



International Journal of Social
Science Research
www.ijssr.net
ijssresearch@gmail.com
ISSN: 2146-8257



The Reflections of Urbanization Policies Before The Planning Period

Ahmet Kayan¹

Harran University, Faculty of Economics and Administrative Sciences

Abstract

Review Article

The period from the establishment of the Republic in 1923 to the establishment of the State Planning Organization in 1960 is called the period before the planned period in terms of urbanization policies. There is little work to study this period as a whole in terms of urbanization policies. Urbanization continued with the influence of the developments in the world from the foundation of the Republic until 1950, and there was no significant change in the urbanization movements. Population movement and urbanization rapidly emerged in our country since the beginning of the 1950's. Urbanization policies in developing countries are attempting to solve problems such as housing, land, infrastructure, unemployment and employment in the cities as well as trying to give direction to the economic, social and cultural development of the society. Such urbanization policies were applied in the first years of the Republic. General urbanization policies were inspired by examples of urbanization experienced by developed states and it has been stated which of the urbanization policies before the planned period is one of these. The Republican People's Party is the only party left in power in 1923 with the exception of minor exceptions from the foundation of the Republic in 1950. For this reason, as the urbanization policy of this party is important, the urbanization policies of the Republican People's Party are told. In 1946, the Democratic Party remained in power between 1950 and 1960, after a multi-party election. This period is also the fastest of the urbanization movement in Turkey. For this reason, the Democratic Party's urbanization policies are also explained. Problems such as housing need in urban areas, lack of planned plot, problems of urban planning, problem of uneven distribution of population between cities and regions, unemployment problem, inability of rural population to adapt to the city, in other words urbanization are problems that occurred before the planned period. Such urbanization problems that emerged before the planned period cannot be solved in a timely manner, spread over time, hang on to later periods, and continue to be problems of today's urbanization. The effects of the urbanization problems that emerged before the planned period on the urbanization policies of today are explained.

Keywords:

Urban, Urbanization, Urbanization Policy, Municipality Management

¹ Corresponding Author:
Assist. Prof. Dr.
akayan@gmail.com
0542 252 61 30

Planlı Dönemden Önce Kentleşme Politikalarındaki Sorunların Günümüze Yansımaları

Ahmet Kayan¹

Harran Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Özet

Derleme Makale

1923'te Cumhuriyetin Kuruluşundan 1960'ta Devlet Planlama Teşkilatının kuruluşuna kadar geçen süre, kentleşme politikaları açısından planlı dönemden önceki dönem olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemi kentleşme politikaları bakımından bir bütün olarak inceleyen çalışma yok denecek kadar azdır. Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'ye kadar dünyadaki gelişmelerin de etkisiyle kentleşme sabit bir şekilde devam etmiş, kentleşme hareketlerinde önemli bir değişiklik olmamıştır. Ülkemizde nüfus hareketleri ve kentleşmenin hızlı bir şekilde ortaya çıkması 1950'li yılların başından itibaren görülmeye başlanmıştır. Gelişmekte olan devletlerde kentleşme politikalarıyla hem kentlerdeki konut, arsa, altyapı, işsizlik-istihdam gibi sorunlar çözülmeye çalışılmakta hem de toplumun ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmesine yön vermeye çalışılmaktadır. Tam yeterli olmasa da Cumhuriyetin ilk yıllarında da böyle kentleşme politikaları uygulanmıştır. Gelişmiş devletlerin yaşamış olduğu kentleşme örneklerinden de esinlenerek ortaya konulan genel kentleşme politikaları anlatılmış, planlı dönemden önceki kentleşme politikalarının bunlardan hangisine uyduğu belirtilmiştir. Cumhuriyet Halk Partisi, 1923'te Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'ye kadar ufak tefek istisnalar dışında tek başına iktidarda kalmış bir partidir. Bu nedenle bu partinin kentleşme politikaları önem arz ettiğinden Cumhuriyet Halk Partisinin bu dönemdeki kentleşme politikaları anlatılmıştır. 1946'da çok partili hayata geçildikten sonra 1950-1960 tarihleri arasında Demokrat Parti iktidarda kalmıştır. Bu dönem, aynı zamanda Türkiye'de kentleşme hareketlerinin en hızlı olduğu dönemdir. Bu nedenle Demokrat Partinin kentleşme politikaları da anlatılmıştır. Kentlerde konut ihtiyacı, planlı arsa eksikliği, kent planlama sorunları, nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılmaması sorunu, işsizlik sorunu, kırsal alandan gelen nüfusun kente adapte olamaması sorunu, diğer bir deyimle kentleşme gibi sorunlar planlı dönemden önce ortaya çıkan sorunlardır. Planlı dönemden önce ortaya çıkan bu tür kentleşme sorunları zamanında çözülememiş, zamana yayılarak daha sonraki dönemlere sarkmış, günümüz kentleşme sorunları olarak kalmaya devam etmektedir. Planlı dönemden önce ortaya çıkan kentleşme sorunlarının günümüz kentleşme politikalarına olan etkileri anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

Kent, Kentleşme, Kentleşme Politikası, Belediye Yönetimi

¹Sorumlu yazar iletişim bilgileri:

Yard. Doç. Dr.

akayan@gmail.com

0542 252 61 30

Giriş

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi boyunca yürütülen kentleşme politikalarını bir bütün olarak inceleyen çalışmalar yok denecek kadar azdır. Planlı dönemden önce kentleşme politikaları ile ilgili bağımsız çalışma daha da azdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin tarihinde bugüne kadar 60'ı aşkın hükümetin neredeyse bir o kadar kentleşme politikası olduğu söylenebilir. Yaklaşık 95 yıllık Cumhuriyet Tarihi, kentleşme ve çevre sorunlarına yönelik plan, program ve çözüm önerileri birbirini tamamlayan, birbirinin devamı niteliğinde olan bütüncül politikalardan çok bölük pörçük özellikte ve münferit politikalar niteliğindedir. Kentleşme, kentlerin büyümesiyle sonuçlanan bir nüfus hareketi olup toplumsal ve ekonomik boyutlarıyla hayatımızı etkileyen bir olgudur. Kentleşme hareketleri sonrası kırsal alandan kentlere göç edenlerin yerleşme, ekonomik ve sosyal sorunları ile baş edebilecek kentleşme politikalarının uygulanması zorunlu hale gelmiştir. Merkezî hükümetler vatandaşların hayatındaki ve ikamet ettikleri mekandaki değişimleri yönetmek ve yönlendirmek durumunda kalmış, bu yönetme pratikleri hükümetlerin yaptığı imar çalışmaları ve konut politikalarında somutlaşmıştır. Kentleşme bir değişim, dönüşüm ve sosyal gelişim sürecidir. Gelişmekte olan devletler, kentleşme politikalarını ileriye dönük kalkınma hedeflerine varmada hızlandırıcı ve yön verici bir araç olarak kullanmakta ve bunun sonucunda ortaya çıkan sorunları ve olumsuz etkileri ortadan kaldırmak için büyük çaba harcamaktadır. Yaklaşık 95 yıllık Türkiye Cumhuriyeti tarihi boyunca yürütülen kentleşme politikalarını hacim ve kapsam bakımından bir makalede incelemek mümkün değildir. Çalışmanın hacmi ve kapsamı göz önünde bulundurularak bu çalışmada planlı dönemden önceki kentleşme politikaları incelenmiştir. Bu kapsamda dünyada genel kabul gören kentleşme politikaları anlatılmış, planlı dönemden önce Türkiye'de uygulanan kentleşme politikalarının bu politikalardan hangisine uyduğu belirtilmiştir. Ayrıca Türkiye'de kentleşme politikalarının belirleyiciliği açısından planlı dönemden önce uzun süre iktidarda kalan Cumhuriyet Halk Partisinin, çok partili hayata geçildikten sonra Demokrat Partinin kentleşme politikaları da anlatılmıştır. Planlı dönemden önceki kentleşme politikalarında karşılaşılan sorunlar ayrı ayrı başlıklar halinde belirtilerek bu sorunların günümüz kentleşme sorunlarına olan etkileri anlatılmış, çalışma sonuç ve değerlendirme kısmıyla bitirilmiştir.

Kentleşme Politikaları

Kırsal alandan kentlere gelen nüfusun hızını, biçimini, coğrafi dağılışını düzenleyen, nüfusun kentlerde sebep olduğu sorunları çözmeye çalışan, uzun vadede ülke kalkınmasına yardımcı olacak politikalara kentleşme politikası denilmektedir (Keleş, 1983: 59). Kentleşme politikasının toplumun hayatında önemli bir yer alması onun şu iki özelliğinden kaynaklanmaktadır. Bu özelliklerden birincisi; kentleşmenin tarım tekniklerindeki gelişme ve sanayide ortaya çıkan değişmelerin bir sonucu olmasıdır. İkincisi; kentleşmenin toplumsal değişme ve gelişme sürecine etki yapan bir faktör olmasıdır. Bu özelliklerden ilkinde kentleşme bağımlı bir değişken iken ikincisinde bağımsız bir değişken olarak karşımıza çıkmaktadır (Keskin, 2014: 13). Kentleşme politikası ile ekonomik kalkınma ve toplumsal gelişme arasında yakın ilişkiler bulunmaktadır. Planlı ve dengeli kalkınma sürecinde kentleşme, sanayileşmeye paralel gelişirken aynı zamanda ekonomik kalkınmayı hızlandırıcı bir işlev de görmektedir. Plansız ve dengesiz kentleşme sürecinde ise kentleşmenin olumsuz etkilerinin ağır basması söz konusu olabilmektedir. Böyle bir kentleşme süreci yaşayan ülkelerde kentleşmeden kaynaklanan ekonomik, toplumsal ve siyasal sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Bu tür sorunlara çözüm yolu bulunabilmesi ise ülkenin kentleşme sürecini olumlu yönde değiştirmeyi amaçlayan kentleşme politikalarının uygulanması ile olanaklı olabilmektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi kentleşme politikası "köylerden kentlere gelen nüfus akınlarının hızını, biçimini, coğrafi dağılışını, ülkenin kalkınmasına yardım edecek

biçimde etkileyen eşgüdümlü politikaların tümü" şeklinde belirtilmektedir. Bu kapsamda kentleşme politikası diğer tüm sektörel politikalarla ilişkili bulunmaktadır(Keleş, 2000: 85). Özellikle bu politikalardan nüfusa, kırsal kesime ve kentsel toprak kullanımına ilişkin politikalar önem kazanmaktadır.

Kentleşme ile ekonomik kalkınma ve sosyal gelişme arasında yakın ilişki bulunduğundan kentleşme politikaları hem gelişmiş devletlerde hem de gelişmekte olan devletlerde önem arz etmektedir. Japonya'da yapılan bir araştırmaya göre kentleşme ile ekonomik büyüme arasında yakın bir ilişkinin olduğu belirtilmiştir (Özer, 2000: 53). Bu tür göstergeler kentleşme politikaları ile ekonomik kalkınma ve sosyal gelişme arasındaki ilişkiyi göstermektedir. Devletten devlete farklılık göstermekle birlikte dünyada makro ölçekte genel kabul görmüş kentleşme politikalarını beş grupta toplamak mümkündür.

Serbest Piyasa Düşüncesine Dayalı Kentleşme Politikası

Bazı ülkeler, kentleşmenin hızını ve biçimini arz ve talep yasalarının etkilerine açık bırakmak eğilimindedir. Böyle bir uygulamada temel görüş olarak kentleşmenin hızını ve biçimini etkilemenin güç ve maliyetli olduğu savunulmakta ve kentleşme sürecine müdahale edilmemesi gerektiği belirtilmektedir. Bu tür kentleşme politikaları daha çok liberal ekonomik politikalar uygulayan devletler için geçerli bir kentleşme politikası olduğu belirtilebilir. Ancak günümüzde, birçok toplumsal ve ekonomik politikalar alanında olduğu gibi, kentleşme politikaları konusunda da "bırakınız yapsınlar" felsefesi artık geçerli değildir. Kamu otoriteleri kentleşme sürecine çeşitli araçlarla müdahale ederek, sürecin ekonomik yararlarını arttırma ve toplumsal sakıncalarını giderme yollarını aramaktadırlar (<http://www.ekodialog.com/kent-ekonomileri/kentlesme-politikalari.html>). Dolayısıyla Kentleşme politikalarının birçok ekonomik ve sosyal politikalarla ilişkili olduğu, günümüz ekonomik koşullarında serbest piyasa düşüncesine dayalı kentleşme politikalarının geçerli olduğu söylenemez.

Kentleşme politikasının olmaması ya da kentleşme politikasının gereği gibi uygulanmaması nüfusun gelişme potansiyeli olan belli bazı kentlerde yığılmasına yol açtığı bilinmektedir. Kentleşme politikasının olmamasının sonucu kimi kentlerin milyonlarca nüfusa sahip olması, kimi kentlerin de 5-10 bin nüfusa sahip olması gibi dengesiz ve çarpık kentleşmeye yol açmaktadır. Belli bir kentleşme politikasının olmaması durumunda nüfusun artması sonucu geniş bir alana yayılan kentlerde kamu hizmetlerini kentlerin en ücra köşesine kadar götürmek hem pahalı bir iştir hem de belediyelerin gücünü aşan büyük miktarda yatırım gerektirmektedir (Keleş, 2010: 47).

Kentlerin kısa sürede ani ve aşırı şekilde büyümesi hem kentsel hizmetlerin pahalılaşmasına hem de aksamasına yol açmaktadır. Büyük kentlerin merkezi bölgelerinde işe gidiş geliş saatlerinde oluşan trafik tıkanmaları, ulaşım hizmetlerinin pahalılaşmasına ve aksamasına neden olmaktadır (Borukhow, 1973: 1205-1215). Trafik tıkanması fazla yakıt, fazla alt ve üst geçit yapılması, fazla yol yapılması gibi nedenlerle ulaşım hizmetlerinin pahalılaşmasına yol açmaktadır. Bugün gelişmekte olan devletlerde nüfusu milyonu aşan kentlerde bu sorunların hepsi fazlasıyla yaşanmaktadır.

