

# KENT AKADEMİSİ

Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi | Journal of Urban Culture and Management

[www.kentakademisi.com](http://www.kentakademisi.com)

ISSN: 2146-9229

Volume: 12 Issue: 2 Summer 2019 | Cilt: 12 Sayı: 2 - Yaz 2019 | [bilgi@kentakademisi.com](mailto:bilgi@kentakademisi.com)



## Focus:

# full recycling



KA



**Dilemma:  
More Intelligent Cities,  
More Environmental Applications!?**

## INDEX | İÇİNDEKİLER:

INDEX   İÇİNDEKİLER		Pages
*	Index / İçindekiler	I
*	Publication Period: 38 – Year: 2019 / Editorial Board	II-IX
**	Editorial Letter: Terminological Correction: Not Zero Waste, Full Recycling! Local Elections Became More Important Than General Elections / Editör	X-XII
* RESEARCH ARTICLE / ARAŞTIRMA MAKALELERİ		
1	<a href="#">Determination of environmental awareness in purchasing behavior of individuals (The Case of Tokat Central Country) / Bireylerin Satın Alma Davranışında Çevre Bilincinin Belirlenmesi (Tokat Merkez İlçe Örneği) / Rûveyda YÜZBAŞIOĞLU, Esra KAPLAN</a>	214-224
2	<a href="#">A Flexible, Intelligent and New Planning Approach in Urban Transport: Sustainable Urban Mobility Plans / KentSEL UlaşımDa Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir KentSEL Hareketlilik Planları / Burak KORKMAZYÜREK, Erkan POLAT</a>	225-240
3	<a href="#">Guangming village and other examples: Post-disaster reconstruction in rural China / Guangming Köyü ve Diğerler ÖrneKler: Afet Sonrası Çin Kırsalında Yapılaşma / Didem Güneş YILMAZ</a>	241/256
4	<a href="#">A Model For Neo Rural: Ecological Design Approach, Mugla- Turkey Neo Kir İçin Model Önerisi: Ekolojik Tasarım Yaklaşımı / Gizem ERDOĞAN, Sinem ŞAHİN</a>	257-269
5	<a href="#">The Aesthetic Of Everyday Life In The City Of The Context Social Environment Kuzuncuk Neighborhood Through The Eyes Of Inhabitant Artists / Sosyal-Çevre Bağlamında Kentte Gündelik Yaşam Estetiği, Sanatçıların Gözünden Kuzuncuk SEmti / Necla DURSUN, Aynur ATMACA CAN</a>	270-287
6	<a href="#">Marine Fisheries in Yalova Province and Socio-Economic Structure of Fishermen / Kent-Akademisi-Article-06- Yalova İli'nde Deniz Balıkçılığı ve Balıkçıların Sosyo-ekonomik Yapısı-İsmet-BALIK, Muttalip AYYILDIZ</a>	288-298
7	<a href="#">Using Fuzzy Logic Method in Urban Studies / Bulanık Mantık Yönteminin KentSEL Alan Çalışmalarında Kullanımı / Pınar ÖZYILMAZ KÜÇÜKYAĞCI, Mehmet OCAKÇI</a>	299-308
8	<a href="#">Research Of Bursa Ataevler Neighbourhood Within The Content Of Leed ND Criteria / Bursa Ataevler Mahallesi'nin LEED ND Kriterleri Kapsamında İncelenmesi / Bilgen ÇOBANER</a>	309-339
9	<a href="#">Geographical Analysis of The Traffic Accidents In Viransehir (Sanlıurfa) City Center (2013-2017) / Viransehir (Sanlıurfa) Şehir Merkezi'ndeki Trafik Kazalarının Coğrafi Analizi (2013-2017) / Ercan VURAL</a>	340-363
10	<a href="#">Bibliometric Analysis on City Logistics / Kent Lojistiği Üzerine Bibliyometrik Analiz / Burak SAVRUN</a>	364-386
11	<a href="#">Questioning of the effort of "modern nationalize" in the Early Republic Period of Turkey / Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde "Moderni Millileştirme" Çabasının Sorgulanması / Serhat ULUBAY</a>	387-396
* SURVEY ARTICLE / ESER İNCELEMESİ		
12	<a href="#">Depression Of The Individual In Modern City Life In The Works Named "The Southern Highway" And "Narla İncire Gazel" / "Güney Otoyolu" İle "Narla İncire Gazel" Adlı Eserlerde Bireyin Modern Kent Hayatındaki Bunalımı / Abdurrahman KOLCU</a>	397-403
* CASE REPORT / OLGU SUNUMU		
13	<a href="#">Development Of Local Press In Adiyaman And Published Newspapers (1950-1990) / Adiyaman'da Yerel Basının Gelişimi Ve Yayımlanan Gazeteler (1950-1990) / Mehmet GÜNDÜZ</a>	404-416
* LETTER TO EDITOR / EDİTÖRE MEKTUP		
14	<a href="#">KentSEL Yaşam Kalitesi Göstergeleri İlk Uluslararası Standardı: ISO 37120 / Alper BODUR</a>	417-419
***	Volume: 12, Issue: 2, Period: 38, Summer 2019 Ful Page	214-419

# KENT AKADEMİSİ

## Journal of Urban Academy

Volume: 12 Issue: 2 Summer 2019 | Cilt: 12 Sayı: 2 - Yaz 2019 | bilgi@kentakademisi.com

### ONLINE INFORMATION-COMMUNICATION AND MEDIA SERVICES

Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği Yayınları (KAŞYAD) | Black Sea Poets and Author Association Publishing  
Ahmet Emin Fidan Cultural and Research Center, Evkaf Mah. Evkaf Sok. No: 34 Fatsa ORDU  
Publication Technical E Mail: [online@kentakademisi.com](mailto:online@kentakademisi.com), [editor@kentakademisi.com](mailto:editor@kentakademisi.com)  
For article submit: [bilgi@kentakademisi.com](mailto:bilgi@kentakademisi.com), [editor@kentakademisi.com](mailto:editor@kentakademisi.com)  
Phone / Fax: +90 425 310 20 30 - Corporate GSM: +90532 486 45 03

\* \* \*

Our journal undertakes to comply with the professional principles of the press. All legal rights of the articles belong to their writers. It cannot be quoted partly or completely without the permission of our writers and without giving reference in anywhere.

### Publication Type:

Scientific, International Refereed Indexed Journal

\* \* \*

### Publication Period:

Urban Academy is Published Tri-monthly

### PUBLICATION MANAGEMENT

Owner in the Name of Online Information, Culture, Art,  
Communication and Media Services

### Blacksea Poet and Author Association

Managing Director

**Dr. Halit SUIÇMEZ**

Konsept Danışmanı

Nena Danışmanlık Adına

**Nurdan KIZILAY**

Legal Advisers

**Lawyer Gamze AKDERİN**

**Lawyer Sibel SEVİNÇ**

Informatics Technical Adviser

**Baran Kadir GERAY**

\*\*\*\*\*

### REPRESENTATIVE AGENCIES

Ankara Regional Representative

**Mustafa Nevruz SINACI**

İstanbul Regional Representative

**Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ**

Black Sea Regional Representative

**Asst. Prof. Dr. Osman SİRKECİ**

Akdeniz Regional Representative

**Prof.Dr. Yakup BULUT**

Azerbaijan Representative

**Assoc.Prof.Dr. Pervana MAMEDLI,**

### YAYIN YÖNETİMİ

Online Bilgi, Kültür, Sanat, İletişim ve Medya Hizmetleri  
Adına Sahibi

### Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği

Yazı İşleri Müdürü

**Dr. Halit SUIÇMEZ**

Konsept Danışmanı

Nena Danışmanlık Adına

**Nurdan KIZILAY**

Hukuk Danışmanları

**Av. Gamze AKDERİN**

**Av. Sibel SEVİNÇ**

Bilişim Teknik Danışmanı

**Baran Kadir GERAY**

\*\*\*\*\*

### TEMSİLCİLİKLER

Ankara Bölge Temsilcisi

**Mustafa Nevruz SINACI**

İstanbul Bölge Temsilciliği

**Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ**

Karadeniz Bölge Temsilcisi

**Dr.Öğr.Üyesi Osman SİRKECİ**

Akdeniz Bölge Temsilcisi

**Prof.Dr. Yakup BULUT**

Azerbaycan Temsilcisi

**Doç.Dr. Pervana MAMEDLI,**

Kirgizistan Representative  
**Assist.Prof.Dr. Baktybek ISAKOV**  
Iranian Representative  
**Assist.Prof.Dr. Masoumeh DAEI**

Kirgizistan Temsilcisi  
**Assist.Prof.Dr. Baktybek ISAKOV**  
İran Temsilcisi  
**Assist.Prof.Dr. Masoumeh DAEI**

## EDITORIAL BOARD

EDITORIA	EDİTÖRYAL KURUL
<b>CHIEF EDITOR</b>	<b>GENEL YAYIN EDITÖRÜ</b>
<b>Asst.Prof.Dr. Ahmet FİDAN</b> <a href="mailto:ahmet@ahmetfidan.com">ahmet@ahmetfidan.com</a>	<b>Dr.Öğr.Üyesi Ahmet FİDAN</b> <a href="mailto:ahmet@ahmetfidan.com">ahmet@ahmetfidan.com</a>
<b>EDITORS</b>	<b>EDİTÖRLER</b>
Responsible for Publication Proses <b>Prof.Dr. Serap İNCAZ</b> / <a href="mailto:serapincaz@gmail.com">serapincaz@gmail.com</a> <b>Assoc.Prof.Dr. Armağan ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:armagan.ozturk1980@gmail.com">armagan.ozturk1980@gmail.com</a> <b>Assoc.Prof.Dr. Derya ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:derya@kentakademisi.com">derya@kentakademisi.com</a> Responsible for Indexes <b>Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ</b> / <a href="mailto:ebuerdonmez@yahoo.com">ebuerdonmez@yahoo.com</a> Responsible for Promotion and Sponsorship <b>Assoc.Prof.Dr. Huriye TOKER</b> / <a href="mailto:huriye.toker@yasar.edu.tr">huriye.toker@yasar.edu.tr</a> Responsible for Technical Matters <b>Assist.Prof.Dr.Ercan YÜKSEKYILDIZ</b> / <a href="mailto:eyuksekyildiz@gmail.com">eyuksekyildiz@gmail.com</a>	Yayın Süreçlerinden Sorumlu <b>Prof.Dr. Serap İNCAZ</b> / <a href="mailto:serapincaz@gmail.com">serapincaz@gmail.com</a> <b>Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:armagan.ozturk1980@gmail.com">armagan.ozturk1980@gmail.com</a> <b>Doç.Dr. Derya ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:derya@kentakademisi.com">derya@kentakademisi.com</a> Dizin-İndeks Süreçlerinden Sorumlu <b>Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ</b> / <a href="mailto:ebuerdonmez@yahoo.com">ebuerdonmez@yahoo.com</a> Tanıtım ve Sponsorluklardan Sorumlu <b>Doç.Dr. Huriye TOKER</b> / <a href="mailto:huriye.toker@yasar.edu.tr">huriye.toker@yasar.edu.tr</a> Teknik İşlerden Sorumlu <b>Dr.Öğr.Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ</b> / <a href="mailto:eyuksekyildiz@gmail.com">eyuksekyildiz@gmail.com</a>
<b>BRANCH EDITORS</b>	<b>BRANŞ EDİTÖRLERİ</b>
<b>PUBLIC MANAGEMENT AND POLITICAL SCIENCES</b> <b>Prof.Dr. Yakup BULUT</b> / <a href="mailto:yakupbulut@hotmail.com">yakupbulut@hotmail.com</a> <b>Administration Sciences</b> <b>Prof.Dr. Adem ESEN</b> / <a href="mailto:adem.esen@istanbul.edu.tr">adem.esen@istanbul.edu.tr</a> <b>Kamu Yönetimi</b> <b>Prof.Dr. Thomas A. BRYER</b> / <a href="mailto:thomas.bryer@ucf.edu">thomas.bryer@ucf.edu</a> <b>Public Management</b> <b>Assoc.Dr. Thomas KRUM</b> / <a href="mailto:krumm@staff.uni-marburg.de">krumm@staff.uni-marburg.de</a> <b>Political Science</b> <b>Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:armagan.ozturk1980@gmail.com">armagan.ozturk1980@gmail.com</a> <b>Political Sciences</b> <b>Doç.Dr. Aynur ATMACA CAN</b> / <a href="mailto:canaynura@gmail.com">canaynura@gmail.com</a> <b>Yerel Yönetimler</b>	<b>KAMU YÖNETİMİ ve SİYASET BİLİMİ</b> <b>Prof.Dr. Yakup BULUT</b> / <a href="mailto:yakupbulut@hotmail.com">yakupbulut@hotmail.com</a> <b>Yönetim Bilimi</b> <b>Prof.Dr. Adem ESEN</b> / <a href="mailto:adem.esen@istanbul.edu.tr">adem.esen@istanbul.edu.tr</a> <b>Kamu Yönetimi</b> <b>Prof.Dr. Thomas A. BRYER</b> / <a href="mailto:thomas.bryer@ucf.edu">thomas.bryer@ucf.edu</a> <b>Kamu Yönetimi</b> <b>Doç.Dr. Thomas KRUM</b> / Siyaset Bilimi <a href="mailto:krumm@staff.uni-marburg.de">krumm@staff.uni-marburg.de</a> <b>Doç.Dr. Armağan ÖZTÜRK</b> / <a href="mailto:armagan.ozturk1980@gmail.com">armagan.ozturk1980@gmail.com</a> <b>Political Sciences</b> <b>Doç.Dr. Aynur ATMACA CAN</b> / <a href="mailto:canaynura@gmail.com">canaynura@gmail.com</a> <b>Yerel Yönetimler</b>
<b>MANAGEMENT and ORGANISATION</b> <b>Prof.Dr.Harun DEMİRKAYA</b> / Management and Organisation <a href="mailto:harundemirkaya@hotmail.com">harundemirkaya@hotmail.com</a> <b>Assoc.Prof.Dr. Derya ÖZTÜRK</b> / Business Administration <a href="mailto:deryaozturk@odu.edu.tr">deryaozturk@odu.edu.tr</a>	<b>YÖNETİM VE ORGANİZASYON</b> <b>Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA</b> / Yönetim ve Organizasyon <a href="mailto:harundemirkaya@hotmail.com">harundemirkaya@hotmail.com</a> <b>Doç.Dr. Derya ÖZTÜRK</b> / İşletme Yönetimi <a href="mailto:deryaozturk@odu.edu.tr">deryaozturk@odu.edu.tr</a>
<b>MİMARLIK VE KENTLEŞME</b> <b>Prof.Dr. Tuğba KİPER</b> / Urban Design <a href="mailto:tkiper@nku.edu.tr">tkiper@nku.edu.tr</a> <b>Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ Urban Design</b> <a href="mailto:ebuerdonmez@yahoo.com">ebuerdonmez@yahoo.com</a> <b>Doç.Dr. Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU</b> / Bölge Planlama	<b>MİMARLIK VE KENTLEŞME</b> <b>Prof.Dr. Tuğba KİPER</b> / Kentsel Tasarım <a href="mailto:tkiper@nku.edu.tr">tkiper@nku.edu.tr</a> <b>Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ</b> / Kentsel Tasarım <a href="mailto:ebuerdonmez@yahoo.com">ebuerdonmez@yahoo.com</a> <b>Doç.Dr. Pelin Pınar GİRİTLİOĞLU</b> / Bölge Planlama

[pinozden@istanbul.edu.tr](mailto:pinozden@istanbul.edu.tr)

**Asist.Prof.Dr. Pelin KARAÇAR** /Güzel Sanatlar ve Tasarım

[pkaracar@medipol.edu.tr](mailto:pkaracar@medipol.edu.tr)

**AssocProf.Dr. Candan KUŞ ŞAHİN** / Landscape Architecture

[candansahin@sdu.edu.tr](mailto:candansahin@sdu.edu.tr)

#### TRANSPORTATION and LOGISTICS

**Prof.Dr. Mehmet TEKİN** / Transportation Shipment

[mehtekin60@hotmail.com](mailto:mehtekin60@hotmail.com)

**Prof.Dr. Serap İNCAZ** / International Trade and logistics

[serapincaz@gmail.com](mailto:serapincaz@gmail.com)

**Prof.Dr. İsmet BALIK** / Maritime Management

[ibalik@hotmail.com](mailto:ibalik@hotmail.com)

**Assist.Prof.Dr.Ercan YÜKSEKYILDIZ** / Maritime Transportation

[eyuksekyildiz@gmail.com](mailto:eyuksekyildiz@gmail.com)

**Asst.Prof.Dr. Taylan ENGİN**

[taylan.engin@gmail.com](mailto:taylan.engin@gmail.com)

#### GEOGRAPHICAL INFORMATION SYSTEMS

**Prof.Dr. Mesut DOĞAN** / Urban and Geographical Systems

[esutan@istanbul.edu.tr](mailto:esutan@istanbul.edu.tr)

**Assit.Prof.Dr. Gizem ERDOĞAN** / Geographical Inf. Systems

[gizemerdogan@gmail.com](mailto:gizemerdogan@gmail.com)

#### ENVIRONMENT MANAGEMENT and POLITICS

**Assoc.Dr. Sevim BUDAK** / Environment Problems and Policies

[sebudak@istanbul.edu.tr](mailto:sebudak@istanbul.edu.tr)

**Assit.Prof.Dr. Oylum GÖKKURT BAKI** / Environmental Engineering

[oylumgokkurt@gmail.com](mailto:oylumgokkurt@gmail.com)

#### COMMUNICATION and MEDYA

**Prof.Dr. Cavit YAVUZ** / Public Relations and Urban Vision

[yavuzcavit@hotmail.com](mailto:yavuzcavit@hotmail.com)

**Prof.Dr. Mehmet YILMAZ** / Media

[mehmet.yilmaz@odu.edu.tr](mailto:mehmet.yilmaz@odu.edu.tr)

**Assoc.Prof.Dr. Huriye TOKER** / Urban and Communication

[huriye.toker@yasar.edu.tr](mailto:huriye.toker@yasar.edu.tr)

#### ART and LITERATURE

**Prof. Dr. A. Nurseren TOR** / Fine Arts

[nunto@mersin.edu.tr](mailto:nunto@mersin.edu.tr)

**Prof.Dr. Mesut TEKŞAN** / Language and Literature

[mesutteksan4@gmail.com](mailto:mesutteksan4@gmail.com)

**Prof. Dr. A. İhsan KOLCU** / Literature

[alihsan.kolcu@giresun.edu.tr](mailto:alihsan.kolcu@giresun.edu.tr)

**Asst.Prof.Dr. Shrubu KAYHAN** / Halk Edebiyatı

[shrubukayhan@gmail.com](mailto:shrubukayhan@gmail.com)

**Assist.Prof.Dr. Betsy SULLOM** / Plastic Arts

[sbetsy@gmail.com](mailto:sbetsy@gmail.com)

#### KENT PSİKOLOJİSİ

**Prof.Dr. Nur Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU** / Kent Psikolojisi

[kamuran.elbeyoglu@toros.edu.tr](mailto:kamuran.elbeyoglu@toros.edu.tr)

**Assoc.Prof.Dr. Cengiz Mesut TOSUN** / Kent Psikolojisi

[cengiztosun@hotmail.com](mailto:cengiztosun@hotmail.com)

[pinozden@istanbul.edu.tr](mailto:pinozden@istanbul.edu.tr)

**Dr.Öğr.Üyesi Pelin KARAÇAR** / Güzel Sanatlar ve Tasarım

[pkaracar@medipol.edu.tr](mailto:pkaracar@medipol.edu.tr)

**Doç.Dr. Candan KUŞ ŞAHİN** / Peyzaj Mimarlığı

[candansahin@sdu.edu.tr](mailto:candansahin@sdu.edu.tr)

#### ULAŞIM TAŞIMACILIK ve LOJİSTİK

**Prof.Dr. Mehmet TEKİN** / Ulaştırma Taşımacılık

[mehtekin60@hotmail.com](mailto:mehtekin60@hotmail.com)

**Prof.Dr. Serap İNCAZ** / Uluslararası Ticaret ve Lojistik

[serapincaz@gmail.com](mailto:serapincaz@gmail.com)

**Prof.Dr. İsmet BALIK** / Denizcilik İşletmeciliği

[ibalik@hotmail.com](mailto:ibalik@hotmail.com)

**Dr.Öğr.Üyesi Ercan YÜKSEKYILDIZ** / Deniz Ulaştırma

[eyuksekyildiz@gmail.com](mailto:eyuksekyildiz@gmail.com)

**Dr.Öğr.Üyesi Taylan ENGİN**

[taylan.engin@gmail.com](mailto:taylan.engin@gmail.com)

#### COĞRAFİ BİLGİ SİSTEMLERİ

**Prof.Dr. Mesut DOĞAN** / Kent ve Coğrafi Sistemler

[esutan@istanbul.edu.tr](mailto:esutan@istanbul.edu.tr)

**Dr.Öğr.Üyesi Gizem ERDOĞAN** / Coğrafi Bilgi Sistemleri

[gizemerdogan@gmail.com](mailto:gizemerdogan@gmail.com)

#### ÇEVRE YÖNETİMİ ve POLİTİKALARI

**Doç.Dr. Sevim BUDAK** / Çevre Sorunları ve Politikaları

[sebudak@istanbul.edu.tr](mailto:sebudak@istanbul.edu.tr)

**Dr.Öğr.Üyesi Oylum GÖKKURT BAKİ** / Çevre Mühendisliği

[oylumgokkurt@gmail.com](mailto:oylumgokkurt@gmail.com)

#### İLETİŞİM ve MEDYA

**Prof.Dr. Cavit YAVUZ** / Halkla İlişkiler ve Kent Vizyonu

[yavuzcavit@hotmail.com](mailto:yavuzcavit@hotmail.com)

**Prof.Dr. Mehmet YILMAZ** / Medya

[mehmet.yilmaz@odu.edu.tr](mailto:mehmet.yilmaz@odu.edu.tr)

**Doç.Dr. Huriye TOKER** / Kent ve İletişim

[huriye.toker@yasar.edu.tr](mailto:huriye.toker@yasar.edu.tr)

#### SANAT ve EDEBİYAT

**Prof.Dr. Nurseren TOR** / Güzel Sanatlar

[nunto@mersin.edu.tr](mailto:nunto@mersin.edu.tr)

**Prof.Dr. Mesut TEKŞAN** / Türk Dili ve Edebiyatı

[mesutteksan4@gmail.com](mailto:mesutteksan4@gmail.com)

**Prof.Dr. A. İhsan KOLCU** / Edebiyat

[alihsan.kolcu@giresun.edu.tr](mailto:alihsan.kolcu@giresun.edu.tr)

**Dr.Öğr.Üyesi Shrubu KAYHAN** / Halk Edebiyatı

[shrubukayhan@gmail.com](mailto:shrubukayhan@gmail.com)

**Dr.Öğr.Üyesi Betsy SULLOM** / Plastik Sanatlar

[sbetsy@gmail.com](mailto:sbetsy@gmail.com)

#### KENT PSİKOLOJİSİ

**Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU** / Kent Psikolojisi

[kamuran.elbeyoglu@toros.edu.tr](mailto:kamuran.elbeyoglu@toros.edu.tr)

**Doç.Dr. Cengiz Mesut TOSUN** / Kent Psikolojisi

[cengiztosun@hotmail.com](mailto:cengiztosun@hotmail.com)

#### INTERDISİPLİNER BRANCH

- RohitKumar VERMA** / Multidisciplinary Literature  
[rohitvermasir1997@gmail.com](mailto:rohitvermasir1997@gmail.com)
- PhD. Simon GRIMA** / Urban and Risk Management  
[simon.grima@um.edu.mt](mailto:simon.grima@um.edu.mt)
- Prof.Dr. Özgür EMİNAĞAOĞLU** / Kent ve Rekreasyon Alanları  
[turkbiod@artvin.edu.tr](mailto:turkbiod@artvin.edu.tr)
- Prof.Dr. Gürol ÖZCÜRE** / Labour Economics and Employment  
[gozcure@odu.edu.tr](mailto:gozcure@odu.edu.tr)
- Prof.Dr. Claus OTTE** / Demography and Social Sciences  
Bonner Institut
- Assoc.Prof.Dr. Ruhet GENÇ** / Urban and Tourism  
[drgench@gmail.com](mailto:drgench@gmail.com)
- Asst.Prof.Dr. Mustafa BİLGİN** / Local Development  
[mustafabilgin@hitit.edu.tr](mailto:mustafabilgin@hitit.edu.tr)
- Assist. Prof. Dr. Nedim DİKMEN** / Economics  
[nedim1963@yahoo.com](mailto:nedim1963@yahoo.com)
- Asst.Prof.Dr. Orhan İYİBİLGİN** / Theology  
[orbilgin@yahoo.com](mailto:orbilgin@yahoo.com)
- Asst.Prof.Dr. Hasan YILDIZ** / Tarih  
[yildizh52@hotmail.com](mailto:yildizh52@hotmail.com)

#### LANGUAGE EDITORS

- Assist.Prof. Üyesi Görkem GÜLHAN**
- Rsc.Assit. Buse Açık ETİKE** / [buse@kentakademisi.com](mailto:buse@kentakademisi.com)
- Sema CAVA ÇAMCI** / [java@yazarportal.com](mailto:java@yazarportal.com)
- Rsc. Asist. Barış Anıl ÇETİN** / [barisanilcetin@protonmail.com](mailto:barisanilcetin@protonmail.com)

#### TECHNICAL EDITORS

- Rsc.Assit. Buse Açık ETİKE** / [buse@kentakademisi.com](mailto:buse@kentakademisi.com)
- Ayşe YILMAZ** / [bilgi@bilgiagi.net](mailto:bilgi@bilgiagi.net)
- Ali KÖKNEL**  
Proof Reading Editor
- Can ARKIN** / [online@kentakademisi.com](mailto:online@kentakademisi.com)

#### DİSİPLİNLER ARASI BRANŞLAR

- RohitKumar VERMA** / Multidisipliner Yazın  
[rohitvermasir1997@gmail.com](mailto:rohitvermasir1997@gmail.com)
- Dr.Öğr.Üyesi Simon GRİMA** / Kent ve Risk Yönetimi  
[simon.grima@um.edu.mt](mailto:simon.grima@um.edu.mt)
- Prof.Dr. Özgür EMİNAĞAOĞLU** / Kent ve Rekreasyon Alanları  
[turkbiod@artvin.edu.tr](mailto:turkbiod@artvin.edu.tr)
- Prof.Dr. Gürol ÖZCÜRE** / Çalışma Ekonomisi ve İstihdam  
[gozcure@odu.edu.tr](mailto:gozcure@odu.edu.tr)
- Prof.Dr. Claus OTTE** / Toplum Bilimleri Nüfus  
Bonner Institut
- Doç.Dr. Ruhet GENÇ** / Kent ve Turizm  
[drgench@gmail.com](mailto:drgench@gmail.com)
- Dr.Öğr.Üyesi Mustafa BİLGİN** / Yerel Kalkınma  
[mustafabilgin@hitit.edu.tr](mailto:mustafabilgin@hitit.edu.tr)
- Dr.Öğr.Üyesi Nedim DİKMEN** / Kent Ekonomisi  
[nedim1963@yahoo.com](mailto:nedim1963@yahoo.com)
- Dr.Öğr.Üyesi Orhan İYİBİLGİN** / İlahiyat  
[orbilgin@yahoo.com](mailto:orbilgin@yahoo.com)
- Dr.Öğr.Üyesi Hasan YILDIZ** / Tarih  
[yildizh52@hotmail.com](mailto:yildizh52@hotmail.com)

#### YABANCI DİL EDİTÖRLERİ

- Dr. Öğr. Üyesi Görkem GÜLHAN**
- Arş.Gör. Buse AÇIK ETİKE** / [buse@kentakademisi.com](mailto:buse@kentakademisi.com)
- Sema CAVA ÇAMCI** / [java@yazarportal.com](mailto:java@yazarportal.com)
- Arş.Gör. Barış Anıl ÇETİN** / [barisanilcetin@protonmail.com](mailto:barisanilcetin@protonmail.com)

#### TEKNİK EDİTÖR

- Arş.Gör. Buse AÇIK ETİKE** [buse@kentakademisi.com](mailto:buse@kentakademisi.com)
- Ayşe YILMAZ** / [bilgi@bilgiagi.net](mailto:bilgi@bilgiagi.net)
- Ali KÖKNEL**  
Redaksiyon Editörü
- Can ARKIN** / [online@kentakademisi.com](mailto:online@kentakademisi.com)

#### INTERNATIONAL SCIENTIFIC ADVISORY BOARD

- (Hierarchic Criteria: Academic Title and Alphabetical)
- Prof.Dr. Adem ESEN** / İstanbul University
- Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK** / Kadir Has University
- Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU** / Giresun University
- Prof.Dr. Bedriye TUNÇSİPER** / İzmir Demokrasi University
- Prof.Dr. Cansevil TEBİŞ** / Balıkesir University
- Prof.Dr. Cavide UYARGİL** / İstanbul University
- Prof.Dr. Claus OTTE** / Bonner Istitüt Für Migrationsforschung Und Interkulturelles Lernen
- Prof.Dr. Fatih SAVAŞAN** / Sakarya University
- Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA** / Kocaeli University
- Prof.Dr. Hülya BAYKAL** / Marmara University
- Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY** / Transylvania University
- Prof.Dr. İnci ARTAN** / İstanbul University
- Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU** / Toros University
- Prof.Dr. Mehmet TEKİN** / Gaziosmanpaşa University
- Prof.Dr. Metin AYIŞIĞI** / Yüzüncüyıl University

#### ULUSLARARASI BİLİMSEL DANIŞMA KURULU

- (Sıralama Ölçütü: Unvana göre, alfabe sırası)
- Prof.Dr. Adem ESEN** / İstanbul Üniversitesi
- Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK** / Kadir Has Üniversitesi
- Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU** / Giresun Üniversitesi
- Prof.Dr. Bedriye TUNÇSİPER** / İzmir Demokrasi Üniv.
- Prof.Dr. Cansevil TEBİŞ** / Balıkesir Üniversitesi
- Prof.Dr. Cavide UYARGİL** / İstanbul Üniversitesi
- Prof.Dr. Claus OTTE** / Bonner Istitüt Für Migrationsforschung Und Interkulturelles Lernen
- Prof.Dr. Fatih SAVAŞAN** / Sakarya Üniversitesi
- Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA** / Kocaeli Üniversitesi
- Prof.Dr. Hülya BAYKAL** / Marmara Üniversitesi
- Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY** / Transylvania Üniversitesi
- Prof.Dr. İnci ARTAN** / İstanbul Üniversitesi
- Prof.Dr. Kamuran ELBEYOĞLU** / Toros Üniversitesi
- Prof.Dr. Mehmet TEKİN** / Gaziosmanpaşa Üniversitesi
- Prof.Dr. Metin AYIŞIĞI** / Yüzüncüyıl Üniversitesi

<p><b>Prof.Dr. Mustafa ILICALI</b> / Erzurum Milletvekili <b>Prof.Dr. Ruşen KELEŞ</b> / Ankara University <b>Prof.Dr. Thomas A. BRYER</b> / University of Central Florida / School of Public Administration <b>Prof.Dr. Halis Yunus ERSÖZ</b> İstanbul University / The Faculty of Economy <b>Prof.Dipl.Ing. Ulrich EXNER</b> / Siegen University Germany <b>Doç.Dr. Aynur CAN ATMACA</b>/Marmara U. Faculty of Polit Sciences <b>Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ</b> / Yıldız Teknik University <b>Doç.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA</b> / Middlebury Inst. of International Studies at Monterey <b>Doç.Dr. Merziyye NECEFOVA</b> / Azerbaijan National Scientific Acad. <b>Doç.Dr. Pelin Pınar ÖZDEN</b> / I.U. Faculty of Political Sciences <b>Doç.Dr. Ruhet GENÇ</b> / Türkisch-Deutsche Universität <b>Doç.Dr. Tuna BASKOY</b> / Ryerson University <b>Doç.Dr. Zhanna YUSHA</b> / Rusya Scientific Academy Siberian Inst of Phylogly</p>	<p><b>Prof.Dr. Mustafa ILICALI</b> / Erzurum Milletvekili <b>Prof.Dr. Ruşen KELEŞ</b> / Ankara Üniversitesi <b>Prof.Dr. Thomas A. BRYER</b> / University of Central Florida / School of Public Administration <b>Prof.Dr. Halis Yunus ERSÖZ</b> İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Öğr. Üyesi <b>Prof.Dipl.Ing. Ulrich EXNER</b> / Siegen University Almanya <b>Doç.Dr. Aynur ATMACA CAN</b> /Marmara Üniv. Siyasal Bilgiler Fak <b>Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ</b> / Yıldız Teknik Üniversitesi <b>Doç.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA</b> / Middlebury Inst. of International Studies at Monterey <b>Doç.Dr. Merziyye NECEFOVA</b> /Azerbaycan Milli İlimler Akademisi <b>Doç.Dr. Pelin Pınar ÖZDEN</b> / İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi <b>Doç.Dr. Ruhet GENÇ</b> / Kent ve Turizm <b>Doç.Dr. Tuna BASKOY</b> / Ryerson University <b>Doç.Dr. Zhanna YUSHA</b> / Rusya Bilim Akademisi Sibirya Filoloji Enstitüsü</p>
<b>REVIEWER BOARD</b>	<b>HAKEM KURULU</b>
<p>(Hierarchic Criteria: Academic Title and Alphabetical) <b>Prof.Dr. Abdildacan AKMATALİEV</b> Kyrgyz National Academy The Institute of Language <b>Prof.Dr. Ahmet Guner SAYAR</b> Beykent University / Faculty of Econ. and Administrative Sciences <b>Prof.Dr. Ahmet Vefik ALP</b> Chairman Boss Alp Architects Ing Company <b>Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK</b> Kadir Has University / The Faculty Applied Sciences <b>Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU</b> Giresun University / The Faculty of Literature and Science <b>Prof.Dr. Ali YAKICI</b> Gazi University Department of Turkish Language and Literature <b>Prof.Dr. Akmaral İBRAYEVA</b> Northern Kazakhstan Manas Rozybayev State University <b>Prof.Dr. Cansevil TEBİŞ</b> Balıkesir University / Necatibey Educational Faculty <b>Prof.Dr. Cavide Bedia UYARGİL</b> İstanbul University / Business and Economy Institution <b>Prof.Dr. Claus OTTE</b> Bonner Institut Für Migrationsforschung Und Interkulturelles Lernen <b>Prof.Dr. Gönül UZELLİ</b> İstanbul University / The Faculty of Literature <b>Prof.Dr. Gürbüz GÖKÇEN</b> Marmara University / The Faculty of Business <b>Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA</b> Kocaeli University / The Faculty of Business <b>Prof.Dr. Havva İnci Erdem ARTAN</b> İstanbul University / The Faculty of Business <b>Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY</b> Sapientia Hungarian University Faculty of Tech and Human Sciences <b>Prof. Dr. İsmet BALIK</b> Faculty of Marine Sciences Maritime Management <b>Prof.Dr. Kemal YILDIZ</b> Marmara University / Faculty of Theology</p>	<p>(Sıralama Ölçütü: Unvana göre, alfabe sırası) <b>Prof.Dr. Abdildacan AKMATALİEV</b> Kırgız Milli Devlet Akademisi Dil Enstitüsü <b>Prof.Dr. Ahmet Güner SAYAR</b> Beykent Üniversitesi İİBF Öğretim Üyesi <b>Prof.Dr. Ahmet Vefik ALP</b> Alp Architects Yönetim Kurulu Başkanı <b>Prof.Dr. Ahmet YÖRÜK</b> Kadir Has Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Öğr.Üyesi <b>Prof.Dr. Ali İhsan KOLCU</b> Giresun Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Öğr. Üyesi <b>Prof.Dr. Ali YAKICI</b> Gazi Üniversitesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü <b>Prof.Dr. Akmaral İBRAYEVA</b> Kuzey Kazakistan Manas Rozybayev Devlet Üniversitesi <b>Prof.Dr. Cansevil TEBİŞ</b> Balıkesir Üniversitesi Necatibey Eğitim Fakültesi Öğr. Üyesi <b>Prof.Dr. Cavide Bedia UYARGİL</b> İstanbul Üniv. İşletme İktisadi Enstitüsü Öğr. Üyesi <b>Prof.Dr. Claus OTTE</b> Bonner Institut Für Migrationsforschung Und Interkulturelles Lernen <b>Prof.Dr. Gönül UZELLİ</b> İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi <b>Prof.Dr. Gürbüz GÖKÇEN</b> Marmara Üniversitesi İşletme Fakültesi Öğr. Üyesi <b>Prof.Dr. Harun DEMİRKAYA</b> Kocaeli Üniversitesi İİBF İşletme Fak. Öğretim Üyesi <b>Prof.Dr. Havva İnci Erdem ARTAN</b> İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Öğr. Üyesi <b>Prof.Dr. Ing. Iuliu (Gyula) SZÉKELY</b> Sapientia Hungarian University of Transylvania, Faculty of Tech. and Human Sciences <b>Prof. Dr. İsmet BALIK</b> Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi <b>Prof.Dr. Kemal YILDIZ</b> Marmara Üniv. İlahiyat Fakültesi Öğr. Üyesi</p>

