

Kent ve Yaşam (Ordu Kenti Örneği)*

Murat YÜKSEL (**)

Murat YEŞİL (***)

Öz: Bu araştırmanın konusunu, Ordu kentinin fiziki ve sosyal imkanlarıyla kentsel yaşam kalitesi oluşturmaktadır. Ordu kentinin nasıl daha yaşanabilir bir kent olacağına yönelik analizler de araştırmanın amacını teşkil etmektedir. Bu kapsamda, rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık, çevre ve güvenlik hususları, cinsiyet, yaş, eğitim, gelir, meslek, Ordulu olma(ma), büyükşehirde yaşama(ma) eksenlerinde değerlendirilmiştir. Araştırma Ordu'nun Altınordu ilçesinde Haziran-Ekim 2015 tarihleri arasında yapılmıştır. Tesadüfi örnekleme tekniği ile 400 kişiye uygulanan araştırmada bilgiler araştırmacılar tarafından hazırlanan anketle toplanmıştır. Araştırmada elde edilen bilgiler bilgisayarda istatistik programı ile analiz edilmiş ve tablolar halinde sunulmuştur. Katılımcılara "sizce Ordu kentinin en önemli ilk üç sorunu nedir" diye bir soru sorulmuş ve toplamda 53 farklı sorun tespit edilmiştir. Katılımcıların verdiği cevaplara göre ilk on sorun sırasıyla şu şekildedir: trafik, altyapı/üstyapı, ulaşım, çarpık kentleşme, işsizlik, rekreasyon alanlarının yetersizliği, çevre kirliliği, otopark, alışveriş merkezleri ve sosyo-kültürel faaliyetlerin yetersizliği. Her bir başlık için minimum, ortalama ve maksimum puanlar hesaplanmıştır. Bütün bu başlıklar için cinsiyet, yaş, eğitim, gelir, meslek, Ordulu olma(ma), büyükşehirde yaşama(ma) eksenlerinde verilen puanlar, ortalama puanların çok altında kaldığı görülmüştür. Bir diğer ifadeyle, katılımcılar rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık, çevre ve güvenlik konularında Ordu kentini yetersiz olarak değerlendirmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Kent, Yaşam Kalitesi, Ordu

Urban and Life (The Case of Ordu Province)

Abstract: The objective of the present study was to assess the physical and social opportunities and urban life quality of Ordu province. The analyses toward making Ordu province a more habitable city also constituted the objectives of the study. Within the scope of the study, recreation sites, transportation, access to infrastructure services, health, environment and security issues, sex, age, education, income, profession, being (or not) the resident of Ordu province, living (or not) in greater city were assessed in analyses. The study was carried out in Altınordu town of Ordu province between June-October 2015. Data on randomly sampled 400 people were gathered through a questionnaire. Data were analyzed statistically and results were presented in tables. A question of "what is the most significant three problems of Ordu province" was asked to participants and a total of 53 different responses were received for this question. The initial 10 problems indicated by the participants were respectively identified as: traffic, infra/super structure, transportation,

* Bu çalışma, 26-27 Mayıs 2016 tarihinde Bursa'da düzenlenen Kent Kültürü ve Kentlilik Bilinci Sempozyumu'nun bildiri kitabındaki "Kent ve Yaşam Kalitesi (Ordu Kenti Örneği)" adlı bildirin genişletilmiş halidir.

** Yrd. Doç. Dr. Ordu Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü (e-posta: bdmurat81@hotmail.com)

*** Yrd. Doç. Dr. Ordu Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü (e-posta: muraty25@hotmail.com)

urban sprawl, unemployment, lack of recreation sites, environmental pollution, insufficient parking lots, shopping centers and socio-cultural activities. Minimum, mean and maximum scores were calculated for each item. It was observed that the scores assigned for sex, age, education, profession, being (or not) Ordu resident and living (or not) in greater city were way below the average scores. In other words, participants found Ordu province insufficient in recreation sites, transportation, infrastructural services, health, environment and security issues.

Keywords: Urban, life quality, Ordu

Makale Geliş Tarihi: 08.02.2017

Makale Kabul Tarihi: 19.03.2017

I. Giriş

Kentler tarihten günümüze önemli değişimler geçirmiş mekânlardır. Tarihte ticaretin merkezi olan kentler, günümüze doğru geldikçe hem ekonominin hem de sosyal yaşamın merkezi haline gelmişlerdir. Günümüzde insanların çoğunluğunun kent merkezlerinde yaşadığı göz önüne alındığında, kentlerin her anlamda insanlara kaliteli yaşam alanları sunmaları beklenmektedir. Ayrıca bu bir lütuf değil, haktır (İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, 1996). Bir diğer ifadeyle, Avrupa Kentsel Şartı çerçevesinde, yetkililer kent sakinlerine daha kaliteli bir kent yaşamı sağlamak zorundadırlar. Bu durum artık temel bir insan hakkı olarak değerlendirilmektedir.

Kentler, ilk ortaya çıkışlarından Sanayi Devrimi'ne kadar çoğunlukla bir azınlık deneyimi olarak kalmış, sanayileşmeye kadar işlevsel ve yapı açısından çok az bir dönüşüm geçirmişlerdir. Sanayileşme ise, kentlerin hızla büyümesine ve bir olgu olarak kentleşmenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yani çağdaş manada kentleşme, nüfus hareketleri ile birlikte ortaya çıkmıştır (Yılmaz, 2004: 252).

Modern kentler ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık gibi birçok hususta sorunlarını çözmüş ve sosyal yaşam anlamında da insanlara çok farklı imkanlar sunmaktadır. Hem fiziki anlamda hem de sosyal anlamda belli bir standardı yakalamış kentler, yaşam memnuniyeti açısından da üst sıralarda yer almaktadır.

Günümüzde, sürdürülebilir kalkınma ya da gelişmeye paralel olarak sürdürülebilir kent kavramından bahsedilmektedir. Sürdürülebilir kent, gelişmeyle birlikte kentsel çevrenin korunması ve bu süreçle ilgili herkesin katılması (Karakurt Tosun, 2009: 12) şeklinde tanımlanmaktadır.

II. Kent ve Yaşam Kalitesi

Kent kavramı, belli bir nüfus büyüklüğüne ulaşmış, ekonomik gelişmenin ya da sanayileşmenin yaşandığı, yeni değerler ve tutumların benimsendiği, işlevsel farklılaşmanın olduğu, biyolojik ve kültürel çeşitliliğin arttığı, kozmopolitleşmenin ve örgütlü denetimin önem kazandığı mekanlar olarak tanımlanabilir (Özer, 2004: 2-4, Keleş, 1996: 19). Kentler ya da kentleşme fiziki ve nüfus büyüklüğünün dışında, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik gibi daha birçok özelliğiyle beraber

değerlendirilmektedir (Yener ve Arapkırlıoğlu, 1996: 100). Dolayısıyla, nicelikten ziyade niteliğe daha fazla önem verilmektedir.

Kentsel yaşam kalitesi, sosyal, mekansal ve ekonomik unsurlar açısından kent olarak nitelenen yerlerde altyapı, ulaşım, konaklama gibi imkanların standartların üzerinde olmasıyla ilişkili bir durumdur (Geray, 1998: 326). Bir kentin yaşam kalitesinin yükselmesi, o kentin yaşanabilir, sağlıklı ve sürdürülebilir bir kent olduğunun da göstergesidir.

Geleneksel kentler her ne kadar bilimin, sanatın, ticaretin merkezi ve farklı kültürlerin bir arada yaşadığı mekanlar olsa da, buralarda nüfusun sadece küçük bir bölümü yaşamaktaydı. Ancak sanayileşme ile birlikte kent nüfuslarının ciddi bir şekilde arttığı görülmektedir (Giddens ve Sutton, 2016: 224-226, Burgess, 2015:101-102). Günümüze doğru geldikçe, kent nüfusu her geçen gün daha da artmış ve 21. yüzyılın başlarında ilk defa kent nüfusu kırsal nüfusu geçmiştir (Davis, 2006: 15-25). Kent nüfusunun hızlı artışı, sosyal, ekonomik, politik ve kültürel koşullar sonucu günümüz kentlerinde, özellikle kent merkezinde yık ve yap eylemi ile birlikte çok katlı yapıların artması, yeni yerleşim ve sanayi alanlarının yoğun bir şekilde eklenmesi gibi nedenlerle açık-yeşil alanların yatay ve düşey yönde giderek azalmasına yol açmaktadır (Gül ve Küçük, 2001: 28). Bu durum, insanları doğal ortamdan uzaklaştırmakta, fiziksel ve zihinsel açıdan olumsuz etkilemekte, kentsel alanları monotonlaştırmakta ve yaşam kalitesini düşürmektedir (Öztürk ve Özdemir, 2013: 110). Dolayısıyla, artık kentler hem bu nüfus yoğunluğunu kaldırabilmek hem de kentte yaşayan insanların ihtiyaçlarını karşılayabilmek adına daha fazla çaba göstermektedirler.

Kentler, eskiye ait olan yapılar, ilişkiler, değerler gibi birçok hususta önemli değişikliklere neden olmuş, yeni bir sosyal hayatın mekanı haline gelmiştir. Hem ekonomik ilişkileri hem sosyal ilişkileri kökten değiştirmiştir. Kent ortamında çok ağır şartlarda ve yoğun bir şekilde çalışan insanlar, makinanın bir uzantısı haline gelmiş ve bu durumda Marx'ın ifade ettiği yabancılaşmayı beraberinde getirmiştir (Slattery, 2010: 123-131). Ayrıca, sosyal ilişkilerin zayıflaması ve bireyselliğin artmasıyla yabancılaşma daha da artmıştır. İnsanlar, kent yaşamında karşılaştığı bu yabancılaşmadan kurtulmak için yeni arayışlara girmiş ve birtakım faaliyetlere yönelmiştir. Dolayısıyla bu yönelim, kent ortamında daha kaliteli bir yaşam ve yabancılaşmadan kurtulmak için, rekreasyon alanlarının ve sosyo-kültürel faaliyetlerin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Kent ile ilgili küresel kentler, dünya kentleri ve mega kentler gibi birçok farklı yaklaşım ya da sınıflandırma karşımıza çıkmaktadır (Ritzer, 2010: 434-438). Bu değerlendirmeler daha çok ekonomik ekseni olsa da, özellikle küresel kentler ve dünya kentleri olarak nitelenenlerin altyapı, ulaşım ve rekreasyon alanları gibi kentsel yaşam kalitesini doğrudan etkileyecek olan birçok sorununu çözdüğü görülmektedir.

Günümüz modern ya da gelişmiş kentleri, planlı bir büyümeyle beraber büyük oranda altyapı sorunlarının çözüldüğü, nüfus yoğunluğunun artmasıyla beraber hem kamunun hem özel sektörün yer aldığı ulaşım hizmetlerinin oldukça çeşitlendiği ve sağlık alanında önemli yatırımların yapıldığı, refahın artmasına paralel çevre bilincinin yükseldiği ve insanların kentin yoğunluğundan bir nebze olsun uzaklaşabilecekleri sosyal aktivitelerin ve buna imkan tanıyan rekreasyon alanlarının çoğaldığı mekanlardır.

Kentler, daha yüksek yaşam standartları ve iş olanakları sundukları için sürekli göç almaktadırlar (Erkan, 2010: 73). Ancak, kente göç eden insanların sayısının aşırı artması, özellikle bu nüfus artışına hazır olmayan kentlerde altyapının çökmesine neden olmuş, ayrıca artan yoksullukla beraber kentler suç, şiddet ve kaos ile anılır hale gelmiştir. Yaşanan bu sorunlar güvenlik açısından da önemli riskleri beraberinde getirmiş, dolayısıyla kentsel yaşam kalitesini olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle kentin, sakinlerine güven içinde yaşayabilecekleri bir ortam sunması da ayrıca önemlidir.

Neticede, altyapı, ulaşım, sağlık, çevre, güvenlik ve rekreasyon alanları ile ilgili belirli bir standarda ulaşmış kentler, insanlara daha fazla kaliteli bir yaşam sunmaktadır. Aksine, sorunlarını çözememiş veya insanlara bu hizmetleri yeterli düzeyde verememiş kentler, hem bireyi hem sosyal yaşamı olumsuz etkilemektedir.

III. Ordu'da Kentleşme

Ordu'da ilk kentsel yerleşim birimlerinin oluşumu M.Ö. IV. yüzyıla kadar gitmektedir. İlk yerleşim yeri bugünkü Güzelyalı mahallesinde Bozukkale (Kotyora) olarak bilinen yerde oluşmuştur. Tarih boyunca birçok kavmin egemenliğinde kalan Ordu, XIV. yüzyılda Hacı Emir Oğulları Beyliği tarafından fethedilmiştir. Hacı Emir Oğulları Beyliği günümüzde Eskipazar olarak bilinen yerde kır pazarı niteliğinde kışlık bir merkez oluşturmuştur. (Günay, 2007: 12). Ancak, burada kurulan yerleşim küçük olması ve özellikleri itibarıyla, günümüzdeki kentleşme olgusundan oldukça uzaktır.

Ordu'da günümüzdeki şekliyle kentleşme XIX. yüzyılda başlamıştır. İlk olarak içerde küçük kırsal bir yerleşim alanı iken, sonra sahil kenarındaki küçük bir köye, oradan bir iskele kasabasına ve sonra da kente dönüşmüştür (Ekinci, 2016: 97-98). Dolayısıyla, Ordu'nun yaşadığı kentleşme deneyimi oldukça yenidir.

Trabzon'a bağlı bir kaza olan Ordu kentinde, 1868 yılında Belediye Teşkilatı kurulur. Kent bu dönemde, ticarethanelerin, depoların, hanların, otellerin, lokantaların, kahvehanelerin ve çeşitli esnaf ve sanatkarların bulunduğu, hem iç bölgelerden hem deniz yoluyla çeşitli ürünlerin getirilip satıldığı canlı ve hareketli bir alışveriş merkezi konumundadır (Günay, 2007: 12-14).

1921 yılında il merkezi haline gelen, 2013 yılında ise büyükşehir statüsüne kavuşan Ordu, fiziki olarak büyüyen bir kent olmasına rağmen sosyal ve ekonomik olarak da aynı büyümeyi sağladığını söylemek zordur (Günay, 2007: 14-15). Bir diğer ifadeyle, iktisadi büyüme ve kent kültürü fiziki büyümeye paralel gelişmemiştir.

Ordu kenti ilk bakışta, modern bir kent algısına sahip olsa da, sanayi sektörü yeterince gelişmediği için ekonomik olarak bir takım sıkıntılar yaşamakta, ulaşım ve altyapı noktasında da önemli eksiklikleri bulunmaktadır. Her ne kadar, sosyal olarak mozaik bir görünüm arz etse de, ekonomik sebeplerden dolayı da sürekli göç vermektedir. Hazine arazilerinin yetersizliği, özel arazilerin pahalı oluşu, ulaşım ve altyapı sorunlarının çözülememiş olması kente yeterince ilginin gösterilememesine neden olmaktadır (Günay, 2007: 15). Son yıllarda özellikle yabancılara ilgi göstermesine rağmen, kentte kronik hale gelmiş birtakım sorunların henüz çözülememesinden dolayı, genel anlamda kentin bir cazibe merkezi haline geldiğini söylemek zordur.

Ordu kenti, sakinlerinin %100'ünün il ve ilçelerde yaşadığı bir kent olarak (TÜİK, 2014: 13), büyükşehir olmasıyla birlikte modern bir kent olma yolunda bazı adımların

atılmasına rağmen, özellikle ulaşım, altyapı, sosyal alanların yetersizliği gibi kentsel yaşamı doğrudan etkileyecek hususlarla ilgili önemli eksiklikleri bulunmaktadır.

IV. Uygulamalı Araştırma Ve Sonuçları

A. Araştırma Yöntemi

Araştırma konuyla ilgili kitap, makale, dergi vb. yazılı kaynakların incelenmesini ifade eden literatür taraması ve birinci kaynaklardan veri toplamada kullanılan ve en yaygın niceliksel araştırma yöntemlerinden birisi olan anket tekniği ile yapılmıştır.

B. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusunu, Ordu kentinin fiziki ve sosyal imkanlarıyla kentsel yaşam kalitesi oluşturmaktadır. Ordu kentinin nasıl daha yaşanabilir bir kent olacağına yönelik analizler de araştırmanın amacını teşkil etmektedir. Bu kapsamda, rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık, çevre ve güvenlik hususları, cinsiyet, yaş, eğitim, gelir, meslek, Ordulu olma(ma), büyükşehirde yaşama(ma) eksenlerinde değerlendirilmiştir.

C. Araştırmanın Hipotezi

Ordu kenti fiziki ve sosyal açıdan kaliteli bir yaşama sahip değildir.

D. Evren ve Örnekleme

Araştırmanın evrenini, Altınordu ilçesinde özellikle kentsel nüfusun yoğun olduğu mahallelerde yaşayan kişiler oluşturmaktadır. Araştırma, tesadüfi örnekleme tekniği ile 400 kişiye uygulanmıştır.

E. Anket Formu ve Araştırmanın Uygulanması

Araştırmanın uygulama sürecinde, araştırmaya katılmayı kabul eden kişilere ilk önce cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, gelir durumunu, meslek, memleket ve büyükşehirde yaşam durumlarının da yer aldığı toplamda 12 sorunun olduğu genel sorular sorulmuştur. Sonrasında kentsel yaşam kalitesiyle ilgili sorunların yer aldığı anket formu uygulanmıştır. Özellikle kentin sorunlarıyla ilgili sorular açık uçlu olarak sorulmuş ve bu sorulara verilen cevaplar araştırmacılar tarafından kategorize edilerek değerlendirilmiştir. Anket 2015 yılının Haziran ayında uygulanmaya başlanmış ve aynı yılın Ekim ayında tamamlanmıştır.

F. Verilerin Analizi

Araştırmaya katılan kişilerin rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık, çevre ve güvenlik konuları ile ilgili sorulara vermiş oldukları toplam puanların normallik testleri yapılmış ve aynı zamanda grup sayılarına bağlı olarak % 95 güven düzeyinde, bağımsız t testi veya Mann Whitney U testi ile ANOVA veya Kruskal Wallis testleri uygulanmıştır. Grup sayısı ikiden fazla olan durumlarda çoklu karşılaştırmalar için post-hoc testleri (Tukey-Tamhane) kullanılmıştır.

G. Araştırmanın Geçerliliği ve Güvenilirliği

Araştırmanın tümü için güvenilirlik Cronbach α ile tahmin edilmiş ve $\alpha = 0.890$ bulunmuştur. Araştırmanın her bir alt başlığı için hesaplanan güvenilirlik katsayıları ise rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim ve güvenlik için 0,714 ile 0,798 arasında çevre için 0,619 ve sağlık için 0,596 olarak bulunmuştur.

V. Bulgular ve Yorumlar

A. Kentsel Yaşam Kalitesi İle İlgili Görüşler

Normallik testlerine göre rekreasyon, ulaşım ve çevre bütün hususlarda, güvenlik ise, yaş, eğitim düzeyi, meslek, gelir düzeyi ve büyükşehirde yaşama(ma) hususlarında normal dağılım göstermiştir. Diğer taraftan altyapı ve sağlık hiçbir hususta, güvenlik ise cinsiyet ve Ordulu olma(ma) hususlarında normal dağılım göstermemiştir.

Araştırma sonuçlarını cinsiyet açısından değerlendirdiğimizde, sadece ulaşım arasında anlamlı bir farklılığa rastlanırken, diğer bütün hususlarda anlamlı bir farklılığa rastlanmamıştır. Ordulu olma(ma) ekseninde araştırma sonuçlarına baktığımızda, güvenlik dışında diğer bütün hususlarda anlamlı farklılık bulunmuştur. Büyükşehirde yaşama(ma) ekseninde baktığımızda ise, hiçbir husus arasında anlamlı bir farklılığa ulaşamadık. Yaş ile altyapı, ulaşım ve sağlık arasında anlamlı bir farklılık varken, rekreasyon, çevre ve güvenlik arasında anlamlı bir farklılık yoktur. Gelir düzeyi ile sağlık ve güvenlik arasında anlamlı bir farklılık gözlenmezken, diğer bütün hususlarda anlamlı bir farklılık gözlenmiştir. Eğitim düzeyi ve meslek ile güvenlik arasında anlamlı bir farklılık görülmezken, diğer bütün hususlarda anlamlı bir farklılık görülmektedir.

Yaş ile ulaşım arasındaki anlamlı farklılığın detayına baktığımızda, 15-24 yaş grubu ile 25-34 ve 35-44 yaş grubu arasında farklılıkların olduğu görülmektedir. Altyapı açısından 15-24 yaş grubu ile 25-54 yaş aralığında olanlar arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Son olarak sağlık ile yaş arasındaki ilişkiye göre 15-24 ve 45-54 ile 35-44 yaş grubu arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır.

Gelir ile rekreasyon ve ulaşım arasındaki ilişkiye göre, geliri 2000₺'nin altında olanlar ile 5001₺'nin üzerinde olanlar arasında anlamlı bir farklılığa rastlanmıştır. Gelir ile çevre arasındaki ilişkiye baktığımızda ise, geliri 1001-3000₺ arasında olanlar ile 5001₺'nin üzerinde olanlar arasında anlamlı bir farklılık görülmektedir. Son olarak, gelir ile altyapı arasında geliri 2000₺'den az olanlar ile 5001₺'den fazla olanlar arasında ve geliri 1001-2000₺ olanlar ile 2001-3000₺ olanlar arasında anlamlı bir farklılık gözlenmektedir.

Eğitim düzeyi ile rekreasyon arasındaki ilişkiyi incelediğimizde ilkökul ile ortaokul, üniversite ve lisansüstü arasında anlamlı bir farklılık görülmektedir. Eğitim düzeyi ve ulaşım arasında ise, ilkökul ve ortaokul ile lisansüstü arasında anlamlı bir farklılığa rastlanmıştır. Eğitim düzeyi ve çevre arasında ilişkide ise lise ve lisansüstü arasında anlamlı bir farklılığa ulaşılmıştır. Eğitim düzeyi ve altyapı arasındaki ilişkiye baktığımızda ise ilkökul ile üniversite ve lisansüstü arasında anlamlı bir farklılık bulunmaktadır. Ayrıca, lise ile üniversite ve lisansüstü arasında da anlamlı bir farklılık görülmektedir. Son olarak, eğitim düzeyi ile sağlık arasındaki ilişkide ise, lise ve üniversite ile lisansüstü arasında anlamlı bir farklılık görülmektedir.

Meslek ile rekreasyon arasındaki ilişkiye göre işçi ve memur ile akademisyen, doktor, avukat vb. arasında anlamlı bir farklılık görülmektedir. Ulaşım ekseninde baktığımızda, ev hanımı, işçi, memur ve öğrenci ile akademisyen, doktor, avukat vb. arasında anlamlı bir farklılık gözlenmektedir. Çevre açısından değerlendirdiğimizde ise, işçi ile esnaf arasında anlamlı bir farklılığa ulaşılmıştır. Meslek ve altyapı arasındaki ilişkide ise, işçi, emekli ve öğrenci ile esnaf ve akademisyen, doktor, avukat vb. arasında anlamlı ilişki bulunmaktadır. Son olarak, sağlık ekseninde tabloyu incelediğimizde, yönetici ve akademisyen, doktor, avukat vb. ile memur ve öğrenci arasında anlamlı farklılık görülmektedir.

Araştırmaya katılan kişilerin rekreasyon alanları, ulaşım, altyapı hizmetlerine erişim, sağlık, çevre ve güvenlik hususlarına verebilecekleri minimum, ortalama ve maksimum puanlar Tablo 1'de görülmektedir. Burada dikkat çekici nokta, katılımcıların bütün hususlarda Ordu kentine ortalamanın çok altında puan verdikleri görülmektedir.

Tablo 1. Puan Tablosu

	Minimum Puan	Ortalama Puan	Maksimum Puan
Rekreasyon	15	45	75
Altyapı	9	27	45
Ulaşım	15	45	75
Sağlık	4	12	20
Çevre	7	21	35
Güvenlik	8	24	40

Cinsiyet ekseninde sonuçları değerlendirdiğimizde, ulaşım hususunda kadınların erkeklere göre biraz daha fazla puan verdikleri görülmektedir. Ayrıca, sağlık, çevre ve güvenlik hususlarında verilen puanlar ortalamaya daha yakınken, rekreasyon, altyapı ve ulaşım hususlarına verilen puanlar ortalamanın oldukça altındadır.

Tablo 2. Cinsiyet ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Cinsiyet	Ortalama Puanlar	
	Kadın	Erkek
Rekreasyon	32,6	32,7
Altyapı	16,5	16,0
Ulaşım	31,6	30,4
Sağlık	7,9	8,2
Çevre	17,9	17,8
Güvenlik	20,5	20,8

Ordulu olma(ma) ekseninde sonuçlara baktığımızda, Ordulu olmayanların altyapı ve ulaşım hususlarında Ordulu olanlara kıyasla daha az puan verdikleri görülmektedir.

Tablo 3. Memleket ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Ordulu Olma(ma)	Ortalama Puanlar	
	Ordulu Olanlar	Ordulu Olmayanlar
Rekreasyon	32,9	32,3
Altyapı	16,9	15,5
Ulaşım	32,5	29,3
Sağlık	8,4	7,7
Çevre	18,1	17,6
Güvenlik	20,8	20,6

Büyükşehirde yaşama(ma) ekseninde bulguları incelediğimizde, daha önce büyükşehirde yaşayanların özellikle rekreasyon, ulaşım, altyapı ve çevre hususlarında daha puan verdikleri görülmektedir.

Tablo 4. Büyükşehirde Yaşama(ma) ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Büyükşehirde Yaşama(ma)	Ortalama Puanlar	
	Büyükşehirde Yaşayanlar	Büyükşehirde Yaşamayanlar
Rekreasyon	32,3	34,2
Altyapı	16,1	16,9
Ulaşım	30,7	32,2
Sağlık	8,0	8,2
Çevre	17,7	18,4
Güvenlik	20,7	20,2

Yaş ekseninde sonuçları yorumladığımızda rekreasyon için en düşük puanı, 35-54 yaş aralığında olanların verdiği görülmektedir. Altyapı için en düşük puan 25-54 yaş aralığında olanlar tarafından verilirken, en yüksek puan 55 ve üstü yaş kategorisinde olanlar tarafından verilmiştir. Ulaşım da ise en yüksek puan 15-24 yaş aralığında olanlar tarafından verilirken, en düşük puan ise 25-34 yaş aralığında olanlar tarafından verilmiştir. Sağlıkta puan aralıklarında önemli bir farklılık görülmemektedir. Çevrede ise en yüksek puan 55 ve üstü yaş kategorisinde olanlar tarafından verilmiştir. Güvenlik hususunda ise en düşük puan 25-34 yaş kategorisinde olanlar tarafından en yüksek puan ise 55 ve üstü yaş kategorisinde olanlar tarafından verilmiştir.

Tablo 5. Yaş ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Yaş	Ortalama Puanlar				
	15-24	25-34	35-44	45-54	55 ve üstü
Rekreasyon	33,3	33,4	31,9	32,4	33,1
Altyapı	19,2	15,7	15,9	15,7	20,1
Ulaşım	34,4	29,4	30,7	31,6	32,0
Sağlık	9,0	8,1	7,7	8,3	8,7
Çevre	18,3	18,4	17,0	18,2	18,8
Güvenlik	22,0	19,5	20,5	21,7	22,7

Eğitim düzeyi açısından sonuçları değerlendirdiğimizde, rekreasyon ve altyapı hususlarında en düşük puan ortaokul ve lisansüstü mezunları tarafından verilirken, en yüksek puan ilkokul mezunları tarafından verilmiştir. Ulaşım hususunda verilen puanlar eğitim düzeyi yükseldikçe azalmaktadır. Sağlıkta ise en düşük puanın ilkokul mezunları tarafından verildiği görülmektedir. Çevre hususunda en yüksek puan lise mezunları tarafından verildiği görülmektedir. Güvenlik hususunda ise puanların birbirine yakın olduğu görülmektedir.

Tablo 6. Eğitim Düzeyi ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Eğitim Düzeyi	Ortalama Puanlar				
	İlkokul	Ortaokul	Lise	Üniversite	Lisansüstü
Rekreasyon	39,7	31,5	34,0	32,8	31,6
Altyapı	20,0	15,5	17,8	16,4	15,3
Ulaşım	38,2	35,5	33,7	31,5	28,5
Sağlık	6,2	8,2	8,7	8,4	7,4
Çevre	17,7	18,7	19,0	18,1	17,1
Güvenlik	21,5	21,0	21,6	20,5	20,5

Gelir düzeyi ekseninde sonuçlar analiz edildiğinde, rekreasyon, altyapı ve ulaşım hususlarında gelir düzeyi arttıkça verilen puanların azaldığı görülmektedir. Sağlık hususunda puanlar birbirine yakın iken, çevre hususunda en yüksek puan 2001-3000 TL arasında olanlar tarafından verilmiştir. Güvenlik hususunda ise en yüksek puanın 1000 TL'den daha az geliri olanlar tarafından verildiği görülmektedir.

Tablo 7. Gelir Düzeyi ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Gelir Düzeyi	Ortalama Puanlar				
	1000₺<	1000-2000₺	2001-3000₺	3001-5000₺	5000₺>
Rekreasyon	36,5	33,2	33,0	32,9	31,5
Altyapı	18,2	17,5	16,1	16,2	15,6
Ulaşım	34,3	35,1	31,5	30,1	29,3
Sağlık	8,3	8,1	8,4	8,1	7,8
Çevre	18,1	17,7	19,0	17,5	17,4
Güvenlik	21,7	20,8	20,3	20,9	20,5

Meslek ekseninde bulgular değerlendirildiğinde, en yüksek puanın işçi olanlar tarafından verildiği görülmektedir. Altyapıya en yüksek puan öğrenciler tarafından verilirken, en düşük puan esnaf/kendi başına çalışan ve akademisyen, doktor, avukat vb. kategorisinde olanlar tarafından verilmiştir. Ulaşım hususunda en yüksek puan emekli, öğrenci ve işçi olanlar tarafından verilirken, en düşük puan ise, esnaf/kendi başına çalışan ve akademisyen, doktor, avukat vb. kategorisinde olanlar tarafından verilmiştir. Sağlıkta ev hanımı ve emeklilerin en düşük puanı verdiği görülürken, memur/büro elemanı, öğrenci ve işçi olanların ise en yüksek puanı verdiği görülmektedir. Çevre hususunda ise en düşük puan, esnaf/kendi başına çalışan ve ev hanımı olanlar tarafından verilirken, en yüksek puan memur/büro elemanı ve işçi olanlar tarafından verilmiştir. Güvenlik hususunda ise en düşük puan esnaf/kendi başına çalışan tarafından verilirken, en yüksek puan öğrenci, emekli ve memur/büro elemanı tarafından verildiği görülmektedir.

Tablo 6. Meslek ve Kentsel Yaşam Kalitesini Etkileyen Unsurlar İlişkisi

Meslek	Ortalama Puanlar							
	Evhanımı	Öğrenci	Emekli	Esnaf/ Kendi Başına Çal.	Akademisyen, Doktor, Avukat vb.	Yönetici	Memur/ Büro Elemanı	İşçi
Rekreasyon	33,4	32,2	29,3	27,8	30,5	33,0	33,8	35,1
Altyapı	15,8	19,1	19,6	13,0	15,4	15,1	16,4	17,4
Ulaşım	30,7	34,4	35,1	27,1	28,1	29,7	31,6	34,5
Sağlık	7,0	8,5	6,8	7,2	7,6	7,3	8,7	8,0
Çevre	15,4	17,1	17,8	14,8	16,9	17,3	18,8	18,5
Güvenlik	19,5	21,2	21,6	18,2	20,0	20,3	21,5	19,4

Katılımcılara “sizce Ordu’nun en önemli ilk üç sorunu nedir?” diye bir soru yöneltilmiş ve toplamda 53 sorun tespit edilmiştir. Aşağıdaki tabloda bu sorunlardan ilk 23’ü sıralanmıştır. Buna göre, ilk üç sırada trafik, altyapı ve ulaşım yer almaktadır. Doğrudan kentsel yaşam kalitesini etkileyen bu hususların ilk üçte yer alması katılımcıların verdikleri puanlarla da tutarlıdır. Bunların dışında kentsel yaşam kalitesini doğrudan etkileyen çarpık kentleşme, çevre ile ilgili sorunlar, rekreasyon alanlarının ve

sosyo-kültürel faaliyetlerin yetersizliği, otopark ve alışveriş merkezleri gibi sorunların ilk sıralarda yer alması da Ordu kentinin yaşayanlarına henüz kaliteli bir kent yaşamı sunamadığı anlamına gelmektedir.

Tablo 8. Ordu Kentinin Sorunları

Sizce Ordu'nun en önemli ilk üç sorunu nedir?	N	%
Trafik	201	50,3
Altyapı/Üstyapı	173	43,2
Ulaşım	97	24,2
Çarpık Kentleşme	82	20,5
İşsizlik	75	18,7
Rekreasyon Alanlarının Yetersizliği	55	13,8
Çevre Kirliliği	50	12,5
Otopark	49	12,2
Alışveriş Merkezleri	39	9,8
Sosyo-Kültürel Faaliyetlerin Yetersizliği	35	8,7
Çöp	31	7,8
Pahalılık	27	6,7
İçme Suyu	27	6,7
Çevre Düzenlemesi	26	6,5
Sanayinin Olmaması	23	5,8
Eğitim Düzeyi	14	3,4
İnsan Davranışları	14	3,4
İstihdam	13	3,3
Turizm	13	3,3
Esnaf Davranışları	12	3,0
Kent Kültürü	9	2,3
Sağlık Hizmetlerinin Yetersizliği	8	2,0
Yerel Yönetimlerin Sorunlara Çözüm Üretmemesi	8	2,0

VI. Tartışma ve Sonuç

Günümüz modern kentleri, insanlara başta ekonomik olmak üzere önemli fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca, kentler yüksek yaşam standartlarına ulaşabilmek ve kenti bir cazibe merkezi haline getirmek için de ciddi bir çaba sarf etmektedirler. Bu bağlamda, ulaşım, altyapıya, sağlığa, güvenliğe, çevreye ve rekreasyon alanlarına önemli yatırımlar yapılmaktadır.

Bu araştırmada, kentsel yaşam kalitesini doğrudan etkileyen bu hususlar Ordu özelinde incelenmiş ve modern bir kent olma ve sakinlerine kaliteli bir kent hayatı sunma açısından ne aşamada olduğu analiz edilmeye çalışılmıştır.

Araştırmaya katılanlar Ordu kentini rekreasyon alanları, altyapı hizmetlerine erişim, ulaşım, çevre, güvenlik ve sağlık açısından yeterli görmemektedir. Her bir başlık için verilen puanlar ortalamasının çok altında kaldığı görülmektedir. Bu başlıkların detaylarına baktığımızda da birtakım farklılıklar göze çarpmaktadır.

Rekreasyon alanları, en düşük puanın verildiği alandır. Araştırmanın detaylarına baktığımızda, büyükşehirde yaşayanların daha düşük puan verdiği görülmektedir. Büyükşehirlerde rekreasyon alanlarının nispeten daha fazla olması bu farklılığın nedeni olarak yorumlanabilir. Eğitim düzeyi ve gelir düzeyi arttıkça verilen puanların düşmesi, eğitim ve gelir düzeyi yüksekliği beraberinde iyi ve düzenli işi getirecek, dolayısıyla yoğun iş temposundan ve kentin monotonluğundan kurtulmak isteyen insanların bu tür alanlara daha fazla ihtiyaç duyması anlamına gelmektedir. Meslek ekseninde ise, en yüksek puanın işçiler tarafından verilmesi de anlamlıdır. Fiziki efor gerektiren işlerde çalışan bireylerin, hem zaman hem de enerji açısından rekreasyon alanlarına gitme ihtimali oldukça zayıftır. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorunun içerisinde, rekreasyon alanlarının yetersizliğinin 6., sosyo-kültürel faaliyetlerin yetersizliğinin ise 10. sırada yer alması da kentin bu hususta önemli ölçüde yetersiz olduğunu göstermektedir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, sosyal hayatından memnun olanların oranının % 45 olması ve Ordu'nun sosyal yaşam sıralamasında 69. sırada olması da (TÜİK, 2015) kentin rekreasyon alanları açısından yetersizliğini ortaya koymaktadır.

Altyapı hizmetlerine erişim de ortalama puanın çok altında kaldığı görülmektedir. Bulguların detaylarını incelediğimizde, Ordulu olmayanların ve büyükşehirde yaşayanların daha düşük puan verdikleri göze çarpmaktadır. Bu sonuçta, bireylerin kendi memleketlerinin ve büyükşehirlerin altyapı sorunlarını önemli ölçüde çözdüğünün bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Yaş açısından en düşük puanın 25-54 yaş aralığında olanlar tarafından verilmesi de, bu kişilerin iş vb. nedenle kenti daha fazla yaşamaları, dolayısıyla bu konudaki sorunlara daha fazla maruz kalması göz önüne alındığında, tutarlı görülmektedir. Eğitim düzeyi ve gelir düzeyi arttıkça verilen puanların altyapı için de düştüğü görülmektedir. Burada da rekreasyon alanlarındakine benzer bir yorumda bulunabiliriz. Meslek açısından ise en düşük puan yönetici, esnaf, akademisyen, doktor, avukat vb. tarafından verildiği, en yüksek puanın emekli ve öğrenci tarafından verildiği görülmektedir. Bu husus öğrencilerin genelde servis kullanması ve emeklilerin ise kamusal alana çok fazla çıkmamasından dolayı, altyapı sorunları ile karşılaşmadığı şeklinde yorumlanabilir. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorunun içerisinde, altyapı hizmetlerinin 2. sırada yer alması da kentin bu hususta önemli eksikliklerinin olduğu anlamına gelmektedir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, altyapı hizmetlerine erişimde Ordu'nun 61. sırada olması da (TÜİK, 2015) kentin altyapı açısından önemli eksikliklerinin olduğunu göstermektedir.

Ulaşım hususunda da rekreasyon ve altyapı da olduğu gibi ortalamasının oldukça altında puan verildiği görülmektedir. Sonuçların detaylarına baktığımızda, cinsiyet açısından erkeklerin daha az puan vermesi, kadınların kamusal alana erkeklerden daha az çıkması nedeniyle tutarlıdır. Ordulu olmayanların ve büyükşehirde yaşayanların altyapıda olduğu gibi daha düşük puan verdikleri göze çarpmaktadır. Bu sonuçta,

bireylerin kendi memleketlerinin ve büyükşehirlerin ulaşımında çeşitli seçeneklerinin olması (kara, deniz ve demir yolu-metro, tramvay) ve kamu ve özel gibi birçok alternatif ulaşım imkanlarının yaygın olmasıyla açıklanabilir. Eğitim düzeyi ve gelir düzeyi arttıkça verilen puanların ulaşım için de düştüğü görülmektedir. Burada eğitim ve gelir düzeyinin artmasına paralel olarak insanların özel araçlara sahip olma ihtimali yüksektir. Bu gruptaki bireylerin toplu ulaşım araçlarını kullanma ihtimalinin düşmesine rağmen, kentte özellikle yaz aylarında yaşanan trafik nedeniyle, ulaşım için düşük puan verildiği yorumunda bulunulabilir. Meslek açısından ise en düşük puan yönetici, esnaf, akademisyen, doktor, avukat vb. tarafından verilmesi de yine bu grubun yüksek bir oranda araç sahibi olması ve trafik sorunuyla karşılaşmasıyla açıklanabilir. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorun içerisinde, trafiğin 1. sırada, ulaşımın ise 3. sırada yer alması da kentin ulaşım ve trafik konusu, çözmesi gereken en önemli problemlerinin başında geldiği görülmektedir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, belediyenin toplu taşıma hizmetlerinden memnuniyet oranının % 54 olduğu (TÜİK, 2015) görülmektedir. Bir diğer ifadeyle, kentin hemen hemen yarısı toplu taşıma hizmetlerinden memnun değildir. Ancak, Ordu kentinde belediyenin toplu taşıma hizmetinin henüz bulunmadığını da ifade etmek gerekir.

Çevre konusunda, diğer alanlara kıyasla (rekreasyon alanları, altyapı, ulaşım) ortalama puana yakın puanlar verildiği görülmektedir. Cinsiyet, Ordulu olma(ma), büyükşehirde yaşama(ma) eksenlerinde çevreye verilen puanlar birbirlerine oldukça yakındır. Yaş ekseninde en yüksek puan, 55 ve üstü yaş kategorisinde verilmiştir. Eğitim ve gelir düzeyi ekseninde puanlar yine birbirine yakın iken, meslek kategorisinde en düşük puanın esnaf ve ev hanımları tarafından verildiği görülmektedir. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorun içerisinde, çevre ile ilgili olan (çevre kirliliği, çöp, çevre düzenlemesi, çarpık kentleşme vb.) sorunların toplam oranının yaklaşık % 50 olması da çevre konusunda önemli eksikliklerin olduğunu göstermektedir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, çevre konusunda Ordu'nun 43. sırada olduğu (TÜİK, 2015) görülmektedir. Araştırmanın detayına baktığımızda, km²'ye düşen orman alanının %34 olduğu, araştırmaya katılan insanların neredeyse % 50'sinin belediyenin temizlik hizmetlerinden memnun olmadığını görülmektedir.

Sağlık hizmetlerinde de ortalama puana yakın puanlar verildiği görülmektedir. Cinsiyet, Ordulu olma(ma), büyükşehirde yaşama(ma), yaş ve gelir düzeyi eksenlerinde sağlığa verilen puanlar birbirlerine oldukça yakındır. Eğitim düzeyi ekseninde en düşük puanın ilköğretim mezunları tarafından verildiği görülmektedir. Eğitim düzeyi düşüklüğü, beraberinde sosyo-ekonomik durumu olumsuz etkileyeceğinden, bu eğitim düzeyinde olanların yeterli sağlık hizmetlerine ulaşamamasını doğurabilir. Meslek açısından en düşük puan verenler ise emeklilerdir. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorun içerisinde, sağlık hizmetlerinin yetersizliğinin 22. sırada yer aldığı görülmektedir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, sağlık konusunda Ordu'nun 32. sırada olduğu (TÜİK, 2015) görülmektedir. Araştırmanın detayına baktığımızda hekim başına düşen hasta sayısının 6534 olması da, yeni sağlık tesisleri yapılmasının önemini göstermektedir.

Güvenlik konusunda verilen puanlar ortalamaya en yakın puanlardır. Meslek dışında bütün hususlarda verilen puanların birbirine ve ortalamaya oldukça yakın olduğu görülmektedir. Meslek ekseninde en düşük puanın esnaflar tarafından verildiği görülmektedir. Bu sonucun çıkmasında, esnafların hırsızlık gibi olaylarla daha sık karşılaşma ihtimalinin yüksek olması etkili olabilir. Ayrıca, katılımcıların kent ile ilgili belirttiği 53 sorun içerisinde, güvenliğin neredeyse sorun olarak görülmemesi, Ordu'nun güvenli bir kent olduğunun da göstergesidir. TÜİK tarafından 2015 yılında yapılan İllerde Yaşam Endeksi araştırmasına göre, güvenlik konusunda Ordu'nun 25. sırada olduğu (TÜİK, 2015) görülmektedir. TÜİK'in yaptığı araştırma sonuçlarına göre, Ordu'nun en iyi olduğu alanın güvenlik olması, bizim araştırma sonuçlarımız ile de tutarlıdır.

Araştırmamızın bulgularına göre, belirtilen 53 sorun içerisinde, yukarıda değinmediğimiz işsizlik, otopark, alışveriş merkezleri, pahalılık gibi sorunların ilk sıralarda yer alması da, kentsel yaşam kalitesi üzerinde olumsuz etki yapmaktadır.

Araştırma bulgularımızı oluşturduğumuz hipotez ekseninde değerlendirdiğimizde, katılımcılar kentsel yaşam kalitesi ile ilgili hususlarda kenti yetersiz görmekteyler. Bir diğer ifadeyle, Ordu kenti, sakinlerine fiziki ve sosyal imkanlarıyla henüz kaliteli bir yaşam sunamamaktadır.

Sonuç olarak Ordu kenti başta trafik, altyapı, ulaşım, çevre, işsizlik olmak üzere, rekreasyon alanları, otopark, alışveriş merkezleri, sosyo-kültürel faaliyetler ile ilgili sorunlarını, kenti daha yaşanabilir kılmak ve bir cazibe merkezi haline getirmek için, acil çözümü gerekmektedir. Bu sorunların çözümünde en önemli sorumluluk yerel yönetimlere ait olsa da, üniversite, sivil toplum kuruluşları vb. kenti tenfös eden herkese de ayrıca önemli görevler düşmektedir.

Kaynaklar

- Burgess, E. W. (2015). Şehrin Büyümesi: Araştırmaya Giriş, (Çev. Pınar Karababa Kayalığı). Ankara: Heretik Yayınları.
- Davis, M. (2010). Gecekondu Gezegeni, (Çev. Gürol Koca). İstanbul: Metis.
- Ekinci, İ. (2016). Tanzimat Devri Ordu Kazası, Ankara: Gece Kitaplığı.
- Erkan, R. (2010). Kentleşme ve Sosyal Değişme, Ankara: Bilimadamı Yayınları.
- Geray, C. (1998). Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler, *Türk İdare Dergisi*, 70 (421):323-346.
- Giddens, A. ve Sutton, P. (2016). Sosyoloji, (Çev.: Mesut Şenol). İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Gül, A. ve Küçük, V. (2001). "Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi", *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* (ISSN: 1302-7085), Seri: A. 2, 27-48.
- Günay, M. (2007). Fotoğrafların Dilinden Tarihi Kültürü ve Doğası ile Ordu, İstanbul: Promat Matbaacılık.
- Karakurt T. E. (2009). Sürdürülebilirlik Olgusu ve Kentsel Yapıya Etkileri, *PARADOKS, Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, (e-dergi)*, <http://www.paradoks.org>, ISSN 1305-7979, 5 (2).1-14.
- Keleş, R. (1996). Kentleşme Politikası, Ankara: İmge Kitapevi Yayınları.

- Özer, İ. (2004). Kentleşme Kentlileşme ve Kentsel Değişme, Bursa: Ekin Kitapevi.
- Öztürk, S. ve Özdemir, Z. (2013). Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi “Kastamonu Örneği”, Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 2013, 13 (1): 109-116.
- Ritzer, G. (2010). Küresel Dünya, (Çev. Melih Pekdemir). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Slattery, M. (2010). Sosyolojide Temel Fikirler, (Çev. Ümit Tatlıcan, Gülhan Demiriz). İstanbul: Sentez.
- T.C. İçişleri Bakanlığı Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü. (1996). *Avrupa Kentsel Şartı*. (Çev. Zerrin Yener, Kumru Arapkirlioğlu). Ankara: Yayın No:10.
- TÜİK. (2014). *Seçilmiş Göstergelerle Ordu 2013*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- TÜİK. (2015). *İllerde Yaşam Endeksi 2015*. <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=24561> adresinden 1 Ocak 2017 tarihinde edinilmiştir.
- Yener, Z. ve Arapkirlioğlu, K. (1996). Şart mı, Ne Şartı Avrupa Kentsel Şartı, *Ada Kentliyim*, 2(6).
- Yılmaz, N. (2004). “Farklılaştırıcı ve Ayrıştırıcı Bir Mekanizma Olarak Kentleşme”, *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*. 48, 250-267.