Nüfusu Kırdan Tutmaya Yönelik Kentleşme Politikası

Bazı devletler kentleşme hızını kesmeyi ve kentlere akın eden nüfusun bir kısmını köylere geri çevirmeyi denemişlerse de bu çabalar başarısız olmuştur. Köy kalkınması, toprak ve tarım reformu gibi önlemlerle köylünün köyde kalmasına çalışan devletler de bulunmaktadır. Toprak ve tarım reformu, geniş anlamda toprak ile onu işleyenler arasındaki tüm ilişkileri iyileştirmek amacıyla devletçe alınan her türlü önlem ve yapılan uygulamalardır. Bu önlem ve uygulamalar, köylerde yaşayanların sosyo-ekonomik değişimler yolu ile refah

düzeylerinin arttırılmasını kapsamaktadır. Bu nedenle, kırsal nüfusun belirli bir tarım alanının sahibi yapılarak yaşam güvencelerinin sağlanmasının yanısıra, bu kesimin konut, sağlık, eğitim, ulaşım, v.b. gereksinmelerinin uygun bir düzeyde karşılanması önem kazanmaktadır (Keleş, 2000: 85). Kırsal nüfusun kentlere göçünün durdurulabilmesi için, tarıma dayalı sanayilerin gelişmesinin teşvik edilmesi, emek yoğun sanayilerin kırsal kesimde kurulmasının teşvik edilmesi gerekmektedir. Ayrıca kırsal kesimde el sanatlarının geliştirilmesiyle gelir getirici projelerin desteklenmesi yoluna gidilebilir. Böylece kırsal kesimde tarım dışındaki alanlarda da iş bulabilen fazla nüfus için kırım iticiliği azalacağından kente yönelişin azalabileceği belirtilmektedir (<http://www.ekodialog.com/kent-ekonomileri/kentlesme-politikalari.html/erişim: 10.11.2017>). Ancak bu tür politika ve varsayımlar birer temenniden ileriye gitmemektedir. Zira gelişmiş devletlerde kırsal alanda nüfusun çok az bir kısmı kalmış, gelişmekte olan devletlerde ise bu devletlerin özel koşullarından kaynaklanan tüm olumsuzluklarına rağmen nüfus kentlere gelmeye devam etmektedir. Türkiye’de 1950’li yıllarda o zamana kadar kentlere göç edenlerin köylerine geri gönderilmesiyle ilgili çok ciddi tartışmalar yapılmıştır (Şenyapılı, 1978: 6). Ancak sonuç başarılı olamamıştır. Türkiye’de zaman zaman kentleşme hızında yavaşlama olmuştur ama kentleş eğilimi hep devam etmiştir.

Nüfusu Yaygınlaştırma Politikası

Bu politika, nüfusun bir veya bir kaç büyük kentte yığılması yerine bütün yurt düzeyine dağılmasını ve yerleşme yapısına dengeli bir biçim geçmeyi amaçlayan bir politikadır. Bu politika ile ekonomik ve insan kaynaklarının bütün coğrafi bölgelere dağılmasına çalışılmaktadır. Köy, kasaba ve küçük kentlerin sanayileştirilmesi; büyük metropollerin yeni sanayilere kapatılması, hatta bazılarının buralardan uzaklaştırılması bu politika uygulamasının örneklerindedir. Hindistan, İngiltere, Fransa, Rusya ve Çin bu yönde kentleşme politikaları uygulamaktadır. Kentlerin büyümesinin yarattığı yaşam zorluklarının azaltılması ve hizmet maliyetlerini düşürmek amacıyla "Bahçe Kentler" düşüncesi öne sürülmüştür. Ebenezer Howard'ın bahçe kentler düşüncesi İkinci Dünya Savaşı sonrasında İngiltere’de "Yeni Kent" adıyla uygulamaya konulmuştur. 1940’lı yıllarda nüfusu 10 milyonu bulan Londra’ya olan göçü önlemeyi amaçlayan ve sayıları 10'u bulan yeni kentler Londra'nın etrafında kurulmuştur. Bugün sayıları 40'a yaklaşan ve çoğunda nüfusun 100 bin kişiyi aşmadığı (ortalama 40-50 bin kişilik) kentlerde; kentlerin teknik ve ekonomik olanakları ile kırım huzuru, sessizliği, yeşilliği, vb. olanakları bir araya getirilmiştir (Ankara Kalkınma Ajansı, 2011: 115). Günümüzde ayrıca "genişletilmiş kentler" (expented towns) uygulamasına da geçilmiştir. Bu uygulama ile büyük kentler çevresindeki köy veya küçük yerleşme merkezleri geliştirilerek, büyük kentlere nüfus akımının durdurulması amaçlanmaktadır (Keleş, 2010: 52). Yeni kentlere benzer bir diğer uygulama ise uydu kent veya yatakhane kentlerdir. Bu kentlerde yaşayanlar, çalışma ve alışveriş etkinlikleri için ana kente bağımlıdırlar. Yatakhane diğer bir deyimle uydu kent ise oturma işlevi için kullanılmaktadır (<http://www.ekodialog.com/kent-ekonomileri/kentlesme-politikalari.html/erişim: 10.11.2017>). Gelişmiş devletler nüfusun belirli kentlerde yığılmasının ileride doğuracağı sıkıntıları yaşamamak için nüfusu ülke düzeyine yaygınlaştırma politikası uygulamıştır. Türkiye’de cumhuriyetin kuruluş yıllarında böyle bir kentleşme politikası izlemek istemişse de başarılı olamamıştır.

Metropol Kentler Oluşturma Politikası

Bu politikada, yaygınlaştırma politikasının tersine, nüfus büyük kentlere yöneltilerek metropol kentlerin oluşması amaçlanmaktadır. Nitekim böyle bir politikanın uygulandığı az gelişmiş devletlerde, kentleşme süreci birkaç büyük kentin ülkenin tüm kaynaklarını ve nüfusun büyük bir kısmını bünyesinde toplamasına yol açmaktadır. Tek Büyük Kent Yasasına uygun olarak oluşan bu kentleşme biçimi, kalkınmanın ilk aşamasında (kalkış aşamasında)

bazı ekonomik üstünlükler sağlamakla birlikte, daha sonraki aşamalarda bölgesel dengesizlikleri arttırabilmekle ve toplumsal sorunlara neden olabilmektedir (Keleş, 2000: 85). Yukarıda belirtildiği üzere İngiltere gibi gelişmiş devletler çeşitli politikalarla metropol kentlerin gelecekte sebep olacağı olumsuzlukları yaşamamak için nüfusu belli kentlerde toplamak yerine ülke düzeyine yaygınlaştırma politikası izlemiş ve başarılı olmuştur. Gelişmekte olan devletler ise bilinçli ya da bilinçsiz uyguladığı kentleşme politikalarıyla metropol kentler oluşturmaktadır. Söz konusu devletler kentleri geliştirirken yanında bir de hatalı kentleşme politikaları sonucu oluşan metropol kentlerin sorunlarını gidermeye yönelik politikaları geliştirmektedir. Ama ekonomik imkanları kısıtlı olan bu devletler için metropol kentlerin sorunları giderme politikaları ek maliyetler getirmekte; söz konusu devletler ekonomik yetersizliklerden dolayı metropol kentlerin sorunları giderecek politikalar geliştirmediklerinden büyük kentlerin sorunları içinden çıkılmaz duruma gelmektedir. Genelde gelişmekte olan devletlerde görülen metropol kentler oluşturma politikasının kentleşme sorunları bakımından birçok sakıncaları vardır. İngiltere nüfusun Londra'da yığılmasını engellemek ve fazla nüfusun orta büyüklükteki kentlere gelmesini sağlamak amacıyla 1946'da Yeni Kentler Yasası çıkarmıştır (Ankara Kalkınma Ajansı, 2011: 115). Böylece nüfusun sadece bir merkezde toplanması yerine orta büyüklükteki birden çok merkezde toplanması sağlanmıştır. İngiltere zamanında aldığı bu tür önlemlerle Londra'nın İstanbul, Tahran, Karacî gibi metropol kentlerin aşırı nüfus artışından kaynaklanan sorunlarla karşılaşmamasını sağlamıştır.

Metropol kentlerin savaş, doğal afetler ve salgın hastalıklara karşı halkı koruma durumunda birçok sakıncası vardır. Metropol kentlerde devletlerin ekonomik ve sosyal kaynakların çoğu bir araya geldiği için savaş ya da doğal bir afet durumunda bu söz konusu kaynakları korumak çok zor olduğu gibi söz konusu kaynakların yok olmasıyla devletin geleceği tehlikeye girebilir.

Orta Yol Politikası

Son yıllarda bazı devletlerde, kentleşme sürecinde nüfusu yaygınlaştırma ve merkezileştirme (metropolitenleşme) arasında üçüncü bir yol izlenmektedir. Orta yol politikası ile bir yandan ekonomik rasyonellik sağlanmaya çalışılırken, diğer yandan toplumsal adalet ilkeleri yerine getirilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda nüfusu yaygınlaştırma gereği benimsenmekle birlikte, kalkınma için büyük kentlerin varlığı da zorunlu kabul edilmektedir. Böylece ekonomik etkinliklerin ve nüfusun, en büyük kent dışındaki diğer bazı kent merkezlerinde yoğunlaştırılmasına çalışılmaktadır. Lloyd Rodwin'in "Merkeziyetçi Yaygınlaştırma" adını verdiği politika; ekonomik ve toplumsal kalkınmada kentleşmeden yararlanmayı olanaklı kılacak çekim veya büyüme merkezleri düşüncesiyle benzer bir düşünceyi taşımaktadır. Herhangi bir devlette uygulanacak kentleşme politikasının hangisi olacağı kuşkusuz o devletin kendi özel koşullarına bağlıdır. Nitekim bu konuda her devlet için ve her zaman geçerli reçeteler sunmak imkanı yoktur. Ancak az gelişmiş devletlerde tüketime dayalı kentleşmenin yarattığı dev kentlerin yerleşme yapısında çarpık ve dengesiz bir biçim arz ettiği söylenebilir. Nitekim bu devletler için, çeşitli büyüklüklerde kentlerden oluşan ve devletin tüm üretim güçlerini harekete geçirebilecek dengeli kentsel kademelenmeyi oluşturabilecek bir kentleşme politikasının gereksinimleri daha iyi karşılayacak uygun bir politika olacağı söylenebilir (<http://www.ekodialog.com/kent-ekonomileri/kentlesme-politikalari.html>; erişim: 10.11.2017).

Ortaya yol politikası henüz gelişme aşamasını tamamlamamış, gelişmekte olan devletlerde görülen kentleşme politikasıdır. Kentleşme politikalarının devletin ekonomik ve

sosyal gelişmesine yön verebilecek nitelikte olmasından dolayı gelişmekte olan devletler bu yolla toplumsal ve ekonomik gelişmeye müdahale edebilmektedir.

Planlı Dönemden Önce Kentleşme Politikaları ve Karşılaşılan Sorunlar

1960'ta Devlet Planlama Teşkilatının (DPT) kurulmasıyla ülkenin sosyal, ekonomik, kültürel, kentleşme ve konut gibi alanlardaki makro politikaları artık DPT tarafından hazırlanmaya başlandı. DPT tarafından genel hatlarıyla hazırlanan kentleşme politikaları hükümet programlarında somut hale gelerek uygulamaya konulmaya başlanmıştır. Bu nedenle aşağıda Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'ye kadar iktidarda kalan Cumhuriyet Halk Partisi (1923-1950) hükümetlerinin ve 1950'den 1960'a kadar iktidarda kalan Demokrat Parti hükümetlerinin kentleşme politikaları da anlatılmıştır.

Cumhuriyet Yönetiminin kuruluşundan 1950'ye kadar geçen sürede Türkiye'de kentleşme durgun bir vaziyette devam etmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında savunma gerekçeleriyle nüfusun denetim altında tutulması, kentsel nüfusta önemli bir artışın olmasını engellemiştir (Erkan, 2004: 97). Önemli kentleşme hareketlerinin olmamasından dolayı Cumhuriyetin ilanından 1950'ye kadar olan dönemde düzenli ve önemli bir kentleşme politikasının varlığından söz etmek güçtür. Cumhuriyetin ilanından sonra, ülkede yaşayan Ermeniler ve Rumlar, Türkiye dışında kalan nüfus ile mübadele edildi veya ülkeyi kendi istekleriyle terk ettiler. Ülkeden ayrılan Ermeni ve Rumlara ait mal ve mülkler kamulaştırılarak devlet mülkiyetine geçti. Bu insanlardan geriye kendi oturdukları evler dışında, iskan edilmiş bölgelerin yakınlarından aldıkları arsalar da kalmıştı. Bunların çok büyük oranda kamulaştırılması sonucu, özellikle 1930'lu yıllarda devlete ait toprak miktarında (hazine arazisi) büyük bir artış yaşandı (Keyder, 2009: 60). 1950'ye kadar iskan edilmek için kamu arazilerinin alımına yönelik herhangi bir baskı yoktu. 1920-1945 yılları arasında kentlerin nüfusu neredeyse sabit kaldığından bu alanlar üzerinde inşaat faaliyetlerinin yapıldığı pek görülmemiştir. 1927'de kentsel nüfus toplam nüfusun % 24.2'ni oluştururken 1950'de kentsel nüfus toplam nüfusun % 25'ni oluşturarak 23 yılda kentsel nüfus sadece %08 oranında artış göstermiştir (Sevgi, 1998: 49). İkinci Dünya Savaşından sonra hem kırsal alanda hem de kentlerde nüfus artmaya başlamıştır. 1950'li yıllarda nüfus artışına paralel olarak bir de tarımsal alanlara traktör girmiştir. Tarımsal alana makinenin girmesiyle birlikte ortaya çıkan fazla iş gücü kentlere göç etmeye başlamıştır. Köylerden göç edenlerin kentlere yerleşmeye başladığı bu dönemde, kentin fiziki yapısı plansız, dağınık ve seyrek yerleşimli bir görünüm sergilemiştir. Ayrıca hızlı kentleşme döneminin başlarında kentleşme politikalarında kentlerin büyüklüğü konusunda da bir düzenleme yapılmamıştır. Oysa kentlerin üst sınırı konusunda optimal bir kent büyüklüğünün olması gerekir (Sezal, 1992: 64). Aksi halde oluşacak metropol kentlerin sorunları çözmek çok zordur. Bu verilerden de anlaşıldığı gibi 1920-1945 yıllara asındaki dönemde bilinçli ya da bilinçsiz olarak Türkiye'de nüfusu kırsal alanda tutmaya, diğer bir deyimle nüfusu yerinde tutmaya yönelik kentleşme politikasının izlendiği söylenebilir. Nitekim 1950'li yıllarda kentlere göç edenlerin köylerine geri gönderilmesi konusunun çok ciddi şekilde tartışıldığı belirtilmektedir (Şenyapılı, 1978: 6).

Kurucu Dönem/İnönü Hükümetlerin Kentleşme Politikaları ve Ankara Planlaması

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde İsmet İnönü'nün başbakan olduğu hükümetler hem süresi, hem gücü bakımından devletin en 'uzun boylu' olduğu dönemlerdir. CHF (diğer adıyla Cumhuriyet Halk Partisi) iktidarını kurup perçinlediği 1923-1937 yılları arasına İnönü hükümetleri damgasını vurmuş ve İsmet Paşa, 22 Kasım 1924'ten 3 Mart 1925'e 4 ay süren Fethi Okyar hükümeti dışında, bu 14 yıl boyunca başbakanlık yapmıştır. Cumhuriyet Halk Fırkası'nın hem siyasete hem de bürokrasiye egemen olduğu bu dönem aynı zamanda kurucu

dönem olarak da adlandırılmaktadır. Çünkü yeni yönetimin bütün bürokratik kurumlarıyla iktidarını inşa ettiği, merkez ve taşra teşkilatındaki yapılanmasıyla inkılapları hayata geçirme görevini üstlendiği bu dönem, aynı zamanda ulus-devletin tüm ideolojik pratikleriyle kendini gerçekleştireceği bir başlangıçtı. Cumhuriyet Halk Partisi 1923–1945 yılları arası dönemde, Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası ve Serbest Cumhuriyet Fırkası deneyimleri birer istisna kabul edilirse, hiçbir siyasi muhalefetle karşılaşmadan iktidarda kalmıştır. 1950 seçimlerine kadar da iktidarını devam ettiren parti erken Cumhuriyet döneminin tek partisidir. Bu çerçevede kentleşme politikaları, elbette yine CHF kadrolarının etkin olduğu merkezî planlamalar etrafında şekillendi. Özellikle Başkent Ankara'nın adeta sıfırdan inşa edilmesi, İstanbul'un Cumhuriyet'in ilk on yılında ihmal edilmesi ve Anadolu'nun dört bir yanına yayılan demiryolu ağıyla merkezî hükümete bağlılığın tesis edilmeye çalışılması, Türkiye'de kentlerin gelişiminde kurucu etkilere sebep olmuştur. Bu dönemde kentleşme politikalarında ayrıca sadece devlet bürokrasisinin değil, orta sınıf ailelerin, ticaret erbabının ve yeni gelişen yerli sermayenin Ankara'ya yerleşme tecrübeleri görülmektedir (Şengül, 2007: 27). Bu açıdan yeni rejimin orta sınıfı diyebileceğimiz memur kadrolarının arsa alma ve konut bulma hikayeleri, Ankara'nın bölgenin dört bir yanından göç alan hem siyasi hem ekonomik bir merkeze dönüşmesini anlamlandırmaya yardımcı oluyorlar. Parti, 1935 tarihli programının ikinci kısmında partinin ana vasıflarını; Cumhuriyetçi, Ulusçu, Halkçı, Devletçi, Lâik ve Devrimci olarak belirtmiştir (Kaynar, 2007: 47). Cumhuriyet Halk Partisi 1935 yılı parti programını, sekiz kısma ayırmış, üçüncü kısmın ekonomi başlığı altında, tarım, endüstri, madenler, ormanlar ve bayındırlık politikalarını açıklamıştır. Kentleşme politikası açısından 7. maddenin F fıkrasında sadece vatandaşlarını ev sahibi yapmayı prensip edindiğini belirten ibare vardır. Vatandaşları ev sahibi yapmak için Emlak Bankası'nın sermayesinin yeterli olmadığı vurgulanmıştır. Emlak Bankası'nın sermayesini arttırmaktan ziyade, bankanın sermayesinin sadece yeni yapılacak evler için harcanmasını ön görmüştür. Daha önce inşa edilmiş özel mülk ve gelir getirici yapılar hariç olmak üzere, Emlak Bankası'nın kredisinden yararlanmak için sadece mesken inşa etme şartı aranacağı belirtilmiştir (CHP Programı, 1935: 16). Ülkenin gelişmesi açısından son derece önemli olan endüstriyel faaliyetler aynı zamanda kentleşmeyle de birebir ilişkilidir. Bu yıllarda sanayi kuruluşlarının olduğu bölgelere doğru az da olsa bir göç yaşanmıştır. Nüfus yoğunluğu bakımından bölgeler arasında bir dengesizliği ortaya çıkaran bu soruna karşı Cumhuriyet Halk Partisi, endüstrinin ülkenin belli bölgelerine toplanması yerine, ülkenin geneline yayılmasını istemiştir (CHP Programı, 1935: 19). Nüfusun belli bölgelerde yoğunlaşmaması için, bölgeler arası dengeli bir sanayileşmenin gerekliliğini vurgulayarak, özel girişim ve Devlet Kurumları'nın ülkenin sanayileşmesi bakımından uygun çalışabilmeleri için bir ana program yapılacağı belirtilmiştir. 1935 yılı programında CHP, ülkenin gelişmesi için özel sektörle beraber devletin de bir program dâhilinde uygun çalışmasını vurgulasa da programının ikinci kısmında, partinin ana vasıflarını belirtirken Devletçi bir görüşe sahip olduğunu açıkça belirtmiştir. Özel faaliyet ve çalışmayı esas almakla beraber milletin refahı, ülkenin bayındırlığı (kentleşme politikaları) hususunda ve özellikle ekonomik alanda devleti fiili olarak görevli saymıştır (CHP Programı, 1935: 10). Ülkenin bayındırlığı konusunda ise 1935 yılı parti programında Cumhuriyet Halk Partisi; kara, deniz ve hava taşımacılığının gelişmesi için çalışacağını belirtmiş ve demiryolu ulaşımına büyük önem vermiştir. Demiryollarının yapılmasını gelişme açısından büyük bir faydalanma ve kuvvetlenme aracı olarak görmüştür. (CHP Programı, 1935: 26). Cumhuriyet Halk Partisinin 1935 yılı parti programında Devlet merkezli ve Devlet denetimli bir kentleşme politikası yürüttüğü görülmektedir. Ticaret, sanayi, kültür, turizm ve endüstri gibi kentleşmenin dinamiklerini besleyen ve kentleşmeyi teşvik edici yan unsurlardan olan ulaştırma ve bayındırlık işlerinin devlet eliyle yapılmasını istemiştir. Bu bilgilerden anlaşıldığı gibi Cumhuriyet Halk Partisi nüfusu ülke düzeyinde yaygınlaştırma politikası şeklinde bir kentleşme politikası izlediği görülmektedir.

Ankara'nın kapsamlı imar planlaması sayesinde hem orta sınıf hem de alt sınıf için çekim gücü oluşturduğunu, İnönü hükümetlerinin kentleşme siyasetinde görmek mümkündür. Bu dönemde yerli sermaye devlet eliyle desteklenmiş ve ulus-devlet yaratma ideali etrafında İttihat ve Terakki iktidarları döneminden beri ihtiyaç duyulan millî burjuvazi adeta inşa edilmiştir. Ankara'nın yeni bir başkent olarak imarında ideolojik olduğu kadar bu politik-ekonomik nedenler de etken olmuştur. Ankara'nın imarı için 1927'de, Ankara'nın Nüfusu 74 bin iken memurlar için bahçeli evler inşa edilmeye başladı ve özel sektör tarafından Kızılay ve Sıhhiye'de yapılan inşaatlar üst gelir gruplarına yönelik oldu. Çözülmesi gereken altyapı sorunlarının ise yabancı şirketlerce kurulan elektrik ve havagazı şirketleriyle çözülmesi, Ankara'nın planlanmasıyla yakından ilişkiliydi. Ankara'nın eski yerleşim yerlerinin yakınına, yeni bürokrasi ve burjuva sınıfının yerleşmesi için kurulan yeni şehir aynı zamanda devlet kurumlarının da merkezi olacaktı. Bir yandan sermayenin dönüşümü ve sanayinin gelişimiyle eski Ankara büyürken, bir yandan da Çankaya ve Ulus gibi yeni semtler devlet ricaliyle orta seviyedeki memurların konut ihtiyacını karşılamak zorundaydı. Ankara'nın imarı, 1928'de sonuçlanan bir yarışmayla Berlinli mimar Herman Jansen bırakıldı ve bundan sonraki yıllarda, kentte planlı bir gelişim görüldü. Jansen, eski kenti yönetim merkezi olan Ulusa ve oradan da Çankaya'ya bağlayan ana hatları belirledi. Ankara kalesini her yerden görülebilecek şekilde yedi meydan ile çevreledi. Yeni gelişen sanayinin yaratacağı konut sorununu öngörerek kentin çeperinde bir de amele mahallesi tasarladı (Yavuz, 1980: 26-32).

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında devletin ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal gibi alanlarının yeni inşa edildiği ve CHP'nin ülkenin askeri ve sivil bürokrasiye hakim olduğu dönemde uygulanan kentleşme politikaları kurumsallaştırılarak devlet politikası haline getirilmemiştir. Zira Cumhuriyet Halk Partisinin nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılımı kentleşme politikası kurumsallaşarak devlet politikası haline getirilmiş olsaydı bugün İstanbul, Ankara, İzmir gibi kentlerde milyonlarca nüfusun birikmesine karşılık Anadolu'da Çankırı, Yozgat, Çorum, Kırşehir gibi kentlerde nüfusu 100 binin altında olan kentler (iller) olmazdı.

Saraçoğlu Hükümetinin Kentleşme ve Konut Politikaları

İsmet İnönü, Kasım 1938'de cumhurbaşkanı seçildikten sonra Ocak 1939'dan Temmuz 1942'ye kadar süren hükümete Refik Saydam başkanlık etmişti. Temmuz 1942'de başbakanlığa geçen Şükrü Saraçoğlu ise iki dönem boyunca yönetime ağırlığını koymuş ve kapsamlı planlama anlayışı dahilindeki kent ve konut politikalarıyla adından söz ettirmişti. Cumhuriyetle birlikte sanayi araçları Türklere geçerken Asya yakasında arsa ve konut bunalımı, konut kooperatifleriyle ve Emlak Bankasına sermaye aktarımı gibi yollarla çözülmeye çalışıldı. Saraçoğlu hükümeti, ayrıca, 1944'te memurlar için düşük maliyetli konutlar yaptırmak istedi, ancak maliyet çok yüksek olunca bu konutlar, yüksek dereceli memurlara kiralandı. 1946'da Emlak ve Kredi Bankası kurulup düşük maliyetli konut yapmak ve konut kooperatiflerine kredi vermekle görevlendirildiği belirtilmektedir (<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/305561/15.11.2017>).

1945'te gecekondular sorunu mecliste çokça tartışılmaya başlandı. Nihayet 1948'de gecekondularla ilgili ilk yasal düzenleme yapıldı. Fakat bu yıldan itibaren yapılan bütün düzenlemeler var olan gecekondulara affetme eğilimiyle yapıldı ve yeni gecekonduların yapılmasına da engel olmadılar. 1948'deki 5218 yasa ile gecekondular bölgeledeki hazine arazileri belediyeye devredilmiş, belediyenin bu arsaları düşük bedelle ikamet edenlere vermesi planlanmıştı. Bu yasadaki iki hafta sonra, 5228 sayılı Bina Yapımı Teşvik Kanunu çıkarıldı. Bu yasa ile belediyelerin yetki alanı genişletildi ve talibi çıkmayan arsaların

kooperatiflere devri sağlanmaya çalışıldı (Peynircioğlu, Üstünişik, 1994: 18). Yukarıda da belirtildiği gibi gecekonduyla ilgili ilk yasal düzenleme bu dönemde yapılmıştır.

Menderes Hükümetlerinin Kentleşme Politikaları ve İstanbul'un Planlanması

Adnan Menderes hükümetinin emriyle 1952'de hazırlanan imar raporunda Prost'un planı eleştiriliyor, bir Şehri İmar Planı Daimi Komisyonu kurulması öneriliyordu. Bayındırlık Bakanı tarafından onaylanan rapor gereği Beyoğlu Ciheti Nazım Planı yapılmış, daha sonra planlama büyütülerek 100 bin kişilik yeni konut alanları öngörülmüştü. Bu planda 2010'larda yeniden gündeme gelip inşa edilen Taksim Yenikapı metro hattı da yer alıyordu. Eylül 1956'da Menderes kısıtlı ekonomik imkanlara rağmen büyük bir imar operasyonu başlattı. Süleymaniye giden muazzam yol diye tanıttığı Vatan ve Millet caddeleri arazi üzerinde ikamet edenlerin bazen zorla yerlerinden edilmesi pahasına tamamlandı. Havalimanı yolu ve Ankara Caddesi gibi ana arterlerin genişliği artırıldı; böylece trafik sorunu çözülmeye çalışıldı. Bu politikalar geçmişteki devlet politikalarının devamı diye görülebileceği gibi, devletçi ve liberal kadroların ideolojik karşıtlığı üzerinden de okunabilir (<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/305561/15.11.2017>). Zira liberalizm yanlısı DP'nin imar hamleleri 1960 Mimarlar Odası bildirisinde hazırlıksız, plansız, birdenbire olmakla eleştirildi. Nitekim 3 yılda 7300 bina yıkılmış, 1958'de İstanbul İmar ve Planlama Müdürlüğü kurulmuş ve yeni bir plan üzerinde çalışılmaya başlanmıştı.