**Prof.Dr. Marufjon YULDASHEV**

Alişer Nevai Özbek Dil ve Edebiyatı Üniversitesi

**Prof.Dr. Mehmet TEKİN**

G.Osmanpaşa Univ. / Tokat VET School of Technical Sciences

**Prof.Dr. Nergis BİRAY**

Pamukkale University, The Faculty of Literature and Science

**Prof.Dr. Nilgün SAZAK**

Sakarya University State Conservatory

**Prof.Dr. Orhan SÖYLEMEZ**

Kastamonu University The Faculty of Literature and Science

**Prof.Dr. Sayfuline FLERA**

Russia Tataristan Kazan Federal Üniversitesi

**Prof.Dr. Serap İNCAZ**

Nişantaşı Univ. / Faculty of Eco. and Administrative Sciences

**Prof.Dr. Thomas A. BRYER**

University of Central Florida / School of Public Administration

**Prof.Dipl.Ing. Ulrich EXNER**

Siegen University / Lecturer Almanya

**Prof.Dr. Yakup BULUT**

M. Kemal University / Faculty of Econ. and Administrative Sciences

**Prof.Dr. Yüksel DEMİRKAYA**

Marmara University / Faculty of Political Sciences

**Assoc.Prof.Dr. Aynur ATMACA CAN**

Marmara University / Faculty of Political Sciences

**Assoc.Dr. Cavit YAVUZ**

Ordu University, Public Relations

**Assoc.Dr. Doğançan ÖZSEL**

Munzur University Department of Political Sciences

**Assoc.Prof.Dr. Dündar DENİZER**

Anadolu University / The Faculty of Tourism

**Assoc.Prof.Dr. Ebru ERDÖNMEZ**

Yıldız Teknik University / The Faculty of Architecture

**Assoc.Prof.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA**

Middlebury Inst. of International Studies at Monterey

**Assoc.Prof.Dr. Mahmut Abdullah ARSLAN**

Erzincan University / The Faculty of Educational Sciences

**Assoc.Prof.Dr. Merziyye NECEFOVA**

Azerbaijan National Sciences Academy

**Doç.Dr. Mustafa KIRKIZ**

Bingöl University, Faculty of Theology

**Doç.Dr. Nilsun SARIYER**

Muğla Sıtkı Kocman University, Seydikemer Vocational School

**Assoc.Prof.Dr. Pelin Pınar ÖZDEN**

İstanbul University / Department of Urbanisation  
and Environment Problems

**Doç.Dr. Selim ÖKEM**

Yıldız Teknik University Faculty of Architecture

**Assoc.Prof.Dr. Sevim BUDAK**

İstanbul Üniv. Faculty of Political Sciences

**Doç.Dr. Ruhet GENÇ**

Türkisch-Deutsche Universität Faculty Of Econ. and Adminis. Science

**Doç.Dr. Şen YÜKSEL**

Beykent Univ. Faculty of Engineering and Architecture Department

**Assoc.Prof.Dr. Tan BAYKAL**

The University of Tampa / Florida

**Prof.Dr. Marufjon YULDASHEV**

Alişer Nevai Özbek Dil ve Edebiyatı Üniversitesi

**Prof.Dr. Mehmet TEKİN**

Gaziosmanpaşa Üniv. Tokat Teknik Bilimler MYO Öğr. Üyesi

**Prof.Dr. Nergis BİRAY**

Pamukkale Üniversitesi, FEF Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü

**Prof.Dr. Nilgün SAZAK**

Sakarya Üniversitesi Devlet Konservatuarı Öğr.Üyesi

**Prof.Dr. Orhan SÖYLEMEZ**

Kastamonu Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi

**Prof.Dr. Sayfuline FLERA**

Rusya Tataristan / Kazan Federal Üniversitesi Öğr. Üyesi

**Prof.Dr. Serap İNCAZ**

Nişantaşı Üniv. İİSB Fakültesi Öğr. Üyesi

**Prof.Dr. Thomas A. BRYER**

University of Central Florida / School of Public Administration

**Prof.Dipl.Ing. Ulrich EXNER**

Siegen University Öğretim Üyesi Almanya

**Prof.Dr. Yakup BULUT**

Mustafa Kemal Üniversitesi İİBF Öğr. Üyesi

**Prof.Dr. Yüksel DEMİRKAYA**

Marmara Üniv. Siyasal Bilgiler Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Aynur ATMACA CAN**

Marmara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Cavit YAVUZ**

Ordu Üniversitesi Halkla İlişkiler ve Tanıtım

**Doç.Dr. Doğançan ÖZSEL**

Munzur Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi

**Doç.Dr. Dündar DENİZER**

Anadolu Üniversitesi Turizm Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Ebru ERDÖNMEZ**

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Mahabat BAIMYRZAEVA**

Middlebury Inst. of International Studies at Monterey

**Doç.Dr. Mahmut Abdullah ARSLAN**

Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Merziyye NECEFOVA**

Azərbaycan Milli İlimlər Akademisi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Mustafa KIRKIZ**

Bingöl Üniversitesi İlahiyat Fakültesi

**Doç.Dr. Nilsun SARIYER**

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Seydikemer Uyg. Bilimler MYO

**Doç.Dr. Pelin Pınar ÖZDEN**

İstanbul Üniv. SBF Kentleşme ve Çevre Sorunları  
Anabilimsel Öğretim Üyesi

**Doç.Dr. Selim ÖKEM**

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi

**Doç.Dr. Sevim BUDAK**

İstanbul Üniv. Siyasal Bilgiler Fakültesi Öğr. Üyesi

**Doç.Dr. Ruhet GENÇ**

Türk Alman Üniversitesi İİBF Stratejik Yönetim

**Doç.Dr. Şen YÜKSEL**

Beykent Üniv.i Müh. ve Mimarlık Fakültesi İç Mimarlık Bölümü

**Doç.Dr. Tan BAYKAL**

The University of Tampa Öğr. Üyesi / Florida



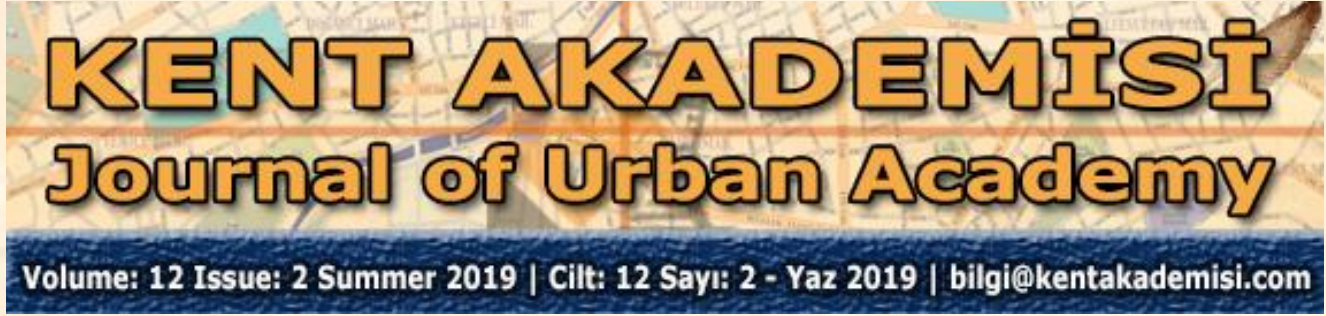
<p><b>Assoc.Prof.Dr. Tuna BASKOY</b> Ryerson University Politics and Public Administ. Toronto</p> <p><b>Assoc.Prof.Dr. Zhanna YUSHA</b> Russia Science Academy / Siberian Institute of Phylology</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Ayşe Derya IŞIK</b> Bartın Üniversitesi / Faculty of Education</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Aziz MUSLU</b> Faculty of Marin Sciences Maritime Management</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Binnur Yıldırım HACİİBRAHİMOĞLU</b> Giresun University Faculty of Education</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Bora GÖKTAŞ</b> Bayburt University / Management Information Systems</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Figen TAŞKIN</b> Ordu University, Political Sciences</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Fulya Üstün DEMİRKAYA</b> Karadeniz Technical University Faculty of Architecture</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Güran YAHYAOĞLU</b> (Merhum, The First Review of Our Journal)</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Hasan ÇİFTÇİ</b> Harran University Birecik Vocational School Public Relations</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Hatice YALÇIN</b> Karatay University / The Faculty of Healt Sciences</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Hülya YOLASIĞMAZOĞLU</b> Giresun Üniversitesi / The Faculty of Education</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. İsmail Hakkı TEKİNER</b> Gelişim University / The Faculty Aplied Sciences</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. İkbal Ece POSTALCI</b> Mimar Sinan Univ. Faculty of Architecture</p> <p><b>Assist.Prof.Dr. Nazan DÜZ</b> Uşak University Facult of Fine Arts</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Nedim DİKMEN</b> Ordu Üniv. Faculty of Ünye Econ. and Administrative Sciences</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Nurcan SÜKLÜM</b> Hitit University / Sungurlu Vocational School</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Özlem Tüz EBESK</b> Mersin University Faculty of Architecture</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Parisa GÖKER</b> Usak University Faculty of Fine and Arts</p> <p><b>Asst.Prof.Dr. Sezai ÖZTOP</b> M. Akif Ersoy Univ. Administrative Sciences</p> <p><b>Dr. Hasan TAŞÇI</b> The Deputy Mayor Esenler</p> <p><b>Dr. Setenay EKŞİOĞLU</b> European Court Of Human Right / Judge</p> <p><b>Dr. Simon GRİMA</b> Malta University Finances and Insurance Department</p> <p><b>Dr. Kerim TUZCU</b> Manas University</p> <p><b>Ahmet DURAN</b> Deputy Leader of Blacksea Poet and Author Assoc.</p>	<p><b>Doç.Dr. Tuna BASKOY</b> Ryerson Univ. Politics and Public Administration Toronto</p> <p><b>Doç.Dr. Zhanna YUSHA</b> Rusya Bilim Akademisi Sibirya Filoloji Enstitüsü Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Ayşe Derya IŞIK</b> Bartın Üniv. Eğitim Fakültesi Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Aziz MUSLU</b> Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Binnur Yıldırım HACİİBRAHİMOĞLU</b> Giresun Üniversitesi Eğitim Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Bora GÖKTAŞ</b> Bayburt Üniversitesi Yönetim Bilişim Sistemleri</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Figen TAŞKIN</b> Ünye İİBF Kanu Yönetimi Bölümü Siyaset Bilimi Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Fulya Üstün DEMİRKAYA</b> Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Güran YAHYAOĞLU</b> (Merhum, Dergimizin İlk hakem heyeti üyesi)</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Hasan ÇİFTÇİ</b> Harran Üniversitesi Birecik MYO Halkla İlişkiler ve Tanıtım</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Hatice YALÇIN</b> Karatay Üniv. Sağlık Bilimleri Yüksekokulu Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Hülya YOLASIĞMAZOĞLU</b> Giresun Üniv. Eğitim Fakültesi Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi İsmail Hakkı TEKİNER</b> Gelişim Üniversitesi Uyg.Bil.Yüks. Öğretim Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi İkbal Ece POSTALCI</b> Mimar Sinan Üniv. Mimarlık Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Nazan DÜZ</b> Uşak Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Nedim DİKMEN</b> Ordu Üniv. Ünye İİBF Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Nurcan SÜKLÜM</b> Hitit Üniversitesi Öğretim Üyesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Özlem Tüz EBESK</b> Mersin Üniversitesi Mimarlık Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Parisa GÖKER</b> Uşak Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi</p> <p><b>Dr.Öğr.Üyesi Sezai ÖZTOP</b> M. Akif Ersoy Üniv. Öğr. Üyesi</p> <p><b>Dr. Hasan TAŞÇI</b> Esenler Belediye Başkan Yardımcısı</p> <p><b>Dr. Setenay EKŞİOĞLU</b> European Court Of Human Right / Judge</p> <p><b>Dr. Simon GRİMA</b> Malta University Finances and Insurance Department</p> <p><b>Dr. Kerim TUZCU</b> Manas Üniversitesi</p> <p><b>Ahmet DURAN</b> Karadeniz Şairler ve Yazarlar Derneği Gen.Bşk.Yrd.</p>
<b>FOR SUMMER ISSUE REVIEWER BOARD</b>	<b>YAZ SAYISININ HAKEM KURULU</b>

**Sıralama İlkesi:**

Hakemler Unvansız ve Alfabe Sırasına Göredir.

Ahmet DURAN  
Ahmet FİDAN  
BAŞAK DOĞAN  
Berna BULĞURCU  
Bulent CENGİZ  
Can AYDIN  
Cengiz AKBULAK  
Derya ÖZTÜRK  
Elif KÜTÜKOĞLU  
Elmas ŞAHİN  
Emel HİSARCIKLAR  
Ercan YÜKSEKYILDIZ  
Erhan ÇILOĞLU  
Esra KADANALI  
Faruk KAYA  
Fatma Zehra MULUK  
Hatem TÜRK  
Hülya BERKMEN  
İsmail GÜNEŞ  
Kadir AKSAY  
Kamuran ELBEYOĞLU  
Mehmet TEKİN  
Muzaffer BAKIRCI  
Nevfel BOZ  
Nurseren TOR  
Ömer ÇAKIN  
Saye Nihan ÇABUK  
Şen YÜKSEL  
Serap SAMSUN  
Serpil KILIÇ  
Sertaç GÜNGÖR  
Sırma TURGUT

Kent Akademisi



General Publication Editor  
On behalf of editorial board  
**Dr. Ahmet FİDAN**



## Terminological Correction:

### Not Zero Waste, Full Recycling!

**T**erminology is the field of science and occupation that we prefer to make a strategic decision in the language which we use on an individual and institutional scale. Terms are the most accurate (optimum) use of language in describing people's intent. **Concept of zero waste may be defined generally as reducing the unnecessary materials to zero, whether in individual or in corporate life. This use is both irrational and incorrect in terms of subliminal messages. Primarily, if the unnecessary material is to be used with the definition of "waste", it is impossible to reduce it to level of zero. Secondly, it emphasizes that these materials are some kind of waste. However, it should be emphasized to the concept of recycling in terms of the establishment of a culture of achievement. Likewise, when we consider the happening as universal or even super universes, the transformation is unchanging and divine truth within the existence. Therefore, we humans are also a matter in mentioned transformation of divine.** The important thing is that every part of mentioned materials should be seen as an absolute economic value. In brief, what needs to be done

## Terminolojik Düzeltim:

### Sıfır Atık Değil, Tam Geridönüşüm!

**T**erminoloji biz insanların bireysel ve kurumsal ölçekte kullanmakta olduğumuz dilde tercih ettiğimiz stratejik bir kararlar ilgili bilim ve uğraş alanıdır. Terimlerin insanların meramlarını anlatmada en doğru (optimum) dilin kullanımınıdır. **Sıfır Atık ister bireysel ister kurumsal yaşamda, ihtiyaç dışı maddeleri sıfıra indirmek olarak kabaca tanımlanabilir. Bu kullanım, hem mantık dışı hem de subliminal mesaj açısından hatalıdır. İlk olarak eğer ihtiyaç dışı madde "atık" tanımı ile kullanılacaksa, bunun sıfıra çekilmesi imkansızdır. İkinci olarak, vurguyu bu maddelerin "atık" olduğuna yapmaktadır. Oysa ki vurgu, bizzatı kazanım kültürünün yerleşmesi açısından "geri dönüşüm" kavramına yapılmalıdır. Zira evrensel hatta evrenler üstü olarak olaya baktığımızda, dönüşüm, varlığın bizzatı içindeki değişmez ve ulvî gerçektir. Binaenaleyh, biz insanlar da bu ulvî dönüşümün içindeki bir maddeyiz.** Burada önemli olan, bu maddelerin her birimlik parçasının mutlak anlamda ekonomik bir değer olarak görülmesidir. Hasılı, bunların tam kontrollü olarak yeniden dönüştürülmesine yapılacak vurgudur.

is the emphasis on fully controlled recycling.

Here we wanted to provide FULL RECYCLING when using the technical terms such as "recycle", "street economics", "fully recycling", "conversation/recovery of energy", "decomposition from source", "separation of waste from source" while struggling with these efforts. Even I, frequently took abandoned waste to the side of the garbage containers when I was travelling around the city with my vehicle. I think that this is a perception of life and an overlook to the divine of transformation.

## Local Elections Became More Important Than General Elections

Within the scope of local government reforms since 2005, the change of the local administration has become important as well as the change of the centralized government. Even the neighborhood headmen have started to carry out large scaled campaigns and even the candidates for municipal councilors have started to be the subject of the several campaigns.

In particular, the elections of Istanbul were not reflected as a change of local power, but as a change of central government force. As a result of the renewed election, the concussion, the fore and aftershocks still continue.

In a context where mentioned kind of issues will be particularly emphasized, the December issue of our journal corresponding to the 40th publication period will be published with the theme of "2019 Local Elections in Turkey and Urban Projections of Local Politics":

1. Pre-election propaganda process,
2. Open and covert alliances in the presidential system
3. In local election process, continuity of local services due to the change of candidates in the local party.
4. Results of local elections
5. The effects of local election results on national politics in terms of political parties' political futures;

are the subtitles for our call which is related to our theme.

## Dear Reader and Authors;

We are together again in the summer issue of our 38th issue.

In this issue, our journal continued its development process. From this issue onwards, we started to give DOI to our published articles. Our journal is started to be indexed by IDEAL ONLINE and SOBIAD indexes. We are together again in the Summer issue of our 38th issue. We have applied for EBSCO Host index. In the last issue, together with our field editors who participated in our journal, the number of members of our publishing table reached to 49 branch editors. Mentioned field editors are; **Asst.Prof. Baktybek ISAKOV** from Kyrgyzstan Turk

İşte biz on yıllarca, "geri dönüşüm", "sokak ekonomisi" tam geri dönüşüm, "erenjinin korunumu/kazanımı" "kaynağından ayrıştırma", atıkların kaynağından ayrıştırılması" teknik tabirlerini kullanırken, bu uğraşların mücadelesini verirken, TAM GERİ DÖNÜŞÜMÜ sağlamak istiyorduk. Ben bile kent içinde aracımın dolaşırken, çöp konteynerlerinin yanına terkedilmiş nitelikli atıkları alıp çoğu zaman değerlendirmişliğim olmuştur. Bu bir yaşam felsefesi ve dönüşümün ulviliğine bakıştır diye düşünüyorum.

## Yerel Seçimler, Genel Seçimlerden Çok Daha Önemli Hale Geldi!

2005 yılından bu yana yürütülen yerel yönetim reformları kapsamında bu gün merkezi yönetim iktidarının el değiştirilmesi kadar yerel yönetim iktidarının el değiştirilmesi de önemli hale gelmiştir. Artık mahalle muhtarları bile büyük kampanyalar yürütmeye başlamış, belediye meclis üyesi adaylıkları bile kampanyalara konu olmaya başlamıştır.

Özellikle Türkiye'deki İstanbul Seçimleri, bir yerel iktidar değişimi değil merkezi yönetim iktidar değişimi gibi yansıtıldı ve yenilenen seçim sonuçları itibarıyla sarsıntısı öncü ve artçı şokları halen devam etmektedir.

Bu ve bunun gibi konuların özellikle vurgulanacağı kapsamda, dergimizin 40. Yayın periyoduna tekabül eden Aralık Sayısı, "**Türkiye'deki 2019 Yerel Seçimleri ve Yerel Siyasetin Kentsel İzdüşümleri**" temasıyla çıkarılacaktır.

- 1, Seçim öncesi propaganda süreci,
- 2, başkanlık sistemi sürecinde oluşan açık ve örtülü ittifaklar,
- 3, yerel seçim sürecinde yerelde iktidarda olan partideki aday değişimi nedeniyle yerel hizmetlerin istikrarı,
- 4, yerel seçimin sonuçları ve
- 5, Yerel seçim sonuçlarının siyasi partilerinin politik gelecekleri bakımından ulusal siyasete etkileri, sayı temamıza ilişkin çağrımızın alt başlıkları olacaktır.

## Dear Reader and Authors;

38. sayımızın Yaz sayısında yine birlikteyiz. Bu sayımızda da, dergimiz gelişme sürecini devam ettirmiştir.

Bu sayıdan itibaren yayınlanan makalelerimize DOI vermeye başladık. Dergimiz, başta IDEAL ONLINE ve SOBIAD Dizinleri dergimizi indekslemeye başladı. Ebsco Host dizin müracaatımızı yaptık. Son sayı içinde, dergimize katılan alan editörlerimiz, Kırgızistan Türk Manas Üniversitesi, Kent Antropolojisi alanından, **Dr.Öğr.Üyesi Baktybek ISAKOV**, Çukurova Üniversitesi Öğretim Üyesi, **Doç.Dr. Melek AKDOĞAN**

Manas Üniversitesi-Urban Anthropology, **Assoc. Prof. Melek AKDOĞAN GEDİK** from Cukurova University-Local Government Finance, **Asst.Prof. Abbas KARAĞAÇLI** from Giresun University-Faculty of Economics and Administrative Science, **Asst.Prof. Aziz AFTEKHAI** from Iran Maragheh University- International Relations, and **Asst.Prof. Masoumeh DAEI**, Urban and Civilization History. **Prof.Dr. Adem ESEN** from Istanbul University Public Management, **Prof.Dr. Özgür EMİNAGAOĞLU** from Artvin Çoruh University, Urban and Recreation Areas.

Since 2019, we have expanded our publication board a little further. In order to ensure that field editors do not get too tired about the editorial process, we have formed the WhatsApp Editorial Board Group of Urban Academy, where the work of our editorial board is carried out. We are making, publishing the list of article referees published in each issue, a publication routine. In this issue, around 37 of our referees have participated in the publication of articles and contributed to the publication of the articles for the benefit of our readers and the scientific community. I would like to thank them, especially the branch editors.

## Dear Authors;

In principle, each article submitted within the period of publication is passed through the IThenticate program and taken into the referee process. However, in the following processes, we would like to leave the articles that are sent without using our article template to the usual flow. We will give priority to the articles created according to the template. Since this issue, we have started to give DOI number to articles. Previously, the IThenticate report was essential for the article pre-review phase. From the September issue, IThenticate report will be requested from the final revision version after the preliminary review process and after the referees return. This plagiarism report will be uploaded to the system while the last revision file is being uploaded by the field editor. In the latest version of the plagiarism report, our preference as a journal is itenticate.

Since the summer term of 2019, in Urban Academy, **Prof. Serap İNCAZ** and **Assoc. Prof. Derya ÖZTÜRK** joined to group of publication editors in charge of publishing processes. We congratulate them.

Goodbye with the hope of meeting in many issues and bright tomorrows, growing in every issue and improving the quality of the publication.

**GEDİK** Yerel Yönetimler Maliyesi, Giresun Üniversitesi İİBF Öğr. Üyesi, **Dr.Öğr.Üyesi, Abbas KARAĞAÇLI**, Uluslararası İlişkiler, İran Maragheh Üniversitesi öğr. Üyesi **Dr.Öğr. Üyesi Aziz AFTEKHARİ** ve **Assist.Prof.Dr. Masoumeh DAEI**, Kent ve Uygarlık Tarihi, İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Kamu Yönetimi öğretim üyesi, **Prof.Dr. Adem ESEN**, Kamu Yönetimi, Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi öğr. Üyesi **Prof.Dr. Özgür EMİNAGAOĞLU**, Kent ve Yeşil Alanlar branş editörümüz ile birlikte, yayın masamızın üye sayısı 49 alan editörüne ulaşmıştır.

2019 dan itibaren, Yayın Kurulumuzu biraz daha genişlettik Alan Editörleri WhatsUp Grubumuzun editöryal süreçle ilgili fazla yorulmaması için, Yayın Kurulumuzun çalışmalarının yürütüldüğü, Kent Akademisi, Whats Up Yayın Kurulu grubunu oluşturduk. Editöryal kurulda her sayıda yayınlanan makale hakemleri için ayrı bir liste yayınlamayla yayın rutini haline getiriyoruz. Bu sayımızda, yaklaşık 37 civarında hakemimiz, makale yayın süreçlerinde görev yapmış, makalelerin siz okuyucularımızın ve bilim camiasının hizmetine sunulmasına bilim adına katkıda bulunmuşlardır. Kendilerine başta alan editörlerim olmak üzere yürekten teşekkür ediyorum.

## Sevgili Yazarlarımız;

Yayın periyodu içinde gönderilen her makaleyi prensip olarak intihal programından geçirerek hakem sürecine alıyoruz. Ancak bundan sonraki süreçlerde, makale şablonumuzun kullanılmadan gönderildiği makaleleri, olağan akışına bırakmak, şablona göre oluşturulan makalelerin ise, takipli statüde öncelik verileceğini belirtmek isteriz. Bu sayımızdan itibaren makalelere DOI vermeye başladık. Daha önce, intihal raporu, makale ön inceleme aşaması için şart idi. Eylül sayımızdan itibaren, ön inceleme süreci sonrasında, hakemlerin inceleme süreç/ süreçlerinden geçip, yazardan düzeltme ile geri dönen son revizyon sürümünden de yeniden intihal raporu talep edilecektir. Bu intihal raporu, alan editörü tarafından son revizyon dosyası yüklenirken sisteme yüklenecektir. Son versiyon intihal raporunda dergi olarak tercihimiz, itenticate dir.

Kent Akademisi'nde Yaz 2019 tarihinden itibaren, Yayın Süreçlerinden sorumlu olarak **Prof.Dr. Serap İNCAZ** ve **Doç.Dr. Derya ÖZTÜRK**, yayın editörlerimiz arasına katılmıştır. Kendilerini tebrik ediyoruz.

Her sayıda büyüyen ve yayın kalitesini artıran nice sayılarda ve aydınlık yarınlarda buluşmak ümidi ile esen kalınız efendim.

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Bireylerin Satın Alma Davranışında Çevre Bilincinin Belirlenmesi (Tokat Merkez İlçe Örneği)</b>	
Corresponding Author	<b>Rùveyda YÙZBAŞIOĞLU</b> Dr. Öğr. Üyesi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Ziraat Fakùltesi, Tarım Ekonomisi Bölümü, Tokat, Türkiye mail: <a href="mailto:ruveyda.kiziloglu@gop.edu.tr">ruveyda.kiziloglu@gop.edu.tr</a>	
Submission Date Admission Date	08/05/2019 / 30/6/2019	
How to Cite	SURNAME, N., (2019). Bireylerin Satın Alma Davranışında Çevre Bilincinin Belirlenmesi (Tokat Merkez İlçe Örneği), Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 214-224	

ORCID NO:  
0000-0002-6520-0543

## Bireylerin Satın Alma Davranışında Çevre Bilincinin Belirlenmesi (Tokat Merkez İlçe Örneği)

Rùveyda YÙZBAŞIOĞLU<sup>1</sup>  
Esra KAPLAN<sup>2</sup>

### Determination of environmental awareness in purchasing behavior of individuals (The Case of Tokat Central Country)

#### ABSTRACT

After examining the socio-demographic characteristics of individuals, a number of questions were asked about the levels of awareness in the acquisition and the scoring system of the questions was applied. In terms of this scoring, 69.45% of individuals were designed to have high levels of consciousness.

It has been observed that the individuals have the sensitivity to read the environmental issues, the insignificance about the environmental issues, the importance of separating the garbage and the fact that they are packaged. It can be said that individuals know that they know recycled products. You need to be aware of the environmental pollution of individuals, but it is necessary to say that you do not extend information about the necessary information, that is, individuals have the potential to be conscious of environmental issues.

**Keywords:** Environmental awareness, Environmental sensitivity, Behavior, Purchasing, Attitude

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Ziraat Fakùltesi, Tarım Ekonomisi Bölümü, Tokat, Türkiye  
e-mail: [ruveyda.kiziloglu@gop.edu.tr](mailto:ruveyda.kiziloglu@gop.edu.tr)

<sup>2</sup> Dr. Arş.Gör. Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Ziraat Fakùltesi, Tarım Ekonomisi Bölümü, Tokat, Türkiye  
e-mail: [esra.gurel@gop.edu.tr](mailto:esra.gurel@gop.edu.tr)

## ÖZET

Globalleşen dünyada, çevreye ilişkin problemlerin artış göstermesi, çevreci ürünlere olan ilgi duyarlılığını da beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda bireylerin satın alma davranışlarındaki çevre bilincini ortaya koymak amacıyla çalışma çok yönlü incelenerek istatistiki olarak değerlendirilmiştir. Bu amaç doğrultusunda bireylerin sosyo-demografik özellikleri incelendikten sonra, satın almadaki bilinç düzeylerini belirlemek için bir takım sorular sorulmuş ve soruların puanlama sistemi uygulanmıştır. Bu puanlama sonucu bireylerin %69.45'i bilinç seviyesi yüksek olarak belirlenmiştir.

Bireylerin çevre konularına önem verdiği, çevreye ilişkin haberleri izlediği, çöplerini ayrıştırma konusunda önem gösterdikleri ve ambalajlı ürünlerin etiketlerini okuma hassasiyeti olduğu gözlemlenmiştir. Bireylerin geri dönüşümlü ürünleri bildiği tanındığı söylenebilir. Bireylerin çevre kirliliğine ilişkin farkında olduğunun ancak korunması gereken bilgiler hakkında bilgi eksiliğinin olduğunun, yani bireylerin çevre konularında bilinçli olma potansiyeli olduğu araştırma sonuçları doğrultusunda söylenebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Çevre bilinci, Çevre duyarlılığı, Davranış, Satın alma, Tutum

## GİRİŞ:

Çevre kirliliği artık bütün dünya da kabul görmüş bir gerçektir. Son yıllarda insanoğlunun geleceği için çevre kirliliği ve onun olumsuz bir sonucu olan küresel ısınmayla ilgili endişeler artmaktadır. Gelecek nesillere tükenmiş kaynaklar bırakmamak için satın alınan her üründe bilinçli olmak kıt doğal kaynakların korunması önemli bir unsurdur. Bu araştırmada bireylerin satın alımındaki çevre bilinci ölçmenin yanında kaynakları korumak, sürdürülebilir bir çevre için gerekli önemlerin alınması ve ileriye dönük önerilerde bulunarak yeşil bir çevre için gelecek çalışmalara ışık tutmaktır. Bu bağlamda araştırma 5 bölümden oluşturulmuştur. İlk bölümde bireylerin sosyo-ekonomik yapısı incelenmiştir. İkinci bölümde bireylerin satın almada ki bilinç düzeyleri belirlenmiş, üçüncü bölümde bireylerin satın alımındaki tutum ve davranışlarını belirlemek için faktör analizi yapılmış ve satın almada bilinç düzeyini etkileyen faktörlerin belirlenmesi üzere binary logit analizi yapılmıştır.

Zengin korunmuş kaynakların gelecek nesillere bırakabilmesi için çevre kirliliğinin önlenmesi çok önemlidir. Bunun içinde bireylerin tükettiği her bir ürün çevreci olunursa kısmen tedbir alınmış olur. Literatürde çevre kirliliği ya da çevre kirliliğini önlenmesi ile alakalı yeşil ürün kullanımı üzerine çalışmalara rastlamak mümkündür. Bu kapsamdaki çalışmalar da yapılan araştırmalar, bireylerin çevre bilinci veya yeşil ürün satın alması üzerine; Çabuk ve ark. (2008), Yeniçeri (2008), Aracıoğlu ve Tatlıdil (2009), Yaraş ve ark. (2011), Duru ve Şua (2013), Armağan ve Karatürk (2014), Buğday ve Babaoğlu (2016), Tayfun ve Öçlü (2016), Yıldız ve Barut (2016), Benli ve ark. (2017), Korkmaz ve ark. (2017) ve Onurlubaş ve ark. (2017a-b)'dir. Öğrencilerin yeşil ürün satın alması ya da çevre duyarlılığı üzerine yakın zamanda yapılmış araştırmalar incelendiğinde ise; Türkmen ve ark. (2013) ve Alkaya ve ark. (2016)'dır.

Yabancı literatürde incelendiğinde; Biswas ve Roy (2015), Khare (2015) ve Yadav ve Pathak (2016) ekonomisi gelişmekte olan doğu ülkelerindeki tüketiciler üzerinde yaptıkları araştırmalarında yeşil ürün satın alma eğilimlerini belirlemeye çalışmışlardır. Çevre dostu olan yeşil ürün satın almada tüketici davranışlarını inceleyen son zamandaki çalışmalara da rastlamak mümkün; Liobikien ve ark. (2016), Maichum ve ark. (2016), Medeiros ve ark. (2016) ve Suki (2016) gibi çalışmalar literatürde mevcuttur.

Ancak yerli ve yabancı literatürler detaylı olarak incelendiğinde bireylerin çevre bilincini belirleyici, çevreye karşı tutumlarını sınıflandıracak ve satın almayı etkileyen faktörlerin bir arada inceleyen araştırmaya rastlanmaması bu araştırmanın önemini artırmaktadır.

## MATERYAL VE YÖNTEM:

### 1. Materyal

Bu araştırmanın materyalini, Tokat ili merkez ilçede kentsel alanda bulunan bireylerden anket yoluyla elde edilen veriler oluşturmuştur.

### 2. Verilerin Toplanması Aşamasında İzlenen Yöntem

Ana kitlenin en iyi düzeyde temsil edilecek örnek sayısının belirlenmesinde oransal yaklaşımdan yararlanılmıştır (Yamane, 2001).

$$n = \frac{Np(1-p)}{(N-1)\sigma_p^2 + p(1-p)}$$

n= örnek büyüklüğü,

N= populasyon büyüklüğü,

p= tahmin oranı (0.5 maksimum örnek büyüklüğü için),

$\sigma_p^2$  = oran varyansı (maksimum örnek hacmine ulaşmak için %95 güven aralığında Çizelge değeri 1.96 ve %5 hata payı ile). Ana kitleyi oluşturan bireylerin özellikleri başlangıçta bilinmediği için, örnek hacmini maksimum kılacak şekilde p=0.5 olarak alınmış ve örnek hacmi 383 birey olarak bulunmuştur. Görülecek bireylerin sayısının belirlenmesinde, yerleşim birimlerinin toplam popülasyon içindeki payları esas alınmış (Kızıloğlu ve Kızılaslan, 2013) ve örneğe alınan bireyler tesadüfi olarak belirlenmiştir.

### 3. Verilerin Analizi Aşamasında İzlenen Yöntem

Bireylerin 5'li likert ölçeği kullanılarak çevre duyarlılığı belirlenmek istenmiştir. Bireylerin çevre duyarlılığına karşı satın almadaki bilgi, tutum ve davranışlarını belirlemek için faktör analizi uygulanmıştır. Faktör analizi, değişkenler arasındaki ilişkilere dayanarak verilerin daha anlamlı ve özet bir biçimde sunulmasını sağlayan birçok değişkenli istatistiksel analiz türüdür (Kurtuluş 2004; Tekin 2007; Karpati ve Szakal 2009). Bu analizin temel amacı, orijinal değişkenler arasındaki ilişkiyi en az bilgi kaybıyla bir grup faktör ile açıklayarak her bir faktörü teker teker yorumlamaktır. Kısaca faktör analizi, özgün bilgiyi olabildiğince koruyarak daha az veri ile çalışmayı mümkün kılmaktadır. Kişilerin bir konu ile ilgili davranışını tek bir soruyla ölçmek çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Bu davranışı etkileyen birçok faktörün birbiriyle yakın bağlantısı vardır. Faktör analizinin amacı bilgi kaybını olabildiğince azaltarak bu yakın faktörleri bir araya getirerek daha az faktörle çalışmaya imkan sağlamaktadır (Ness, 2000; Kızıloğlu ve ark., 2013).

Ölçeklendirilen satın alma davranışını ve tutumlarını gösteren durumlar sayıca fazla olduğu için açıklayıcı değişken olarak her birinin kullanılması mümkün değildir. Bu nedenle, değişkenlerin özet halde gösterilmesi gerekmektedir. Araştırmada değişkenlerin özetlenmesi faktör analizi yardımı ile yapılmıştır ve binary logit analizinde açıklayıcı değişken olarak bu faktörler kullanılmıştır (Dölekoğlu ve Yurdakul, 2004).

Bireylerin satın almadaki bilinç düzeylerini belirlemek için bir takım (Çevre Kirliliği konusuna önem verme, Çevreye ilişkin haberleri izleme, çevre kirliliğine ilişkin konuları sınıflandırma, çöp ayrıştırması, ambalaj veya etiket üzerindeki bilgileri okuma ve geri dönüşümü olan maddeler) sorular hazırlanmıştır. Her bir soruya puan verilmiştir. 19 ham puan hesaplanmıştır. Ham puanın yarısının altında puan alanlar bilinç seviyesi düşük olanlar, yarısından yukarı puan alan bireyler bilinçli bireyler olarak belirlenmiştir. Böylelikle binary logit analizinin bağımlı değişkeni belirlenmiştir. Bireylerin satın almadaki bilinç seviyesini etkileyen faktörlerin analizi için binary logit analizi uygulanmıştır.

