



## Sosyal Konutların Toplu Taşıma Sistemi ile Entegrasyonu: Diyarbakır Örneği

Gül Şebnem Tural<sup>1</sup>

ORCID: 0000-0002-1871-287X

Canan Koç<sup>2</sup>

ORCID: 0000-0003-0992-2290

### Öz

Türkiye’de sosyal konutlar genellikle kent merkezinden uzak ve düşük maliyetli arazilere Toplu Konut İdaresi tarafından inşa edilmektedir. Bu durum toplu konut alanlarında yaşayan kullanıcıların toplu taşıma hizmetlerine yüksek bağımlılıklarının olmasına neden olmaktadır. Toplum-sal eşitliğin sağlanması noktasına etkili olan kamusal hizmetlerden biri de toplu taşımadır. Toplu taşımanın sosyal konutlarla entegrasyonu kullanıcıların toplumun bir parçası olarak kalmasını ve sosyal yaşamda var olmasını sağlayacaktır. Çalışmada Diyarbakır’da yer alan Şilbe, Üçkuyu, Memursen ve Çölgüzeli toplu konut alanları ele alınmıştır. Bu alanlardan kentin tarihi ve ticari merkezlerinden biri olan Dağkapı’ya mevcut toplu taşıma sistemi ile ulaşımın nasıl sağlandığı araştırılmıştır. Çalışmada sosyal konutlar, kent içi ulaşım ve erişilebilirlik ilişkisi ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra belediye otobüslerinin güzergahları ile ilgili bilgiler Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi’nden alınmış ve Moovit uygulamasıyla seçilen alanlardan varış noktasına giden en kısa rota belirlenmiştir. Rotalar karşılaştırılmış görselleştirilerek değerlendirme yapılmıştır. Diyarbakır’daki toplu konut alanlarının mevcut ulaşım sistemiyle entegrasyonunda sorunlar olduğu görülmüş ve geleceğe yönelik öneriler sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Toplu taşıma, toplu konut, ulaşım sistemleri, erişilebilirlik

<sup>1</sup> Yüksek Mimar, Dicle Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı,  
E-posta: sebnemtural@gmail.com

<sup>2</sup> Doç. Dr., Dicle Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü,  
E-posta: canan.koca@dicle.edu.tr



# Integration of Social Housing With Public Transportation System: The Case of Diyarbakır

Gül Şebnem Tunalı<sup>3</sup>

ORCID: 0000-0002-1871-287X

Canan Koç<sup>4</sup>

ORCID: 0000-0003-0992-2290

## Abstract

*In Turkey, social housing is generally built by the Mass Housing Administration on low-cost land far from the city center. This leads to a high dependency on public transportation services for users living in public housing areas. Public transportation is one of the public services that are effective in ensuring social equality. Integration of public transportation with social housing will ensure that users remain a part of society and participate in social life. In this study, Şilbe, Üçkuyu, Memursen, and Çölgüzeli mass housing areas in Diyarbakır are analyzed. It was investigated how the existing public transportation system provides transportation from these areas to Dağkapı, one of the historical and commercial centers of the city. Information on the routes of municipal buses was obtained from Diyarbakır Metropolitan Municipality and the shortest route from the selected areas to the destination was determined with the Moovit application. The routes were compared, visualized and evaluated. It was observed that there are problems in the integration of mass housing areas in Diyarbakır with the existing transportation system and suggestions for the future were presented.*

**Keywords:** Public transportation, public housing, transportation systems, accessibility

<sup>3</sup> MSc. Architect., Dicle University Institute of Science, Department of Architecture, E-mail: sebnemtunal@gmail.com

<sup>4</sup> Assoc. Prof., Dicle University, Faculty of Architecture, Department of Architecture, E-mail: canan.koca@dicle.edu.tr

## Giriş

Sosyal konut kavramı ülkelere göre farklılaşan tanımlara sahiptir. Türkiye’de sosyal konut genellikle toplu konut ve Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ile ilişkili olarak ele alınmaktadır. Ülkemizdeki sosyal konut üretiminde TOKİ’nin önemli görev ve sorumlulukları bulunmakla beraber, TOKİ, yoksul, dar ve orta gelirliilere yönelik konut projeleri, kentsel dönüşüm projeleri, afet konut uygulamaları, tarım köy projeleri ve sosyal nitelikli konut projelerinin üretilip uygulanmasını amaçlamaktadır (Toplu Konut Dairesi Başkanlığı [TOKİ], 2019, s.28). Toplu Konut Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle 1984 yılı sonrasında toplu konut üretiminde aktif rol almaya başlayan TOKİ günümüze kadar olan süreçte özellikle dar ve orta gelirli hanelerin konut ihtiyacının karşılanmasında önemli bir paya sahip olmuştur. Türkiye’de konut sektörüne destek olan TOKİ 13 Eylül 2022’ye kadar toplam 1 milyon 170 bin konut ürettiğini açıklamıştır (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞB], 2022, s.1). 2019 yılı verilerine göre Toplu Konut İdaresi konut üretiminin %46,65’ini dar ve orta gelir grubu projeleri, %17,97’sini yoksul gelir grubu projeleri oluşturmuştur (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı [ÇŞB], 2019, s.28). Yapmış olduğu konut üretimi ile ülke çapında büyük öneme sahip olan TOKİ, çoğu zaman kent merkezine uzak konumda yer seçmesi gibi nedenlerle eleştirilmektedir. Dolayısıyla, toplu konut alanları ile merkezi bölgeler arasında erişimi sağlayacak etkin ulaşım politikalarına ve toplu taşıma sistemi başta olmak üzere çeşitli ulaşım türleri ile entegrasyonu sağlayacak düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bağlamda, TOKİ yerel yönetimlerle entegre olarak sosyal konut kullanıcılarının toplu taşıma sistemlerine erişilebilirliğinde ve kentteki diğer bireylerle aynı fırsatlara sahip olmasında dolaylı yoldan etkili olmaktadır. Toplu konut ile kent merkezi ve kullanıcının ihtiyaç duyduğu mekanlar arasındaki bağda toplu taşıma sistemi önemli bir etken olmaktadır.

Sosyal konut alanları genel olarak düşük maliyetli arsaların bulunduğu, kent çeperlerinde ya da kentsel gelişim bölgelerinde inşa edilmektedir. Bu politika ulaşım sorunlarını beraberinde getirmektedir (Çelikkol, 2020, s.4). Dünya genelinde birçok büyük şehirde yüksek konut talebi ve sınırlı alan nedeniyle düşük gelirli kullanıcılar için tasarlanan sosyal konutlar kent çeperine yakın alanlara itilmiştir (Hoshstenbach ve Musterd, 2018, s.29). Ülkelerin kamu politikalarının yalnızca ihtiyaç olan ko-

nut sayısının sağlanması noktasında değil aynı zamanda sosyal konutların hizmetlere, sosyal tesislere, kent merkezine erişilebilirliğinde önemli bir rolü vardır (Talen ve Kosdchinsky, 2011, s.4). Kent içi ulaşımında erişilebilirlik sosyal adalet ile ilişkilidir. Her gelir grubundan kullanıcının kolaylıkla ulaşım ihtiyacını giderememesi zamanla sosyal bir sorun haline gelebilmektedir.

