



Kır ve Kent Sınıflandırmasında Yeni Bir Tartışma: Orta Yoğun Kentsel Alanlar ve Aracı Kentler¹

Müslüm Yıldız²

ORCID: 0000-0002-5111-4409

Sezgin Sezgin³

ORCID: 0000-0002-6625-3997

Öz

Kentsel ve kırsal alanların ulusal tanımları bir ülkeden diğerine önemli ölçüde farklılık gösterdiğinden, bu alanları ulusal sınırların ötesinde karşılaştırmak zorlaşmaktadır. Ancak 2020 yılında bu zorluğun üstesinden gelmek amacıyla Birleşmiş Milletler İstatistik Komisyonu ve Avrupa Birliği İstatistik Ofisi, kentleşme derecesini uluslararası karşılaştırmalar için önerilen bir yöntem olarak onaylamıştır. Kentleşme derecesi kapsamında yerleşim alanları; yoğun, orta yoğun ve kırsal alanlar şeklinde belirlenmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu da 2023 yılı itibarıyla bu sınıflandırma sistemini kabul ettiğini duyurmuştur. Kentleşme derecesi ile oluşturulan orta yoğun kentsel alanların hem kentsel hem de kırsal özellikleri bünyesinde barındırıyor olması bu kavramı kentsel ve kırsal alanlar arasında bağlantı kurma fonksiyonu üstlenen aracı kent kavramına yaklaştırmaktadır. Aracı kentler; coğrafi, tarihî ve ekonomik niteliklerinden dolayı kentsel ve kırsal alanlar arasında köprü işlevi görmektedir. Çalışma kapsamında Türkiye İstatistik Kurumu tarafından 2022 yılı için hazırlanan kent-kır nüfus istatistikleri üzerinden aracı kent kavramı ile orta yoğun kent kavramları arasındaki ilişki araştırılmıştır. Netice olarak aracı kent ile orta yoğun kentsel alan kavramlarının birçok yönden benzeştiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca "aracı kent" teriminin kavramsallaştırılmasındaki zorluklar ortaya koyularak gelecek çalışmalarda "aracı kentsel alan" kavramının kullanılması önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Aracı kent, orta yoğun kentsel alan, kır ve kent sınıflandırması, kentleşme derecesi

¹ Bu çalışma 22-24 Kasım 2023 tarihleri arasında düzenlenen 8. Kent Araştırmaları Kongresi'nde yazarlar tarafından sunulan "Cumhuriyetin Yüzüncü Yılında Kır ve Kent Sınıflandırmasında Yeni Bir Tartışma: Orta Yoğunluktaki Kentsel Alanlar ve Aracı Kentler" başlıklı bildirinin genişletilmiş ve güncellenmiş biçimidir.

²Doktora Öğrencisi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, E-mail: yildizmuslum@outlook.com

³ Dr. Öğr. Üyesi, Kırklareli Üniversitesi, E-posta: sezginsezgin@klu.edu.tr



A New Debate on Rural and Urban Classification: Intermediate Density Urban Areas and Intermediary Cities

Müslüm Yıldız⁴

ORCID: 0000-0002-5111-4409

Sezgin Sezgin⁵

ORCID: 0000-0002-6625-3997

Abstract

The definition of urban and rural areas varies greatly from country to country, making it difficult to compare these areas across national borders. Therefore, the United Nations Statistical Commission and Eurostat approved the use of the degree of urbanisation as a method for international comparisons in 2020. This classification system divides settlement areas into densely populated, intermediate density, and thinly populated categories. The Turkish Statistical Institute has also announced its adoption of this classification system as of 2023. The concept of intermediary cities, which act as a link between urban and rural areas, is closely related to the medium-dense urban areas identified by the degree of urbanisation. Intermediary cities serve as a bridge between urban and rural areas due to geographical, historical, and economic factors. In this study, the relationship between the concept of intermediary cities and intermediate density areas was examined using urban-rural population statistics prepared by the Turkish Statistical Institute for 2022. The findings suggest that the concepts of intermediary cities and intermediary dense urban areas share many similarities. However, the challenges in defining the term "intermediary city" were also revealed, leading to the suggestion that the term "intermediary urban area" be used in future studies.

Keywords: *Intermediary city, intermediate density urban area, rural and urban classification, degree of urbanisation*

⁴PhD Candidate, Istanbul Medeniyet University, E-mail: yildizmuslum@outlook.com

⁵ Asst. Prof., Kırklareli University, E-mail: sezginsezgin@klu.edu.tr

Giriş

Kentleşme; toplumları, kültürleri veya çevreyi derinden etkileyen ve genellikle olumlu çağrışıma sahip olan bir olgu olarak kendini göstermektedir. Ancak kentleşmenin yoğun olarak gözlendiği mega kentler ve büyük metropol alanlar; yığılma ekonomilerinden, endüstriyel kümelemeden ve inovasyondan faydalanmakla birlikte hem trafik sıkışıklığı gibi insan kaynaklı sorunlar veya kirlilik gibi çevresel etkiler hem de sürdürülebilir kentsel gelişim açısından önemli zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum kentsel ve kırsal alanlar arasında var olan bağlantılara artan düzeyde bir ilginin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Avrupa Birliği [AB], 2021, s. 11). Ancak bağlantıların tespit edilebilmesi için öncelikle kentsel ve kırsal alanların sınıflandırılabilir ve tanımlanabilir olması gerekmektedir. Böyle bir sınıflandırma hem kent ve kır arasındaki farklılıkları ve bağlantıları ortaya koyması açısından hem de buralara özgün politikaların üretilmesi açısından önem arz etmektedir.

Yoğun kentleşme ile kentsel nüfusun artması ve kentsel hizmetlerin çeşitlilik göstermesi, karar alıcıların yaşam alanlarının niteliklerine göre politika üretme süreçlerini zorlaştırmaktadır. Buna bağlı olarak kenti yalnızca kırdan ayıran tek boyutlu kent sınıflandırmalarından ziyade kentsel nitelikleri daha kapsamlı bir biçimde ortaya koyacak yeni kent sınıflandırma yöntemleri aranmaktadır. Yeni nesil kent sınıflandırmalarının temel amacı ise kentsel politikaların tasarımı, kaynak tahsisi ve performans ölçümü gibi konularda karar alıcılara veri oluşturmaktır. Böylelikle karar alıcıların kırsal ve kentsel alanlara yönelik özgün politika üretebilmeleri kolaylaşmaktadır. Bununla birlikte genel itibarıyla ülkelerin üzerinde uzlaştığı ortak bir kent/kır tanımı bulunmamaktadır. Dolayısıyla Birleşmiş Milletler (BM) gibi uluslararası kuruluşlar konsolide bir kentleşme oranı ilan etse de bu oran ülkelerin kendi tanımlarına bağlı olduğundan oranın güvenilirliği sorgulanabilmektedir. Nitekim Danimarka'da kır özelliğini kaybetmeye dönük nüfus kriteri 200 olarak belirlenmekteyken Çin'de 100 bin sınırını kullanabilmektedir. Bu durum gerek BM gerekse Avrupa Birliği (AB) gibi ulus üstü yapıların daha sağlıklı karşılaştırılabilir kentleşme oranları tespit edebilmek için ortak tanım ve standartlar geliştirmek amacıyla iş birliği yapmasını gerektirmiştir (Sarı vd., 2019, s. 10-16). Netice olarak birçok uluslararası kuruluşun ortak çalışması sonucu geliştirilen kentleşme derecesi (degree of urbani-

sation – DEGURBA), Avrupa Birliği İstatistik Ofisi (Eurostat) ve Birleşmiş Milletler İstatistik Komisyonu tarafından kabul edilerek tüm ülkelere önerilmiştir.

Türkiye’de ise en son kır-kent tanımlamasının 1982 yılında Devlet Planlama Teşkilatı’nın (DPT) hazırladığı “Kent Eşiği Araştırması: Türkiye İçin Kent Tanımı” çalışmasına göre yapıldığı düşünüldüğünde üzerinden geçen 40 yılı aşkın bir süre, kavramların yeniden tanımlanması ihtiyacını doğurmuştur. Gerek söz konusu ihtiyacın karşılanması gerekse kır ve kent nüfusunun fiili istatistiğini daha doğru yansıtmak amacıyla Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından 11 Mayıs 2023 tarihinde ilan edilen haber bülteniyle yeni bir sınıflandırmaya gidildiği duyurulmuş ve bu sınıflandırmada Avrupa İstatistik Ofisi tarafından geliştirilen kentleşme derecesinin esas alındığı ifade edilmiştir. Kentleşme derecesinin “1 km²’lik nüfus ızgaralarını (gridlerini) temel alarak hesaplanan ve bir alanın kent-kır karakterini yansıtan sınıflama” biçiminde tanımlanması mümkündür (TÜİK, 2023). Burada kullanılan nüfus ızgarası, 1 km²’lik bölgeyi kaplayan kare ızgara hücrelerinden oluşan ve burada yaşayanların sayısına ilişkin bilgilerin toplandığı bir kafestir (Eurostat, 2018). Dolayısıyla her bir nüfus ızgarası o ızgarada bulunan hane halkı nüfusunu içermektedir. Söz konusu yeni sınıflamaya göre nüfusunun en az %50’sinin kent merkezinde yaşadığı yerleşim yerleri yoğun kent (city/yoğun nüfuslu alanlar), nüfusunun %50’sinden fazlasının kırsal alanda yaşadığı yerleşim yeri kır (rural areas/düşük nüfuslu alanlar), yoğun kent ve kır olma koşullarını sağlamayan yerleşim yerleri ise orta yoğun kent (towns and suburbs/orta yoğunluklu alanlar) olarak tanımlanmıştır. TÜİK tarafından yapılan araştırmaya göre 31 Aralık 2022 tarihi itibarıyla Türkiye yüz ölçümünün %4,9’unu oluşturan orta yoğun kent alanlarında toplam nüfusun %14,8’i ikamet etmektedir (TÜİK, 2023). Orta yoğun kentlerin yapısı itibarıyla ne yoğun kent ne de kır olması ancak bununla birlikte hem yoğun kente hem de kıra ilişkin özellikleri bir arada bulunduruyor olması orta yoğun kent kavramı ile kırsal ile kentsel alanlar arasında bağlantı kurma fonksiyonu üstlenen aracı kent kavramını birbirine yaklaştırmaktadır. Bu nedenle çalışma kapsamında temel olarak aracı kentlerin kırsal ve kentsel alanlar arasındaki bağlantı kurma fonksiyonları üzerinde durulmuş ve orta yoğun kent kavramıyla aracı kent kavramının benzeşmesi bu kriter üzerinden ele alınmıştır.