Logit modelinde bağımlı değişken Dummy ve tahmin edilen olasılık değerleri 0 ile 1 arasında değişmektedir.



Lojistik modelde yer alan bazı değişkenler, kategoriler arası farklılıkları olasılık oranları olarak elde edilebilmek üzere kategorik değişkene çevrilmiştir. Yorumlamada kolaylık sağlanması açısından bağımsız değişkenlerin bazıları dummy değişken olarak modele alınmıştır.

Modele açıklayıcı değişkenler olarak; bireylerin yaş1 (eğer bireyler 30 ve altı yaş grubunda ise:1 değil ise:0 olarak kodlanmıştır), yaş2 (eğer bireyler 31-40 yaş grubunda ise:1 değil ise:0 olarak kodlanmıştır), yaş3 (eğer bireyler 41 ve üzeri yaş grubunda ise:1 değil ise:0 olarak kodlanmıştır), cinsiyet (bayan ise 0, erkek ise 1 olarak kodlanmıştır), medeni durum (bekar ise 0, evli ise 1 olarak kodlanmıştır), eğitim durumu(lise ve lise altı ise 0, lise üstü ise 1 olarak kodlanmıştır), çalışma durumu (çalışmıyorsa veya bekar ise 0, çalışıyorsa ise 1 olarak kodlanmıştır), eşinin eğitim durumu lise ve lise altı ise 0, lise üstü ise 1 olarak kodlanmıştır), eşinin çalışma durumu (çalışmıyorsa veya bekar ise 0, çalışıyorsa ise 1 olarak kodlanmıştır), fert sayısı (sürekli değişken), bireylerin aylık gelir grubu (eğer bireylerin aylık geliri 2.500 ay/TL'nin üstünde ise:1 2.500 ve altında ise:0 olarak kodlanmıştır), tasarruf (faktör 1, sürekli değişken), çevre bilinci ve duyarlılığı (faktör 2, sürekli değişken), satın alma bilinci (faktör 3, sürekli değişken) ve geri dönüşüm (faktör 4, sürekli değişken) dahil edilmiştir.

## BULGULAR VE TARTIŞMA:

### 1.Bireylerin Genel Özellikleri

Araştırma kapsamın görüşülen bireylerin ortalama yaşı 39.71, %63.71'i erkek, %73.11'i evli, %82.77'si aktif olarak çalıştığı ve aylık ortalama 2,267.06 TL geliri olduğu belirlenmiştir. Bireylerin %55.87'si lise ve altı mezun olduğu belirlenmiştir (Çizelge 1). Benzer çalışmalarda bireylerin sosyo-ekonomik yapılarında benzerlik gösteren çalışmalara rastlamak mümkündür. Aracıoğlu ve Tatlıdil (2009), İzmir ilinde yaptıkları çalışmalarında tüketicilerin %51.39'u erkek, yaş aralığını en yoğun olduğu aralık 25-34 yaş (%42.5) ve aktif olarak çalışanların oranı %81.7'dir.

Bireylerin eşlerinin eğitim durumları incelendiğinde %53.00'ü lise ve üstü eğitim gördüğü ancak %20.63'ü aktif olarak çalıştığı Çizelge 1'den anlaşılmaktadır.

### Çizelge 1. Bireylerin Bazı Sosyo-Demografik Özellikleri

Gruplar ve Açıklaması		Frekans	%	Ortalama	Standart Sapma
Bağımlı Değişken (Y)	Bilinçli bireyler:1	266	69.45		0.461
	Bilinç seviyesi düşük olan bireyler:0	117	30.55		
Yaş				39.71	
Yaş Grubu 1 (YAS1)	eğer bireyler 30 ve altı yaş grubunda ise:1	79	20.63		0.405
	değil ise:0	304	79.37		
Yaş Grubu 2 (YAS2)	bireyler 31-40 yaş grubunda ise:1	122	31.85		0.467
	değil ise:0	261	68.15		
Yaş Grubu 3 (YAS3)	bireyler 41 ve üzeri yaş grubunda ise:1	188	49.09		0.501
	değil ise:0	195	50.91		
Bireylerin Ortalama Aylık Geliri (ay/TL)				2,267.06	
Gelir Grubu (GELİR)	bireylerin aylık geliri 2.500 ay/TL'nin üstünde ise:1	110	28.72		0.453
	2.500 ve altında ise:0	273	71.28		
Cinsiyet (CINSİYET)	Kadın:0	139	36.29		0.481
	Erkek:1	244	63.71		
Medeni Durum (MD)	Bekar:0	103	26.89		0.444
	Evli:1	280	73.11		
Eğitim Durumu (ED)	Lise ve lise altı Mezunu Olanlar:0	214	55.87		0.497
	Lise üstü Mezunu Olanlar:1	169	44.13		

Çalışma Durumu (CALİSM)	Çalışıyor:1	317	82.77	0.378
	Çalışmıyor (Emekli, İşsiz, İş arıyor, öğrenci):0	66	17.23	
Eşinin Eğitim Durumu (ESED)	Lise üstü Mezunu Olanlar:1	203	53.00	0.500
	Lise ve lise altı Mezunu Olanlar:0	180	47.00	
Eşinin Çalışma Durumu (ESCALİSM)	Çalışıyor:1	79	20.63	0.405
	Çalışmıyor (Emekli, İşsiz, İş arıyor, öğrenci):0	304	79.37	
Hanedeki Fert Sayısı (FERT)				4.55
Tasarruf (faktör 1, sürekli değişken) (F1)				
Çevre bilinci ve duyarlılığı (faktör 2, sürekli değişken) (F2)				
Satın alma bilinci (faktör 3, sürekli değişken) (F3)				
Geri dönüşüm (faktör 4, sürekli değişken) (F4)				

## 2. Bireylerin satın almadaki bilinç düzeyleri

Bireylerin satın aldıkları ürünlerde çevre bilincini ölçme için bir takım sorular sorulmuş ve sorular çevre duyarlılığına göre puanlanmış böylelikle bireylerin bilinç düzeyleri belirlenmesi hedeflenmiştir. Çizelge 2’de bireylere sorulan satın almada ki çevre duyarlılıkları ile ilgili sorular ve cevapları verilmiştir.

Bireylerin %90.60’nın çevre kirliliğine karşı duyarlı olduğu belirlenmiştir. Bireylerin %68.93’ü çevre ile ilgili haberleri izlemekte, %78.07’si çöplerini atarken ayrıştırarak atmaya dikkat ederken, %80.16’sı satın aldıkları ürünlerin üzerindeki ambalaj ya da etiketteki bilgileri okuduğu Çizelge 2’den anlaşılmaktadır. Yani bireylerin çevre duyarlılığının satın almada yüksek olduğunu bu sonuçlar neticesinde söylemek mümkündür. Benzer sonuçları Aracıoğlu ve Tatlıdil (2009)’in araştırmalarında da rastlanmıştır. İzmir ilinde yapılan araştırmadaki tüketicilerin %72.5’i çöplerini atarken ayrıştırmaya dikkat ettiği ve %51.9’nun ambalaj ya da etiket okuduğu sonucunu bulmuşlardır. Ancak gençler üzerinde araştırma yapan Tayfun ve Öçlü (2016), öğrencilerin %90.6’sının çevresel ürün satın almayı tercih etmediğini belirlemiştir.

Bireylerin geri dönüşümü olan maddeleri tanıdığını belirlemek üzere 6 kategoride ürün sorulmuştur. Bireylerin %22.98’i metal kutuların, %26.37’si ampullerin, %14.88’i cam şişelerin, %18.28’i tüm plastik kutuların ve %39.69’u naylon poşetlerin geri dönüşümünün olmadığını, olsa da doğada çok uzun yıllarda kaybolduğunu biliyor. Çizelge 2’ye göre bireylerin %42.30’u dergi-kitapların ve %51.96’sı gazetelerin geri dönüşümünün olduğu bilgisine sahiptir.

Bireylerin çevre kirliliğine ilişkin sınıflandırmadaki önem seviyesi belirlemek için üçlü likert ölçeği kullanılmıştır. Sınıflandırma hava, su, toprak kirliliği şeklinde yapılmıştır. Çizelge 2’den de anlaşılacağı üzere bireylerin büyük bir kısmı hava, su ve toprak kirliliğinin kısıcası hepsini çok önemli bulmuşlardır. Bu da bireylerin çevre kirliliğine karşı farkındalık sahibi; ancak korunması gereken bilgiler hakkında bilgi eksikliğini olduğunu bir göstergesidir. Paralel bir sonucu Türkiye’nin en batısında bulunan İzmir ilinde araştırma yapan Aracıoğlu ve Tatlıdil (2009), bulmuşlardır. Araştırmada tüketicilerin %69.0’u hava, toprak ve su kirliliğinin hepsinin çevresel kirlilik olarak görmektedir.

**Çizelge 2.** Bireylerin satın almadaki bilinç düzeyleri için sorulan sorular ve soruların puanları

	Evet (1 puan)		Hayır (0 puan)	
	F	%	F	%
Çevre Kirliliği konusuna önem verme	347	90.60	36	9.40
Çevreye ilişkin haberleri izleme	264	68.93	119	31.07
Çöp ayrıştırması	299	78.07	84	21.93
Ambalaj veya etiket üzerindeki bilgileri okuma	307	80.16	76	19.84
Geri dönüşümü olan maddeler				
Metal Kutular (Evet diyenler:0, Hayır diyenler:1 puan almıştır)	295	77.02	88	22.98
Ampuller	282	73.63	101	26.37

(Evet diyenler:0, Hayır diyenler:1 puan almıştır)						
Çam Şişeler	326	85.12	57	14.88		
Tüm Plastik Kutular						
(Evet diyenler:0, Hayır diyenler:1 puan almıştır)	313	81.72	70	18.28		
Dergi, katalog ve kitaplar	162	42.30	221	57.70		
Gazeteler	199	51.96	184	48.04		
Naylon Poşetler						
(Evet diyenler:0, Hayır diyenler:1 puan almıştır)	231	60.31	152	39.69		
Çevre kirliliğine ilişkin konuları sınıflandırma	<b>Çok önemli (2 puan)</b>		<b>Önemli (1 puan)</b>		<b>Önemsiz (0 puan)</b>	
	<b>F</b>	<b>%</b>	<b>F</b>	<b>%</b>	<b>F</b>	<b>%</b>
Hava Kirliliği	270	70.50	51	13.32	62	16.19
Su Kirliliği	272	71.02	32	8.36	79	20.63
Toprak Kirliliği	263	68.70	51	13.30	69	18.00
Hepsi	232	60.60	54	14.10	97	25.30

### 3. Bireylerin Satın Almadaki Tutum ve Davranışı

Bireylerin bir ürün satın alırken dikkat ettikleri 20 kriteri özetleye bilmek için faktör analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda 20 kriter; tasarruf, çevre bilinci ve duyarlılığı, satın alma bilinci ve geri dönüşüm olmak üzere 4 faktör altında toplanabileceği anlaşılmıştır. İlk faktör toplam varyansın %18.01'ini, ikinci faktör %17.31'ni, üçüncü faktör %13.64'nü ve dördüncü faktör %12.19'nu ve birikimli varyans, toplam varyansın %67.12'sini açıkladığı belirlenmiştir.

Faktör analizinin kabulü için KMO testi sonucuna bakılır. Bu değer 0.600'dan büyük olması modelin anlamlılığını belirler çünkü bire yaklaştıkça modelin açıklayıcılığı artmaktadır (Tabachnick ve Fidell, 1996; Kalaycı, 2010). Nitekim Çizelge 3'de görüldüğü üzere araştırmamızın model açıklayıcılığı 0.926 olması örneklemin yüksek ve modelin kabulü anlamına gelmektedir (Field, 2000; Topçu, 2006; Keleş, 2007, Yılmaz, 2009; Kızıloğlu ve ark., 2013).

Ölçeğin güvenilirliği Cronbach's Alpha ile test edilmiş ve güvenilirlik kat sayısı 0.918 olarak hesaplanmıştır.

Alkaya ve ark. (2016), öğrencilerin çevre duyarlılığını belirlemek için faktör analizi yapmışlardır. Analiz sonucunda KMO değerini 0.836, faktörlerin açıklayıcı varyansını %60.80 ve 3 faktör yükü bulmuşlardır.

Benli ve ark. (2017), çalışan bireylerin yeşil ürün satın alımındaki tutumları faktör analizi ile test etmişler ve analiz sonucuna göre; Cronbach's Alpha testinin sonucu 0.717, KMO değerini 0.793 ve 4 faktör yükü tespit etmişlerdir.

Korkmaz ve ark. (2017), öğrencilerin çevresel tutumlarını 11 yargı ifadesini faktör analizi ile test etmiş ve analiz sonucuna göre; Cronbach's Alpha testinin sonucu 0.822, açıklanan toplam varyansı %64.31 ve 2 faktör yükü olarak belirlemişlerdir.

Onurlubaş ve ark. (2017a), tüketicilerin sosyal medyanın satın almada ki etkilerini faktör analizi ile davranışların yükleri belirlenmeye çalışılmıştır. Analiz sonucunda; Cronbach's Alpha testinin sonucu 0.500, açıklanan toplam varyansı %68.73 ve 2 faktör yükü olarak tespit edilmiştir.

Ziraat alanında yapılmış diğer çalışmalarda elde edilen sonuçlar incelendiğinde; Çelik (2012)'nin çalışmasında KMO değeri 0.717 ve önemli faktör sayısı 5 bulunurken, faktörlerin varyansı açıklama oranı %69.32 elde edilmiştir. Çelik ve Tatlıyer (2016)'in faktör analizi çalışmasında 13 değişken 4 faktörle %75.53'lik varyansı açıklama oranı ile belirlenebilmiştir. Kızıloğlu ve Kızılaslan (2015) bireylerin süt ve süt ürünleri satın alma yerini belirlerken dikkat ettikleri 16 özelliği 3 değişken halinde özetlemiş ve KMO değerini 0.884 olarak hesaplamıştır.

### Çizelge 3. Bireylerin Çevre Duyarlılığı İçin Satın Almadaki Tutum ve Danışları İçin Anlamlılık Test Sonuçları

Kaiser-Meyer-Olkin Testi	0.926
--------------------------	-------

Bartlett Testi	Khi kare	4009.783
	df	190
	Önem seviyesi	0.000

1. Faktör yükünde yani tasarruf başlığı altında 4 değişkeni, 2. Faktör yükünde yani çevre bilinci ve duyarlılığı başlığı altında 7 değişkeni, 3. Faktör yükünde yani satın alma bilinci başlığı altında 5 değişkeni, ve son faktör yükünde yani geri dönüşüm başlığı altında 4 değişkeni toplana bilenebileceğini dönüşümlü faktör yükleri matrisi göstermiştir (Çizelge 4).

**Çizelge 4.** Bireylerin Çevre Duyarlılığı İçin Satın Almadaki Tutum ve Danışları İçin Dönüşümlü Faktör Yükleri (Rotated Component Matrix)

Faktör 1: tasarruf					
Kalorifer açık iken kapı ve pencereyi açık tutmamak	<b>0.781</b>	0.184	0.086	0.139	0.038
Bulunduğu ortamda ısı ve enerji tasarrufuna dikkat etme	<b>0.754</b>	0.372	0.169	0.100	-0.080
Elektronik cihazların kullanılmıyorsa kapalı durmasına özen göstermek	<b>0.691</b>	0.287	0.228	0.178	-0.047
Kullanmadığı eski kitap ya da eşyaların geri dönüşümü için ilgili kurum kuruluşu ulaştırmaya özen gösterme	<b>0.639</b>	0.277	0.154	0.345	-0.122
Faktör 2: çevre bilinci ve duyarlılığı					
	0.390	<b>0.891</b>	0.165	0.168	-0.044
uzun süreli kullanılabilen pazar çantası kullanma	0.300	<b>0.750</b>	0.189	0.105	-0.072
Çevre kirliliğinin ile ilgi gerekli kurum ya da kuruluşu dilekçe verme	0.094	<b>0.749</b>	0.207	0.154	0.170
Maddi duruma göre elektronik cihazlarını değiştirmeyi tercih etme	0.293	<b>0.699</b>	0.190	0.263	-0.137
Muslukları boş yere akmasına izin verme	0.536	<b>0.630</b>	0.221	0.194	-0.058
Çevre kirliliği ile ilgili söyleşilerde bulunma	0.425	<b>0.588</b>	0.140	0.255	-0.031
Yakın çevrenin alışveriş paketlerinin birkaç kez kullanması	0.299	<b>0.565</b>	0.145	0.383	-0.221
Faktör 3: satın alma bilinci					
Evde kullanılmayan kağıt parçalarını geri dönüşü için gerekli yerlere bırakılması	-0.042	0.025	<b>0.779</b>	0.244	0.105
Yakın çevrenin kutu içeceklerini tüketmesi	0.189	0.404	<b>0.669</b>	0.046	-0.026
Temizlik malzemelerinin yeşil ürün olmasına özen gösterilmesi	0.409	0.156	<b>0.665</b>	0.074	-0.185
Metal kutulu içecekler tercih etme	0.125	0.265	<b>0.649</b>	0.119	0.048
metal kutuda veya depozitosuz şişelerde içecek satın alınımı	0.398	0.115	<b>0.541</b>	0.132	-0.155
Faktör 4: geri dönüşüm					
Şişeleri geri dönüşüm kutusuna atma	0.089	0.260	0.142	<b>0.818</b>	-0.116
Plastik dosya kullanmama	0.324	0.266	0.116	<b>0.729</b>	-0.175
Pilleri diğer çöplerle atmama	0.210	0.126	0.262	<b>0.581</b>	0.367
Satın alınan kağıtların geri dönüşümlü olmasına dikkat edilmesi	0.499	0.164	0.312	<b>0.513</b>	0.138

#### 4. Bireylerin Çevreye Karşı Satın Almada Bilinç Seviyesini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi

Bireylerin çevreye karşı bilinçli olarak satın alma olasılığını etkileyen bazı faktörlerin belirlenmesi için binary logit analizi uygulanmıştır. Böylelikle bilinçli satın alma olasılığı, bilinçsiz satın alma olasılığı ile oranlayıp, son zamanlarda tehdit boyutuna ulaşan çevre kirliliğine karşı bireylerin bilinçli satın almasını etkileyen faktörler istatistiksel olarak belirlenmiştir. Çizelge 5’de analiz sonuçları verilmiştir.

**Çizelge 5.** Bireylerin Çevreye Karşı Bilinçli Satın Almayı Etkileyen Faktörlerin Binary Logit Analiz Sonucu

	Kat Sayı	Standart Hata	z	z >Z	Marjinal Etki
sabit	2.00963**	1.02452	1.96	0.0498	
CINSİYET	-0.31136	0.28187	-1.10	0.2693	-0.05984
YAS1	-1.84945*	0.95195	-1.94	0.0520	-0.36980**
YAS2	-1.62539*	0.97462	-1.67	0.0954	-0.30987*
YAS3	-1.61514	1.02274	-1.58	0.1143	-0.28574*
MD	-0.12308	0.40301	-0.31	0.7601	-0.02373
ED	0.60402**	0.28104	2.15	0.0316	0.11627**
CALISMA	-0.07991	0.34563	-0.23	0.8171	-0.01542
ESCALISM	0.31065	0.33680	0.92	0.3563	0.05873
ESED	0.44393	0.30215	1.47	0.1418	0.08676
FERT	0.04826	0.05906	0.82	0.4139	0.00940
GELIR	0.52851*	0.28227	1.87	0.0612	0.09899**
F1	0.34246***	0.12893	2.66	0.0079	0.06671***
F2	0.18005	0.12574	1.43	0.1522	0.03507
F3	0.04572	0.11936	0.38	0.7017	0.00891
F4	-0.22838*	0.11993	-1.90	0.0569	-0.04449*
Not: ***, **, * ==> Önem seviyesinde temsili %1, %5, %10					
log likelihood: -219.76054 Chi kare [16 d.f.]: 31.90498					Önem
Seviyesi: 0.01029 McFadden R <sup>2</sup> : 0.0676776					

Analiz sonucunda; %5 önem seviyesinde bireylerin satın almada çevreye duyarlılığı ile gelir ve eğitim seviyesi arasında pozitif bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Yani bireylerin eğitim seviyesindeki bir birimlik artış satın almadaki bilinçliliği %11 artırması beklenmektedir. Gelirdeki bir birimlik artış bilinçlenmeyi %10 artırma olasılığı söz konusudur.

Faktör 1 (tasarruf) %1 önem seviyesinde ve Faktör 4 (geri dönüşüm) %10 önem seviyesinde satın almayla pozitif ilişkili olduğu belirlenmiştir.

Bireylerin yaşları küçüldükçe çevreye olan duyarlılıkları daha fazla olduğu istatistiksel olarak belirlenmiştir.

Bireylerin yaşlarının genç olması, eğitim seviyesinin artması ve gelir seviyesinin yükselmesi satın almadaki bilinç seviyesi ile pozitif ilişkili olduğu araştırma sonucunda ortaya konulmuştur.

Çabuk ve ark. (2008), tüketicilerin yeşil ürün satın almasını etkileyen sosyo-demografik özelliklerin belirlenmesi için çoklu regresyon analizi ile test etmiş, analiz sonucunda cinsiyet, medeni durum, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir grupları arasında pozitif bir ilişki bulmuşlar.

Aracıoğlu ve Tatlıdil (2009), tüketicilerin eğitim durumu ile çevre korunması arasında khi kare analizi sonucunda pozitif bir ilişki bulmuştur.

Yeniçeri (2009), araştırmasında öğrencilerin çevreye karşı bilinçli ve satın almalarında cinsiyet, eğitim durumlarının ve gelirlerinin pozitif bir etkisi olduğunu bulmuştur.

Alkaya ve ark. (2016), yeşil ürün satın almayı etkileyen faktörlerin belirlenmesinde; faktör analizi sonucunda elde ettikleri yükleri regresyon analizinde bağımsız değişken olarak kullanmışlar ve kişisel duyarlılık yükü ve ekolojik duyarlılık yükü ile satın alma arasında pozitif bir ilişki tespit etmişlerdir.

Onurlubaş ve ark. (2017b), tüketicilerin yeşil ürün satın alması ile cinsiyetleri, gelirleri, yaşları ve medeni durumları arasında khi kare analizi sonucunda anlamlı ilişki bulunmuştur.

## SONUÇ VE ÖNERİLER:

İnsanoğlunun hayatını tehdit edecek ve gelecek nesillerin sağlıklı bir hayat kalmayacak bir boyuta gelen çevre kirliliği olayı çevre konularının önemini artırmıştır. Bu araştırmada tarımda önemli bir yeri olan Tokat ili kentsel alanında yaşayan bireylerin çevre duyarlılığının satın almadaki boyutu incelenmiştir. Bireylerin sosyo-demografik özellikleri incelendikten sonra, satın almadaki bilinç düzeylerini belirlemek için bir takım sorular sorulmuş ve soruların puanlama sistemi uygulanmıştır. Bu puanlama sonucu bireylerin %69.45'i bilinç seviyesi yüksek olarak belirlenmiştir.

Bireylerin çevre konularına önem verdiği, çevreye ilişkin haberleri izlediği, çöplerini ayrıştırma konusunda önem gösterdikleri ve ambalajlı ürünlerin etiketlerini okuma hassasiyeti olduğu gözlenmiştir. Bireylerin geri dönüşümlü ürünleri bildiği tanındığı söylenebilir. Yani bireylerin çevre konularında bilinçli olma potansiyeli olduğu araştırma sonuçları doğrultusunda söylenebilir.

Bireylerin çevreye ilişkin satın almada tutum ve davranışlarını belirlemek üzere 20 yargı cümlesi sorulmuştur. Faktör analizi yardımıyla bu değişkenler 4 faktör altında toplanarak satın almayı etkileyen faktörlerin belirlenmesi için kullanılan binary logit analizinde açıklayıcı değişken olarak kullanılmıştır.

Analiz sonucunda; %5 önem seviyesinde bireylerin satın almada çevreye duyarlılığı ile gelir ve eğitim seviyesi arasında pozitif bir ilişki olduğu belirlenmiştir. Yani genel olarak bilinen gelir seviyesi ve eğitim durumu yüksek olması bilinç seviyesini yüksek olması yargısı bu araştırma ile istatistiki olarak doğrulanmıştır.

Faktör 1 (tasarruf) %1 önem seviyesinde ve Faktör 4 (geri dönüşüm) %10 önem seviyesinde satın almayla pozitif ilişkili olduğu belirlenmiştir.

Bireylerin yaşları küçüldükçe çevreye olan duyarlılıkları daha fazla olduğu istatistiksel olarak belirlenmiştir. Yani genç bireylerin çevre duyarlılığı ileriki yaşlara göre daha yüksek olduğu söylenebilir.

Özetle Bireylerin yaşlarının genç olması, eğitim seviyesinin artması ve gelir seviyesinin yükselmesi satın almadaki bilinç seviyesi ile pozitif ilişkili olduğu araştırma sonucunda ortaya konulmuştur. Çevre ile ilgili kurum ve kuruluşlar çevreci politikalar uygularken; bireylerin yaşı, eğitim seviyesi ve gelir düzeyini dikkate alarak politika geliştirir ya da uygularsa daha kalıcı sonuçlarla karşılaşacağı bu araştırma sonucunda söylenebilir.

Kent Akademisi

## KAYNAKÇA:

- Alkaya, A , Çoban, S , Tehci, A , Ersoy, Y . (2016). Çevresel Duyarlılığın Yeşil Ürün Satın Alma Davranışına Etkisi: Ordu Üniversitesi Örneği. Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 0 (47), 121-134.
- Aracıoğlu, R., Tatlıdil, R., (2009). Tüketicilerin Satın Alma Davranışında Çevre Bilincinin Etkileri. Ege Akademik Bakış / Ege Academic Review, 9 (2): 435-461.
- Armağan, E , Karatürk, H . (2014). Yeşil Pazarlama Faaliyetleri Çerçevesinde Aydın Bölgesindeki Tüketicilerin Çevreye Duyarlı Ürünleri Kullanma Eğilimlerini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma. Organizasyon ve Yönetim Bilimleri Dergisi, 6 (1), 1-17.
- Benli T. & Karaosmanoğlu K. & Taş Ö. (2017), Çalışan Bireylerin Yeşil Ürün Reklamlarına Yönelik Tutumlarını Etkileyen Faktörlerin Demografik Özelliklerine Göre Farklılıkları, BMİJ, 5(4): 235-256.
- Biswas, A., Roy, M., (2015). Green Products: An Exploratory Study On The Consumer Behaviour İn Emerging Economies Of The East. Journal Of Cleaner Production 87 , 463-468.
- Buğday, E , Babaoğlu, M . (2016). Bilinçli Tüketim Kavramının Boyutları: Bilinçli Tüketim Davranışının Yeniden Tanımlanması. Sosyoekonomi, 24 (30), 187-206.
- Çabuk, S., Nakıboğlu, B., Keleş, C. (2008). Tüketicilerin Satın Alma Davranışlarının Sosyo-Demografik Değişkenler Açısından İncelenmesi. Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 17(1), s. 85-102.
- Çelik, Ş. 2012. Türkiye deki İllerin Bitkisel Üretimine Faktör Analizi ile İncelenmesi. Yüzcüncü Yıl Üniversitesi Tarım Bilimleri dergisi, 22(2), 69-76.
- Çelik, Ş. ve A.Tatlıyer 2016. Ranking of provinces in Turkey according to numbers of animals through factor analysis. International Journal of Development Research, 6(2), 6620-6626.
- Dölekoğlu C. Yurdakul O. (2004) Adana İlinde Hane Halkının Beslenme Düzeyleri ve Etkili Faktörlerin Logit Analizi İle Belirlenmesi. Akdeniz İİBF Dergisi, 8: 62–86.
- Duru, M , Şua, E . (2013). Yeşil Pazarlama ve Tüketicilerin Çevre Dostu Ürünleri Kullanma Eğilimleri. Düzce Üniversitesi Ormancılık Dergisi, 9 (2), 126-136.
- Field, A. 2000. Discovering Statistics Using SPSS for Windows. London: SAGE Publication.
- Kalaycı Ş. (2010) SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri. BRC Matbaacılık, Ankara.
- Karpati L., Szakal Z. (2009) Marketing Characteristics of Tokaj Wine Specialities Based on Factor and Cluster Analyses. Applied Studies in Agribusiness and Commerce – APSTRACT Agriinform Publishing House, Budapest. p: 93-102.
- Keleş, C. 2007. Yeşil Pazarlama Tüketicilerin Yeşil Ürünleri Tüketme Davranışları ve Yeşil Ürünlerin Tüketiminde Kültürün Etkisi ile İlgili Bir Uygulama. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme ABD, (Yüksek Lisans Tezi).
- Khare, A. (2015) "Antecedents To Green Buying Behaviour: A Study On Consumers İn An Emerging Economy", Marketing Intelligence & Planning, Vol. 33 Issue: 3, Pp.309-329.
- Kızıloğlu R., Kızılaslan H. (2013) Consumer behaviors on food purchasing places: A case study of red meat consumption in Turkey, Research&Reviews in Biosciences (RRBS), ISSN : 0974 – 7532, 7 (11), 453-459.
- Kızıloğlu R., Kızılaslan H., Gökçe C. (2013) Gaziosmanpaşa Üniversitesi Ziraat Fakültesi Öğrencilerinin Yeşil Gıda Ürünleri Hakkındaki Bilgi, Görüş ve Tutumları Üzerine Araştırma. Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi, 6, 19-30.
- Kızıloğlu, R. ve H. Kızılaslan, 2015. TR 83 Bölgesinde Süt ve Süt Ürünleri Tüketiminde Tüketici Davranışlarını Etkileyen Faktörler Ve Talebinin Belirlenmesi. Tarımsal Ekonomi ve Politika Geliştirme Enstitüsü TEPEGE, Yayın No: 274, ISBN: 978-605-9175-52-4.
- Korkmaz, M., Atay, L., Yıldırım, M., (2017). Yeşil Ürün Satın Alma Davranışı, Kişilerarası Etkilenme Eğilimi ve Sosyal Etki Arasındaki İlişki: Üniversite Öğrencileri Üzerine Bir Araştırma. Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi/ Journal of Travel and Hospitality Management 14 (3), 40-52.
- Kurtuluş K. (2004) Pazarlama Araştırmaları (Genişletilmiş 7. Baskı). Literatür Yayınları, Yayın No: 114, s:397-418, İstanbul.
- Liobikienė, G., Mandravickaitė, J., Bernatoniene, J., (2015). Theory Of Planned Behavior Approach To Understand The Green Purchasing Behavior İn The EU: A Cross-Cultural Study. [Ecological Economics Volume 125](#), Pages 38-46.
- Maichum, K., Parichatnon, S., Peng, KC., (2016). Application of the Extended Theory of Planned Behavior Model to Investigate Purchase Intention of Green Products among Thai Consumers. Sustainability 8, 1077; 1-20
- Medeiros, JF., Ribeiro JJD., Cortimiglia MN., (2016). Influence of perceived value on purchasing decisions of green products in Brazil. Journal of Cleaner Production 110, 158-169.
- Ness M. (2000) Multivariate Techniques in Marketing Research. Curso de Especializacion Postuniversitaria en Marketing Agroalimentario, CHIEAM, Spain.

Onurlubaş, E., Yıldız, E., Yıldız, S., Dinçer, D., (2017a). Tüketicilerin Yeşil Ürün Satın Alma Davranışlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Bursa İli Örneği. III. IBANESS Congress Series – Edirne / Turkey, 04-05 Mart, s:281-290.

Onurlubaş, E., Yıldız, E., Yıldız, S., Dinçer, D., (2017b). Sosyal Medya Uygulamalarının Tüketici Satın Alma Davranışları Üzerindeki Etkileri: Facebook Örneği. III. IBANESS Congress Series – Edirne / Turkey, 04-05 Mart, s:291-297.

Suki, NM., (2016). Consumer Environmental Concern And Green Product Purchase İn Malaysia: Structural Effects Of Consumption Values. [Journal Of Cleaner Production Volume 132](#), Pages 204-214.

Tabachnick B.G., Fidel S.L. (2001) Using Multivariate Statistics, 4th Edition, Boston.

Tayfun Özgüven, N., Öçlü, B. (2016). Çevreci Ürünlerin Tüketicilerin Satın Alma Kararlarındaki Yeri Üzerine Bir Uygulama. Niğde Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 9(3), 185-198.

Tekin V.N. (2007) SPSS Uygulamalı Bilimsel Pazarlama Araştırmaları. Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Topçu, Y. 2006. Süt Ürünlerinde Marka Rekabeti ve Tüketici Davranışları: Erzurum İli Örneği. Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Tarım Ekonomisi ABD, (Doktora Tezi).

Türkmen, M., Sarıkaya, N., Saygılı, M. (2013). Öğrencilerin Çevresel Duyarlılık Düzeylerinin Satın Alma Davranışına Etkisi Üzerine Bir Araştırma: Sakarya Üniversitesi Örneği. Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, 5 (2), 238-249.

Yadav, R., Pathak, GS., (2016). Young Consumers' İntention Towards Buying Green Products İn A Developing Nation: Extending The Theory Of Planned Behavior. [Journal Of Cleaner Production Volume 135](#), Pages 732-739.

Yamane, T., (2001). Temel Örneklem Yöntemleri. Çevirenler: Alptekin Esin, Celal Aydın, M. Akif Bakır, Esen Gürbüzel, Literatür Yayıncılık, İstanbul.

Yaraş, E , Akın, E , Şakacı, B . (2012). Tüketicilerin Çevre Bilinci Düzeylerini Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma. Öneri Dergisi, 9 (35), 117-126.

Yeniçeri, T . (2009). Tüketicilerin Çevre Bilinci ve Çevreye Duyarlı Satın Alma Davranışlarına Yönelik Bir Pilot Araştırma. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 9 (17), 310-326.

Yıldız, E., Barut, A. (2016) Yeşil Pazarlama Karması, Çevresel Kaygı ve Çevresel Bilginin Yeşil Ürün Satın Alma Davranışı Üzerindeki Etkisi. GÜSBED, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, 7 (16), 158-171.

Yılmaz, V. 2009. Türkiye Akarsuları Su Kalitesi Parametrelerinin Çok Değişkenli İstatistiksel Analiz Yöntemleriyle İncelenmesi. Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği ABD, (Yüksek Lisans Tezi).

Kent Akademisi



Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Kentsel Ulaşımında Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları</b>	
Corresponding Author	<b>Burak KORKMAZYÜREK</b> , Süleyman Demirel Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, <a href="mailto:burak_korkmazurek13@outlook.com">burak_korkmazurek13@outlook.com</a>	
Submission Date Admission Date	08/03/2019 / 00/00/2019	
How to Cite	KORKMAZYÜREK, B., POLAT, E., (2019). <b>Kentsel Ulaşımında Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (36), Issue 1, Pages,225-240	

ORCID NO:  
0000-0002-9889-7199

## Kentsel Ulaşımında Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları

Burak KORKMAZYÜREK<sup>1</sup>  
Prof. Dr. Erkan POLAT<sup>2</sup>

### ABSTRACT

Urbans; as a result of direct/indirect and positive/negative effects caused by rapidly increasing population and development pressures, they seem to be an organism advancing by consuming natural resources and production areas. The effort to control cities through all its known aspects and through the means of planning means this complex and dynamic structure is insufficient as it involves life and mobility itself.

Mobility is generally perceived as vehicle-based transportation based on physical infrastructure. For this reason, planners, all relevant institutions / organizations and those responsible are responding to the needs of the urban by means of physical infrastructure based arrangements with optimum transportation analysis. However, the interrelationship between physical and point analysis and vehicle use becomes inefficient after a certain urban threshold, and the desired permanent and sustainable targets cannot be reached. In this respect, a sustainable, integrated, flexible, intelligent and new transportation planning approach was needed to increase the quality of life, especially in the 2000s. This process was followed by the presentation of the Urban Mobility Action Plan and Sustainable Urban Mobility Plans as an alternative to the solution of these problems in 2009 with the contribution of the European Union (EU) and the European Commission (EC).

In urban transportation, in the urbans of the world, especially in the European continent, in the last quarter century, it is observed that Sustainable Urban Mobility Plans are researched and used together with an effective evaluation process in the analysis of urban transportation problems. In this article, Sustainable Urban Mobility Plans which are flexible, smart and new planning approach are evaluated in urban transportation. Sustainable Urban Mobility Planning, mobility-related concepts are discussed together with their Turkish counterparts, targeted development in Turkey Sustainable Urban Mobility Plan guide the original literature is pursued.

The theoretical conclusion is that Sustainable Urban Mobility Plans are one of the most effective planning tools in urban transport. Of urbans in Turkey; It should take care of the original Sustainable Urban Mobility Plan in the preparation, planning, implementation and monitoring processes and solve the problems related to transportation and thus increase the quality of urban life in this way.