Hizmetlere erişim yalnızca yaşam kalitesi ile ilgili olmayıp, zamanla sağlık, kişisel gelişim fırsatları, sosyalleşme gibi temel gereksinimleri de etkilemektedir (Paez vd., 2010, s.1418). Uluslararası literatürde; kent çeperlerinde yer alan erişilmesi güç yerlere uygun fiyatlı konut yerleşimlerini (sosyal konutları) konumlandırmanın yoksulluğun yoğunlaşması, suç oranının artması, hizmetlere erişimin azalması gibi birçok sosyal soruna yol açabileceği üzerinde durulmaktadır (DeKeseredy vd., 2003, s.393).

Toplu taşıma, insanların kent içinde bir noktadan diğer noktaya gidebilmelerini sağlamayı amaçlayan bir kamu hizmetidir. Bu hizmetin kalitesi ve kullanım sıklığı kentin ulaşım sistemi açısından önemlidir. Toplu taşıma sistemlerindeki bütünleştirici politikalar sosyal ve çevresel avantajlar sağlanmasında etkili olmaktadır. Ek olarak, bireysel araç kullanımına kıyasla toplu taşıma sisteminin sosyo-ekonomik ve ekolojik açıdan küçümsenmeyecek düzeyde faydası bulunmaktadır. Attoh (2017)'ye göre "toplular taşıma sistemleri, kişinin o topluma ait olup olmadığına karar veren sistemler" olarak tanımlanmaktadır. Bu noktada her bireyi toplumun bir parçası olarak hissettirmek ve bu fırsatı sağlamak önemlidir. Fakat sosyal konutların bulunduğu kent merkezinden uzak alanlarda toplu taşıma hizmetlerine yüksek bağımlılığın olması dezavantaj yaratmaktadır. Bu durum sosyal konutlarda ulaşım planlamasını kentin diğer bölgelerine kıyasla daha önemli hale getirmektedir.

Belirli hatlarda belirli zaman aralıklarıyla işletilen, esnek, konforlu ve yüksek kapasiteli toplu ulaşım sistemlerinden biri olan otobüs sistemleri özellikle az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve konforlu bir toplu taşıma sisteminin kurulmasında uygun çözümlerden biri olarak görülmektedir (Cirit, 2014, s.23). Küçük kentlerde ana ulaşım türü, orta ve büyük ölçekli kentlerde ise ana ulaşım türü olmasının yanı sıra raylı sistemleri besleyen tür olarak kullanılan otobüsler (Cirit, 2014, s.23), kent içinde toplumun farklı noktalara erişiminde kolaylık sağlamaktadır. Bu anlamda otobüs sistemi, özellikle kentin çeperlerinde yer alan toplu konut alanlarından çeşitli bölgelere olan

seyahatlerde dar ve orta gelirli gruplar tarafından tercih edilen toplu taşıma sitemlerinden biri olarak görülmektedir.

Bu bağlamda çalışmada, Diyarbakır'da kent içinde ve kent çeperlerinde bulunan toplu konut alanları incelenerek turistik ve ticari merkez niteliğinde olan tarihi Suriçi bölgesine ulaşımı sağlayan toplu taşıma hizmeti olan otobüs sisteminin mevcut durumunun değerlendirilmesi ve sorunlara yönelik önerilerin geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Çoğu kentte olduğu gibi Diyarbakır'da da kent çeperlerinden merkeze olan ulaşım imkânları sınırlı kalmakta, var olan ulaşım sistemi kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamada genellikle yetersiz olmaktadır. Dolayısıyla, çalışmada Diyarbakır örneklemini üzerinden toplu taşıma imkânlarının yeterliliği sefer sayısı ve sefer süresi kapsamında ele alınmaktadır.

## **Materyal ve Yöntem**

Toplu taşıma ve toplu konut ilişkisi, kent içi ulaşım ve erişilebilirlik bağlamında çalışmalara konu olmuştur. Sosyal konutların genellikle kent merkezinden uzak alanlarda toplu taşıma hizmetlerine yüksek bağımlılık olan yerlerde inşa edilmesi hem kentsel ulaşım açısından hem de sosyal açıdan bütünleştirici politikalara ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. Bu kapsamda uluslararası ve ulusal literatürde sosyal konut ve toplu taşımayı değerlendiren çalışmalar önem kazanmıştır. Radzimski (2023), Polonya Poznan'daki sosyal konut projelerinin kentteki diğer konutlara kıyasla ulaşımında erişilebilirlik seviyesinin nasıl olduğunu araştırmıştır. Aynı zamanda konuyu sürdürülebilirlik açısından da incelemiş toplu taşıma ve bisiklet rotalarının iyileştirilmesi için öneriler sunmuştur. Martinez vd. (2018), Şili Santiago'daki toplu taşıma ve konut politikalarını toplumsal eşitsizlik ve erişilebilirlik kapsamında değerlendirmiş, Şili'deki kamu politikalarının sosyal sonuçlarına değinmiştir. Delbose ve Currie (2011), Avustralya'nın Melbourne kentinde toplu taşıma hizmetinin eşitliğini değerlendirmeye yönelik yeni bir yaklaşım sunmuş, yatay ve dikey eşitlik kavramlarına değinmiştir. Özdemir ve Özdemir (2018), kent içi toplu taşımada trafik yükünü azaltmak için coğrafi bilgi sistemlerinden nasıl yararlanılabileceğini Ordu örneği üzerinden incelemiştir. Çalışmada, toplu taşıma sistemi durak yerlerinin ve hat güzergâhlarının belirlenmesinde CBS'nin sunduğu olanakların önemli olduğu ortaya koyulmuştur (Özdemir ve Özdemir, 2018, s.159). Aydın ve Kemeç (2021),

Covid-19 pandemisi bağlamında toplu taşımaya erişilebilirliğin uluslararası standartlara uygunluğunu Van kenti üzerinden değerlendirmiştir. Çalışmada, Van kentinde toplu taşıma servislerinin tek merkezde yığıldığı ve kent çeperinde hizmetin sınırlı olduğu ortaya konmuş, yeterli ve dengeli hale getirilmesinde yerel yönetimler ile diğer paydaşların çalışmalarına ihtiyaç duyulduğu vurgulanmıştır (Aydın ve Kemeç, 2021, s.43).