Bu çalışmada TÜİK verilerinden yola çıkılarak orta yoğun kentsel alanlar ile aracı kentlerin nüfus ve fonksiyon açısından ilişkisine yönelik

bir tartışma yürütülmüştür. Bu kapsamda çalışmanın amacı; Türkiye’de orta-yoğun kent kavramı ile aracı kent kavramı arasındaki ilişkinin ortaya konarak her iki kavramın hangi noktalarda benzeştiği, hangi noktalarda ayrıştığına dair bir bakış açısı geliştirmektir.

Aracı Kent Kavramı

Aracı kent yaklaşımı özellikle 1950’ler ve 1960’ların ekonomik büyüme politikalarının başarısızlığına bir yanıt olarak ortaya çıkmıştır. Bu politikalar; modern, büyük ölçekli, ihracata yönelik, sermaye yoğun endüstrilerin birkaç bölgesel merkezde geliştirilmesini hedeflemiştir. Ancak söz konusu politikalar sonucu oluşan küresel kentler pek çok olumsuzluğu da beraberinde getirmiştir. Bu nedenle kentsel ve kırsal nüfus arasında bağlantı kurabilecek ve metropol kentlerin yükünü azaltabilecek aracı kentlerin önemi ön plana çıkmıştır (Yıldız, 2023).

Köken bakımından incelendiğinde aracı kent (intermediary city) kavramının ara veya orta ölçekli kent (intermediate city) kavramından türediği ifade edilebilir. Kavramın ortaya çıkışı orta ölçekli kent (intermediate-sized city) kullanımıyla olmuş, ardından ara kent (intermediate city) kullanımı yaygınlık kazanmış ve son olarak aracı kent (intermediary city) kavramı kullanılmaya başlamıştır. Kavramın ilk kullanıcılarından biri olan Rondinelli (1983; 1986) çalışmalarında ikincil kent kavramıyla eş anlamlı olacak biçimde orta ölçekli kent kavramı için hem ‘medium-sized city’ hem de ‘intermediate-sized city’ ifadelerini kullanmıştır. Bu çalışmalardan anlaşılacağı üzere o yıllarda kentlerin işlevlerinden ziyade boyutları ön planda tutulmuştur. Ardından kentlerin işlevsel özelliklerini ön plana çıkararak ara kent kullanımı gündeme gelmiştir. Örneğin BM tarafından 2015 yılında ‘Yeni Kentsel Gündeme Yönelik Kent-Kır Bağlantılarının Güçlendirilmesinde Ara Kentlerin Rolü (The Role of Intermediate Cities In Strengthening Urban-Rural Linkages Towards The New Urban Agenda)’ başlıklı bir küresel uzmanlar grup toplantısı düzenlenmiştir (BM, 2015). Aynı yıl HABITAT III kapsamında ara kentleri ele alan tematik bir toplantı yapılmıştır. Söz konusu toplantının sonuç bildirgesinde ara kentlerin aracılık rollerine vurgu yapılarak kentsel-kırsal bağlantıları sağladıkları ifade edilmiştir (BM, 2017, 1). 2022 yılında ise Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Programı (UN-Habitat) ve Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) tarafından ‘Aracı Kentler ve İklim Değişikliği: Sürdürülebilir Kalkınma İçin Bir Fırsat (Intermediary Cities and Climate Change: An Opportunity for Sustainable Development’

başlıklı bir kitap yayımlanmıştır (OECD ve UN-Habitat, 2022). Dolayısıyla ara kent kavramı içeriği değişmeden aracı kent kavramı olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Kentlerin 'aracı' olarak nitelendirilmesi, ilk kez 1980'li yıllarda İspanya'da ortaya çıkmış ve yalnızca bir kentin demografik boyutuna atıfta bulunan "orta büyüklükteki kent" teriminin anlamını genişletmiştir (United Cities and Local Governments [UCLG], 2016). Aracı kent kavramı, iyi tanımlanmış belirli bir bölgesel bağlamı ifade etmektedir. Bu nedenle aracı kentler yalnızca demografik büyüklük ve bunların belirli boyutları (demografik bağlamla tutarlı) açısından değil, aynı zamanda gerçekleştirdikleri işlevlere göre tanımlanırlar (UCLG, 2016). Diğer bir ifadeyle aracı kentlerin ulusal ve bölgesel mekanlarda aracılık rolünü üstlenen kentler biçiminde tanımlanması mümkündür. Aracı kentlerin en temel özellikleri arasında hem kırsal alanlardan hem de ulusal ve uluslararası piyasadan beslenmesi, diğer kentlerle iletişimin olması, farklı sosyoekonomik grupları ve ilişkileri kapsaması ve yerel kültürden etkilenen yeni yaşam tarzlarını yansıtması bulunmaktadır (Bolay, 2016, s. 176).

Aracı kentler, kentsel ölçek açısından yeni bir yapılanmayı temsil etmektedir. Kentlerin durağan bir yapıda olmadıklarını, çevrelerindeki ekonomik ve toplumsal gelişmelerden ayrı düşünülmeeyeceğini göstermektedir. Söz konusu aracı kentler, farklı bir sermaye birikiminin, yeni toplumsal ve gündelik yaşantının olduğu alanlardır. Mevcut düzende yeniden ölçeklenen şehirlerde ve bölgesel alanlarda hem küresel hem de yerel yeni stratejik merkezler meydana gelmektedir. İşte aracı kentler de bu minvalde değerlendirilmesi gereken ve yalnızca boyutlarıyla ön plana çıkan orta büyüklükteki kentlerden farklılaşan yeni bir ölçek biçimidir (Kızıltepe, 2023, s. 27).

Aracı kentlerin tamamı için aynı tanım ve özellikleri belirtmek zordur. Aracı kentlerin özelliklerinin çoğu, kendi özel bağlamlarına göre belirlenmekte ve bu nedenle bölgeye veya ülkeye göre değişmektedir. Konumları siyasi ve ekonomik koşullar tarafından belirlenmekte ve çeşitlilikleri aynı zamanda her bölgesel bağlamda kentleşme sürecinin çeşitli sonuçlarına doğrudan bir yanıt niteliği taşımaktadır. Aracı kentlerin tanımına ilişkin en belirgin zorluk ise nüfus kriteridir. Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı'nın (UCLG, 2016, s. 8) tespitine göre "nüfus açısından Avrupa Birliği, aracı kentleri nüfusu 20.000 ile 500.000 arasında olan yerleşimler olarak tanımlamaktadır. Buna karşılık, Dünya Ban-

kası bu tür kentlerin nüfus üst sınırını bir milyon olarak önermektedir. Kuzey Amerika'da bu kategoriye giren şehirlerin nüfus aralığı 200.000 ile 500.000 arasında değişirken, Pakistan'da bu sınırlar 25.000 ile 100.000 arasındadır. Arjantin ise aracı kentler için 50.000 ila 1 milyon arasında bir nüfus aralığını esas alır." (Çelikyay, 2020, s. 267). Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı'na (UCLG) göre ise aracı kentler, nüfusu 50.000 ila bir milyon arasında olan ve genellikle önemli kırsal ve kentsel alanların temel tesis ve hizmetlere bağlanmasında birincil rol oynayan kentlerdir (UCLG, 2016, s. 7). Roberts ve diğerleri de bu nüfus aralığını kabul etmektedir (Roberts vd., 2016, s. 134). BM'ye göre ise nüfus aralığı bölgesel ve ülkesel bağlama göre 20.000 ila 1 milyon arasında kabul edilmektedir (BM, 2017, s. 1). Avrupa'da orta büyüklükte veya aracı bir kenti oluşturan ölçüt, nüfusu 1 milyonun üzerinde olan birçok kentin bulunduğu Çin veya Hindistan'daki küçük bir kente denk düşebilmektedir (UCLG, 2016). Dolayısıyla nüfus kriteri açısından aracı kentlerin tanımı ve kapsamı ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmektedir. Bu durum ise terimin kavramsallaştırılmasını zorlaştırmaktadır. Aşağıdaki tabloda barındırdığı nüfus açısından kentlerin sayısı ile bu kentlerde yaşayan toplam nüfusa ilişkin 2015 yılına ait veriler bulunmaktadır.

Tablo 1. Nüfus büyüklüğüne göre kent sayısı

Kent Kategorileri	Kent Sayısı	Tahmini Nüfus
Metropoller		
1 milyondan fazla nüfuslu yerleşimler	502	2.624 milyon
Aracı Kentler		
1 milyon-500.000 nüfuslu kentler	547	372 milyon
500.000-300.000 nüfuslu kentler	715	271 milyon
300.000-100.000 nüfuslu kentler	2.571	434 milyon
100.000-50.000 nüfuslu kentler	5.093	347 milyon
Küçük Kentler		
Nüfusu 50.000'den az yerleşimler	-	896 milyon

Kaynak: UCLG, 2016.

