönetim Reform Tartışmaları*: Yerel yönetimlerin yapısı ve yetkileri üzerine reform tartışmaları 1990larda başlamış ancak bu dönemde de gündemde yer bulmuş ve yerel yönetimlerin daha etkili ve sorumlu hale getirilmesi hedeflenmiştir. *Kentsel Rant*: Şehirlerin gelişmesiyle ve şehirlerdeki arsa arzının azlığı dolayısıyla kentsel rantlar artmış, şehir ekonomileri etkilenmiş ve konut fiyatları da artmıştır. *Özelleştirme*: 2000’lerde özelleştirme uygulamaları hız kazanmış ve kamu teşebbüsle-

rinin özel sektöre devri konusunda önemli adımlar atılmıştır. İnşaat Sektörünün Ekonomiye tetikleyici Rolü: İnşaat sektörü, ekonomik büyümeyi destekleyen önemli bir sektör haline gelmiş, büyük ölçekli ulaşım altyapısı projeleri ve hızlı tren ağı gibi büyük yatırımlar bu dönemin öne çıkan yatırımlarından olmuştur.

Tüm bu altyapı ışığında, 2002 yılında, Hükümet bir Acil Eylem Planı ilan etmiştir: Gecekondu sorununun çözümü ve düşük gelirli ve yoksul kesimlerin kira öder gibi taksitlerle kendi ev sahibi olmalarının sağlanması ana hedefleriyle ilan edilen Acil Eylem Planında bu amaçla TOKİ ve belediyelere görevler verilmiştir. Bunun üzerine 2003 yılından itibaren TOKİ, büyük çaplı konut üretimi faaliyetlerine başlamıştır. Ayrıca, Emlak Bankası (gayrimenkul geliştirme ile ilgili görevler), Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü, Konut Müsteşarlığı, Başbakanlık altında kurulan Proje Uygulama Birimi (1992 Erzincan depreminden sonra kurulmuştur) ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın Mesken Dairesi gibi birimlerin tüm görevleri ve yetkileri TOKİ'ye devredilmiştir. Böylece TOKİ, Türkiye'deki konut sektöründe tek sorumlu kamu kuruluşu haline gelmiştir.



İstanbul Halkalı toplu konut uygulaması

Aynı zamanda 2000 yılından itibaren çok sayıda yapılan yasal düzenleme de kurumsal düzenlemelere eşlik etmiştir. 2001 yılında çıkarılan 4708 sayılı Yapı Denetim Kanunu bunların en önemlilerinden biridir. Özellikle 1999 depreminden sonra ihtiyaç duyulan bu düzenleme ile inşaat projelerinin denetlenmesi ve kalitesinin sağlanması amaçlanmıştır. Yine 2001 yılında çıkarılan 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu ile kamu ihalelerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi, kamu kaynaklarının etkili ve adil bir şekilde kullanılması hedeflenmiştir. Bu kanun da 1999 depreminin etkileri ışığında hazırlanmıştır. 2005 yılında çıkarılan 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Varlıkların Korunması ve Kullanılması Hakkında Kanun tarihi ve kültürel varlıkların korunması ve dönüşümünü düzenlemeyi hedeflemiş ve kentsel dönüşüm yaklaşımıyla hazırlanmıştır. 2005 tarihli 5393 sayılı Belediye Kanunu ile belediyelerin mali ve teknik yetkilerini arttırmak hedeflenmiş, yerel yönetimleri daha güçlü ve kurumsallaşmış hale getirmek amaçlanmıştır. 2005 yılında çıkarılan 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu ile tarım alanlarının korunması ve etkili bir şekilde kullanılması amaçlanmıştır. 2003-2011 yılları arasında Toplu Konut Kanununda Yapılan Değişiklikler ile de TOKİ tarafından kentsel dönüşüm projelerinin uygulanmasının, afet konutları yapılabilmesinin, köylerde yapılacak tarımköy konutlarının ve kamu binalarının yapılabilmesinin önü açılmıştır. Ayrıca TOKİ'ye de plan hazırlama ve onaylama yetkisi ile Hazine arazilerinin kullanılabilmesi yetkileri de verilmiştir.

Ayrıca İmar Kanununda da ihtiyaçlara binaen 2003-2013 yılları arasında çok sayıda değişiklik yapılmış, bunlardan biri ile Özelleştirme İdaresine de plan yapma yetkileri verilmiştir. 2003 yılında Çevre Düzeni Planlarını yapma yetkisi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'ndan o dönemki Çevre ve Orman Bakanlığı'na devredilmiştir. Bu değişiklikler, şehir planlaması ve çevre düzenlemesi ile ilgili yetki ve sorumlulukların farklı kurumlara aktarılmasını temsil etmiş ve daha fazla otoritenin şehir planlaması süreçlerine dahil olduğu daha karmaşık bir planlama ortamının oluşmasına da yol açmıştır.

2011 yılına gelindiğinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı kapatılarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kurulmuştur. Fiziksel planlama ve yapılaşma konusundaki düzenlemeleri ve standartları geliştirmek, kalkınma politikalarına uygun ulusal ve bölgesel nitelikli mekânsal gelişme stratejilerini hazırlamak ve çevreye ilişkin düzenlemeler, işlemler ve denetimler

de Bakanlığın görevleri altında sayılarak bu defa planlama konusundaki yetkilerin büyük kısmı Bakanlık bünyesinde toplanmıştır. Maksat, çevre ve şehirleşme alanlarındaki politikaların daha koordineli bir şekilde yürütülmesinin sağlanmasıdır. Şehir planlama yetkileri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde merkezileştirilmiş ve planlama süreçlerinin daha merkezi bir yaklaşımla yönetilmesini sağlamıştır ancak diğer kurumlar ve belediyelerle çatışmalara da yol açmıştır.

Bakanlığın kuruluş aşamasındaki en önemli faaliyet alanlarından biri de kentsel dönüşümlerin sağlanması olarak belirlenmiştir. Nitekim 2011 yılında yaşanan Van Depremi sonrasında kentsel dönüşümün önemi bir kez daha hatırlanmış Afet riskli bölgelerdeki binaların yeniden inşa edilmesi ve güvenli konutlara dönüşüm, bu dönemin önemli gündem maddelerinden biri olmuştur. Bu itibarla, 2012 yılında kabul edilen 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Kanunu önemli bir dönüm noktası olmuştur. Kanun diğer dönüşüm ve afet kanunları ile karşılaştırıldığında yenilikler getiren ve yaptırım gücü yüksek bir kanun olarak hazırlanmıştır. Kanunun temelinde can güvenliği olması nedeniyle riskli olduğu bilimsel verilere göre belirlenecek yapılar her ne olursa olsun mutlaka yıkılacaktır, Kanunun özünde anlaşma usulü bulunmaktadır ve anlaşma yolu ile riskli yapısını yıktıranlara kredi, konut ve işyeri tahsisi, konut sertifikası gibi destekler verilecektir. Uygulamanın temelde vatandaşlarca yürütülmesi amaçlanmış, devletin yardım ve destekler dışında mümkün olduğunca az müdahalesi temel alınmıştır. Uygulamanın etkin yürütülebilmesi için kanunun uygulanmasında özellikle yerel yönetimler etkin bir şekilde yetkilendirilmiştir,

Bu kapsamda çıkarılan ve ülkemiz kentleşme ve kentsel dönüşüm tarihi açısından bakıldığında “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” ile afet riskli alanların dönüşümü, mevcut yapı stoğunun iyileştirilmesi, yenileme alanlarında yapılan kentsel tasarımlarla altyapı ile ulaşım sistemlerinin ve sosyal donatıların geliştirilmesi, yeni yapıların yalıtımı tam, enerji tasarrufu sağlayan, yenilenebilir enerjileri kullanan ve çevre dostu yapılar olmasının sağlanması, yerel malzemelelerin kullanımının yaygınlaştırılması sonucu üretim sektörünün hareketlendirilerek, yeni iş olanaklarının oluşturulması ve afete duyarlı yerleşmeler elde edilmesi hedeflenmiştir. Kanunun uygulanması ile çok sayıda konutun bireysel ve parsel bazında dönüşümü gerçekleşmiştir.

Bu dönemin bir diğer özelliği ise mega projeler olarak adlandırılan Dünya ölçeğinde projelerin başlatılmasıdır. Örneğin, İstanbul'da yeni şehirlerin tasarlanması, Yavuz Sultan Selim köprüsü, Kanal İstanbul, İstanbul Finans Merkezi, İstanbul Havaalanı, Osmangazi köprüsü, Çanakkale köprüsü, boğaz geçiş tünelleri ve hızlı trenler büyük altyapı projeleri başlatılmış ve gerçekleştirilmiştir.

Sonuç

Ülkemizin önemli bölümünün başta deprem riski olmak üzere sel, heyelan, çığ ve benzeri doğal afetlerle karşı karşıya olduğu bilinen bir gerçektir. Mevcut yapı stokumuz ise muhtemel afetler karşısında hasar görebilen can ve mal kaybına sebep olma riski altındadır. Son yıllarda, özellikle 2000'li yıllarda başlayan toplu konut hamlesi ve 2012 yılında çıkarılan Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile hızlanan kentsel dönüşüm uygulamalarıyla milyonlarca konut yeniden yapılmış ve dönüştürülmüştür. 1999 depremlerinden bugüne kadar yapı stoğumuzda iyileşmeler sağlanmış, son 20 yılda TOKİ eliyle sağlam depreme dayanıklı konutlar ülke genelinde yapılmış ve son 10 yılda da kentsel dönüşümler kapsamında mevzuat düzenlemeleri yapılarak ve tüm yerleşimlerimizde riskli yapıların bertarafı anlamında büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Örneğin, kentsel dönüşümler kapsamında adımlar atılmış olan Gaziantep'te son deprem yıkımının nispeten az gerçekleşmesinde bu dönüşümlerin etkileri vardır. Buna rağmen şehirlerimizin genel durumu ve yapı stoğumuz halen istendiği ölçüde değildir.

Tarihsel süreçte incelendiğinde de doğal afet ve deprem riskleri ve konut sorunları yasal ve kurumsal yapımızı şekillendiren/etkileyen en önemli unsurlardan olmuştur. Bu çalışmada ortaya koymaya çalıştığımız gibi ülkemizde tarihsel süreçte, ilk modern yasal düzenlemelerimizin ve kurumsal düzenlemelerimizin yapıldığı tarihten bugüne kadar, yaşanan sorunlar karşısında Devlet kurumları ve Hükümetler gerekli tedbirleri almaya çalışmış, gerekli yasal düzenlemeleri yaparak yeni kurallar ve yeni kurumlar oluşturulmuştur. Son olarak 6 Şubat 2023 tarihinde ve sonrasında yaşanan büyük depremlerden sonra da yeni yasal düzenlemeler gündeme gelmiş, hatta Ekim 2023'te Kentsel Dönüşüm Başkanlığı adı altında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na bağlı yeni bir kurumsal

yapı oluşturulmuştur. Yeni bir yasa hazırlığı da yapılmaktadır. Tüm bu iyi niyetli ve isabetli yasal ve kurumsal düzenlemelerin eksik bıraktığı bir alan olduğu iddia edilmemelidir. Ancak, tarihsel perspektif ışığında bakıldığında ve yaşanan tecrübeler ışığında şehir planlama ve şehircilik yaklaşımlarında ve özellikle de uygulama ve denetim noktasında yeni bir anlayışın benimsenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Her depremin hemen ardından yapılan incelemelerde yıkılan binaların deprem riski göz önüne alınmadan inşa edilen denetimsiz, kalitesiz ve mühendislik hizmeti almayan yapılar olduğu ortaya çıkmıştır. Ülkemizde, uzun yıllardır yürürlükte olan imar ve afete ilişkin mevzuattaki çeşitli hükümlere rağmen, yeterli denetimlerin sağlanamadığı açık bir gerçektir. Görülen aksaklıkların ortadan kaldırılması, güçlü ve kurumsal bir yapı denetim sisteminin oluşturulması için ruhsat işlemlerini kolaylaştıran fakat uygulamada denetimi çok daha ciddi hale getiren teknik müşavirlik sistemleri gibi yenilikçi sistemlere ihtiyaç duyulmaktadır.

Can kayıplarımızın ve oturduğumuz binaların yıkımlarının en büyük sebebi olarak, mühendislik biliminin ve imar mevzuatımızın gereklerinden uzaklaşmak olduğu görülmektedir. Bunların bertarafı için ülke ve bölge ölçeğinde planlamalar yapmaktan başlayarak, depreme dirençli şehirler oluşturmak, imar ve yapı mevzuatlarımızda gerekli görülecek düzenlemeleri yapmak, yapı teknolojilerimizi gözden geçirmek ve denetim mekanizmalarımızı sıkılaştırmak elzemdir.

Kriz yönetiminden risk yönetimine geçilmelidir. Deprem bölgesindeki potansiyel tehlikeler, olası zararlar ve mümkün olan sonuçlar en kötü senaryolara göre belirlenmelidir. Depremin etkilerini azaltmak için tedbirler alınmalıdır. Depreme dayanıklı binalar inşa etmek bir zaruret olmalıdır. Ayrıca binalarımız yapılırken veya şehir planları yapılırken mutlak surette jeolojik jeofizik etütler yapılmalı ve bunlara uyulmalıdır.

Her yerel yönetimde belediye ve valiliklerce risk değerlendirmesi yapılmalıdır. Bölgesel ölçekte afete müdahale ve şehir gelişme planları yapılmalıdır. Örneğin olası İstanbul depremi için çalışmalar yapılırken Tekirdağ, Kocaeli, Sakarya, Bursa, Yalova Çanakkale de düşünülmeli, ulaşım, ekonomi, sağlık, ticaret, tarım, sanayi gibi tüm sektörleri içeren acil eylem planlaması yapılmalıdır. Doğal afetlerle mücadele tüm kamu kurumlarımızın ve yerel yönetimlerimizin en öncelikli gündemi olmalıdır.

AFAD ve Kızılay gibi kurumlarımız bölgesel ölçekte lojistik merkezler kurmuştur. Bununla birlikte, ulaşım ve erişim problemleri de düşünülecek fay hatlarında bulunan şehirlerin tamamında güvenli alanlarda depo ve lojistik merkezler oluşturulmalıdır. Depremden kaçanların toplanacağı güvenli açık alanlar tasarlanmalıdır.

Olası afet risklerine karşı, şehirlerimizin etrafında bulunan Hazine arazileri şimdiden planlanmalı, yeterli sosyal donatı alanları ve ulaşım ve alt yapı arsası imkânları ile geleceğin şehirlerinin altyapısı oluşturulmalıdır.

Şehir planları yapılırken afet risklerine göre planlama yapılmalı, her semtte mahalle ölçeklerinde geniş açık yeşil alanlar oluşturulmalı, ulaşım planları buna göre revize edilmeli, şehir merkezlerine kolay ulaşım sağlanmalı, meydanlar ve parklar oluşturulmalıdır. Bunlar için gerekirse kamulaştırmalar da yapılmalıdır.

Her belediyede büyüklüklerine göre yeterli sayıda teknik eleman (şehir plancısı, mimar, inşaat mühendisi, jeoloji mühendisi, biyolog ve çevre mühendisi) istihdamına önem verilmelidir. Belediyelerimize teknik eğitimler verilmeli ve teknik eleman açıkları varsa giderilmelidir. Coğrafi bilgi sistemlerinden ve akıllı şehir uygulamalarından bütün belediyelerimiz yararlanmalıdır ve bu teknolojileri kullanmalıdır. Bilginin mekânsallaştırılması deprem öncesi, esnası ve sonrası için gerçekleştirilecek eylemlerin ve önceliklerin belirlenmesi önemli olacaktır.

Bugün gelinen noktada, imar mevzuatımızdaki karmaşıklık giderilmeli, sadeleştirilmeli ve basitleştirilmeli, e-Devlet sistemin getirdiği otomasyon imkânlarından faydalanarak bürokratik işlemler kolaylaştırılmalıdır. İmar mevzuatındaki karışıklık ve bürokratik işlemlerin fazlalığı, bireyleri ruhsatsız kaçak yapılara yönlendirmektedir. Planlama ve ruhsat süreçlerinin basitleştirilmesi ve hızlandırılmasını ancak gerek yerel gerekse merkezi düzeyde denetimlerin sıklaştırılmasını sağlayan yeni bir imar rejimi gerekmektedir. İşini yasal mevzuata uygun şekilde yapmak isteyen vatandaşlarımız ile kanun ve yönetmelikleri delmeye çalışan, kaçak yapı yapmaya çalışanlar farklı tutulmalıdır.

Yapı denetim sisteminin eksikleri giderilmelidir. Özellikle kamu yapılarında Teknik müşavirlik sistemleri güçlendirilmelidir. Hastane, okul, fabrika gibi kamu yapılarında deprem izolatörleri muhakkak bulunmalıdır ve bunlar olmadan yapıya izin verilmemelidir.

Diğer binalarımızın da deprem etkileri karşısında az katlı, hafif malzemelerden oluşan ve sürtünme direnci az olacak şekilde yapılması önemlidir. Betonarme yerine çelik ve ahşap gibi yapı malzemelerinin kullanımı da değerlendirilmelidir. Dünya ülkelerinin depreme yönelik geliştirdikleri teknolojilerden ve deneyimlerden faydalanılmalıdır.

Kentsel dönüşümler afet öncelikli olarak riskli alanlarda hız kesmeden devam etmelidir. Kaynaklarımız buna yönlendirilmez. Kamu kaynaklarımız kentsel dönüşümlere yönlendirilirken, en acil ve öncelikli yerlerden başlayarak kullanılması gerekir. Örneğin fay hattı üzerindeki etkilenme ihtimali en fazla olan şehirlerimizden ve ilçelerimizden başlanmalıdır. Aynı şekilde, İstanbul'da da her ilçe aynı risk seviyesinde değildir. Avcılar, Bakırköy, Büyükçekmece, Maltepe, Kartal gibi zemin faktörü sebebiyle depremin yıkıcı etkilerinden en fazla etkilenecek ilçelere öncelik verilmelidir.

Düzenli ve planlı yapılaşma kaynak israfının engellenmesinin önemli bir yoludur. Nitekim, kentsel dönüşümleri zamanında yapmazsak afetler anında yaklaşık 7-8 kat daha fazla maliyetle karşı karşıya kalınmaktadır.

Kentsel dönüşüm kaçınılmazdır, aynı zamanda uzun soluklu ve zor bir süreçtir. Bugünden yarıya, tüm konut stoğumuzu iyileştirmek elbette ki mümkün olmayabilir. Ancak kesintisiz ve istikrarlı bir çalışmayla bu süreci tamamına erdirmek gerekmektedir. Geline bu noktada, şehirlerimizi çevreye uyumlu bir biçimde, modern hale getirmek, insanımızın daha mutlu huzurlu güvenli yaşamasını temin etmek merkezi idare ile birlikte esasen tüm belediyelerimiz için en önde gelen yükümlülük olmalıdır. Yaşamı korumak kadar yaşam kalitesini ve refahını arttırmak hedeflenmelidir.

Birleşmiş Milletler'e göre şehirler refah ve zenginlik kaynağıdır. Temel ihtiyaçların rahat karşılanabildiği ve sosyal hizmetlerin en kolay erişilebilir olduğu yerler yine şehirlerdir. Şehirlerde hem bireysel hem de toplumsal refah daha hızlı artırılabilir. Ancak bu noktada önemli olan bir husus şehirlerin sunduğu refahın toplumun tüm kesimlerine hakkaniyetli bir şekilde paylaştırılabilmesini sağlayacak tedbirlerin alınmasıdır. Bunun yolu da özellikle alt gelir gurubu kesimlerin hayat kalitesini artıracak altyapı hizmetleri, konut sunumu, kentsel dönüşüm ve çevre kalitesinin yükseltilmesi gibi tedbirleri almaktan geçmektedir. Nitekim

bugün şehirlerin vatandaşlarına sunduğu refahın ölçüsü olarak altyapı hizmetleri, çevre kalitesi, konut sunumu, rekreasyon imkanları, ulaşım imkanları gibi kriterler dikkate alınarak şehir endeksleri oluşturulmaktadır. Dünya'nın gelişmiş ülkelerinin şehirleri; ulaşım, altyapı, konut ve çevre problemlerini halletmiş, artık insanların refahını artırma yollarını arayan, doğal kaynakların sürdürülebilirliğini sağlayan, fosil yakıtların kullanımının sınırlandığı, rekreasyon alanlarının, dinlenme, ibadet, spor vs. alanlarını artırarak insanların moral ve fiziki güçlerinin en üst düzeye çıkmasına imkan veren şehirler olarak öne çıkmaktadırlar. Cumhuriyetimizin 100. yılında şüphesiz kentleşme alanında önemli mesafeler kat edilmiş, başta deprem olmak üzere yaşanan afet tecrübeleri kültürel unsurlarla birlikte kentleşme politikalarında belirleyici olmuştur. Türkiye olarak önümüzdeki temel hedeflerden birisi de 12. Kalkınma Planında da vurgulandığı gibi "afete dirençli yaşam alanları, medeniyet temelli akıllı, sürdürülebilir şehirler" inşa etmektir.

Kaynakça

Anonim, (2001). *Tanzimat ve Meşrutiyet'in Birikimi - Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce Cilt 1*, İletişim Yayınları.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı arşivi

Bilsel, F. C. (2015). "Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması", *Antik Çağdan 21. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, cilt 8, www.istanbultarihi.ist

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı arşivi

Güvenç, M. ve Işık, O. (1998). *Emlak Bankası: 1926-1998*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları
İller Bankası arşivi

Keleş, R. (1993). *Kentleşme Politikası*, Ankara.

Tankut, G. (1993). *Bir Başkent'in İmarı*, Anahtar Kitaplar Yayınevi.

Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2010). *Konut Sorununu Konut Sunum Biçimleriyle Düşünmek*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2011). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Uluengin, M. B. ve Turan, Ö. (2005). "İmparatorluğun İhtişam Arayışından Cumhuriyet'in Radikal Modernleşme Projesine: Türkiye'de Kentsel Planlamanın İlk Yüz Yılı", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, www.academia.edu.

www.afad.gov.tr

www.csb.gov.tr

www.ilo.org

www.mevzuat.gov.tr

www.toki.gov.tr

CUMHURİYETİN 100 YILLIK ŞEHİRCİLİK DENEYİMİ: TARİHSEL TEMATİK ÇÖZÜMLEME

Prof. Dr. Koray ÖZCAN

Giriş: Bakış Açısı ve Devralınan Şehircilik Mirası

Cumhuriyetin 100 yıllık şehircilik deneyiminin, sosyal ve siyasal tarih odaklı sınıflamalarının ötesinde, mekânsal boyutta planlanma deneyimlerine odaklanan “temalara” dayanan bir bakış açısı ile ele alınmasının, yerinde ve öz bir yaklaşım olacağı düşünülmektedir. Şüphesiz, şehircilik deneyimlerinin tarihsel, sosyo-mekânsal, ekonomik ve siyasal-hukuksal boyutlar ile birlikte bütüncül ve çok yönlü bir deneyim alanıdır. Bu açıdan; araştırma “kentsel planlama uğraşları” ile “düşünsel bağlamı” esas alan “temalar” bağlamında ele alınmıştır.

Ancak, tarihsel çözümlenmelerden önce Cumhuriyetin devraldığı planlama/şehircilik mirasının açıklanması yerinde olacaktır. Bu noktada şu tespit önemlidir: Osmanlı dönemi planlama deneyimlerinin gerek mekânsal içerik, gerekse kurumsal içerik açısından “koşulsuz biçimde batıya öykünen” bir içerikte olduğu hatırlatılmalıdır.¹ Nitekim Osmanlı dönemi planlama ve şehircilik mirası sorgulanırsa, özellikle Tanzimat reformları ile başlayan süreçte batı kentlerine öykünmelerin izlerini

1 Özcan, K. (2006). “Tanzimat’ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken plânlama deneyimleri (1839–1908)”. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*. 7, 149–180.

tespit edebilmek olanaklıdır. Bu izleri, ilk belediye teşkilatının Altıncı Daire olarak Fransa/Paris Belediyesi'nden esinlenerek adlandırılmasında, İtalyan mühendis Storari² veya Fransız mühendis Bouvard'a³ hazırlattırılan, mevzi planlama ve kentsel tasarım projelerinde, Anadolu kentlerinde ferman ile zorunlu kılınan saat kulesi inşa faaliyetlerinde⁴ gözlemlemek olanaklıdır.

Benzer biçimde, Sultan II. Abdülhamit tarafından desteklenen Hamidiye Köprüsü veya Boğaz Tüp Geçiş (*Cisr-i Enbübi*) gibi imaj odaklı kentsel altyapı projelerini⁵ ise “asri şehirleşme” bağlamında “Batıya yönelim vizyonu” olarak değerlendirmek mümkündür. Nitekim “...İstanbul'u asri bir şehir yapabilmek için yıkıp yeniden yapmak gerekir...” söylemi⁶, Batıya öykünmenin düşünsel boyutunu ortaya koyması bakımından önemlidir. Şüphesiz bu söylemin arka planında -bir yönüyle- Osmanlı kentlerinin teknik altyapı yetersizliklerine çözüm arayışlarının olduğu düşünülmelidir. Bu söylemlerin⁷, özellikle büyük yangınlar vesilesi ile İstanbul, İzmir, Edirne kentlerindeki imar çalışmaları ile deprem sonrası Ahmet Vefik Paşa denetimindeki Bursa imar çalışmalarında somutlaştırıldığını söylemek olanaklıdır⁸. Ancak, bu gelişmelerin “şehircilik mirası” bağlamındaki yansımalarının, “Batıya öykünen” mevzuat düzenlemelerini esas alan mevzi planlama uğraşları ile biçimlendirilen “kentsel mekânlar” ile gelenek-görenekler ve İslâm hukukunun biçimlendirdiği “Türk kültür kimliğine” referans veren “geleneksel mekânlar” biçiminde gerçekleştiği ifade edilmelidir. Bu ikili düzeni, “Batıya öykünen kentler yaratma” çabasının ötesinde günümüz kavramları ile ifade etmek gerekirse; Türk kentlerinde “mekânsal ayırışma” olgusunun erken bir ifadesi olarak değerlendirmek olanaklıdır.

2 Çelik, Z. (1990). “The Italian contribution to the remaking of İstanbul”. *Environmental Design*, 9–10, 128–133.

3 Çelik, Z. (1984). “Bouvard's boulevards: Beaux-Arts planning in İstanbul”. *The Journal of the Society of Architectural Historians*, 43(4), 1984, 341–355.

4 Güntan, Ç. (2007). *II. Abdülhamit döneminde imparatorluk imajının kamu yapıları aracılığı ile Osmanlı kentine yansıtılması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

5 Coşkun, Ş.Ö. (1998). *Tanzimat'tan İkinci Meşrutiyet'e İstanbul'da uygulanmayan projeler*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

6 Topuzlu, C. (1937). *Yarımkı İstanbul*. İstanbul: Kenan Basımevi.

7 Yerolimos A. (1993). “A contribution to the topography of 19th century Adrianople”. *Environmental Design*, 1–2, 130–137.

8 Saint-Laurent, B. (1996). “Bir tiyatro amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. yüzyılın son çeyreğinde Bursa'nın yeniden biçimlenmesi”. *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, P. Dumont ve F. Georgeon (Der.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 79–98

Tarihsel Tematik Çözümleme: Kendine Özgü Şehircilik Deneyimi

Burada “*Cumhuriyetin 100 yıllık şehircilik deneyimi*” ile anlatılmak istenen; Cumhuriyet reformlarının kentler üzerindeki etkilerinin, öncelikle “Devletin bakış açısı” esas “kentsel planlama uğraşları” ile “düşünsel bağlam” birlikteliğine dayanan “temalar” kapsamında ele alınarak, tarihsel süreçte değişen–dönüşen “öncelikler” ve “gereklilikler” eşliğinde değerlendirilmesidir.

Dolayısıyla, şehircilik deneyimlerine ilişkin mekânsal ve işlevsel öncelikler ve gereklilikler bakımından Cumhuriyet bakış açısının tespiti önemlidir. Bu konuda, Mustafa Kemal Atatürk’ün: “...*Türk ülkesi içinde köylere varıncaya kadar küçük büyük bütün şehirlerimizin, birer genlik ve bayındırlık görevi olması önde tuttuğumuz amaçlarımızdandır. Türk’e ev ve bark olan her yer sağlığın, temizliğin, güzelliğin, modern kültürün örneği olacaktır...*” söylemi⁹; Cumhuriyet rejiminin şehircilik konusunda “çağdaş kentler” düzeyine erişilmesine yönelik “kendine/Türk’e özgü milli şehircilik çabasına” işaret sayılmalıdır. Nitekim Cumhuriyetin “kente dair” ilk yasal düzenlemelerinin, Belediye Kanunu ve Umumi Hıfzıssıhha Kanunu olması, Atatürk’ün söyleminin somutlaştırılması olarak değerlendirilmelidir. Bu çerçevede, Cumhuriyetin şehircilik konusundaki “temel önceliğinin”, Osmanlı’dan devralınan kentsel mirasın, “*milli kültür ve değerleri*” gözetken “*çağdaşlaşma hareketi*” kapsamında ele alınarak, “*gelişmiş ülkeler düzeyinde sağlıklı ve yaşanabilir kılınması*” olduğu söylenebilir.

İşgalden Kurtarılan Kentlerin İmarı: İzmir’in “Yeniden İmar” ve “İhyası”

Cumhuriyetin işgalden kurtarılan kentlerin imarına bakış açısı sorgulandırsa, “*Yunan istilasından kurtarılan sancakların imar planlarını ve haritalarını yapmak üzere 8 fen heyeti kurularak, 260 kent için imar planı hazırlıkları yapılması*”,¹⁰ devamında, “*Şehir ve kasabaların tanzimi ve ileri imar planlarınınun tatbiki masraflarına karşılık olmak üzere umumi muvazeneden ayrılacak yardım hakkında kanun teklifi sunulması*”,¹¹ gerek teknik destek, gerekse finansman

9 Bu konuşma, 1 Kasım 1935 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi 5. Dönem 1. Toplanma Yılı açılış konuşmasında yapılmıştır.

10 BCA, BKDB, 6–36–5 (12.11.1922).

11 BCA, BMGM, 22–126–1 (02.02.1940).

olanakları bağlamında işgalden kurtarılan kentlerin imarına verilen önceliğe işaret sayılmalıdır.

Dolayısıyla, Cumhuriyetin ilk şehircilik deneyimlerinin “kentsel planlama uğraşları” bağlamında öncelikli ilgisinin, özellikle Batı Anadolu’da Yunanlılar tarafından yakılan kentlerin “yeniden imarı” olduğu anlaşılmaktadır. Bu kentler, Mustafa Kemal Atatürk’ün yurt gezilerinde yaptığı konuşmalardan takip edilebilir. Nitekim *Alaşehir, Salihli, Kasaba, Akhisar, Manisa* ve İzmir ziyaretlerindeki beyanlar,¹² yanan kentlerin süratle “yeniden imarı” ve “ihyası” konusundaki farkındalığın ifadesi olarak görülebilir.

Bu farkındalığın ilk önceliğinin ise liman kenti işlevindeki İzmir olduğu ifade edilmelidir. Bu öncelik bağlamında Cumhuriyetin ilk imar planı olarak İzmir’in müstakbel şehir planı,¹³ yabancı şehircilik uzmanları Rene-Raymond Danger tarafından hazırlanmıştır. İmar Planı, “Güzel İzmir” vizyonu ve “Bahçe Kent” yaklaşımını ele alan düşünsel bağlamı açısından Cumhuriyetin ilk senaryo temelli planlama deneyimi olarak kabul edilebilir. Devamla, -yaklaşık on yıllık süreçte- büyük kesimi yakılan kentin, öncelikle fen ve sağlık koşulları bağlamında teknik altyapısı ve ulaşım hizmetleri iyileştirilirken, yanan bölgeler milletlerarası sergi/panayır alanı işlevinde Kültürpark olarak canlandırılmıştır. Şüphesiz, İzmir’deki şehircilik deneyiminin başarıya ulaşmasında, Belediye Reisi Behçet Uz’un istikrarlı belediye yönetiminin yanısıra Mustafa Kemal Atatürk’ün İzmir’in imarına verdiği önem ile İsmet İnönü’nün özel ilgisi not edilmelidir.¹⁴

Başkent’in İmarı: Kentsel İmgeler ve Temsil Mekânları

Başkent Ankara’nın imarı, şüphesiz, Cumhuriyetin ilk kapsamlı ve öncelikli şehircilik deneyimidir. Bu noktada, Ankara’nın “modern bir şehir” olabilmesi için imar planının yapılması, konut üretimi, teknik altyapı hizmetleri ve ulaşım-iletişim sistemlerinin kurulması konularının ifade edil-

12 Atatürk (2006). *Atatürk’ün söylev ve demeçleri (1919–1938)*. I–III, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 75–95.

13 Bilsel, F.C. (1996). “Ideology and urbanism during the early Republican period: two master plans for İzmir and scenarios of modernization”. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 16(1–2), 13–30.

14 Serçe, E. (1996). *İzmir’de belediyeciliğin tarihsel gelişimi (Tanzimattan 1945 yılına kadar)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bilimleri Enstitüsü, 146–150.

mesi¹⁵, Atatürk'ün "sağlık, temizlik, güzellik" kavramları ilişkilendirdiği "modern kültüre" vurgu olarak görülmelidir.

Başkent'in uluslararası yarışma ile elde edilen "müstakbel şehir planı", Alman şehircilik uzmanı Hermann Jansen tarafından hazırlanmıştır. Plan kapsamında Ulus olarak adlandırılan "eski şehir" ile "Yenişehir" olarak adlandırılan Kızılay olmak üzere "ikili bir düzen" kurgulanmıştır. Bu kurgu içinde bir taraftan "Zafer Anıtı" ve "Güven Anıtı", diğer taraftan, "Gençlik Parkı" ve "Güven Park" ile "toplumsal değişim" bağlamında Cumhuriyet ideolojik inşa sürecinin yeni temsil mekânları olarak kaydedilmelidir. Şüphesiz, benzer mekânsal temsiliyetlerin, İstanbul'da "İki Numaralı Park" ve "Cumhuriyet Anıtı", İzmir'de ise yangın yeri üzerinde planlanan "Kültürpark" ve "Atlı Atatürk Anıtı", **Konya'da** "Atatürk Anıtı" ve "Fuar Alanı" olmak üzere diğer kentler için de geçerli olduğu hatırlatılmalıdır.

Ancak, başkent'in imarında esas dikkat çeken şu konunun da kaydedilmesi önemlidir: Mustafa Kemal Atatürk'ün "*kendine yeten çağdaş bir toplum olabilmek*" ülküsüne vurgu yapan "Atatürk Orman Çiftliği Projesi"¹⁶ ile "Numune Cumhuriyet Köyü Projesi"¹⁷ "kırsal kalkınma" odaklı öncül çabalar olarak görülmelidir. Özellikle, başkent Ankara çevresinde Atatürk Orman Çiftliği odaklı tarımsal üretim faaliyetleri ile ilişkili olarak kurulan *Sincan* ve *Etimesgut* köyleri ise ideal Cumhuriyet köyleri arasında sayılabilir¹⁸. Bu çabalar, günümüz şehircilik gündemi "kentsel tarım" ve "gıda güvenliği" kavramları ile ilişkilendirilirse, gerek "tarımsal modernizasyon ve üretim verimliliği", gerekse "güvenli ve yeterli gıda üretimi" bağlamında Cumhuriyet'in şehircilik öngörülerinin isabetli olduğu vurgulanmalıdır.

Başkent'in ikinci imar planı ise "uluslararası yarışma" yoluyla elde edilen "kent bütünü" nazım imar planıdır. Nihat Yücel ve Raşit Uybadin tarafından hazırlanarak, 1957 yılında onaylanan nazım imar planı, metropolitenleşme sürecinde özellikle "merkezi iş alanı kurgusu" ile "batı gelişme

15 BCA, BMGM, 122-866-6 (26.12.1923).

16 Sert, S.Ç. (2017). *Türk planlama deneyimi bağlamında bir miras değeri olarak Atatürk Orman Çiftliği 1937-2017*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 78-85.

17 Afetinan (1978). *Cumhuriyetin 50. yılında köylerimiz*. Ankara: TTK Yayınları.

18 Örmecioglu, H.T. (2019), "Cumhuriyetin ilk yıllarında köycülük tartışmaları ve numune köyler", *Belleten*, 83(297), 729-752.

koridoru” önerileri bakımından önemlidir.¹⁹ Bu öneriler, 1990 nazım imar planında geliştirilerek, Sincan ve Eryaman gibi alt kentlerin gelişmesini sağlamıştır.²⁰ Sonrasında, 2007 yılında onaylanan 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı ise “batı gelişme koridorunun hizmet koridoru olarak geliştirilmesi” ve “çeper konut bölgelerinde kentsel alt merkezler oluşturulması” kararları ile metropolitenleşme sürecini yönlendiren güncel plan olarak kaydedilmelidir.

İmparatorluk Başkenti İstanbul’un İmarı: Yeni Kimlik Kurgusu

Cumhuriyet rejiminin şehircilik çalışmalarında öncelikli ilgi alanının Ankara olması ile İstanbul’un ikinci planda kaldığını söylemek olanaklıdır. Nitekim Cumhuriyet başkentinin imarı için özel kanun düzenlenerek, Ankara Şehremaneti adıyla yeniden örgütlenen Ankara Belediyesi’ne İmparatorluğun başkenti İstanbul’un Belediye Başkanı Ali Haydar Beyin atanması,²¹ Cumhuriyet rejiminin kurumsal ve mekânsal önceliklerine işaret sayılabilir. Şüphesiz, başkentim imarına verilen öncelik, bir yönüyle, Cumhuriyetin kentsel modernite/modern şehircilik anlayışının, diğer kentler için örnek model olması çabasına dayandırılabilir.

Ancak, İstanbul sözkonusu konusu olduğunda temel konu; tarihsel kimliğinin korunması esas olmakla birlikte, İmparatorluk başkentinin “yeni ideolojik düzenin” gereklerine uygun olarak Cumhuriyet kentine dönüştürülmesi projesi olarak görülebilir. Bu noktada, İstanbul’un imarı için görevlendirilen Fransız şehircilik uzmanı Henry Prost’un “İstanbul planına” ilişkin şu söylemleri²² dikkat çekicidir.

“...İstanbul’da yeni bir şehir kurmak mevzubahis olamaz...”, devamla, “...Bu şehir fevkalâde bir faaliyete sahne olmaktadır. Tüccarı ve sanayi hamleyi yeni bina inşaatını sekteye uğratmadan büyük mikyasta seyrüsefer meselesini temin etmek nasıl mübrem bir ihtiyaç ise, iftihara değer eski eserlerin hâkim olduğu mukayese edilmeyen güzel manzarayı da korumak o derece zaruridir...”

Bu ifadeler, İstanbul’un imar felsefesinin, -açıkça- İmparatorluk başkenti-

19 Cengizkan, A. (2006). “1957 Yücel-Uybadın imar planı ve Ankara şehir mimarisi”. (Der. T. Şenyapılı), *Cumhuriyet’in Ankara’sı*. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, 24–60.

20 Günay, B. (2006). “Ankara çekirdek alanının oluşumu ve 1990 nazım planı hakkında bir değerlendirme”. (Der. T. Şenyapılı), *Cumhuriyet’in Ankara’sı*. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, 60–119.

21 Çapa, M. (2020). “Devlet merkezinin inşa sürecinde Ankara Şehreminliği ve şehreminleri (1924–1930)”. *Atatürk Yolu Dergisi*, 67, 75–115.

22 Prost, H. (1948). “İstanbul”, *Arkitekt*, 5–6 (197–198), 169–171.

nin “yeni ideolojik düzenin” gereklerine uygun olarak tarihsel kimliğinin korunmakla birlikte, Cumhuriyet kentine dönüştürülmesi projesi olarak görüldüğüne işaret sayılmalıdır.

1936–1950 sürecinde İstanbul yönlendiren Prost Planı, “...İstanbul’un asrileşmesi, belki en nazik bir cerrahi ameliye ile mukayese edilebilir...” ifadesi²³ esas olmak üzere İstanbul’un tarihsel topografyasının korunarak, modernizasyonunu esas alan bir yaklaşım benimsemiştir. Tarihi yarımada için sunulan “Arkeolojik Park” önerisi, kat yüksekliklerinin siluet bağlamında sınırlandırılması, yapılaşmada arkeolojik mirasın denetim aracı olarak vurgulanması, koruma odaklı planlama yaklaşımının somutlaşmış önerileri²⁴ olarak görülmektedir. Diğer taraftan, “nazım planın temel prensipleri” olarak İstanbul’un iki yakasını birleştirecek “köprü veya tünel bağlantıları” ile tarihi yarımada ve Beyoğlu’nu birleştiren köprü destekli ulaşım önerileri, imar planının öncelikli hedeflerinden bir diğerinin ulaşım sistemi olduğuna işaret etmektedir.

Sonrası süreçte, İstanbul’un şehircilik deneyimlerinde özellikle “metropolitenleşme süreci” bağlamında Büyük İstanbul Nazım İmar Planı Bürosu çalışmaları önemlidir. Büyük İstanbul Nazım İmar Planı Bürosu tarafından hazırlanan “metropoliten alan” bütününe yönelik 1971 ve 1980 tarihli nazım imar planları,²⁵ İstanbul’un batı ve doğu gelişme koridorlarına hizmet sunacak “ikincil merkez” önerileri, yanısıra, İzmit ve Bursa olmak üzere “art bölge sanayi-hizmet sektörü” bağlantılarını desteklemesi bağlamında “metropolitenleşme sürecine geçiş” açısından önemli deneyimler olarak kaydedilmelidir.

1980–1990 döneminde şehircilik deneyimleri bağlamında “planlama uğraşısının”, yasal düzenlemeler ve Büyükşehir statü tanımlamaları ile “planlama yetkisi” açısından yeni bir boyut kazandığını söylemek olanaklıdır. Özellikle üst kademe planlama süreçlerinde “büyükşehir belediyelerinin” yetkin kılındığı bu dönemde, “metropoliten kent bütününe” yönelik nazım imar planları hazırlanmakla, 1999 yılında idari yargı kararı ile İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planının iptali, İstanbul için plansız geçecek 25 yıllık sürecin başlamasına neden olmuştur. Bu süreçte; İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde Metropoliten

23 Prost, H. (1948). “İstanbul”, *Arkitekti*, 5–6 (197–198), 169–171.

24 Angel, A. (1987). “Henry Prost ve İstanbul’un ilk nazım planı”, *Mimarlık*, 25(222), 34–39.

25 Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S. (1972). “Cumhuriyetten bu yana İstanbul planlaması”. *Mimarlık*, 7(105), 67–108. Anonim (1972). “Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu 1971–1972 çalışmaları”. *Mimarlık*, 7(105), 110–118.

Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nin kurulması, planlama süreçlerine önemli katkı sağlamıştır. Nitekim 2006 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, bu kurumsal mekanizmasının çalışmalarına dayanmaktadır. Ancak, güncel popülist gelişmeler –özellikle Kanal İstanbul Projesi, İstanbul Havalimanı, Üçüncü Boğaz Geçişi ve çevre yolu bağlantıları– üst kademe planlama sürecinin bütünlüğü–sürekliliği ve vizyon kararları bağlamında tartışmalı kılmakla, üst kademe planların revizyon ve/veya değişiklikler ile sürekli değişime zorlamaktadır.

Sanayileşme ve Sanayi Planları:

İşçi / Fabrika Yerleşkeleri ve Liman Kentleri

Cumhuriyetin milli sanayileşme çabaları kapsamında önce İzmir İktisat Kongresi, sonrasında “Devletçilik İlkesi” esas olmak üzere Ulusal Sanayi Planları hazırlanarak, “sanayi kollarının” tespiti, “yatırımcı kamu kurumları oluşturulması” ve “yer seçimi kararlarının” belirlenmesi bakımından önemlidir. Nitekim sanayi planları kapsamında Sümerbank ve Etibank kurulması, dokumacılık ve madencilik konusunda uzmanlaşmış sanayi kentlerinin kurulması–geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Özellikle Sümerbank Fabrikaları yer seçimi kararları ile özellikle Anadolu’da *Aydın, Nazilli, Denizli, Kayseri, Konya Ereğli, Malatya*’da kurulan fabrika yerleşkeleri,²⁶ barınma, çalışma ve sosyal–kültürel donanımların kendi içinde çözümlendiği ilk “işçi/fabrika yerleşkeleri” olarak değerlendirilebilir.

Bu örneklerle, Cumhuriyetin “milli kalkınma hedefleri” kapsamında özel sektör ve kamu–özel sektör ortaklığında *Uşak* (1926), *Alpullu* (1926), *Eskişehir* (1933), *Turhal* (1934) şeker fabrikalarının kurulması eklenebilir:²⁷ Bu fabrika yerleşkelerinin; kırsal kalkınmaya katkısının ötesinde kendine yeterli “sanayi yerleşkeleri” olarak bünyesinde barındırdığı sosyal–kültürel donanımlar ile yakın çevresi için “kentsel cazibe merkezi” işlevi üstlendiği kaydedilmelidir.²⁸

Sanayi planları kapsamında demir–çelik sanayisi için *Karabük*,²⁹ silah sa-

26 Anonim (1944). “Sümer Bank amele evleri ve mahalleleri”. *Arkitekt*, 1–2(145–146), 9–13.

27 Avcı, S. (1991). *Türkiye’de şeker sanayii*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

28 Bu konuda örnek bir araştırma olarak şu çalışmaya bakılabilir: Durukan Kopuz, A. ve Tetik, T. (2016). “Alpullu Şeker Fabrikası ve işçi konutları”. *METU JFA*, 35(2), 29–54.

29 BCA, BMGM, 81–535–7 (11.11.1941).

nayı için *Kırıkkale*,³⁰ maden sanayisi için *Kozlu*'nun³¹ “sanayi kentleri” olarak ele alınarak, işçi kolonileri–yerleşkeleri planlandığına ilişkin kayıtlar, Cumhuriyetin sanayileşme–kentleşme ilişkisi bağlamında planlı gelişmeye verdiği önceliğe yorulmalıdır. Sanayileşme–kentleşme etkileşimi bağlamında farklı bir gelişme olarak gemi inşa sanayisi yer seçimi kapsamında *Gölcük* yerleşmesinin, Değirmenönü yerleşmesine nakledilmesi örnek verilebilir³². Bu örnek, Cumhuriyetin ilk sanayi “kentsel desantrizasyon/yer değiştirme” odaklı şehircilik deneyimi olarak kabul edilebilir. Daha geniş kapsamlı başka örnek ise; İzmir/Aliağa’da petrokimya tesislerinde çalışacak işçiler için planlanan 30.000 nüfuslu Petkim yerleşkesidir. Bu yerleşke; mahalle esaslı ünite yaklaşımı bağlamında ele alınmakla birlikte; eşdeğerlik ilkesi, sosyal donatı dengesi/hiyerarşisi ve yaya–taşıt ayrımını esas alan planlama esaslarına dayanması bakımından önemlidir.³³

Diğer taraftan, Ege’de İzmir, Akdeniz’de *Mersin*, Karadeniz’de ise *Trabzon* kentlerinin imar planlarının hazırlanmasına öncelik verilmesi, Cumhuriyetin özellikle liman kentlerinin canlandırılması yoluyla sanayi ve ticaretin geliştirilmesine yönelik çabaları olarak değerlendirilebilir. Özellikle Mersin ile birlikte Adana, Tarsus, Adana ve Gaziantep kentlerinin imar planlarının yapılması, “liman ve art bölge ilişkileri” bağlamında “sanayileşme–kentleşme süreci” açısından dikkat çekicidir. Dolayısıyla, liman kentlerinin geliştirilmesi çabası, Cumhuriyetin birinci ve ikinci sanayi planları ile ilişki görülmelidir.³⁴

Afetler ve Müdahaleler:

“Yer Değiştirme” ve “Yeniden İmar” Uğraşları

Cumhuriyetin karşılaştığı ilk büyük doğal afet 1939 tarihli Erzincan Depremi olmakla birlikte; deprem, sel/taşkın, heyelan gibi doğal afetlerin, “yer değiştirme” ve “yeniden imar” biçiminde olmak üzere “planlama

30 BCA, BMGM, 58–394–11 (30.12.1940).

31 Arkan, S. (1935). “Zonguldak MKİ Amele Evleri Mahallesi umumi planı”, *Arkitekt*, 5(9), 253–258. Arkan, S. (1936). “Kömür–işçi kuramı: Zonguldak–Kozlu”, *Arkitekt*, 6(1), 9–10.

32 BCA, BBTDB, 166–6–11 (25.02.1944).

33 Tezcan, Y., Sipahioğlu, B. ve Tuncel, S. (1979). “Petkim 30.000 kişilik işçi kenti konut sitesi”, *Arkitekt*, 48(373), 23–25.

34 Afetinan (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı* (1933). Ankara: TTK Yayınları. Afetinan (1989). *Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı* (1936). Ankara: TTK Yayınları.

uğraşlarına” konu edildiği bilinmektedir. Ancak, öncül bir deneyim olması bakımından *Erzincan* örneği incelenebilir. Kentin deprem sonrasında öncelikle “muvakkat şehirde”, sonrasında “jeolojik etüt raporları” esas alınarak, güvenli görülen başka bir yerde yeniden kurulması, devamla, afet riskli bölgelerin “iskân yasaklı alan” ilan edilmesi, Cumhuriyetin “afet sonrası yeniden yapılanma” pratikleri bağlamında afet odaklı erken şehircilik deneyimi olarak kabul edilebilir.

Şüphesiz, özellikle deprem/kitle hareketleri kaynaklı afet risklerine sıklıkla maruz kalan coğrafya bakımından örnekleri çoğaltmak mümkündür. Bu açıdan, *Bingöl, Erbaa, Gediz, Elbistan* “kentlerinin yer değiştirmesi” ve “yeniden imarı” “afet sonrası yeniden yapılanma” çabalarına örnek verilebilir.³⁵ Bu örnekler, Cumhuriyetin “afet risklerinin öngörülmesi” ve “güvenli yerleşime” verdiği öncelikleri göstermesi bakımından önemlidir. Daha dar kapsamlı bir örnek olarak; 1976 depremi sonrasında *Denizli*’de “güvenli kentsel gelişmenin yönlendirilmesi” amacıyla planlanan Afetevleri Mahallesi örnek verilebilir.³⁶ Farklı afet kaynaklı örnekler olarak; kütle hareketleri/heyelan sebebiyle yer değiştirilerek, yeniden iskân edilen *Gördes* ve *Arguvan* verilebilir.³⁷

Şehircilik Deneyimlerine Yabancı Uzman Katkısı:

Düşünsel Bağlam ve Bakış Açısı

Cumhuriyetin şehircilik deneyimlerinin “düşünsel altyapısı” açısından ise gerek şehircilik çalışmaları kapsamında imar planlarının hazırlanmasında katkı sunmak üzere Şehircilik Fen Heyeti/İller Bankası ve belediyelerde, gerekse eğitim-öğretim amaçlı akademik-bilimsel katkı sunmak üzere üniversitelerde alanında uzman yabancı plancı-mimarların istihdam edildiği görülmektedir³⁸. Bu çabalar, şehircilik çalışmalarında teknik destek alınmasının ötesinde akademik-bilimsel bilgi birikiminden ya-

35 Anonim (1972). “Yeni Bingöl”. *Arkitekt*, 41(348), 166–168. Sayar, Z. (1971). “Yeni Gediz kasabası”. *Arkitekt*, 40 (343), 120–124. Tuncel, M. (2001). “Anadolu’da doğal afetler sonucu yer değiştiren kentler”. *Tarih Boyunca Anadolu’da Doğal Afetler ve Deprem Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 291–308.

36 Anonim (1976). “Denizli Afet Evleri mevzi imar planı”. *İller Bankası Dergisi*, 10(10), 349.

37 Girgin, M. (2011). “Kütle hareketleri nedeniyle yeri değiştirilen yerleşmelere bir örnek: Gördes (Manisa)”. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1(1), 155–173. Akbulut, G. (2011). “Türkiye’de yer değiştiren yerleşmelere bir örnek: Arguvan ilçe merkezi (Malatya)”. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 24, 471–492.

38 BCA, BKDB, 26–60–9 (09.11.1927). BCA, BKDB, 108–32–2 (15.02.1945). BCA, BKDB, 88–91–4 (19.09.1939). BCA, BKDB, 88–97–18 (07.10.1939).

rarlanılarak, “milli beşeri sermayenin” geliştirilmesine–yetiştirilmesine verilen öneme işaret sayılmalıdır. Bu süreçte, –özellikle Alman kökenli uzmanlar– Ernst Reuter, Ernst Egli, Martin Wagner, Gustave Öelsner gibi yabancı uzmanların Üniversitelerde istihdam edilmesi, “şehirçilik eğitiminin gelişmesi” ve “planlama kültürü oluşmasına” önemli katkı sunduğu ifade edilmelidir.

Yabancı uzmanların etkilerinin, gerek bakanlık ve belediyeler, gerekse imar plan yarışmalarında Türk kent plancıların etkinlik kazanması³⁹ –özellikle *Ankara, İzmir ve Konya imar planı yarışmaları*– görülmektedir. Diğer taraftan şehirçilik alanında uzmanlaşmış bilim insanlarının – *Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş, Fehmi Yavuz gibi*– yetiştirilmesi ile Cumhuriyetin “kentbilim eğitiminin akademik–bilimsel altyapısına” katkı sağladığı ifade edilmelidir. Bu katkıları, özellikle Fehmi Yavuz öncülüğünde önce Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi’nde İskân ve Şehirçilik Enstitüsü kurulması⁴⁰, sonrasında, Ortadoğu Teknik Üniversitesi bünyesinde şehir ve bölge planlama bölümünün kurulması, “ulusal şehirçilik yazınının oluşmasının” yanısıra “kentbilim eğitiminin köklenmesi” ile ilişkilendirmek mümkündür.

Yerel Rehberlikler:

Belediyecilik Hizmetlerinin Kurumsallaşması

“Yerel rehberlikler” ifadesi ile Osmanlıdan devralınan belediyecilik mekanizmasının yasal–yönetmeliksel ve kurumsal arka planının, Cumhuriyet rejiminin gereklerine göre yenilenmesi–uyarlanması sonrasında; “çağdaş belediyecilik” ve “şehirçilik” deneyimleri bağlamında kentlerin yeniden imarına katkı sunan yerel yöneticiler anlatılmak istenmektedir. Bu yöneticiler arasında başkent Ankara’da Şehremini Ali Haydar ile İzmir’de Behçet Uz özellikle Cumhuriyetin erken kuruluş sürecinde önemli “yerel rehberler” olarak kaydedilmelidir.

Başkent Ankara’ya Şehremini olarak atanan Ali Haydar; “eski şehirde belediyecilik, yeni şehir imar” söylemi ile “eski şehrin yaşanabilir kılın-

39 Aru, K.A. (1981). “Türkiye’de imar planı yarışmaları tarihi”. Türkiye 2. Şehirçilik Kongresi, Ankara: TMMOB Yayınları, 1–9. Kırıl, Ö.H. (2010). “Şehir planlama yarışmaları ve genç şehir plancıları (1928–1973)”, *Planlama*, 50 (3–4), 125–158.

40 Keleş, R. ve Geray, C. (1983). “Prof. Dr. Fehmi Yavuz ve Türk kentbilimi”. *Prof. Dr. Fehmi Yavuz’a Armağan*, Ankara: AÜ SBF Yayınları, 3–28.

masından, yeni şehrin altyapısının oluşturulmasına”, “imar ve inşaa faaliyetlerinin örgütlenmesinden”, “finansman kaynaklarının yerinde kullanımı-yönetimine” dek uzanan planlama-uygulama süreçlerinde etkin olduğu anlaşılmaktadır.⁴¹ Özellikle ile Şüphesiz, bu süreçte Ankara Şehremaneti Kanunu’nun çıkarılmasının, şehircilik çalışmalarının planlama ve uygulama süreçlerinin gerçekleştirilmesine hareket kolaylığı sağladığı da vurgulanmalıdır.

Bir başka önemli kişilik olarak; İzmir deneyimleri ile öne çıkan Behçet Uz olarak verilebilir. İzmir Şehremini Behçet Uz, Yunan işgalinden çıkan İzmir’in özellikle “yanan bölgeler” başta olmak üzere yeniden imar edilerek, “fen, sıhhi ve çevre koşullarının iyileştirilmesine” önemli katkı sağlamıştır.⁴² Ancak, Behçet Uz’un esas katkısının, yerel panayır niteliğinde Kültürpark’ın, “İzmir Enternasyonel Fuarı” adıyla milletlerarası fuar alanına dönüştürülmesi⁴³ yoluyla İzmir’in “fuar şehri” vizyonunun inşası olarak görülmelidir.

Erken Cumhuriyet döneminden yerel rehberlerinin, sonraki dönemlerde Osman Kavuncu (1950–1957) ve *Kayseri*, Ahmet Hilmi Nalçacı (1963–1969) ve *Konya*, Osman Edip Somunoğlu (1956–1960) ve *Erzurum* örneklerinde, kentlerin imar ve iskân süreçlerine yönelik “planlama uğraşlarına” yol gösterici olduğunu söylemek mümkündür.⁴⁴ Şüphesiz, yerel rehberlerin, burada anılanlar ile sınırlı olmadığı vurgulanmalıdır. Bu açıdan, imar odaklı sosyo-mekânsal boyutun yanısıra “yerel yönetimlerde katılımcı-işbirlikçi” planlama ve belediyeçilik yaklaşımlarını esas alan yerel deneyimlerin de varolduğu hatırlatılmalıdır.⁴⁵

Barınma Pratikleri: Devletin Konutları ve Gecekondu Olgusu

Cumhuriyetin şehircilik deneyimleri, konut üretim-sunum piyasasındaki etkinlikler bağlamında değerlendirilirse, gerek kamu eliyle, gerekse

41 Sanoğlu, M. (2000). “Ankara Şehremini ve Valisi Ali Haydar Bey ve faaliyetleri”. *Kebikeç*, 9, 125–130.

42 Uz, B. (2007). *Atatürk’ün İzmir’i: bir kentin yeniden doğuşu*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.

43 Polat, E. (2006). *Uluslararası İzmir Fuarı’nın kuruluşu ve ilk sergiler*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

44 Akdeniz, R. (2023). *Türk siyasal hayatında Osman Kavuncu*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Çopur, N. (2019). *Konya’da belediyeçilik anlayışının gelişiminde öncü bir kişi olarak Ahmet Hilmi Nalçacı*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Konya Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Kayserili, Ş. (2022). *Dr. Osman Edip Somunoğlu’nun Erzurum belediye başkanlığı dönemi (1956–1960)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

45 Sezgin, S. ve Canbulut, T. (2021). *Toplumcu belediyeçilik. 1970’lerden günümüze bir yerel yönetim deneyimi*. İstanbul: İletişim Yayınları.

konut kooperatifleri aracılığıyla toplu konut üretiminin destelendiğini söylemek olanaklıdır. Bu konuda erken örnekler, özellikle başkent Ankara'nın imarında öne çıkan *Saraçoğlu* ve *Akköprü* gibi memur ve işçi mahalleleri ile *Bahçelievler* ve *Güvenevler* gibi konut kooperatifleri olarak sayılabilir.⁴⁶

Ancak, gerek tarımsal mekanizasyon ile kırsal istihdamın azalması, gerekse sanayileşme koşut kentleşme sürecinin; *Ankara*, *İstanbul* ve *İzmir* odak olmak üzere büyük kentlerde nüfus yığılmasına neden olduğu görülmektedir. Bu artışın, kentler üzerindeki mekânsal etkilerinin plansız-denetimsiz inşaat talepleri ile “gecekondu” olarak tanımlanan “yasadışı konut üretimini” tetiklediği anlaşılmaktadır. Nitekim başkent 1927 tarihli imar planına göre gelecek elli yıl için 300.000 olarak öngörülen nüfus hedefine yirmi iki yılda erişildiğine,⁴⁷ devamla, 1960 yılında kent nüfusunun yaklaşık %60 kesiminin gecekonduarda yaşadığına, konutların ise yaklaşık %65 kesiminin gecekonduların oluşturduğuna ilişkin tespitler,⁴⁸ başkent maruz kaldığı kitlesel nüfus hareketlerinin boyutlarına işaret etmektedir. Şüphesiz benzer durum, *İstanbul* ve *İzmir* için de geçerli olmalıdır. Bu süreç, kent çeperlerinde önce gecekondu bölgelerinin oluşturulması, devamında, hisseli bölüntü alanlarına dönüştürülmesi, sonrasında ise imar affı esas ıslah imar planlarına konu edilerek, yasal nitelik kazanması biçiminde somutlaştırılabilir.⁴⁹

Büyük kentlerdeki arsa spekülasyonları eşliğinde ivmelenerek, göçle gelen nüfusun barınma gereksinimi olmaktan çıkarak, rant aracına dönüştürülen gecekondu sorununa yönelik ilk müdahalelerden birisi, *Ankara*'da *Yenimahalle* deneyimi⁵⁰ olarak söylenebilir. Bu deneyim ile eş zamanlı olması bakımından –özellikle Emlak Kredi Bankası'nın kurulmasıyla– *İstanbul*'da *Levent Mahallesi*⁵¹ ve *Ataköy Sahil Şehri*⁵² not edil-

46 Alkışer, Y. ve Yürekli, H. (2004). “Türkiye’de Devlet Konutu’nun dünü, bugünü, yarını”. İTÜ Dergisi/a, 3(1), 63–74.

47 Şenyapılı, T. (1985) *Ankara kentinde gecekondu gelişimi (1923-1960)*. Ankara: Batıkent Konut Üretim Yapı Kooperatifleri Birliği.

48 Anonim (1964). *13 büyük şehirde gecekondu: gecekondu ön araştırması*. Ankara: İmar ve İskân Bakanlığı Yayınları.

49 Işık, O. (1994). “Kentsel ittifaklar ve kent planlaması”. *Kent, Planlama, Politika, Sanat* (der. İlhan Tekeli), 2, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 375–391.

50 Tokman, Y. (1985). *Konut politikaları uygulamalarında özel bir örnek: Yenimahalle*. Ankara: Batıkent Konut Üretim Yapı Kooperatifleri Birliği Yayını.

51 Aru, K. A. ve Gordon, R. (1952). “Levend Mahallesi”. *Arkitekt*, 5(253–254), 140–153. Aru, K. A. (1956). “Levend 4. Mahallesi”. *Arkitekt*, 25(285), 141–153.

52 Mentеше, E. (1955). “Ataköy sitesi hakkında rapor”. *Arkitekt*, 25(279), 27–38. Anonim (1965). “Ataköy sahil şehri”. *Mimarlık*, 15(1), 16–17.

melidir. Tartışmasız, Cumhuriyet tarihinin planlı konut üretimi yoluyla “yeni kent kurma projesi” olması bakımından en kapsamlı şehircilik deneyimi ise Ankara’da yaklaşık 10 milyon km² alanda merkezi yönetim, yerel yönetim ve konut kooperatifleri birliği (Kent-Koop) işbirliğinde olmakla planlama, uygulama ve yönetim süreçleri kent-koop tarafından gerçekleştirilen *Batıkent Projesidir*⁵³. Sonraki süreçte; 1980 sonrasında Toplu Konut İdaresi tarafından gerçekleştirilen Ankara’da *Eryaman Projesi*, İstanbul’da *Halkalı Projesi*, İzmir’de *Mavişehir Projesi* ise “Devletin konut üretiminde etkin olduğu” büyük ve kapsamlı konut projeleri sayılmalıdır.

Sonuç ve Değerlendirme

Cumhuriyetin 100 yıllık şehircilik deneyiminin, öncelikle “Devletin bakış açısı” esas “kentsel planlama uğraşları” ile “düşünsel bağlam” birlikteliğine dayanan “temalar” kapsamında ele alınarak, değerlendirilmesi sonucunda; “Türkiye şehirleşmesinin” tarihsel süreçte gelişimini yönlendiren birtakım dinamiklerin belirlenebilmiştir.

Bu dinamiklerin başında; bir taraftan milli kültür ve değerleri öne alan, diğer taraftan, Cumhuriyet rejiminin toplumsal ve ekonomik kurgusunu birlikte inşa eden “asri şehircilik” yaklaşımıdır. Bu yaklaşımın izleri, Ankara’nın “Cumhuriyet başkenti olarak imarında”, İmparatorluk başkenti İstanbul’un “Cumhuriyet ideolojisinin gereklerine uyarlanmasında” ve liman kenti İzmir’in “Cumhuriyetin dışa dönük kenti olarak yeniden ihyasında” gözlemlenmektedir.

İkinci bir dinamik ise Milli Mücadele sonrasında koşullarında beşeri sermaye ve teknik bilgi birikimi oluşturulmasına yönelik olarak yabancı uzmanlardan destek alınmasıdır. Bu tavır, Cumhuriyetin şehircilik deneyimlerine “imar planı yapımı” yoluyla katkı sağlamasının ötesinde “şehircilik kültürünün düşünsel altyapısının oluşması”, “ulusal şehircilik yazınının gelişmesi” ve “kentbilim eğitiminin köklenmesi” bakımından değerlidir. Bir başka boyutu ise beşeri sermaye niteliğindeki artışın, yerel yönetimler düzeyinde örnek uygulamalara katkı koyan rehber belediye-cilik faaliyetlerinin gelişmesidir.

53 Sayın, E. (1984). *Union of housing cooperatives in Batıkent: new settlement project with special emphasis on Turkey*. Ankara: Kent-Koop Yayınları, 47-52.

Üçüncü bir dinamik olarak; gerek “şehirleşme sürecinin denetimi”, gerekse “artan nüfusun barınma gereksinimlerinin karşılanmasına” yönelik olarak Devlet eliyle konut üretimidir. Daha açık bir ifadeyle, Devlet’in konut üretimi, kentlerin mahalleler kurulması yoluyla yeniden imarına katkısının yanısıra, *-Karabük ve Kırıkkale örneklerinde olduğu gibi-* Cumhuriyetin erken sanayi kentlerinin kurulması ve gelişmesinde yönlendirici dinamik olmuştur.

Cumhuriyetin 100 yıllık şehircilik deneyimlerini temalar üzerinden ele alan araştırma kapsamında ortaya konan dinamikler, -şüphesiz başlangıçta- Batı’dan aktarılan veya Batı bakış açısını esas alan şehircilik pratiklerine dayanmakla birlikte, süreç içinde “kendine özgülük kazandığı”, bu yönüyle, Batı ile Doğunun arasında geçiş niteliği gösterdiği değerlendirilmektedir. Bu geçiş niteliğinin, koşulsuz bir Batı’ya yöneliş olmadığı ifade edilmelidir. Ancak, bu “kendine özgü” sürecin, Türk milli kültür değerlerini öncelikli koruyan-yaşatan ve canlandıran “milli bir şehircilik” hareketine dönüşüp-dönüşmeyeceği tartışılmalıdır.

Kaynakça

- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), Ankara
Başbakanlık Kararlar Dairesi Başkanlığı (BKDB)
6-36-5 (12.11.1922)
26-60-9 (09.11.1927)
108-32-2 (15.02.1945)
88-91-4 (19.09.1939)
88-97-18 (07.10.1939)
Başbakanlık Muamelat Genel Müdürlüğü (BMGM)
122-866-6 (26.12.1923)
22-126-1 (02.02.1940)
58-394-11 (30.12.1940)
81-535-7 (11.11.1941)
Başbakanlık Bakanlıklararası Tayin Daire Başkanlığı (BBTDB)
166-6-11 (25.02.1944)
Akbulut, G. (2011). "Türkiye'de Yer Değiştiren Yerleşmelere Bir Örnek: Arguvan İlçe Merkezi (Malatya)", *Marmara Coğrafya Dergisi*, 24, 471-492.
Akdeniz, R. (2023). *Türk Siyasal Hayatında Osman Kavuncu*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
Alkışer, Y. ve Yürekli, H. (2004). "Türkiye'de Devlet Konutu'nun dünü, bugünü, yarını". *İTÜ Dergisi/a*, 3(1), 63-74.
Angel, A. (1987). "Henry Prost ve İstanbul'un ilk nazım planı", *Mimarlık*, 25(222), 34-39.
Anonim (1944). "Sümer Bank Amele Evleri ve Mahalleleri". *Arkitekt*, 1-2(145-146), 9-13.
Anonim (1964). *13 Büyük Şehirde Gecekondu: Gecekondu Ön Araştırması*. Ankara: İmar ve İskân Bakanlığı Yayınları.
Anonim (1972). "Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu 1971-1972 çalışmaları". *Mimarlık*, 7(105), 110-118.
Anonim (1972). "Yeni Bingöl". *Arkitekt*, 41(348), 166-168.
Anonim (1976). "Denizli Afet Evleri Mevzi İmar Planı". *İller Bankası Dergisi*, 10(10), 349.
Arkan, S. (1935). "Zonguldak MKİ Amele Evleri Mahallesi Umumi Planı", *Arkitekt*, 5(9), 253-258.
Arkan, S. (1936). "Kömür-İşçi Kuramı: Zonguldak-Kozlu", *Arkitekt*, 6(1), 9-10.
Aru, K. A. ve Gordon, R. (1952). "Levend Mahallesi". *Arkitekt*, 5(253-254), 140-153.
Aru, K. A. (1956). "Levend 4. Mahallesi". *Arkitekt*, 25(285), 141-153.
Aru, K.A. (1981). "Türkiye'de İmar Planı Yarışmaları Tarihi". Türkiye 2. Şehircilik Kongresi, Ankara: TMMOB Yayınları, 1-9.
Atatürk (2006). *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1919-1938)*. I-III, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 75-95.
Avcı, S. (1991). *Türkiye'de Şeker Sanayii*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

- Bilsel, F.C. (1996). "Ideology and Urbanism During The Early Republican Period: Two Master Plans for İzmir and Scenarios Of Modernization". *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 16(1-2), 13-30.
- Cengizkan, A. (2006). "1957 Yücel-Uybadin İmar Planı ve Ankara Şehir Mimarisi". (Der. T. Şenyapılı), *Cumhuriyet'in Ankara'sı*. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, 24-60.
- Coşkun, Ş.Ö. (1998). *Tanzimat'tan İkinci Meşrutiyet'e İstanbul'da Uygulanmayan Projeler*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Çapa, M. (2020). "Devlet Merkezinin İnşa Sürecinde Ankara Şehreminliği ve Şehreminleri (1924-1930)". *Atatürk Yolu Dergisi*, 67, 75-115.
- Çelik, Z. (1984). "Bouvard's Boulevards: Beaux-Arts Planning in İstanbul". *The Journal of the Society of Architectural Historians*, 43(4), 1984, 341-355.
- Çelik, Z. (1990). "The Italian Contribution to the Remaking of İstanbul". *Environmental Design*, 9-10, 128-133.
- Çopur, N. (2019). *Konya'da Belediyecilik Anlayışının Gelişiminde Öncü Bir Kişi Olarak Ahmet Hilmi Naılçacı*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya: Konya Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Duranay, N., Gürsel, E. ve Ural, S. (1972). "Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması". *Mimarlık*, 7(105), 67-108.
- Durukan Kopuz, A. ve Tetik, T. (2016). "Alpullu Şeker Fabrikası ve İşçi Konutları". *METU JFA*, 35(2), 29-54.
- Girgin, M. (2011). "Kütle Hareketleri Nedeniyle Yeri Değiştirilen Yerleşmelere Bir Örnek: Gördes (Manisa)". *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1(1), 155-173.
- Günay, B. (2006). "Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme". (Der. T. Şenyapılı), *Cumhuriyet'in Ankara'sı*. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, 60-119.
- Güntan, Ç. (2007). *II. Abdülhamit Döneminde İmparatorluk İmajının Kamu Yapıları Aracılığı ile Osmanlı Kentine Yansıtılması*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Işık, O. (1994). "Kentsel İttifaklar ve Kent Planlaması". *Kent, Planlama, Politika, Sanat* (der. İlhan Tekeli), 2, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 375-391.
- Kayserili, Ş. (2022). *Dr. Osman Edip Somunoğlu'nun Erzurum Belediye Başkanlığı Dönemi (1956-1960)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- İnan, A. (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı (1933)*. Ankara: TTK Yayınları.
- İnan, A. (1978). *Cumhuriyetin 50. Yılında Köylerimiz*. Ankara: TTK Yayınları.
- İnan, A. (1989). *Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı (1936)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Keleş, R. ve Geray, C. (1983). "Prof. Dr. Fehmi Yavuz ve Türk Kentbilimi". *Prof. Dr. Fehmi Yavuz'a Armağan*, Ankara: AÜ SBF Yayınları, 3-28.
- Kıral, Ö.H. (2010). "Şehir Planlama Yarışmaları ve Genç Şehir Plancıları (1928-1973)". *Planlama*, 50 (3-4), 125-158.
- Menteşe, E. (1955). "Ataköy Sitesi Hakkında Rapor". *Arkitekt*, 25(279), 27-38. Anonim (1965). "Ataköy sahil şehri". *Mimarlık*, 15(1), 16-17.

- Örmecioglu, H.T. (2019). "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Köycülük Tartışmaları ve Numune Köyler", *Bellekten*, 83(297), 729-752.
- Özcan, K. (2006). "Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Plânlama Deneyimleri (1839-1908)". *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7, 149-180.
- Polat, E. (2006). *Uluslararası İzmir Fuarı'nın Kuruluşu ve İlk Sergiler*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Prost, H. (1948). "İstanbul", *Arkitekt*, 5-6 (197-198), 169-171.
- Prost, H. (1948). "İstanbul", *Arkitekt*, 5-6 (197-198), 169-171.
- Saint-Laurent, B. (1996). "Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi". *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, P. Dumont ve F. Georgeon (Der.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 79-98.
- Sarioğlu, M. (2000). "Ankara Şehremini ve Valisi Ali Haydar Bey ve Faaliyetleri". *Kebikeç*, 9, 125-130.
- Sayar, Z. (1971). "Yeni Gediz Kasabası". *Arkitekt*, 40 (343), 120-124.
- Sayın, E. (1984). *Union of housing cooperatives in Batikent: new settlement project with special emphasis on Turkey*. Ankara: Kent-Koop Yayınları, 47-52.
- Sert, S.Ç. (2017). *Türk Planlama Deneyimi Bağlamında Bir Miras Değeri Olarak Atatürk Orman Çiftliği 1937-2017*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 78-85.
- Şenyapılı, T. (1985). Ankara Kentinde Geçekondu Gelişimi (1923-1960)**. Ankara: Batikent Konut Üretim Yapı Kooperatifleri Birliği.
- Sezgin, S. ve Canbulut, T. (2021). *Toplumcu Belediyecilik. 1970'lerden Günümüze Bir Yerel Yönetim Deneyimi*. **İstanbul: İletişim Yayınları**.
- Tezcan, Y., Sipahioğlu, B. ve Tuncel, S. (1979). "Petkim 30.000 Kişilik İşçi Kenti Konut Sitesi", *Arkitekt*, 48(373), 23-25.
- Tokman, Y. (1985). *Konut Politikaları Uygulamalarında Özel Bir Örnek: Yenimahalle*. Ankara: Batikent Konut Üretim Yapı Kooperatifleri Birliği Yayını.
- Topuzlu, C. (1937). *Yarınki İstanbul*. İstanbul: Kenan Basımevi.
- Tuncel, M. (2001). "Anadolu'da Doğal Afetler Sonucu Yer Değiştiren Kentler". *Tarih Boyunca Anadolu'da Doğal Afetler ve Deprem Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 291-308.
- Uz, B. (2007). *Atatürk'ün İzmir'i: Bir Kentin Yeniden Doğuşu*. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Yerolimpos A. (1993). "A Contribution to the Topography of 19th Century Adrianople". *Environmental Design*, 1-2, 130-137.

KIRIN DEĞİŞEN DİNAMIĞI: KIRSAL ALAN ÜZERİNE YENİ EĞİLİMLER

Dr. Öğr. Üyesi Cansu KORKMAZ

Giriş

Kır ve kent tarih boyunca sosyal, ekonomik, kültürel, demografik ve mekânsal boyutları ile farklı tanımlanmıştır. Kent, yoğunlaşan nüfus, heterojen sosyo-mekânsal yapı, baskın tarım dışı ekonomik faaliyetler, iş bölümü ve uzmanlaşma kavramları ile açıklanırken¹ kırsal yasal ve idari yapılanma, düşük nüfus yoğunluğu, tarımsal ekonomi, sosyo-kültürel iş birliği ve örgütlenme, metropoliten alana uzaklık ölçütleri üzerinden tanımlanmıştır.^{2,3,4,5} Küreselleşme ve neoliberal ekonominin mekânı dönüştürdüğü günümüzde ise klasik ve kent tanımları geçerliliğini büyük oranda kaybetmiştir. Dolayısıyla kırsal alan günümüzde sadece yerellik, tarımsal ekonomi, doğal çevre ve peyzaj öğeleri, güçlü sosyal iletişim, gelişmemiş hizmet ve altyapı, düşük nüfus yoğunluğu kavramları üzerinden tanımlamak yetersiz kalacaktır. Kır ve kent tanımı ülkelerin idari, hukuki, toplumsal, ekonomik ve mekânsal yapısına ve dönemlere göre değişim göstermekle birlikte, doğru tanımın yapılması, etkin ve sürdürülebilir planlama için önemlidir.⁶

1 Carls, P., 2021, Émile Durkheim (1858—1917), <https://iep.utm.edu/durkheim/>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2021].

2 Stevens, A., 1946, The Distribution of the Rural Population of Great Britain, *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)* (11), 23-53.

3 Harper, S., 1987, The rural-urban interface in England: A framework of analysis, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 12(3), 284-302.

4 Mormont, M., 1987, Rural nature and urban natures, *Sociologia Ruralis*, 27(1), 1-20.

5 Halfacree, K., 2006, Rural space: constructing a three-fold architecture. (Ed. P. Cloke T. Marsden, & P. Mooney), *The handbook of rural studies*, 44-62, SAGE Publications Ltd.

6 Nelson, K. S., Nguyen, T. D., Brownstein, N. A., Garcia, D., Walker, H. C., Watson, J. T., ve Xin, A., 2021, Definitions, measures, and uses of rurality: A systematic review of the empirical and quantitative literature, *Journal of Rural Studies*, 82(1), 351-365.

Günümüzde kentsel ve kırsal nüfusun sosyo-ekonomik ve davranışsal kalıplarının değişimi, kentsel yayılma sorunsalı, kırdaki kentsel işlevlerin ve yatırımların yer seçimi kır-kent sınırlarının bulanıklaşması ile sonuçlanmıştır. Dolayısıyla, kentsel ve kırsal gelişim stratejileri ve politikalar değişim göstermiştir. Türkiye kırsalının sosyo-ekonomik ve mekânsal dönüşümünde belediye sınırları içerisinde köy tüzel kişiliklerini kaldıran ve kırsal yerleşimlere kentsel statü kazandıran 6360 sayılı Büyükşehir Yasası da etkili olmuştur. Kırsal yaşam modelini kentsel statü ile değiştiren bu düzenleme kırsal yerleşimleri üretim merkezinden, tüketim merkezine dönüştürürken, kırsalda tarım ve tarıma dayalı ekonomik faaliyetleri gerçekleştiremeyen kırsal nüfusun yerinden edilmesine neden olmuştur. Diğer bir değişle kırsal yerleşimler sosyo-ekonomik, demografik, idari, kültürel ve mekânsal boyutlarıyla kentleşmeye başlamıştır. Sadece Türkiye’de değil, Dünya kırsalında da benzer bir süreç gözlenmektedir. Pandemi ile gıda güvenliği tartışmaları bir kez daha gündeme gelmiş, kırsal yerleşimlerin ve tarımsal üretimin önemi bir kez daha anlaşılmıştır. Gıdada sürdürülebilirlik ve ülkelerin dışa bağımlılığının en aza indirilmesi ülkelerin ortak politikası haline gelmiştir. Bu nedenle Dünya ülkeleri kırsal yerleşimleri ve kırsal nüfusu koruyan, geliştiren, ekonomisini canlandıran stratejileri önceliklendirmişlerdir. Birçok yeni yaklaşım kırsalın sosyo-ekonomik ve mekânsal gelişiminde yerel, örtük ya da kodlanmış bilgi diye kavramsallaştırılan yere özgü özelliklerin önemini vurgulamakta, bu değerlerin turizm, imalat sektörü gibi tarım dışı ekonomiler ile entegre edilerek kırsal ekonominin canlandırılmasını önermektedir. Geliştirilen tüm bu stratejilerin ana odağında kırsalın varlığını sürdürmek olduğu unutulmadan, kırsal alanların kentleşmesinin önüne geçecek politika, uygulama araçları ve hukuki altyapının net olması gerekmektedir. Üst ölçekli planlarda leke olarak görülen ve derinlemesine araştırmalardan uzak kararlar üretilen kırsal yerleşimlerin kenti besleyen yegâne alanlar olduğunu unutmadan, ekonomik, doğal, kültürel, demografik, yerel özellikleri ön plana çıkarılarak, kırsal nüfusun kırı terk etmesinin önüne geçecek plan ve programların yürütülmesi önemlidir. Bu kapsamda araştırma, kırsalın değişen rolünü sosyo-ekonomik ve mekânsal boyutları ile ele alırken, Türkiye ve Dünya literatüründe kırsal alanlar üzerine tartışılan yeni kavramları tartışmaktadır.

Kırın Değişen Dinamiği

Kent ve kır tanımları farklı coğrafya ve dönemlerde farklılaşmakla birlikte, kent belli bir nüfus yoğunluğuna sahip, tarım dışı ekonominin baskın olduğu, uzmanlaşma ve iş bölümünün gerçekleştirildiği bir bölgeyi tarif ederken, kırsal alanlar kentsel alanların dışında, tarımsal odaklı gelişmenin hâkim olduğu, düşük nüfuslu, yaşam biçimi gelenek ve göreneklere göre biçimlenen homojen bir yaşam biçimini tanımlamaktadır. Özetle idari yapılanma ve sınır, sosyo-ekonomik ve kültürel yapı, demografik yapı, metropoliten alana mesafe kırsal alanları tanımlamada kullanılan en temel ölçütlerdir OECD⁷ kriterlerine göre ilçenin %100'ü nüfus yoğunluğu 150 kişi/ km² olan yerleşimlerden oluşuyorsa kırsal alan olarak tanımlanmıştır. 1970'li yıllarda kırsal ekonomisi tarıma bağımlı, eğitim- sağlık gibi temel hizmet seviyesi düşük, erişim düzeyi zayıf, göç veren ve kültürel yapısı ile değişime direnç gösteren homojen bir yapıyı tanımlarken⁸ küresel ekonominin kırsalı biçimlendirmesinde de etkin olduğu günümüzde kırsal yerleşimler farklı rol ve işlevler kazanmış, homojen yapısı çözülmeye başlamıştır. Kırsal ile ilgili dinamikler, süreçler ve faaliyetler değiştiğinden bu vizyon geçerliliğini büyük ölçüde yitirmiştir. Kentsel ve kırsal arasındaki sınırlar sosyo-ekonomik ve mekânsal bağlamda giderek karmaşık ve bulanık hale geldiğinden kırsal alanı tanımlamak zordur. Avrupa Komisyonu da buna paralel olarak 'kırsal alan veya kırsal dünya kavramının basit bir coğrafi sınırın ötesine geçtiğini; çok çeşitli faaliyetlerden oluşan bütün bir ekonomik ve sosyal dokuya sahip olduğunu' belirtmiştir.⁹ Avrupa Komisyonu yeni düzenlemede kırsalın nüfus, hizmet kalitesi, ekonomi, kültürel yapı gibi alanlarda düşüşle tanımlanamayacağını vurgularken, kırsal ekonomilerin çeşitlenmesi, yaşam kalitesinin arttırılması, tarımsal ekonominin rekabet gücünü arttıracak politikalar üretilmesi, doğal peyzajın korunması ve geliştirilmesini savunmaktadır.¹⁰

7 OECD, 2006, OECD annual report 2006, OECD Publishing, Paris.

8 Hugo, G., 1987., Definition of metropolitan and urban boundaries in Australia: Is it time a change?," (Ed. A.Conacher), Readings in Australian Geography, Proceedings of 21st Institute of Australian Geographers ' Conference, Perth, Institute of Australian Geographers (WA Branch) and Department of Geography, University Western Australia, pp. 1-29.

9 Suárez Roldan, C., Méndez Giraldo, G. A., & López Santana, E. (2023). Sustainable Development in Rural Territories within the Last Decade: A Review of the State of the Art. *Heliyon*, 9(7), doi:https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e17555.

10 European Commission, 2013, Rural development in the European Union- statistical and economic information report, https://op.europa.eu/s/y2jn .[Ziyaret Tarihi: 15 Eylül 2020].

Türkiye’de de kırsal yerleşimleri tanımlamada nüfus öncelikli ölçütlerden biri olmuştur. Devlet Planlama Teşkilatının 1982 yılında yayımlanan “Kent Eşiği Araştırması: Türkiye İçin Kent Tanımı” araştırmasında kır ve kent tanımını nüfus ölçütüne yaparak, 20.000 ve altı nüfuslu yerleşimleri kırsal, 20.001 ve üst yerleşimleri ise kent olarak tanımlamıştır. Bu ölçüte göre 2014 yılında Türkiye nüfusunun sadece %28’i kentlerde yaşamaktadır. 5393, 6360 ve 6447 sayılı kanunlar gereğince 2014 yılı itibariyle Türkiye’nin idari bölünüşünde gerçekleşen değişiklik ile 1927 yılında %75 oranlarında olan kırsal nüfus oranı %14’e kadar gerilemiştir.¹¹ 30 Büyükşehir Belediyesinde mücavir alan sınırının il sınırına kadar genişletilmesi ve köy tüzel kişiliklerinin kaldırılarak mahalle statüsüne geçirilmesi ile Türkiye’de kentleşme oranı suni şekilde artmıştır.

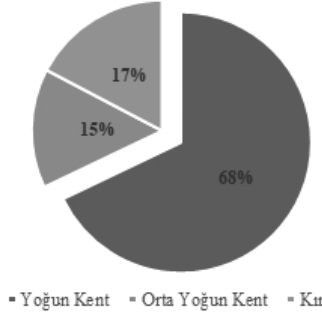
Mevcut kır-kent tanımları idari sınırları temel almakla birlikte, sosyo-ekonomik ve mekânsal düzenlemeler incelendiğinde kırsal yaşam modeli gösteren yerleşmelerin değişen statüler ile temsil dışı kalması ülke gelişim stratejilerinin oluşturulması açısından da yanlış sonuçlar doğuracaktır. Kentsel yayılma sorunsalı, nüfusun merkezden çepere hareketliliği kır-kent sınırını sosyo-ekonomik ve mekânsal boyutları ile bulanıklaştırdığı, mekânda kır-kent ikilemi yarattığı göz önünde bulundurulduğunda kır ve kentin yeniden tanımlanması elzemdir. Bu nedenle TÜİK AB standartlarına uygun şekilde kır ve kent tanımının yenilenmesinde yetkilendirilmiştir. Mekânsal Adres Kayıt Sistemi (MAKS) ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerinden yararlanarak, Avrupa İstatistik Ofisi’nin geliştirdiği “Kentleşme Derecesi” yöntemi ile yeni kır ve kent tanımı, yoğun kent, orta yoğun kent ve kır olarak üç kademede yapılmıştır. Bu yeni tanıma göre, nüfusun %50’si ve üstü kent merkezinde yaşayan yerleşim yerleri yoğun kent, yoğun kent ve kır olma koşulunu sağlamayan yerleşim yerleri orta yoğun kent, nüfusun %50’sinden fazlasını barındıran kent dışı yerleşimler ise kır olarak tanımlanmıştır (Şekil 1).¹²

11 Resmi İstatistik Portalı, 2023, Kır/Kent Tanımının Revizyonu, <https://www.resmiiistatistik.gov.tr/> [Ziyaret Tarihi: 15 Eylül 2023].

12 TÜİK, 2022, Kent-Kır Nüfus İstatistikleri, 2022, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Kent-Kir-Nufus-Istatistikleri-2022>, [Ziyaret Tarihi: 20 Eylül 2023].

Şekil 1. Kır-Kent Sınıflamasına Göre Nüfus Dağılımı (2022)

Kır-Kent Sınıflamasına Göre Nüfus Dağılımı (2022)



Küresel ekonomi, tarımsal üretim modellerinin dönüşümü, arazi ve arsa kısıtlılığı, ulaşım altyapısı ve teknolojinin gelişimine bağlı olarak tarım dışı ekonomik faaliyetlerin kırsalda yer seçimi, kentsel nüfusun yaşam beklentilerinin dönüşümü ve kentin itici özellikleri kırsal yaşamın niteliğini ve mekânsal organizasyonunu dönüştürmüş, kırsala yeni roller kazandırmıştır.¹³ Kırsal yerleşimleri tarım odaklı, hizmetlere kısıtlı erişimin sağlandığı üretim merkezi olarak tanımlayan 2000 öncesi yaklaşımların aksine yeni bölgeci yaklaşımlar kırsal yerleşimleri bölgesel gelişmenin odağı ve ekonominin katalizörü olarak görmektedir. Yeni bölgeci yaklaşım kırsala yeni roller atarken, kırsal alanda yenilikçi üretim modellerini destekleyen, kırsalın yere özgü değerlerini üretim modellerine dahil ederek, kırsalın rekabet kapasitesini arttıran ve bu sayede kırsaldaki sosyo-kültürel altyapıyı geliştiren bir yapıyı öngörmektedir.¹⁴ Kırsal kente mesafe, nüfus, ekonomi ve hizmetler gibi klasik kavramlar üzerinden tanımlayan yaklaşımların aksine, yeni bölgeci yaklaşım rekabet unsurları, teknoloji, inovasyon, yönetim, yerel ekonomi, katılım, gelişme odağı kavramları üzerinden yeniden tanımlamaktadır. Bu anlayışla, kırsal alanlar yatırımlar için teşvik edilen, tarım dışı ekonomik faaliyetlerin ve işgücüne aktif katılım sağlayan nüfusun arttığı bir yapıya evrilmiştir. Tüm bu dönüşüm kırsal alanların ekonomisini geleneksel tarım sektöründen, hizmetler ve ikincil üretim faaliyetlerine kaydırmıştır.

13 Ögdül, H., 2009, Kırsal alanların değişimi ve kırsal planlama çerçevesinde bir değerlendirme, Mimarlık, 2019/3(66), 41-49.

14 Karakayacı, Ö., 2018, Re-thinking the importance of rural areas in regional planning: Theoretical discussions in the context of new regionalism, Planning, 28(50), 42-51.

Özetle kırsal yerleşimler 2000 sonrası hızlı bir dönüşüm sürecine girmiş, kırsalın sosyo-mekânsal yapısı değişirken, klasik kırsal tanımı da yetersiz kalmıştır. Kırsal alanları nüfus, sosyo-kültürel yapı ve tarım odaklı ekonomi ile açıklayan klasik tarımların aksine, yeni paradigmlar kırsalı bölgesel gelişimin odağına koymuştur. Bu paradigmlar bölgesel örtük ve kodlanmış bilginin üretim süreci ile entegre edilerek tarımın yeniden canlanmasını hedeflemektedir. Kırsal istihdamın artırılması ve ekonominin canlanmasına bağlı olarak kırsalı bölgesel gelişme stratejilerinin odağına taşımaktadır. Kırsal alanlar sosyo-kültürel ve yerel değerleri, yenilikçi üretim modelleri, sanayi ve hizmetler sektörünü de içinde barındıran karma heterojen yapısı ile yenilikçi ve dinamik bir yapıya kavuşmuştur. Bu yenilikler ile kırsal yerleşimler bölgesel kalkınmada önemli bir aktör haline gelmiştir. Değişen ve dönüşen bu yapı karşısında, kırsalın kavramsal yapısı, kırsal kalkınma stratejileri ve uygulama pratikleri de dönüşmeye başlamıştır. Bir sonraki bölümde kırsal ve kırsalın yeniden yapılandırılması sürecinde ulusal ve uluslararası literatürde karşımıza çıkan yeni kavram ve uygulama araçları incelenmiştir.

Kır Üzerine Kavram Karmaşası

• Kırsal Mahalle/ Kırsal Yerleşik Alan Kavramları

Türkiye’de kırsal yerleşimler köy olarak kavramsallaştırılmış olup, köy yönetimi 1924 yılında yürürlüğe giren 442 sayılı Köy Kanunu uyarınca yapılmıştır. Kanuna göre köyler, ortak malları bulunan (cami, eğitim tesisi, yayla, otlak vb.), bağ, bahçe ve tarlaları ile konumlanan toplu ya da dağınık yerleşimlere sahip, nüfusu 2000 kişinin altında, köy halkının seçtiği kendine ait bir yönetim organı olan mahalli idare birimleridir.