<sup>1</sup>Süleyman Demirel Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, burak\_korkmazurek13@outlook.com, gsm: (5372641384)

Süleyman Demirel University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, burak\_korkmazurek13@outlook.com

<sup>2</sup>Süleyman Demirel Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, erkanpolat@sdu.edu.tr, gsm: (5052695610)

Süleyman Demirel University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, erkanpolat@sdu.edu.tr

**KEYWORDS:** Sustainability, Urban Transportation, Mobility, Urban Mobility, Sustainable Mobility

## ÖZ

Kentler; hızla artan nüfus ve gelişme baskılarından kaynaklanan doğrudan/dolaylı ve olumlu/olumsuz etkiler sonucunda doğal kaynakları ve üretim alanlarını tüketerek ilerleyen birer organizma görünümündedirler. Kentleri bilinen tüm yönleriyle ve planlama araçları vasıtasıyla kontrol etme çabası, bu karmaşık ve dinamik yapı yaşamın ve hareketliliğin kendisini içerisinde barındırdığından yetersiz kalmaktadır.

Hareketlilik, genel anlamda fiziksel altyapıya dayalı araç odaklı ulaşım olarak algılanmaktadır. Bu sebeple planlamacılar, ilgili tüm kurum/kuruluş ve sorumlular, optimum ulaşım çözümlenmeleri ile kentin gereksinimlerine fiziki altyapıya dayalı düzenlemelerle cevap vermektedirler. Ancak fiziki ve noktasal çözümlenmeler ile araç kullanımı arasındaki karşılıklı ilişki belirli bir kentsel eşikten sonra verimsiz hale gelmekte, elde edilmek istenen kalıcı ve sürdürülebilir hedeflere erişilememektedir. Bu doğrultuda özellikle 2000’li yıllarda yaşanan kırılmayla birlikte yaşam kalitesini arttırmak için sürdürülebilir, entegre, esnek, akıllı ve yeni bir ulaşım planlama yaklaşımına ihtiyaç duyulmuştur. Bu süreci 2009 yılında Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Komisyonu’nun (AK) da katkılarıyla Kentsel Hareketlilik Aksiyon Planı ve Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının bu sorunların çözümüne bir alternatif olarak sunulması takip etmiştir.

Kentsel ulaşımında dünya kentlerinde, özellikle Avrupa kıtası kentlerinde, son çeyrek asırda, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının araştırılıp, etkin bir değerlendirme süreci ile birlikte, kentsel ulaşım problemleri çözümlenmelerinde kullanıldığı gözlenmektedir. Bu makalede kentsel ulaşımında, esnek, akıllı ve yeni bir planlama yaklaşımı olan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları değerlendirilmektedir. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlaması, hareketlilikle ilgili kavramların Türkçe karşılıkları ile birlikte irdelenmekte, Türkiye’de geliştirilmesi hedeflenen özgün Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı rehber literatürü oluşturulmaya çalışılmaktadır.

Bu nedenle çıkarılan teorik sonuç, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının kentsel ulaşımında en etkili planlama araçlarından biri olduğudur. Türkiye’de kentlerin; özgün Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı çalışmalarını hazırlık, plan, uygulama ve izleme süreçleriyle ele alıp, ulaşım temelli sorunlarını çözerek, kentsel yaşam kalitesini bu yolla arttırması gerekmektedir.

**ANAHTAR KELİMELER:** Sürdürülebilirlik, Kentsel Ulaşım, Hareketlilik, Kentsel Hareketlilik, Sürdürülebilir Hareketlilik

## “Kentsel Ulaşımında Esnek, Akıllı ve Yeni Bir Planlama Yaklaşımı: Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları”

### GİRİŞ

Kentler doğal ve yapay bileşenlerin ortak hareket ettiği dinamik ve karmaşık bir yaşam döngüsüne sahiptir. Kentlerin bu örüntüsü, hareketlilik olarak ifade edilen coğrafi yer değiştirmeleri, bu eylemleri gerçekleştirme isteği bulunan hareketlileri ve ihtiyaç duyulan tüm nesnelere de içerisinde barındırmaktadır. Kentte hareketliliği oluşturan unsurlar iki ana başlıkta toplanmaktadır. İlki yayaların hareketliliği, ikincisi ise çeşitli amaçlarla kullanılan araçların hareketliliğidir. Kentte gerçekleşen hareketlilik eylemleri ve bileşenlerinin tümü ise kentsel hareketliliği meydana getirmektedir.

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de kentsel hareketlilik araç odaklı hareketlilik olarak algılanmaktadır. Dolayısıyla planlama çalışmaları, artan araç hareketliliğinin getirdiği doğrudan/dolaylı sorunlara çözüm arayışı ile temellenmektedir. Bu arayış ise ulaşım altyapısının arttırılması ve kentsel işlevsel alan kullanımlarının, araç odaklı düzenlemeler sebebiyle ikinci planda kalmasıyla sonuçlanmaktadır. Ayrıca ülke politikalarının petrol kullanımını ve enerji tüketimi üzerine kurulduğu modern kentlerde araç odaklı düzenlemelerin yapılması da normal görülmektedir. Fred Kent<sup>3</sup> bu düzenlemelerin olumsuzluğuna, kentleri araç ve ulaşım odaklı planlarsanız, araç ve ulaşım elde edersiniz insanları ve mekânları planlıyorsanız, insanları ve mekânları edinirsiniz sözü ile dikkat çekmekte, insan ve

<sup>3</sup> Fred Kent: Kentsel alanları yeniden canlandırmak ve yaşanabilirlik, akıllı büyüme ve kentlerin geleceği konusunda önde gelen düşünürlerden biridir. Aynı zamanda Kamusal Alanlar Projesi’nin de (Project for Public Spaces - <https://www.pps.org/>) kurucusudur.

mekân odaklı planlamaya vurgu yapmaktadır. Kentsel ulaşımdan kaynaklı bu sorunlar dünyada olduğu gibi Türkiye’de de, artan bireysel araç kullanımının getirdiği yansımalarıdır. Taşıma kapasitesinin üzerine çıkan bireysel araç kullanımı nedeniyle, kentsel yaya ve araç hareketliliği; zamanla yavaşlamakta bir süre sonra ise tıkanıklıkla ve yetersizlikle karşılaşmaktadır. Türkiye’de özellikle yerel yönetimler tarafından yapılan kent planlama çalışmaları, ulaşım problemlerine çözüm önerileri getirirse de; artan nüfus ve bireysel araç kullanımı, toplu taşıma ağının yetersizliği, park problemleri, sürdürülebilir alternatif modların ve entegre akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımının sağlanamaması, teknolojik ve sürdürülebilir ulaşım esaslarının benimsenememesi, planlama sürecinde yaşanan aksaklıklar ve bilgi düzeyinin yetersizliği vb. nedenlerden ulaşım problemleri çözülememekte ve yapılan yanlış uygulamalar sorunları geri dönüşü olmayacak şekilde farklılaştırmakta ve arttırmaktadır.

Kentsel ulaşımdan kaynaklı sorunları ele alırken, modernleşmenin ve modern kentin ihtiyaçlarının getirdiği zaman ve hız algısının etkisinden ve aralarındaki çelişkiden de söz etmek gerekmektedir. Kentler zamanın en hızlı tüketildiği yapıları temsil etmekte ve aynı gün içerisinde birçok işlevsel alanı bir arada kullanma imkânı vermektedir. Bu nedenle sürekli olarak bir olaya ya da bir işe yetişme durumunda kalınan kentlerde, hızlanmak, hızla ulaşmak isteği oluşurken, bir yandan da artan ulaşım problemleri sebebiyle bireysel araç kullanımını azaltıp, trafiği çeşitli araç ve yöntemlerle yavaşlatmak için çaba sarf edilmektedir. Bu çelişkiden hareketle çıkarılabilecek en optimum seçim; kent sakinlerine hem bireysel araç kullanımını azaltmayı vadeden, hem kısa mesafede en hızlı ulaşımı sağlayan, (böylelikle en verimli arazi kullanımını biçimlendiren) bireyleri önemseyen ve onların hareketine öncelik tanıyan seçim olmaktadır. Bu hassasiyetle özellikle Avrupa ve Amerika kıtası kentlerinde yeni bir çözüm arayışına gidilmektedir. Bilinen geleneksel ulaşım planları<sup>4</sup> yerine “Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP))” geliştirilerek kentsel ulaşım problemlerine çözüm aranmaya çalışılmaktadır. Bu çözüm arayışları Avrupa kıtasında özellikle 2000’li yıllarda başlamıştır. Bu yıllarda AB ülkelerinin kentleri ulaşım problemleriyle yüz yüze gelmiş ve bu problemleri Ulaşım Ana Planları ile çözemedikleri için, (Türkiye’deki gibi) AK 2009 yılında Kentsel Hareketlilik Aksiyon Planı ile Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarını (SKHP) bu sorunların çözümüne bir alternatif olarak sunmuştur (Yerli, 2015).

Dünyada olduğu gibi Türkiye kentlerinde de, hızlı nüfus artışı sonucu kentlerin aşırı büyümesi, dolayısıyla ulaşılması gereken mesafenin artması bireysel araç kullanımını arttırmaktadır. Bu gelişmeler üzerine alternatif sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi zorunlu hale gelmiştir. Türkiye’de ulaşım problemlerine çözüm arayışı güncel çalışmaların gerisinde hâlihazırda geleneksel ulaşım planlama esaslarına göre sürdürülmektedir. SKHP geliştirme çalışmaları Türkiye’de bazı uygulamalarla başlatılmaya çalışılıyorsa da, bu yeni planlama anlayışı yeterince araştırılmamıştır. Özellikle bu planlama anlayışının Türkiye’deki planlama süreçleri içerisinde yer almasına gerek olup olmadığı, yer alacaksa nasıl entegre olması gerektiği irdelenmelidir. Bu bağlamda SKHP’i Türkiye özelinde irdeleyen özgün bir çalışma bildiğimiz kadarıyla bulunmamaktadır.<sup>5</sup>

## 1. Makalenin Amaç ve Yöntemi

Bu makalenin amacı, ulaşım planlamasında esnek, akıllı ve yeni bir yaklaşım olan ve Türkiye dışındaki kent koşullarına göre geliştirilen SKHP’nin plan modeli ve sürecinin araştırılması ile geleneksel ulaşım planından farklarının anlaşılması Türkiye’de geliştirilmesi hedeflenen özgün SKHP rehber literatürüne katkıda bulunulmasıdır. Bu doğrultuda makalenin kapsamını ise; hareket, mobilite (hareketlilik) ve motilite (kendiliğinden hareket etme) kavramlarının kökeni, kentsel hareketlilik ve SKHP’nin değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Makale SKHP konusunda çalışma yürüten önemli yerli/yabancı kurum ve kuruluşlar ile birlikte nitelikli temel kaynakların irdelenmesi yoluyla yapılmıştır. Makale Türkçe kaynakların yetersizliği ve SKHP uygulamasının temelini Avrupa’da yapılan araştırma ve uygulamalara dayanması sebebiyle, sürdürülebilirlik, kentsel ulaşım, hareketlilik, kentsel hareketlilik ve sürdürülebilir hareketlilik planlaması temel anahtar kelimeleri ile yabancı kaynaklar üzerinden yürütülmüş ve özgün Türkçe literatürün oluşturulmasına önem gösterilmiştir.

<sup>4</sup> Dünyada bunlar; Kapsamlı Kentsel Ulaşım Planları, Ulaşım Master Planları, Kentsel Trafik Planları, Raylı Sistem Planları, Toplu Taşıma Planları vb. Türkiye’de bunlar; Ulaşım Master Planları, Ulaşım Eylem Planları, Acil Eylem Planları, Raylı Sistem Planları, Otopark Planları, Ulaşım İyileştirme Etütleri vb. (Özalp ve Öcalır, 2008).

<sup>5</sup> Bu makale Burak KORKMAZYÜREK tarafından Prof. Dr. Erkan POLAT danışmanlığında 2018 yılında Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde tamamlanan ve Ulusal Tez Merkezi’nde (525169) tez numarası ile kayıtlı, Türkiye’de özgün SKHP çalışmalarına temel oluşturabilecek “Kentsel Ulaşım Politikaları Kapsamında Sürdürülebilir Kentsel Hareketliliğin Değerlendirilmesi” adlı yüksek lisans tezinden geliştirilmiştir.

## 2. Nesnenin Hareketi, Mobilite ve Motilite Kavramlarının Kökeni

Türk Dil Kurumu'na göre nesne; belli bir ağırlığı, hacmi ve rengi olan her türlü cansız varlık, şey, obje olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2018). İngilizce karşılığı olan "object" ise; görülen veya dokunulan ama genellikle canlı bir hayvan, bitki veya kişi olmayan bir şey olarak tanımlanmaktadır (Cambridge Dictionary, 2018). Bu tanımlamalardan hareketle nesnenin canlı bir varlığı ifade etmediği anlaşılmaktadır. Ancak mobilite ve motilite durumları canlı ve cansız varlıkları etkilemektedir. Harekete geçecek olan şey yani nesne, mobilite ve motilite durumlarında canlı veya cansız olabilmektedir. Bu durumda nesne makale kapsamında, içsel ve dışsal motilite etkileri ile hareketlilik işini yapan canlı ve cansız şeylerin tümü için kullanılmaktadır.

Hareket ise kelime kökeni olarak Arapçadan türemektedir. Arapça "hrk" kökünden gelen "harakat" yani "hareket etme, devinim" sözcüğünden kökenlenmektedir. Hareket nesnelerin, sermayenin, fikirlerin ve diğer bilgilerin yer değiştirmesidir. Makale kapsamında, hareket ile nesnelerin hareketi ifade edilmekte, bu sebeple İngilizce anlamlarını da (motion ya da move) göz önünde bulundurarak; hareket, canlı ve cansız nesnelerin yer değiştirmesi anlamında kullanılmaktadır. Hareket bir yere doğru yönelimlidir ve bu nedenle bir orijin ile bir veya daha fazla hedef arasında gerçekleşmektedir. Bazı durumlarda ise hareket, gerçek bir kökeni veya hedefi olmayan dolaşım eylemleridir (Kaufmann, 2012c).

Fizikte ise hareket; belirli bir referans noktasına göre cismin (canlı ya da cansız nesnenin) belirli bir zamanda yer değiştirmesidir. Burada referans noktası önemlidir. Çünkü hareket halindeki araçta oturan bir yolcu, araca göre hareket etmezken, dışarıdan bakan bir gözlemciye göre ise hareket etmektedir. Biyolojide ise hareket; bir organizmanın çeşitli kısımlarının birbirine göre durumunu ya da yerini değiştirmesidir (Türkçe Terimler Sözlüğü, 2018).

Yer değiştirme eylemi olmadan da hareket mümkündür. Örneğin; fizikte nesnelerin atomlardan oluştuğu, atomlarında sürekli hareket halinde oldukları bilinmektedir. Bu ise bir anlamda var olan her şey hareket halindedir anlamına gelmektedir. Ancak atomların sürekli hareket halinde olması ait oldukları nesnenin yer değiştirmesini gerektirmemektedir. Biyolojide ise; aynı vücudun uzuvlarının birbirlerine göre yer değiştirmesi hareket kabul edilirken, aslında vücut yer değiştirme eylemi yapmamaktadır. Bu bağlamda "hareket" kavramının motilite (atomların hareketi ya da kasların hareketi vb.) ve mobilite (konumun, bulunulan yerin daha öncekine göre değişmesi) olan tüm durumları içerisinde barındırdığı ve bunların eyleme geçmesi işinin ise "hareketlilik" olduğu yorumuna ulaşılmaktadır.

Mobilite ve motilite kavramlarının kökeni, Latince "mob/mov/mot" ek kullanımlarına dayanmaktadır. "Mob" eki "mobil vulgus (the fickle crowd)" yani "kararsız kalabalık" anlamına gelen kelimedenden (Dictionary, 2018), "mov" eki "movere" yani "hareket ettirme" anlamına gelen kelimedenden (Etimoloji Sözlüğü, 2018), "mot" eki ise Latince ve Eski Yunancada "motus" yani "devinim"<sup>6</sup> anlamına gelen kelimedenden kökenlenmektedir (Türkçe Terimler Sözlüğü, 2018).

"Mob/mov/mot" ek kökenleri Latince'den İngilizce'ye 1600'lü yıllarda geçmiştir (Etymology Dictionary, 2018.). Her biri İngilizcede "move" kelimesini ifade etmektedir (Quia Web, 2018). Bu kelime İngilizcede; bir sebeple pozisyon değiştirme, hareket ya da yaşamak veya çalışmak için farklı bir yere gitmek anlamlarında kullanılmaktadır (Cambridge Dictionary, 2018). "Mob/mov/mot" ek kökenlerinden türeyen mobilite ve motilite kavramları incelenecek olursa; mobilite kavramının "mobile" ve "ability" kelimelerinin ortak kullanımından türetildiği anlaşılmaktadır. "Mobile" kelimesi İngilizcede; serbestçe hareket etmek ve yürümek, bir yerden diğerine hareket etmek anlamında kullanılmakta, "ability" kelimesi ise bir şeyi yapmak için beceri sahibi olmak anlamına gelmektedir (Cambridge Dictionary, 2018). Bu durumda mobilite kelimesi "hareketlilik, hareket edebilme, hareketli olma" anlamlarına gelmekte, bu ise güncel planlama çalışmalarında (özellikle ulaşım planlamasında), coğrafi olarak hareket etme niyeti ve eylemi anlamında kullanılmaktadır (Kaufmann, 2016). Mobilite kelimesi aynı zamanda; normal hareket etme, yürüyebilme, bir yerden bir yere seyahat etme anlamlarında da kullanılmaktadır (Macmillian Dictionary, 2018).

Hareketlilik terimi ise 1920'lerde Sorokin ve Chicago Okulu'nun çalışmaları ile sosyal bilimlere girmiş ve kentsel yaşamın ayrılmaz bir parçası olarak görülmüştür (Kaufmann, 2012a). Hareketlilik kavramı birçok bilim ve alt dallarında yer alan bir kavramdır. Genel olarak, yer değiştirmek amacıyla ivme kazanan öğelerin yarattığı hareketlerin

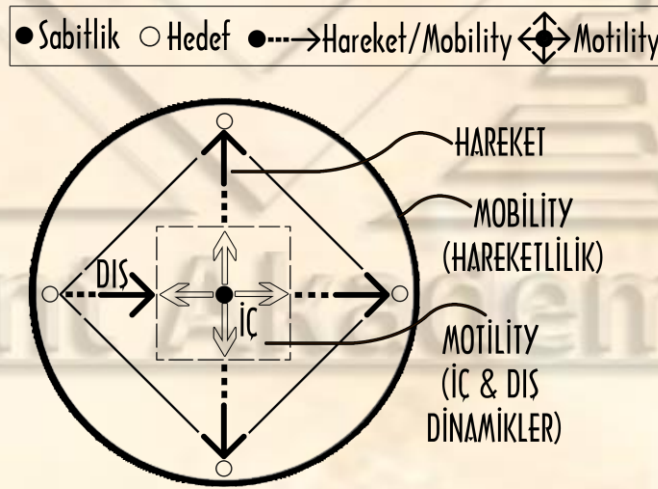
<sup>6</sup> Devinim fizikte; durağan, durmakta olan bir noktaya göre yer değiştirmekte olan bir nesnenin yaptığı eylem anlamına gelmektedir. Türk Dil Kurumu ise devinimi; devinme işi, hareket ve yer değiştirme olarak tanımlamaktadır (Türk Dil Kurumu, 2018). "Devinme" Latince "motio" kelimesinden kökenlenmektedir. "Motio" ise aynı zamanda İngilizcede "motion" kelimesinin de kökenidir (İngilizce Latince Sözlük, 2018).

bütününe verilebilecek ad olan bu kavram, kararlı ve durağan olmayan öğelerin ortaya çıkardığı durumu ifade eden bir anlam taşımaktadır (Özübal, 2009). Hareketlilik, çoğul anlamlar içeren bir terimdir (Kjærulff, 2011). Hareketlilik herhangi bir maddenin yer değiştirmesi olarak tanımlanabileceği gibi, maddenin belirli bir amaç doğrultusunda, sürekliliği olan veya olmayan, belli bir yönde veya farklı yönlerde meydana gelen yer değişim eylemleri olarak da tanımlanabilir (Kaynak, 2005). Hareketlilik aynı zamanda, hareket etme niyeti ve bu hareketin coğrafi alanda gerçekleştirilmesi olarak da tanımlanabilir (Kaufmann, 2012a). Bu anlamda “mobil olmak” bireyin planlarını ve fikirlerini farklı hareket biçimleriyle gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir (Kjærulff, 2011). Burada hareket etme niyeti, canlı olan nesne için karar verme süreci, cansız olan nesne içinse etkilenme süreci olarak düşünülebilir. Bu makalede hareketlilik; hareket işini yapacak olan canlı ve cansız nesnenin, iç ve dış etkiler sonucunda, coğrafi alanda, fiziksel anlamda bir noktadan diğerine belirli bir amaç için yer değiştirmesi olarak tanımlanmaktadır.

Hareketlilik kısa ve uzun olmak üzere iki dönemde gerçekleşmektedir. Kısa dönemde gerçekleşen hareketlilik, insanların kentle ve birbirleri ile iletişim/etkileşim kurmaları sonucu ortaya çıkan dinamizmdir (Özübal, 2009). Kentte uzun dönemlerde kendisini hissettiren hareketlilik ise, konut, ticaret, sanayi, donatı vb. alanlarda yer alan yapıların işlevlerinin veya bu yapıların kullanıcılarının kent içerisindeki konumlarının değişmesi ile gerçekleşen hareketliliğdir.

Kent yaşamının kalitesine etki eden deneyimlerden bir diğeri ise günlük hareketliliğdir. Günlük hareketlilik kentsel yaşamın kalitesiyle ilgilidir. Bir taraftan işlevsel alanlara erişilirken, öte yandan hareketliliğın nasıl, ne zaman ve kiminle birlikte yapıldığının önemini yansıtmaktadır. Günlük hareketlilik, günlük seyahat deneyimlerini, ulaşım ve kent planlamayla birleştirme deneyimidir. Bu bakış açısıyla, günlük hareketlilik insanların günlük hayatlarında nasıl örgütlendiklerini, bu süreçte kentle ve ulaşım modlarıyla nasıl etkileşimde bulduklarını anlamaya yarayan bir araç işlevi görmektedir (Dávila, 2013).

“Mot” ek kökeni ve “ability” kelimesinin ortak kullanımından türetilen motilite kavramı ise; biyoloji ve tıp dallarındaki kullanımından sosyoloji alanına geçmiştir ve “mobil olmamızı sağlayan faktörler kümesi” anlamına gelmektedir. Kavram aynı zamanda “mot” yani “hareket”, “ability” yani “yapabilme” anlamlarını bir arada ifade ettiğinden; kendiliğinde hareket etme, hareket kuvveti ya da yeteneği anlamlarına da gelmektedir (Kaufmann, 2012b). Motilite; harekete geçecek olanın, kendi iç kuvveti ya da dışarıdan gelen etkiler sonucu ortaya çıkan ve aslında mobil olmayı sağlayan faktörlerin tümüdür. Motilite içsel ve dışsal etkileriyle ikiye ayrılmaktadır. Bu faktörlerin, harekete geçecek olan üzerindeki etkisi hareketliliğe dönüştüğünde ise yapılan eylem mobilite olmaktadır (Şekil 1).



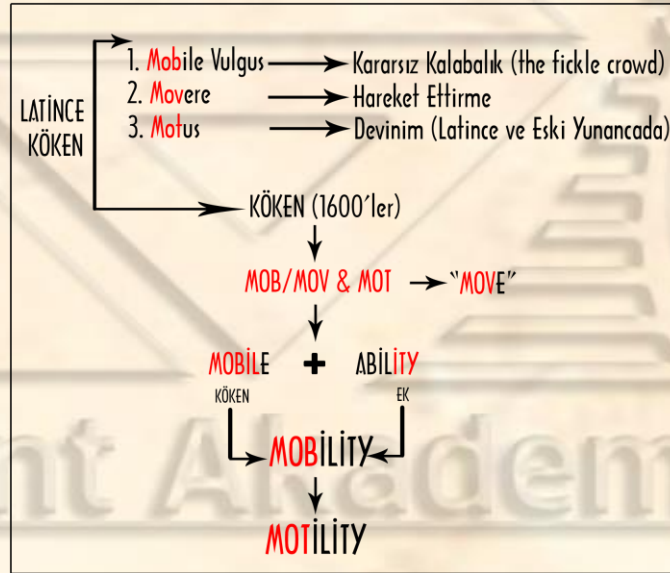
Şekil 1. Mobilite ve Motilite Kavramları Arasındaki İlişki

Vincent Kaufmann tarafından 2002 yılında kavramsallaştırılan motilite; “insanların bir yerden diğerine geçmesini sağlayan özellikler dizisi”, diğeri bir deyişle, fiziksel araçlar, kazançlar, sedanter bir varoluşa ya da hareketliliğe olan istek olarak tanımlanmaktadır (Kaufmann, 2012b). Motilite, bir birey ya da grubun, hareketlilik için imkân ve becerilere sahip olması halidir (Flamm ve Kaufmann, 2006). Motilite hareketlilik potansiyeli, yani hareketliliği etkileyen erişim, beceri (kendi sahip olduklarımızla güçlendirilen veya zayıflayan beceriler, edinilen bilgi, örgütsel kapasite vb.) ve plan yapma gibi bireysel faktörlerin doğrudan tanımlayıcısıdır. Motilite bu nedenle, erişimin

toplumsal koşullarına (arz kelimesinin en geniş anlamıyla kullanıldığı koşullar), becerilere (bu arzdan yararlanabilmek için ihtiyaç duyulan beceriler) ve dikkate alınan hareketlilik fikirlerine (arzun etkin kullanımı ile gerçekleşen fikirler) atıfta bulunmaktadır (Kaufmann, 2016).

Erişimin toplumsal koşulları, belirli bir bölgenin sunduğu çeşitli ulaşım ve iletişim seçeneklerinden ve bu seçeneklere erişim koşullarından (maliyet, lojistik vb.) yararlanabilme imkânını, beceriler, bu ulaşım ve iletişim seçeneklerine erişmek ve bunlardan yararlanmak için gerekli olan bilgi veya yetkinlikleri, hareketlilik fikirleri ise bireyler, gruplar, ağlar ve kurumların bu seçenekleri nasıl yorumladıkları ve nasıl hareket ettiklerini ifade etmektedir. Ayrıca motilite; “varlıkların (malların, bilginin, kişilerin vb.) sosyal ve coğrafi mekânda mobil olmaları veya bu varlıkların kendi koşullarına göre sosyo-uzamsal hareketlilik kapasitesine erişmeleri” anlamına da gelmektedir (Dávila, 2013). Mobilite kavramının tersine, motilite kavramı, “hareketin ve eylemin yapısal ve kültürel boyutlarını, sosyo - mekânsal hareketliliğin gerçek ya da potansiyel kapasitesinin, farklı sosyokültürel bağlamlarda farklı sonuçlara sahip olabileceğine” vurgu yapmaktadır (Dávila, 2013).

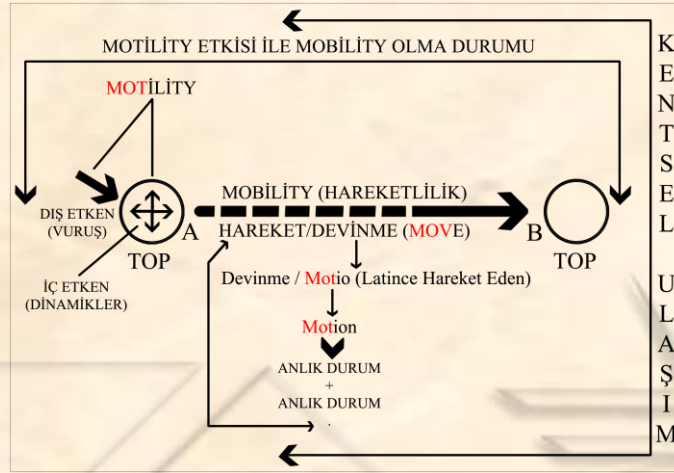
Mobilite ve motilite kavramları arasındaki ilişki örneklerle ifade edilecek olursa, insan vücudunun eklemli hareketi motilite ve içsel bir etki iken, eklemli hareketler, vücudu harekete geçirip eyleme dönüştüğünde yaşanan durum ise mobilite olmaktadır. Başka bir örnekte ise, koşu bandında adım atılması ilerleme sağlandığı anlamına gelmemektedir. Çünkü yer değiştirme ve hareket anlamında değerlendirme yapıldığında, aslında koşu bandındaki kişi ilerleyememektedir. Araçlar üzerinden bir örnek verilecek olursa, motoru çalışmayan bir araç hareket elde edememektedir. Ancak dışarıdan başka itici güçlerin desteğiyle yer değiştirebilmekte veya hareketlilik sağlayabilmektedir. Motorun çalışıp çalışmaması veya dışarıdan itici bir gücün desteğinin alınması durumları tamamen motilite eyleminin içsel ve dışsal etkileridir. Bu durumda örneklerden elde edilen düşüncelerle, motilite olmadan mobilite olmazken, mobilite olmadan motilite olabilir çıkarımı yapılabilmektedir. Aşağıda mobilite ve motilite kavramlarının açıklanmalı köken şeması yer almaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Mobilite & Motilite Açıklanmalı Kavramsal Köken Şeması

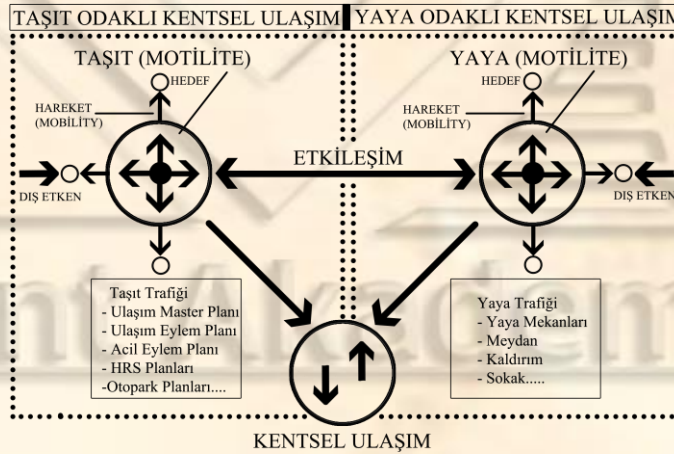
Motilite olmadan mobilite olmaması durumu temel alınarak makaleye özgün kentsel ulaşım, erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik tanımlamaları getirilmektedir. Bir örnekle ifade edilecek olursa; bir futbol topunun harekete geçebilmesi, içsel ya da dıştan gelen başka bir etkenle mümkün olmaktadır. Bu etkenler motilite kavramının dışsal ve içsel etkileridir. Topa vurulması topu A noktasından B noktasına doğru hareket ettirmekte, bu ise “hareketlilik”i oluşturmaktadır. Örnek anlatımdan yola çıkarak tanımlanacak olursa; kentsel ulaşım; çıkışla varış noktası arasındaki eylemlerin tümüdür. Bu durumda ulaşılabilirlik; bir hareket yani motilite, erişilebilirlik ise; hareketlilik için gerekli nesnel koşullara atıf yapmakta ve mekânın ulaşım araçlarına olan bağlılığı ve orada gerçekleştirilebilecek fırsatlar

açısından yerin çekiciliğinin bir ölçüsü olarak tanımlanmaktadır (Ohnmacht vd., 2009). Aşağıdaki şekilde motilite etkisi ile mobilite olma durumu ve kentsel ulaşımın oluşumu incelenmektedir (Şekil 3).



Şekil 3. Mobilite/Motilite Etkileşimi ve Kentsel Ulaşım

Kentsel ulaşımın yeniden tanımlanması, motilite ve mobilite ile doğrudan ilişkili olan yaya ve araç odaklı kentsel ulaşımın da yeniden tanımlanmasını gerektirmektedir. Yayaların, motilite etkileri ve bu etki sonucu hareket ederek mobilite hale gelmesi yaya odaklı kentsel ulaşımı, araçların bu etki ile mobilite hale gelmesi ise araç odaklı kentsel ulaşımı oluşturmaktadır (Şekil 4).



Şekil 4. Mobilite/Motilite Etkileşimi - Araç ve Yaya Odaklı Kentsel Ulaşım

### 3. Kentsel Hareketlilik ve Sürdürülebilir Hareketlilik Planlaması

Kentsel hareketlilik, fiziksel hareketliliğin bir parçası; aynı zamanda sosyal hareketlilikten de beslenen, kısa zamanda kent mekânında yapılmış olan yer değiştirme anlamına gelmektedir. Kentsel hareketlilik geniş bir çerçeve içerisinde tanımlanacak olursa, insanoğlunun gereksinimlerinden doğan fonksiyonların, kent mekânlarındaki yer değişimi ve bu fonksiyonları kullanan insanların kent mekânlarındaki hareketlerinin bileşimi, kentsel hareketliliği meydana

getirmektedir (Kaygusuz, 2009). Kent mekânındaki bu hareketliliği iki şekilde ele almak mümkündür. Birincisi kentsel mekânların baş aktörleri olan insanın, kent mekânında yapmış olduğu hareketliliklerdir. İnsanoğlu sürekli değişme eğiliminde olup, bu değişimle birlikte gereksinimlerine göre mekânda hareketlilik kazanarak yeni gereksinimlerini karşılayacak mekân ya da mekânları tercih etmektedir. Bu hareketliliği bir örnekle ifade edecek olursak; eğitim çağına gelmiş bir çocuğun, eğitim gereksiniminden dolayı evi ve okulu arasında yapmış olduğu hareketlilik ya da bir insanın gereksinimlerinden dolayı mahallesi veya kent mekânı içinde yapmış olduğu hareketliliklerdir.

İkinci kentsel hareketlilik ise; kentsel fonksiyonların, sosyo-kültürel ve ekonomik nedenlerle kent mekânındaki hareketliliğidir. Bu hareketliliği de kendi arasında ikiye ayırabiliriz. Birincisi, yeni yerleşim alanlarının açılmasıyla bir kent fonksiyonunun alt fonksiyonlarının, bu yerleşim yerlerine kayması, merkez ve alt merkezdeki fonksiyonların zaman içinde rekabete girerek birbirlerinin yerlerini almasıdır. Bu hareketliliği bir örnekle ifade edecek olursak; kent merkezinde yer alan ticari fonksiyonların, kentin zamanla gelişmesiyle kurulan yeni yerleşim alanlarında da kendine yer seçmesi ve zaman içinde çeşitli ekonomik ve sosyal nedenlerle alt merkezdeki ticari fonksiyonların bireylerin gereksinimlerini karşılayacak daha iyi bir konuma gelmesiyle ana fonksiyona rakip olması ya da onun yerini almasıdır. Kent fonksiyonlarının kent mekânındaki hareketliliğinin ikincisi ise mekânın kent fonksiyonu için yetersiz kalması ya da fonksiyonun önemini yitirmesinden dolayı karar vericilerin ekonomik, sosyal ve yönetsel politikaları göz önüne alarak fonksiyonun yerini değiştirmesidir.

Kentsel hareketlilik konusunda da olduğu gibi, sürdürülebilir kalkınma kavramının etkisiyle kentle ilişkili tüm alanlarda sürdürülebilirlik çalışmaları öne çıkmaya başlamıştır. Bu kapsamda, ulaşım planlama araçları ve ilişkili tüm uygulama süreçlerinin de (özellikle iklim değişikliğinin olumsuz etkileri ile birlikte) sürdürülebilirlikle entegre edilmesi tartışılan konuların başında gelmektedir. Ulaşım sistemlerinin sağladığı faydaların yanında birçok olumsuz etkiyi de beraberinde getirdiği ve bu olumsuzluklar içerisinde büyük bir paya sahip olduğu bilinmektedir. Bu olumsuzlukların dengelenebilmesi ve azaltılması için yapılan çalışma ve uygulamalar “sürdürülebilir ulaşım” çatısı altında toplanmaktadır (Cirit, 2014).

Sürdürülebilir ulaşımdan yola çıkarak, sürdürülebilir hareketlilik kavramı, 1987 Birleşmiş Milletler (BM) “Ortak Geleceğimiz” raporunun sürdürülebilir kalkınma tanımına dayanmaktadır. Bu tanımda, sürdürülebilir kalkınma için “gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme yeteneğinden ödün vermeden bugünün ihtiyaçlarını karşılamaktır” denilmektedir (United Nations World Commission on Environment and Development, 1987). Sürdürülebilir hareketlilik, sürdürülebilir kalkınma prensiplerine bağlı kalarak bireylerin ulaşım taleplerini karşılama yollarını aramaktadır.