Tablo 1'e göre 2015 yılı verileri kapsamında Dünya üzerinde 50.000 ile 1 milyon nüfus aralığında 8.926 aracı kent bulunmaktadır. Yine aynı yıl verilerine göre yaklaşık 1,3 milyar insan, aracı kentlerde yaşamaktadır. Aracı kentlerin dünya nüfusunun yaklaşık %20'sini ve toplam kentsel nüfusun da yaklaşık 1/3'ünü oluşturduğu ifade edilebilir. Bu durum barındırdığı nüfus açısından aracı kentlerin önemini ön plana çıkarmaktadır. Ancak daha önce ifade edildiği üzere yalnızca nüfus kriterinin dikkate alınmasıyla bir kentin orta ölçekli kent olarak tanımlanması mümkün iken aracı kent söz konusu olduğunda aracılık fonksiyonunun da değerlendirilmesi gerekmektedir. Buradaki bir diğer tartışma alanı ise bizzat kent tanımına ilişkindir. Zira yukarıdaki istatistiğin ulusal hükûmetlerin yönetim düzeylerine göre mi yoksa kentsel yaşam alanlarına göre mi düzenlendiği belirsizdir. Örneğin Türkiye, 1982 Anayasası'nın 126. maddesi kapsamında merkezî idare kuruluşu bakımından illere ayrılmıştır. Ancak kent, nüfusunun çoğu tarımsal etkinliklerden ziyade ticaret, sanayi, hizmet ve yönetim gibi işlerle uğraşan yerleşim alanı olarak tanımlanacak olursa Türkiye'nin pek çok ilçesi de ayrı ayrı bu istatistiğe dahil edilmelidir. Bu durum elbette diğer ülkeler için de geçerlidir. Dolayısıyla böyle bir sınıflandırma kavramı tanımlama açısından son derece sınırlı ve yetersizdir.

Aracı kentler geleneksel olarak yerel ekonomik faaliyetlerle bağlantılı idari ve sosyal hizmet sağlayıcılarının yanı sıra, kendi bölgelerinin ve ülkelerinin bölgesel merkezleri olarak bölgesel uyuma ve entegrasyona önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır (Roberts vd., 2016, s. 134). Yukarıda değinildiği üzere yalnızca nüfus büyüklüğü ya da coğrafi kriterlere göre değil, yüklenmiş oldukları işlevlere göre de ön plana çıkmaktadırlar. Bu kentler, kırsal-kentsel bağları güçlendirerek, daha dengeli kentsel sistemleri teşvik etmektedir. Kırsal alanlar ile kentsel ya da bölgesel alanlar arasındaki ticari faaliyetlere, ürün hareketliliğine, verilerin iletilmesine, yeniliklerde öncü olma gibi başlıklara aracılık etmektedir (Çelikyay, 2020, s. 267). Aynı zamanda Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) açısından 'insan ölçeğinde' kalkınma ve yaşam kalitesini iyileştirme fırsatları sağlayarak 'kapsayıcı, güvenli ve dirençli' bir kentleşmenin başarılmasında kritik bir rol oynamaktadır (UCLG, 2016, s.133). Nitekim 2021 yılında İtalya'nın başkanlığında ve bakanlar düzeyinde toplanan G20 zirvesinde aracı kentlerin yerel düzeyde Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'na ulaşmada önemli potansiyele sahip olduğu kabul edilmiştir. An-

çak bu potansiyelin genellikle keşfedilmemiş ve yeterince kullanılmamış olduğu da belirtilmiştir (BM, 2022).

Aracı kentler, büyük yerleşim alanlarına yakın olmaları, üreticinin ulaşamadığı büyük şehirlerle aradaki bağı kurma potansiyeli ile birçok yerleşim alanı için aracılık rolü üstlenmektedir. Böylece kırsal alanlar ile büyük kentsel alanlar arasındaki iş birliğini artırmakta ve yeni aracılık bağlantılarının oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Ulusal, bölgesel ve yerel göçün yönetilmesi sürecinde kritik bir işlevi olmakla birlikte yakın olduğu büyük kentlerin de üstleneceği yükü hafifletmektedir.

Ulusal hükûmetler ve uluslararası kalkınma ortakları, özellikle gelişmekte olan ülkelerde yerel refahı artırmak için aracı kentlerin potansiyelini giderek daha fazla kabul etmektedir. Aracılık rolleri nedeniyle bu kentler mal ve hizmetlerin sağlanması için merkez görevi görmekte, kırdan kente göçü kolaylaştırmakta ve gelirin çeşitlendirilmesi ile yoksulluğun azaltılması için elverişli bir ortam sağlamaktadır (OECD ve UN-Habitat, 2022, s. 33).

Tanım gereği, aracı kentler kırsal alanlarla daha yakın sosyoekonomik ve coğrafi bağlantılara sahiptir. Başka bir ifadeyle “kırsal ve kentsel bölgelerdeki insanları ve sosyoekonomik faaliyetleri birbirine bağlayan düğümlerdir” denilebilir. Ayrıca metropol kentlere yakın olmaları ve metropol kent sınırları içerisinde yer almamalarından ötürü ulaşım, çevre, konut, enerji gibi pek çok kentsel sorunu metropollere kıyasla oldukça az hissederler. Aracı kentler, negatif dışsallıkları daha az hissetmelerinin yanında yaşam kalitesinin yükseltilmesi, refah seviyesinin iyileştirilmesi, yeşil çevre oranının artırılması, barınma olanaklarının geliştirilmesi, eğitim, sağlık, istihdam gibi alanlarda iyileşmelerin artırılarak kentsel hizmetlerin aktif vatandaş perspektifinde yürütülmesini sağlayan işlevleri de bünyesinde barındırmaktadır (OECD ve UN-Habitat, 2022, s. 33-34; Yıldız, 2023). Dolayısıyla kalkınma planları gibi ulusal projeksiyonlarda aracı kentlerin tespit edilmesi ve önceliklendirilmesi hem sürdürülebilir hem de dirençli kentlerin oluşturulmasına katkı sağlayabilir.

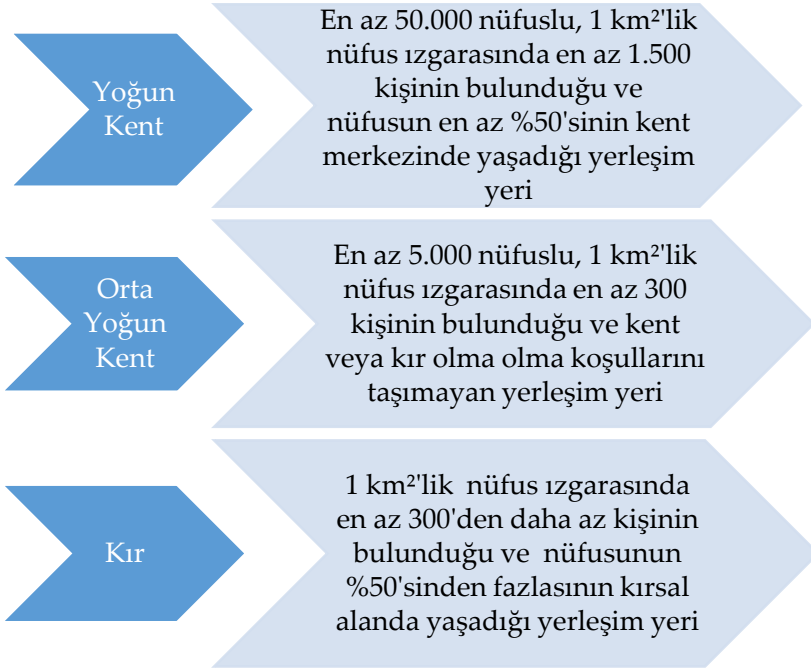
Kent-Kır Sınıflandırması ve Kentleşme Derecesi

Kır ve kent ayrımı genel itibarıyla fiziki ve beşerî coğrafyanın farklılaşmasını ifade etmektedir. Bu kapsamda ekonomik faaliyetler, sosyal yapı ve kültürel değerler kent ve kır arasında farklılık gösterebilmektedir (Çiftçi ve Aydın, 2015, s. 199). Dolayısıyla farklı yaşam pratiklerine sahip vatandaşların farklı ihtiyaç ve beklentileri bulunmaktadır. Bu neden-

le bir yerleşim yerinin kır veya kent olarak tanımlanması politika yapıcılarının karar alma süreçlerinde daha rasyonel hareket etmesine yardımcı olabilmektedir. Bu durum politika transferi kapsamında karşılaştırılabilir olmayı da önemli kılmaktadır. Fakat kentsel ve kırsal alanların ulusal tanımları bir ülkeden diğerine önemli ölçüde farklılık gösterdiğinden, bu alanları ulusal sınırların ötesinde karşılaştırmak zorlaşmaktadır. Çünkü pek çok ülkede kentsel alanı tanımlamak için minimum nüfus büyüklüğü kullanılmaktadır. Ancak bu büyüklük konusunda ülkeler farklı nüfus kriterlerini referans almaktadır. Örneğin Danimarka'da 200, Arjantin'de 2.000, Hindistan'da 5.000, Japonya'da 50.000 ve Çin'de 100.000 nüfusun altı kırsal alan olarak tanımlanmaktadır. Bu ülkelerin nüfus büyüklükleri göz önünde bulundurulduğunda kırsal nüfus için verilen bu sayıların daha doğru analiz edilebilmesi için bu sayıların toplam nüfusa oranları da karşılaştırılabilir. Danimarka'da kırsal alan için belirlenen nüfusun toplam nüfusa oranı yaklaşık %0,003 iken Çin'de bu oran yaklaşık %0,007'dir. Görüldüğü üzere ülkeler arasında oransal olarak da büyük farklar mevcuttur. Sonuç olarak ulusal sınırların ötesinde kentsel ve kırsal alanların performansının karşılaştırılmaması ülkelerin birbirlerinden politika transfer etmesini güçleştirebilmektedir. Bu aynı zamanda Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları göstergelerinin ülkeler arasında kentsel ve kırsal alanlara yönelik anlamlı bir şekilde karşılaştırılmayacağı anlamına da gelmektedir. Ayrıca gerek merkezî gerekse yerel yönetimlerin etkili kamu politikaları tasarlaması, kentsel ve kırsal alanlarda var olan sosyoekonomik koşulların iyi anlaşılmasını gerektirmektedir. Bu da insan topluluklarının çevreyle etkileşimleri hakkında sağlam bir bilgi tabanı oluşturulmasına bağlıdır. Farklı kentsel ve kırsal alanlar için güvenilir, zamanında ve uluslararası karşılaştırılabilir veri setleri ancak kentsel ve kırsal alanları tutarlı bir şekilde tanımlayan uyumlu bir yöntem temelinde üretilebilir (AB, 2021, s. 11; Dijkstra vd., 2020). Bu nedenle tüm ülkeler tarafından uygulanabilecek bir sınıflandırma biçiminin oluşturulması bir gereklilikten ziyade zorunluluk taşımaktadır.