2012 yılında 6360 sayılı kanun ile Büyükşehir Belediye sınırları içerisindeki köyler mahalleye dönüştürülerek, kültürel yapı, yaşam biçimi ve mekânsal dokusu kırsal nitelikli bu yerleşimlere kentsel düzenlemeler atfedilmiştir. Türkiye’de 2011 yılında 34.392 köy birimi bulunurken, Büyükşehir Yasasındaki değişim ile köy sayısı 18.335’e düşmüş, 2014 yılı itibariyle kentleşme oranı %93’e yükselmiştir.¹⁵ Köylerin mahalle statü-

15 TBMM, 2014, Türkiye Büyük Millet Meclisi, 24. Dönem 5. Yasama Yılı, 30. Birleşim, Genel Kurul Tutanağı, https://web.archive.org/web/20150305000118/http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/Tutanaq_B_SD.birlesim_baslangic_yazici?P4=22303&P5=H&page1=90&page2=90, [Ziyaret Tarihi: 5 Ekim 2023].

süne geçirilmesiyle mahalli idarelerin yetki alanı ve mali yapısına ilişkin düzenlemeler yapılarak, hizmetlerin sunumu tek elden ve merkeziyetçi bir yapıya kavuşmuştur. Bu merkeziyetçi yapı, kırsal araştırmaları olumsuz etkilerken, kırsal kalkınma stratejilerinin doğru kurgulanmasını da zorlaştırmaktadır.¹⁶

6360 sayılı yasanın getirdiği sosyo-ekonomik ve idari sorunlar yeni bir yasal düzenlemenin zeminini oluşturmuştur. 7254 sayılı kanun ile mahalleler kırsal ve kentsel mahalle olarak yeniden düzenlenmiş, kırsal yaşam devam eden mahallelere sağlanan muafiyetler ile sorunların önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Kanun ile, mahalle statüsündeki yerleşimlerin kırsal mahalle ya da kırsal yerleşik alan olarak yeniden tanımlanması için sosyo-ekonomik, demografik ve mekânsal düzeyde bazı koşullar tanımlanmıştır. Bir mahallenin kırsal mahalle kapsamına alımındaki temel kriterler, kırsal yerleşimin devamlılığı, kent merkezine uzaklık, kamusal hizmetlere erişim kısıtlılığı, kırsal yapılaşma niteliğinin devamlılığı, nüfusunun sosyo-ekonomik bakımdan kırsal nitelik taşıması, temel geçim kaynağının tarım ve tarıma bağlı ekonomik faaliyetlerden oluşması ve arazi kullanım durumunun önemli kısmının tarım, orman, yayla, mera gibi alanlardan oluşmasıdır. Kırsal yerleşik alan ise bu kırsal mahalle koşulunu sağlamayan en az 10.000 m² alanda bir ya da birden fazla mahalle sınırlarını içine alan bir alanda tanımlanmaktadır. Bu şartları sağlayan ve 1984 yılı sonrası köy ya da belde statüsünden mahalleye dönüştürülen yerleşimler, ilçe belediye meclis kararının Büyükşehir belediye meclisinin onaylanmasının ardından kırsal mahalle ya da kırsal yerleşik alan kapsamına alınmaktadır.¹⁷ Kendine ait yönetim organı ve mali kaynağı olan köy tüzel kişiliğinin mahalleye dönüştürülmesi ile kaybettiği hak ve yetkilerin kırsal mahalle ya da kırsal yerleşik alan statüsü ile kazanılmadığı açıkça görülmektedir. Köylerin mahalleye dönüştürülmesi ile kamusal hizmetlerin sunum maliyetinin artması, nüfusun temsiliyet düzeyinin azalması ve tarımsal ekonominin sekteye uğraması gibi sorunlar varlığını sürdürmektedir.¹⁸

16 Kalkınma Bakanlığı. (2018). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023): Kırsal Kalkınma Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.

17 Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021, Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliğine İlişkin Açıklamalar, <https://yereyonetimler.csb.gov.tr/kirsal-mahalle-ve-kirsal-yerlesik-alan-yonetmeliğine-iliskin-aciklamalar-haber-260479>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2020].

18 Kılıç, Ö; İpek, S., 2021, Kırsal Mahalle: Büyükşehirlerde Tekrar Köye Dönüş mü?, International Journal of Social Sciences, Troyacademy 7 (1), 1-16, 2022 DOI: <https://doi.org/10.31454/troyacademy.901752>.

• Kır-Kent Kavramı (Rurban)

İlk kez Galpin¹⁹ tarafından kavramsallaştırılan kır-kent kentsel yayılmaya bağlı olarak sosyo-ekonomik ve mekânsal bağlamda dönüşüm sürecine giren kırsal alanları tanımlamada kullanılmıştır. Okafor²⁰ kentsel sınırlardaki arazi dönüşümünü incelediği araştırmasında kentsel yayılmaya bağlı olarak kır-kent alanlarında birincil tarım arazilerinin tahrip olduğu, arazinin işlevsiz kullanıldığını ve karmaşık bir idari yapı oluşturduğunu vurgulamaktadır. Öyle ki bu yerleşimler kentsel yaşam modeli, ekonomik faaliyetler ve mekânsal örgütlenme açısından kente benzeyen bölgeler haline gelmiştir.²¹ Kentin çepere yayılma sürecinin hız kazanması, kamusal ve özel yatırımların kırsalda yer seçmesi, ulaşım ve teknoloji altyapısının gelişimi, nüfusun davranış kalıplarının dönüşümü kır-kentlerin oluşumunu hızlandırmıştır. Kır-kent için nüfus ve alan bağlamında genel bir tanım yapmak mümkün değildir. Ülkelerin kır ve kent tanımına göre kır-kent bir büyük köy, kasaba, banliyö ya da kıyı yerleşimi olabilirken, içerisinde kentsel ve kırsal kullanımlar barındıran hibrit bölgelerdir. Nüfus artışına bağlı olarak morfolojik dönüşüme uğrayan bu bölgeler kırsal özelliklerini kaybederek kentsel nitelikler kazanmıştır.²²

• Çeper Kuşak Kavramı

İlk kez 1936 yılında H. Louis tarafından kavramsallaştırılan çeper kuşak kavramı 1960'larda M.R.G Conzen tarafından geliştirilmiştir. Kentin çeperinde konut ve ticari işlevlerin dışında kalan rekreasyon alanı, açık alanlardan oluşan bu bölge büyük parsellerden oluşmakta, kır ve kent arasında tampon oluşturmaktadır.²³ Çeper kuşakların kent çeperinde yer seçme nedenleri arasında kent merkezinin yoğunluğundan kaçış, geniş ve ucuz arsa imkânı, doğal ve coğrafi özellikler yer almaktadır. Kentlerin hızla büyümesi ve kent makroform sınırlarının genişlemesi ile çeper kuşak bölgeleri kent dokusunun içinde kalabilirken, çeper kuşak niteliği-

19 Galpin, C. J., 1915, The social anatomy of an agricultural community, Madison, Wis.: Agricultural Experiment Station of the University of Wisconsin.

20 Okafor, F. C. (1986). Land use dynamics and planning problems in a rurban fringe environment: The case of Onitsha, Nigeria. *Land Use Policy*, 3(3), 221-229. doi:[https://doi.org/10.1016/0264-8377\(86\)90064-5](https://doi.org/10.1016/0264-8377(86)90064-5).

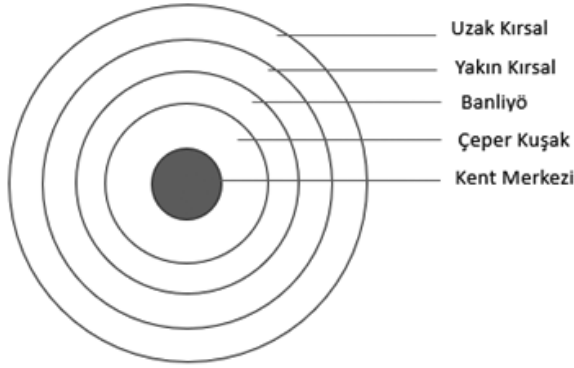
21 Parsons, T., 2014, Essays in sociological theory. Place of publication not identified: Free Press.

22 Kolhe, N. P., ve Dhote, K. K., 2016, Rurban centres: The new dimension of urbanism, *Procedia Technology*, 24, 1699-1705, doi:<https://doi.org/10.1016/j.protcy.2016.05.198>.

23 Conzen, M. P. (2009). How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison. *Urban Morphology* 13(1), 29-51.

ni koruduğu da görülebilmektedir. Kentsel yayılmaya bağlı olarak kent içinde kalan çeper kuşaklar kentsel sürdürülebilirlik için önemli arazi kullanımlarını oluştururken, kent makroformunun dışında kalan çeper kuşaklar ekolojik koridor oluşturarak kırsal yerleşimler üzerindeki kentleşme baskısını azaltmasında önemli rol oynamaktadır.²⁴

Şekil 2. Kentten Uzak Kırsala Kadar Kırsal Alanların Sınıflandırılması²⁵



• Karşı Kentleşme ve Kırsal Soylulaştırma Kavramı

Kırsal mahalle, kır-kent ve çeper kuşak kavramları bir mekânı tanımlarken, karşı-kentleşme kavramı nüfus hareketliliği sürecini tanımlamaktadır. Dünya nüfus hareketliliğinde kente göç ve kentleşme halen baskın eğilim olsa da 1970'li yıllarda Berry²⁶ tarafından vurgulandığı gibi metropoliten alandan kırsal yerleşimlere doğru tersine bir göç de mevcuttur. Karşı- kentleşme olarak kavramsallaştırılan bu süreç pandemi, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimi, kentsel itici faktörler, nüfusun taleplerinin değişimi kent çeperine, banliyölere ve kırsal yerleşimlere nüfus hareketliliğini hızlandırmaktadır. Kentleşmenin antitezi olarak ortaya çıkan karşı-kentleşme kırsal yerleşimlerin giderek nüfus kaybettiği dönemlerin sona erdiğini ortaya koymaktadır. Lewis²⁷ karşı kentleşme kavramını sos-

24 Hazar, D.; Özkan, S. P. (2020). Çeper Kuşakların Kamusal ve Ekolojik Değeri: İzmir Askeri Alanlar Örneği, Kent Akademisi, 13 (1), 10-21.

25 Foroogh, S., Hazelton, J., Mekhilef, S., & Borhanazad, H. (2014). "Stand Alone Renewable Energy Systems for Rural Development". In D. S. K. I. Dr. U.C. Sharma (UIET, Dr. Ram Prasad (HBTI (Ed.), *Energy Science & Technology: Energy Management*, Studium Press.

26 Berry, B. J. L. ve Gillard, Q., 1977, The changing shape of metropolitan America: Commuting patterns, urban fields and decentralization processes 1960-1970. Cambridge, Massachusetts.

27 Lewis, D. J., Eversley, D., Robson, B. T., David, F. W. C., Coombes, M., Cheshire, P. C., . . . Champinon, A. G., 1989, Counterurbanization in Europe: Discussion, The Geographical Journal, 155(1), 75-80.

yo-ekonomik ve mekânsal yönleri ile ele alırken, kent merkezinde düşük gelir grubunun yoğunlaştığı, çeper ve banliyölerde nüfus artışının gerçekleştiği, sanayi gibi kentsel ekonominin önemli aktörlerinin kırsala taşındığı bir yapıyı tarif etmektedir.

Karşı kentleşme süreci, nedenleri ve sonuçları ülkelere göre değişiklik göstermekle birlikte, gelişmiş ülkelerde toplumların bireysel tercihleri süreci şekillendirirken, Türkiye’de kırsala doğru nüfus hareketliliği, plan kararları, rant, mega yatırımlar tarafından yönetilmektedir. Türkiye’de yasal düzenlemeler ve planlama aracılığıyla kırsal alanlar kentleşirken, gelişmiş ülke örnekleri karşı-kentleşmenin kırsal üzerinde olumlu etkileri olabileceğini de göstermektedir. Gelişmiş ülkelerde, kırsal alanlar korunurken, kentsel nüfusun sahip olduğu bilgi birimi ve teknolojinin tarımsal üretim modeli ile entegre edilmesi kırsalın ekonomik canlılığının artması, kırsal nüfus kaybının önüne geçerek kırım boşalmasının önüne geçmesi, kırsal ve kentsel nüfusun sosyal bütünleşmesi karşı kentleşme hareketliliğinin kırsal üzerindeki olumlu etkileridir.²⁸

Kırsal soylulaştırma kırsal yerleşimlerde sosyo-ekonomik profilin yer değiştirmesi ve buna bağlı olarak da mekânsal yapıdaki dönüşümü tanımlamaktadır.²⁹ Sermayenin kırsal yerleşimlere kayması, sosyo-ekonomik yapıdaki gelişme ve kırsal peyzajın iyileştirilmesi ile kırsal nüfusun yerinden edilmesi süreci kırsal soylulaştırma olarak tanımlanmaktadır. 1970’li yıllarda orta-üst gelir grubunun kırsalda yaşama isteği, kırsalda konut talebini arttırırken, kırsal alanlar tarım dışı ekonominin yer seçmesiyle kentleşme eğilimine girmiştir. Kırsaldaki sosyo-ekonomik ve mekânsal sonuçları düşünüldüğünde karşı kentleşme kırsal soylulaştırmayı kapsayan bir kavramdır.

Kırsal Gelişimde Yeni Eğilimler, Uygulama Araçları ve Stratejiler

• Kırsal Miras Merkezlerinin Yenilenmesi (Ruritage)

Günümüzde kırsal alanlar işsizlik, nüfusun kaybı, kültürel, biyolojik ve peyzajın kaybolması gibi birçok sosyo-ekonomik ve çevresel sorunlarla

28 Korkmaz, C. ve Alkan Meşhur, H.F., 2022, Counter-Urbanization experience in developing countries: The case of İstanbul Metropolitan Area, DAKAM VII. International City Planning and Urban Design Conference, İstanbul, 105-117.

29 Smith, N., 1982, Gentrification and uneven development, *Economic Geography*, 58(2), 139-155.

karşı karşıya kalmaktadır. RURITAGE projesi, kırsal alanlardaki sorunların kırsal miras potansiyelinden yararlanılarak ortadan kaldırılabilirliğini öne sürmektedir. Kırsal Miras Merkezlerinin (RHH) kültürel ve doğal mirasın yardımıyla yeniden canlanmasını hedefleyen bu proje, Haziran 2018’de başlatılan ve miras yoluyla kırsal yenilenmeyi mümkün kılmayı amaçlayan dört yıllık, AB tarafından finanse edilmektedir. Projenin amacı, bölgesel ve toplumsal kalkınma için yerel mirası sürdürülebilir bir şekilde geliştirmek ve kırsalı yeniden canlandırmaktır. Proje, inovasyon, katılım, dirençlilik, sürdürülebilir gıda üretimi ve entegre peyzaj yönetimini hedeflerken proje, sürdürülebilir miras odaklı yenileme stratejileri geliştirmek amacıyla kırsal miras merkezleri paydaşları bir araya getiren bir laboratuvar ortamı sunmaktadır. Bursa’da Mysia Yolları Doğa, Tarih ve Kültür Rotaları Projesi, Midilli Adası UNESCO Küresel Jeopark, Gediz-Bakırçay Havzası Geopark Türkiye’de Ruritage projesi kapsamına alınan kırsal canlanma projeleridir (Şekil 3).³⁰

Yeni bölgecilik anlayışına paralel olarak Ruritage projesi ile kırsal alanların sosyal sermaye, kültürel miras ve peyzaj öğelerinin tarımsal üretime entegre edilerek, katılımcı ve yenilikçi bir bakış açısıyla kırsal alanları bölgesel rekabetin odağına taşımayı ve sosyo-ekonomik gelişimini desteklemeyi hedeflemektedir.³¹

Şekil 3. Türkiye’deki Kırsal Miras Merkezleri



30 RURITAGE, 2023, Heritage for Rural Regeneration, <https://www.ruritage.eu/#>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2021].

31 Ward, N., & Brown, D. (2009). Placing the Rural in Regional Development. *Regional Studies*, 43, 1237-1244. doi:10.1080/00343400903234696.

• Kırsal Dönüşüm

Kırsal alanlarda sosyo-kültürel hizmetlerin yetersizliği, kırsal nüfusun tarım dışı ekonomik faaliyetlerde yer alması, teknolojiye bağlı üretim modellerinin değişimi, gıda ve tarımın küreselleşmesi ve firmaların tekeline geçmesi, yerel üreticinin bu sistem ile rekabet düzeyinin zayıf olması kırsal nüfusun kırılı terk etmesi, kırsal sosyo-ekonomik ve mekânsal yapısının değişmesi ve kırsalın kentleşmesi ile sonuçlanmıştır.

Dünya’da artan iklim ve gıda krizleri kırsal alanların önemini yeniden hatırlatmaktadır. Kırsal alanların sosyo-ekonomik ve çevresel açıdan sürdürülebilir kalkınma hedefiyle Tarım ve Orman Bakanlığı öncülüğünde kırsal dönüşüm projesi hazırlanması gündeme gelmiştir. Kırsal yerleşimlerdeki yapı stoğunun iyileştirilmesi, yaşam kalitesinin artırılması, kırsal ekonominin canlandırılması amacıyla hazırlanan kırsal dönüşüm projelerinin temel hedefleri arasında,³²

- Kırsal alanlarda sosyal altyapının geliştirilmesi,
- Kırsal yerleşimlerin kültürel değerlerinin ön plana çıkarılarak ekonominin gelişimine katkı sağlaması
- Tarımsal faaliyetler için ortak kullanım alanlarının oluşturulması
- Lokal değerlerin ön plana çıkarılarak turizmin gelişiminin desteklenmesi
- Ekonomi ve doğa arasındaki dengenin kurulduğu bir gelişim modelinin desteklenmesi
- Yerel tipolojinin korunarak köy yapılarının dönüştürülmesi
- Tarım ve hayvancılığın geliştirilmesi, işlevini yitirmiş tarım alanlarının yeniden düzenlenmesi
- Tarımsal sanayi bölgelerinin oluşturulması yer almaktadır.

• Kırsal Canlandırma

Avrupa Komisyonu 2040 Vizyonunda kırsalın karşı karşıya kaldığı sosyo-ekonomik ve mekânsal sorunlara vurgu yaparak, kırsal alanların 2040 yılına kadar daha dirençli, birbiri ile entegre, ekonomik bakımdan geliş-

32. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2015, Kırsal dönüşüm çalıştay 1 : sonuç raporu, Ankara : Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2015.

miş olmasını sağlayacak kırsal canlandırma stratejilerini hazırlamıştır.³³ Kırsal canlandırmanın küresel tek bir tanımı bulunmamakla birlikte, Uluslararası Gıda Politikası Araştırma Enstitüsü'nün 2019 Küresel Gıda Politikası Raporu'nda kırsal canlandırma, kırsal alanları gelecek nesiller için dönüştürme stratejisi olarak tanımlamıştır. Kırsal canlanma ile kırsal yerleşimlerin sürdürülebilir ve sağlıklı gelişimi öngörülürken, kırsal ve kentsel yerleşimler için olumlu bir strateji olduğu vurgulanmıştır.³⁴ Çin'de kırsal canlanma stratejilerini ortaya koyan bir başka araştırmada kırsal canlanma kır-kent ilişkisini dengeleyen ve yeniden şekillendiren, kır ve kentin entegrasyonunda etkin strateji olarak tanımlanmıştır.³⁵ Kırsal canlanma özetle kentsel ve kırsal arasındaki ikilemi çözmeyi hedeflemektedir.³⁶

Kırsal canlanma kırsal yerleşimlerde sosyal ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmek ve kırsal nüfusun yaşam standartlarını iyileştirmeyi hedeflerken, kırsal canlanma stratejilerinin oluşturulmasında yerel koşulları ön planda tutan bir strateji benimsemektedir. Bu nedenle kırsal yerleşimlerin örtük/gömülü değerlerinin araştırılarak ortaya konulması önemlidir.³⁷ Özetle kırsal canlandırma kırsal sistemlerin yeniden düzenlenmesi, iyileştirilmesi, kırsalın nüfus kaybının engellenmesi, kırsal nüfusun yaşam kalitesinin ve ekonomisinin geliştirilmesi, günümüzde giderek artan kır-kent bulanıklığının dengeye kavuşması ve bu kapsamda geliştirilen stratejilerin kırsalın yerel değerlerini ön planda tutarak yapan sistematik bir yöntemdir.

• Kırsal Kalkınma

Kırsal kalkınma politikaları teşvik ve hibelerle kırsal nüfusun ekonomisinin canlandırılması, yaşam kalitesinin artırılması, üretimin desteklenmesini hedeflemektedir. Kırsal kalkınma doğal kaynakların sürdürülebi-

33 European Commission, 2013, Rural development in the European Union- statistical and economic information report, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/16c029aa-a842-4664-9c4c-79b07d251338/language-en/format-PDF/source-search>, [Ziyaret Tarihi: 15 Eylül 2020].

34 International Food Policy Research Institute, 2019, Global food policy report, March 2019, Washington DC.

35 Yansui Liu & Yuanyuan Yang, "China's rural revitalization and development: Theory, technology and management," *Journal of Geographical Sciences* 30, no. 12 (2020), 10.1007/s11442-020-1819-3.

36 Mankikar, K. 2022, "Decoding Rural Revitalisation, Xi Jinping's New Priority," Issue Brief No. 574.

37 Cheng X, Xu D, Sun H, Zheng M, Li J. Rural Spatial Differentiation and Revitalization Approaches in China: A Case Study of Qingdao City. *Int J Environ Res Public Health*. 2022 Dec 16;19(24):16924. doi: 10.3390/ijerph192416924.

lirliği ve kırsal nüfusun refah düzeyinin artırılmasını amaçlayan, sosyal, ekonomik ve mekânsal gelişimi önceleyen kapsamlı bir programdır. Türkiye’de ilk Kırsal Kalkınma Projesi Dünya Bankası ve IFAD (Uluslararası Tarım Kalkınma Fonu) tarafından finanse edilen Çorum-Çankırı Kırsal Kalkınma Projesi’dir. 6360 sayılı Bütünşehir Yasası ile kır ve kent ikilemi artmış olup, Kırsal Kalkınma Projelerinin kapsamı tartışılabilir. Kırsal Kalkınma Politikaları için kırın tanımlanmasında nüfus ölçütü baz alan tanımlar kullanılmaktadır. TÜİK’e göre nüfusu 20.000’in altında olan yerleşimler kır olarak tanımlanmaktadır. Kırsal Kalkınma hibe ve desteklerine yönelik koşul ve uygulama araçları 5488 sayılı Tarım Kanununda belirtilmiştir. Kanuna göre³⁸;

“Bakanlık, kırsal alanlarda tarım ve tarım dışı istihdamın geliştirilmesi, gelirlerin artırılması ve farklılaştırılması, kadın ve genç nüfusun eğitim ve girişimcilik düzeyinin yükseltilmesine yönelik tedbirleri alır. Kırsal kalkınma program, proje ve faaliyetlerine ilişkin düzenlemeleri yapar ve kamu kuruluşları arasında koordinasyonu sağlar. Kırsal kalkınma program, proje ve faaliyetlerinde; katılımcılık, tabandan yukarı yaklaşım, yerel kapasitenin geliştirilmesi ve kurumsallaşması temel ilkelere sahiptir.”

Kırsal Kalkınmanın temel hedefleri arasında:

- Kent-kır arasındaki sosyo-ekonomik ve mekânsal düzeyde gelişmişlik düzeyini minimuma indirmek
- Kırsaldan kente göçü engellemek, nüfusun kırsalda refah içinde yaşamasını sağlamak
- Yerel düzeyde katılımı destekleyen yönetim modelini desteklemek
- Sürdürülebilir tarım ve hayvancılık politikalarını destekleyerek, tarımsal arazilerin korunmasını sağlamak
- Kırsalın sosyo-kültürel yapısını güçlendirmek
- Kırsal nüfusu hibe ve desteklerle tarımsal üretim konusunda teşvik etmek bulunmaktadır.

38 Kalkınma Bakanlığı. (2018). On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023): Kırsal Kalkınma Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.

Sonuç Yerine: Kırsalın Fotoğrafını Çekmek

Küresel iklim değişikliği, gıda krizi ve küresel açlık sorunlarına neden olurken, tarımsal üretim merkezi olan kırsal yerleşimlerin önemi küresel ölçekte daha iyi kavranmaktadır. Dünya literatürü, kurum ve kuruluşların raporları incelendiğinde kırsalın ekonomik ve sosyal yapısının geliştirilmesi, doğal çevrenin korunması, kırsal nüfusun tarımsal üretim faaliyetlerini sürdürmesi hususunda desteklenmesi ve kente göçünün önlenmesinin kırsal yerleşimler için ortak politika olduğu görülmektedir. Kırsalın doğal, toplumsal ve ekonomik yapısının iyileştirilmesi ülke kalkınması için de kilit noktadadır.

Tarım odaklı ekonominin hâkim olduğu, düşük nüfus yoğunluğuna sahip, temel hizmetlere erişim düzeyi düşük, toplumsal ilişkilerin örf ve geleneklere göre şekillendiği klasik kırsal tanımları küresel ekonominin hâkim olduğu günümüzde geçerliliğini yitirmiştir. Yeni paradigmlar kırsal yerleşimleri bölgesel gelişimin odağına alırken, kırsalın sahip olduğu yerel/örtük bilginin kırsalın rekabetçi düzeyini arttıracak savunulmuştur. Kırsalın öneminin anlaşıldığı günümüzde kırsal üzerine yapılan çalışmalar da artış göstermiştir. Dünya literatüründe yeni kavramlar, politikalar ve uygulama araçları gündeme gelmektedir. Günümüzde birçok kırsal yerleşim, sosyo-ekonomik kısıtlılıklar, yaşam kalitesinin düşük olması, temel hizmetlere erişim zorluğu nedeniyle boşalırken, karşı-kentleşme sürecinde değinildiği gibi bazı kırsal yerleşimler kentlerden göç almaktadır. Ne yazık ki her iki durumda da kırsal yerleşimler zarar görmektedir. Tarım ve tarıma dayalı ekonomilerin devamlılığı için kırsal nitelikli nüfusun kırdaki tutulması gerekmektedir. Kent merkezinden yüksek gelir grubunun kırsalda yer seçmesi, beraberinde getirdiği kentsel yaşam alışkanlıkları ve yatırımları çekmesi nedeniyle kırsal alanlar kentleşmektedir. Kentin kirliliği, açık alan yetersizliği, doğayla iç içe olma isteği yüksek gelir grubunu kırsala taşıırken, kırsalda artan maliyetleri karşılayamayan, tarım alanları hızla yok edilen kırsal nüfus köyü terk etmek zorunda kalmaktadır. Bu döngü kırılmazsa, kentlerde yaşanan sorunlar önce çepere, sonra kırsala yayılacaktır. Sürdürülebilir kırsal gelişim sadece yerel düzeyde değil, üst ölçek plan kararlarında yatırımların ve nüfusun dengeli dağılımı, kırsal kalkınma politikalarının derinlemesine araştırmalar sonucunda oluşturulması ile mümkündür.

Kaynakça

- Berry, B. J. L. ve Gillard, Q. (1977). The changing shape of metropolitan America: Commuting patterns, urban fields and decentralization processes 1960-1970. Cambridge, Massachusetts
- Carls, P., 2021, Émile Durkheim (1858—1917), <https://iep.utm.edu/durkheim/>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2021].
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, (2021). Kırsal Mahalle ve Kırsal Yerleşik Alan Yönetmeliğine İlişkin Açıklamalar, <https://yeryonetimler.csb.gov.tr/kirsal-mahalle-ve-kirsal-yerlesik-alan-yonetmeligine-iliskin-aciklamalar-haber-260479>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2020].
- Cheng X, Xu D, Sun H, Zheng M, Li J. (2022). Rural Spatial Differentiation and Revitalization Approaches in China: A Case Study of Qingdao City. *Int J Environ Res Public Health*. Dec 16;19(24):16924. doi: 10.3390/ijerph192416924. PMID: 36554804; PMCID: PMC9779158 .
- Conzen, M. P. (2009). How cities internalize their former urban fringes: a cross-cultural comparison. *Urban Morphology* 13(1), 29-51.
- European Commission, (2013). Rural development in the European Union- statistical and economic information report, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/16c029aa-a842-4664-9c4c-79b07d251338/language-en/format-PDF/source-search>, [Ziyaret Tarihi: 15 Eylül 2020].
- European Commission, (2022). Rural Revitalization, https://ec.europa.eu/enrd/enrd-thematic-work/long-term-rural-vision/TG-rural-revitalisation_en_en.html.
- Forough, S., Hazelton, J., Mekhilef, S., & Borhanazad, H. (2014). "Stand Alone Renewable Energy Systems for Rural Development". In D. S. K. I. Dr. U.C. Sharma (UIET, Dr. Ram Prasad (HBTI (Ed.), *Energy Science & Technology: Energy Management*, Studium Press.
- Galpin, C. J. (1915). *The Social Anatomy of an Agricultural Community*, Madison, Wis.: Agricultural Experiment Station of the University of Wisconsin.
- Halfacree, K. (2006). Rural space: constructing a three-fold architecture. (Ed. P. Cloke T. Marsden, & P. Mooney), *The handbook of rural studies*, 44-62, SAGE Publications Ltd.
- Harper, S. (1987). "The rural-urban interface in England: A framework of Analysis", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 12(3), 284-302.
- Hazar, D.; Özkan, S. P. (2020). "Çeper Kuşakların Kamusal ve Ekolojik Değeri: İzmir Askeri Alanlar Örneği", *Kent Akademisi*, 13 (1) , 10-21 . DOI: 10.35674/kent.683558.
- Hugo, G. (1987). Definition of metropolitan and urban boundaries in Australia: Is it time a change?," (Ed. A.Conacher), *Readings in Australian Geography*, Proceedings of 21st Institute of Australian Geographers ' Conference, Perth, Institute of Australian Geographers (WA Branch) and Department of Geography, University Western Australia, pp. 1-29.
- International Food Policy Research Institute, (2019). *Global food policy report*, March 2019, Washington DC, International Food Policy Research Institute, 2019.
- Kalkınma Bakanlığı, (2018). *On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023): Kırsal Kalkınma Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.
- Karakayacı, Ö. (2018). "Re-thinking the Importance of Rural Areas in Regional Planning: Theoretical Discussions in the Context of New Regionalism", *Planning*, 28(50), 42-51.
- Kılıç, Ö ve İpek, S. (2021). "Kırsal Mahalle: Büyükşehirlerde Tekrar Köye Dönüş mü?", *International Journal of Social Sciences*, Troyacademy 7 (1), 1-16, 2022 DOI: <https://doi.org/10.31454/troyacademy.901752>.

- Kolhe, N. P., ve Dhote, K. K. (2016). Rurban Centres: The New Dimension of Urbanism, *Procedia Technology*, 24, 1699-1705, doi:<https://doi.org/10.1016/j.protcy.2016.05.198>.
- Korkmaz, C. ve Alkan Meşhur, H.F. (2022). Counter-Urbanization Experience in Developing Countries: The Case of İstanbul Metropolitan Area, DAKAM VII. International City Planning and Urban Design Conference, İstanbul, 105-117.
- Lewis, D. J., Eversley, D., Robson, B. T., David, F. W. C., Coombes, M., Cheshire, P. C., . . . Champion, A. G. (1989). "Counterurbanization in Europe: Discussion", *The Geographical Journal*, 155(1), 75-80.
- Mankikar, K. (2022). "Decoding Rural Revitalisation, Xi Jinping's New Priority," Issue Brief No. 574, September 2022, Observer Research Foundation.
- Mormont, M., (1987). "Rural Nature and Urban Natures", *Sociologia Ruralis*, 27(1), 1-20.
- Nelson, K. S., Nguyen, T. D., Brownstein, N. A., Garcia, D., Walker, H. C., Watson, J. T., ve Xin, A., (2021). "Definitions, Measures, and Uses of Rurality: A Systematic Review of the Empirical and Quantitative Literature", *Journal of Rural Studies*, 82(1), 351-365.
- OECD, (2006). OECD Annual Report 2006, OECD Publishing, Paris.
- Okafor, F. C. (1986). Land Use Dynamics and Planning Problems In A Rurban Fringe Environment: The Case Of Onitsha, Nigeria. *Land Use Policy*, 3(3), 221-229. doi:[https://doi.org/10.1016/0264-8377\(86\)90064-5](https://doi.org/10.1016/0264-8377(86)90064-5).
- Öğdül, H. (2009). "Kırsal Alanların Değişimi ve Kırsal Planlama Çerçevesinde Bir Değerlendirme", *Mimarlık*, 2019/3(66), 41-49.
- Parsons, T. (2014). *Essays in Sociological Theory*. Place of publication not identified: Free Press.
- Resmi İstatistik Portalı, (2023). Kır/Kent Tanımının Revizyonu, <https://www.resmiistatistik.gov.tr/detail/subject/kir-kent-taniminin-revizyonu/#~:text=T%C3%9C%C4%B0K%2C%202014%20y%C4%B1%C4%B1%20Mart%20ay%C4%B1na,olarak%20tan%C4%B1mlayan%20s%C4%B1n%C4%B1flamay%C4%B1%20dikkate%20alm%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1r>, [Ziyaret Tarihi: 15 Eylül 2023].
- Rural Territories within the Last Decade: A Review of the State of the Art. *Heliyon*, 9(7), e17555. doi:<https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e17555>.
- RURITAGE, (2023). Heritage for Rural Regeneration, <https://www.ruritage.eu/#>, [Ziyaret Tarihi: 1 Ekim 2021].
- Smith, N. (1982). Gentrification and Uneven Development, *Economic Geography*, 58(2), 139-155.
- Stevens, A., 1946, The distribution of the rural population of Great Britain, *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*(11), 23-53.
- Suárez Roldan, C., Méndez Giraldo, G. A., ve López Santana, E. (2023). Sustainable Development in Rural Territories within the Last Decade: A Review of the State of the Art. *Heliyon*, 9(7), e17555. doi:<https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e17555>.
- TBMM, (2014). Türkiye Büyük Millet Meclisi, 24. Dönem 5. Yasama Yılı, 30. Birleşim, Genel Kurul Tutanağı, https://web.archive.org/web/20150305000118/http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/Tutanak_B_SD.birlesim_baslangic_yazici?P4=22303&P5=H&page1=90&page2=90, [Ziyaret Tarihi: 5 Ekim 2023].
- TÜİK, 2022, Kent-Kır Nüfus İstatistikleri, 2022, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Kent-Kir-Nufus-Istatistikleri-2022.>, [Ziyaret Tarihi: 20 Eylül 2023].
- Ward, N. ve Brown, D. (2009). Placing the Rural in Regional Development. *Regional Studies*, 43, 1237-1244. doi:10.1080/00343400903234696.
- Yansui L. ve Yuanyuan Y. (2020). "China's Rural Revitalization and Development: Theory, Technology and Management," *Journal of Geographical Sciences* 30, no. 12, 10.1007/s11442-020-1819-3.

TÜRKİYE'DE KENTSEL DÖNÜŞÜM DENEYİMLERİ

Doç. Dr. Neslihan SERDAROĞLU SAĞ

Giriş

Kentler, fiziksel, ekonomik, toplumsal, siyasi vb. çeşitli etmenlerle sürekli olarak değişim yaşamaktadır. Bu değişimler, çevre, yaşam kalitesi, toplum, ekonomi gibi alanlarda bazen olumlu etkiler oluştururken, bazen de olumsuz etkiler oluşturarak kentlerde bozulma ve köhneleşme şeklinde karşımıza çıkabilmektedir. Bu sorunlara müdahale aracı olarak özellikle 20. yüzyıl kentlerinde gündemdeki en önemli tartışma konularından biri olan kentsel dönüşüm, 21. yüzyılda da kentlerin deneyimlemeye devam ettiği bir sürecin odağı durumundadır.

Toplumsal dinamikler ve kendine özgü süreçlerle şekillenen kentsel mekânda uygulanan dönüşüm müdahaleleri yerel ya da küresel akımların etkisiyle farklılaşmaktadır. Bu nedenle kentsel dönüşüm sürecinin de her ülkenin kendine özgü koşulları göz önüne alınarak incelenmesi gerekmektedir. alarının temizlenmesine yönelik uygulamalar izlemiştir. 1960 ve 1970'li yıllar yine kent merkezlerinde ve yoksul mahallelerde iyileştirme ve yenilenme müdahalelerine öncelik verilmiştir. 1980'lerin dönüşüm projelerinin odağında, kent içerisinde işlevini kaybederek âtlı kalmış liman ve sanayi alanlarının yeniden kente kazandırılması ve yıpranan tarihi kent merkezlerinin canlandırılması ve kentsel iyileştirmeye yönelik geliştirilen müdahaleler kentsel dönüşümün kapsamını belirle-

miştir. 1980'li yıllarla birlikte küreselleşmenin etkisiyle uluslararası yatırımları çekmeye çalışan öncü ve maliyetli projeler geliştirilmiştir. Bu yıllarla birlikte önceleri merkezi-kamu yönetimin söz sahibi olduğu dönüşüm uygulamalarında özel sektörün etkili olmaya başladığı dönemlere geçilmiştir. 1990'lı yıllarda kentsel dönüşümde kültür etkisi ve sosyal boyut vurgusu yoğunlaşmış ve merkezi-yerel yönetim, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının ortaklığıyla yeniden geliştirme ve canlandırmaya yönelik projeler üretilmiştir. 2000 yılı sonrasında kentsel dönüşümde sürdürülebilirlik odaklı sosyal, ekonomik ve çevresel boyutları bütüncül ele alan katılımcı yaklaşımlar ön plana çıkmıştır.

Ülkemizde kentsel dönüşüm süreçleri batı örnekleri ile eş zamanlı oluşmamış siyasal, sosyal ve ekonomik değişimler özelinde farklılaşmıştır. Ülkemizde kentsel dönüşüm gereksiniminin ortaya çıkmasındaki temel nedenler kent nüfusunun sürekli artması ile mekansal büyüme baskıları, yasadışı yapılanma, kent ekonomisinin gelişmesi ve ihtiyaçların farklılaşması ile değişimlerin başlaması, eskimiş yapı ve kentsel doku problemleri ve süzülme süreci ile afetler ve özellikle depremlerle oluşan kayıplardır. Türkiye, afet eğilimli bir ülke olarak, şimdiye kadar kentlerde meydana gelen en yıkıcı sonuçlar depremler sonrasında oluşmuştur. Türkiye'de meydana gelen büyük ölçekli depremler 1939 yılı Erzincan, 1999 yılı Gölcük ve son olarak ta 2023 yılı şubat ayında Pazarcık, Elbistan ve Defne merkezli depremlerdir. Meydana gelen bu depremlerde yaklaşık olarak 800 bin yapı hasara uğramış ve 80 bin kişi de yaşamını yitirmiştir. Yaşanan bu depremlerde maddi hasarların ve can kayıplarının çok olmasının en önemli nedeni sağlıksız, kalitesiz, eskimiş yapı stokunun varlığı olarak görülmüştür. Özellikle 2023 depremi sonrasında oluşan kayıplar kentlerde güvenilir, dayanıklı yaşam alanlarının oluşturulmasında yapı stokunun yenilenmesi ve güçlendirilmesi için kentsel dönüşümü yeniden gündeme getirmiştir.

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100 yıllık kentsel dönüşüm deneyimini sosyal ve ekonomik değişimler, uygulamadaki müdahale türleri ve yasal altyapı bağlamında tarihsel süreç içerisinde irdelemeleyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda üç temel konu detaylandırılmıştır. Birincisi kentsel dönüşüm kavramı ve amaçlarının ele alınması; ikincisi Türkiye'de kentsel dönüşümün tarihsel gelişim sürecinin özetlenmesi; üçüncüsü kentsel dönüşüme yönelik önerilerin geliştirilmesidir. Araştırmada, Tür-

kiye’de kentsel dönüşüm deneyimleri tarihsel süreçte bilimsel kaynaklara dayalı olarak özetlenmiştir. Temelde çalışmanın, Türkiye’de kentsel dönüşümün gelişim sürecini, geçmişte edinilen deneyimler eşliğinde ele alarak, kentlerde gerçekleştirilecek gelecek dönüşüm uygulamalarında yönlendirici bir çerçeve sunmaya katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Kentsel Dönüşüm Kavramı ve Amaçları

Planlama literatürü incelendiğinde farklı kentsel dönüşüm tanımları yer almaktadır. Bunun temel nedeni kentsel dönüşüm sürecinin zamanla politik, ekonomik ve sosyal koşullardaki değişimlere bağlı olarak farklılaşmış olmasıdır. Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlüğü kentsel dönüşümü “kentlin imar planına uymayan, yasadışı veya dayanıksız binaların yıkılarak yerine yeni yerleşim alanlarının yapılması” olarak tariflemektedir. Lichfield kentsel dönüşümü, “kentte oluşan çeşitli bozulmaların neden ve sonuçlarının daha anlaşılır hale gelmesini sağlamak” şeklinde tanımlamaktadır. Roberts’a göre, ise kentsel dönüşüm “değişime konu alanın ekonomik, çevresel ve sosyal boyutlarıyla sürekli olarak iyileştirilmesini hedefleyen bütünlük eylem ve vizyonlar” olarak tanımlanmıştır. Kentsel dönüşüm, kentin mekânsal kurgusuyla ilişkili alanlarında karşılaşılan olumsuzlukların bütüncül bir politika ve plan çerçevesinde giderilmesine yönelik yapılan tüm çalışmaları içermektedir. Dönüşüm, neyi saklayıp korumak istediğimizi ve aynı zamanda neyden ayrılmak istediğimizi belirlemek anlamına gelmektedir. Kentsel dönüşüm, yerleşme dokusunun farklı bölümlerinde, farklı neden, yöntem ve araçlarla sürekli olarak gerçekleşen bir olgudur. Yenileme, koruma, sağlıklaştırma, yeniden canlandırma, yeniden geliştirme, soylulaştırma gibi farklı araç ve müdahale türlerini kapsamaktadır.

Kentsel dönüşüm, yönetimlerin kentlerde yatırım ve istihdamı eski canlılığına getirme ve yaşam kalitesini artırma sürecidir ve yeni kentsel alanların geliştirilmesinden ziyade mevcutta gelişmiş alanların planlanmasını ve yönetimini içermektedir. Kentsel dönüşümün mevcutta gelişmiş var olan kentsel alanları konu edindiği düşünüldüğünde dönüşümün kapsamını genellikle kentlerde problemlerin yaşandığı alanların oluşturduğu görülmektedir. Bu alanlar genel olarak, gecekondular, kaçak yapılaşmanın görüldüğü alanlar, kent merkezinde ekonomik ömrünü doldur-

muş yapıların bulunduğu rantı yüksek alanlar, deprem ve sel gibi doğal afetlerin risk oluşturduğu alanlar olarak sıralanabilir. Uygulamalarda müdahale türleri, kentsel dönüşümü gerektiren nedenler ve ulaşım istenen hedefler ekseninde belirlenmekte ve kentsel mekânda yeniden yapılanmanın çerçevesini çizmektedir.

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenler genel olarak dört madde ile özetlenebilir.

- a. Kent nüfusunun sürekli artışı ile büyüme talebine bağlı olarak toprağın değerinin artırması ve rant beklentisi dönüşümü zorunlu hale getirmektedir.
- b. Ekonomik gelişmelerle birlikte sosyal, siyasal ve teknolojik gelişmelerin yaşanması konut, altyapı, sosyal ve kültürel donatılar gibi birçok kullanımın değişimine zemin hazırlamaktadır. Kentlerin ekonomisindeki gelişmeler ve dünyaya eklemlenme biçiminin değişmesi yeni bir dönüşümü gerektirmektedir.
- c. Yapıların eskimesi, performanslarının düşmesi ve estetik kaygılardan dolayı yeni yapıların tercih edilmesi özellikle konut alanlarının dönüşümüne talep doğurmaktadır.
- d. Afet riskleri ve afetlere bağlı yaşanan ağır kayıplar kentsel dönüşümü zorunluluk haline getirmektedir.

Kentsel dönüşüm uygulamalarının afet risklerine karşı dayanıklı kentsel yapılanmanın oluşturulması ve kentlerdeki sorunların ortadan kaldırılması ya da en aza indirilmesini başarması beklenmektedir. Roberts'a göre, kentsel dönüşümün, amaçları genel olarak beş madde ile özetlenmektedir. Bunlar; kentin fiziksel yapısı ile toplumsal problemleri arasında ilişki kurulmasını sağlaması, kent dokusunu oluşturan öğelerin fiziksel olarak sürekli değişim ihtiyacına cevap vermesi, başarılı bir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesi, kentsel alanların etkin olarak kullanılmasının sağlanması ve kentsel değişim politikasının şekillendirilme ihtiyacının karşılanmasıdır. Aynı zamanda, kentsel dönüşümün amaçları, sürdürülebilir kalkınma, yaşanabilirlik, refah, erişebilirlik, eşitlik, katılımcılık ve yönetim gibi ilkelerin uygulanabilirliği gibi geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Günümüzde kentsel dönüşüm geçmişten aktarılan kent sorunlarının çözümü için bir araç olarak görülürken, sürdürülebilir gelişimin

sağlanması, kentsel yayılmanın sınırlandırılması ve doğal ve kültürel mirasın korunması gibi birçok önemli politika başlığını içeriğine dahil etmiştir.

Kentsel dönüşümde başarının ön koşullarını Akkar, çok aktörlü ve çok sektörlü olması, katılımcı, kolektif çabayı harekete geçirmesi, yerele bağlı olması, fiziksel, ekonomik, toplumsal ve çevresel boyutları bütüncül ele alması, stratejik planlama yaklaşımıyla geliştirilmesi ve kentsel dönüşüm stratejilerine uygun bir kurumsal örgütlenmenin geliştirilmesi olarak belirtmektedir. Kentsel dönüşüm süreçlerinde problem tespitinin yapılmasını, değişen ekonomik, sosyal ve fiziksel boyutun gözönünde bulundurulmasını, yasal araçların tanımlanmasını, esnek planlama yaklaşımlarının ve katılımın sağlanmasını benimseyen yaklaşımlar geliştirilmelidir. Bu noktada, Türkiye'nin kentsel dönüşüm deneyiminin dünyada değişen planlama yaklaşımlarının Türkiye'ye yansımaları ekseninde, kendine özgü dönemleriyle tartışılması gelecek uygulamalara yön verebilmek için önem taşımaktadır.

Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Tarihsel Gelişim Süreci

Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamalarında farklı dönemlerde farklı değişkenler söz konusudur. Kentsel dönüşüm bağlamında her bir dönemin yönetimsel, sosyal, ekonomik ve fiziksel koşulları bulunmaktadır. Yaşanan süreçlerin etkileşimi farklı kentsel dönüşüm uygulamalarını ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla dönemin gündemindeki savaş, ekonomik kalkınma, göç ve afet gibi konular bu uygulamaları yönlendirmiştir. Bu bölümde, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100 yıllık kentsel dönüşüm deneyiminin birbirinden farklılaşan dönemleri sosyo-ekonomik değişimler, uygulamadaki müdahale türleri ve yasal altyapı bağlamında ayrıntılı olarak tartışılmıştır. Sosyo-ekonomik değişimler çerçevesinde ekonomi politikaları, nüfusun genel yapısı ele alınmıştır. Uygulama çerçevesinde temel müdahale yöntemleri ve kentlerin şekillenmesinde etkili belirleyiciler değerlendirilmiştir. Yasal altyapı çerçevesinde kentsel dönüşümde yetkiler ve yasal düzenlemeler ele alınmıştır. Türkiye'de tarihsel süreç göz önünde bulundurulduğunda dönüşüm süreci dört dönemle karakterize edilmektedir.

1923-1950: Modern Kent Kurgusu ve İlk Sanayi Kentlerinin Gelişimi

1923'te Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle birlikte idari, ekonomik ve sosyal alanlarda meydana gelen değişiklikler, özellikle büyük kentlerin mekânsal olarak farklılaşması sürecini oluşturan plan ve uygulamaları beraberinde getirmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti, muassır medeniyetler seviyesine ulaşma arzusuyla her alanda çağdaş bir toplum yatarma arzusuyla reformlar gerçekleştirmiştir. Ulus devletinin ve modern toplumunun inşa edilmesinde kalkınmanın anahtarı kentler olarak görülmüş kapsamlı eylemler geliştirilmiştir. Savaştan henüz çıktığı için harap olan kentler ve insanların sosyo-ekonomik durumları ulusal güvenlik, ekonomik büyüme ve konut gereksinimi politikalarında etkili olmuştur. İlk olarak, savaş sırasında yakılan ve boşalan kentlerde mülkiyet sorununun çözülmesine ağırlık verilmiştir. Ardından, kalkınma politikaları ile ulusal savunma sanayisinin geliştirilmesine odaklanan sanayileşme süreci, Anadolu'nun güvenliği yüksek bölgelerinde yeni kentler oluşturma sürecini tetiklemiştir. Bu bağlamda, 1925 yılında Kırıkkale Top ve Mühimmat Fabrikası, 1937 yılında Karabük Demir Çelik Fabrikası gibi sanayi yatırımları köy statüsündeki yerleşmelerin, kısa zamanda hızla büyüyerek, Cumhuriyet tarihi ile özdeşleşen ilk sanayi kentlerine dönüşmesini sağlamıştır. Başkent Ankara'nın Cumhuriyet rejiminin başarısının bir sembolü ve yeni modern bir kentleşme ile diğer Anadolu kentlerine örnek olması düşüncesi ve Başkent olmanın beraberinde gelen yoğun göçün ortaya çıkardığı konut probleminin çözümü planlama çalışmalarına yoğunluk kazandırmıştır. Cumhuriyet sağlık merkezli bir kentleşme öngörmüş, planlama da onun etrafında gelişmiştir. Bu süreçte planlama eylemlerinde yabancı uzmanların etkinliği artmıştır. Ankara'nın eski ve yeni bölgeleri için 1915'te Alman Mimar Carl Christoph Lörcher ve 1927 yılında uluslararası sınırlı bir yarışma sonucu Alman mimar Herman Jansen'in planları ilk örnekler olmuştur. Lörcher Planı, kentin konut sorununun giderilmesi ve kamu binalarının yer seçimini, Jansen Planı ise yeni kurulacak kentin planı ile Ankara'yı tamamen yenilemeyi hedeflemiştir. Sosyal altyapıya yönelik tesislerin ve görkemli kamu binalarının inşa edilmesi, sosyal, ekonomik ve toplumsal yaşamın canlandırılmasını kapsayan bu dönüşüm planı, Türkiye'deki daha sonra uygulanacak politikalar için örnek oluşturmuştur. Gelişmiş ülkelerdeki

dönemin kentsel dönüşüm uygulamalarını yönlendiren Güzel Kent ve Sağlıklı Kent yaklaşımlarına paralel ideal-modern kent modelini oluşturma hedefi ile yapıyı çevrenin tümüyle yıkılarak yenilenmesi Türkiye kentlerinin mekânsal karakterini yeniden şekillendirmiştir.

Bu dönemde Türkiye’de savaş sırasında yakılan, yıkılan ve boşalan kentlerin yeniden imarı, ekonomik gücün kazanılması ve istihdam oluşturulması için sanayileşme odaklı yeni kentleşme hareketleri ile yeni rejimin simgesel başarısına odaklı modern kenti oluşturmak için kapsamlı yenileme müdahaleleri kentsel dönüşümün temel konusunu oluşturmuştur.

Başkent Ankara’nın imarı çalışmalarıyla edinilen deneyimler sonrasında, Cumhuriyet’in kentleşme ideolojisinin ve standartlarının belirlenmesi için Osmanlı döneminden kalan yasal düzenlemeler yeniden ele alınmaya başlamıştır.

Bu dönemde yaşanan değişimlere bağlı olarak, 1923 tarihli 352 sayılı Kanun ile Mübadele, İmar ve İskân Vekaleti’nin kurulması ve on bölgede İmar ve İskân Müdürlüklerinin açılması ile kurumsal anlamda ilk adım atılmıştır. Kurumsal olarak ikinci adım 1924 yılında ‘Ankara Şehremaneti’nin kurulması olmuştur. Uygulamaya yönelik atılan ilk adım ise, 1924 yılı 486 sayılı ‘Umuru Belediyeye Müteallik Ahkâm-ı Cezaiye Hakkında Kanun’ ile, kamu arazisinde ve yangın yerlerinde izinsiz yapılan yapıların yıkılmasında belediyelere yetki verilmiştir. 1930 yılında 1580 sayılı ‘Belediye Kanunu’, 1593 sayılı ‘Umumi Hıfsızsıhha Kanunu’, 1933 yılında 2290 sayılı ‘Yapı ve Yollar Kanunu’, 2301 sayılı ‘Belediye Bankası Kuruluş Kanunu’ ve 1935 yılında 2763 sayılı ‘Belediyeler İmar Heyetinin Kuruluşuna İlişkin Kanun’ dönemin planlama ve kentleşmeyi yönlendiren önemli düzenlemeleri olmuştur. 1940’lardan sonra, Ankara, İstanbul ve İzmir gibi büyük kentlerde ortaya çıkan gecekondu ve konut sorununu önlemek için yasal arayışlar başlamıştır. 1945 yılında 4759 Sayılı ‘İller Bankası Kanunu’ ve 1948 yılında Ankara’ya özel, devlet arazisinde konut yapımını sağlamaya yönelik 5218 Sayılı Kanun çıkartılmıştır. 1949 yılında 5431 sayılı Kanun ile gecekonduları önlemek ve inşa edilenleri kaldırmak amacıyla, ruhsatsız yapıların yıkılmasına yönelik kesin hükümler belirlenmiştir. Çıkarılan kanunlar belli büyüklükteki kentlere planlama yapma zorunluluğu getirmiştir. Ancak, dönemin sanayileşme çabası doğrultusunda kaynak aktarımının bu alanlara yönelmesi planların tarihi merkezlerden ziyade yeni mahallelerde uygulanabilmesine neden olmuştur.

Kırdan kente gelen nüfusun modernist çerçevede kentte kalmaya olanak tanıyacak yetenekleri kazandırmak, konut ve istihdam oluşturmak gibi çözüm bekleyen konuları sanayileşme çabalarının gerisinde kalmıştır. Bu durumda da düşük gelir grubu gecekondu ile kendi problemini çözerken kentleşme için yeni bir problem alanı oluşturmuştur. Cumhuriyet'in kuruluş dönemiyle bilinçli, sistemli ve gayretli bir kentleşme hareketi başlamış ancak, zaman içerisinde yoğun göç hareketleri kentsel donanımların hızını yakalamada yetersiz kalan gecekondulaşma sorunuyla mücadeleye dönüşmüştür.

Bu dönemde özellikle savaş sonrası fiziksel ve ekonomik boyutun iyileştirilmesine, yasal ve kurumsal yapılanmaların güçlendirilmesine odaklı bir dönüşüm deneyimi yaşanmıştır. Bu deneyim, kentsel donanımlara sahip yeni kentlerin geliştirilmesi, sosyal boyutun iyileştirilmesi ve kentsel problemlerin çözülmesi ile Türk kentlerinin kültürel mirasının korunmasına yönelik yaklaşımları planlama ve dönüşüm gündemine taşımıştır.

1950-1980: Hızlı Kentleşme, Neoliberal Politikaların Mekânsal Süreçleri Belirlemesi

Bu dönem, liberal ekonomiye dayalı büyüme ve sanayileşme politikasının etkisiyle kırdan kente yoğun bir göç ve hızlı kentleşme süreçlerinin yaşandığı dönemdir.

1950 sonrasında yaşanan hızlı sanayileşme ve kentleşme süreci kentlerde örgütsüz ve ucuz işgücünün yoğunlaşmasına neden olmuştur. Savaştan yeni kurtulan ve ithal teknoloji ile hızla toparlanmaya sektörler bu nüfusla hareketlenmiştir. 1960'ların başında gelişen ithal ikâme modeli, gecekondu nüfusunun yeni enformel sektörler üreterek mekandaki yerleşmesini güçlendirmeye olanak sağlamıştır. Bunlarla birlikte, 1950'lerin teneke damlı, altyapısız mahalleleri, üst gelir gruplarının kent çeperlerinde çepere kaçmaya iterken 1970'lerin sonunda düşük yoğunluklu, düzgün, yeterli altyapısı olan mahallelere dönüşmeye başlamıştır. Bu dönemin son on yılında işsizlik artmış, çocuk ve kadınlar işgücüne katılmaya başlamış ve yine inşaat sektörü hızla ilerlemiştir. Böylece kentler hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Bu süreçte kentlerin gelişme yönleri değişmiş, yeni merkezler gelişmiş, doğal alanlar, dere yatakları ve tarım toprakları gibi yerleşime uygun olmayan alanlarda yerleşmeler oluşmuş, kent

merkezleri değer kazanarak mekansal yığılma noktası haline gelmiştir. Kentler plansız gelişmeleriyle doğal ve kültürel çevreyi özellikle de afet risklerini göz ardı ederek büyümeyi sürdürmüştür. Bu gelişimin simgesi İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük kentler olmuştur. Plansız büyüme nüfusun sosyo-ekonomik olarak da değişim sürecini yönlendirmiş, değişen kullanıcı profiline bağlı oluşan sosyal problemler kent merkezlerinde yenilemeye daha yoğun bir eğilim sergilenmiştir. Özellikle İstanbul'da merkezi yönetimin gerçekleştirdiği büyük çaplı kentsel yenileme müdahaleleri, dönemin kentsel dönüşüm politikaları açısından önem taşımaktadır. Menderes İmarı olarak bilinen uygulamalarla, eski kent dokusu yer yer yıkılarak apartmanlaştırılmış ve taşıt trafiğine uygun geniş yollar açılmıştır.

Gecekondu alanlarının sağlıklılaştırılması ya da alanın tamamen temizlenip yenilenmesi ve kent merkezlerinde az katlı yapıların yıkılıp apartmanlaşarak yeniden yapılanması dönemin kentsel dönüşüm müdahalelerinin temel konusu olmuştur.

Dönemin kentsel dönüşüm uygulamalarının temel dayanağı, 1956 yılında yürürlüğe giren 6785 sayılı 'İmar Kanunu'dur. Bu Kanuna istinaden yapılan geniş parkların ve bulvarların açılmasını öngören imar çalışmaları Anadolu'nun diğer büyük kentlerinde de değişime ivme kazandırmıştır. Konya Belediye Başkanı A. Hilmi Nalçacı (1963-1969) ve Kayseri Belediye Başkanı Osman Kavuncu (1950-1957) dönemlerinde gerçekleştirilen imar uygulamaları bu kapsamda değerlendirilebilir. 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığı'nın kuruluşu, Cumhuriyet döneminin düzenli planlama ve kentleşmeye yönelik yönetsel anlamda atılan ilk adım olmuştur. 1960'lı yıllara gelindiğinde Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulmasıyla Türkiye'de planlı kalkınma kavramı önem kazanmıştır. Bu dönemde ayrıca Beş Yıllık Kalkınma Planları da bunu desteklemiştir. Çok partili hayata geçilen dönemle, gecekondu işlev değiştirmeye başlamış, sayıları hızla artan bu nüfus siyasiler perspektifinde oy potansiyeli olarak görülmüş ve dikkatleri üzerine çekmeyi başarmışlardır. Böylelikle gecekondu alanlarının düzenli konut alanlarına dönüştürülmesini kısmen de yasallaşmasını sağlayan yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerin ilki olan 1965 tarihli 634 sayılı 'Kat Mülkiyeti Kanunu' kent merkezindeki az katlı konut stokunun yıkılarak çok katlı apartmanlara dönüştürülmesine imkân vermiştir. 1966 tarihli 775 sayılı 'Gecekondu Kanunu' ıslah-imar

planları aracılığıyla gecekonduları yasallaştırmış ve gecekondular alanları için ıslah, önleme ve tasfiye olmak üzere üç farklı şekilde düzenleme getirilmiştir. 1969 tarihli 1164 sayılı 'Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun' konut, sanayi, sağlık, eğitim gibi çeşitli kamu tesislerinin yapımında ve turizm yatırımlarında arsa ve arazi sağlamaya imkân vermiştir. Bu düzenlemelerin sonucunda büyük kentlerin fiziksel mekânında da değişim gerçekleşmiş ve kentler aşırı büyümüştür. 1970'li yıllarda, gecekondular sorunu başarılı bir şekilde çözüme kavuşturulamamış imar aflarını gündeme getirmiştir. Bu durum büyük kentlerde kent dokularını sağlıksızlaştırmış ve çarpık bir kentleşme süreci başlamıştır. 1970'li yıllardan sonra kentsel dönüşümde tarihi dokuları koruma yaklaşımlarının önemi tartışılmaya başlamış, bu konu, 1973 yılında 1710 sayılı 'Eski Eserler Kanunu' ile tarihi kentlerin korunmasına yönelik çıkarılan sit kararları ile yasal güvence altına alınmıştır.

1950-1980'ler arasında hâkim olan kent biçimi, ekonomik gerekçeleri bulunan mekanizmalarla ve ucuz kentleşme çözümleriyle şekillenmiştir. Ancak, bu dönemdeki dönüşüm deneyimi hızlı kentleşme ile kontrolsüz yapı yoğunluğu artışı, yetersiz donatı ve altyapı, çevre sorunları, tarihi dokuların kaybı gibi çözülmesi güç sorunlarla kent merkezinin çöküntü bölgelerine dönüşüm sürecini başlatmıştır.

1980-2000: İmar Afları Dönemi ve Büyük Dönüşüm

Bu dönem kentlerin küreselleşme, yerelleşme ve liberal ekonomiden etkilendiği dönemdir. Dönemin kentsel dönüşüm deneyimi gecekondular ve kaçak yapıların yasal konut bölgelerine dönüştürülmesini hedefleyen imar afları ve yerel yönetimin etkili olduğu uygulamalarla şekillenmiştir. Dönüşüm konut alanlarında olduğu gibi kıyı, merkez ve sanayi alanlarında da görülmüştür.

1980'den sonra neoliberal politikaların gelişmesi ve Türk ekonomisinin dışa açılması sonucunda, uluslararası üretim yapan birimler artmış, sanayiler büyük ölçekli organize üretim birimlerine dönüşerek kent dışına çıkma sürecine girmiştir. Organize sanayi alanları çalışanları sanayi alanları çevresinde kurulan yeni yaşam alanlarında yerleştirmiştir. Küçük ölçekli üretim birimleri tarihi kent merkezlerinde kalmış, istihdam ettiği düşük gelir grubu kent merkezindeki eskimiş alanlara yerleşmiştir. Kent

dışında yeni yerleşmeler oluşurken, kent merkezi çöküntüleşme sürecine girmiştir. 1980 yılından sonra demografik değişimlere, ekonomi politikasına, sanayinin gelişimine bağlı olarak sanayi alanlarının kurulması, sanayide çalışan nüfusun yaşam alanları, devlet kurumlarına ait konutlar ve üniversite kampüsleri gibi yeni yapılanmalarla yerleşim alanları kent merkezinden dışarıya genişleyerek yayılmaya başlamıştır.

Bu dönemde, plansız gelişmiş alanlara yönelik imar aflarının çıkartılması gecekonduların yasallaştırmıştır. İmar aflarının her biri bir önce çıkmış kanuna göre daha kapsamlı etkiler oluşturmuştur.

1983 ve 1988 yılları arasında gecekondularındaki mülkiyet problemlerini çözmeyi ve dönüşümünü amaçlayan birbiriyle ilişkili beş af yasası (2805,2981, 3290, 3366,3414 sayılı Kanunlar) çıkartılmıştır. Bu kanunlar, her türlü yasa dışı gelişmenin yasallaşmasını, İmar-İslah planlarının yapılmasını ve gecekondulara tapu verilmesini, kaçak yapıların tümüne yapılaşma hakkı verilmesini, plan yapılmasını gecekonduların parsellerinin satışını, 775 sayılı Gecekondular Kanunu'nun getirdiği bütün sınırlamaların ortadan kaldırılmasını ve tüm kaçak yapıların af kapsamına alınmasını içermektedir. İslah imar planlarıyla zaman içerisinde gecekonduların apartman bloklarına dönüşmüş, konut piyasasının ticari bir metası haline gelmiştir. İslah imar planlarıyla imar haklarının verilmesi aslında gecekonduların düzensiz konut alanlarında yaşanacak olan büyük dönüşüm sürecini başlatmıştır. Bu dönemin kentsel dönüşüm müdahaleleri, gecekonduların sağlaştırılmasını ve tarihi dokuların yenilenmesini konu almıştır. Ancak, geçmiş dönemlerde gecekondulara verilen ruhsatlar bu uygulamaları zorlaştırmıştır.

Kentsel dönüşüm için önemli bir yasal düzenleme olan 1984 tarihli 2885 sayılı 'Toplu Konut Kanunu' ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı kurulmuş, 1990 yılında Toplu Konut İdaresi olarak kurumsallaşmıştır. Kanun'un düşük gelirli ailelere konut üretme amacı, yapılan değişikliklerle konut kredisi verilmesini, gecekonduların dönüşümünü ve tarihi dokunun korunup yenilenmesine yönelik kredi verilmesini de içerecek şekilde genişlemiştir. Bu durum yerel yönetimleri konut üretimi alanına girmeye teşvik ederek, kent çeperinde yeni konut alanlarının oluşturulmasına, gecekonduların mahallelerinin temizlenerek yeni konut bölgelerine dönüştürülmesine zemin oluşturmuştur. İstanbul-Halkalı ve Ankara-Eryaman uygulamaları bu kapsamda üretilmiştir. Bu gelişme-

lerin devamında 1983 yılında 2863 sayılı 'Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle gündeme gelen koruma, restorasyon ve fonksiyon değiştirme kavramları kentsel dönüşüme yeni bir boyut kazandırmıştır. Dönemin kentsel dönüşümü etkileyen diğer önemli yasal düzenlemeleri, 1982 tarih 2634 sayılı 'Turizmi Tesvik Kanunu', 1984 tarihli 3030 sayılı Kanun', 1984 tarihli ve 2981 sayılı Kanun ve 1985 tarihli 3194 sayılı 'İmar Kanunu'dur. Bu dönemdeki en önemli yapısal değişimlerinden biri, 1984 yılında 3030 sayılı Kanuna istinaden büyükşehir belediyelerinin kurulması ile oluşmuştur. 1980'li yılların sonunda imar planlarıyla birlikte yanında dönüşüm projelerinde de yerel yönetimler etkin olmaya başlamıştır. Fakat uygulamalar farklı modeller içerse de serbest piyasa koşullarının yönlendirici olduğu özel sektör ortaklığı ile gerçekleştirilmiştir. Ankara'da Portakal Çiçeği Vadisi (1984-1989) ve Dikmen Vadisi (1989-1994) kentsel dönüşüm projeleri bu kapsamda değerlendirilmektedir.

Kent sorunlarının imar planlarıyla çözülemediği, kentleşmeyi yavaşlatmak yerine kentsel dönüşüm projeleriyle kentleri daha yaşanabilir yerler haline getirmek hedefiyle Hükümet politikalarında IV. Beş Yıllık Kalkınma Planında kentsel dönüşüme ayrı bir yer verilmiştir.

Ulusal düzeyde geliştirilen yasal düzenlemelere ilaveten, bu dönemde uluslararası düzeydeki anlaşmalar da yönlendirici olmuştur. 1992 yılında ilan edilen Avrupa Kentsel Şartı; ideal kent oluşturulabilmek için bir kentte ve yerel yönetimlerde olması gereken özellikleri tanımlamıştır. Bu şart eskiyi dokunun yeni ile bütünleşmesini, modern gelişmeyi ve tarihi mirasın korunmasını bir arada sağlamaya çalışan yaşanabilirlik, uygulanabilirlik, hakçılık ve yönetim gibi ilkeleri benimsemiştir. 1996'da Habitat II İstanbul Konferansı'nda hazırlanan Türkiye'nin Ulusal Raporu ve Eylem Planı ile kentlerde insan odaklı ve sürdürülebilir gelişimin amaç ve ilkeleri geliştirilmiştir. Bu ilkelerle gelişmenin ekonomik kalkınma, sosyal gelişim ve çevre korumadan oluşan üçlü bir çerçevede ele alınması gerekliliği vurgulanmıştır. Bu kapsamda da çok boyutluluk, sürdürülebilirlik, kentsel hizmet ve donatılara eşit erişim, ortaklık ve katılım gibi terimleri entegre plan stratejileriyle dönüşüm eylemlerine dönüştürmeye yoğunlaşmıştır. Ancak, 1990'larda yapılan uygulamalar bu yaklaşımların etkili biçimde uygulamaya geçirilemediğini göstermektedir.

1990'lı yılların sonlarında, küreselleşme ve uluslararası sermayenin kentsel mekân üzerinde etkisi artmış, sermayeyi kapmaya çalışan kent merkezlerinde, kente yenilik kattığı düşünülen yenileme anlayışıyla dönüşümler başlamıştır. 1990'lı yıllardan sonra kent merkezindeki gecekondu alanları ve kaçak yapılaşmalar kentsel mekândaki arsaların değerlerinin yükselmesiyle kentsel dönüşümün odağı konumuna gelmiştir. Ülkemiz açısından 1999 yılında yaşanan Marmara depremi kentsel dönüşüm çalışmalarını için önemli bir kırılma noktası olarak kabul edilmektedir. Yaşanan yıkımlar, insanların yer seçimi tercihleri için önceliği depreme dayanıklı ve zemin bakımından sağlam alanlara yöneltmiştir. Bu durum kent merkezlerinde köhneme sürecinin başlamasını tetiklemiş, 2000 sonrası dönem için eski merkezlerin yeniden canlandırılması ve kente yeniden kazandırılması eylemlerinin zeminini oluşturmuştur.

2000 Sonrası: Kentsel Dönüşümde Yasal Düzenlemeler ve Afet Riskli Dönem

Bu dönemde sürdürülebilirlik, demokratikleşme ve eşitlik gibi kavramları öne çıkaran küresel akımlar ile Avrupa Birliği uyum müzakereleri, özelleştirme politikaları ve uluslararası ortaklıklar gibi etkenler, planlama gündemine katılımcı yaklaşımları, çok aktörlü dönüşümleri ve stratejik planlamayı taşımıştır.

Türkiye'de küresel ekonomiye bağlı olarak artan sermaye birikimi kent topraklarında gayrimenkul yatırımlara yönelmiştir. Ekonomi politikalarında büyümeye ağırlık verilmiş, inşaat sektörü uluslararası pazara açılarak büyümenin lokomotif sektörlerinden birisi olarak görülmüş ve yatırım odaklı yeni kent politikaları benimsenmiştir. 2000'li yıllarda sosyo-ekonomik yapıda değişimler yaşanmış, göç, gelir kutuplaşması ve nitelikli işgücü talebi artmıştır. Kentlerde kamusal hizmetlere erişim, çöküntü bölgelerde suç oranlarının artması gibi problemler yaşanmıştır. Kent merkezindeki boşalmaya bağlı olarak gelişen çöküntüleşme sonrası özellikle tarihi kent merkezlerinde üst gelir grubunu çekmeyi hedefleyen soylulaştırma süreçleri yaşanmıştır. Bu süreç kentsel dönüşüm politikalarında tarihi dokunun korunması ve sosyal yapının sürdürülebilirliği konularının sorgulanmasına neden olmuştur.

Bununla birlikte dönüşüm sürecinin büyük parçalar halinde hızlanarak ekonomik büyümeye odaklanması, gelecekte kentlerde kamusalılıkların sınırlandırıldığı ve zenginle yoksulun ayrıştığı bir kentsel gelişmeye neden olacağı eleştirilerini gündeme getirmiştir.

Ekonomik ilişkilerin değişimi, ulaşım ve iletişim ağlarının gelişmesi, kentsel yönetim sınırlarının gelişmesi, kentsel dönüşümde yönetim ve katılım süreçlerini etkilemiştir. Bu dönemde yatırım ve uygulamaların dönüşüme yönlendirilmesinde yasal ve kurumsal düzenlemeler önemli bir araç olmuştur. 2000 sonrasında kentsel dönüşümde, özel sektör ve yerel yönetim arasında iş birliğini modelleri gelişmiştir. Dönüşüm sistemi, güçlü aktörle (kamu-özel) çok hızlı bir şekilde organize olarak gerçekleşmiştir. Kurumsal olarak Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, TOKİ ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklıklarındaki (GYO) yapısal değişim, yeni dönüşüm uygulamalarının hızlanmasına katkıda bulunmuştur. Özellikle 2003-2010 yılları arasında büyük inşaat şirketleri ve GYO'lar kat karşılığı, yap-sat ve hasılat paylaşımı gibi yöntemlerle konut üretim süreçlerine entegre olmuşlardır.

Bu dönemde, gecekondular ve yasa dışı mahallelerin yıkılarak yenilenmesi, kent merkezindeki çok katlı yapıların iyileştirilmesi, üst ve orta gelir grubunun kent dışında kapalı sitelerde yeni gelişimin oluşturulması, üst gelir grubunun kent merkezindeki tarihi alanlara yerleştirilerek korunmaya çalışıldığı soylulaştırma çalışmaları kentsel dönüşüm müdahalelerinin temel konusu olmuştur.

Bu dönemde kentsel dönüşüm, göç, nüfus yoğunluğu, yasadışı plansız kentleşme, afet riski, suç vb. sorunlara yönelik bir çözüm aracı olarak görülmüş ve uygulamaların gerçekleştirilmesi için yasal zemin oluşturulmuştur. Kentsel dönüşümün 1999 depremi sonrasında depreme dayanıklı yapı üretimi tartışmaları ile daha çok gündeme gelmesi üzerine 2001 yılında 4708 sayılı 'Yapı Denetimi Hakkında Kanun' çıkarılmıştır.

2004 yılında 5162 sayılı Kanun ile Toplu Konut Kanunu'nda değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik sonrası TOKİ'ye, gecekondular dönüşüm uygulaması gerçekleştirilecek alanlardaki her ölçekte ve türde imar planı yapma ve yaptırma yetkisi verilmiştir. 2004 tarihli 5104 sayılı 'Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu' Ankara'nın kuzey gelişme koridoru üzerindeki yasadışı konut alanlarının dönüşümü amacıyla bir alana

yönelik çıkarılan ilk kentsel dönüşüm yasası olmuştur. 2004 tarihli 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu' yerel yönetimlerin mekansal ve kurumsal stratejik planlarını yerel aktörlerin katılımıyla üretmesini öngörmüştür. Aslında katılımcı yaklaşımın tartışıldığı ve yasalarda kendini gösterdiği önemli bir adım olmuştur. Ardından 2005 yılında kentsel dönüşümü yönlendiren en önemli iki kanun çıkarılmıştır. Bunlardan birisi 5366 sayılı 'Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenecek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanundur. Kanun, dönüşüm alanlarının belirlenmesini il genel meclisi ya da belediye meclisini kararına bırakmıştır. Bir diğer önemli kanun 5393 sayılı 'Belediye Kanunu', en az 5 en çok 500 hektar büyüklüğündeki alanların dönüşümü konusunda belediyelere yetki ve sorumluluklar vermiştir. 2007 tarihinde 5609 sayılı Kanunla Gecekondu Kanunu'nda değişiklik yapılmış, belediye sınırları içinde de TOKİ gecekondu ıslah, tasfiye ve önleme bölgelerinin sınırını onaylamada yetkili olmuştur. Kentsel dönüşüm konusunda son yasa 2012 tarihli ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'dur. Kanun afet riski altındaki alanlar ile riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerini oluşturma, usûl ve esaslarının belirlenmesi için yerel yönetimlere yetki vermiştir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı riskli alan, rezerv yapı alanı ve riskli yapıların bulunduğu alanlara ilişkin her tür ve ölçekteki planı resen yapmaya, yaptırmaya ve onaylanmaya yetkili merkezi birim olmuştur. Yetki yerelleşirken merkezi vesayet üzerinden bir denetim kurgulanmıştır. 2019 yılında yayınlanan 'Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi Hazırlanmasına İlişkin İlke ve Esaslar' raporu, kentsel dönüşüm uygulamalarını yönlendirmede rehber niteliğindedir.

10 ve 11. Kalkınma Planlarında ve Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2014-2023) kapsamında kentsel dönüşüm uygulamaları, afet riskli alanların ve sanayi alanlarının dönüşümü, yaşam kalitesinin yükseltilmesi, tarihi alanların canlandırılması ve dezavantajlı gruplara yönelik yaşam alanı üretilmesi bağlamında farklı planlama araçları ile önemli bir yöntemsel yaklaşım olarak değerlendirilmiştir. Kentsel dönüşüm uygulamalarının merkezi-yerel yönetim ve özel sektör ortaklığıyla, merkezi yönetimin denetiminde yapılması hedeflenmiştir. Bu durum kentsel dönüşümün sistematik, çok aktörlü ve çok sektörlü olmasının önünü açmıştır.

Sonuç ve Öneriler

Türkiye’deki kentsel dönüşüm deneyimi birbirinden farklılaşan 4 döneme esas alınarak tartışılmıştır. Genel olarak değerlendirildiğinde, ekonomik büyüme ile göç her dönemin önemli bir olgusu olmuştur ve kentsel sorunların niteliğine bağlı olarak farklı kentsel dönüşüm müdahaleleri gerçekleştirilmiştir.

Türkiye kentlerinde kentsel dönüşüm Osmanlı dönemine kadar uzanan ve o dönemlerde savaşlar sonrası yıkılan ya da yanan evlerin yeniden inşa edilmesini içeren bir süreçle başlamıştır. 1923-1950 döneminde, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasından sonra sanayinin gelişmesi, ilk sanayi kentlerinin oluşması ve kentlere örnek olacak modern kent yaklaşımları ile başkent Ankara’nın imarına yoğunlaşmıştır. Merkezi otoritenin yetkisiyle fiziksel boyuta vurgu yapan projeler gelişmiştir. 1950-1980 döneminde, sanayileşmeyle hız kazanan kentleşme ve yoğun göç, gecekondu ve yasadışı çarpık kentleşmeyi getirmiştir, yasadışı konut bölgelerinin sağlıklılaştırılması, yeniden yapılandırma ve kentsel yenileme temel müdahaleler olmuştur. Gecekondu ve yasadışı yapılanma sorununu çözebilmek için imar afları düşünülmüş, ancak bu durum sorunu günümüze kadar hala süren bir tartışma alanı haline getirmiştir. Merkezi yönetimin hâkimiyetinin devam ettiği, fiziksel boyutla birlikte özellikle ekonomik boyuta vurgunun arttığı projeler üretilmiştir. 1980-2000 dönemde liberal politikalarla şekillenen, planlama yetkilerinin yerel yönetimlere aktarıldığı, büyük kentlerde imar faaliyetlerinin yaygınlaştığı yenileme, kentsel kültürel ve tarihi alanların korunması, sağlıklılaştırılması ile ıslah imar uygulamaları temel müdahaleler olmuştur. Bu dönem özellikle fiziksel, ekonomik ve sosyal boyut gündeme gelmiştir. Türkiye’de dönüşüm, kavram olarak kentleşme ve planlama pratiğine 1970’li yıllarda girmiş, plan uygulama aracı olarak 1980’li yıllarda kullanılmaya başlamıştır. 1990’lı yıllarda dikeyde yapılaşma süreçleri, parçacıl planlama, sosyal çöküntüleşme, kentsel yayılma gibi sorunlar gündeme gelmiştir. 2000 sonrası dönemde koruma, yenileme, sağlıklılaştırma ve soylulaştırma müdahaleleri dönüşümün kapsamını oluşturmuştur. Ekonomik boyutun zirvede olduğu inşaat odaklı gelişimin yanında, kültürel kimliğin korunması ve sosyal boyut tartışmaları genişlemiştir.

Kentsel dönüşümde ekonomik boyutun çözümlenmesine odaklı yerel yönetim, merkezi yönetim ve özel sektör ortaklık modellerinin geliştiği kar-

ma stratejiler ile yasal yapılanma konularına daha fazla önem verilmiş, afet riski, katılım, soylulaştırma ve sürdürülebilirlik kavramları tartışmalı olarak gündemde yer almıştır.

Türkiye'nin 100 yıllık kentsel dönüşüm deneyimi kalkınma çabaları paralelinde gerçekleşen çok hızlı bir değişim sürecinin deneyimlenmesine olanak sağlamıştır. Bu aslında hala deneyimlemeye devam ettiğimiz bir süreç olması bakımından çok değerlidir. Geçmiş deneyimlerden elde edilen tecrübeler, gelecekte başarılı projeler oluşturulmasında ihtiyaç duyulan nüfus, ekonomik güç, yasal ve yönetsel yapı ve mekanizmaların varlığını ve geliştiğini göstermektedir. Böyle bir varlığı, zayıflıkların geliştirilmesi için yönlendirebilmek anlamında kentsel dönüşüm sürecinde iyileştirilmesi gereken alanları kısaca tanımlamak gerekmektedir. Öncelikle kentlerin dönüştürülmesi için yasal ve yönetsel anlamda atılan olumlu adımlar, yetkilerin düzenlenmesi, denetim mekanizmalarının güçlendirilmesi, mülkiyet haklarının korunması, tüm aktörlerin sürece dahil edilmesi ve planlama ilkelerine uyumun sağlanması konularında geliştirilmelidir. Marmara, Van ve Kahramanmaraş merkezli depremler, yaşanan yıkımlar, yangın ve sel felaketleri kentsel dönüşümün afetlere dayanıklı, güvenli, yaşam kalitesi yüksek, kimlikli ve adil kent oluşturmada bir fırsat alanı olarak değerlendirilmesini gerektirmektedir. Afet riskli alanlar müdahalelerde öncelikli bölgeler olmakla birlikte, kenti bütüncül ele alan uygulamalarla bağlantılı bir planlama sürecinin benimsenmesi önem taşımaktadır. Ülkesel, ulusal ve yerel düzeyde riskler ve öncelikler tespit edilmeli, yerleşmelerin kendine özgü sosyal, ekonomik ve fiziki yapısına uygun çok boyutlu projeler üretilmelidir. Bu sebeple planlama kademesine uyumlu çok aşamalı bir araştırma stratejisi geliştirilmelidir. Kentsel dönüşüm, belirli bir politika, bütünlük ve yöntemle, kapsamlı, alana özgü, katılımcı, şeffaf bir yaklaşımla yönetilmelidir. Kısa, orta ve uzun vadeli kapsamlı bir süreç tasarımı ile yerel istihdamın canlandırıldığı, yaşam kalitesinin arttığı, sosyal bütünleşmenin sağlandığı projelerin üretilmesi hedeflenmelidir.

Kaynakça

- 1164 Sayılı Arsa Ofisi Kanunu. (1969). (T.C. Resmî Gazete: 13195- Kabul Tarihi: 10/5/1969. Arsa Ofisi Kanunu. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc052/kanuntbmmc052/kanuntbmmc05201164.pdf).
- 1580 Sayılı Belediye Kanunu. (1930). (T.C. Resmî Gazete: 1471- Kabul Tarihi: 3/4/1930. Belediye Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1471.pdf>).
- 1593 Sayılı Umumi Hıfsızsihha Kanunu. (1930). (T.C. Resmî Gazete: 1489- Kabul Tarihi: 24/4/1930. Umumi Hıfsızsihha Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.3.1593.pdf>).
- 1710 Sayılı Eski Eserler Kanunu. (1973). (T.C. Resmî Gazete: 14527- Kabul Tarihi: 25/4/1973. Eski Eserler Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14527.pdf>).
- 2290 Sayılı Yapı ve Yollar Kanunu. (1933). (T.C. Resmî Gazete: 2433- Kabul Tarihi: 21/06/1933. Yapı ve Yollar Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2433.pdf>).
- 2301 Sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu. (1933). (T.C. Resmî Gazete: 2435- Kabul Tarihi: 24/6/1933. Belediye Bankası Kuruluş Kanunu. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc012/kanuntbmmc012/kanuntbmmc01202301.pdf).
- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu. (1982) (- T.C. Resmî Gazete: 17635- Kabul Tarihi: 1/5/1982. Turizmi Teşvik Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2634.pdf>).
- 2981 Sayılı Kanun. (1984). (T.C. Resmî Gazete: 18335- Kabul Tarihi: 24/2/1984. İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanunu'nun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2981&MevzuatTur=5&MevzuatTertip=5>).
- 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu. (1983). (T.C. Resmî Gazete: 18344- Kabul Tarihi: 2/3/1984. Toplu Konut Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2985.pdf>).
- 3030 Sayılı Kanun. (1984). (T.C. Resmî Gazete: 18453- Kabul Tarihi: 27/6/1984. Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname-nin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18453.pdf>).
- 3194 Sayılı Kanun. (1985). (T.C. Resmî Gazete: 18749- Kabul Tarihi: 3/5/1985. İmar Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3194-20120516.pdf>).
- 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun. (2001). (T.C. Resmî Gazete: 24461- Kabul Tarihi: 29/6/2001. Yapı Denetimi Hakkında Kanun. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.4708.pdf>).
- 4759 Sayılı İller Bankası Kanunu. (1945). (T.C. Resmî Gazete: 6039- Kabul tarihi: 13/6/1945. İller Bankası Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6039.pdf>).
- 5104 Sayılı Kanun. (2004). (T.C. Resmî Gazete: 25400- Kabul Tarihi: 4/3/2004. Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5104.pdf>).

- 5162 Sayılı Kanun. (2004). (T.C. Resmî Gazete: 25460- Kabul Tarihi: 05/05/2004. Toplu Konut Kanunu'nda ve Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerin Toplu Konut İdaresi Başkanlığına Ait Bölümünde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun. <https://www5.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5162.html>).
- 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu. (2004). (T.C. Resmî Gazete: 25531- Kabul Tarihi: 10/7/2004. Büyükşehir Belediyesi Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5216&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>).
- 5218 Sayılı Kanun. (1948). (T.C. Resmî Gazete: 6938- Kabul Tarihi: 14/6/1948. Ankara Belediyesi'ne, Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun)
- 5366 Sayılı Kanun. (2005). (T.C. Resmî Gazete: 25866- Kabul Tarihi: 16/6/2005. Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5366.pdf>).
- 5393 Sayılı Belediye Kanunu. (2005). (T.C. Resmî Gazete: 25874- Kabul Tarihi: 3/7/2005. Belediye Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.5393.pdf>).
- 5431 Sayılı Kanun. (T.C. Resmî Gazete: 7230- Kabul Tarihi: 11/6/1949. Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılmasına ve 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanununun 13. Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc031/kanuntbmmc031/kanuntbmmc03105431.pdf).
- 5609 Sayılı Kanun. (2007). (T.C. Resmî Gazete: 26476- Kabul Tarihi: 22/3/2007. Gecekondu Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/03/20070328-3.htm>).
- 6306 Sayılı Kanun. (2012). (T.C. Resmî Gazete: 28309- Kabul Tarihi: 16/5/2012. Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6306.pdf>).
- 6785 Sayılı İmar Kanunu. (1956). (T.C. Resmî Gazete: 9359- Kabul Tarihi: 16/07/1956. İmar Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9359.pdf>).
- 775 Sayılı Gecekondu Kanunu. (1966). (T.C. Resmî Gazete:12362- Kabul Tarihi: 20/7/1966. Gecekondu Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.775.pdf>).
- Akkahve, D. (2023). Prof. Dr. İlhan Tekeli ile Bölge Planlama Üzerine, Bölüm 2: Genç Cumhuriyet ve Köktenci Modernitenin Mekansallığı. *Bölgesel Kalkınma Dergisi*, 1(02): 9-20.
- Akkar, Z. M. (2006). "Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye". *Planlama*, 2006/2: 29-38.
- Ataöv, A. ve Osmay, S. (2007). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım". *METU JFA*, 24 (2): 57-82.
- Ayar, A. Y. (2019). *İstanbul'daki Kentsel Dönüşüm Projelerine Panoramik Bir Bakış*. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi] Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Batal, S. ve Dur, İ. İ. (2019). Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Deneyimlerinin Ürettiği Sonuç: Matematik Merkezli Kentsel Dönüşüm. *Electronic Turkish Studies*, 14(4): 2147-2161.

- Bektaş, Y. (2021). Genel Kentsel Dönüşüm Alanları İle Öncelikli Riskli Alanlar Arasındaki İlişkinin Sorgulanması Üzerine Bir Değerlendirme: İstanbul örneği. *Planlama Dergisi*, 31, (1): 78-94.
- Brunnhuber, S. (2023). Die Kunst der Transformation. <https://www.sustainability-yes.ch/sustainable-development/> [Erişim: 07.09.2023].
- Carmon, N. (1997). "Neighborhood Regeneration: The State of the Art". *Journal of Planning Education and Research*, 17: 131-144.
- Couch, C. (1992). Urban Regeneration in Europe. Ed. Couch, C., Fraser, C., Percy, S., London: Blackwell Publishing.
- Genç, F. (2008). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm: Mevzuat ve Uygulamaların Genel Görünümü". *Celal Bayar Üniversitesi, İ.İ.B.F Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 15 (1): 115-130.
- Gibson, M.S. and Langstaff, M.J. (1982). *An Introduction to urban renewal*. London: Hutchinson.
- Gülümser, A. A., Öztürk, N. K., Akay, M. ve Belli, B. (2023). "Ülke Planlamada Kentsel Dönüşüm Yeri: Türkiye Mekânsal Strateji Planı Örneği". *Çevre, Şehir ve İklim Dergisi*. Yıl: 2. Sayı: 4., 1-19.
- Habitat Gündemi ve İstanbul Deklarasyonu. (1996). Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı Habitat II Kent Zirvesi 3-14 Haziran 1996.
- Kara, G. (2007). Kentsel Dönüşüm Uygulamaları. 11. *Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*. Ankara: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 2-6.
- Kocabaş, A. (2006). *Kentsel Dönüşüm (Yenileş(tir)me): İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler*. İstanbul: Literatür Yayınları.
- Köktürk, E. ve Köktürk, E. (2007). "Türkiye'de Kentsel Dönüşüm ve Almanya Deneyimi". 11. *Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*. Ankara: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 1-18.
- Köse S., Ayan, Z., Vural, E., Özcivan K. ve Koçdemir Y. (2023). "Afete Hazırlık Kapsamında İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Uygulamaları". *Çevre, Şehir ve İklim Dergisi*, 2 (4), 196-219.
- Lichfield, D. (1992). "Urban Regeneration for the 1990s". London Planning Advisory Committee. London, 19.
- Loftman, P. and Nevin, B. (1995). Prestige projects and urban regeneration in the 1980s and 1990s: A review of benefits and limitations. *Planning Practice & Research*, 10(3-4): 299-316.
- Özdemir Sönmez, N. (2006). Düzensiz Konut Alanlarında Kentsel Dönüşüm Modelleri Üzerine Bir Değerlendirme. *Planlama*, 2006(2): 121-127.
- Özden, P. (2006). Türkiye'de kentsel dönüşümün uygulanabilirliği üzerine düşünceler. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (35): 215-233.
- Özden, P. P. (2008). *Kentsel Yenileme, Yasal-Yönetimsel Boyut Planlama ve Uygulama*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Roberts, P. (2000). "The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration". *Urban Regeneration*. (Edit.) P. Roberts and H. Sykes. London Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Sadioglu, U. ve Ergönül, E. (2020). "Türkiye'de Kentsel Dönüşümün Anlamı, Aktörleri ve Amaçları". *İdealkent*, 11(30): 878-908.

- Serdaroğlu Sağ, N. (2023). "Legal Regulations for Urban Transformation in Turkey and Associated Problems". *International Research in Social, Human and Administrative Sciences XIV*. Ed: İmamoğlu, H., Ankara: Eğitim Yayınevi, 43-65.
- Şenol-Balaban, M. (2016). "An Assessment of Flood Risk Factors in Riverine Cities of Turkey: Lessons for Resilience and Urban Planning". *METU JFA*. 33(2): 45-71.
- Şenyapılı, T. (2014). "Denetimsiz ve Adaletsiz Rant Paylaşımının Biçimlendirdiği Kentsel Dokuya Örnek: Ankara-Yıldız". *İDEALKENT*, 5 (11): 326-347.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2017). *Şehircilik Şûrası Komisyon Raporları*. Ankara.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2019). *Kentsel Dönüşüm Strateji Belgesi Hazırlanmasına İlişkin İlke ve Esaslar*. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/altyapi/icerikler/strateji-belges--20191001104857.pdf>.
- TDK. 2023. <https://sozluk.gov.tr/> [Erişim: 20.08.2023].
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2010). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2014). *Türkiye'nin Kentleşme Deneyiminden Öğrenebileceklerimiz*. Ankara: TEPAV.
- Türkün, A., Aslan, Ş. ve Şen, B. (2014). 1923-1980 Döneminde Kentsel Politikalar ve İstanbul'da Konut Alanlarının Gelişimi: Mevzuat, Aktörler Ve Hâkim Söylem. Asuman Türkün (Ed.), Mülk, Mahal, İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları: 45-78.
- Yalçın, M. C. vd. (2014). "Sarıyer Gecekondu Mahalleleri Örneğinde Kentsel Dönüşüm Süreçleri ve Bu Süreçlerin Sosyo-Ekonomik ve Fiziki Etkileri", TÜBİTAK Projesi No: 110K404, İstanbul.
- Yenice, M. S. (2014). Türkiye'nin Kentsel Dönüşüm Deneyiminin Tarihsel Analizi. Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 16 (1), 76-88. <https://dergi-park.org.tr/tr/pub/baunfbed/issue/23851/254086>
- Yenice, S. (2023). Kentlerin Modernizasyonu; İlk Planlama Deneyimleri. *Türklerde Çevre ve Şehircilik Şehirlerimizin Gelişiminde Tarihi Süreç Cilt 1*, Ed. Küçükdağ, Y. vd., Ankara: T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. [Erişim adresi: <https://cevresehiriklimkutuphanesi.csb.gov.tr/ShowPDF/74a7ff36-ed46-462a-9ec7-f0049862a81c>].

AFET VE RİSK YÖNETİMİ: DİRENÇLİ YERLEŞMELER

Prof. Dr. Hasan KALYONCU

Giriş

İnsanlık var olduğundan itibaren çevre ile etkileşimde bulunmuş, doğa olayları ile başa çıkmak için farklı yaklaşımlar ortaya koymuş ve bu olaylardan etkilenmemek için çaba sarf etmiştir. İnsanların yaşam alanları çeşitli şekillerde tahribata uğrar ve zarar görür. Bunlar doğal nedenlerle veya insan faaliyetleri sonucu meydana gelebilir. İnsan yaşamını ve yaşam alanlarını olumsuz yönde etkileyen bu olaylara afet adı verilmektedir. Afet, doğa kaynaklı ya da teknolojik tehlike risk ile birleştiğinde yıkıcı ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur.¹ Afetler hayatın olağan akışını etkiler, mevcut düzenin bozulmasına ve aksamasına yol açar, büyüklük ve etki derecesine göre farklı can ve mal kayıplarını oluşturabilen ve oluşumundan sonra ise psikolojik ve sosyal etkileri devam eden bir yapı sergiler. Afetler meydana geliş şekillerine göre doğal ve yapay olmaları, yavaş gelişen veya ani oluşumlarına göre, kökenlerine yani jeolojik, meteorolojik, teknolojik ve insan kökenli olmak üzere üç farklı grupta toplanmaktadır².

Bu sınıflandırmalara göre küresel ısınma ve iklim değişikliği sonucu meydana gelen kuraklık, çölleşme, fırtına şiddetlerindeki artışlar ve deniz seviyesinin yükselmesi gibi olaylar meteorolojik ve iklimsel kökenli olaylar sınıfına girerken yavaş bir gelişim süreci göstermektedir. Fırtına-

1 Varol, N. ve Gültekin, T. (2016). "Afet Antropolojisi". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(59): 1431-1436
2 Yiğiter, N.D., (2008) Planlamada Afet Bilgi Sistemi ve Yönetiminin Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Modellemesi: Adana Örneği, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü

lar, aşırı yağış ve dolu ise hızlı gelişen bir sürece sahiptir. Fakat meteorolojik tahminler önlem alma açısından zaman kazandırmaktadır. İklim değişikliği sebebiyle meydana gelebilecek olaylarla ilgili bilgiler yenilenmelidir. Çünkü geleneksel bilgi iklim değişikliği ile değişen aşırı yağışlar, fırtınalar, çığ ve sel felaketlerinin görülme sıklığı, şiddeti ve oluşum yerlerinde değişim meydana gelmektedir. Ülkemizde yavaş yavaş görülmeye başlasa da toz ve kum fırtınaları da afet olarak değerlendirilerek önlem alınması gereken alanlardan birisi durumundadır. Bunların yanında sıcaklık artışları ile beraber oluşabilecek olan aşırı sıcaklık artışları ve düşüşleri, kuraklık, su kıtlığı, yangınlar, salgın hastalıklar da afetlere sebep olabilmektedir. Ayrıca çekirge istilasında olduğu gibi böcek istilaları da afet kapsamında değerlendirilmelidir. Kuraklık, çölleşme, salgın hastalık, sıcaklık artışı, aşırı azalması ve su kıtlığı yavaş gelişen afetler arasında yer alırken, yangınlar hızlı gelişim gösteren afetler arasında yer almaktadır. Fakat depremler, aniden oluşan jeolojik kökenli doğal afetlerdir. Ülkemizde en fazla ekonomik zarara ve can kaybına neden olan doğal afetlerin, deprem ile su baskını olduğu bilinmektedir. Depremler çok ani olan afetler olsa da arkasında bıraktığı büyük can ve mal kayıpları ile etkisi uzun bir süre devam eden afetlerdendir³. Seller de tahmin edilebilir olsa da ani gelişim gösteren ve iklimsel kökenli doğal afetler durumundadır.

Bir olayın afet olması olayın kendisinden ziyade, meydana getirdiği sonuçlar açısından değerlendirilmekte ve etkileri, olduğu bölgede yaşayan insanlar üzerine doğrudan veya dolaylı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu etkiler fiziksel, ekonomik, ekolojik, psikolojik, sağlık, tarımsal üretim ve ulusal güvenlik tehditleri olarak karşımıza çıkabilmektedir. Fiziksel etkileri yaşam alanlarının tahribatı, binaların, altyapının, yolların yıkılması veya zarar görmesi, insanlar ve diğer canlılar açısından yaralanma ve ölüm olayları şeklinde ele alınırken, ekonomik etkisi tahribat sonrası imar çalışmaları, tedarik zincirlerinin kırılması, üretimin sektöre uğraması ve yeniden yapılandırma çalışmaları şeklinde de ifade edilebilir.

Ekolojik yönden meydana gelen tahribatlar ise, afet sonrası çevreye kirlenmesi doğal alanları etkilemesi, erozyon ve verimli toprak katmanının kaybı olarak ele alınabilir. Psikolojik etki ise afet sonrası insanlarda meydana getirdiği travma ve kayıpların etkisi olarak değerlendirilmektedir.

3 Güler, Ç. ve Çobanoğlu, Z. (1997). Afetlerde Çevre Sağlığı Önlemleri, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi No:39 Ankara

Sosyal açıdan ele alındığında, afet sonrası afete maruz kalan toplumun önceliği hayatını sürdürebilmek olduğundan birçok soruna kapı aralmaktadır. Ulusal güvenlik açısından afetler incelendiğinde bütçeye getirdiği yük, afet bölgesinde dış destekli çatışmaların ortaya çıkması, afet kullanılarak huzursuzluk ve güvensizlik ortamı oluşturulması, ekonomik gücün azalması ile dışa bağımlı hale gelebilmesi ve bu afetler kullanılarak hükümetlerin devrilmesine kapı açılması şeklinde ifade edilebilmektedir. Herhangi bir olayın afet olarak değerlendirilebilmesi için, toplumu bir şekilde etkilemesi gerekmektedir. Bu etki insanlar üzerine veya yerleşim yerleri üzerinde olumsuz etkileri olması ve çeşitli şekillerde zarara ve kayıplara sebep olması gerekmektedir.

Depremlerin en dikkat çekici etkileri ölüm ve yaralanma başta olmak üzere, deprem anında ve sonrasında ortaya çıkan korku, panik, şaşkınlıktır. Depremden sonra meydana gelen psikolojik ve sosyal sorunlar ise afet sonrası olarak değerlendirilmektedir. Depremlerle birlikte meydana gelen can ve mal kayıplarının yanında, depremden etkilenen insanların yani depremzedelerin en başta barınma, sağlık, su, ulaşım, güvenlik ve atıklardan oluşan kirlilik sorunları gibi birçok sorun alanı ortaya çıkmaktadır. Afetlerden sonra öncelik olan konu ve acil olan konu enkaz altında kalanların hayatını kurtarmaktır. Bu çalışmalar esnasında ve sonrasında aynı zamanda depremden etkilenen vatandaşların temel ihtiyaçlarına yönelik barınması, beslenmesi, giyecek temini, sağlıklı ortamın oluşturulması ve diğer yaşamsal ihtiyaçları karşılanırken, oluşabilecek olumsuz etkilere karşı da korunması gerekmektedir.

Depremlere karşı gerekli önlemler alınmadıkça, dersler çıkarılmadıkça daha sonra oluşabilecek depremlerde aynı sorunlar ve olumsuzluklar ile karşı karşıya gelinecektir. Depremlerde acil durum alanları, can kurtarma, yaralananların ve hastalananların bakımı, ölenlerin defin işlemleri, barınma alanlarının oluşturulması ve beslenme sorunlarının giderilmesi öncelikli konular arasında yer almaktadır. Ancak felaketten sora geçen zaman sürecinde insanların tekrar günlük yaşam tarzlarına dönme arzusu gündeme gelmekte ve çözüm bekleyen çevresel sorunların aşılması hususu gündeme oturmaktadır. Gelişen bu süreç ise, afet bölgesinde yaşayan halkı, devlet politikalarını ve toplumun tümünü etkisi altına alan bir duruma dönüşebilmektedir⁴.

4 Yılmaz, A., Korkmaz, S. Z. ve Korur, S. (2011). Depremler ve Sonrasında Karşılaşılan Çevre Sorunları, e-Journal of New World Sciences Academy 2011, 6(4)

Depremler; oluş zamanı ve şiddeti bilinmemekle birlikte altyapıyı, yerleşim yerlerini, üretim alanlarını, haberleşme sistemlerini ve ulaşım gibi alanlarda olumsuz etki oluşturarak, genel hayatı olumsuz yönde etkileyen jeolojik olaylardır⁵. Hayatın olumsuz etkilenmesi yanında kalkınma üzerine de olumsuz etkileri mevcuttur. Depremin ortaya çıkardığı maliyet ülkenin ekonomisi ve gelişimi üzerinde de büyük etki göstermekte, gelişimi durdurmakta hatta geriletmektedir. Deprem gibi afetler yaşanan bölgelerde aynı zamanda mevcut ekolojik denge de bozmakta ve çevresel sorunları ortaya çıkarmaktadır.

Ülkemizde Risk Unsuru Olan Afetler

Jeolojik, topografik yapısı ve iklim özellikleri nedeniyle Türkiye’de doğal afetler oldukça sık görülmektedir. Türkiye’de oluşan afetlerden depremler %64, seller %15, toprak kaymaları %16, yangınlar %4, çığ olayları ve diğer afetler %1’lik oranlarda meydana gelmektedir⁶. Türkiye coğrafyasının %93’ü, nüfusunun %98’i ve barajlarının %95’i depremlerin etki alanları içerisinde bulunmaktadır⁷. Dünyada ve Türkiye’de görülen en yaygın afetler; Jeolojik, iklimatik, biyolojik ve sosyal afetler şeklinde sınıflandırılmaktadır. Jeolojik afetler; deprem, heyelan, volkan patlaması, çamur akması, kaya düşmesi ve tsunami iken, iklimatik afetler; aşırı sıcak ve soğuk dalgaları, dolu, don, aşırı kar yağışı, siklonlar, asit yağmurları, sis, toz, çığ, sel, fırtınalar, yıldırım düşmeleri ve kum fırtınaları olduğu belirtilmektedir. Biyolojik afetler ise; erozyon, orman yangınları, salgınlar ve böcek istilaları iken, sosyal afetler; yangınlar, terör saldırıları, savaşlar ve göç olduğu ifade edilmektedir⁸. Ülkemizin belli bölgelerinde deprem, çığ, sel, taşkın, don, orman yangınları, kuraklık, şiddetli yağış, şiddetli rüzgâr, yıldırım ve erozyon gibi afetler her yıl önemli ölçüde can ve mal kayıplarına sebep olmaktadır⁹. Ülkemizde iklimatik sebeplerle oluşan afetler küresel ısınma sebebi ile artış göstermektedir.

5 Güler, Ç. ve Çobanoğlu, Z. (1997). Afetlerde Çevre Sağlığı Önlemleri, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi No:39 Ankara

6 Akyel, R., (2007). Afet Yönetim Sistemi: Türk Afet Yönetiminde Karşılaşılan Sorunların Tespit ve Araştırma, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Adana: Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

7 Kara, T. (2009). Adana-Ceyhan Depreminin Ekonomik ve Sosyal Sonuçları. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

8 Çelik, M. A., Bayram, H. ve Özüpekçe, S. (2018), An Assessment On Climatological, Meteorological And Hydrological Disasters That Occurred In Turkey In The Last 30 Years (1987-2017). International Journal of Geography and Geography Education, (38): 295-310.

9 Özüpekçe, S. (2020) “Türkiye’de Afet Gerçekliği ve Bölgesel Coğrafya Eğitim-Öğretim Anlayışının Bu Konudaki Rolü”. The Journal of Academic Social Science Studies, 13 (82): 43-59.

Ülkemizde fazla gerçekleşen afet türü depremdir. Depremden sonra meydana gelen psikolojik sorunlar ise afet sonrası sorunlar olarak değerlendirilmektedir. Bu sorunlar toplum sağlığını etkilerken, toplumsal ve bireysel hayatın olumsuz etkilenmesi yanında depremlerin, kalkınma üzerine de olumsuz etkileri mevcuttur. Deprem gibi afetler yaşanan bölgelerde aynı zamanda mevcut ekolojik denge de bozulmalara sebep olurken, birçok çevresel problemin oluşumuna da sebep olmaktadır. Deprem felaketi canlılar, doğal çevre, binalar ve alt yapılar üzerinde etkili olmakta ve deprem bölgelerinde deprem sonrası barınma, sağlık, katı atık, ulaşım, haberleşme, su, kanalizasyon ve diğer altyapı sorunları, sosyal, güvenlik, göç, eğitim ve yönetimle ilgili çevre sorunları ortaya çıkmaktadır¹⁰.

Deprem bölgelerinde zemin etütü yapılmadan imara açılması, altyapı planlarının doğru yapılmaması ve binaların öngörülen ölçütlerde yapılmaması sebebiyle deprem çok büyük felakete dönebilmektedir. Bugün ülkemizde mevcut şehirlerin ve yerleşim alanların büyük çoğunluğunun kuruluş tarihi çok eskiye dayanmaktadır. Bu sebeple kuruldukları dönemlerde fay hattı bilgisinin olmaması ve depremlerle ilgili yeterli bilginin olmaması sebebiyle, dönemin şartlarına ve bilgilerine göre inşa edilmiş yerleşmeler, geçen zaman sürecinde tarım arazilerine ve ovalara doğru gelişim göstererek afete maruz alanlar haline gelmiştir. Kuruldukları dönemlerde fay hatları bilgisi olmadığından, fay hatları üzerine de gelen yerleşim birimlerinin varlığı bilinmektedir. Bu hatalı yerleşimler, gelişim süreçlerinde ihmal, yapım aşamasındaki plansızlık ve eksiklikler nedeniyle, depreme maruz kalan insanları doğrudan etkilerken, barınma ve beslenme sorununu ortaya çıkartmakta ve tüm ülkeyi dolaylı olarak etkilemekte, toplumsal hayatta bozulmalara sebebiyet vermektedir. Binaların yıkılması, tarımsal ve sanayi üretim ile ticaretin durması ve temel ihtiyaçların karşılanamaz hale gelmesine rağmen deprem sonrası en büyük sorun alanı geçici konutlar ve kalıcı konutları da bünyesine alan barınma sorunudur.

Depremlerde yapıların yıkılmasıyla kanalizasyon, içme suyu şebekelelerinde meydana gelen hasarlar sebebiyle toksik ve atıksular içme suyu kaynaklarına karışarak hem çevre hem de sağlık sorunlarını ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca depremin etkisiyle hasar gören ve parçalanan boru ve

10 Yılmaz, A., Korkmaz, S. Z. ve Korur, S. (2011). Depremler ve Sonrasında Karşılaşılan Çevre Sorunları, e-Journal of New World Sciences Academy 2011, 6(4)

su tesisatından sızan sular, enkazların içinde birikerek enkaz altında kalan insan ve diğer canlıların boğulma tehlikesine yol açabilmektedir. Bu su birikimi, yapı taşıyıcı elemanlarının su etkisiyle gevşeyerek daha hızlı bir şekilde yıkılmasına sebep olmaması için, su şebekesinin depremden hemen sonra otomatik olarak kontrol altına alınması ve bölgesel olarak suyu kesebilecek şekilde planlanması gerekmektedir¹¹. Bu sağlanmadığı takdirde yıkıntıların kaldırılmasında zorluklar yaşanacağı gibi, boğulmaya sebep olabilecek ve salgın hastalıkları oluşturabilecek alanların oluşumuna da uygun ortam oluşturmaktadır. Depremlerin oluşturduğu hasar ile haberleşme araçlarında kopukluklar, santrallerin bağlı olduğu elektrik hatlarının kesilmesi ya da hatlara aşırı yüklenme ile haberleşme araçlarının devre dışı kalması söz konusu olmaktadır.¹² Tüm bu sebeplerle deprem aslında sadece binaların yıkılması anlamına gelmemekte, bu anlık felaket uzun süreli sorunları da beraberinde getirmektedir. Sosyolojik açıdan da toplumu tüm yönleri ile etkileyen sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

Son zamanlarda iklim değişimi sebebiyle meydana gelen olaylar iklime bağlı afetlerin sıklığını artırmış durumdadır. Bu değişimler şehirlerde birçok olumsuzluğu beraberinde getirirken, afetlerin olumsuz etkisini de artırmaktadır. İklim değişimi ile beraber şehir selleri ve sellerdeki artışlar yaşanırken, kuraklık, hortum, fırtına şiddetindeki değişimler, deniz seviyesinde yükselmeler şehirler için tehdit durumundaki olaylar durumundadır. Küresel iklim değişikliğinin fiziksel etkileri; artan sıcaklıkların etkisiyle buzulların erimesi, bu duruma bağlı olarak deniz seviyesinin yükselmesi, deniz seviyesinin yükselmesiyle adalarda ve kıyı şeritlerinde deniz suyu etkileri ve bunların yanında yağış rejimi değişimi ile artan seller, kuraklık, çölleşme, salgın hastalıkların oluşumu ve yayılması şeklinde kısaca ifade edilebilir. Bu fiziksel etkilerden oluşacak olaylar ise; gıda güvensizliği, artan geçim güvensizliği, sosyal gerginlik, suya erişimin daha zorlaşması, tedarik zincirlerinde bozulma ve ticaretin azalması, insan sağlığının bozulması, yoksulluğun artması, fiziksel güvenliğin azalması ve göçlerin artışıdır. Bireyler, toplumlar ve hükümetler tarafından doğru stratejilerle önlemler alınmaz ise meydana

11 Pampal, S. ve Özmen, B. (2009). Depremler Doğal Afet midir? Depremlerle Baş Edebilmek, Eflatun Yayınevi

12 Arikol, G. (Editör). (2008). Deprem Eğitimi El Kitabı, Akut Kitaplığı Yayın No:4. AKUT Arama Kurtarma Derneği, İstanbul

na gelecek olumsuzluklar şiddetli çatışmalara yol açabilecektir¹³. Küresel iklim değişikliğinin şehirlere etkisi ise; aşırı sıcaklık artışları, kuraklık, büyük orman yangınları, yağış ile şehir sellerinin oluşumu, fırtına şiddetinde ve sıklığında artış şeklinde kısaca özetlenebilir¹⁴. Bu durum orman yangınlarını artırmasının yanında, nem durumunda meydana gelen değişikliklerle ormanları sabotaja da daha açık hale getirmektedir. Son yıllarda ülkemizde orman yangınları artış gösterirken, gelecek yıllarda artarak devam edeceği tahmin edilmektedir. İklim değişikliği ile beraber artan sıcaklıklar ve terör saldırıları sebebiyle yangın afetlerinde artış görülmektedir. Bu değişimler ve ısınma daha önce yangın görülmeyen alanlarda dahi yangın riskini ön plana çıkarmaktadır. Bu sebeple daha önce yangın görülmeyen alanlar da risk kapsamında değerlendirilmelidir. Aynı zamanda sıcaklık artışlarının etkisi sonucu şehirlerde yangın riskinde de artış söz konusu olmaktadır. Enerji hatlarına etkisi, kaza ve sabotaj sonucu oluşan yangınlar şehir yangınlarını daha da muhtemel hale getirmektedir.

İklim değişikliği sonucunda şehirlerde halk sağlığı açısından da olumsuzluklara da neden olan sıcaklık artışlarının etkileri şehirler açısından en önemli tehditler arasında yer almaktadır. Küresel ortalama sıcaklıklardaki meydana gelen artış, su ve vektör kaynaklı hastalıkların kolayca yılmasına neden olmakta ve salgın hastalıkların oluşumu açısından uygun ortam olmaktadır. İklim değişikliği çevresel bozulmalara ve tarım alanlarında olumsuz etkilere sebep olurken, insan yaşamını da etkilemektedir. Geçim sıkıntısı, doğal kaynak krizlerinin neden olduğu çatışma ve şiddetten kaçınma kaygılarıyla insanlar, şehirlere göç etmeye de eğilimli olurlar. Bu göçler, şehirlerde zaten var olan yoksulluk, eşitsizlik ve enformel sektörlerde çalışma oranını artırırken, diğer yandan da nüfus artışıyla şehirlerde kaçak yapılaşmanın artışı, şehirlerin genişlemesi ve yayılımını, enerji ve kaynak tüketiminde artışı ve şehirsal altyapı yetersizliğini beraberinde getirir. Bu olumsuz gelişmelerin tamamı, şehirlerin kırılmalıklarını da artırmaktadır¹⁴.

Seller hem kırsal alanları hem de şehirleri etkilemekte ve hem mal hem de can kayıplarına sebep olmaktadır. Yağış rejiminin değişimi toprak

13 Vural, Ç. (2018). "Küresel İklim Değişikliği ve Güvelik". Güvenlik Bilimleri Dergisi, 7 (1): 57-85
14 Tuğaç, Ç. (2022). İklim Değişikliği Krizi ve Şehirler. Çevre Şehir ve İklim Dergisi, 1 (1): 38-60.

kaymaları, heyelan, çamur akması ve çığ üzerinde de etkili olmaktadır. Bunun yanında değişen iklim sebebiyle fırtınaların şiddetinde ve ülkemizde çok az veya hiç görülmeyen hava olayları görülmeye başlamıştır. Bu kapsamda binalara, portatif yapılara ve çatılara zarar vererek can ve mal kayıplarına sebep olabilmektedir.

Şehirlerin afetlerin etkilerinden etkilenmemesi, en az hasarla atlatması ve kendini kısa sürede toparlayabilmesi için, dirençli hale getirilmesi gerekmektedir. Bu sebeple afet etkilerine karşı hazırlık olarak ta değerlendirilebileceğimiz afetlere karşı dirençlilik, direnç kavramı ve dirençli şehirler yaklaşımı ön plana çıkmaktadır.

Dirençlilik ve Dirençli Şehirler

Dirençlilik kavramının çeşitli tarifleri mevcuttur. Bunlardan bazıları; “Bir kişi ya da topluluğun tehlikeli bir olayın tesirlerini, vaktinde ve etkin şekilde öngörme, önleme, düşürme ve iyileştirme yeteneğidir”¹⁵. BM’nin tanımını ise: “Tehlikelerle karşılaşan bir sistemin, toplumun, kendi yapılarını ve fonksiyonlarını koruma ve onarmayı da kapsayan, bir tehlikenin etkisi karşısında zamanında ve aktif bir biçimde direnç gösterme, soğurma, uyum geliştirme ve iyileşme yeteneğidir”¹⁶ şeklinde ifade edilmektedir. Dirençlilik, bir toplumun ve sistemin sosyolojik, psikolojik ve fiziksel kapasitesi ile afetlerin, tehditlerin ve acil durumların üstesinden gelebilme, en az zararla atlatabilme ve denge durumuna tekrar dönebilme yeteneğidir¹⁷. Kısaca dirençlilik, afetler veya tehlikelere karşı önleyici planlama, olumsuz etkilerini azaltma, karşılaşılan tehlikelere karşı dayanıklı olabilme ve karşılık verilebilmesi, etkisini azaltması ve adapte olmayı içermesi anlamında kullanılmaktadır. Dirençlilik, kurumların, sistemlerin, toplumun ve kişilerin sağlam kalabilme, adapte olabilme, büyümeyi sürdürebilmesidir. Dirençlilik, gelecekteki beklenmedik olayların absorbe edilmesi olarak görülmüş, bir sistemin değişen koşullara karşı dayanıklılığının ve direnme kapasitesinin bir ölçüsü olarak tanımlanmıştır. Dirençlilik kavramı ilk olarak ekolojik bir çalışma ile ele alınmış olsa bile zamanla farklı disiplinlerin ilgi alanlarına da girmiştir. Ekolojik yaklaşıma göre dengede kalmak önemlidir. Fakat bunun yanında sistemin sürekliliğinin

15 <https://www.afad.gov.tr/aciklamali-afet-yonetimi-terimleri-sozlugu>

16 <http://uclg-mewa.org>

17 Varol ve Kırkkaya (2017). “Afetler Karşısında Toplum Dirençliliği”. *Journal of Resilience* 1(1), 2017, (1-9)

sağlanması, karmaşayı özümseme ve değişimlerle birlikte ilişkileri sürdürme yeteneği dirençlilik olarak ifade edilir. Direnç sistemin bozulmasına karşı direnerek sistemin dengede işlemesi anlamını taşımaktadır¹⁸.

Direnç kavramı, farklı disiplinlerde, farklı biçimlerde kullanılması ile çoklu tanımlamalara ve ne amaçla kullanıldığına yönelik bir karmaşaya da sebep olmuştur. Direnç, çok geniş anlamda kullanılan bir kavram haline dönüşmüştür. Bu geniş kullanım alanı, karmaşaya sebep olurken, karmaşanın sebebi direnç kavramının sürdürülebilirlik, kırılabilirlik, uyum, adaptasyon benzeri diğer kavramlarla ilişkisi bağlamında kullanılmıştır. Aynı zamanda kavramın sosyal bilimlerde kullanılması da kavram ile ilgili kargaşayı artırdığı belirtilmektedir¹⁹. Fakat dirençli olabilmenin yolu da çoklu yaklaşımlardan geçmektedir. Yani teknik alanlarla yapıların dirençliliği sağlanırken, sosyo-ekonomik açıdan da dirençliliğin sağlanması zorunludur. Aksi takdirde oluşabilecek zararların engellenmesi açısından eksik alanlar kalacaktır. Dirençliliğin sosyo-ekolojik alanla ilişkisi, her türlü tehdidin sosyo-ekolojik bir sistem olarak birbirine bağlı oldukları için, ekolojik veya sosyal bir alanı etkileyebileceğini, ancak tehditlere karşı koyma, sistemi dengede tutma ve yeniden düzenleme kapasitesi olduğu ifade edilmektedir. Sosyal bir bakış açısıyla tehditleri ele almak ve sosyal değişimi belirlemek dirençliliğin önemli bir parçasıdır¹⁸. Sosyal dirençlilik kapsamında ise bireylerin ve sosyal grupların çevresel değişime uyum sağlama becerisine vurgu yapılırken dirençlilik, sosyoloji bilim dalının ilgi alanına girmektedir. Sosyolojik alan açısından dirençlilik oldukça önemlidir. Çünkü şehrin varlığı, ancak toplumla olur ve toplumun güveni, huzuru ve refahı için dirençlilikten bahsedebilmek mümkündür. Afetlerin sosyal yapıya olan etkilerinden yola çıkarsak sosyolojinin dirençlilik kavramı içerisinde yer alması oldukça doğal bir süreçtir. Mevcut afetler ve krizlerde genellikle mağdur olan bireylerdir. Şehirler sürekli bir değişim ve doğal çevreyle etkileşim içerisinde olduğundan, toplumun savunmasız kalmaması için tehditlere karşı toplumun uyum sağlaması ve direnç geliştirmesi gerekmektedir. Bu sebeple sosyal dirençlilik, afetlerden sonra bireylerin olumsuzlukları ve etkilerini aşma kapasitesi veya iklim değişikliği, pandemi, kentleşme ve yoksulluk gibi şehirselleşme tehditleri

18 Lfarakh, R. (2021). Dirençli bir şehre doğru (Dirençlilik ve kentsel sistemler arasındaki bağın araştırılması). (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

19 Kavanoz, S. E. (2020). Kentsel Direnç Kavramı Üzerine. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi Cilt:2, Sayı:1.

şekillendirme, uyum sağlama kapasitesi olarak ifade edilmektedir. Benzer şekilde, “Bir topluluğun çevresel ve sosyal değişimle ilişkili riskleri tahmin etme, planlama ve azaltma ve fırsatları yakalama kapasitesi” olarak da tanımlanır. Bu sebeplerle, topluluk yaşayan sistemler olarak kabul edilmekte olup, kurumsal ve politik süreçlerle iç içe geçmiş bir yapı sergilemektedir²⁰.

Afet ve acil durumların öncesinde, oluşum esnasında ve sonrasında teknik ekipler (jeoloji, inşaat ve çevre mühendisleri, şehir plancılar vs.) afetin muhtemel fiziksel zararını ve yıkımı en aza indirmek, afet sonrasında çevrenin yeniden planlanarak düzenlenmesi ve binaların yeniden inşası ile ilgilenmektedirler. Binaların yıkıldıkları bölgelerde mi, başka yerlerde mi inşa edileceği güvenlik açısından ele alınır ve teknik ekipler tarafından uygulanır. Bunun yanında sosyal bilimciler, afetlere karşı insanların ve toplumun reaksiyonlarını ele alır, oluşan reaksiyonların afetlerin oluşumuna, önlenmesine etkisi, toplumun bilinçlendirilmesi ve toplumun kültürel yapısı ile ilişkisini değerlendirirler. Afet ve acil durum çalışmalarında multidisipliner yaklaşım başarı oranını da artırmaktadır. Bu sebeple koordineli ve farklı bakış açılarını da içeren bilimsel yaklaşımlar geliştirilmeli, teknik ve sosyal yaklaşımlar eş güdümlü bir şekilde işletilmelidir. Genellikle afet ve acil durum çalışmalarında mühendislik, coğrafya, meteoroloji, mühendislik, kültür, politika, çevre ve ekonomi bu döngünün içerisinde yer alırken, sosyal boyut ya ihmal edilir ya da ikinci plana atılır. Bu şekildeki yaklaşımlarda afet risk yönetiminde eksiklikler oluşabilmekte ve etkili sonuca ulaşılamamaktadır. Ulusal veya uluslararası düzeyde yardım ve afet-acil durum yönetiminde sosyolojik, antropolojik, psikolojik ve kültürel yaklaşımlar mücadele ve uyum süreçlerine katılmalıdır²¹. Aynı zamanda afetlerden sonra insan ve toplumda meydana gelen etkiler veya kayıplardan sonra bireylerin ve toplumun sağlıklı psikolojik ve fiziksel durumlarını sürdürebilme kabiliyeti üzerinde durulması gereken konulardandır. Sosyo-ekolojik sistemde, ani oluşan veya kademeli olarak meydana gelen değişim süreçleri arasında çok fazla dinamiğin olması, uyum ve dönüşüm kapasitesinin direncin merkezinde olduğunu ortaya koymaktadır. Sosyo-ekolojik yaklaşımda direnç, bir ürün olarak tanımla-

20 Lfarakh, R. (2021). Dirençli bir şehre doğru (Dirençlilik ve kentsel sistemler arasındaki bağın araştırılması). (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

21 Varol, N. ve Gültekin, T. (2016). “Afet Antropolojisi”. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(59): 1431-1436

nır: sistemin olası bir hasara karşı değiştirmeksizin ve temel fonksiyonlarını yitirmeden dayanıklılık göstermesi; sistemin yeniden örgütlenme yeteneği; sistemin uyum ve öğrenme kapasitesi olarak ifade edilebilir. Sosyo-ekolojik yaklaşımda kentsel direnç, iyileşme, koruma ve yeniden toparlanmanın, yerine yenilenme, dönüşüm ve yeniden örgütlenme gibi farklı özelliklere odaklanmaktadır. Tüm sistemlerdeki dönüşüm çok ölçekli bir süreç olarak meydana gelir²².

Afetlerde toplumların karşı karşıya kaldığı ekonomik hasar ve kayıpların azaltılmasına tepki mekanizmaları, dirençliliğin ekonomik boyutuyla ilgilidir. Afetlerin etkisiyle oluşan ekonomik problemler arasında istihdam kaybı ve yoksulluk yer alırken, toplum doğrudan bu olumsuzluktan etkilenmektedir. Ekonomik dirençlilik ise; afetlerde şehirdeki ekonomik kayıpları azaltma, bu kayıpları bertaraf etme, adaptasyon sağlama ve ekonomik yapısını dengede tutabilme kapasitesi olarak ifade edilmektedir. Bu durum aşırı şoklarda önemli bir değişiklik yaşanmadan şokları absorbe edebilen, çöküntüye sebep oluşturmayan veya hızlı bir şekilde yeni sosyo-ekonomik yapıları oluşturabilen bir yapıyı ortaya koyar ki, buna ekonomik direnç adı verilir. Şoklara maruz kalmasına rağmen bir bölgede GSYİH büyümeye devam ediyorsa, o bölgenin ekonomik direncinin güçlü olduğu söylenir.²³

Şehirlerin oluşumunda altyapıdan üst yapıya ve binaların yapımına kadar tüm alanlar mühendisliğin ilgi alanında olup afetlere karşı tüm önlemlerin uygulanması ve şekillenmesi gerekmektedir. Yapay çevre, toplumlarda barınmayı sağlaması, sosyo-ekonomik faaliyetlerin devamlılığı, rekreasyon alanlarının oluşumu, endüstri, ulaşım ve diğer kritik hizmetler gibi sosyal ihtiyaçların sürdürülmesine destek sağladığından kilit bir role sahiptir. Yapay çevredeki dirençlilik, dış şoklara karşı dayanıklılık ve kentsel hizmetlerin sürekliliğini sağlayan, altyapının dirençli olup olmamasıyla bağlantılıdır. Bir kentin fiziki yapısı, esnek mekansal düzenlemesi, çevresel veya insan yapımı şoklara karşı mühendislik uygulamaları ile dirençli hale getirilebilir²³. Yukarıda ifade edilen karmaşık sistemler göz önüne alındığında, şehirlerdeki karmaşık sistemlerin risklere karşı dirençliliği disiplinler arası bir yaklaşımı zorunlu kılmaktadır. Bu yak-

22 Kavanoz, S. E. (2020). Kentsel Direnç Kavramı Üzerine. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi Cilt:2, Sayı:1.

23 Lfarakh, R. (2021). Dirençli bir şehre doğru (Dirençlilik ve kentsel sistemler arasındaki bağın araştırılması). (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

laşım ek olarak şehirlerde var olan kurumların ve şehrin yönetimi de dirençlilik kapsamında ele alınmadır.

Bu sebeple kurumsal dirençlilikte, dirençli şehirlerin oluşumunda büyük önem taşımaktadır. Bir topluluğu yöneten hükümet ve hükümet dışı sistemler, kurumsal dirençlilik olarak ifade edilmektedir. Kurumsal dirençlilik kentin afetlere karşı dirençliğini sağlayan ana unsurlardandır. Şehirler karmaşık bir sisteme sahip olup, sistemlerin birbirlerine bağımlı olması, herhangi bir sistemdeki aksama diğer sistemleri de etkilemektedir. Bu sebeple şehirlerin yönetimi ve kurumların, risk ve tehditleri yönetme ve kentsel sistemlerin çalışmasını sağlama rolü vardır. Dolayısıyla, kurumsal dirençlilik kavramı, temelde risklerin varlığında dahi, yönetim sisteminde herhangi bir aksama olmadan, aksaklıkları gidererek sistemin yürütülmesini planlayan ve yöneten eylemlerdir. İyi yönetilen şehirler sağlık, eğitim, hukuk, enerji, su, kanalizasyon ve diğer hizmetlerdeki aksamalardan sonra vatandaşlarının çoğunluğuna bu hizmetleri sunma mekanizmalarını bünyesinde barındırmaktadır. Bununla birlikte kentsel yönetim, kentsel alanların ekonomik büyüme, sosyal kalkınma, yoksulluğun azaltılması ve çevrenin korunması için şehrin tamamında var olan bir yaklaşım olarak ifade edilebilir²³.

Dünyada kentsel alanlar, dünya nüfusunun yarısından fazlasının yaşadığı, inşa edilen varlıkların ve ekonomik faaliyetlerin çoğunluğunu içinde barındıran alanlardır. Deprem, iklim değişikliği sebebiyle olası riskler ve diğer afet riskleri, nüfusun çoğunluğunun yaşadığı ve ekonomik faaliyetlerin yoğun olarak gerçekleştirildiği kentsel alanları tehdit eder durumdadır. Kentsel alanlar, birçok kırsal alanlara göre risklerin, tehlikelerin ve stres kaynaklarının yoğunlaştığı ve bu risklerin karışımı olumsuzlukları daha da artırdığı alanlar durumundadır²⁴. Afetler, kalabalık ve yoğun nüfusa sahip şehirlerde büyük yıkımlara neden olmaktadır. Geline nokta şehirlerin durumu ve artan riskler göz önüne alındığında sürdürülebilirlik kavramının şehirlerde oluşan riskleri yönetebilecek durumda olmadığı ortadadır. Mevcut tehditler ve tehditlerdeki artış dirençli şehir yaklaşımını ön plana çıkarmaktadır. Günümüzde metropoller genellikle yoksulluğun, kirliliğin ve birçok sorunun olduğu yerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Dirençli bir şehir, bu sorunları tamamen çözebilecek, toplumsal, ekonomik ve çevresel tehditlerin olumsuz etkilerine direnerek

24 Vural, Ç. (2018). "Küresel İklim Değişikliği ve Güvelik". Güvenlik Bilimleri Dergisi, 7 (1): 57-85

kendini değiştirebilen ve yeni duruma göre kendisini kurgulayabilen bir şehir olarak tanımlanmaktadır. Bugün planlama içinde yer alan tehditlerin yanında iklim değişikliğiyle ilgili tehditleri de öngörerek şehirlerin sosyal, kültürel, ekonomik ve mekansal yönlerini de dirençlilik çerçevesine dahil eden bir yaklaşım ortaya çıkmıştır²⁵.

Direnç kavramının kentsel alanlara uygulanması, ekolojik yaklaşımlarla birlikte başlamış, kentsel alanda sürdürülebilirlik üzerinden iklim değişikliği ve afet riskleri açısından kentsel planlama yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmiştir. Dirençlilik, afet öncesi önlemleri, afet anı ve afet sonrası planlamaları kapsar. Sürdürülebilirlik, ekonomik kalkınma ve yönetim ile direnç kavramının ilişkisi kurulduğunda kent sisteminin bilgi ve kaynak aktarma yeteneği açısından kentin planlanmasında dirençli bir kent oluşturmanın önemi büyüktür. Kentsel direnç yaratmada planlama, tasarım ve yönetim konuları öne çıkmaktadır²⁶.

Şehirler sadece binalardan ibaret yerler değildir. Yaşayan, gelişen ve yaşama imkan sağlayan alanlardır. İnsanlığın var olduğundan beri toplumlar için güvenlik önceliklidir. Bu sebeple karşılaşılan riskler ve tehlikeler birey ve toplumların güvenliği üzerinde risk oluşturmaktadır. Bu nedenden dolayı bir şehrin direnci, güvenli ortam sunmakta ve dirençli kent oluşumu, en baştan risk ve tehditlere karşı alınabilecek en iyi önlemleri ortaya koymaktadır. Dirençli olan bir şehir felaketlerden etkilenmemeye, az etkilenme ve afetten sonra hızlı toparlanma imkanı sağlar. Şehirler açısından dirençlilik, her tür afete karşı planlanma ile mümkün olabilir. Bunun için dirençlilik alt yapıdan başlar, yapıların sağlamlığı, afetlere karşı planlanıp planlanmadığı ile devam eder, fiziki ve toplumsal yapı arasında sürdürülebilir ağların sağlamlığı ile sonuca ulaşır. Fiziki yapı, kentlerin altyapı, yollar, binalar, iletişim ve enerji tesisleri gibi alanları ve toprak, topografya, jeoloji ve öteki doğal sistemler gibi doğal çevre bileşenleridir. Dirençli kentler, gerek fiziki gerekse de sosyal yapıları ile etki alanlarında ortaya çıkabilecek her çeşit riske karşı dayanabilen, işlevselliğini koruyabilen ve yeni koşullara hızla uyum gösteren sistemlerdir²⁷.

25 Lfarakh, R. (2021). Dirençli bir şehre doğru (Dirençlilik ve kentsel sistemler arasındaki bağın araştırılması). (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
26 Kavanoz, S. E. (2020). Kentsel Direnç Kavramı Üzerine. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi Cilt:2, Sayı:1.

27 Tezer, A., (2012). Kentsel Dirençlilik-Dayanıklılık, Ersoy, Melih (der.), Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük (İstanbul: Ninova Yayınları)

Dirençli kentlerin var olabilmesi için öncelikli olarak imar planlarından başlayan süreç doğru yönetilmelidir. İmar planları fiziki yapı göz önüne alınarak planlanmalı öncelikli olarak heyelan, deprem ve sel risklerine karşı coğrafik olarak planlanmalıdır. Bu planlamalar yapıldıktan sonra genişleme alanları geleceğe yönelik genişletilmelidir. Alt yapı yine her türlü risk göz önünde tutularak planlanmalı ve dirençli şekilde yapılmalıdır. Yollar planlanırken yine gelecekte şehirdeki büyüme göz önünde tutularak yapılmalı, raylı sistemler toplu taşıma ve deniz taşımacılığı var ise bir bütünlük arz edecek şekilde planlanmalıdır. Yollar planlanırken yaya ve bisiklet yolları da beraberinde devreye sokulmalı, engelli vatandaşların kullanılabilmesi öncelik şeklinde planlanmalıdır. Kente enerji sağlayan sistemlerin de her türlü afete dayanıklı şekilde planlanması gerekmektedir. Afetlere karşı alınabilecek en büyük önlem afet olmadan önce yapılacak dirençlilik çalışmalarıdır.

Bir kentin dirençli olabilmesinin temel unsuru altyapı ve çevre etkileşimidir. Altyapısında eksiklikler olan şehirler hiçbir şekilde dirençli olamaz. Altyapı şehirlerin temel unsurudur ve şehirlerdeki işlerliği sağlayan olmazsa olmazdır. Afet açısından değerlendirildiğinde afet esnasında ve sonrasında asıl problem oluşturan altyapıdır. Kanalizasyon sistemi, su şebekesi, ulaşım sistemi ve iletişim sistemi afetlerde en önemli unsurlar arasındadır. Bir şehrin dirençli olması, bu sistemlerin dayanıklı olmasından ve afetlerden en az şekilde etkilenecek şekilde planlanmasından geçmektedir. Afetlerden sonra en büyük sorun alanı içme suyu, suya bağlı salgın hastalıklar, ulaşım ve iletişim sistemlerinde görülmektedir. Bu sistemlerin planlanması afetlere karşı dayanıklı olmalıdır. Şehrin yeşil alan dizaynı da şehirlerin dirençliliği açısından oldukça büyük önem taşır. Yeşil alanlar planlanırken ısı adaları oluşumu göz önünde bulundurulmalı ve bu alanların oluşumunu engelleyecek şekilde düzenlenmeli ve afet esnasında kullanılabilir şekilde planlanmalıdır. Özellikle şehir içi ağaçlandırmalarda ağaçların köklenme durumları belirlenmeli ve altyapı, bina temellerine zarar vermesi önlenmelidir. Yeşil alanları daha etkin yutak alan haline getirmek için, yeşil alan planlamalarında karbon emilimi yüksek, kuraklığa dayanıklı ve alerjik özelliği düşük bitkiler tercih edilmelidir. Şehir içi sulamalarda kapalı basınçlı damla sulama sistemleri ile yapılmalıdır.

Şehirler planlanırken kısa, orta ve uzun vadeli planlamalar hazırlanmalı, şehrin gelişim alanları bu planlamaya göre yapılmalıdır. Bu planlamalarda tüm detaylar yer almalı ve gelecekte karşılaşılabilecek sorunlarda ön görülmelidir. Yollar bu planlama doğrultusunda yapılırken riskli alanlar belirlenmeli ve afet durumunda alternatif güzergahlar oluşturulmalıdır. Özellikle deprem ve sel gibi afetlerde köprülerin büyük hasar aldığı veya sel esnasında köprüler, selin şehre yönelmesine sebep olduğundan açılır kapanır köprüler planlanmalıdır. Aynı zamanda şehir merkezlerinde kapalı akarsu yatakları bir an önce açık hale getirilmeli ve etrafındaki yerleşim çok iyi şekilde planlanmalıdır. Bu tip kapalı akarsu yatakları üzerinde yer alan yollar tehdit altındadır ve bu akarsu kanallarının kapanma riski mevcuttur.

Sadece depreme dayanıklılığı açısından değil tüm afet riskleri göz önünde bulundurularak binaların yapılması gerekmektedir. İmar planları yapılırken hava koridorları göz önünde bulundurulmalı ve ısı alanı oluşabilecek alanlar belirlenerek bu alanların oluşmayacağı şekilde planlama yapılmalıdır. İmar planlamaları yapıldıktan sonra yapılacak binaların depreme karşı dayanıklı olması açısından gerekli düzenleme kanunla yapılmıştır. Fakat yapılan binaların fırtınalara karşı dirençli olup olmaması konusu düzenleme dışındadır. Özellikle şehirlerdeki portatif yapılar, çatılar ve çatılar üzerindeki portatif yapılar dirençli hale getirilmelidir. Bina kaplamaları da bu kategoride değerlendirilmelidir. Fırtına esnasında bu kaplamaların koparak tehdit oluşturması engellenmelidir. Bunların yanında imar planlarında dükkanlar, alışveriş merkezleri şehir içerisinde dağıtılmalı insanların belirli cadde ve sokaklara yığılmasını engellenmelidir. Caddelerde dükkanlar ve alışveriş merkezleri planlanırken ihtiyaca göre bir planlama yapılmalı, konforlu bir ulaşım, araç park yerleri ve yoğun kalabalık ortadan kaldırılmalıdır. Caddelerde dükkan planlamalarında aynı cadde üzerinde aynı işi yapanların birikmesini engellemek açısından caddelerde kotalar uygulanmalı ve aralarındaki mesafeler dikkate alınarak bir sınır getirilmelidir. Bu uygulama sonucunda hem ticaret yapanlar rahatlanırken hem de şehrin kalabalığı caddeler arasında bölüştürülmüş olacaktır. Rekabet azalırken daha konforlu bir ekonomik sistem devreye girecektir. Caddenin uzunluğuna göre aynı sektörde hizmet verenler değil farklı sektörlerin yer aldığı bir sistem devreye sokulmalıdır. Aynı sektörde çalışacak olan işletmelerin şehre dağılması sağlanacak ve caddelerdeki sirkülasyon düzenlenecektir.

Şehirlerde oluşan sellerin engellenmesi açısından şehir çeper alanlarında sel kapanları oluşturulması, çatılardan caddelere akan suların yağmursuyu toplama sistemleri ile toplanarak depolanmasının sağlanması önemlidir. Yağmursuyu kanalları ile kanalizasyon sistemi birbirinden ayrılmalıdır. Seli önlemede en önemli özelliklerden biri, şehir içerisindeki geçirimsiz yüzeylerin azaltılması ve yağmur bahçeleri oluşturulmasıdır. Şehirlerde sel oluşan alanlar belirlenmeli ve buna göre önlemler alınmalı, kanallar sistemi ile şehir selinin önüne geçilmelidir. Özellikle alt geçitlerde ve su toplanabilecek alanlarda deşarj sistemi oldukça iyi planlanmalı, temizliklerinin sürekli yapılması gerekmektedir.

Dirençli şehirlerde yönetim sistemi, ekonomik yapı, eğitim, sağlık hizmetleri, acil müdahale sistemleri ve deşavantajlı guruplar da planlı bir şekilde değerlendirilerek planlamalara dahil edilmesi büyük önem taşımaktadır. Tüm afetlere karşı hazırlıklı dirençli şehirler, afetlerin vereceği zararları zaten en aza indirildiğinden afet sonrası yapılacak işlerde de azalma gözlenecektir. Can ve mal kaybı en aza indirgenmiş olacak ve felaketlerin etkilediği alanlara ulaşım hızı artacak ve müdahale daha hızlanacaktır. Alınan önlemlerle zaten felaketlerin yıkıcı etkileri büyük ölçüde ortadan kalkacaktır. Unutulmamalıdır ki vatandaş için felaket ve afet olan olay, yöneticiler için önlem alınması gereken olası durumlardır. Dirençli şehirler oluşturmanın yanında ülke genelinde afetlere karşı alınacak önlemler açısından kırsal alanlarda yapılacak çalışmalar ve dirençli bölgeler oluşturmak ta oldukça önemlidir.

Afet ve Risk Yönetimi

Afetler ulusal güvenlik sorunu olarak algılanan topluma ve devlete yönelik en ciddi tehditlerin sonuçları durumundadır. Bu derecede önemli olan tehditlerin zarara neden olmadan ve yaşam standardını bozmasına izin vermeden önlenmesi gerekmektedir. Bu nedenle Afet ve Risk yönetimi afet sonrasını değil, afet olasılığını öngörerek yapılacak müdahaleler ve planlamalar ile yapılması gerekmektedir. Ülkemiz için oluşabilecek afetler bilinmemektedir fakat zamanı bilinmemektedir. Afetlerin tahmin edilebiliyor olması, alınacak önlemleri planlamayı da mümkün kılmaktadır. Alınacak önlemler ve planlamalar ile maddi ve manevi zarar, fiziksel ve sosyolojik olumsuzluklar toplumların afetlere karşı dirençli bir yapıya kavuşturul-

ması ile en aza indirgenebilir. Önleyici planlamalar tüm toplumun bütünlük bir sorumluluk bilinci içinde koordineli çalışması ve planlamalara katılması öncelikli zorunluluk durumundadır. Özel sektör, sermaye kesimi, kamu sektörü, üniversiteler, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları bu önleyici planlamaya birlikte ve koordineli bir biçimde destek vermedir. Afetlerle yapılan mücadelenin maliyetine başta belediyeler olmak üzere toplumun her kesimi katkıda bulunmalıdır. Çünkü afetler, belirli bir coğrafi alan içerisinde fiziksel, biyolojik ve sosyal yapıyı etkilemekte ve devlete karşı yönelmiş tehdit durumundadır²⁸. Bu sebeple afetler ulusal güvenlik sorunu oluşturabilme potansiyeline sahiptir. Afet politikaları oluşturulurken bu açıdan değerlendirilmesi de büyük önem taşımaktadır. Afet politikalarında güvenlik kavramı ön plana çıkmaktadır. Afet politikalarında risk kavramı, zarar verici, hasarlara sebep olan ve tehlike yaratan bir olayın fiziksel olarak ortaya çıkma ihtimali ile ilgili olmayıp, meydana gelen zarar ve hasar oluşturan olayın afete dönüşmesini mümkün kılan, toplumun bu olaylar karşısındaki savunmasızlığı ile ortaya çıkan bir kavramdır. Zarar verici bir olayın afete dönüşmesine sebep olan ana unsurları sosyal etkenler, politik koşullar ve ekonomik yapı olarak ifade edebiliriz. Bu açıdan afet riski, belli bir alanda ve bir sürede oluşabilecek potansiyel can ve mal kaybına sebep olabilecek, bir toplumun ya da sistemin karşı karşıya kaldığı tehlike yaratan durumlar ve olaylar karşısında savunmasızlığı, bu olaylarla baş etme kapasitesinin bir fonksiyonu olarak tanımlanmaktadır²⁹. Afet riskini oluşturan unsurlar kaynak paylaşımı, arazi kullanımı, sektörel-kentsel planlama gibi politik ve ekonomik kararlardır. Meydana gelen afetler sonrasında afetlere karşı alınan önlemler, meydana gelen hasarı gidermeye yönelik iyileştirme sürecine yönelik kararlar, afet riski üzerinde etkilidir. Tüm bu bakış açısıyla güvenli yerleşim alanlarını oluşturma sürecinde yapılan yanlış tercihler ve planlamalar afet risklerini ortaya çıkaran ana unsurlardır. Özellikle günümüzde ekonomik ve politik sistemlerin ekolojik sistemlerle etkileşiminin giderek artmasıyla meydana gelen riskler, sistematik bir hal almıştır²⁹.

Bu çerçevede afet riski varsa, risklere karşı alınacak önlemler ve planlamalar da olmalıdır. Bu önleyici planlamalar ayrıntılı şekilde yapılmalı

28 Özler, M. (2021). "Kamu Yönetimi Bağlamında Afete Dirençli Toplum ve Bütünlük Afet Risk Yönetimi". Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED), 7 (3): 901-917

29 Çilingir, A. G. ve Güler, İ.Ö. (2020). "Afet Politikalarında Risk Unsuru ve Afet Mevzuatında Risk Yönetimi". Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, 3 (1):152-165.

bütünlükçü bir yaklaşım ortaya konmalıdır. Afet, insanı ve toplumu etkileyen maddi ve manevi zarara uğratan ve yaşamsal refahı sekteye uğratan, doğal, teknolojik ve insan kaynaklı olabilen olaylardır. İnsanların olmadığı bölgelerde gerçekleşen olaylar afet olarak değerlendirilmediğinden insanlara etkisi açısından hem sosyal-ekonomik hem ekonomik hem de psikolojik etki yapmaktadır. Bu çerçevede afet risk yönetimi, afet oluşumundan önce oluşabilecek risklere hazırlık ve bu hazırlıkla riski azaltma, afet anında, afet sonrasında müdahale ve iyileştirmeyi kapsar. Bu kapsamda afet risk yönetimi, kriz ve risk yönetiminin bütünlük ve koordineli olarak ilgili kurum, kuruluş ve kişilerle birlikte toplum destekli bir bütünlük içerisinde yürütülmesidir²⁸. Burada en önemli nokta afet öncesi hazırlıktır. Bu hazırlıkta tüm afet risklerine karşı hem yerleşim yerleri hem de kırsal bölge planlanmalıdır. İlk olarak hangi risklerle karşı karşıya olunduğunun ortaya konması gerekmektedir. Ülkemizde bu riskler oldukça çeşitlidir. Bunlar başta deprem olmak üzere, sel, fırtına, hortum, toz fırtınaları, yangın, heyelan, çığ düşmesi ve aşırı sıcaklık artışları olarak verilebilir. Bunun yanında çölleşme ve kuraklık ve salgın hastalıklar da göz önünde tutulmalıdır. Yerleşim birimlerinde bu afetlerin hangisinin görülebileceği tespit edilmeli ve bu tespitlere dayalı planlamalar gerçekleştirilmelidir. Ülke gündeminde sürekli yer tutan deprem ülkemiz açısından sürekli bir risk durumundadır. Bu sebeple depreme karşı yapılabilecek en büyük risk azaltma çalışması deprem öncesi alınacak önlemlerdir. Bunlar arasında kentsel dönüşüm ve jeolojik yapıya uygun tekrar yerleşme, yapı stoğunun durumu ve zemin durumu belirlenerek önlemler oluşturma ve zemine göre depreme dayanıklı binalar yapma bu önlemlerin başında gelmektedir. Ayrıca deprem sonrası yapılacaklarında hazırlık aşamasında planlanması gerekmektedir. Deprem yanında yerleşim yerlerinde ki diğer afet tehdit unsurları da belirlenerek onlara karşı da önlemler belirlenmelidir.

Ülkemizde son yıllarda meydana gelen sel felaketleri yerleşim yerlerini tehdit eden diğer unsur durumundadır. Sellere karşı yerleşim alanlarında alınacak önlemler önceden planlanmalı, dirençli şehir yaklaşımıyla akarsu yatakları, sel kapanları, yağmur bahçeleri, yağmursuyu toplama sistemleri ve su birikecek alanlarda drenaj sistemleri planlanmalıdır. Değişen fırtınalara, deniz seviyesi yükselmesine, kuraklık ve olası salgın hastalıklara karşı planlamaların yapılması gerekmektedir. Afetlere hazırlık süreci en başta, var olan ve potansiyel tehlikenin tespiti ile başlamak-

tadır. İklim değişikliği ile oluşabilecek afetlerin tahmin edilebilmesi de önem taşımaktadır. Bu sebeple afetlere hazırlık yapılan alanlarda bölge veya yerleşim alanına özel ulusal ve uluslararası veriler toplanmalı ve verilerin doğruluğu ortaya konmalıdır. Sadece yerleşim yeri ile sınırlanmadan bölgesel alanda etkili olabilecek ve yerleşim yerine bir şekilde etki edebilecek tehlikelerde mevcut yerleşim tehlike analizi içerisinde ele alınmalıdır³⁰. Felaket anında ve sonrasında kurumların üstleneceği görev ve sorumluluklar belirlenerek, AFAD ile koordinasyonun belirlenmesi gerekmektedir. Tüm planlamalar AFAD ile koordineli şekilde dizayn edilmelidir. Afetlere karşı dirençli bir toplum oluşturmada eğitimin rolü oldukça büyük önem taşımaktadır. Bu sebeple Milli Eğitim Bakanlığı ile bu konuda iş birliği yapılmalı eğitim sisteminin tamamında afetlere karşı farkındalığın yaratılarak bilgi düzeyinin artırılması oldukça önemlidir. Bu konuda bilinçli bir toplumda örgütlenme ve işbirliği de kolaylıkla oluşturulur.

Afetlere karşı alınacak önlemlerde, afet anında ve sonrasında yapılacak işlerde toplum desteği büyük önem taşımaktadır. Afete dirençli toplum, farkındalığın yüksek düzeyde olduğu, tehlikenin farkına varılarak önlemini alan ve mümkün olduğu kadar meydana gelebilecek olumsuzluklardan kendini izole eden, koordinasyon içerisinde, ne yapacağını bilen, sakin, hızlı ve etkin yapısal bir bütün olarak tüm bu özellikleri bünyesine alarak afete dirençli topluma dönüşür. Afete Dirençli toplum, herhangi bir afet veya tehlikenin oluşturduğu etkiler karşısında zamanında ve etkin bir şekilde direnç gösterme, kendi temel yapılarını koruma, soğurma, uyum geliştirme, onarma ve iyileşme becerisi olarak ifade edilmektedir³⁰. Böyle örgütlenmiş bir toplum hem afet öncesinde hem de afet esnası ve sonrasında dönemlerde müdahaleyi kolaylaştırır ve afet etkilerinin azaltılmasına yardımcı olmaktadır. İnsanların yaşam alanları ve çevreleri ile sürekli bir etkileşimi söz konusudur. Bu etkileşim insan ve toplumların var olduğu günden beri süregelmektedir. İnsan ve toplum çevreyi etkilerken, çevre ve çevrede meydana gelen olaylardan da etkilenmektedir. Meydana gelen afetlerde hem toplumun yaşam alanlarını hem de toplumun sosyal ve psikolojik yapısını da etkilemektedir. Bu karmaşık ilişkilerin varlığı sebebi ile afet risk yönetimine de bütüncül bir yaklaşım

30 Özler, M. (2021). "Kamu Yönetimi Bağlamında Afete Dirençli Toplum ve Bütünleşik Afet Risk Yönetimi". Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜSBED), 7 (3): 901-917

gerekmektedir. Risklerin ve tehditlerin karmaşıklığı, transdisipliner bir bakış açısını zorunlu kılmaktadır. Afet Risk Yönetimi genel olarak birbiriyle ilişkili farklı disiplin yaklaşımlarından oluşur. Bu yaklaşımlar mühendislik, teknik, coğrafik, antropolojik, sosyolojik, ekonomik-kalkınma, afet tıbbi yardım yaklaşımı ve psikoloji, felsefe gibi diğer disiplinlerden oluşmaktadır. Bu yaklaşımların, afet risklerinin azaltılması veya önlenmesi, afet zararlarının azaltılması, acil durumlara hazırlık, etkin ve hızlı müdahale, afet sonrası iyileştirme ve yeniden inşa aşamalarında devreye sokulması ve uygulanması gerekmektedir. Afetlerin oluşumun sürecinde fiziksel, kültürel, ekonomik ve çevresel faktörler etkin olmaktadır³¹.

Afetlere karşı mücadele bütünlük bir yapıda olursa, afetlerin etkileri en aza indirgenebilir. Afet öncesi yapılan planlamalar afet esnasında ve sonrasındaki çalışmalarını da içereceğinden en önemli hazırlık durumundadır. Bunu da afete karşı dirençli toplum ve dirençli şehir oluşturarak uygulamaya sokmak daha kolay ve etkili olacaktır. Burada hazırlıktan sonra en önemli konu koordinasyondur. Koordinasyonda afet öncesi, afet esnası ve afet sonrası yapılması gerekenleri kapsamaktadır. Koordinasyonun düzgün yapılmadığı durumlarda afetin etkilerinin azalması yerine artışına sebep olmakta mümkündür.

Türkiye’de Afet ve Yönetiminde Alınması Gereken Önlemler

Genel olarak afetlerle ilgili bütün kurumların, üniversitelerin ortaklaşa çalışması sağlanmalıdır. Afete dirençli toplum oluşturmak için Milli Eğitim Bakanlığı ve AFAD arasında işbirliği yapılmalı ve eğitim müfredatına afetlerle ilgili dersler konulmalıdır. Farkındalık oluşturmak için yazılı ve görsel medya kullanılmalı ve kamu spotları oluşturulmalıdır. Afetlere karşı hazırlık, afet sırasında ve sonrasında yapılması gerekenler konusunda kitap, broşür, afiş vb. çalışmalar desteklenmelidir. Dirençli toplum oluşturmak için gerekli bilincin ve duyarlılığın artırılması temel amaç olmalıdır.

Ülke çapında ve özellikle şehirlerde afet, tehlike ve risk alanları belirlenerek haritalandırılmalıdır. Afet oluşmadan önlemler alınmalı, afet sırasında ve sonrasında yapılması gerekenler de ayrıntılı şekilde plan-

31 Varol, N. ve Kaya Ç. M., 2018. “Afet Risk Yönetiminde Transdisipliner Yaklaşım”. *Afet ve Risk Dergisi* 1(1): 1-8

lanmalıdır. Afetlerle mücadele konusunda politika üretiminde bilimsel veri ve değerlendirmelere dayalı kısa, orta ve uzun vadeli planlamalar hazırlanmalı ve uygulanmalıdır. Özellikle yerel yönetimlerin yönetim biçimleri güçlendirilmeli, denetimler, yaptırımlar artırılmalı, etkin bir hale getirilmeli, şeffaf ve hesap verilebilir ve karar alma süreçleri ile afetlerle mücadele süreçlerinde aktif rol oynayacak sivil toplum kurumları oluşturulmalı ve bu çalışmalara destek verilmelidir.

İmar planları oluşturulurken jeolojik yapı, iklim ve çevre şartları göz önünde tutulmalı ve imara açılacak alanların en iyi şekilde planlanması, deprem, sel ve diğer afetlere karşı dayanıklı alanlar belirlenmeli ve çarpık kentleşmenin önüne geçilmelidir. İmara açılacak alanlar, doğal alanlar durumunda ise mutlaka ÇED raporları istenmeli ve ekolojik mimariye önem verilmeli, desteklenmeli ve teşvik edilmelidir. Kentsel dönüşüm alanları ve yeni imar alanları planlanırken yeşil alanlar artırılmalı, doğaya en az zarar verecek çevre dostu mühendislik planlamaları devreye sokulmalıdır. Deprem riskinde olduğu gibi, diğer olası afetler ve iklim değişikliği açısından ülke çapında, afet riski taşıyan alanların tespiti yapılmalı, haritalandırılmalı ve mekânsal planlamalar bu veriler doğrultusunda hazırlanmalıdır. İklim değişikliklerinin bir etkisi olarak ortaya çıkan ve risk oluşturan iklimik olaylara göre arazi kullanım kararları tekrardan gözden geçirilmeli, yeni duruma göre uyarlamalar yapılmalıdır. Kentsel ısınmalarının oluşumunun engellenmesi ve hava koridorlarının oluşturulması için kentsel arazinin etkin kullanım stratejileri belirlenmeli ve sel felaketine karşı kentsel drenaj sistemleri kurulmalıdır. Şehirlerde il afet planlarına entegre edilecek şekilde, şehrin tüm bölgeleri için taşkın planları hazırlanmalıdır. Şehirleşme ve kentsel dönüşüm alanlarında yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır. Şehirlerde imar planları oluşturulurken, oluşturulan imar planlamalarına bölgeye göre iklim değişikliği etki kat sayısı hesaplanarak mutlaka eklenmeli ve imar planları bu doğrultuda yapılmalıdır.

Tüm bu önlemler göz önünde bulundurularak şehirlerin zaten birçok sorununa artan risklerinde eklenmesi ve bu tehditlerin büyük çoğunluğunun altyapıyı etkileyecek olması nedeniyle belediyelerin önceliklerini altyapı üzerine yoğunlaştırmasını ve afetlerin etkilerini bertaraf edecek veya en aza indirecek şekilde planlaması gerekmektedir. Özellikle altyapı planlamalarında şehir içi enerji nakil hatları, telefon, internet, doğal

gaz hatları gibi nakil hatları yer altına alınarak hem afetlere ve depreme dayanıklı hem de arızaya kolay müdahale edilecek şekilde geçişli kanallarda planlanmalıdır. Değişen yağış şekilleri ve fırtınalardan en az etkilenebilir düzeyde olmalıdır. Yapılacak binaların hem iklim değişikliğine karşı dirençli şekilde planlanması hem de su hasadı yapılacak bir şekilde planlanması gerekmektedir. Sadece depremler değil, tüm afetler göz önünde bulundurularak dayanıklı konut projeleri hayata geçirilmelidir. Şehirlerde geçirimsiz alanlar en aza indirilmeli ve toprağın suyu emebileceği geçirimli alanlar oluşturulması gerekmekte, sünger şehir yaklaşımı devreye sokulmalıdır. Heyelanlı ya da heyelana açık alanların yerleşim yerine dönüştürülmesi engellenmeli, heyelanlı bölgedeki yerleşim kentsel dönüşümle taşınmalıdır.

Deniz seviyelerindeki yükselmeler gelecek projeksiyonları ile ortaya konulmalı ve bu seviyelere göre kıyı şeritleri planlanmalıdır. Deniz seviyelerindeki yükselmelerin dolgu alanlarına ve bu alanlardaki binalara etkisi belirlenmeli, fırtına şiddetleriyle oluşacak su baskınları hesaplanmalı ve bu alanlar bu duruma göre planlanmalıdır.

Şehirlerde var olan dere yatakları yeniden gözden geçirilmeli ve yağış rejimindeki değişim göz önünde bulundurularak genişletilmelidir. Yağış rejiminin değişmesi nedeniyle üç ayda yağabilecek yağış bir saatte yağabilmektedir. Bu sebeple şehir merkezlerinde kapatılan dere yatakları yükü kaldıracak durumda değildir. Bu sebeple üzeri kapatılan dere yatakları açık hale dönüştürülmeli, yatak genişliği artırılmalı ve suyun akış hızını azaltacak mühendislik uygulamaları uygulanmalıdır. Ayrıca bu dere yatakları çevresindeki yollar, binalar tekrar planlanmalı ve kentsel dönüşüm kapsamına alınarak tekrar düzenlenmelidir. Bunun yanında tüm akarsu yatak çevrelerindeki yerleşim yeni şartlara göre incelenmeli ve afet riski oluşturacak alanlar belirlenerek, önlemler alınmalıdır. Özellikle yollar üzerinde yer alan alt geçitler ve şehir sellerinin birikme alanları üzerinde yer alan yollar oluşabilecek en kötü senaryoya göre planlanmalı, drenaj sistemleri bu senaryolara göre planlanmalı, metro girişleri ve kapalı otopark alanlarının oluşacak sellerden etkilenmeyecek şekilde planlanması sağlanmalıdır. Şehir içinde oluşacak selleri önlemek amacıyla şehirler sünger şehir anlayışı ile düzenlenmeli geçirimsiz alanlar en aza indirgenirken, sel kapanları planlanmalı, yağmur hasadıyla çatılardan gelen su depolanmalı, yağmur bahçeleri oluşturulmalı ve yağmur suyu

kanallarının yağabilecek en yüksek yağış göz önünde tutularak planlanması zorunlu haldedir. Kanalizasyon sistemi ile yağmur suyu toplama kanalları ayrı şekilde planlanmalı, temiz su kirletilmemeli, arıtma tesislerine giden yük azaltılmalı ve yağmursuyu depolanmalı, depolanamayan kısım ise alıcı ortama kanallarla gidecek şekilde planlanmalıdır. Akarsu yataklarına hafriyat, çöp ve benzeri malzemelerin kesinlikle atılmasının engellenmesi ve akarsu yataklarının zaman zaman kontrol edilerek temizlenmesi gerekmektedir. Özellikle yeraltına alınmış akarsuların geçiş alanları sel oluşturmuyacak şekilde planlanmalı ve kapanmaması için sürekli kontrol edilmelidir.

Depremlerle iç içe yaşanan bölgelerde alınacak tedbirler; tehlike azaltma programlarının geliştirilmesi, mühendislik çalışmalarının ve arazi kullanımının deprem aktivitesine uyarlanması çok önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Deprem potansiyelinin belirlenmesi için; sismik olarak aktif alanların belirlenmesi, kabuk deformasyon oranlarının hesaplanması, aktif fayların teşhisi, paleosismik karakteristiklerin ortaya konması, uzun dönem probabilistik tahminlerin yapılması gerekir. Depremlerin etkisinin önceden tahminine yönelik; depremin yapılar üzerine etkisi ve meydana gelecek hasarın değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Yapılmış araştırma sonuçlarının deprem tehlikesi hakkında elde edilen bilgilerin resmi makamlar ve kamuoyunda ilgililerle paylaşılarak can ve mal kaybının asgariye indirilmesinin sağlanması gerekir³². Herhangi bir deprem sırasında çok önemli yapılarda hiç hasar olmaması istenir. Bu tür yapılar; atom santralleri başta olmak üzere, barajlar, köprüler, ana yollar, hastaneler, itfaiye binaları, elektrik santralleri, doğal gaz sistemleri, haberleşme sistemleri, Acil-AFAD merkezleri, metrolar, raylı sistemler, şehrin su şebeke sistemleri, enerji dağıtım sistemleri, kanalizasyon sistemleri, köprüler, arıtma tesisleri, hava alanları, limanlar, toplanma alanları, okullar, konutlar vb. gibi alanlardır. Herhangi bir yapının eskimesi ve fonksiyonunu kaybediyor olmasından dolayı, belirli zamandan sonra fonksiyonunu kaybeden yapıların yenilenmesi durumu ortaya çıkmaktadır. Depremlerde hasarın ve zararın minimum seviyede olması isteniyorsa yukarıda belirtilen kritik tesislerin yer seçimlerinde, zemin etütlerinde ve inşasında maliyetten kaçmayarak dünyadaki ge-

32 Kurt, H. (2023). Türkiye'nin Kentleşme ile İlişkili Deprem Raporu, Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği

lişmiş teknolojilerin kullanılmasına özen gösterilmeli ve konutlarında deprem mevzuatına göre dönüştürülmesi, yapılması zorunluluktur. Yeni yapılacak binalara yer seçimi, zemin ve bina güvenliği belgesi yasal çerçevede verilmeli ve binaların bilgi sistemi oluşturulmalıdır. Bu belge de ismi geçen kişiler bina ile ilgili oluşabilecek kendi alanlarıyla ilgili kısımlardan her daim yasal olarak sorumlu tutulmaları zorunluluk haline getirilmelidir. Aynı semtte deprem duyarlılığı ile yapılmış ve bu duyarlılıkla yapılmamış binalar açıkça belirlenmelidir. İnsanların satın alacağı veya kiralayacağı ev için bilgilere ulaşımı sağlanmalı, binanın deprem güvenliği açısından değerlendirme şansına sahip olmalıdır³².

Ülke Mekansal Strateji Planlarından başlanarak, Bölge ve Kent Planları ile daha küçük ölçekli her tür planlama kademesinde; İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik ve Mikro bölgeleme etütleri yapılmalıdır. Böylece; Yerleşime uygun alanlar, Uygun olmayan alanlar ve İyileştirme ile belirli maksatlar için kullanılacak alanlar belirlenmelidir. Uygun alanlarda planlanan her tür yapı için kapsamı ve yöntemleri belirlenmiş zemin etütleri yapılmalı ve denetlenmelidir. Hazırlanan planlarda risk taşıyan alanlarda yerleşme kaçınılmaz ise; Risklerin azaltılmasına yönelik planların uygulanması gerekmektedir. Ulaşım planlarının ve yolların yeterince geniş ve alternatifli olarak planlanması zorunludur.

Yapı denetimi, yerinde denetimin esas olacağı şekilde kontrol ve denetim hizmetlerinin yürütüleceği, bir teknik çalışma olmalıdır. Ülkemizde depremlerin yanı sıra heyelan ve kaya düşmeleri, taşkın ve seller, Orta Anadolu'ya özel obruk riski gibi birçok doğal olay insanla kesiştiği yerde afete dönüşmektedir. Türkiye'de mevcut afet riski ve iklim değişikliği ile oluşacak afet türleri, artan yangınlar da göz önüne alındığında, can ve mal kayıplarının da çok yüksek olması sebebiyle bir Afet ve Acil Durum Bakanlığı kurulmalıdır. Tüm afetlerle ilgili veri bankasının oluşturulması, bu veri bankasına tüm kurum ve kuruluşların verilerinin aktarılması ve bu veriler ışığında gelecekte meydana gelebilecek farklı afet türlerine göre de analizlerin yapılması gerekmektedir. Her afet türü açısından riskli bölgeler belirlenmeli, risk oluşturan yerlerde, risklerin türü ve boyutuna göre acil önlem planlaması oluşturulmalıdır. Ülkemizde son yıllarda görülmeye başlanan toz fırtınaları, hortumlar, salgınlar ve böcek istilaları da öngörülerek bu tür afetlere karşıda hazırlık ve önlemler paketleri oluşturulmalıdır. Koordinasyonu AFAD tarafından yapılan İRAP (İl Risk

Azaltma Planları) kapsamında belirlenen ana afet türleri ve bu afet türleri ile ilgili belirlenen hazırlık ve eylemlerin yapılıp yapılmadığı takip edilmeli, belirlenen eylemlerin gerçekleşmemesi halinde sorumlu kurum ve kişilere yaptırım uygulanmalıdır³³.

Afetlerin oluşturduğu zarar ve hasarlardan daha fazla hasara yol açabilen bir başka unsur afet korkusudur. Afetler esnasında bireylerin hayatı, afet öncesinde yapabilecekleri ve yaptıkları hazırlıklara bağlıdır. AFAD kurumunun Türkiye Taş Kömürü ve Türkiye kömür işletmelerinin galeri sistemiyle işletilen ocaklarındaki işçiler ve onların emekli olan sağlığı uygun bireyleriyle gönüllülüğe bağlı partner seçimi yapması oldukça fazla yarar sağlayacaktır³³. Yine sağlığı uygun emekli itfaiyeciler, askeriye ve emniyetin özel hareketçularından sağlığı uygun emeklileri, komando, levazım ve istikam bölüklerinde askerliğini tamamlamış sağlığı uygun bireyleri ile gönüllülüğe bağlı partnerler oluşturulabilir. Ayrıca sağlığı elverişli emekli sağlık çalışanları AFAD'a gönüllük esasından entegre edilmelidir. Bu gönüllüler işlerinde profesyonel olduklarında AFAD gönüllülerinin eğitimlerinde, afet olduğunda kurtarma ve koordinasyonda etkin görevler yapabilir. AFAD gönüllülerinin eğitimleri özenle yapılmalı ve afet esnasında görevlerinin ne olacağı tam olarak belirlenmelidir. AFAD tarafından her bölgede sivil çalışan bütün ekipmanların (helikopter, vinç, kepçe, eskavator, taşıma araçları vs. gibi) envanteri tutularak bunların ve kullanıcılarının afet anında işlerinin ne olacağı tespit edilerek kendilerine bildirilmeli afet anında hepsine görev düştüğünde, görevli oldukları afet bölgelerinde görevlendirilecekleri yasal çerçevede belirtilmeli ve kendilerine bildirilmelidir.

Toplanma alanları etrafındaki binaların yüksekliklerinin bir buçuk katı binalardan uzakta olacak şekilde ulaşımın her şekilde sağlanabileceği, içerisinde her türlü ihtiyacın giderileceği şekilde (tuvalet, banyo, kafeterya, sağlık kabini vb. gibi) o bölgenin nüfusuna göre planlanmış büyüklükte olması sağlanmalıdır. Yeşil alanlar bu amaçla planlanmalı ve altyapısı afetlerde toplanma alanı olacak şekilde planlanmalıdır.

AFAD ve Kızılay'ın üst yöneticileri daha önce oluşmuş depremlerde koordinasyon görevi üstlenmiş, üst düzey bürokrat ve yöneticilerle görüşerek onların yaşadıkları afetlerde deneyim ve tecrübelerinden yararlanmaları ve edindikleri bilgileri alt birimlerine aktarmalıdır.

33 Kurt, H. (2023). Türkiye'nin Kentleşme ile İlişkili Deprem Raporu, Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği

Ülkenin tamamını kapsayan zemin ve aktif fay parametrelerini baz alan deprem tehlike haritalarının yanı sıra taşkın, heyelan ve diğer risklerin acilen uygun ölçeklerde çalışılarak gerekli önlemler alınmalıdır. Doğal olayların can ve mal kayıplarına neden olmaması için bütün tarafların görüşlerini ve ortak kararlarını kapsayacak şekilde doğal afet yasası bir an önce çıkarılarak uygulamaya konulmalıdır.

Yerleşim yerleri dışında, işyerleri ve sanayi tesislerinin inşası sırasında da dirençlilik sağlanmalıdır. Apartman altında faaliyet gösteren ticari alanlar, binaların direncini düşürecek ve afete karşı kırılganlık oluşturacak şekilde tasarlanmamalı ve değiştirilmemelidir. Mümkün olduğunca çarşı, iş merkezi, bedesten gibi iş yerlerinin konutlardan ayrı olarak planlanmasına ve bu yapıların şehir içinde birden çok merkezi canlandırarak şekilde planlanmasına özen gösterilmelidir. Köylerde ve kırsal mahallelerde dirençli yapılaşma bakış açısıyla tarım kentleri yapısının oluşturulması için planlama yapılmalıdır. Bütün şehirlerimiz gibi, deprem bölgelerindeki birçok köy yerleşiminin de harap olduğu gerçeği, bu köylerin mümkün olduğunca birleştirilerek uygun jeolojik alanlarda yeniden yapılması ve Tarım Kenti altyapısına kavuşturulması sağlanmalıdır.

Kamu kurumlarının ve devlet birimlerinin depremden alınan dersler ile organizasyon ve teknik hazırlık bakımından gözden geçirilmesi sağlanmalıdır. Ülke çapında jenaratör sistemlerinin planlanması, bakımlarının eksiksiz yapılarak hazır tutulması ve acil müdahaleler için sürekli kontrol edilmesi gerekmektedir. Ayrıca şehir içindeki baz istasyonları da afetlere dayanıklı planlanmalı ve afet anında iletişimi sağlayacak şekilde planlanmalıdır. İletişim ve özellikle GSM ve internet bağlantı zafiyeti değerlendirilerek afet ve olası savaş hali için acil durum tedbirlerinin alınması sağlanmalıdır. Yaşanan depremlerde nerelerde sıkıntı yaşandığı belirlenerek gözden geçirilmeli, mühendislik hatalarını ortadan kaldıracak şekilde güvenli deprem yapıları üretilmeli ve eksik alanlar güçlendirilmelidir.

Afet riski bulunan alanlarda tesisler tehlike seviyelerine göre planlanırken, her türlü afet riski göz önüne alınarak bu binalar tasarlanmalı ve denetlenmelidir. Çevresel acil eylem planları oluşturulmalı risk taşıyan yapılar yangın, tehlikeli madde sızması ve benzeri şekilde çevre açısından risk taşıyan durumlar için hazırlık ve acil müdahale planları yapılmalıdır. Afetlerde altyapı ve diğer sistemlerde oluşan hasarın tespit edilmesi için bilişim sistemleri oluşturulmalıdır. Bu sistemler için kontrol ve

veri sistemleri oluşturarak afet öncesinde de afet esnasında ve sonrasında da aksayan ve hasar gören kısımlar belirlenerek alternatif çözümler üretilebilecek şekilde tasarlanmalıdır. Fay hatları üzerinde bulunan boru hattı, nakil sistemleri ve yol benzeri yapılar afetlerden etkilenmeyecek şekilde esnek ve kontrol edilebilir olmalıdır. Deprem sonrasında kurtarma, beslenme, ilkyardım, barınma, beslenme, sağlık ve günlük hayata dönüş yani normalleşme konularında yönetim ve toplum arasında kopukluğun engellenmesi, iletişimin doğru sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu konular afet öncesinden planlanmalı ve yönetim ile toplum arasında doğru bilgi akışı sağlanmalıdır.

Erken uyarı sistemleri kurulmalı ve uyarılar dikkatle incelenmelidir. Olası afetlere karşı şehirlerde ve ilçelerde acil malzeme depoları oluşturulmalıdır. Bu depolar çelik konstrüksiyon şeklinde planlanmalı ve afetlere dirençli yapılmalıdır. Bu depolar aynı zamanda afet sırasında toplanma alanı içerisine de dahil edilmelidir. Olası deprem afetinden sonra lojistik ve ulaşım için alternatif yollar planlanmalıdır. Tüm şehirlerde vinç, greyder ve kepçe gibi iş makinesi ve teçhizatın envanteri tutulmalı ve sürekli yenilenmelidir. Afet durumunda bu iş makinelerine ulaşımı kolaylaştıracak ve bulunduğu ilde anında devreye sokulabilecek bir planlama yapılmalıdır. Gerekli kanuni düzenleme yapılarak afet esnasında bu iş makinelerinin toplanması ve ihtiyaç alanlarına sevki sağlanmalıdır.

Fay hatları üzerinden geçen demiryolları ve karayolları da depremden etkilenmeyecek şekilde planlanmalıdır. Yolların tamamında deprem esnasında kaya düşmesi ve heyelan yaşanabilecek bölgeler belirlenerek kayaların sabitlenmesi ve diğer uygulamalar yapılarak güvenli hale getirilmelidir. Riskli alanlar gerekirse temizlenmelidir.

Afet bölgelerinde sürekli bilgilendirme yapılmalı bu sadece devlet yetkilileri ile değil aynı zamanda eğitimli AFAD personeli tarafından da yapılmalıdır. Deprem afetinden sonra arama kurtarma ekiplerinin yanında depremzedelere her konuda hizmet verecek, bilgilendirme yapacak ve aynı zamanda psikolojik destek verecek ekipler oluşturulmalıdır.

İllerde var olan AFAD ekiplerinin tamamı ilgi alanlarına göre tam eğitilmelidir. Koordinasyonda sıkıntı yaşanmaması için AFAD içerisinde sadece iletişim ve koordinasyondan sorumlu birim oluşturulmalı ve AFAD'ın alana tam hakim olması sağlanmalıdır. Bu birim dezenformasyona karşı da mücadele edebilecek bir donanıma sahip olmalıdır.

İçme suyu alt yapısı tüm afetlere dayanıklı şekilde planlanmalı ve özellikle afetler esnasında lağım karışımına karşı özellikle planlanmalıdır. Kanalizasyon şebekesi de planlanırken fay hatları üzerinden geçen hatların planlaması afet durumuna göre planlanması gerekmektedir. Depremle mücadele konusunda sorumluluk toplumun ilgili kesimlerine paylaştırılmalı, tüm unsurların sorumlulukları üstlenmeleri teşvik edilmeli, kamu-özel sektör iş birliği ile deprem afeti ile mücadelede ilgili tüm sektörün bilgi birikimi ve tecrübeleri değerlendirilmeli, faydalanma yolları ortaya konmalıdır.

Afetlerle ilgili politika üretiminde bilimsel veri ve değerlendirmelere dayalı kısa, orta ve uzun vadeli planlamalar hazırlanmalı ve ülke genelinde uygulanmalıdır. Afet bölgelerinde yapılan yeniden imar çalışmalarının yanında olması muhtemel olan, bilim adamlarının ön gördüğü alanlarda ön çalışmalar başlatılmalı ve afetten etkilenmeyecek duruma getirilmelidir. Deprem açısından risk taşıyan bölgelerin tespiti yapılmalı ve mekânsal planlar buna göre hazırlanırken diğer afet riskleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Afet oluşmadan önlemler alınmalı ve afet sırasında yapılması gerekenler de planlanmalıdır.

Özellikle yerel yönetimlerin sorumluluklarının yerine getirmesi sağlanmalı, denetimler, yaptırımlar artırılmalı ve etkin bir hale getirilmeli, şeffaf ve hesap verilebilir duruma getirilmelidir. Kentsel deprem master planları bir an önce tamamlanmalı ve bu master planlarının dışına çıkılmamalıdır. İmar yasasında belirlenen kurallar titizlikle uygulanmalı, oturma ruhsatı alındıktan sonra yapılan ihlallere göz yumulmamalıdır. Şehirleşme ve kentsel dönüşüm alanlarında yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulmaktadır. İmar planları yapılırken zemin ile birlikte çevre ve iklim şartları göz önünde tutulmalı ve imara açılacak alanların en iyi şekilde planlanması, deprem, sel ve diğer afetlere karşı dayanıklı alanlar belirlenmeli ve çarpık kentleşmenin önüne geçilmelidir.

Yerleşim yerlerinde geçici barınma ve toplanma alanları planlanmalı, çadır kent veya konteyner kent alanları planlandığında bu alanda sızdırmaz fosseptikler yapılmalı ve tuvaletler ile duş alanları planlanmalıdır. Aynı zamanda bu alanlarda elektrik ihtiyacı olacağından bu alanlarda güneş panelleri planlanmalı sadece afet döneminde değil normal zamanda da faydalı olacak şekilde planlanmalıdır. Bu açıdan oluşturulan millet bahçeleri bu şekilde hizmet verebilecek şekilde planlanabilir. Kentsel dö-

nüşüm projelerine hız verilmeli, yerinde dönüşüm zemin yapısına göre değerlendirilmeli, dönüşüm yapılırken yeşil alan ayrılarak ekolojik yapıyı destekleyecek şekilde planlanmasına öncelik verilmelidir. Şehirlerde yeniden imar planları yapılırken hava koridorları oluşturacak şekilde planlanmalı hem hava kirliliği hem de ısı adaları oluşumu engellenmelidir. Arıtma tesislerinin başta depremler olmak üzere diğer tüm afetlere dirençli şekilde planlanması yapılmalıdır.

Özellikle deniz kıyısı olan şehirlerimizde kıyı dolgu alanlarının depremlerden nasıl etkileneceği üzerine çalışma yapılmalı, yaşanabilecek çöküntü ve su basması gibi olaylar öngörülerek önlemler alınmalıdır. Doğal veya suni dolgu topraklar deprem şiddetini iki üç kat artırır. Deniz kıyılarında bulunan ıslak durumdaki dolgu zeminler, bataklıklar, kurumuş göller, turbalıklar deprem etkisini artırır. Kültürel varlıkların ve müzelerin deprem başta olmak üzere tüm doğal afetlerden nasıl etkileneceği belirlenmeli ve koruma için tüm önlemler alınmalıdır. Deprem bölgesinde yeniden yapılanma sağlanırken; kentsel alanların olası savaş veya farklı kaynaklı nükleer serpininti, kimyasal veya biyolojik tehlikelere karşı donanımlı sığınaklar yapılması sağlanmalıdır. Bu sığınaklar diğer afetlerde de kullanılabilir şekilde tasarlanmalıdır.

Belediyelerin yetki alanlarında mevcut yapı stokuna ilişkin envanter çalışmasını tamamlaması, bu yapıların iskana uygunluğunu tespit etmesi ve iskana uygun olmayanların belirli bir zaman içinde uygun hale getirilmesi için mülk sahiplerine süre tanıyarak iyileştirme yapılmasını sağlaması gereklidir. Motorlu taşıtlar için yapılan periyodik muayene benzeri, yapılar için de en geç 5 yılda bir yapılacak iskana uygunluk denetimi yapılmalıdır. Bu denetimin Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, yerel yönetimler veya yetkili denetim kuruluşları tarafından yapılması konusu sürdürülebilir bir modele göre uygulanması için düzenleme yapılması yerinde olacaktır.

Dünyada meydana gelen afetlerde en fazla yoksulların etkilendiği yapılan çalışmalarla ortaya konmuştur. Yoksul bölgelerde meydana gelen afetlerin sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerinin daha yıkıcı olduğu, doğal afetlerle mücadele etmenin ilk adımı yoksullukla mücadele olmalıdır.

Sonuç

Afetlere karşı mücadele ve önlem alma konularında en önemli konunun afete hazırlık olduğu birçok çalışmada ifade edilmektedir. Zaten dirençli şehir kavramı da afetlere ve olumsuz etkileriyle mücadele etme ve hazırlık sürecini kapsadığından gündeme gelmiş, uygulanma yolları aranmıştır. Dirençli şehir uygulamaları aslında olumsuzluklara hazırlığı ortaya koyarken bu sayede zararı minimize etmektedir. Afete hazırlık aşaması olarak ta değerlendirebileceğimiz dirençli şehirler, afetlere karşı alınacak tüm önlemleri içerirken, afetlerin etkilerini de bertaraf edebilecek bir uygulama alanıdır. Her türlü afete karşı tasarlanan edilen dirençli şehirler sosyo-ekonomik etkiler başta olmak üzere can kayıplarının da önüne geçebilecek yaklaşımdır. Bunun yanında dirençli şehirler insanların yaşantısını kolaylaştırmakta ve refah artışını sağlamaktadır. Dirençli şehirlerin afetler yanında sosyo-ekonomik açıdan riskleri azalttığından şehirlerde yaşanacak stresi ve afet sonrası olumsuzları da önleme özelliği söz konusudur. Dirençli şehirler oluşturulurken sadece fiziki yapı değil bilinçli ve organize olmuş topluluğu da bünyesinde barındırır. Dirençli kentler aynı zamanda terör ve sosyal olaylara karşı da alınacak önlemler arasında önemli çözüm yoludur. Dirençli kent ve uygulamalarının temel amacı içinde yaşayan toplumun güven, huzur ve refahını sağlamaktır.

Afetlere hazırlığın tümünü kapsayan dirençli kentler, afet oluşumu anında ve sonrasında da birçok avantaj sağlamaktadır. Dirençli kentler hasarı en aza indirirken, afetin etkilediği alanlara ulaşımı kolaylaştırır. Afet esnasında ve sonrasında salgın hastalıkların oluşumuna alt yapısının kuvvetli olması sebebi ile engel teşkil eder. Planlanan eylemlerin uygulamalarında kolaylık sağlar ve afet bölgesine hem ulaşımı kolaylaştırır hem de enkaz kaldırma çalışmalarında kolaylık sağlar. Oluşan enkazların kaldırılmasında, depolanmasında, bertarafında düzenli bir çalışmanın önünü açar. Dirençli şehirlerde hem çöp sorunu hem de atıksu sorunu ortadan kaldırılıp güvenli hale getirildiğinden çevre etkilerini de bertaraf etme özelliğine sahiptir. Yeşil alanların fazlalığı hem afet sonrası planlamayı kolaylaştırır hem de şehirlerde ısı adalarının oluşumunu engellemektedir.

Yaşadığımız büyük deprem felaketlerin ardından yerleşim yerlerini daha güvenli hale getirmek için, dirençli şehir kavramını fırsat haline dönüştürmek gerekmektedir. Türkiye deprem tehdidi altında bir coğrafyada bulunmakta ve iklim değişikliği sürecine dünya ile birlikte maruz kal-

maktadır. Dolayısıyla yapılar bu duruma uyumlu hale getirilmelidir. Bunun için dirençli kent anlayışı yol gösterici olabilecek potansiyele sahiptir. Türkiye'nin bir deprem ülkesi olması nedeniyle, depremin en sık rastlanılan afet oluşu ve nüfusun büyük çoğunluğunun deprem riski ile karşı karşıya oluşu, deprem afetini diğer afetlerden daha önemli hale getirmektedir. Bu sebeple deprem, ülkemiz açısından diğer afet türlerinden daha tehlikeli ve önemli durumdadır. Deprem öncesi, anında ve sonrasında alınacak önlemler hakkında yoğun eğitim ve bilgilendirme çalışmaları yapılmalıdır. Nüfusu daha güvenli alanlara kaydırmak, kırsalı cazip hale getirmek hem şehirlerde yoğunlaşan nüfusu azaltacak hem de şehirlerde oluşan problemlerin azalmasına sebep olacaktır.

Tüm bunlarla beraber afet koordinasyonu tek merkezden yapılmalı, afet esnası ve sonrasında halkı bilinçlendirme çalışmaları dikkatle yapılmalı, kurumların müdahaleleri bir bütün şeklinde organize edilmelidir. Hasar küçük olsa da kriz yönetimi düzgün yapılmazsa hasar olduğundan daha büyük olumsuz sonuçlara sebep olmaktadır. Koordinasyon tamamen AFAD üzerinden yapılmalıdır.