Sürdürülebilir hareketliliğin temelini oluşturduğu sürdürülebilir hareketlilik planlaması, kamu politika yapıcılarının sadece mevcut ulaşım talebini karşılamakla kalmayıp, aynı zamanda söz konusu talebin büyüklüğünü ve yapısını aktif bir şekilde yönlendirmeleri gerektiği yönünde varsayımlara dayanmaktadır (Czepkiewicz vd., 2016). Sürdürülebilir hareketlilik planlaması, bir anlamda koruyucu hekimliğe benzemektedir. Çünkü tıpkı koruyucu hekimlik uygulamalarında olduğu gibi, SKHP sorunların ortaya çıkıp artmasını beklemek yerine, ortaya çıkabilecek sorunları öngörmekte, yönetmekte ve önleyici çözüm öneriler sunmaktadır (Andrei ve Papuc, 2016). Değişime ve farklılığa odaklandığından dolayı ulaşım planlamasında önceki yaklaşımlardan daha iyi hedefler kümesi belirleyen sürdürülebilir hareketlilik planlaması, yeni bir paradigma olarak tanımlanmaktadır. Yeni paradigmadaki ana hedeflerden biri kentlerde motorlu seyahat miktarını azaltmaktır (Banister, 2007). Motorlu seyahatin azaltılması ve yaya, bisiklet ve toplu taşımının yanı sıra hizmetlerin ve diğer arazi kullanımındaki değişikliklerin yakınlığının artırılması yoluyla modal kayma sağlanmaya çalışılmaktadır (Banister, 2007).

Sürdürülebilir hareketlilik planlamasının ana hedefleri (Andrei ve Papuc, 2016); destinasyonlara ve temel hizmetlere erişmek için kent sakinlerine alternatif ulaşım seçenekleri sağlamak, ulaşımın güvenliği ve güvenilirliğini geliştirmek, sera gazı emisyonları, enerji tüketimi, hava ve gürültü kirliliğini azaltmak, ulaşımın verimliliğini, kentsel çevrenin ve kentsel peyzajın çekiciliğini ve kalitesini, kent sakinlerinin, ekonominin ve toplumun yararına arttırmaktır.

Sürdürülebilir hareketlilik planlaması, kentleri araştırmak ve arazi kullanımı ile ulaşım arasındaki bağları güçlendirmek için alternatif bir paradigma sağlamaktadır. Bu yeni paradigma yeni politika şemaları ve kavramları gerektirmektedir. Bu yeni kavramlardan biri, AB tarafından önerilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)) kavramıdır. SKHP; kentlerde ve çevrelerinde daha iyi bir yaşam kalitesi için bugünün ve yarının insanların hareketlilik ihtiyaçlarını karşılayan sürdürülebilir, entegre ve katılımcı değerlendirme ilkelerini içeren stratejik bir plandır (Uluç, 2014). Hedefi ise “kentsel alanların erişilebilirliğini



iyileştirmek ve kentsel alanlarda yüksek kaliteli ve sürdürülebilir hareketlilik ve ulaşım sağlamak” olarak ifade edilmektedir (European Commission, 2013). SKHP çerçevesinde, bazı Avrupa ülkeleri, Fransız “Plan De Déplacements Urbains” (Kentsel Seyahat Planı) veya İngiliz “Local Transportation Plans” (Yerel Ulaşım Planları) gibi kendi sürdürülebilir hareketlilik planlarını oluşturmuşlardır (Czepkiewicz vd., 2016).

Ulaşım planlamasında geleneksel yaklaşımlarla kıyaslandığında, sürdürülebilir hareketlilik planlaması bütüncül ve değişim odaklı bir yaklaşımdır. Odak, trafik ve altyapı yönetiminden, küresel çevre üzerindeki olumsuz etkiyi en aza indirmeye, yerel çevrenin kalitesini yükseltmeye, erişilebilirliği arttırmaya ve hareketlilik kalıplarını değiştirmeye yönelik hedeflere kaydırılmaktadır. İlgili tüm seyahat modları dikkate alınırken, ulaşım planlaması arazi kullanım politikaları ile entegre edilmektedir (Czepkiewicz vd., 2016).

#### 4. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SKHP)<sup>7</sup>

BM verilerine (2014) göre dünya nüfusunun %54’ünü barındıran kentler, (2050 yılı projeksiyonlarına göre bu oranın %66’ya çıkması beklenmektedir) yenilik ve ekonomik büyümenin motoru konumundadır. İstihdam fırsatları ve sosyal imkânlar insanları kırsal alanlardan kentlere çekmektedir. Konut ve işlevsel alanlara yönelik artan talebi karşılamak için kentler (özellikle gelişmekte olan ülkelerde) hızlı ve plansız bir biçimde büyümektedir. Büyüyen kentlerde ulaşım altyapısı artan nüfusun hareketlilik ihtiyaçlarını karşılayamamaktadır. Bireysel araç kullanımının artması, trafik sıkışıklığına, hava kalitesinin bozulmasına, halk sağlığının azalmasına, sosyal ayrımcılığa ve maliyetli yatırımlara neden olmaktadır. Arazi kullanımını ve ulaşım altyapısını planlamak ve yönetmek için etkili bir sisteme sahip kentler ise bu gelişimin, yaya, bisiklet ve toplu taşıma olanaklarıyla desteklenmesiyle yüksek yaşam kalitesinde olmasını sağlamaktadırlar. Bir kentin arazi kullanımını ve ulaştırma sistemi ile ilgili sürdürülebilir bir rota oluşturulması, kent için bir vizyon ortaya koyan, ulaşım sisteminin iyileştirilmesine öncelik veren, farklı paydaşların uygulamadaki sorumluluklarını açıklayan net bir yol haritası olan Kentsel Hareket Planları (Urban Mobility Plans (UMP)) ile mümkündür (Böhler vd., 2014).

Hareketlilik planları, yoğun kirlilik ve tıkanıklık seviyelerine, gereksiz enerji tüketimine ve planlama aktörlerinin dağılımındaki ekonomik ve sosyal verimsizliğe yerel bir tepki olarak ortaya çıkmıştır (European Metropolitan Transport Authorities, 2009). Kentsel hareketlilik planları, güvenli, verimli ve erişilebilir kentsel ulaşım sistemlerine yönelik hedefleri ve önlemleri içeren bir planlama aracıdır (Böhler vd., 2014). Bu planlar sürdürülebilir bir faaliyet olarak kendini geliştirmeyi, aynı zamanda ekonomik aktiviteleri desteklemeyi ve sosyal uyumu güçlendirmeyi esas almaktadır (European Metropolitan Transport Authorities, 2009).

Kentsel hareketlilik planı hazırlama süreci, aynı zamanda, farklı bir paydaş grubunun, kentlerdeki ulaşım sistemini iyileştirmek için ortak bir vizyon etrafında toplanmasını da gerektirmektedir (Böhler vd., 2014). Kentsel hareketlilik sistemlerinin performansı, bir toplumun kentsel yaşam kalitesini iyileştirmek amacıyla teknolojiyi en çok kullanan sürdürülebilir ulaşım modlarını tasarlama ve sunma ihtiyacı hakkındaki farkındalığını somutlaştırmaktadır (Dávila, 2013). Başarılı bir kentsel hareketlilik planı; yaşam kalitesini iyileştirmek, ekonomik faydalar yaratmak, daha sağlıklı bir çevrede kesintisiz hareketlilik ve erişimi iyileştirmek, sınırlı kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlamak, kamu desteğini kazanmak, planlama sürecini iyileştirmek, yasal yükümlülükleri etkin bir şekilde yerine getirmek, plana alaka düzeyini ve katılımı arttırmak gibi temel hedeflere sahiptir (Andrei ve Papuc, 2016). Hareketlilik planları ve sürdürülebilirliğin temelini oluşturduğu SKHP, Avrupa Kentsel Hareketlilik Gözlemevi’ne (ELTIS) göre; kentlerde ve çevrelerindeki insanların ve işletmelerin daha iyi bir yaşam kalitesine sahip olabilmeleri için hareketlilik ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanmış stratejik bir plandır. Başka bir ifadeyle SKHP; sürdürülebilirlik taahhüdü ile işlevsel kentsel ve alt kentsel alanlar için insanların ve malların hareketliliğini planlayarak, insanların ve işletmelerin hareketlilik ihtiyaçlarını karşılamayı amaçlayan stratejik, uzun vadeli bir plandır (Mercatelli, 2016).

SKHP, disiplinler arası planlama ve politika analizini, karar verme süreci ile birleştiren kentsel çok modlu ulaştırma sistemi planıdır. Hedefleri, sürdürülebilir hareketliliğin bileşenleri ile örtüşmektedir<sup>8</sup> (Pozoukidou vd., 2017). SKHP,

<sup>7</sup> SKHP İngilizcede “Sustainable Urban Mobility Plans” olarak kullanılmaktadır. Yabancı kaynaklarda “urban” kelimesi ile “kentsel” anlamı ifade edilmektedir (Tureng Türkçe İngilizce Sözlük, 2018). Bazı çeviri durumlarında “urban” kelimesi Türkçeye “kent içi” olarak çevrilmiştir. Ancak planlama disiplini “kentsel” ile “kent içi” kavramları aynı anlama karşılık gelmemektedir. Yabancı kaynaklarda “kent içi” kavramı için “internal” (Cambridge Dictionary, 2018) kavramı kullanılmaktadır. Bu sebeple “Sustainable Urban Mobility Plans” için “urban” kelimesinin “kentsel” olarak tercüme edilmesi gerekmektedir.

açık ve katılımcı bir yaklaşımla insanlara ve hareketliliğin insan ihtiyaçlarına odaklanmakta ve bireylerin sürecin ilk aşamalarından itibaren aktif katılımını içermektedir. SKHP, hareketlilik talebinin düzenlenmesine, trafik sıkışıklığının azaltılmasına ve hareketlilik ücretlerine kadar, sürdürülebilir kentsel hareketlilik politikasının temel stratejilerini belirlemektedir (Comune di Rimini, 2016). SKHP yaklaşımının temel özelliği, ekonomik, sosyal ve çevresel hedefleri dengelemeyi amaçlayan, insanların ve malların kentsel hareketliliğine bütünsel bir yaklaşımdır (Rudolph vd., 2015). SKHP yaklaşımının bir diğer önemli özelliği, planlama sürecinin çeşitli aşamalarında paydaşlar arasında işbirliğini ve uzlaşma oluşumunu desteklemesidir (Pozoukidou vd., 2017).

SKHP tek başına kentin karşı karşıya kaldığı tüm problemleri çözebilen bir araç değildir. Ayrıca, sadece ulaşım alakaalı bir strateji, kopyala yapıştır bir yaklaşım veya anti-arac propagandası olarak da görülmemelidir. SKHP geliştirmekte önemli olan plan değil sürecin kendisidir. Çünkü SKHP, kentsel alanlardaki sorunları stratejik olarak ele almaktadır. Durum analizi, vizyon oluşturma, objektif hedef belirleme, politika ve ölçü seçimi, aktif iletişim, izleme ve değerlendirme gibi süreçleri ele alan yapılandırılmış bir planlama çalışmasıdır. Bir SKHP'nin özellikleri; uzun vadeli vizyon ve uygulama planına sahip olması, paydaşların ve halkın katılımını sağlaması, daha sürdürülebilir modlara geçişi teşvik eden ilgili tüm ulaşım modlarının dengeli gelişimini teşvik etmesi, yönetim ve politikacılarla, politika sektörleri ve yakınındaki yerleşim birimleriyle yüksek düzeyde entegrasyon ve işbirliği kurgulaması, somut ve iddialı, fakat ulaşılabilir, zamana bağlı ve diyalog süreci sonucunda ortaya çıkmış olan hedeflerin belirlenmesine yönelik mevcut performans ve ulaşım sorunlarını değerlendirmesi, düzenli izleme, gözden geçirme ve raporlama aşamalarına sahip olması ve tüm ulaşım modları için harici maliyetleri göz önünde bulundurmasıdır (Böhler vd., 2014). SKHP'nin amacı, kentsel alanların erişilebilirliğini iyileştirmek ve kentsel alan boyunca ve içinde yüksek kaliteli, sürdürülebilir hareketlilik ve ulaşım sağlamaktır. SKHP, kentsel alanın gelecekteki gelişimi için mevcut ve uzun vadeli bir strateji ile bağlantılıdır. Bu bağlamda, ulaşım ve hareketlilik altyapısının ve hizmetlerinin gelecekteki gelişimi için hazırlanmaktadır. SKHP, aynı zamanda, kısa vadeli stratejiler de içermektedir. Kısa ve uzun vadede ele alınan stratejiler için zaman aralığı genellikle 3-10 yıllık bir dönem kapsamaktadır (European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions, 2013). SKHP'nin başlıca amaçları aşağıda verilen tablodaki gibidir (Tablo 1) (Böhler vd., 2014);

Tablo 1. Sürdürülebilir Hareketlilik Planlarının Amaçları

• Geleneksel ulaşım politikalarına uyum sağlamak ve eksiklerini gidermek.
• Sürdürülebilir kentsel ulaşım sistemleri oluşturmak.
• Bireysel araç kullanımı azaltmak.
• Etkin arazi kullanımı ve işlevsel alan belirlemeleriyle seyahat talepleri ve yolculuk sürelerini kısaltmak.
• Alternatif, sürdürülebilir, akıllı ve entegre modları bir arada kullanmak ve kullanım paylarını arttırmak.
• Sürdürülebilir toplu taşıma ağını oluşturmak ve kullanım payını arttırmak.
• Tüm ulaşım modlarının dengeli gelişimini desteklemek.
• Ulaşılabilirlik ve erişilebilirliği arttırmak.
• Güvenli ve en kısa mesafeden ulaşımı sağlamak.
• Verimliliği ve maliyet etkin politikaları hayata geçirmek.
• Kentsel çevrenin sürdürülebilirliği ve kalitesini arttırmak.
• Katılımcı planlama anlayışını etkinleştirmek.
• Kentsel alanlardaki hareketlilik ihtiyacını karşılamak.
• Aktör ve paydaşlar arasında çok seviyeli etkileşim sistemi geliştirmek.
• Kentsel kirlilik etkilerini azaltmak.
• Kentsel sağlığı muhafaza etmek.
• Kısa-orta-uzun vadeli vizyon, stratejik ölçülebilir hedefler, eylemler, değerlendirmeler, senaryolar geliştirmek ve izleme sistemleri oluşturmak.

<sup>8</sup> Örneğin; verimli ve ekonomik mobilite hizmetleri, güvenliğin artırılması, emisyonların azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması, kentsel çevrenin iyileştirilmesi, erişilebilirlik vb. hazırlık ve hedef belirleme aşamalarından detaylandırma ve uygulama/değerlendirme aşamalarına kadar bir dizi aktiviteden oluşan, bir dizi unsur aracılığıyla tüm planlama sürecini kapsamaktadır (Pozoukidou vd., 2017).

Geleneksel ulaşım planlamasına kıyasla, SKHP, ulaştırma sisteminin verimliliğinin en üst düzeye çıkarılmasını ve ulaşım dışsallıklarının en aza indirilmesini amaçlayan bütünsel bir yaklaşımdır<sup>9</sup>. Geleneksel ulaşım planlaması genellikle “tahmin et ve çözüm üret” olarak bilinen bir yaklaşımı izlemektedir. Planlamacılar, geçmiş eğilimlere dayalı olarak kişisel motorlu araçların kullanımında gelecekteki büyümeyi tahmin etmekte ve bu büyümeyi karşılamak için ihtiyaç duyulan altyapı gereksinimlerini hesaplamaktadırlar<sup>10</sup> (Böhler vd., 2014). Geleneksel ulaşım planlaması yaklaşımları, ulaşım altyapısını genişleterek araçların hareketine odaklanmaktadır. Ancak doğru olan tüm nüfus grupları için hareketlilik ve erişilebilirlik üzerinde durulmasıdır. Aşağıdaki tabloda, geleneksel ulaşım planlaması, SKHP ile karşılaştırılmaktadır (Tablo 2);

Tablo 2. Sürdürülebilir Hareketlilik Planları İle Geleneksel Ulaşım Planlarının Kıyaslanması

Geleneksel Ulaşım Planlaması	Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları
<ul style="list-style-type: none"><li>Trafik odaklı planlama.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Bireylere ve aktivitelere odaklı planlama.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li><b>Amaç:</b> Tıkanıklığı azaltmak ve hızı arttırmak,</li><li><b>Öncelikli hedefleri:</b> Trafik akış kapasitesi ve hızı,</li><li>Hedeflere eksik veya geniş açıdan odaklanmak.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Amaç:</b> Erişilebilirlik, yaşanabilirlik ve kamusal alanların kalitesini arttırmak,</li><li><b>Öncelikli hedefleri:</b> Erişilebilirlik, yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik, ekonomik canlılık, sosyal eşitlik, sağlık ve çevre kalitesi,</li><li>Ölçülebilir sonuçlar ve hedeflerin başarılmasına odaklanmak.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Modal odaklanma (belirli taşıma modlarına odaklanma).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>İlgili tüm ulaşım modlarının dengeli gelişimi, daha temiz ve sürdürülebilir ulaşım modlarına geçiş.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Ulaşım ve altyapı odaklı.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Uygun maliyetli çözümler elde etmek için entegre eylemler kümesi,</li><li>Sosyal eşitliği, çevresel kalite ve ekonomik kalkınmayı dengeleme ve politika sektörleri (çevre, arazi kullanımı vb.) arasında uygulama ve politikaların entegrasyonu.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Sektörel veya belirli bir kente odaklı ve paydaşların katılımı sınırlı.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>İlgili politika alanlarını (arazi kullanımı, mekânsal planlama, sosyal hizmetler, sağlık, vb.) tanımlayan yüksek paydaş katılımlı planlama.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Kısa ve orta vadeli bir bakış açısıyla stratejik bir vizyon ve plan.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>20-30 yıllık bir süreçte uzun vadeli bir vizyona gömülen, kısa ve orta vadeli strateji ve plan.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Teknik özelliklere ve trafik mühendisliğine öncelik.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Disiplinler arası planlama ekipleriyle entegre planlamaya öncelik; bölge, trafik, çevre vb.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Uzmanlarla planlama.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Paydaşların şeffaf ve katılımcı bir yaklaşımıyla planlama.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Yetki katmanları arasında işbirliği yetersizliği.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Yönetimin katmanları arasındaki entegrasyon (bölge kurulu, belediye vb.)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Geleneksel yol ağı ve altyapının geliştirilmesi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Toplu taşımayı, yürümeyi, bisiklete binmeyi teşvik etmek ve bu yönde önlemler almak.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Maliyet faydalarının göz ardı edilmesi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ulaştırma maliyetlerinin ve faydalarının politika sektörlerinde de gözden geçirilmesi.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Sınırlı etki değerlendirmesi.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Yapılandırılmış bir öğrenme ve iyileştirme sürecini elde etmek için etkilerin düzenli olarak izlenmesi ve değerlendirilmesi.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Büyük kaynaklar gereksinen proje.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Kaynak kullanımında limit kavramı.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Siyasi yönetim ve kilit roldeki teknik personelin katılımı.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Katılımcı süreçler: Paydaşlar ve kent sakinlerinin rolü.</li></ul>

(Böhler vd., 2014, 9; May, 2015, 2; Mercatelli, 2016, 6'dan yararlanılarak geliştirilmiştir.)

<sup>9</sup> SKHP önlemleri arasında, temiz yakıt kullanımı, talep yönetimi stratejileri arasında hareketlilik yönetimi, toplu taşıma, ulaştırma telematiği ve araç bağımlılığı azaltma stratejileri vb. müdahaleler bulunmaktadır.

<sup>10</sup> Bugün, ulaşım plancıları, bir kentin yaptığı altyapı yatırım seçimlerinin, sakinlerinin seyahat davranışları üzerinde büyük bir etkisi olduğunu giderek daha fazla fark etmektedirler. Yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma gibi sürdürülebilir ulaşım modlarına daha fazla önem verilmesi, sadece bireylerin sağlığıyla sınırlı olmamak üzere birçok anlamda geniş kapsamlı faydalar getirmektedir (Böhler vd., 2014).

Tabloda yer alan verilerden hareketle geleneksel ulaşım planlamasının, bireysel araç kullanımını öne çıkaran trafik odaklı bir planlama anlayışı ile belirli kent ve bölgelerde fiziksel ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve genişletilmesi yoluyla ulaşım problemlerine çözüm ürettiği anlaşılmaktadır. Ayrıca geleneksel ulaşım planlaması, yapılacak yeni ulaşım yatırımları sebebiyle büyük kaynaklar gereksinmekte, plan süreci yalnızca alanında uzman kişilerden oluşan bir ekiple ve teknik bakış açısıyla yönetilmekte, kent sakinlerinin ve süreçte rol alabilecek ilgili kilit aktörlerin katılımı sınırlı kalmaktadır. SKHP geleneksel ulaşım planlarının aksine, bireyi öne çıkaran insan odaklı planlama anlayışı ile ilgili tüm yerleşim birimleri ve politika alanlarında, erişilebilirliği, yaşanabilirliği ve kamusal alanların kalitesini arttırmaktadır. SKHP, erişilebilirlik, yaşam kalitesi, sürdürülebilirlik, ekonomik canlılık, sosyal eşitlik, sağlık ve çevre kalitesi hedeflerini önceliklendirmekte, ilgili tüm ulaşım modlarının dengeli gelişimini sağlayarak daha temiz ve sürdürülebilir ulaşım modlarına geçişi teşvik etmektedir. Ayrıca SKHP kısa vadede geçici çözümler üretmemekte, 20-30 yıllık bir süreçte uzun vadeli bir vizyona gömülen, kısa ve orta vadeli stratejiler geliştirmektedir. SKHP, sosyal eşitliği, çevresel kalite ve ekonomik kalkınmayı dengeleme ve politika sektörleri arasında uygulama ve politikaların entegrasyonu sağlamakta, disiplinler arası planlamaya öncelik vermekte, paydaşların katılım süreçlerini sağlıklı işletmektedir.

## SONUÇ VE TARTIŞMA

Kentlerin; kalkınma ve gelişme dinamiklerinin odağı olduğu düşünüldüğünde, yaşanabilirlik, yaşam kalitesi ve sürdürülebilirlik gibi kavramların daha da önem kazandığı görülmektedir. Bu çerçevede kentleşme, kentsellik ve kentsel yapı iç içe geçmekte, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentler ve mekânlar ön plana çıkmaktadır. Böylece kentsel yapının her türden bileşeni, sosyal, ekonomik, mekânsal, kültürel, idari, akçal, çevresel, teknolojik vb. bileşenlerle tariflenmekte, sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik alan kullanım stratejilerinin ve politikalarının da asal nesnesi olmaktadır. Bu bileşenlerin en önemlilerinden biri olan sürdürülebilir kentsel ulaşım politikalarının temel amacı da kentsellik ve kentleşme ile olan ilişkide özellikle kentsel seyahatlerde bireysel araç kullanımının azaltılması, sürdürülebilir ulaşım modlarının yaygınlaştırılması aracılığıyla kaliteli toplumsal ve kentsel ağın oluşturulmasıdır.

Dünyada kentsel hareketliliğin sadece araç odaklı hareketlilik olarak algılanmaması, erişilebilirliğin sağlanması ve kişisel motorlu araçlara olan bağımlılığın neden olduğu olumsuz etkilerin azaltılması için sürekli olarak sürdürülebilir kentsel ulaşım alternatifleri geliştirilmektedir. Hâlihazırda benimsenen alternatiflerden biri SKHP'lerdir. Geleneksel ulaşım planları yerine geliştirilen SKHP insan odaklı bütünleşme süreçlerini ele almaktadır. SKHP kentlerin zaman içerisinde geçirdiği değişimler doğrultusunda sürekli değişen esnek planlardır. Bu planlar, tüm nüfus gruplarının hareketlilik ihtiyaçlarına stratejik olarak odaklanarak, geleneksel planlama süreçlerinin kapsamını sürdürülebilir olarak genişletmektedir. Avrupa'da bu planlar araştırma, uygulama ve fonlama aşamalarında; Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu, Avrupa Birliği, Avrupa Komisyonu, Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Örgütü, Sürdürülebilir Ulaşım Merkezi, Dünya Kaynakları Enstitüsü vb. örgüt ve kurumlar ile ilgili yerel yönetim birimlerinin girişimleri ve katkısıyla desteklenmekte ve yaygınlaştırılmaktadır.

Dünya uygulamalarının aksine bu yeni planlama anlayışı Türkiye'de yeterince araştırılmamakta ve Türkiye'ye özgün SKHP uygulamalarını ortaya koymayı hedefleyen çalışmalar henüz başlangıç aşamasındadır<sup>11</sup>. Türkiye'de birçok kurum kentsel ulaşım politikaları kapsamında plan ve uygulama süreçlerinde yetki ve sorumluluklara sahip olup, etkin ve bütüncül bir yönetim ağıyla yönetilmesi gereken bu süreç verimli işletilememektedir. Ayrıca sürdürülebilir ulaşımın ana unsurlarından biri olan motorsuz ulaşım modlarının kullanımının artırılması konusunda Türkiye'deki mevcut durum istenen düzeyde değildir. Bu sebeple Türkiye'de de ulaşımın temelini oluşturan hareketlilik; kentler, kent sakinleri ve gelecek nesillerin teminatı konumundaki yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik ilkeleri ile birlikte güncel ulaşım çözümlerinde ele alınmalıdır. Özellikle modern anlamda ulaşım ve altyapı çözümlerini sürdürülebilir hareketliliği esas kabul eden anlayışla oluşturulmalıdır.

Türkiye'ye özgün SKHP geliştirme süreci ve çalışmaları, daha önce başka ülke ve kentlerde işletilen süreç ve yapılan çalışmaları referans veren benzerlikte olmamalıdır. SKHP süreçleri, uygulanması istenilen kente özgün olmalı ve kente ait maksimum nüfus projeksiyonunun belirlenmesinin ardından kısa ve orta vadeli etaplamalar içeren uzun vadeli stratejilerle ele alınmalıdır. SKHP'nin önemli aşamalarından biri olan izleme, değerlendirme ve plan revizyon süreçleri de yine o kente özgün olarak plan geliştirme sürecinin en başında belirlenmelidir. Başka ülke ve kentlerde yapılan SKHP ve uygulama süreçlerinde kullanılan analiz ve sentez yöntemleri birbir uygulanmamalıdır. Türkiye'ye özgün analiz ve sentez yöntemleri, ilk olarak ulusal stratejik bir rehberle belirlenmeli ardından plan muhatabı kente özgün süreçlerle teknik yöntemler geliştirmelidir.

<sup>11</sup> Türkiye'de bununla birlikte, sürdürülebilir uygulamaları mevcut ulaşım planlarına entegre etmeyi hedefleyen adımlar atılmaya çalışılmaktadır.

SKHP geliştirme süreci kent makroformunun mevcut durumuyla da ilişkilendirilmelidir. Özellikle Türkiye’de lineer gelişme eğilimi gösteren kentlerde SKHP geliştirme sürecinin nasıl işletileceği araştırılmalı ve tartışılmalıdır. Türkiye’de artan bireysel araç kullanımı, motorsuz modların kullanım payının az olması ve aynı zamanda toplu taşıma ağının verimsiz ve yetersizliği göz önüne alındığında, SKHP geliştirme sürecinin kentlerde nasıl işletileceği, etaplanacağı ve ne tür önlemler alınacağı belirlenmelidir. SKHP aracılığı ile bireysel araç kullanımının verimli olduğu hareketlilik sistemleri zarar görmemeli, ihtiyaç olduğu bölgelerde bireysel araç kullanımının verimliliği sağlanmalıdır.

SKHP aynı zamanda işlevsel alan kullanımlarının belirlenmesi, imar planı sürecinin tamamlanması ve birçok sektöre ait parçacıl planların bir araya getirilmesini sağlamaktadır. Buradan hareketle Türkiye’de SKHP geliştirilebilmesi için ilk olarak planlama ve uygulama yasal hiyerarşilerinde ve mevzuatlarında gerekli değişikliklerin yapılması gerekmektedir.

SKHP bireyleri öne çıkarıp, kent sakinlerinin ve diğer ilgili paydaşların plan sürecine katılımını sağlasa da, plan geliştirme süreci, ilgili ve daha önceden belirlenen uzman bir ekibin danışmanlığında yürütülmelidir. SKHP yerel yönetim birimleri tarafından oluşturulmalı, ulusal kurum ve kuruluşlarca fonlanmalıdır. Bu sayede gerekli süreçlerin işletilmediği ve uzman bir ekibin kontrolünde katılımcı bir anlayışla yapılmayan tüm planlar gerçekleştirme imkânı bulamayacaktır. Ayrıca Türkiye’de katılımcı planlama sürecinin etkin bir şekilde işletilmesi için gerekli düzenleme ve uygulamalar da yapılmalıdır.

Türkiye’de işletilen kent planlama süreçleri ulaşım planlama araçlarını da içerisinde barındırmaktadır. Ancak SKHP geliştirme sürecinde, kentin planlanması ve planın uygulanması sürecinin ardından ortaya çıkan ulaşım problemleri bu planlarla mı giderilmeli yoksa ilk olarak sürdürülebilir hareketlilik göz önünde bulundurularak ulaşım planlaması yapılmalı ve sonucunda işlevsel alan kullanımlarının yeri ve imar uygulama süreçleri bu doğrultuda mı yürütülmelidir tartışması yapılmalıdır.

SKHP geliştirme sürecinde Türkiye’deki kentlerin toplumsal yapısı da incelenmeli, SKHP’nin kent sakinleri tarafından kabul edilebilirliği analiz edilmelidir. SKHP geliştirilirken bir kentin öne çıkan sektörleri üzerine yoğunlaşan anlayışla plan yapılmamalı, hareketlilik planlarının kapsamlı ve çok boyutlu yönü kentin tüm özellikleri için işletilmelidir. Tüm bu gelişmelerin yanı sıra kentlerin teknolojik durumları incelenmeli, SKHP kentin teknolojik seviyesiyle uyum göstermeli ve aynı zamanda SKHP uygulama süreçleri masa başında alınan kararların arazide ki yansımalarının düzenli takibiyle sürekli olarak geliştirilmeli ve eksiklikleri giderilmelidir.

SKHP süreçleri birbirinin kopyası olacak şekilde ayrı ayrı tüm kentler için uygulandığında nüfus, teknoloji, ekonomi, toplumsal yapı, doğal çevre, sektörler vb. kentten kente farklılaşan birçok etken sebebiyle verimlilik gösterememektedir. SKHP geliştirme sürecinde özellikle kentlerin büyümesinin sınırlandırılması ve kompakt kent elde edilmeye çalışılması sayesinde kentin sahip olduğu doğal alanlar ve üretim alanları da korunmalıdır.

SKHP kent sakinlerinin sağlığını arttıracak önlemleri de içermelidir. Bireysel araç kullanımının azaltılması, etkin arazi kullanımı ve kompakt kent modelinin geliştirilmesi süreçlerinin doğrudan etkisiyle kentte sera gazı emisyonları ve çeşitli kirlilik düzeyleri azaltılmaktadır. Bu bağlamda kent sakinleri olumsuz iklim değişikliği etkilerine en az seviyede maruz kalmaktadır. Aynı zamanda SKHP uygulama süreçleriyle birlikte işletilen doğal çevre ve kaynakların da korunmasıyla kent sağlığı arttırılmaktadır.

Sonuç olarak, artan nüfus, ulaşım talebi, bireysel araç kullanımı ve dolayısıyla iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin oluşturduğu baskının, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentlerin oluşturulması için yapılan çalışmalar ışığında, Türkiye’deki kentlere özgün ve ayrı ayrı SKHP’ler vasıtasıyla yönetilmesi ve planlanması gerekmektedir.

## KAYNAKÇA

### Bildiri, Rapor ve Teknik Dokümanlar

Andrei, C.A., Papuc, E.I., (2016), A Sustainable Urban Mobility Plan Solution for a City of the Future?, *The 4th International Conference of the NORD Events*, Rethinking Global Space, Culture and Change in Organizations, The Bucharest Academy of Economic Studies, Romania, s. 1-5.

Cirit, F., (2014), *Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması*, T.C. Kalkınma Bakanlığı, Uzmanlık Tezi, s. 9-103.

Comune di Rimini, (2016), *Sustainable Urban Mobility Plan*, Infrastructure and Mobility Area Mobility Office, s 2.

European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions, (2013), *The Urban Mobility Package "Together Towards Competitive and Resource Efficient Urban Mobility*, Adopted by the European Commission On 17.12.2013, s 2.

European Commission, (2013), *A Concept for Sustainable Mobility Plans*, Brussels, Retrieved: [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_en.pdf), s 2.

European Metropolitan Transport Authorities, (2009), *Mobility Plans: The Way Forward for a Sustainable Urban Mobility*, Paris, 1-5. Accessed on: 10.06.2018, Available at: [https://www.emta.com/IMG/pdf/EMTABried\\_2\\_basse\\_def\\_.pdf](https://www.emta.com/IMG/pdf/EMTABried_2_basse_def_.pdf)

Kaygusuz, S., (2009), *Mersin'de Kentsel Hareketlilik: Mersin Esnafının Mekânsal Hareketliliği Üzerine Bir Araştırma*, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 30-32.

Kaynak, Z., (2005), *Kentsel Alanlarda Ulaşım Politikaları ve Ulaşımında Sürdürülebilirlik*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s 25.

Kjærulff, A.A., (2011), Motility Finding a Way to Mobility Attitude and Behavior, *Proceedings From the Annual Transport Conference at Aalborg University*, ISSN: 1603-9696, Available at: [www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv), s. 1-9.

Mercatelli, L., (2016), Sustainable Urban Mobility Plans European Practice, *European Unions Horizon 2020 Research and Innovation Programme*, Italy, s. 3-6.

Özübal, C.O., (2009), *Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesi Konusunda Bir Yöntem*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s 10.

Uluç, A., (2014), *A Framework for Sustainable Urban Mobility in Historic Urban Landscape: A Proposal for Antalya Kaleiçi*, A Thesis Submitted to the Graduate School of Natural and Applied Sciences of Middle East Technical University, s 48.

United Nations World Commission on Environment and Development, (1987), *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, Available at: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>, s300.

Yerli, G., (2015), *Sürdürülebilir Kent İçi Hareketlilik Planları (SUMP) Çalıştay Raporu*, Dünya Kaynakları Enstitüsü Ross Sürdürülebilir Şehirler Merkezi, s 2.

### Kitaplar

Böhler, S., Kost, C., Merforth, M., Kumar, K., (2014), *Urban Mobility Plans National Approaches and Local Practice Moving Towards Strategic, Sustainable and Inclusive Urban Transport Planning*, Sustainable Urban Transport Technical Document #13, Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, s. 5-62.

Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikula, L., Bakowska, E., Mlodkowski, M., Wojcicki, M., (2016), *Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: Methods, Applications and Challenges*, Rozwoj Regionalny i Polityka Regionalna, 35:9-35, s. 2-5.

Dávila, D.J., (2013), *Urban Mobility & Poverty Lessons from Medellín and Soacha*, Colombia, Development Planning Unit, UCL & Faculty of Architecture, Universidad Nacional de Colombia, ISBN 978-0-9574823-3-3 PDF, ISBN 978-0-9574823-2-6, Paperback, s. 1-216.

### Makaleler

Banister, D., (2007), The Sustainable Mobility Paradigm, *Transport Policy*, 15(2008), 73–80, Elsevier, Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK, s. 6-7.

Flamm, M., Kaufmann, V., (2006), *Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study*, Mobilities, 1:2, 167-189, DOI: 10.1080/17450100600726563.

Kaufmann, V., (2012a), *Mobility*, Mobile Lives Forum, Accessed on: 05.06.2018, Available at: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/mobility-450>

Kaufmann, V., (2012b), *Movement*, Mobile Lives Forum, Accessed on: 05.06.2018, Available at: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/movement-460>

Kaufmann, V., (2012c), *Motility*, Mobile Lives Forum, Accessed on: 06.06.2018, Available at: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/motility-461>

Kaufmann, V., (2016), *Mobility, Motility: What Determines Our Ability to Move?*, Mobile Lives Forum, Accessed on: 05.06.2018, Available at: <http://en.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobility-motility-wgat-determines-our-ability-move-3260>

May, D. A., (2015), Encouraging Good Practice in the Development of Sustainable Urban Mobility Plans, Elsevier, *Case Studies on Transport Policy* 3(2015), 3–11, s 2.

Ohnmacht, T., Maksim, H., Bergman, M.M., (2009), *Mobilities and inequality: Making connections*, Mobilities and Inequality, 7-26, Available at: : <https://www.researchgate.net/publication/37468344>

Özalp, M., Öcalır, V. E., (2008), Türkiye’deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi (1). *METU JFA* 2008/2, (25:2) 71-97, 1-27.

Pozoukidou, G., Gavanas, N., Verani, E., (2017), *Land Use Models and Sustainable Urban Mobility Plans: An Integrative Approach for Strategic Planning*, 867-882, s. 2-8.

Rudolph, F., Black, C., Glensor, K., Hging, H., Lah, O., McGeever, J., Mingardo, G., Parkhurst, G., Plevnik, A., Shergold, I., Streng, M., (2015), Decision-Making in Sustainable Urban Mobility Planning: Common Practice and Future Directions, *World Transport Policy and Practice*, 21(3), 54-64, ISSN 1352-7614, Available from: <http://eprints.uwe.ac.uk/28625>, <http://worldtransportjournal.com/wp-content/uploads/2015/11/29th-Oct-opt.pdf>, s 2.

### Sözlükler

Cambridge Dictionary, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018.