Planlama, altyapı, ulaşım, konut, eğitim gibi alanlarda politika yapıcılara daha iyi rehberlik edebilecek işlevsel ekonomik birimler olarak kentlerin ve onların ulaşım bölgelerinin uluslararası kabul görmüş bir tanımının yapılması yoluyla kentsel gelişim istatistiklerinin daha nitelikli hâle getirilmesini sağlamak amacıyla 2010'lu yılların başlarından itibaren OECD ve Avrupa Komisyonu'nun ortak girişimleri olmuştur. 2014 yı-

lında ise Dijkstra ve Poelman (2014) tarafından hazırlanan ve Avrupa Komisyonu'nun Bölgesel ve Kentsel Politika Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan "Şehirlerin ve Kırsal Alanların Uyumlulaştırılmış Tanımı: Yeni Kentleşme Derecesi" başlıklı bölgesel çalışma raporuyla üç farklı statü belirlenmiştir. Bunlar; şehirler (yoğun nüfuslu alanlar), kasaba ve banliyöler (orta yoğun nüfuslu alanlar) ve kırsal (az nüfuslu) alanlar olarak belirtilmiştir. Aslında bu kullanım 1991 yılına dayanmaktadır ancak yazarlar bu sınıflandırmayı geliştirerek yeniden gündeme getirmiştir. Yeni kentleşme derecesinde 50.000 nüfus sınırı temel alınmıştır (Dijkstra ve Poelman, 2014). Aşağıda yer alan Şekil 1'de kentleşme derecesine göre yerleşim yerleri olarak tanımlanan yoğun kent, orta yoğun kent ve kıra ilişkin açıklamalar yer almaktadır.



Şekil 1. Kentleşme derecesine göre yerleşim yerleri (Kaynak: Dijkstra ve Poelman, 2014'ten yararlanılarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.)

Bahsi geçen yöntemin geliştirilerek tüm ülkeler tarafından uygulanabilecek bir kent-kır sınıflandırması ortaya koymak amacıyla birçok uluslararası kuruluş iş birliği yapmıştır. Bu kapsamda; Avrupa Komisyonu, Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO), Birleşmiş Milletler İn-

san Yerleşimleri Programı (UN-Habitat), Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ve Dünya Bankası uyumlaştırılmış, basit ve uygun maliyetli bir metodoloji geliştirmek için birlikte çalışmıştır. Çalışmalar sonunda 5 Mart 2020 itibarıyla Birleşmiş Milletler İstatistik Komisyonu ve Avrupa Birliği İstatistik Ofisi, kentleşme derecesini uluslararası karşılaştırmalar için önerilen bir yöntem olarak onaylamış bulunmaktadır. Kentleşme derecesi kapsamında oluşturulan kent-kır tipolojisi, nüfus yoğunluğunun ve coğrafi sürekliliğin ölçülmesine dayalı bir sınıflandırmadır ve yoğun kent, orta yoğun kent ve kır olmak üzere üç düzeyde uygulanmaktadır (AB, 2021, s. 7; Dijkstra vd., 2020). Böylelikle kentsel ve kırsal nüfusun uluslararası karşılaştırılabilirliğini artırmak ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'na yönelik kırsal göstergelerin kentleşme derecesine göre üretilmesi mümkün olmaktadır.

Kentleşme derecesinin temeli 1 km²'lik (1000m x 1000m) bir nüfus ızgarasıdır. Her bir ızgara hücresi aynı şekle ve yüzey alanına sahiptir, böylece şekil ve boyut olarak farklı birimlerin kullanılmasından kaynaklanan çarpıklıklar önlenmektedir. Ayrıca böylelikle mekânsal ayrıntılar, resmî verilerin mevcudiyeti, gizlilikle ilgili endişeler ve hesaplama karmaşıklığı arasında bir denge kurulmaktadır. Örneğin 1 km²'lik ızgara hücreleri birçok ulusal istatistik otoritesi tarafından çok az gizlilik endişesi ile veya hiç gizlilik endişesi olmaksızın kullanılmaktadır ve normal bir masaüstü bilgisayar tarafından işlenebilmektedir. Diğer yandan 100 m'ye 100 m'lik hücrelerden oluşan bir ızgara, daha fazla mekânsal ayrıntı sağlayacak olsa da hücre sayısını da yüz kat artıracaktır. Bu durumsa daha küçük hücrelerin farklı ve çarpık bir nüfus yoğunluğu dağılımına sahip olmasına neden olacaktır (AB, 2021, s. 34). Tüm bu nedenlerle kentleşme derecesi kapsamında 1 km²'lik nüfus ızgaralarının kullanılması uygun görülmüştür.

Kentleşme derecesi yönteminin birçok avantajı bulunmaktadır. Bunlardan ilki yeni yöntemin basit ve şeffaf olmasıdır. Çünkü çok sayıda kriter yerine, nüfus ızgarasındaki nüfus büyüklüğüne ve yoğunluğuna dayanmaktadır. Nüfus büyüklüğü ve yoğunluğun baz alınması ise ikinci avantajını oluşturmaktadır. Zira nüfus büyüklüğü, hâlihazırda kentsel ve kırsal alanlara ilişkin ulusal tanımların yarısından fazlası tarafından kullanılmaktadır. Kentleşme derecesinde kullanılan eşikler de bu ulusal tanımlardan ilham almaktadır. Ancak burada bir yerine iki eşik söz konusudur. Şehirler için Japonya'da olduğu gibi 50.000 nüfus kullanılmak-

tayken kasabalar ve yarı-yoğun alanlar için ise 5.000 nüfus sınır olarak kullanılmaktadır. Bu kapsamda nüfus büyüklüğü eşiğini kullanan 100 ülkeden 85'i 5.000 eşiğini veya daha düşük bir eşiği kabul etmektedir. Kentleşme derecesinin bir diğer avantajı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları'ndaki ilerlemenin izlenmesine yardımcı olmasıdır. Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları; elektrik, su ve internet gibi hizmetlere erişim de dâhil olmak üzere kentsel ve kırsal alanlar için toplanması gereken çok sayıda göstereyi içermektedir. Ancak kimi ülkelerde kentsel alanların tanımları suya ve elektriğe erişim üzerinden yapılabilmektedir. Başka bir ifadeyle suya ve elektriğe erişim bulunan yerleşimler kentsel alan olarak tanımlanabilmektedir. Örneğin Bangladeş, Küba ve Panama'nın kullandığı tanımların tümü içme suyuna erişimi de içermektedir. Kentleşme derecesi ise hizmet veya altyapıyı girdi olarak kullanmadığından bu hizmetleri daha kapsamlı bir şekilde izleyebilmektedir. Kentleşme derecesinin bir başka avantajı yığınlaşma ekonomilerini yakalamasıdır. Yöntem, nüfusun mekânsal yoğunlaşmasına dayandığından yığılma ekonomilerinin mantığını yakalayabilmektedir. Hizmet sunumunun maliyeti yoğun kentsel alanlardan orta yoğun alanlara ve ardından kırsal alanlara doğru artma eğilimindedir. Sonuç olarak, bu hizmetlere erişim şehirlerde en yüksek, kırsal alanlarda ise en düşük olma eğilimindedir. Örneğin, internete erişim ve banka hesabına sahip olma, farklı ülke gelir grupları kıyaslandığında belirgin bir kentsel eğilim izlemektedir. Kentleşme derecesinin ifade edilmesi gereken son avantajı ise uygun maliyetli izleme imkânı sunmasıdır. Kentleşme derecesi mevcut verileri yeniden toplamak için kullanılabilir. Örneğin, bir istatistik ofisi yerel istihdam oranlarını ölçtüyse istihdam oranlarının kentleşme derecesine göre kapsamlı bir biçimde hesaplanabilmesi mümkündür (Dijkstra vd., 2020).