Partinin programına bakıldığı zaman aslında mutedil devletçi olduğu; ancak liderlerinin beyanlarına bakıldığında liberal bir görünüm arz ettiği görülmüştür (Kaynar, 2007: 60). Devletçilik politikasının gereği olarak, Devletin yüklediği türlü ekonomik görevlerin başarılı olabilmesi için ticari bir zihniyetin gerekli olduğu belirtilerek, Devlete düşen en önemli vazifenin; piyasada emniyet ve istikrarın sağlanması, rekabetin ortadan kalkmasının önlenmesi ve zorunlu kalınmadıkça hiçbir suretle piyasalara müdahale edilmemesi istenmiştir. Yukarıda sayılan büyük ekonomik imkânlar gerektiren ticari faaliyetler hariç tutulursa Demokrat Parti sadece tarım hususunda Devlet'in özellikle müdahil olmasını istemiştir. Ancak buradaki müdahillik Devletin belirlenen politikaları fiili olarak uygulayan değil, koordinatörlük olarak düşünülmüştür. O dönemde ülke nüfusunun % 80'ine yakını kırsal kesimde yaşamakta ve tarımla uğraşmaktadır. Tarımsal kalkınma, ülkenin kalkınmasında öncü olacağı düşünülmüş ve Devletin tüm imkân ve gayretlerinin bu hedefte yoğunlaşması istenmiştir. Özel girişimi iktisadi hayatta her zaman destekleyen ve ön planda tutan Demokrat Parti, ülke nüfusunun yüzde % 80'nini doğrudan ilgilendiren konuda Devleti muhatap almış ve doğrudan vazifeli görmüştür. Demokrat Partinin kentleşme politikaları nüfusun büyük çoğunluğunun kırsal alanda yaşadığı halk kitlesine yönelik olduğunu belirtmek yerinde bir yaklaşım olabilir. Kentleşme politikasıyla dolaylı olarak ilgili olan bölgeler arası dengeli kalkınmayı gözeterek şekilde her bölgede yeni çiftlikler, fidanlıklar, hayvan ıslah merkezleri, tohum üretme ve araştırma istasyonları kurmayı Devletin görevleri arasında saymıştır (Demokrat Parti Programı, 1946: 13). Demokrat Parti, ekonomik gelişmeyi geciktiren sebeplerin başında ulaştırmanın yetersizliğini ve pahalılığını saymıştır. Kentleşme politikasıyla ilgili olan köy, kasaba ve bucak yollarının süratle yapılarak ana yollarla bağlanmasının gerekliliğini belirtmiştir. Demokrat Partinin bu yaklaşımı köy, kasaba ve bucaklar ile kentler arasında ulaşımı kolaylaştıracağından doğrudan kentleşme politikasına yönelik bir yaklaşım olduğu belirtilebilir. Özel bir kanun ile köy ve bucak yollarının süratle tamamlanmasını belirten Demokrat Parti, büyük yol şebekelerinin kurulması ve modern yol yapımını bir teknik iş olarak görmüştür. Milli ekonomiyi geliştirecek olan ulaştırma ağı, büyük vasıtalara ve makinelere ihtiyaç göstermektedir. Bu hizmetlerin yapılmasını merkezi idarenin yerine getirmesini istemiştir. Demiryollarının inşasının da devamını isteyen Demokrat Parti, demiryollarını besleyecek kara yolları ile limanlar, depo ve antrepoların

birbirlerini tamamlayıcı surette yapılması gerektiğini söylemiştir (Demokrat Parti Programı, 1946: 15). Demokrat Parti, kentleşmenin dinamiklerinden biri olan endüstri işlerinde, özel sektöre büyük öncelik vermiştir. Devletin teşvik edici ve yol gösterici liberal politikalarıyla kentleşme sürecinin, Devletin en az müdahalesiyle yaşanabilmesini sağlamaya çalıştığı görülmektedir. Ancak kentleşmenin dinamiklerini besleyen yan unsurlardan ulaştırma ve bayındırlık işlerinde devleti vazifeli görmektedir. Yol, liman, demiryolu vs. faaliyetlerinin büyük mali imkânlar gerektirdiği için devlet eliyle yapılması gerekli görmüştür (<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/305561/10.11.2017>). Demokrat Parti nüfusu kırsal alanda ya da yerinde tutmaya yönelik bir kentleşme politikası izlememiştir. Demokrat Partinin devletin kalkınması için kaynakların bölgeler arasında dengeli dağılımı konusundaki politikasına paralel olarak nüfusun devlet sathına dengeli dağılımı şeklinde bir kentleşme politikasının izlediğini söylemek mümkündür. Ancak Demokrat Parti de Cumhuriyet Halk Partisi gibi izlediği kentleşme politikasını kurumsallaştırarak devlet politikası haline getirmemiştir. Yukarıda da belirtildiği gibi nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılımı şeklinde bir kentleşme politikası kurumsallaşmış olsaydı bugün nüfusu milyonları geçen illere karşılık nüfusu 100 binin altında olan ilçe niteliğinde iller oluşmazdı.

Ayrıca Cumhuriyet Halk Partisinin Ankara'nın imarına ağırlık vermesi, Demokrat Partinin ise İstanbul'un imarına ağırlık vermesi ülkemizde kentleşme politikalarının hükümetlere göre değiştiğini dolayısıyla hükümetlerden bağımsız devlet politikası haline gelmediğini göstermektedir.

Planlı Dönemden Önce Kentleşme Politikalarında Karşılaşılan Sorunlar

Planlı dönemden önce kentleşme politikalarında karşılaşılan sorunlar günümüz kentleşme politikalarında karşılaşılan sorunlardan çok da farklı değildir. Ama henüz Cumhuriyet Yönetimini kuruluş yıllarının başında, kentlerin henüz göç baskısı altında olmadığı bir dönemde kentleşme politikaları kurumsallaştırılarak hükümetlere göre değişmeyen devlet politikası haline getirilmiş olsaydı, belki de bugün özellikle büyük kentlerimizde konut, arsa, ulaşım, trafik, güvenlik, işsizlik gibi gelişmekte olan devletlerin kentleşme sorunları yerine, küresel çağda kentleri bulunduğu konumdan daha ileri bir aşamaya getirecek olan akıllı kent olabilmek, cazibe özellikleriyle kültür ve turizm merkezi olma, tarihi ihtişamlı İstanbul'un Kaliforniya gibi silikon vadisine sahip olma ve nano teknoloji merkezi, yenilenebilir enerji kaynakları ve teknolojileri merkezi olma, sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçişi, hatta bilgi toplumu sonrasına geçişi gibi gelişmiş ülkelerin kentleşme özelliklerini tartışıyor olacaktık. Bu dönemde kentleşme politikalarında karşılaşılan başlıca sorunlar; konut, arsa, gecekondu, altyapı, kent planlama, işsizlik ve istihdam, nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılmama sorunlarıdır. Söz konusu sorunlar aşağıda tek tek başlıklar halinde anlatılmıştır.

Konut ve Gecekondu Sorunları

Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle buraya gelen memur ve işçiler konut bulmama sorunuyla karşılaşmıştır. Kırsal kesimden işsizlik ve yoksulluk gibi nedenlerle kentlere göç eden insanlar planlı ve düzenli konutları alamadığından/kiralayamadığından konut ihtiyacını gecekonduyla gidermeye çalışmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında konut politikası Ankara'daki memurların ve diğer kamu çalışanlarının konut ihtiyacını gidermeye yönelik olduğu belirtilmektedir (Eryılmaz, Yalburdak, 1982: 2-3). Bu süreçte 1925'te çıkarılan 586 Sayılı Yasa, 1928'de çıkarılan 1352 Sayılı Yasa, 1929'da çıkarılan 1452 Sayılı Yasa memurların konut sahibi olmaları, konut kooperatifi kurmaları ve konut kooperatiflerine üye olmaları, memurlara konut tazminatı ödenmesi ile ilgili düzenleme yapılmıştır (Mutluer, 200: 26). Devlet konut kooperatiflerini teşvik ettiği için Ankara'da memurlar bazı konut

kooperatifleri kurmuştur. 1934 yılında Ankara'nın Bahçelievler semtinde kurulan konut kooperatifi memurların ve üst düzey yöneticilerinin konut ihtiyacını gidermeye yöneliktir (Keleş, 2002: 451). Gecekondu 1930'lu yıllarda Ankara'da barakalaşma şeklinde başlamış ve başlangıçta kentlerin dokusunu bozacak çoğunlukta olmamıştır. Bu dönemde gecekondu genellikle devlete ait geniş hazine arazileri üzerine yapılmıştır. Devlet, bu arazilerin gecekonducular tarafından işgaline göz yummuş ve bu süreçte adeta gizli bir ortak görevi üstlenmiştir. Tarımda makineleşme ile birlikte üretimden kopan ve işsiz kalan milyonlarca insan kırsal alanlardan kentlere göç etmiştir. Kentlerde imar, planlama ve altyapı eksiklikleri dışında, ayrıca konut üretimi ve istihdam yaratmada da yetersiz kalınmıştır (Tekeli, 1998: 58). 1950'li yıllarda Tapusu hukuki açıdan güvence altında olan topraklar, gayrimüslimlerden kalan arsalar, tarım alanları ve üzerinde kimsenin hak iddia edemediği vakıf arazileri, herhangi bir planlamaya bağlı bulunmaksızın, bir arada ve iç içe geçmiş durumdadır. Bunun bir sonucu olarak da en zengin semtlerde bile lüks villaların ve apartman bloklarının hemen yanında gecekondu görmek mümkündür (Keyder, 2009). Göçmenler genelde düşük gelire sahip olduklarından meşru yoldan konut sahibi olamayacaklarını anlayınca, dayanışma içinde belediye memurlarının ve yıkım ekiplerinin müdahalelerine rağmen ilk zamanlarda gerçekten bir gecede konutlarını yapmayı başarmıştır. Bu yüzden de bu yasal olmayan konutlara "gecekondu" denilmiştir. Gecekondulaşma ilk olarak 1930'lu yıllarda ortaya çıkmaya başlamış, 1950'lerde kurumsallaşmıştır (Bal,2008:118). Gecekondu sayısı 1950'ye kadar kentsel dokuyu bozacak kadar çok olmadığı gibi problem olacak kadar çok ilgi de çekmemiştir. 1950'ye kadar gecekondu sayısının 25-30 bin civarında olduğu tahmin edilmiştir (Peynircioğlu, Üstünişik, 1994: 5). 1930'lu yıllarda Ankara'nın imar planını uygulayan H.Jansen'in planı içinde çarşısı, pazar yeri ve çeşitli sosyal aktivitelerin yapılabileceği Batı tipi konut yapımı öngörmekteydi. Nitekim Ankara Bahçelievler'de yapılan iki katlı evlerin içinde çarşısı, PTT'si, karakolu ve tenis kulübü ile Batı tipi bir yapılaşma olarak belirtilmektedir (Vanlı, 2003:4). Bu tür düzenlemelerin amacı özelde Ankara genelde ise Türkiye'de gecekondu yapımını önlemektir. Bu konuda konutla ilgili yapılan bir başka düzenleme ise 1948'de çıkarılan 5218 Sayılı Yasadır. Bu yasadaki düzenlemeye göre Ankara Belediyesi konut yapmak isteyen yoksul ve dar gelirli ailelere elindeki arsa stokundan ucuz arsa verebilir. Aynı tarihte çıkarılan 5228 Sayılı Yasa ile bütün belediyelerin elindeki arsalardan konut yapmak isteyen vatandaşlara ucuz arsa verebilecekleri belirtilmiştir (Mutluer, 2000: 27). Bu yasadaki iki hafta sonra, 5228 numaralı Bina Yapımını Teşvik Kanunu çıkarıldı; belediyenin yetki alanı genişletildi ve talibi çıkmayan arsaların kooperatiflere devri sağlanmaya çalışıldı. Belli bir tarihten beri Ankara'da ikamet eden vatandaşlardan konut yapmak isteyen ama arsası olmayanlara arsa temin edilmesi, memurların kooperatifçiliğe yönlendirilerek konut kredisinin verilmesi, yapılacak konut yardımlarının başında gelmektedir. Kentleri tehdit eden ciddi sorunlar olarak görülmeyen gecekondu bu dönemde yasaklayıcı yöntemlerle çözüleceği sanılmıştır. 1948 yılında Ankara'daki gecekondu için çıkarılan 5218 Yasaya göre ıslah edilecek gecekondu belediyelerin "Yapı ve Yollar Yasası" hükümlerine bağlı kalmadan meşrulaştırılmıştır (Peynircioğlu, Üstünişik, 1994: 18). Bu yasanın amacı ıslah edilebilecek durumda olan gecekonduların meşrulaştırılarak ortadan kaldırılması ve yeni gecekondu yapımının yasaklanmasıdır. Gecekonduyla mücadele ve ruhsatsız konutları önlemek için 1949 yılında 5431 sayılı yasa çıkarıldı. Ülke genelindeki gecekonduyla ilgili olarak çıkarılan bu yasa ile belediyelerin Yapı ve Yollar Yasasının 13. Maddesi de değiştirilmiştir (Peynircioğlu, Üstünişik, 1994: 16).Emlak ve Kredi Bankası'nın toplu konut girişimleri, 1949'dan 1957'e kadar Levent Mahallesi'nin inşa edilmesinde, 1954'te Atatürk Bulvarı üstündeki blok inşaatında ve 1959'da Koz yatağında 54 konutun inşaatında sürdü; belediyeler yoluyla bu kooperatiflere yasal kolaylık ve fon sağlandı. Türkiye'de kentsel alanlarda 1950'li yıllardan itibaren yoğun bir şekilde kaçak yapılaşma ve gecekondulaşma süreci yaşanmıştır (Tekeli,

1998: 58).1950-1960 yılları arasında İstanbul başta olmak üzere Türkiye'nin büyük kentleri hızlı nüfus artışı, konut bulamama sorunu ve gecekondu sorunlarını doğurdu. Planlı dönemden önce bütün çabalara rağmen ne kentlerde konut sorunu giderildi ne de bütün af yasa ve düzenlemelerine rağmen gecekondu sorunu çözülebildi. Dolayısıyla planlı dönemden önce ortaya çıkan konut ve gece kondu sorunu bu dönemde çözülememiş sorun zamana yayılarak daha sonraki dönemlere bırakılmıştır.