<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/move>, <https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/mobile>, <https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/object>, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/internal>, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/external?q=EXTERNAL>

Dictionary, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <http://www.dictionary.com/browse/vulgus>

Etimoloji Sözlüğü, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018.

<https://www.etimolojiturkce.com/kelime/mobil>,<https://www.etimolojiturkce.com/kelime/hareket>

Etymology Dictionary, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <https://www.etymonline.com/word/mob>

İngilizce Latince Sözlük, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <https://ingilizce-latince.cevirsozluk.com/51218745-motion#la|tr|motio>

Macmillian Dictionary, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018.

<https://www.macmillandictionary.com/dictionary/british/mobility>

Quia Web, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <https://www.quia.com/jg/2816350list.html>

Tureng Türkçe İngilizce Sözlük, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <http://tureng.com/tr/turkce-ingilizce/urban>


Türk Dil Kurumu, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018.

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&kelime=DEV%C4%B0N%C4%B0M](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=DEV%C4%B0N%C4%B0M),[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&kelime=NESNE](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=NESNE),[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b1cf4ff445f98.57544560](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b1cf4ff445f98.57544560)

Türkçe Terimler Sözlüğü, (2018), Erişim Tarihi: 02.06.2018. <http://www.sozce.com/nedir/90675-devinim>,  
<http://www.kursunkalem.com/biyoloji-terimi/hareket/>

**Kent Akademisi**



Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Guangming Village and Other Examples: Post-Disaster Reconstruction in Rural China</b>	
Corresponding Author	<b>Didem Güneş YILMAZ</b> Bursa Teknik Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, <a href="mailto:didem.yilmaz@btu.edu.tr">didem.yilmaz@btu.edu.tr</a>	
Submission Date Admission Date	01/03/2019 / 31/05/2019	
How to Cite	YILMAZ, D. G., (2018). <b>Guangming Köyü ve diğer örnekler: Afet sonrası Çin kırsalında yapılaşma</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (37), Issue 2, Pages, 241-256	

ORCID NO:  
0000-0001-8792-051X

## Guangming Köyü ve Diğer Örnekler: Afet Sonrası Çin Kırsalında Yapılaşma

Didem Güneş YILMAZ<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

The transformative effect of the post-disaster permanent housing implementation is well known. As an earthquake-prone country, China has begun to approach more experimentally to the reconstruction of rural settlements particularly following the devastating 2008 Wenchuan Earthquake. Lately, the example of Guangming Village, which was destroyed by the Ludian Earthquake in 2014, was awarded in the World Architecture Festival in 2017. The paper focuses on the Guangming village and the other similar examples in rural China in order to evaluate the experimental approach to the architectural design of rural houses, material selection, participatory construction method and the new urban-look pattern and its social outcomes. The review includes Jintai, Yangliu, Ma'an Qiao, Da Ping and Shengli Villages in addition to Guangming Village.

### ÖZ:

Afet sonrası kalıcı konut uygulamalarının 'dönüştüren' etkisi herkesçe bilinmektedir. Deprem ülkesi olan Çin ise, özellikle 2008 yılında yaşadığı yıkıcı Wenchuan Depremi sonrasında kırsal yerleşimlerinde yeniden yapıma deneysel yaklaşımlarda bulunmuştur. Son olarak 2014 yılındaki Ludian depremiyle yıkılan Guangming'de yeniden inşa edilen bir konut 2017 Dünya Mimarlık Festivali'nde ödüle layık görülmüştür. Yazı, Çin kırsalında afet sonrası 'baştan yaratılan' yerleşimlerin örneklerine yer vermektedir. Yeniden yapımda tercih edilen mimari yaklaşım, malzeme seçimi, katılımcı inşa süreci ele alınmakla birlikte, oluşturulan yeni kırsal yerleşimlerin kent dokusu ile benzerliği değerlendirilmektedir. İncelenen köyler arasında Jintai, Yangliu, Ma'an Qiao, Da Ping ve Shengli köyleri de yer almaktadır.

**KEYWORDS:** rural China, post-disaster reconstruction, disaster housing, transformation of rural, transformative architecture

**ANAHTAR KELİMELER:** kırsal Çin, afet sonrası kalıcı konut, afet konutları, kırsalda dönüşüm uygulamaları, kırsal mimarlık.

<sup>1</sup> Bursa Technical University, Faculty of Architecture and Design, Department of Architecture, [didem.yilmaz@btu.edu.tr](mailto:didem.yilmaz@btu.edu.tr)

## “Guangming Köyü ve diğer örnekler: Afet sonrası Çin kırsalında yapılaşma”

### GİRİŞ:

Afet sonrası yapılaşma ve kalıcı konut uygulamaları, yıkıma uğrayan bölgenin yapılı çevresinin planlı yapılaşma ile iyileştirilmesini hedeflerken, düşük veya dar gelirli kimliğiyle betimlenen yerel halkın da sosyo-ekonomik durumunun sürdürülebilirlik çerçevesinde daha üst seviyeye çekilerek kalkınmasını amaçlar. Dünyanın en kalabalık ülkesi Çin’de kırsalda bu amaca yönelik olarak yapılan çalışmalar son yıllarda çok ses getirmeye başlamıştır. Her ne kadar dünyada yayılan ‘kente göç’ hareketinden etkilenmiş de olsa, ülkenin nüfusunun %43’ü hala kırsal olarak sınıflandırılan yerleşim yerlerinde yaşamaktadır. Ancak, kırsaldaki nüfus artış hızı -%2 civarındadır (URL 1), yani kentlere hızla göç vermeye devam etmektedir. Bu nedenle, Çin hükümeti kırsal yerleşimleri kalkındırmayı, yerleşim yerleri olarak cazip duruma getirmeyi amaçlamaktadır. Depremler etki alanındaki yerleşimlerde yapılı çevreyi yıkıma uğrattığı için ‘yeniden yapım’ ihtiyacı doğurmaktadır. Bu da o bölgede ihtiyaç olan düzenli yapılaşma planını harekete geçirmek için gereken imkânı sağlar. Yani, bir fırsat penceresi olarak görülür. Yazı, bu kapsamda 2008 yılındaki Wenchuan Depremi (Sichuan Depremi olarak da bilinir) ile başlayan ve Çin hükümeti tarafından desteklenen kırsaldaki dönüşüm hareketinin mimari ve afet sonrası yeniden planlama çıktılarına dikkat çekmekte, yeniden inşa için tercih edilen yerel halkın katılımının hem sosyal hem ekonomik katkılarını irdelemektedir. İncelemeye dahil edilen köyler sırasıyla, Guangming, Yangliu, Jintai, Ma’an Qiao, Da Ping ve Shengli köyleridir.

### 1. Guangming Köyü

Kasım 2017’de Berlin’de düzenlenen Dünya Mimarlık Festivali (WAF) finalinde ilan edilen mimarlık ödülleri arasında en öne çıkanlardan biri deprem sonrasında yeniden inşa edilen Guangming Köyü evleriydi (URL 2). Köy, 3 Ağustos 2014 tarihinde Richter ölçeğinde 6.5 şiddetiyle Çin’in Yunnan Bölgesi’ndeki Ludian eyaletini sallayan ve aynı adla anılan depremde tamamen yıkılmıştı. Ağustos’ta vuran depremin ardından Ekim 2014’te bir grup köye ilk ziyareti gerçekleştirdi ve köylülerin zor koşullardaki yaşamlarından etkilenerek yeniden yapım programını başlatmaya karar verdi. Köy, bölgesel karakteristikler ve yerel mimari doku yeniden ele alınarak Hong Kong Çin Üniversitesi ve Kunming Bilim ve Teknoloji Üniversitesi iş birliğiyle projelendirilip yeniden inşa edilmiştir (URL 3). Depremde çok fazla hasar görmesi ve çoğunluk yapının yıkılmasından ötürü (Şekil 1) geleneksel sıkıştırılmış-toprak duvarlı yapılara ön yargıyla bakılmasına karşın, köyün konumu, hava şartları, zaman kısıtlaması, yerel olmayan beton ve tuğla gibi malzemelerin tedarik edilmesindeki maddi yük ve aynı zamanda yerel iklim şartlarında zayıf yalıtım performansı göstermesi, yerel halkın bu malzemelerle doğru yapım tekniklerini uygulayabilmesindeki soru işaretleri ve benzer sorunlar nedeniyle mimar ve mühendislerden oluşan çalışma grubu geleneksel sıkıştırılmış-toprak duvarlı yapım tekniğinin nasıl depreme karşı dayanıklı olabileceği üzerinden durdu. Çalışmalar sonucunda yerel halkın kolaylıkla anlayıp yapabileceği kare planlı ve piramit çatılı basit bir ev planı ortaya çıkarıldı ve bir örneği inşa edildi. Grubun liderliğini yapan Profesör NG Yan Yung Edward, neden bu yapım tekniği üzerinde durduklarını şöyle açıklıyor (URL 4): “*Depremler sadece Çin’in problemi değil, dünya çapında bir problem. Çok fazla insan toprak evlerde yaşıyor. Bu nedenle, eğer bu insanlara daha güvenli bir yapı tasarlamamızın bir yolunu bulursanız, belki de neredeyse 100 milyon kişinin sorununu çözmüş olacağız*”. Yaklaşık 150 metrekare olan yapı planda iki parçaya ayrılıyor. Ortadaki açık mekân (Şekil 2) sadece doğal ışık amaçlamıyor, aynı zamanda yaz mevsiminde gölgelik ve serinlik, kış mevsiminde ise sıcaklığın evin tüm içine kolayca yayılmasını sağlayan bir geçiş hacmi oluyor (Şekil 3). Profesör Ng, bu mimari yansıyı şöyle vurguluyor: “*En önemli şeylerden biri, sadece bir ev inşa etmek değil, kullanıcılarının memnuniyetle kullanacağı bir yapı inşa etmektir*”. 2014 depremiyle oluşan motivasyonu başlattığı “Bir Üniversite Bir Köy Projesi” kapsamında Profesör Ng öğrencileriyle birlikte yardım ve araştırma çalışmalarını sürdürmekte olup (URL 5), yakın geçmişte ülkemize gelip deneyimlerini paylaşmıştır (Aktuelarkeoloji, 2018).

Yapının ödül almasında jüri raporuna göre, tasarımın sıradan insanların yüzleşmek zorunda kaldığı sorunlara çare bulması, geleneksel yapı malzemesi ve yapım tekniğinin yeni teknolojilerle ve günümüzün *know-how* birikimini kullanarak harmanlanması ve bulunan çözümün deprem riski altında yaşayan düşük gelir düzeyinden pek çok yere adapte edilebilir olması rol oynadı. Bir başka açıdan ise, bu yapı, mimarlığın en zenginlerle ilişkili olduğu kadar en dar gelirli kitleler ile de ilgili olduğunu göstermiştir (URL 6). Yapının kazandığı tek ödül bu olmayıp, öncesinde Temmuz 2017’de, Architectural Review House Awards kazanmıştır. Jüride yer alan İngiliz mimar Tony Fretton, yapının neden ödül aldığını şöyle yorumlamıştır (URL 7): “*Depreme dayanıklı ev tasarımı konusundaki araştırmanın önemi inkâr edilemez, ancak esas etkileyici olan mekânsal kalite ve malzeme kullanımı. Tümüyle yerel toplumu derinden anlayan bir mimarlığın yansıması olmuş*”. Yapı, Aralık 2017’de ise ikincisi düzenlenen CIC Construction Innovation Award töreninde Local Grand Prize Award’a layık görülmüştür.



Şekil 1: 2014 Ludian Depremi, Guangming Köyü'ndeki geleneksel toprak yapılarla büyük zarar verdi  
(<https://www.dezeen.com/2017/12/01/movie-waf-world-building-of-year-winner-earthquake-resistant-video/> )



**Şekil 2:** Depreme dayanıklı olarak tasarlanan ve inşa edilen örnek ev projesi  
(<https://www.dezeen.com/2017/12/01/movie-waf-world-building-of-year-winner-earthquake-resistant-video/>).



**Şekil 3:** Depreme dayanıklı evin orta ışıklık mekânı: giriş kapısı ve üst kata çıkan merdivenler burada yer alıyor  
([http://web5.arch.cuhk.edu.hk/server1/staff1/edward/www/1u1v/files/CUHK/site\\_Guangming.html](http://web5.arch.cuhk.edu.hk/server1/staff1/edward/www/1u1v/files/CUHK/site_Guangming.html)).

## 2. Jintai Köyü

Bir deprem ülkesi olan Çin’de başka birçok farklı nitelikte deprem sonrası kalıcı konut çalışmaları bulunmakta. Hatta, bu konuda özellikle 2008 yılındaki Wenchuan Depremi’nden sonra kırsal bölgelerde oldukça deneysel ilerlediğini söylemek mümkün. Onlardan biri de 2008 yılındaki depremden etkilenen Jintai Köyü. Dağlık bir bölgede yer alan köyde afet sonrası yeniden yerleşim planının ve konut tipolojisinin tasarlanmasında Hong Kong Üniversitesi çatısı altında bulunan ve gelir amaçlı olmayan Curry Stone Tasarım Ödülü’nü kazanmış (XXI, 2016) bir mimari stüdyo olan Rural Urban Framework (RUF) kurucuları Joshua Bolchover ve John Lin rol aldı (URL 8; URL 9). Yeniden inşa çalışmaları sürerken 2011 yılında bu kez de toprak kayması ve sel baskını köyü etkiledi. Köyde 22 adet konut ve bir halk merkezi tasarlandı. Yeni konutlarda, depremden sonra yapılan yüzlerce sıradan konuta karşı yeni bir yaklaşım arandı. Yeşil teras çatı, bio-gaz kullanımı, yağmur suyu kullanımı, gri su kazanımı ve en önemlisi de geçim kaynağı olan kümes hayvancılığını tanıyan bir düzenleme amaçlandı. Alışlagelen köy evlerinden çok farklı duran bu mimari yaklaşımın (Şekil 4) nedenini ise mimarlar, inşa edilebilecek alanın az olması ve bu karşın konut ihtiyacı olan aile sayısının çok olması (Şekil 5) olarak açıklıyor. Yine de metrekare olarak büyüklüğüne, çatı tipine ve işlevine göre dört farklı yapı tipi çıkarabilmişler.

Özellikle, basamaklı çatılar köylülere daha fazla ekin yapabilecekleri alan sağlamak amacıyla tasarlanmış. Betonarme taşıyıcı çerçeve ve tuğla dolgu duvarlardan oluşan konutlar birlikte küçük ölçekli bir kentsel yerleşimi andırıyor. Ancak bu ne tesadüf ne de salt mimarların kendi isteği olan bir durum. 2000’li yılların başlarından beri şiddetle nüfus kaybeden köyleri için Çin mevcut dönüşüm planlamasında (URL 10), kırsal bölgelerinde yaşayan yaklaşık 700 milyon nüfusu, 2030 yılına kadar buna benzer şekilde tasarlanan mini-kentlerde yaşatmayı hedefliyor (URL 11).



**Şekil 4:** Deprem sonrası baştan yaratılan Jintai Köyü'nün yeni görüntüsü ve 'sokakları'  
(<https://www.dezeen.com/2017/10/21/rural-urban-framework-builds-post-disaster-housing-china-rooftop-farms/>)



**Şekil 5:** Jintai Köyü yerleşim planı  
(<https://www.dezeen.com/2017/10/21/rural-urban-framework-builds-post-disaster-housing-china-rooftop-farms/>).

### 3. Yangliu Köyü

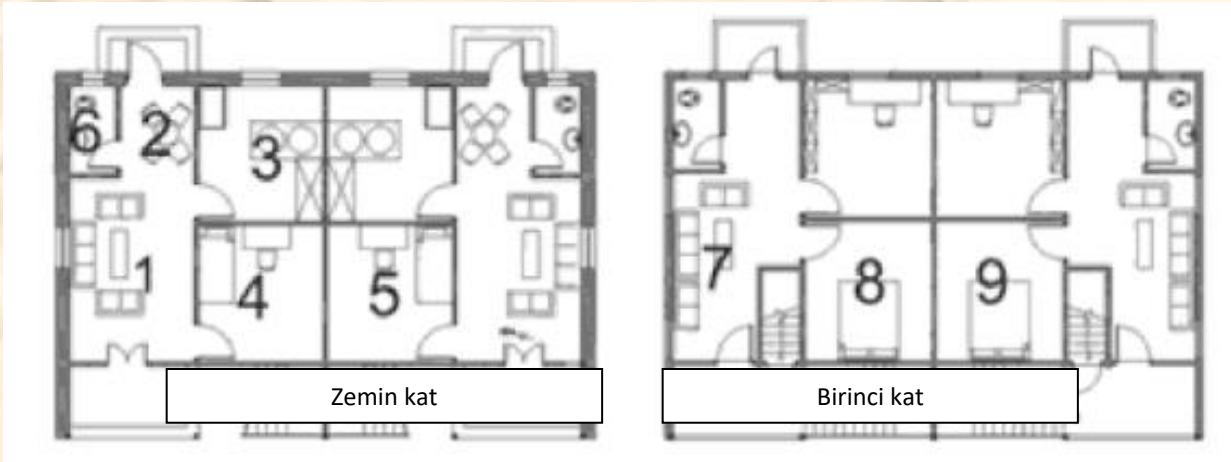
2008 depremiyle yeniden inşa edilen bir diğer örneğimiz Yangliu Köyü. Köy, geçmişi neredeyse 3000 yıl öncesine uzanan bir etnik grup olan Qiang mensuplarının yaşadığı köylerden sadece biriydi ve depremde çok fazla zarar görmüştü. Mayıs ayındaki depremin ardından çok geçmeden Temmuz ayında köyün yeniden planlanmasına ait çalışmalar başlatıldı. Bunun için konuyla yakından ilgili Tayvanlı mimar Hsieh Ying-Chun ile çalışıldı. Mimar 1999 yılında ülkesini vuran depremde sonra çalışmalarını bu konuda yoğunlaştırmış. En önemli işlerinden biri de 2010 yılında Tayvan'ın güneyini vuran Morakot Tayfunu'nda yerle bir olan kırsal yerleşimlerde 700'den fazla konutun yeniden projelendirilmesi ve inşasını tamamlamış olmasıdır (URL 12). Yaptığı bu çalışmalar neticesinde 2011 yılında Curry Stone Design Prize (URL 13) ödülüne layık görülmüştür. Oldukça basitleştirilmiş yapım tekniklerine dayalı

hafif çelik çerçeve strüktür (Şekil 6) ve yerel malzemeleri de duvar, cephe ve çatı için kullanarak başta konut projeleri tasarlayan mimara göre bu yaklaşım sadece maliyeti düşüren bir amaç gütmüyor, aynı zamanda afetten etkilenen insanların köylerinin yeniden inşası sürecine dahil olarak onların acılarını hafifleten bir terapi görevi üstleniyor. Hsieh, afet sonrası konut alanlarının yeniden planlanmasında afetzedelere ‘alıcı’ gözüyle bakılırsa o projenin bir başka ‘afet’ olarak sonuçlanacağını savunuyor (URL 14). Yangliu Köyü için de aynı yaklaşımı benimseyen mimar, afet sonrası evsiz kalan yaklaşık 350 kişi için 56 konut planladı (URL 15). Yapımı bir senede tamamlanan evlerin ilk kat duvarları yerel olarak elde edilen kesme taşlardan, ikinci kat duvarları betonarme olarak ve çatı katı duvarları ise ahşaptan inşa edilmiş (Şekil 7) (URL 16). Köy, şimdiki kadar afet sonrası konut çalışmalarını konu alan iki kitaba dahil edilmiştir:

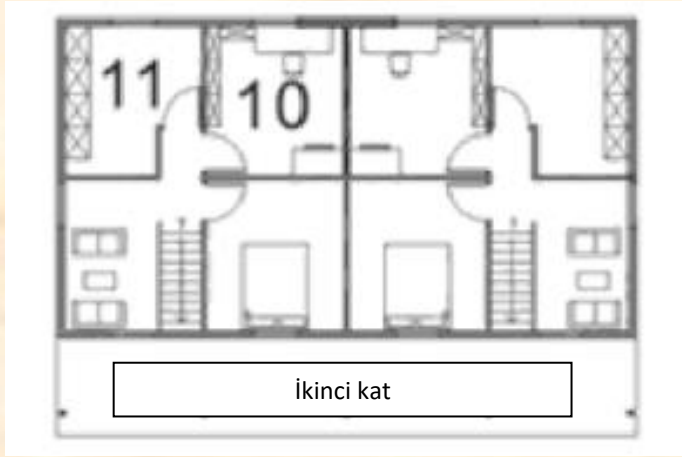
- Design Like You Give a Damn -2: Building Change from the Ground Up (2012), 96-99.
- Humanitarian Architecture: 15 Stories of Architects Working After Disaster (2014), 37-40.



Şekil 6: Evlerinin inşasında görev alan Qiang'lar, bir hafif çelik çerçeve elemanı ayağa kaldırırken.  
(Sol: <https://www.architectureforpeople.org/architects/hsieh-ying-chun/>  
Sağ: <https://www.architecturalrecord.com/articles/8521-yanqliu-village-housing?v=preview> ).



1. Oturma odası
2. Yemek odası
3. Mutfak
4. Yatak odası
5. Yatak odası
6. Banyo
7. Rekreasyon alanı
8. Yatak odası
9. Yatak odası
10. Çalışma odası
11. Depo



**Şekil 7:** Evlerin kat planları (Charlesworth, 2015, pp:40).

#### 4. Ma'an Qiao Köyü

Ma'anqiao Köyü, 2008 depreminden ağır şekilde etkilenen bir diğer köy. Binden fazla kişinin yaşadığı 272 hanesinden 263'ü kullanılamaz duruma gelmişti (URL 17). Köydeki bütün evler geleneksel sıkıştırılmış toprak duvarlı olup hem konut hem de ahır ünitelerini bir arada barındırıyordu. Ancak, depremden sonra köyün konum olarak çok dağlık oluşu, ulaşım elverişsizliği ve yapım malzemelerinin tedarik zorluğu gibi sebeplerden dolayı yeniden yapımına alışıldık baştan-yarat yöntemiyle değil de bu kez devlet desteğiyle (Konut ve Kentsel-Kırsal Kalkınma Başbakanlığı-MoHURD) başlatılan deprem sonrası geleneksel yöntemlerle depreme dayanıklı yapım temsilinin açık bir laboratuvarı haline getirilmiştir (URL 18). Burada amaç ulaşılabılır yerel malzeme ile hem ekolojik hem sürdürülebilir hem de doğru yapım bilgilerinin gelecek nesillere uygulamalı olarak aktarılmasını sağlamaktır. Hasar görmüş olan yapılardaki hatalar incelenerek ve birkaç prototip üzerinde testler yapılarak, sıkıştırılmış toprak duvarlı strüktürde iyileştirmeler yapıldı. Bunlar, duvardan duvara açıklığın ve döşemeden döşemeye yüksekliğin azaltılması, ahşap köşe kolonlarının ve bambu ağacından halka kiriş eklenmesi ve ayrıca duvar harcına sertliği arttırmak için kireç eklenmesiydi.

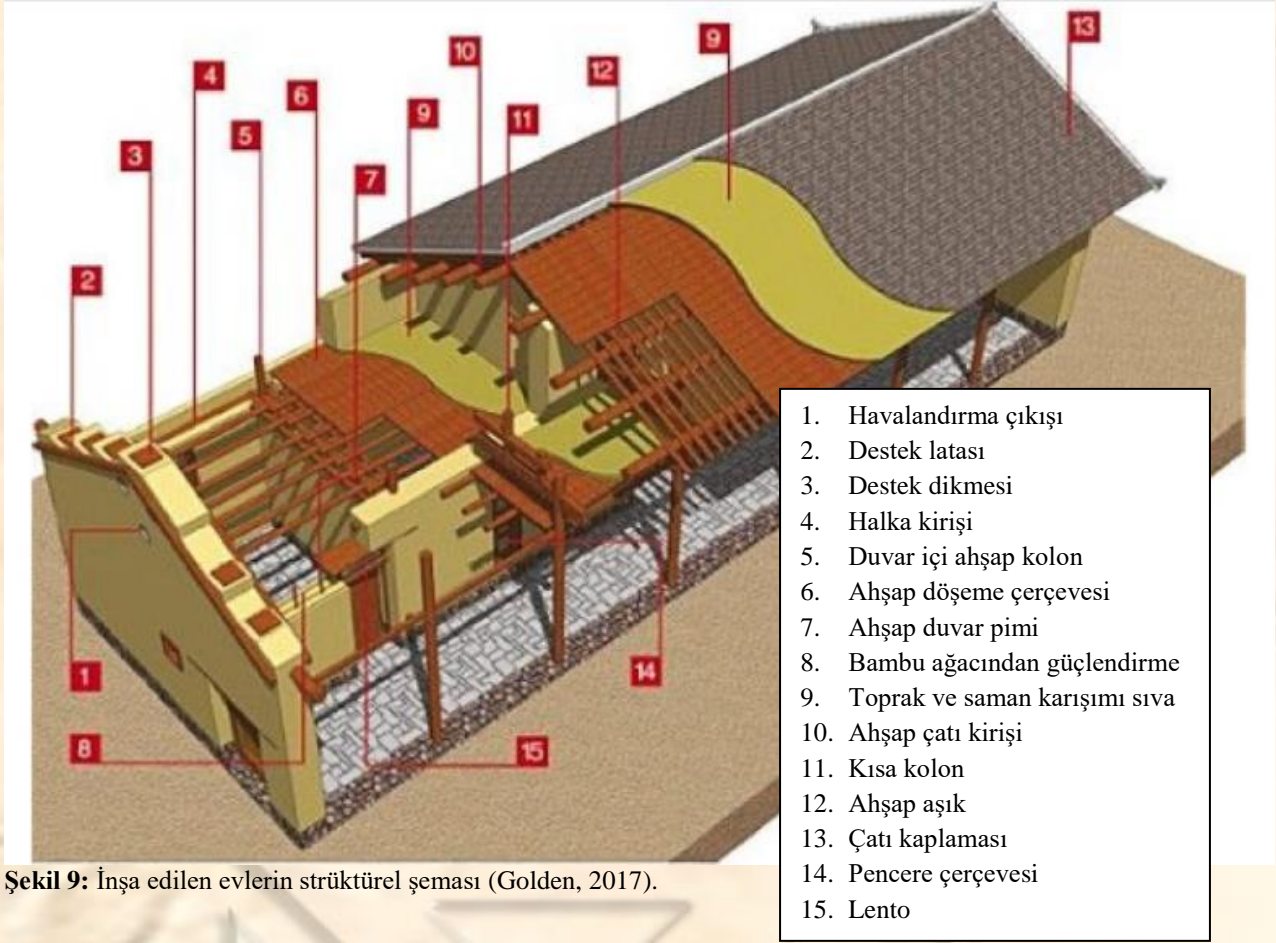
Yıllık kişi başı geliri 85-120 euro arasında olan ve Çin'in en fakir bölgelerinden birinde yer alan köy halkı için, 200 euro'luk devlet desteğiyle yapılan üç-açıklıklı betonarme-tuğla tek katlı yapı hem ihtiyaçlarına yönelik yeterli değildi hem de yapımı zorluklar nedeniyle uzun sürecekti. Tercih edilen bu yöntemle ise köy halkının yapım sürecinde yer almasıyla üç ay gibi kısa bir zamanda 33 konutun yeniden yapım süreci tamamlandı. Bir diğer kazanım ise, yıkılmış olan binaların kullanılabilir durumda olan malzemelerinin yeniden değerlendirilerek, enkaz kalıntılarının azaltılmasıydı (Mu vd., 2011). Ayrıca, yaşam başladıktan sonra yapılan termal ölçümlerde eskiye göre daha iyi mevsimsel yalıtım sağlandığı görülmüştür. Projesinde Guangming Köyü'nde ismini gördüğümüz Profesör Edward Ng'nin yer aldığı Ma'anqiao Köyü de birçok ödüle layık görülmüş olup, en önemlileri 2011 yılında verilen UNESCO Asia Pacific Heritage Award (Jüri İnovasyon Ödülü) ve TERRA Award LAUREATE (Mimarlık ve Yerel Kalkınma Kategorisinde Birincilik).



Şekil 8: Evlerin yeniden inşasında iş birliğiyle çalışan Ma'anqiao Köyü halkı.  
(<https://www.domusweb.it/en/architecture/2012/04/10/back-to-earth.html>).

Kent Akademisi





Şekil 9: İnşa edilen evlerin strüktürel şeması (Golden, 2017).

Kent Akademisi



**Şekil 10:** Ma'anqiao Köyü'nün yeni vaziyet planı

(<http://terra-award.org/project/post-earthquake-village-reconstruction-laureate-architecture-local-development/>).

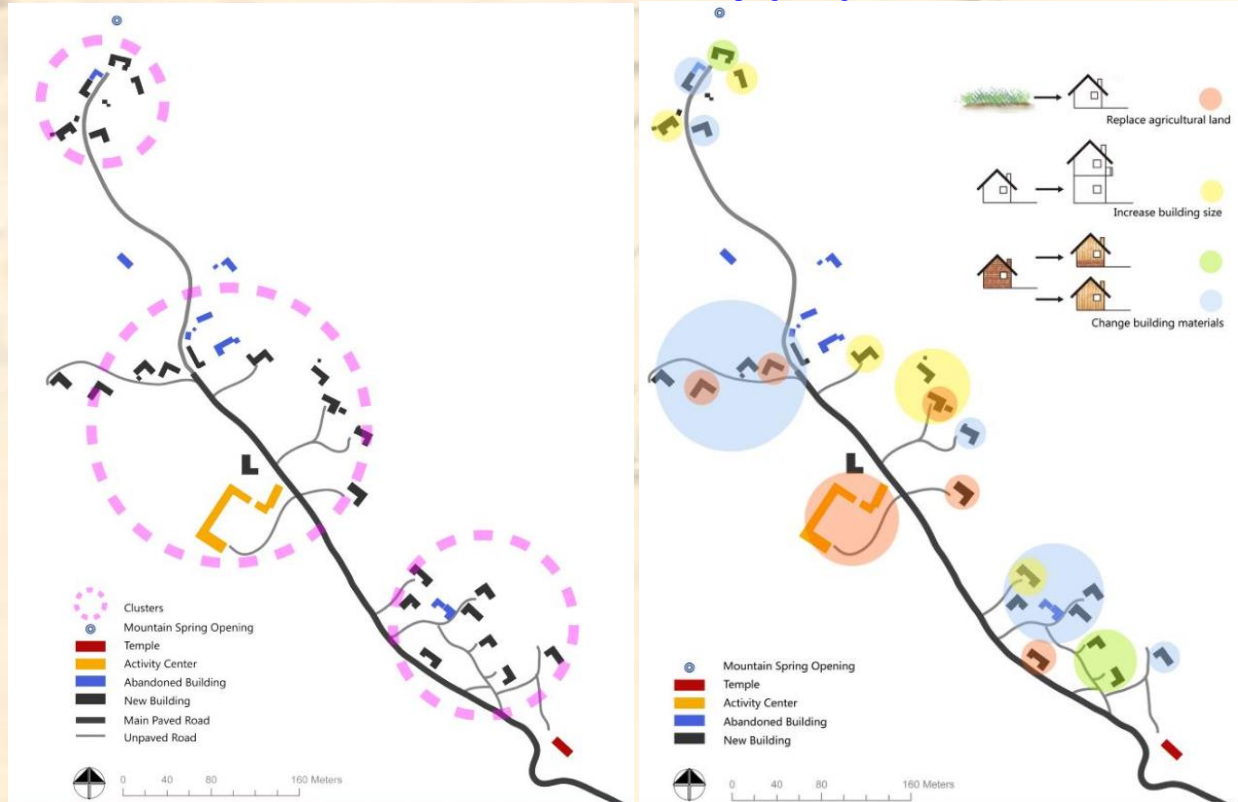
## 5. Da Ping Köyü

2008 depreminin merkez üssünden yaklaşık 30km mesafede bulunan Da Ping Köyü de büyük çapta hasar gören ve sonrasında akademik iş birliğiyle inşa edilen köylerden biri. Depremin merkezine çok yakın olmasına ve yapıların çoğunun yerle bir olmasına karşın can kaybı, depremin olduğu saatte köylülerin pirinç tarlalarında çalışmada olmasından dolayı sadece bir kişi olmuştur (URL 19). Köyün yeniden inşası için the Xi'an Mimarlık ve Teknoloji Üniversitesi bünyesinde bulunan bir araştırma merkezi olan Green Building Research Centre (GBRC) yürütücülük yapmıştır. Köyün yeri değiştirilmeden 200'den fazla konut ve 11 adet köy halkının ortak kullanabileceği birim inşa edilmiştir. Yeniden inşa ve rehabilitasyon sürecinde 5 adımlı bir sistem uygulanmış, tasarıma geçilmeden önce yerel iklim koşulları ve köy sakinlerinin mekânsal ihtiyaçları bilgileri toplanmış ve konutlar sahiplerine teslim edildikten sonra da kullanıcı memnuniyet anketleri ve ısısal konfor analizleri yapılmıştır. Her ailede kişi başı ortalama 35 metrekare üzerinden mekânsal alan hesaplanmış ve modüler bir plan ile ailelerin nüfusuna ve geçim kaynağına dayalı olarak yapı tasarlanmıştır. Kırsal nüfusun ekonomik zorlukları nedeniyle, maliyeti azaltmak için farklı yöntemler denemiştir. Başta, yerel malzeme olarak kolaylıkla temin edilebilen bambu ve diğer ağaç türleri ve yerel halk tarafından bilinen bir yapıım yöntemi olan ChuanDou (Fu, 2017) olarak bilinen ahşap çerçeve sistemi kullanılarak yerel insan gücünden faydalanılması sağlanmıştır. ChuanDou sisteminde strüktürel olarak beş adet ince kesitli ahşap kütükler yerden doğruca çatıya kadar iki kat boyunca yükselir ve arada yatay elemanlardan çatıya yükselen altı adet ara dikey kütüklerle çatı makası oluşturulur (Knapp, 2000; s:84). Ayrıca, yıkılmış olan yapıların kullanılabilir ahşap, taş vb. parçalarından faydalanılmıştır. İnşa sırasında köylüler gruplar haline sadece başlarındaki mühendislerin kontrolü ve danışmanlığında çalışmışlardır.

Tüm bunlar sayesinde maliyet metrekare başına ortalama 76\$'a kadar düşürülmüş, yine ortalama olarak bir konutun yeniden inşasının maliyetinin yarısı konut sahibi tarafından yarısı da Çin hükümeti ve uluslararası maddi yardımlarla karşılanmıştır. Maddi açıdan birikimi olmayan ve meblağı karşılayamayan ev sahiplerine yine devlet tarafından faizsiz kredi desteği verilmiştir. İnşa edilen ortak alanlardan biri de 610 metrekare alana sahip halk merkez binasıdır. İçinde okuma odası, satranç odası, 200 kişinin toplanabileceği faaliyet ve toplantı odaları bulunmakta. Belirli bir süre bu merkezde köylülerin etkili tarım, ilk yardım ve doğru inşa yöntemleri konularında eğitim alabilecekleri seminerler de düzenlenmiştir.



Şekil 12: Da Ping Köyü'nde köy halkı bir ahşap ChuanDou çerçeve elemanı ayağa kaldırırken  
(<https://www.world-habitat.org/world-habitat-awards/winners-and-finalists/sustainable-village-post-earthquake-reconstruction-and-rehabilitation-in-da-ping-village-sichuan/>)



Şekil 13: Da Ping Köyü'nde yeniden yapılması planlanan konut birimleri üç ana kümede belirlenmiş olup, bazı yapılarda da iyileştirme, güçlendirme ve genişletme uygulanmıştır (Werner, 2011).

## 6. Shengli Köyü

12 Mayıs 2008'deki depremin ardından yeniden inşa çalışma çerçevesine ait ilk plan Ağustos ayında ilan edilmiştir. Buradaki önemli vurgu ise yeniden inşa sürecinin salt bina yapımı olarak değil, uzun vadede bir sosyo-ekonomik kalkınma planı gibi işlenmesi ve gelecek afetlere karşı hazırlık ve afeti önleme gibi prensipleri içermesidir (Chen, 2017). Bunun bir uygulaması olarak ise, yine depremden etkilenen ve merkeze oldukça uzak köylerden biri olan Shengli Köyü örnek verilebilir. Köy, depremden sonra 2000'den fazla sakiniyle adeta bir çadır kent alanına dönmüştü (Philips, 2013). Köyde, yıkılan evlerin yeniden inşasının dışında köy yolunun iyileştirilmesi de hedeflenmiştir. Yıkılan yaklaşık 300 evin yeniden inşası için gereken malzemelerin getirilebileceği düzgün bir yol yoktu. Kâr amacı gütmeyen bir kuruluş desteği ile (Oxfam Hong Kong) köylülerin yapımında çalıştığı ve eskiden olan çamur-toprak karışımı yolun yerine dökme beton olarak yapılan yol, köyün zaman içinde hem tarımsal olarak hem de maddi olarak ilerlemesinin sağlamıştır. Projenin kurumsal sorumlusu olan Tang Fang, yeniden inşa sürecinde yer alan köylülerin, en ufak sorunda bir yetkiliye gitmek yerine artık kendi aralarında toplanıp birlikte kendileri ve köyleri yararına karar alabilme kapasitesine ulaştığını anlatıyor. Yolun yapımı için sağlanan maddi destek yeterli olmadığından köylülerin de katkı sağlaması gerekiyordu. Köylüler başta buna karşı çıksalar da sonuçta bu yolun onların çaresi olacağına farkına vardılar ve gönüllü olarak ücret almadan çalıştılar. 80 kilometrelik yol inşaatında köyden 288 gönüllü günde 14 saat boyunca 69 gün süreyle çalışarak yolu tamamladı (URL 20). Benzer şekilde, köy yolu inşa edilen Jinniu Köyü sakini bir ev kadını ise "Bu yol olursa ürettiğimiz sebzeleri, etleri, tavukları kent merkezine daha kolay ulaştırıp satabileceğiz. Taşıma harcamamız azalacak. O nedenle, gönüllü olarak çalışmaktan mutluyuz" diyerek beklentisini anlatıyor. Yol sayesinde Shengli çevresindeki dağlık bölgede ekilebilir ve otlak arazilere ulaşım kolaylaşmış, bu sayede köylüler, ekin ve hayvan çeşitlerini arttırmışlardır. Öyle ki, deprem öncesinde nüfus kaybeden köy yeniden nüfus kazanmış ve 2016 yılında ülkenin yoksulluk sınırı olan 2300 yuan barajını geçmiş ve 8650 yuan'a ulaşmıştır (URL 21). Ortalama olarak ise, yolun yapılması sonrası köy ekonomisi %40 büyüme göstermiştir.



Şekil 13: Shengli Köyü yol inşasında birlikte gönüllü olarak çalışan köylüler  
([https://www.oxfam.org.hk/filemgr/1031/2\\_year\\_on\\_en.pdf](https://www.oxfam.org.hk/filemgr/1031/2_year_on_en.pdf) )

## SONUÇ:

Şiddetli depremlere maruz kalan Çin için 2008 yılındaki 8 şiddetindeki deprem bir dönüm noktası olmuştur. Resmi olarak kayda geçen yaklaşık 80.000 can kaybının yanında 15 milyon kişi farklı şekillerde felaketten etkilenmiştir. Özellikle dağlık ve uzak kırsal yerleşimlerde kayıplar sayıca az görünse de yıkım büyük olmuş, bu da doğal olarak yoğun bir yeniden inşa ihtiyacı doğurmuştur. Yönetim olarak oldukça merkeziyetçi ve ulusalcı bir yapıda olmasına karşın, 2008 felaketiyle birlikte özellikle kırsaldaki yeniden inşa sürecinde hem yerel yönetimlere daha çok hareket imkânı sunmuş, hem de akademik olan ve kâr amacı gütmeyen organizasyonlarla iş birliğine giderek evlerini kaybeden ve günlük yaşantısı kesintiye uğrayan dar gelirli insanlara nasıl daha iyi bir yapıyı çevre sağlayabileceğine ilişkin olarak deneysel uygulamalar yapmaya çalışmıştır. Kang (2015) 2008 Haziran'ından 2010 Ağustos'una kadar başta yerel yönetimlerle yürüttüğü alan çalışmasında bu konuya yer vermekte ve merkeziyetçi ülke yönetiminin böylesi büyük bir afete kırılmalar olmadan başarılı bir afet yönetimi gerçekleştiremeyeceğini deneyimlediğini vurguluyor. Bunun yanında, verilen örneklerde görüldüğü gibi yeniden inşa sürecinin mimari çıktıları pek de alışlagelmiş kırsal konutları andırmamakta, hatta yerleşim planlaması ölçeğinde bakıldığında sanki bir ilçe gibi tasarlandığını görülmektedir. Çin hükümetinin bu yaklaşımı aslında oldukça politik bulunmaktadır. Wilson ve Zang (2018) 2007 yılında Ulusal Kent Planlama Kanunu'nun kırsal bölgeleri de kapsayacak şekilde genişletildiğini ve bunun kırsal yerleşimler için arazi kullanımı, karayolu ulaşım planlaması, kanalizasyon, çöp toplanması ve imhası vb. altyapı çözümleri gibi daha önce üzerinde durulmayan detayları çözmeye odaklandığını yazmıştır. Bunun nedeni olarak da ülkenin Sosyalist kimliğinin (*Building of a New Socialist Countryside* programı kapsamında) ve şehrin zengin görünümünün kırsala yansıtılabilmesi ve bu sayede kırsalın kente verdiği göçün önüne geçmenin planlanmasını göstermişlerdir. Wang ve Tan (2018), bazı uygulamalarda bu kırsalı kentleştirme politikasının aşırı uçlara vardığını göstermektedir.

2008 depremi Çin halkının hafızasında çok önemli bir yere sahiptir. Bu sadece çok sayıda kayıp verdikleri için değil, aynı zamanda inşaat konusunda kaliteden ve denetimden ödün vererek ne kadar aceleci davrandıklarını sarsıcı resimlerle ortaya koymuştur. Bu deneyimden ders çıkarmak adına Çin devleti yine 'aykırı' bir karar almış ve depremde çok fazla kamu binasının ve okulun yıkıldığı Beichuan beldesini deprem sonrası haliyle bırakarak bir açık hava müzesine çevirmiştir (URL 22; URL 23). Beldedeki afetzedeler ise 30km uzaklıktaki yeni bir yerleşim alanına taşınmışlardır (Şekil 14).



**Şekil 14:** 2008 Depremi ile açık hava müzesi olarak bırakılan Beichuan Beldesi  
(<https://www.amusingplanet.com/2014/06/beichuan-preserved-ruins-of-earthquake.html>).

Benzer şekilde deprem riski altındaki ülkemizde, afet yönetimi ve yeniden inşa aşamaları oldukça kemikleşmiş ve merkezi bir yapıda olup, öncesinde farklı teşkilatlar tarafından yürütülen süreç 2009 yılında çıkarılan 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) kurularak tüm yetki ve sorumluluklar tek bir çatı altında toplanmıştır (URL 24). Bunun yerine, yerel yönetimleri ve hem mikro hem de makro organizasyonları iş birliği çerçevesinde sisteme dahil eden, afetten etkilenen kesimin sosyo-ekonomik durumuna göre gelenekseli modernize eden veya tümüyle deneysel-aykırı yaklaşımları getiren, bununla birlikte ekonomik anlamda uzun vadede kalkınmayı hedefleyen bir yeniden yapılaşma modeli tercih edilmelidir. Mevcutta, kırsalda deprem sonrası konutu veya işyeri ağır hasarlı veya yıkık olarak tespit

edilen afetzedelere, sunulan sınırlı konut modeli içerisinde tercih ettikleri tip, başvuruları durumunda 2 yıl ertelemeli 20 yıl vadeli borçlandırma yöntemi ile Evini Yapana Yardım (EYY) uygulaması kapsamında maddi yardım yoluyla yapılmaktadır (AFAD, 2014). Ancak, burada uzun vadeli borçlandırma ve borçlandırılan miktar özellikle zaten dar gelirli olan afetzedeler için zorlayıcı bir unsur olmaktadır. Bunun yanında, tip yapılan konutlar bazı kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmaktadır (Yılmaz, 2013). Kırsalın kente yenik düştüğü günümüzde, bir deprem sonrası nüfusu hızla verdiği göç nedeniyle eriyen köylerin önüne geçmek imkânsız değil, ancak literatürde ‘fırsat penceresi’ olarak geçen bu durumu, olumluya çevirmek için yer’e ait olan deneysel uygulamalardan ve yeni mimari yaklaşımlardan çekinmemek gerekiyor.

## KAYNAKÇA:

### Kitaplar

AFAD (2014). Müdahale, İyileştirme ve Sosyo-Ekonomik açıdan 2011 Van Depremi, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı tarafından hazırlanmıştır. Ankara.

Charlesworth E. (2014). Humanitarian Architecture: 15 stories of architects working after disaster. Routledge.

Chen, Y F (2017). How the Chinese Government Responded to the Wenchuan Earthquake, Chapter 5: Community Engagement in Post-Disaster Recovery. Ed. G. Marsh, I. Ahmed, M. Mulligan, J. Donovan & S. Barton. Routledge.

Fu, X. (2017). Traditional Chinese Architecture: Twelve Essays, Princeton University Press.

Golden, E M (2017). Building from Tradition: Local Materials and Methods in Contemporary Architecture, Routledge.

Kang, Y. (2015). Disaster Management in China in a Changing Era, Springer.

Knapp, R. G. (2000). China's Old Dwellings, University of Hawaii Press.

### Bildiriler

MU J., NG E., WAN L., ZHOU T., and MA J. Practical Study of the Ecological Rebuilding of Earthquake-Stricken Villages in Southwestern China, PLEA 2011, Conference on Passive and Low Energy Architecture, Louvain-La-Neuve, Belçika, 13-15 Temmuz 2011.

Oxfam Hong Kong's Report Marking the Second Anniversary of the 5.12 Earthquake: Two Years On, [http://www.oxfam.org.hk/filemgr/1031/2\\_year\\_on\\_en.pdf](http://www.oxfam.org.hk/filemgr/1031/2_year_on_en.pdf) Erişim: 25.01.2018.

### Makaleler

Wang R. ve Tan R. (2018). Rural Renewal of China in the Context of Rural-Urban Integration: Governance Fit and Performance Differences. Sustainability, Vol:10.

Wilson S. ve Xiaorong Z. (2018). “Village Reconstruction in Rural China: The Importance of Being Urban.” China Quarterly.

Yılmaz, D. G. (2013). Stories Of Rural People Living In The Settlements Built After Earthquakes: A Case Study From The Province of Van, Turkey. Int. Journal Of Soc.al Sc.enecs And Humanity Studies, Vol 5, No 1, 81-91.

### Websiteleri

Aktuelarkeoloji (2018). Deprem Sonrası Guangming Köyündeki Yeniden Yapılanma Projesi, <http://www.aktuelarkeoloji.com.tr/deprem-sonrasi-guangming-koyundeki-yeniden-yapilanma-projesi> Erişim: 22.02.2019.

URL1: <https://tradingeconomics.com/china/rural-population-percent-of-total-population-wb-data.html> Erişim: 22.02.2019.

URL2: <https://www.archdaily.com/802855/post-earthquake-reconstruction-demonstration-project-of-guangming-village-the-chinese-university-of-hong-kong-and-kunming-university-of-science-and-technology> Erişim: 20.01.2018.

URL3: [http://web5.arch.cuhk.edu.hk/server1/staff1/edward/www/1u1v/files/CUHK/site\\_Guangming.html](http://web5.arch.cuhk.edu.hk/server1/staff1/edward/www/1u1v/files/CUHK/site_Guangming.html) Erişim: 20.01.2018.

URL 4: <https://www.dezeen.com/2017/12/01/movie-waf-world-building-of-year-winner-earthquake-resistant-video/> Erişim: 20.01.2018.

URL 5: Prof. NG, Yan Yung Edward akademik sayfası: <http://www.arch.cuhk.edu.hk/person/ng-yan-yung-edward/> Erişim: 20.01.2018.

URL 6: <https://www.archdaily.com/883888/guangming-post-earthquake-reconstruction-project-wins-world-building-of-the-year-2017> Erişim: 20.01.2018.

URL7:<https://www.architectural-review.com/today/ar-house-winners-revealed/10021150.article?blocktitle=NEWS-AR-House-winners&contentID=19048> Erişim: 20.01.2018.

URL 8: <http://www.rufwork.org/index.php/?project/jintai-village/> Erişim: 20.01.2018.

URL 9: <https://www.dezeen.com/2017/10/21/rural-urban-framework-builds-post-disaster-housing-china-rooftop-farms/> Erişim: 20.01.2018.

URL 10: <http://edition.cnn.com/style/article/rural-urban-framework-innovative-design/index.html> Erişim: 20.01.2018.

URL 11: <https://www.treehugger.com/green-architecture/rural-urban-frameworks-post-disaster-housing-rooftop-farms.html> Erişim: 20.01.2018.

URL 12: <http://currystonedesignprize.com/winners/hsieh-ying-chun/> Erişim: 21.01.2018.

URL 13: <http://currystonedesignprize.com/2011-curry-stone-design-prize-winners-announced/> Erişim: 21.01.2018.

URL 14: <https://www.architectureforpeople.org/architects/hsieh-ying-chun/> Erişim: 21.01.2018.

URL 15: <https://www.architecturalrecord.com/articles/8521-yangliu-village-housing?v=preview> Erişim: 21.01.2018.

URL 16: <https://archinect.com/hsiehyingchun/project/postearthquake-reconstruction-yang-liu-village> Erişim: 21.01.2018.

URL 17: <https://www.domusweb.it/en/architecture/2012/04/10/back-to-earth.html> Erişim: 21.01.2018.

URL 18: <http://web5.arch.cuhk.edu.hk/server1/staff1/edward/www/1u1v/files/fraternity/maanqiao.html> Erişim: 21.01.2018.

URL 19: <https://www.world-habitat.org/world-habitat-awards/winners-and-finalists/sustainable-village-post-earthquake-reconstruction-and-rehabilitation-in-da-ping-village-sichuan/#award-content> Erişim: 22.01.2018.

URL 20: [http://www.acyf.org.cn/2010-02/10/content\\_3380907.htm](http://www.acyf.org.cn/2010-02/10/content_3380907.htm) Erişim: 25.01.2018.

URL 21: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-07/11/content\\_30064936\\_2.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-07/11/content_30064936_2.htm) Erişim: 25.01.2018.

URL 22: <https://www.theatlantic.com/photo/2018/05/10-years-since-the-devastating-2008-sichuan-earthquake/560066/> Erişim: 25.02.2019

URL 23: <https://www.amusingplanet.com/2014/06/beichuan-preserved-ruins-of-earthquake.html> Erişim: 25.02.2019

URL 24: <https://www.afad.gov.tr/tr/2211/AFAD-Hakkinda> Erişim: 24.02.2019

Philips, T (2013). China earthquake: family buries boy by roadside as region mourns dead, <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/10008644/China-earthquake-family-buries-boy-by-roadside-as-region-mourns-dead.html> Erişim: 24.02.2019

XXI (2016). Kırsalın Geri Kazanımı, <https://xxi.com.tr/i/kirsalin-geri-kazanimi> Erişim: 23.01.2018

Werner V. (2011). Post-Earthquake Reconstruction in Daping Village: Reconstruction On Original Sites, <https://issuu.com/virginia.werner/docs/dapingreportwernerlauhe-final> Erişim: 24.02.2019

### **Gerekli İlave Kaynakça Listesi**


China Perspectives, Special Features (2013). Vol:2. Ed: Hillman B. ve Unger J. OpenEdition Journals

Villages in the City: A Guide to South China's Informal Settlements (2014). Ed: Stefan Al, Paul Chu Hoi Shan, Claudia Juhre, Ivan Valin, Casey Wang Hong Kong University Press.

Wan L. (2013). Study of Built Environmental Sustainability Assessment of Poor Rural Areas of Southwest China. Doctor of Philosophy in Architecture (Yayınlanmamış Doktora Tezi). The Chinese University of Hong Kong.

**Kent Akademisi**



Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>A Model For Neo Rural: Ecological Design Approach, Muğla- Turkey</b>	
Corresponding Author	<b>Dr. Gizem ERDOĞAN</b> İzmir Demokrasi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, gizemerdogan@gmail.com	
Submission Date Admission Date	20/03/2019 / 31/05/2019	
How to Cite	ERDOGAN, G., ŞAHİN S. (2019). A MODEL FOR NEO RURAL: ECOLOGICAL DESIGN APPROACH, MUĞLA- TURKEY, Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 257-269	
		ORCID NO: 0000-0002-1376-6457

## A Model For Neo Rural: Ecological Design Approach, Mugla- Turkey

### Neo Kır İçin Model Önerisi: Ekolojik Tasarım Yaklaşımı

Dr. Gizem ERDOĞAN<sup>1</sup>  
Sinem ŞAHİN<sup>2</sup>

#### ÖZ:

2012 yılında yürürlüğe giren 6360 sayılı Büyükşehir Yasası sonrası büyükşehir sınırları içerisinde kalan köyler mahalle statüsü kazanmıştır. Yoğun kentsel alanlara dair planlama aracı olan imar mevzuatının yeni mahallelerin koruma-kullanma dengesini sağlamakta yetersiz kalacağı düşünülmektedir. Kırsal karakter taşımaya devam eden yeni kentsel yerleşmelerin, gelecekte koruma-kullanma dengesine sahip yerleşmeler olarak şekillenmesi, kent planlama disiplini açısından son yıllarda önemle durulan konulardan biridir. Kırsal alanlara dair literatür incelendiğinde; kırsal kalkınma ve kırsal tasarım politikalarına dair çalışmalarla karşılaşılmasına rağmen, kırsal yerleşme tasarımına ilişkin herhangi bir çalışmayla karşılaşılmamıştır. Bu kapsamda; mahalle statüsü kazanan neo kırsal alan olan köylerde ekolojik tasarım yaklaşım kriterleri doğrultusunda ideal şema ve ünite merkezi ilkelerini içeren, koruma-kullanma dengesini gözetken, yaşanabilir bir tasarım modeli kurmayı amaçlamaktadır. Bu amaçla; Muğla, Menteşe ilçesi, Orhaniye mahallesinde, saha çalışmaları doğrultusunda yerinde gözlem ve incelemeler gerçekleştirilmiş, ekolojik tasarım yaklaşımı üzerinden tasarım kriterleri belirlenmiş, mekânsal çözümler ortaya konmuştur. Çalışmanın, ekolojik tasarım yaklaşımının kır-kent ikileminde kalan yerleşmelere yönelik uygun planlama ve tasarım politikalarının üretilmesi için bir model olarak kullanılması ve literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

#### ABSTRACT:

After the 6360 Metropolitan Act effectuated in 2012, villages within the borders of a metropole gained a neighbourhood status. The development legislation, a planning tool for intensive urban areas, is thought to be insufficient in ensuring the protection-use balance of new neighbourhoods. New urban settlements that continue to carry a rural character being shaped as future residential settlements that possess protection-use balance is one of the major issues in recent years in terms of the urban planning discipline. When literature review on rural areas are

<sup>1</sup> İzmir Demokrasi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [gizemerdogan@gmail.com](mailto:gizemerdogan@gmail.com)  
İzmir University of Democracy, Faculty of Architecture, Department of Urban and Regional, [gizemerdogan@gmail.com](mailto:gizemerdogan@gmail.com)

<sup>2</sup> Pamukkale Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [sinemsahin635@gmail.com](mailto:sinemsahin635@gmail.com)  
University of Pamukkale, Faculty of Architecture and Design, Department of Urban and Regional, [sinemsahin635@gmail.com](mailto:sinemsahin635@gmail.com)

examined; despite encountering studies regarding architectural-landscape design, rural development and rural design policies, few study on rural settlement design was encountered in Turkey. In this context, the aim is to establish a liveable design model for neo rural areas in villages that have gained a neighbourhood status in accordance with the ecological design approach criteria that includes the ideal scheme and unit centre principles and takes into account the protection-use balance. For this purpose; observations and examinations were carried out in line with field studies at Muğla, Menteşe, Orhaniye district and design criteria were determined through the ecological design approach and spatial solutions were presented. As a conclusion, a new model proposal based on the ecological design approach has been developed for neo rural areas. This model was applied in Muğla Menteşe area. The study will contribute to the literature and be used as a model to develop appropriate planning and design policies for settlements that rest within the rural – city dilemma of the ecological design approach.

**ANAHTAR KELİMELER:** Neo Kır, Ekolojik Tasarım Yaklaşımı, Kırsal Tasarım, Muğla

**KEYWORDS:** Neo Rural, Ecological Design Approach, Rural Design, Muğla

## A MODEL FOR NEO RURAL: ECOLOGICAL DESIGN APPROACH, MUĞLA- TURKEY

### INTRODUCTION:

In recent years rural areas have been affected by economic, legal, social, and cultural changes and have been subject to spatial changes. In our country this situation is observed in rural areas due to the 6360 Metropolitan Act enforced in 2012. This regulation includes the collective management of rural areas and cities and the construction plan of new neighbourhoods that have gained urban qualification but have not yet achieved urban integration. The rural neighborhoods, which have changed in this direction, under urban pressure and have taken a new structure, have become a priority in terms of urban planning. Dense housing influence on rural areas (Çetiner, 1980; Arendt, 1994; Çetin, 1999; Ulu and Karakoç, 2004; Çamur and Yenigül, 2009) and the design policies of rural areas (Adıgüzel 2012; Gözler 2013; Ersoy, 2013; Genç 2014; Karasu, 2014; Ürkmez and Çelik, 2016; Güğerçin and Baytorun, 2016) are on the researchers' agenda. Despite the numerous studies concerning rural development plan and policies to eliminate the imbalance between rural and city (Eminağaoğlu and Çevik, 2007, Frank K. I. and Reiss S. A., 2013), application studies towards rural area design are limited (Arendt, 1994; Thorbeck, 2013). When examining the present studies, it can be seen that unidentified, uniform, unreachable, incompatible spaces arise due disregarding urbanism principles and lack of supervision and partially and only carrying out the minimum requirements of the regulation. For this reason, the law of no. 3194, which is a main planning tool for urban areas in Turkey, is thought to be inadequate to ensure the balance of protection-use of settlements that have newly acquired the neighbourhood status. When the literature was examined, application studies were encountered that searched for solutions for the spatial problems regarding rural areas brought on by the 6360 metropolitan act. In the design of rural areas, ecological design principles (Wheeler, 2003; Thorbeck, 2013) can be seen as a model approach in order to meet rural needs, solve their problems and to ensure that they sustain their identity, natural, historical and cultural values in regard to the protection-use balance. In light of the conceptual information given above, the aim of this study is to present a liveable system proposal regarding the ecological design approach of villages in the pressure of urbanization that have gained neighbourhood status after the 6360 metropolitan act effectuated in 2012. Following this construction, within the sample space constraint, this study searched for answers to the following questions:

1. Is it possible to design modern living spaces bearing the functional and cultural identity of new neighbourhoods and the protection-use balance?
2. Is this ecological design approach can be considered as a model in the planning of new neighbourhoods?

The newly appointed neighbourhood within the frame of the 6360 act in 2012, the Muğla-Menteşe-Orhaniye neighbourhood was chosen as the field of study in order to find an answer to the aforementioned questions.

With this regard this research has 3 step methods. Firstly, it explain neo rural via definition of rural based on literature review, secondly interrelated neo rural with the criteria of the ecological design approach in order to connect the design phase and finally, the elements of the design model are associated with the elements of the neo-rural field definition and ecological approach criterias.

## 1. Theoretical Framework and Hypotheses

From past to present, central decision-makers have developed spatial and managerial approaches in order to ensure the rural-urban balance. Some of the central government's studies on rural areas can be compiled as follows; Village city models (Tütengil, 1999: 139; Keleş, 1998: 94; Dağlı and Aktürk, 1988: 284; Alpay and Gürsel, 1986: 24), Republican Villages Project (Ecevit, 2002 akt. Çolakoğlu, 2007: 189), Agricultural City approach (Yahyaoglu, 1971; Türkeş, 1997: 541; Türkeş, 1994: 241) and the Example Village Model (Erkul ve Eskin, 2012:185). These approaches have been applied to the Bolu-Taşkesti, Hakkâri, Konya-Hadım, Ordu-Mesudiye and Van-Özalp settlements. These applications have been executed under the "a settlement having a population under two thousand is a village, towns are with population between two thousand and twenty thousand and settlements having a population of over twenty thousand are cities" definition according to Rural Law (Köy Kanunu, 1924: madde 1). This definition changed along with the effectuation of the 6360 law in 2012 and villages within the boundaries of a big city gained a neighbourhood status independent of the population criteria and became the subject of development plans. The law of No. 3194 is thought to be insufficient to provide protection-utilization balance of rural settlements that have acquired new neighbourhood status. The change of the rural area along with the new regulation, it will be appropriate to redefine the rural concept on behalf of these areas to be planned in line with needs and urban policies. In order to be able to define the neo rural phenomenon, it is necessary to reveal the criteria that have changed within the existing rural definitions.

Geray refers to rural area where division of labour is not developed, the economy is based on agriculture, extended family types and face-to-face neighbour relations are densely seen (Geray, 1975 :1). Eminağaoğlu and Çevik however, approach rural settlements as settlements that tend to the regional peoples' needs, suitable to the natural environment and land form and that has climate compatibility and gives importance to cultural values (Eminağaoğlu and Çevik, 2007). In contrast to the definitions of Giray, Eminağaoğlu and Çevik where the borders of the rural area are not described; in 2013, Ertüzün and Fişekçioğlu evaluated that rural areas that create resources for production outside province and district centers and emphasized that the living and economic activities of these areas are significantly based upon the direct utilization and evaluation of natural resources (Ertüzün and Fişekçioğlu, 2013). From the above definition, it can be said that researchers have tried to define rural areas with still functional identity agriculture, as closed societies.

With today's transition from an industrial society to an information society, the distinction between city, rural and village concepts is becoming increasingly blurred. The selection of uptown for production and services that are seen as urban activities have invalidated the supposition that rural areas are agricultural and forestry areas. The increase of urban land prices has led housing areas to more rural areas as well as the selection of industrial sites. Similarly, with the development of environmental social movements, the "urban agriculture" movement has found place in cities and agriculture has begun to be implemented in urban areas (Tekeli, 2016). Briefly stated rural areas; while the spatial subject of urban activities, the city has become a spatial interface where rural elements have been observed. In this context, we can define neo rural areas as settlements where non-agricultural economic activities can also be observed, the protection-utilization balance is preserved using natural resources, natural circulation systems are protected and the division of labour is diversified. While low population and low density housing continues in the neo rural areas, elementary families are also choosing these areas as much as extended families. The neo rural areas are settlements that have a heterogeneous socio-cultural distribution and where face-to-face neighbouring relationships are maintained. Rural area definition and the neo rural definition are compared at [Table 1].

**Table 1.** Definition of The Rural Area and The Neo Rural Area

Rural Area	Neo Rural Area
Agricultural economic activities	Non-agricultural economic activities
Undeveloped division of labor	Labour is diversified
Primary relationship	The weakening of primary relationships
Strong relationship with natural sources	Establishing a conservation-use balance with natural resources

Natural circulation systems	Continuing to maintain natural circulation systems
Low population and low-density housing	Low population and low-density housing continue
Extended families	Extended families and elementary lives families together
Face-to-face neighbouring relationships	The face-to-face neighborhood relations
Homogeneous socio-cultural distribution	The more heterogeneous socio-cultural distribution is observed

For the ecological design approach, the subject of this study, a design model has been established taking into account the neo rural area definition. The conceptual framework of creating a sustainable habitual environment without breaking the natural balance in the natural environment despite of nature itself was used when determining the design approach criteria (Yeang, 2006). Ecological design along with the interdisciplinary approach stands out in design literature as a concept that entails the need to work in support with social, cultural, economic and technological processes, especially environmental processes (Aklanoğlu, 2009). In this context, (our hypothesis based on) the ecological design approach in the spatial design of neo rural areas will be offered as a model and the applicability of the proposed model in the neighborhood of Muğla Menteşe Orhaniye.

H1: The ecological design approach can be proposed as a model in the spatial design of new (neo) rural areas.

H2: The proposed model can be applied to the Menteşe Orhaniye neighbourhood of Muğla.

The compact and efficient utilization of land, transportation and accessibility, healthy-utilizable ecology, the restoration of natural systems, the creation of quality accommodation and living areas and sustainable ecology concepts that Wheeler set out for sustainable cities in 2003 were used as criteria within the ecological design approach model. The ecological design approach criteria based on the neo rural area definition has been summarized in Table 2.

<b>NEO RURAL (Erdoğan 2017)</b>	<b>CRITERIA OF THE ECOLOGICAL DESIGN APPROACH (Wheeler 2003)</b>
Non-agricultural economic activities	Sustainable economy
Labour is diversified	
The weakening of primary relationships	Creation of quality housing and living space
Establishing a conservation-use balance with natural resources	Compact and efficient land use Healthy-used ecology Restoration of natural systems
Continuing to maintain natural circulation systems	Transportation and accessibility Healthy-used ecology Restoration of natural systems
Low population density and sparse ongoing housing	

Extended families and nuclear families lives together	Creation of quality housing and living space
Face-to-face neighborhood relations are continuing	
The more heterogeneous socio-cultural distribution is observed	

The sustainable economy needs to be supported in the neo rural areas where non-agricultural activities and division of labour is diversified. Sustainable economy should be shaped with the position of the neo rural area within the settlement hierarchy and its' functional character. The neo rural, which established the sustainability and continues to harbour natural circulation systems should be constructed in such a way as to ensure restoration of natural systems, possess compact and efficient land use, transportation hierarchy and accessibility features and is integrated with healthy-utilized ecological systems. The creation of quality accommodation and living areas will provide the spatial needs that will arise from the social transformation of the neo rural area where primary relations have weakened. Similarly, the neo rural which is observed to have continuing face-to-face neighbour relations and a more heterogeneous socio-cultural distribution, should solve their needs with quality living areas through gathering and dispersal areas and social reinforcement spaces of different quality. The neo rural, which has a continued low population and low housing density, has a combination of extended and elementary families, will be able to meet the housing needs with the design of quality living and accommodation areas.

## 2. The Field of Study

The Menteşe district located on the southwestern tip of the Aegean region, is the central district of the big city of Muğla (metropolitan city status gained in 2012 with the effectuation of the law no.6360), with a population of 108.068. Settlement established on the skirts of Mount Asar (Masa) and has extended towards the plains of Muğla and Karabağlar. Menteşe was chosen as the field of study due to it being one of the rare cities which possesses a macro form that develops modern urbanization tendencies compatible with traditional texture,

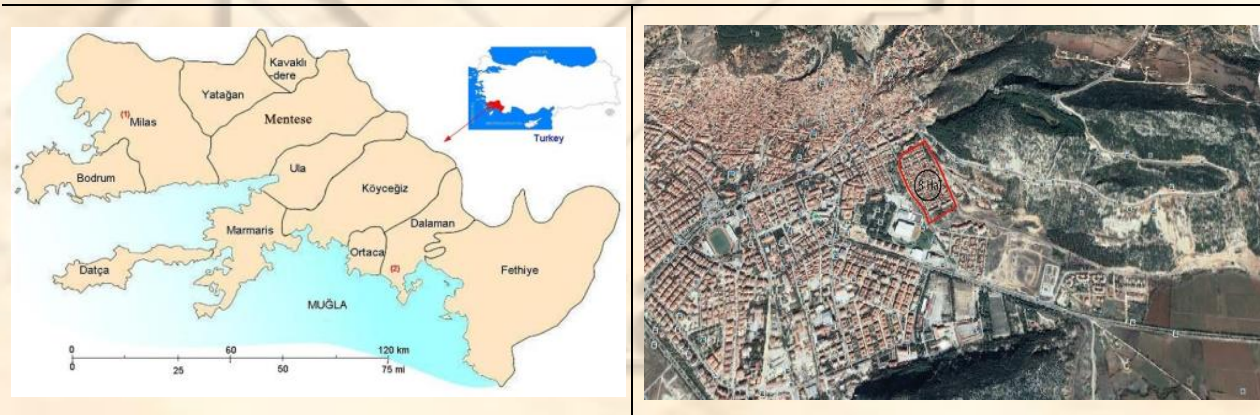


Figure 1. Muğla Menteşe Study Case Area

The field of study, the neighbourhood of Orhaniye gaining neighbourhood status in 2012, is situated 4 kms away from the Menteşe District and is a rural settlement undergoing transformation under the pressure of urban housing. Based on the observations and data obtained from field studies; the field of study is an area which possesses a building stock of 63% which are in good condition, where 85% of the housing area consists of structure stocks with 28% having four stories and 48% having three. In light of this data, the field of study can be defined as a converted housing area with a tendency for 3-4 floor settlement topology [Figure 2].

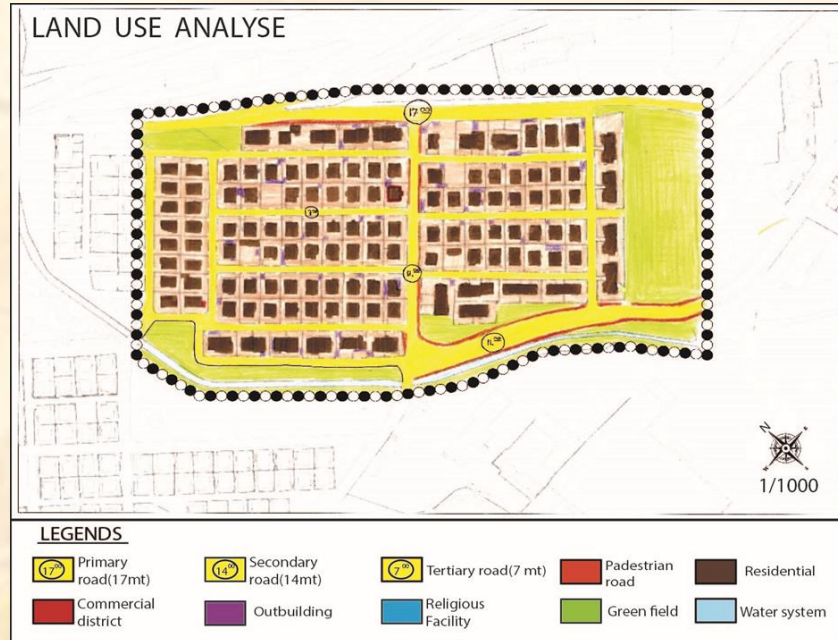


Figure 2. Land Use Analysis

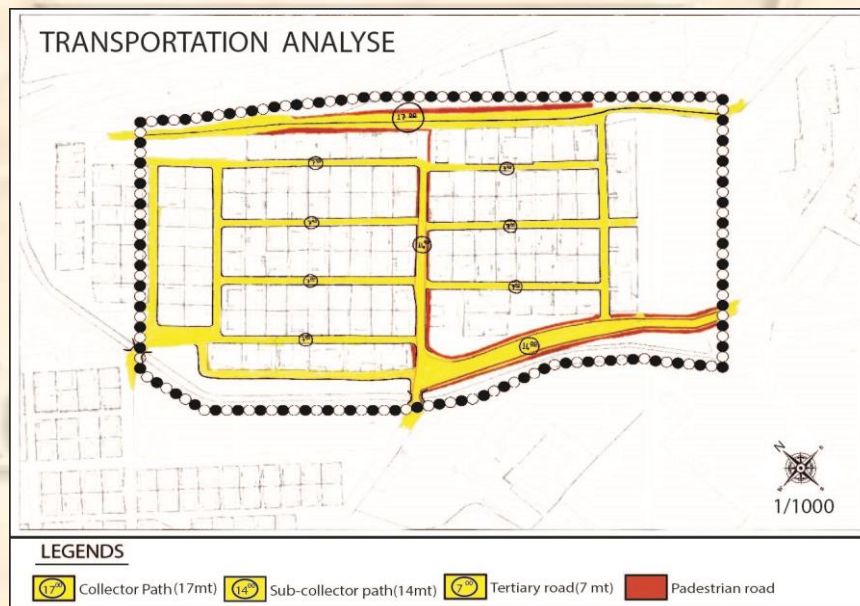


Figure 3. Transportation network analysis

The existing transportation network area has uniform, grid structure (Figure 3). Although the Orhaniye neighbourhood is under urban pressure; it carries a spatial structure that does not possess transportation relative altitudes, is devoid of one-day trade and social reinforcement, does not possess a binding green circulation system and open and green spaces of urban standards envisaged by the number of 3194, construction law as opposed to its natural ecological assets [Table 3].

**Table 3.** Current Land Use Distribution Table

	Current(m <sup>2</sup> )	Percentage(%)
<b>Residential Area</b>	68.375	85%
<b>Commercial Area</b>	225	0%
<b>Educational Area</b>	0	0%
<b>Health Facility Area</b>	0	0%
<b>Religious Area</b>	0	0%
<b>Transportation</b>	Road System 6840	9%
	Parking 0	0%
<b>Green area</b>	4560	6%
<b>Total</b>	80.000	100%

In light of the current structure; it is revealed that the village of Orhaniye should be subject to planning in accordance with planning essentials and urban principles based on the zoning legislation, due to it possessing the status of neighbourhood. Within this framework, developing a neighbouring center with a high quality of life is important for both sustainable rural structure and the existence of urban identity. In accordance with the problem definition and requirements brought about by the current situation, it is possible to define the Orhaniye neighbourhood field of study, whose rural character identity and typology is increasingly changing due to the urban settlement pressure, as a neo rural area. The 8 hectar sub-region, situated to the north of the chosen field of study of the Orhaniye neighbourhood was designed as the ecological approach model planning and design solution.