Ulusal istatistik sistemlerinde genellikle iki sınıfa ilişkin yüksek düzeyde bir uyum söz konusudur. Şehirler tipik olarak kentsel nitelikte sınıflandırılırken, köyler ve seyrek nüfuslu alanlar genellikle kırsal olarak sınıflandırılır. Buna karşılık, ara bölgelerin sınıflandırması daha az nettir. Kimi ülkeler bunları kentsel, kimileri kırsal olarak sınıflandırmayı tercih ederken, üçüncü bir grup ülke bu iki uç arasında bir ara sınıf yaratmayı tercih etmektedir. Kentleşme derecesi, kasabaların ve orta yoğun alanların bir şehir ile bir kırsal alan arasında yarı yolda olduğunu vurgulamak için bu ara alanları ve farklı bakış açılarını barındırmaya çalışmaktadır. Böyle bir sınıflandırma etkin kamu politikaları açısından da önemlidir. Çünkü üç sınıfa aynı şekilde uygulanan politikalar amaçlanan so-

nuçları doğurmayabilir. Bu kapsamda ilgili politikaların şehirlerin, orta yoğun alanların ve kırsal alanların özel gereksinimlerine göre uyarlanması faydalı olacaktır (AB, 2021, s. 33-34). Çünkü üç farklı yerleşim düzeyinin ihtiyaçları, talep ve beklentileri farklılık gösterebilmektedir.

Kentsel sınıflandırma açısından üç sınıfın önerilmesi kentsel-kırsal sürekliliği yakalamak açısından oldukça önemlidir. Zira bu alanlar birbirinden tamamen bağımsız alanlar değildir. Ayrıca bu yöntemde nüfus ızgarası kullanıldığından istatistiki ve idari birimlerin ülkeden ülkeye değişen boyutlarının oluşturduğu çarpıklık en aza indirilmektedir. Böylelikle insanların mekânsal yoğunluğu doğrudan ortaya çıkarılmakta ve nüfusa ilişkin istatistiklerin ülkeler arasında karşılaştırılabilirliği artmaktadır (Dijkstra ve Poelman, 2014).

Avrupa Birliği örneğinde yoğun kentsel alanlar, orta yoğun kentsel alanlara veya kırsal alanlara göre (ortalama olarak) daha yüksek ekonomik kalkınma düzeylerine sahiptir. Bu durum, insan kaynağı ve fiziksel sermaye, teknoloji ve doğal kaynaklar gibi ekonomik büyümenin temel itici güçlerinin yoğunlukla yoğun kentsel alanlarda yoğunlaşmasıyla bağlantılıdır. Yoğun kentsel alanlar, ekonomik bir merkez görevi görerek çevre bölgelerde yaşayanlara çok çeşitli fırsatlar ve hizmetler sunarak ekonomik kalkınmada sıklıkla kilit bir rol oynamaktadır. Ancak yoğun kentsel alanlar daha yüksek yaşam standartlarına sahip olma eğilimindeyken, daha yüksek düzeyde eşitsizlik, suç veya kirlilik gibi farklı zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu nedenle Avrupa Komisyonu, dezavantajlı bölgelere verilen desteğin yanı sıra sürdürülebilir kentsel kalkınmayı teşvik eden koordineli bir yaklaşım yoluyla entegre bölgesel kalkınmayı teşvik ederek, uyum politikasıyla kentsel-kırsal bağları güçlendirmeyi amaçlamaktadır (Kotzeva vd., 2023, s. 124). Bu durum kentsel-kırsal bağları oluşturmada öncü rol oynayan orta yoğun kentsel alanların ve aracı kentlerin önemini ön plana çıkarmaktadır.

Yöntem

Orta yoğun kentsel alanlar ile aracı kentler arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmada veri toplama yöntemi olarak doküman analizi kullanılmıştır. Nitel araştırma yöntemleri arasında yer alan doküman analizi, basılı veya elektronik materyallerin sistematik bir prosedür takip edilerek incelenmesi ve değerlendirilmesi

biçiminde tanımlanabilmektedir (Bowen, 2009, s. 27-28). Dokümanlar; kitaplar, dergiler, resimler ve raporlardan istatistiklere kadar uzanan geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır (Labuschagne, 2003). Bu çalışmada sistematik bir prosedür izlenerek TÜİK tarafından derlenen istatistiklerdeki veriler taranarak uygun veriler seçilmiş ve değerlendirilmiş, literatürdeki tanımlar kapsamında sentezlenerek yorumlanmıştır.

TÜİK tarafından hazırlanan kent-kır nüfus istatistiklerine ilişkin üç farklı tablo hazırlanarak kamuoyu ile paylaşılmıştır. Bunlar, kent-kır sınıflaması yaş grubu ve cinsiyete göre nüfus, kent-kır sınıflaması ve cinsiyete göre il nüfusları ve kent-kır sınıflamasına göre yerleşim yerleri biçimindedir (TÜİK, 2023). Çalışma kapsamında ilçe düzeyinde nüfus istatistiklerine ilişkin veriye ihtiyaç duyulduğundan 20.02.2024 tarihinde TÜİK'ten bilgi talebinde bulunulmuştur. Kurum tarafından 07.03.2024 tarihinde talep cevaplandırılmış ve ilçe düzeyinde nüfus istatistikleri yazarlarla paylaşılmıştır. Söz konusu veriler ilgili literatürden yola çıkılarak; yerleşim alanının 50 bin nüfus üzerinde olması, yoğun kentsel nüfusun bulunmaması ve orta yoğun kentsel nüfusun kırsal nüfustan fazla olması parametreleri kullanılarak analiz edilmiştir. Böylelikle Türkiye'de aracı kent potansiyeline sahip yaşam alanları belirlenmiştir.

Bulgular

Türkiye'de kabul edilen kent ve kır tanımlanmasının yenilenmesi gerekliliği 2010'lu yıllarla birlikte 60. Türkiye Hükûmeti tarafından ifade edilmeye başlamıştır. Bu durumun özellikle 2014 yılıyla belirginlik kazanmasının temel nedeni ise 6360 sayılı On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un yürürlük kazanmış olmasıdır. 2012 yılında yayımlanan ancak 2014 yılında yürürlük kazanan 6360 sayılı Kanun ile 27 ilçe ve 14 büyükşehir belediyesi kurulmuş, büyükşehir belediyelerinin yetki sınırları il mülki sınırlarını kapsayacak biçimde genişlemiş ve bu illerdeki tüm beldeler ve köyler mahalleye dönüştürülmüştür. Bu idari bölünüş değişiklikleri nedeniyle o tarihlerde kullanılıyor olan kent-kır sınıflamasına göre Türkiye'deki kent ve kır nüfus dağılımları büyük değişimler göstermiştir. Böylelikle yerleşim yerlerinin tüzel kişilikleri dikkate alınarak yapılan kent-kır tanımlamaları 2014 yılıyla birlikte geçerliliğini yitirmiştir (TÜİK, 2023; Şengül, 2019, s.

138-139). Buna bağlı olarak 2014-2018 yılları arasını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı'na göre kırsal alan tanımının revize edilmesi, temel nitelikteki ulusal verilerin kır-kent ve il bazında yayımlanması öngörülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 2013). Onuncu Kalkınma Planı kapsamında hazırlanan 2018 Yılı Programı'nda ise Avrupa Birliği ve OECD standartları gözetilerek, istatistik üretimine temel oluşturmak üzere başlatılan kırsal alan tanımı çalışmasının 2018 yılı aralık ayı sonuna kadar sonuçlandırılması gerektiği ifade edilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2018). Benzer bir ifadeye Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 2015-2018 yılları arasını kapsayan Kırsal Kalkınma Eylem Planı'nda da yer verilmiştir. Buna göre 2015-2016 yılları arasında kırsal alan tanımının şehir merkezlerine uzaklık ve diğer uygun parametrelere göre kademeli şekilde yapılması; mahalli idare yapısındaki değişimlerden etkilenmeyen ve istatistik üretimine esas bir tanım üzerinde çalışılması; bunun için AB ve OECD gibi teşkilatlar ile ulusal istatistik ajanslarının baz aldığı tanımların da gözetileceği ifade edilmiştir (Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2015). Diğer yandan 2017 yılında düzenlenen Şehircilik Şurası'nda da yerleşmelerin; amacına göre ve değişen kent-kır ilişkileri çerçevesinde yeniden tanımlanması tavsiye edilerek kısa vadede idari sınırlar yerine, nüfus yoğunluğunu ve kentsel ilişkileri esas alan; OECD ve AB vb. tanım ve standartlara uygun, fonksiyonel, hukuksal ve mekânsal tanımlama yapılması önerilmiştir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017). Ancak söz konusu tavsiyelerin ve öngörülerin gerçekleşmemesi üzerine 2019-2023 yılları arasında uygulanması planlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda kırsal alan tanımının yenilenmesi gerekliliğine bir kez daha değinilmiştir. Bu kapsamda kırsal istatistiklerin il ve ilçe bazında üretilmesi için kırsal alan tanımının revize edilmesi; temel nitelikteki ulusal verilerin kır-kent ve il/ilçe bazında yayımlanmasının sağlanması ve kırsal göstergeler bilgi sistemi oluşturulması ön görülmüştür (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Süreç sonunda fiili durumu daha iyi yansıtan, uluslararası standartlara uygun, karşılaştırılabilir ve sürdürülebilir bir sınıflandırma geliştirmek amacıyla yukarıda bahsi geçen kentleşme derecesi yöntemi temel alınmıştır. Böylelikle yeni bir kent-kır tanımı benimsenerek Türkiye nüfusu; yoğun kent, orta yoğun kent ve kır olmak üzere üç kademede incelenmiştir. Her yerleşim yerinde yaşayan nüfusun en az %50'si kent merkezi ızgaralarında bulunuyorsa yoğun kent, %50'sinden fazlası kırsal ızgaralarda bulunuyorsa kır, bu iki koşulu sağlamayan yerleşim yerleri ise orta yoğun kent olarak sınıflandırılmıştır

(TÜİK, 2023). Aşağıdaki tabloda kentleşme derecesi kullanılarak yapılan sınıflandırmaya göre 2022 yılı sonu itibarıyla Türkiye'deki yoğun kent, orta yoğun kent ve kır nüfusları yer almaktadır.

Tablo 2. Kent kır sınıflaması kapsamında nüfus dağılımları

	Toplam Nüfus	Yoğun Kent	Orta Yoğun Kent	Kır
Nüfus	85 279 553	57 934 583	12 629 180	14 715 790
Yüzdesel Oran	%100	%67,93	%14,81	%17,26

Kaynak: TÜİK, 2023.

TÜİK tarafından ilk defa 2022 yılı verilerinden faydalanılarak 2023 yılında kullanılan kentleşme derecesine göre Türkiye'deki nüfusun büyük bir kısmı yoğun kentlerde yaşamaktadır. İstatistiki olarak ülke yüzölçümünün yalnızca %1,6'sını oluşturan toprak parçasında ülke nüfusunun yaklaşık %70'i ikamet etmektedir. Diğer yandan kır olarak sınıflandırılan ve Türkiye yüzölçümünün %93,5'ini oluşturan yerleşim yerlerinde toplam nüfusun %17,26'sı; ülke yüzölçümünün %4,9'unu kapsayan ve orta yoğun kent olarak sınıflandırılan yerleşim alanlarında ise toplam nüfusun %14,81'i yaşamaktadır (TÜİK, 2023). Aşağıdaki şekilde ise yerleşim alanlarının Türkiye haritası üzerinde sınıflandırılmış biçimi yer almaktadır.



Şekil 2. 2022 yılı verileriyle kır kent sınıflandırmasına göre yerleşim yerlerinin dağılımı (Kaynak: TÜİK, 2023).

Şekil 2 üzerinde gri olarak görülen alanlar kır, sarı bölümler orta yoğun kentler, kırmızı olarak görülen alanlar ise yoğun kent alanlarını ifade etmektedir. Şekil yakından incelendiğinde orta yoğun kentsel alanların kırsal alanların arasında yer almakla birlikte genel olarak yoğun kentsel alanların etrafında bulunduğu dikkat çekmektedir. Bu durumun kent çeperlerine gidildikçe nüfusun seyrekleşmesi ile açıklanabilmesi mümkündür.

TÜİK tarafından yazarlarla paylaşılan ilçe düzeyindeki yoğun, orta yoğun ve kır nüfusunu yansıtan veriler üç kriter ışığında analiz edilerek aracı kent niteliği taşıyabilecek yerleşim alanları belirlenmiştir. Söz konusu kriterlerden ilki yerleşim alanının toplam 50 binin üzerinde nüfusa sahip olmasıdır. Böyle bir alt sınırın seçilme nedeni ise gerek UCLG (2016) gerekse BM (2017) gibi kuruluşların aracı kentlere yönelik belirlemiş olduğu nüfus alt limitinin 50 bin olmasıdır. İkinci kriter ise yoğun kentsel nüfusun bulunmadığı, yalnızca orta yoğun kentsel alan ve kır nüfusuna sahip olma durumudur. Bunun temel sebebi yoğun kentsel alana sahip yerleşim alanlarının hâlihazırda yüksek düzeyde kentleşmiş ve kırsal hinterlandı ile ilişkisini azaltmış olmasıdır. Kullanılan üçüncü ve son kriter ise orta yoğun kentsel nüfusun kır nüfusundan yüksek olmasıdır. Böylelikle kırsal üretimden ziyade kentsel işlevlerin yoğunluklu olduğu yerleşim alanlarının seçilmesi amaçlanmıştır. Aşağıdaki tabloda nüfus özellikleri itibarıyla aracı kent niteliği taşıyabileceği değerlendirilen yerleşim alanları bulunmaktadır.

Tablo 3. Aracı kent niteliği taşıyabilecek yerleşim alanları 2022 yılı nüfus istatistikleri

İl/İlçe	Orta Yoğun Kent Nüfusu	Kır Nüfusu	Toplam Nüfus
Ankara/Kahramankazan	47.443	13.361	60.804
Afyonkarahisar/Sandıklı	34.344	21.069	55.413
Antalya/Finike	45.786	4.902	50.688
Antalya/Gazipaşa	32.903	22.382	55.185
Antalya/Korkuteli	32.416	26.879	59.295
Antalya/Kumluca	60.322	14.031	74.353
Antalya/Aksu	49.980	30.370	80.350
Antalya/Döşemealtı	64.032	22.077	86.109
Aydın/İncirliova	50.209	6.725	56.934
Balıkesir/Ayvalık	67.995	6.648	74.643
Balıkesir/Burhaniye	52.931	13.859	66.790
Balıkesir/Gönen	53.000	22.572	75.572
Bitlis/Merkez	56.134	17.130	73.264

Burdur/Bucak	47.985	20.305	68.290
Bursa/Yenişehir	38.359	17.386	55.745
Çanakkale/Biga	61.893	31.885	93.778
Denizli/Çivril	32.692	27.220	59.912
Diyarbakır/Silvan	50.332	37.375	87.707
Edirne/Uzunköprü	37.667	22.052	59.719
Erzurum/Aziziye	55.860	12.391	68.251
Gaziantep/İslâhiye	39.519	24.494	64.013
Giresun/Bulancak	46.959	23.133	70.092
Gümüşhane/Merkez	33.863	20.640	54.503
Hakkâri/Merkez	59.101	18.172	77.273
Hatay/Altınözü	40.422	26.111	66.533
Hatay/Hassa	39.445	16.159	55.604
Mersin/Anamur	47.066	19.874	66.940
Mersin/Mut	33.578	29.938	65.516
Niğde/Bor	34.261	28.292	62.533
İstanbul/Çatalca	45.237	34.770	80.007
İzmir/Çeşme	39.698	10.330	50.028
İzmir/Seferihisar	42.592	15.978	58.570
İzmir/Urla	52.595	25.004	77.599
Kayseri/Develi	44.680	23.238	67.918
Kocaeli/Karamürsel	52.243	5.709	59.952
Kocaeli/Dilovası	47.868	6.523	54.391
Konya/Beyşehir	48.935	30.095	79.030
Konya/Çumra	44.608	23.935	68.543
Konya/Ilgın	33.560	20.147	53.707
Konya/Karapınar	36.981	14.185	51.166
Konya/Seydişehir	43.920	22.008	65.928
Kahramanmaraş/Afşin	44.834	33.318	78.152
Kahramanmaraş/Pazarcık	37.425	29.837	67.262
Kahramanmaraş/Türkoğlu	50.871	23.384	74.255
Muğla/Ortaca	47.393	8.663	56.056
Sakarya/Akyazı	74.181	22.424	96.605
Sakarya/Geyve	51.676	18.740	51.676
Sakarya/Hendek	61.570	29.916	91.486
Sakarya/Karasu	49.858	23.880	73.738
Sakarya/Arifiye	48.955	2.512	51.467
Samsun/Terme	28.583	44.537	73.120
Samsun/Tekkeköy	36.112	22.503	58.615
Siirt/Kurtalan	43.504	18.728	62.232
Sinop/Merkez	52.068	17.776	69.844
Tekirdağ/Malkara	30.075	21.331	51.406
Tekirdağ/Saray	39.011	12.213	51.224
Tekirdağ/Ergene	60.307	8.388	68.695

Tokat/Niksar	31.882	30.405	62.287
Şanlıurfa/Birecik	55.902	37.964	93.866
Şanlıurfa/Ceylanpınar	49.304	42.843	92.147
Yozgat/Sorgun	53.995	26.623	80.618
Zonguldak/Devrek	32.736	24.826	57.562
Osmaniye/Düziçi	67.285	19.331	86.616

Kaynak: Bireysel başvuru üzerine 07.03.2024 tarihinde TÜİK (2024) tarafından paylaşılan verilerden hareketle yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 3'e göre nüfusu metropol özellik taşıyan illerden İstanbul'da Çatalca, Ankara'da Kahramankazan ilçeleri belirlenen kriterler kapsamında aracı kent özelliği gösterebilmektedir. Bu durum diğer büyükşehirler için de geçerlidir. Nitekim Eke'ye (1982) göre metropol alanlar yüksek yoğunluklu büyük bir merkez ile onu çevreleyen ve onunla sıkı günlük ilişkide bulunan kentsel ve kırsal alandan oluşmaktadır. Dolayısıyla metropol kentlerin içerisinde de kırsal ile kentsel bağlantıyı sağlayan aracı kentsel alanlar bulunabilmektedir. Diğer yandan bir ilin ilçesi veya bizzat il merkezi de orta yoğun kentsel nüfusuyla aracı kent niteliği taşıyabilmektedir.

Tartışma ve Sonuç

Aracı kent kavramının kendi içerisinde henüz çözülmemiş kavramsal problemleri bulunmaktadır. Bu kentlerin 50.000 ile 1 milyon nüfus sınırları arasında genelleştirilmesi kentlerin aracılık fonksiyonlarının göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Bu çalışmayla aracı kentlerin kırsal ve kentsel alanlar arasında bağlantı kurma fonksiyonuna demografik veriler ile yaklaşılarak kavramın netlik kazanmasına katkı sağlamak amaçlanmıştır. Nüfus aralığının yanı sıra kendi başına aracı kent kullanımı 1 milyon nüfusun üzerindeki yerleşimler için bu kavramın kullanılmasını imkânsızlaştırmaktadır. Ancak bir kent ne kadar geniş bir coğrafyaya ve nüfusa sahip olursa olsun kendi içerisinde aracılık fonksiyonu üstlenen kentsel alanlar bulunabilmektedir. Diğer yandan nüfus kriterini karşılayan ve aracılık fonksiyonu bulunan bir kentin tamamen aracı kent özelliği göstermesi de beklenmemelidir. Bu durum ülkeden ülkeye değişen idari yapılanma ile daha karmaşık bir hâle gelebilmektedir. Nitekim bir kentin sınırı içerisinde farklı fonksiyonlar üstlenen ve farklı nüfus özelliklerine sahip yaşam alanları bulunabilmektedir. Orta yoğun kentsel alanlar için İngiltere'de "towns and suburbs" tabiri kullanılabilir.

Ancak Türkçeye kasabalar ve banliyöler biçiminde çevrilebilecek bu kavramların gerek mevzuat gerekse idari yapılanma açısından Türkiye özelinde tam bir karşılığı bulunmamaktadır. Bu durumun diğer ülkeler için de geçerli olabileceği düşünüldüğünden çalışmayla birlikte literatürde 'aracı kent' kullanımı yerine 'aracı kentsel alan (intermediary urban area)' kullanımının tercih edilmesi önerilmektedir. Bu kullanım, Rondinelli'nin (1983, s. 42) orta ölçekli kentsel merkez (intermediate-sized urban centre) kullanımı ile Hardoy ve Satterthwaite (1986; 1988) tarafından tercih edilen küçük ve orta kentsel merkez (small and intermediate urban centre) kullanımı genişletmektedir. Böyle bir kullanım, orta yoğun kentsel alanlar aracı kentlerin işlevlerinin benzeşmesini ortaya koymaya katkı sağlayacak ve ileride yürütülecek çalışmaların istatistiki bir temelden beslenmesini kolaylaştıracaktır. Nitekim yukarıda ifade edildiği üzere aracı kentler ne kırsal ne kentsel alanlar olmakla birlikte hem kentsel hem kırsal özellikler göstermektedir. Diğer yandan orta yoğun kentsel alanların da ne kentsel ne de kırsal alanlar olduğu ifade edilebilir. Ayrıca kavramların İngilizce'deki kullanımı (intermediary city – intermediate populated area) kavramlar arasındaki yakınlığı açıklamak için kullanılacak bir diğer bulgudur.

Literatürde hem kurumlar hem de yazarlar tarafından aracı kentleri açıklamaya yönelik tanımlar yapılsa da aracı kentleri belirlemeye yönelik kullanılan temel kriter nüfus ölçeği olmuştur. En geniş tabirle 50 bin ila 1 milyon arasında belirlenen nüfus kriteri ise tek başına kullanıldığında aracı kentten ziyade orta ölçekli kentleri açıklamaktadır. Bu durum aynı zamanda aracı kent ile orta yoğun kent kavramları arasındaki en büyük farklılığı oluşturmaktadır. Nitekim aracı kent tanımı 50 bin ila 1 milyon arasındaki bir nüfusa ev sahipliği yapan kentleri kapsayabilmekteyken orta yoğun kent tanımı 5 bin nüfustan başlatılmaktadır. Orta yoğun kent için bir üst nüfus limiti belirlenmemiş olmakla birlikte buradaki odak toplam nüfustan ziyade nüfus yoğunluğudur. Bu durum ise kavramlar arasındaki farklılığın ikinci boyutunu ortaya koymaktadır. Aracı kent kavramına ilişkin yapılan tanımlamalarda toplam nüfusa yapılan bir vurgu var iken orta yoğun kent tanımlamalarında nüfustan ziyade nüfus yoğunluğu ön plana çıkmaktadır. Geniş nüfus aralığı nedeniyle aracı kent kavramı orta ölçekli kent kavramıyla yanlış bir biçimde eş anlamlı kullanılabilir. Kısaca ifade etmek gerekirse tüm ülkelerde aracı kentleri açıklayabilecek kriterlerin ortaya konması elzemdir. Bu çalışmada kentleşme derecesi ile belirlenen orta yoğun kentsel alanların aracı

kentlerin kırsal ve kentsel alanlar arasında bağlantı kurma fonksiyonunu açıklamak için kullanılacak kriterlerden biri olduğu sonucuna ulaşılmıştır. İleride yapılabilecek araştırmalarla bu kriterlerin artırılması ve bir kentin bu kriterleri taşıdığı ölçüde aracı kent olarak tanımlanması mümkündür. Aracı kentler kırsal alanda yaşayanların temel kentsel hizmetlere erişiminde bağlantı rolü üstlenmektedir. Örneğin kırsalda yaşayanlar büyük bir kente gitmeden temel sağlık hizmetini aracı kentte alabilmekte, çiftçiler burada oluşturulan pazarlarda ürünlerini satabilmektedir. Dolayısıyla gelecek çalışmalarda yukarıda belirlenen yaşam alanlarında küçük de olsa bir hastane veya lise gibi halkın eğitim ve sağlık benzeri temel kamusal ihtiyaçlarını karşılayabileceği alanların ve köylü pazarı gibi oluşumların varlığı üzerinden bir yerleşim yerinin aracı kentsel alan olma özelliği incelenebilir.

Yoğun kentsel alanların aksine orta yoğun kentsel alanların ve aracı kentlerin hâlihazırda sürdürülebilir bir planlamaya elverişli olduğu ifade edilebilir. Nitekim metropol kentlerin gerek yoğun yapı stoku gerekse dar bir kentsel alanın yoğun bir nüfusa ev sahipliği yapıyor olması gibi nedenlerle sürdürülemez bir yola girmişken aracı kentlerin sahip oldukları coğrafya ve görece seyrek nüfusları sayesinde sürdürülebilir bir geleceğe hazırlanabilmesi mümkündür. Buna bağlı olarak aracı kentlere kalkınma süreçlerinde destek verilmesi, metropol kentler üzerinde yoğunlaşan göç hareketlerinin buralara kaymasına vesile olabilecek ve toplam nüfusun ülke genelinde daha dengeli dağılmasını sağlayabilecektir.

Extended Abstract

A New Debate on Rural and Urban Classification: Intermediate Density Urban Areas and Intermediary Cities

Müslüm Yıldız⁶
ORCID: 0000-0002-5111-4409

Sezgin Sezgin⁷
ORCID: 0000-0002-6625-3997

The rapid increase in urban populations and the complexities of urban services have made the policy-making process for city planners and decision-makers more challenging. Traditional methods of urban classification, which merely separate cities from rural areas, are no longer adequate to address the growing complexities of urban spaces. As a result, there is a need for more comprehensive urban classification systems that consider the diverse characteristics of urban areas. However, there is no universally accepted definition of urban and rural areas, which poses challenges for comparative urbanization analysis across different countries. This lack of consensus has led international organizations, such as the United Nations (UN) and the European Union (EU), to collaborate on the development of common definitions and standards for urban classification.

In this context, several global institutions, including the European Commission, the UN Food and Agriculture Organization (FAO), the UN Human Settlements Program (UN-Habitat), the International Labor Organization (ILO), the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD), and the World Bank, worked together to create a standardized, cost-effective methodology for classifying urban areas. The result of this collaboration is the degree of urbanisation (DEGURBA), which was approved by the UN Statistical Commission and Eurostat (the EU's statistical office) in March 2020 as the recommended method for international urban-rural comparisons.

DEGURBA classifies areas based on population density and geographical continuity, applying three categories: densely populated areas

⁶PhD Candidate, Istanbul Medeniyet University, E-mail: yildizmuslum@outlook.com

⁷ Asst. Prof., Kırklareli University, E-mail: sezginsezgin@klu.edu.tr

(cities), intermediate-density areas (towns and suburbs), and thinly populated areas (rural). This system relies on a classification method based on population grids of 1 km², which reflects the urban-rural characteristics of a given area.

In Türkiye, the last official definition of rural and urban areas was made in 1982. However, on May 11, 2023, the Turkish Statistical Institute (TURKSTAT) introduced a new classification based on DEGURBA. According to this updated classification, areas where at least 50% of the population resides in the city center are categorized as densely populated areas. On the other hand, areas where more than 50% of the population lives in rural regions are classified as rural areas. Areas that do not meet the criteria for being either dense urban or rural are defined as intermediate-density urban areas.

The concept of intermediate-density urban areas is significant because these areas are neither fully urban nor entirely rural, yet they possess characteristics of both. This unique positioning brings the concept of intermediate-density areas to that of intermediary cities. Intermediary cities play a crucial role in connecting rural and urban areas, functioning as a bridge between these two spaces. Therefore, this study focuses on the similarities between intermediate-density areas and intermediary cities, particularly their shared function of linking rural and urban regions.

The intermediary city concept gained importance in the 1950s and 1960s, as a response to the failures of economic growth policies that led to the rise of megacities with numerous problems. The intermediary city approach offered an alternative by promoting more balanced urbanization, reducing the pressure on large metropolitan areas, and establishing stronger connections between urban centers and rural areas.

Intermediary cities expand on the idea of intermediate/medium-sized cities, which are defined primarily by population size. According to the United Cities and Local Governments Organization (UCLG), intermediary cities typically have populations between 50,000 and one million. These cities are essential for connecting rural areas with urban facilities and services, mediating commercial activities, facilitating the mobility of goods, and fostering innovation. Intermediary cities function as key nodes that link people and economic activities in both rural and urban spaces, contributing to more balanced and integrated urban systems.

In this study, document analysis was employed to explore the similarities and differences between medium-dense urban areas and intermediary cities, particularly in Türkiye. Data from TURKSTAT were systematically reviewed, evaluated, and interpreted in line with the literature on intermediary cities. The analysis was guided by three criteria drawn from relevant literature to identify settlement areas in Türkiye that could be classified as intermediary cities.

The first criterion is population size, with a minimum threshold of 50,000 people. This lower limit aligns with international standards set by organizations such as UCLG and the UN. The second criterion is that the settlement must not have a densely urban population, but rather an intermediate-density population and a significant rural population. This criterion was adopted because highly urbanized areas often lose their connection to rural regions. The third criterion is that the urban population in intermediate-density areas must be larger than the rural population, ensuring that urban functions are more prominent than rural production.

Based on these criteria, several areas in Türkiye, including the Çatalca district of Istanbul and the Kahramankazan district of Ankara, were identified as having intermediary city potential. Although these districts are part of larger metropolitan areas, they retain intermediary city characteristics by maintaining close ties to urban and rural spaces. This pattern can be seen in other metropolitan areas as well, where intermediary urban zones connect the core city with surrounding rural areas. Additionally, districts within provincial cities or even city centers can display intermediary city traits if they have intermediate-density urban populations.

In definitions of intermediary cities, total population is emphasized, while intermediate-density area definitions focus on population density. Because of the broad population range, "intermediary city" is sometimes mistakenly used synonymously with "medium-sized city." It is crucial to establish criteria to define intermediary cities globally. This study finds that intermediate-density areas, as defined by the degree of urbanisation, can serve as a criterion for explaining the role of intermediary cities in linking rural and urban areas.

In conclusion, this study highlights the importance of intermediary cities and intermediate-density areas in creating more balanced urban systems. By focusing on intermediate-density areas, policymakers can

better understand the role these areas play in linking rural and urban spaces, thus promoting more sustainable and equitable urban development. The use of the term "intermediary urban area" rather than "intermediary city" is suggested to reflect the functional similarities between these areas, providing a clearer framework for future research and policy development.

Kaynakça/References

- Avrupa Birliği [AB]. (2021). *Applying the degree of urbanisation: A methodological manual to define cities, towns and rural areas for international comparisons*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Birleşmiş Milletler [BM]. (2015). *The role of intermediate cities in strengthening urban-rural linkages towards the new urban agenda*. 19.07.2024 tarihinde https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/the_role_of_intermediate_cities_in_strengthening_urban-rural_linkages_towards_the_new_urban_agenda.pdf adresinden erişildi.
- Birleşmiş Milletler [BM]. (2017). *Cuenca Declaration: Outcome document of the HA-BİTAT III thematic meeting on intermediate cities: urban growth and renewal*. United Nations.
- Birleşmiş Milletler [BM]. (2022). *World cities report 2022 envisaging the future of cities*. 20.07.2024 tarihinde https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/06/wcr_2022.pdf adresinden erişildi.
- Bolay, J. C. (2016). Prosperity and social inequalities: Montes Claros, How to plan an intermediary city in Brazil. *Current Urban Studies*, 4, 175-194.
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 26-40.
- Çelikyay, H. H. (2020). Sürdürülebilir kalkınma hedefleri (SKH) bağlamında aracı şehirler. *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 265-298.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2017). *Şehircilik şûrası komisyon raporları*. 27.09.2023 tarihinde <https://webdosya.csb.gov.tr/db/sehirciliksurasi/icerikler/komisyonraporlar-son-20180226140426.pdf> adresinden erişildi.
- Çiftçi, S. ve Aydın, H. (2015). Türkiye'de kır-kent kavramlarının değişen niteliği ve mevzuatın sürece etkisi. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(54), 192-200.
- Dijkstra, L. ve Poelman, H. (2014). *A harmonised definition of cities and rural areas: the new degree of urbanisation*. European Commission.
- Dijkstra, L., Hamilton, E., Lall, S., ve Wahba, S. (2020). How do we define cities, towns, and rural areas. 10.11.2023 tarihinde

- <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/how-do-we-define-cities-towns-and-rural-areas> adresinden erişildi.
- Eke, A. E. (1982). *Anakent yönetimi ve yönetimler arası ilişkiler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Eurostat. (2018). Glossary: Population grid cell. 11.07.2024 tarihinde https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Population_grid_cell#:~:text=Common%20term%3A%20Population%20grid%2FPopulation,to%20the%20number%20of%20inhabitants adresinden erişildi.
- Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı. (2015). *Kırsal kalkınma eylem planı 2015-2018*. 24.09.2023 tarihinde <https://kkp.tarimorman.gov.tr/KKEP2015-2018.pdf> adresinden erişildi.
- Hardoy, J. E. ve D. Satterthwaite (1986). *Small and intermediate urban centres: their role in national and regional development in the third world*, London: Hodder and Stoughton.
- Hardoy, J. E. ve D. Satterthwaite (1988). Small and intermediate urban centres in the Third World: what role for government?, *Third World Planning Review*, 10(1), 5-26.
- Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Onuncu kalkınma planı 2014-2018*. 24.09.2023 tarihinde https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Onuncu_Kalkinma_Plani-2014-2018.pdf adresinden erişildi.
- Kalkınma Bakanlığı. (2018). *Onuncu kalkınma planı (2014-2018) 2018 yılı programı*. 24.09.2023 tarihinde https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/2018_Yili_Programi.pdf adresinden erişildi.
- Kızıltepe, B. (2023). *21. yüzyılda kentin yeniden üretimi: Aracı kent*, Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları.
- Kotzeva, M., Brandmüller, T., Fodor, R. ve Fohgrub, B. (2023). *Eurostat Regional Yearbook 2023 Edition*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Labuschagne, A. (2003). Qualitative research: Airy fairy or fundamental? *The Qualitative Report*, 8(1), 100-103.
- OECD ve UN-Habitat (2022), *Intermediary cities and climate change: An opportunity for sustainable development*, OECD Publishing, Paris
- Roberts, B. H., Iglésias, B. M. ve Llop, J. M. (2016). "Intermediary Cities: The Nexus Between the Local and the Global", *Co-Creating the urban future: The agenda of Metropolis, cities and territories* içinde (Ed. E. Bilsky, A. Ciambra, M. Guerin ve L. Terren), United Cities and Local Governments, 133-220.
- Rondinelli, D. A. (1983). Dynamics of growth of secondary cities in developing countries, *Geographical Review*, 73(1), 42-57.

- Rondinelli, D. A. (1986). Metropolitan growth and secondary cities development policy, *Habitat International*, 10(1-2), 263–271.
- Sarı, V. İ., Gökyurt, F. ve Doğan, T. (2019). *Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler ile Türkiye’de ilçelerin kentleşme düzeyinin ölçülmesi*, Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü.
- Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On birinci kalkınma planı (2019-2023)*. 27.09.2023 tarihinde https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/On_Birinci_Kalkinma_Plani-2019-2023.pdf adresinden erişildi.
- Şengül, R. (2019). *Yerel Yönetimler*. (10. Baskı). Kocaeli: Umuttepe Yayınları.
- Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK]. (2023). *Kent-Kır Nüfus İstatistikleri, 2022*. 27.07.2023 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Kent-Kir-Nufus-Istatistikleri-2022-49755> adresinden erişildi.
- Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK]. (2024). *İlçelere göre kent-kır sınıflaması*.
- United Cities and Local Governments [UCLG]. (2016). *UCLG frame document for Intermediary cities*, 30.10.2023 tarihinde https://www.uclg.org/sites/default/files/uclg_frame_document_ic.pdf adresinden erişildi.
- Yıldız, M. (2023). Aracı kent (intermediary city). N. Negiz, Ö. Yalçın, A. Kemeç (Der.) *Kent Terimleri Ansiklopedisi* içinde (ss. 37-42). İstanbul: Efe Akademik Yayıncılık.

Müslüm Yıldız

Kocaeli Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünden fakülte birincisi olarak 2017 yılında mezun olmuştur. Kocaeli Üniversitesi Yönetim Bilimleri yüksek lisans programı kapsamında hazırlamış olduğu yüksek lisans tezi 2020 yılında “Uluslararası Düzeyde Yerel Yönetimler Arası İş Birliği: UCLG-MEWA” başlığıyla kitap olarak yayımlanmıştır. Sağlık Bakanlığında 2013 yılında başlamış olduğu memuriyet hayatına devam etmekle birlikte İstanbul Medeniyet Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi İngilizce doktora programı kapsamında doktora tezini kaleme almaktadır. Başlıca ilgi alanlarını ise yönetim bilimi, yerel yönetimler, kamu politikası ve yönetim oluşturmaktadır.

He graduated from Kocaeli University, Department of Political Science and Public Administration, in 2017 as the top student of the faculty. His master’s thesis, which he completed as part of the Kocaeli University Administrative Sciences master’s program, was published as a book in 2020 with the title “Uluslararası

Düzeyde Yerel Yönetimler Arası İş Birliği: UCLG-MEWA". While he continues his career as a civil servant at the Ministry of Health, which he started in 2013, he is writing his doctoral thesis within the scope of the Political Science and Public Administration English doctoral program at Istanbul Medeniyet University Graduate Education Institute. His main areas of interest are administrative science, local governments, public policy and governance.

E-posta: yildizmuslum@outlook.com

Sezgin Sezgin

Lisansını 2014 yılında Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesinde Kamu Yönetimi Bölümünde tamamlamıştır. Yüksek lisansını 2016 yılında Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsünde Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünde tamamlamıştır. Doktorasını 2022 yılında İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünde tamamlamıştır. 2015 yılında araştırma görevlisi olarak başladığı Kırklareli Üniversitesi'nde doktor öğretim üyesi olarak çalışmaya devam etmektedir. Araştırma alanları; akıllı kentler, toplumcu belediyeçilik ve kentsel siyasettir.

He completed his undergraduate in Public Administration at Çanakkale Onsekiz Mart University, Faculty of Economics and Administrative Sciences in 2014. He completed his Master's degree in Political Science and Public Administration at Samsun Ondokuz Mayıs University, Institute of Social Sciences in 2016. He completed his doctorate degree at Istanbul University, Institute of Social Sciences, Department of Political Science and Public Administration in 2022. He started as a research assistant in 2015 and continues to work as a Assistant Professor faculty member at Kırklareli University. Research areas; smart cities are social municipalism and urban politics.

E-posta: sezgin_sezgin@hotmail.com