Literatürde Diyarbakır'daki toplu taşıma sistemini değerlendiren çalışmalar sınırlı olmakla beraber, Kayan ve Baran (2019), Diyarbakır'daki ulaşım sisteminin Avrupa Kentsel Şartına uygunluğunu ele almış ve bu ilkelerle çok uygun olmadığını ortaya koymuştur. Çeçen ve Bolakar Tosun (2024), 2022 yılına ait Diyarbakır ili otobüs kullanım istatistiklerini inceleyerek en fazla otobüs seferinin Mayıs ve Haziran aylarında olduğu, en az sefer sayısı ve yolcu taşımacılığının ise Şubat ayında olduğunu belirtmiştir.

Yapılan literatür taraması sonucunda kent içi toplu taşımada otobüs yolculuklarının büyük bir payı olduğu, erişilebilirliğin ve ulaşımında sosyal adaletin sağlanmasının kentlilerin yaşantısındaki önemi görülmüştür. Bu bağlamda konuyu genellikle kent çeperinde inşa edilen ve dezavantajlı grupların kullandığı sosyal konutlar üzerinden incelemenin çok yönlü fayda sağlayacağı düşünülmüştür. Diyarbakır'da farklı bölgelerde sosyal konutların bulunması ve bu konunun daha önce bir çalışmaya konu olmaması örnek alan olarak seçiminde etkili olmuştur.

Çalışma alanı olarak seçilen sosyal konutlar Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki Diyarbakır kentinde bulunmaktadır. Diyarbakır, Dicle Nehri kıyısında tarihi İpek Yolu üzerinde kurulmuştur. Hem verimli araziler üzerinde bulunması hem de topografik yapısının yerleşime uygun olması sebebiyle her dönem insanların yerleşmeyi tercih ettiği, birçok uygarlığın dikkatini çeken bir konuma sahip olmuştur. Bu sebeple kentin geçmişi binlerce yıl önceye dayanmaktadır (Kayan, 2019, s. 771). Diyarbakır'da yapılan araştırmalar kentin Anadolu'nun en eski yerleşim yerlerinden biri olduğunu, ilk yerleşimin İçkale'deki Amida Höyüğüyle başladığını göstermiştir. Hurri-Mittaniler, Urartular, Persler, Romalılar, Emeviler, Abbasiler, Mervaniler, Selçuklular ve Artuklular gibi birçok medeniyete ev sahipliği yapan Diyarbakır'ın karakteristik kent dokusu Osmanlı Döneminde son haline gelmiştir (Kejanlı ve Koç, 2020, s.20). Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar Suriçi'nde kalan Diyarbakır 1940'lı yıllardan sonra aldığı göçler ve yeni idari yapılar nedeniyle tarihi surların

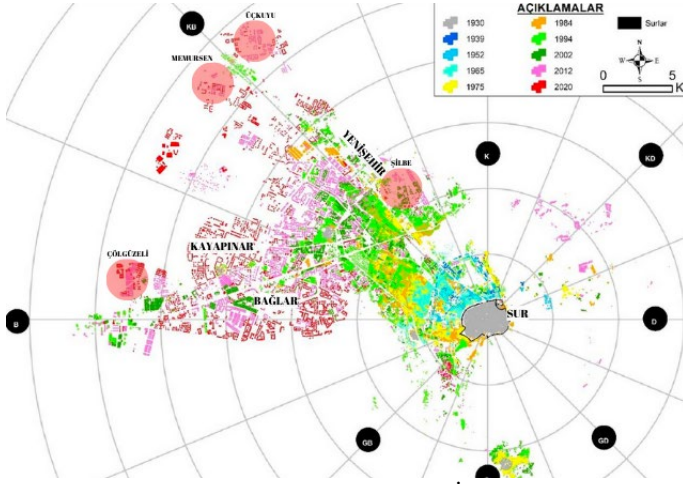
çevrelediği Suriçi'nden çıkarak Yenişehir bölgesine doğru gelişim göstermiştir (Dalkılıç ve Halifeoğlu, 2011, s.6). Bu süreçte kentin geleneksel ticari merkezi Suriçi'ndeki Melik Ahmet Caddesi ve Gazi Caddesi üzerinde oluşturulmuş, burada dükkanlar sıralanmıştır (Şekil 1).



Şekil 1. Diyarbakır Suriçi Bölgesi Yerleşim Planı (Gabriel,1940)

Kentin daha sonra sur dışına yerleşme süreci başlamasına rağmen buradaki ticari hareketlilik sürmüş ve günümüze kadar devam etmiştir. Kamu yapılarının etrafında şekillenen yeni konut alanları ise başta Yenişehir'de, daha sonra da yeni göçler sebebiyle Bağlar'da oluşmuştur. 1950-2000 yılları arasında hızla artan nüfusun konut ihtiyacını gidermek için bu bölgelerde yapılaşma devam etmiştir. 1970'li yıllarda Huzurevleri bölgesinde, 1975 sonrasında ise Seyrantepe'de kentleşme sürmüştür. 2000 yılı sonrasında kent kuzey-kuzeybatı yönünde Elâziğ Caddesi-Şanlıurfa Bulvarı arasında gelişmiştir. Günümüzde de bu gelişim devam etmektedir (İl Afet Risk Azaltma Planı [IRAP], 2021, s.33).

Çalışmada, Diyarbakır'da farklı yıllarda inşa edilen dört sosyal konut alanından (Şilbe, Üçkuyular, Memursen, Çölgüzeli) kentin ana ulaşım merkezlerinden biri olan tarihi Suriçi bölgesindeki Dağkapı'ya toplu taşıma ile ulaşılabilme imkânları araştırılmıştır. Bu sosyal konut alanlarından Şilbe kent içinde ve Dağkapı'ya daha yakın konumda iken, diğer sosyal konut alanları kentin gelişme yönlerinde ve çeperlerde konumlanmaktadır (Şekil 2).

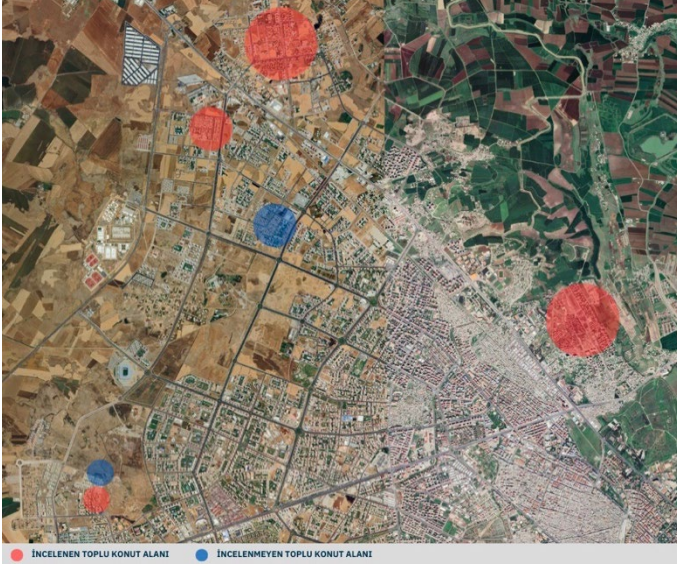


Şekil 2. Diyarbakır'ın Kentsel Gelişimi ve İncelenen Toplu Konut Alanlarının Konumu (Dağlı ve Çağlayan, 2021, s.226)'den düzenlenerek alıntılanmıştır.

Şilbe toplu konut alanı yapıldığı dönemde kent içinde olmasa da zamanla kent içinde kalmıştır. Üçkuyular ve Memursen toplu konut alanları Elazığ yolu üzerinde kuzey-batı gelişme yönünde yer alırken, Çölgüzeli toplu konut alanı Şanlıurfa yolu üzerinde kentin batıya doğru olan gelişim aksı içinde bulunmaktadır. Seçilen toplu konut alanları ile toplu taşıma sistemi arasındaki etkileşimi ortaya koymak amacıyla çoğu kullanıcının gitmek durumunda olduğu Dağkapı'ya olan ulaşım-incelemiştir. Dağkapı sosyal konut kullanıcılarının birçok ihtiyacını aynı anda giderebileceği ticari, tarihi ve turistik bir merkez olmasının yanı sıra geçmişten beri kent içi ulaşım sisteminin merkezlerinden biri olması sebebiyle seçilmiştir. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de büyük öneme sahip olan tarihi Suriçi bölgesi turistik değerleri ile ön plana çıkmasına karşın, özellikle orta ve alt gelir grubunun ticari ihtiyaçlarını karşıladığı, farklı ürünlere bir arada ulaşabildiği merkez niteliğini korumaktadır. Bu anlamda, kullanıcı toplu taşıma ile Suriçi'ne ulaşabilmek için Dağkapı'da yer alan durakları kullanmak durumundadır.

Diyarbakır'da 6 tane toplu konut alanı bulunurken, birbirine yakın konumda olmalarından dolayı çalışma sınırlandırılmış ve Şilbe, Üçkuyu, Memursen, Çölgüzeli toplu konut alanları değerlendirilmiştir. Çölgüzeli 2 ve Muhasebe konutları değerlendirilmeye alınmamıştır (Şekil 3).





Şekil 3. Çalışma alanı

Diyarbakır'da 2022 yılı ortalama hanehalkı büyüklüğünün 4,2 olduğu görülmüş (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2022) ve yerleşkelerdeki yaklaşık nüfusun hesaplanmasında dikkate alınmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Sosyal Konut Alanlarının Sayısal Bilgileri

Sosyal Konut Adı	Yapım Yılı	Konut Adeti	Tahmini Nüfus
Şilbe	1994	3.586	15.060
Üçkuyu	2005	4.790	20.110
Memursen	2014	1.124	4.720
Çölgüzeli	2018	736	5.340

Çalışmada öncelikle sosyal konutlar, kent içi ulaşım ve erişilebilirlik ilişkisi ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi'nden otobüs güzergahları ile ilgili bilgiler alınmış, Google Earth'ten çalışma alanı olarak belirlenen sosyal konutların görüntüleri elde edilmiştir. Alana ait gözlem ve fotoğraflardan yararlanılmıştır.

Moovit uygulamasıyla alandan Dağkapı'ya giden otobüslerin sayısı, sefer sayısı, durak sayısı, seferin süresi, başlangıç ve varış noktalarının mesafesi karşılaştırılıp değerlendirilmiştir. Araçların kent içinde kesiştikleri odak noktaları belirlenmiştir. Moovit telefon, tablet ve bilgisayar gibi

internete erişimi olan cihazlarda kullanılabilen toplu taşıma, taksi, scooter gibi ulaşım araçlarını kullanarak seyahat etmek isteyenlere seyahatin süresini, rotasını, sıklığını gösteren bir uygulamadır. Diyarbakır'da da kullanıma açık olan bu uygulama ile belirlenen başlangıç noktalarından varış noktasına hangi araçlarla en kısa sürede gidilebileceği belirlenmiştir. Çalışma kapsamında incelenen toplu konut alanlarından kent merkezindeki varış noktasına ulaşmak için kullanılan araçlar ile ilgili Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi'nden ve Moovit uygulamasından elde edilen verilerle tablo ve harita oluşturulmuştur. Çalışmanın sonucunda, Diyarbakır'daki sosyal konut kullanıcılarının kent merkezine hızlı ve kolay ulaşmasını sağlayacak eşitlikçi bir anlayışla ulaşım hizmetlerine erişimi arttıracak öneriler geliştirilmiştir.

## **Bulgular**

Toplu taşıma, belirli bir güzergahı olan, fiyat tarifesi bilinen, kullanmak isteyen herkesin yararlanabileceği kent içi yolcu taşıma sisteminin genel adıdır. Toplu taşımada amaç, kent içinde insanların bir noktadan diğer noktaya ekonomik bir şekilde ulaşmasının kamu hizmeti olarak sağlanmasıdır.

Kent içi ulaşımında kullanılacak toplu taşımanın türü kentin coğrafi yapısı, nüfusu, kaynakları, mevcut ulaşım sistemi ve ekonomik özellikleri gibi nedenlere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Genel anlamıyla dolmuş, otobüs, tramvay, banliyö ve deniz ulaşımı kent içi toplu taşıma türleri olarak değerlendirilmektedir (Odabaşı, 2018, s.5). Bu ulaşım türlerinin çeşitlendirilerek birbirleriyle entegrasyonunun sağlanması, kent içi erişilebilirliğin ve kullanıcı konforunun artırılması kent içi toplu taşıma araçlarının teşvik edilerek yaygınlaştırılması özel araç kullanımını azaltarak trafik sorunlarını azaltacak, daha çevreci bir yaklaşım sunacaktır. Diyarbakır kent içi ulaşım sisteminde toplu taşıma dolmuş ve otobüsler kanalıyla yapılmakta olup, bunların dışında alternatif ulaşım türleri henüz bulunmamaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bu bölümünde incelenen toplu konut alanlarının Dağkapı'ya toplu taşıma sistemi olarak otobüs ile erişimleri ayrı ayrı ele alınmıştır.

## **Şilbe Toplu Konutlar**

1994 yılında Diyarbakır'ın Yenişehir ilçesinde inşa edilen Şilbe Toplu Konutlar 3 etaplı 3586 konuttan oluşmaktadır (Özyılmaz, 2022, s.36). Yaklaşık 15.060 nüfusa sahip olan yerleşke çalışmada şehir merkezindeki varış noktası olarak seçilen Dağkapı'ya 6 km mesafede yer almaktadır (Şekil 4).