Cumhuriyetin 100. Yılında artan risklere karşı hazırlıklı olmak, her türlü afet riski göz önünde bulundurularak önlemler almak, dirençli şehirler ve bölgeler oluşturmak kaçınılmaz bir gerçektir. Ülkemizin hemen tamamında deprem riskinin varlığı, küresel ısınma ve iklim değişikliğinden en fazla etkilenecek olan Akdeniz havzası içerisinde yer almamız, küresel ısınma ve iklim değişikliği kaynaklı afetlerde artış olacağı anlamına gelmektedir. Bu değişimleri ve afetlerin artışını bugünden görmekteyiz. Bu sebeple dirençli şehirler ve bölgeler oluşturarak Türk milletinin ve devletin güvenliğini sağlamak milli güvenlik açısından da zorunluluktur. Bu sebeple bütünlük, multidisipliner ve transdisipliner yaklaşımlarla afet ve risk yönetimi planlanmalıdır.

Kaynakça

- Akyel, R., (2007). Afet Yönetim Sistemi: Türk Afet Yönetiminde Karşılaşılan Sorunların Tespit ve Araştırma, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Adana: Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Arıkol, G. (Editör). (2008). Deprem Eğitimi El Kitabı, Akut Kitaplığı Yayın No:4. AKUT Arama Kurtarma Derneği, İstanbul.
- Çelik, M. A., Bayram, H. ve Özüpekçe, S. (2018), An Assessment On Climatological, Meteorological And Hydrological Disasters That Occurred In Turkey In The Last 30 Years (1987-2017). *International Journal of Geography and Geography Education*, (38): 295-310.
- Çilingir, A. G. ve Güler, İ.Ö. (2020). "Afet Politikalarında Risk Unsuru ve Afet Mevzuatında Risk Yönetimi". *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 3 (1):152-165.
- Güler, Ç. ve Çobanoğlu, Z. (1997). Afetlerde Çevre Sağlığı Önlemleri, Çevre Sağlığı Temel Kaynak Dizisi No:39 Ankara.
- Kara, T. (2009). Adana-Ceyhan Depreminin Ekonomik ve Sosyal Sonuçları. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kavanoz, S. E. (2020). Kentsel Direnç Kavramı Üzerine. Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi Cilt:2, Sayı:1.
- Kurt, H. (2023). Türkiye'nin Kentleşme ile İlişkili Deprem Raporu, Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği.
- Lfarakh, R. (2021). Dirençli bir şehre doğru (Dirençlilik ve kentsel sistemler arasındaki bağın araştırılması). (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Özler, M. (2021). "Kamu Yönetimi Bağlamında Afete Dirençli Toplum ve Bütünleşik Afet Risk Yönetimi". *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (AEÜS-BED)*, 7 (3): 901-917.
- Özüpekçe, S. (2020) "Türkiye'de Afet Gerçekliği ve Bölgesel Coğrafya Eğitim-Öğretim Anlayışının Bu Konudaki Rolü". *The Journal of Academic Social Science Studies*, 13 (82): 43-59.
- Pampal, S. ve Özmen, B. (2009). Depremler Doğal Afet midir? Depremlerle Baş Edebilmek, Eflatun Yayınevi.
- Tuğaç, Ç. (2022). İklim Değişikliği Krizi ve Şehirler. Çevre Şehir ve İklim Dergisi, 1 (1): 38-60.
- Tezer, A., (2012). Kentsel Dirençlilik-Dayanıklılık, Ersoy, Melih (der.), Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük (İstanbul: Ninova Yayınları).
- Varol, N. ve Gültekin, T. (2016). "Afet Antropolojisi". *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(59): 1431-1436. Doi: DOI:10.17755/esosder.89650
- Varol ve Kırıkkaya (2017). "Afetler Karşısında Toplum Dirençliliği". *Journal of Resilience* 1(1), 2017, (1-9) ISSN: 2602-4667
- Varol, N. ve Kaya Ç. M., 2018. "Afet Risk Yönetiminde Transdisipliner Yaklaşım". *Afet ve Risk Dergisi* 1(1): 1-8.
- Vural, Ç. (2018). "Küresel İklim Değişikliği ve Güvelik". *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 7 (1): 57-85.
- Yılmaz, A., Korkmaz, S. Z. ve Korur, S. (2011). Depremler ve Sonrasında Karşılaşılan Çevre Sorunları, e-Journal of New World Sciences Academy 2011, 6(4), Article Number: 1A0229.
- Yiğiter, N.D., (2008) Planlamada Afet Bilgi Sistemi ve Yönetiminin Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Modellenmesi: Adana Örneği, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- <https://www.afad.gov.tr/aciklamali-afet-yonetimi-terimleri-sozlugu>
<http://uclg-mewa.org>

COĞRAFİ BİLGİ SİSTEMİ İLE TAŞKIN RİSK ANALİZİ: BİLECİK (OSMANELİ İLÇESİ) ÖRNEĞİ

Yasin DURSUN
Prof. Dr. Fatih İŞCAN

Giriş

Afetler; çevreye, canlılara, toplumun ekonomik ve sosyal yapısına zarar veren, zaman ve mekândan bağımsız farklı şekillerde meydana gelebilen doğa olaylarıdır. Ülkemiz; yeryüzü üzerinde bulunduğu konumu, topoğrafik yapısı ve jeolojik durumu dikkate alındığında gerek doğal gerekse doğal olmayan afetlerle karşı karşıya kalmaktadır. Deprem, kuraklık, heyelan, taşkın, sel, erozyon gibi doğal afetler ülkemizde yaygın bir şekilde gözlenmektedir.

Özellikle depremler ülkemizde olduğu gibi pek çok ülkede milyonlarca insanı etkilemekte büyük yıkımlara, acıya neden olmakta ülke ekonomilerine ciddi zararlar vermektedir. Dünya'nın en etkili deprem kuşağının üzerinde yer alan ülkemizde en son 6 Şubat 2023 tarihinde gerçekleşen Kahramanmaraş merkezli depremde 50.000'in üzerinde can kaybı olmuş, yüzbinlerce insanımız yaralanmış ve çok ciddi ekonomik kayıplar yaşanmıştır. Afetlerin engellenmesi çoğu zaman mümkün olmasa da muhtemel zararların en aza indirilmesi için afet öncesi ve sonrasında bir takım önlemlerin alınması gerekmektedir.

Taşkınlar da ülkemizde yaygın olarak görülen doğal afetler arasındadır. Özellikle Karadeniz bölgesi olmak üzere Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerinde bahar ve yaz aylarında meydana gelen yağmurlar, jeolojik

yapısı ve bu bölgelerin fazla eğimli olması sel felaketini tetiklemektedir. Çağın en önemli sorunlarından biri olan iklim değişiklikleri ve çevresel bozunumlar da taşkın risklerini artırmaktadır. Bununla birlikte kontrolsüz kentleşme ve sanayileşme, tarım topraklarının yoğun kullanımı ve ormanların tahribi de taşkın oluşumunu hızlandırmaktadır. Bu yüzden taşkın riski bulunan alanların belirlenmesi ve bu alanların kontrol altında tutulması gerekmektedir.

Taşkın olaylarının meydana gelmesinde birçok etken bulunmaktadır. Bu etkenlerden birisi olan mevsimlerin, taşkın oluşumu üzerindeki etkisi büyüktür. Taşkın olaylarını tetikleyen en büyük sebep ise, akarsu havzalarının taşıyabileceğinden fazla olan ve kapasitesinin üzerindeki suyun gelmesi ile birlikte doluluk oranının artmasıdır. Mevsim faktörüne bağlı olarak değerlendirme yapılırsa, kış aylarındaki karların erimesi ile birlikte, ilkbahar ve sonbahar aylarında yağışların şiddetli ve çok miktarda gelmesi taşkın oluşum riski için büyük öneme sahiptir¹. Taşkınların oluşumunun sadece mevsimsel faktörlerin sonucu ile değerlendirilmemesi gerekmektedir. Sanayileşme, kentleşme ve sektör çeşitliliğinin artmasından dolayı, akarsu bölgelerinin yakınlarındaki yaşam alanı varlığında da doğru orantıda artış meydana gelmiştir. İnsanların geçim kaynağı oluşturabilecek faaliyet arayışından dolayı, akarsu havzalarında yoğunluk artış göstermektedir. Bu durumun sonucunda ise hidrolojik olarak havza üzerindeki dengeler değişerek, maddi ve manevi zarara neden olmaktadır².

Taşkın riskinin yol açtığı zararlara bir çözüm bulabilmek için afet kavramı, bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Taşkın öncesi alınabilecek tedbirler ve risk durum analizleri, taşkın anında gerçekleşen olayların bütünü ve taşkın sonrasında oluşan bölgesel zararın araştırılması olarak ele alınabilir³. Afet yönetimi kapsamında değerlendirmesi yapılacak olursa; taşkın öncesi alınabilecek tedbirler ve risk analizlerinin oluşturulması bir tür hazırlık aşaması olarak karşımıza çıkmaktadır. Hazırlık durumunda afetlerin oluşumu sonrasında yaşanması mümkün olan kayıpları planlamak, tedbir alınmasına yönelik erken uyarı sistemini

1 Yılmaz, İ. (2015). Çorum İli Taşkın Tehlikesinin Analitik Hiyerarşi Yöntemi Kullanılarak İncelenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Samsun: On Dokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

2 Özalp, D. (2009). Dere Taşkın Risk Haritalarının CBS kullanılarak Oluşturulması ve CBS İle Taşkın Risk Analizi. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

3 Sakarya Havzası Taşkın Yönetim Planı, (2018)

oluşturmak ve eğitim çalışmaları yaparak afet riskini en aza indirmek amaçlanmalıdır. Taşkın oluşumu sırasında ise mümkün olduğunca insan ve canlı hayatını kurtarmak amaç edinilmelidir. Taşkın sonrası bölgesel zarar araştırılarak, olağan hayatı daha güncel tutarak durumları iyileştirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır⁴.

Taşkın riskinin belirlenmesinde teolojiden faydalanmak son derece önemlidir. Bu tür konuma dayalı analizlerin yapılmasında en yaygın olarak kullanılan teknoloji Coğrafi Bilgi Sistemleridir (CBS). Verileri, coğrafi koordinatlarına bağlı olarak ilişkisel veri tabanı yönetim sisteminde saklayan CBS, dünya üzerindeki verilerin ilişkilendirilmesinde ve bilgilerin paylaşılmasında son derece etkilidir. CBS, konumsal analizlerin hızlı bir şekilde yapılması, sonuçların görüntülenmesinde kolaylıklar sağlaması, mevcut ve üretilen verilere hızlı bir şekilde ulaşılabilmesi, zamandan ve maliyetten tasarruf sağlanmasından dolayı birçok problemin çözümünde karar vericiler için önemli bir araç haline gelmiştir.

CBS için en önemli veri kaynaklarından birisi uydu görüntüleridir. Uydu görüntüleri afet alanlarının geniş alanları kapsamından dolayı özellikle bu tür uygulamalarda afet öncesi ve sonrasında gerekli hazırlıkların yapılması ve bir takım tedbirlerin alınması için önemli bir veri kaynağıdır. Bu yüzden taşkın, heyelan, deprem gibi afetler için afet öncesi risk analizlerinin yapılması, riskli alanların belirlenmesi, afet sonrasında hasar durumlarının değerlendirilmesi için CBS ve Uzaktan Algılama (UA)'nın birlikte kullanılması son derece önemlidir.

Literatür incelendiğinde CBS ve UA kullanılarak taşkın risk analizlerinin yapıldığı pek çok çalışmaya rastlamak mümkündür. Özcan (2008) çalışmasında, Sakarya Nehri alt havzası için UA ve CBS yöntemlerini kullanarak taşkın risk analizlerini oluşturmuştur. Sinha ve diğ. (2008) çalışmalarında, sel ve taşkın tehlikesi olan alanları azaltmak amacıyla CBS tabanlı risk haritaları oluşturmuştur. Bihar ovasında bulunan Kosi Nehri için hidrolojik, jeomorfolojik ve nüfus yoğunluğu parametrelerinden yararlanılarak Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY) ile risk analizi gerçekleştirmişlerdir. Özalp (2009) çalışmasında, ArcGIS programı kullanılarak Tavukçu Deresi'nin tüm havzasının 3D arazi modellemesini yapmıştır. Çalışmasında uydu görüntüleri ile sayısal halihazır paftalar

4 Shirzad, M. R. (2017). Taşkın Riskinin Uzaktan Algılama ve CBS Teknolojileri ile Değerlendirilmesi: Kocaeli Maden Deresi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

çakıştırılarak risk altındaki bölgeler tespit etmiştir. Samarasinghe ve diğ. (2010), Sri Lanka, Kalu - Ganga Nehri'nde meydana gelen sel ve taşkın olayı için yapmış olduğu çalışmalarında UA ve CBS teknolojileri kullanılarak taşkın risk analizi yapılmış olup, geleceğe yönelik tahmin, planlama ve yönetim ile ilgili değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Ahmad ve diğ. (2013) çalışmalarında, Pakistanın Sindh bölgesi için taşkın analizleri gerçekleştirmişlerdir. Özşahin (2013), Arnavutluk'taki taşkın riskini CBS yöntem ve tekniklerinden yararlanılarak analizini gerçekleştirmiştir. Çalışmasında jeoloji, jeomorfoloji, eğim, bakı, yağış, akarsuya uzaklık, yeraltı suyu, toprak ve arazi kullanım özelliklerine ait veriler ağırlıklı çakıştırma yöntemi ile birleştirilip, taşkın risk alanları belirlemiştir. Elsheikh ve diğ. (2015), Malezya Terengganu'da yıllık yağış miktarı, eğim, drenaj ağı ve toprak türü dikkate alınarak mekânsal potansiyel konumları sıralamak ve görüntülemek için CBS kullanılırken, her bir parametrenin öncelik ağırlıklarını hesaplamak AHY kullanılmıştır. Yılmaz (2015) çalışmasında, Çorum ilinde yağış, sıcaklık, akarsulara uzaklık, eğim, yükseklik, arazi kullanımı, jeoloji, bakı, alt havzaların büyüklüğü ve şekli gibi parametrelerle ikili karşılaştırmalar yapmış ve bölgenin taşkın risk haritalarını oluşturmuştur. Oğuz ve diğ. (2016) çalışmalarında, Artvin ilinin taşkın riskinin yüksek olduğu alanları belirlenmiştir. Çotar ve diğ. (2016) çalışmalarında, su kütlelerinin tespiti için Slovenya ve yakın çevresini Sentinel-1 radar uydu verilerini kullanarak haritalamışlardır. Danumah ve diğ. (2016), Fildişi Sahilin Güneyindeki Abidjan bölgesinde yapmış oldukları çalışmada AHY modeli ve CBS tekniklerini kullanarak sel riski taşıyan alanları belirlemiş ve haritalandırmışlardır. Selçuk ve diğ. (2016) çalışmalarında, CBS ile Van ilinin merkez ilçelerinin taşkın duyarlılık haritaları oluşturmuştur. Shirzad (2017) Kocaeli Maden Deresinin taşkın riskini UA ve CBS teknolojileri ile değerlendirerek farklı periyotlara ait taşkın risk haritalarını tespit etmiştir. Akgül (2018) çalışmasında, Mersin ilinde meydana gelen taşkında etkilenen Berdan ovasında eski Aynaz bataklığını ele almış taşkın kapladığı alanları hesaplamıştır. Rincón ve diğ. (2018) çalışmasında, Büyük Toronto Bölgesi için risk haritalarını CBS kullanarak oluşturmuştur. 4 farklı senaryo oluşturularak birbirleri arasında karşılaştırma yapmışlardır. Saykılı (2019) çalışmasında, UA, CBS ve AHY kullanarak Sivas ili Gürün ilçesindeki taşkın tehlike alanlarını belirlemiştir. Aykut (2019) çalışmasında, Kırklareli ilinin Pehlivanköy ilçesini çalışma alanı olarak belirlemiş ve

CBS kullanarak taşkın risk haritası üretmiştir. Baykal (2019) çalışmasında, Antalya il sınırları içerisinde bulunan Küçük Aksu Çayı'nda CBS ve hidrolik modellemeyi kullanarak taşkın risk analizi yapmıştır. Eğim, yağış, kümülatif akım, akarsuya uzaklık, arazi kullanımı, akifer tipi ve toprak verilerini ağırlıklandırarak AHY ile risk analizini oluşturmuştur. Bulan (2019) çalışmasında, taşkınlar ile ilgili değerlendirme yaparak Ağrı ilinin Merkez ilçesinden geçen Murat Nehri'nin risk haritalarını CBS ile üretmiştir. Sözer ve diğ. (2019) çalışmalarında, Ankara ili üzerindeki son yıllarda sıklıkla meydana gelen aşırı yağışlar ve taşkınlar sebebiyle risk haritası oluşturmuştur. Tanrıverdi (2019) çalışmasında, Şanlıurfa il merkezinde olan büyük derelerden; Sırrın, Karakoyun, ve Cavsak dereleri ile birlikte diğer dereleri esas alarak CBS kullanılarak taşkın alanlarını belirlemiştir. Albano ve diğ. (2020) çalışmalarında, Romanya için bir uygulama gerçekleştirmişlerdir. Bayazıt (2021) çalışmasında, Bilecik ilindeki şehirleşmeyle olan taşkın riski üzerindeki etkilerini araştırmıştır. Pham ve diğ. (2021) çalışmalarında, Vietnam'ın eğimli bölgelerinden Quang Nam eyaletinde taşkın riskine konu olan 14 faktör belirlemiştir. Bu faktörlere göre taşkın risk haritası oluşturmuşlardır. Ramkar ve Yadav (2021), Tapi Nehri havzasının ortasında, beş nehir koluna sahip, Hindistan'daki Savkheda Jalgaon semtini çalışma alanı olarak belirlemiştir. Çalışmalarında CBS ile birlikte AHY kullanarak taşkın riskine yönelik değerlendirme çalışması yapmışlardır.

Bu çalışmada, CBS teknikleri kullanılarak Bilecik İli Osmaneli ilçesine ait taşkın risk analizi yapılması amaçlanmıştır. Osmaneli ilçesinin fiziksel hidrolojisinin oluşumunda, bölgede bulunan akarsuların önemi büyüktür. Bu akarsulardan önemlisi ilçe merkezinden geçen Sakarya Nehri'dir. Ayrıca bölgede bulunan ve Sakarya Nehri'nin kollarını oluşturan Göksu Çayı, Göynük Çayı ve Karasu Çayı'da taşkın riski oluşturabileceğinden önemli akarsulardandır. Çalışma bölgesi genellikle, yükseklik seviyesi ve eğim derecesi düşük alanlardan oluşmaktadır. Bölgenin akarsulara yakın oluşu, yağış ve yükseklik faktörleri ayrıca Bursa ve ilçesi İnegöl'deki şiddetli yağış nedeniyle Osmaneli ilçesinden geçen Göksu Nehrinin taşması çalışma alanının belirlenmesinde etkili olmuştur.

Materyal ve Yöntem

Çalışma Alanının Tanıtımı

Osmaneli ilçesi, Bilecik iline bağlı olup, Güney Marmara Bölgesi'nin Sakarya vadisinde yer almaktadır. İl merkezinin 34 km kuzey tarafına düşen ilçe, Haydarpaşa-Ankara demiryolu ile İstanbul-Eskişehir karayolu üzerindedir. Karayolu ile de İznik üzerinden Bursa ve Yalova'ya bağlanmaktadır⁵. Osmaneli ilçesinin yüzölçümü yaklaşık 488 km²'dir.

Osmaneli ilçesi; doğuda Bilecik'in Gölpazarı ilçesi ve Sakarya'nın Geyve ilçesi, güneyinde Bilecik Merkez, batıda Bursa iline bağlı olan Yenişehir, İznik ilçeleri, kuzeyde ise Sakarya'nın Pamukova ilçesi ve Kocaeli ile çevrilmiştir.

Osmaneli ilçesini hidrolojik model açısından; topografyası Sakarya Nehri ve kolları ile yarılmış, parçalı olarak gözlenen plato yüzeyleri ile sahalar içinde bulunan depresyon alanları ve vadilerden meydana gelmektedir. Bu jeomorfolojik ünitelere bakıldığında geçiş yapmış olduğu alanlar ve platonun yüzey kısımlarında, eğimin yüksek olduğu belirlenmektedir. Güney taraftan ilçe sınırları içerisinde olan Sakarya Nehri, Karasu Çayı kolu ile birlikte, doğudan Göynük Çayı ve batı taraftan ise Göksu Çayı ile birleşmekte olup mecrası dolayınca akmaktadır. İlçe genel anlamda Sakarya ve kollarının oluşturduğu hidroloji içerisinde yer almaktadır⁶.

2020 yılı TÜİK verilerine göre Osmaneli ilçesinin toplam 21072 nüfusa sahip olduğu, nüfusun 15598 kişi ilçe merkezinde olup, 5474 kişi ise belde ve köylerde yaşamaktadır⁷.

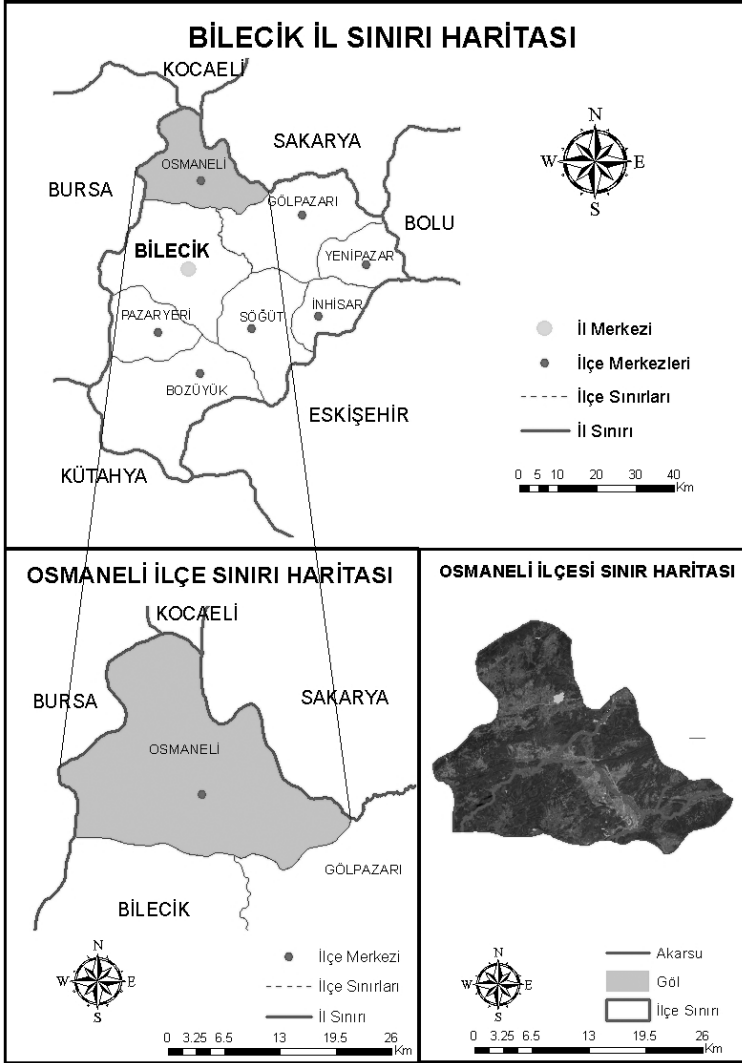
Şekil 1'de, çalışma alanına ait lokasyon haritası görülmektedir. Lokasyon haritasında il ve ilçe sınırları belirlenirken Harita Genel Müdürlüğü (HGM)'nin internet sitesinden alınmış veriler kullanılmıştır.

5 Osmaneli Belediyesi Web Sitesi, <https://www.osmaneli.bel.tr/cografya>

6 Başkaya, Z., (2012). Osmaneli İlçesinin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası. (Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

7 TÜİK, <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Nufus-ve-Demografi-109>

Şekil 1. Osmaneli İlçesi Lokasyon Haritası



İklim

Başkaya (2012)'nın derlediği Osmaneli Meteoroloji İstasyonu'nun 1985-1992 yıllarına ait olan iklim parametreleri değerleri Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1. Osmaneli İlçesi İklim Parametrelerine Ait Değerler⁸

Aylar	Ort. Sıcaklık (°C)	Ort. Max. Sıcaklık (°C)	Ort. Min Sıcaklık (°C)	Yağışlı Gün Sayısı	Ort. Aylık Toplam Yağış Miktarı (mm)
Ocak	3,7	8,6	-0,9	9,4	46,1
Şubat	5,1	10,8	-0,2	9,4	33,0
Mart	8,2	14,7	1,8	8,7	32,1
Nisan	14,1	21,3	6,8	8,0	31,6
Mayıs	17,3	24,4	9,8	8,1	43,6
Haziran	22,4	29,5	14,3	6,9	41,8
Temmuz	24,8	31,8	16,5	3,6	12,2
Ağustos	24,7	32,2	16,0	1,5	6,5
Eylül	20,6	28,3	11,9	3,3	19,9
Ekim	14,5	21,0	8,4	9,4	54,9
Kasım	9,5	15,4	4,6	10,4	40,4
Aralık	5,4	9,6	1,2	12,9	71,7
Yıllık	14,2	20,6	7,5	7,6	36,15

İdari Yapı ve Nüfus

İlçenin 27 köyü ve 4 mahallesi bulunmaktadır. Yerleşkelerin ve 2020 yılının nüfus verileri Tablo 2 ve Tablo 3'de gösterilmiştir.

Tablo 2. Osmaneli İlçesi Mahalleleri ve Nüfusu

Mahalle Adı	Nüfusu
Camii Kebir Mahallesi	4889
Haceloğlu Mahallesi	4346
İnönü Mahallesi	3966
Camii Cedit Mahallesi	2397

8 Başkaya, Z., (2012). Osmaneli İlçesinin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası. (Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tablo 3. Osmaneli İlçesi Köyleri ve Nüfusu

Köy Adı	Nüfusu	Köy Adı	Nüfusu	Köy Adı	Nüfusu
Hisarcık	637	Akçapınar	235	Bereket	94
Oğulpaşa	580	Ericek	210	Balçıkhisar	88
Çerkeşli	531	Ciciler	178	Orhaniye	88
Soğucakpınar	395	Belenalan	147	Borcak	81
Selimiye	313	Avdan	119	Çiftlik	68
Medetli	306	Boyunkaya	118	Adliye	56
Selçik	294	Büyükyenice	118	Günüören	43
Düzmeşe	259	Kazancı	108	Dereyörük	37
Ağlan	239	Sarıyazı	99	Kızılöz	33

Tarım Alanı

Osmaneli ilçesinin mikro klima iklim özellikleri taşıması sebebiyle, tarımsal ürün çeşitliliği ve hayvancılık faaliyetleri ile ilgili önemli bir konumda olduğu gözlenmektedir. Bilecik Valiliği İl Tarım ve Orman Müdürlüğü'nün 2020 yılı için hazırlamış olduğu İl Brifingi verilerinden yararlanılarak elde edilen bilgilere göre;

- Toplam tarım alanı 124,728 dekar,
- Tahıllar ve diğer bitkisel ürün alanları 47,458 dekar,
- Nadas alanı 3,025 dekar,
- Sebze alanı 29,546 dekar,
- Meyveler, içecek ve baharat bitki alanı 44,699 dekadır.

Tarım havzaları ve desteklenen ürün kapsamında arpa, buğday, ayçiçeği, yem bitkileri, yulaf ve zeytin gelmektedir. 2020 yılı ilçeler bazında hayvan varlığı;

- Büyükbaş hayvan sayısı toplam 5709 adet,
- Küçükbaş hayvan sayısı toplam 22,129 adet,
- Arıcılıkta 23 işletme satışı, 2192 toplam kovan ile ortalama 11,126 kg bal üretimi olmaktadır⁹.

⁹ Bilecik Valiliği, İl Tarım ve Orman Müdürlüğü İl Brifingi

Akarsular

Sakarya Nehri ülkemizin çok önemli akarsularından biridir. Sakarya Nehri ve nehre dökülen çay ve dereler Bilecik ilinin ve bölgenin su kaynaklarını oluşturmaktadır. Göksu Çayı, Sakarya Nehri'nin önemli kollarından biridir ve çalışma alanının içinde yer almaktadır. Göynük Çayı ve Karasu Çayı da Sakarya Nehrinin en önemli kollarını oluşturmaktadır.

Parametrelerin Belirlenmesi ve Kullanılacak Veriler

Osmaneli ilçesinin taşkın risk analizini gerçekleştirmek için 8 adet parametre kullanılmıştır. Bu parametrelerin belirlenmesi için literatür çalışmalarından yararlanılmış olup, çalışma alanının yapısal ve iklimsel özellikleri de göz önüne alınarak tematik haritalar oluşturulmuştur. Çalışmaya konu olan parametrelerin değerlendirilmesi, verilerin işlenmesi ve tematik haritaları oluşturmak için ArcGIS programından yararlanılmıştır. Taşkın risk analizinin gerçekleştirilmesinde kullanılacak parametreler Tablo 4'de verilmiştir.

Tablo 4. Taşkın Risk Analizini Gerçekleştirmek İçin Kullanılacak Parametreler

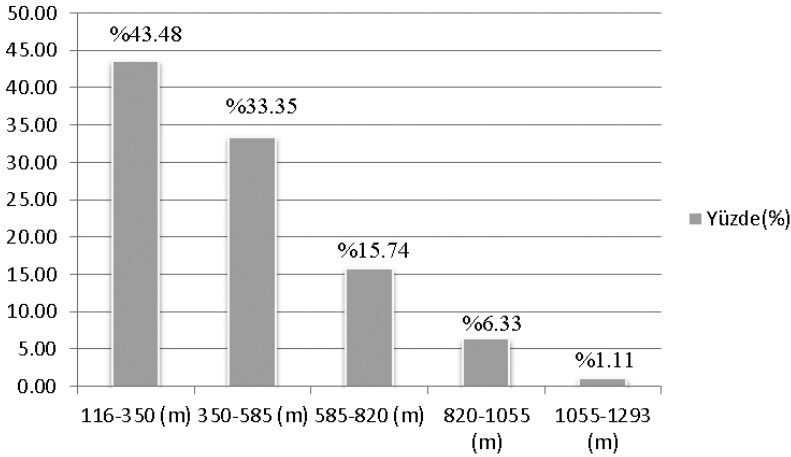
PARAMETRELER	VERİ	VERİ KAYNAKLARI
Yükseklik	Sayısal Yükseklik Modeli (SYM)	Alos Palsar veri seti
Eğim	SYM	Alos Palsar veri seti
Bakı	SYM	Alos Palsar veri seti
Yağış	Yağış verileri (güncel)	climate-data.org
Sıcaklık	Sıcaklık verileri (güncel)	climate-data.org
Arazi Kullanımı	CORINE 2018	Avrupa Çevre Ajansı
Jeoloji	1/500.000 ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (İstanbul) ve Türkiye Jeoloji Haritası (Zonguldak)	Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA)
Akarsuya Uzaklık	Akarsu verileri ve SYM	OpenStreetMap ve Alos Palsar veri seti

Yükseklik Veri Modelinin Oluşturulması

Sayısal Yükseklik Modeli (SYM); ortofoto haritalarının üretilmesinde, 3 boyutlu şehir modellemelerinin yapımında, taşkın ve su baskınlarının analizi gibi birçok çalışmada kullanılmaktadır¹⁰. Yükseklik bir bölgenin eğimi ve iklim özellikleri ile doğrudan ilişkili olup doğal akım üzerinde de büyük bir öneme sahiptir. Bölgedeki yüksekliğin artması ile birlikte sıcaklık azalır, yağış miktarı oranı artış gösterir. Sıcaklığın azalması durumunda buharlaşma oranı da azalma göstereceğinden dolayı yağış miktarında artış yaşanacaktır¹¹.

Çalışma sınırına göre düzenlenen raster veri formatındaki SYM verileri, sayısallaştırma işlemi ile vektör veriye çevrilmiştir. Yükseklik verilerinden elde edilen alansal dağılış Grafik 1'deki gibidir.

Grafik 1. Yükseklik Verilerinin Alansal Dağılış Oranı

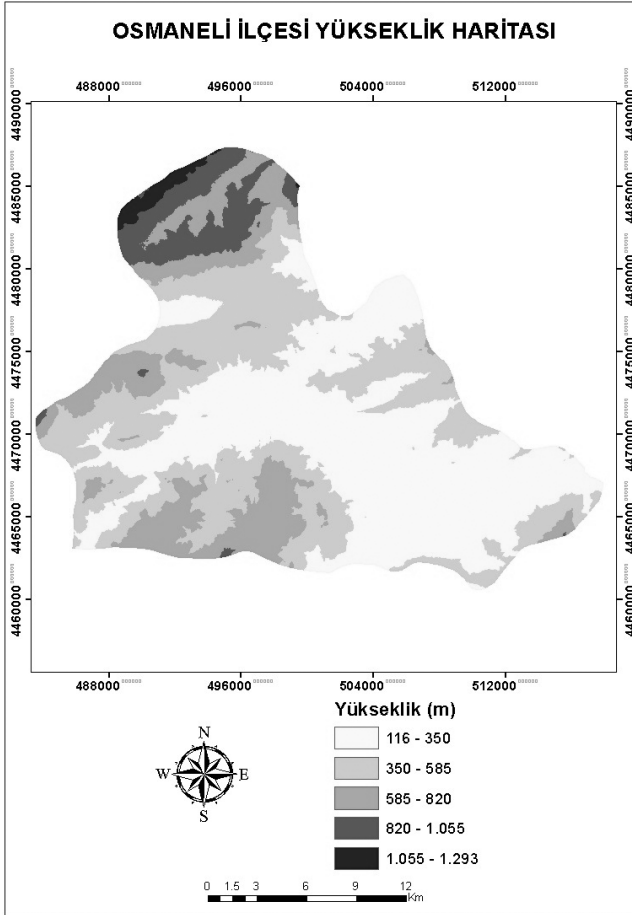


10 Eker, O., Bayram, B., Erdoğan, M., Durğut, T., Kayı, A. ve Şeker, D. Z. (2017). "Farklı Uydu Görüntülerinden Yığın Görüntü Eşleme Yöntemiyle Yüksek Çözünürlükte Sayısal Yüzey Modeli Verisi Üretimi: SPOT6 ve PLEIADES Uygulaması". *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 17(4): 132-137

11 Saykılı, İ. (2019). Taşkın Alanlarının Sentetik Açıklı Radar (SAR) Görüntüleri ve Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY) ile Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

ArcGIS programı üzerinden SYM verileri ile çalışma bölgesinin sınır çizgileri karşılaştırılarak, bölge üzerindeki yükseklik verileri elde edilmiştir. Raster veri formatında bulunan SYM verilerinden Osmaneli ilçesine ait yükseklik haritası oluşturulmuştur (Şekil 2).

Şekil 2. Osmaneli İlçesi Yükseklik Haritası

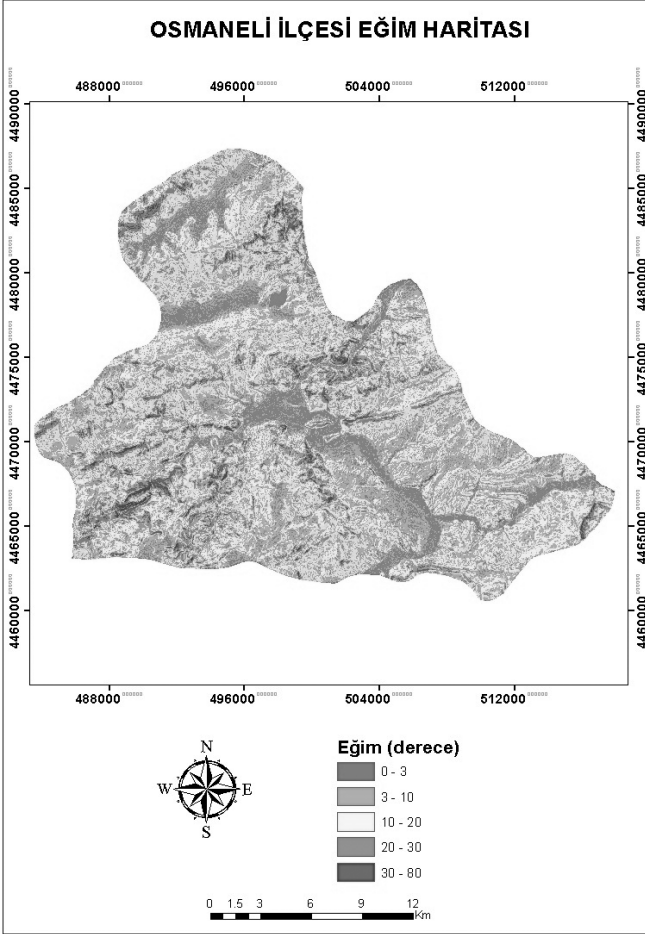


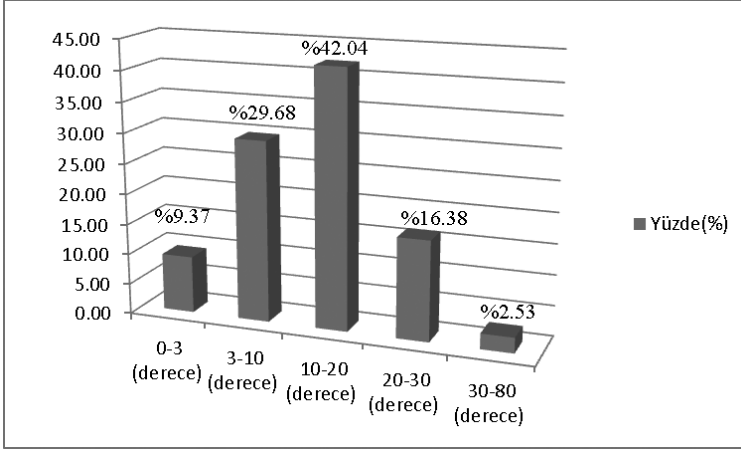
Eğim

Taşkın risk analizinde kullanılacak önemli faktörlerden biri de eğimdir. Eğimin düşük olduğu alanlarda yüzey üzerinde biriken su miktarı daha fazla olacağından, bu alanlarda taşkın riski çok daha yüksektir.

Çalışma bölgesine ait olan SYM verileri kullanılarak eğim haritası üretilmiştir. Osmaneli ilçesine ait eğim haritası Şekil 3’de verilmiş olup, bölgedeki eğimin alansal yüzdesi Grafik 2’de gösterilmiştir.

Şekil 3. Osmaneli İlçesi Eğim Haritası

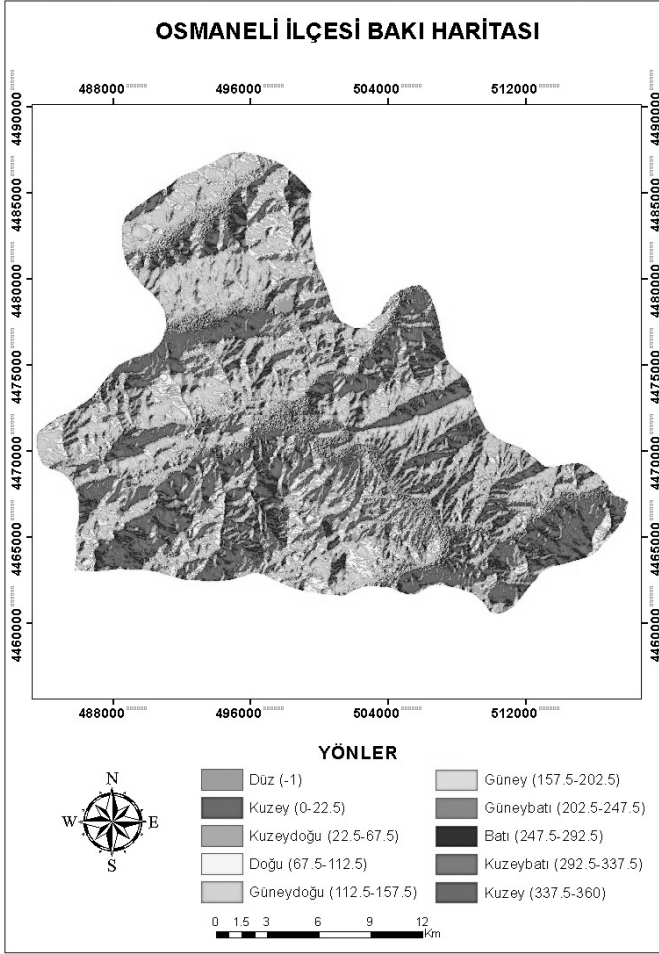


Grafik 2. Eğimin Alansal Dağılım Oranları

Bakı

Bakı bir yamacın güneşe karşı konumudur. Ülkemiz, kuzey yarım kürede yer almakta olup bu yarım kürenin bakı özelliklerini taşımaktadır. Çalışma bölgesine ait SYM verilerinden faydalanılarak bakı verileri elde edilmiştir. Osmaneli ilçesinin 8 farklı yön ve düz alanlardan oluşturulmuş bakı haritası Şekil 4'de gösterilmiştir.

Şekil 4. Osmaneli İlçesi Bakı Haritası



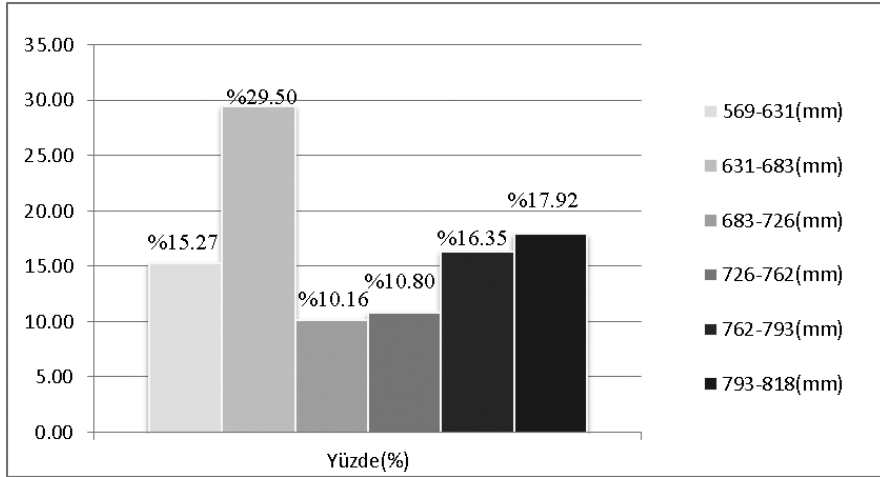
Yağış

Taşkınların oluşumunda ve risk faktörlerinin belirlenmesinde önemli etkiye sahip olan parametrelerden biri yağışlardır. Yağışlar geliş şiddetine, miktarına, açısına ve şekline bağlı olarak, taşkınlar üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Sağanak ve şiddetli biçimde olan yağışlar, çevresel etkilerle birlikte taşkınların meydana gelmesinde aktif rol oynamaktadır.

Gelen yağışın şiddetine bağlı olarak taşkınların oluşum hızı eşdeğerlilik göstermektedir. Sağanak biçimde gerçekleşen yağışların yer yüzeyine fazla su düşürmesinden dolayı, toprak içerisine suyun sızması engellenir. Yüzeyde biriken su fazlalığı ise taşkınların oluşumunda etkili olmaktadır. Su kütlelerinin birikmesi akarsu yatakları içinde risk teşkil etmektedir. Yağışa bağlı olarak akarsu yataklarının üzerine gelen su miktarı artış göstermektedir. Böylece yağışın fazla olduğu zamanlarda akarsu içerisindeki suyun taşma durumu gerçekleşir. Bu da taşkın oluşum riskine etki etmektedir¹².

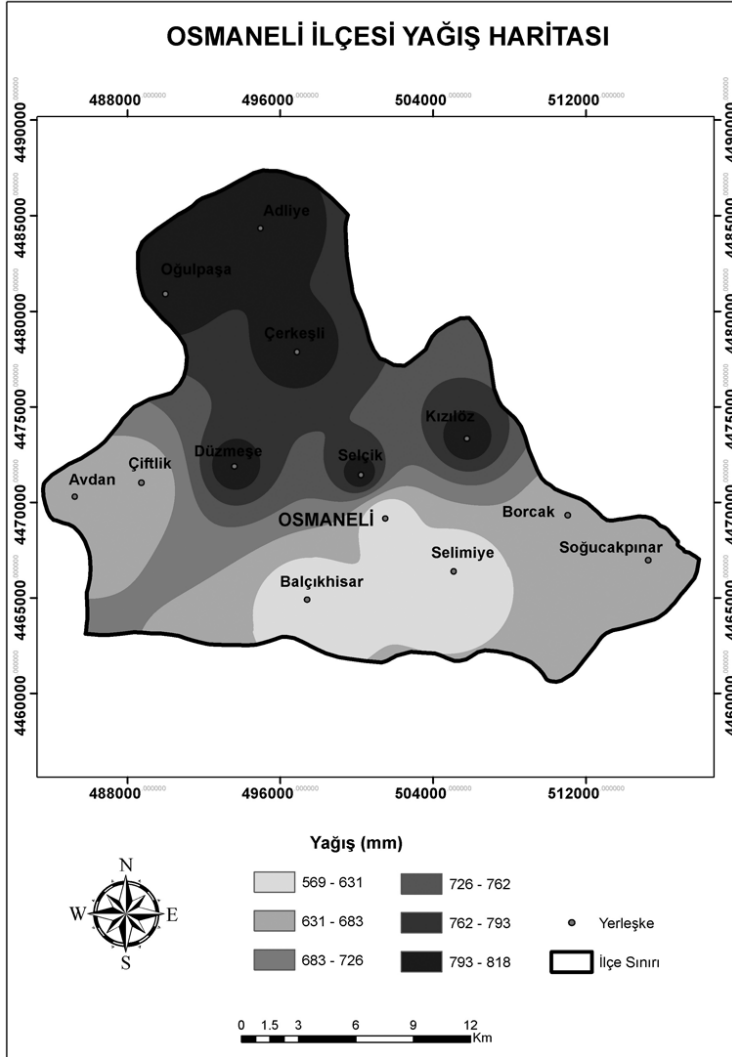
Yağışın taşkın oluşumuna etkisini araştırmak için çalışma bölgesinin sınırları içinde farklı 13 adet yerleşim yeri belirlenmiştir. Çalışma alanına ait ortalama yağış değerlerinin alansal yüzdesi Grafik 3’de gösterilmiştir. ArcGIS programı üzerinden Mekânsal Analiz (Spatial Analyst) aracından Inverse Distance Weighted (IDW) enterpolasyon yöntemiyle ortalama yağış miktarlarının haritası oluşturulmuştur (Şekil 5).

Grafik 3. Yağışın Alansal Dağılım Oranları



12 Sayıklı, İ. (2019). Taşkın Alanlarının Sentetik Açıklı Radar (SAR) Görüntüleri ve Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY) ile Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Şekil 5. Osmaneli İlçesi Yağış Haritası



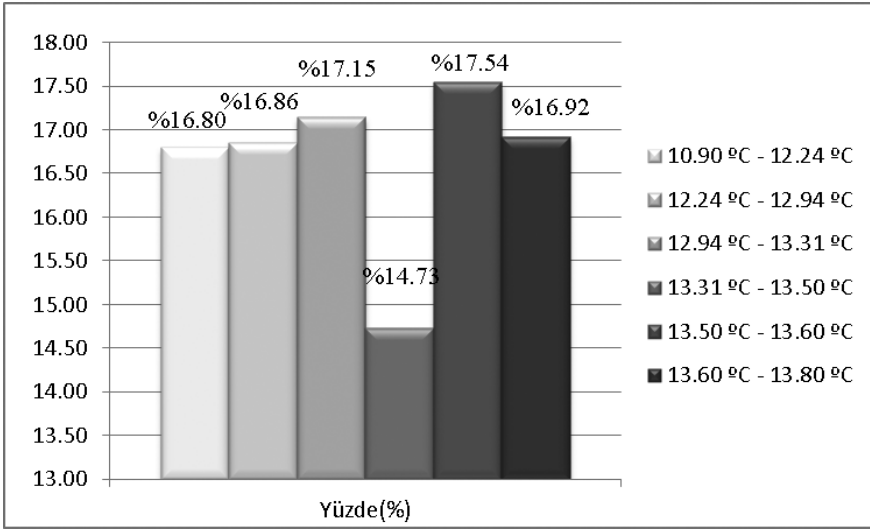
Sıcaklık

Son yıllarda gözlenen doğal afetlerin başlıca sebepleri arasında, iklim değişiklikleri gelmektedir. Taşkın riskinin oluşmasında yoğun yağışların yanı sıra, sıcaklık da etkili olmaktadır. Sıcaklık faktörünün meydana

getirmiş olduğu buharlaşma, basınç, nem ve kar yağışındaki erimelerin sonucunda, taşkın riskinin arttığı bilinmektedir. Sıcaklığı düşük olan bölgeler gözlemlendiği zaman oluşan yağışlar, kar ve dolu olarak bölgede yer alır. Yüksek sıcaklığa sahip olan bölgelerde ise mevsim şartlarına göre yağmur olarak bölgede varlığını sürdürür. Bölgedeki rakım faktörünün ise bu durum üzerinde doğrudan ilişkisi olduğunu gösterir¹³.

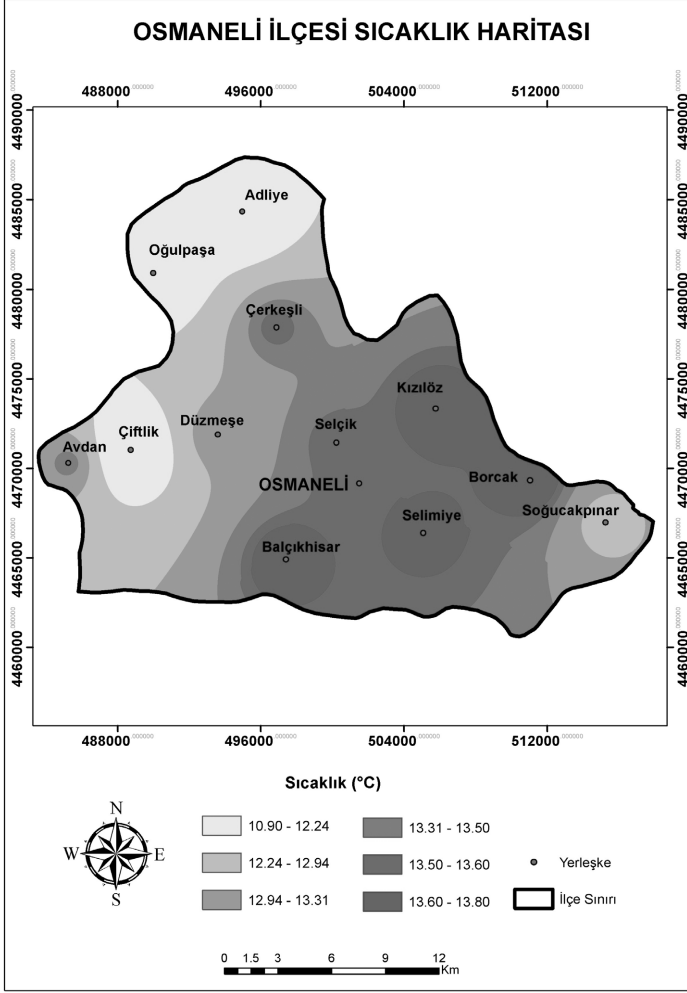
Çalışma alanında bulunan yerleşkelere ait ortalama sıcaklık değerlerinin alansal yüzdesi Grafik 4’de gösterilmiştir. IDW enterpolasyon yöntemiyle oluşturulan çalışma sahasına ait sıcaklık haritası Şekil 6’da verilmiştir.

Grafik 4. Sıcaklıkların Alansal Dağılım Oranları



13 Bulan, M. N. (2019). Taşkın Risk Alanlarının Coğrafi Bilgi Sistemleri Kullanılarak İncelenmesi: Murat Nehri (Ağrı) Örneği. (Yüksek Lisans Tezi), Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Şekil 6. Osmaneli İlçesi Sıcaklık Haritası



Arazi Kullanımı

Güncel yaşamımızın sürdürülebilirliği açısından önemli yer tutan arazi, doğru kullanılmadığı zaman sosyal ve çevresel etkenlerle değişiklik göstermesi mümkündür. Bu değişkenliklerin sebebi olarak; iklimsel faktörler, biyolojik çeşitlilik kaybı ve insanların çevre üzerindeki faaliyetleri örnek gösterilebilir¹⁴. Günümüzde çevreye ait veri bilgilerinin

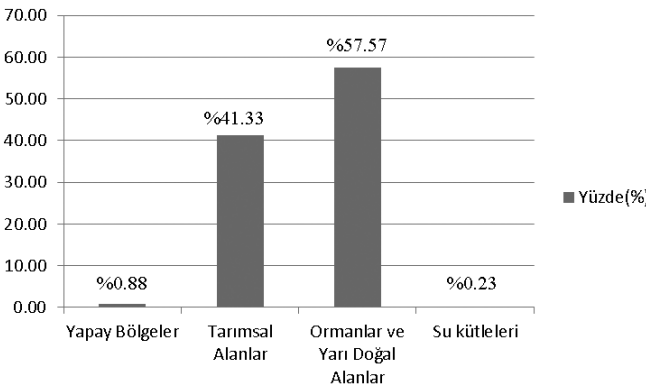
14 Popovici, E. A., Bălăneanu, D. and Kucsicsa, G. (2013). "Assessment of Changes in Land-Use And Land-Cover Pattern in Romania Using Corine Land Cover Database. *Carpathian Journal of Earth and Environmental Sciences*, 8(4): 195-208.

elde edilmesi için doğrudan gözlem yapılabilmesinin dışında, uydu görüntülerinin ve coğrafi bilgi sisteminin kullanımı yaygınlaşmıştır¹⁵.

CORINE (Coordination of Information on the Environment - Çevresel Bilginin Koordinasyonu) ise arazi kullanımı ve arazi örtüsünü izlenimi için fiili bir standarttır. Ortak bir standarda göre üretimi yapılarak 1990, 2000, 2006, 2012 ve 2018 referans yıllarının durumlarını temsil eder. Çevre ile ilgili bilgilerin koordinasyonu için bu girişim, 1985 yılında Avrupa Birliği tarafından başlatılmıştır. Bu program AB için tutarlı bir çevresel veri tabanı derlemeyi amaç edinmektedir. Avrupa Çevre Ajansı tarafından koordine edilen bu sistem, uydu görüntülerinin manuel olarak yorumlanması ile arazi kullanım verileri elde etmeyi amaçlamaktadır¹⁶.

Çalışma alanının arazi kullanımı/örtüsü için CORINE 2018 veri parametreleri kullanılmıştır. Bu verilerdeki parametreler; yapay bölgeler, tarımsal alanlar, ormanlar ve yarı doğal alanlar, su kütleleri olmak üzere 4 ana kategoride toplanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığının, mevcut CORINE meta verisinden alınan arazi kullanım raporlarının derlenmesi ile Grafik 5 oluşturulmuştur¹⁷ (URL5). Bu veriler kullanılarak arazi kullanım haritası Şekil 7'de gösterilmiştir.

Grafik 5. Arazi Kullanımı Verileri

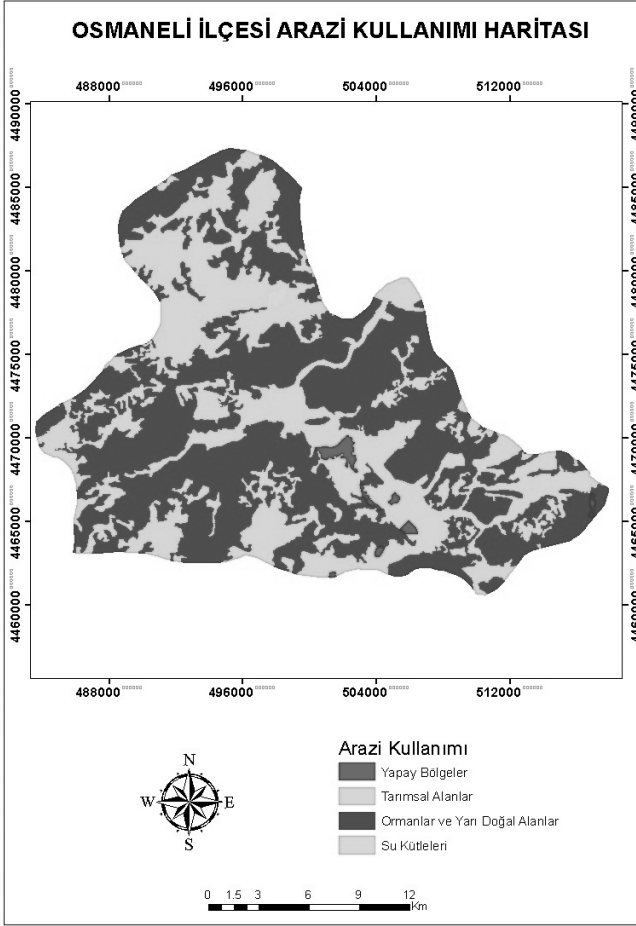


15 Özü, N. ve Ataoğlu, M. (2018). "Türkiye'de CORINE Verilerinin Kullanılmasına Dair Değerlendirme". *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(2): 110-130.

16 Aune-Lundberg, L., and Strand, G. H. (2021). "The Content and Accuracy of the CORINE Land Cover Dataset for Norway". *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 96,

17 Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığı Web Sitesi. (2021). <http://corinecbis.tarimorman.gov.tr/corine>

Şekil 7. Osmaneli İlçesi Arazi Kullanımı Haritası



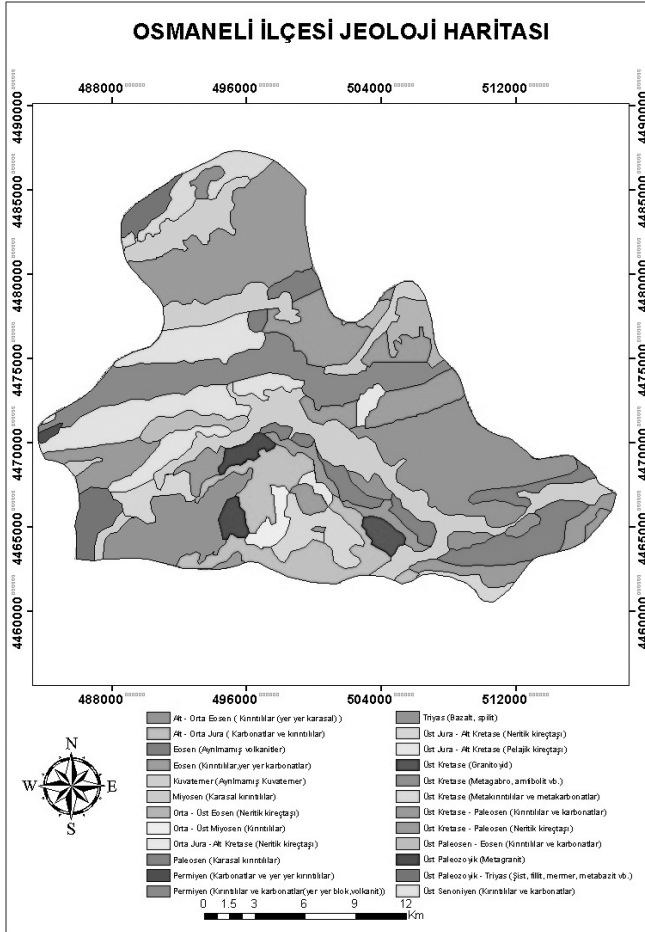
Jeoloji

Zamansal süreç ile birlikte yeryüzünün şekillenmesinde büyük etki sahibi olan jeolojik özellikler, taşkına neden olan risk faktörlerinden biridir. Taşkınların meydana gelmesinde dolaylı olarak etki sahibi olan jeolojik özelliklerin, alüvyon toprak tipinin oluşturduğu bölgelerde risk, diğer alanlara daha göre yüksektir. Kayaç geçirgenliği ne kadar düşük olursa, bulunduğu alanlarda yüzeysel akış fazla olması nedeniyle taşkın tehlikesine neden olmaktadır¹⁸.

18 Sayıklı, İ. (2019). Taşkın Alanlarının Sentetik Açıklı Radar (SAR) Görüntüleri ve Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY) ile Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Çalışma alanına ait jeoloji haritalarının hazırlanmasında Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA)'nın internet sitesinin basılı jeoloji haritalarından olan, 1/500.000 ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (İstanbul) ve Türkiye Jeoloji Haritası (Zonguldak) kullanılmıştır. Jeoloji haritalarının birleştirilmesinde ve çalışma alanına ait sayısallaştırma işlemlerinde ArcGIS programından yararlanılmıştır. Jeoloji haritaları raster veriden, vektör veri formatına dönüştürülerek hazırlanmıştır (Şekil 8).

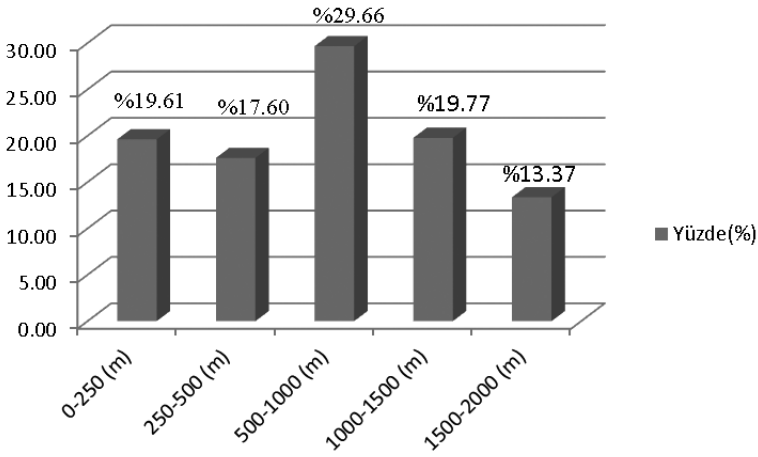
Şekil 8. Osmaneli İlçesi Jeoloji Haritası (MTA' nın 1/500.000 Ölçekli Haritalarından Yararlanılmıştır.)



Akarsuya Uzaklık

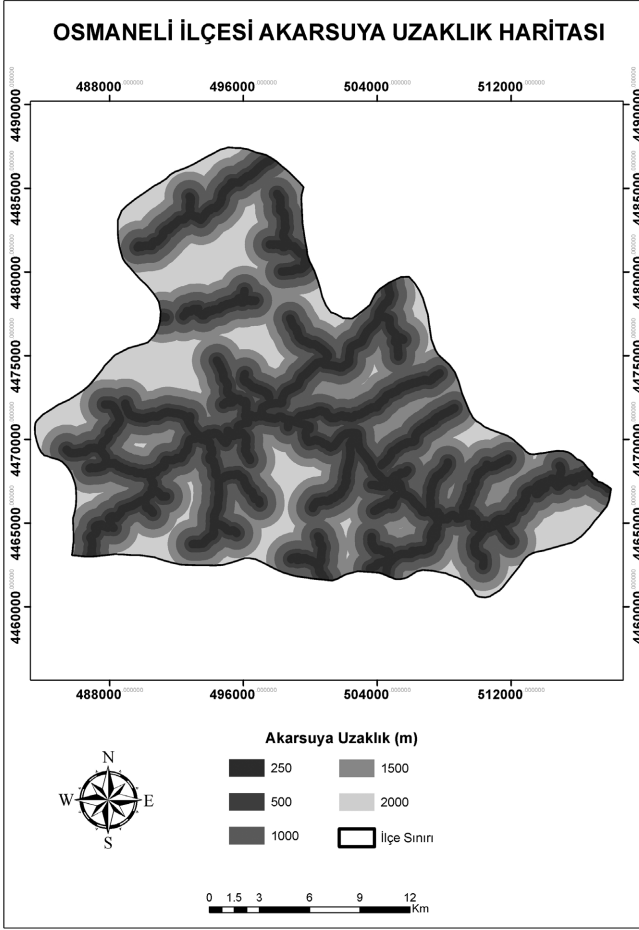
Taşkın oluşumunda önemli risk kategorisinden biri olan ve yerleşime uygunluk konusunda değerlendirme yapılabilecek faktörlerden biri akarsuya uzaklıktır. Akarsuya yakın bölgeler, uzak olanlara göre daha fazla risk teşkil eder¹⁹. Akarsuya uzaklıkların alansal dağılımları Grafik 6’da gösterilirken, akarsuya uzaklık haritası Şekil 9’da verilmiştir.

Grafik 6. Akarsuya Uzaklık Alansal Dağılım Oranları



19 Özşahin, E. ve Kaymaz Ç. K. (2015). “CBS ve AHS Kullanılarak Doğal Çevre Bileşenleri Açısından Kentsel Mekânın Yerleşime Uygunluk Analizine Bir Örnek: Antakya (Hatay)”. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 20(33): 111-134.

Şekil 9. Osmaneli İlçesi Akarsuya Uzaklık Haritası



Metot

Çalışmada taşkına neden olan parametreler belirlenmiş olup, bu parametrelere ait ilçe verileri toplanmıştır. Belirlenen parametreler ile bir karar hiyerarşisi oluşturulmuştur. Taşkına neden olan parametrelerin belirlenmesinde literatür çalışmalarından faydalanılmış ve uzman kişilerin görüşleri/yorumları dikkate alınmıştır. AHY ile taşkına neden olan parametreler önem sırasına göre oluşturulmuş ve ağırlıkları belirlenmiştir. Analiz işlemi sonucunda ise taşkın riski oluşturabilecek bölgeler belirlenmiştir.

Çok Ölçütlü Karar Analizi

İnsanlar yaşamları boyunca birçok etkinliklerde yer almış ve hayatlarının her kesitinde doğru kararı verebilmek için çabalamışlardır. Karar verme kavramı bir amaca yönelik oluşturulmakla beraber, yapılabilmesi en uygun yöntemlerle kriterleri seçme işlemidir. Karar verici bu kriterleri seçmek için, öncelikli durumları göz önünde bulundurma, çevresel olarak etkilenme niteliklerini belirleme ve kararın sonuçlarını irdeleyerek karar verme sürecini tamamlamak ister²⁰.

Çok ölçütlü karar verme süreci ise, çeşitli yöntem veya niteliklere bağlı olarak alternatif seçimi hedef tutar. Ve bu seçim en iyi olan kararlarla ilgilidir²¹. Karar verme sürecinde alternatiflerin sıralaması yapılırken, bu alternatiflere yönelik birden fazla kriter ve alt kriter içerikleri oluşturulur. Bu yöntem ile sadece alternatifleri belirlenmekle kalmaz. Değerlendirilmesi gereken parametrelere göre öncelik oluşturmak için bir rehber görevi görür²².

Çok Ölçütlü Karar Analizi (ÇÖKA), karar vericinin yorumuna göre değişkenlik gösterir. Karar vericinin düzenlemiş olduğu ölçütler arasından seçim yapmasını gerektiren işlemdir²³.

Çalışmada kullanılan parametreler ve önem sırasına göre aralık değerleri Tablo 5’de gösterilmiştir. Jeoloji ve bakı değerleri risk grupları ve önem derecelerine göre düzenlenerek kısaltması yapılmıştır. Bu çalışmada, bölgesel olarak taşkın risklerinin belirlenmesi için ÇÖKA’ya dayalı AHY kullanılmıştır.

20 Kılıç, D. (2020). Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) Kullanılarak En Uygun Kırsal Yerleşim Alanlarının Belirlenmesi ve Ekolojik Köy Tasarımı: Erzincan İli Örneği. (Yüksek Lisans Tezi), Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

21 Cho, K.T., (2003). “Multicriteria Decision Methods: An Attempt to Evaluate and Unify”. *Mathematical and Computer Modeling*, 37(9-10): 1099-1119.

22 Saaty, T. L. (2008). “Decision Making with The Analytic Hierarchy Process”. *International Journal of Services Sciences*, 1(1): 83-98.

23 Öztürk, D. ve Batuk, F. (2007). “Çok Sayıda Kriter ile Karar Vermede Kriter Ağırlıkları”, *Yıldız Teknik Üniversitesi Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 25(1): 86-98.

Tablo 5. Parametreler ve Aralık Değerleri

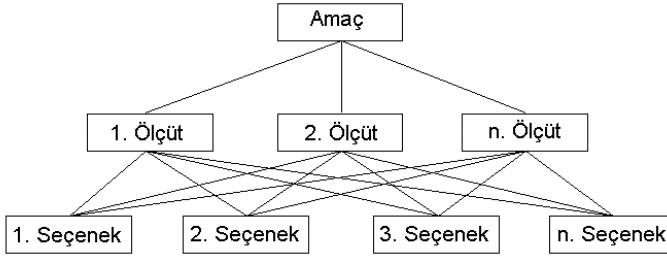
Parametreler	Aralık Değerleri	Parametreler	Aralık Değerleri
Yağış (mm)	793 – 818	Arazi Kullanım	Yapay Bölgeler
	762 – 793		Tarımsal Alanlar
	726 – 762		Ormanlar ve Yarı Doğal Alanlar
	683 – 726		Su Kütleleri
	631 – 683		Kuzey – Kuzeydoğu – Kuzeybatı
	569 – 631		Güney – Güneydoğu – Güneybatı
Akarsuya Uzaklık (m)	0 – 250	Baki	Doğu – Batı
	250 – 500	Jeoloji	Kuvaterner
	500 – 1000		Üst Jura – Alt Kretase
	1000 – 1500		Üst Kretase – Paleosen
	1500 – 2000		Alt – Orta Eosen
0 – 3	Kretase		
Eğim (derece)	3 – 10	Diğer	10.90 – 12.24
	10 – 20	Sıcaklık (°C)	12.24 – 12.94
	20 – 30		12.94 – 13.31
	30 – 80		13.31 – 13.50
	116 – 350		13.50 – 13.60
350 – 585	13.60 – 13.80		
Yükseklik (SYM), (m)	585 – 820		
	820 – 1055		
	1055 – 1293		

Analitik Hiyerarşi Yöntemi

Analitik hiyerarşi yöntemi genel bir ölçüm teorisi niteliğindedir. Ayrık ve sürekli oran ölçeklerinde ikili karşılaştırmalar için kullanılmıştır. Bu karşılaştırmalar için kullanılan veri parametreleri gerçek ölçümlerden alınan veya temel olarak göreceli veri kavramlarını yansıtan tercihlerden oluşmaktadır. AHY, tutarlıkların ayrılması ve belirlenmesi kapsamında genel düşüncelere sahiptir²⁴. Basit Analitik Hiyerarşi Modeli Şekil 10'da verilmiştir.

24 Saaty, R. W. (1987). "The Analytic Hierarchy Process—What it is and How it is Used". *Mathematical Modelling*, 9(3-5): 161-176.

Şekil 10. Basit Analitik Hiyerarşi Modeli²⁵



AHY ile karar verme süreci aşağıdaki adımları kullanarak gerçekleşir²⁶.

1. Karar verme ihtiyacına göre problemlerin tanımlaması yapılarak değerlendirme ölçütleri belirlenir. Problemdaki hedeflerin belirlenmesi ile birlikte alternatifler tanımlanır.
2. Amaçların karar verme hedeflerine varabilmek için, ölçüt unsurlarının birbirlerine göre üstünlükleri belirlenip, ikili karşılaştırmalar yapılarak değerlendirilir (Tablo 6).

Tablo 6. AHY Değerleme Ölçeği²⁵

Önem Derecesi	Değer Tanımı
1	Eşit Önemli
3	Orta derecede önemli
5	Oldukça güçlü derecede önemli
7	Çok güçlü derecede önemli
9	Aşırı derecede önem sahibi
2,4,6,8	Ara – uzlaşma değerleri

3. İkili karşılaştırmaların sonucunda elde edilen değerlerin birbirleriyle olan tutarlılıklarının değerlendirmesi yapılır. Saaty (1980) tarafından önerilen tutarlık oranı kullanılmakta olup bu değer 0.10 kabul

²⁵ Saaty T. L. (1980). The Analytic Hierarchy Process, McGraw-Hill Comp., U.S.A.

²⁶ Tanrıverdi, M. (2019). Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) Tabanlı Çok Ölçütlü Karar Analizi ile Şanlıurfa İl Merkezi'nin Taşkın Alanlarının Belirlenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Şanlıurfa: Harran Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

edilmiştir. Oran 0.10' un altında ise yargıların tutarlılığının yeterli olduğu ve değerlendirmeler de kullanılabileceği kabul edilirken, 0.10' un üzerinde olan tutarlılık oranları için değerlendirmelere tekrar göz atılması gerektiğini ifade etmektedir²⁷.

4. Belirlenen her bir seçenek, 2. Aşamada elde edilen öneme göre sıralanır ve son seçim yapılır.

Parametrelerin ve Alt Öğelerin Ağırlıklarının Belirlenmesi

Bu çalışmada ağırlıkların belirlenmesi kapsamında AHY yönteminden yararlanılmıştır. Taşkın neden olan problemler tanımlanmış ve parametreler seçilmiştir. Belirlenen parametreler, taşkın riskini oluşturabilecek en önemli faktörden az önemli faktöre göre sıralanarak ağırlık değerleri verilmiştir. Ve buna göre karşılaştırılması yapılmıştır. Önem derecesine göre sırasıyla parametreler; yağış, akarsuya uzaklık, eğim, yükseklik, arazi kullanımı, bakı, jeoloji, sıcaklık olarak belirlenmiştir. İlk faktör olan ana parametrelerin ikili karşılaştırması risk grubundaki sıraya göre oluşturulmuştur. Oluşturulan matris Tablo 7' de gösterilmiştir.

Tablo 7. Parametrelerin İkili Karşılaştırma Matrisi

1. Adım								
Parametre	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
P1	1	2	3	4	5	5	6	6
P2	1/2	1	3	4	5	5	6	6
P3	1/3	1/3	1	2	3	4	5	5
P4	1/4	1/4	1/2	1	2	4	4	5
P5	1/5	1/5	1/3	1/2	1	3	4	4
P6	1/5	1/5	1/4	1/4	1/3	1	2	3
P7	1/6	1/6	1/5	1/4	1/4	1/2	1	2
P8	1/6	1/6	1/5	1/5	1/4	1/3	1/2	1
Toplam	2.817	4.317	8.483	12.200	16.833	22.833	28.500	32.000
P1: Yağış, P2: Akarsuya Uzaklık, P3: Eğim, P4: Yükseklik, P5: Arazi Kullanımı, P6: Bakı, P7: Jeoloji, P8: Sıcaklık								

27 Yılmaz, İ. (2015). Çorum İli Taşkın Tehlikesinin Analitik Hiyerarşi Yöntemi Kullanılarak İncelenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Samsun: On Dokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

İkili karşılaştırma işlemini oluşturduktan sonra bağıl ağırlık değerleri hesaplanmıştır (Tablo 8).

Tablo 8. Parametrelerin Ağırlıklarının Belirlenmesi

2. Adım									
Parametre	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	Ağırlık
P1	0.355	0.463	0.354	0.328	0.297	0.219	0.211	0.188	0.302
P2	0.178	0.232	0.354	0.328	0.297	0.219	0.211	0.188	0.251
P3	0.118	0.077	0.118	0.164	0.178	0.175	0.175	0.156	0.145
P4	0.089	0.058	0.059	0.082	0.119	0.175	0.140	0.156	0.110
P5	0.071	0.046	0.039	0.041	0.059	0.131	0.140	0.125	0.082
P6	0.071	0.046	0.029	0.020	0.020	0.044	0.070	0.094	0.049
P7	0.059	0.039	0.024	0.020	0.015	0.022	0.035	0.063	0.035
P8	0.059	0.039	0.024	0.016	0.015	0.015	0.018	0.031	0.027
Toplam	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000

İkili karşılaştırma yargılarındaki tutarlılığın belirlenmesi için tutarlılık oranının hesaplanması gerekir. Tutarlılık oranının hesaplanması için bağıl ağırlık değerleri ile ikili karşılaştırma sütunları sırası ile çarpılır. Elde edilen değerler ile matrislerin satır toplamı bulunarak yazılır. Ve ağırlık toplamlarına sırasıyla bölünerek tutarlılık vektörünü elde edilir. Tutarlılık vektörü toplamlarının ölçüt sayısına bölümünden " λ " değeri elde edilir. Tutarlılık indeksi $T\dot{I}(CI)$ hesaplanarak $TG(RI)$ tesadüfilik göstergesine bölünmesi ile birlikte TO tutarlılık oranı hesaplanmaktadır²⁸.

Malczewski, (1999)'dan alınmış tesadüfilik göstergesi Tablo 9'da gösterilmiştir.

28 Tanrıverdi, M. (2019). Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) Tabanlı Çok Ölçütlü Karar Analizi ile Şanlıurfa İl Merkezi'nin Taşkın Alanlarının Belirlenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Şanlıurfa: Harran Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Tablo 9. Tesadüfîlik Göstergesi (Malczewski, 1999)

n	TG	n	TG	n	TG
1	0.00	6	1.24	11	1.51
2	0.00	7	1.32	12	1.48
3	0.58	8	1.41	13	1.56
4	0.90	9	1.45	14	1.57
5	1.12	10	1.49	15	1.59

Burada ki parametre sayısı 8 olduğu için Tesadüfîlik gösterge tablosuna göre $TG = 1.41'$ tir. Tutarlılık oranı hesaplama sonucunda 0.061 elde edilmiştir. Hesaplanan bu değer $0.061 < 0.10$ olduğundan dolayı ikili karşılaştırma yargıları tutarlıdır denilebilir (Tablo 10).

Tablo 10. Parametrelerin Tutarlılık Hesabı

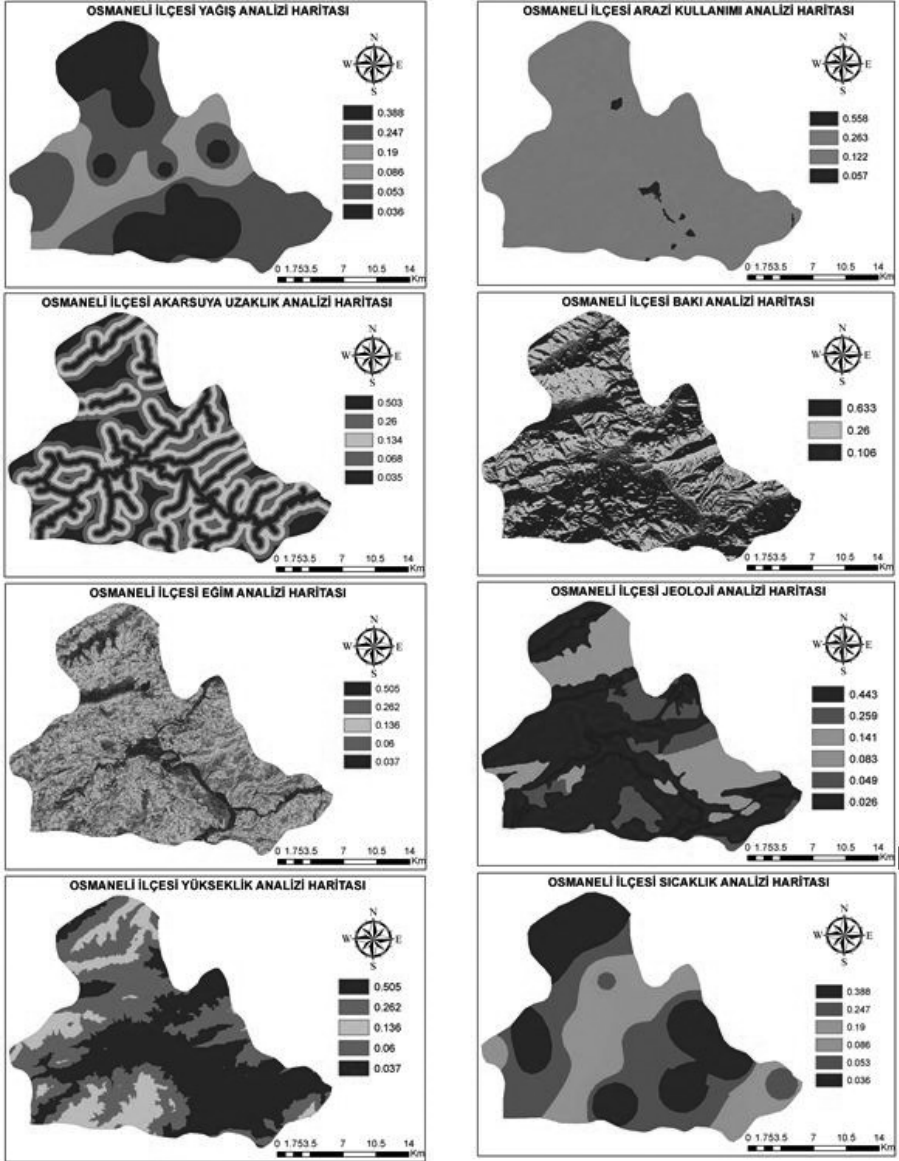
Parametre	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	Satır Toplamı	Tutarlılık Vektörü
P1	0.302	0.501	0.436	0.439	0.409	0.247	0.207	0.162	2.702	8.956
P2	0.151	0.251	0.436	0.439	0.409	0.247	0.207	0.162	2.301	9.182
P3	0.101	0.084	0.145	0.220	0.245	0.197	0.173	0.135	1.299	8.941
P4	0.075	0.063	0.073	0.110	0.163	0.197	0.138	0.135	0.954	8.695
P5	0.060	0.050	0.048	0.055	0.082	0.148	0.138	0.108	0.690	8.439
P6	0.060	0.050	0.036	0.027	0.027	0.049	0.069	0.081	0.401	8.123
P7	0.050	0.042	0.029	0.027	0.020	0.025	0.035	0.054	0.282	8.174
P8	0.050	0.042	0.029	0.022	0.020	0.016	0.017	0.027	0.224	8.304
$\lambda = (\text{Tutarlılık vektörleri toplamı}) / 8 = 8.602$										$CI(Tİ) = (\lambda - 8) / (8 - 1) = 0,086$
$CR (TO) = CI / RI (1.41) = 0.061$										

Araştırma Sonuçları ve Tartışma

Analiz Sonuçları

Taşkın risk analizini belirlemek için; yağış, akarsuya uzaklık, eğim, yükseklik, arazi kullanım, bakı, jeoloji, sıcaklık parametrelerinin ağırlık verilerine göre normalleştirme çalışması yapılmıştır. Normalleştirme işlemi ArcGIS programı üzerinden gerçekleştirilmiştir. Çakıştırma (overlay) analizini yapmadan önce vektör veriler, raster formata çevrilmiştir. Analizi yapılan normalleştirme haritaları için aynı renk grubu kullanılmıştır (Şekil 11).

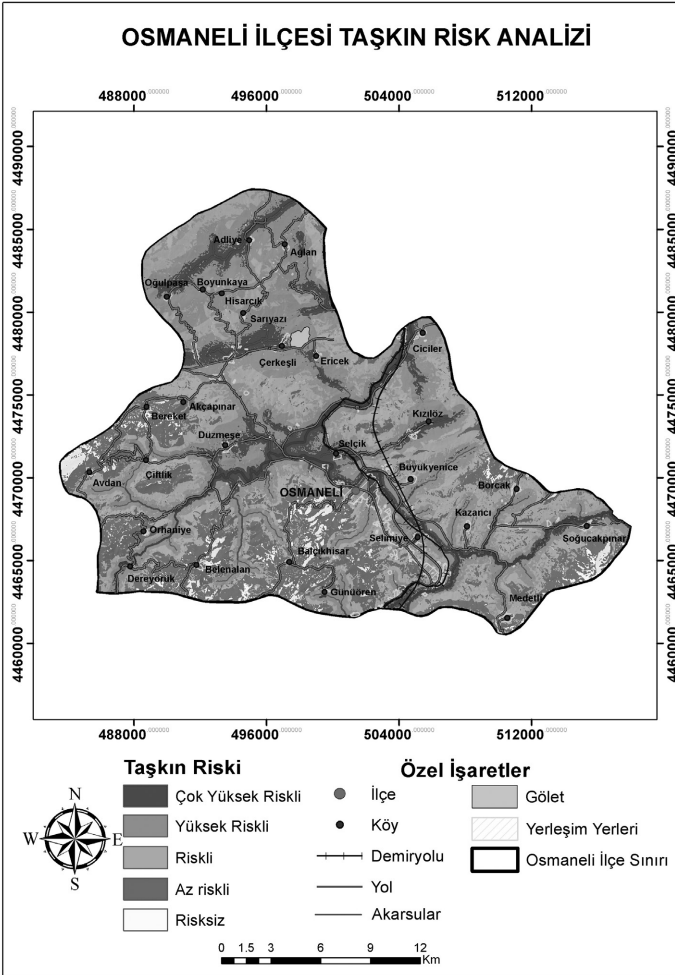
Şekil 11. Parametrelere ait haritalar



Taşkın Risk Haritasının Oluşturulması ve Değerlendirilmesi

Alt öğelerin ağırlıkları ile ana parametrelerin normalleştirme ve tampon analizleri işleminin gerçekleştirilmesi sonrasında, taşkın analizi sonuç ürününü elde edebilmek için çakıştırma işlemi yapılması gerekmektedir. ArcGIS programı üzerinden çakıştırma (overlay) analizini gerçekleştirebilmek için Weighted Sum komutu kullanılmıştır. Şekil 12’de Osmaneli ilçesine ait taşkın risk analizinin sonuç ürünü gösterilmiştir.

Şekil 12. Osmaneli İlçesi Taşkın Risk Analizi

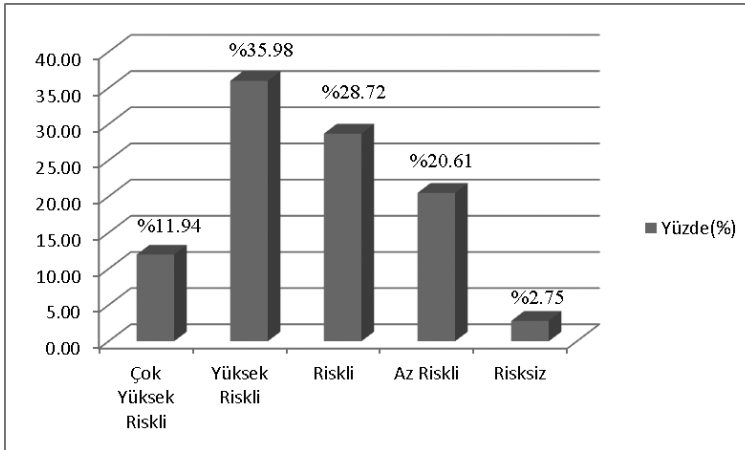


Osmaneli ilçesindeki taşkın risk analizini gerçekleştirilirken, “1; Çok Yüksek Riskli”, “2; Yüksek Riskli”, “3; Riskli”, “4; Az Riskli”, “5; Risksiz” olmak üzere beş farklı grupta sınıflandırılmıştır. Taşkın risk analizi haritasından elde edilen sınıflandırma sonuçları Tablo 11’de gösterilmiştir. Bölgede %35.98 oranında yüksek riske sahip alanların daha fazla olduğu gözlenmiştir (Grafik 7).

Tablo 11. Osmaneli İlçesinin Taşkın Risk Sınıflarının Alansal Sonuçları

Taşkın Riski	Alan(ha)	Yüzde(%)
Çok Yüksek Riskli	5820.92	11.94
Yüksek Riskli	17546.73	35.98
Riskli	14006.35	28.72
Az Riskli	10051.82	20.61
Risksiz	1342.08	2.75
Toplam	48767.90	100.00

Grafik 7. Taşkın Risk Analizi Sonuçlarının Alansal Dağılımı



CORINE 2018 arazi kullanım verilerine göre Osmaneli ilçesindeki yapay bölgelerin taşkın risk sınıflarına göre alansal dağılımı Tablo 12’de, tarımsal arazilerin taşkın risk sınıflarına göre alansal dağılımı da Tablo 13’de verilmiştir.

Tablo 12. Osmaneli İlçesinin Yapay Bölgelerinin Taşkın Tehlikesine Göre Alansal Dağılımı

Yapay Bölgeler	Çok Yüksek Riskli Alanlar (ha)	Yüksek Riskli Alanlar (ha)	Riskli Alanlar (ha)	Az Riskli Alanlar (ha)	Risksiz Alanlar (ha)
Kesikli Şehir Yapısı	94.04	120.90	4.96	0.02	0.00
Endüstriyel ve Ticari Birimler	33.10	80.93	9.51	0.00	0.00
Maden Çıkarım Sahaları	0.00	1.42	19.01	4.87	0.00
İnşaat Sahaları	0.00	0.20	17.35	38.96	0.00

Tablo 13. Osmaneli İlçesinin Tarımsal Arazilerinin Taşkın Tehlikesine Göre Alansal Dağılımı

Tarımsal Arazi Grupları	Çok Yüksek Riskli Alanlar (ha)	Yüksek Riskli Alanlar (ha)	Riskli Alanlar (ha)	Az Riskli Alanlar (ha)	Risksiz Alanlar (ha)
Doğal Bitki Örtüsü ile Birlikte Bulunan Tarım Alanları	605.70	2089.96	1717.95	1602.06	161.44
Karışık Tarım Alanları	323.38	724.41	698.82	256.07	3.07
Meralar	174.54	16.83	1.87	0.00	0.00
Meyve Bahçeleri	608.83	1005.36	153.01	0.12	0.00
Sulanmayan Ekilebilir Alanlar	812.78	2916.47	1338.91	1071.59	67.66
Sürekli Sulanan Alanlar	1993.78	1471.35	229.09	3.64	0.00
Üzüm Bağları	50.67	56.90	0.00	0.00	0.00

Taşkın risk analizi haritasında bulunan ve koyu kırmızı renk ile gösterilen kısımlar çok yüksek riske sahip alanlardır. Bu alanlar incelendiğinde risk faktörünün daha çok, akarsuya yakın mesafelerde olduğu söylenebilir.

Bölgede çok yüksek riske sahip olduğu belirlenen alanlar %11.94'lük taşkın riskine sahiptir.

Açık kırmızı renk ile gösterilen bölümlerin yüksek riske sahip olduğu görülmüştür. Yüksek riske sahip olan alanlar %35.98'lik oranla, bölgede en fazla dağılım gösteren kategoridir. Bu alanların ise akarsu havzalarına olan yakınlığı sebebiyle bazı tarımsal arazi bölgelerinde olduğu söylenebilir.

Açık yeşil renk ile gösterilen kısımlar %28.72'lik oran ile riskli bölgelere sahip olan alanları teşkil etmektedir. Bazı tarımsal araziler bu riskli bölge içinde yer almaktadır.

Koyu yeşil renk kategorisinde gösterilen alanlar az risklidir. Bu alanlar bölgede %20.61 oran ile bulunmaktadır. Genellikle orman tipinin görüldüğü bölgeler olarak değerlendirilebilir.

Beyaz renk ile gösterilen kısımların risksiz alanlara ait olduğu gözlenmektedir. Bu alanlar bölgede %2.75 oranında bulunmaktadır. Genellikle sert kayaç ve bazı orman sahalarından oluşan alanlardır.

Osmaneli ilçesinin taşkın risk analizinde, çok yüksek riskli ve yüksek riske sahip olan alanların ilçe merkezinde ve bazı tarım alanları üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Bu tespitin doğruluğunu ve uyumluluğunu göstermek için taşkın risk analizinden elde edilen sonuç haritasının, Google Earth Pro programının uydu görüntüleri ile karşılaştırması yapılmıştır. Bu karşılaştırma sonucunda riskin yükseldiği bölgeler akarsu ve kollarının oluşturduğu alanlar olduğu tespit edilmiştir. Osmaneli ilçe merkezi ve bazı tarım arazileri akarsular ile iç içedir. Ve bölgenin genel topografyasını şekillendirme de akarsuların önemi büyüktür. Şekil 13'da yer alan Osmaneli ilçe merkezi ve yakınındaki tarım arazilerinin risk durumları mevcuttur. Şekil 14'te ise Osmaneli ilçe sınırları içerisindeki risk gruplarının karşılaştırılması işlemi gerçekleştirilmiştir.

Şekil 13. Osmaneli İlçe Merkezinin Taşkın Risk İncelemesi



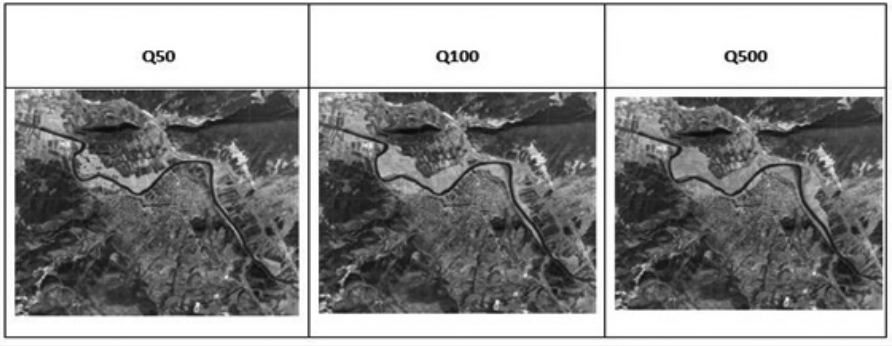
Şekil 14. Osmaneli İlçesi Risk Analizinin Çakıştırılması



T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Su Yönetimi Genel Müdürlüğünün 2018 yılında SU PEK Proje ve Müşavirlik A.Ş. firmasına hazırlatmış olduğu Sakarya Havzası Taşkın Yönetim Planı içerisinde Osmaneli ilçe merkezinin 50, 100, 500 yıl tekerrürlü taşkın tehlike haritalarından yola çıkılarak, çalışma alanının ilçe merkezinde taşkın riskinin olduğu görülmektedir. Yapılan bu çalışmada oluşturulan taşkın risk analizinin

sonucunda, Osmaneli ilçe merkezinin taşkın tehlikesi riskinin olabileceği belirlenmiştir. Q50, Q100, Q500 tekerrür debilerine göre, taşkın tehlike haritalarının karşılaştırmalı gösterimi Şekil 15'te verilmiştir (URL1).

Şekil 15. Bilecik – Osmaneli İlçesi Sakarya Nehri Taşkın Tehlike Haritaları Karşılaştırılmalı Gösterim (Q50, Q100, Q500) (URL1)



Sonuçlar ve Öneriler

Taşkın risk analizinden elde edilen sonuçlara göre; çalışma alanının %11.94'ünün çok riskli, %35.98'inin yüksek riskli, %28.72'sinin riskli, %20.61'inin az riskli ve %2.75'inin ise risksiz olduğu tespit edilmiştir. Bu durum bölgenin yaklaşık yarısının çok yüksek riskli ve riskli alanlarda olduğunu göstermektedir. Taşkın riskinin çok yüksek ve yüksek olduğu alanların akarsuya yakın bölgelerde olduğu gözlemlenmiştir. Şiddetli ve çok miktarda gelen yağışlar taşkın oluşum riskini artırmaktadır. Olası bir taşkının ilçe merkezini ve tarımsal alanları çok ciddi etkileyebilecek, can ve mal kaybına neden olabilecektir.

Taşkınlar, depremlerden sonra hem ülkemizde hem de diğer ülkelerde en çok can ve mal kaybına neden olan afetler arasındadır. Taşkınlar genel olarak insan faaliyetlerindeki çeşitliliğin artması, doğanın ve çevrenin tahrip edilmesi, kontrolsüz ve çarpık kentleşme, plansız arazi kullanımı, dere ve akarsu kenarlarında yapılaşma gibi nedenlerden dolayı oluşmaktadır. Son yıllarda küresel ısınma ve iklim değişikliği

nedeniyle taşkınların sıklığı artmaktadır. Bundan dolayı maddi ve manevi zararları engellemek için taşkın oluşumunu engelleyici önlemler alınmalıdır. Taşkınlarla yönelik çalışmalar ve planlamalar küçük ölçekte düşünülmemeli, havza ölçeğinde bir bütün olarak değerlendirilmeli ve Taşkın Yönetimi olarak ele alınmalıdır. Taşkın yönetimi ile ilgili sorumlu ve ilgili kurumlar arasında karşılıklı işbirliği ve eşgüdüm sağlanarak yönetim planlaması yapılmalıdır.

Taşkın oluşumunu engellemek veya en aza indirebilmek için set yükseklikleri artırılmalı, kontrol yapıları yapılmalı, akarsu bölgelerinde kirlilik önlenmeli ve suların kesintisiz akması için temizlik çalışmaları yapılmalı, akarsu kollarının birikinti yüzeylerini toplamak için baraj, gölet sayıları artırılmalıdır. Olası bir taşkında zararın en aza indirilmesi için taşkın riskinin bulunduğu alanlarda öncelikli olarak yapılaşma izni verilmemeli, yapılaşmanın olduğu alanlarda kanalizasyon alt yapı sistemlerinin kontrolü ve iyileştirme çalışmaları yapılmalı ve her an taşkın olabileceği düşünülerek bölgede yaşayan insanlar eğitilmeli ve bilinçlendirilmelidir. Taşkın öncesinde, taşkın esnasında ve taşkın sonrasında yapılacaklar planlanmalıdır. Özellikle taşkın sonrasında taşkından etkilenen insanlar için acil toplanma alanları ve barınma yerleri belirlenmelidir.

Kaynakça

- Ahmad, N., Hussain, M., Riaz, N., Subhani, F., Haider, S., Alamgir, K. S. and Shinwari, F. (2013). "Flood Prediction and Disaster Risk Analysis Using GIS Based Wireless Sensor Networks, A Review". *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3(8): 632-643.
- Akgül, M. A. (2018). "Sentetik Açıklıklı Radar verilerinin Taşkın Çalışmalarında Kullanılması: Berdan Ovası Taşkını". *Geomatik*, 3(2): 154-162.
- Albano, R., Samela, C., Crăciun, I., Manfreda, S., Adamowski, J., Sole, A., Sivertun, A., Ozunu, A. (2020). "Large Scale Flood Risk Mapping in Data Scarce Environments: An Application for Romania". *Water*, 12(6): 1834.
- Aune-Lundberg, L., and Strand, G. H. (2021). "The Content and Accuracy of the CORINE Land Cover Dataset for Norway". *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, 96, 102266.
- Aykut, T. (2019). Taşkın Risk Analizlerinde Kullanılan Uzmanla Dayalı Çok Kriterli Karar Verme Yöntemi'nin Tutarlılığı Hakkında Bir Değerlendirme: Pehlivan köyü (Kırklareli) İlçesi Örneği, Uluslararası Jeomorfoloji Sempozyumu, 10-12 Ekim, Ankara.
- Başkaya, Z., (2012). Osmaniye İlçesinin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası. (Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bayazit, Y. (2021). "Bilecik İlindeki Şehirleşmenin Taşkın Riski Üzerindeki Etkilerinin Araştırılması". *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 8(1): 217-227.
- Baykal, T. (2019). Küçük Aksu Çayı'nda Coğrafi Bilgi Sistemleri Tabanlı Hidrolik Model ile Taşkın Risk Analizi. (Yüksek Lisans Tezi), Isparta Uygulamalı Bilimler Enstitüsü, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Bulan, M. N. (2019). Taşkın Risk Alanlarının Coğrafi Bilgi Sistemleri Kullanılarak İncelenmesi: Murat Nehri (Ağrı) Örneği. (Yüksek Lisans Tezi), Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Cho, K.T., (2003). "Multicriteria Decision Methods: An Attempt to Evaluate and Unify". *Mathematical and Computer Modeling*, 37(9-10): 1099-1119.
- Çotar, K., Oştir, K., and Kokalj, Ž. (2016). "Radar Satellite Imagery And Automatic Detection of Water Bodies. *Geodetski glasnik*, 50(47): 5-15.
- Danumah, J. H., Odai, S. N., Saley, B. M., Szarzynski, J., Thiel, M., Kwaku, A., Kouame, F.K. and Akpa, L. Y. (2016). "Flood Risk Assessment and Mapping in Abidjan District Using Multi-Criteria Analysis (AHP) Model And Geoinformation Techniques,(Cote D'ivoire)". *Geoenvironmental Disasters*, 3(10):1-13.
- Eker, O., Bayram, B., Erdoğan, M., Durğut, T., Kayı, A. ve Şeker, D. Z. (2017). "Farklı Uyduların Görüntülerinden Yığın Görüntü İşleme Yöntemiyle Yüksek Çözünürlükte Sayısal Yüzey Modeli Verisi Üretimi: SPOT6 ve PLÉIADES Uygulaması". *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 17(4): 132-137.
- Elsheikh, R. F. A., Ouerghi, S. and Elhag, A. R. (2015). Flood Risk Map Based on GIS, and Multi Criteria Techniques (Case Study Terengganu Malaysia). *Journal of Geographic Information System*, 7(04): 348.
- Kılıç, D. (2020). Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) Kullanılarak En Uygun Kırsal Yerleşim Alanlarının Belirlenmesi ve Ekolojik Köy Tasarımı: Erzincan İli Örneği. (Yüksek Lisans Tezi), Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Malczewski J. (1999). GIS and Multicriteria Decision Analysis: John Wiley and Sons, New York.

- Oğuz, K., Oğuz, E. ve Coşkun, M. (2016). Coğrafi Bilgi Sistemleri İle Taşkın Risk Alanlarının Belirlenmesi: Artvin İli Örneği. 4. Ulusal Taşkın Sempozyumu, 21-24 Kasım, Rize.
- Özalp, D. (2009). Dere Taşkın Risk Haritalarının CBS kullanılarak Oluşturulması ve CBS İle Taşkın Risk Analizi. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özcan, O. (2008). Sakarya Nehri Alt Havzası'nın Taşkın Riski Analizinin Uzaktan Algılama ve CBS ile Belirlenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Bilişim Enstitüsü.
- Özşahin, E. (2013). "Arnavutluk'ta Taşkın Risk Analizi". *Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(12): 91-109.
- Özşahin, E. ve Kaymaz Ç. K. (2015). "CBS ve AHS Kullanılarak Doğal Çevre Bileşenleri Açısından Kentsel Mekânın Yerleşime Uygunluk Analizine Bir Örnek: Antakya (Hatay)". *Doğu Coğrafya Dergisi*, 20(33): 111-134.
- Öztürk, D. ve Batuk, F. (2007). "Çok Sayıda Kriter ile Karar Vermede Kriter Ağırlıkları", *Yıldız Teknik Üniversitesi Sigma Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 25(1): 86-98.
- Özür, N. ve Ataol, M. (2018). "Türkiye'de CORINE Verilerinin Kullanılmasına Dair Değerlendirme". *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(2): 110-130.
- Pham, B. T., Luu, C., Dao, D.V., Phong, T.V., Nguyen, H. D., Le, H.V. and Prakash, I. (2021). "Flood Risk Assessment Using Deep Learning Integrated with Multi-Criteria Decision Analysis". *Knowledge-Based Systems*, 219, 106899.
- Popovici, E. A., Bălăceanu, D. and Kucsicsa, G. (2013). "Assessment of Changes in Land-Use And Land-Cover Pattern in Romania Using Corine Land Cover Database. *Carpathian Journal of Earth and Environmental Sciences*, 8(4): 195-208.
- Ramkar, P. and Yadav, S. M. (2021). "Flood Risk Index in Data-Scarce River Basins Using The AHP and GIS Approach". *Natural Hazards*, 109(1): 1119-1140.
- Rincón, D., Khan, U. T. and Armenakis, C. (2018). "Flood Risk Mapping Using GIS and Multi-Criteria Analysis: A Greater Toronto Area Case Study". *Geosciences*, 8(8): 275.
- Saaty T. L. (1980). *The Analytic Hierarchy Process*, McGraw-Hill Comp., U.S.A.
- Saaty, R. W. (1987). "The Analytic Hierarchy Process—What it is and How it is Used". *Mathematical Modelling*, 9(3-5): 161-176.
- Saaty, T.L. (2008). "Decision Making with The Analytic Hierarchy Process". *International Journal of Services Sciences*, 1(1): 83-98.
- Samarasinghea, S. M. J. S., Nandalal, H. K., Weliwitiyac, D. P., Fowzed, J. S. M., Hazarikad, M. K. and Samarakoond, L. (2010). "Application of Remote Sensing and GIS For Flood Risk Analysis: A Case Study at Kalu-Ganga River, Sri Lanka". *International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Science*, 38(8): 110-115.
- Saykılı, İ. (2019). Taşkın Alanlarının Sentetik Açıklı Radar (SAR) Görüntüleri ve Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY) ile Belirlenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Selçuk, L., Selçuk, A. S. ve Kasapoğlu, D. (2016). "Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) Tabanlı Çok Kriterli Karar Analizi (ÇKKA) Kullanılarak, Van İli Merkez İlçelerinin Kentsel Taşkın Duyarlılık Değerlendirmesi, Van/Türkiye". *Yerbilimleri*, 37(1): 1-18.

- Shirzad, M. R. (2017). Taşkın Riskinin Uzaktan Algılama ve CBS Teknolojileri ile Değerlendirilmesi: Kocaeli Maden Deresi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Sinha, R., Bapalu, G. V., Singh, L. K. and Rath, B. (2008). "Flood Risk Analysis in The Kosi River Basin, North Bihar Using Multi-Parametric Approach of Analytical Hierarchy Process (AHP). *Journal of the Indian Society of Remote Sensing*, 36(4): 335-349.
- Sözer, B., Kocaman, S., Nefeslioğlu, H. A., Fırat, O. and Gökçeoğlu, C. (2019). "Değiştirilmiş AHP (M-AHP) Yöntemi Kullanılarak Ankara İçin Taşkın Duyarlılık Haritası Üretimi". *Harita Dergisi*, 162: 12-24.
- Tanrıverdi, M. (2019). Coğrafi Sistemleri (CBS) Tabanlı Çok Ölçütlü Karar Analizi ile Şanlıurfa İl Merkezi'nin Taşkın Alanlarının Belirlenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Şanlıurfa: Harran Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yaylak, M. M. (2016). Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) Yardımıyla Bitlis Deresi Taşkın Risk Analizi. Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yılmaz, İ. (2015). Çorum İli Taşkın Tehlikesinin Analitik Hiyerarşi Yöntemi Kullanılarak İncelenmesi. (Yüksek Lisans Tezi), Samsun: On Dokuz Mayıs Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- URL1: Sakarya Havzası Taşkın Yönetim Planı, (2018) [https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/Ta%C5%9Fk%C4%B1n%20Y%C3%B6netim%20Planlar%C4%B1/5\)%20SAKARYA%20HAVZASI%20TA%C5%9EKIN%20YONETIM%20PLANI.pdf](https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/Ta%C5%9Fk%C4%B1n%20Y%C3%B6netim%20Planlar%C4%B1/5)%20SAKARYA%20HAVZASI%20TA%C5%9EKIN%20YONETIM%20PLANI.pdf), (Erişim: 30.11.2021).
- URL2: Osmaniye Belediyesi Web Sitesi, <https://www.osmaneli.bel.tr/cografya>, (Erişim: 27.10.2021).
- URL3: TÜİK, <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Nufus-ve-Demografi-109>, (Erişim: 15.12.2021)
- URL4: Bilecik Valiliği, İl Tarım ve Orman Müdürlüğü İl Brifingi. (2021). <https://bilecik.tarimorman.gov.tr/Belgeler/2020%20Y%C4%B1%C4%B1%20Brifingi.pdf>, (Erişim 25.11.2021).
- URL5: Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığı Web Sitesi. (2021). <http://corinecbs.tarimorman.gov.tr/corine>, (Erişim: 4.12.2021).

SÜRDÜRÜLEBİLİR MAHALLE TASARIMI

Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND

Giriş

İlk yerleşmelerin ortaya çıkışını açıklamaya çalışan yaklaşımlardan en yaygın olanı, insanların tarımsal faaliyetlere başlamasıyla yerleşik hayata geçtiği yönündedir¹. Tarımsal faaliyetler sonrası oluşan artı ürünün devamlılığının sağlanmasına yönelik çabalar, yerleşik örgütlü bir yapının oluşmasının temel nedenidir. Bu çerçevede insanoğlu korunma, iş bölümü, üretim, ticaret, din gibi temel sosyal ve ekonomik amaçlarla yerleşik hayata geçmiş ve söz konusu amaçlar doğrultusunda özgün yaşam alanları oluşturmuştur. İnsanoğlunun yerleşik hayata geçilmesinden, MÖ 3500'lerde kent olarak nitelendirebilecek yerleşmelerin oluşmasına kadar, on binlerce yıl geçmiştir². Bu dönemdeki kentler kırsal karakterli küçük yerleşmelerdi. Aslında 19. yüzyılın ortalarına kadar hiçbir toplum kentleşmiş değildi. 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, sanayi devriminin etkisiyle sadece Büyük Britanya halkı kentleşmiş bir toplumdur. Daha sonra, sanayileşmenin ve sanayiye bağlı kentleşmenin etkisi başta Almanya ve Fransa olmak üzere diğer ülkelere doğru yayılmıştır. Bu dönemde, yeni sanayileşen ülkelerde şehirler aşırı kalabalıktı ve özellikle işçi ve orta sınıfın yaşadığı mahallelerde sefalet, kirlilik ve güvensizlik temel problemlerdi. Sanayi üretiminin ortaya çıkardığı artı ürün, öncelikle su temini ve kanalizasyon gibi altyapı hizmetine ve sonrasında konut, yeşil alan, eğitim ve sosyal tesis gibi sosyal hizmetlere aktarılmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan nüfus artışı, teknolojik ilerlemeler, ekonomik büyüme ve küreselleşmenin de etkisiyle, dünya genelinde milyonlarca

1 Belge, B. (2017). İlk Şehirler ve Ortaya Çıkışları. S. S. Özdemir, Ö. B. Özdemir Sarı, & N. Uzun içinde, *Kent Planlama* (s. 37-68). Ankara: İmge.

2 LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.

insanın yaşadığı mega kentler oluşmuştur. Günümüzde ise az gelişmiş ülkelerin sanayileşmiş ülkelere daha hızlı kentleştiği görülmektedir³.

Sanayi Devrimi'nden sonra insan eylemlerinin çevre üzerindeki etkisi sürdürülemez boyuta ulaşmıştır. Özellikle sanayi odaklı hızlı kentleşme, 21. yüzyılın dünyasında en önemli sosyal, ekonomik ve çevresel olgularından biridir. Yaklaşık iki yüz yıl önce yerleşmelerin doğa üzerindeki baskısı çok azken, sanayileşme sonrasında günümüze kadar devam eden kentleşme süreci gezegenimizin tüm sistemlerini tehdit eder hale gelmiştir⁴. Birleşmiş Milletler verilerine göre günümüzde dünya nüfusunun yaklaşık %55'i kentsel alanlarda yaşamakta olup, bu oranın 2050 yılına gelindiğinde %68'e çıkması beklenmektedir. Yine Birleşmiş Milletlerin nüfusu 100.000'in üzerinde olan 200 şehir üzerinde yaptığı araştırmaya göre kentsel alanların fiziksel büyüme hızı, kentsel nüfus artış hızının 1.5 katıdır⁵. Hızla değişen ve kentleşen bir dünyada, insanoğlunun mevcut yaşam tarzına bağlı kaynak kullanımını sürdürülemez seviyeye ulaşmıştır. Günümüzde kentler, dünya kaynaklarının yaklaşık dörtte üçünü tüketmekte ve küresel karbon emisyonunun da yaklaşık dörtte üçünü üretmektedir⁶.

Neoliberal küreselleşme, nüfus artışı, hızlı kentleşme, küresel ısınma, ekonomik rekabet, otomobile bağımlılık, fosil yakıtı dayalı enerji politikaları, sera gazı emisyonları, küresel ölçekte yaşanan eşitsizlikler, kentsel yayılma, kirlilik, salgın hastalıklar, tüketim alışkanlıklarının değişmesi gibi küresel ölçekte yaşanan olgular, doğal çevrenin sürdürülebilirliğini ve insanlığın geleceğini tehdit eder seviyeye ulaşmıştır⁷. Söz konusu

3 Kingsley, D. (2020). The urbanization of the human population. R. T. LeGates, & F. Stout içinde, *The City Reader* (s. 44-56). London: Routledge.

4 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

5 UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020, The Value of Sustainable Urbanization*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

6 Graham, S., & Marvin, S. (2012). Emergency Urbanism in the Anthropocene: Eco-Emergency, Resource Securitisation and Premium Ecological Enclaves. T. Haas içinde, *Sustainable Urbanism and Beyond: Rethinking Cities for the Future* (s. 120-122). New York: Rizzoli.; UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

7 Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The end of automobile dependence*. Washington, DC: Island Press.; Yiğitcanlar, T., & Teriman, S. (2015). Rethinking sustainable urban development: towards an integrated planning and development process. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 12, s. 341-352.; Konuk, G. vd. (2017). *Kentsel mekânsal standartların geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.; Gale, F. (2019). Sustainability. T. M. Shaw, L. C. Mahrenbach, R. Modi, & X. Yi-Chong içinde, *The Palgrave Handbook of Contemporary International Political Economy* (s. 517-533). London: Palgrave Macmillan.; Farr, D. (2020). Sustainable Urbanism. V. Loftness içinde, *Sustainable Built Environments* (s. 163-186). New York: Springer.

olgular iklim değişikliği, kaynakların tükenmesi, doğal alanların tahribatı, çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı, tarım alanlarının azalması, biyolojik çeşitlilik kaybı, yetersiz konut, topluluk duygusunun azalması, işsizlik, yoksulluk ve eşitsizlik gibi pek çok sosyal, ekonomik ve çevresel sorunla karşı karşıya kalmamıza neden olmaktadır⁸. Kentler, vurgulan sorunların hem ana kaynağı hem de ana kurbanı durumundadır⁹. Özellikle günümüzde iklim değişikliğinin etkileri kentlerde daha yoğun hissedilmeye başlandı. Yoğun yağış, sel, yüksek sıcaklık, kuraklık ve sıcak hava dalgası şeklinde gerçekleşen aşırı hava olayları, başta gelişmekte olan ülkelerde iklim değişikliğine karşı daha savunmasız durumdaki hızlı kentleşen şehirler olmak üzere tüm şehirleri tehdit etmektedir¹⁰.

Yaşanan bu süreç sonucunda insanoğlu, günümüz yaşam tarzının ve kentsel gelişim biçiminin sürdürülemez olduğuyla yüzleşmiş ve mevcut sorunlarla mücadele etmek için acil önlemler alınması gerektiğiyle ilgili tüm dünyada kamuoyu oluşmaya başlamıştır. Farklı disiplinlerden bilim insanları, insanoğlunun doğa üzerindeki tahribatını en aza indirmek ve kaynak kullanımını azaltmak için sürdürülebilirlik ve sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik yaklaşımlar ortaya koymuştur. Sürdürülebilir kentsel gelişim, kent sakinlerine sağlıklı ve yaşam kalitesi yüksek bir yapıyı çevre oluşturmak ve sürdürülebilir bir yaşam tarzını mümkün kılmak için bakış açısı sunmaktadır¹¹. Ancak kentin bileşenleri sürdürülebilir değilse, kentin bütüncül olarak sürdürülebilirliğinden bahsetmek güçtür. Bu nedenle sürdürülebilir kentsel gelişimi sağlamak için kentlerin temel birimi olan mahallelerin de sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda planlanması gerekmektedir. Sürdürülebilir mahalle tasarımı, şu an sürdürülebilir olmayan kentlerin karşı karşıya olduğu sorunların çözümüne katkı yapmaya yönelik somut yaklaşım sunmaktadır. Bu doğrultuda, çalışma

8 Wheeler, S. M., & Beatley, T. (2004). *The sustainable urban development reader*. London: Routledge.; Hodson, M., & Marvin, S. (2010). Urbanism in the anthropocene: Ecological urbanism or premium ecological enclaves? *City*, 14(3), s. 298-313.; Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.; Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.; Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.

9 Haas, T. (2012). Sustainable urbanism and beyond. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: rethinking cities for the future* (s. 9-13). New York: Rizzoli.

10 UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

11 Zheng, H. W. vd. (2017). Neighborhood sustainability in urban renewal: An assessment framework. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 44(5), 903-924.

kapsamında sürdürülebilirlik, sürdürülebilir kentsel gelişim ve mahalle tasarımı olgularına yönelik literatüre odaklanılarak, sürdürülebilir mahalle tasarımına ilişkin temel ilkelerin irdelenmesi amaçlanmıştır.

Sürdürülebilir Kentsel Gelişim

20. yüzyılın ortalarında sanayileşme, modern kalkınma ve hızlı kentleşme süreçlerinin doğal çevre, kaynaklar ve sosyal yapı üzerinde oluşturduğu tahribatın sürdürülemez olduğu, küresel ölçekte kabul edilen bir olgu haline gelmiştir. Bu doğrultuda uluslararası kuruluşlar, yöneticiler ve bilim insanları çevre sorunlarının tespiti ve çözümüne yönelik ortak politika ve ilkelerin belirlenmesi için harekete geçmişlerdir. Söz konusu eğilimler doğrultusunda, sürdürülebilirlik kavramından ilk kez 1970'lerin başlarında "Büyümenin Sınırları" isimli kitapta bahsedilmiştir¹². Sürdürülebilirlik ifadesinin çevreyi koruma ve kaynak kullanımına ilişkin anlaşılır ve kapsayıcı anlamı, kavramın kısa sürede yaygınlaşmasını sağlamıştır. 1972 yılında Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansında özellikle otomobil kullanımındaki artış ve oluşan kirliliğin sera etkisi üzerinde durularak, söz konusu olguların yeryüzüne muhtemel etkileri ve sürdürülebilirlik konusu tartışılmıştır¹³. Daha sonra pek çok akademik çalışmada ve toplantıda sanayiye odaklı gelişim ve tüketime dayalı yaşam tarzının sürdürülemez olduğu, bu gelişim modelinin ekosistemi ve kaynakları tükettiği vurgulanmıştır. Bilim insanları, ekonomistler ve çevre aktivistleri kaynakların sınırsız kullanımının önüne geçilmesi için harekete geçilmesi gerektiğine dikkat çeken birçok çalışma yapmıştır¹⁴.

1987 yılına gelindiğinde, Norveç Başbakanı Brundtland'ın başkanlığını yaptığı Birleşmiş Milletlere bağlı Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu, küresel çevre sorunlarına dikkat çekerek, gezegenin taşıma kapasitesine uygun bir yaşam tarzının benimsenmesi gerektiğini vurgulayan bir rapor hazırlamıştır. "Ortak Geleceğimiz" isimli bu raporun, 1992 yılında Birleşmiş Milletlerin Rio de Janeiro'da düzenlediği "Dünya Zirvesi" konfe-

12 Wheeler, S. M. (2014a). Sustainable Development. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6501-6504). Dordrecht: Springer.; Wheeler, S. M. (2014b). Sustainable Urban Design. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (Vol. 171). Dordrecht: Springer Netherlands (s. 6531-6534). Dordrecht: Springer.

13 Gedikli, B. (2017). Kentsel Sürdürülebilirlik ve Planlama. S. S. Özdemir, Ö. Özdemir Sarı, & N. Uzun içinde, *Kent Planlama* (s. 601-617). Ankara: İmge.

14 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

ransında yayınlanması, sürdürülebilir kalkınma kavramının uluslararası düzeyde kabul görmesine yardımcı olmuştur. Ortak Geleceğimiz raporunda sürdürülebilir kalkınma şu şekilde tanımlanmaktadır: “bugünün ihtiyaçlarını, gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılama yeteneklerinden ödün vermeden karşılayan kalkınma”¹⁵. Bu tanım dünya kaynaklarının sınırsız olmadığına vurgu yaparak, gelecek nesillerin de yaşam hakkını gözeterek kaynakların daha eşitlikçi kullanılması gerektiğine vurgu yapmaktadır. Ancak söz konusu tanım küresel güç ilişkilerini yeterince analiz etmediği, insan merkezli olduğu ve öznellik içeren ihtiyaç kavramına odaklandığı için eleştirilmektedir¹⁶. Tanıma yönelik ayrıca gelişmiş ülkelerin çıkarlarıyla uyumlu olduğu ve sürekli ekonomik büyümenin hedef olarak gösterildiği şekilde eleştiriler de yapılmıştır¹⁷. Bu eleştiriler doğrultusunda Wheeler, daha basit ve süreç odaklı bir tanım yapmayı tercih ederek, sürdürülebilir kalkınmayı “insan ve ekolojik sistemlerin uzun vadeli sağlığını iyileştiren gelişme” şeklinde tanımlamıştır¹⁸. Bu bakış açısıyla insanlığın (toplumların) uzun vadeli gelişimi, problem çözmeye yönelik bütünsel bir yaklaşım ve katılımcı bir karar üretim süreci, sürdürülebilir kalkınma yaklaşımının temel konularıdır.

Bununla birlikte sürdürülebilir kalkınma kavramına ilişkin sosyal, ekonomik, çevresel ve kurumsal boyutların vurgulandığı farklı tanımlamalar da yapılmıştır. Sosyal açıdan toplumun ihtiyaçlarının adil bir şekilde karşılanmasını, toplumsal refahın artırılmasını ve sosyal eşitliğin sağlanmasını vurgulamaktadır. Ekonomik açıdan sınırlı kaynakların yaşayan ve gelecek nesillerin tüm ihtiyaçlarını karşılamak üzere etkin bir şekilde kullanılması gerekliliğine atıf yapılmaktadır. Çevresel olarak doğal kaynakların kısıtlılığı vurgulanarak, kaynakların verimli kullanımı teşvik edilmektedir. Böylece kaynakların gelecek nesillere aktarılması amaçlan-

15 Naess, P. (2001). Urban planning and sustainable development. *European planning studies*, s. 503-524.; Tomalty, R. (2014). Sustainable Communities Movement. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6497-6501). Dordrecht: Springer.; Köken, K. (2017). *Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Açısından Kentsel Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi*. Ankara: İller Bankası Anonim Şirketi.

16 Wheeler, S. M., & Beatley, T. (2004). *The sustainable urban development reader*. London: Routledge.; Gale, F. (2019). Sustainability. T. M. Shaw, L. C. Mahrenbach, R. Modi, & X. Yi-Chong içinde, *The Palgrave Handbook of Contemporary International Political Economy* (s. 517-533). London: Palgrave Macmillan.

17 Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), s. 296-312.

18 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

maktadır. Kurumsal olarak ise insanların kendilerini etkileyecek¹⁹. Ancak çoğu şehir ekonomik olarak üretken, sosyal olarak kapsayıcı, çevresel olarak sürdürülebilir olma ve kurumsal olarak birlikte yönetme hedeflerini karşılayamamaktadır²⁰.

Sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik direktifler, Birleşmiş Milletlerin küresel düzeyde sürdürülebilir kalkınma amacına ulaşabilmek için Gündem 21 olarak bilinen sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin ortaya konduğu deklarasyonla açıklanmıştır²¹. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri başlığında 17 hedef belirlemiştir. Belirlenen hedeflerin birçoğu kentler ve topluluklar ile ilgili olmakla birlikte, 11. hedef doğrudan sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik belirlenmiştir²². Ayrıca 1996 yılında İstanbul'da düzenlenen Birleşmiş Milletler Habitat II, "Kent Zirvesi"nde sürdürülebilir kalkınma yaklaşımının kentsel gelişmeye ve kent planlamasına nasıl adapte edileceğine yönelik süreç daha açık tartışılmıştır²³. 2000'li yıllara gelindiğinde ise küresel ölçekte iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin kentsel alanlarda daha sık gözlenmesi, sürdürülebilir kentsel gelişmeye yönelik çabaları arttırmıştır²⁴. Bu çerçevede yaşanabilir bir kentsel yapıyı çevre için sürdürülebilir odaklı uzun dönemli ve bütünsel bakış açısıyla politikalar üretilmeye başlanmıştır. Bu çerçevede yaşanabilir bir kentsel yapıyı çevre için sürdürülebilirlik bakış açısıyla politikalar üretilmeye başlanmıştır.

Sürdürülebilir kentsel gelişim, kentlerin ve toplulukların gelişimini sürekli kılmayı garanti ederken, aynı zamanda daha yaşanabilir yaşam alanları oluşturmayı ve kentsel gelişimin doğal çevre üzerindeki baskısını sınırlamayı amaçlayan bir kalkınma biçimidir²⁵. Sürdürülebilir kentsel gelişimle çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan sağlıklı, yaşanabilir

19 Tomalty, R. (2014). Sustainable Communities Movement. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6497-6501). Dordrecht: Springer.

20 UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

21 Wheeler, S. M., & Beatley, T. (2004). *The sustainable urban development reader*. London: Routledge.

22 UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

23 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

24 Wheeler, S. M. (2014a). Sustainable Development. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6501-6504). Dordrecht: Springer.

25 Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. West Sussex: John Wiley & Sons.; Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.

ve dayanıklı yaşam alanlarının oluşturulması amaçlanmaktadır. Günümüzde sürdürülebilirlik, kaynaklarını verimli kullanan, çevresel kaliteyi geliştiren, sosyal eşitliği sağlayan, topluluk duygusunu destekleyen, otomobil kullanımını azaltan, geri dönüştürülemeyen kaynakların tüketimini sınırlayan ve etkin atık yönetimini gerçekleştiren akıllı kentlerin hayata geçirilmesi hedeflenmektedir²⁶. Bu doğrultuda sürdürülebilir kent, temiz içme suyu ve kanalizasyon altyapısı bulunan; verimli ve sürdürülebilir hareketlilik olanaklarına sahip; iklim değişikliği ve salgınların neden olabileceği koşullara karşı dayanıklı; doğal kaynakların korunduğu; sosyal adaletin tesis edildiği; toplumun karar verme sürecine katıldığı; kompakt, insan ölçeğinde, belli bir kimliğe sahip, güvenli ve sağlıklı bir yerleşmedir²⁷.

Sürdürülebilir kentsel gelişimin sağlanabilmesi için kentin temel birimi olan mahallelerin de sürdürülebilir yaklaşımla tasarlanması gerekmektedir. Bu doğrultuda son otuz yıldır kentsel mahallelerin sürdürülebilir gelişimine yönelik çalışmalar da yoğunlaşmıştır²⁸. Aslında mahalle ölçeğinde tasarıma ilişkin ölçütlerin belirlendiği çalışmalar 20. yüzyılın başlarına dayanır. Sürdürülebilirlik kavramı kurumsallaşmadan önce ortaya çıkan, mahalle tasarımına ilişkin yaklaşımların ilkeleri incelendiğinde, birçoğunun sürdürülebilir kentsel yaşam alanlarının oluşumunu destekler nitelikte olduğu görülmektedir²⁹. Sürdürülebilirlik kavramının kurumsallaşmasından sonra ise sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik küresel düzeyde mutabık kalınan ilkeler, mahalle tasarım yaklaşımlarının teorik altyapısına zamanla dahil olmuştur³⁰. Bu çerçevede, bundan sonraki bölümlerde, sürdürülebilir mahalle tasarımına ilişkin yaklaşımlar genel olarak tanıtıldıktan sonra yaklaşımların ortaya koyduğu tasarım ilkeleri detaylı bir şekilde ele alınmaktadır.

26 Serdaroğlu Sağ, N. (2011). *Dönüşüme Bağlı Kentsel Gelişimin Yönetilmesinde Bir Araç Olarak Akıllı Büyüme; Konya Kenti Örneği*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Konya: SÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

27 Tomalty, R. (2014). Sustainable Communities Movement. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6497-6501). Dordrecht: Springer.; UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

28 Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.

29 Wheeler, S. M. (2014b). Sustainable Urban Design. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (Vol. 171). Dordrecht: Springer Netherlands (s. 6531-6534). Dordrecht: Springer.

30 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

Sürdürülebilir Mahalle Gelişimi

Yerleşmelerde mahalle oluşumu, antik çağ yerleşmelerindeki mekânsal bölümlenmelerden beri gözlemlenmektedir³¹. Araştırmacılar mahallelerin doğal yaşantının bir gereği olduğunu ve bir grup insanın bir yeri paylaştığı zaman ortaya çıktığını savunmaktadır³². Mahallerin büyüklüklerinin ve sınırlarının tanımlı olduğu idari boyut bir kenara bırakılırsa, mahalle öznel bir olgudur. İnsanlar birkaç yapıdan oluşan/sokağı oluşturan bir yapıyı çevreyi veya belli hizmet birimlerine sahip, daha geniş ve daha fazla sakinin yaşadığı bir yapıyı mahalle olarak tanımlayabilmektedir. Literatürde de mahallenin coğrafi, fiziki, idari ve toplumsal bakış açılarıyla tanımlandığı, ancak üzerinde uzlaşılmış tek bir tanımının olmadığı görülmektedir. Talen, mahalleye ilişkin ilk tanımlamanın 1620’de yapıldığını ve kavramın birbirine yakın yaşayan sakinlerden oluşan bir topluluk olarak tanımlandığını ifade etmektedir³³. Wheeler, mahalleyi, kentsel alanın yerleşim kısmını oluşturan ve yaşadığımız çevreyi tanımlayan belli büyüklükteki kentsel birim şeklinde tanımlamaktadır³⁴. Park ve Rogers ise mahalleyi, sakinlerinin yürüyerek kolayca ulaşabileceği alanın sınır olarak kabul edildiği, belirli bir değer ve kültürel uyuma sahip insanlardan oluşan bir topluluk olarak adlandırmıştır. Ayrıca mahalle, belli bir nüfusa sahip bölgenin idari olarak sınırlarının belirlendiği alandır³⁵. Ayrıca mahalle, belli bir nüfusa sahip bölgenin idari olarak tanımlanmasıdır³⁶. Bu tanımlama idari işleyişi kolaylaştırırken, aynı zamanda mahalle sakinleri arasında ortak kimlik ve aidiyet duygusunun oluşmasına da yardımcı olabilir. Mumford, mahallenin toplumsal bir olgu olduğunu, idari olarak tanımlanmamış ve yeterli hizmet sunulmasa dahi gelişmemiş biçimde var olacağını savunmaktadır³⁷. Ayrıca insanlar, gündelik hayatları üzerindeki doğrudan etkisi nedeniyle, kentsel alanda en çok mahallede meydana gelen olaylarla ilgilenir ve olaylardan etki-

31 Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.

32 Mumford, L. (1954). The neighborhood and the neighborhood unit. *The Town Planning Review*, 24(4), 256-270.; Banerjee, T., & Baer, W. C. (2013). *Beyond the neighborhood unit: Residential environments and public policy*. New York: Springer Science & Business Media.

33 Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.

34 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

35 Park, Y., & Rogers, G. O. (2015). Neighborhood planning theory, guidelines, and research: Can area, population, and boundary guide conceptual framing? *Journal of Planning Literature*, 30(1), 18-36.

36 Talen, E., & Shah, S. (2007). Neighborhood evaluation using GIS: An exploratory study. *Environment and Behavior*, 39(5), s. 583-615.

37 Mumford, L. (1954). The neighborhood and the neighborhood unit. *The Town Planning Review*, 24(4), 256-270.

lenir³⁸. Bu nedenle mahalle ölçeği planlama ve tasarım çalışmaları için önemli bir coğrafi ve sosyal birimdir. Özetle, mahallelerin bilinçli bir şekilde oluşturulması ve kentsel bütünün bir parçası olarak planlanması, sürdürülebilir kentsel gelişimin sağlanması için önemli bir aşamadır.

Kentin fiziksel ve sosyal dokusunu oluşturan mahalle, plancı, mimar, sosyolog gibi farklı uzmanlık alanlarından birçok araştırmacının yürüttüğü çalışmaların odağında yer almaktadır. 20. yüzyılın başlarından beri sağlıklı ve yaşanabilir kentsel gelişmeye yönelik teori ve model geliştiren farklı tasarım yaklaşımları, genel olarak mahalle ölçeğinde de tasarım ilkeleri ortaya koymuştur³⁹. Sürdürülebilir kalkınma ve sürdürülebilir kentsel gelişim kavramlarının düzeye attığı önem sonrasında, sürdürülebilir tasarım çalışmalarının mahalle ölçeğinde arttığı görülmektedir⁴⁰. Mahalle ölçeğinde yürütülen planlama ve tasarım çalışmalarının artmasının temel nedeni, kentin sürdürülebilirliğinin mahallenin sürdürülebilirliğine bağlı olması ve mahalle ölçeğinde yürütülen çalışmaların insanların gündelik yaşantısı ve yaşam kalitesi üzerinde doğrudan etkili olmasıdır. Mahalle ölçeğinde yürütülen planlama ve tasarım çalışmaları, insanların hangi hizmetlerden yararlanacağına ve bu hizmetlere erişim olanağına; insanların diğer insanlarla etkileşime girme fırsatlarına; yapılaşmanın doğal çevre üzerinde yaratacağı tahribatın boyutuna; sokak genişliği, yaya-taşıt ayrımı, yapı adası boyutu, arazi kullanım kararları gibi yapıyı çevreye ilişkin kararların belirlenmesine kadar birçok konuda belirleyicidir. Bu nedenle mahalle ölçeğinde ölçütler geliştiren tasarım yaklaşımları çalışmanın odağında yer almaktadır.

Mahalle planlaması ve tasarımına yönelik çalışmalar, düzensiz kentleşmenin neden olduğu sorunlara çözüm üretmek ve sağlıklı yaşam alanları oluşturmak amacıyla başlamıştır. 20. yüzyılda ortaya konan mahalle ölçeğindeki planlama teorileri, mahalle biriminin kentin mekânsal ve işlevsel organizasyonunun en kritik öğelerinden biri olduğunu göstermiştir.⁴¹

38 Rohe, W. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American planning association*, 75(2), s. 209-230.; Zheng, H. W. vd. (2017). Neighborhood sustainability in urban renewal: An assessment framework. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 44(5), 903-924.

39 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

40 Sharifi, A., & Murayama, A. (2014). Neighborhood sustainability assessment in action: Cross-evaluation of three assessment systems and their cases from the US, the UK, and Japan. *Building and Environment*, 72, 243-258.

41 Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.

Mahalle ölçeğinde planlama ve tasarım yaklaşımlarının ilk ortaya çıktığı dönemde, sürdürülebilirlik kavramı daha ortaya çıkmamış olsa da bu yaklaşımların ortaya koyduğu yaşanabilir ve çevre dostu mahalle düzeni, sürdürülebilir kentsel gelişmenin amacıyla tutarlılık göstermektedir. Mahalleyi çevresel, sosyal ve ekonomik boyutlarıyla ele alan bu yaklaşımlar, sürdürülebilir mahalle gelişimine yönelik çabaların da temelini oluşturmuştur. Bu çerçevede çalışma kapsamında Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir Hareketi'nden başlayarak, 20. yüzyılın başlarından itibaren sürdürülebilir ve yaşanabilir mahalle tasarlamayı amaçlayan Komşuluk Birimi Hareketi, Modernizm Hareketi, Yeni Şehircilik, Eko-Kent ve 15 Dakikalık Şehir yaklaşımları irdelenmiştir. Ancak çalışma kapsamında sürdürülebilir mahalle tasarımına yönelik ilkelerin ortaya konması amaçlandığından, bu bölümde söz konusu yaklaşımlara ilişkin genel literatür sunulmaktadır.

Bahçe Şehir

Bahçe Şehir Hareketi, 19. yüzyılın kalabalık sanayi şehirlerinin sebep olduğu çevresel ve sosyal sorunlara karşı, 20. Yüzyılın başlarında Ebenezer Howard'ın ortaya attığı bir kent planlama ve tasarım yaklaşımıdır⁴². Howard, kırsal ve kentsel yaşamın en iyi yönlerini birleştirerek, kendi kendine yeten, büyük bir kentin çeperinde, birbirinden yeşil kuşaklarla ayrılmış yaşam kalitesi yüksek dairesel formda, ana kente demiryolu ile bağlı, insan ölçeğinde mahallelerden oluşan bir uydu ağı oluşturmayı amaçlamıştır⁴³. Howard'ın bu tasarım yaklaşımıyla mahalle, ilk kez ana kentten ayrı, önemli bir planlama bileşeni olarak planlamaya dahil edilmiştir⁴⁴. Howard'ın yaklaşımı büyük ilgi görmüş ve yaklaşıma ilişkin tasarım ilkeleri birçok kentin gelişmesinde kullanılmıştır. Yaklaşım, Avrupa ve Kuzey Amerika başta olmak üzere tüm dünyada banliyö gelişi-

42 Jacobs, A., & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 53(1), s. 112-120.; Larice, M., & Macdonald, E. (2013). *The urban design reader*. London: Routledge.

43 Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Wheeler, S. M., & Beatley, T. (2004). *The sustainable urban development reader*. London: Routledge.; Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. West Sussex: John Wiley & Sons.; Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

44 Talen, E., & Shah, S. (2007). Neighborhood evaluation using GIS: An exploratory study. *Environment and Behavior*, 39(5), s. 583-615.

minde rol oynamıştır. Diğer taraftan, Bahçe Şehir yaklaşımında kolektif mülkiyet ve kooperatif sistemiyle üretilmiş müstakil konutlardan oluşan mahallenin⁴⁵, kendi kendine yeten bir topluluk olarak gelişmesi amaçlanmış olsa da bu amaca ulaşılamamıştır. Yaklaşımın ortaya koyduğu tek aileli müstakil konut tipine odaklı gelişme yaklaşımı, günümüz kentsel yayılma kavramının ortaya çıkmasına neden olan banliyö gelişim modelinin ilk örnekleri olmuştur. Ayrıca Bahçe Şehir yaklaşımıyla oluşan sosyal yapı, Howard'ın oluşturmayı amaçladığı çeşitli sosyal gruplardan oluşan topluluk fikriyle örtüşmemiştir⁴⁶.

Mahalle Birimi Hareketi

Mahalle Birimi Hareketi (Neighborhood Unit), kentsel nüfus artışı, otomobil sahipliğinin artması, güvenlik endişeleri ve insan ölçeğindeki geleneksel mahalleler üzerindeki yapılaşma baskısı gibi hızlı kentleşmenin neden olduğu sorunlara çözüm üretmek amacıyla geliştirilmiştir⁴⁷. Mahalle birimi bir kavram olarak daha eskiye dayansa da kavramın teorik temellerini 1920'lerde bir sosyolog olan Clarence Perry atmıştır⁴⁸. Ayrıca toplum odaklı bir kentsel gelişme anlayışına sahip olan Perry, topluluk oluşturmak için ailenin önemini vurgulamış ve çocuklu aileler için en uygun yaşam alanının mahalle birimi olduğunu savunmuştur. Bu doğrultuda Perry, 1929 yılında "Mahalle Birimi" terimini kavramsallaştırmıştır. Perry'nin amacı insanların gündelik ihtiyaçlarını yürüyerek karşılayabildiği, topluluk duygusuna sahip, kendi kendine yeten, işlevsel, güvenli ve çekici mahalleler oluşturmaktır⁴⁹. Perry, mahalle ölçeğinde yerel bir topluluk oluşturmak için mahalle biriminin bir ilkokul çevresinde formüle edilmesi gerektiğini düşünüyordu. Bu çerçevede, mahalle biriminin

45 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.; LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.

46 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

47 Barlas, A. (2012). Komşuluk Birimi. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 281-283). Ankara: Ninova.; LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.

48 Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.; Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

49 Perry, C. (1929). *The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community Regional Plan of New York and Its Environs* (Cilt 3). New York: Routledge.; Mumford, L. (1954). The neighborhood and the neighborhood unit. *The Town Planning Review*, 24(4), 256-270.; Rohe, W., & Gates, L. B. (1985). *Planning with neighborhoods*. London: UNC Press Books.; Perry, C. (2013). The Neighborhood Unit. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 78-89). New York: Routledge.

mekânsal büyüklüğü için ilkokulun hizmet bölgesi referans alınmıştır. Mahallenin merkezle çeperi arasındaki mesafe, çocukların okula yürüyerek gidebileceği 5 dakikalık yürüyüş mesafesi olan yaklaşık 400 metre olarak belirlenmiştir⁵⁰. Mahallenin nüfus büyüklüğü için de ilkokul ölçü olarak alınmıştır. Bu doğrultuda bir ilkokulun kapasitesinin 800 ila 1500 öğrenci olduğu düşünülerek, mahallenin nüfus büyüklüğünün yaklaşık 5000 ila 9000 kişi olması gerektiği varsayılmıştır⁵¹.

Perry, Mahalle Birimi Hareketiyle, uyumlu bir dokuyu ve topluluk duygusunu oluşturabilmek için insanların bir araya gelebilecekleri ve etkileşimde bulunabilecekleri mekanlar önermiştir⁵². Yaklaşım, mahallenin odağında, aynı zamanda toplum merkezi olan bir ilkokulun, kamu tesislerinin, açık-yeşil alanların ve küçük işletmelerin olması gerektiğini vurgulamaktadır⁵³. Mahalle sakinlerinin işe, okula ve gündelik ihtiyaçlarını karşılayacakları tesislere yürüyerek, kolayca ulaşabilecekleri bir yapıyı çevre oluşturulması amaçlanmıştır. Mahallede güvenli yaya erişimini desteklemek için mahalle içinde insanların birbirleriyle etkileşime girebileceği, canlı ve yaya dostu sokak düzeni öngörülmüştür. Mahalle biriminde kavisli ve sürekliliği olmayan hiyerarşik bir sokak ağı tasarlanarak araç geçişleri sınırlandırılmıştır⁵⁴. Mahallenin sınırlarını tanımlamak için de mahalle dışında, üzerinde ticari kullanımların bulunduğu ana caddelerin oluşturulması amaçlanmıştır⁵⁵. Perry her ne kadar mahalle düzeninde farklı konut türleriyle bir topluluk duygusunu oluşturmayı amaçlasa da oluşan örneklerin orta ve üst gelir grubu için üretildiği ve çeşitliliğin sınırlı kaldığı görülmektedir. Yaklaşımın ortaya koyduğu mahalle formunun, kentin geri kalanının bir parçası olması beklenirken, başlı başına

50 Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.; Rohe, W. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American planning association*, 75(2), s. 209-230.

51 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

52 Patricios, N. N. (2002). The neighborhood concept: A retrospective of physical design and social interaction. *Journal of Architectural and Planning Research*, s. 70-90.

53 Talen, E., & Shah, S. (2007). Neighborhood evaluation using GIS: An exploratory study. *Environment and Behavior*, 39(5), s. 583-615.; Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.

54 Stangl, P., & Guinn, J. (2011). Neighborhood design, connectivity assessment and obstruction. *Urban Design International*, 16(4), 285-296.; Banerjee, T., & Baer, W. C. (2013). *Beyond the neighborhood unit: Residential environments and public policy*. New York: Springer Science & Business Media.

55 Lloyd Lawhon, L. (2009). The neighborhood unit: physical design or physical determinism? *Journal of planning history*, 8(2), s. 111-132.; Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.

bir yapı oluşturması yaklaşımın eleştirilmesine sebep olmuştur⁵⁶. Ayrıca Perry'in toplu taşıma ve çeşitli konut türlerine yönelik öngöründe bulunmaması, sürdürülebilirlik açısından hareketin eksikleri olarak yorumlanmıştır. Harekete yönelik bir diğer eleştiri ise Perry'nin ortaya koyduğu aile-yaşam topluluğu anlayışının aslında sosyal bir mühendislik aracı olduğu yönündedir⁵⁷.

Modernizm Hareketi

Modernizm hareketi 1920'ler ve 1930'larda, inşaat ve ulaşım sektörlerindeki teknolojik gelişmelerle birlikte, planıcı ve mimarların planlamaya daha rasyonel bir bakış açısıyla yaklaşarak, modern mahalleler üretmeye yönelik çabalarını kapsamaktadır⁵⁸. Modernizm hareketi, Bahçe Şehir Hareketine benzer şekilde, köhneme, plansız büyüme, sağlıksız yapılaşma, toplumsal adaletsizlik ve sosyal-teknik altyapı yetersizliği gibi sorunlara çözüm olarak, insanla doğa arasında sağlıklı bir ilişki kurmayı amaçlamıştır. Le Corbusier ve Frank Lloyd Wright gibi Modernizm Hareketinin öncü isimlerinin mahalle tasarımı üzerine önemli etkisi olmuştur. Le Corbusier, Radiant (Le Corbusier, Radiant Kent konseptiyle) Kent konseptiyle, yaya yollarıyla desteklenmiş, geniş açık-yeşil alanlar içinde yüksek katlı konut yapılarından oluşan yaşam kalitesi yüksek ve işlevsel mahalleler oluşturmayı amaçlamıştır⁵⁹. Le Corbusier, ortaya koyduğu yaklaşımın, kentin sıkışıklığını ve kirliliğini azaltacağını düşünüyordu. Ancak, Le Corbusier'in Işıyan Kent konsepti geniş yeşil alanlar ve araç odaklı sokakların hâkim olduğu mahalleler oluşturmuştur. Bu durum ıssız sokakların ve hareketsiz cephelerin oluşmasına, yabancılaşmaya ve top-

56 Murrain, P. (2012). The neighbourhood unit: The antithesis of sustainable urbanism. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: Rethinking cities for the future* (s. 148-154). New York: Rizzoli.; Mehaffy, M. W., Porta, S., & Romice, O. (2015). 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.

57 Lloyd Lawhon, L. (2009). The neighborhood unit: physical design or physical determinism? *Journal of planning history*, 8(2), s. 111-132.

58 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

59 Jacobs, A., & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 53(1), s. 112-120.; Watson, V. (2009). 'The planned city sweeps the poor away...': Urban planning and 21st century urbanisation. *Progress in planning*, 72(3), s. 151-193.; Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. West Sussex: John Wiley & Sons.; LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.; Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Abadi, M. H., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

luluk duygusunun azalmasına neden olmuştur. Frank Lloyd Wright'ın Broadacre Şehri ise sanayileşmenin neden olduğu sorunlara karşı organik mimarisi ve toplum merkezli tasarımıyla, bireysellik ve kendi kendine yeterliliğe odaklanan, merkezi olmayan, düşük yoğunluklu bir yaşam biçimi önermiştir⁶⁰. Söz konusu yaşam biçiminde, doğaya yakın olan her aile tarımsal faaliyetler için geniş bir araziye sahiptir ve bu nedenle kendi kendine yeten bir topluluk oluşturulması amaçlanmıştır. Böylece insanlar doğayla bütünleşmiş olacaktır. Wright düşük yoğunluklu bir yapılaşma sistemi önerse de toplumun ihtiyaçlarına hizmet edecek tesisler de önermiştir. Broadacre Şehir yayılmayı tetiklediği ve araç bağımlılığını arttırdığı için çevreyi olumsuz yönde etkilemiştir.

Modernizm Hareketinin temsilcileri 1930'larda Uluslararası Modern Mimarlık Topluluğunu (CIAM) oluşturmuştur. Topluluk, hızlı kentleşme, sağlıksız konut alanı ve çevre kirliliği gibi başta mimari ve kentsel sorunları tartışmak ve bu sorunların üstesinden gelmek için alternatif mahalle tasarımına yönelik bir dizi çalışma yapmıştır⁶¹. Bu kapsamda kent konut, dinlenme, iş ve ulaşım şeklinde dört farklı işlevsel bölge olarak ele alınmış ve bu işlevler farklı bölgelerde konumlandırılmıştır⁶². Bu modelde genel olarak çok katlı yapılar, yapılar arasında kentsel bütünlüğe katkı sağlaması için oluşturulan yeşil alanlar, bütünleşik bir toplu taşıma sistemi ve kapsamlı kamusal hizmet alanları tasarlanmıştır. Ancak ortaya çıkan tasarımlar kasvetli, otomobile bağımlı ve alan israfına neden olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir⁶³. Modernist hareketin temsilcileri, insanların özel araçlarıyla kentsel hizmetlere ve tesislere kolayca ulaşabileceklerini öngörmekteydi. Ancak bu yaklaşım, kentin işlevsel bütünlüğü üzerinde olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Modernist hareketin temsilcileri, geleneksel konutların bulunduğu mahalleleri tamamıyla yıkıp, yeni apartman blokları inşa ederek, kenti dönüştürmek gibi birçok konuda tutarsız önerilerde bulunmuştur⁶⁴. Kentsel sorunlara karşı, teknolojiyi kullanarak ve rasyonel bir bakış açısıyla çözümler üretmeyi ve sakinlerin yaşam

60 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

61 Günay, B. (2012). CIAM - Uluslararası Modern Mimarlık Topluluğu. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 55-66). Ankara: Ninova.

62 Mumford, L. (1954). The neighborhood and the neighborhood unit. *The Town Planning Review*, 24(4), 256-270.

63 Calthorpe, P. (2011). *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.

64 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

kalitesini artırmayı amaçlayan modernist hareketin temsilcileri, birçok noktada gerçek sorunları tespit edemedikleri ve insan ve çevre üzerinde olumsuz etki bıraktıkları için büyük ölçüde başarısız olmuştur⁶⁵.

Yeni Şehircilik

Bahçe Şehir ve Modernist Yaklaşımlar sonrasında kentlerde banliyö şeklinde yaşanan kentsel yayılma, tarım alanları ve doğal çevre üzerinde baskı oluşturmanın yanında toplum içinde ekonomik ve sosyal ayrışmaya da neden olmuştur. Ayrıca, hızlı kentleşme ve özel araç sahipliğindeki artışa paralel olarak, kentlerde trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliği gibi sorunların artması kent merkezlerinin yaşanabilirliğini olumsuz yönde etkilemiştir. Yeni Geleneksel Hareketler, Bahçe Şehir ve Modernist Hareketlerin neden olduğu sorunlara çözüm üretmek amacıyla 20. yüzyılın sonlarında ortaya çıkmıştır. Yeni Gelenekselci Hareketler, geleneksel kentsel tasarım modellerinden ilham alarak, kompakt, yürünebilir, toplu taşıma odaklı, sosyal etkileşimi teşvik eden, insan ölçeğinde ve sürdürülebilir yaşam alanları oluşturmayı amaçlamaktadır. Geleneksel Mahalle Gelişimi, Transit Odaklı Kalkınma, Yeni Şehircilik ve Akıllı Büyüme, Yeni Geleneksel Hareketinin temel temsilcileridir. Ancak bu isimler içinde en bilineni diğer yaklaşımları da kapsadığı için Yeni Şehirciliktir⁶⁶. Bu doğrultuda Geleneksel Mahalle Gelişimi, Transit Odaklı Kalkınma ve Akıllı Büyüme yaklaşımlarının mahalle tasarımına ilişkin ortaya koyduğu ilkelere de bu başlık altında vurgulanmıştır.

Yeni Şehircilik, Ebenezer Howard, Clarence Perry, Jane Jacobs ve diğer mahalle odaklı modellerin tasarıma yönelik yaklaşımlarından ilham alarak, 1980'lerin ilk yıllarında ortaya çıkmıştır⁶⁷. Yaklaşım, başlarda Yeni Gelenekselci Hareket olarak anılsa da 1993 yılında başlayan Yeni Şehircilik Kongresi konferansları sayesinde Yeni Şehircilik ismiyle kurum-

65 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.; LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.

66 Rohe, W. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American planning association*, 75(2), s. 209-230.; El Din, H. vd. (2013). Principles of urban quality of life for a neighborhood. *HBRC Journal*, 9(1), 86-92.; Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.; Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

67 Lloyd Lawhon, L. (2009). The neighborhood unit: physical design or physical determinism? *Journal of planning history*, 8(2), s. 111-132.

sallaşmıştır⁶⁸. Kongrenin kurulmasında ve kurumsallaşmasında Peter Calthorpe baş aktör olmuştur⁶⁹. Yeni Şehircilik Kongresi, doğal çevreye duyarlı, yürünebilir, insan ölçeğinde, kompakt, yaşanabilir ve sürdürülebilir kentsel topluluklar oluşturmak amacıyla kılavuz niteliğinde bir dizi ilke belirlemiştir⁷⁰. Yeni şehircilik yaklaşımına katkı sunan tasarımcıların amacı otomobil çağından önceki kadim yerleşmelerin ve geleneksel mahallelerin yapılı çevreye ilişkin en önemli özelliklerinden ilham alarak, yaşanabilir mahalleler oluşturmaktır⁷¹.

Bu çerçevede Yeni Şehircilik Yaklaşımı, kentsel alanların çepere doğru genişlemesini sınırlamak için kompakt, karma kullanımlı, sosyal eşitliği sağlamak için farklı gelir gruplarına yönelik ve farklı yoğunluklarda çeşitli konut tiplerinin bütünleştirildiği, otomobil bağımlılığının minimize eden, toplu taşıma odaklı, bağlanabilirliği yüksek, canlı, çekici ve yürünebilir sokak düzenine sahip, güvenli, insan ölçeğinde, ayırt edici özgün kimliğini ve mimari karakterini koruyan, yerel iklime duyarlı, topluluk geçmişine saygılı, vatandaşların katılımını ve çeşitli paydaşlar arasında işbirliğini teşvik eden yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalleler oluşturmayı amaçlamaktadır⁷². Daha önceki mahalle odaklı hareketlerde olduğu gibi, yeni şehircilik yaklaşımı da sakinlerin gündelik ihtiyaçlarının yürüme mesafesindeki tesislerden karşılanması gerektiğini savunmaktadır. Yeni şehircilik yaklaşımı mahalle boyutu için sabit bir değer belirlemese de mahallenin odağında kamu kurularının bulunduğu ve karma kullanımlı bir merkez çevresinde tasarlanması gerektiğine vurgu yapmak-

68 Fainstein, S. (2000). New directions in planning theory. *Urban affairs review*. *Urban Affairs Review*, 35(4), 451-478.; CNU. (2013). Charter of the New Urbanism. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 328-331). New York: Routledge.; Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

69 LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.

70 El Din, H. vd. (2013). Principles of urban quality of life for a neighborhood. *HBRC Journal*, 9(1), 86-92.; Sınmaz, S. (2013). Yeni gelişen planlama yaklaşımları çerçevesinde akıllı yerleşme kavramı ve temel ilkeleri. *Megaron*, 8(2), s. 76-86.; Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.

71 Konuk, G. vd.(2017). *Kentsel mekânsal standartların geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

72 Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Nasar, J. (2003). Does neotraditional development build community? *Journal of Planning Education and Research*, 23(1), 58-68.; Morris, E. (2011). Down with Eco-towns! Up with Eco-communities. Or Is There a Need for Model Eco-towns? A Review of the 2009-2010 Eco-town Proposals in Britain. *Eco City Planning-Policies, Practice and Design*, 113-130.; Lehmann, S. (2012). Green urbanism: Formulating a series of holistic principles. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: rethinking cities for the future* (s. 24-30). New York: Rizzoli.; CNU. (2013). Charter of the New Urbanism. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 328-331). New York: Routledge.; CNU. (2018). What is New Urbanism?. *The Congress for the New Urbanism (CNU)*.

tadır⁷³. Mahalle merkezinde yüksek yoğunluklu yapılaşma, kademeli olarak çepere doğru daha az yoğun yaşam alanları oluşturacak şekilde azalmaktadır. Merkezde ilgi çekici kamusal alanların, nitelikli meydanların ve yeşil alanların oluşturulması amaçlanmaktadır. Yaklaşım, erişebilirliği desteklemek amacıyla yoğun yapılaşmanın olduğu merkez bölgesinde ticari ve konut kullanımlarını bütünleştirmektedir⁷⁴. Yeni şehircilik yaklaşımı yürümeyi teşvik eden ve sosyal etkileşimi destekleyen yaya yolları, meydanlar ve ticari birimlerin oluşturulmasını öngörmektedir.

Yeni Gelenekselci Hareketin tüm temsilcileri gibi Yeni Şehircilik hareketi de yürüme, bisiklete binme, toplu taşımanın teşvik edilmesi gibi sürdürülebilir ulaşım modlarının mahalle gelişiminin odağında olmasını amaçlamaktadır⁷⁵. Yeni Şehircilik Yaklaşımı, yürümeyi ve bisiklete binmeyi desteklemek için Jane Jacobs'un sokağa yönelik ortaya koyduğu ilkeleri benimsemiştir⁷⁶. Yaklaşım, yapıların sokağı tanımladığı, sokak görünümünün yürümeyi teşvik ettiği ve yüksek bağlantı değerine sahip bir sokak sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır. Yeni Şehircilik Yaklaşımı ayrıca toplu taşıma odalı bir gelişim vizyonuna sahiptir. Yaklaşım, mahalle sakinlerinin toplu taşıma sistemini daha fazla kullanmasını teşvik etmek için yaşam alanlarının toplu taşıma istasyonlarına yürüme mesafesinde olduğu kompakt bir mahalle gelişimini öngörmektedir⁷⁷. Bu kapsamda, mahalle genelinde yayaların toplu taşıma istasyonlarına 10 dakika içinde yürüyerek ulaşması amaçlandığından, toplu taşıma durağının etrafında çeşitli yoğunluklarda karma kullanımlı bir yapılaşma öngörülmektedir⁷⁸. Yaklaşımın bir diğer hedefi bölgedeki iş olanaklarıyla uyuşacak şekilde düşük maliyetli konutları mahalle içinde dengeli dağıtarak, kentte yoksulluk adaları oluşmasının önüne geçilmesidir. Kent içerisinde farklı konut türlerinin geniş fiyat aralığında arz edilmesi, farklı yaş, etnik köken ve gelir düzeyindeki insanların gündelik etkileşimini sağlayarak, huzur-

73 Serdaroğlu Sağ, N. (2011). *Dönüştürme Bağlı Kentsel Gelişiminin Yönetilmesinde Bir Araç Olarak Akıllı Büyüme; Konya Kenti Örneği*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Konya: SÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

74 Medved, P. (2017). Leading sustainable neighbourhoods in Europe: Exploring the key principles and processes. *Urbani izziv*, 28(1), 107-121.

75 Farr, D. (2020). Sustainable Urbanism. V. Loftness içinde, *Sustainable Built Environments* (s. 163-186). New York: Springer.

76 Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. West Sussex: John Wiley & Sons.

77 Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.

78 Dittmar, H., & Poticha, S. (2004). Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block. H. Dittmar, & G. Ohland içinde, *The new transit town: best practices in transit-oriented development* (s. 19-40). Washington: Island Press.; Cervero, R., & Sullivan, C. (2012). Green TODs. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond—rethinking cities for the future* (s. 126-132). New York: Rizzoli.

lu bir toplumun temeli olan kişiler arası ve toplumsal bağları güçlendirilmede önemli rol oynamaktadır. Ayrıca mimari tasarımın bölgenin tarihine ve karakterine uygun hazırlanması ve tarihi yapıların, semtlerin ve peyzajın korunması ve yenilenmesi, kentsel toplumun sürekliliğine katkı sunar. Bu çerçevede, mahalle kimliğe en az düzeyde etki edecek bir gelişim stratejisi belirlenmeli ve doğal yapıyı ve biyolojik çeşitliliği korumak için yeni teknolojileri ön plana alan bir anlayış benimsenmelidir⁷⁹. Yeni Şehircilik yaklaşımına, gerçek anlamda kentsel yapıyı çevre üretmek yerine üst gelir grubu için yaşam alanları oluşturduğu yönünde eleştiriler yapılmaktadır⁸⁰. Yaklaşımaya yönelik yapılan bir diğer önemli eleştiri ise yüksek yoğunluklu karma kullanımlı gelişmelerin topluluk duygusunun oluşmasında başarılı olmadığı yönündedir⁸¹.

Eko-kent

Sürdürülebilirlik kavramının kurumsallaşmasından ve sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik hedeflerin belirlenmesinden sonra sürdürülebilirlik ilkelerini mahalle gelişimine uyarlamayı amaçlayan yaklaşımlar gelişmiştir. Söz konusu yaklaşımlardan biri de Richard Register'in ortaya koyduğu eko-kent yaklaşımıdır⁸². Register'in konsepti Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir akımının vizyonuna dayanmaktadır. Eko-kent yaklaşımı sürdürülebilirlik kavramının ortaya çıkmasından sonra geliştirildiği için mevcut kentsel sorunların yanında, çevre kirliliğini önlenmesine, doğa üzerindeki tahribatın sınırlandırılmasına, iklim değişikliğinin neden olduğu zorlukların üstesinden gelinmesine ve kaynakların akıllı ve verimli kullanımına yönelik ilkelere sahiptir⁸³. Eko-kent yaklaşımı, arazi, enerji ve malzeme kullanımını ve doğal çevrenin bozulmasını en aza indiren, sıfır karbonlu yerleşim düzeyine ulaşmayı amaçlayan, insanın doğayla uyum içinde yaşamasını destekleyen, ekolojik açıdan sağlıklı

79 Rohe, W. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American planning association*, 75(2), s. 209-230.; CNU. (2013). Charter of the New Urbanism. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 328-331). New York: Routledge.

80 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

81 Nasar, J. (2003). Does neotraditional development build community? *Journal of Planning Education and Research*, 23(1), 58-68.

82 Register, R. (2006). *Ecocities: Rebuilding Cities in Balance with Nature*. New Society Publishers.

83 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.; Karakurt Tosun, E. (2017). Sürdürülebilirlik Bağlamında Ekolojik Kent Söylemi. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1-21.

kent gelişimini ifade eder⁸⁴. Eko-kent, kentsel yapıli çevrede enerji, su ve gıda ihtiyacının asgari tutulduğu ve başta hava (CO2) ve su kirliliği olmak üzere kirliliğe neden olan atıkların azaltılmasına yönelik ilklerin ortaya konduğu ve ileri teknolojinin kullanıldığı bir yaklaşımdır. Eko-kent yaklaşımı kentleri doğayla bütünleştirmek için daha yoğun ve kompakt hale getirerek ve fosil yakıt kullanımını azaltarak, bireysel ulaşımın çevre ve sağlık üzerindeki olumsuz etkisini azaltmayı, biyolojik çeşitliliği ve doğal kaynakları korumayı; kenti, içinde bulunduğu ekolojik yapıyla uyumlu hale getirmeyi, kentin estetiğini iyileştirmeyi, topluluk duygusunu oluşturmayı ve yaşanabilirliği artırmayı amaçlamaktadır⁸⁵. Bu çerçevede eko-kentler karakteristik olarak kompakt, yaya odaklı, toplu taşımanın kullanımına öncelik veren, katılımı destekleyen, karma kullanımlı yaşanabilir mahallelerden oluşmaktadır⁸⁶.

Eko-kent yaklaşımı, 1997'de yayınlanan Kyoto Protokolü'nün ardından, kentlerin iklim değişikliğindeki etkisini kabul ederek, kentlerin ekolojik ayak izinin küçültülmesini savunmaktadır. Yaklaşım, teknolojik gelişmeler ışığında kaynakların akıllı ve verimli kullanımı için stratejiler geliştirerek, karbon ayak izi ve düşük karbonlu kalkınmaya, kentsel gelişimin terkedilmiş endüstri alanlarında ve kentsel boşluklarda yaygınlaştırılmasına, iklim değişikliğine karşı enerji tüketiminin ve buna bağlı olarak sera gazı emisyonunun azaltılmasına yönelik ilkeler doğrultusunda doğayla uyum içinde yaşamaya yönelik stratejiler geliştirmektedir⁸⁷. Eko-kent yaklaşımı, ekonomik sürdürülebilirlik için de yerel iş fırsatlarının geliştirilmesini ve kendi kendine yeten topluluklar inşa etmeyi amaçlamaktadır. Eko-kent yaklaşımı ayrıca sürdürülebilir gelişim sürecine ilişkin mevcut eğilimlerin belirlenmesinde ve gelecek senaryolarının tahminine

84 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.; Cai, Z., & Tang, Y. (2021). Toward a sustainable city: a scoping review of eco-cities development and practices in China. L. Bian, T. Yan, & Z. Shen içinde, *Chinese Urban Planning and Construction: From Historical Wisdom to Modern Miracles* (s. 179-199). Springer.

85 Hodson, M., & Marvin, S. (2010). Urbanism in the anthropocene: Ecological urbanism or premium ecological enclaves? *City*, 14(3), s. 298-313.; Göksu, Ç. (2012). Eko-kent. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 106-107). Ankara: Nivona.; Zhou, N. (2013). *An International Review of Eco-City Theory, Indicators, and Case Studies*. Lawrence Berkeley National Laboratory.; Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.

86 Wong, T. C., & Yuen, B. (2011). Understanding the Origins and Evolution of Eco-city Development: An Introduction. T. C. Wong, & B. Yuen içinde, *Eco-city Planning: Policies, Practice and Design* (s. 1-16). Dordrecht: Springer.

87 Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

yönelik çalışmalarda akıllı kent uygulamalarından yararlanarak, kente bir yaşam laboratuvarları işlevi de yüklemektedir⁸⁸.

Eko-kent diğer mahalle gelişim hareketlerine göre daha geniş bir kapsama sahiptir. Hareket mahallelerin iklim değişikliğine uyumu, kaynak kullanımının sınırlandırılması ve çevresel atıkların azaltılması konularında önemli potansiyele sahiptir. Eko-kent yaklaşımını diğer mahalle gelişim yaklaşımlarından ayıran en önemli fark, yaklaşımın yeşil alanların korunmasına, kentsel yayılmanın kontrol altına alınmasına ve kentsel alanların canlandırılmasına verdiği önemdir⁸⁹. Eko-kentlerin ayırt edici bir diğer özelliği ise akıllı şebeke ve arıtma sistemleri, katı atık yönetim sistemleri, güneş enerjisi teknolojisi, net sıfır enerji binaları, gerçek zamanlı ulaşım bilgileri gibi akıllı şehir teknolojilerinin kentsel projelerde kullanıyor olmasıdır. Eko-kent yaklaşımına yönelik yapılan en önemli eleştiri, kent bütününden bağımsız, ekolojik açıdan güvenli konut bölgelerinin oluşabileceği yönündedir⁹⁰. Ayrıca eko-kent yaklaşımı uygun fiyatlı konut alanlarının oluşturulmasını savunurken, eko-kent projelerinin uygulama maliyetinin fazla olması dezavantajlı grupların dışlanmasına başka bir ifadeyle toplumsal eşitsizliklerin artmasına neden olabileceği için eleştirilmektedir. Son olarak, sıfır karbon ve sıfır atık hedeflerine ulaşmanın oldukça zor olduğu vurgulanmaktadır⁹¹.

15 dakikalık Şehir

15 dakikalık şehir konsepti, mahalle tasarımına ilişkin yakınlık ilkesini temel alarak yaşam kalitesi ve sürdürülebilirliği yüksek yaşam alanları oluşturmayı amaçlamaktadır. 2016 yılında Carlos Moreno'nun tanıttığı 15-dakikalık şehir konsepti, yakıt tüketimini ve dolayısıyla kirliliği azaltmak için yakınlık temelli bir anlayışla araç bağımlılığının azaltılmasını ve sakinlerin gündelik kentsel hizmetlere yürüme veya bisiklete binme

88 Sımmaz, S. (2014). *Akıllı Yerleşme Kurgusu ve Küçük Ölçekli Yerleşmelerin Enerji Verimli Gelişimi: Lapseki Üzerine Bir Değerlendirme*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi) İstanbul: YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

89 Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.

90 Graham, S., & Marvin, S. (2012). Emergency Urbanism in the Anthropocene: Eco-Emergency, Resource Securitisation and Premium Ecological Enclaves. T. Haas içinde, *Sustainable Urbanism and Beyond: Rethinking Cities for the Future* (s. 120-122). New York: Rizzoli.

91 Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

mesafesinde ulaşması gerektiğini savunmaktadır⁹². Kavrama ilişkin ilgi, iklim değişikliğinin etkilerinin daha yoğun hissedilmesi ve COVID-19 salgının oluşturduğu koşulların kentsel yaşam alanlarının kırılğanlığını gözler önüne sermesiyle artmıştır. Hareket kısıtlaması ve karantina önlemleri, yöneticileri kent sağlığı ve hizmet sunumu konusunda yeni yaklaşımlar geliştirmeye zorlamıştır. Yaşanan süreç insanların temel ihtiyaçlara yürüyerek ulaşabilmesinin önemini ve son yüzyılda araç odaklı gelişen şehirlerin insan ölçeğine uyum sağlaması gerektiğini ortaya koymuştur.

15 dakikalık şehir konsepti, salgın hastalıklar ve iklim değişikliği gibi tehditlere karşı kentleri ve toplulukları daha dayanıklı, yaşanabilir ve sürdürülebilir kılmaya çalışmaktadır⁹³. 15 dakikalık konsept 10 dakikalık şehir, 5 dakikalık şehir, 20 dakikalık mahalle, yaşanabilir mahalle şeklinde tanımlanmış olsa da önemli olan ifade edilen dakika değil konseptin ortaya koyduğu vizyondur. Bu vizyon, sakinlerin araca bağlı olmadan yürüyüş veya bisiklet yolculuğu mesafesinde günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği, yerel ekonominin güçlendirildiği, insan ölçeğinde, uygun yoğunlukta (kompakt) ve bağlantı seviyesi yüksek bir yer oluşturmaktır⁹⁴. Ayrıca 15 dakikalık şehir, kentin geri kalanıyla toplu taşıma bağlantılarının güçlü olmasına vurgu yaparak, gereksiz seyahatlerin ve dolayısıyla zaman kaybının azaltılmasını sağlayarak toplu taşıma odaklı gelişmeyi de desteklemektedir. 15-dakikalık şehir konseptiyle sakinlerin çalışma alanları, alışveriş birimleri, okul, sosyal ve sağlık tesisleri, yeşil alanlar gibi gündelik hizmetlere yürüyerek, bisikletle ya da toplu taşımayla kısa sürede ulaşabildiği, çekici, güvenli, yürünebilir ve insan ölçeğinde yaşam alanlarının oluşturulması amaçlanmaktadır⁹⁵. Böyle bir yapıllı çevrede insanlar arasında sağlıklı bir etkileşim olanağının oluşmasıyla toplumsal bütünleşmenin sağlanması ve yaşam kalitesinin artırılması hedeflenmektedir.

92 Da Silva, C. D., King, D. A., & Lemar, S. (2019). Accessibility in practice: 20-minute city as a sustainability planning goal. *Sustainability*, 12(1), s. 19.; Allam, Z. vd. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), s. e181-e183.

93 Moreno, C. vd. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.; Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

94 Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.; Allam, Z. vd. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), s. e181-e183.

95 Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, s. 104101.

15 dakikalık şehir konsepti, mahalle tasarımına ilişkin diğer yaklaşımların da ortaya koyduğu erişilebilirlik, yürünebilirlik, yoğunluk, karma kullanım ve çeşitlilik gibi ilkeleri savunmaktadır. 15 dakikalık şehir konseptini diğer yaklaşımlardan ayıran temel kavram ise yakınlıktır. Konsept, kamu hizmetlerinin mahalle sakinlerine yakın olmasının yanında, çalışma alanlarının da mahalle ölçeğinde yerleştirilmesini amaçlamaktadır⁹⁶. Pozoukidou ve Chatziyiannaki, bu amacın gerçekleşmesinin evden/uzaktan çalışma olanaklarının gelişmesi veya mahalle ölçeğinde ofis alanları ve ortak çalışma merkezleri oluşturma gibi farklı ve hibrit çalışma tarzına geçişle mümkün olabileceğine vurgu yapmaktadır⁹⁷. Bu noktada bilgi iletişim teknolojilerini kullanan Akıllı Şehir uygulamalarının, 15 dakikalık şehir konsepti için önemini vurgulamakta yarar vardır. Akıllı Şehir uygulamalarının kentsel sorunların çözümüne yönelik akılcı katkılarının yanında, insanların yaşam standartlarını artıran ve zaman kazandırıcı çözümleri, 15 dakikalık şehir konseptinin başarısı için kritik öneme sahiptir⁹⁸. Mahalle sakinlerinin uzun seyahat yapmak zorunda kalmaması ve kendilerine zaman ayırması, mahallede sosyal ilişkilerin gelişmesine ve dolayısıyla yaşanabilirliğe katkı sağlayacaktır. Diğer taraftan, 15 dakikalık şehir konsepti farklı sosyo-ekonomik grupların ihtiyaçlarını, biyolojik çeşitliliği, enerji verimliliğini, temiz enerji kullanımını, uygun fiyatlı konut teminini, kültürel mirasın korunmasını dikkate almadığı veya yüzey-sel değindiği için eleştirilmektedir⁹⁹.

Mahalle Sürdürülebilirlik Değerlendirme Araçları

Sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için yerelin önemini vurgulayan 1992 yılındaki Rio Dünya Zirvesi'nden bu yana, sürdürülebilir gelişmeyi denetlemek ve karar vermeyi iyileştirmek için çok sayıda sürdürülebilirlik değerlendirme aracı kullanılmaktadır. LEED (Leadership in Energy

96 Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

97 Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.

98 Moreno, C. vd. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.; Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

99 Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, s. 104101.

and Environmental Design), BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), ve CASBEE (Comprehensive Assessment System for Building Environmental Efficiency) gibi sistemler sürdürülebilirlik değerlendirme araçları arasında en yaygın kullanılanlardır¹⁰⁰. Söz konusu değerlendirme araçları ilk olarak bina ölçeğine odaklanmışken, yıllar içerisinde mahalle ve şehir ölçeklerine de uyarlanmıştı¹⁰¹. Mahalle sürdürülebilirlik değerlendirme araçları mevcut ve gelecek nesillerin ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda kalkınmasına yardımcı olur¹⁰².

Bina ölçeğindeki değerlendirmelerde temel amaç binanın verimliliğini artırmak ve binanın çevreye etkisini en aza indirmektir. Ancak, binaların çevresel olarak değerlendirilmesi için kentteki diğer sistemlerle ilişkilerinin ortaya konma gerekliliği, şehirlerin yapı taşları olan mahalle ölçeğinde de değerlendirme yapma ihtiyacını doğurmuştur. Değerlendirmenin sınırlarını mahalle ölçeğine genişletmek, tek tek binaların değil, aynı zamanda kentsel mekânda binaların arasında kalan alanların, sağlanan hizmetlerin, yaşayan toplumun ve ortak değerlerin paylaşıldığı bütünün değerlendirilmesini olanaklı kılar. Mahalle sürdürülebilirlik değerlendirme araçları, özellikle gelişmiş ülkelerde sürdürülebilir gelişme hedeflerine ulaşmak ve bilinçli karar vermeyi kolaylaştırmak için kullanılmaktadır. Değerlendirme araçları, mahallelerin sürdürülebilirlik performanslarını bir dizi ölçüte göre değerlendirerek ortaya koymaktadır¹⁰³. Araçlar, kentsel mekânda üretilen tüm projeler için zorunlu değildir; proje yürütücüleri tarafından karar verme sürecinde sürdürülebilir tasarım ve planlama stratejilerini teşvik etmek için gönüllü olarak tercih edilmektedir. Sürdürülebilir gelişmeyi destekleyen birçok yerleşmede sürdürülebilirlik değerlendirme araçlarının ölçütleri kentsel tasarım kılavuzlarına entegre

100 Park, Y., & Rogers, G. O. (2015). Neighborhood planning theory, guidelines, and research: Can area, population, and boundary guide conceptual framing? *Journal of Planning Literature*, 30(1), 18-36.; Okumuş, G., & Türkoğlu, H. (2017). Komşuluk Birimi Ölçeğinde, Coğrafi Bilgi Sistemleri Tabanlı Bir Kentsel Sürdürülebilirlik Değerlendirme Modeli Önerisi. *Planlama Dergisi*, 27(2), 193-204.; Zheng, H. W. vd. (2017). Neighborhood sustainability in urban renewal: An assessment framework. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 44(5), 903-924.

101 Sharifi, A., & Murayama, A. (2014). Neighborhood sustainability assessment in action: Cross-evaluation of three assessment systems and their cases from the US, the UK, and Japan. *Building and Environment*, 72, 243-258.

102 Khalil, H. E. (2012). Sustainable urbanism: Theories and green rating systems. *10th International Energy Conversion Engineering Conference*, (s. 4248).

103 Sharifi, A., & Murayama, A. (2013). A critical review of seven selected neighborhood sustainability assessment tools. *Environmental Impact Assessment Review*, 38, 73-87.

etmiştir¹⁰⁴. Sürdürülebilirlik değerlendirme araçları, kentsel alana ilişkin yoğun veriyi iyi karar üretebilmek için bilgiye aktarmaktadır. Mahalle değerlendirme araçları benzer temalara sahip olmakla birlikte, benimstedikleri bağlam çerçevesinde farklı sürdürülebilirlik ölçütlerine sahiptir ve bunları farklı şekilde sınıflandırmaktadırlar. Ayrıca değerlendirme araçlarının kurumsal işleyişi ve sertifikalama süreçleri de farklılıklar göstermektedir.

Sürdürülebilir ve Yaşanabilir Mahalle Tasarımına Yönelik Temel İlkeler

Sürdürülebilir ve yaşanabilir mahalle kavramı, genel olarak, erişilebilirliği yüksek ve iyi tanımlanmış bir merkez etrafında, insan ölçeğinde ama kompakt yapılaşmanın benimsendiği, kentsel hareketliliğin sürdürülebilir olduğu ve sakinlerin doğayla uyumlu bir yaşantı sürdüğü yaşam alanlarını tarif etmek için kullanılır¹⁰⁵. Bu bölümde genel olarak yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarlamayı ve topluluk oluşturmaya amaçlayan Bahçe Şehir, Komşuluk Birimi, Modernizm, Yeni Şehircilik, Eko-Kent ve 15 Dakikalık Şehir yaklaşımlarının ortaya koymuş oldukları ilkelerin bir araya getirilmesi amaçlanmaktadır. Ancak mahalle tasarımına yönelik ilkeler birbirleriyle ilişkili olduğu için farklı kaynaklarda farklı şekilde gruplandırılabilir veya isimlendirilebileceği unutulmamalıdır.

Yaşanabilirlik

Sürdürülebilir ve yaşanabilir mahalle tasarımına odaklanan bu çalışma kapsamında, sürdürülebilir kentsel gelişme kavramlarına yukarıda değinilmiş olduğundan, bu başlık altında yaşanabilirlik kavramı açıklanmıştır. Yaşanabilir olma durumu ekonomik, sosyal ve çevresel koşullardan etkilendiği için sürdürülebilir kentsel gelişme için yaşanabilirlik önemli bir kavramdır. Kentsel yaşanabilirlik, fiziksel çevre, ulaşım, güvenlik, barınma, eğitim, sağlık hizmetleri, istihdam, kültür, sosyal kapsayıcı-

104 Yoon, J., & Park, J. (2015). Comparative analysis of material criteria in neighborhood sustainability assessment tools and urban design guidelines: Cases of the UK, the US, Japan, and Korea. *Sustainability*, 7(11), 14450-14487.

105 Wheeler, S. M. (2014b). Sustainable Urban Design. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (Vol. 171). Dordrecht: Springer Netherlands (s. 6531-6534). Dordrecht: Springer.

lık, insan ölçeğinde tasarım, sürdürülebilirlik ve topluluk ilişkileri gibi birbiriyle bağlantılı bir dizi ekonomik, mekânsal ve sosyal bileşenlerin, kentte yaşayan insanların yaşam standartlarını karşılama derecesi olarak tanımlanabilir¹⁰⁶. Kentsel yaşanabilirlik, kentsel yapıyı çevre niteliklerinin sakinlerin kaliteli bir yaşam sürebilmelerine olanak verme düzeyini ve memnuniyet seviyesini ifade eder. Yaşanabilir mahalle, sakinlerine konforlu, temiz, sağlıklı, eşitlikçi, güvenli ve keyifli yaşam alanı sunar¹⁰⁷. Bu doğrultuda, yapıyı çevrede yaşam kalitesini etkileyecek kentsel tasarım ilkelerinin tamamı, mahallenin yaşanabilirliği üzerinde doğrudan belirleyicidir. Yaşamaya değer katan, insanın ruhunu besleyen, yaşamı kolaylaştıran, sürdürülebilirliğe katkı sağlayan tasarım ilkelerinin yaşanabilirliği artırması beklenir. Örneğin mahalle içi yolların güvenli ve yürümeyi teşvik edecek şekilde tasarlanması yürümeyi teşvik etmekle birlikte sakinlerin yaşam kalitesini olumlu etkilemektedir. Yaşam kalitesine ilişkin vurgulanması gereken konulardan biri nesnel göstergelerin yanında sakinlerin beklentilerinin öznel olduğu ve kültürel bağlama göre değişebileceği gerçeğidir. Bu çerçevede mahalle tasarım sürecinde karar vericiler, sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik ilkeleri referans alarak, sakinlerin ihtiyaç ve beklentilerini tasarım sürecinde değerlendirmelidir.

İnsan Ölçeği

İkinci Dünya Savaşından sonra Modernist Hareketlerin kentsel kullanımları birbirinden ayıran ve tekil yapılara odaklanan bakış açısı, insan ölçeğinin kaybolmasına, insanla kent arasındaki ilişkinin göz ardı edilmesine ve kentsel yaşam kalitesinin ikinci plana itilmesine neden olmuştur. Bu süreçte araç odaklı gelişen kentler, banliyö gelişimi, yayılma, artan ulaşım maliyetleri, ayrımcılık ve çevre kirliliği gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Jane Jacobs ve sonrasında Jan Gehl kentlerde yaşanan bu süreçte tepki göstererek, kentlerin insanlar için var olması gerektiğini savun-

106 Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.; Blanco, H. (2018). Livable Cities: From Concept to Global Experience. R. W. Caves, & F. Wagner içinde, *Livable Cities from a Global Perspective* (s. 1-14). New York: Routledge.; Caves, R. W., & Wagner, F. (2018). *Livable Cities from a Global Perspective*. New York: Routledge.

107 Marans, R. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi. *Mimarlık* (335); El Din, H. vd. (2013). Principles of urban quality of life for a neighborhood. *HBRC Journal*, 9(1), 86-92.; Cervero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.

muş ve insan ölçeğinin yaşam alanlarının tasarlanmasında tekrar temel mekân birimi haline gelmesi için çaba göstermişlerdir. Jacobs ve Gehl, yapılı çevrenin insanların ihtiyaçlarına öncelik verecek ve insanların yaşam kalitesini artıracak şekilde yaşam dolu, güvenli, sağlıklı ve sürdürülebilir tasarlanması gerektiğine vurgu yapmıştır¹⁰⁸. İnsan ölçeği, insan bedeni ve insan bedeninin çevreyle olan ilişkisini ölçek, boyut ve oran gibi ölçülerle niteleyen bir olgudur¹⁰⁹. Ayrıca insan ölçeği, sakinlerin gündelik yaşamda, görerek, dokunarak, koklayarak vb. algıladığı/deneyimlediği yapılı çevreye yönelik hissettiği memnuniyet düzeyini tanımlayan bir ölçüyü de ifade eder. Kentsel yapılı çevrenin sakinlerin, kentle ilişki düzeyi, mekânı kullanma biçimi ve kentsel mekânda bulunurken hissettikleri üzerinde belirleyicidir. Bu nedenle kentsel tasarım sürecinde insan ölçeğinin ön planda tutulması gerekir. İnsanın kentteki varlığını sürdürmesi adına, sakinlerin ihtiyaç, deneyim ve faaliyetlerine öncelik veren, sakinlerin yaşamak, çalışmak, gündelik ihtiyaçlarını karşılamak için uzun yolculuklar yapmasını gerektirmeyen, sosyal etkileşime olanak veren kamusal mekanlara sahip; yaya, bisiklet ve toplu taşıma odaklı, erişilebilirliği yüksek, topluluk duygusunun desteklendiği, güvenli, konforlu, çekici, yaşanabilir ve sürdürülebilir mahaleler insan ölçekli olarak kabul edilmektedir¹¹⁰.

Kimlik/Karakter

Yapılı çevrenin belli bir karaktere sahip olmasının, yer hissi ve topluluk duygusunun oluşmasıyla bağlantısı vardır. Ancak geçtiğimiz yüzyılın kapitalist küreselleşme süreci, geleneksel kültürün ve yaşam tarzının özgünlüklerinin mekâna aktarılamadığı ve tekdüzeleşen kentsel gelişmenin yaşanmasına neden olmuştur. Bu yapılaşma süreciyle, geçmiş kültürün izlerini taşımayan ve birbirine benzer mekanların oluşması, yaşam alanlarında topluluk duygusunun oluşmasına ve insanların bir yere aidiyet

108 Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.; Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.

109 Long, Y., & Ye, Y. (2019). Measuring human-scale urban form and its performance. *Landscape and Urban Planning*, 191, s. 103612.

110 Jacobs, A., & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 53(1), s. 112-120.; Calthorpe, P. (2011). *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.; Stangl, P., & Guinn, J. (2011). Neighborhood design, connectivity assessment and obstruction. *Urban Design International*, 16(4), 285-296.; Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.; Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, s. 104101.

hissetmesine engel olmaktadır. Söz konusu yer odaklı olamayan yapılaşma düzeni, doğal ekosistemin de tahrip olmasının en büyük nedenidir¹¹¹. Bu çerçevede kapitalist kentleşme sürecinin dayattığı yapılaşma düzenine, ancak yere özgü (ayırıcı) değerler ve öğelerin tasarım sürecine aktarılması ve yerel kimliğe uygun mekân üretilmesiyle karşı konulabilir¹¹². Kimlik sahibi yapılı çevre oluşturmanın temel koşullardan biri de mahalle kültürünün, başka bir ifadeyle sakinler arasındaki topluluk duygusunun oluşmasına fırsat verecek bir tasarım yaklaşımının ortaya konmasıdır¹¹³. Ayrıca, mahallenin kimliğini ve karakterini güçlendirmek için yerel yapılaşma kültürünü yansıtan, okunabilirliği güçlü binalar kullanarak ayırıcı karaktere sahip mekanlar üretilebilir¹¹⁴.

Yakınlık

Yakınlık, mahalle sakinlerinin eğitim, sosyal, idari, ticaret gibi kentsel hizmetlere erişimin kolaylığını, hızını ve kalitesini ifade eden bir ölçütür. Yakınlık ilkesini mahalle biriminin ölçeğini belirlemek için kullanan Perry, çocukların okula yürüyerek gidebilecekleri mesafe olan 800 metreyi mahalle biriminin yarıçapı olarak belirlemiştir¹¹⁵. Perry, söz konusu mahalle biriminin merkezinde başta okul olmak üzere ticaret, sosyal tesis gibi sakinlerin ihtiyaç duyacakları kentsel hizmetlerin yer alması, söz konusu olanakların konut alanlarına yürüme mesafesinde olması ve mahallenin kendi kendine yeter şekilde tasarlanması gerektiğini savunmuştur¹¹⁶. Jacobs da yaşam alanlarının tasarımında yakınlık ilkesine özellikle vurgu yaparak, yaya ve bisiklet erişiminin teşviki, canlı mekân

111 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

112 Konuk, G. vd. (2017). *Kentsel mekânsal standartların geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.; Medved, P. (2017). Leading sustainable neighbourhoods in Europe: Exploring the key principles and processes. *Urbani izziv*, 28(1), 107-121.

113 Ünal, S. G., & Erol, D. (2020). Sürdürülebilir mahalle planlamasının değişimi, planlamada yeni eğitim "EkoYer" yaklaşımı ve Türkiye'de uygulanabilirliği. *Planlama Dergisi*, 30(1), s. 15-35.

114 Punter, J. (2007). Developing urban design as public policy: Best practice principles for design review and development management. *Journal of Urban Design*, 12(2), 167-202.; DETR, & CABE. (2000). *By design, Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions and Commission for Architecture and the Built Environment.

115 Perry, C. (1929). *The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community Regional Plan of New York and Its Environs*. New York: Routledge.

116 Rahnama, M. vd. (2012). Use principles of new urbanism approach in designing sustainable urban spaces. *International Journal of Applied Science and Technology*, 2(7), 195-203.; Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

üretimi ve güvenli sokaklar oluşturmanın önemini ortaya koymaktır¹¹⁷. Sürdürülebilir kentlerin, herhangi bir sorun veya tehdit karşısında, belli bir karşı koyma kapasitesine (dayanıklığa) sahip olması beklenir. Özellikle Covid-19 pandemisinde yaşanan kapanmalar ve yaşanan sorunlar insanların temel ihtiyaçlarına yürüyerek ulaşmasının gerekliliğini açık bir şekilde ortaya koymuştur. Bu doğrultuda mahalle, yakınlık ilkesi doğrultusunda, insanların günlük yaşamları için ihtiyaç duydukları yaşama, çalışma, ticaret, sağlık hizmetleri, eğitim ve sosyal güvenlik gibi temel işlevlere yürüme veya bisiklet kullanarak erişmesine olanak verecek şekilde tasarlanmalıdır¹¹⁸. Yakınlık ilkesinin, sakinlerin seyahat ihtiyacını azaltma ve yaşam alanlarında topluluk duygusunu oluşturma gibi mahalle ölçeğindeki katkısının yanında, kent bütününde de araç bağımlılığının ve trafiğin azalmasına yardımcı olması çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik açısından kritik öneme sahiptir.

Kompakt Mahalle

Kompakt mahalle anlayışı, araç bağımlılığının azaltılması ve düşük yoğunluklu banliyö şeklinde yaygınlaşan kentsel yayılmanın neden olduğu sorunların çözümü için yürüme mesafesinde çeşitli olanaklara sahip, karma kullanımlı, yoğun yaşam alanlarının oluşturulmasına ilişkin çabalar doğrultusunda ortaya çıkmıştır¹¹⁹. Jane Jacobs da sürdürülebilir kentsel gelişme için yoğunluğun önemli bir kriter olduğunu vurgulamaktadır¹²⁰. Kompakt tasarım ilkesiyle tanımlı ve karma kullanımlı bir mahalle merkezi ve bu merkez ile yaşam alanları arasında yürüyebilir ve bisiklet kullanımına olanak veren yoğun arazi kullanım kararlarıyla yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle oluşumu amaçlanmaktadır¹²¹. Kompakt mahalle, genel olarak, kentsel hizmetler ile yaşam alanlarının yoğun ve bağlanabilirliği yüksek bir sokak sistemiyle bütüncül olarak tasarlandığı için günlük yolculukların mesafesini ve sayısını azaltacağından, sakinlerin özel

117 Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.

118 Certero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.

119 Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

120 Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.

121 DETR, & CABE. (2000). *By design, Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions and Commission for Architecture and the Built Environment.; Hassan, A. M., & Lee, H. (2015). The paradox of the sustainable city: definitions and examples. *Environment, development and sustainability*, 17, s. 1267-1285.

araca ihtiyaç duymadan gereksinimlerine yürüyerek ulaşmasına olanak verir. Ayrıca kompakt yapılaşma çok düşük yoğunluklu yerleşim yerlerine göre daha erişilebilir ve daha uygun maliyetli bir yapılaşma düzeni vaat etmektedir. Bu doğrultuda kompakt tasarımla özgün mimari kimliğe sahip kamusal yapıların, buluşma ve etkileşimin teşvik edildiği çekici ve güvenli kamusal açık-yeşil alanların, ticari birimlerin ve konutların bulunduğu yoğun ve fark edilebilir bir merkezden kenara doğru kademeli bir şekilde yoğunluğun azaldığı bir yapı çevrenin oluşturulması amaçlanmaktadır¹²². Böyle bir tasarım anlayışında merkezde yapı yoğunluğunun yüksek olması ve toplu taşıma durağıyla desteklenmesi, insanların çeşitli kullanımlara yürüme mesafesinde ulaşmasına ve dolayısıyla karbon emisyonunun azaltılmasına olanak vermektedir¹²³. Kompakt mahalle ticari hizmetlerin ihtiyaç duyacağı yeterli talebin oluşması sağlar. Ayrıca kompakt ve yürünebilir mahalleler, sakinlerin daha fazla aktiviteye sahip olmasına ve etkileşimde bulunmalarına fırsat vererek hem yer duygusunun oluşumunu hem de güçlü bir topluluk gelişimini destekler. Ancak kompakt mahalle, yüksek katlı yapı bloklarından oluşan bir manzara anlamına gelmemektedir. Burada vurgu, insan ölçeğinde yürümeyi destekleyen, ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan yaşanabilirliğe ve sürdürülebilirliğe katkı sağlayan en uygun yoğunluktur¹²⁴. Yine kompakt tasarım, sürdürülebilir topluluklar için hayati öneme sahip olan eğitim, sosyal, park gibi tesislerin göz ardı edilmesi anlamına da gelmemektedir. Sonuç olarak, kompakt tasarım anlayışıyla oluşturulmuş yaşam alanlarının karbon salınımının azaltılmasına, doğal alanların korunmasına, yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım türlerinin teşvik edilmesine ve sosyal eşitliğin sağlanmasına ve topluluk duygusunun oluşmasına katkı yaptığı savunulmaktadır¹²⁵.

122 Newman, P., & Kenworthy, J. (2006). Urban design to reduce automobile dependence. *Opolis*, 2(1), 35-52.; Khalil, H. E. (2012). Sustainable urbanism: Theories and green rating systems. *10th International Energy Conversion Engineering Conference*, (s. 4248).; Design Council & Cabe. (2016). Design in Neighbourhood Planning. *My Community*.

123 Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.; Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.; Cervero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.

124 Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.

125 De Roo, G., & Miller, D. (2019). *Compact cities and sustainable urban development: A critical assessment of policies and plans from an international perspective*. New York: Routledge.

Karma Kullanım

Sürdürülebilir mahalle gelişimi için nüfus ve faaliyetlerin devamlılığı adına karma arazi kullanımlı yüksek yoğunluklu yaşam alanlarının oluşturulması temel prensiplerden biridir¹²⁶. Mahalle tasarımında karma kullanım ilkesi, konutların, ofislerin, okulların, parkların, dükkânların, restoranların ve diğer kullanımların birlikte/yakın planlanması anlamına gelir¹²⁷. Mahallenin karma kullanımlı planlanmasının işletmelerin desteklenmesi, kamusal alanların canlılığının artırılması ve daha güvenli hale getirilmesi gibi etkileri vardır. Jacobs, karma arazi kullanımın, insanların kamusal mekanları hem gece hem de gündüz kullanmaya teşvik edeceğini, böylece sokakların daha güvenli ve daha ilginç hale getireceğini savunmaktadır¹²⁸. Gehl de karma kullanımlı gelişimin sosyal etkileşimi ve topluluk yaşamını teşvik eden canlı kamusal alanların oluşmasına katkıda bulunduğunu vurgulamaktadır¹²⁹. Yaşam alanlarında yaya ve bisiklet kullanımının yaygınlaşması, sokakların hareketlilik kazanmasına ve insanların etkileşimde bulunmasına yardımcı olarak topluluk duygusunu geliştirmektedir¹³⁰. Ayrıca karma kullanım ilkesi insanların çalıştıkları yerlere veya ihtiyaç duydukları hizmetlere daha yakın yaşamalarını sağladığı için sakinlerin yolculuk ihtiyacını, seyahat mesafesini ve araç bağımlılığını da azaltmaktadır.

Güvenlik

Maslow'un gereksinimler hiyerarşisinde temel ihtiyaçlardan sonra gelen güvenlik, insanlık tarihi boyunca yaşam alanlarını şekillendiren temel unsurlardan biri olmuştur¹³¹. Bu çerçevede yaşanabilir ve sürdürülebilir yaklaşımla oluşturulan bir mahallede, sakinler güvende hissetmelidir. İnsan ölçekli kamusal alanların desteklenmesi, konut alanlarından kamusal alanların denetlenebilmesi, konut bölgelerinde yarı-özel açık alanların

126 UN-Habitat. (2014). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five principles*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

127 Serdaroğlu Sağ, N., & Karaman, A. (2020). Kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme ilkeleri çerçevesinde değerlendirilebilmesine yönelik bir model önerisi. *EgeMim*, s. 94-101.

128 Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.

129 Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.

130 Smart Growth America. (2018). What is smart growth? *Smart Growth America*, <https://smartgrowthamerica.org/our-vision/what-is-smart-growth/>

131 Levend, S., & Sağ, M. A. (2023). Konut ve Konut Çevresinin Kalitesini Belirleyen Faktörlere İlişkin Kullanıcı Önceliklerinin İncelenmesi: Konya Örneği. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 13(4), s. 1142-1165.

oluşturulması, çocukların güvenle vakit geçirebilecekleri aktivite alanlarının tasarlanması ve insan odaklı bir ulaşım altyapısı yaşam alanlarını daha güvenli hale getirecektir¹³². Kamusal alanlar, özellikle konut alanları ile diğer kullanımlar arasındaki yaya yolları, güvenli, ilgi çekici ve kullanımı teşvik edecek şekilde tasarlanmalıdır¹³³. Ayrıca bina cephelerinin sokakları tanımlaması ve konutlarda insanların daha fazla vakit geçirdiği odaların sokak tarafındaki cephede tasarlanması, başka bir ifadeyle Jane Jacobs'un tarif ettiği gibi "sokaktaki gözler", doğal gözetimin sağlanması ve güvenlik duygusunun artmasına katkıda bulunur¹³⁴. Ayrıca, kamu ve özel alan ayırımının doğru kurgulandığı, kamusal alanların güvenli ve canlı olduğu yapı çevre, insanların günün her saatinde sokakları kullanabilmesine yardımcı olur¹³⁵. Bu durum insanların etkileşime girmesine, birbirlerini tanımalarına, sosyal ilişkilerin ve sosyal sermayenin gelişmesine olanak vererek, mahalle düzeyinde belli sosyal normların, başka bir ifadeyle sosyal kontrol mekanizmasının oluşmasını sağlar¹³⁶. Ayrıca yaya odaklı, yaya-taşıt ayırımının doğru kurgulandığı ve toplu taşıma duraklarına doğrudan bağlantıların sağlandığı bir mahalle, sakinler için daha güvenli bir çevre sunar¹³⁷.

Çeşitlilik

Çeşitlilik, yapı çevrede sosyal ve mekânsal eşitsizliklerin, güvensizliğin ve ayrışmanın üstesinden gelmeye olanak veren önemli bir tasarım ilke-

132 Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

133 DETR, & CABE. (2000). *By design, Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions and Commission for Architecture and the Built Environment.; Levend, S., & Fischer, T. B. (2022). Determining People's Design Priorities for Neighbourhood Units: A Study in Liverpool, Merseyside. *International Journal of Architecture and Planning*, 10(1), s. 21-42.

134 Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

135 Rahnama, M., Roshani, P., Hassani, A., & Hossienpour, S. (2012). Use principles of new urbanism approach in designing sustainable urban spaces. *International Journal of Applied Science and Technology*, 2(7), 195-203.; Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.; Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.

136 Cervero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.; Kleinhans, R. (2006). Residents' social capital after neighbourhood transformation. V. Gruis, H. Visscher, & R. Johannes içinde, *Sustainable neighbourhood transformation* (s. 67-92). Amsterdam: IOS Press.

137 Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.

sidir¹³⁸. Mahalle ölçeğinde çeşitlilik, farklı işlevlerin bütüncül bir şekilde tasarlandığı karma kullanımlı arazi kullanım kararlarını ve farklı kültürel, sosyal ve ekonomik özelliklere sahip insanların topluluk duygusuyla bir arada yaşamalarını ifade etmektedir¹³⁹. Bu doğrultuda yerel ihtiyaçlara cevap veren, karma kullanımlı, yaya odaklı ve nispeten uygun fiyatlı konut seçenekleri sunan mahalleler oluşturulmalıdır. Mahallelerde, farklı kullanım türlerinin iç içe olması ve toplumun farklı kesiminden insanların bir arada yaşamasına olanak veren boyut, tip ve fiyatlarda konutların üretilmesi insanların etkileşimini artırır. Başka bir ifadeyle çeşitli konut türlerinin geniş fiyat aralığında arz edilmesi, farklı yaş, etnik köken/ırk ve gelir düzeyindeki insanlar arasındaki bağları güçlendirerek, huzurlu bir toplumun temelini oluşturur¹⁴⁰. Konut seçeneklerini çeşitlendirmek, herkese nerede yaşayacağı konusunda daha fazla seçenek verir. Ayrıca ticari bölgelerde konutların bulunması gece ve gündüz nüfus dengesini sağlayarak, mahallenin canlı kalmasını sağlar.

İnsan Odaklı Ulaşım

Yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarımı yaklaşımı, insanların kamusal alanları rahat kullanmasını sağlamak, araç bağımlılığını azaltmak, yerel ekonomiyi canlandırmak ve insanlar arasındaki etkileşimleri artırmak için yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma gibi insan odaklı ulaşım türlerine öncelik vermektedir¹⁴¹. Yaya ve bisikletle ulaşım uygun maliyetli

138 Calthorpe, P. (2011). *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.

139 Moreno, C. vd. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.

140 Talen, E. (2010). Affordability in new urbanist development: Principle, practice, and strategy. *Journal of Urban Affairs*, 32(4), 489-510.; Morris, E. (2011). Down with Eco-towns! Up with Eco-communities. Or Is There a Need for Model Eco-towns? A Review of the 2009-2010 Eco-town Proposals in Britain. *Eco City Planning-Policies, Practice and Design*, 113-130.; Köken, K. (2017). *Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Açısından Kentsel Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi*. Ankara: İller Bankası Anonim Şirketi.; Medved, P. (2017). Leading sustainable neighbourhoods in Europe: Exploring the key principles and processes. *Urbani izziv*, 28(1), 107-121.; New Urbanism. (2018). Principle of New Urbanism. *New Urbanism*.; Transit Oriented Development. (2018). Home. *Transit Oriented Development Institute*, <http://www.tod.org/>

141 Rahnama, M., Roshani, P., Hassani, A., & Hossienpour, S. (2012). Use principles of new urbanism approach in designing sustainable urban spaces. *International Journal of Applied Science and Technology*, 2(7), 195-203.

; UN-Habitat. (2014). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five principles*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.; Gedikli, B. (2017). Kentsel Sürdürülebilirlik ve Planlama. S. S. Özdemir, Ö. Özdemir Sarı, & N. Uzun içinde, *Kent Planlama* (s. 601-617). Ankara: İmge.; Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.; Moreno, C. vd. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.

temel erişim modları olarak, daha az kaynak kullanılmasına neden olduğundan doğal çevre üzerindeki etkisi de sınırlıdır. Ayrıca yürünebilir bir yapı çevre insanların karşılaşması ve etkileşimde bulunması topluluk duygusunun ve sosyal kontrol mekanizmasının oluşmasına yardımcı olur. İnsanlar yürürken veya bisiklet kullanırken bedenlerini doğal bir şekilde kullandığından yürümek veya bisiklete binmek fiziksel aktiviteyi artırmakta, bu da insanların sağlığı üzerinde olumlu etki yapmaktadır¹⁴². Bu çerçevede yaşam alanları ve sokaklar, arabalardan ziyade insanları yürümeye ve bisiklete binmeye teşvik edecek şekilde tasarlanmalıdır.

Sakinlerin yürümesini ve bisiklet kullanmasını teşvik edecek şekilde, yaşam alanlarının iyi bağlanmış yaya odaklı bir sokak ağına ve yeşil sistemine sahip olması, insan odaklı bir yaklaşımdır¹⁴³. Mahallenin genel planlaması, arazi kullanım şekli, sokak deseni, sokak altyapısının fiziksel kalitesi gibi koşullar, sakinlerin yürüme ve bisiklete binme istekleri üzerinde belirleyicidir. Kompakt ve karma kullanımlı yapı çevre, insanların iş yeri, ticaret, resmî kurum, okul ve park gibi temel ihtiyaçlara kolaylıkla erişebilmesi, yürümeyi ve bisiklete binmeyi destekler. Ayrıca, yapı çevre kamusal alanların yapılarla tanımlanması, trafik şeritlerinin dar, yapı bloklarının/adalarının kısa ve sokak kesişimlerinin sık olması yol ağının bağlanabilirliğini artıracığından, sokakları daha yürünebilir hale getirecektir. Başka bir ifadeyle, yapı adalarının kısa olduğu bağlantılı sokak deseni, yayalar için çok daha fazla güzergâh seçeneği sunarak yürümeyi kolaylaştırmakta ve izole mahallelerin oluşmasını engellemektedir¹⁴⁴. Çeşitli aktiviteler, sokağı tanımlayan ilgi çekici ön cepheler ve sokakların insan ölçeğinde tasarlanması güvenli, konforlu ve canlı açık alanların ve rotaların oluşturulmasını sağlayarak, mahalle sakinlerinin

142 Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The walkable neighborhood: A literature review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42-63.

143 Morris, E. (2011). Down with Eco-towns! Up with Eco-communities. Or Is There a Need for Model Eco-towns? A Review of the 2009-2010 Eco-town Proposals in Britain. *Eco City Planning-Policies, Practice and Design*, 113-130.; Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The walkable neighborhood: A literature review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42-63.; Koschinsky, J., & Talen, E. (2015). Affordable housing and walkable neighborhoods: A national urban analysis. *Cityscape*, 17(2), 13-56.; CNU. (2018). What is New Urbanism?. *The Congress for the New Urbanism (CNU)*.; Transit Oriented Development. (2018). Home. *Transit Oriented Development Institute*, <http://www.tod.org/>

144 Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.; Stangl, P., & Guinn, J. (2011). Neighborhood design, connectivity assessment and obstruction. *Urban Design International*, 16(4), 285-296.; Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.

yürüme ve bisiklet kullanma isteğini artırır¹⁴⁵. Yürüyüş özellikle fiziksel, sosyal ve ekonomik açıdan dezavantajlı kişiler (engelli, yaşlı, çocuk, düşük gelirlili) için önemlidir¹⁴⁶. Bu çerçevede yaya yolları tasarımında evrensel tasarım ilkelerinin referans alınması ve uygulamaların bu doğrultuda yapılması dezavantajlı grupların yaşam kalitesini artıracaktır.

Toplu taşıma sistemlerinin trafik yoğunluğunun, enerji tüketiminin ve hava kirliliğinin azaltılmasına büyük katkısı vardır. Bu nedenle sürdürülebilir kentsel gelişim için yürüme ve bisikletle ulaşımdan sonra insan odaklı ulaşım vizyonu kapsamında öncelik yüksek kaliteli toplu taşıma araçlarının yaşam alanlarıyla bütünleştirilmesidir. Sürdürülebilir mahalle, kentin diğer ulaşım altyapısıyla bütünleşik ve güvenilir bir toplu taşıma sistemine sahip olmalı ve toplu taşıma duraklarına doğrudan bağlantı sağlanarak erişilebilirlik artırılmalıdır¹⁴⁷. Bu doğrultuda, mahalle tasarım sürecinde Yeni Şehircilik yaklaşımının varyasyonu olan Toplu Taşıma Odaklı Gelişimin temel ilkeleri referans alınmalıdır. Toplu taşıma odaklı gelişim, odağında kentin diğer bölgeleriyle bütünleşik bir toplu taşıma sistemi durağı olan, kompakt ve karma kullanımlı bir mahalle gelişimini hedefler¹⁴⁸. Mahallenin, kaliteli ve verimli bir toplu taşıma sistemi etrafında gelişmesi, yürümeyi ve bisiklet kullanımını da teşvik edeceği için trafikten kaynaklı sorunların giderilmesine, kirliliğin azaltılmasına, ulaşım maliyetlerinin azalmasına, zamandan tasarruf yapılmasına katkıda bulunur. Sonuç olarak, yürüme ve bisiklete binme koşullarının iyileştirilmesi ve toplu taşımanın teşvik edilmesi, mahallenin yaşanabilirliğini ve sürdürülebilirliğini büyük ölçüde artırır.

145 DETR, & CABE. (2000). *By design, Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions and Commission for Architecture and the Built Environment.; Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Khalil, H. E. (2012). Sustainable urbanism: Theories and green rating systems. *10th International Energy Conversion Engineering Conference*, (s. 4248).; UN-Habitat. (2014). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five principles*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

146 Litman, T. A. (2022). *Evaluating Criticism of Smart Growth*. Victoria Transport Policy Institute.; Koschinsky, J., & Talen, E. (2015). Affordable housing and walkable neighborhoods: A national urban analysis. *Cityscape*, 17(2), 13-56.

147 Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.; Medved, P. (2016). A contribution to the structural model of autonomous sustainable neighbourhoods: new socio-economical basis for sustainable urban planning. *Journal of cleaner production*, 120, 21-30.

148 Dittmar, H., & Poticha, S. (2004). Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block. H.; Cervero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.

Esneklik/Uyarlanabilirlik

Kentlerde son iki yüzyıldır yaşanan değişim süreci, özellikle iklim değişikliğine bağlı sorunlar, kentlerin belirsizliklere hazırlıklı olması gerektiğini göstermiştir¹⁴⁹. Yapılı çevre, değişen sosyal, teknolojik ve ekonomik koşullara adapte olabilecek şekilde tasarlanmalıdır¹⁵⁰. Bu çerçevede, teknolojinin sağladığı imkanlar doğrultusunda kamusal alanlar ve yapılar çok amaçlı kullanımlara izin verecek şekilde tasarlanmalıdır. Ayrıca ulaşım, konut, yerel ekonomi, altyapı ve planlamaya ilişkin kararlar esnek olmalı ve değişen koşullara uyum sağlayabilmelidir. Bu ilke, bir yandan sürdürülebilirlik hedeflerini karşılarken bir yandan da mahalleyi iklim, salgın ya da ekonomik koşullarla ilgili beklenmedik değişikliklere karşı hazır hale getirir.

Sosyal Eşitlik

Günümüzde kent sakinleri sosyal adaletsizlik, eşitsizlik, ayrımcılık, ulaşım yoksunluğu ve uygun fiyatlı konut yetersizliği gibi birçok sosyo-ekonomik sorunla karşı karşıyadır. Bu çerçevede, sakinlerin yaşam kalitesini arttırmak ve sürdürülebilir topluluklar oluşturmak için mahallede insanların etkileşimde bulunabilecekleri kamusal alanların tasarlanması, sakinlerin tesis ve fırsatlara eşit erişime sahip olması, verimli ulaşım altyapısının oluşturulması, uygun fiyatlı konut üretilmesi, yerel ekonomik büyümenin teşvik edilmesi, doğal çevrenin korunması ve sakinlerin karar üretim sürecine katılmalarının sağlanması gerekmektedir¹⁵¹. Yaşam alanlarında yerin kendine özgü karakterini koruyarak ve yerel ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak, insanların etkileşimde bulunabilecekleri kamusal mekânların tasarlanması ve sosyal aktivitelerin desteklenmesi, sakinlerin birbirlerini tanımalarına/anlamalarına ve topluluk duygusuyla birlikte sosyal sermayenin oluşmasını destekler. Mahalle içerisinde oluşturulacak yaya ve bisiklet yolları, açık-yeşil alanlar, sosyal donatı alanları

149 Khavarian-Garmsir, A. R. vd. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

150 Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.

151 Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.; Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.; Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

gibi kaliteli mekanlar, insanlar arasında ilişkilerin gelişmesini ve güvenli bir çevre oluşmasını sağlar¹⁵². İnsanların yaşadıkları çevreye kendilerini ait hissetmesi, kamusal alanların daha temiz tutulmasına ve insanlar arasındaki güven duygusunun artmasına yardımcı olur¹⁵³.

İnsanların temel ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri, sosyal eşitliğin sağlanmasında etkilidir. Bu çerçevede yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarımına yönelik ilkelerden biri de farklı gelir düzeyinden insanlar için çeşitli tür, boyut ve fiyatta satın alınabilir konut üretmektir¹⁵⁴. Kent içinde uygun fiyatlı (karşılabilir) konutların yürünebilir bir bölgede yüksek toplu taşıma olanaklarına sahip olması ve çalışma alanları ile uyumlu şekilde dengeli planlanması, kentte ekonomik verimliliğin artmasına ve sosyal eşitliğin iyileştirilmesine katkıda bulunur¹⁵⁵. Ayrıca yerel halkın karar üretme sürecine katılımı ve istek, ihtiyaç ve önceliklerini ifade edebilmeleri, yerel bilginin karar üretim sürecine dahil edilmesine ve insanların yaşadıkları çevreye aidiyet hissetmesine katkı sağlar¹⁵⁶. Bu doğrultuda mahalle ölçeğinde oluşturulacak sosyal amaçlı merkezler insanların birlikte vakit geçirmelerine ve toplumun sorunlarını birlikte anlamalarına ve çözüm üretmelerine olanak vererek toplum bilincini güçlendirir.

Doğayla Uyum

Sürdürülebilir mahalle tasarımının temel amacı sakinlerin yaşam kalitesini artırırken, doğal çevreyi tahrip etmeyen ve ekosistemleri koruyan

152 Brower, S. (2017). *Neighbors and neighborhoods: Elements of successful community design*. London and New York: Routledge.; Transit Oriented Development. (2018). Home. *Transit Oriented Development Institute*, <http://www.tod.org/>

153 Kleinhans, R. (2006). Residents' social capital after neighbourhood transformation. V. Gruis, H. Visscher, & R. Johannes içinde, *Sustainable neighbourhood transformation* (s. 67-92). Amsterdam: IOS Press.

154 Punter, J. (2007). Developing urban design as public policy: Best practice principles for design review and development management. *Journal of Urban Design*, 12(2), 167-202.; Talen, E. (2010). Affordability in new urbanist development: Principle, practice, and strategy. *Journal of Urban Affairs*, 32(4), 489-510.; DEFRA. (2013). *Neighbourhood Planning*. London: Department for Environment, Food & Rural Affairs.; UN-Habitat. (2014). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five principles*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

155 Koschinsky, J., & Talen, E. (2015). Affordable housing and walkable neighborhoods: A national urban analysis. *Cityscape*, 17(2), 13-56.

156 White, J. (2015). Future directions in urban design as public policy: Reassessing best practice principles for design review and development management. *Journal of Urban Design*, 20(3), 325-348.; Medved, P. (2016). A contribution to the structural model of autonomous sustainable neighbourhoods: new socio-economical basis for sustainable urban planning. *Journal of cleaner production*, 120, 21-30.; Medved, P. (2017). Leading sustainable neighbourhoods in Europe: Exploring the key principles and processes. *Urbani izziv*, 28(1), 107-121.; Allam, Z. vd. (2021). Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. R. Brinkmann içinde, *The Palgrave handbook of global sustainability*. 1-20: Palgrave Macmillan, Cham.

yapılı çevre oluşturmaktır. Tasarım sürecinde insan ihtiyaçlarıyla doğal yapı arasında denge kurularak, insanların çevreyle olan bağının güçlendirilmesi amaçlanmalıdır¹⁵⁷. İnsanın doğal çevreyle bağını sürdürmesi hem sağlığı için hem de doğal çevrenin önemini kavrayabilmesi için gereklidir. Mahalle tasarım sürecinde insan kaynaklı kirliliğin azaltılması, doğanın korunması, yaşam alanlarında açık-yeşil alanların oluşturulması, sürdürülebilir ulaşım türlerinin teşvik edilmesi, enerji verimli yapılaşmanın desteklenmesi, yağmur suyu hasadı gibi kararların üretilmesi, yapılı çevrenin doğayla uyumlu ve sürdürülebilir olmasına katkı sağlamaktadır¹⁵⁸. İnsanın doğayla bağını güçlendiren ve kentlerde biyoçeşitliliğin sürdürülmesine olanak veren açık-yeşil alanların ve ağaçlandırılmış yol altyapısının tasarlanması, keyifli, sağlıklı ve dayanıklı yaşam alanlarının oluşturulmasına yardımcı olur. Kent çeperlerinden kent bütüne yayılan bir yeşil alan sistemi, kentsel alanda çeşitli bitki ve hayvan türlerinin varlığını teşvik eder. Ayrıca, araba bağımlılığını ve sera gazı emisyonunu azaltmak amacıyla yürümeyi, bisiklete binmeyi ve toplu taşıma kullanmayı teşvik eden ulaşım politikalarının benimsenmesi de doğayla uyumlu bir yapılı çevrenin oluşmasına katkıda bulunur.

Akıllı Şehir Uygulamaları

Yapay zekâ, nesnelerin interneti ve büyük veri gibi bilgi ve iletişim teknolojilerinin gerçek zamanlı verilere ulaşma ve analiz etme becerisi, yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarımı ve yönetimi için önemli bir potansiyele sahiptir. Akıllı şehir uygulamaları uzmanların kente ilişkin verileri daha sağlıklı toplamasına ve analiz etmesine imkân vererek daha bilinçli karar üretilmesine fırsat verirken, halkın karar alma süreçlerinde daha aktif olmasına da yardımcı olmaktadır¹⁵⁹. Akıllı şehir uygulamaları trafik yönetimi, insan sağlığı, enerji kullanımı, hava kalitesi, sosyal

157 Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.; Farr, D. (2020). Sustainable Urbanism. V. Loftness içinde, *Sustainable Built Environments* (s. 163-186). New York: Springer.

158 Dittmar, H., & Poticha, S. (2004). Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block. H. Dittmar, & G. Ohland içinde, *The new transit town: best practices in transit-oriented development* (s. 19-40). Washington: Island Press.

159 LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.; Allam, Z. vd. (2021). Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. R. Brinkmann içinde, *The Palgrave handbook of global sustainability*. 1-20: Palgrave Macmillan, Cham.; Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, s. 104101.

hizmetler, güvenlik gibi alanlarda elde edilen bilgilerin akıllı kullanımına da olanak sağlar¹⁶⁰. Örneğin, sakinlerin alışkanlıkları doğrultusunda su, elektrik, gaz gibi kaynakların kullanımına yönelik politikalar geliştirilerek, kaynakların verimli kullanması sağlanabilmektedir. Yine akıllı sensörlerin kullanımı gibi dijital çözümlerle park, bisiklet yolu, yürüyüş yolu gibi farklı kamusal alanların kalitesinin takip edilmesi mümkün olabilmektedir¹⁶¹. Ayrıca, akıllı şehir uygulamalarıyla kentsel uygulamalara yönelik kullanıcı deneyimlerine ilişkin verilerin toplanması ve çözümlenmesi, sakinlerin yaşam kalitesini ve sürdürülebilirliği artırmaya yönelik politikaların üretilmesine yardımcı olur. Başka bir ifadeyle akıllı kent uygulamaları kaynakların doğru kullanımına olanak verdiği ve sakinlerin yaşam kalitesini arttırdığı için sürdürülebilir kentsel gelişimi destekler.

Sonuç Yerine

Sanayi öncesi yerleşmeler genel olarak sakinlerin gündelik ihtiyaçlarını yürüyerek karşılayabildikleri, başka bir ifadeyle insan ölçeğinde şekillenmiş yaşam alanlarıdır. Ancak, öncelikle sanayi devrimi, sonrasında ise araç odaklı kentsel gelişim politikaları, bir taraftan kentsel alanda yayılma, biyoçeşitliliğin azalması, ulaşım sorunları, çevre kirliliği gibi doğal ve yapıllı çevreye ilişkin sorunlara neden olurken, diğer taraftan eşitsizlik, ayrımcılık, yoksulluk gibi sosyo-ekonomik sorunların da temel kaynağı olmuştur¹⁶². Kentlerin içinde bulunduğu bu olumsuz tablonun iyileştirilmesi için sürdürülebilir mahalle gelişiminin desteklenmesi önemli bir politika yaklaşımıdır. Bu doğrultuda geçmişten günümüze yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik kavramlarını odağa alan, mahalle planlamasına ve tasarımına yönelik birçok yaklaşım ortaya konmuştur. Bu doğrultuda, çalışma kapsamında yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarım yaklaşımları ve bu yaklaşımların ortaya koyduğu temel ilkeler irdelenmiştir. Genel olarak söz konusu yaklaşımlar, doğal kaynakları sağduyulu kullanan, insanlar arasında etkileşimi destekleyen, insan ölçeğinde, belli bir

160 Trindade, E. P. vd. (2017). Sustainable development of smart cities: A systematic review of the literature. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 3(3), s. 1-14.; Batty, M. (2020). The smart city. R. T. LeGates, & F. Stout içinde, *The City Reader* (s. 629-643). London: Routledge.

161 Allam, Z. vd. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.

162 Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Abadi, M. H., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.

kimliğe sahip, gündelik ihtiyaçların kolayca karşılanabildiği, karma kullanımlı, güvenli, insan odaklı ulaşım olanaklarına sahip, insanın doğaya erişebildiği, sosyal eşitlik ve topluluk duygusunun ön planda tutulduğu sürdürülebilir ve yaşanabilir mahalleler oluşturmayı amaçlamaktadır. Türkiye da Birleşmiş Milletlerin Gündem 21 Raporunda ortaya koyduğu, sürdürülebilir gelişime yönelik ilkeleri benimsediğini taahhüt etmiştir¹⁶³. Ayrıca Osmanlı yönetimi altındaki birçok kentte, merkezinde başta cami, çeşme, okul ve meydan olmak üzere sakinlere hizmet edecek toplumsal tesislerin ve çarşının olduğu, çarşıyla konut alanlarının kıvrımlı veya çıkmaz sokaklarla bağlandığı, konutların müstakil ama yoğun bir şekilde kümelenildiği organik bir mahalle oluşumundan söz edilebilmektedir¹⁶⁴. Söz konusu mahalle dokusu günümüze kadar korunmuş olan kadim yerleşmelerimizde de görülmektedir. Başka bir ifadeyle geleneksel mahalle kültürümüz, genel anlamda, sürdürülebilir mahalle tasarım yaklaşımlarının temel ilkeleriyle örtüşmektedir. Ancak, mahalle düzeyinde sürdürülebilir yaşam tarzının ve sakinlerin yaşam kalitesinin arttırılmasına yönelik bir çerçeve ortaya koyan, yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarım anlayışının, şu an ülkemizde kurumsallaştığını söylemek güçtür.

Yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarım yaklaşımının ülkemizde kurumsallaşamamasının temel nedeni piyasa koşullarının kentleşme sürecindeki hakimiyeti ve bu yapının planlamayı rant oluşturmanın aracı haline getirmesidir. Bu süreçte, sermaye sahiplerinin kentsel mekândan azami ölçüde faydalanma çabası ve karar vericilerin de bu duruma çanak tutması, kentsel mekânın meta olarak görünmesine ve kent planlamasının temel ilkelerinin göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Kentlerimizin içinde bulunduğu bu durum, yapılı çevrenin çoğu zaman kamu yararının göz ardı edildiği ve bütüncül yaklaşımdan uzak (parçacı) bir anlayışla şekillenmesine neden olmaktadır. Bu durumun önüne geçebilmenin yolu planlamayı sermayenin kentsel alandaki taleplerini meşrulaştırma aracı olmaktan kurtarmaktır. Bu çerçevede, yaşanabilir mahalle oluşturmak ve başta iklim değişikliği olmak üzere gelecekte ortaya çıkabilecek olağanüstü durumlara karşı dayanıklı yaşam alanları oluşturabilmek için yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarım yaklaşımlarının ortaya koyduğu ilkeler ve özgün kültürel değerlerimiz doğrultusunda yasal düzenleme-

163 Konuk, G. vd. (2017). *Kentsel mekânsal standartların geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

164 Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.

lerin yapılmasına ve bu yasal düzenlemeleri uygulayacak iradeye ihtiyaç vardır.

Bu yazıda ele alınan ilkeler yaşanabilir ve sürdürülebilir yaşam alanlarının oluşturulması için yol gösterici olsa da her kente uyan tek bir çözümden söz etmek mümkün değildir. Kentlerin/toplumların kendine özgü sosyo-kültürel yapısı ve bu doğrultuda oluşmuş dinamikleri kentsel tasarım sürecini yönlendirmelidir. Örneğin, çalışma kapsamında irdelenen yaklaşımlar mahremiyeti temel tasarım ilkesi olarak vurgulamamış olsa da Türk Halkı için mahremiyet güvenlik ile birlikte konut ve konut çevresinin kalitesini belirleyen en önemli faktördür¹⁶⁵. Bu doğrultuda, sakinlerin (toplumun) yaşam kalitesine yönelik nesnel yargılarının ve ihtiyaçlarının, tasarım sürecinde göz önünde tutulması adına karar üretim sürecinde halkın katılım düzeyinin artırılması gerekmektedir. Ayrıca yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarımına ve insanların yaşam alanlarına ilişkin öncelik ve beklentilerini anlamaya yönelik çalışmaların artması ve yaygınlaşması, ülkemizde yaşanabilir ve sürdürülebilir mahalle tasarım yaklaşımının kurumsallaşmasına katkı sağlayacaktır.

165 Levend, S., & Sağ, M. A. (2023). Konut ve Konut Çevresinin Kalitesini Belirleyen Faktörlere İlişkin Kullanıcı Önceliklerinin İncelenmesi: Konya Örneği. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 13(4), s. 1142-1165.

Kaynakça

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), s. 6042.
- Allam, Z., Moreno, C., Chabaud, D., & Pratlong, F. (2021). Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. R. Brinkmann içinde, *The Palgrave handbook of global sustainability*. 1-20: Palgrave Macmillan, Cham.
- Allam, Z., Nieuwenhuijsen, M., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health. *The Lancet Planetary Health*, 6(3), s. e181-e183.
- Banerjee, T., & Baer, W. C. (2013). *Beyond the neighborhood unit: Residential environments and public policy*. New York: Springer Science & Business Media.
- Barlas, A. (2012). Komşuluk Birimi. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 281-283). Ankara: Ninova.
- Batty, M. (2020). The smart city. R. T. LeGates, & F. Stout içinde, *The City Reader* (s. 629-643). London: Routledge.
- Belge, B. (2017). İlk Şehirler ve Ortaya Çıktıkları. S. S. Özdemir, Ö. B. Özdemir Sarı, & N. Uzun içinde, *Kent Planlama* (s. 37-68). Ankara: İmge.
- Berke, P. R. (2002). Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century. *Journal of planning literature*, 17(1), s. 21-36.
- Blanco, H. (2018). Livable Cities: From Concept to Global Experience. R. W. Caves, & F. Wagner içinde, *Livable Cities from a Global Perspective* (s. 1-14). New York: Routledge.
- Brower, S. (2017). *Neighbors and neighborhoods: Elements of successful community design*. London and New York: Routledge.
- Cai, Z., & Tang, Y. (2021). Toward a sustainable city: a scoping review of eco-cities development and practices in China. L. Bian, T. Yan, & Z. Shen içinde, *Chinese Urban Planning and Construction: From Historical Wisdom to Modern Miracles* (s. 179-199). Springer.
- Calthorpe, P. (2011). *Urbanism in the Age of Climate Change*. Washington: Island Press.
- Campbell, S. (1996). Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the contradictions of sustainable development. *Journal of the American Planning Association*, 62(3), s. 296-312.
- Caves, R. W., & Wagner, F. (2018). *Livable Cities from a Global Perspective*. New York: Routledge.
- Cervero, R., & Sullivan, C. (2012). Green TODs. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond-rethinking cities for the future* (s. 126-132). New York: Rizzoli.
- Cervero, R., Erick, G., & Al, S. (2017). *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. Washington: Island Press.
- CNU. (2013). Charter of the New Urbanism. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 328-331). New York: Routledge.
- CNU. (2018). What is New Urbanism?. *The Congress for the New Urbanism (CNU)*, https://www.cnu.org/sites/default/files/charter_in_turkish.pdf (Erişim:

15.05.2018).

- Da Silva, C. D., King, D. A., & Lemar, S. (2019). Accessibility in practice: 20-minute city as a sustainability planning goal. *Sustainability*, 12(1), s. 19.
- De Roo, G., & Miller, D. (2019). *Compact cities and sustainable urban development: A critical assessment of policies and plans from an international perspective*. New York: Routledge.
- DEFRA. (2013). *Neighbourhood Planning*. London: Department for Environment, Food & Rural Affairs.
- Design Council & Cabe. (2016). Design in Neighbourhood Planning. *My Community*, https://neighbourhoodplanning.org/wp-content/uploads/Design-in-Neighbourhood-Planning_FINAL220216-1.pdf (Erişim: 03.05.2019).
- DETR, & C.A.B.E. (2000). *By design, Urban design in the planning system: towards better practice*. London: Department of the Environment, Transport and the Regions and Commission for Architecture and the Built Environment.
- Dittmar, H., & Poticha, S. (2004). Defining Transit-Oriented Development: The New Regional Building Block. H. Dittmar, & G. Ohland içinde, *The new transit town: best practices in transit-oriented development* (s. 19-40). Washington: Island Press.
- El Din, H., Shalaby, A., Farouh, H., & Elariane, S. (2013). Principles of urban quality of life for a neighborhood. *HBRC Journal*, 9(1), 86-92.
- Fainstein, S. (2000). New directions in planning theory. *Urban affairs review*. *Urban Affairs Review*, 35(4), 451-478.
- Farr, D. (2011). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Farr, D. (2020). Sustainable Urbanism. V. Loftness içinde, *Sustainable Built Environments* (s. 163-186). New York: Springer.
- Gale, F. (2019). Sustainability. T. M. Shaw, L. C. Mahrenbach, R. Modi, & X. Yi-Chong içinde, *The Palgrave Handbook of Contemporary International Political Economy* (s. 517-533). London: Palgrave Macmillan.
- Gedikli, B. (2017). Kentsel Sürdürülebilirlik ve Planlama. S. S. Özdemir, Ö. Özdemir Sarı, & N. Uzun içinde, *Kent Planlama* (s. 601-617). Ankara: İmge.
- Gehl, J. (2020). *İnsan için kentler*. (E. Erten, Çev.) İstanbul: Koç Üniversitesi.
- Göksu, Ç. (2012). Eko-kent. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 106-107). Ankara: Ninova.
- Graham, S., & Marvin, S. (2012). Emergency Urbanism in the Anthropocene: Eco-Emergency, Resource Securitisation and Premium Ecological Enclaves. T. Haas içinde, *Sustainable Urbanism and Beyond: Rethinking Cities for the Future* (s. 120-122). New York: Rizzoli.
- Günay, B. (2012). CIAM - Uluslararası Modern Mimarlık Topluluğu. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama: Ansiklopedik Sözlük* (s. 55-66). Ankara: Ninova.
- Haas, T. (2012). Sustainable urbanism and beyond. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: rethinking cities for the future* (s. 9-13). New York: Rizzoli.
- Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design since 1880*. West Sussex: John Wiley & Sons.
- Hassan, A. M., & Lee, H. (2015). The paradox of the sustainable city: definitions and examples. *Environment, development and sustainability*, 17, s. 1267-1285.
- Hodson, M., & Marvin, S. (2010). Urbanism in the anthropocene: Ecological urba-

- nism or premium ecological enclaves? *City*, 14(3), s. 298-313.
- Jacobs, A., & Appleyard, D. (1987). Toward an Urban Design Manifesto. *Journal of the American Planning Association*, 53(1), s. 112-120.
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Karakurt Tosun, E. (2017). Sürdürülebilirlik Bağlamında Ekolojik Kent Söylemi. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1-21.
- Khalil, H. E. (2012). Sustainable urbanism: Theories and green rating systems. *10th International Energy Conversion Engineering Conference*, (s. 4248).
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, s. 104101.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Abadi, M. H., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. *Land*, 12(2), s. 212.
- Kingsley, D. (2020). The urbanization of the human population. R. T. LeGates, & F. Stout içinde, *The City Reader* (s. 44-56). London: Routledge.
- Kleinhaus, R. (2006). Residents' social capital after neighbourhood transformation. V. Gruis, H. Visscher, & R. Johannes içinde, *Sustainable neighbourhood transformation* (s. 67-92). Amsterdam: IOS Press.
- Konuk, G., Olgun, İ., Ögdül, H., Ergönül, S., Seçkin, N. P., Başlık, S., . . . Akkan, E. (2017). *Kentsel mekânsal standartların geliştirilmesi*. Ankara: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Koschinsky, J., & Talen, E. (2015). Affordable housing and walkable neighborhoods: A national urban analysis. *Cityscape*, 17(2), 13-56.
- Köken, K. (2017). *Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Kriterleri Açısından Kentsel Dönüşüm Projelerinin İncelenmesi*. Ankara: İller Bankası Anonim Şirketi.
- Larice, M., & Macdonald, E. (2013). *The urban design reader*. London: Routledge.
- LeGates, R. T., & Stout, F. (2020). *The City Reader*. London: Routledge.
- Lehmann, S. (2012). Green urbanism: Formulating a series of holistic principles. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: rethinking cities for the future* (s. 24-30). New York: Rizzoli.
- Levend, S., & Fischer, T. B. (2022). Determining People's Design Priorities for Neighbourhood Units: A Study in Liverpool, Merseyside. *International Journal of Architecture and Planning*, 10(1), s. 21-42.
- Levend, S., & Sağ, M. A. (2023). Konut ve Konut Çevresinin Kalitesini Belirleyen Faktörlere İlişkin Kullanıcı Önceliklerinin İncelenmesi: Konya Örneği. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication*, 13(4), s. 1142-1165.
- Litman, T. A. (2022). *Evaluating Criticism of Smart Growth*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lloyd Lawhon, L. (2009). The neighborhood unit: physical design or physical determinism? *Journal of planning history*, 8(2), s. 111-132.
- Long, Y., & Ye, Y. (2019). Measuring human-scale urban form and its performance. *Landscape and Urban Planning*, 191, s. 103612.
- Luederitz, C., Lang, D., & Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*, 118, 40-52.

- Marans, R. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi. *Mimarlık* (335), <http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=53&ReCID=1326> (Erişim: 14.02.2022).
- Medved, P. (2016). A contribution to the structural model of autonomous sustainable neighbourhoods: new socio-economical basis for sustainable urban planning. *Journal of cleaner production*, 120, 21-30.
- Medved, P. (2017). Leading sustainable neighbourhoods in Europe: Exploring the key principles and processes. *Urbani izziv*, 28(1), 107-121.
- Mehaffy, M. W., Porta, S., & Romice, O. (2015). 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.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Patrlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), s. 93-111.
- Morris, E. (2011). Down with Eco-towns! Up with Eco-communities. Or Is There a Need for Model Eco-towns? A Review of the 2009-2010 Eco-town Proposals in Britain. *Eco City Planning-Policies, Practice and Design*, 113-130.
- Mumford, L. (1954). The neighborhood and the neighborhood unit. *The Town Planning Review*, 24(4), 256-270.
- Murrain, P. (2012). The neighbourhood unit: The antithesis of sustainable urbanism. T. Haas içinde, *Sustainable urbanism and beyond: Rethinking cities for the future* (s. 148-154). New York: Rizzoli.
- Naess, P. (2001). Urban planning and sustainable development. *European planning studies*, s. 503-524.
- Nasar, J. (2003). Does neotraditional development build community? *Journal of Planning Education and Research*, 23(1), 58-68.
- New Urbanism. (2018). Principle of New Urbanism. *New Urbanism*, <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html> (Erişim: 15.05.2018).
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2006). Urban design to reduce automobile dependence. *Opolis*, 2(1), 35-52.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The end of automobile dependence*. Washington, DC: Island Press.
- Okumuş, G., & Türkoğlu, H. (2017). Komşuluk Birimi Ölçeğinde, Coğrafi Bilgi Sistemleri Tabanlı Bir Kentsel Sürdürülebilirlik Değerlendirme Modeli Önerisi. *Planlama Dergisi*, 27(2), 193-204.
- Park, Y., & Rogers, G. O. (2015). Neighborhood planning theory, guidelines, and research: Can area, population, and boundary guide conceptual framing? *Journal of Planning Literature*, 30(1), 18-36.
- Patricios, N. N. (2002). The neighborhood concept: A retrospective of physical design and social interaction. *Journal of Architectural and Planning Research*, s. 70-90.
- Perry, C. (1929). *The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community Regional Plan of New York and Its Environs* (Cilt 3). New York: Routledge.
- Perry, C. (2013). The Neighborhood Unit. M. Larice, & E. Macdonald içinde, *The Urban Design Reader* (s. 78-89). New York: Routledge.
- Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New

- Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13(2), s. 928.
- Punter, J. (2007). Developing urban design as public policy: Best practice principles for design review and development management. *Journal of Urban Design*, 12(2), 167-202.
- Rahnama, M., Roshani, P., Hassani, A., & Hossienpour, S. (2012). Use principles of new urbanism approach in designing sustainable urban spaces. *International Journal of Applied Science and Technology*, 2(7), 195-203.
- Register, R. (2006). *Ecocities: Rebuilding Cities in Balance with Nature*. New Society Publishers.
- Rohe, W. (2009). From local to global: One hundred years of neighborhood planning. *Journal of the American planning association*, 75(2), s. 209-230.
- Rohe, W., & Gates, L. B. (1985). *Planning with neighborhoods*. London: UNC Press Books.
- Serdaroğlu Sağ, N. (2011). *Dönüşüme Bağlı Kentsel Gelişiminin Yönetilmesinde Bir Araç Olarak Akıllı Büyüme; Konya Kenti Örneği*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Konya: SÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Serdaroğlu Sağ, N., & Karaman, A. (2020). Kentsel dönüşüm projelerinin akıllı büyüme ilkeleri çerçevesinde değerlendirilebilmesine yönelik bir model önerisi. *EgeMim*, s. 94-101.
- Sharifi, A. (2016). From Garden City to Eco-urbanism: The quest for sustainable neighborhood development. *Sustainable Cities and Society*, 20, 1-16.
- Sharifi, A., & Murayama, A. (2013). A critical review of seven selected neighborhood sustainability assessment tools. *Environmental Impact Assessment Review*, 38, 73-87.
- Sharifi, A., & Murayama, A. (2014). Neighborhood sustainability assessment in action: Cross-evaluation of three assessment systems and their cases from the US, the UK, and Japan. *Building and Environment*, 72, 243-258.
- Sınmaz, S. (2013). Yeni gelişen planlama yaklaşımları çerçevesinde akıllı yerleşme kavramı ve temel ilkeleri. *Megaron*, 8(2), s. 76-86.
- Sınmaz, S. (2014). *Akıllı Yerleşme Kurgusu ve Küçük Ölçekli Yerleşmelerin Enerji Verimli Gelişimi: Lapseki Üzerine Bir Değerlendirme*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi) İstanbul: YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Smart Growth America. (2018, 05 06). What is smart growth? *Smart Growth America*, <https://smartgrowthamerica.org/our-vision/what-is-smart-growth/> (Erişim: 06.05.2018).
- Stangl, P., & Guinn, J. (2011). Neighborhood design, connectivity assessment and obstruction. *Urban Design International*, 16(4), 285-296.
- Talen, E. (2010). Affordability in new urbanist development: Principle, practice, and strategy. *Journal of Urban Affairs*, 32(4), 489-510.
- Talen, E. (2019). *Neighborhood*. New York: Oxford University Press.
- Talen, E., & Koschinsky, J. (2013). The walkable neighborhood: A literature review. *International Journal of Sustainable Land Use and Urban Planning*, 1(1), 42-63.
- Talen, E., & Shah, S. (2007). Neighborhood evaluation using GIS: An exploratory study. *Environment and Behavior*, 39(5), s. 583-615.
- Tomalty, R. (2014). Sustainable Communities Movement. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6497-6501). Dordrecht: Springer.

- Transit Oriented Development. (2018). Home. *Transit Oriented Development Institute*, <http://www.tod.org/> (Erişim: 06.05.2018).
- Trindade, E. P., Hinnig, M., da Costa, E. M., Marques, J. S., Bastos, R. C., & Yiğitcanlar, T. (2017). Sustainable development of smart cities: A systematic review of the literature. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 3(3), s. 1-14.
- UN-Habitat. (2014). *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five principles*. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.
- UN-Habitat. (2020). *World Cities Report 2020, The Value of Sustainable Urbanization*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.
- UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.
- Ünal, S. G., & Erol, D. (2020). Sürdürülebilir mahalle planlamasının değişimi, planlamada yeni eğilim "EkoYer" yaklaşımı ve Türkiye'de uygulanabilirliği. *Planlama Dergisi*, 30(1), s. 15-35.
- Watson, V. (2009). 'The planned city sweeps the poor away...': Urban planning and 21st century urbanisation. *Progress in planning*, 72(3), s. 151-193.
- Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. London: Routledge.
- Wheeler, S. M. (2014a). Sustainable Development. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (s. 6501-6504). Dordrecht: Springer.
- Wheeler, S. M. (2014b). Sustainable Urban Design. A. C. Michalos içinde, *Encyclopedia of quality of life and well-being research* (Vol. 171). Dordrecht: Springer Netherlands (s. 6531-6534). Dordrecht: Springer.
- Wheeler, S. M., & Beatley, T. (2004). *The sustainable urban development reader*. London: Routledge.
- White, J. (2015). Future directions in urban design as public policy: Reassessing best practice principles for design review and development management. *Journal of Urban Design*, 20(3), 325-348.
- Wong, T. C., & Yuen, B. (2011). Understanding the Origins and Evolution of Eco-city Development: An Introduction. T. C. Wong, & B. Yuen içinde, *Eco-city Planning: Policies, Practice and Design* (s. 1-16). Dordrecht: Springer.
- Yigitcanlar, T., & Dizdaroglu, D. (2015). Ecological approaches in planning for sustainable cities: A review of the literature. *Global journal of environmental science and management*, 1(2), s. 159-188.
- Yiğitcanlar, T., & Teriman, S. (2015). Rethinking sustainable urban development: towards an integrated planning and development process. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 12, s. 341-352.
- Yoon, J., & Park, J. (2015). Comparative analysis of material criteria in neighborhood sustainability assessment tools and urban design guidelines: Cases of the UK, the US, Japan, and Korea. *Sustainability*, 7(11), 14450-14487.
- Zheng, H. W., Shen, G. Q., Song, Y., Sun, B., & Hong, J. (2017). Neighborhood sustainability in urban renewal: An assessment framework. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 44(5), 903-924.
- Zhou, N. (2013). *An International Review of Eco-City Theory, Indicators, and Case Studies*. Lawrence Berkeley National Laboratory.

TÜRKİYE ULAŞIM YATIRIMLARININ EKONOMİK VE MEKANSAL ETKİLERİ

Doç. Dr. Seher ÖZKAZANÇ
Arş. Gör. Seçkin ÇİRİŞ

Giriş

Ulaştırma sektörü, çağımızın teknolojik gelişmeleriyle birlikte malların/ürünlerin marjinal faydalarının nispi olarak düşük olduğu bölgelerden daha yüksek alanlara taşınarak, yer ve zaman faydası oluşturan bir süreç olarak tanımlanabilir.¹ Bu nedenle ulaşımın diğer ekonomik faaliyetleri ivmelendiren başat sektör olduğunu söylemek mümkündür. Aynı zamanda kaynakların etkin kullanımı, bölgeler arası dengesizliğin giderilmesi, refah düzeyinin artırılması için erişilebilir/ulaşılabilir, sürdürülebilir, hızlı, ekonomik/ödenebilir ve bütünleşik bir ulaşım sistemine ihtiyaç duyulmaktadır.

Ulaşım sistemlerini genel olarak karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu olarak incelendiğinde karayolunun yük ve yolcu taşımacılığında daha büyük bir paya sahip olduğu görülmektedir. Karayolu ulaşımının diğer türlere nazaran daha az maliyetli olması ve kapıdan kapıya bir hizmeti sunması nedeniyle ülkemizde ve dünyada karayolu yatırımları

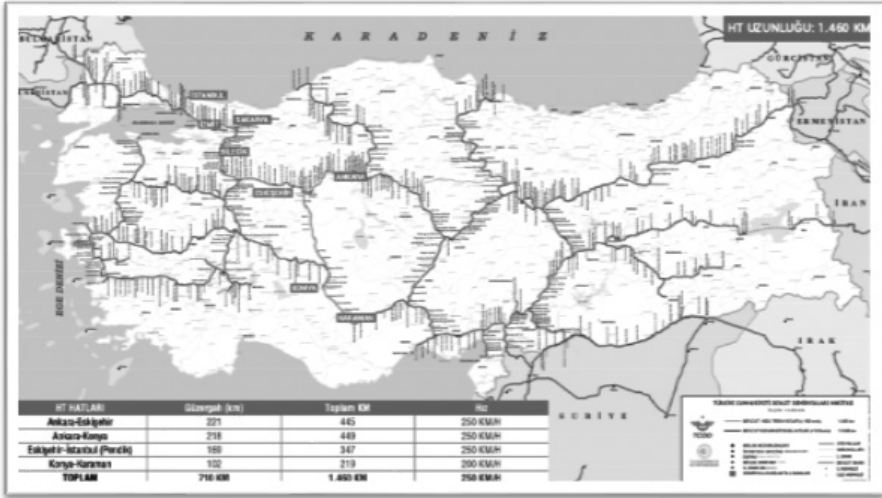
1 Bilgin, V. ve Akın, F. (1995). *Türkiye'de Demiryolunun Bugünü ve Geleceği*, Demiryol-İş Yay., Ankara.

önemini korumaktadır.² Kuzey Avrupa ülkelerinde baskın karayolu yatırımlarına ek olarak gelişmiş bir demiryolu ağı da dikkat çekmektedir. Avrupa Karayolu Federasyonu (European Road Federation; ERF) 27 Avrupa ülkesinden topladığı ulaşım istatistiklerinde 1000 km²'ye düşen yol uzunluklarını açıklamaktadır. Bu veriler ışığında Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı 27 Avrupa ülkesinin ortalama otoyol uzunluğu 15 km düzeyindedir. Türkiye'nin karayolu yoğunluğu ise km² başına 54 km'dir, bu yoğunluğa otoyollar, il yolları, kırsal yollar dahildir. Dünyada karayolu baskın ülkeler ise bilindiği gibi Çin, Japonya, ABD ve Rusya olarak sıralanmaktadır.³ Çin, Japonya, ABD ve Rusya'nın aynı zamanda gelişmiş ve diğer ulaşım modlarıyla entegre bir demiryolu ağına sahip olduğu bilinmektedir. Ancak ülkemiz demiryolu ağı açısından bu ülkelerin gerisinde yer almaktadır. Bu durum literatürde, sanayi devriminin ülkemizde görece olarak daha geç yaşanmasıyla ilişkilendirilmektedir. Nitekim Kaynak (1992) sanayi devriminde yer kaplayan, taşıması güç, büyük ölçekli ürünlerin ulaşım sorununun demiryolu sayesinde çözüldüğünü belirtmektedir. 1800'lerdeki lokomotifler ise zaman içinde gelişen teknolojiyle birlikte bugün hızı 300 km/sa aşan ulaşım araçlarına dönüşmüştür. Çin, Japonya ve Güney Kore'nin yoğun olarak kullandığı bu "Yüksek Hızlı Trenler (YHT)" dünyada olduğu gibi ülkemizin de ulaşım yatırımları arasında yerini almıştır. 2016 yılında başlayan YHT hattının uzunluğu 2022 yılı itibarıyla 1.460 km (bkz. Şekil 1), konvansiyonel hat uzunluğu ise 11.668 km'dir.⁴ Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Eskişehir-İstanbul, Konya-Karaman YHT hatlarına 26 Nisan 2023 tarihinde hizmet vermeye başlayan Ankara-Sivas hattının da eklenmesiyle birlikte YHT hat uzunluğu 1865 km'ye ulaşmıştır.

2 Macit, D. (2020). Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme ve İcaret Hacmi Üzerindeki Etkisine Yönelik Ampirik Bir Analiz. *Alanya Akademik Bakış*, 4(3): 843-860.

3 European Road Federation (ERF). (2022). <https://erf.be/statistics/road-network-2022/>

4 Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD). (2022). 2018-2022 İstatistik Yılı

Şekil 1. Türkiye Yüksek Hızlı Tren Hatları (Kaynak: TCDD, 2022)

Türkiye’deki bir diğer önemli ulaşım türü ise denizyolu taşımacılığıdır. Ülkenin coğrafi konumu ve uluslararası kullanıma açık olan boğazın varlığı, özellikle yük taşımacılığında önemli fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca denizyolu ulaşımının havayolundan 22, karayolundan 7 ve demiryolundan 3,5 kat daha ucuz olması diğer ulaşım türlerine göre avantajlarını artırmaktadır.⁵ Nitekim Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın (UAB, 2021) verilerine göre 2021 yılında hacim olarak ithalat amaçlı yüklerin %92,6’sı, ihracat amaçlı yüklerin %80,9’u; parasal olarak ise ithalat amaçlı yüklerin %58,0’ı, ihracat amaçlı yüklerin %59,4’ü denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmiştir.

Küreselleşmeyle beraber dünya ticaretindeki artış, hava yolu ulaşımına da dolaylı olarak etki etmiştir. Sanayinin gelişmesi, uluslararası ekonominin genişlemesi ve bireylerin daha hızlı ve konforlu seyahat etme isteği havayolu taşımacılığını önemli bir aktör haline getirmiştir. İlk havacılık çalışmaları ülkemizde 1909 yılında başlamıştır, Avrupa’da ise tarifeli ilk yolculuk 25 Ağustos 1919’da gerçekleşmiştir.⁶ Günümüzde havayolu taşımacılığında yolcu trafiğine göre Türkiye Avrupa’da 2., dünyada ise 6. sırada yer almaktadır.⁷

5 Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi* 21(36), 135-156.

6 Grant, R. G. (2003). *Flight-100 Years of Aviation*. Aircraft Engineering and Aerospace Technology, 75(2).

7 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2021). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Ankara.

Ulaşım sektörünün ülkemizdeki yapısı ulaşım yatırımlarının gelecekte ivmelenerek artacağına işaret etmektedir. Bu trendde sektörel bazda yapılan yatırımlar incelendiğinde ulaştırma sektörünün büyük bir paya sahip olduğunu görmek şaşırtıcı değildir. Bu bağlamda çalışmada büyük (mega) ulaşım yatırımlarının kentsel ve bölgesel etkilerinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda ise çalışma kapsamındaki başlıklar; ulaşım yatırımlarının ekonomik ve bölgesel etkileri, Türkiye’de planlanan yatırımlar, yatırımların bölgesel dağılımı ve bölgelerin etkilenme düzeyi şeklinde kurgulanmıştır.

Ulaşım Yatırımlarının Ekonomik ve Bölgesel/Kentsel Etkileri

Ulaşım sektöründe yapılan alt ve üstyapı yatırımları/harcamaları rekabeti artırmakta, ticareti yaygınlaştırmakta ve dolayısıyla ekonomik verimlilik üzerinde çok kuvvetli bir etki yaratmaktadır. Bu nedenle de devletler kamu ya da özel sektör işbirliği ile kendi ülkelerinin coğrafi koşullarını da göz önünde bulundurarak ulaştırma yatırımlarına ayrı bir önem vermektedirler. Nitekim ilgili yazın incelendiğinde kamu sermayesindeki yükselişin çeşitli ulaşım sektör yatırımlarını da pozitif etkilediği görülmektedir. Bu sebeple artık ekonomistlerin, plancıların ve politika üreticilerinin odağında bu sektörel yatırımların ekonomik büyümeyi ne ölçüde etkilediği yer almaktadır.^{8,9} İyi planlanmış ulaşım sistemlerinin, uygun zamanda ve mekânda yapılan altyapı yatırımlarının endüstrileşme, ticaret, inşaat gibi birçok alt sektörü etkileyeceği, artan erişilebilirlik ile birlikte sağlık ve eğitim olanaklarını da geliştirerek topyekûn kalkınma sağlayacağı yönünde birçok çalışma mevcuttur. Ayrıca mega ulaşım yatırımları da sektörde işgücüne olan talebi artıracığı düşünülerek programa alınmaktadır. Bu nedenle ulaşım yatırımlarının amacı erişimin sağlanması/güçlendirilmesi/iyileştirilmesi olsa da başka sektörlerdeki olumlu etkilerini de göz önünde bulundurarak hükümetler bir yatırım motivasyonu oluşturmaktadır.¹⁰ Ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar ekonomik, fiziksel, sosyal, politik ve çevresel birçok etkiyi de beraberinde getirirken istihdam çekimi, eko-

8 Berechman, J. (1994). Urban and Regional Economic Impacts of Transportation Investment: A Critical Assessment and Proposed Methodology. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 28(4): 351-362.

9 Banister, D. ve Lichfield, N. (2003). *The Key Issues in Transport and Urban Development*. in *Transport and Urban Development*, Routledge

10 Banister, D. (Ed.). (1995). *Transport and Urban Development*. Taylor & Francis

nomik büyümenin yanı sıra bazı ciddi olumsuzluklara da sebep olabilmektedir. Örneğin Ergün'e (1985) göre ulaşım sistemlerini etkin olarak kullanan sanayileşmiş bir bölgenin/kentin ekonomik olarak daha az gelişmiş bir bölge/kent ile etkileşimi/entegrasyonu gelişmiş bölgeye/kente göçü hızlandırarak bölgelerarası dengesizliğe, kutuplaşmaya yol açabilecektir. Bu olumsuzluklardan bir diğeri ise çevresel sorunlardır, ulaşım sistemlerinin hava kalitesini azaltması, biyoçeşitliliğe zarar vermesi, bazı bitki ve hayvan türlerinin nesil devamlılığını engellemesi gibi sorunlar Blonk'un (1979) da ifade ettiği gibi ulaşım yatırımlarının büyümenin de gerilemenin de etkene olabileceği gerçeğini bir kez daha hatırlatmaktadır.

Bölgesel ölçekte ulaşım ve ekonomik gelişim ilişkisi kentlerdeki etkiye göre daha net görülebilmektedir. Bu durum bölgesel kalkınmanın daha kısa sürede gözlemlenirken kentteki örüntüler nedeniyle etkilerin daha uzun erimde hissedilebilir olmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin hava yolu veya demiryolu yatırımlarının etkileri analiz edilebilir datalar sunarken kent içindeki bir yolun, havaalanının veya istasyonun yerel ekonomiye etkisinin analizi oldukça kaotiktir. Kentte sosyal etkiler, bireysel davranışlar ve kimlik de önemli birer aktör olarak yer almaktadır. Çünkü yapılan ulaşım yatırımları kentlerde arazi kullanımını, gayrimenkul fiyatlarını, sosyo-kültürel ve ekonomik yapıyı orta ve uzun vadede etkilemektedir. Kentin dinamikleri gelişme potansiyellerini farklılaştırmaktadır; karayolu ağırlıklı yatırımlar kentlerde yayılmaya neden olabileceken artan taşıt ve trafik yoğunluğu, sakin kent özelliğinin kaybolması yıllar içerisinde gözlemlenecektir.¹¹ Ulaştırma alt sistemlerinin kendine özgü yapısı nedeniyle farklı yatırımlar kentlerde ve çevresinde, bazen de bölgesel ölçekte farklı cazibe merkezleri oluşturabilmektedir. Cazibe merkezlerinin oluşumu daha önce de belirtildiği gibi bir bölgenin diğer bölgelerden daha fazla gelişmesine ve göçe neden olacaktır.

Wegener (2013) ulaşım yatırımlarının mekân üzerine etkilerini tanımlamaya çalışmıştır. Bu bağlamda yatırımlar barınma, beslenme, çalışma, boş zaman vb. aktivite merkezlerinin kentsel alandaki dağılımlarını belirlemede; özel araç ihtiyacını açığa çıkararak yolculuk sayısını artırmakta; mekanlar arasında etkileşim olanakları sağlayarak arazi kullanım kararlarında köklü değişikliklere neden olmaktadır.

11 Yankaya, U., Çelik, M. (2005). Kamu Ulaşım Yatırımlarının Gayrimenkul Değerleri Üzerine Etkisinin Modellenmesi: İzmir Metrosu Örneği, *Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Dergisi*, 258-270.

Ulaşım yatırımları aslında planlandıkları andan itibaren bölgenin/kentin dinamiklerine etki etmeye başlamaktadır. Özellikle spekülâtif gayrimenkul yatırımlarının bölgeyi, kenti ve mekânı hızla dönüştürmeye başladığı kısa vadede açığa çıkmaktadır. Çünkü gayrimenkul piyasası özellikle mevcut ve planlanan ulaşım yatırımları çerçevesinde fiyat belirlemektedir. Örneğin hafif raylı sistemler, metrobüs, tramvay vb. toplu taşıma sistemlerine yakınlık gayrimenkul değerini yapı kalitesinden bağımsız olarak yukarı taşımaktadır. Nitekim ulaşım imkanlarının fazla olduğu, çoğu ulaşım modunun kesiştiği alanlar kısa sürede gelişerek büyümektedir. Bu noktada erişilebilirliğin önemi açığa çıkmaktadır, erişilebilirliği yüksek olan alanlar daha yoğun bir yapılaşma düzenine sahiptir.¹² Dünyada ve ülkemizde ana ulaşım akslarının, toplu taşıma güzergahlarının ve istasyon çevrelerinin da yüksek yoğunluklu bir nüfus ve yapı deseni göstermesi tesadüf değildir.

Türkiye'deki Ulaşım Yatırımları

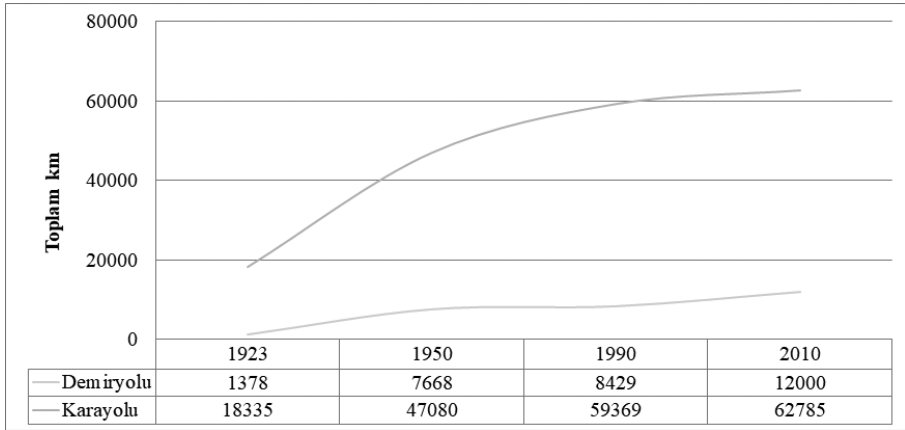
Çalışmanın bu bölümünde Türkiye'nin kara, hava ve demiryolu başta olmak üzere ulaştırma altyapısının mevcut durumunun değerlendirilmesi yapılarak ve 2053 yılına kadar planlanan yatırımlar ve yatırımların ekonomik, bölgesel ve kentsel etkileri incelenecektir. Ayrıca bu değerlendirmelere ek olarak tarihsel süreç içinde yatırım eğilimleri neden-sonuç ilişkisi dahilinde ele alınacaktır. Planlanan yatırımlar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan "2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı (ULAP)" senaryolarına benzer şekilde 2029, 2035 ve 2053 yılları referans alınarak değerlendirilecektir.

Türkiye'de 1920-1950 yılından günümüze kadar gelen tarihsel süreçte ana ulaştırma hedeflerinden birisi 1850'li yıllarda Anadolu'da yapımı başlanan demiryolu ağının genişletilmesi ve geliştirilmesi, ülke genelinde yaygın kullanımının sağlanması yönünde olup toplam anahat uzunluğu 1378 km'den 7668 km'ye çıkarılmıştır. Karayolu, havayolu ve denizyolu yatırımlarına kalkınma hedefleri arasında yer verilmediğinden bu ulaştırma türlerinde kaydedeğer bir gelişme olmamıştır. 1950-1980 yılları arasında yatırım eğilimleri hükümet politikaları, Marshall yardımları ve dünyada otomobil talebine olan artış sebepleriyle karayolu ulaştırması

¹² Özbay, K. (2018). Ulaşım Yatırımları ve Kentsel Mekân İlişkisi. *Kent Akademisi*, 11(3): 367-373.

üzerinde yoğunlaşmıştır. Grafik 1’de de görüleceği üzere 1950’den itibaren karayolu ulaştırmasının payında günümüze kadar önemli bir artış yaşanmıştır.

Grafik 1. Demiryolu ve Karayolu Güzergah Uzunlukları

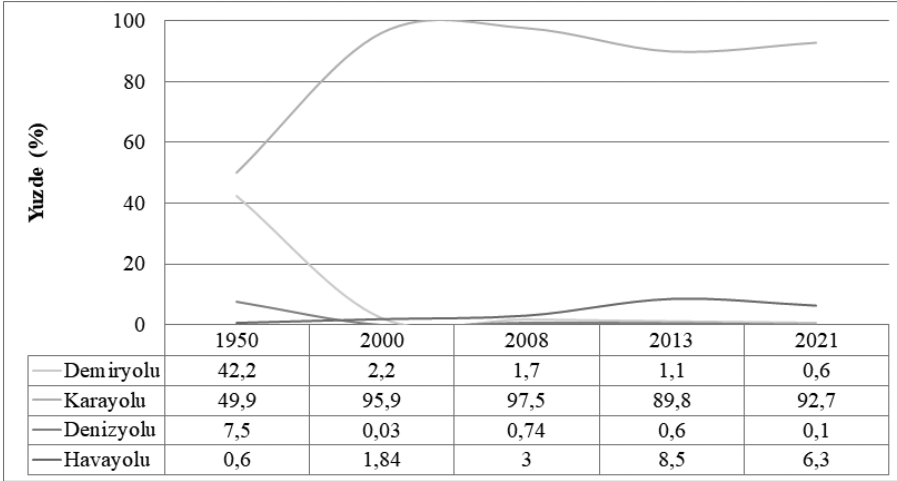


Kaynak: Deniz, 2016

Bu yönelimin oluşmasında karayolu ulaştırmasının önemli avantajlarından birisi olan “güzergah esnekliği”nin büyük bir payı bulunmaktadır. Karayolu, farklı bir ulaştırma türüne ihtiyaç duymadan iki veya daha fazla nokta arasında yolcu ve yük akışını yüksek maliyetli bir altyapı sistemine ve araca gerek duymadan sağlayabilmektedir. Ancak özellikle 1990’lı yılların başından itibaren sürdürülebilirlik kavramının literatürde yer almaya başlamasından sonra bu kavramın temel hedeflerinden ve bileşenlerinden biri olan “ulaştırmada karbon emisyonunun azaltılması ve daha çevreci ulaşım türlerinin seçilmesi” çerçevesinde ülkeler, karayolu ulaştırmasına alternatif senaryolar geliştirmeye başlamıştır. Özellikle kentler arasında erişilebilirliğin sağlanmasında yapım maliyeti ve hızı düşünüldüğünde kısa vadede karayolu altyapısı doğru bir seçim olarak kabul görse de; orta ve uzun vadede çevresel, ekonomik ve fiziksel çerçevede bakıldığında demiryolu ve denizyolu doğru bir seçim olarak ortaya çıkarken, yolcu taşımacılığında ise bu durum demiryolu altyapısının gerekliliğine işaret etmektedir. Türkiye’nin, dünyada yaşanan bu değişime pozitif yönde bir reaksiyon veremediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim Grafik 2 incelendiğinde 1950-2010 yılları arasında karayollarının

Yolcu taşımadaki payının oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Demiryolu ile ilgili hareketliliğin artması beklenirken havayolunda yolcu hareketliliği yaşanmıştır. 2009 yılından itibaren yüksek hızlı tren hatlarının oldukça kısıtlı bir kapsamda işletmeye açılması da yolcu hareketliliğinde kayda değer bir artış meydana getirememiştir. Bu durum bireysel tercih ve alışkanlıklar ile açıklanabilir.

Grafik 2. Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşıma Payları

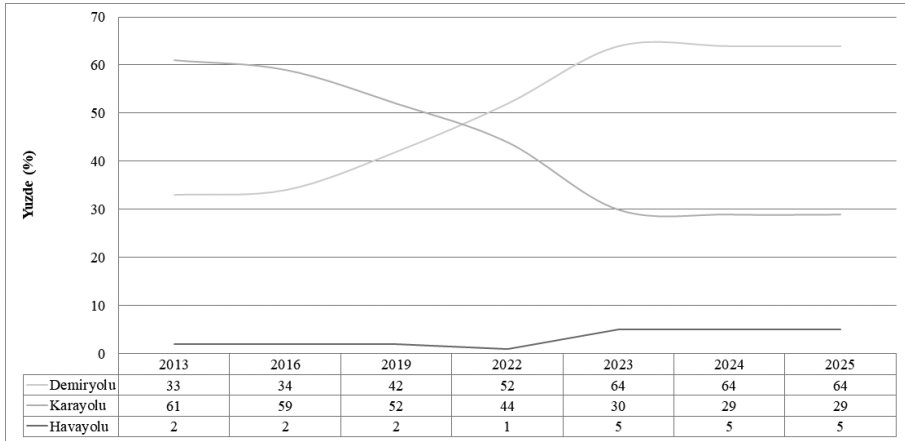


Kaynak: ULAP, 2022

İlerleyen dönemde Türkiye’nin özellikle 2016 yılından itibaren demiryolu yatırımlarına öncelik verdiğini, bölgesel kalkınma planlarının ulaştırma hedefleri çerçevesinde demiryolunun önemini arttırdığını gözlemlemek mümkündür (Bkz. Grafik 3). Bu durumun oluşmasının altında yatan en önemli sebeplerden biri 2014 yılında hizmete açılan Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul hatlarının yolcu hareketliliğinde ve demiryolunun yolcu taşımacılığındaki payında artış meydana getirmesidir. Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer önemli husus ise 2014’te hizmete açılan bu hatların yolcu tercihlerinde uçak yerine hızlı trenin seçilmeye başlanmasına sebep olmasıdır. Yolcu tercihlerinde yaşanan bu değişim yatırımların da paralel yönde bir eğilimde olmasına neden olmaktadır. Hem hızlı hem konforlu hem de uygun fiyatlı bir ulaşım arzı sunmak karşılığında talebi beraberinde getirmiştir. Ancak tüm bu olumlu gelişmelere rağmen demiryolunun türler arasındaki payında kayda değer bir artış gözlem-

lenmemiştir. Bu bağlamda demiryolu alt ve üst yapı maliyetleri, arazinin topografik özellikleri gibi sebeplerle yaygın bir demiryolu ağı sisteminin oluşturulamaması sorunu gündeme gelmektedir. Ulaştırma Lojistik Ana Planı'na göre demiryolunda muhtemel artışların 2023-2053 yılları arasında gerçekleşmesi beklenmektedir. Planda değinildiği üzere “demiryolunun yolcu ve yük hareketliliğinde temel ulaşırma türü olarak belirlenmesi” hedefi için gerekli altyapı 2053 tarihinde tamamlanacaktır.

Grafik 3. Türkiye’de Ulaştırma Türlerine Göre Yatırım Oranları

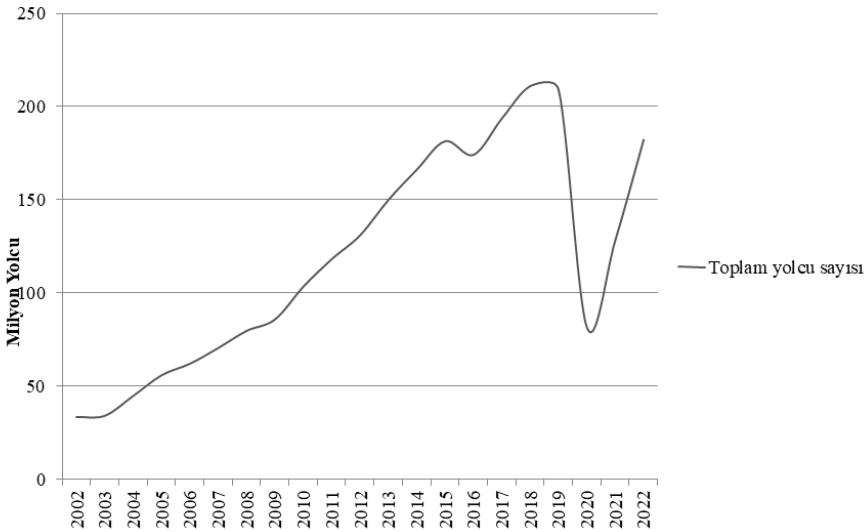


Kaynak: ULAP, 2022

Türkiye’nin mevcut demiryolu ulaşırma altyapısı incelendiğinde Ankara merkezli olarak İstanbul, Konya-Karaman ve 2023 yılında tamamlanan Sivas hattıyla birlikte özellikle bölgesel ölçekte doğu-batı eksenli yolcu hareketliliğinde önemli artışlar gözlenmesi beklenmektedir. Ayrıca Sivas’ın doğu, Konya’nın güneydoğu, Ankara’nın da batı bölgelerinde bulunan kentler ile konvansiyonel demiryolu bağlantısının bulunması yolcu/yük hareketliliğinin ve beşerî sermayenin kentsel ve bölgesel ölçekte rasyonel bir şekilde dağılmasını sağlamaktadır. Karayolu ulaşırmasında ise özellikle 2000’lerin başından itibaren temel eğilimin otoyol ve bölünmüş yol yapımına yönelmesi hız, güvenlik ve konfor parametrelerinin artışına olanak sağlamaktadır. Mevcut sistemde Ankara-Niğde Otoyolu’nun 2020’de faaliyete başlamasıyla birlikte Edirne-Şanlıurfa; İstanbul-İzmir Otoyolu’nun da 2019 yılında tamamlanmasıyla İstanbul-Aydın arasında bağlantı sağlanmıştır.

Havayollarında özellikle son 20 yılda yapılan yatırımlar neticesinde (Bkz. Grafik 4) yıllık ortalama yolcu sayısı %36'lık artışla 33.783.892'den 182.225.531'e yükselmiştir.¹³ Özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki kentlere havayolu erişiminin sağlanması Ankara, İzmir ve İstanbul gibi yoğun nüfuslu kentlerle arasındaki yolcu hareketliliğini arttırmıştır. Ancak bu noktada değinilmesi gereken, bazı bölgelere veya kentlere yapılan yatırımların planlanan talep değerine ulaşamamasıdır. Tokat, Isparta, Siirt, Sinop, Tekirdağ ve Kastamonu kentlerinde nüfus değerlerinin az olmasının yanı sıra yakın mesafede bulunan alternatif havalimanlarının tercih edilmesinden dolayı yolcu hareketliliğinin daha düşük olduğu gözlemlenmiştir.

Grafik 4. Havayolu Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi



Kaynak: DHMİ, 2023

Bu bilgiler ışığında yeni ulaşım yatırım kararlarının ülkemizdeki olası ekonomik ve bölgesel/kentsel etkilerini yine yatırım yılları baz alınarak incelenmesi yararlı olacaktır.

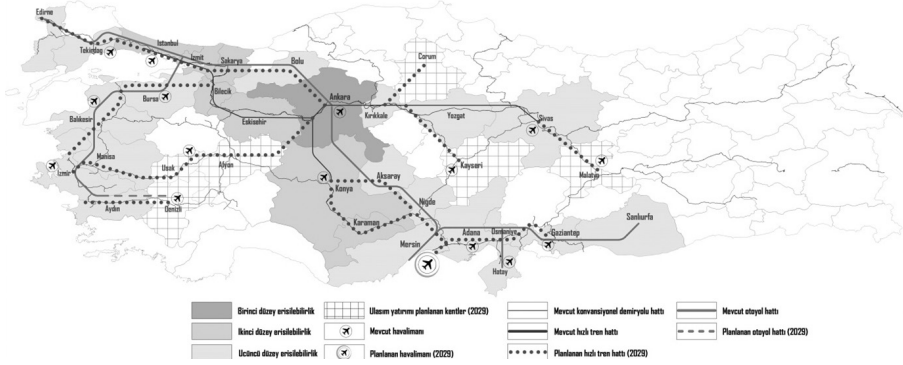
13 Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2023). Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafığı İstatistikleri (2002-2022). <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler>

2023-2029 Yılları Ulaştırma Yatırımları ve Bölgesel Etkileri

2023-2029 yıllarını kapsayan dönemde planlanan ulaşım yatırımlarıyla birlikte bölgelerarası ilişkilerin güçlendirilmesi ve geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefler incelendiğinde demiryolu yatırımlarının, kara ve havayolu ulaşımına göre daha ağırlık kazanacağı görülmektedir. Ankara ve Konya merkezli olarak planlanan demiryolu güzergahlarının özellikle Orta ve Batı Anadolu'da bölgesel ölçekte hareketliliği ve erişilebilirliği arttırması en önemli etkilerinden biridir. Bu bağlamda, Ankara-Afyon-Manisa-İzmir güzergahı doğu-batı eksenli erişimde büyük öneme sahiptir. Tasarlanan kurgunun İzmir ile Sivas kentleri arasında direkt erişimin sağlanmasının yanı sıra güzergâh üzerinde bulunan kentlerin ekonomik açıdan kalkındırılması, yolculuk süresinin azalmasıyla yolcu hareketliliğinin artması olumlu etkileri olarak değerlendirilmektedir. Ankara merkezli planlanan bir diğer hat Ankara-İstanbul kentleri arasındaki "Çok Yüksek Hızlı Tren" olarak tanımlanmaktadır. 262 kilometre uzunluğunda planlanan bu hat halihazırdaki yüksek hızlı tren güzergahından farklı bir güzergaha sahip olacaktır. Proje ile bağlantılı olarak Halkalı-Kapıkule hattının da sisteme dahil edilmesiyle birlikte güzergâh yolcu ve yük hareketliliği açısından önemli bir işlevsellik kazanacaktır. Batı Anadolu'da hareketliliği arttıracak önemli yatırımlardan birisi de Balıkesir-Bandırma-Bursa-Bilecik hızlı tren hattıdır. Ayrıca Bilecik'in transfer noktası özelliği kazanmasıyla birlikte Balıkesir ve Bursa kentlerinden Ankara, İstanbul ve Konya'ya erişim sağlanmış olacaktır.

Şekil 2. 2023-2029 Yılları Arası Planlanan Ulaştırma Yatırımları

2023-2029 Yılları Arası Planlanan Ulaştırma Yatırımları



2029 hedef yılı dahilinde planlanan bir diğer önemli hızlı tren projesi Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hattıdır ve bu hatta Konya'dan bağlantı sağlanması öngörülmektedir. Planlanan güzergahın tamamlanmasıyla birlikte başta İstanbul ve Ankara olmak üzere Eskişehir ve Konya kentlerinin güneydoğu eksenini bağlantısı önemli ölçüde geliştirilmiş olacaktır. Ayrıca Çukurova Havalimanı projesinin tamamlanmasıyla birlikte yolcu hareketliliğinde artış hedeflenmektedir. Ankara-Sivas hattı kapsamında ise ana hat üzerinden Çorum, Kayseri ve Malatya kentlerine erişim sağlamak amacıyla eklenti hatlar planlanmıştır. Mevcutta konvansiyonel hat ile Ankara'dan erişimi bulunan Kayseri ve Malatya'ya hızlı tren hattının entegre edilmesiyle birlikte Doğu Anadolu'ya sağlanacak bağlantının temelleri atılmış olacaktır.

Karayolları yatırımında ise Aydın-Denizli otoyolunun tamamlanarak Denizli-İzmir-Bursa-İstanbul bağlantısının sağlanması hedeflenmektedir. Özellikle üretim-dağıtım ve yük taşımacılığı hacminin yüksek olduğu Batı Anadolu kuzey-güney koridorunda otoyolun tamamlanmasıyla birlikte yük hareketliliğinde önemli düzeyde artış beklenmektedir.

2029-2035 Yılları Ulaştırma Yatırımları ve Bölgesel Etkileri

2029-2035 yılları dönemine ilişkin ulaştırma yatırım planlaması karayolu ve demiryolu hatlarının geliştirilmesi açısından daha dengeli bir yaklaşı-

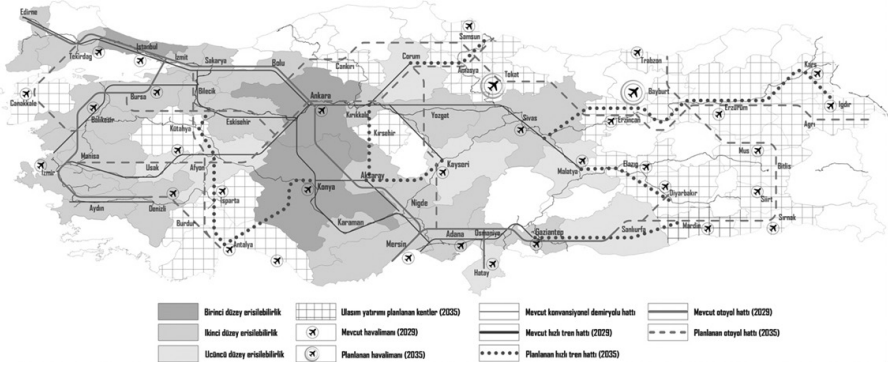
ma sahiptir. Şekil 3 incelendiğinde Doğu ve Batı Anadolu'da planlanan karayolu ve demiryolu güzergahlarının aynı eksenle gelişim gösterirken (İzmit-Antalya, Sivas-Kars/Iğdır, Gaziantep-Mardin); Orta/İç Anadolu Bölgesi'ndeki yatırımların ise 2035-2053 planlama sürecine temel oluşturacak nitelikte ilk kez tasarlandığı görülmektedir.

Karayolu yatırımlarında kuzey-güney eksenli 4 otoyol, doğu-batı eksenli 3 otoyol planlanmış olup; Batı ve Doğu Anadolu Bölgeleri ağırlıklı olmak üzere Orta Anadolu'da da farklı karakter ve dinamiklere sahip kentler arasında karayolu bağlantıları kurgulanmıştır. 7 yıllık planlama sürecinin doğu-batı bağlantısını sağlayan en önemli proje Karadeniz Sahil Yolu'na alternatif olarak daha hızlı, güvenli ve ekonomik bir güzergâh olan Bolu-Erzurum Otoyol projesidir. Bu güzergâh 2 önemli noktada (Çorum ve Erzurum) kuzey-güney ekseninde erişim sağlayan 2 otoyol (Trabzon-Şirnak, Samsun-Adana) ile birleşerek Karadeniz Bölgesi'nde yer alan kentlerin İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile bağlantısını önemli ölçüde geliştirecektir. Özellikle Samsun Limanı'nın hinterlandının geniş olması sayesinde Ankara-Afyon-Antalya, Ankara-Manisa-İzmir ve Yozgat-Kayseri-Adana otoyollarının da planlanan hedef yılı içerisinde tamamlanmasıyla birlikte özellikle yük hareketliliğinde ciddi bir artış hedeflenmektedir. Doğu-batı ekseninde erişimi güçlendiren bir diğer önemli proje ise Ankara-İzmir otoyol projesidir. Bu proje 2023-2029 yılları arası planlama sürecinde yapımı tamamlanacak olan hızlı tren hattının getirmiş olduğu yük ve yolcu hareketliliğini destekleyecek niteliktedir, aynı zamanda İç Ege Bölgesi'nde yer alan Afyon ve Uşak kentlerinin hem Orta Anadolu hem de Kıyı Ege Bölgesi ile erişim düzeyinde artışını sağlayacak niteliktedir. Planlanan güzergahın Antalya-İzmit ve Eskişehir-Bursa hattı ile desteklenmesiyle birlikte Batı Anadolu'da bölgesel ölçekte üretim ve dağıtım hacminin genişletilmesi, optimal büyüme koşullarının sağlanması, yolcu hareketliliğinin dengeli artışının sağlanması, kuzey-güney ve doğu-batı eksenlerindeki erişilebilirliğin güçlendirilmesi amaçlanmaktadır. Diğer projelere kıyasla farklı bir nitelik taşıyan Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir otoyolunun O-3 Avrupa Otoyoluna bağlantısının sağlanması, özellikle Ege ve Akdeniz Bölgeleri'ndeki yük hareketliliğinde uluslararası bir erişim imkânı sunması nedeniyle ekonomik anlamda çeşitli fırsatlar açığa çıkaracaktır. 2022 ayının Mart ayında yapımı tamamlanan 1915 Çanakkale Köprüsü'nün kullanımıyla birlikte boğaz geçişi daha hızlı bir şekilde sağlanmaktadır. Bölgede planlanan ulaşım yatırımlarının tamam-

lanmasıyla birlikte İzmir-İstanbul Otoyolu'nun Avrupa Otoyolu ile bağlantısı güçlendirilmiş olacaktır.

Şekil 3. 2029-2035 Yılları Arası Planlanan Ulaştırma Yatırımları

2029-2035 Yılları Arası Planlanan Ulaştırma Yatırımları



Demiryolu yatırımlarındaki temel hedefler Batı Anadolu/İç Ege Bölgesi'nde kuzey-güney eksenli; Doğu Anadolu Bölgesi'nde doğu-batı eksenli bir erişimin geliştirilmesini öngörmektedir. Batı Anadolu'da özellikle Antalya'nın kuzeyde Afyon-Kütahya-Eskişehir kentleri üzerinden İstanbul kenti ile bağlantısının güçlendirilmesi en dikkat çeken planlama hedeflerinden biridir. Nitekim güzergâh üzerindeki Denizli ve Afyon Ege Bölgesi ile; Kütahya ise Güney Marmara ile bağlantıların güçlendirilmesi konusunda önem arz eden kentlerdir. Ayrıca Şekil 3 incelendiğinde 2029-2035 yılları arasında Batı Akdeniz kentlerinin (Burdur, Isparta, Denizli) Orta/Doğu Anadolu ile erişiminin güçlendirilmesinin planlandığı görülmektedir. Bu bağlamda önemli yatırımlardan bir diğeri ise Antalya-Konya hızlı tren projesidir. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Konya merkezli Doğu Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu; Ankara merkezli İç ve Doğu Anadolu Bölgeleri'yle güçlü bir etkileşim oluşturulacaktır. Diğer projelerden farklı olarak bu etkileşim, bölgesel turizme de dinamizm kazandıracaktır. Doğu Anadolu Bölgesi'ndeki önerilen demiryolu projeleri 2029 yılında tamamlanan demiryolu projelerinin devamı niteliğinde olup doğu-batı ekseninde bir gelişme hedeflenmektedir. Bu projelerin en önemlisi kuşkusuz Sivas-Kars hızlı tren projesidir. Bu hat ile birlikte İz-

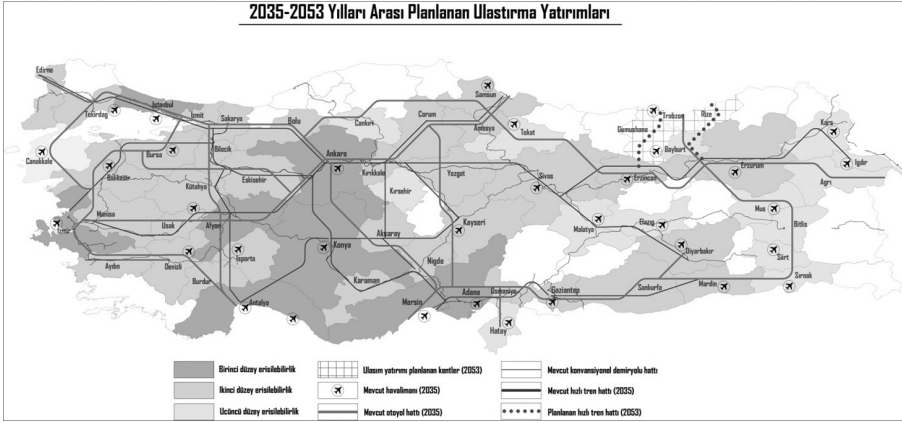
mir ve İstanbul'dan Doğu Anadolu Bölgesi'ne kadar kesintisiz demiryolu erişimi sağlanacaktır. Benzer nitelikte bir planlama stratejisi Güneydoğu Anadolu Bölgesi için Gaziantep-Mardin hattı için geliştirilmiştir. Bu hattın tamamlanmasıyla Güneydoğu Anadolu ile Akdeniz, Ege, Marmara ve İç Anadolu Bölgelerinde kesintisiz erişim sağlanmış olacaktır.

Bütüncül bir bakış açısıyla 2029-2035 yıllarını kapsayan ikinci planlama süreci değerlendirildiğinde, karayolu ve demiryolu yatırımlarının bazı kentlerin çekici gücünü artıracığı, bölgesel kalkınma hedeflerine erişimde fayda sağlayacağı görülmektedir. Çekici gücü artacak kentlerin ilki Batı Anadolu hareketliliğinin odak noktasında yer alan Afyon'dur. Şekil 4 incelendiğinde bir sonraki planlama sürecinde Afyon kentinin erişilebilirlik düzeyinde önemli ölçüde artış olacağı gözlemlenebilir. 2023 yılı itibariyle de gerek konvansiyonel demiryolu hattının gerekse İstanbul-Antalya ve Ankara-İzmir bölünmüş karayolu güzergahının Afyon'dan geçmesi kentin bölgesel çerçevede önemini arttırmıştır. 2035 yılı sonunda planlanan projelerin tamamlanmasıyla Afyon özellikle yük ve yolcu hareketliliği ile bölgesel erişilebilirlikte önemli bir konumda yer almaya devam edecektir.

2035-2053 Yılları Ulaştırma Yatırımları ve Bölgesel Etkileri

2035-2053 yılları arasında Erzincan-Trabzon ve Erzurum-Rize kentleri arasındaki bağlantıyı sağlayan kuzey-güney eksenli iki yüksek hızlı tren projesinin tamamlanması hedeflenmektedir. Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte Orta ve Batı Anadolu ile Doğu Karadeniz arasındaki bağlantı güçlendirilecektir. Topografik açıdan Orta ve Batı Karadeniz Bölgeleri'ne kıyasla altyapı yatırımlarını zorlaştırıcı unsurların daha çok olduğu bölgenin, karayolu ve demiryolu güzergahlarıyla iç bölgelere erişiminin sağlanması büyük önem arz etmektedir. Bu ulaşım yatırımları yük hacmi ve hareketliliğinde artışa neden olabilir ve Trabzon Limanı'nın hinterlandında genişlemeyi sağlayabilir.

Şekil 4. 2035-2053 Yılları Arası Planlanan Ulaştırma Yatırımları



ULAP-2053 çerçevesinde Türkiye'nin ulaştırma yatırımlarında temel eğilimin sırasıyla demiryolu, karayolu ve havayolu türleri olduğunu söylemek mümkündür. Temel olarak 3 fazda planlanan bu süreçte özellikle 2029-2035 yılları arasında ulaştırma yatırımlarının yoğunlaştırılacağı gözlenmektedir. Bu durum Orta ve Batı Anadolu'da yolcu hareketliliğinin ve yük dağıtım hacminin artışına olanak sağlayacaktır. Bu bağlamda bölgesel ölçekte kentler arasında etkileşim gelişerek fiziki ve beşerî sermaye yatırımları ivmelenecektir. Ancak bu yatırımların Doğu Anadolu'nun bir bölümü, Batı Karadeniz'in tamamı, Doğu Karadeniz'in batısı ve Batı Anadolu'nun güneyine (Muğla) herhangi bir etkisinin olmaması dikkat çekici bir unsur olarak göze çarpmaktadır (Bkz. Şekil 4). Bahsi geçen bölgelerde otoyol ve konvansiyonel demiryolu altyapısının olmaması da yatırımların özellikle 2035-2053 sürecinde tekrar gözden geçirilmesini, 2035 yılında tamamlanan hatların referans alınarak erişiminin güçlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Sonuç

Ulaştırma yatırımlarının işlevselliğini ve performansını makro ölçekte bir çerçeveden ele almak, etkili ve rasyonel çözümler üretilmesine olanak sağlayan bir yaklaşımdır. Bu yaklaşımın temelinde küresel ölçekten başlayarak ülke, bölge ve kent ölçeğinde değerlendirmelerin yapılması kapsamlı bir planlamaya olanak sunmaktadır. Küresel çerçevede meydana gelen değişimler ve eğilimler, bu değişimlere ülkelerin vereceği

reaksiyonların öngörülmesinde ve aksiyonların belirlenmesinde önemli (ve etkili bir) parametredir. Bu bağlamda hizmet sunum biçimlerinde ve ürün yapılarında yaşanan değişimler, ekonomik ağırlık merkezlerinde yaşanan dengeleme arayışı, bölgesel gelir dağılımında bozulmalar, özellikle sosyo-demografik ve iklimsel çerçevede hızlı kentleşmenin getirdiği problemler, ülkeleri/hükümetleri uzun vadeli kalkınma planları hazırlamaya yöneltmiştir. Kalkınma planlarının da ana başlıklarından birisi olan bölgesel kalkınma; belirli bir bölgenin veya coğrafi alanın ekonomik, çevresel ve sosyal dinamiklerinin geliştirilmesi amacıyla planlanan kapsamlı ve koordineli stratejilerin tümünü kapsamaktadır. Nitekim Tekin (2011) bölgesel kalkınmayı ülkelerin çeşitli bölgelerinde ekonomik ve sosyal yapının iyileştirilerek kaynakların etkin dağılımına, ekonomik ve sosyal bütünleşmenin sağlanmasına ve bölgeler arasında refah seviyesinin artmasına imkân sağlayan bir kavram olarak tanımlamaktadır. Ulaştırma ise belirlenen kalkınma hedeflerine ulaşmak için gerekli araçlardan biridir.

Ulaştırma altyapısı ve erişilebilirliği gelişmiş bölgeler taşıma maliyetlerinde önemli avantajlar sağlamaktadırlar ve bu durum yatırımların bu bölgelere yönlenecek yoğunlaşmasına sebep olmaktadır. Ayrıca istihdam imkanlarının da gelişmesiyle birlikte yaşanan hareketlilik, iç göç neticesinde bölgeler arasında sosyal ve ekonomik çerçevede gelişmişlik farkları ortaya çıkmaktadır ki bu kutuplaşma aslında kalkınma nosyonu ile çelişmektedir. Nitekim bölgeler arası ilişkilerin belirlenmesinde ulaştırma faaliyetlerinin temel elemanlarından yolcu, yük ve hizmet hareketliliğinin büyük etkisi vardır. Bu nedenlerden dolayı ulaştırma, bölgesel kalkınmanın etken bir politika ve uygulama alanı olarak değerlendirilmektedir.

Türkiye'nin ulaştırma alanını kapsayan 12.Kalkınma Planı (2024-2028), Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2024-2028) ve Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı (2023-2053) olmak üzere 3 farklı başlıkta eylem planı bulunmaktadır. Tüm eylem planları incelendiğinde özellikle makro ölçeklerde hazırlanan çevre düzeni planları, mekânsal strateji planlarının ulaşım planlarıyla entegre bir şekilde tasarlanması, yatırımların kent düzeyinde olmasının yanı sıra bölgesel gelişmeye hizmet edecek şekilde planlanması gibi ortak hedefler tasarlanmıştır. Ulusal ölçekte yük ve yolcu hareketliliğinin artırılması, dağıtım ve tedarik zincirinin hacminin genişletilmesi, yüksek katma değerli ekonomik varlıkların ülke içinde ve ülkeler arasında etkin bir dağıtım ağının oluşturulması da planlanan hedefler ara-

sında yer almaktadır. Bölgesel ölçekte ise karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaştırma altyapısının entegre bir şekilde yürütülmesi, Orta ve Doğu Anadolu Bölgeleri'nde doğu-batı eksenli yatırımlara ek olarak kuzey-güney eksenli bağlantıların güçlendirilmesi, bazı kentlerin (Afyon, Ankara, Konya, Adana, Sivas) bölgesel ulaşım ve transfer odağı çerçevesinde kurgulanması gibi eğilimler bulunmaktadır.

Bu çalışma ülke ve bölge ölçeğinde yapılan ve yapılacak ulaştırma yatırımlarının genel eğilimini ve hedeflerini incelemek, ekonomik ve mekânsal etkilerini tespit etmek üzere kurgulanmıştır. Bu çerçevede ulaştırma alanını kapsayan planlar derlenerek gelecekteki olası senaryolar ve bu senaryoların etkileri tahmin edilmeye çalışılmış, çeşitli çıkarımlarda bulunulmuştur. Özellikle 2029-2035 yıllarını kapsayan 2. fazda karayolu ve demiryolu yatırımlarıyla birlikte kent ve bölgeler arasındaki erişim bağlantılarının güçlendirilmesi planlanmaktadır. Bölgelerin rekabet gücünün arttırılabilmesi adına karayolu ve demiryolu ağı havayolu yatırımlarıyla desteklenecektir. Doğu ve Batı Anadolu'daki yaya ve yolcu hareketliliğinin arttırılmasıyla birlikte limanların hinterlandında meydana gelecek olan genişlemeyle birlikte yük ve yolcu hareketlerinin farklı ulaştırma türleri arasında; bütünleşik bir şekilde, etkin ve uygun maliyetle geçişi sağlanacaktır. Kuşkusuz tüm bu önemli yatırımlar hem bölgesel hem de kentsel anlamda ekonomiye katkı sağlayacaktır. Ancak bu yatırımların çevresel etkilerine ulaşım planlarında çok az yer verilmiştir. Halbuki yaşanan iklim değişikliği felaketleri ve felaketlerin bölgesel/kentsel etkileri göz ardı edilemeyecek kadar şiddetlidir.

Kaynakça

- Banister, D. (Ed.). (1995). *Transport and Urban Development*. Taylor & Francis.
- Banister, D. ve Lichfield, N. (2003). *The Key Issues in Transport and Urban Development*. in *Transport and Urban Development*, Routledge.
- Berechman, J. (1994). Urban and Regional Economic Impacts of Transportation Investment: A Critical Assessment and Proposed Methodology. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 28(4): 351-362.
- Bilgin, V. ve Akın, F. (1995). *Türkiye’de Demiryolunun Bugünü ve Geleceği*, Demiryol-İş Yay., Ankara.
- Blonk, W. A. G. (1979). *Transport and Regional Development: an International Handbook*.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi* 21(36), 135-156.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2023). Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafik İstatistikleri (2002-2022). <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler>, Erişim Tarihi: 05.09.2023.
- Ergün, İ. (1985). *Türkiye’nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları, No:10.
- European Road Federation (ERF). (2022). <https://erf.be/statistics/road-network-2022/> Erişim tarihi: 08.09.2023.
- Grant, R. G. (2003). *Flight-100 Years of Aviation*. *Aircraft Engineering and Aerospace Technology*, 75(2).
- Kaynak, M. (1992). *Türkiye Ekonomisi. Sektörel Gelişmeler*, Özyurt Matbaacılık, Ekonomi Kurumu, Ankara.
- Macit, D. (2020). Karayolu Yük Taşımacılığının Ekonomik Büyüme ve Ticaret Hacmi Üzerindeki Etkisine Yönelik Ampirik Bir Analiz. *Alanya Akademik Bakış*, 4(3): 843-860.
- Özbay, K. (2018). Ulaşım Yatırımları ve Kentsel Mekân İlişkisi. *Kent Akademisi*, 11(3): 367-373.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2021). *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi*, Ankara.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB). (2022). *2023- 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı*, Ankara.
- Tekin, A. (2011). Küreselleşen Dünyada Bölgesel Kalkınma Dinamikleri, Kamu Politikaları ve Bölgesel Kalkınma Ajansları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 29: 37-47.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD). (2022). *2018-2022 İstatistik Yıllığı*.
- Wegener, M. (2013). The Future of Mobility in Cities: Challenges for Urban Modelling. *Transport Policy*, 29: 275-282.
- Yankaya, U., Çelik, M. (2005). Kamu Ulaşım Yatırımlarının Gayrimenkul Değerleri Üzerine Etkisinin Modellenmesi: İzmir Metrosu Örneği, *Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF Dergisi*, 258-270.

KENT PARKLARININ YEŞİL KENT VİZYONUNA OLAN KATKILARI

Prof. Dr. Ahmet Tuğrul POLAT
Arş. Gör. Ertuğrul ÖNDER

Giriş

İnsanlığın başlangıcından bu yana insanlar her zaman kendini geliştirmek ve daha konforlu, güvenli mekânlarda yaşamak istemiştir. İnsanlar sürekli artan ihtiyaçlarına paralel olarak çevreyi de devamlı olarak geliştirmiş ve değiştirmiştir¹. Özellikle sanayi devriminden sonra teknolojinin gelişmesi, kentlerdeki yoğun yapılaşma alanları, açık yeşil alanlar üzerine ciddi baskılar yapmakta ve her geçen gün doğayı tahrip etmektedir. Doğal dengeye verilen zararları daha aza indirmek, doğal kaynakları korumak ve sürdürülebilmek önemli hale gelmiştir².

Günümüzde hızla artan kentleşme ve yapılaşma, yaşam koşullarını giderek karmaşılaştırırken, sürekli büyüyen nüfusta toplumsal etkinliklerin çeşitliliğini artırmıştır. İnsanlar, her geçen gün betonlaşan kentsel alanlarda günlük işlerini yerine getirme zorunluluğuyla karşı karşıya kalmakta ve bu nedenle büyük bir zaman dilimini bu bölgelerde geçirmektedirler. Günlük iş temposu, trafik stresi gibi etkenler, insanların hem fiziksel hem de ruhsal sağlığını olumsuz etkileyerek, şehrin yapay gürtüsü ve katı yapılarıyla doğaya duydukları özlemi artırmaktadır.

1 Atıl, A., Gülgün, B., ve Yörük, İ. (2005). Sürdürülebilir Kentler ve Peyzaj Mimarlığı. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 42(2): 215-226.

2 Alpay, C. O., Kalaycı, A., ve Birişçi İ. T. (2013). Ekolojik Tasarım Kriterlerine Göre Kent Parkı İyileştirme Modeli İzmir Kültürpark Örneği. *TMMOB İzmir*, 2, 328-343.

Bu özlemi giderebilmek ve insanlara rekreasyon fırsatları sunabilmek, aynı zamanda şehirlere nefes aldırabilmek için, farklı büyüklüklerde açık yeşil alanlar tasarlanıp parklar inşa edilmekte ve toplumun hizmetine sunulmaktadır.

Açık yeşil alanlar hizmet ettiği birimlere bağlı olarak işlevlerine göre; Konut düzeyinde, Komşuluk ünitesi düzeyinde, Mahalle-Semt düzeyinde ve Kent düzeyinde olmak üzere dört farklı yeşil alan kategorisine ayrılır³. Bu kategoriler içerisinde kent parkları şehirler için büyük öneme sahiptir. Bünyesinde çok çeşitli rekreasyonel kullanımları barındırmakla birlikte kendi sistemi içinde ekolojik süreçlere katkı sağlamaktadır. Günümüzde kentsel yeşil alanların planlı olarak yapılandırılması ve kentlerde kişi başına düşen yeşil alan miktarının standartlara ulaştırılması kent kimliğine önemli katkılar sağlamaktadır. Bu katkıların bir göstergesi olarak da “Yeşil Kent Vizyonu” kavramı ön plana çıkmaktadır. Ülkemiz kentlerinin yeşil olarak anılması Türkiye Yüzyılında kentsel planlamanın en önemli hedeflerinden biri olarak kabul edilmelidir.

Bu çalışmada kent parklarının ekosistem hizmetlerine yaptığı katkılardan bahsedilerek öneriler verilecektir.

Planlama İlkelerine Yönelik Katkıları

Kent planlamasında vazgeçilmez bir rol oynayan açık ve yeşil alanlar, kentsel dokunun ekolojik, ekonomik ve sosyal açıdan çeşitli işlevlerini yerine getirirler⁴. Kent parkları kentlerdeki açık yeşil alanların önemli bir kısmını oluşturan rekreasyonel alanlardır.

Oğuz (1998), kent parklarını kentsel açık ve yeşil alan sisteminin önemli parçası olarak nitelendirerek; “karmaşık kentsel organizasyon içerisinde, kentleşmeye koşut olarak gelişen; kopuk doğa-insan ilişkisinin yeniden kurulmasında çok önemli ve çeşitli işlevler yüklenen kamusal hizmet alanları” olarak tanımlamıştır⁵.

3 Karlier, G. (2017). *Kent Parkları Kavramı ve Bursa Kent Parklarında Kullanıcı Memnuniyetinin İrdelenmesi*, (Doktora Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

4 Manavoğlu, E. ve Ortaçesme, V. (2015). “Antalya Kenti Yeşil Alanlarının Çok Ölçütlü Analizi ve Planlama Stratejilerinin Geliştirilmesi”. *Akdeniz University Journal of the Faculty of Agriculture*, 28(1): 11-19

5 Onur, B. E., ve Demiroğlu, D. (2016). “Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar”. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 66(1): 340-355

Kent parkları, kentsel alanlarda doğayla iç içe olma fırsatı sunarak, kent yaşamının getirdiği olumsuz etkileri hafifletmekte ve kentsel yaşam kalitesini yükseltmektedir. Bu nedenle, Kaliteli kent parklarının başarısı, planlama, tasarım, uygulama ve bakım süreçlerine bağlı olarak şekillenmektedir. Kent park sistemi sadece parkların sınırları içinde değil, aynı zamanda şehrin genel doğal altyapısının önemli bir bileşeni olarak kabul edilmelidir. Gerçekten mükemmel bir şehir parkı sistemi, şehrin bir bütün olarak çeşitli faydalar sağlayan doğal altyapısını oluşturur⁶.

Büyük ölçekli planlamadan küçük ölçekli tasarım projelerine kadar ki yapılan çevre düzeni çalışmalarında daha yaşanabilir, sağlıklı ve doğaya uyumlu yeşil alanların ortaya çıkmasında planlama ve tasarım aşamalarının birbirine uyumu önemli bir konudur. Kent parkları gerek ölçekleri gerekse üstlendikleri doğal süreçler olarak kent içi açık yeşil alanların büyük bölümünü oluşturmaktadır. Bu sebeple kent parkı sistemi oluşturulurken planlama ve tasarım süreçlerinin ekoloji ve sürdürülebilirlik temellerine oturtulması, ekosisteme uyumlu bir çevre oluşturmaya destek verecektir⁷.

Kent parkı planlamasında, insanın ihtiyaçları ve değerleriyle birlikte doğaya ve çevreye olan etkilerinin de dikkate alınması, açık yeşil alanlarda gerçekleştirilen rekreasyon faaliyetlerin sürdürülebilirliğini korumanın yanı sıra doğal çevreye olan olumsuz etkileri en aza indirmenin bir yolu olarak öne çıkar⁸. Doğal sistemleri ve ekolojik dengeyi koruyup destek veren park sistemlerinin doğaya ve çevreye yaptığı katkıların yansısı bu alanları kullanan insanlara da çok önemli katkıları bulunmaktadır.

Kentsel bölgelerde yeterli yeşil alanların bulunduğu yerlerde, bireylerin yaşam kalitesi, üretkenliği ve verimliliği daha yüksek olma eğilimindedir. Açık ve yeşil alanlar, toplumsal, fiziksel ve psikolojik sağlığa olumlu etkileri olan kamusal alanlar olarak öne çıkmaktadır. Bireyler, yaşadıkları çevrenin beklentilerine cevap verdiği ölçüde memnun olurlar ve memnuniyet seviyesindeki artış kentsel yaşam kalitesini

6 Harnik, P. (2006). *The Excellent City Park System: What Makes It Great and How to Get There. The Human Metropolis: People and Nature in the 21st-Century City* [full book], 47.

7 Aklanoğlu, F. (2009). *Geleneksel Yerleşmelerin Sürdürülebilirliği ve Ekolojik Tasarım: Konya-Sille Örneği*. (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üni. Fen Bilimleri Ens

8 Uygur, A., ve Özkan, N. B. (2022). "Kentsel Planlamada Rekreatif Yeşil Alanların Rolü". *Journal of Recreation and Tourism Research*, 9(2): 70-81.

artırma potansiyeline sahiptir⁹. Bu beklentilerin karşılanmasında, kentin bütünlük karakterini oluşturan mimari yapılar, açık-yeşil alanların birbiri arasındaki uyum ve bu unsurlar arasındaki ilişkiler büyük bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda, kent ve çevresindeki kırsal peyzajla etkileşimde bulunan açık ve yeşil alanların doğal süreçlerde birbirlerini desteklemesi doğal kaynaklar ve ekolojik süreçlerin sürdürülebilirliği için önemli işlevlere sahiptir.

Sürdürülebilirlik

Atıl ve ark. (2005) sürdürülebilirliği, 'Mevcut kaynakların tükenmesine ve bozulmasına izin vermeden gelecek nesiller için bu kaynakları koruyup sürekliliğinin sağlanması' olarak ifade edilmektedir.

Sürdürülebilir kentleşme ile ilgili kabul gören tanımlardan biri Ertürk (1996) tarafından "İnsan gereksinmelerine günümüz kentlerinden daha iyi yanıt veren ve kent sistemlerinin gelecek kuşakların gereksinimlerinin karşılanmasını engellemeyecek bir biçimde geliştirilmesini sağlayan kent" olarak yapılmıştır¹⁰. Sürdürülebilirlik, açık yeşil alan planlama ve tasarım süreçlerinde dikkate alınması gereken bir kavramdır.

Sürdürülebilir peyzaj tasarımında temel amaç; kendi kendine yetebilen, kentsel ekosistemin bir parçası olabilecek sürdürülebilir bir sistemin geliştirilmesidir. Bu amaç doğrultusunda doğayı model alan, doğal süreçler ile alanın yapısal ve ekolojik özelliklerine sistematik çözümler getiren anlayışlar benimsenmelidir¹¹. Tasarlanacak alanlarda sadece görsel etki ve kullanıcı gereksinimleri göz önünde bulundurulup doğal süreçler ve kaynakların korunumu göz ardı edildiği takdirde sürdürülebilir tasarımdan uzaklaşmış olur. Doğal süreçlerin birbiriyle etkileşiminin yanı sıra dolaylı şekilde doğaya etki eden insan faaliyetleri de sürdürülebilirliğe etki etmektedir. Bu sebeple sürdürülebilirlik hedeflerinin arasında insan ve insan etkileri de bulunmaktadır.

Sürdürülebilirlik ilkesinin kentsel alanlara yönelik hedeflerini

9 Öztürk, S. ve Özdemir, Z. (2013). "Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi "Kastamonu Örneği". *Kastamonu University Journal of Forestry Faculty*, 13(1): 109-116.

10 Şermet, R. (2017). *Sürdürülebilir Peyzaj Tasarımları İçin Sertifikasyon Sistemlerinin Değerlendirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Tekirdağ: Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

11 Korkut, A., Kiper, T., ve Topal, L., T. Ü. (2017). Kentsel Peyzaj Tasarımda Ekolojik Yaklaşımlar. *Artium*, 5(1): 14-26

incelediğimizde, bu hedeflerin genellikle şu temel bileşenlere dayandığını söyleyebiliriz: Bireysel araç kullanımının azaltılması veya toplu taşımanın teşvik edilmesi, üretim-tüketim-atık dengesinin sağlanması ve enerji sistemlerinde geri dönüşüm modellerinin benimsenmesi, ekolojik ayak izlerinin minimize edilmesi, doğal yaşam alanlarının korunması, kentsel şiddetin azaltılması ve kentsel toplumsal, kültürel ve ekonomik altyapının toplumsal adalet prensibi doğrultusunda tüm kent nüfusuna eşit şekilde fayda sağlaması gibi bir dizi toplumsal, ekonomik ve çevresel faktörler içerdiğini ifade edebiliriz¹².

Korkut ve ark.'nın (2007) Atıl ve ark.'dan (2005) aktardığına göre, kentlerde ve açık yeşil alanlarda sürdürülebilirliğin sağlanmasında birtakım ilkeler çerçevesinde hareket edilmelidir. Tunçer'in (1994) yaklaşımıyla, sürdürülebilir bir şehir merkezini belirleyen başlıca ilkeler şöyle özetlenebilir:

- **Mikroiklimatik Verilerin Etkin Şekilde Kullanımı:** Isı, güneş ve rüzgâr gibi iklimsel verilerin etkin tasarımlarla enerji sağlama amacıyla kullanılması.
- **Enerji ve madde salınımı:** İş merkezi, sanayi ve üretim merkezlerindeki ortam iklimlendirme ve enerji kullanımlarının minimum enerji kullanımı ile yapılması.
- **Enerji atıkların geri kazanımı:** Merkezi iş alanlarında kullanılan aydınlatma, doğalgaz ve ısınma hizmetlerinin ile üretim sonucu oluşan atıkların geri dönüştürülmesi.
- **Enerji ve maddesel kaynakların geliştirilmesi:** Merkezi iş alanlarında ısınma, aydınlatma gibi ihtiyaçların çevre dostu araçlar ve yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanması.
- **Topografik verilerin etkin kullanımı:** Arazi şekli ve kullanımından kaynaklanacak sorunların minimize edilmesi ve inşaat alanlarında bulunan verimli toprak tabakalarının aktif kullanılan açık yeşil alanlara taşınması.

12 Özcan, A. (2007). Ekolojik Temele Dayalı Sürdürülebilir Kentsel Gelişme: Malatya Kent Örneği Üzerinden Bir Değerlendirme. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi*, 2(1): 685-707

- **Doğal kaynakların verimli şekilde kullanımı:** Doğal alanlardaki mevcut flora, fauna, akarsu ve dere yatakları gibi doğal kaynaklar korunarak geliştirilmesi gerekir. Merkezi alanlardaki beton alanların içinde çim ve bitki kullanımının artırılması.
- **Bitki örtüsünün değerlendirilmesi:** Doğal olarak yörede yetişen bitki türleri muhafaza edilerek geliştirilmesi, araştırılması ve yeşil alanlarda yöreye uyumlu bitkilere yer verilmesi.

Sürdürülebilirlik yukarıda verilen konuları hedef almaktadır. Böylece doğaya verilebilecek zararları en aza indirgeyerek ekosistemlerin kendi doğal süreçlerinin bozulmamasını ve kendine yetebilmesini amaçlamaktadır. Aynı zamanda sürdürülebilirlik, yaşam alanları açısından farklı büyüklük ve zamanlardaki çeşitli kullanımları, ekosistemler ve yaşam alanları arasındaki süreç ve ilişkileri kapsamaktadır. Bu sebeple sürdürülebilir alanlar oluştururken ekoloji bilgisi çok önemlidir¹³.

Ekolojik

Canlıların yaşadıkları ortama uyum sağlamaları, birbirleri ve çevreleri ile etkileşimlerini inceleyen bir bilim dalı olarak tanımlanmaktadır¹⁴. İnsanların çeşitli amaçlar ile doğaya müdahale etmesi doğal çevrenin ve içinde yaşayan canlıların doğal tabiatına çeşitli zararlar vermiştir. Böylelikle doğaya müdahale edilirken ekolojik yapıya verilen zararın en aza indirilmesi ve doğal kaynakların korunması gerektiği düşüncesi planlama ve tasarım alanlarında ekolojik yaklaşımları ortaya çıkarmıştır.

Ekolojik planlama sistemi, çevre sorunlarını önlemenin, kaynakları korumanın ve sürdürülebilir bir şehir merkezi ve yeşil alanlar oluşturmanın temel ilkelerini gerçekleştirmek için başvurulması gereken öncelikli planlama stratejisidir¹⁵.

Kentlerin ekosistem fonksiyonlarını dengeli ve sağlıklı bir şekilde sürdürebilmesi, ekosistem odaklı planlama uygulamalarıyla

13 Leitao, A. B., ve Ahern, J. (2002). "Applying Landscape Ecological Concepts and Metrics in Sustainable Landscape Planning". *Landscape and Urban Planning*, 59(2): 65-93.

14 Sarı, E. (2016). *Ekoloji Bilimi: Yeryüzü Usta Bir El Tarafından Tüm Canlıların Üreyip Gelişeceği ve Yaşayabileceği Tasarımla Donatılmış* (Vol. 5).

15 Atıl, A., Gülgün, B., ve Yörük, İ. (2005). Sürdürülebilir Kentler ve Peyzaj Mimarlığı. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 42(2): 215-226

gerçekleşebilir. Kentlerdeki yeşil alanların sadece varlığı değil, aynı zamanda bu alanların adil bir şekilde yayılması ve işlevsel olması önemlidir. Bu nedenle, sürdürülebilir ve bağlantılı kentsel yeşil alan sistemlerini geliştirmek için ekolojik temelli peyzaj planlaması çalışmalarına ihtiyaç vardır¹⁶. Açık yeşil alanların sürdürülebilir olarak planlanması ekolojik temelli planlama ve tasarımları gerektirmektedir.

Ekolojik kent parkları, doğal süreçlerin ve bu süreçlerin sonucu olan alanların ekolojik özelliklerini göz önünde bulundurarak, sürdürülebilir planlama, tasarım ve yönetim politikalarına dayanan bir yaklaşımla oluşturulan alanlardır. Bu parklar, kentlerin içinde kentsel ekosistemlere ev sahipliği yapma amacını taşımaktadır¹⁷. Kentsel ekosisteme ev sahipliği yapmayı amaçlayan açık yeşil alan sistemlerinin kentin birbirleri ile bağlantılı olması mevcut flora ve fauna varlığının sürdürülebilmesi için önemlidir. Mevcut bitki ve hayvan varlığı bağlantılı yeşil alan sistemleri gerektirmektedir.

Ekolojik Ağ

Biyolojik çeşitliliği korumak ve desteklemek amacıyla parçalanmış doğal sistemler arasında uyumlu ilişkiler oluşturan doğal rezerv sistemleri “ekolojik ağlar” olarak tanımlanmaktadır¹⁸. Ekolojik ağlar, yeşil yollar, yeşil altyapı gibi yeni planlama yaklaşımları, kentsel gelişimi yönlendirme, erozyon ve yüzey akışlarını kontrol etme, çevre kirleticilerini azaltma, mikroklimayı düzenleme, yaban hayatı için yaşama alanları sağlama gibi korumacı amaçlara hizmet etmektedirler¹⁹.

Ekolojik ağlar ve habitat bağlantıları, nesli azalan ve tehlike altındaki bitki ve hayvan türlerinin ve bu türlerin yaşam alanlarının korunmasında kritik bir rol oynamaktadır. Kent parklarındaki yoğun bitki örtüsü hayvanların üreme, beslenme, saklanma gibi ihtiyaçlarını gidermek için doğal mekânlar oluşturmaktadır. Böylece doğal ekosistemde var olan canlıların varlığı korunmaktadır.

16 Yaman, G., ve Doygun, H. (2014). Yeşil Alanların Kent Ekosistemine Katkılarının Kahramanmaraş Kenti Örneğinde İncelenmesi. II. *Ulusal Akdeniz Orman ve Çevre Sempozyumu*, 22-24

17 Onur, B. E., ve Demiroğlu, D. (2016). “Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar”. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 66(1): 340-355

18 Jongman, R. H., Külvik, M. ve Kristiansen, I. (2004). European Ecological Networks and Greenways. *Landscape and Urban Planning*, 68(2-3): 305-319.

19 Yaman, G., ve Doygun, H. (2014). Yeşil Alanların Kent Ekosistemine Katkılarının Kahramanmaraş Kenti Örneğinde İncelenmesi. II. *Ulusal Akdeniz Orman ve Çevre Sempozyumu*, 22-24

Ölçek

Forman'a (1995) göre ölçek, 'Ekosistemlerin birbirine bağlı olması sebebiyle sürdürülebilirlik açısından büyük ölçekte ve birbirine bağlı alanlar sürdürülebilirlik için önemlidir'²⁰. Kent parklarının ölçeğinin büyük olması içinde yaşayan hayvan türlerinin saklanması, yuva yapması ve beslenmesi açısından önemlidir. Park alanı büyüdükçe insanların erişebileceği alanlar kısıtlanacak ve doğa kendi içindeki ekolojik süreçleri ve doğal döngü sistemini daha rahat kuracaktır. Kent parkı ölçeği aynı zamanda insan ölçeğinde mekânlar sunması açısından da son derece önemlidir. İnsanlar kent parklarını kullanırken kent ölçeğinden uzaklaşarak doğa ile baş başa kalma imkânı bulabilmektedir. Kent park için kullanılan arazinin büyüklüğü park kullanıcısının kentsel yapıları görme açısından çıkarmak için kullanılan bir planlama aracıdır.

Homojenlik

Kentlerde başarılı bir planlama çalışması için hayati bir araç olan açık ve yeşil alanlar, kentsel mekânın düzen ve boşluk ilişkisini sağlayarak kentin fiziksel yapısını belirleyen temel kullanım alanlarından biridir. Bu alanlar, kent planlamasında ve tasarımında diğer kullanım alanlarıyla entegre edilen bir denge unsuru olarak önemlidir²¹.

Açık ve yeşil alanlar, insanların rekreasyon ihtiyaçlarını karşılamak için tasarlanmış tesislerden oluşmasının yanında yerleşimlerin ve canlı yaşam alanlarının organik büyümesini teşvik eder, nüfus ve yapı yoğunluğunu dengelemeye yardımcı olur, arazi kullanımını düzenler ve spekülatif kentsel gelişmelere karşı koruma sağlar²². Böylece parkların kent içinde homojen dağılım oluşturması hem kentteki betonlaşma ile yeşil alanlar arasında tampon görevi görecek hem de yeşil alanlardaki canlı varlıklar için geçiş koridorları oluşturacaktır.

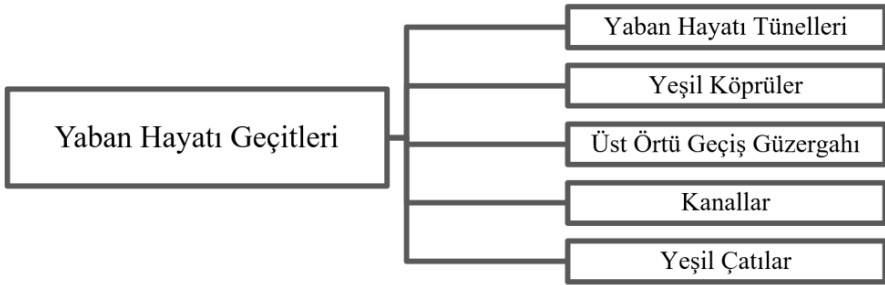
20 Leitao, A. B., ve Ahern, J. (2002). "Applying Landscape Ecological Concepts and Metrics in Sustainable Landscape Planning". *Landscape and Urban Planning*, 59(2): 65-93

21 Manavoğlu, E. ve Ortaçşme, V. (2015). "Antalya Kenti Yeşil Alanlarının Çok Ölçütlü Analizi ve Planlama Stratejilerinin Geliştirilmesi". *Akdeniz University Journal of the Faculty of Agriculture*, 28(1): 11-19

22 Öztürk, S. ve Özdemir, Z. (2013). "Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi "Kastamonu Örneği". *Kastamonu University Journal of Forestry Faculty*, 13(1): 109-116.

Yaban hayatı geçiş alanları, habitatları bölen insan yapımı sınırlarından hayvanların güvenli geçişini sağlayan tünel ya da köprü uygulamalarıdır. İngilizce literatürde tünel uygulamaları “wildlife tunnels” (yaban hayatı tünelleri), köprü uygulamaları ise “green bridges / ecological bridges” (yeşil köprüler / ekolojik köprüler) şeklinde geçmektedir. Farklı hayvan türlerinin hareket alanlarını genişletmek amaçlanmıştır²³.

Şekil 2.1. Yaban hayatı geçitleri²³



Yaban hayatı geçitleri tüneller, yeşil köprüler, üst örtü geçiş güzergâhları, kanallar ve yeşil çatılar ile farklı şekillerde planlanabilmektedir (Şekil 2.1). Yaban hayatı geçişleri aynı zamanda hayvanların taşıdığı polenler ile bitki popülasyonunu da olumlu yönde etkilemektedir.

Ekosistem Hizmetlerine Yönelik Katkıları

Kent parkları, çevresel ve sosyal işlevlerine dair birçok çalışmada öne çıkmıştır. Örnek olarak, bu alanlar hava kalitesini iyileştirir, yerel iklim kontrolünü destekler, kentsel ısınma etkilerini azaltır, şehirdeki biyoçeşitliliği teşvik eder ve kentin ekolojik dengesine yardımcı olurken aynı zamanda doğal drenaja katkıda bulunur. Ayrıca, rekreasyon aktiviteleri ve sosyal etkileşim için bir platform sunarak sosyal ve kültürel bağları desteklerler²⁴.

23 Zeybek, O., Keser, A., ve Yıldırım, Y. (2021). “Hayvan Hakları ve Yaban Hayatı Geçitleri”. *Akademia Doğa ve İnsan Bilimleri Dergisi*, 7(1), 84-104.

24 Onur, B. E., ve Demiroğlu, D. (2016). “Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar”. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 66(1): 340-355.

Ekosistem ürün ve hizmetleri (ekosistem hizmetleri), dünya üzerindeki ekosistemlerin insanlara ve diğer canlılara sağladığı ürün ve hizmetlerin tamamına verilen isimdir. Ekosistem hizmetleri, yeryüzünde yaşamın devamlılığını sağlamaktadır.

Ekosistem hizmetleri, ekosistemlerin sağladığı çeşitli faydalardır. Birleşmiş Milletler Binyıl Ekosistem Değerlendirmesi (Millenium Ecosystem Assesment-MEA) raporunda ekosistemin insanlara sağladığı faydalar dört grupta değerlendirilmektedir.

- Tedarik Hizmetleri
- Düzenleyici Hizmetler
- Kültürel hizmetler
- Destekleyici Hizmetler

Tedarik hizmetleri, ekosistemlerden doğrudan sağlanan ürünler ve hizmetler olarak nitelendirilebilir. Düzenleyici hizmetler, tedarik hizmetlerinden farklı olarak doğadan doğrudan sağlanan hizmetleri değil, doğal süreçlerin sonuçlarından elde edilen faydaları içerir Kültürel hizmetler, insanların doğa ile etkileşimlerini konu alan hizmetlerdir. Kültürel hizmetler, insanların doğayla ilişkili hisler, estetik deneyimler, aldıkları ilham ve doğada gerçekleştirdikleri ekoturizm ve rekreasyon eylemlerinden aldıkları mutlulukla doğrudan ilişkilidir Destekleyici hizmetler, diğerlerinden farklı olarak tüm ekosistem ürün ve hizmetlerinin var oluşunu destekleyen ve dünya üzerinde hayatın var olmasını mümkün kılan unsurlar ve doğal süreçlerdir²⁵.

Düzenleyici hizmetler şehirlerdeki tüm ağaçları, çalılırları, çimleri ve diğer bitki örtüsünü kapsayan kent ormanları, şehir sakinlerine hava temizleme, küresel iklim düzenlemesi, kentsel sıcaklık düzenlemesi, gürültü azaltma, yüzey akışının azaltılması ve rekreasyon fırsatları gibi çeşitli ekosistem hizmetleri sağlar²⁶.

Doğal yaşamın destek sisteminin önemli bir parçası olan ağaçlar, aynı zamanda kentsel yaşamın sürdürülebilirliğinde büyük bir etki yaratır.

25 Çoban, A. ve Yücel, M. (2018). "Kent Planlamasında Ekosistem Hizmetlerinin Rolü". *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 6(2) (2018) (Özel Sayı: IMCOFE 2017): 444-454

26 Baró, F., Chaparro, L., Gómez, E., Langemeyer, J., Nowak, D., ve Terradas, J. (2014). *Contribution of Ecosystem Services to Air Quality and Climate Change Mitigation Policies: The Case of Urban Forests in Barcelona, Spain* AMBIO volume 43, pages 466–479

Gittikçe daha fazla tanınan kent ormanlarının ekosistem için sunduğu katkılar, kentsel yaşam için son derece önemlidir²⁷.

İklim Konforuna Katkısı

Bitkiler, iklim üzerinde sıcaklık düzenlemesi, rüzgâr kontrolü, güneş ışınlarını dengeleme ve gölge sağlama gibi etkilere sahiptir, aynı zamanda yağış miktarını ve nem seviyelerini düzenlemede de önemli bir rol oynarlar.

Sıcaklık

‘Kentsel ısı adası etkisi’ olarak bilinen olgu, şehir alanlarının yerel sıcaklıklarındaki artışları, ısıtma ve trafik kaynaklı sera gazı emisyonları ile inşa edilmiş yüzeylerin ısı emilimlerinin birleşiminden kaynaklanır. Kentsel yeşil alanlar, yerel sıcaklıkları düzenlemekte önemli bir rol oynar. Su alanları yaz aylarında ısıyı emer ve kış aylarında bu ısıyı serbest bırakırken, bitki örtüsü özellikle düşük nem koşullarında havadan ısıyı buharlaşma yoluyla emer. Kent içi ağaçlar, nem ve gölge sağlayarak yerel sıcaklıkları dengelemeye katkıda bulunur²⁸. Ayrıca kent parklarında çeşitli bitkisel tasarımlar yapılarak yoğun şekilde kullanılan ağaçlar ve çalılar alan içindeki sıcaklığı düzenlemede oldukça etkilidir.

Kent parkları spesifik mikroklimatik niteliklere sahip bir çevre yaratan kompleks yüzey ve yapılaradır. Bu nitelikler insan vücudunun enerji dengesini etkiler ve bireysel biyo konfor algısını değiştirebilir. Özellikle sıcak ve kurak iklimlerde biyo konforun sağlanma olanağı bu alanların kullanım tercihi üzerinde etkilidir. İnsanlar sıklıkla dış mekân rekreatif aktiviteleri süresince açık havaya maruz kalmaktadır. Dolayısıyla kent parklarında biyo konforun sağlanması bu alanlardan edinilecek memnuniyeti önemli derecede etkilemektedir.

Kent parklarında bitkilendirme yoluyla ışık etkisi iki yol ile azaltılabilir. Birincisi güneşten gelen “direk ışık”; ikincisi bir yüzeye çarpıp geri dönen

27 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). “Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları”, *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

28 Baggethun, G.E. ve Barton, D. (2013). “Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning”, *Ecological Economics*, 86:235-245.

ışık “endirekt ışıktır”. Sıcak yaz aylarında güneş ışıkları beton alanları çok fazla ısıtmaktadır²⁹. Bitkilendirme yoluyla güneşten gelen ışınlar bitkiler tarafından emilerek alt tabakanın ısınmasını engeller ve sıcaklığı düşürür. Ağaçlar türlerine göre yaz ve kış aylarında farklı fiziksel özellikler göstermektedir. Geniş yapraklı ağaçlar kışın yapraklarını dökerken ibrelili ağaçlar yapraklarını dökmemektedir.

Yaprak döken ağaçlar ve tırmanıcı bitkiler hem iç mekân hem de dış mekân yaşam alanlarında yaz aylarında gölgelendirme sağlamak için kullanılabilirler; ancak kış aylarında yapraklarını döktükleri için güneş ışıklarının geçmesine izin verirler. Ayrıca, yapının etrafında düşük boylu çalılar ve zemin kaplamaları kullanmak, yapıya ısı ve güneş ışığının yansımalarını azaltabilir³⁰. İyi planlanmış bitkisel tasarım ile ortam sıcaklığı ayarlanabilir.

Cepel’e (1987) göre geceleri ağaçlar altında sıcaklık, aynı yerde açık alandakinden daha yüksektir. Kent alanında bu fark çoğunlukla 5-8°C olabilmektedir. Bu ilişkilerle ilgili olarak “Kent içi yapıların karasal radyasyon ile ısı kaybı daha yavaş olacağından, kentin ortalama sıcaklığı daha yüksek olmaktadır. Rüzgâr esmemesi, hava hallerinin değişmemesi durumunda, kent içi sıcaklığı, kent kıyısındaki araziden ortalama 0.5-1,5°C kadar daha yüksek olabilmektedir. Bu fark, geceleri 4-5°C ye, kış geceleri ilk saatlerde ise 10°C ye kadar çıkabilmektedir” Aynı şekilde kent merkezlerindeki sıcaklığa göre yeşil alanlardaki sıcaklıklar bitki varlığına bağlı olarak daha düşük olmaktadır³¹.

Bir alanda peyzaj tasarımında bitkilendirme ile yapı içi ve çevresinde sıcaklık değiştirilebilir. Ağaçlarla çatı, duvar ve pencerelere yapılan gölgelendirme, yazın iç mekân sıcaklığını 6-12°C kadar azaltabilir. Diğer taraftan, uygun bitki seçimi ile kışın güneş ışığının pencerelerden içeri girmesi, ısıtma için kullanılan enerji miktarını önemli ölçüde azaltabilir. Ayrıca, yapı dışındaki hissedilen sıcaklığı, zemin kaplama yerine yer örtücü bitkiler veya çim kullanımı ile 6°C’ye kadar düşürülebilir. Bu sıcaklık değişiklikleri park alanlarında biyo-konforu artırmanın yanı

29 Erbaş, E. (2003). *Peyzaj Düzenlemelerinde Bitkisel Tasarım: Bahçeşehir Doğa Parkı Örneği* (Doctoral dissertation), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

30 Yang, J., McBride, J., Zhou, J., ve Sun, Z. (2005). “The Urban Forest in Beijing and Its Role in Air Pollution Reduction”. *Urban Forestry & Urban Greening*, 3(2): 65-78.

31 Atay, İ. (1988). “Kent Ormanları ve Çevre ile Etkileşimleri”, İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi Seri B, 40:1-5.

Rüzgâr

Rüzgâr, iklim faktörlerinden biri olarak, insanların konforuna etki eden önemli bir etkidir. Kentlerdeki vejetasyon örtüsü varlığına veya yokluğuna bağlı olarak rüzgârın etkisi konforu olumlu veya olumsuz yönde etkileyebilir. Rüzgâr, gündüzleri artan buharlaşma ile serinlik sağlayabilir. Ancak kış aylarında soğuk ve yaz aylarında kurutucu etkisi olabilir. Bu nedenle ağaçlar, özellikle kentlerin çevresindeki yeşil bölgelerde, mülklerin etrafında ve yollar boyunca perde oluşturarak, insanların ve hayvanların yaşam kalitesini olumlu yönde etkileyebilir³⁵.

Yeşil alanların etkisi ile kentlerde rüzgâr hızı ve şiddetli rüzgârlar daha düşük olarak seyretmektedir. Bu etkiler hava akışına direk etki eden kentsel peyzaj alanlarındaki bitki varlığından kaynaklanmaktadır³⁶.

Sık ağaç ve çalı dokusu, güçlü rüzgârları engellemek ve hafif yaz esintilerinden yararlanmak için koridorlar oluşturmak amacıyla kullanılabilir³⁷. Bitkilerle rüzgâr kontrolü, rüzgârı engelleyerek, yönlterek, yön değiştirerek ve filtre ederek olmaktadır. Rüzgâra böyle bir etki bitkinin formuna, dokusuna ve yüksekliğine bağlı olarak değişebildiği gibi tasarımıdaki konumuna göre değişebilmektedir³⁸.

Yere kadar dallanan, sık dokulu, kuvvetli kök sistemine sahip, herdem yeşil, ibrelî ağaçlar bütün yıl boyunca rüzgâr kontrolünde kullanılacak en etkili bitkilerdir. Kışın yapraklarını döken geniş yapraklı ağaç ve ağaççıklar ise yazın yapraklı oldukları zaman rüzgâr kontrolünde kullanılabilirler³⁹.

Nem

Bitkiler, sadece yüzeye düşen yağışı engellemekle kalmaz, aynı zamanda kökleriyle topraktan aldıkları suyu buhar halinde tekrar atmosfere salarlar. Bitkiler tarafından buharlaşan su, çevre havasındaki nemin

35 Atay, İ. (1988). "Kent Ormanları ve Çevre ile Etkileşimleri", *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi* Seri B, 40:1-5.

36 Haughton, G., ve Hunter, C. (2004). *Sustainable cities*. Routledge

37 Alpay, C. O., Kalaycı, A., ve Birişçi İ, T. (2013). Ekolojik Tasarım Kriterlerine Göre Kent Parkı İyileştirme Modeli İzmir Kültürpark Örneği. *TMMOB İzmir*, 2, 328-343

38 Nurtekin, O. (2007). *İstanbul Bahçeşehir Örneğinde Odunsu Bitki Kullanımının Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Çerçevesinde İrdelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Fen Bilimleri Enstitüsü

39 Erduran, Nemutlu, F., (2013). Bitkisel Tasarım Ders Notları-1. Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, https://www.academia.edu/9219170/Planting_Design-1

artmasına katkıda bulunur. Bu nedenle bitkiler, atmosferden toprağa ve topraktan atmosfere doğru sürekli bir nem döngüsünün önemli bir bileşeni olarak görülebilmektedirler.⁴⁰

Çevre Kirliliğine Yönelik Katkısı

Gürültü

Gürültü, havanın moleküler yapısını etkilediği için havada kirlilik oluşturduğu kabul edilir. Gürültü kirliliği son zamanlarda kentlerimizde sürekli artış gösteren bir sorundur⁴¹.

Kentlerde trafik, inşaat ve diğer insan faaliyetleri, gürültü kirliliğini önemli bir sorun haline getirir ve bu kirlilik, fizyolojik ve psikolojik sağlığı olumsuz etkileyebilir. Kentsel alanlarda cansız materyaller kullanılarak gürültü kirliliği azaltılabilmektedir. Fakat kentte nüfusun sürekli artmasına paralel olarak beton yapılar artmaktadır. Binaların yapımı için daha fazla alan gereksiniminden dolayı yeşil alanlar yok edilmektedir. Bundan dolayı cansız materyaller ile canlı materyallerin birlikte kullanımı gün geçtikçe artmaktadır⁴². Her ne kadar canlı materyaller ile desteklenmiş olsa da canlı materyallerin gürültü kirliliğini önlemedeki etkisi çok daha fazladır.

Bitkiler, gürültüyü ya sesi emerek ya da ses dalgalarını farklı bir yöne yönlendirerek kontrol altına alabilirler. Kentteki bitkisel alanların ses dalgalarını absorbe etme, kırma ve yansıtma etkisiyle gürültü kirliliğini azaltmada önemli rolleri vardır. Bu sebeple kent içindeki parkların ekosistem hizmetlerine faydası ortaya çıkmaktadır. Parklarda oluşturulan bitkisel tasarımlar kent içindeki gürültüyü önemli derecede azaltmaktadır⁴³.

Özellikle ağaçlar, gürültüleri ve yüksek frekanslı sesleri azaltmada etkili tasarım öğeleridir. Bitkiler, sesi absorbe ederek veya ses dalgalarını farklı bir yöne yönlendirerek kontrol ederler. Ayrıca, bitkiler sıcaklık,

40 Erbaş, E. (2003). *Peşaj Düzenlemelerinde Bitkisel Tasarım: Bahçeşehir Doğa Parkı Örneği* (Doctoral dissertation), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

41 Houghton, G., ve Hunter, C. (2004). *Sustainable cities*. Routledge

42 Yılmaz, H., ve Serkan, Ö. (1997). "Gürültü Kirliliğinin Peyzaj Planlama Yönünden Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri". *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 28(3).

43 Baggethun, G.E. ve Barton, D. (2013). "Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning", *Ecological Economics*, 86:235-245

nem, rüzgâr hızı ve şiddeti gibi faktörleri değiştirerek, dolaylı olarak sesin yayılmasını kontrol altına alabilirler⁴⁴. Sesin kontrol edilmesinde bitkilerin fizyolojik özellikleri önemli bir konudur.

Bitkisel materyal boyut ve habitat özelliklerine göre boylu, bodur, yer örtücü, sarılıcı; doku özelliklerine göre ise ince, kaba, orta dokulu bitkiler olmak üzere sınıflandırılmaktadırlar. Herhangi bir bölge için gürültü engelleyici bitki türlerinin kullanımında yerli bitki türlerinin kullanımı hem daha estetik hem de daha ekonomiktir. Yerel bitki türlerinin kullanılmasıyla, şehir içindeki ses kontrolünü destekleyen doğal bir yapı oluşturmak mümkün olabilir⁴⁵.

Herdemyeşil ağaçlar gürültüyü emme konusunda yaprak döken türlerden daha iyidir. Yaprak dökmeyen ibrelili ağaçlar iğneli yapılarının gürültüyü yansıtmasında dolayı gürültüyü içine hapsedmektedir.

Uzun, etli ve geniş yapraklı bitkiler, sesin yansıtılmasını ve absorbe edilmesini daha etkili bir şekilde gerçekleştirirler. Gürültü azaltmada kullanılan bitkilerin bir diğer önemli özelliği, yapraklarının her zaman yeşil olmasıdır. Ayrıca, dendrolojik özellikleri, kullanılan bitkilerin etkinliği kadar önemlidir ve dikim boyutları ve yaşları ile birlikte kombinasyonları da göz önünde bulundurulmalıdır. Gürültüyü azaltmak için kullanılacak bitkiler, genellikle büyük ve sert yapraklı türler olmalıdır. Aynı zamanda sık bir yaprak dokusuna sahip olmalı, uzun boylu ve mümkünse yere kadar sarkan, sık bir şekilde dikilebilen bitkiler tercih edilmelidir⁴⁶.

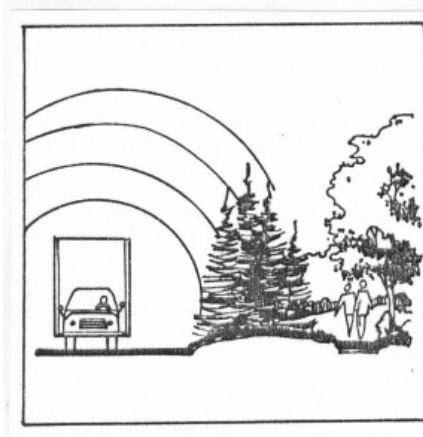
İbrelili türler grup olarak kullanıldığında gürültü kaynağından gelen sesleri tamamıyla absorbe etmekte ve park kullanıcılarına ulaşmamakta iken (Şekil 3.2); Geniş yapraklı ağaç türlerinin soliter kullanımında bitkiler sesleri süzerek geçirim sağlamak ve gürültü kontrolünde başarılı olamamaktadır (Şekil, 3.3).

44 Nurtekin, O. (2007). *İstanbul Bahçeşehir Örneğinde Odunsu Bitki Kullanımının Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Çerçevesinde İrdelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Fen Bilimleri Enstitüsü

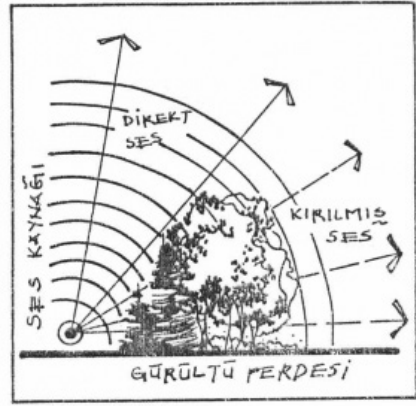
45 Onur, B. E., ve Demiroğlu, D. (2016). "Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar". *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 66(1): 340-355

46 Erdoğan, E. ve Yazgan M.E., (2007). "Kentlerde Trafik Gürültüsü Sorununu Azaltmada Peyzaj Mimarlığı Çalışmaları: Ankara Örneği". *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*. 4 (2): 201-210.

Şekil 3. 2. Gürültü perdelemesi
örneği a-grup soliter bitki kullanımı⁴⁷



Şekil 3. 3. Gürültü perdelemesi
örneği bitki kullanımı⁴⁷



Gürültü azaltımında kullanılan bitkilerde aranan özellikler şu şekilde sıralanabilir;

Oldukça büyük ve sert yapraklara sahip olanlar, yaprakları ses yönüne dik ve birbirini örtecek biçimde dizilmiş olmalıdır. Sık bir yaprak yapısına sahip olanlar, kışın yaprağını dökmeyen türler yere kadar sık dal ve yaprak dokusuna sahip olanlar, sık sıralar oluşturan bitkiler olarak sıralanabilir. Belirtilen özelliklerle birlikte yüksek boylu olanlar kullanılmalıdır⁴⁷.

Yapılan bir çalışmada Cook'a (1978) göre, boyu uzun ve yoğun dallara sahip ağaçların oluşturduğu bitkisel küme kentsel gürültüyü %50 oranında azaltabilir⁴⁸.

Hava Kirliliği

Oluşturulacak doğal ortamlar, çevresel klima ve hava kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunulabilmektedir⁴⁹. Kentsel yeşil alanlar, kentin ekolojik koşullarını toplum yaşamına uygun şekilde değiştirebilen

47 Yılmaz, H., ve Serkan, Ö. (1997). "Gürültü Kirliliğinin Peyzaj Planlama Yönünden Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri". *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 28(3).

48 Chaparro, L., ve Terradas, J. (2010). Ecosystem Services of Urban Forest. *CREAF, Ajuntament de Barcelona*.

49 Onur, B. E. (2012). "Peyzaj Tasarım ve Yönetiminde Ekolojik Yaklaşım ve Sürdürülebilir Kent Hedefine Katkıları". *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 2(5).

önemli bir etkiye sahiptir. Bitkilerin fizyolojik fonksiyonları, karbon dioksiti tüketip oksijen üretmeleriyle bilinir. Bitkilerin bu doğal temizleme işlevi, kent parkları gibi yeşil alanlarda önemli ölçüde gerçekleşir. Kent merkezindeki kirli hava, ısınma etkisiyle yükseldiğinde, yeşil kuşaklardan geçerek kent merkezine oksijen ve vitamin yüklü hava kütleleri getirir, bu da sürekli olarak kentin havasını temizler⁵⁰.

Ağaçlar, gaz halindeki hava kirliliğini öncelikle yaprak stomaları yoluyla alarak giderir, ancak bazı gazlar bitki yüzeyinden de uzaklaştırılır. Ağaçlar ayrıca havadaki parçacıkları yakalayarak kirliliği de ortadan kaldırır. Bazı parçacıklar ağaç tarafından emilebilir, ancak yakalanan parçacıkların çoğu bitki yüzeyinde tutulur. Yakalanan parçacık sıklıkla atmosferde yeniden asılı kalır, yağmurla yıkanır veya yaprak ve dalların düşmesiyle yere düşer. Sonuç olarak bitki örtüsü birçok atmosferik parçacık için yalnızca geçici bir tutma alanıdır⁵¹. Bitki örtüsü, ozon (O₃), kükürt dioksit (SO₂), nitrojen dioksit (NO₂), karbon monoksit (CO) ve (PM) küçük partikül madde dahil olmak üzere kirletici maddeleri atmosferden uzaklaştırarak hava kalitesini artırır. Kirleticilerin uzaklaştırılması, parçacıkların ağaç ve çalı yapraklarından filtrenmesi yoluyla gerçekleştirilir. Kaldırma oranları hem günlük hem de mevsimsel değişimleri takip etmektedir; gece boyunca stomalar kapalıdır ve kirleticileri emmez; Yaprak döken orman kışın yapraklarını döker⁵².

Bitkilerin kirli molekülleri tutma kapasitesi yaprak sayısı ve yüzeyi alanı ile doğru orantılıdır. Ayrıca ağaçlar, çalılar ve çim yüzeylere oranla daha fazla temizleme kapasitesine sahiptir⁵³. Konifer ağaçlar, yaprak alanlarının geniş olması nedeniyle, yaprak döken ağaçlara göre daha fazla hava temizleme kapasitesine sahiptirler. Özellikle hava koşullarının kötüleştiği kış aylarında, iğneli yapraklı ağaçların etkileri daha da artar. Bununla birlikte, konifer ağaçları hava kirliliğine daha hassas olabilir ve yaprak döken bitkiler gazları daha iyi absorbe edebilirler. Bu nedenle, karışık bitki türleri kullanarak yapılan bitkilendirme uygulamaları en iyi sonuçları verir⁵⁴. Bundan dolayı açık yeşil alanlarda ne kadar geniş

50 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). "Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları", *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

51 Nowak, D. J., Crane, D. E. ve Stevens, J. C. (2006). "Air Pollution Removal by Urban Trees and Shrubs in the United States". *Urban Forestry & Urban Greening*, 4(3-4): 115-123.

52 Baggethun, G.E. ve Barton, D. (2013). "Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning", *Ecological Economics*, 86:235-245.

53 Bolund, P., ve Hunhammar, S. (1999). "Ecosystem Services in Urban Areas". *Ecological economics*, 29(2): 293-301.

54 Önder, S. ve Polat A. (2012). Kentsel Açık-Yeşil Alanların Kent Yaşamındaki Yeri ve Önemi, Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri, Konya, Türkiye.

yaprak yüzeyine sahip ağaç kullanılırsa havanın temizlenme düzeyi o kadar artacaktır.

Toumey and Kokstain'e (1947) göre yeşil alanlar sadece oksijen üretme yoluyla değil, kent havasını tozlardan, nispeten arındırmak suretiyle de önemi rol oynar. Gerçekten, araştırmalar açık yeşil alanların havasının daha temiz olduğunu göstermiştir. Fransa'da 5 yıl müddetle yapılan bir araştırmaya atfla bildirildiğine göre Paris'te, ormansız-ağaçsız sahada 1 metre küp havada ortalama 3910 bakteri teshil edilmişken, hem en yakındaki bir ağaçlıkta (parkla) bu miktar 45'e düşmüştür⁵⁵ (Atay, 1990).

Keller'e (1979) göre, ağaçlar ve ormanlar rüzgârlarla taşınan tozların tutulmasında oldukça etkili işlevler üstlenirler. Nitekim i ha Meşe ormanı 540 kg, Ladin ormanı da 420 kg tozu filtre edebilmektedir. Yapılan bir araştırmada, bir yeşil kuşağın arkasında, havadaki kurşun oranının %85 oranında azaldığı belirlenmiştir⁵⁶.

Karbon Tutumu

Parklar, kent ormanları ve sokak ağaçları, iklim değişikliğini hafifletmek için doğa tabanlı çözümler sunar. Bu sayede ekosistem işlevleri, karbonun yakalanmasını ve depolanmasını kolaylaştırarak aynı zamanda biyolojik çeşitliliği korur ve insan refahına katkıda bulunur⁵⁷.

Bitkiler, fotosentez yoluyla atmosferdeki karbonu biyokütleyle dönüştürür ve bu biyokütle daha sonra ayrıştırılarak toprakta uzun süre saklanır. Bu sürece biyolojik karbon yakalama ve depolama denir.

Kentsel yeşil alanlar, karbon sabitlemesi ve oksijen salınımı için temel olarak bitki örtüsünün fotosentezi yoluyla katkı sağlarlar. Bitki örtüsünün karbon tutma kapasitesi, bitkilerin türüne, yaşına ve yapısına bağlı olarak değişebilir. Örneğin, ağaçlar en üstün karbon tutma kapasitesine sahiptir, genç ve orta yaşlı ağaçlar ise güçlü bir karbon tutma yeteneğine sahiptir. Ayrıca, karmaşık bitki topluluk yapıları, tek türden topluluklardan daha yüksek karbon tutma kapasitesine sahip olabilirler⁵⁸.

55 Atay, İ. (1988). "Kent Ormanları ve Çevre ile Etkileşimleri", *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi* Seri B, 40:1-5.
56 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). "Kent Ormanlığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları", *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

57 Antúnez ve ark. 2023

58 Yuan, Y., Tang, S., Zhang, J., ve Guo, W. (2023). Quantifying the Relationship Between Urban Blue-Green Landscape Spatial Pattern and Carbon Sequestration: A Case Study of Nanjing's Central City. *Ecological Indicators*, 154: 110483

Biyolojik Çeşitliliğe Katkısı

Tregay'a (1986) göre, ekolojik bir yaklaşım esas alınarak tasarlanan kentsel yeşil alanlar, yerel bitki ve hayvan türlerine yaşam alanı sunar ve aynı zamanda nesli tükenmekte olan türler için de bir sığınak oluşturarak kentsel ekolojik araştırmalar için önemli fırsatlar sunar. McHarg'a (1969) göre, kapsamlı bir kentsel yeşil alan planlaması içinde değerlendirildiğinde, bu alanlar farklı habitatları oluşturarak kentsel alanlarda biyolojik çeşitliliği destekleme konusunda önemli bir rol oynayabilirler ve aynı zamanda yaban hayatı koridorlarını geliştirme açısından da etkili olabilirler. Bu sayede, kentsel yeşil alanlar biyolojik çeşitliliğin teşvik edilmesinde katalizör görevi üstlenebilirler⁵⁹

Fauna

Peyzajın sürdürülebilirliğinde en önemli konu peyzajın işleyiştir. Peyzaj yapısındaki değişim, işleyişi etkilemektedir. İşleyişteki değişim ise yine bir döngü olarak peyzaj yapısını etkilemektedir. Yapı ve işleyiş arasındaki bu dinamik etkileşim canlı topluluklarının varlığı ve sürekliliğinde belirleyici bir rol oynamaktadır⁶⁰. Bu sebeple planlamalar dengeli şekilde yapılarak doğal dengenin bozulmasının önüne geçilmesi gerekir.

Jongman ve Pungetti (2004)'ye göre, ekosistem içindeki hassas kaynaklardan biri yaban hayatı olup, kaynağını büyük ölçüde peyzaj ekolojisinin teori ve yöntemlerinden alan ekolojik ağ yaklaşımı yaban hayatının korunmasında önemli bir çözüm olarak değerlendirilmekte ve uygulanmaktadır⁶¹.

Kent ormanları ve kentsel yeşil doku, kentsel biyolojik çeşitliliğin ve habitatların temeli konumundadır. Habitatlar, canlı bir türün doğal olarak içinde yaşadığı karakteristik yaşam ortamıdır. Habitatlar bitki ve hayvanların yaşama ve üreme bölgeleri olan doğal ekosistemleri oluştururlar. Doğadaki ses yansımaları ile hoş etkiler yaratan kuşların,

59 Onur, B. E. (2012). "Peyzaj Tasarım ve Yönetiminde Ekolojik Yaklaşım ve Sürdürülebilir Kent Hedefine Katkıları". İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 2(5).

60 Deniz, B., Küçükerbaş, E. V., ve Tuncay, H. E. (2006). "Peyzaj Ekolojisine Genel Bakış". *Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3(2): 5-18.

61 Tülek, B. ve Meryem, A. (2013). "Doğa Korumada Ekolojik Ağlar; Habitat Bağlantıları ve Antalya Düzlerçamı Yaban Hayatı Geliştirme Sahası Örneğinde İncelenmesi". *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, (1): 1-6.

birçok sevimli hayvanların, faydalı böceklerin barındığı kent içi ve kent çevresi yeşil alanlar, genel anlamda ekolojik dengeye katkı sağlayan fauna çeşitliliğine uygun zemin hazırlayan ortamlardır. Islak banliyö alanları en verimli doğal ekosistemler arasında yer alabilir ve yaban hayatı için önemli yaşam alanları sağlayabilir. Yeşil alan ağlarının kurulması biyolojik korumayı teşvik edecek ve biyolojik çeşitliliği teşvik edecektir; yeşil kuşaklar ve yeşil koridorlar (doğrusal parklar) biyolojik koridor işlevi görebilir⁶² ⁶³. Doğadaki canlı varlıkların yaşamının devamı için mevcut yaşam bölgelerinin korunması gerekmektedir. Doğal alanların korunması için ise peyzaj alanlarının yapısının bilinmesi gerekmektedir.

Peyzaj yapısı yama, koridor, matris, patika ve mozaikten oluşmaktadır. Yamalar, çevrelerinden rahatlıkla ayrılabilen peyzaj içerisindeki en küçük elemanlardır. Koridorlar, peyzajda çizgisel hat oluşturan yapılardır. Doğal veya yapay olabilir. Matrisler, peyzaj içerisinde geniş ve birbiriyle sıkı bağlantısı olan ve yama ve koridorları içeren yapılardır. Patikalar, özel bir peyzaj yapısına dayanan çoğunlukla hareketin gerçekleştiği yollardır. Mozaikler, yama, matris, patika gibi tüm yapıları bünyesinde bulunduran peyzaj yapılarıdır.

Biyolojik çeşitliliği korumak amacıyla parçalanmış doğal sistemler arasında uyumlu ilişkiler oluşturan doğal rezerv sistemleri “ekolojik ağlar” olarak tanımlanmaktadır⁶⁴ (Bannet, 1999). Ekolojik ağlar, çekirdek (core) alanların ekolojik ya da fiziksel bağlantılar aracılığıyla bir araya getirildiği bir sistemdir ve çekirdek alanlar (koruma statüsünde ya da değil), koridorlar, tampon bölgeler ile bazı durumlarda gelişme ve onarım alanlarından oluşmaktadır (Şekil 3.4). Ağın mekânsal bağlılığını güvence altına alan en önemli bileşenler ise koridorlardır⁶⁵ (Bloemmen ark. 2004).

Forman (1995), ekolojik koridorları ‘*Parçalanmış peyzajlardaki uygun habitat adaları arasında organizmaların hareketini sağlayan peyzaj yapıları*’ olarak tanımlamaktadır. Hayvanlar tarafından günlük ya da mevsimsel hareketlerde (göç, yayılma vb.) kullanılan koridorlar aynı zamanda peyzajdaki diğer ekolojik fonksiyonlara da katkıda bulunmaktadır,

62 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). “Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları”, *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

63 Kuchelmeister, G., (2000). Des Arbres Pour Millenaire Urbain: Le point sur le foresterie

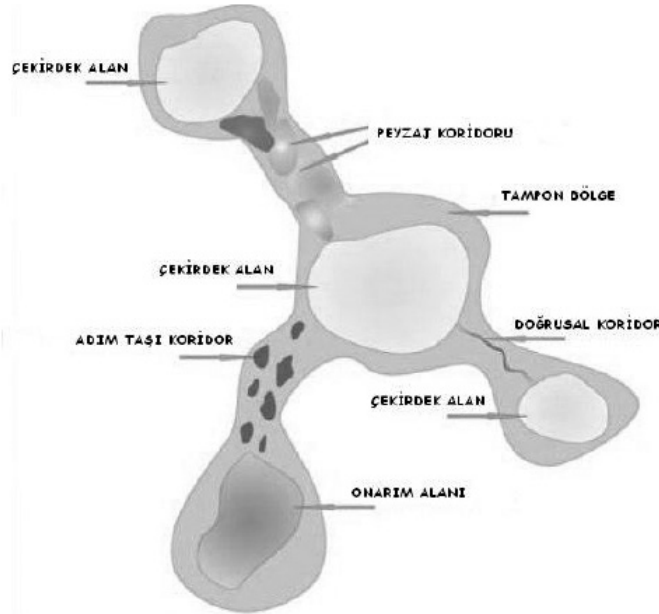
64 Bennett, A. F. (1999). *Linkages in the Landscape: the Role of Corridors and Connectivity in Wildlife Conservation* (No. 1). Iucn.

65 Bloemmen, M., ve Van der Sluis, T. (2004). European Corridors-Example Studies For The Pan-European Ecological Network. *Wageningen: Alterra*, 102.

özellikle insanların baskın olduğu çevrelerde bitki ve hayvan habitatları sağlayarak ekosistemde önemli bir rol üstlenirler⁶⁶ (Bennett, 1999).

Ekolojik ağın bileşenleri; **Çekirdek alanlar**, önemli tür ve/veya ekosistemleri içeren ve bu türlerin habitat gereksinimlerini karşılayan alanlardır. **Tampon bölgeler**, ekolojik ağ bileşenlerinin çevresinde, ağın ekolojik kapasitesini desteklemek, arttırmak ya da ekolojik ağ çevresindeki kullanımların olumsuz etkilerinden korumak amacıyla oluşturulan peyzaj alanlarıdır. **Doğa onarım alanları**, bu alanlar, ekolojik açıdan önem taşıyan ancak zarar görmüş ekosistemler ya da peyzajlardır ve doğal yapılarına geri dönebilmeleri için rehabilite edilmeleri gereklidir. **Ekolojik koridorlar**, parçalanmış peyzajlardaki uygun habitat adaları arasında organizmaların hareketini sağlayan peyzaj yapıları olarak tanımlanmaktadır (Şekil 3.4)⁶⁵ (Bloemmen ve ark. 2004).

Şekil 3.4. Ekolojik Ağın Bileşenleri⁶⁷



66 Bennett, A. F. (1999). *Linkages in the Landscape: the Role of Corridors and Connectivity in Wildlife Conservation* (No. 1). Iucn.

67 Tülek, B. ve Meryem, A. (2013). "Doğa Korumada Ekolojik Ağlar; Habitat Bağlantıları ve Antalya Düzlerçamı Yaban Hayatı Geliştirme Sahası Örneğinde İncelenmesi". *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, (1): 1-6.

Ekolojik ağlar hayvan türlerinin devamlılığı ve yaşamaları için oldukça önemlidir. Yeşil alan planlama ve tasarım aşamalarında doğal bitki ve hayvan türlerinin yaşam alanlarına zarar verilmemesi ve korunması gerekmektedir. Özellikle de bitkilerin ürettiği tohum, meyve, tomurcuk, meşe palamudu, yemiş, nektar, polen vb. gibi pek çok türde yiyecek yabanıl hayat popülasyonunun devamının sağlanmasında oldukça önemlidir⁶⁸.

Flora

Kentlerde tasarlanan çeşitli ölçekteki parklarda farklı kompozisyonlarla bitkisel alanlar tasarlanmaktadır. Bitkisel alanlar hem ortamdaki biyo konforu düzenleme vazifesi yapmakta hemde hayvanlara barınma ve beslenme alanları sağlamaktadır.

Vejetasyon veya bitki örtüsü, kentlerdeki doğal yaşam için hayati önem taşıyan ekolojik bağları sağlayarak birçok türün hayatta kalmasını destekleyen temel bir faktördür. Özellikle bitki örtüsündeki çeşitlilik, doğal yaşam alanlarının oluşturulmasında kritik bir rol oynamaktadır. Bitki çeşitliliği, yabanıl yaşam için de çeşitliliği ifade ederken doğal olmayan kentsel ortamlarda flora ve fauna koruma ve geliştirme çabalarına katkıda bulunarak habitatlar yaratır^{69 70}. Bitkiler dış mekânlar kadar iç mekânlara da olumlu etkiler sağlarlar. Peyzaj tasarımı ile özellikle yapı içlerinde kolay bir şekilde enerji tasarrufu sağlanabilir, yapı ve çevresinin estetik değeri yükseltilebilir ve istenen alanlarda gizlilik sağlanabilir. Seçilen bitkiler yapı etrafında belirli bir strateji doğrultusunda yerleştirilirse, yapı; sert kış rüzgârlarından ve yakıcı yaz güneşinden korunabilir. Böylelikle hem yapı içinde hem de yapı dışında biyo konfor geliştirilerek, ısıtma ve soğutma için harcanan enerji miktarı da azaltılmış olur⁷¹.

Parklarda bulunan bitkiler ve çim alanlar aşınabilir toprağı stabilize ederek erozyon kontrolü sağlayabilirler. Emici su taşıma kapasiteleri,

68 Yuan, Y., Tang, S., Zhang, J., ve Guo, W. (2023). Quantifying the Relationship Between Urban Blue-Green Landscape Spatial Pattern and Carbon Sequestration: A Case Study of Nanjing's Central City. *Ecological Indicators*, 154: 110483.

69 Önder, S., ve Akbulut, Ç. D. (2011). Kentsel Açık-Yeşil Alanlarda Kullanılan Bitki Materyalinin Değerlendirilmesi; Aksaray Kenti Örneği. *Selcuk Journal of Agriculture and Food Sciences*, 25(2): 93-100.

70 Erbaş, E. (2003). *Peyzaj Düzenlemelerinde Bitkisel Tasarım: Bahçeşehir Doğa Parkı Örneği* (Doctoral dissertation), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

71 Alpaya, C. O., Kalaycı, A., ve Birişçi İ, T. (2013). Ekolojik Tasarım Kriterlerine Göre Kent Parkı İyileştirme Modeli İzmir Kültürpark Örneği. *TMMOB İzmir*, 2, 328-343.

yüksek yeraltı suyu besleme potansiyelinin yanı sıra önemli yağış alan bölgelerde taşkın kontrolünü de sağlayabilir. Ayrıca rekreasyon alanı sağlarken yangın kesiciler, gürültü dağıtımı ve ısı azaltımı da sağlayabilirler⁷². Ayrıca, çit bitkisi olacak şekilde birbirlerine ve yapıya yakın dikilen çalı ve ağaçlar rüzgâr perdesi oluşturup rüzgâr yalıtımı sağlarken, aynı zamanda yeterli yüksekliğe ulaştıklarında yapı duvarını gölgeleyerek ısı yalıtımı sağlar.

Ekolojik Katkıları

Su Döngüsü Düzenleme

Kentsel yeşil alanlar ve şehirler, sakinlerinin sürekli etkileşim içinde olduğu ve hem canlılar hem de cansız çevreleriyle birlikte bütünsel kültürel ekosistemlerdir. Bu nedenle, şehirlerin çevresindeki göl, kıyı, orman gibi diğer ekosistemlerle uyumlu olmalı ve su kaynaklarının kirlenmesini önlemeli, su döngülerine katkı sağlamalıdır⁷³.

Düzenlenen kentsel yeşil alanlar içindeki sulak alan tasarımlarında yüzey akışını kontrol altına alarak yağmur sularını doğal hidrolojik döngüye geri kazandırmak, kaybedilen suyun geri kazanılmasını mümkün kılar⁷⁴. Ayrıca kentteki su kaynaklarının düzenlenmesini sağlar. Ekosistemler, şehirlere içme ve diğer insan kullanımları için tatlı su sağlamada ve su akışlarının depolanmasını ve kontrollü olarak serbest bırakılmasını güvence altına almada temel bir rol oynar. Şehir havzasındaki bitki örtüsü ve ormanlar mevcut su miktarını etkilemektedir. Şehirlerdeki geçirimsiz yüzey alanının artırılması, suyun toprakta süzülme kapasitesini azaltır, yüzey suyu akışının hacmini artırır ve dolayısıyla su taşkınlarına karşı hassasiyeti artırır. Yağmurun ağaç tepeleri tarafından durdurulması sel etkilerini yavaşlatır ve yeşil kaldırımlar/yumuşak şeritler suyu süzerek kentsel drenaj sistemleri üzerindeki baskıyı azaltır⁷⁵.

72 Selhorst, A., ve Lal, R. (2013). "Net Carbon Sequestration Potential and Emissions in Home Lawn Turfgrasses of the United States". *Environmental management*, 51: 198-208.

73 Atıl, A., Gülgün, B., ve Yörük, İ. (2005). Sürdürülebilir Kentler ve Peyzaj Mimarlığı. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 42(2): 215-226.

74 Onur, B. E. (2012). "Peyzaj Tasarım ve Yönetiminde Ekolojik Yaklaşım ve Sürdürülebilir Kent Hedefine Katkıları". İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi, 2(5).

75 Baggethun, G.E. ve Barton, D. (2013). "Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning", *Ecological Economics*, 86:235-245.

Erozyonu Engelleme

Altay'a (1988) göre, erozyon kontrolü için en etkili yöntemlerden biri bitkilerin kullanılmasıdır. Önleyici tedbirler alınarak bitkilerin belirli alanlara dikilmesi, gelecekte üst toprak kaybını önlemeye yardımcı olacaktır. Ağaçlar ve ormanlar, zeminin eğimli olduğu, bitki örtüsünün seyrek olduğu vemevsimselyağışlarınyoğunolduğuhassasekosistemlerde toprak kaymalarını önleyerek toprağın korunmasına katkıda bulunur. Özellikle yağışların neden olduğu toprak erozyon bölgelerinde bitki kökleri toprağa yayılıp tutunarak erozyonu engellemektedir. Böylece insanları ve barındıkları evlerini korumaktadır⁷⁶. Ayrıca sadece kentsel alanlarda değil kentten uzak ormanlık alanlarda da bitkilerin erozyon kontrolüne önemli etkileri bulunmaktadır.

Kent ormanları, hassas ortamlarda kurulan kentler çevresinde erozyon ve heyelan etkilerine karşı toprağı korurlar. Özellikle vejetasyonun seyrek ve eğimlerin yüksek olduğu yamaç arazilerde biyolojik mühendislik tekniklerine uygun kurulan kent ormanlarında toprak koruma işlevi diğer işlevlerine göre ön plana geçer⁷⁷.

Erozyon konusunda bitkiler tarafından yağışın tutulma miktarı çeşitli faktörlere bağlı olsa da iğne yapraklı bitkiler daha fazla yağışı tutma eğilimindedir. Örneğin, çam ormanlarında yağışın sadece %60'ı toprağa ulaşabilirken, yapraklı bitkilerde bu miktar %80'e kadar çıkabilir⁷⁸.

Toprak İyileştirme

Yeşil alanlardaki bitki varlığı zararlı gazları yaprakları ile kısmen absorbe ederek, kısmen de tutarak yağışlarla çözünüp toprağa karışmalarını sağlarlar. Yeşil alanlar özellikle karbon monoksit, kükürt dioksit, ozon, azot oksit ve hidrokarbonları etkili bir şekilde absorbe edebilmektedir⁷⁷. Bitkilerin fotosentez gibi biyolojik reaksiyonları hem havaya oksijen sağlar hem de toprağa ek besin maddeleri sağlarlar. Özellikle sonbaharda yaprak döken bitkilerin yapraklarının çözünerek toprağa karışması toprağın yapısını zenginleştirmektedir.

76 Baró, F., Chaparro, L., Gómez, E., Langemeyer, J., Nowak, D., ve Terradas, J. (2014). *Contribution of Ecosystem Services to Air Quality and Climate Change Mitigation Policies: The Case of Urban Forests in Barcelona*, Spain AMBIO volume 43, pages 466–479.

77 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). "Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları", *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

78 Çiçinoğlu, 2019

Görsel Kaliteye Katkısı

Kentsel dış mekânın bileşenleri olan açık ve yeşil alanlar, genellikle bir bütünlük içinde yer alır ve birbirlerini tamamlarlar. Bu nedenle, açık yeşil alanlar, kentin fiziksel yapısını şekillendiren ve diğer alan kullanımlarını bütünlükten temel denge unsurlarıdır⁷⁹. Kentsel dış mekânları oluşturan parklarındaki vejetasyon varlığı manzaralara görsel değer katmaktadır⁸⁰.

Bitkisel materyaller, form, boyut, dokuya, renge ve çizgiye sahip özellikleriyle kentsel mekâna estetik bir değer katarlar. Kentin yapay ve cansız unsurlarıyla kontrast oluşturarak canlı, renkli ve canlı görünüm sağlarlar ve mevsimlere bağlı olarak değişen renkleriyle kent peyzajını estetik açıdan zenginleştirirler⁸¹. Ayrıca, yapıların sert hatlarını yumuşatarak ve estetik açıdan çekici alanlar oluşturarak yapıların çevresiyle uyum içinde olmalarını sağlarlar⁸².

Estetik açıdan kent ortamındaki yapıların katı ve keskin hatlı oluşumlarını yumuşatan bitkiler, kontrast şekil ve tekstürler oluşturarak ilginç ve etkileyici görünüm sunar aynı zamanda kentlinin psikolojik ve sosyo-kültürel gereksinimlerini karşılar, insan ilişkilerini olumlu yönde etkileyerek bireylerin sosyalleşmesine ve rekreasyonel etkinliklere olanak sağlarlar⁸³.

Kentler, çevrelerindeki ormanlar sayesinde kentin katı ve belirgin yapısını yumuşatır, farklı şekil ve dokularla kontrast oluşturarak farklı bitkisel kompozisyonlar yaratır. Endüstriyel tesisler, hammadde kaynakları, çöplükler ve diğer istenmeyen alanların sınırlanması ve gizlenmesinde önemli bir rol oynarlar. Özellikle endüstriyelleşmiş şehirlerde, kentsel yeşil dokunun pasif peyzaj etkisiyle bile, kent sakinlerinin fiziksel ve ruhsal sağlığına önemli katkılar sağlarlar. Kent ormanları, özellikle kentin ana giriş ve çıkışlarındaki yolların çevresinde oluşturdukları yeşil dokularla ziyaretçilerin kent hakkındaki ilk izlenimlerini olumlu yönde

79 Ayoğlu, B. O. 2010. *Zafer Anıtı-Güvenpark-TBMM Kent Aksının Varolan Durumunun İrdelenmesi ve Cumhuriyet Aksı Olarak Yeniden Tasarımı*. (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü.

80 Jim, C. Y., ve Chen, W. Y. (2008). "Assessing the Ecosystem Service of Air Pollutant Removal by Urban Trees in Guangzhou (China)". *Journal of Environmental Management*, 88(4): 665-676.

81 Önder, S. ve Polat A. (2012). "Kentsel Açık-Yeşil Alanların Kent Yaşamındaki Yeri ve Önemi," Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri, Konya, Türkiye.

82 Çiçinoğlu, 2019

83 Tandoğan, O. ve Şişman, E. E. (2018). Yaşanabilir Kış Kentleri İçin Kamusal Açık Mekan Tasarımı ve Bitkisel Tasarım. *Megaron*, 13(2).

etkiler ve kente prestij kazandırır⁸⁴. Kentsel alanlar ve parklar içindeki sert yapısal unsurların rahatsız edici görüntüsünü kamufler ederek katı duvar etkisini kırmak için kullanılmaktadır⁸⁵. Birbirinden bağımsız dış mekânda birbirinden bağımsız durumdaki yapıları birbiriyle ilişkilendirerek o alanda eksik olan mekânsal tanımlamayı oluşturur. Bitki materyalinin toplu olarak beraber kullanılmasıyla birbirinden kopuk olan yapıları ilişkilendirilebilir⁸⁶.

Sonuç ve Öneriler

“Yeşil Kent Vizyonu” kent kimliğine yönelik bir yaklaşım olarak karşımıza gelmektedir. Doğrudan kentsel açık yeşil alan sistemi ile bağlantılı bir kavramdır. Bir kentin “Yeşil Kent Vizyonu”na sahip olabilmesi için kentsel peyzajının iyi planlanmış ve tasarlanmış olması gerekir. Bu kapsamda kentsel yeşil alan planlamasının sürdürülebilir ve ekolojik tabanlı yapılması gerekmektedir. Ayrıca, kişi başına düşen düzenlenmiş yeşil alan miktarı da önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu miktarın gelişmiş ülkelerin standardına çıkarılması ya da en azından imar kanunundaki standartlara getirilmesi dahi çok önem arz etmektedir. Bu standartlara yönelik planların yapılması bir kentin kimliğinde “yeşil” kavramının yer almasında önemli rol oynayacaktır. Ayrıca, bu standartlara yönelik yapılacak çalışmalar kentsel yeşil alanların ölçeğini de önemli ölçüde etkileyecektir.

Kentsel açık yeşil alan sitemine yönelik yapılan planlamalarda bu sistemin en önemli bileşeni olan kent parkları göz önünde bulundurulmalıdır. Kent parkları, özellikle form ve ölçek olarak kentsel yeşil alan sisteminin kentlere katkı sağlayan en önemli unsuru konumundadır. İyi planlanmış ve tasarlanmış bir kent parkı kent ekosisteminin temel taşı olarak görev yaparken ekosistem hizmetleri açısından da büyük katkılar sağlar. Kentsel iklimin oluşmasında başrolü oynar. Kent parkları, kent insanına iklim konforu ve temiz bir çevre yanında kentsel estetiğine yönünden de görsel zenginlik sağlamaktadır. Özellikle iklimsel açıdan kurak ve

84 Dirik, H. ve Ata, C. (2005). “Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları”, *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.

85 Erdoğan, E. ve Yazgan M.E., (2007).” Kentlerde Trafik Gürültüsü Sorununu Azaltmada Peyzaj Mimarlığı Çalışmaları: Ankara Örneği”. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*. 4 (2): 201-210.

86 Erbaş, E. (2003). *Peyzaj Düzenlemelerinde Bitkisel Tasarım: Bahçeşehir Doğa Parkı Örneği* (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

yarı-kurak bölgelerde bulunan kentlerde “Yeşil Kent Vizyonu” amaçlı yapılacak çalışmalarda verilen bu bilgilere göre strateji oluşturulması gerekmektedir.

“Yeşil Kent Vizyonu” kavramının ülkemiz kentlerinde kent kimliğinin bir bileşeni olarak ortaya koyulabilmesi için konunun paydaşlarına çeşitli yükümlülükler düşmektedir. Bu anlamda, bir kentin karakteristik iklim özellikleri ve buna bağlı bulundurduğu vejetasyon miktarı önemli bir göstergedir. Özellikle vejetasyon miktarı yüksek ve ılıman iklime sahip kentlerde “Yeşil Kent Vizyonu” doğrudan var gibi gözükmektedir. Ancak, sahip olunan yeşil alanların düzenlenmiş ve kent insanı tarafından kullanılabilir olması gerekmektedir. Kentsel yeşil alanların oluşturulması veya dönüştürülmesi bu açıdan önem arz etmektedir.

Bu çalışmaların başlangıç aşaması imara yönelik yapılan yasaların düzenlenmesi ve geliştirilmesi ile olacaktır. Kent planları kentsel yeşil alanlara karar verirken sürdürülebilirlik, ekolojik ve homojenlik gibi kavramları temel tutmaları gerekmektedir. Ayrıca, bu planların revizyon çalışmalarında da bazı kesin hükümler konularak planlama ilkelerinin amacını etkileyecek olumsuz durumlara mahal verilmemelidir. Yerel yönetimler kent planlama çalışmalarında bu hassasiyetleri göz önünde bulundurmalıdır.

Kent parklarının planlama çalışmalarında; peyzaj mimarları başta olmak üzere kent planları, mimarlar, sosyologlar, ekologlar, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşları temsilcileri vb. yer almalı ve kent parkı mastır planları hazırlamalıdır. Bu planlarda kent yöneticilerinin ve kent halkı temsilcilerinin görüşleri yer almalıdır. Kent parkları, sürdürülebilir yaklaşımlar ile dinamik bir yapıya kavuşturulmalıdır. Ekolojik planlama temelli olmalı kendi döngülerini oluşturabilmelidir.

“Yeşil Kent Vizyonu” için kent halkının bilgilendirilmesi ve park kullanıcılarının farkındalığı konularında da çalışmalar yapılmalıdır. Parklarda sürdürülebilirliğin temel bir ilkesi kullanıcıların bitkilere yönelik bilgisi ve tutumudur. Bunun bir kültür haline gelmesi parkların özellikle bitkisel yapısının korunması için son derece önemlidir. Ağaçların birer canlı olduğu ve ağaç sevgisinin çocukluk çağında aşılması ve sonrasında bitkilerin yaşamımızdaki katkılarının anlatılması gerekmektedir. Sahip olduğumuz bu değerlerin ne derece kıymetli olduğu ve kentsel yaşam

konforumuzun başlıca vazgeçilmezleri olduğu bilinmelidir.

“Yeşil Kent Vizyonu” elde etmenin diğer unsuru da kente yönelik su politikalarının düzenlenmesidir. Su kaynaklarının içme ve sulama suyu açısından kullanımları açısından verimli bir şekilde kullanılması gereklidir. Ayrıca, suyun tasarruflu kullanımı ve kentsel yeşil alanlarda bitki su tüketimini gözeten plantasyonların yapılması da son derece önemlidir. Kentsel peyzaja yönelik yapılacak her türlü planlama, tasarım ve uygulama çalışmaları ekolojik anlamda su döngüsü temelinde düşünülmelidir. Su olmadan vejetasyonun oluşması mümkün olmayacağından vejetasyonu güçlendirmeden de yeşil bir kent oluşamayacağı kuralı açık ve nettir.

Kaynakça

- Akbulut, Ç. D., ve Önder, S. (2011). "Aksaray Kenti Açık-Yeşil Alanlarının Nitelik ve Nicelik Yönünden İncelenmesi". *Selcuk Journal of Agriculture and Food Sciences*, 25(1): 90-95.
- Aklanoğlu, F. (2009). *Geleneksel Yerleşmelerin Sürdürülebilirliği ve Ekolojik Tasarım: Konya-Sille Örneği*. (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üni. Fen Bilimleri Ens.
- Alpay, C. O., Kalaycı, A., ve Birişçi İ, T. (2013). Ekolojik Tasarım Kriterlerine Göre Kent Parkı İyileştirme Modeli İzmir Kültürpark Örneği. *TMMOB İzmir*, 2, 328-343.
- Arın, Ö. (2010). *Bitkisel Tasarımın Görsel Açidan Değerlendirilmesine Yönelik Bir Araştırma: Bursa Soğanlı Botanik Parkı Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Atay, İ. (1988). "Kent Ormanları ve Çevre ile Etkileşimleri", *İ.Ü. Orman Fakültesi Dergisi* Seri B, 40:1-5.
- Atıl, A., Gülgün, B., ve Yörük, İ. (2005). Sürdürülebilir Kentler ve Peyzaj Mimarlığı. *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 42(2): 215-226.
- Ayoğlu, B. O. 2010. *Zafer Anıtı-Güvenpark-TBMM Kent Aksının Varolan Durumunun İrdelenmesi ve Cumhuriyet Aksı Olarak Yeniden Tasarımı*. (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü.
- Baggethun, G.E. ve Barton, D. (2013). "Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning", *Ecological Economics*, 86:235-245.
- Baró, F., Chaparro, L., Gómez, E., Langemeyer, J., Nowak, D., ve Terradas, J. (2014). *Contribution of Ecosystem Services to Air Quality and Climate Change Mitigation Policies: The Case of Urban Forests in Barcelona*, Spain AMBIO volume 43, pages 466-479.
- Bennett, A. F. (1999). *Linkages in the Landscape: the Role of Corridors and Connectivity in Wildlife Conservation* (No. 1). Iucn.
- Birişçi, T., Güney, M.A., Türel, H.S. ve Kılıçaslan, Ç. (2012). *Bitkisel Tasarım*. Üniversiteler Ofset, Bornova.
- Bloemmen, M., ve Van der Sluis, T. (2004). European Corridors-Example Studies For The Pan-European Ecological Network. *Wageningen: Alterra*, 102.
- Bolund, P., ve Hunhammar, S. (1999). "Ecosystem Services in Urban Areas". *Ecological economics*, 29(2): 293-301.
- Chaparro, L., ve Terradas, J. (2010). Ecosystem Services of Urban Forest. *CREAF, Ajuntament de Barcelona*.
- Çağlayan, S. D., Balkız, Ö., Arslantaş, F., Sanalan, K. C., Lise, Y., ve Zeydanlı, U. (2020). Şehir Planlama Aracı Olarak Ekosistem Hizmetleri: Çankaya İlçesi Örneği. *Doğa Koruma Merkezi*, 236.
- Çoban, A. ve Yücel, M. (2018). "Kent Planlamasında Ekosistem Hizmetlerinin Rolü". *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 6(2) (2018) (Özel Sayı: IMCOFE 2017): 444-454 .
- Deniz, B., Küçükerbaş, E. V., ve Tuncay, H. E. (2006). "Peyzaj Ekolojisine Genel Bakış". *Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3(2): 5-18.
- Dirik, H. ve Ata, C. (2005). "Kent Ormancılığının Kapsamı, Yararları, Planlanması ve Teknik Esasları", *Orman Fakültesi Dergisi*, Seri B, 55 (1): 1-14.
- Erbaş, E. (2003). *Peyzaj Düzenlemelerinde Bitkisel Tasarım: Bahçeşehir Doğa Parkı Örneği* (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Erdoğan, E. ve Yazgan M.E., (2007). " Kentlerde Trafik Gürültüsü Sorununu Azaltmada Peyzaj Mimarlığı Çalışmaları: Ankara Örneği". *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*. 4 (2): 201-210.
- Erduran, Nemutlu, F., (2013). Bitkisel Tasarım Ders Notları-1. Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, https://www.academia.edu/9219170/Planting_Design-1, (Erişim: 09.09.2023).
- García-Antúnez, O., Lampinen, J., Raymond, C. M., Gulrud, N. M., ve Olafsson, A. S. (2023). Unpacking Public Perceptions of Carbon Sequestration and Storage in Urban Greenery: Implications for the Social Acceptability of Carbon-Oriented Nature-Based Solutions. *Nature-Based Solutions*, 100087.
- Gómez-Baggethun, E., ve Barton, D. N. (2013). Classifying and Valuing Ecosystem Services For Urban Planning. *Ecological economics*, 86: 235-245.
- Harnik, P. (2006). The Excellent City Park System: What Makes It Great and How to Get There. *The Human Metropolis: People and Nature in the 21st-Century City [full book]*, 47.
- Houghton, G., ve Hunter, C. (2004). *Sustainable cities*. Routledge.
- Heçcan, Ç. C. (2008). *Doğa Korumada Sürdürülebilir Bir Yaklaşım, Ekolojik Ağların Belirlenmesi ve Planlanması: Çeşme-Urla Yarımadası Örneği*. (Doktora Tezi), İzmir: Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- İbrahim, A. (1988). "Kent Ormanları ve Çevre ile Etkileşimleri". *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 40(1): 1-5.
- Jim, C. Y., ve Chen, W. Y. (2008). "Assessing the Ecosystem Service of Air Pollutant Removal by Urban Trees in Guangzhou (China)". *Journal of Environmental Management*, 88(4): 665-676.
- Jongman, R. H., Külvik, M. ve Kristiansen, I. (2004). European Ecological Networks and Greenways. *Landscape and Urban Planning*, 68(2-3): 305-319.
- Karlier, G. (2017). *Kent Parkları Kavramı ve Bursa Kent Parklarında Kullanıcı Memnuniyetinin İrdelenmesi*, (Doktora Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Keller, T. (1978). Motorlu Taşıtların Etkilerini Hafifletmek ve 'Gizli' Yaralanmaları Tespit Etmek İçin Bitki Kullanma Olanakları. Birleşik Krallık, '<https://www.osti.gov/etdeweb/biblio/6353619#fullrecord>' (Erişim: 09.09.2023).
- Korkut, A., Kiper, T., ve Topal, L. T. Ü. (2017). Kentsel Peyzaj Tasarımında Ekolojik Yaklaşımlar. *Artium*, 5(1): 14-26.
- Kuchelmeister, G., (2000). Des Arbres Pour Milleraire Urbain: Le point sur le foresterie
- Leitao, A. B., ve Ahern, J. (2002). "Applying Landscape Ecological Concepts and Metrics in Sustainable Landscape Planning". *Landscape and Urban Planning*, 59(2): 65-93.
- Manavoğlu, E. ve Ortaçesme, V. (2015). "Antalya Kenti Yeşil Alanlarının Çok Ölçütlü Analizi ve Planlama Stratejilerinin Geliştirilmesi". *Akdeniz University Journal of the Faculty of Agriculture*, 28(1): 11-19.
- Murray, S. (1996). Géner Les Influences Forestières Dans Les Zones Urbaines Et Périurbaines. Web: <https://www.fao.org/3/w0312f/w0312f08.htm> Ziyaret Tarihi: 09.09.2023.
- Nowak, D. J., Crane, D. E. ve Stevens, J. C. (2006). "Air Pollution Removal by Urban Trees and Shrubs in the United States". *Urban Forestry & Urban Greening*, 4(3-4): 115-123.

- Nurtekin, O. (2007). *İstanbul Bahçeşehir Örneğinde Odunsu Bitki Kullanımının Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Çerçevesinde İrdelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Onur, B. E. (2012). "Peyzaj Tasarım ve Yönetiminde Ekolojik Yaklaşım ve Sürdürülebilir Kent Hedefine Katkıları". *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 2(5).
- Onur, B. E., ve Demiroğlu, D. (2016). "Kentsel sürdürülebilir mekânlar: Ekolojik parklar". *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 66(1): 340-355.
- Önder, S., ve Akbulut, Ç. D. (2011). Kentsel Açık-Yeşil Alanlarda Kullanılan Bitki Materyalinin Değerlendirilmesi; Aksaray Kenti Örneği. *Selcuk Journal of Agriculture and Food Sciences*, 25(2): 93-100.
- Önder, S. ve Polat A. (2012). "Kentsel Açık-Yeşil Alanların Kent Yaşamındaki Yeri ve Önemi," Kentsel Peyzaj Alanlarının Oluşumu ve Bakım Esasları Semineri, Konya, Türkiye.
- Özcan, A. (2007). Ekolojik Temele Dayalı Sürdürülebilir Kentsel Gelişme: Malatya Kent Örneği Üzerinden Bir Değerlendirme. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi*, 2(1): 685-707.
- Öztürk, S. ve Özdemir, Z. (2013). "Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi "Kastamonu Örneği". *Kastamonu University Journal of Forestry Faculty*, 13(1): 109-116.
- Reid, W. V., Mooney, H. A., Cropper, A., Capistrano, D., Carpenter, S. R., Chopra, K. ve Zurek, M. B. (2005). *Ecosystems and Human Well-Being-Synthesis: A report of the Millennium Ecosystem Assessment*. Island Press.
- Sarı, E. (2016). *Ekoloji Bilimi: Yeryüzü Usta Bir El Tarafından Tüm Canlıların Üreyip Gelişeceği ve Yaşayabileceği Tasarımla Donatılmış* (Vol. 5). noktaekitap.
- Selhorst, A., ve Lal, R. (2013). "Net Carbon Sequestration Potential and Emissions in Home Lawn Turfgrasses of the United States". *Environmental management*, 51: 198-208.
- Şermet, R. (2017). *Sürdürülebilir Peyzaj Tasarımları İçin Sertifikasyon Sistemlerinin Değerlendirilmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Tekirdağ: Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tandoğan, O. ve Şişman, E. E. (2018). Yaşanabilir Kış Kentleri İçin Kamusal Açık Mekan Tasarımı ve Bitkisel Tasarım. *Megaron*, 13(2).
- Tülek, B. ve Meryem, A. (2013). "Doğa Korumada Ekolojik Ağlar; Habitat Bağlantıları ve Antalya Düzlerçamı Yaban Hayatı Geliştirme Sahası Örneğinde İncelenmesi". *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, (1): 1-6.
- Uygur, A., ve Özkan, N. B. (2022). "Kentsel Planlamada Rekreatif Yeşil Alanların Rolü". *Journal of Recreation and Tourism Research*, 9(2): 70-81.
- Yaman, G., ve Doygun, H. (2014). Yeşil Alanların Kent Ekosistemine Katkılarının Kahramanmaraş Kenti Örneğinde İncelenmesi. II. *Ulusal Akdeniz Orman ve Çevre Sempozyumu*, 22-24.
- Yang, J., McBride, J., Zhou, J., ve Sun, Z. (2005). "The Urban Forest in Beijing and Its Role in Air Pollution Reduction". *Urban Forestry & Urban Greening*, 3(2): 65-78.
- Yaşar, Y., ve Düzgüneş, E. (2013). "Peyzaj Tasarımına Sürdürülebilirlik Kavramının Entegrasyonu: Bir Stüdyo Çalışması". *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 3(7).

- Yılmaz, H., ve Serkan, Ö. (1997). "Gürültü Kirliliğinin Peyzaj Planlama Yönünden Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri". *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 28(3).
- Yuan, Y., Tang, S., Zhang, J., ve Guo, W. (2023). Quantifying the Relationship Between Urban Blue-Green Landscape Spatial Pattern and Carbon Sequestration: A Case Study of Nanjing's Central City. *Ecological Indicators*, 154: 110483.
- Yücel, G. F., ve Yıldızcı, A. C. (2010). "Kent Parkları ile İlgili Kalite Kriterlerinin Oluşturulması". *İTÜDERGİSİ/a*, 5(2).
- Zeybek, O., Keser, A., ve Yıldırım, Y. (2021). "Hayvan Hakları ve Yaban Hayatı Geçitleri". *Akademia Doğa ve İnsan Bilimleri Dergisi*, 7(1), 84-104.

MÜZELERİN DEĞİŞEN ROLLERİ VE KENTLERİN DÖNÜŞÜMÜNE ETKİLERİ: BURSA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Doç. Dr. Gökçen KILINÇ ÜRKMEZ

Giriş

Günümüzde müzeler, çağın getirdiği teknolojileri kullanan, gelecek nesillere sağlıklı bilgi ve kültür aktarma araçları olarak kentler içinde önemli birer sosyo-kültürel tesis konumuna ulaşmıştır. ICOM tarafından 2007 yılından itibaren, “kâr amacı gütmeyen, kalıcı, topluma ve toplumun gelişimine hizmet eden, halka açık, soyut ve somut insanlık mirasını ve çevresini eğitim, çalışma ve eğlenme amacı için edinen, koruyan, araştıran, ileten ve sergileyen kurumlar” olarak tanımlanan müzeler¹, içinde bulundurdukları eserlerin takdimindeki tasarım kriterleri, kent belleğindeki yeri ve kentsel dönüşüme etkileriyle oldukça geniş bir yelpazede ele alınmaktadır. Böylesi kapsamlı bir kavramsal çerçeve çok farklı türde sınıflandırmalara da imkân sağlamaktadır. Genel olarak müzeler için bağlı oldukları idari birime, hizmet verdikleri bölgeye, hitap ettikleri kitleye, sergileme yöntemlerine, içerdikleri koleksiyonlara göre sınıflandırmalar² yapılabilmektedir³.

1 ICOM (2007). Museum Definition, <https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/>

2 Koleksiyonlara göre müzeler Atagök (1999) tarafından arkeoloji, sanat tarihi, etnografya, doğa tarihi, jeoloji, coğrafya, doğa ve çevre, müzik, sanayi, askeri, denizcilik, resim müzeleri, bağlı buldukları birime göre; devlet, yerel yönetim, üniversite, ticari kuruluş müzeleri, hizmet ettikleri bölgeye göre; ulusal, bölgesel, yerel, hitap ettikleri kitleye göre; eğitici, uzmanlaşmış, genel toplum müzeleri, koleksiyonların sergileme yöntemlerine göre de geleneksel, açık hava ve anıt müzeler şeklinde sınıflandırılmıştır.

3 Atagök, T., (1999). *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul.

Küreselleşen dünyada sınırların ötesindeki işbirlikleri beraberinde yerel değerlerin pazarlanması yoluyla kentlerin kendine yeni roller oluşturmalarını zorlamaktadır. Artık, yerel yönetimlerin görev ve sorumlulukları salt birtakım fen, sağlık ve imara yönelik hizmetleri sunmanın ötesinde kentte ekonomik getirisi yüksek yeni sahalara açmak ve kentin gelecek vizyonuna uygun olarak kimliği güçlendirecek fonksiyonlar oluşturmak şeklinde genişlemiştir. Bu bağlamda soyut ve somut olmayan kültür mirasının korunduğu, sergilendiği mekânlar olarak müzeler önemli bir kentsel politika aracı haline almıştır.

Bu çalışmada, Bursa tarihi kent merkezi içinde yer alan, yapısal özellikleri ve içerikleri itibarıyla farklı ve dikkat çekici özellikler gösteren üç müzenin kentin kültür odaklı dönüşümünde nasıl bir rol üstlenebileceği ulusal ve uluslararası literatüre dayalı olarak ve yerinde yapılan gözlemlerle anlaşılmasına ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu üç müzenin seçilmesindeki temel gerekçe, her üçünün de yerel yönetimlerce kurulmuş ve işletiliyor olması, klasik müzecilik anlayışının dışında modern müzecilik anlayışı doğrultusunda işlevlere sahip olmaları ve kent merkezinde bulunmalarıdır.

Çalışma, ülkemizde müzelerin değişen rollerini, hem kentin ekonomik ve sosyal dönüşümüne etkileri hem de metropoliten bir kentin mekânsal bağlamı içinde bütüncül bir yaklaşımla ele alması itibarıyla özgün bir nitelik taşımaktadır. Türkiye'deki çalışmalar genellikle müzelerin işlevleri ve içerikleri üzerine yoğunlaşmıştır. Kent içindeki konumları ya da kentin mekânsal gelişimine etkileri üzerine bugüne kadar yapılmış bir çalışma mevcut değildir. Bu çalışma, bir kültür tesisi olarak müzelerin konumları, yapısal özellikleri ve işlevleriyle bir bütün olarak açığa çıkarabilecekleri faydalara dair bir ön değerlendirme niteliğindedir. Bu yönüyle karar vericiler için müze yer ve bina seçiminde daha kapsamlı düşünme ve çoklu etkileri gözetme açısından bir farkındalık oluşturmayı da amaçlamaktadır.

Müzelerin Tarihsel Süreçte Değişen Anlamı

İlk kez Antik Yunan'da, müze kavramı, "ilham perilerinin düşünme yeri ya da tapınağı" manasında kullanılmıştır. Daha sonra İskenderiye Kütüphanesi ve 16. yüzyıl Rönesans döneminde kişisel koleksiyonlar bu kap-

samda değerlendirilmeye başlanır⁴. 18. yüzyıla gelindiğinde koleksiyonları korumak, sergilemek, korumak ve halka sunmak amaçlı kuruluşların ismi olmuş ve bireysel koleksiyonculuktan daha çok kültürel değeri olan nesnelere toplandıği kapalı yapılar haline almıştır⁵.

19. yüzyılda Avrupa'daki müzeler, Yunan, Mısır, Osmanlı, Hint uygarlıklarına ait eserlerin taşınmasıyla oldukça önemli kültür ve sanat merkezlerine dönüşür. Bu dönemde, milliyetçilik akımlarının da etkisiyle, müzeler toplumların kendi tarih ve kültürel sürekliliğini sağlamada ülkelerin kültür politikalarında etkin olarak kullanılmaya başlanmıştır⁴.

20. yüzyılın ortalarından itibaren "Yeni müzecilik" kavramı altında ortaya çıkan müzelerin, sadece toplumun elit tabakasına hitap eden ve diğer büyük bir kesimini dışlayan klasik koruma, depolama ve sergileme fonksiyonlarını içeren anlayıştan, insan merkezli, eylem odaklı, toplumsal gelişim ve değişime önem veren ve nesnelere çok fikirlere yönelen kurumlara evrildiği görülür⁶. Müzeler artık toplumun demokratikleşmesine katkı sunan ve toplumsal meselelerde halk katılımını sağlayan kurumlar olma özelliği kazanmıştır^{7 8}.

Bu evrilme 1980 sonrası müzelerin, şehir ve bölge planlama disiplini açısından da kentlerin gelişmesinde etkin bir unsur olarak değerlendirilmesini sağlamıştır. Küreselleşme ile kentlerin etkileşim alanının ulus devlet sınırlarını aşması ve sadece içinde barındırdıkları topluma hizmet sunan ya da toplumun yaşadığı değişimlerden etkilenen bir yapıdan çıkararak uluslararası ağlar içinde kendilerini tanımlar hale gelmesiyle, yerel kimlikler, yerel değerler yeni pazarlama teknikleri ile tüm dünyaya sunulmaya başlanmıştır.

Günümüzde yerel yönetimler, tarihi mirasın somut ve somut olmayan tüm bileşenlerini, koruyarak ve sergileyerek "yer" in markalaşması ve pazarlamasında aktif bir şekilde kullanılmaktadırlar. Bu bağlamda; kültür endüstrisinin gelişimini desteklemekte, diğerlerinden farklı olan unsurları

4 Madran, B. (1999). "Müze Türleri", *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*, (Editör: T. Atagök), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 3-19.

5 Zülfiyar, A.B. (2020). *Değişen Müze ve Müzecilikte Sergilemenin Teknoloji Boyutunun İncelenmesi: Bursa Panorama Müzesi Örneği*, Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Y. Lisans Tezi, Bursa.

6 Weil, S. (1990). *Rethinking the Museum: And Other Meditations*, Smithsonian Press, Washington, DC.

7 Davis, P. (2005). "Places, cultural 'touchstones', and the ecomuseum. In *Heritage, museums, and galleries. An introductory reader*", ed. G. Corsane, 36576, London: Routledge.

8 Christina, F. Kreps (2008). *Appropriate museology in theory and practice*, *Museum Management and Curatorship*, 23:1, 23-41.

öne çıkarmakta ve ekonomik gelişme için gerekli olduğunu düşündükleri hareketli sermaye ve nitelikli işgücü ve turist çekmeye çalışmaktadırlar⁹ ¹⁰ ¹¹ ¹². Kentin imgesini güçlendiren, köhneme sürecine giren ya da eski canlılığını kaybeden merkezlerin yeniden birer çekim noktası olmasına yardımcı olan, marka yaratarak prestij sağlayan ve kentler arasındaki rekabette destekleyici kuvvet olan müzeler özellikle de önemli mimarların gösterişli yapılarıyla yaygınlık kazanmıştır¹³. Bu tür müzeler bir anlamda zenginliği yansıtan bir prestij unsuru, rekabetçiliği artıran bir araç, marka yaratan bir değer olması yanı sıra geniş mekanlar üzerine konumlanan ve boş zamanları geçirme tarzını şekillendiren, sanat üretimini artıran kültürel alanlardır¹⁴. Bununla birlikte, “coğrafi sınırları olmayan tarihsiz bir sanat” olarak görülen ve bu yönleriyle küresel müzeler olarak nitelendirilen çağdaş/modern sanatların üretildiği, yüceltiği müzeler¹⁵ de kentin ve kentlinin sosyo-ekonomik gelişiminde önemli kamusal alanlar olarak yerini almıştır.

Öte yandan kent ve kentlinin tarihi birikimi hayat tarzını yansıtan kent müzelerinin sayılarının da hızla arttığı gözlemlenir. İçerikleri, mimarileri ile dikkat çeken müzeler, sürekli yenilenen aktiviteleri ile de kentin önemli bir kültür merkezi halini alırlar. Bu durum mekânsal olarak da değişim ve dönüşümleri tetikler.

Müzelerin Kentlerin Gelişim ve Dönüşümü Üzerindeki Etkileri

Kültür kurumlarının başını çeken müzeler, buldukları kentlerde sürekli yeni anlamlar yüklenerek günümüze ulaşmıştır. Son yıllarda müzeler hakkında yapılan çalışmaların kentlerin turizm sektörüne, yani ekonomisine katkıları ve kentlerin dönüşümüne etkileri üzerinde yoğunlaştığı dikkat çekmektedir. Bu etkileri Heidenreich ve Plaza üç ana eksenle toplamışlardır: 1- Bölgesel kimliklerin ve sosyal ağların (somut ya da so-

9 Tunbridge, J.E. ve Ashworth, G.J. (1996) *Dissonant heritage: The management of the past as a resource in conflict*. Chichester: Wiley.

10 Hewison, R. (1987). *The Heritage Industry*. London: Methuen, 1987.

11 Vanneste, D. (1996). “Space and place: Mirrors of social and cultural identities?” *Acta Geographica Lovaniensia*, vol. 35. Belgium: Institute of Geography, Catholic University of Louvain.

12 Akkar-Ercan, M., (2016). “Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Devingen ve Evrimsel Bir Yer Kimliği Kavramsallaştırması, *İdealkent*, 20(7), 720-745.

13 Gecikmez, E. (2021). “Kentsel Dönüşüm ve Güncel Sanat: İstanbul’da Yaşanan Kentsel Dönüşümü Sanat Eserleri Üzerinden Okumak”, *Tasarım-Kuram*, 17(32), 160-176.

14 Stallabrass, J. (2009) *Sanat A.Ş. Çağdaş Sanat ve Bienaller*. (E. Soğancılar, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.

15 Belting, H. (2009). “Contemporary Art as Global Art: A Critical Estimate” *The Global Art World: Audiences, Markets and Museums*, (ed. Hans Belting ve Andrea Buddensieg), Ostfildern: Hadje-Cantz.

mut olmayan) belirginleştiği bir odak oluşturma, 2-Bilginin birleştirildiği yenilikçi bir çevre yaratma, 3-Olumsuz bir imajı kırarak pozitif değişim ivmesi sağlama¹⁶. Tüm bunlar temelde merkezi ve yerel yönetimlerin kalkınma politikalarının da önemli bileşenleri arasındadır. 19. yüzyıl müzecilik anlayışında ulus devlet kavramının hâkim kılınması çabaları içinde müzecilik daha çok merkezi yönetimlerin yükümlülüğünde bir alan görülmekle birlikte, küreselleşmenin ve buna paralel olarak yerelleşmenin etkileriyle bugün artık yerel yönetimlerin kentsel politikaları içinde daha çok yer bulmaktadır.

Günümüzde müzeler; kentin kültürel aktivitelerine sunduğu katkılar, eğitim ve araştırma fonksiyonları yanı sıra buldukları çevreye etkileri de dikkate alınarak bir anlamda kentte fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel dönüşümün tetikleyicisi ya da yardımcı unsuru olarak görülmektedir. Lazeretti ve Capone'un (2015) da işaret ettiği gibi; müzeler artık, yenilikçilik için bir stratejik kaynak niteliği kazanmıştır. Bu çerçevede; yaşam kalitesinin yükseltilmesi, ekonomik büyümenin hızlandırılması, kentin sosyal ve fiziksel dokusunun dönüşmesi, toplumsal birlik ve bütünlüğün sağlanması, kentte yaşayanlarda mekânsal aidiyet duygusunun geliştirilmesi gibi pek çok kentsel ve bölgesel politikanın uygulama aracı haline almıştır.

Kentsel stratejileri hayata geçirmek, kentin gelecek vizyonunu gerçekleştirebilmek adına müzelerin yer seçimi kararları da kaçınılmaz olarak geçmiş dönemlere nazaran daha kritik bir unsur olmuştur. Dolayısıyla, bu kararların kentin ve hatta bölgenin gelişim planları kapsamında ele alınması ve yerel halkın sahiplenmesini ve bir uzlaşıya ulaşılmasını gözetmek yerel politikalar açısından önemli hale gelmiştir¹⁷.

Müzelerin Kentlerin Ekonomik Dönüşümü Üzerindeki Etkileri

Müzelerin kentlerin dönüşümündeki araçsal rolleri, ekonomik faydalarından bağımsız düşünülemez. Bu konuda pek çok araştırma mevcuttur. Liverpool, Marsilya, Glasgow, Cenova gibi sanayisizleşme ile çöküntü süreci içine giren kentlerin, müzelerin katalizör rolü sayesinde bu süreci

16 Heidenreich, M. ve Plaza, B. (2015). "Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe", *European Planning Studies*, 23(8), 1441-1455.

17 Evans, G. ve Foord, J. (2008). "Cultural mapping and sustainable communities: planning for the arts revisited", *Cultural Trends*, 17 (2), 65-96.

tersine çevirdikleri görülmüştür¹⁸. Bu amaçla kurulan bazı müzeler, kendi konseptlerinde en büyük ya da en çok turist çeken alanlar halini alırken, bazı örneklerde belirli bir kentsel alanın ekonomik temelli dönüşümünde lider rol üstlenmişlerdir. Müzelerin bu değişen rolü, buldukları alanlardaki mevcut ya da muhtemel etkileri hem kamu yönetiminin hem de özel sektörün ilgisinin giderek artmasına yol açmıştır. Bu ilgi özellikle de yerel yönetimlerde kentlerin vizyon ve imajlarının modernize edilmesine yönelik yeni stratejilerinde müzelerin önemli bir yer edinmesini sağlamıştır^{19 20 21 22}. Ancak bu gelişmelerin genellikle bütüncül bir planlama anlayışı ya da yerel halkla bir uzlaşma sonucu ortaya çıkmadığı¹³ yönünde eleştiriler de vardır.

Her ne kadar birtakım eleştiriler olsa da, müzelerin kentin ekonomik gelişimine katkısı açısından Guggenheim Bilbao Müzesi oldukça çarpıcı bir örnek teşkil eder²³. Bilbao 1980'lerde bir kentsel çöküş ve ekonomik kriz içindeyken 1990'ların ortalarından itibaren Frank Gehry tarafından tasarlanan Guggenheim Bilbao Müzesinin yarattığı ivmeyle geleneksel ağır sanayiye bağlı ekonomik yapısını hizmet ve turizm odaklı bir yapıya dönüştürmeyi başarmıştır. Bu başarı hem yerel halk hem de politikacıların kentin gelecek için ortaya konulan vizyonuna daha çok sahiplenmesini ve inanmasını sağlamıştır. "Bilbao etkisi (Bilbao effect)" olarak nitelendirilen kavrama temel teşkil eden müze, çöküntü içinde olan sanayi kentlerinin dönüşümü açısından pek çok araştırmacı tarafından rol model olarak gösterilmiştir^{24,25,26,27,28}.

18 Lorente, J.P. (1996). *The Role of Museums and the Arts in the Urban Regeneration of Liverpool*. Centre for Urban History. University of Leicester.

19 Navarette, 2003

20 Gibson, L., (2013). "Piazas or stadiums: toward an alternative account of museums in cultural and urban development". *Museum Worlds*, 1(1),101–112.

21 Agusti, D.P. (2014). "Differences in the location of urban museums and their impact on urban areas" *International Journal of Cultural Policy*, 20(4), 471–495.

22 De Graaff, T., Boter, J. ve Rouwendal, J. (2009). "On spatial differences in the attractiveness of Dutch museums". *Environment and Planning A*, 41 (11), 2778–2797.

23 Paris'teki Pompidou Merkezi de bu konuda önemli bir örnek kabul edilir. Her iki müze çok fonksiyonlu yapıları ve klasik müzelere göre daha enformel ve eklektik kültürel destinasyon özellikleriyle son derece popüler bir konuma ulaşmıştır (Grodach, 2008).

24 Ceballos, D. G. (2004). "The role of the Guggenheim Museum in the development of urban entrepreneurial practices in Bilbao" *IJIS*, 16 (3), 177–186.

25 Heidenreich, M. ve Plaza, B. (2015). "Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe", *European Planning Studies*, 23(8), 1441–1455.

26 Lazerretti, L. ve Capone F. (2015). "Museums as Societal Engines for Urban Renewal: The Event Strategy of the Museum of National History in Florence", *European Planning Studies*, 23:8, 1548-1567.

27 Grodach, C. (2008). "Museums as Urban Catalysts: The Role of Urban Design in Flagship Cultural Development" *Journal of Urban Design*, Vol. 13. No. 2, 195–212.

28 Plaza, B. (2000). "Evaluating the Influence of Large Cultural Artifact in the Attraction of Tourism: The Guggenheim Bilbao Case", *Urban Affairs Review*, 36(2), 264-274.

Genellikle kentsel ve bölgesel ölçekte ekonomik dönüşümün sağlanmasında kentlerin konumları ve bölgesel bağlantıları önemli bir unsur olmakla birlikte Bilbao örneğinde uygun yerel ve bölgesel bağlam olmasa dahi ekonomik bir yenilemenin başarılabilirliğini savunanlar olmuştur. Bu görüşün aksine, müzenin kentin dönüşümündeki başarısını sadece mimari tasarım ve müzenin içeriğine bağlamanın eksik kalacağı yönünde de yaklaşımlar vardır^{29,30,31}. Bu bağlamda, David Harvey (1987), kentlerin rekabet edebilirliğinde kültürel altyapı, daha iyi hayat standartları, kentsel tesisler ve kentin ulusal ve uluslararası düzeydeki bağlantıların önemli unsurlar olduğuna dikkat çeker.

Bu görüşleri kentlerin canlı birer organizma oldukları ve bu organizmanın sağlıklı işlemesi için tüm parçalarının birbiriyle uyum içinde çalışması gerektiği kabulünden yola çıkarak, tek başına bir müzenin, -içinde çok sayıda yaratıcı unsur barındırorsa ya da çok ilgi çekici bir mimari yapıya sahip olsa dahi- kentin ekonomik dönüşümündeki etkisinin sınırlı kalacağı ve yatırımın daha başlamadan atıl bir duruma düşme riskini taşıyacağı unutulmamalıdır. Nitekim Bilbao kentinin dönüşümündeki başarısında, Guggenheim müzesinin etkisini güçlendiren başka unsurlar bulunmaktadır. Yeni metro sisteminin tasarımı, yeni hava limanının uluslararası uçuşlara açılması, eski endüstriyel alanların eğlence ve barınma fonksiyonu kazanması, konferans müzik merkezi gibi diğer kültürel ve sanatsal yapılarda da tasarıma önem verilmesi kentin mimarlık öncülüğünde yeniden yapılanmasında önemli katkılar sunmuştur^{25,26}. Tek bir müze yerel kültürel küme oluşturmada ancak bir temel teşkil edebileceği, yaratıcı kentlerin çölde bir katedral şeklinde kurulamayacağı, mevcut kültürel çevreyle bağlantılı ve onun bir parçası olması gerektiği²⁷ doğru bir yaklaşımdır. Sonuç olarak “Bilbao etkisi” bağlamındaki tartışmalarda, kültür odaklı kentsel yenilemenin tek bir katalitik proje sonucu gerçekleşemeyeceği, başarılı bir kentsel dönüşümün uygun bir yerel ve bölgesel bağlamdan bağımsız düşünülmemeyeceği sonucuna ulaşılabilir.

Ancak tüm bu görüşler, mimari özellikleriyle dikkat çeken müze yapısının (flagship projeler) diğer ticari ve turistik aktivitelerin de yoğun ol-

29 Heidenreich, M. ve Plaza, B. (2015). “Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe”, *European Planning Studies*, 23(8), 1441–1455.

30 Plaza, B. (2000). “Evaluating the Influence of Large Cultural Artifact in the Attraction of Tourism: The Guggenheim Bilbao Case”, *Urban Affairs Review*, 36(2), 264-274.

31 Pratt, A. (2008) “Creative cities?” *Urban Design*, 106, 35.

duğu alanlarda bulunmasının hem yerel hem de bölgesel bir çekim oluşturabilme güçlerini^{32 33} göz ardı etmemizi gerektirmez. Klasik müzecilik anlayışında müzelerin, orijinal fonksiyonları biriktirme, koruma, sergileme, eğitim ve araştırma olduğu için pazara yakınlık ya da erişebilirlik gibi ekonomik faktörler zaman zaman özel sektörün yer seçimi kriterlerindeki kadar önemsenmemiştir. Hatta müzeler, diğer imalat sanayi, üretim hizmetleri ya da turizm işletmelerinden farklı olarak genellikle kamu tarafından kurulmuş ve finanse edilmiştir. Bu durum bir yönüyle mekânsal yer seçimlerini kolaylaştırırken diğer yandan da birtakım riskler içerebilir ve yatırımın ekonomik faydaya dönüşmesi daha uzun sürebilir.

Kentleşme ekonomileri açısından tıpkı firmaların bir arada olmaktan sağladığı dışsal faydalarda olduğu gibi müze kümelenmelerinin de kentsel kültürel yapının temel elemanı ve kent ekonomisinin temel bileşeni olma potansiyeli bulunmaktadır³⁴. Amsterdam'da Museumplein, Berlin'de Museuminsel, Viyana'da Museumquarter buna en iyi örnekleri teşkil ederler³⁵.

Son yıllarda, turizmin kentlerde önemli bir sektör halini almasıyla müzeler eğlence ve ekonomik gelişme gibi konularda daha etkin olarak kullanılmaya başlanmış, pek çok kent yeni formata (eğlence, tüketim gişe rekorları kıran etkinlikler, kafeler, dükkânlar) uygun müzeler ile turist çekme yarışına girmişlerdir^{36,37,38,39}. Bu da yer seçimini kentin gelişme stratejileri içinde çok daha önemli bir noktaya taşımıştır.

Konuya ilişkin olarak, önemli turizm potansiyeline sahip Londra üzerine yapılan bir araştırmada; müze ve galerilerin Londra'ya denizaşırı ülke-

32 Grodach, C. (2008). "Museums as Urban Catalysts: The Role of Urban Design in Flagship Cultural Development" *Journal of Urban Design*, Vol. 13. No. 2, 195–212.

33 Sternberg, E. (2002). "What makes buildings catalytic? How cultural facilities can be designed to spur surrounding development", *Journal of Architectural and Planning Research* 19 (1), 30-43.

34 Zhang, H., Xu, F., Lu, L., Yu, P. (2017) "The spatial agglomeration of museums, a case study in London", *Journal of Heritage Tourism*, 12:2, 172-190.

35 Tien, C. C. (2010). "The formation and impact of museum clusters: Two case studies in Taiwan". *Museum Management and Curatorship*, 25(1), 69–85.

36 Frey, B. (1998). "Superstar museums: An economic analysis", *Journal of Cultural Economics* 22, 113-25.

37 Wu, C-T. (2002). *Privatising Culture: Corporate Art Intervention Since the 1980's*, London and New York: Verso

38 Hamnett, C., Shoval, N. (2003) "Museums as flagships of urban development", *Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space* (Eds. L. Hoffman, S. Fainstein & D. Judd) Malden, MA and Oxford, UK: Blackwell Publishing.

39 Van Aalst, I., Boogaarts, I. (2002) "From museum to mass entertainment: The evolution of the role of museums in cities", *European Urban and Regional Studies*, 9(3), 195–209.

lerden gelen turistlerin geliş nedenleri arasında ikinci sırada yer aldığı (Londra Kalkınma Ajansı (London Development Agency'nin 2009 verilerine göre) ortaya konulmuştur. Hatta bu turistlerin %37'si tarafından en önemli geliş nedeni olarak müze ve galerilerin varlığı belirtilmiştir³⁰. Bu bağlamda yapılan nitel ve nicel araştırmalar turistlerin müzelerden beklentilerinde erişebilirlik, sergiler, yeme-içme mekânlarının varlığı ve hediyelik eşya vb. imkânların ön plana çıktığı görülmektedir⁴⁰. Bu unsurlar müzelerin artık hem eğitici hem de keyifli vakit geçirebilecekleri sosyal mekanlar haline geldiğinin göstergesi sayılabilir.

Müzelerin Kentlerin Kültürel ve Toplumsal Dönüşümü Üzerindeki Etkileri

Müzelerin kentlerin dönüşümü üzerinde sadece ekonomik ve fiziksel değil aynı zamanda sosyo-kültürel etkileri de mevcuttur. Müzelerin kültürün gelişimi, sürekliliği, geçmiş ve gelecek arasında köprü kurmadaki rolü belki de en önemli varlık nedeni olarak düşünülebilir. Bu noktada, kültürel mirasın ekonomik ve sosyal değeri arasında daha yakın bir entegrasyon oluşturmak için sosyal ve ekonomik bütünleşmenin gerektiği kabul edilir⁴¹. Son 35 yılın kalkınma politikaları içinde en çok vurgu yapılan kavramı “sürdürülebilirlik” açısından da müzelerin, kültürel çevrenin devamlılığına sundukları katkılar yadsınamaz boyuttadır^{42 43}. Bilhassa yeni müzecilik yaklaşımlarında toplumsal etkileşimlerin daha da ön plana çıkmasıyla birlikte müzelerin sosyal bir sorumluluk aldığı ve kültürel çevrenin bozulmasına karşı bir çözümün parçası olduğu kabul edilir.

Sosyo-kültürel anlamda müzelerin fonksiyonları: 1- eğitim ve araştırma için mekân olarak müze, 2-kimlikleri ve yerellikleri korumak için bir araç olarak müze, 3-yaratıcı kamusal mekân olarak müze, 4- Sosyal

40 Widdop, P. ve Cutts, D. (2012). “Impact of place on museum participation”, *Cultural Trends*, 21(1), 47–66.

41 Sasaki, M. (2010). “Urban regeneration through cultural creativity and social inclusion: Rethinking creative city theory through a Japanese case study”, *Cities*, 27, 3–9.

42 Pop, I.L., Borza, A. (2016). Factors Influencing Museum Sustainability and Indicators for Museum Sustainability Measurement”, *Sustainability*, 8,101.

43 Byers, R. (2008). *Green Museums and Green exhibits: Communicating Sustainability Through Content and Design*, Univesity of Oregon, Eugene, OR, USA.

uyum ve refah aracı olarak müze olarak gruplandırılabilir⁴⁴. Tüm bu fonksiyonlar sonuçta kültürel sürdürülebilirliği sağlayan temel stratejiler niteliğindedir.

Çağdaş şehircilik anlayışının gelişimdeki öncü isimlerden olan Patrick Geddes (1854-1932) kentin gelişimini, bugününü ve geleceğini açıklayan evrim teorisinde yeni tip müzelerin önemli bir potansiyel içerdiklerini düşünmektedir. Klasik müze hareketlerinden farklı olarak yeni müzecilik anlayışı ile daha katılımcı ve daha bütünleştirici bir toplumsal yapının inşasının mümkün olduğunu savunur⁴⁵. Çağdaş kent planlama düşüncesinin henüz gelişmeye başladığı yıllarda, 1894'te Paris'te kurulan enstitü, kentsel sosyal sorunlar ile ilgili düzenledikleri sergiler ile sosyal bir laboratuvar görevi görmüş ve erken kent planlamasının şekillenmesine yardımcı olmuştur⁴¹. Gerçekten de bu tür sosyal müzeler, değişen kentsel şartlarla ilgili olarak sosyolojinin bir akademik disiplin olarak gelişmesinde, uluslararası rol oynamıştır

Öte yandan müzelerin "sosyal kapital" sağlama, farklı disiplinler, gruplar, sektörler ve sosyal katmanlar arasında "network" oluşturma, çeşitli kültürel geçmişler arasında köprü kurma, bireylerin uyum maliyetlerini azaltma ve firmaların tutunabilme kapasitelerini artırma gibi konulardaki etkileri⁴⁶ giderek sosyal farklılaşmaların, ayrışmaların daha da belirgin hale geldiği kentler açısından toplumsal bütünleşme ve ortak bellek oluşturmada önemli bir kamusal araç niteliği kazanmalarına yol açmıştır. İyi kurgulanmış finansman sistemi, gelecek vizyonu olan yöneticiler ve yerel uzman kuruluşlarla birlikte hareket edilmesi halinde müzelerin kültürel sürdürülebilirlik açısından son derece uygun zemin sundukları⁴⁷ kabul edilmektedir. Aynı zamanda, kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesindeki temel amacın kentleri yaşanabilir kılan tüm değerlerin korunması olduğu düşünüldüğünde müzelerin toplumsal gelişme ve kültürel sürdürülebilirlik stratejilerindeki önemi daha da iyi anlaşılacaktır.

44 Lazzeretti, L. ve Capone F. (2015). "Museums as Societal Engines for Urban Renewal: The Event Strategy of the Museum of National History in Florence", *European Planning Studies*, 23:8,1548-1567.

45 Grewcock, D. (2006). "Museums of Cities and Urban Futures: new approaches to urban planning and the opportunities for museums of cities", *Museum International*, 58:3, 2006 32-42.

46 Heidenreich, M. ve Plaza, B. (2015). "Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe", *European Planning Studies*, 23(8), 1441-1455.

47 Gustafsson, C., Akrom, I. (2016). "Museums: An incubator for sustainable social development and environmental protection", *International Journal of Development and Sustainability*, 5 (9), 446-462.

Türkiye’de Müzecilik Anlayışının Gelişimi ve Bursa’da Yerel Yönetimlerce Kurulan Üç Müzenin Kentsel Bağlamı

Türkiye’de çağdaş anlamda müzeciliğin 19. yüzyıldaki Batılılaşma çabalarının bir ürünü olduğu yönünde genel bir kabul⁴⁸ olmakla birlikte bazı araştırmacılar⁴⁹ tarafından bunun Selçuklu dönemine kadar dayandırıldığı da görülür. Türk-İslam eserleri üzerine önemli çalışmaları olan Semavi Eyice bir tür korumacılık anlayışı içerdiğinden dolayı, daha önceki medeniyetlere ait bazı eserlerin yok olmaması amacıyla Türk mimari eserlerinde kullanılmasını Türklerdeki ilk müzecilik hareketlerinin başlangıcı şeklinde değerlendirir⁴⁵. Eyice, buna örnek olarak da Konya’daki Kadın Hanı’nın cephelerinde antik Roma ve Bizans dönemine ait kitabe ve işlemlerin kullanılmasını gösterir. Öte yandan Osmanlı padişahlarının giysi ve kişisel eşyalarının da geleneksel olarak sarayda toplanıp muhafaza edilmesi de koruma amaçlı bir tür müzeciliktir⁵⁰. Temelde atalara saygı, estetik değerlere duyarlılıktan kaynaklı bir korumacılık söz konusudur.

Bugünkü anlamıyla ülkemizde müzecilik, Padişah Abdülmecit’in 1845 yılında Yalova gezisi esnasında gördüğü Doğu Roma yazıtlarını İstanbul’a getirtmesi ve o döneme kadar silah ambarı olarak kullanılan Aya İrini Kilisesi’nde depolanmasıyla başlamıştır. Yapının bir bölümü “Eski Silah Koleksiyonları”, bir bölümü de “Arkeolojik Eser Koleksiyonları” olarak düzenlenmiştir^{51,52,53}.

Eski Eserler Koleksiyonu 1869 yılında yeniden düzenlenerek Müze-i Hümayun (İmparatorluk Müzesi) adı altında ilk müze kurulmuştur. 1881 yılında müze müdürlüğüne atanan Osman Hamdi Bey, 1887’de Sayda’da gerçekleştirilen kazılar sonucu ortaya çıkarılan lahitlerin sergilenmesi için bir müze inşa edilmesi girişiminde bulunmuş ve mimar Alexandre Vallaury tarafından tasarlanan ve Müze-i Hümayun olarak bilinen, müze binası olarak inşa edilen ilk müze 1891 yılında açılmıştır. Bu dönemler-

48 Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB), (2022), “Türkiye’de Müzecilik, <https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-69904/turkiye39de-muzecilik.html>

49 Eyice, S. (1989), “Müzeciliğimizin başlangıcı ve Türk-İslam Müzeleri”. *Müze/Museum*, (ed. İnci Bayburtluoğlu), s.5-8, 2-3.

50 Pasinli, A. (2002). *Türkiye Müzeleri*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara

51 Başaran, C. (1988). *Arkeolojiye Giriş I*, Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları No:13, Erzurum.

52 Yücel, E. (1999) *Türkiye’de Müzecilik*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Kanaat Matbaası, İstanbul.

53 Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB), (2022), “Türkiye’de Müzecilik, <https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-69904/turkiye39de-muzecilik.html>

de taşrada da müze kurma çalışmaları başlamış ve 1902’de Konya’da, 1904’te Bursa’da ilk müzeler kurulmuştur⁴⁹. Böylece, koruma, kayıt tutma, düzenli sergileme faaliyetlerine dayalı bir yaklaşımla müzecilik faaliyetlerinin hızla geliştiği görülür.

Günümüzde Türkiye’de müzecilik faaliyetleri Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB) Müzeler Genel Müdürlüğü bünyesinde ya da denetiminde yürütülmektedir. Bakanlığın 2022 yılı verilerine göre, ülkemizde 209 Bakanlık’a bağlı, 319 Belediye ve özel şahıs ya da kurumlarca işletilen müze bulunmaktadır⁵⁴. Bursa’da ise Bakanlığa bağlı 8, özel statüde 19 müze kayıtlarda yer almaktadır⁵⁵. Bu verilerden anlaşılacağı gibi resmi olarak Türkiye’de müzeler Bakanlığa bağlı ve özel müzeler olarak ikiye ayrılmaktadır.

Tüm dünyadaki eğilimlere paralel olarak, son yıllarda Türkiye’de yerel yönetimlerin müzelere kültür politikalarının hayata geçirilmesi açısından özel bir önem verdikleri görülmektedir. Bursa, geçmiş 7000 yıl öncesine dayanan, pek çok uygarlığa beşiklik etmiş, Osmanlı Devleti’ne başkentlik yapmış ve günümüz Türkiye’inde nüfus ve ekonomik yapısı ile ilk sıralarda yer alan bir kent olarak bu konuda önemli çalışmalara imza atmıştır. Bu çalışma kapsamında, dünyadaki müzeler konusundaki gelişmelere paralelinde Bursa’da son 20 yıl içinde yerel yönetimlerce hizmete sunulan üç farklı türdeki müzenin (Bursa Kent Müzesi, Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi, Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müze) kentin gelişimi, vizyonu ve dönüşüm potansiyelleri bağlamında değerlendirmesi yapılacaktır.

Bursa Kent Müzesi

Kent müzeleri günümüz müzecilik çalışmaları içinde oldukça rağbet gören ve kentlerin bellek yitimiyle mücadelede en önemli kurumlardır. Modern tarih yazımında tek bir hikâye ya da katı bir anlatım yoktur. Müzeler bu açıdan çok yönlü tarih yazımını yansıtan alanlar olarak görülür. Kent müzeleri, giderek kentle aidiyet bağları zayıflayan kentlilerin bağlılıklarını güçlendirmek ve kentin nesiller boyu ürettiği kültür birikimini koruyarak aktarmak adına bugün oldukça önemli bir rol üstlenmişlerdir. ICOM’a

54 Kültür ve Turizm Bakanlığı, Müzeler Genel Müdürlüğü (url.1)
55 url 1 <https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-43252/muzecilik-faaliyetleri.html>

göre “kent müzesi, kentsel topluma hizmet eden, kar amacı gütmeyen, dinamik ve sürekli gelişen sabit kurumlar ya da kültürel mekanizmalardır”. Bu çeşit müzeler kamuya açık, eğitim, eğlence, araştırma, toplumsal uzlaşma ve sergileme amaçlı, koruyan, araştıran, koordine eden, iletişim kuran, sergileyen, toplumsal çeşitliliği ve çevresini yansıtan somut ve somut olmayan taşınır ya da taşınmaz kurumlardır⁵⁶. Bu açıdan kent müzeleri, müzeden çok daha fazlasıdır. Yapı itibarıyla müzeden ziyade kültürel kurumlara benzer⁵⁷.

Kent müzeleri temelde gelecek nesiller için bir kimlik duygusu aktarmak amacıyla kurulurlar ve kültürel sürdürülebilirliğin sağlanmasında öncü rol oynarlar. Kentler insanların birbirleriyle ve içinde buldukları toplumla olan bağlılıklarını şekillendiren yerler olarak görülür. Öte yandan, sivil toplumun oluşumunda ve yeniden yapılandırılmasında da bir misyon üstlenirler⁵³. Bu bağlamda müze ortamlarında toplumsal kimliğe ait verilerin nasıl aktarılacağı, insanlarla nasıl iletişim kurulacağı ve kent kültürünün günümüz şartlarında yeniden nasıl yorumlanacağı önemli konular halini almaktadır.

20. yüzyılın kentlerinin genellikle göçmeler tarafından inşa edildiğini ifade etmek yanlış olmaz. Ülkenin ya da dünyanın farklı bölgelerinden gelerek kendine yeni bir yaşam alanı oluşturmaya çalışan bu insanlar genellikle yeni yerlerini hemen benimseyemez ve kendi değerlerini, hikâyelerini ve nesnelere göç ettikleri kentlere taşırlar. Burada kent müzeleri göçmenlerin kente ve dâhil oldukları topluma entegrasyonunu sağlamak yanı sıra, kentin yeni sakinlerinin taşıdıkları kültürel öğeler ile varlıklarını gösterebilmesi bakımından bir arabulucu rolü de üstlenirler. Böylece kültürel çeşitliliği yansıtan bir araç olmanın ötesinde sivil toplumun toplumsal meselelerini görüştüğü, tartıştığı mekânlar halini alırlar.

Türkiye’de kent müzelerinin kurulmasına öncülük eden Tarihi Kentler Birliği (TKB) ve ÇEKÜL Vakfı kent müzelerinin sivil halkın, kentlinin müzesi olduğu için belediye hizmetleri arasında sayılması gerektiğini öne sürmüş ve bu nedenle kent müzelerinin idari yapılanmasında yerel

56 Galla, A. (1995). “Urban Museology: An Ideology for Reconciliation”, *Museum International*, special issue City Museums, no.187, vol. XLVII, 40-45.

57 Barlas-Bozkuş, Ş. (2014). “Recycling the Past: Mapping Cultural Landscape of Turkish City Museums in the Case of Adalar Museum”, *Turkish Studies – International Periodical for Language, Literature and History of Turkish or Turkic*, 9/5, 339-351.

yönetimlerin sorumluluk üstlenmesi gerektiğini vurgulamıştır⁵⁸.

2000 yılında TKB'nin kuruluşunda öncülük eden ve ilk yürütücülüğünü de üstlenen Bursa Büyükşehir Belediyesi bu misyon ile Bursa'da bir kent müzesi kuruluş çalışmalarına girişmiş ve 2004 yılında Bursa Kent Müzesi kentin tarihi merkezinde, eski Adliye Binasında faaliyete geçmiştir.

1926 yılında, Mimar Kemalettin Bey tarafından tasarlanarak inşa edilen bina, 75 yıl boyunca Bursa Adliyesi olarak kullanılmış ve 2001 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Adalet Bakanlığı arasında imzalanan bir protokolle Bursa Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir. Binanın el değiştirme sürecinde, bazı yatırımcılar tarafından lokanta olarak, Adalet Bakanlığı tarafından ise Hakimevi şeklinde kullanılması gündeme gelmiş ve yerel halkın ve belediyenin kararlı tutumu sayesinde kent müzesi işlevine kavuşabilmiştir⁵⁹. Mimarlıkta Türk kimliği arayışının egemen olduğu I. Ulusal Mimarlık Anlayışının Bursa'daki önemli örneklerini oluşturan bina (Şekil 1), aynı yıllarda yapılan iki yanındaki Bursa Hükümet Konağı ve Defterdarlık ile, önemli bir kültürel odak niteliği taşır.

Şekil 1. Bursa Kent Müzesi⁶⁰



58 Dedeşayır, H. ve Değirmenci M., (2013). *Kent Tarihi Müzeleri ve Arşivleri*, ÇEKÜL Vakfı-Tarihi Kentler Birliği Yayınları Kılavuz Kitapçıklar Dizisi 2.

59 Erdönmez, A. (2008). "Bursa Kent Müzesi.", *Kent Müzeleri Uluslararası Sempozyumu*, Orhan Silier (Der.), 21-22 Nisan 2006, Tarih Vakfı Müzecilik-Sergicilik Yayınları, 2008.

60 Resim, <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/bursa/gezilecekyer/bursa-kent-muzesi> web sitelerinden elde edilmiştir. (erişim:29/03/2023)

Kentin kültürel, tarihsel, sosyal ve ekonomik zenginliğini tanıtmak ve yarının kentlilerine yol gösterebilmek misyonu ile kurulan müzede, Bursa ile ilgili her türlü belge, eşya, kitap, görsel malzeme, ses ve görüntü kayıtlarını bünyesinde bulundurmak, bu verilere dayalı geçici ve sürekli sergiler düzenlemek, modern müzecilik anlayışının gerektirdiği vizyonda ziyaretçi ile karşılıklı ilişkiye dayalı interaktif bir ortam oluşturmak amaçlandığı ifade edilmektedir⁶¹.

“Yaşayan kentin, Yaşayan müzesi” konsepti ile halen kentin önemli bir kültürel merkezi durumunda olan müzede kronolojik bir tarih anlatımı yöntemi izlenmiştir. Bodrum, zemin ve 1. kattan oluşan müzede genel olarak sergileme, tanıtım metinleri ile bilgilendirme, resimler ve fotoblok canlandırmaların yer aldığı panolar, maket, canlandırma, obje teşhiri, bilgisayar destekli bilgilendirme teknikleri kullanılmıştır. Bodrum katta, kentin ekonomik hayatına dair dükkânların ve el sanatları sergilenirken, zemin katta Bursa’da hüküm süren uygarlıklara dair sergilemeler günümüze kadar kronolojik olarak sunulur. 1. kat ise Bursa’daki yaşam kültürüne dair gelenek ve göreneklerin aktarılmaya çalışıldığı objeler yer alır. Zemin ve 1. katta aynı zamanda geçici sergi alanları bulunmaktadır ve burada farklı temalar altında Bursa’ya dair her türlü sergi yapılmasına imkân sağlamaktadır.

Konumu itibarıyla Bursa’nın idari ve ticari merkezinde yer alan müze, kentin diğer önemli tarihi ve turistik noktalarına da çok yakın mesafededir. Ulucami, Hanlar Bölgesi, Ahmet Vefik Paşa Tiyatrosu, Tayyare Kültür Merkezi, oteller, restoranlar, bankalar, iş merkezleri ile kentin kalbi denilebilecek bir noktada bulunur.

Türkiye’nin ilk kent müzelerinden biri olarak benzer pek çok müzenin kurulmasında öncülük eden Bursa Kent Müzesi’nin tanınırlığında ve görünürlüğünde hem konumu hem de binası büyük avantajlar sağlamıştır. Sivil toplum örgütleri ve yerel yönetimin işbirliği sayesinde kent ve ülke genelinde bilinirliği oldukça iyi bir noktadadır. Ancak kuruluş yıllarında yakalamış olduğu ilgiyi bugün aynı derecede sürdürdüğünü söylemek pek mümkün değildir Zira kuruluşundan bugüne yaklaşık yirmi yıl geçmiş olmasına rağmen eğitim ve kültür faaliyetlerinin metropoliten bir kente hitap edecek çeşitlikte ve kapsamda olduğu söylenemez. Ağırlıklı

61 URL 2. <https://www.bursamuze.com/bursa-kent-muzesi-496/>

olarak okullara yönelik sınırlı sayıda birtakım etkinliklerin yapıldığı, kentlin toplumsal hayatına yeterince dahil olamadığı, göçle gelenlerin entegrasyonu ve toplumun demokratikleşmesi anlamında kent müzelerinden beklenen faydaların açığa çıkmadığı gözlemlenebilir. Bu noktada yerel yönetimlerin ildeki sivil toplum örgütleriyle işbirliğini geliştirmek suretiyle ve yaratıcı, farklı, tüm toplum kesimini eğitici etkinlikleri müzeye çekecek bir işletmecilik mantığı ile hareket etmesi, kısacası müzenin toplumun içinde sürekli ziyaret edilen bir sosyo-kültürel tesis işlevi kazanmasında daha aktif rol oynaması sağlanmalıdır.

Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi

Panorama müzeleri temelde kentlerin ve bölgelerin kültürel, tarihi ve fiziki dokularının okunmasında ve izlenmesinde farklı görsel ve sergileme teknikleriyle dikkati çeker ve bu yönleriyle hem kentlinin hem de dışarıdan gelen ziyaretçilerin hafızasında daha kalıcı ve etkileyici bir iz bırakır. Panorama müzeleri, sunum tekniği açısından diğer müzelerden farklı olarak 360 derecelik panoramik resim sanatının işlevsel olarak ön plana çıktığı bir özellik gösterirler. Ana fikir olarak “*o anın ya da durumun*” fotoğrafını çekmek veya simülasyonunu yapmak mantığını taşırlar⁶². 19. yüzyılda Robert Barker’ın başlattığı panoramik resim sergilemesi bugün itibariyle manzara ve tarihi olayları aktarmanın popüler bir yöntemi haline almıştır. 20. yüzyılda gelişen panorama sanatı sayesinde bu tür müzeler pek çok kentte tasarım ve sergileme zenginlikleriyle ilgi çeken kamusal mekânlar haline almıştır. Bugün itibariyle baktığımızda tüm dünyada yaklaşık 30 panorama müzesinin inşa edildiği ve genellikle de savaş, kentsel peyzaj gibi konuların temel konsept olarak belirlendiği görülür⁶². Ülkelerin ya da kentlerin tarihinde gelişen çeşitli olayların resmedildiği bu müzeler o bölgelerin simgeleri haline gelmişlerdir. Ülkemizde ilk panorama müzesi 2009 yılında İstanbul’da açılan ve İstanbul’un fethini anlatan Panorama 1453 Müzesi’dir. Bunu, Samsun Panorama 1919 Müzesi izlemiştir.

62 Ediz, Ö.M. (2021) “Geçmişten günümüze panorama müzeleri: Bursa Panorama Müzesi Örneği”, *Yapı Dergisi*, 468, 2021, 44-53.

Önemli tarihi olaylara referans vererek kurulan bu müzelere 2018 yılında Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi eşlik etmiştir. 2016 yılında hayatını kaybeden büyük tarihçi Halil İnalçık danışmanlığında kurgulanan müze de Bursa'nın fetih günü olarak kabul edilen 6 Nisan 1326 tarihinin panoramik tekniklerle sergilenmesi amaçlanmıştır.

Osmangazi Belediyesi tarafından kurulan ve işletilen müzenin yer seçiminde kentin kültürel ve tarihi dokusu ile bütünlük göstermesine ve kolay erişilebilir bir noktada olmasına özen gösterilmiş olup, konumuyla tarihi Hanlar Bölgesi'nin doğudan giriş kapısı niteliği taşıması öngörülmüştür. Batıda Pirinç Han ile başlayan ve tarihi, kültürel, ticari ve turistik merkez olan bu bölge doğuda Panorama 1326 Müzesi ile son bulmaktadır. Panorama müzesinden yürüyerek tüm bu alanı dolaşmak mümkün olabilmektedir.

Müze, kent içinde modern mimarisi ile dikkat çekmektedir. İç mekân kullanımında; zemin kat girişte, Osmanlı Devleti'nin kuruluşunu ve Bursa'nın fethine kadar olan süreci anlatan bir sinevizyon gösterisi, o yıllardaki Türklerde kadın ve erkek kıyafetlerinin ve Osmanlı dönemindeki sosyal hayatı anlatan resimler sergisi, konferans salonları, kafeterya ve hediyelik eşya standı ziyaretçileri karşılarken, üst katta ana temanın yer aldığı panorama bölümü, kafeterya ve sergi alanları bulunmaktadır. Yeşil Bina konseptine göre yapılan müze binasının önü geniş bir meydan ve park olarak tasarlanmıştır. Güneye doğru uzanan meydan içinde de irili ufaklı tarihi binalar (Hatice İsfendiyar Camii, Kamberler Camii, Dayıoğlu Hamamı) müzeden çıkılarak kentin tarihi merkezine doğru yönlendiren önemli nirengi noktaları sayılabilir (Şekil 2 ve 3) Alanın önemli avantajlarından biri de nostaljik tramvay hattının bu meydanın güneyinde son buluyor olmasıdır. Bu hem müzenin kentin diğer kültürel ve tarihi mekânlarıyla bütünleşmesini hem de erişimini güçlendiren önemli bir unsurdur.

Şekil 2 ve 3. Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi⁶³



Alanın güney ve batıdaki kentsel fonksiyonlar ile bağlamı bu şekilde kurgulanmış olmakla birlikte, doğu ve kuzeyi ile bağlantısında sıkıntılar mevcuttur. Müzenin hemen kuzeyinde neredeyse müze alanının içinde yer alan niteliksiz yapılaşmalar fiziksel olarak bir dönüşümün gerekli olduğunu da hemen gözler önüne sermektedir (Şekil 4,5). Özellikle de müzenin batıdan gelirken algılanmasını zorlaştıran ve kamusal kullanım ile bütünleşemeyen konut alanlarının temizlenmesi halinde ancak projede öngörülen doğu kapısı imajını sağlayabileceği söylenebilir Öte yandan müzenin, kent içinde dikkat çeken bir mimari yapı değil, fakat aynı zamanda Bursa için bir “dinamo” olması ve beraberinde eğitim ve araştırma faaliyetlerinin de desteklendiği bir mekan, bir “etkileşim merkezi” olarak tasarlandığı^{64 65} ifade edilse de açılışının üzerinden geçen beş yılı aşkın sürede bu amaca yeterince hizmet ettiği söylenemez. Bu bağlamda müze içindeki kütüphanenin genişletilmesi, yakınındaki ortaöğretim kurumları ve fakülterlere hizmet edecek şekilde kapasitesinin artırılması, öğrencilerin ve farklı yaş gruplarının ilgisini çekecek aktivitelerin yılın her dönemine yayılacak şekilde belirli bir plan ve program çerçevesinde kurgulanması müzenin sadece bir kez ziyaret edilip geçilen bir yer olmaktan çıkarak kentin kültür hayatında daha etkin olmasını güçlendirecektir.

63 Resimler <https://www.osmangazi.bel.tr/tr/proje/panorama-1326-bursa-fetih-muzesi>, <https://muzeler.org/panorama-1326-bursa-fetih-muzesi--339894> web sitelerinden alınmıştır (erişim 28/02/2023).

64 Ediz, Ö.M. (2021) “Geçmişten günümüze panorama müzeleri: Bursa Panorama Müzesi Örneği”, *Yapı Dergisi*, 468, 2021, 44-53.

65 Zülfikar, A.B. (2020). *Değişen Müze ve Müzecilikte Sergilemenin Teknoloji Boyutunun İncelenmesi: Bursa Panorama Müzesi Örneği*, Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Y. Lisans Tezi, Bursa.

Şekil 4. Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi'nin kuzeyden görünüşü ve bitişiğindeki niteliksiz yapılaşmalar.



Şekil 5. Bursa Fetih 1326 Panorama Müzesi kuzey kapısı çıkışı



Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müze

Küreselleşme süreçlerinin bir sonucu olarak Çağdaş Sanat Müzeleri özellikle de çöküntü içinde olan ekonomilerde yeniden canlandırmayı sağlamak adına yerel yönetimlerin sıklıkla başvurdukları bir yatırım olarak görülmektedir.

Çağdaş sanatların toplumun ortalama kültür seviyesi içinde göreceli olarak daha yüksek bir entelektüel birikim gerektirdiği⁶⁶ düşünülse de sosyal, ekonomik ve fiziksel çöküntü içinde olan alanların dönüşümünde bir katalizör olarak görülmesi ve hatta açılışlarıyla birlikte yüksek ziyaretçi sayılarına ulaşmaları bir çelişki gibi de değerlendirilmektedir. Fakat bu noktada, çağdaş sanat müzeleri toplumun değişim ve dönüşüm taleplerinin bir yansıması ve müzelerin giderek daha da önemli bir amacı olan eğitim faaliyetlerine katkısı bakımından olumlu anlamlar yüklemek mümkündür.

66 Kurt, E.K. (2019). "Çağdaş Sanat ve Kent", Şehir ve Toplum, Sayı.13.

Dünyada bu amaçlara hizmet eden ilk ve en önemli örnek New York'ta 1929 yılında kurulan MoMA (Modern Museum of Art)'dır. Müzenin açılmasıyla orta Manhattan olarak bilinen bölgede sadece emlak piyasası ve mimarlık değil, kültür ve nüfus yapısı da önemli ölçüde değişmiştir⁶⁷. Bunu tüm dünyada pek çok sanat müzesi izlemiştir.

Türkiye'de ilk modern sanat müzesi, İstanbul'da 2004 yılında, özel ve kamu sektörü işbirliği ile Galataport olarak bilinen alanda eski bir antrepo deposunun dönüştürülmesi sonucu kurulmuştur. Süreli ve sürekli sergi salonları, fotoğraf galerileri ve eğitim programları ile kısa sürede İstanbul'da en çok ziyaret edilen müzeler arasında yer almıştır. İstanbul Modern Sanat Vakfı tarafından işletilen müzeye, kütüphane, sinema, kafeterya ve mağaza ile küreselleşen dünyadaki müze kavramı paralelinde bir işlevsellik de yüklenmiştir. İlk kuruluşunda, dünyadaki pek çok diğer modern/çağdaş sanat müze binalarının aksine mimari bir ikon ya da kentin yeni imajı olma amacından ziyade toplumsal yapı içinde müzelerin sürekli ziyaret edilen mekanlar olması iddiasının daha baskın olduğu anlaşılmaktadır. Bu hedef doğrultusunda azımsanmayacak bir başarı yakaladığı söylenebilir. Açılışından bugüne yaklaşık 8,5 kişinin ziyaret etmesi bunun bir göstergesidir. Bugün itibariyle geçici bir binada hizmet veren müzenin yeni binasının uluslararası pek çok müze ve sanat kurumunu tasarlayan, Pritzker ödüllü ve dünyaca ünlü mimar Renzo Piano tarafından üstlenilmesi⁶⁸ müzenin, gelecekte, mimari bir sembol olarak da İstanbul'un "modern imajını" güçlendirmek gibi bir iddia ile hareket ettiği söylenebilir.

Bu bağlamda, Bursa'da 17 Ekim 2021 tarihinde açılışı yapılan Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müzesi incelendiğinde, hem konumu hem de içeriği açısından çok boyutlu pek çok faydanın açığa çıkmasının beklendiği anlaşılmaktadır. Bursa Büyükşehir Belediyesi öncülüğünde kurulan ve işletilen müze; kentin önemli bir tarihi ögesini koruma ve yeniden işlevlendirilerek aktif kullanımını sağlama, çöküntü içinde olan bir bölgenin sosyal ve ekonomik dönüşümünde katalizör olma, Bursa'nın tarihi yarımadası olarak nitelendirilebilecek bölgesini canlandırma, turizm gelirlerini artırma, halkın eğitimi ve kafeterya imkânları ile de bölgedeki sosyal donatı eksikliğini giderme gibi amaçların birleştiği görülmektedir.

67 Lorente, J.P. (2016), Çağdaş Sanat Müzeleri, KÜY Yayınları.

68 URL.3: www.istanbulmodern.com

M.Ö. 2. yüzyılda kentte hüküm süren Bitinya Krallığı tarafından, Kartaca Kralı Hanibal'ın tasarımıyla inşa edilen ve Osmanlı döneminde de zindan olarak kullanılan yapı, Bursa surlarının bir parçası olarak korunması ve gelecek nesillere aktarılması gereken önemli bir kültürel mirastır. Yapının bulunduğu Hisar bölgesi Bursa'nın en eski mahallelerinden oluşan bir alandır. Bölgede, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Osmangazi Belediyesi tarafından kentsel dönüşüm çalışmaları başlatılmış ve bu çerçevede binalarda cephe yenileme ve sokak düzenleme projeleri hazırlanmıştır. Bursa'nın Türkler tarafından fethedilmesinden neredeyse 1980'li yıllara kadar Bursa'nın en elit semtlerinden biri olan Hisar bölgesi, sit ilanı sonrasında bütüncül koruma çalışmalarının yapılmaması, kentin hızla büyümesi ve yeni yerleşim yerlerinin açılmasıyla eski sakinlerini kaybetmiş ve sosyal bir farklılaşmayla da karşı karşıya kalmıştır.

Kapsamlı bir restitüsyon ve rekonstrüksiyon çalışmaları sonucunda yeni işleviyle hizmete sunulan yapının girişinde tarihi süreçte yapıım ve kullanımını hatırlatan unsurlara (infazların yapıldığı Kanlıkuyu gibi) yer verildiği görülür, kulenin iç tasarımında katmanlar şeklinde yapıyı kullanan devletlere dair birtakım objeler bulunmakta, animasyon anlatımlarla, dijital kitaplarla kentin kuruluş ve el değiştirme süreçlerine dair tarihsel bilgiler aktarılmaktadır. Bitinya Krallığı, Roma-Bizans, Osmanlı dönemleri 3 ayrı katta ele alınırken, 4. kat yapının restitüsyon ve rekonstrüksiyon süreçlerine dair bilgilerin yer aldığı görülür.

Yapı aslında hem müze hem de çağdaş sanatlar sergi salonu şeklinde iki ayrı fonksiyonu içerecek şekilde tasarlanmıştır. Kentin kuruluş ve gelişimine dair bilgilerin aktarıldığı müze kısmının yanı sıra geçmişte zindan olarak kullanılan hücrelerin bulunduğu kısımda çağdaş sanat galerileri oluşturulmuş ve burada geçici sergilerin yer alması planlanmıştır. Zemin kat ve iki kuleyi birbirine bağlayan kısımlarda yer alan kafeler ziyaretçilere dinlenme ve Bursa manzarası seyretme imkânı da sunmaktadır (Şekil 6).

Şekil 6. Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müze ve Hisar bölgesi⁶⁹



Ne yazık ki, halihazırda müzenin etrafını saran niteliksiz yapılaşmalar yapının algılanmasını ve kentliler tarafından erişebilirliğini de zorlaştırmaktadır (Şekil 7 ve 8). Bölgede uzun zamandır bir kentsel dönüşüm beklentisi mevcuttur. Bu dönüşüm elbette ki, daha koruma temelli bir düzenlemeyi içermelidir. Müzenin kentlinin belleğinde bir kültür odağı olarak yer edinebilmesi için anıtsal nitelikteki yapının tescil dışı eklentilerden temizlenmesi, kent merkezi ve diğer kültür odaklarıyla ilişkisinin güçlendirilmesi önemlidir. Fakat bunlar kadar önemli bir konu da müzenin toplumsal yapının kültürel gelişimine katkıda bulunacak etkinlikler ile bölge ve kent için eksik olan koruma bilincinin gelişimine ve kültür düzeyinin artırılmasına yönelik çalışmalar ile önemli bir eğitim merkezi olma niteliği kazanması olacaktır.

⁶⁹ Resim <https://www.bursamuze.com/zindankapi-1340/> web sitesinden alınmıştır (erişim tarihi: 28/02/2023).

Şekil 7 ve 8. Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müzesinin bitişişindeki niteliksiz yapılaşmalar



Sonuç ve Değerlendirmeler

Bu çalışma kapsamında ele alınan, Bursa’da 2000 sonrası yerel yönetimlerce kültür politikalarının önemli bir parçası olarak hizmete sunulan ve birbirinden farklı içeriklere sahip müzelerin, en önemli avantajı her üçünün de kentin tarihi merkezinde birbirlerine çok yakın mesafelerde bulunuyor olmalarıdır⁷⁰ (Şekil 9). Bu yakınlık, bazı Avrupa ülkelerindeki gibi müze kümelenmelerinin yarattığı dışsal faydaların açığa çıkmasını sağlayabilecek bir potansiyel barındırmaktadır. Her üç müzenin bir kültür aksı içinde değerlendirilmesi ve buradaki etkinliklerin bu aksın sürekliliğini sağlayacak şekilde planlanması yerel kullanıcıların daha etkin faydalanmaları ve gelen ziyaretçilerin kentin tarihi gelişimini daha iyi algılaması açısından daha etkin ve bütünlüklü bir çözüm oluşturabilir.

70 Yaya olarak erişilebilirliklerine bakıldığında; Zindankapı Müzesi-Panorama Müzesi arası 2,7 km ve yaklaşık 35 dakika, Zindankapı Müzesi -Kent Müzesi arası 1,7 km ve yaklaşık 20 dakika, Kent Müzesi ile Panorama Müzesi arası ise 1,2 km ve yaklaşık 15 dakikalık yürüme mesafelerindedir.

Şekil 9. Müzelerin kent içinde konumları



Müzelerin günümüzde hızlı değişim ve dönüşüm içinde olan kentlerin ve toplumların bellek yitimiyle mücadele eden en önemli kurumlar olduğu kabul edilmektedir⁷¹. Modernitenin bir kurumu olarak müzeler, 19. ve 20. yüzyıllarda ulus bilincinin oluşturulmasında, toplumun ortak bir tarih üzerinde bütünleşmesinde öncü roller üstlenirken, bugün post-modern toplumda kültürel çeşitliliğin yansıtılabildiği, kente dair fikirlerin sergilenip tartışılabildiği platformlar olarak farklı işlevlerle yeni kamusal mekânlar sunmaktadırlar. Bu çerçevede, yurt içinden ve Batı Trakya'dan aldığı göçlerle bir göçmen kenti olarak da nitelendirilen Bursa'da, kente aidiyetin oluşmasında, göçle gelenlerin birbirleriyle ve yerel halkla bütünleşmesinde, kültürel çeşitliliğin kamusal mekânlarda daha görünür olmasında, kentin küresel ağlar içinde daha etkin bir noktaya gelmesinde bu müzelerin önemli birer araç olacakları kuşkusuzdur. Kentin merkezinde oldukları kadar konut ve ticaret fonksiyonlarının ortasında yer almaları bir anlamda buradaki kentsel yaşamın tam da odağında olmalarını sağlamaktadır. Bu yönüyle, incelenen müzelerin aslında modern dönemdeki elit kurumlar olmaktan çıkarak, toplumun her kesimini içine alacak kapsayıcı potansiyelleri iyi değerlendirilmelidir. Yerel yönetimlerin önemli görevlerinden biri de kentsel yaşam kalitesini artırmak olduğu

71 Tekeli, İ. (2008). İstanbul Kent Müzeleri Sistemi Üzerine Öneriler. Müzeler Haftası Yayınları, 21-23 Mayıs 2008, 1-13.

gerçeğinden hareketle, bu müzelerin eğitim ve sosyal aktiviteler yönüyle daha aktif hale getirilerek, sürekli değişen sergilerle ve sanat faaliyetleriyle kentlinin ilgisinin canlı tutulması ve birbirinden giderek ayrışmakta olan toplumsal kesimlerin birbirleriyle temasının sağlanması önemlidir.

Her üç müzenin mimari özellikleri bakımından kent içinde önemli bir imaj değerine sahip oldukları görülmektedir. Zindankapı Modern Sanat Merkezi ve Dijital Müzesi, M.Ö. 2. yüzyıla dayanan geçmişle kentin kuruluşuna referans verirken, Kent Müzesi binası 19. yüzyıl Türk mimarisinin önemli bir örneğini teşkil eder. 1326 Fetih Panorama Müzesi ise yapı olarak, günümüz hâkim mimarlık anlayışını ve Bilbao örneğindeki gibi prestij binalarla ilgi çekme yaklaşımını temsil etmektedir. Müze yapılarının bu özellikleri, buldukları mahallelerin fiziksel ve ekonomik dönüşümünde tetikleyici bir unsur niteliğindedir. Ancak Zindankapı ve Panorama müzelerinin çevresindeki nitelsiz yapıların kamulaştırma işlemlerinin tamamlanmaması nedeniyle beklenen etkiyi henüz yaratabildikleri söylenemez. Öte yandan, kent merkezinin doğu kapısı olarak nitelendirilen Panorama Müzesi'nin güneyindeki peyzaj düzenlemesinin ticari merkezi referans almayan yönelişi ve tasarım hataları kullanımını ve merkezle bütünleşmesini zayıflatmaktadır. Daha bütüncül ve merkez bağlamı güçlü mekânsal tasarım gerektiği görülmektedir. Mevcut halile çevresindeki tasarım bağlayıcı değil ayırıcı bir unsur teşkil etmektedir.

Kentin kalbinde yer alan her üç müzenin çevresinde fiziksel anlamda köhneme yanı sıra sosyo ekonomik birtakım sorunlar (yoksulluk, eski sahiplerinin terk etmesi vb.) mevcut olmakla birlikte merkezi konumları nedeniyle önemli avantajlara sahip oldukları bilinmektedir⁷². Bu avantajların ancak kent genelinde geliştirilecek bütüncül bir dönüşüm stratejisi içinde ele alınmaları halinde ortaya çıkabileceği söylenebilir. Birbirine yakın mesafelerde yer almalarının ekonomik kümelenme yaratma potansiyelleri ile bünyelerinde düzenlenecek etkinliklerin kültür odaklı gelişim stratejilerindeki etkileri yerel yönetimlerce dikkate alınması gereken önemli unsurlardır.

Ekonomik olarak bölgenin gelişimi dünyadaki diğer örneklerde olduğu gibi kapsamlı bir dönüşüm stratejisinden bağımsız başarısızdır. Bu noktada, ne yazık ki kent merkezinde ve hemen çevresindeki bugüne kadar

72 BTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 2021-2022 Bahar Yarıyılında Kentsel Yenileme dersi kapsamında öğrenciler tarafından yapılan saha çalışması ve anketlerin sonuçları.

gerçekleştirilen dönüşüm projelerinin de böylesi bütüncül bir anlayışı içermediği gibi, kentin bağlamından kopuk, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlikten yoksun örnekler olarak (Doğanbey Kentsel dönüşüm projesi, Santral İstanbul dönüşüm projesi ve halen devam etmekte olan Sıcaksu kentsel dönüşüm projesi bunlara örnek olarak sayılabilir) söz konusu müzelerin potansiyellerinin açığa çıkması önünde bir eşik teşkil ettiği değerlendirilebilir.

Kültür politikaları artık merkezi yönetimden çok yerel yönetimlerin öncülük ettiği bir alan halini almıştır. Bu bağlamda, her üç müzenin de yerel yönetimlerce kurulması ve işletilmesi, kentin kültür odaklı gelişim stratejileri açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Uzun zamandır Bursa'nın sanayi kenti yanı sıra bir kültür kenti kimliğine kavuşması ve sektörel dağılımda kültür odaklı ekonomilerin daha ağırlıkta olması yönünde yerel yönetimlerde ve halkta bir uzlaşma olduğu bilinmektedir. Hatta merkezi yönetimin de kültürel faaliyetleri çeşitlendiren bir dizi karar aldığı görülmektedir. 2022 yılında, Bursa'nın Türk Dünyası Kültür Başkenti seçilmesi buna örnek olarak verilebilir. Ancak; bu tür girişimler, hala bölgesel ölçekte sanayi kenti kimliğini güçlendirecek yatırımların Bursa'ya yönlendirilmesi (TEKNOSAB gibi yeni organize sanayi bölgeleri oluşturulması, TOGG fabrikasının yer seçimi vb) ve kültür odaklı yatırımların mekânsal plan kararlarıyla yeterince desteklenmemesi nedeniyle sosyal ve ekonomik olarak beklenen faydanın açığa çıkmasında yetersiz kalmaktadır.

Kaynakça

- Agusti, D.P. (2014). "Differences in the location of urban museums and their impact on urban areas" *International Journal of Cultural Policy*, 20(4), 471-495.
- Akkar-Ercan, M., (2016). "Tarihi ve Kültürel Miras Alanlarında Devingen ve Evrimsel Bir Yer Kimliği Kavramsallaştırması, İdealkent, 20(7), 720-745.
- Atagök, T., (1999). *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, İstanbul.
- Barlas-Bozkuş, Ş. (2014). "Recycling the Past: Mapping Cultural Landscape of Turkish City Museums in the Case of Adalar Museum", *Turkish Studies – International Periodical for the Language, Literature and History of Turkish or Turkic*, 9/5, 339-351.
- Başaran, C. (1988). *Arkeolojiye Giriş I*, Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları No:13, Erzurum.
- Belting, H. (2009). "Contemporary Art as Global Art: A Critical Estimate" *The Global Art World: Audiences, Markets and Museums*, (ed. Hans Belting ve Andrea Budensieg), Ostfildern: Hadje-Cantz.
- Byers, R. (2008). *Green Museums and Green exhibits: Communicating Sustainability Through Content and Design*, Univesity of Oregon, Eugene, OR, USA.
- Ceballos, D. G. (2004). "The role of the Guggenheim Museum in the development of urban entrepreneurial practices in Bilbao" *IJIS*, 16(3), 177-186.
- Christina, F. Kreps (2008). Appropriate museology in theory and practice, *Museum Management and Curatorship*, 23(1), 23-41
- Davis, P. (2005). "Places, cultural 'touchstones', and the ecomuseum. In *Heritage, museums, and galleries. An introductory reader*", ed. G. Corsane, 36576, London: Routledge.
- De Graaff, T., Boter, J. ve Rouwendal, J. (2009). "On spatial differences in the attractiveness of Dutch museums". *Environment and Planning A*, 41(11), 2778-2797.
- Dedehayır, H. ve Değirmenci M., (2013). *Kent Tarihi Müzeleri ve Arşivleri*, ÇEKÜL Vakfı-Tarihi Kentler Birliği Yayınları Kılavuz Kitapçıklar Dizisi 2.
- Ediz, Ö.M. (2021) "Geçmişten günümüze panorama müzeleri: Bursa Panorama Müzesi Örneği", *Yapı Dergisi*, 468, 44-53.
- Erdönmez, A. (2008). "Bursa Kent Müzesi.", *Kent Müzeleri Uluslararası Sempozyumu*, Orhan Silier (Der.), 21-22 Nisan 2006, Tarih Vakfı Müzecilik-Sergicilik Yayınları.
- Evans, G. ve Foord, J. (2008). "Cultural mapping and sustainable communities: planning for the arts revisited", *Cultural Trends*, 17(2), 65-96.
- Eyice, S. (1989). "Müzeciliğimizin başlangıcı ve Türk-İslam Müzeleri". *Müze/Museum*, (ed. İnci Bayburtluoğlu), 5-8, 2-3.
- Frey, B. (1998). "Superstar museums: An economic analysis", *Journal of Cultural Economics* 22, 113-25.
- Galla, A. (1995). "Urban Museology: An Ideology for Reconciliation", *Museum International*, special issue City Museums, no.187, vol. XLVII, 40-45.
- Gecikmez, E. (2021). "Kentsel Dönüşüm ve Güncel Sanat: İstanbul'da Yaşanan Kentsel Dönüşümü Sanat Eserleri Üzerinden Okumak", *Tasarım-Kuram*, 17(32),160-176.
- Gerçek, F.(1999). *Türk Müzeciliği*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Gibson, L. (2013). "Piazas or stadiums: toward an alternative account of museums in cultural and urban development". *Museum Worlds*, 1(1),101-112.

- Grewcock, D. (2006). "Museums of Cities and Urban Futures: new approaches to urban planning and the opportunities for museums of cities", *Museum International*, 58(3), 32-42.
- Grodach, C. (2008). "Museums as Urban Catalysts: The Role of Urban Design in Flagship Cultural Development" *Journal of Urban Design*, 13(2) 195-212.
- Gustafsson, C. ve Akrom, I. (2016). "Museums: An incubator for sustainable social development and environmental protection", *International Journal of Development and Sustainability*, 5(9), 446-462.
- Hamnett, C. ve Shoval, N. (2003) "Museums as flagships of urban development", *Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space* (Eds. L. Hoffman, S. Fainstein & D. Judd) Malden, MA and Oxford, UK: Blackwell Publishing.
- Harrison, J. (1997). "Museums and touristic expectations". *Annals of Tourism Research*, 24(1), 23-40.
- Harvey, D. (1987). "Flexible Accumulation Through Urbanization: Reflections on Post-Modernism and Spatial Structure in the American City", *Antipode*, 19(3), 251-272.
- Heidenreich, M. ve Plaza, B. (2015). "Renewal through Culture? The Role of Museums in the Renewal of Industrial Regions in Europe", *European Planning Studies*, 23(8), 1441-1455.
- Hewison, R. (1987). *The Heritage Industry*. London: Methuen.
- ICOM. (2007). Museum Definition, <https://icom.museum/en/resources/standards-guidelines/museum-definition/> (erişim tarihi: 22/12/2022)
- Kurt, E.K. (2019). "Çağdaş Sanat ve Kent", Şehir ve Toplum, Sayı.13.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB), (2022), "Türkiye'de Müzecilik, <https://kvmmg.ktb.gov.tr/TR-69904/turkiye39de-muzecilik.html> (erişim tarihi: 05/12/2022)
- Lazzeretti, L. ve Capone F. (2015). "Museums as Societal Engines for Urban Renewal: The Event Strategy of the Museum of National History in Florance", *European Planning Studies*, 23(8), 1548-1567.
- Lorente, J.P. (1996). *The Role of Museums and the Arts in the Urban Regeneration of Liverpool*. Centre for Urban History. University of Leicester.
- Lorente, J.P. (2016), Çağdaş Sanat Müzeleri, KÜY Yayınları.
- Macdonald, S. (2006). *Blackwell Companion in Museum Studies*. London: Blackwell,
- Madran, B. (1999). "Müze Türleri", *Yeniden Müzeciliği Düşünmek*, (Editör: T. Atagök), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 3-19.
- Meller, H. (1994). *Patrick Geddes: Social Evolutionist and City Planner*, Routledge.
- Özden, H. (2020). "Çağdaş Sanat Müzelerinin Kent Kültürüne Katkılarında Yaratıcı ve Katılımcı Etkinlik Stratejileri: Tate Modern ve Arter Örneği", *UNIMUSEUM*, 3(2), 75-81.
- Özkasım, H., Ögel, S. (2005) "Türkiye'de Müzeciliğin Gelişimi", *İTÜ Dergisi b*, 2(1), 96-102.
- Pasinli, A., (2002). *Türkiye Müzeleri*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Plaza, B. (2000). "Evaluating the Influence of Large Cultural Artifact in the Attraction of Tourism: The Guggenheim Bilbao Case", *Urban Affairs Review*, 36(2), 264-274.
- Pop, I.L., Borza, A., (2016). Factors Influencing Museum Sustainability and Indicators for Museum Sustainability Measurement", *Sustainability*, 8(101).

- Pratt, A. (2008) "Creative cities?" *Urban Design*, 106(35).
- Sasaki, M. (2010). "Urban regeneration through cultural creativity and social inclusion: Rethinking creative city theory through a Japanese case study", *Cities*, 27, 3-9.
- Stallabrass, J., (2009). *Sanat A.Ş., Çağdaş Sanat ve Bienaller*. (E. Soğancılar, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sternberg, E. (2002). "What makes buildings catalytic? How cultural facilities can be designed to spur surrounding development", *Journal of Architectural and Planning Research* 19(1), 30-43.
- Tekeli, İ. (2008). İstanbul Kent Müzeleri Sistemi Üzerine Öneriler. Müzeler Haftası Yayınları, 21-23 Mayıs 2008, 1-13.
- Tien, C. C. (2010). "The formation and impact of museum clusters: Two case studies in Taiwan". *Museum Management and Curatorship*, 25(1), 69-85.
- Tunbridge, J.E. ve Ashworth, G.J. (1996) *Dissonant heritage: The management of the past as a resource in conflict*. Chichester: Wiley.
- URL 1 <https://kvmgm.ktb.gov.tr/TR-43252/muzecilik-faaliyetleri.html> (erişim tarihi: 05/12/2022).
- URL 2. <https://www.bursamuze.com/bursa-kent-muzesi-496/> (erişim tarihi:15/12/2022)
- URL 3. https://www.istanbulmodern.org/tr/muze/istanbul-modernin-yeni-binası_2983.html (erişim tarihi: 9/12/2022)
- Van Aalst, I., Boogaarts, I. (2002). "From museum to mass entertainment: The evolution of the role of museums in cities", *European Urban and Regional Studies*, 9(3), 195-209.
- Weil, S., (1990). *Rethinking the Museum: And Other Meditations*, Smithsonian Press, Washington, DC.
- Widdop, P. ve Cutts, D., (2012). "Impact of place on museum participation", *Cultural Trends*, 21(1), 47-66.
- Wu, C-T., (2002). *Privatising Culture:Corporate Art Intervention Since the 1980's*, London and NewYork: Verso.
- Vanneste, D., (1996). "Space and place: Mirrors of social and cultural identities?" *Acta Geographica Lovaniensia*, 35, Belgium: Institute of Geography, Catholic University of Louvain.
- Yücel, E. (1999) *Türkiye'de Müzecilik*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Kanaat Matbaası, İstanbul.
- Zhang, H., Xu, F., Lu, L., Yu, P., (2017). "The spatial agglomeration of museums: A case study in London", *Journal of Heritage Tourism*, 12(2), 172-190.
- Zülfikar, A.B., (2020). *Değişen Müze ve Müzecilikte Sergilemenin Teknoloji Boyutunun İncelenmesi: Bursa Panorama Müzesi Örneği*, Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Y. Lisans Tezi, Bursa