Kent Planlama Sorunu

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ilk kent planlaması deneyimi başkent Ankara için olmuştur. Türkiye'de 1923'ten 1928 yılına kadar geçen süre plansız dönem olarak kabul edilmektedir (Tekeli, Ortaylı, 1978: 37). 1928 yılında çıkarılan 1351 Sayılı Özel Yasa ile Ankara İmar Müdürlüğü kurulmuş ve Ankara'nın İmar Planını yapma veya yaptırma görevi bu müdürlüğe verilmiştir.1928'de Ankara imar planı yarışmasını kazanan H. Jansen'ın hazırladığı planda dar ve orta gelir grupları için Bakanlıkların batı kısmında 3.000 konutluk memur sitesi ile Akköprü semtinde işçi mahallesinin kurulması önerilmiştir. Planda alt gelir grubu için ise Sıhhiye ve Cebeci semtlerinde konut yapımı önerilmiştir. Ancak ne memur sitesi ne de işçilerin sitesi yapılmıştır (Alkışer, Yürekli, 2003: 3).Ankara uygulaması Türkiye'de kent planlamasına ve belediyeçilik anlayışına öncülük etmek istemiştir (Tekeli, Ortaylı, 1978: 37). Cumhuriyet Yönetiminin kurulmasından beş yıl sonra yani 1928'de Ankara için zorunlu hale getirilen kent planlaması, 1930'da çıkarılan 1580 Sayılı Belediye eski yasası, aynı tarihte çıkarılan "Umumi Hıfzıssıhha Yasası", 1933'te çıkarılan "Belediye Yapı ve Yollar Yasası" nüfus kriterine göre belediyeler için kent planı yapma zorunluluğu getiren yasalardır. Oysa Osmanlı Devleti'nin imar mevzuatına temel teşkil eden "Ebniye Yasası"nda belediyelerin kent imar planı yapma zorunluluğu yoktur (İsbir, Açma, 2005: 43). 1930 Tarih 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Yasası nüfusu 20.000'ni geçen belediyelerin, bu yasa yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içinde İmar Planını yapma zorunluluğunu getirmiştir. Bu yasadan üç yıl sonra 1933'te çıkarılan 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasası, bütün belediyelerin beş yıl içinde, gelecek 50 yıl için kent imar planını yapma zorunluluğunu getirmiştir. Ancak bu yasa 24 yıl gibi uzun bir süre yürürlükte kalmasına rağmen bu süre zarfında belediyelerin ancak % 60'ı kent imar planı yapabilmiş, geri kalanı ise kent imar planı yapmamış ya da yapamamıştır (Keleş, 2002: 211). Yasanın ön gördüğü gelecek 50 yıl için kent imar planı yapma süresi çok uzun bir süredir. Nüfusu hızla artan ve kentleşme oranı gün geçtikçe yükselen ülkemizde kentlerin gelecek 50 yılda nüfusunun ne kadar olacağını tahmin etmek gerçekçi değildir. 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Yasanın yetersiz kalması ve günün şartlarına cevap verememesinden dolayı yerine 1956 Yılında 6785 Sayılı İmar Yasası çıkarılmıştır. 6785 Sayılı İmar Yasası nüfusu 5.000'ni geçen belediyelerin kent imar planı yapma zorunluluğu getirmiştir. Söz konusu yasa nüfusu 5.000'nin altında olan belediyelerin ise yol ve istikamet planı yapmasını yeterli görmüştür (Keleş, 2010: 213). Ancak bu yasa yürürlüğe girdiğinde belediyelerin yarısından fazlasının nüfusunun 5.000'nin altın olduğu ve bu belediyeler bu yasaya göre kent imar planı yapmak zorunda olmadığı belirtilmektedir (Yavuz, Keleş, Geray, 1973: 226).Bu verilerden de anlaşıldığı gibi kent planlama sorunu planlı dönemden önce çözülememiş, daha sonraki dönemlere sarkmıştır.

Arsa ve Altyapı Sorunları

Gelişmekte olan devletlerde kentleşme kısa bir zaman dilimine sığdırıldığından kent, kentsel işlevlerinden soyutlanmış, aşırı nüfus yığılmalarının ortaya çıktığı bir yerleşim yeri haline gelmiştir. Bu durumda kentlerin, temel maddi özellikleri olan yol, kanalizasyon, su, elektrik gibi alt yapı hizmetlerinin yerine getirilememesinden dolayı alt yapı sorunu ortaya çıkmaktadır. Alt yapı yetersizliğinin başlıca sebebi kaynak yetersizliği olduğu belirtilebilir

(Özer, 2004:68). Ülkemizde gecekonduların en önemli nedenlerinden birisi ucuz arsa eksikliği olduğu kabul edilmektedir. İmarlı ve altyapısı bitmiş ucuz arsaların temin edilmesiyle gecekonduların önemli bir kısmının ortadan kalkacağı belirtilmektedir (Üçışık, 2006: 12). Gecekondu arsalarına para ödendiği göz önünde bulundurulursa imarlı ucuz arsaların gecekonduları önlemede etkin olacağı belirtilebilir. 1957 Tarih ve 6785 Sayılı İmar Yasası belediyeleri kent imar ve kanalizasyon planı yapmakla sorumlu tutmuştur. Ancak bu yasa, kent imar planı yapma zorunluluğunu 5.000 ve yukarı nüfuslu olan belediyeler için mecburi hale getirdiğinden yürürlüğe girdiği tarihte belediyelerin % 70'nin nüfusu 5.000 altında olduğundan bu belediyeler kent imar ve kanalizasyon planı yapmak zorunda kalmamıştır (Yavuz, Keleş, Geray, 1973: 226). 6785 Sayılı Yasa belediyeleri kanalizasyon planını yapmakla sorumlu tutmuşsa da nüfusuna göre kent imar planı yapmak zorunda olmayan belediyelerin kanalizasyon gibi kentsel alt yapı hizmetlerini kentsel yapı standartlarına uygun yaptığı söylenemez. Diyarbakır'ın en büyük semtlerinden biri olan Bağlar semtinde son 20-30 yılda birbirine bitişik yüzlerce ev yapılmış, söz konusu evlerin bütün arsası kullanılmış, bu evlerin ne bahçesinde ne de çevresinde en ufak bir yeşil alan bırakılmamıştır (Bağlı, Binici, 2005: 110). Gaziantep'te Ünalı, Hacıbabı, Perlikaya, Düztepe semtlerinde, Şanlıurfa'da Eyübiye, Halepli Bahçe, Devteşti, Yakubiye semtlerinde birbirine bitişik yüzlerce ev yapılmış, söz konusu evlerin bütün arsası kullanılmış, bu evlerin ne bahçesinde ne de çevresinde en ufak bir yeşil alan bırakılmamıştır (Kayan, 2012: 11).

Kentlerde yeşil alanlar, çocuk oyun alanları, park ve bahçelerin yeterli miktarda bulunması insanların dinlenme ve eğlenmeleri için gerekli olduğu gibi kentleri beton yığını olmaktan da kurtarır. Kentlerde kişi başına yeşil alan İtalya'da 8 metre kare, İngiltere'de 14 metre kare, ABD 'de 34 metre kare standardı uygulanmaktadır (Eker, Ersoy, 1981: 143). Türkiye'de imar planlarında önerilen yeşil alan standardı kişi başına 8 metre kare olmasına rağmen her kentte farklı uygulanmakta, genelde kişi başına düşen yeşil alan standartların altında olmaktadır. Diyarbakır'da park ve yeşil alanlar çok yetersizdir; belediye sınırları içinde kişi başına ortalama 2.14 metre kare yeşil alan düşmektedir (Bağlı, Binici, 2005: 111).

Başkent Ankara için uygulanan H. Jansen planı genel kabul görmekle birlikte planla birlikte arsa stokunun yapılmaması ve arsa politikasının izlenmemesinden dolayı eleştirilmiştir (İmga, Olgun, 2010: 17). Çarpık kentleşmenin en önemli nedenlerinden birisi plansız yapılaşma ise diğeri yeterli imarlı arsa üretilmemesi sorunudur. Bu verilerden de anlaşıldığı gibi planlı dönemden önce arsa ve altyapı sorunu çözülememiş, sorun öteleyerek sonraki dönemlere sarkmıştır.

İstihdam ve İşsizlik Sorunu

Kentlere gelen nüfus, 1950'li yıllarda hızlı kentleşme sürecinde oluşturulan yeni iş alanlarının çok üstündeydi. Bunun sonucu olarak, kentsel nüfusun önemli bir bölümü hizmet sektörüne kayıp bu bölümün beklenmedik ölçüde büyümesine yol açarken, kentlerdeki gizli ve açık işsizlik oranı da sürekli artmıştır. Bu durum kentlerde işsizlik sorununa neden olmuştur (Keleş,1996:119-120). Türkiye'deki kentleşmenin sanayiye bağlı olarak gelişmemesi, kent istihdam yapısındaki gizli ve açık işsizliğin ortaya çıkmasına aracı olmaktadır (Keleş, 1996:122). Kırsal alandaki çalışma alanının sınırlılığı, elde edilen gelirin yetersizliği ve ailede herkesin çalışabilme imkanının olmamasına karşılık kentlerde sürekli ve düzenli olmasa da iş imkanlarının bulunması, ailede isteyen herkesin çalışabilme imkanının olması, elde edilen gelirin tarımsal alanda elde edilen gelirden daha fazla olması gibi nedenler kentleri çekici kılmaktadır. Büyük kentlerde yüksek öğrenim kurumlarının bulunması, yüksek öğrenimi tamamlayan gençlerin kamu hizmetinde çalışarak düzenli gelir elde etmesi ve iyi

imkanlara kavuşması gibi nedenler kentleri hem eğitim bakımından hem de sosyo-psikolojik yönden çekici hale getirmektedir (Ertürk, Sam,2009: 22).

Tarımsal verimliliğin düşüklüğü, toprağın miras yoluyla bölünerek çok küçük parçalara ayrılması ve bu küçük arazi parçalarından elde edilen gelirin çiftçi aileleri geçindiremeyecek kadar az olması, toprak mülkiyetinin çiftçiler arasında dengesiz dağılımı, köylerde başkasının arazisini ekip-biçerek ortaklık ve yarıcılık yapanların tarımsal alana traktörün girmesiyle işini kaybetmeleri ve işsiz duruma düşmeleri, birim toprak başına daha fazla ürünün alınamaması (Ertürk, Sam, 2009: 20) Cumhuriyetin ilk yıllarından beri tarımımızın karakteristik özelliği haline gelmiştir.

Kentlerde üretimin küçük atölyeler yerine fabrikalarda yapılması, nitelikli işler yerine ara elemanı olarak çalışacak niteliksiz işçilere de ihtiyaç duyulması, işe girenlerin genelde sigortalı olması kentleri cazip hale getiren diğer ekonomik nedenler olarak belirtilmektedir (Kavruk, 2002: 61).Sanayileşmek ulusal geliri içinde sanayi mallarından elde edilen gelirin önemli yer tutması, tarımsal mallardan elde edilen gelirin ulusal gelir içinde önemsiz yer tutması ve ihracatın ağırlıklı olarak sanayi mallarına dayanması anlamında kullanılmaktadır (Erkan, 2004: 62).

Tanınmış kent bilimci Henri Lefebvre kentlerdeki artık değerini iki şekilde dolaştığını belirtmektedir. Bunlardan birincisi sanayi üretimi üzerinden gerçekleşir. Diğer kentlerdeki gayrimenkul (özellikle arsa) üzerinden yapılan spekülasyondan ve sabit sermaye yatırımlarının paraya çevrilmesinden gerçekleşir. Kentlerde esas olan sanayi üretiminin gelişmesi ve artmasıdır. Sanayide oluşturulan ve gerçekleştirilen artık değerini azaldığı yerlerde spekülasyon, inşaat ve emlakte gerçekleştirilen artık değer oranı artar. Kentlerde böyle bir durumda ikinci devre (sanayi dışı üretim) birinci devrenin (sanayi üretimi) yerini alır (Lefebvre, 1991: 220-235). Kentlerimizde arsa ve konut spekülasyonu maalesef planlı dönemden önce başlamış daha sonraki dönemde devam etmiştir.

Kentleşme ile birlikte ekonomide verimlilik için iş bölümü ve uzmanlaşmanın gelişmesi gerekir (Keleş, 2010: 27). Kentlerin sayısı ve nüfusunda artış olduğu halde ekonomide örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma olmuyorsa sorunlu kentleşmenin geliştiği söylenebilir.1950'den sonraki çok partili dönemde benimsenen liberal ekonomi politikası, Türkiye'de önemli yapısal değişikliklere yol açmıştır. Tarım sektörüne sağlanan mali destek ve yatırım kolaylıkları, Türkiye'nin toplumsal yapısında ve mekanlarında önemli gelişmelere neden olmuştur. Tarımda makineleşme ile birlikte üretimden kopan ve işsiz kalan milyonlarca insan kırsal alanlardan kentlere göç etmiştir. Kentlerde imar, planlama ve altyapı eksiklikleri yanı sıra konut üretimi ve istihdam oluşturmada da çok yetersiz kalmıştır(Tekeli, 1998: 58). Kentlerde sanayi kuruluşlarında iş bulamayan işgücü marjinal sektöre ya da hizmet sektörüne kaymıştır. Hizmet sektöründeki aşırı şişme ücretlerin düşmesine ve sosyal imkanların kısıtlı olmasına yol açmaktadır. Planlı dönemden önce kentleşme politikalarında kent ekonomisine değinilmemiş, kentlerde ortaya çıkan işsizlik ve istihdam sorunu çözülememiş, sorun daha sonraki dönemlere sarkarak günümüz kentleşme politikasının en önemli sorunlardan birisi haline gelmiştir.

Nüfusun Kentler ve Bölgelerarasında Dengeli Dağılmaması Sorunu

Hızlı kentleşmenin ortaya çıkardığı sorunlardan biri de, bölgelerarası yatırımlarda, kentleşme oranında ve nüfus yoğunluğundaki dengesizliktir. Kentleşme sürecinde kentlere göç eden insanların genellikle metropol kentlere (İstanbul, Ankara, İzmir) yerleşmeleri ile hem bölgelerarası yatırımlarda hem kentleşme oranında hem de nüfus yoğunluğunda

sorunlara neden olmaktadır. Nüfusu kalabalıklaşan kentlere daha fazla yatırım yapmak, dolayısıyla daha fazla yatırım yapmak gerekir (Özer, 2004: 70).

Türkiye Cumhuriyetinin kuruluş yıllarında, imar, planlama ve taşınmaz mülkiyeti konularında yapılan kapsamlı hukuksal düzenlemelere karşın, kentsel gelişim uygulamalarının yaygınlaştığı kentler, 61 il içinde yalnızca İstanbul, Ankara ve İzmir ile sınırlı kalmıştır. Özellikle, 1927 yılında Türkiye’de % 24.2 olan kentlerde yaşayan nüfusun oranı, 1950 yılına kadar önemli bir değişim göstermemiştir. Türkiye’de kentsel gelişme genel olarak ülkenin batısında yer alan büyük kentlerin göç alarak daha da büyümesi, doğudaki kentlerin ise göç vererek küçülmesi ya da çok az gelişmesi şeklinde olmaktadır (Coşkun, 2007: 55).

Kentleşmenin gelişmesi bölgeler arasında dengeli ve orantılı olmadığı gibi bölgelerin kendi içinde bile belli bir dengesi yoktur. Türkiye’de büyük kentler Adana-Samsun hattının batı kısmında bulunmasına karşılık nüfusu 100 bin civarında olan kentlerin çoğu bu hattın doğusunda bulunmaktadır (Keleş, 2010: 65). Genelde Karadeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri dışarı göç verirken, Marmara, Ege, Akdeniz Bölgeleri, kısmen de İç Anadolu Bölgesi göç almaktadır. Ayrıca her bölgede belli bazı kentler gelişmekte diğer kentler ise gelişmemektedir. Örneğin GAP Bölgesinde Diyarbakır, Gaziantep ve Şanlıurfa sürekli göç alarak gelişirken bölgenin diğer kentleri gelişmemektedir. Türkiye’de kentleşme genel olarak iç göçlere dayalı olarak gerçekleşmektedir (Kavruk, 2002: 63).