Şekil 4. Şilbe Toplu Konut Yerleşkesi

F2 hattıyla belediye otobüsleri 20 dakika sıklıkla sefer yapmaktadır. 18 durak giderek 17 dakikada varış noktasına ulaşmaktadır. Sefer sıklığı ve süresi kullanıcı açısından sorun teşkil etmemektedir.

### Üçkuyu Toplu Konutlar

2005 yılında Diyarbakır'ın Yenişehir ilçesinde inşa süreci başlayan günümüzde de yeni etapların yapımına devam edilen Üçkuyu Toplu Konutlar'ın tamamlanmış 4 etabında 4790 konut bulundurmaktadır. Yaklaşık 20110 nüfusuyla kentin en büyük toplu konut alanını oluşturan yerleşke Dağkapı'ya 13 km mesafede yer almaktadır (Şekil 5).



Şekil 5. Üçkuyu Toplu Konut Yerleşkesi

22 dakika sıklıkla sefer yapan CE2 hattı ile 64 durak giderek 1 saat 3 dakikada varış noktasına ulaşmaktadır. Sefer sıklığı ideal karşılanmasına karşın, varış süresi kullanıcı açısından uzun bulunmaktadır.

### Memursen Toplu Konutlar

2014 yılında Diyarbakır'ın Kayapınar ilçesinde inşa edilen Memursen Toplu Konutlar 35 bloklu 1124 konuttan oluşmaktadır (Koç, 2018, s.16). Yaklaşık 4720 nüfusa sahip yerleşke Dağkapı'ya 13 km mesafede yer almaktadır (Şekil 6)

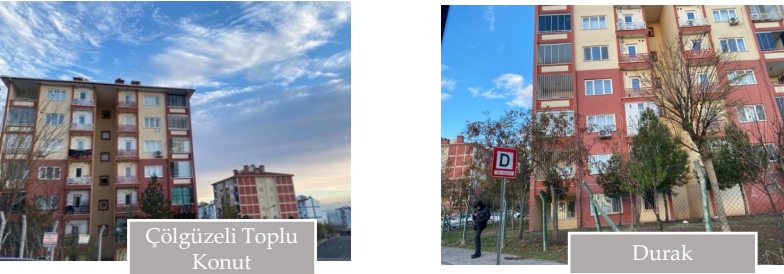


Şekil 6. Memursen Toplu Konut Yerleşkesi

14 dakika sıklıkla sefer yapan A3 hattıyla 24 durak giderek 39 dakikada varış noktasına ulaşılmaktadır. Sefer sıklığı ve süresi kullanıcı açısından sorun teşkil etmemektedir.

### Çölgüzeli Toplu Konutlar

2008 yılında Diyarbakır'ın Kayapınar ilçesinde inşa edilen Çölgüzeli Toplu Konutlar 2 etaplı 1272 konuttan oluşmaktadır (Koç ve Kejanlı, 2021, s.231). Yaklaşık 5340 nüfusa sahip yerleşke Dağkapı'ya 13 km mesafede yer almaktadır. Belediye otobüslerine ulaşım A1R ringi ile sağlanmaktadır. Daha sonra varış noktasına ulaşabilmek için A1 ve AZ hatları kullanılabilir (Şekil 7)



Şekil 7. Çölgüzeli Toplu Konut Yerleşkesi

A1 hattı 16 dakika sıklıkla sefer yapmaktadır. 37 durak giderek 41 dakikada varış noktasına ulaşılmaktadır. AZ hattı ile 17 dakika sıklıkla sefer yapmaktadır. 47 durak giderek 51 dakikada varış noktasına ulaşıl-

maktadır. Farklı hat alternatiflerinin olması kullanıcıyı memnun ederken, varış sürelerinin uzun olduğu düşünülmektedir. Aktarmasız ulaşım imkanının olmaması kullanıcı açısından dezavantaj olarak görülmektedir.

Alanların varış noktası olan Dağkapı'ya uzaklığına bakıldığında kent'in ilk toplu konutu olan Şilbe toplu konutları alana 6 km uzaklıkla diğer üç toplu konuta kıyasla kent içinde kalmaktadır. Üçkuyu, Memursen ve Çölgüzeli toplu konutlarının Dağkapı'ya uzaklığı 13 km'dir. Üç toplu konut alanı aynı uzaklıkta olsa da toplu taşıma güzergahının farklılığından dolayı varış süreleri değişmektedir.

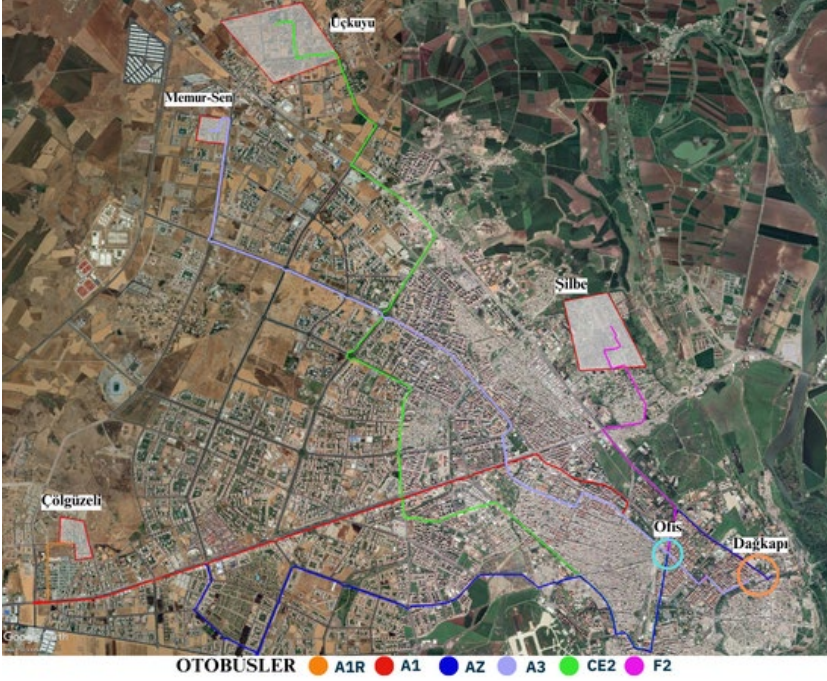
Yenişehir Belediyesi sınırları içinde kalan toplu konutlara hizmet eden otobüslerin sefer sıklığı Kayapınar sınırında kalanlara oranla daha azdır. Merkez ilçeler arası böyle bir farklılık olduğu görülmüştür (Tablo 2).

**Tablo 2.** Toplu Konut Alanlarının Toplu Taşıma Bilgileri

Sosyal Konut Adı	İlçe	Aktarma	Otobüs	Durak Sayısı	Süre	Sefer Sıklığı
Şilbe	Yenişehir	-	F2	18	17 dk	20 dk
Üçkuyu	Yenişehir	-	CE2	62	1 saat 3 dk	22 dk
Memursen	Kayapınar	-	A3	34	39 dk	14 dk
Çölgüzeli	Kayapınar	5 dk A1R ring	A1	37	41 dk	16 dk
		5 dk A1R ring	AZ	47	51 dk	17 dk

Kentin en yeni toplu konut alanı olan Çölgüzeli'nden Dağkapı'ya ulaşım için direkt otobüs bulunmamaktadır. Toplu konut sakinlerinin toplu taşımaya ulaşması için ring kullanması gerekmektedir. Otobüs güzergahlarının zaman zaman kesiştiği noktalar olsa da hepsinin aynı noktada karşılaştığı ilk yer kentin önemli ticari merkezlerinden biri olan Ofis'tir.

Haritada görüldüğü gibi kentin dört farklı noktasından merkeze ulaşım sağlanırken AZ kentin güneyinden, F2 doğusundan, A1 batısından, A3 ve CE2 ise kuzeyinden Dağkapı'ya bağlanmaktadır (Şekil 8). Bu ulaşım sistemine alternatif bir sistem yoktur. Ancak dolmuşlarla da belirli noktalardan aktarmayla ya da direkt olarak Dağkapı'ya ulaşma imkânı bulunmaktadır (Şekil 8).



Şekil 8. Toplu Konut Alanlarından Kent Merkezine Ulaşım Güzergahları

Toplu konut alanlarında yaşayanlar direkt ya da aktarmalı olarak Dağkapı'ya ulaşmaktadır. Sefer sayısı ve durak sayısı gibi faktörler erişim süresini etkilemektedir.

## Tartışma ve Sonuç

Çalışmada Diyarbakır'daki seçili toplu konut yerleşkelerinde yaşayanların toplu taşıma ile kent merkezine seyahat etme imkanları araştırılmıştır. Sonuçta incelenen dört toplu konut alanında da birbirinden farklı erişilebilirlik sorunları olduğu görülmüştür.

Yapılan gözlemlere göre Şilbe ve Memursen toplu konut alanındaki toplu taşımaya ait sefer sıklığı ve süresi kullanıcı açısından önemli bir sorun teşkil etmezken, Çölgüzeli toplu konut alanında farklı hat alternatiflerinin olması kullanıcıyı memnun etmekte, ancak varış sürelerinin uzun olduğu düşünülmektedir. Üçkuyu toplu konut alanında ise sefer sıklığı ideal karşılanmasına karşın, varış süresi kullanıcı açısından uzun bulunmaktadır.

Toplu konutların yapım tarihi ve Diyarbakır'ın kentleşme süreci karşılaştırılabilir olarak değerlendirildiğinde Şilbe toplu konutlarının zamanla kent içinde kaldığı ve bu sebeple ulaşım açısından daha avantajlı hale geldiği tespit edilmiştir.

Farklı yıllarda yapılan Üçkuyu, Memursen ve Çölgüzeli toplu konutların kent merkezine eşit uzaklıkta olduğu ama toplu taşıma sisteminin eşit imkanlar sunmadığı görülmüştür. 2018 yılında tamamlanan Çölgüzeli yerleşkesine direkt bağlantı sağlanamadığı, kentin ana ulaşım aksı olan Şanlıurfa Bulvarı'na ringlerle aktarma yapıldığı oradan toplu taşıma hizmetlerine erişilebildiği belirlenmiştir.

Şilbe'den sonra en eski yerleşke olan Üçkuyu toplu konutların ulaşım hattında kentin gelişim yönünde olmamasının etkisiyle de yenilikler yapılmadığı görülmüştür. 1 saat 3 dakika seyahat süresi ve 62 durak ile en uzun sürede kent merkezine erişilen toplu konut alanı olmuştur. Bu durumun nüfus olarak en kalabalık toplu konut yerleşkesinde çözülmemiş olması mağduriyet yaratmaktadır.

Memursen toplu konutlar yapım yılı olarak Çölgüzeli'nden sonra en yeni yerleşke olsa da bulunduğu konum sebebiyle Şilbe'den sonra kent merkezine en hızlı ulaşımın sağlandığı toplu konut olma özelliğini taşımaktadır. Kentin önemli merkezlerinden biri olan Diyarbakır Gazi Yaşargil Eğitim ve Araştırma Hastanesi'ne yakınlığı diğer toplu konut alanlarına kıyasla gelişmiş bir toplu taşıma hizmeti almasını sağlamaktadır. En sık seferler bu alanda yapılmaktadır.

Toplu konut kullanıcılarının ulaşım açısından kentteki diğer konut kullanıcıları ile eşit fırsatlara sahip olması gerektiği düşünülürken toplu konut alanlarının birbirleriyle bile eşit imkanlara sahip olmadığı görülmüştür. Özellikle 20.110 nüfusla kentin en kalabalık toplu konut yerleşkesi olan Üçkuyu'da toplu konutlara yönelik alternatif ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi gerektiği belirlenmiştir. İlk olarak ring sistemi ile kentin ana ulaşım aksı olan Şanlıurfa Bulvarı ve Elâzığ Caddesi'nin kesiştiği Seyrantepe'ye direkt ulaşım sağlanması ve böylece seyahat süresinin kısaltılması, daha sonra uzun vadede raylı sistem geliştirilmesi önerilmektedir. Bu sistemin Memursen toplu konutlarla da bağlantısının sağlanması ulaşım sorununu azaltacağı, CE2 hattının yeniden düzenlenmesinin ise kısa vadede hızlı bir çözüm olacağı görülmüştür.

Çölgüzeli toplu konutların ilk olarak mevcut ulaşım sistemine entegre edilmesi ve direkt seferlerin başlatılması, buna ek olarak tüm toplu konut alanlarına durak sayısının azaltıldığı kent merkezinin önemli nokta-

larına hızlı ve sık sefer yapan yeni hatlar oluşturulması önerilmektedir. Şilbe toplu konutlar için de sefer sıklığının artırılmasının ulaşımı daha da rahatlatacağı düşünülmektedir.

Suriçi bölgesi sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlerinin yanı sıra ticari merkez olması nedeniyle günümüzdeki önemini gelecekte de korumaya devam edecektir. Dolayısıyla, genellikle, dar gelirlilerin tercih ettiği toplu konut alanları ile Suriçi bağının iyi kurgulanması gerekmektedir.

Tüm bu veriler ışığında yeni yapılacak toplu konut alanlarının belirlenmesinde kentin mevcut ulaşım sistemine dahil olabilme potansiyeli ve ulaşım ana planında gelecek için öngörülen gelişim yönü göz önünde bulundurulmalıdır. İleride yapılacak olan yer seçimlerinde bu planlamanın bir sosyal politika getirilmesi ve toplu konutlara adil ulaşım sağlanmasının önemini üzerinde durulması önerilmektedir.



## **Extended Abstract**

# **Integration of Social Housing With Public Transportation System: The Case of Diyarbakır**

Gül Şebnem Tural<sup>5</sup>

ORCID: 0000-0002-1871-287X

Canan Koç<sup>6</sup>

ORCID: 0000-0003-0992-2290

The concept of social housing has different definitions depending on the country. In Turkey, social housing is generally associated with the Mass Housing Administration. Social housing areas are often built in urban development areas where low-cost land is available. This policy creates transportation problems. In many major cities around the world, high housing demand and limited space have pushed social housing designed for low-income users to the urban periphery (Hoshstenbach and Musteerd, 2018). The public policies of countries have an important role not only in providing the required number of housing units but also in the accessibility of social housing to services, social facilities, and the city center (Talen and Kosdchinsky, 2011). Accessibility in urban transportation is related to social justice. The inability of users from all income groups to easily meet their transportation needs can become a social problem over time.

Public transportation is a public service that aims to enable people to move from one point to another in the city. The quality of this service is important for the city's transportation system. Policies to ensure social justice in public transportation systems are effective in providing social and environmental advantages.

Academics from all over the world have studied the importance of the relationship between public transportation systems and social housing. They have also touched upon the social aspects of the issue and mentioned the problems that can be experienced in the city with a holistic approach. After reviewing the studies indicating that transportation is a more important problem in social housing than in normal housing in

---

<sup>5</sup> MSc. Architect., Dicle University Institute of Science, Department of Architecture, E-mail: sebnemtural@gmail.com

<sup>6</sup> Assoc. Prof., Dicle University, Faculty of Architecture, Department of Architecture, E-mail: canan.koca@dicle.edu.tr

other parts of the city, it was decided to examine the issue through a sample city. In Diyarbakır, located in the Southeastern Anatolia Region of Turkey, it is aimed to evaluate the current situation of the public transportation system that provides transportation to the historical Suriçi region, which is a touristic and commercial center, and to develop suggestions for problems by examining the mass housing areas located in the city and on the city peripheries.

In this study, a literature review was conducted on the relationship between social housing, urban transportation and accessibility. As a result of the literature review, the importance of accessibility in urban public transportation and ensuring social justice in transportation in the lives of urbanites was observed. In this context, it was thought that examining the issue through social housing, which is generally built on the periphery of the city and used by disadvantaged groups, would provide multifaceted benefits. The presence of social housing in different regions of Diyarbakır and the fact that this topic had not been the subject of a previous study were influential in the selection of Diyarbakır as a sample area. The study investigated the accessibility of four social housing areas (Şilbe, Üçkuyular, Memursen, Çölgüzeli) built in different years in Diyarbakır to Dağkapı in the historical Suriçi district, one of the main transportation hubs of the city, by public transportation.

Information on bus routes was obtained from the Diyarbakır Metropolitan Municipality, and images of the social housing units identified as the study area were obtained from Google Earth. Observations and photographs of the area were utilized. The Moovit application was used to compare and evaluate the number of buses traveling from the area to Dağkapı, the number of trips, the number of stops, the duration of the trip, and the distance between the starting and destination points. The focal points where the vehicles intersect within the city were identified.

Among these social housing areas, Şilbe is located within the city and closer to Dağkapı, while the other social housing areas are located on the peripheries and in the development directions of the city. Although Şilbe mass housing area was not within the city when it was built, it has remained within the city over time. Üçkuyular and Memursen mass housing areas are located in the north-west development direction on Elazığ road, while Çölgüzeli mass housing area is located in the westward development axis of the city on Şanlıurfa road. In order to reveal the interaction between the selected mass housing areas and the public transpor-

tation system, their transportation to Dağkapı, where most of the users have to go, was examined. Dağkapı was chosen because it is a commercial, historical and touristic center where social housing users can meet many of their needs at the same time, as well as being one of the centers of the urban transportation system since the past.

Information on the buses used to travel from the mass housing areas examined in the study to the destination point, Dağkapı, the number of stops, travel time and frequency of trips are presented. It was observed that there is no direct bus from Çölgüzeli, the newest public housing area of the city, to Dağkapı, and that residents of public housing should use a ring to reach public transportation. The longest journey from Üçkuyu settlement to Dağkapı was 1 hour and 3 minutes, and the shortest journey was made by the users of Şilbe mass housing, who reached their destination in 17 minutes. Providing direct transportation to Seyrantepe, where Şanlıurfa Boulevard and Elâzığ Street intersect, which is the main transportation axis, and thus shortening the travel time, and then developing a rail system in the long term is recommended. It is recommended that Çölgüzeli mass housing be integrated into the existing transportation system and direct services be initiated. As a result, it was observed that there are different accessibility problems in the four public housing areas examined.

## Kaynakça/References

- Attoh, K.A. (2017). Public transportation and the idiocy of urban life. *Urban Studies*, 54, 196 - 213. <https://doi.org/10.1177/0042098015622759>
- Aydın, E. ve Kemeç, S. (2021). Van ana kent alanının toplu taşımaya erişilebilirlik seviyesinin Covid-19 pandemisi bağlamında değerlendirilmesi. *KAPU Trakya Journal of Architecture and Design*, 1(1), 33- 44.
- Cirit, F. (2014). *Sürdürülebilir kentiçi ulaşım politikaları ve toplu taşıma sistemlerinin karşılaştırılması* (Yayın No: 2891). [Uzmanlık tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü]. Kalkınma Bakanlığı Yayınları. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Surdurulebilir-Kentici-Ulasim-Politikalari-Ve-Toplu-Tasima-Sistemlerinin-Karsilastirilmesi-Faruk-Cirit.pdf>
- Çeçen, M. Y. ve Bolakar Tosun, H. (2024). Diyarbakır toplu taşıma sisteminde otobüs kullanımının incelenmesi ve iyileştirme önerileri. *Black Sea Journal*

- of *Engineering and Science*, 7(2), 316-322.  
<https://doi.org/10.34248/bsengineering.1414010>
- Çelikkol, N. (2020). *Sosyal konut alanlarının sürdürülebilir kentsel gelişme yaklaşımlarından akıllı büyüme yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmesi: Toki Samsun Kuzeyyıldızı sosyal konutları örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. İstanbul Arel Üniversitesi.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2019, Eylül). 03.07.2024 tarihinde <https://i.toki.gov.tr/content/entities/main-page-slider/20191011095737969524-pdf.pdf> adresinden erişildi.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2022, Eylül). 10.12.2023 tarihinde <https://csb.gov.tr/bakan-murat-kurum-toki-eliyle-tam-1-milyon-170-bin-konut-ureterek-dunyada-model-olduk-bakanlik-faaliyetleri-36219> adresinden erişildi.
- Dağlı, D. ve Çağlıyan, A. (2021). Determination of urban sprawl and transformation process: The case of Diyarbakır. *International Journal of Geography and Geography Education (IGGE)*, 43, 212-234.  
<https://doi.org/10.32003/igge.819481>
- Dalkılıç, N. ve Halifeoğlu, F. M. (2011). Erken Cumhuriyet döneminde Diyarbakır'da kamu binaları: 1923-1950 dönemi. *Mimarlık Dergisi*, 358, 74-84.
- DeKeseredy, W.S., Schwartz, M.D., Alvi, S. ve Tomaszewski, E.A. (2003). Crime victimization, alcohol consumption, and drug use in Canadian public housing. *Journal of Criminal Justice*, 31, 383-396. [https://doi.org/10.1016/S0047-2352\(03\)00031-X](https://doi.org/10.1016/S0047-2352(03)00031-X)
- Delbosc, A. ve Currie, G. (2011). Using lorenz curves to assess public transit equity. *Journal of Transport Geography*, 19, 1252-1259.  
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.02.008>
- Gabriel, A. (1940). Diyarbakır Suriçi bölgesi yerleşim planı.
- Hochstenbach, C. ve Musterd, S. (2018). Gentrification and the suburbanization of poverty: Changing urban geographies through boom and bust periods. *Urban Geography*, 39, 26-53. <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1276718>
- İl Afet Risk Azaltma Planı Diyarbakır. (2021). AFAD Planlama ve Risk Azaltma Dairesi Başkanlığı. 17.11.2023 tarihinde <https://diyarbakir.afad.gov.tr/kurumlar/diyarbakir.afad/II-planı/Diyarbakir-IRAP-kitapçık.pdf> adresinden erişildi.
- Kayan, A. (2019). Kentsel dönüşüm ve Diyarbakır Sur örneği. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 15(3), 758-782.
- Kayan, A. ve Baran, R. (2019). Avrupa kentsel şartı kapsamında ulaşım dolaşım hakkı: Diyarbakır örneği. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(18), 344-359.
- Kejanlı, D. T. ve Koç, C. (2020). Diyarbakır'ın kentsel gelişimi üzerine bir değerlendirme. Çakır Aydın, D., Özbudak Akça, B., Aydın Öksüz, A. Aras Baylan, B. ve Eren, B. (Ed.), *Gelecek ve Kent* içinde (s. 20-44), Nobel Akademik.

- Koç, C. (2018). *Sürdürülebilir kentleşme politikalarında sosyal konutların yeri: Güneydoğu Anadolu Bölgesi örneği*. [Yayımlanmamış doktora tezi]. Dicle Üniversitesi.
- Koç, C. ve Kejanlı, D. T. (2021). Examination of Cultural Change in Public House Cases. Ademi, V. ve Acar, M. (Ed.), *International Kosovo Congress on culture, arts and multi disciplinary studies* (s. 225-245), Babil Yayınevi.
- Martínez, C., Hodgson, F., Mullen, C. ve Timms, P. (2017). Creating inequality in accessibility: The relationships between public transport and social housing policy in deprived areas of Santiago de Chile. *Journal of Transport Geography*, 67, 102-109. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.006>
- Odabaşı, E. (2018). *Toplu taşıma güzergâh seçimine erişilebilirliğin etkisi: Karşıyaka tramvay örneği*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Ege Üniversitesi.
- Özdemir, A. ve Özdemir, A. (2018). Toplu taşıma güzergâhlarının belirlenmesinde CBS olanaklarının kullanılabilirliği. Maktav, D. ve Avdan, U. (Ed.), *VII. Uzaktan Algılama CBS Sempozyumu*. (s. 153-159). <http://dx.doi.org/10.15659/uzalcbs2018.6186>
- Özyılmaz, H. (2022). Toplu konut yerleşimlerinin engelsiz tasarım bağlamında değerlendirilmesi: Diyarbakır Şilbe örneği. *Dicle Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 11, 29-68. doi: 10.55007/dufed.981547.
- Páez, A., Gertes Mercado, R., Farber, S., Morency, C. ve Roorda, M.J. (2010). Relative accessibility deprivation indicators for urban settings: Definitions and application to food deserts in montreal. *Urban Studies*, 47, 1415 - 1438. <https://doi.org/10.1177/00420980093536>
- Radzinski, A. (2023). Accessibility of social housing by sustainable transport modes: A study in Poznań, Poland. *Journal of Transport Geography*, 111, 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103648>
- Talen, E. ve Koschinsky, J. (2011). Is subsidized housing in sustainable neighborhoods? Evidence from Chicago. *Housing Policy Debate*, 21, 1 - 28. <https://doi.org/10.1080/10511482.2010.533618>
- Toplu Konut İdaresi Başkanlığı. (2019, Eylül). TOKİ kurumsal tanıtım dokümanı. 10.12.2023 tarihinde <https://i.toki.gov.tr/content/entities/main-page-slider/20191011095737969524-pdf.pdf> adresinden erişildi.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2022). Nüfus istatistikleri portalı. 12.12.2023 tarihinde <https://nip.tuik.gov.tr/?value=OrtalamaHanehalkiBuyuklugu> adresinden erişildi.

## Gül Şebnem Tatal

Lisans eğitimini 2017-2021 yılları arasında Dicle Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık bölümünde almıştır. Yüksek lisans derecesini 2023 yılında Dicle Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalında almıştır. Doktora eğitimine Dicle Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalında devam etmektedir.

*She received her bachelor's degree from Dicle University, Faculty of Architecture, Department of Architecture between 2017-2021. She received her master's degree from Dicle University Institute of Science, Department of Architecture in 2023. She continues her doctorate education at Dicle University, Institute of Science, Department of Architecture.*

**E-posta:** sebnemtatal@gmail.com

## Canan Koç

Lisans eğitimini Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde almıştır. Yüksek lisans derecesini Yıldız Teknik Üniversitesi FBE Şehir ve Bölge Planlama ABD'de, doktora eğitimini ise Dicle Üniversitesi FBE Mimarlık ABD'de tamamlamıştır. 2014-2019 yılları arasında Dicle Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehircilik ABD'de Araştırma Görevlisi, 2019-2022 yılları arasında Doktor Öğretim Üyesi olarak görev yapmıştır. Aynı kurumda Doçent olarak çalışmalarını sürdürmektedir.

*She received her bachelor degree at Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning. She completed her master's degree at Yıldız Technical University, Institute of Science, Department of City and Regional Planning and her doctorate degree at Dicle University, Institute of Science, Department of Architecture. She worked as a Research Assistant between 2014-2019, and as a Doctoral Lecturer between 2019-2022 at Dicle University Faculty of Architecture, Department of Urbanism. She continues her works as an Associate Professor at the same institution.*

**E-posta:** canan.koca@dicle.edu.tr