### 3. Finding

Within the scope of the study and in accordance with the ecological design approach; the Orhaniye settlement morphology, sustainable economy, compact and efficient land utilization, healthy-used ecology, natural system restoration, the development of quality accommodation and living areas, transportation and accessibility have been addressed as the basic elements that shape design criteria. Within the framework of the basic elements, the reconstruction of living areas that possess environmentally related venue setup, the development of a transportation hierarchy with the aim of ensuring the easy and safe access to quality social facilities have been determined as the goals of design.

In line with these goals; an ideal schema has been developed taking into account the features of the neo rural areas. When planning the ideal schema, the criteria of the ecological approach model was evaluated and the design framework was imposed. Within the ideal schema; urban spots were established with the aim of providing compact and efficient land utilization criteria, social reinforcement areas for common use were placed in the center and a density level was used for housing areas in the direction of topographical features. It has come to the conclusion that housing in the northwest direction should be higher density in order for more of the population to be able to benefit from the landscape and to be on higher elevation. In the context of transportation and accessibility; the roads connecting the northwest-southeast axis second degree collector roads going through the west and east of the field of study on the northeast-southwest axis were connected with the third degree roads. Social reinforcement and trade areas organized in the center by constructing the main pedestrian artery and green circulation system on the northwest-southeast axis connecting two different housing densities were planned with an efficient land utilization and accessible system design background. [Figure 4].



Figure 4. Ideal Schema

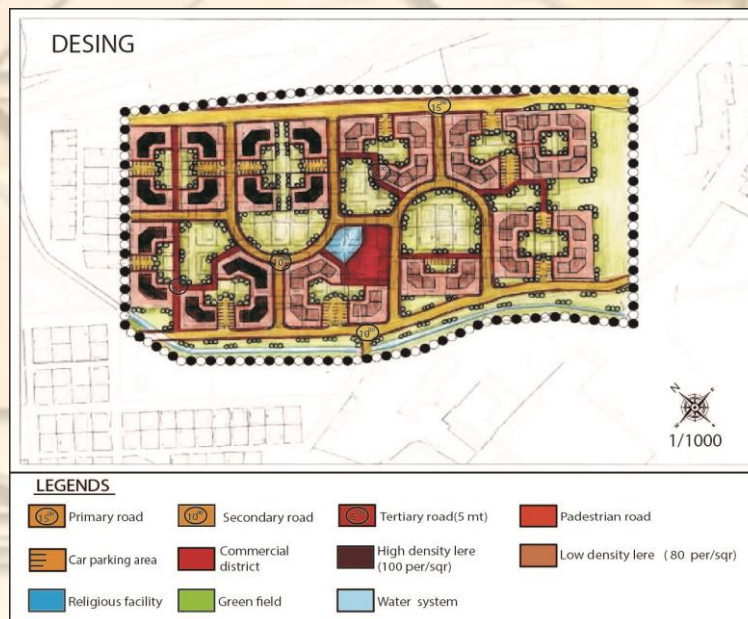


Figure 5. Design Phase

The next phase after the ideal schema construction was the design phase [Figure 4]. The ecological approach model was followed during the design phase; a mass study was carried out in accordance with the principles of the ideal schema and the design was completed. The housing diagrams of the design were determined by evaluating existing building structure and ecological approach criteria (Low population density and sparse ongoing housing, extended families and nuclear families lives together). (Figure 6). In line with the accommodation and quality living spaces development criteria; 3 different housing typologies were defined for extended and elementary families to live together, semi-public sharing spaces were created by developing inner gardens and the heterogeneous socio-cultural distribution of the neo rural was supported. In a similar vein, the inner gardens work together with the main green circulation system in order to function as a ventilation corridor. This design supply the development of quality



accommodation-living areas with healthy-used ecology criteria. The housing typologies arranged in the framework of the plan were based on the zoning legislation and were frontally oriented to the roads [Figure 5 and Figure 6].

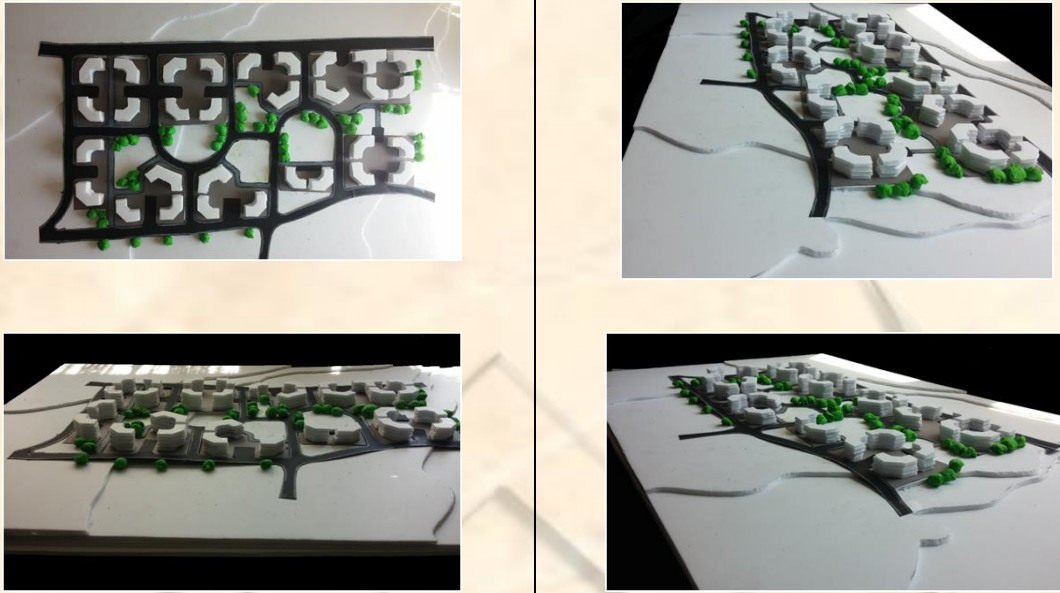


Figure 6. Design Model Ecological Design Approach

Three different diagrams have been created for the housing typologies, different family types and to serve a more heterogeneous socio-cultural structure. The first diagram is typology1 having 120 m<sup>2</sup> housing in the middle and 100 m<sup>2</sup> housing on its side, the second diagram is typology2 having three 100 m<sup>2</sup> housing on its side and two 90 m<sup>2</sup> housing in the middle and in the third diagram there is typology3 where 100m<sup>2</sup> housing is on the side and two 120m<sup>2</sup> housing is in the middle.

With the ideal schema, the approximation distance was determined by taking the road as the front facade of the residential groups whose density levels have been given in line with the number of storeys. Taking the standards of the development legislation into consideration; the block structure approximation distances were defined as 5m for the front garden, 6m for the back garden, side garden 3m for 4 storey structures; 5m for the front garden, 7.5m for the back garden and 3.5m for the side garden for 5 storey structures [Figure 7].

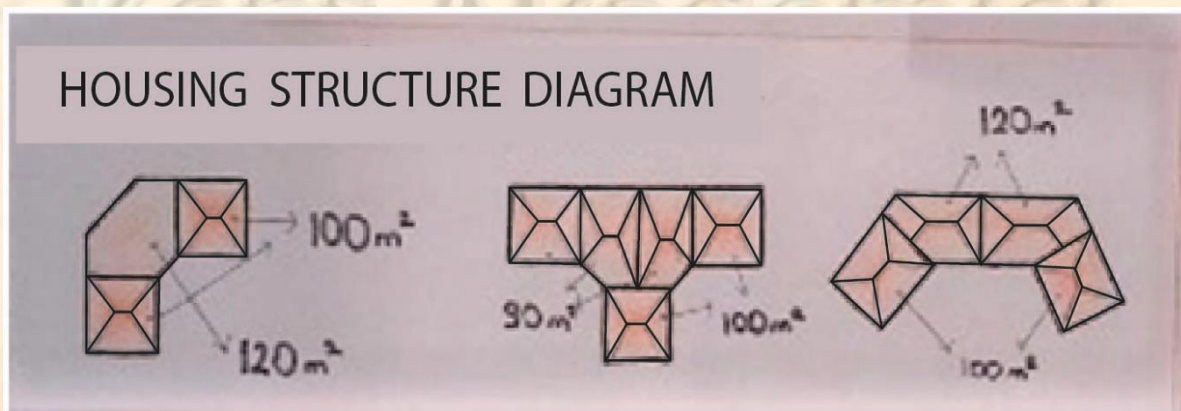


Figure 7. Housing Typologies

#### 4. Evaluation

In this study, design model was established in the context of ecological approach criterion for the neo rural area [Table 3]. The needs of the compound we ensured to be met internally by including day-to-day trade units that work with social reinforcement areas in the center of the settlement in line with the sustainable economy criteria. Trade units are an important spatial necessity within rural areas where the division of labour is diversified and non-agricultural economic activities are observed. The healthy and useable ecological and natural systems restoration criteria were taken together and the current ecological values were integrated with the spatial system and tied in with the design along with the green circulation areas and the main pedestrian artery.

**Table 4.** Design Model in the Context of The Ecological Approach Criteria for Neo Rural Area

NEO RURAL (Erdoğan 2017)	ECOLOGICAL APPROACH CRITERIA (Wheeler 2003)	DESIGN MODEL
Non-agricultural economic activities	Sustainable economy	Non-residential work areas
Labour is diversified	Sustainable economy	Non-residential work areas
The weakening of primary relationships	Creation of quality housing and living space	Establishment of semi-public sharing venues Determination of different housing typologies
Establishing a conservation-use balance with natural resources	Compact and efficient land use Healthy-used ecology Restoration of natural systems	Determination of urban stain Creation of social reinforcement areas of common use Determination of density grading for residential areas Integration of environmental ecological values with spatial fiction Designing green circulation areas together with the main pedestrian axis
Continuing to maintain natural circulation systems	Transportation accessibility and Healthy-used ecology Restoration of natural systems	Hierarchical transportation plan is fictionalized Integration of environmental ecological values with spatial fiction Designing green circulation areas together with the main pedestrian axis connecting the functional areas
Low population density and sparse ongoing housing		Determination of density grading for residential areas
Extended families and elementary lives families together	Creation of quality housing and living space	Determination of different housing typologies
Face-to-face neighborhood relations are continuing		Establishment of semi-public sharing venues
The more heterogeneous socio-cultural distribution is observed		Determination of different housing typologies Establishment of semi-public sharing venues

The design performed in accordance with the ecological design approach model has taken into account the equipment defined in the Construction of Spatial Plan Regulations [Table 4].

**Table 5.** Design Model in the Context of The Ecological Approach Criteria for Neo Rural Area

LAND USE	Present (m <sup>2</sup> )	Percentage (%)	Design Model (m <sup>2</sup> )	Percentage (%)		
<b>Residential Area</b>	68.375	85	55.832	69,79		
<b>Commercial Area</b>	225	0	912	1,14		
<b>Educational Area</b>	0	0	1596	2,00		
<b>Health Facility Area</b>	0	0	1368	1,71		
<b>Religious Area</b>	0	0	456	0,57		
<b>Transportation</b>	Road System	6840	9	Road System	7980	9,98
	Parking	0	0	Parking	2736	3,42
<b>Green area</b>	4560	6	9120	11,40		
<b>Total</b>	80.000	100	80.000	100		

In open and green areas, social facilities (education, health facilities, places of worship) and trade areas are planned with the expectation that 1,650 people will be settled in 2041 in the field of study. A transportation network hierarchy was established with 912 vehicles were needed.

## 5. Results

Literature review explained that rural areas are built-up areas with economic character of agriculture, are shaped by establishing strong relationships with natural assets, featured with low population and residential density characteristics, where primary relations are dense, specialization is limited, and homogeneous socio-cultural distribution is observed. Today these boundaries get out of focus. This fuzzy condition now reveals the concept of neo rural within the context of this study. Ideal scheme were established and housing typologies have been decided in accordance with the criteria of ecological design approach in the field of study with the neo rural component. Secondly, design model revealed on block pattern. In the framework of design criteria, neighborhoods integrated with residential areas, commercial, social-entertainment areas. Self-sufficiency sustainable livable system is designed with the accessible-hierarchical transportation and parking network, urban green system. This design has met the spatial requirement for a neo rural areas by creating quality living and housing areas where has transformed into a heterogeneous socio-cultural structure and primary relations are weakened because of current building design. In this context, it is possible to say that the proposed design has a construct that provides neo rural features. Within the scope of the study, the following questions were answered:

(1) The ecological design approach can be used as a model in the spatial plans of new (neo) rural areas and (2) it has been seen that the ecological design model could be a useful solution for neo rural areas by testing for applicability in the Muğla-Menteşe, Orhaniye neighborhood.

This study has been devised with the aim of creating spaces suitable for city planning principles with a sustainability in the new urban design, contributing to the application and design sub-disciplines of urban planning with the integrated urban structure. After the Law No. 6360, rural areas are rapidly forming. Analytical solutions need to be applied in detail scale and immediately. In this regard, future research focus on the model should be applied to neo rural area with similar characteristics and tested for validity for different settlements. It is expected that model has better results will be achieved by including in the ownership pattern. Conformity of this model should be evaluating with upper scale in accordance with the context of planning hierarchy and holistic planning principles. It is thought that the proposed model can offer a different approach to future studies in order to find possible ways of integration with adjacent regions / regions in the city. The definition of the neo rural area will present a different perspective in

urban planning terminology. From this point of view, this research is expected to create a framework for the basis for rural development policies, ecological planning and practice.

## REFERENCES:

- Adıgüzel, Ş. (2012). “6360 Sayılı Yasa’nın Türkiye’nin Yerel Yönetim Dizgesi Üzerine Etkileri: Eleştirel Bir Değerlendirme”, *Toplum ve Demokrasi*, 6 (13-14): 153-176.
- Aklanoğlu, F. (2009). *Geleneksel Yerleşmelerin Sürdürülebilirliği ve Ekolojik Tasarım: Konya-Sille Örneği*. Ankara Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Alpay Ş., Gürsel S., (1986), *DSP, SHP, nerede birleşiyor, nerede ayrılıyorlar?*, AFA Yayınları, İstanbul.
- Arendt, R., 1994, *Rural by Design: Maintaining Small Town Character*, American Planning Association, A.B.D.
- Çamur C. K, Yenigül S. B. (2009), *The Rural-Urban Transformation Through Urban Sprawl: An Assessment Of Ankara Metropolitan Area*, The 4th International Conference Of The International Forum On Urbanism (IIFoU), Amsterdam/Delft. [http://newurbanquestion.ifou.org/proceedings/7%20The%20New%20Metropolitan%20Region/E016\\_Sevinc%20Bahar\\_Yenigul\\_TheNewUrbanQuestionForm.pdf](http://newurbanquestion.ifou.org/proceedings/7%20The%20New%20Metropolitan%20Region/E016_Sevinc%20Bahar_Yenigul_TheNewUrbanQuestionForm.pdf)
- Çetin, T., 1999, *Modern Türkiye Yaratma Projesinin Orijinal Bir Boyutu: Örnek Köyler, 75 Yılda Köylerden Şehirlere*, Tarih Vakfı Yayınları, Numune Matbaası, İstanbul.
- Çetiner, A., 1980, *Kırsal Yerleşmeler ve Fiziki Düzenleme İlkeleri*, İstanbul Teknik Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- Çolakoğlu, E. (2007). *Kırsal Kalkınma Problemine Bir Çözüm Arayışı Olarak Köy- Kent Projesi*. ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, 3 (6), 187-202.
- Dağlı, N., Aktürk B., (1988), “I. Ecevit Hükümeti Programı”, *Hükümetler ve Programları II (1960-1980)*, Ankara. <http://acikerisim.tbmm.gov.tr/> (Erişim: 17 Eylül 2017).
- Eminağaoğlu Z. ve Çevik S. (2007), *Kırsal Yerleşmelere İlişkin Tasarım Politikaları Ve Araçlar*, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cilt 22, No 1, 157-162.
- Ertüzün, E.; Fişekçioglu, B. (2013). “Kırsal Alanlarda Yapılan Rekreatif Faaliyetlerin Bölgede Yaşayanlara Etkisi”, *Ulusal KOP Bölgesel Kalkınma Sempozyumu*, <http://www.unikop.org/1/26.html> (Erişim : 20.08.2017)
- Erkul, A. ve Esgin A. (2012). *Türkiye’de Kırsal Kalkınma Problemi, Ulusal Politikalardan küresel Politikalara: Kırsal Kalkınma Modeli olarak Mesudiye Köykent Uygulamasının Analizi*, Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi Yayını.
- Ersoy, M. (2013) *6360 Sayılı Yasa ve Mekansal Planlama Sorunları*, GAP Belediyeler Birliği Dergisi, <http://www.melihersoy.com/wp-content/uploads/2012/04/6360-say%C4%B1%C4%B1-Yasa-ve-Mekansal-Planlama-Sorunlar%C4%B14.pdf>. (ErişimTarihi: 17.10.2017).
- Frank K. I. ve Reiss S. A., (2013), *The Rural Planning Perspective at an Opportune Time*, *Journal of Planning Literature*, Volume: 29 issue: 4, page(s): 386-402.
- Genç, N. (2014) “6360 Sayılı Kanun ve Aydın’a Etkileri, Adnan Menderes Üniversitesi”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1 (Özel Sayı): 1-29.
- Gözler, K. (2013). “6360 Sayılı Kanun Hakkında Eleştiriler: Yirmi Dokuz İilde İl Özel İdareleri ve Köylerin Kaldırılması ve İlçe Belediyelerinin Büyükşehir İlçe Belediyeleri Haline Dönüştürülmesi Anayasamıza Uygun Mudur?”, *Legal Hukuk Dergisi*, 11(122): 37-82.
- Geray C, 1975 “Türkiye’de Kırsal Yerleşme Düzeni ve Köy-Kent Yaklaşımı”, *SBF Dergisi*, C. 30, S. 1-4, s. 45-66 DOI: 10.1501/SBFder\_0000000919.
- Güğerçin Ö., Baytorun N. A., (2016), *Kırsal Yerleşmelerde Konut ve Yeni Konut İnşası*, *Çukurova Tarım Gıda Bilimleri Dergisi* 31(2): 17-26, 2016.

Karasu M. A. (2014) Şanlıurfa'da Kentsel Gelişme ve 6360 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 1, Özel Sayı, 178-193

Keleş, R. (1998), Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara.

Köy Kanunu (1924), T. C. Resmi Gazete, 442 , 13 Mart 1924

Tekeli İ. (2016), Dünya'da ve Türkiye'de kent-kır karşıtlığı yok olurken yerleşmeler için temsil sorunları ve strateji önerileri, İdeal Kent Araştırmaları, Ankara.

Thorbeck D. (2013). Rural Design: A New Design Discipline. New York: Routledge.

Türkeş, A. (1994), Temel Görüşler, Hamle Yayınları, İstanbul.

Türkeş, A. (1997), 9 Işık, Hamle Yayınları, İstanbul.

Tütengil, C.O., (1999), "1970'lerin Köy-Kent Projesi", içinde 75 Yılda Köylerden Şehirlere, İş Bankası Kültür Yay., İstanbul.

Ulu, A. ve Karakoç, D., (2004) Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi", Planlama Dergisi, Sayı:3, sf:59-66.

Ürkmez K. G., Zengin Çelik Z. H., (2016), 6360 Sayılı Yasayla Mekansal İlişki Sisteminin Kır-Kent İkileminde Yeniden Yapılanışı ve Yerel Yönetimler: Kayseri İli Örneği, Çağdaş Yerel Yönetimler, Cilt 25 Sayı 3 Temmuz 2016, s.69-94.

Wheeler, S. (2003). Planning Sustainable and Livable Cities. LeGates, R.T. ve Stout, F. (Ed.), The City Reader (p 487-496). New York: Routledge Urban Reader Series.

Yahyaoglu, T. (1971), Tarım Kentleri / Milliyetçi Toplumcu Düzen, Çınar Yayınevi Ankara.

Yeang, K. (2006). Ecodesign: A Manual For Ecological Design. Great Britain:Wiley-Academy.

6360 Sayılı On Dört İçinde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Resmi Gazete Tarih: 06.12.2012, Sayı: 28489

Kent Akademisi

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>The Aesthetic of Everyday Life in The City of The Context Social Environment Kuzguncuk Neighborhood Through The Eyes of Inhabitant Artists</b>	
Corresponding Author	<b>Necla DURSUN</b> Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yerel Yönetimler Bölümü Küresel Şehirler ve İstanbul Araştırmaları Programı, <a href="mailto:gokmenecla@gmail.com">gokmenecla@gmail.com</a>	
Submission Date Admission Date	01/04/2019 / 01/06/2019	
How to Cite	DURSUN N., (2019). Sosyal Çevre Bağlamında Kentte Gündelik Yaşam Estetiği Sanatçı Sakinlerinin Gözünden İstanbul'da Kuzguncuk Semt, Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 270-287	

ORCID NO:  
000-0003-1543-1367

## Sosyal Çevre Bağlamında Kentte Gündelik Yaşam Estetiği Sanatçı Sakinlerinin Gözünden İstanbul'da Kuzguncuk Semt

Necla DURSUN<sup>1</sup>  
Aynur ATMACA CAN<sup>2</sup>

### Öz

Kentleri oluşturan mahalleler tarih boyunca hem mimari hem de sosyal açıdan önemli bir yere sahip olmuştur. Yapısal ve mekânsal olarak kendisine has özellikler taşıyan mahalleler birçok açıdan tarihe ışık tutmaktadır. Bazı mahalleler ise özellikli halini her dönem korumaktadır. İstanbul Üsküdar ilçesine bağlı Kuzguncuk semti bu tür mahallelerdendir. Kamusal alanda sanatla iç içe olan Kuzguncuk'ta sanat müzeden-galeriden çıkarak sokağa, caddeye, meydana eklenmiş; gündelik yaşama dahil olmuştur. Sakinleri ile etkileşim halindeki semtte sanatın bireye ulaşması hayal olmaktan çıkarak gereceğe dönüşmüştür. Çalışma bu çerçevede atölye ve ikamet adresi olarak seçimlerini Kuzguncuk'tan yana kullanan sanatçıların gözünden semt tarihine, sahip olduğu zenginliklere, sanatçıların semte kattıkları ile insan ve mekân etkileşimi bağlamında semti incelemektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Kent, Mekân, Kültür, Sanat, Gündelik Yaşam Estetiği, İstanbul, Kuzguncuk

### Abstract

The neighborhoods that form the cities have had an important place both in architecture and social aspects throughout the history. The neighborhoods, which have their own characteristics both structurally and spatially, seher light on history in many aspects. Some neighborhoods maintain their characteristics in every period. Kuzguncuk, a neighborhood in Üsküdar district in Istanbul, is this kind of an example. There, where art and public sphere go hand in hand, art has spread to the streets out of the museums or galleries. Art involves in everyday life. In this interactive neighborhood, reaching of art to people isn't a dream anymore. In this context, this study aims to research the neighborhood in the context of human and space interaction by looking through the eyes of the artist who has chosen

<sup>1</sup> Marmara Üniversitesi SBE Küresel Şehirler ve İstanbul Araştırmaları Bilim Dalı mezunu öğrenci, Araştırmacı

<sup>2</sup> Doç. Dr. Marmara Üniversitesi SBF Yerel Yönetimler Bölümü

Kuzguncuk as a studio and inhabitancy. This research is based on the history of the neighborhood, the richness of it, the contribution of the artists to the local area considering the fact that the presence of the neighborhood will not be evaluated as just an area.

**Keywords:** City, Place, Culture, Art, Aesthetic of Everyday Life, Istanbul, Kuzguncuk

## Giriş

Tarih boyunca kentler medeniyet beşiği olarak kabul edilmiştir. Tarihi süreç içinde parçası olduğu uygarlık değişmesi bile kentler değişmiş, kendine has kimlikler oluşmuş ve araştırma konusu olmuştur. Bu sebeple tarihin eski dönemlerinden bu yana farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan bir şehir olan İstanbul hakkındaki araştırmaların yoğun olması olağan bir durum niteliği taşımaktadır. Yerleşimin genişlemesi esnasında farklı bölgelerden gelen, değişik din ve millete mensup halk şehrin demografik yapısında çeşitlilik oluşmuş, sahip olunan bileşenler özümsererek kendine özgü, katmanlı bir yapı oluşmuştur. İstanbul'da oluşan sentezi Kazakistanlı piyanist, besteci ve yorumcu Anjelika Akbar verdiği bir röportajda felsefe disiplininin "Karşıtlar Birliği" olgusuna benzetmiş, İstanbul'un sesini; ezan, çan, martı, vapur ve sokak satıcılarından oluşan bir senfoni orkestrası olarak tanımlayarak sözlerine şu şekilde devam etmiştir: "Buradaki insanlardan çok etkilendim. Çok çeşitlilik gördüm... Her şeyin ne kadar çeşitlilik olsa da "birlik" içinde olması. Her şey var İstanbul'da. Çok etkileyici bir şehir. Bütün dinler, bütün ırklar, geçmiş, gelecek ve şimdi. Bu hem mimarisinde hem de dokuda hem insan yüzlerinde görülüyor." (Mesutoğlu, 2012: 156)

İlk yerleşim alanları olarak Üsküdar, Fatih ve Eyüp yoğunluklu olarak tercih edilen bölgeler olduğundan Üsküdar'ın da sınırları zamanla genişlemiştir. Mimari yapılarının özellikleri, askeri seferlerde ordunun ve hacca uğurlamada sürre alaylarının hareket noktası olması özelliklerini taşımasının yanında, muhtelif eğitimler veren medreseleri, alışverişe olanak sağlayan çarşı pazarı, doğası ve zengin sosyal yapısı ile Üsküdar tarih boyunca önemini korumuştur. Okumakta olduğunuz çalışmada, sahip olunan tüm bu özellikleri bünyesinde barındıran, Üsküdar sınırları içindeki yerleşim yeri Kuzguncuk ele alınacaktır.<sup>3</sup> Semtin sosyo-kültürel zenginliğinin bir uzantısı olarak; mekân-insan etkileşiminin sanata ve sanatçıya nasıl yansıdığı, üreten insanların mekâna etkileri, verilen ürünler, eserler, duygu ve düşünceler çerçevesinde semt araştırılmıştır. Bir anlamda sözlü tarih çalışması niteliği de taşıyan çalışmada semtin tarihine, sanat ve sanatçıya, semtin sanatçıya-sanatçının semte kazandırdıklarına dair önemli ipuçları sunulmaktadır.<sup>4</sup>

## 1- Kent ve Kentte Gündelik Yaşam Estetiği

"Kent; insanın hayatını düzenlemek üzere meydana getirdiği en önemli, en büyük fiziki ürün ve insan hayatını yöneltten, çevreleyen yapıdır." (Cansever, 2014: 103 ) tanımı ile örtüşen bir diğer tanım ise şöyledir; "Kent, insanın yaşamını düzenlemek için oluşturduğu ve yaşamını çerçeveleyen en önemli ve en büyük fiziki yapıdır. Kent, insanlar arasındaki ilişkilere ve toplumsal yaşama biçim verir." ( Koçak, 2011: 259 ) "Kent zaten potansiyel olarak, karmaşık bir

1 Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yerel Yönetimler Ana Bilim Dalı Küresel Şehirler ve İstanbul Araştırmaları Bilim Dalı Yüksek Lisans Programında, "Kuzguncuk Semt Tarihini İnsandan Okumak: Bir Seçki İle Şahsiyetler" 2018 tarihinde savunulmuş Necla Dursun'a ait tezden yararlanılarak düzenlenmiştir.

Ekim 2017 ve Mayıs 2018 tarih aralığını içeren zaman diliminde muhtelif tarihlerde, ikamet ve/ya atölye adresi olarak semti tercih etmiş sanatkar kimliğine haiz 16 katılımcı ile yarı yapılandırılmış mülakat tekniğine dayalı derinlemesine niteliksel görüşme yöntemiyle yapılan görüşmeler çözümlenerek araştırmaya veri tabanı oluşturulmuştur

toplumun güçlü bir sembolüdür. Görsel olarak da öne çıkarsa, anlamı daha da güçlenebilir.” (Lynch, 1973: 5 ) “Kent sabaha kadar ışıkları yanan ve sabaha kadar yiyecek bulunabilen bir yer” ( Helimoğlu, 1996: 121 ) olmanın ötesinde insanlar arasındaki ilişkilere ve toplumsal yaşama şekil verdiği gibi salt bu açılardan değil çok yönlü olarak ele alınması gerektiği şu tespitte mevcuttur; “Kent; toplumsal, siyasal, yönetsel ve ekonomik alanların bütün vatandaşlar için var olduğu yaşam alanıdır. Kent kavramı, insanı çevreleyen ve ondan etkilenen tüm boyutları içermektedir. Buna ilave olarak geniş kapsamda tanımlanması gereken bir nitelik taşıır.” ( Hayta, 2016: 166 ) Kentte yaşayan nüfus, sürdürdüğü günlük yaşam, yönetsel ve ekonomik yapısı, tarih içinde sergilediği gelişim, sahip olduğu kültür, dini değerler, gelenek görenek ve ananeler gibi karmaşık bir dokuya sahip olan kenti Lefebvre; “Şehirlerde oluşturulan alanı değil, şehrin kır üzerindeki hâkimiyet göstergelerinin bütününü ifade etmektedir.” şeklinde tanımlamıştır. (Lefebvre, 2015:9)



**Resim 1:** Kuzguncuk Genel Görünüm

Her şehrin kendine has özellikleri çevresine yansır. Şehirler, geçmişin izleri ve değerlerini günün şartlarına yenilmeden geleceğe taşıyan oluşumlardır. “Tekrar eden gelişimin yerlere göre farklılık gösterdiği” diğer bir gerçektir. (Stevenson, 2003: 10 ) Sahip olduğu teknolojiyi eskimekten kurtarmak adına, geçmişte ürettiğinin üzerine eklemeler yaparak geleceğin ihtiyaçlarına cevap veren yapıda bir oluşumdur sözü edilen. Barındırdığı sosyal değerler ile sosyal katılımın sağlandığı, paydaşlarıyla beraber alınan kararlar geleceğini şekillendirir. Dinamik bir yapıya sahip olan şehirler sürekli değişim halindedirler.

Okunaklı bir mekân olmak ile birlikte, imgelenebilir anıtsal ölçekli yapılar, konut yapı karakteristiği, meydan-park-bahçe düzenlemesi dışında, mekânda meydana gelen süreçler gündelik yaşamı oluşturmaktadır. “Estetik değer, güzel-çirkin,



hoş-nahoş, yüce vb. olarak sıralanabilir. Söz konusu değerler doğada, nesnelere dünyasında bulunmazlar ve doğaya insan tarafından yüklenirler.” (Ökten ve Can, 2000: 355 )

Kentler toplumsal yaşama şekil veren ve yaşantıyı çevreleyen yerlerdir. Kentleşme ile kentte yaşayanların yani kentlilerin sayısının artar ve kentin yaşam biçimini benimserler. Kentin sahip olduğu fiziksel, toplumsal, siyasal ve ekonomik değerler kentte yaşayanların yaşam pratiğine etki eder. Bu etki ile davranış ve ilişkilerde kente özgü değişiklikler yaşanır. Kentleşme ise kültür ile ilişkilendirilebilir. Kent ile insan arasındaki bağıdır. Bu bağ sağlamlaştıkça kent özellik kazanır. Zaman içinde insan mekâna, mekân orada yaşayan insana benzer.

Selamlamak, ikramlaşmak, bayramlaşmak yaşantının estetiğini dışarı vuran eylemlerdir. İnsanın mekân ile ve insanın insan ile olan sosyal ilişkisi ise oluşan gündelik yaşama estetik bir boyut kazandırır. Mekânın, semtin, şehrin bakmak ve seyretme ile var olan görsel estetiğinin içinde yaşayanların davranışları, giyim kuşamları yaşam estetiğini besler. Gündelik yaşam estetiği içinde zamanla kullanım sıklığı kazanan eylemler mahallenin kültürünü oluşturur. Mahallenin sahip olduğu kimliğin sakinlerine aşıladığı bir kültürden söz edilebilir. Tıpkı kimlik ve hayat tarzı mahalle kültürünün de mahalle ölçeğinde bir karşılığı bulunmadadır. Doğum ve ölümlerde takip edilen tutum ve davranışlar, ihtiyaç duyulan zamanlarda ihtiyaç sahibine gösterilen dayanışma, düğün-nişan gibi kutlama seremonilerindeki mutluluğu paylaşma şekilleri mahalle kültürünün örneklerindedir. Bazen yan yana olan mahallelerde dahi mahalle kültürünün farklılaştığı gözlemlenebilir. Mahallenin oluşmuş kültürü yeni nesle aktarım ile süreklilik kazanır ve aynı zamanda korunur.

## 2-İstanbul'da Müstesna Kuzguncuk Semti

Mekândaki her öge insanı ve yaşamakta olduğu hayata ve duygularına ait bilgiyi aktarır hale gelir. Dolayısı ile denilebilir ki; mekân yaşadığı değişime rağmen, sahip olduğu coğrafi özelliklere, sosyal dinamiklere, barındırdığı topluluğun sahip olduğu maddi manevi zenginliklere göre şekillenir. Mahalleler ise kentteki yaşantının aileden sonraki en küçük yapı taşıdır. Bir anlamda kentin kurucu birimidir. Ancak kentlerin gelişiminden payına düşeni alan mahaller bir kimliğe sahiptirler. Bu kimlik: nasıl bir mahalle olduğunu, özelliklerini, unsurlarını, kimlerin ikamet ettiğini anlatır. Muhtar, imam, eczacı, doktor, kahvehane, kasap, okul, öğretmen, cami, lokanta, büfe, trafik ışıkları, parklar... Mahallenin birçok bileşeni mevcuttur ve bunların tamamı semtin estetiğini oluşturur.

“Eski zengin Muhsin Çelebi, bu kaftan için girdiği borçları verip çiftliğini, mandırasını, gelir getiren mal ve mülkünü rehinden kurtaramadı. Elçilikten hatıra kalan atı ile işlemeli takımını satıp Kuzguncuk'ta mini mini bir bahçe aldı. Onu ekip biçti. Çoluğunun çocuğunun ekmeğini çıkardı. Ölünceye kadar Üsküdar pazarında sebze sattı.” (Seyfettin, 2016: 27 ) Ömer Seyfettin'in Pembe İncili Kaftan isimli çocuk kitabında, hikâyenin kahramanı Muhsin Çelebi 40 yaşlarında, kimseye muhtaç olmayacak kadar servete sahip, ölümden korkmayacak kadar cesur, bilgili birisidir. Bir gün vezirlerin gönderecek elçi bulamadığı korkulan hükümdar Şah İsmail'e elçi olarak görevlendirilir. Sahip olduğu bütün varlığını rehin vererek kumaşı Hindistan'dan, pembe incileri Venedik'ten gelen kaftanı ile gerçekleştirdiği seyahatten kaftanını bırakıp yurda döner. Görevini tamamlamıştır ancak artık evi bile yoktur. Yaşamak için bir ev arar. İstanbul'da çokça semt olsa da O Kuzguncuk'ta yaşamayı seçer. Bu hikâyeyi okuyan her çocuk İstanbul'da Kuzguncuk adlı bir semt bulunduğunu ve bu semtin nasıl bir yer olduğunu merak etmiştir.



**Resim 2:** Kuzguncuk'ta Gündelik Yaşam

Kuzguncuk hala tercih edilen bir semt olma özelliğini korumaktadır. İstanbul Anadolu yakası Üsküdar İlçesine bağlı, Boğaz Köprüsü'nün eteğinde bulunan bir eski bir "boğaz köyüdür". Paşa Limanı ve Beylerbeyi arasında, bir zamanlar kıyılarında denize girmenin mümkün olduğu, sahil kasabası niteliğindedir. Semtin iki yakasını çevreleyen tepenin biri Fethi Paşa Korusu'nun bulunduğu tepe diğeri ise Nakkaştepe'dir. Edmondo De Amicis "İstanbul" isimli kitabında; "Süsen çiçeğinin bütün renkleriyle boyanmış Kuzguncuk." ( AMİCİS 1993: 385-386 ) diyerek doğanın tüm renkleri ile çevrili semti tasvir etmiştir. Kuzeyinde Beylerbeyi Sarayı, güneyinde Fethi Paşa Korusu, batısının Boğaz'a kıyı olması yerleşimin genişlemesini büyük oranda durdurarak vadi dışına taşmasını engellemiştir.

Sokakları İcadiye Caddesi'ne bağlanarak dar ve organik şekilleri ile ana yolun her iki tarafına yayılmışlardır. Ana cadde oldukça hareketli iken dar sokaklar daha içe dönüktür. Bu durum sakinleri için gizlilik sağlamaktadır. Semtin sahip olduğu yeşil doku, bitki ve ağaçların kokusu, balkonları şenlendiren çiçeklerin enerjisi ile soğutma etkisi yaparak sıcak yaz günlerini serinletmektedir. Bahçesaray, Bostan, Bağcı, Bamyacı, İkinci, Güzel Bahar, Hayırlı, Bereketli, Yenigün, Tütsülü, Yapraklı Çınar, Çifte Çınar gibi iç açıcı sokak isimlerinin yanı sıra, Can Yücel, Baba Nakkaş, