

AİDİYET VE MEKÂN OLARAK SOKAKLAR: BALIKESİR ÖRNEK OLAYI ÇERÇEVESİNDE BİR TİPOLOJİ ÖNERİSİ

Doç. Dr. Fahri Çakı

Balıkesir Üniversitesi

ÖZ

Makalede Anadolu kentlerindeki sokakları temsilen Balıkesir örnek olay olarak incelenmektedir. Ulaşılan genel sonuç, fiziki yapı bozuklukları ve işlevsizlikleriyle bağlantılı olarak mekânsal aidiyet potansiyelinin Balıkesir merkez ilçelerindeki sokak ve caddelerde ya hiç bulunmadığı ya da çok kısıtlı olduğu sonucudur. Sunulan tipolojinin ve yapılan aidiyet değerlendirmelerinin tüm Anadolu kentleri için geçerli olmayabileceği, Balıkesir dâhilinde bile istisnai örneklerin bulunabileceği makalenin ön kabullerindedir. Bununla birlikte makalede Balıkesir örneğinde sokak ve caddelere ilişkin mekânsal aidiyet anlayışımızın geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Kavramlar: Aidiyet, Mekânsal Aidiyet, Sokak ve Caddeler, Balıkesir.

ABSTRACT

The paper focuses on Balıkesir as a case study to represent the streets of Anatolian cities. The general conclusion is that the potential of spatial belonging, in connection with physical disabilities and dysfunctions, in the streets of the central districts of Balıkesir is either very limited or not existing at all. It is presumed that the submitted typology and belonging evaluations may not be valid for all Anatolian cities, and there may be exceptional examples even within Balıkesir. However, it is aimed to improve understanding of spatial belonging in streets in the case of Balıkesir.

Keywords: Belonging, Spatial Belonging, Streets, Balıkesir.

1. GİRİŞ

Psikologlar aidiyeti, her insanda doğal olarak var olan bir ihtiyaç olarak görme eğilimindedirler. Örneğin, şiddet ve yoğunluğunda kişisel farklılıklar bulunsa ve ifade etme biçimleri kişilere ve kültürlere göre değişiklikler gösterse de aidiyetin tüm kültürlerde ve tüm insanlarda belirli bir derecede bulunduğunu belirten Baumeister & Leary, (1995:520) kişilerarası bağlılık arzusu anlamında aidiyet ihtiyacının “fundamental bir insan motivasyonu olduğunu” ileri sürer. Aidiyet, Maslow’un “İhtiyaçlar Piramidi”nde de önemli bir yer tutar. Onun piramidinde, ait olma/aidiyet gereksinimi, fizyolojik gereksinimler ve güvenlik gereksiniminden sonra gelmektedir (Solak, 2017:20).

Kimlik oluşumu sürecinde kişi “ben kimim” sorusuna yanıt ararken bu arayışa paralel olarak “ben nereye aitim” sorusuna da yanıt arar. Nitekim “ben kimim” sorusu, Loader’ göre (2006:25), “ben nereye aitim” sorusundan ayrı düşünülemez. “Nereye aitim” sorusuna yanıt, hepsine birden ait olmadığımız veya olamayacağımız mekân, lokaller ve kimliklere ilişkin geniş bir bilgi, duygu veya farkındalığı gerektirir (Anthias, 2006).

“Ben kimin” sorusuna verilen yanıtlar (Türküm, Müslümanım, Marksistim, akademisyenim, esnafım vb.) etnik, dini ve mesleki kimlikler boyutunda aidiyetleri gündeme getirirken “ben nereye aitim” sorusuna verilen yanıtlar da genellikle mekânsal aidiyetleri çağırır.

Gündelik yaşam etkinlikleri mekâna sıkı sıkıya bağlı olan ve uzam-zaman ayrışmasının henüz gelişmediği geçmiş dönemlerde mekânsal aidiyetlerin bugüne kıyasla çok daha kuvvetli oldukları genel kabul gören bir kanaattir. Bununla beraber, özellikle Anglo-Sakson ülkelerdeki modern kentlerin dizayn ve gelişiminde mekânsal aidiyet gereksiniminin ciddi derecede dikkate alındığına ve alınmasının teşvikine dair çeşitli araştırmalar, kampanyalar, sosyal hareketler mevcuttur.

2. ÇALIŞMANIN PROBLEMİ VE YÖNTEMİ

Mekânsal aidiyetin en önemli gelişim alanlarından birisinin sokak ve caddeler olduğu kabulünden hareketle bu makale, günümüz Anadolu kentlerinde sokak ve caddelerin mekânsal aidiyet potansiyellerini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Günümüz Anadolu kentlerinde sokak ve caddelerin ne kadar mekânsal aidiyeti destekleyici ya da engelleyici olduğu sorusu, makalenin ana araştırma sorusudur.

Bu soruyu yanıtlamaya çalışırken öncelikle “aidiyet” ve “mekânsal aidiyet” kavramına ilişkin kuramsal ve kavramsal yaklaşımları gözden geçirmek gereklidir. Bu incelemedeki amacımız, sokak ve caddelerin aidiyet potansiyellerini hangi kriterler bağlamında değerlendirebileceğimizi belirlemektir. İkinci adım olarak, tüm sokak ve caddelerin aynı boyutta aidiyet potansiyeli taşımayacağını varsayarak Anadolu kentlerindeki sokak ve caddelere ilişkin bir tipoloji oluşturma gereği vardır. Potansiyel değerlendirmesini her bir sokak/cadde türü için ayrı ayrı yapmanın bizi daha uygun ve isabetli sonuçlara ulaştıracığı açıktır.

Bu tür bir çalışmanın birden çok Anadolu kentini kapsayan bir örneklem üzerinden gerçekleştirilmesi kuşkusuz çok daha yararlı ve geçerli olacaktır. Ancak sınırlı zaman ve kaynakları gözeterek bu çalışma, tipik durum örnekleme yöntemi kullanmakta ve Balıkesir merkez ilçelerini tipik Anadolu kenti olarak çalışmanın odağına yerleştirmektedir.

Araştırmada kullanılan veri toplama tekniği katılımcı gözlemdir. 17 yıldır Balıkesir’de ikamet etmekte olan araştırmacı, bu süre boyunca yaptığı gözlemlere ilaveten spesifik olarak bu araştırma için bir ay boyunca gözlemlerini yoğunlaştırmış, notlar almış ve fotoğraflar çekmiştir.

3. AİDİYET VE MEKÂNSAL AİDİYET

Aidiyet ve kimlik kavramları çoğu kez birbirinin yerine kullanılabilir (Youkhana, 2015:12). Yuval-Davis’e göre (2006:199), aidiyet; a) farklı güç eksenleri ve sosyal kategorileştirmelerde

ortaya çıkan farklı sosyal konumlarla, b) bireylerin tanımlamaları ve duygusal bağlılıklarıyla, c) ortak ahlaki ve siyasi değer sistemleriyle ilgilidir. Yuval-Davis aidiyeti; “sınıf, ırk, cinsiyet, yaşam döngüsü evresi, cinsellik ve yetenek gibi farklı birden fazla eksen boyunca inşa edilmiş ve müzakere edilmiş dinamik bir süreç” olarak tanımlar (Yuval-Davis, 2006:200). Dolayısıyla onun bu tanımı, aidiyetin kategorik eksenlerine, inşa edilmişliğine ve dinamik karakterine vurgu yapmaktadır.

Sosyal bilimciler arasında aidiyetin yer ve mekânla ilişkisine vurgu yapmak oldukça yaygın bir eğilimdir. Örneğin, Anthias'a göre, aidiyet, yerel ve küresel arasındaki arayüzde yer almaktadır. Anthias (2006, 2008), aidiyet ve kimlik kavramlarının içsel/özel mekânsallıklarına itiraz etmek, özcü sosyal farklılık sınıflandırmalarına karşı durmak ve ötekilik biçimlerinin artan karmaşıklığını vurgulamak için "translokasyonel konumlar" (translocational positionalities) terimini tanıtmıştır. Burada, mekânsal referans iki yönlüdür ve bir taraftan yer-temelli etkileşimin önemini, diğer taraftan da hareketin önemini yansıtır. "Translokasyonel konumlar" kavramı aynı zamanda bir bireyin karmaşık ve değişken yaşam-dünyaları içindeki insanların konumlarını tanımlamaktadır (Youkhana, 2015:12).

Antonsich (2010), de aidiyetin mekânsal boyutuna dikkat çekenler arasındadır. Ona göre de mekân aidiyeti “evinde hissetmek” duygusuyla ilgilidir. Dolayısıyla ona göre, “ait olmak demek, bir bireyin kendisini “evindeymiş” gibi hissedebileceği bir yer bulması demektir” (Antonsich, 2010:646). Antonisch’in vurguladığı mekânsal referans maddi bir uzam olabileceği gibi öyle olmak zorunda da değildir. Burada sözü edilen uzam, hem coğrafi bir yer hem de aşinalık, rahatlık, güvenlik ve Yuval-Davis'in terimiyle, duygusal bağlılık, “evde olma hissi” olarak tanımlanan sembolik bir alan olabilir. Kişinin yaşadığı apartman dairesi, mahallesi, sokağı, kaldığı öğrenci yurdu, ya da daha genel olarak ulusu, memleketi vb. birçok şey ya da yer mekân aidiyetinin konusu olabilir. Antonsich için aidiyet, sınırları çizmek için söylemsel olarak kullanılan bir sosyal kaynaktan ziyade kişisel, samimi ve varoluşçu bir boyut tarafından anlatılan bir "benlik duygusu" ile yakından bağlantılıdır (Antonsich, 2010:647).

Sosyal ilişkileri ve üretimleri analiz ederken Lefebvre de sosyal gerçekliğin üçlü bir diyalektiğinden söz eder: sosyal düşünce, sosyal pratik ve şiirsel ve yaratıcı eylem. Sosyal hayat, uzamda yaşanır, algılanır ve düşünülür, uzam da sosyal olarak yaratılır (Lefebvre, 2006'dan aktaran Youkhana, 2015:15). Bu bakışta, aidiyet de uzamda gelişir ve dolayısıyla sabit değil, değişkendir.

Aidiyet, toplumsal, düşünülmüş ve duygusal-maddi doğal olabilen değiştirilebilir eklemelere işaret eder. Maddi-göstergebilimsel ve mekâna-duyarlı aidiyet çalışması, farklı zamansal ve mekânsal platformlar üzerinde aidiyet üreten aktiviteler ve az-çok kurumsallaşmış (tekrarlanan, gerçekleştirilen vb.) gündelik pratikler, (dayatılan) ritüeller ve "aidiyet rejimleri" sergiler.

Kentsel uzam, egemenlik ve gücün sembolü olarak ulusal ve uluslararası girişimcilerin bir rekabet alanı haline dönüşürken bireyler ve gruplar da kamusal alanı direnme, yaratıcı eylemler ve iletişim aracı için bir laboratuvar olarak kullanırlar.

Cuba ve Hummon'a göre (1993:112) konut sakinlerinin demografik nitelikleri ve diğer özellik ve üyelikleri, barınma yeri kimliğinde kritik bir role sahipken yerel topluluk faaliyetlerine katılım da topluluk kimliği için asli bir unsurdur. Ayrıca, müşterek mekân etkinlik kalıpları da bölgesel bir kimliğe yol açar.

Genel anlamda, mekân kimliği, kimliği simgelemek veya yerleştirmek için çevresel anlamı kullanan ben'in bir yorumu olarak tanımlanabilir. Diğer kimlik biçimlerinde olduğu gibi, mekân kimliği şu soruyu da yanıtlıyor: "Ben kimim?" – ya da – "Neredeyim ben?" veya "ben nereye aitim?" ... İnsanlar, şeyler ve etkinlikler gibi, mekânlar da günlük yaşamın sosyal dünyasının ayrılmaz bir parçasıdır; bu özelliğiyle, mekânlar, kimliklerin tanımlandığı ve konumlandığı önemli mekanizmalar haline gelirler (Proshansky vd., 1983:58).

Mekânlar ve bunlara eşlik eden anlamlar kimliğe karmaşık yollarla katkıda bulunsa da, mekân kimliği ile ilgili daha önceki çalışmalar, tipik

olarak iki geniş fonksiyona odaklanmıştır: görüntüleme ve mensubiyet. Görüntüleme olarak mekân kimliğine ilişkin olarak araştırmacılar, insanların benliğin niteliklerini kendi benliklerine veya ötekilere iletmek için mekânı nasıl kullandıklarını ortaya koymuşlardır.

Mensubiyet olarak mekân kimliği ile ilgili olarak da, akademisyenler, insanların bir bağlanma veya ev duygusu oluşturmak için yerleri nasıl kullandıklarını araştırmışlardır. Mekânla böyle bir bütünleşme, sıklıkla mekâna duygusal bağları içerir ancak aynı zamanda paylaşılan çıkarlar ve değerler duygusu da içerebilir. Mekânla bu bütünleşme, sık sık "evde" olma - burada rahat, tanıdık ve "gerçekten ben" hissi olarak yaşanır. Her iki durumda da, mekân kimlikleri benliği önemli mahallerle birleştirir ki bu da kişinin sosyo-mekânsal dünyasına bir aidiyet duygusu ve düzen getirir. (Cuba & Hummon, 1993:113).

Görüldüğü üzere mekânsal aidiyet insanların yaşamlarına pozitif katkıları olan bir şey olarak görülmektedir. Buna karşılık mekânsal aidiyetten yoksunluk ise negatif sonuçları olan bir şey olarak görülür. Örneğin Antonisch'e göre mekân aidiyetinden yoksunluk, "yalnızlık, yalıtılmışlık, yabancılaşma ve yerdeğişim duygusudur... ve motivasyon ve mental sağlık problemlerine yol açabilir" (2010: 650).

Mekân aidiyeti, Antonisch'e göre, "sadece kişisel bir mesele değil, aynı zamanda sosyal bir meseledir. Nitekim bir kimse yaşadığı yerde diğer insanlar tarafından reddedildiğini veya hoş karşılanmadığını hissederse, onun aidiyet duygusu kaçınılmaz olarak bozulur" (2010: 651). Mekân aidiyetinin salt kişisel bir mesele olmadığına dikkate alındığı noktada "aidiyet politikaları" devreye girer. Bu bağlamda bir yere ait olmak, bir gruba ait olmakla aynı anlama gelmeye başlar ve dolayısıyla "aidiyet, hem bireysel hem toplumsal açıdan kimlik ile eş anlamlı" bir kavrama dönüşür (Antonisch, 2010:651). Bu açıdan aidiyetin iki boyutu vardır: birincisi aidiyet iddia edenler, diğeri bu iddiayı onaylama gücüne sahip olanlar. Siyasal düzlemde aidiyet onaylansa bile toplumsal düzlemde onaylanmayabilir ki bu da ayırmacılık, dışlama, ötekileştirme gibi süreçleri doğurabilir. Ait olabilmek için "insanların kendi kimliklerini ifade

edebildiklerini, yaşadıkları topluluğun ayrılmaz bir parçası olarak kabul gördüklerini, seslerinin duyulduğunu ve değer verildiklerini hissetmeleri gerekir” (Antonisch, 2010:252).

Favell (1999), aidiyet politikalarını “sınırları korumanın çirkin yüzü” olarak görür. Burada sözü edilen sınırlar genellikle siyasal topluluğun aidiyet sınırlarıdır ki “bu sınırlar bazen fiziki olarak ve daima sembolik olarak dünyayı ‘biz’ ve ‘onlar’ olarak ayırır” (Yuval-Davis, 2011:3).

Bu ayırım kendisini sosyal içirme ve dışlama tutumlarıyla gösterir ve insanlık tarihinde çok eskilere gider. Genel olarak toplumlar ve kültürlerin ödül olarak sosyal içermeyi ceza olarak da sosyal dışlanmayı kullandıkları söylenebilir. Nitekim Baumeister & Leary’nin de dikkat çektiği gibi birçok erken uygarlık sürgün etmeyi ölüme eşdeğer görmüş ve uygulamışlardır. Modern uygarlıklar ise, cezaevini insanları cezalandırmak için kullanır. Her iki tutumunda arkasında yatan düşünce şudur ki yaşam ancak ait olunan topluluk ve ilişkiler içerisinde güzel ve anlamlıdır. Kişinin aidiyet bağlarından koparılması ona verilebilecek en ağır cezadır (Baumeister & Leary, 1995:521).

Bunların yanı sıra mekânsal aidiyet ile güvende hissetme duygusu arasında da yakın bir bağ kurulmaktadır. Çünkü insanların, kendilerine tanıdık gelen mekânlarda kendilerini daha güvende hissettikleri ve bu hisle birlikte aidiyet duygusu da geliştirdikleri ileri sürülmektedir (Solak, 2017:21).

4. AİDİYET VE MEKÂN OLANAĞI OLARAK SOKAKLAR

Türk Dil Kurumu, sokağı “il, ilçe vb. yerleşim bölgelerinde, iki yanında evler olan, caddeye oranla daha dar veya kısa olabilen yol” olarak tanımlarken bununla ilişkili bir başka terim olan caddeyi de kısaca “ana yol” olarak betimlemektedir¹. Dolayısıyla Türkçe’de sokak ve cadde aynı

¹ www.tdk.gov.tr

özellikleri taşımakta fakat genişlik ve uzunluk bakımından ayrılmaktadırlar. İngilizcede ise “street” terimi bu iki anlamı da kapsayacak şekilde Oxford Dictionary tarafından “bir ya da her iki yanında evler ve binalar bulunan bir şehir, kasaba veya köydeki kamusal yol” olarak tanımlanmaktadır². Görüldüğü gibi bu sözlük tanımlamaları sokak ve caddelerin fiziksel özelliklerini ortaya çıkarmaktadır. Oysa sokak ve caddeler elbette yol ve binalardan daha fazla bir şey olarak tarihi, kültürel, sosyal, ekonomik ve duygusal yaşam boyutlarına sahiptir.

Sokaklar ve caddeler insanların gündelik yaşamlarının önemli bir kısmını geçirdikleri yerlerdir ve bazen kendine özgü kimliklerle öne çıkarlar. İstanbul’da İstiklal Caddesi, New York’ta Wall Street, Paris’te Şanzelize Caddesi, Madrid’te Gran Via, Berlin’de Kurfürstandamm, Moskova’da Arbat Caddesi belli bir kimlikle dünyaca ün kazanmış caddelerdir. Sokaklar içerisinde de ünlenmiş ve belli bir kimliği olan birçok örnek vardır. İstanbul’da Yeşilçam Sokağı/ Beyoğlu, Soğuk Çeşme Sokağı/Fatih, **Merdivenli Yokuş/Balat, Galip Dede Sokağı/Karaköy, Serdar-ı Ekrem Tarihi Sokağı/Galata, Fransız Sokağı/Beyoğlu, Ayrılık Çeşme Tarihi Sokağı/Kadıköy, Ayrancı Sokağı/Arnavutköy, Perihan Abla Sokağı/Kuzguncuk bunlardan bazılarıdır.**

Ün ve kimlik kazansın veya kazanmasın, sokak ve caddeler mekânsal aidiyetin de konusu olabilen kamusal alanlardır. Sokaklar/caddeler insanları etkileşime sokar, birbirlerine bağlar, tekrar eden davranışlara, ortak deneyimlere (pozitif ve/veya negatif) sevk eder, hatıralar ve anlamlar yaratır. Sokak/cadde yaşamı komşuluk, mahalle ve cemaat (community) bağlarıyla sıkı sıkıya bağlıdır. Genel olarak geçmişte bu bağların bugüne kıyasla çok daha güçlü olduğu, modernleşme, küreselleşme, bireyselleşme ve teknolojik gelişmelerle birlikte bu bağların nispeten gevşediği, eski önem ve etkisini kaybettiği kabul edilir. Eskiden aynı sokakta, mahallede ve cemaatte yaşayan insanların birbirlerini iyi tanıdıkları, sıklıkla ortak faaliyetler gerçekleştirdikleri, yardımlaştıkları ve

² <https://en.oxforddictionaries.com/definition/street>

birlikte eğlendikleri ve klişe cümle ile evlerinin kapılarını kilitlemeye bile gerek duymadıkları bilinir (The Young Foundation, 2010:5).

Modernleşme ve küreselleşme etkilerine rağmen yaşanan yerlere (sokaklar, mahalleler) hala güçlü bir aidiyet duygusunun devam ettiğini gösteren araştırmalar bulunsa da (İnglis, tarihsiz), günümüz toplumlarında sokakları da içeren kamusal alanlara ilişkin olumsuz gelişmelere sıklıkla dikkat çekilir. Günümüzde sokakların arabalar, onların park ihtiyaçları ve malların ulaşımı için var olduklarını düşünmeye meyledilmektedir. Ancak tarihte sokakların varlık nedeni kuşkusuz bunlarla sınırlı değildir; aksine bunlardan daha önemli derecede sokaklar tarihin en eski dönemlerinden beri sosyal, ticari ve siyasal yaşamın cereyan ettiği kamusal alanlardır.

Sokaklar/caddeler, kültürün ve toplumsal hafızanın yaşatıldığı mekânlardır da. Ulusal kahramanların, önemli sanatçıların, bilim insanlarının, politikacıların ya da önemli olayların isimlerinin sokaklara/caddelere verilmesi bunun göstergelerinden birisidir. Sokaklar/caddeler aynı zamanda toplumsal tepkilerin, taleplerin ve iradenin ifade edildiği mekânlardır.

Bugün sokaklar/caddeler ağır trafik ve güvenlik sorunlarıyla birlikte anılmaktadırlar. Bu sorunların kronikleştiğinde kuşku yoktur. Ama sokakların/caddelerin aynı zamanda insanların fiziksel aktivitelerini minimize edecek şekilde ve kaliteli zamanlar geçirilebilecek mekânlardan yoksunlaşmaları nedeniyle insanları izalasyona ve depresyona sürükleyecek şekilde yer alıyor olması, araçların saldıkları zehirli gazlarla hava kirliliğinin yaşanması da önemli diğer sorunlar arasındadır.

Bu sorunlarla birlikte sokaklar/caddeler, istisnalar olsa da, insanların mekânsal aidiyet duygularının gelişmesine pek izin vermemektedirler. Sokaklar/caddeler adeta arabalar ve küresel kapitalizm tarafından işgal edilmiş durumdadırlar. Sokakların gerçek sahipleri için sosyal etkileşimler, fiziki aktiviteler ve yerle ilişki anlamında “sokakları tekrar mekânlara dönüştürme” talep ve çabaları doğmaktadır.

Bir sokağın/caddenin mekân sayılabilmesi için; 1) insan aktivitelerini (yürüyüş, konuşma, oturma, işinin peşinde koşma vb.) destekleyici olması, 2) daha az aracın daha yavaş bir hızla seyrediyor olması, 3) araçlar için uygun ve yeterli park olanakları sunması, 4) araç trafiği ile yaya aktiviteleri arasında bir dengenin bulunması, 5) araç sürücülerinin insanları korkutmayacak şekilde acelesiz park yerlerine girip çıkmaları, 6) kaldırım kafeleri gibi yaya-dostu aktivitelere ve yürüyüşlere izin veren geniş kaldırımlara sahip olmaları, 7) özel bir mekân olduğuna dair genel bir imaj ve kimlik taşıması, 8) genel güvenlik duygusuyla birlikte karşıdan karşıya geçmenin kolay ve güvenli olması vb. özellikleri gereklidir. Bunların yanı sıra, çimen, çalılar, çiçekler ve tabii ki ağaçlar gibi yeşilliklerle donatılan, bisikletliler ve engelliler için özel şeritler ve park yerleri sunan, meydanlar ve toplanma yerleriyle desteklenen, bol ve rahat oturma banklarına yer veren, geleneksel yerel kutlamalara ve sokak sanatlarına izin veren, yeterli ve gerekli işaretleri (sokak/cadde isimleri, kurallar, ilanlar vb.) bulunan, temizlik ve tamiratları düzenli yapılan, güvenlik önlemleri alınan, çevreyle uyumlu kamusal sanat ürünlerini sergileyen sokak ve caddeler, bireyler ve yerel toplulukların kendilerini daha fazla evdeymiş gibi hissetmelerini ve daha güçlü aidiyet duygusu geliştirmelerini sağlar (PPS, 2008:24-31).

Sokak ve caddelerde bu özelliklerin yaratılabilmesi için kaldırım genişliği ve düzeni büyük önem taşır. Bu özelliklerin bir sokak/caddeye kazandırılabilmesi için kaldırım genişliğinin asgari 4 metre olması beklenmelidir (PPS, 2008:24). Öte yandan sokak ve caddelerin sahiplerinin yani buralarda yaşayan sakinlerin de buraların dizaynı, temizliği, korunması ve güvenliği gibi hususlarda aktif rol alması ve teşvik edilmesi onlarda aidiyet duygusunu geliştirecek diğer bir etkidir (PPS, 2008:31).

5. BALIKESİR'DE SOKAK TİPOLOJİSİ VE MEKÂNSAL AİDİYET OLANAKLARI

Yukarıdaki tespitler ve eğilimler çerçevesinde Anadolu'daki kentsel mekânların ve özel olarak sokak ve caddelerin aidiyet duygusu ve pratikleri bağlamında ne durumda oldukları araştırılmaya değer bir konudur.

Yapısal olarak Anadolu kentlerindeki sokakların çarpık kentleşme ve kimlik kaybıyla resmedildiği görülür. Bu bağlamda örneğin kamusal alanların “yaşanılan yerler olmaktan çıkıp gelip geçilen yerlere dönüştüğü” (Fırat, 2002:41), kentsel mekânların “tasarımın ekonomik rasyonellik baskısı altında kalmakta ve geçmişteki Anadolu kentlerinin kent imgesinin (kenti tanımlayan öğeler olarak meydan, sokak, avlu, insan ölçeği) ve kent kültürünün (kentlilik, kentli olma bilinci ve kentte yaşanılan değerler, gelenek, görenek) unutulmasıyla kimliksiz, niteliksiz ve benzer karakterde mekânlar ortaya çıktığı” (Özer & Ayten, 2005:96) şikâyetleri dile getirilir.

Anadolu kentlerindeki bu çarpıklığın tarihsel ve kültürel kökleri olduğuna dair yaklaşımlar dikkat çekicidir. Afyon'daki sokak-cadde sistemi ve konutları üzerine araştırmasında Aliğağoğlu (2003) Stewing'in (1966) “Doğulu Yapı” kavramına atıf yapmaktadır. Buna göre, Doğu kentlerinde;

Sokaklar dardır. Sokak genişlikleri, daha çok yayalar ve yük taşıyan hayvanlara göre yapılmıştır. Sokaklar sık sık yön değiştirmektedir. Uzun bir mesafede sokakların yön değiştirmeden devamı enderdir. Sokakların doğrultuları ve genişlikleri de çok sık değişir; dar ve geniş sokak parçaları düzensiz olarak birbiri ardından gelir. Caddelerin cephesiyle evlerin ve arsaların cephesinin birbirine uygunluğu enderdir. Nihayet doğulu yapı tipinin bir belirtisi olarak birçok yol, bir sona ulaşmadan kalır. Bunlar kısa veya uzun, başka kolları olan veya olmayan, genişlikleri birbiri ardınca değişen çıkmaz sokaklardır (Stewig, 1966'dan aktaran Aliğağoğlu, 2003:66).

“Doğulu yapı” yaklaşımı Anadolu kent sokaklarındaki çarpıklığı plansız büyüme, gecekondulaşma gibi faktörlerin yanı sıra İslam kültürü ile de ilişkilendirmektedir. Aslında Anadolu’daki kent merkezleri en az birkaç asırlık köklü tarihsel deneyimlerle şekillenmişlerdir. Bu kent merkezlerindeki sokakların bugünkü standartlarla dar sayılması doğaldır ve bu durum Avrupa’nın ve dünyanın geri kalan ülkelerindeki eski tarihi kentlerde de aşağı yukarı aynıdır. Bu nedenle “İslam kültürünün etkisi” tezi özcü/oryantalist bir tez gibi durmaktadır. Ancak zamanla Anadolu kent merkezlerine eklenen ve yeni inşa edilen semtlerde de benzer sorunların gözlemlenmesi konuyu daha karmaşıklaştırmaktadır.

Tipik bir Anadolu kenti olarak karakterize edilebilecek olan Balıkesir de, Türkiye’nin eski yerleşim yerlerinden birisidir. Kentin toplam nüfusu, TÜİK³ 2016 yılı verilerine göre **1.196.176**’dır. 20 adet ilçesi bulunan Balıkesir’in merkez ilçeleri olan Karesi ve Altıeylül belediye sınırları içerisindeki toplam nüfus 351.394’dür. 14.272 km² yüzölçümüne sahip olan Balıkesir’de kilometrekareye düşen insan sayısı (nüfus yoğunluğu) 84 /km²’dir. Ancak bu oran Karesi ilçesinde 254 /km², Altıeylül ilçesinde de 183 /km²’dir. Bu veriler göstermektedir ki Balıkesir kent merkezindeki nüfus yoğunluğu Türkiye ortalamasından (102 /km²) fazla olduğu gibi Balıkesir kent ortalamasının da 2 buçuk katından fazladır.

Balıkesir, deprem kuşağında olmasından dolayı birçok büyük yıkımlar geçirmiştir. Kent merkezinin tıpkı Stewing’in (1966) İstanbul sokaklarını betimlerken kullandığı “Doğulu Yapı” kavramının özelliklerini taşıdığı söylenebilir. Sokaklar da kaldırımlar da oldukça dar ve düzensizdir. Sokakları çevreleyen binalar ne kat sayısı, ne dış görünüm ne de estetik ortaklıklara sahiptir. Kent merkezi diğer birçok Anadolu kentinde olduğu gibi yoğun bir araç trafiği ile karakterize edilebilir. 2014 yılında büyükşehir statüsü kazanan Balıkesir Belediyesi son 10-15 yıl içerisinde kentin altyapısını geliştirmek için çeşitli atılımlar yapsa da

³ www.tuik.gov.tr

geçmiş yıllarda gerekli yatırımlardan uzak kalmış ve kent sorunları katmerlenerek günümüze gelmiştir.

Sokakların/caddelerin fiziki yapı özellikleriyle sosyal işlevleri arasında karşılıklı bir etkileşimin olduğu ileri sürülebilir. Aidiyet duygusunun oluşum ve korunması da sokak/caddelerin bu fiziki yapılarıyla birlikte ele alınmayı gerektirir. Dolayısıyla Balıkesir örneğinde Anadolu kent sokaklarının fiziki yapı özelliklerinin mekânsal aidiyete etkileri bağlamında bir sokak tipolojisine ihtiyaç vardır.

Şehir planlamacıları çeşitli sokak/cadde tipolojileri sunmaktadırlar. Örneğin Boston kentindeki sokak/cadde çeşitliliği şu şekilde kategorize edilmektedir: 1) Merkez ticari caddeler, 2) Merkez Karışık kullanım caddeleri, 3) Mahalle Ana caddesi, 4) Mahalle bağlantı caddeleri, 5) Mahalle İkamet cadde/sokakları, 6) Endüstriyel caddeler, 7) Paylaşılan caddeler, 8) Otobanlar, 9) Bulvarlar. Bu sınıflamada çoğunlukla gözetilen kriterler, cadde genişliği, şerit sayısı, ana kullanıcılar, trafik yoğunluğu, araçların maksimum hızları, ekonomik fonksiyonları, çevredeki binaların tür ve özellikleri, kaldırımlarının genişlik ve dekorasyonu vb.'dir (bkz. Boston Complete Streets Guidelines). Kuşkusuz Balıkesir'in sokak ve caddeleri de bu tür bir tipoloji çerçevesinde incelenebilir. Ancak bu tür bir tipoloji sokak türleri ile aidiyet potansiyeli arasında bir ilişkiye pek izin vermemektedir.

Mekânsal aidiyetle ilgili yukarıda özetlenen literatür dikkate alındığında mekânsal aidiyetin gelişimine izin veren iki ana boyut olduğu sonucuna varılabilir. 1) Temizlik, düzen, genişlik, rahatlık, görsel ve mimari donanımlar gibi fiziki yapı boyutu, 2) Sosyal etkileşimler, dayanışma, yardımlaşma, güvenlik, düzenli olarak devam eden ve/veya anılar oluşturan faaliyetler gibi sosyal-insani boyut. Bu iki boyutun sokaklar bağlamında mekânsal aidiyetin gelişmesini birlikte ve karşılıklı olarak besledikleri ileri sürülebilir.

Bu makale, bu iki boyuta dayalı bir perspektifle Balıkesir merkez ilçelerindeki sokakları kendine özgü karakteristik özelliklerini yansıttak şekilde bir tipoloji ileri sürmektedir. Bu tipoloji, sokağa ana kimliğini

kazandıran baskın fiziki unsurlar ve mekânsal aidiyet potansiyelleri göz önüne alınarak ileri sürülmektedir. Bu tipoloji her ne kadar Balıkesir Merkez ilçeleri özelinden yola çıkılsa da Balıkesir'in diğer ilçeleri ve Anadolu'daki başka birçok kentsel alanlar için de işlevsel olabilir. Bu tipolojiye göre 5 tür sokaktan söz edilebilir:

5.1 Kamusal Kurum Çevresi Sokakları: Tüm Türkiye'de olduğu gibi Balıkesir'de de bir semte kamusal bir kurumun inşa edilip faaliyete geçirilmesi o semtteki emlak bedellerinin hızla artmasına yol açmaktadır. Bunun yanı sıra, faaliyete geçen kamu kuruluşunun kimliği çevresindeki sokak ve caddelerin kimliğini de belirlemektedir. Diğer bir deyişle faaliyete geçen kamu kuruluşunun verdiği hizmet dalına paralel olarak çevresindeki sokak ve caddelerde o hizmet dalına uygun işyerleri kümelenmektedir.

Hastaneler bunun için tipik bir örnektir. Bir semtte bir hastanenin faaliyete geçmesi onun çevresindeki sokak ve caddelerin eczanelerle ve tıbbi malzeme ve hizmet sunan dükkân ve işyerleriyle çevrenmesi sonucunu doğurmaktadır. Bunun tersine, mevcut bir hastane bulunduğu yerden başka bir yere taşındığında ise eski hastane çevresindeki sokak ve caddelerde mevcut olan tıbbi malzeme ve hizmet işyerleri de oradan ayrılmaktadır. Atatürk Devlet Hastanesi'nin (ADH) eski yerinde Soma Caddesi ile kesişen ve aslında sadece 250 metre uzunluğunda olan Hastane Sokak üzerinde 15'den fazla eczane bulunuyordu. 2017 yılında Yeni İzmir Yolu üzerindeki Balıkesir Şehir Hastanesi'nin faaliyete geçmesiyle birlikte bu eczaneler birer birer kapanmaya ve yeni hastane çevresinde konumlanmaya başladılar. Eskiden çok yoğun bir araç ve insan trafiğine sahne olan ADH'nin çevresindeki sokaklar şimdi adeta hayalet sokak benzetmesini hak edecek kadar boş ve hareketsiz bir durumdadırlar.

Valilik, kaymakamlık, belediye binalarının buldukları yerlerin çevrelerindeki sokak ve caddeler de bu kurumların yürüttükleri hizmet türlerine paralel işyerlerinin kümelenmesine tanıklık etmektedir. Balıkesir Valiliği'nin, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nin, Karesi ve Altıeylül belediyelerinin (ikisi aynı binada) çevresindeki Çankaya Sokak,

Abdulgafur Efendi Caddesi, Hacı Gaybı Sokak, Hükümet Caddesi, Mekik sokak, Yeşilyol Sokak, Akkuyu Sokak ve Çavuş Sokak avukat büroları, danışmanlık şirketleri, mimarlık/mühendislik büroları, emlak ofisleri vb. ile donanmıştır.

Okul çevresindeki sokakların da kırtasiye, fastfood restoranları, büfeler, öğrenci yurtları gibi işyerleriyle çevrelendiği gözlenir.

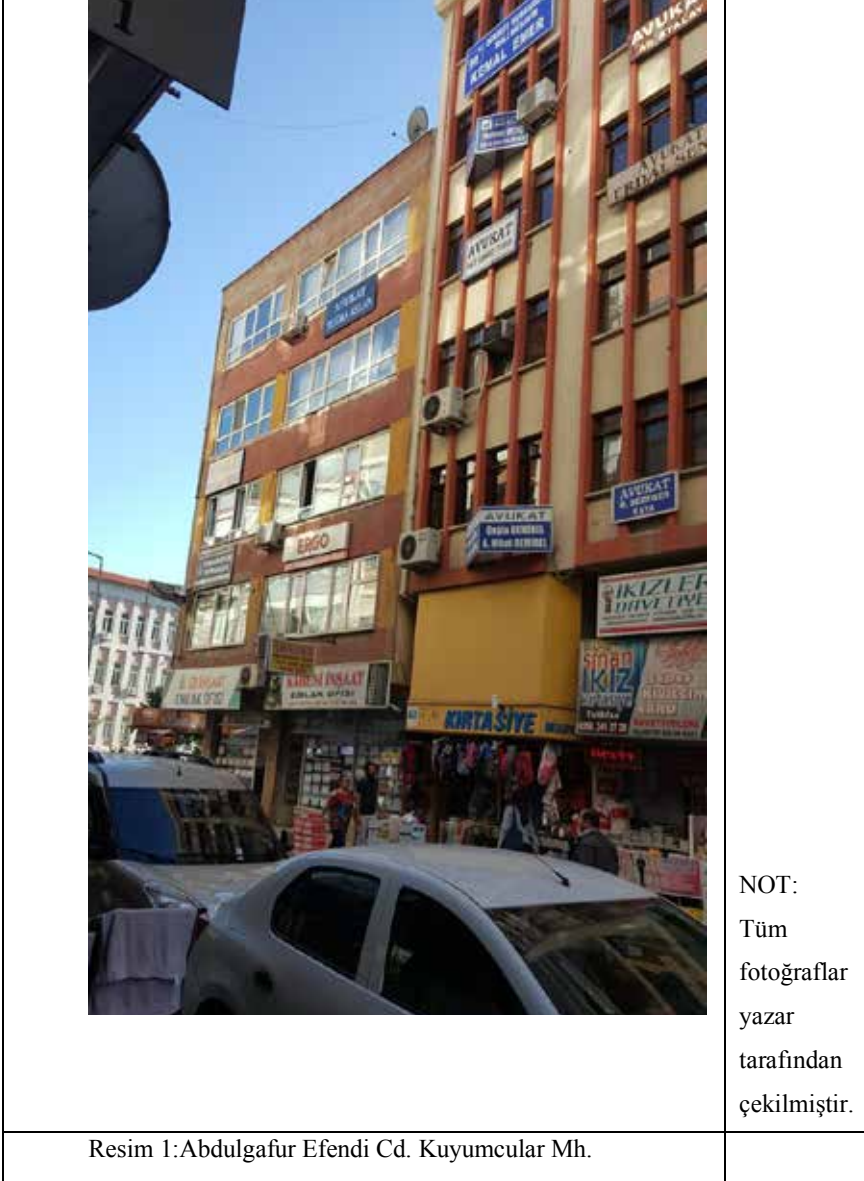
Kamusal bir kurum çevresindeki sokakların aidiyet açısından pozitif bir potansiyel arz ettikleri söylenemez. Bunun birkaç nedeni olduğu görülmektedir. Birincisi, bu kurumların çoğunlukla zaten düzensiz ve dar olan kent merkezindeki sokaklarda yer alması araç ve yaya trafiğini çok daha fazla yoğunlaştırmaktadır. Mevcut haliyle bu sokaklar ne araçların ne de yayaların ihtiyaçlarına cevap verememektedir. Atatürk Devlet hastanesinin kent merkezinden uzaklaştırılmasında olduğu gibi merkezdeki mevcut tüm kamusal kurumların da çıkarılması acil bir ihtiyaçtır. İkinci olarak, kamusal kurum sokakları yoğun bir iş ve ticaret hayatına sahne olmaktadır ama bu sokaklar ne buralarda çalışan insanların ne de buralara işi düşen insanların kendilerini rahat ve huzurlu hissedebilecekleri, insani ilişkiler geliştirebilecekleri uygun ortamlar sunmamaktadırlar. En temel insani ihtiyaç olan bir şeyler yeme-içme bile çoğunlukla ayakta ve hızlıca geçiştirilmek zorunda kalmaktadır.

5.2 Büyük Sermeye Sokakları: İrili-ufaklı alışveriş yerleri kentin hemen her semtinde gözlemlenebilir. Ancak büyük ulusal ya da çokuluslu firmaların şubeleri veya onların mal ve hizmetlerinin satıldığı işyerleri Balıkesir Merkez’de yoğunluklu olarak Bandırma Caddesi üzerindeki Kipa ve Yayalada AVM’de⁴ ve Milli Kuvvetler Caddesinde toplanmıştır⁵. Bandırma caddesindeki büyük sermaye firmaları kapalı mekânlardır ve cadde ile ilgileri sadece ulaşım ilgisidir. Her ne kadar Yaylada AVM kendi

⁴ Yayalada AVM kapalı bir mekân olması nedeniyle inceleme dışı tutulmaktadır.

⁵ Anafartalar Caddesi, Atalar caddesi, Vasıf Çınar Caddesi ve Dr. Ahmet Toprak Caddesi üzerinde de ulusal ve/veya çokuluslu firmaların şubeleri dağınık olarak bulunmaktadır.

içinde sosyal aktivitelere, dinlenme ve eğlence yerlerine sahip olsa da sokak/cadde aidiyeti bağlamında hiçbir özellik arz etmemektedir.



Milli Kuvvetler Caddesi ise toplamda ancak 530 m uzunluğundadır ve kentin en eski caddesidir. Cadde sağında ve solunda çok sayıda küçük ve dar sokaklara açılmaktadır. Cadde boyunca bankalar, oteller ve LCWaikiki, Koton, McKenzy, Benny, Element gibi giyim mağazaları, parfüm dükkânları ve diğer mağazalar yer almaktadır. Cadde, 2014 yılında kısmi olarak yayalaştırıldı fakat tek şeritli ve tek yönlü olarak araç trafiğine de açık olmaya devam etmektedir.

Kentin en canlı caddesi olmasına rağmen Milli Kuvvetler Caddesi üzerinde insanların oturup dinlenebileceği, sosyalleşebileceği, yemek yiyebileceği, sokak sanatlarını izleyebileceği, kısaca kendilerini “evdeymiş gibi” rahat hissedebilecekleri uygun herhangi bir mekân bulunmamaktadır. Cadde, esas olarak insanların vitrinleri izlenebileceği, alışverişini yapıp çıkmak isteyeceği bir yerden ibarettir.



Resim 2: Milli Kuvvetler Cd. Hisariçi Mh.

5.3 Küçük Esnaf (Çarşı) Sokakları: Balıkesir kent merkezinde çok sayıda dar, kısa, düzensiz ara sokaklar bulunmaktadır ki bunların kaldırımları da neredeyse yok denecek kadar dardır. Aslında araç trafiğine

kapalı olması gereken bu sokaklarda esnafın dükkânının önünü de kendisininmiş gibi davrandığına sıklıkla şahit olunmaktadır. Bazı esnaf dükkânının önüne tabure, sandalye, kova gibi nesnelere koyarak hem park edilmesini önlemekte hem de çirkin görüntüler yaratmaktadır.

Milli Kuvvetler Caddesi'nden farklı olarak bu sokaklar küçük esnaf faaliyetleriyle karakterize edilir. Bu sokaklar, bazen üstü kapatılmış bazen açık bir şekildedir ve bol miktarda nispeten ucuz yeme-içme hizmeti veren küçük dükkânlarla doludur. Bunların yanı sıra çiçekçilik, ayakkabıcılık, emlakçılık, kuaförlük, muhtelif tamirat işleri vb. dükkânlara da sıklıkla rastlanır. Küçük esnaf sokaklarının dikkat çekici özelliklerinden birisi bu türden hemen her sokakta en az bir çay ocağının bulunmasıdır. Genellikle çevre dükkânlara servis yapan bu çay ocakları buldukları sokak üzerinde birkaç küçük masa ve taburelerle gelip geçen insanlara da oturma, sohbet etme ve dinlenme olanağı sunarlar.

Küçük esnaf sokaklarının bir başka özelliği bazılarının üzerlerinde bir caminin bulunmasıdır. Bu açıdan bu sokaklar aşağıda değinilecek olan camii sokaklarının özelliklerini de taşıyabilmektedir.

Milli Kuvvetler Caddesine kıyasla küçük esnaf sokaklarında aidiyet duygusu daha fazla potansiyele sahiptir. Bu sokaklarda iş gören esnaf kendi arasında sıkı ve uzun süreli ilişkilere, etkileşimlere sahip oldukları gibi halk da onlarla daha informal ilişkiler geliştirebilmektedir. Halk ayrıca bu sokakları sıklıkla buluşma, dinlenme, sohbete dayalı ortak zaman geçirme gibi amaçlarla da kullanmaktadır. Ancak bu sokakların araç trafiğine kapatılması kuşkusuz aidiyet potansiyelini daha fazla arttıracaktır.



Resim 3: Bařak Sk. Karaođlan Mh.



Resim 4: Barbaros Sk. Karaođlan Mh.

5.4 Camii Sokakları: Camiiler, Osmanlı uygarlığında sosyal, kültürel ve siyasal yaşamın odaklandığı mekânlardır. Günümüzde de camiiler sıklıkla çevrelerinde oluşan küçük esnaf sokakları ve/veya kendi avlularıyla yaşamın canlı olduğu mekânlardır. Bununla beraber meskûn bölgelerdeki camii sokaklarıyla kent merkezindeki camii sokakları mekânsal olanakları bakımından ciddi derecede farklılaşırlar. Balıkesir kent merkezinde eski ve yeni birçok camii mevcuttur ve bunların hemen hepsi yüksek binalarla çevrelenmiş, görünürlüğü örtülmüş, küçük esnaf

sokaklarının içerisinde sıkışıp kalmışlardır. Bu camiiler geniş avlulardan yoksundurlar ve onları çevreleyen sokaklar da oldukça dar ve düzensizdir.



Resim 5: Karesi Sk. Karesi Mh.



Resim 6: Karesi Sk. Karesi Mh.

Alanlar Sokak'taki İncirli Camii ve Hacı Ali Camii, Yeşilli Caddesi üzerindeki Yeşilli Camii, Yaymacılar Caddesi'ndeki Alaca Mescit, 1. Alaca Sokak'taki İbrahim Bey Camii, Bayır Sokak'taki Şamlı Camii,

Tavanlıpınar Sokak'taki Hz. Ömer Camii, Doğru Sokak'taki Kasaplar Camii bu bağlamda zikredilebilecek örneklerdir. Tıpkı Milli Kuvvetler caddesinde insanların alış-verişlerini tamamlayıp caddeden uzaklaşmak zorunda kalmaları gibi bu camilerin de hemen hepsinde cemaat, namazını kılar kılmaz dağılmak, camiden uzaklaşmak eğilimindedir. Çünkü kent merkezindeki bu camii sokakları da insanlara oturma, sohbet etme, dinlenme, sosyalleşme gibi olanakları sunmaktan uzaktırlar.

Balıkesir'de bunun belki tek istisnası kentin ulu camisi niteliğindeki tarihi Zağnos Paşa Camii'nin iki yanındaki Karesi Sokak ve Boyluca Sokak'tır. Gerek bu camii'nin kendi geniş avlusu gerekse onu çevreleyen bu iki sokaktaki çay ocakları buraları canlı, rahat, “evdeymiş” hissi uyandıran mekânlar kılmaktadır. Nitekim bu sokaklar birçok insanın düzenli olarak buluştukları, beraber zaman geçirdikleri ve aidiyet duygusuyla bağlı oldukları mekânlar olarak görünmektedirler⁶.

Meskûn bölgelerdeki camii sokakları ise genellikle birkaç küçük dükkânın bulunduğu, sessiz, sakin sokaklardır. Bu sokaklarda da bir çay ocağı ya sokak üzerinde, camiye komşu olarak ya da camii avlusu içerisinde bulunur ve neredeyse tamamen camii cemaatine hizmet sunar. Meskûn bölgelerdeki cami sokakları Ramazan aylarında yatsı namazı vakitlerinde ve yılın her ayında Cuma namazı vakitlerinde sair vakitlere göre daha canlı bir manzara çizerler.

⁶ Ekim 2017 tarihi itibarıyla bu iki küçük sokaktaki çay ocaklarının bulunduğu binalar yıkılmaya başlanmıştır.



Resim 7: Örücüler Cd. Hisariçi Mh.



Resim 8: Irmak Sk. Kuyumcular Mh.

5.5. Meskûn Bölge Sokakları: Her kentte olduğu gibi Balıkesir’de de mahalleler genel olarak alt, orta ve üst sınıf (ya da yoksul, orta halli ve zengin) meskûn bölgeler olarak sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırmanın ana mantığı, gelir ve eğitim ortalamaları bağlamında aşağı yukarı aynı sosyal statüdeki ailelerin ve bireylerin aynı mahallelerde kümelenacağı düşüncesidir. Bu mantıktan hareketle sözü edilen üç grup mahallede sokak ve caddelerin belli ölçüde farklılaşan fiziki özellikler ve kalite göstergeleri taşınması beklenir. Ancak realite çok da böyle görünmemektedir. Denilebilir ki gelir ve eğitim düzeyi nispeten yüksek ailelerin kümелendiği Bahçelievler ve Paşaalani mahallelerindeki sokak ve caddelerin kalitesi ile

nispeten yoksul ailelerin kümelendiği Sakarya ve Dinkçiler mahallelerindeki sokak ve caddelerin kalitesi ve tabii ki Adnan Menderes Mahallesi gibi ortasınıf ailelerin kümelendiği mahallelerdeki sokak ve caddelerin kalitesi birbirinden çok farklı değildir. Zikredilen tüm bu mahalleler kente son 20-25 yılda eklenmiş yeni semtler olmalarına rağmen sokak ve caddeleri sadece araç trafiği dikkate alınarak oluşturulmuştur. Bu meskûn bölgelerdeki sokak/cadde genişliği kent merkezindeki (çarşı) sokak ve caddelere göre nispeten daha iyi durumda olsa bile kaldırımları hiç de öyle değildir. Ortalama 1 metre (bazen 40-50 cm) genişliğindeki kaldırımların tam ortasında çoğu kez elektrik ve tabela direkleri, ağaçlar, trafo kutuları, çöp konteynırları vb. nesnelere yer almakta, iki yayanın yan yana yürümesini olanaksızlaştıran bir görünüm sergilemektedir. Yol ile kaldırım arasında bir yeşil şerit alanı bulunması bir yana bisiklet yolu dahi neredeyse hiç görülmemektedir.

Her üç tür meskûn bölge türünde de sokak ve caddelerin birçoğu uygun trafik işaretlerinden yoksun olmanın yanı sıra gerekli şerit ve yaya geçidi çizgilerine sahip olmaktan da uzaktırlar. Genellikle bir ana caddesi ve birçok sokağı bulunan bu meskûn bölgelerin park yerlerine de gereksinim duyacağı sanki hiç düşünülmemiştir. Bu sokak ve caddelerde araçlar zorunlu olarak yol kenarına park etmek durumunda kalmakta ve bu suretle araç hareketliliğini yer yer ciddi derecede kısıtlamaktadır. Araçların kaldırımlara park ettiğini gözlemlemek sıra dışı bir şey değildir.

Mevcut imar yasasına göre, tüm binalar kaldırımdan 5 metre uzağa inşa edilmek zorundadır. Dolayısıyla belediyeler isteseler en azından yeni oluşan meskûn bölgelerdeki kaldırımları genişletebilirler. Ancak böyle bir irade ve uygulama neredeyse hiç görülmemektedir. Aksine, özellikle ana caddeler üzerindeki apartmanların giriş katlarında yer alan dükkân ve mağazalar bu 5 metrelik alanı da kapatarak kendilerine dâhil etmektedirler ve belediyeler buna göz yummaktadır. Böylece cadde üzerindeki dükkân ve mağazalar ortalama 1 metrelik kaldırımın hemen dibinde bitivermektedirler.



Resim 9: Birgi Sk. 1. Oruçgazi Mh.

Resim 10: 152. Sk. Gaziosman Paşa Mh.

Meskûn bölge sokak ve caddeleri yukarıda betimlenen özellikleriyle gerçekte insanların hiç de “evindeymiş gibi” hissedebilecekleri mekânlar olarak görünmemektedir. Balıkesir’de gerek kent merkezindeki gerekse meskûn bölgelerdeki sokak ve caddeler temizlik ve güvenlik açılarından ciddi bir soruna sahip görünmemektedir ancak düzen, rahatlık, genişlik, sosyal etkileşimler, dayanışma, yardımlaşma, ortak faaliyetler açılarından aidiyet duygularının gelişimine hiç elverişli değildir.

6. TARTIŞMA VE SONUÇLAR

Yukarıda tipik bir Anadolu kenti olarak Balıkesir merkez ilçelerindeki sokak ve caddeleri fiziki yapı özellikleri ve aidiyet potansiyelleri açısından bir sınıflamaya tabi tuttuk. Bu bağlamda; 1) kamusal kurum sokakları, 2) büyük sermaye sokakları, 3) küçük esnaf (çarşı) sokakları, 4) camii sokakları, 5) meskûn bölge sokaklarının karakteristik özelliklerinden söz ettik. Bu sınıflama çerçevesindeki gözlemlerimizden ulaştığımız ana sonuç, Balıkesir merkez ilçelerindeki sokak ve caddelerin kent sakinlerinde aidiyet duygusu yaratma potansiyellerinin ya hiç olmadığı ya da çok sınırlı olduğudur. Kentin eski yerleşim yerlerindeki sokak ve caddelerin sınırlı potansiyeli ile son 20-25 yılda kurulan yeni meskûn bölgelerdeki sokak ve caddelerin aidiyet potansiyeli arasında önemli bir farklılık görülememektedir. Bu sonucun doğmasındaki ana nedeni kanaatimizce kaldırımlara gerekli ve yeterli önemin verilmeyişidir. Yeni meskûn bölgelerdeki sokak ve caddeler kent merkezindeki (çarşı) sokak ve caddelere göre daha geniş olsalar bile her iki tür yerleşim yerinde de kaldırımlar toplumun gereksinimleri dikkate alınmadan çok dar ve düzensiz inşa edilmiştir. Diğer bir deyişle sokak ve caddelerde araçların ihtiyaçları gözetilmiş olsa bile onların asıl sahipleri olan yayaların ve yerel halkın fiziki ve sosyal ihtiyaçları göz ardı edilmiştir.

İnsanların sokak ve caddelerle aidiyet bağları geliştirebilmeleri için sokak ve caddeler üzerinde yeterince geniş kaldırımlara ve bu kaldırımlar üzerinde ağaçlar, yeşil ve gölgelik alanlar, oturma yerleri, bisiklet yolları, anıtlar ve/veya kentle ilgili önemli görsel nesnelere yer alması gerekir. Öte yandan, mekânsal aidiyetin asıl unsuru olan sosyal etkileşimler, sokak temelli sanatsal-kültürel faaliyetler, yardımlaşma, dayanışma, düzenli faaliyetlerin gerçekleşmesi bu fiziksel yapı özellikleriyle mümkün olabilir. Bu özelliklerin bulunmadığı koşullarda, Balıkesir’de gözlemlendiği gibi, sokak ve caddeler stresin, çatışmaların, koşturmanın, bencilliğin ve kaosun hükmettiği birbirine yabancılaşmış insanların ve araçların hareket alanlarına dönüşür. Bu sokak ve caddeler, mekân değil, uzam olarak kalır.

Bu noktada tartışılması gereken birkaç soru ortaya çıkmaktadır. Balıkesir örneğinde gözlemlediğimiz bu Anadolu kentsel sokak ve caddeleri neden bu haldedir? Bu sonuçların doğmasında İslam kültürünün gerçekten bir rolü var mıdır? Pozitif dönüşüm için neler yapılabilir? Bu soruları yanıtlamak için değil, önemine dikkat çekmek için zikretmekteyiz. Bu soruları yanıtlamak bu makalenin kapsam ve amacını aşan derin araştırmalar ve tartışmalar gerektirir. Ancak böyle bir derinlik iddiası taşımadan şu ön düşünceleri zikretme gereği duymaktayız.

Kentsel yaşamı daima destekleyen ve teşvik eden bir din oluşuyla bilinen İslam dini, sosyal dayanışmaya, yardımlaşmaya, komşuluk ilişkilerine, nezakete, diyaloga, kul hakkına da çok önem vermiştir. Bu değerlere dayanan bir dinin, kendi mensuplarını, 20. ve 21. Yüzyılda yukarıda tasvir ettiğimiz çarpık ve yabancılaştırıcı sokak ve caddeler yaratmaya sevk edeceğini düşünmek çok tutarlı görünmemektedir. Bunun tam aksine, bu çarpık ve yabancılaştırıcı sokak ve caddelerin ortaya çıkışının son yüzyılda İslam dinin sosyal yaşamdan uzaklaştırılmasının bir sonucu olduğunu düşünmek daha makul görünmektedir.

Merkezi ve yerel yöneticiler, mimar ve mühendisler, şehir planlamacıları, inşaat sektörü çalışanları İslam dininin değerlerini dikkate alarak işlerini yürütselerdi veya en azından seküler dünyanın iyi örneklerini kendilerine rehber edinselerdi, sokak ve caddelerimiz muhtemelen bugünkü gibi olmazdı. Bununla birlikte, günümüzde sözde muhafazakar yöneticilerin, müteahhit ve mühendislerin bu çarpık ve İslam dinin temel değerlerinden uzak sokak ve caddelerin oluşumundaki rollerini de göz ardı etmemek gerekir. Bir önceki cümle ile bu son cümle birlikte okunduğunda hemen bir çelişki hissedilecektir. Küresel kapitalist bir toplum düzeni korunarak yürütülen kentleşme sürecinde İslam dininin temel değerleri kurumlara değil, bireylerin inisiyatiflerine bırakıldığı sürece bu çelişki hep var olacaktır.



Resim 11: Özlem Sk. Kuvva-i Milliye Mh.



Resim 12: Durak Arkası Sk. Akıncılar Mh.

Alternatif bir açıklama yolu, politik bir kontrol aracı olarak Anadolu kentlerinde insanların yaşamlarının ev, okul ve işyeri ile sınırlandırılmak istendiği, ulaşım ve alışveriş maksatları dışında sokak ve caddelere taşın bir yaşamın arzulanmadığı düşüncesi olabilir. Cadde ve sokaklarda araçların ihtiyaçlarının öne çıkarılıp yayaların ve yerel halkın insani/sosyal

ihtiyaçlarının göz ardı edilmesi verilerinin yanı sıra Anadolu kentlerinde şehir meydanı fikir ve pratiğinin nispeten geri kalmışlığı da bu düşünceyi destekleyici ek bir veri olarak okunabilir.

Bu tür farklı okumalar kuşkusuz konuyla ilgili anlayışımızın gelişmesine farklı katkılar sunacaktır. Mevcut durumun nedenlerine ilişkin bu okuma ve tartışmaların yanı sıra, bütün fiziki yapısal kusurlarına ve eksikliklerine rağmen, aidiyet potansiyeli bakımından düşük profilli görünen Balıkesir merkez ilçelerindeki sokak ve caddelerin, bizzat oralarda yaşayan insanlar tarafından nasıl algılandıkları fenomenolojik araştırmalarla incelenmeyi gerektirmektedir. Dolayısıyla farklı sosyal grupların (farklı sosyal sınıflar, farklı yaşam evrelerindeki bireyler, kadınlar, engelliler vb.) bu sokak ve caddelerle ilgili deneyimlerinin, algılarının ve beklentilerinin birbirinden farklı olması kuvvetle muhtemeldir ve araştırılmayı beklemektedir.

KAYNAKLAR

Aliğaoglu, Alpaslan (2003). “Afyon’da Şehir Morfolojisinin İki Unsuru: Cadde-Sokak Sistemi ve Konutlar”, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 2003, 1(2), 63-83.

Anthias, F. (2006). “Belongings in a Globalising and Unequal World: Rethinking Translocations”. In N. Yuval-Davis, K. Kannabiran & U. Vieten (Eds.), *The Situated Politics of Belonging*. London: Sage Publications Ltd.

Antonsich, M. (2010). “Searching for belonging—An analytical framework.” *Geography Compass*, 4(6), 644-659.

Baumeister, Roy F. & Leary, Mark R. (1995). “The Need to Belong: Desire for Interpersonal Attachments as a Fundamental Human Motivation” *Psychological Bulletin*, Vol. 117, No. 3, P. 497-529.

Boston Complete Streets Guidelines (<http://bostoncompletestreets.org/>)

Cuba, Lee & Hummon, David M. (1993). “A PLACE TO CALL HOME: Identification With Dwelling, Community, and Region” *The Sociological Quarterly*, Volume 34, Number 1, pages 111-131.

Favell, A. (1999). “To Belong or Not to Belong: The Postnational Question”, *The Politics of Belonging: Migrants and Minorities in Contemporary Europe*. A. Geddes & A. Favell (Eds). Aldershot, Ashgate: 209–227.

Fırat, Serap (2002) “Kentsel Alanlarda Kamusal Alan,” *Çağdaş Yerel Yönetimler*, Cilt 11, Sayı 3 Ekim 2002, Ss. 41-72.

Inglis, Tom (tarihsiz) “Local Belonging, Identi-ties and Sense Of Place In Contemporary Ireland” IBIS Discussion Paper No. 4, Institute for British-Irish Studies University College Dublin.http://www.ucd.ie/ibis/publications/discussionpapers/localbelongingidentitiesandenseofplaceincontemporaryireland/p%26d_disscussion_paper_4.pdf

Lefebvre, H. (2006). Die Produktion des Raums. In J. Dünne & S. Günzel (Eds.), *Raumtheorie. Grundla-gentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften* (pp. 330-342). Frankfurt am Main, Germany: Suhr-kamp Taschenbuch Verlag.

Loader, I. (2006). “Policing, recognition, and belonging.” *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 605(May), Pp. 202-221.

Oxford Dictionary <https://en.oxforddictionaries.com/definition/street>

Özer, Mehmet N. & Ayten, Mustafa A. (2005), “Kamusal Odak Olarak Kent Meydanları” *Planlama*, 2005/3.

PPS- Project for Public Spaces, Inc. (2008) *Streets as Places*. ISBN 978-0-970-63245-6.

Proshansky, Harold M., A. K. Fabian & R. Kaminoff (1983). "Place Identity: Physical World Socialization of the Self." *Journal of Environmental Psychology*, 3: Pp. 57-83.

Rowles, Graham D. 1983. "Place and Personal Identity in Old Age: Observations from Appala-chia." *Journal of Environmental Psychology* 3: 299-313.

Solak, Sevcen G. (2017), "Mekân-Kimlik Etkileşimi: Kavramsal Ve Kuramsal Bir Bakış" *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 6, sayı 1, Ss. 13-37.

Stewig, R. (1966) İstanbul'da Çıkamaz Sokaklar ve Gecekondu Meselesi (Çev: R. Turfan, M.Ş. Yazman), İstanbul Fetih Cemiyeti İstanbul Enstitüsü Neşriyatı : 54, İstanbul.

The Young Foundation (2010) *Understanding Neighbourliness And Belonging*, <https://youngfoundation.org/wp-content/uploads/2013/02/Understanding-neighbourliness-and-belonging-September-2008.pdf>

TUİK www.tuik.gov.tr

Türk Dil Kurumu www.tdk.gov.tr

Youkhana, Eva, 2015. "A Conceptual Shift in Studies of Belonging and the Politics of Belonging" *Social Inclusion* (ISSN: 2183-2803), Volume 3, Issue 4, Pages 10-24 Doi: 10.17645/si.v3i4.150.

Yuval-Davis, N. (2006). "Belonging and the politics of belonging". *Patterns of Prejudice*, 40(3), 197-214.

----- (2011). *Power, Intersectionality and the Politics of Belonging*. Aalborg: Institut for Kultur og Globale Studier, Aalborg Universitet. (FREIA's tekstserie; No. 75). 10.5278/freia.58024502.