Ülkemizde nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılımı ile ilgili ciddi önlemler alınmamaktadır. 1950’li yılların başından itibaren başlayan hızlı kentleşme sürecinde büyük kentler sürekli göç alarak küçük kentler aleyhine büyümüştür. Bu gelişmenin neticesinde bir yandan büyük kentlerimizin ulaşım, trafik, konut, arsa, çevre gibi sorunları bütün çabalara rağmen çözülemiyor, gün geçtikçe ağırlaşıyor, ne zaman biteceği belirsizleşiyorken; diğer yandan gelişmiş kentlerin sürekli göç alarak büyümesi karşısında kentsel bölgelerin oluşmasına doğru gidilmektedir. Söz konusu kentsel bölgeler Düzce-Sakarya-İzmit-İstanbul-Tekirdağ kısaca İstanbul ve çevresi, Yalova-Bursa-Balıkesir kısaca Bursa ve çevresi, İzmir- Manisa, İzmir ve çevresi (Keleş, 2010: 60), Antalya-Burdur-Isparta kısaca Antalya ve çevresi, Osmaniye-Adana-Tarsus-Mersin kısaca Adana ve çevresi, Ankara-Kırıkkale ekseninde Ankara ve çevresi (Özer, 2000: 51), Nizip-Gaziantep-Oğuzeli-Kilis kısaca Gaziantep ve çevresi şeklinde gelişmektedir. Nüfus bu bölgelerin merkezindeki büyük kentlere gelmeye devam ederek söz konusu kentlerin daha da büyümesine yol açarken diğer yandan küçük kentlerin sürekli göç vererek içi boşalmasına neden olmaktadır. Planlı dönmeden önce kentleşme politikasının son derece önemli bir konusu olan nüfusun bölgeler ve kentler arasında dengeli dağılımı sorunu çözülmemiştir. Sonraki yıllarda İstanbul nüfusu ile Yozgat’ın nüfusunun ya da Ankara’nın nüfusu ile Hakkari’nin nüfusunun karşılaştırılması sorunun geldiği boyutu ortaya koyması bakımından iyi bir örnek olarak gösterilebilir.

Kentlileşememe Sorunu

Kentlileşme, kırdan kente göç sonrasında kentlerde yoğunlaşan insanların ekonomik ve sosyal bakımdan kırdan özelliklerinden arınarak, kente özgü özellikleri kazanması olarak tanımlanabilir. Kırdan kente gelmiş insanların kente kazandırılmaları ve tam anlamıyla birer kentli olabilmeleri için her şeyden önce ekonomik önlemler almak gerekmektedir. Kısaca ekonomik bakımdan kentlileşmek insanların kentlere ait işlerde çalışması ve geçimini bu işlerden elde ettiği gelirle sağlaması demektir (Kartal, 1992: 21). İnsanlar kentlerde yaşadığı halde kentte iş bulamadığı için kırsal alandaki işlerde çalışıyorsa, toplumda ekonomik faaliyetler bakımından kentlere özgü değişim olmamış demektir. Ekonomik faaliyetlerde kentlere özgü değişimin olmaması çarpık kentleşme nedenlerinden bir olarak kabul edilebilir. Şüphesiz ki ekonomik bir gelire sahip olan insanlar kente daha kolay ve hızlı bir şekilde

alışabilmekte, kentlileşebilmektedirler. Ayrıca insanlara sunulacak iş olanakları, kentlerin başlıca sorunları arasında yer almaya başlayan kapkaç ve benzeri yasa dışı uğraşları da büyük oranda engellenecektir. Kentli olmak, salt o kentin sınırları içerisinde yaşamak değil, o kentin kültürünü edinebilmek, o kent ile birlikte yaşamaktır. Kente yeni gelmiş insanların yanı sıra uzun yıllar kentte kalmasına rağmen halen tam anlamıyla kentli olamamış insanların da olduğu göz önüne alınacak olursa asıl kentlileşme sorunun altında sosyal yetersizliğin olduğu görülecektir. Toplumsal boyutu olan “kentli olmak” veya “kentlileşme” birey ölçeğindeki bir değişimi içermektedir. Toplum ölçeğindeki kentleşme sürecinin birey ölçeğindeki yansıması ve sosyo-psikolojik yanı ağırlıklı olan kentlileşme süreci tamamlayabilir (Giritlioğlu, Suher, 1991: 52). Kentlileşme süreci kırdan kente göç sonucu kişinin kente özgü işlerde çalışması, hem kente özgü davranış kalıpları benimsemesi, hem de kentin sunduğu tüm olanaklardan yararlanması yönünde bir değişim olarak tanımlanabilir.

Göç edenler ekonomik nedenlerden dolayı kent yaşamına ayak uyduramamaktadırlar. Ayrıca, şehirlilerin kente gelen göçmenlere karşı küçümseyici, dışlayıcı tutum ve davranışlarda bulunmasının etkisiyle de göç edenler kentle bütünleşememektedir (Özer, 2004:70). Kentlileşme öncelikle insanların kırsal alandan kentlere göç etmesi ve kırsal alandaki alışkanlık ve değer yargıların terk etmesiyle başlar (Coşkun, 2007: 53). Ancak kentlileşmek sadece nüfusun kırsal alandan kentlere göç etmesi demek değildir. Kentlileşmek kısaca kentin yaşam tarzının benimsemesi ve uygulanmasıyla başladığı belirtilmektedir (Bal, 2003: 11). Kentlileşme, toplumsal değişme, uyum ve bütünleşme, kentlere göç edenlerin kentsel koşullara uygun ilişkiler geliştirme biçimi ve kentin bir ögesi olma süreci olarak belirtilmiştir (Erkan, 2004: 26). Kentlileşme, bireylerin kentsel yaşam içindeki etkileşimden etkilenmesiyle ortaya çıkan bir kültür değişmesidir. Kentleşme ile birlikte genel olarak insanların eğitim ve kültür seviyesi yükseldiğinden olayları olduğu gibi kabul etmek yerine sorgulayarak, eleştirerek ve seçerek kabul etme eğilimi gelişmektedir. Bu kapsamda kentlileşme, sosyal olgular hakkında bilgi edinilmesi, onları sorgulaması, geçmişin olumlu değerlerinin benimsenmesi, söz konusu toplumsal değerlerden akıllıca ve eleştirel bir yaklaşımla yararlanılması, içinde bulunulan durumun doğru olarak değerlendirilmesi bağlamında kent mekanıyla bütünleşme süreci olarak belirtilebilir. Kentlileşme sürecinde üretilen ortak değerler aynı zamanda kent kültürünün oluşumuna katkı sağlamaktadır (Tankut, 2002: 5). Özellikle büyük kentlere akın eden kırsal nüfusu söz konusu kentlerin emebileceği ve iş sağlayabileceği imkanı yoktur. Bu süreçte yeterli kentsel imkanlardan yararlanamadığı ve kentli insanlarla etkileşime giremediği için büyük kentlerde nüfusun büyük bir kısmını oluşturan gecekondu sakinleri kentlileşememektedir (Özer, 2000: 65). Günümüzde birçok büyük kentimiz (Güneydoğu Anadolu’da Diyarbakır, Şanlıurfa, Batman gibi) nüfusun kentlileşememesinden dolayı köylüleşmektedir. Böyle kentlerin çevresindeki gecekondu ve imarsız yapılarda yaşayan nüfusun büyük çoğunluğu yazın tarımsal kesimdeki işlerde çalışmaktadır. Dolayısıyla Anadolu’da yazın köylerde kışın kentlerde yaşama klasik geleneksel yaklaşımı bu tür kentlerde fazlasıyla yaşama geçmiştir.

Planlı Dönemden Önce Kentleşme Politikalarındaki Sorunların Günümüze Yansımaları

Türkiye’deki kaçak yapı ve gecekondu ile mücadele topluma mal edilememiş ve yasalara aykırı gelişmelerin önlenememesi yüzünden imar mevzuatına aykırı yapılaşma artarak devam etmiştir. 1945’te gecekondu sorunu mecliste çokça tartışılmaya başlandı. 1948 yılında çıkarılan 5218 Sayılı Yasa ile Ankara’da gecekonduyla mücadele edilmeye başlanmış (Yasa, 1977: 36), başta memurlar olmak üzere konutu olmayan vatandaşlara yardım yapılması istenmiştir. 1948’de yasal düzenleme yapıldı, fakat bu yıldan itibaren bu alanda yapılan bütün düzenlemeler var olan gecekonduları affetme eğilimiyle düzenlendi ve yeni gecekondulaşmaya da engel olamadılar. 1940’lı yıllardan günümüze birçok gecekondu

affi yasası çıkarılmıştır. Gecekondu ve kaçak yapıların arazide fiilen kullandıkları sınırlar ve işgal durumu plan olarak kabul edilmiştir (Tekeli, 1998: 65). Gecekondu affi yasaları gecekonduları meşrulaştırdığı ve gecekondu sahibine tapu sağladığı için gecekonduların artmasında etkili olmuştur (Görmez, 1991: 23). Bu dönemde ülkemizde her yapılan genel ve yerel seçimlerden önce bir genel imar affi beklentisi vardır. Siyasetçilerin özellikle genel seçimlerden önce yaptığı gecekondu affi vaatleri gecekondu sahiplerini af beklentisine sokmaktadır. Oy beklentileri nedeniyle gecekondulaşma ve izinsiz yapılaşmaya göz yumulması, hazine arazilerin yağmalanmasına, çevre tahribine, kentsel ve kırsal alanların, ormanlık alanların ve kamunun ortak malı olan kıyıların tahrip olmasına neden olmaktadır (Yıldız, 2008: 77). Kısa vadede oy maksimizasyonunun hedefi politikacıları, gecekondulaşmayı adeta teşvik eden ve bu yoldaki uygulamalar kanunlara açıkça ters düşse dahi iktidar olurlarsa bu suçları bağışlayacaklarını söylemekten kaçınmayan davranışlara itmektedir. Türkiye’de kentlerde yaşayan nüfusun yaklaşık %30’unun gecekondu mahallelerinde yaşadığı tahmin edilmektedir. Memurların konut ihtiyacının giderilmesi için Ankara Bahçelievler semtinde 1934 yılında ilk konut kooperatifi kurulmuştur (Keleş, 2010: 402). Ancak kurulan bu konut kooperatifi memurların konut ihtiyacını gidermekten çok uzaktı. Dolayısıyla planlı dönmeden önce kalan bu sorun neticesinde başta İstanbul, Ankara ve İzmir olmak üzere Türkiye’de büyük kentler yüz binlerce kaçak yapı ve gecekonduyla dolup taşmıştır. İstanbul nüfusunun % 60’nın, İzmir nüfusunun % 40’nın, Ankara nüfusunun % 35’nin gecekondu veya imar dışı yapılarda yaşadığı belirtilmektedir. Günümüzde ilk beş büyük kentimizin nüfusunun % 50’si civarında kaçak yapı ve gecekonduya yaşadığı belirtilmektedir (Keleş, 2010: 495). Bu verilere göre günümüzde İstanbul’da yaklaşık 9 milyon, Ankara ve İzmir’de 2 milyon insanın gecekondu ya da kaçak yapılarda yaşadığı görülmektedir. Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde ilk konut kooperatifi 1934 yılında kurulmasına rağmen 1163 Sayılı ilk kooperatif yasası 1963’te çıkarılmıştır. Oysa konut kooperatifleri yasasının çok daha önce çıkarılması, konut ihtiyacının giderilmesinde gelişmiş devletlerdeki gibi önemli fonksiyonları yerine getirmesi gerekirdi. Planlı dönemden önce ortaya çıkan konut ihtiyacı konut kooperatifleriyle giderilemediği gibi konut ihtiyacına bir ara çözüm olarak bulunan gecekonduya da bir çözüm bulunamamıştır. Bu gelişmelerin neticesi olarak başta büyük illerimiz olmak üzere kentlerimiz binlerce kaçak yapı ve gecekonduyla dolmuştur. Günümüzde kentleri modern altyapıya, düzenli konutlara ulaştıracak kentsel dönüşüm projeleri önündeki en büyük engel büyüklüğü 100 metre kare ile 400 metre kare arasında değişen küçük mülk sahipliğinin sebep olduğu gecekondu ve kaçak yapılarıdır.

Ülkemizde hızlı kentleşme sürecinde kentleşme hızına paralel kent imar planları yapılmamıştır. Yapılan kent imar planları da ya uygulanmadığından ya da hızlı kentleşme sürecinde vatandaşların taleplerini karşılayamadığından plansız yapılaşma gelişmiştir. Oysa kent imar planı olmadan düzenli ve sorunsuz kentlerin gerçekleşmesi mümkün değildir. Ankara’nın başkent ilan edilmesinden sonra kentin imarı için 1928’de uluslararası düzeyde bir yarışma düzenlenmiştir. Açılan uluslararası yarışmayı Alman Mimar H.Jansen kazanmıştır. Ancak Jansen hazırladığı kent imar planını uygulamakta çeşitli sıkıntılar yaşamıştır. Atatürk gibi güçlü bir liderin iktidarda olduğu dönemde bile, bir kent imar planı, plan yapımıcısı tarafından istenildiği gibi uygulanamamıştır. Planın uygulanmasını hazmedemeyen ama Atatürk’ün plana desteğinden dolayı açıkça plana karşı da çıkamayan Ankara Valisi Nevzat TANDOĞAN, planın uygulanması sırasında her fırsatta H. Jansen’na rahatsızlık vermiştir. Bu konuda Jansen’in Nevzat TANDOĞAN’dan çektiği sıkıntıyı şöyle anlattığı belirtilmiştir (Yavuz,1980: 9):

“Tuhaf bir zat bu valiniz. Evinde iki ampulü yanmazsa bir elektrikçi çağırır. Tesisata el sürmez. Çünkü elektrikte

ölüm var. Ölüm olmadığı için benim planıma durmadan karışıyor. Halbuki şehircilik, elektrik tesisçiliğinden çok daha ince bir sanattır”.

İşini sadakatle ve ciddiyetle yapan bir mimarın kent imarı planının uygulanması konusunda devlet memurlarından çektiği sıkıntıyı bu şekilde dile getirmesi imarsız yapılaşmanın vahametini gözler önüne sürmek bakımından iyi bir örnektir. Aslında Jansen’in Cumhuriyetin kuruluş yıllarında söylediği bu sözler kent imar planlarının uygulanması bakımından bugün de geçerliliğini korumaktadır. Bugün Diyarbakır, Şanlıurfa, Gaziantep, Adana ve Mersin gibi büyük illerimizin çevresinde binlerce dönüm birinci sınıf tarım arazisi konut ya da sanayi kuruluşları için kullanılmaktadır. Bu gibi kentlerin çevresinde onlarca binayı ve sanayi kuruluşunu pamuk, mısır, buğday, fıstık tarlalarının içinde görmek mümkündür. Oysa anayasa ve tarım arazisini koruma yasasına göre tarım arazilerini tarım amacı dışında kullanmak yasaktır. Bu yasağı delen bazı çıkar gruplarına hizmet eden kurnazca yapılan kent imar planları dışında başka bir şey değildir.

Ülkemizdeki kent imar planları ile çarpık kentleşme arasındaki ilişki, bu işle ilgili olan, bu işe ilgi duyan yerli uzmanlar kadar yabancı uzmanlar tarafından da bilinmektedir. Mazhar Bağlı ve Abdulkadir Binici’nin “Kentleşme Tarihi ve Diyarbakır Kentsel Gelişimi” adlı eserinde yazar Beşir Ayvazoğlu’ndan Almanya’daki eğitimi sırasında aktardıkları bir ifade konuya ışık tuttuğu için aşağıda belirtilmiştir (Bağlı, Binici, 2005: 89-90):

“İlk şehircilik dersine girdik, hocamız bir Alman mimar, Hanburg’un planlamasının sorumlusu Prof. Oelsener. Bana söyler misiniz, Türk halkı ne yapmalı? Diye sordu. 40-50 talebe, 15 dakika kadar, şunu yapmalı, bunu yapmalı diyerek sorusunu cevaplamaya çalıştık. Sonunda ben vereyim cevabı dedi ve ekledi: **Dua etmelidir.** Herkes gülmeye başlayınca, alay etmiyorum, ciddi söylüyorum dedi. Ben size bir şey daha söyleyeceğim, onu da bilemeyeceksiniz tahmin ederim dedi. Türk halkı ne için dua etmelidir? Dedi. Birçok şeyler söyledik, gene bilemediniz dedi, belediyelerin kasalarındaki imar planlarını tatbik edecek yöneticiler çıkmasın diye dua etmelidir. Eğer **bu imar planları tatbik edilirse, bu ülke birkaç asır belini doğrultamayacaktır**”.

Prof. Oelsener’in kent imar planları hakkında söylediği bu sözler günümüzde büyük kentlerimizin içine düştüğü çıkmazı gösterecek niteliktedir. Bugün artık İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük kentlerimizin ulaşım, trafik, konut, arsa ve çevre gibi sorunları belediyelerin gücünü aşmış, ulusal sorun haline gelmiştir. Başta bu büyük kentlerimiz olmak üzere gecekondular ve kaçak yapıların bağışlanması, sorunları azaltacağına artırmıştır. Çünkü bağışlayarak hukukileştirmenin sonunun gelmediği görülmüştür. Her bağışlama, bir süre sonra yeni bir af yasaının çıkacağı beklentisine yol açmış ve oluşan beklentiler de boşa çıkmamıştır. Tersine durumda, günümüzün gerçeklerini ve değerlerini göz ardı eden bir planlama yaklaşımı ile sorunların çözümü olanaksızdır (Keleş, 1979:73).Plansız dönemde çözülemeyen kent imar planı sorunu daha sonraki dönemlere sarkmış, sonuçta başta büyük kentlerimiz olmak üzere kentlerde plansız ve kaçak yapılaşmanın gelişmesine sebep olmuştur.

Bu dönemde gerek merkezi yönetim ve gerekse yerel yönetimler, kentleşmede disiplini bir türlü sağlayamamışlardır. Bu yüzden, Türkiye’de kentleşme, devletin ve yerel yönetimlerin denetiminden uzak, imar planlarına göre değil, çoğunlukla her türlü kontrolden uzak bir şekilde ve yasa dışı kesimlerin etkinliğinde gelişmiştir. Türkiye’de imar yasalarına ve kent kurallarına aykırı biçimde gelişen bu duruma son vermenin tek çözüm yolu, var olan durumu hukukileştirmek olarak görülmüştür. Bu çerçevede birçok gecekondu affı yasaları çıkarılmıştır. Bu yasalarla imar dışı yapılara tapu ya da tapu tahsis belgesinin verilmesi, kentsel toprakların yağmalanmasını özendirmekte, toplumsal barışı zedelemekte ve yapının yanında kar kalmakta anlayışını yerleştirmekten başka bir işe yaramamıştır (Keleş, 2010: 520).1930’lu yıllarda Ankara’da barakalaşma şeklinde ortaya çıkan, 1950’li yıllarda kurumsallaşan gecekondu için 1948’den itibaren değişik tarihlerde af yasaları çıkarılmıştır. Gecekondu affı yasasından yararlanmak ve gecekondu tapusunu almak için 1.5-2 milyon dolayında kişi tapu dairelerine başvurmuştur. Bu uygulamalar sırasında, milyonlarca metrekaare kamu arazisi düşük bedellerle elden çıkarılmıştır. Yüzölçümü 200 - 400 m2 arasında değişen on binlerce parselin tapusu, işgal edenlere verilmiştir. Kentsel alanlarda oluşan bu küçük mülk sahipliği, günümüzde, stratejik planlama ve kentsel dönüşüm için en büyük engellerden birini oluşturmaktadır (Tekeli, 1998: 65).Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfus mübadelesi sonucu gayri Müslimlerden kalan gayrimenkul sayesinde belediyelerin eline çok miktarda arsa geçmişti. 1940’lı yıllardan itibaren belediyeler arsa üreterek dar gelirli vatandaşlara satsaydı belki de bugün büyük kentlerin çevresini saran binlerce çok küçük arsallı gecekondu ve konut açığı bu kadar çok olmayacaktı. İmarlı arsa eksikliğinden dolayı özellikle büyük kentlerin etrafını ur gibi saran kaçak yapılaşma kentlerin gelişmesini ve modern bir yapıya kavuşmasını engellemektedir.

Batılı ve gelişmiş devletlerde, kentleşme sürecinin ticaret ve sanayinin gelişmesine paralel olarak seyretmesi, söz konusu devletlerde, kırsal alandan kentlere gelen işgücünün iş bulmasına ve kentlerde işsizlik sorununun kolay atlatılmasına imkan vermiştir. Türkiye’de ticaretin ve sanayinin gelişmesi ve dolayısıyla ekonomide yaşanan büyüme hızı maalesef kırdan kente göç hızından oldukça geride kalmıştır. İşte bu sebepten dolayı kentleşme süreci ülkemizde ve diğer gelişmekte olan pek çok devlette siyasal, kültürel ve ekonomik problemlere sebep olmuş ve halen de olmaktadır. Türkiye’de kırdan çözülme ve kente yoğunlaşma süreci II. Dünya Savaşı sonrasında başlamış ve 1950’den sonra da giderek hızlanmıştır. Kentlerde iş gücünü istihdam edecek çalışma alanları olmadığından kırsal alandaki yoksulluk kentlere taşınmıştır. Özellikle kentsel alanlarda yoksullaşma süreci derinleşerek sürmüştür. Bu süreç, Türkiye’deki ekonomik, sosyal ve politik yapının da bir yansıması ve mekandaki bir görüntüsü olarak kabul edilmektedir (Tekeli, 1998: 59). Türkiye’de bölgesel ve kentsel düzeyde kentleşme-yerleşme politikaların geliştirilmemesi ve nüfusun belli büyük kentlerde yığılması sonucu marjinal sektör gelişmiş, kentlerde iş bulamayan iş gücü bu alana yönelerek aşırı şişmesine neden olmuştur.Kırdan kente gelen bu insanların temel özellikleri vasıf düzeylerinin ve eğitim düzeylerinin düşük olmasıdır.İşsizlerin vasıf düzeylerinin yükseltilmesi için meslek edindirme kurslarının düzenlenmesi gerekli şarttır. Bu dönemde kırsal alandan kentlere gelen niteliksiz iş gücünün vasıflı hale gelebilmesi (meslek edindirme kursları gibi) için merkezi yönetimin ve yerel yönetimlerin herhangi bir çalışma yaptığı görülmemektedir.İşsizlik, sektörler arası dengesizlik, bölgeler arası kentleşme dengesizliği, altyapı hizmetlerinde tıkanma, konut problemi gibi sorunlar planlı dönemden önce başlayıp günümüze kadar kalan kentleşme sorunlarıdır.

Türkiye’de kentleşme, bölgeler arasında farklı düzeylerde olmuştur. Marmara bölgesi kentleşerek gelişmiş Batılı devlet düzeyine erişirken Karadeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu

Anadolu bölgeleri kentleşmeyerek geri kalmış devletlerin özelliklerini arz etmektedir. Türkiye’de kentleşme, gelişmeyi yeterli ölçüde sağlayan bir süreç olarak gelişmemiştir. Türkiye’de ki kentleşme sanayileşme ile yakın ilişki içinde olmasına rağmen, sanayileşme ile orantılı bir biçimde olmadığı ve sanayileşmenin doğurduğu ihtiyaçlara (nitelikli eleman eksikliği) uygun olmadığı içindir ki sağlıksız ve düzensiz bir şekilde olmaktadır. Gelişmekte olan devletlerde kentleşmenin özelliklerinden birisi de kentleşmenin sanayileşmeden daha hızlı bir tempoyla olmasıdır. Türkiye’de birkaç merkez diğer bütün kent ve bölgelerden daha fazla büyümüştür. Bu birkaç merkezin ani olarak ve dengesiz büyümesi, hizmetlerin yetersizliğine ve kentsel organizasyonların yeterli ve zamanında kurulmaması gibi sorunlara neden olmuştur. Türkiye kentleşmesinin temelindeki göç tek yönlü göç olmaktadır. Önceleri erkek iş gücü transferi veya göçü şeklinde başlayan kırdan-kente gelip yerleşme, daha sonra aile fertlerini de getirme şekline dönüşmekte ve devamlılık göstermektedir. Planlı dönemden önce nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılmaması sorunu çözülememiş, söz konusu sorunun günümüze yansımaları bir yandan İstanbul, Ankara ve İzmir gibi nüfusu milyonları geçen metropol kentlerin ortaya çıkması, diğer yandan bu kentlerin yanında Yozgat, Ağrı, Kırşehir, Bitlis gibi nüfusu 100 bini bile geçmeyen küçük kentlerin varlığıdır.

Tarımın modernleşmesi, pazara dönük projelerin önem kazanması, sanayi ve hizmet sektörünün ön planda olması, ailede yapısal olarak değişimlerin yaşanması, kitle iletişim sisteminin hakim olduğu, sosyal ve ekolojik yapının değiştiği bir yapı beraberinde kentleşmeyi getirir (Alodalı, Tuncer, Usta, 2012: 281). Kentleşme hareketleri sonrası kentlilerin yaşayışlarının zaman içinde değişmesi veya kırsal alanlardan anakentlere yahut bir kentten diğerine göç edenlerin yerleşme sorunları, bu değişimlerle ve ortaya çıkan sorunlarla baş edebilecek kentleşme politikalarını planlayıp uygulamayı zorunlu kılmıştır. Kentte yaşamak ve kentli olmak aynı anlama gelmemektedir. İnsanlar kentte yaşadığı halde kentleşmemiş olabilirler. Kentlilik bir sürecin sonucudur. Bu süreç kente dair oluşumların özümsemesi gerekir. Toplumların bu süreçteki tutumları farklılık göstermektedir. Bazen bu süreç hızlı olmakta, bazen de toplumların direnç göstermesi sonucunda süreç yavaş olmaktadır. Kente uyum konusunda zorlanan bireyler, hemşeri grupları veya dernekleri ile örgütlenmektedirler. Bu durum yeni kentliler için içlerinde bütünleşme gerçekleştirirken kentten ayrışmalarına da neden olabilmektedir. Geldikleri yerlerin adını taşıyan mahalleler oluşturarak kendi yaşam alanlarını geldikleri yerlere benzetmektedirler. Bu nedenle hemşerilik bağları yerleşilen kente uyumu hem kolaylaştırabilmekte hem de zorlaştırabilmektedir (Batal, 2016: 102, 105). İstanbul, İzmir, Bursa gibi büyük kentlerimizde aynı şehirden gelenlerin aynı kahveye gittikleri, aynı derneğe üye oldukları, aynı mahallede yaşamaya başladıkları, geldikleri kırsal yörenin özelliklerini kentlere taşıdıkları herkes tarafından bilinen bir gerçektir. Farklı yerlerden gelen insanların bir araya gelmesini, aynı ortamda kaynaşmasını ve kentleşmesini engelleyen bu tür durumlara kentleşme politikaları engel olamamıştır.

Sonuç

Kentlerimizde planlı dönemden önce ortaya çıkan, konut ihtiyacı ve gecekondu, kent imar planlarının yetersizliği, yeterli arsa üretilememesi ve imarlı arsa eksikliği, kent imar planlarında pek değinilmeyen kent ekonomisi, istihdam ve işsizlik, nüfusun kentler ve bölgeler arasında dengeli dağılmaması, kırsal alandan kentlere gelen nüfusun kentleşmemesi gibi sorunlar planlı dönemden önce başlamış, söz konusu sorunlar bu dönemde çözülmeyen daha sonraki dönemlere sarkmış ve daha sonraki dönemlerde kentleşmenin başlıca sorunları

olarak kalmaya devam etmiştir. Kentlerdeki yapıların imar planlarına uygunluğunu denetleyecek mekanizmalar oluşturulamamıştır. Bunun bir sonucu olarak, yatayda tek katlı olan kaçak yapılaşma, bu kez düşeyde çok katlı yeni bir kaçak yapılaşmaya dönüşmüştür. Tapu kütüğüne kayıtlı olmayan, kent kurallarına ve imar planına aykırı yapılan binaların yarattığı sorunların kentsel dönüşümle nasıl çözüleceği de modellendirilememektedir. Kamu arazileri, kentleşme ile ortaya çıkan istekleri ve gereksinimleri karşılamak için verimli bir şekilde değerlendirilememiştir. Yanlış kentleşme politikaları yüzünden, kentsel alanlarda, küçük mülk sahipliği artmıştır. Merkezi ve yerel yönetimler, kentsel arsa geliştirmede ve konut yapımında başarısız olmuştur.

Görülüyor ki Türkiye bugün, yasal ve yasal olmayan yerleşmeler ve yapılarla, gittikçe hızlı bir şekilde altyapısız, kullanışsız, sağlıksız, çevreyle uyumsuz, çirkin ve çarpık kentleşme ile kaplanmaktadır. Üstelik bütün bu çirkinlikler için büyük zaman, emek ve para harcanmaktadır. Asıl felaket ise gelecek kuşaklara bırakılacak bu kötü mirasın düzeltilmesinin zorluğu, hatta olanaksızlığıdır. Bütün sorun, kent planlamasının gereğince hazırlanıp uygulanmamasından ve bu konularda, kamunun ortak bilinçten yoksun olmasından kaynaklanmaktadır. Kent planlamasının yalnızca fiziksel kurallara göre değil, çok yönlü sosyal, ekonomik, hukuksal, bürokratik ve politik sorunların çözümü ve koordinasyonu ile başarılı olabileceği bir gerçektir. Bu bakımdan, özellikle büyük şehirlerimizdeki planlama kargaşasının sorumluluğunu belirli kuruluş ve kişilerde aramak yanlış olur. Hiç kimse çarpık kentleşme olayından kendisini soyutlayamaz. İş işten geçti diyerek yenilgiyi kabullenmek ise gelecek kuşaklara karşı yapılabilecek en büyük sorumsuzluktur. Her şeye rağmen bir şeyler yapılabilir ve yapılmalıdır. Türkiye, coğrafi konumu, tarihsel ve doğal zenginlik ve güzellikleri ile geleceğin şanslı bir devletidir. Ancak, çarpık kentleşme ile bu şans kaybedilebilir.

Planlı dönemden önce başlanan günümüz kentleşme politikasının önemli konuları arasında yer alan kentlerde oluşan işsizlik, umursamazlık, sorumsuzluk, suçluluk gibi olumsuz algıları gidermek ve insanlarla yaşadıkları kentler arasında olumlu algıyı geliştirmek için şunlar yapılabilir:

Ülke çapında kentleşme politikasının saptanması gereklidir. Bu politika, değişen iktidar ve kişilere göre değişmeyecek ulusal kararlar niteliğinde olmalıdır. Ve bu, ulusal dış politika, ulusal savunma, sağlık, milli eğitim ve ekonomi politikalarından daha az önemli değildir. Devlet konuya ciddi olarak sahip çıkmalı, planlama ilkelerini ve direktifleri belirlemelidir. Bu politika üzerinde yurt çapında ortak bilinç sağlanabilmesi için konu sürekli olarak gündemde tutulmalı, yerel ve merkezi yönetimler arasında uyumlu bir birlik oluşturulmalıdır. Hükümet ve yerel yönetimler kavgayı ve zıtlaşmayı bırakıp bir işbirliği düzenine girmelidir. Ortak bilince ulaşmamız gereken önemli sorunlardan biri de mülkiyet sorunu ve bunun son anayasamızda ele alınış şeklidir. Sağlıklı kentleşmeyi gerçekleştirebilecek şekilde kamunun güçlendirilmesi şarttır. Kişi hakları da kuşkusuz önemlidir, kutsaldır; ancak kişi yararı kamu yararından önce gelemez. Kamu yararı ile kişi yararını kentleşme açısından dengeleyecek hukuk düzeninin kurulması şarttır. Bir gece, arsasına yapı yasağı konarak, yeşil alan yapılarak yurttaşın birikimi nasıl sıfırlanmamalı ise, tarlaları imara açarak bir günde kamu eliyle milyarlar oluşturmak yöntemleri de terk edilmelidir. Planların kesinliği ve şeffaflığı sağlanmalıdır. Kısaca, planlar kesinlik kazandıktan sonra bütün yurttaşlara açık olmalıdır. İnsanımıza hatırlatılması gereken, yaşadıkları kentin kendilerine ait olduğudur. Yaşadığı kentin sokaklarının, parklarının, bahçelerinin ya da hastanelerinin, okullarının ve benzeri değerlerinin aslında kendisine ait olduğunun bilincine varan insan, o kentin sokaklarında, parklarında ya da bahçelerinde kendi

evindeymiş gibi yaşayacaktır. Kentlilik bilincine ulaşan insanlar, nasıl kendi evlerinin temizliğine ve düzenine önem veriyorlarsa kentlerinin bütününe de aynı şekilde önem vereceklerdir. Pek tabii, insanımıza yaşadıkları kentin gerçek sahiplerinin kendileri olduğunu fark ettirmek kolay ve kısa sürede olacak bir iş değildir. Bunun için yapılması gereken işin içine kentli insanı katmaktır. Kendi kentinin yönetiminde ve yarınlarında söz sahibi olan vatandaş o kente karşı bir sorumluluk bilincine ulaşacaktır. Bu noktada günümüz Türkiye'sinin önemli kurumlarından birisi haline gelmeye başlayan kent konseyleri ve benzeri fonksiyonlar üstlenen sivil toplum kuruluşları çok önemli birer örnek oluşturmaktadır. Kente hizmet için sivil toplumun yapacağı organizasyonlar ve kentte yaşayan insanların bu organizasyonlara katılımı hem kenti güzelleştirecek hem de kentlilik bilincini artıracaktır. Örneğin kente ait bir doğa derneğinin, kentin çevresinin ağaçlandırılmasına yönelik bir organizasyonu ve bu organizasyona katılan kentli insanlar sayesinde hem kentin çehresi yeşile bürünecek hem de kentli insanlar o kentte kendine ait bir şeylerin olduğunu somut bir şekilde görebilecektir. Kentin yönetimine ve gelişimine katılımın yanı sıra kent içerisinde düzenlenen sosyal organizasyonlara katılım da kentlilik bilincini beslemektedir. Kültür-sanat alanında ve kent insanının büyük bir bölümünün ilgisini çekebilecek konserler, tiyatro oyunları, söyleşiler, konferanslar ve benzeri etkinlikler de kentlilik bilincinin gelişmesi açısından yararlı olacaktır. Ayrıca kente özgü sosyal yardım kuruluşları da kent içerisindeki yoksul ve yoksun insanların refahlarına katkıda bulunacak ve bu insanların da kentlileşme sürecine büyük oranda fayda sağlayacaktır. Küçük yaşta insanların eğitimi de göz ardı edilmemeli, yeni nesillere yaşadıkları kentin tanıtılması sağlanmalıdır. Bunun için eğitim alanında çeşitli düzenlemeler yapılmalı ve ayrıca öğrencilere yaşadıkları kentin değerleri benimsetilmelidir. Küçük yaşta itibaren okul gezileri tertiplenmeli, örneğin kent içerisindeki bir kütüphane ya da bir tiyatro öğrencilere gezdirilmelidir. Küçük yaşta insanların o kenti benimsemelerini, en azından o kente bağlanmalarını sağlamak için kalıcı eserler vermelerine yardımcı olunmalıdır. Medyanın kentlilik bilinci üzerindeki etkisi de kuşkusuz önemlidir. Medyada ve özellikle yerel medyada kent kültürünü tanıtabilecek proje ve programlara olabildiğince yer ayrılmalıdır. Böylece geniş kitlelerin kentleri hakkında bilgi birikimi edinebilmeleri ve kentlerini benimsemeleri mümkün olabilecektir. Sonuç olarak, kırsal yaşamın çözünme ve kentlerde oluşan yoğunlaşma kaçınılmaz olarak ve her geçen gün daha da artarak günümüz kentlerini yeniden şekillendirecektir. Unutmamalıyız ki, bir kentli olmak, bulunduğumuz kentin sınırları içerisinde yaşıyor olmaktan ibaret değildir. Kentli olmak yaşadığımız kentle birlikte yaşamak, kentimizi düşünmek demektir. Konu, üzerinde ülke çapında görüş birliği, ulusal bilinç ve ulusal kentleşme politikası tespit edilinceye kadar, sürekli olarak gündemde tutulmalıdır.

Kaynakça

- Alodalı, F. B. A., Usta, S.M., & Halis, M. (2012). Yerel yönetimlerde e-belediyecilik uygulamaları: akdeniz bölgesi örneği. *Manas Sosyal Araştırma Dergisi*, 1(1), 83-95.
- Alkışer, Y., & Yürekli, H. (2003). Türkiye’de “devlet konutu”nun dünü, bugünü, yarını. *İTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 3(1), 63-74.
- Ankara Kalkınma Ajansı. (2011). *Altındağ’ın Sosyo-Kültürel Dokusu*, Ankara Kalkınma Ajansı Araştırma Projesi, Ankara: Repro Yay.
- Bağlı, M., & Binici, A. (2005). *Kentleşme Tarihi ve Diyarbakır Kentsel Gelişimi*. Ankara: Bilim Adamı Yay.
- Bal, H. (2008). *Kentsel Yapı ve Kentlileşme Süreci: Isparta-Van Karşılaştırması*. Isparta: Fakülte Kitabevi.
- Batal, S. (2016). Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Görev Tanımında Yeni Bir Misyon: Kent Kültürü Kazandırma ve Kentlileştirme, Atanur, G. & Yaman, M. (Editörler) *Kent Kültürü ve Kentlilik Bilinci Sempozyumu, 26-27 Mayıs 2016 Bildiri Kitabı*, (ss.99-114), Bursa: Renkvizyon Yayıncılık.
- Borukhow, E. (1973). City size and transportation costs. *Journal of Political Economy*, 81,(5), 1205-1215
- Cumhuriyetçi Halk Partisi (1936). *1935 Parti Programı*. Ankara: Ulus Basımevi.
- Coşkun, R. (2007). *Kent ve İnsan-Yerel Siyaset Çözümlemeleri*. İstanbul: Okutan Yay.
- Giritlioğlu, C. S.H. (1991). *İç Göç ve Kentlileşme, Kentleşme ve Kentlileşme Politikaları*, TÜSES Vakfı: İstanbul.
- Çobanoğlu, S. (2011). *Türkiye-Yunanistan Nüfus Mübadelesi*. RUBASAM, Rumeli Balkan Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2011, http://www.rumelibalkanfederasyonu.org/site/index.php?option=com_content&view=article&id=1974:tuerkiye-yunanistan-nuefusmuebadeles&catid/12.10.2017.
- Çağlar, K. (2009). *Türkiye’de Büyük Kentlerin Gecekondu ve Çöküntü Mahallelerinde Yaşanan Yoksulluk ve Sosyal Dışlanma*. İstanbul: İletişim Yay.
- Erkan, R. (2002). *Kentleşme ve Sosyal Değişme*. Ankara: Bilim Adamı Yayınları.
- Erkan, R. (2004). *Kentleşme ve Sosyal Değişme*. Ankara: Bilim Adamı Yayınları.
- Eryılmaz, A., & Yalburdak, M. (1982). *Konut Sektör Raporu*. Ankara: SPD Başkanlığı-DPT Yay.
- Ertürk, H., ve Sam, N. (2009). *Kent Ekonomisi*. Bursa: Ekin Yay.
- Ersoy, M. (2007). *Kentsel Planlama Kuramları*. Ankara: İmge Kitabevi.

- Görmez, K. (1991). Çevre Sorunları ve Konut. *Karınca Dergisi*, 656, ?.
- İsbir, E. (1991). *Şehirleşme ve Meseleleri*. Ankara: Gazi Büro Yay.
- İsbir, E., & Açma, B. (2005). *Kentleşme ve Çevre Sorunları*. Eskişehir: Anadolu Üni. Yay.
- İmga, O., & Olgun, H. (2010). İlhan tekeli ile kent üzerine, ideal kent. *Kent Araştırmaları Dergisi*, Mayıs.
- Kartal, S. K. (1992). *Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentleşme*. Ankara: Adım Yay.
- Kayan, A. (2012). GAP Bölgesinde Çarpık Kentleşme ve Gecekondu Sorunları, Gaziantep, Şanlıurfa Örneği, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Kaynar, M. K. (2007). *Cumhuriyet Dönemi Siyasi Partileri*. Ankara: İmge Kitapevi.
- Kavruk, H. (2002). *Anakent’e Bakış*. Ankara: Hizmet İş Sendikası Yayınları, Şelale Mat.
- Kaya, E. ve diğerleri .(2007). *Modern Kent Yönetimi*. İstanbul: Okutan, Yay.
- Keleş, R. (1983). *100 Soruda Türkiye’de Kentleşme, Konut ve Gecekondu*. İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Keleş, R. (1996). *Kentleşme Sürecinde Türkiye*. Ankara: KOSİAD Yay.
- Keleş, R. (2000). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Keleş, R. (2010). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (1971). *Şehir ve Bölge Planlaması Bakımından Şehirleşme Hareketleri*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Yayınları.
- Keskin, E. B. (2014). *Kentleşme ve Ailenin Değişimi*. Bursa: Uludağ Yay.
- Lefebvre, H. (1991). *The Pruduction Of Space*, (Transleted By Donald Nicholson-Smith), Oxford: Blackwell
- Mutluer, M. (2000). *Kentleşme Sürecinde İzmir’de Toplu Konut Uygulamaları ve Sorunları*. İzmir: Ege Üni. Yay.
- Sevgi, C. (1998). *Hızlı Kentleşmenin Fiziki Mekana Yansımasıyla Ortaya Çıkan Sorunlar: İzmir Örneği, Göç, Kent ve Gecekondu* (Der.: Yurdanur Dülgeroğlu-Yüksel, Zeynep Kerem), İstanbul: Birsan Yay.
- Sezal, İ. (1992). *Şehirleşme*. İstanbul: Ağaç Yayıncılık.
- Şengül, H. T. (2007). *Kentsel Planlama Kuramları*. Ankara: İmge Kitabevi.

- Şenyapılı, T. (1978). *Bütünleşmemiş Kentli Nüfus Sorunu*. Ankara: OTDÜ Yay.
- Peynircioğlu, N. & Üstünişik, B. (1994). *Gecekondu Sorunu ve Çözüm Önerileri*. Ankara: DPT Yay.
- Tankut, G., Çalışkan, O., Levent, T., & Zorlu, F. (2002). *Kentler. Bilim ve Teknik (Yeni Ufuklara) Dergisi, Aralık Sayısı*, Ankara.
- Tekeli, İ. (1998). *Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Tekeli, İ., ve Ortaylı, İ.(1978). *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi*. Ankara: 1. Kitap.
- Üçışık, F. (2006). *Konut Sorunu ve Çözüm Önerileri*. İstanbul: Ötükent Neşriyat.
- Özer, A. (2000). *Kentleşme ve Yerel Yönetimler*. Ankara: Ürün Yay.
- Özer, A. (2004). *Kentleşme ve Yerel Yönetimler*. Ankara: Ürün Yay.
- Vanlı, Ş. (1995). Konutun bilimsel olmayan kısa hikayesi. *Mimarlık Dergisi*, 261, 15-17.
- Yasa, İ. (1966). *Ankara’da Gecekondu Aileleri*. Ankara: Akın Matbaası.
- Yavuz, F. (1980). *Kentsel Topraklar Ülkemizde ve Başka Ülkelerde*. Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yay.
- Yavuz, F. Keleş, & R. Geray, C. (1973). *Şehircilik Sorunlar-Uygulama ve Politika*. Ankara: Sevinç Matbaası,
- Yıldız, E. (2008). *Gecekondu Sineması*. İstanbul: Doruk Matbaacılık.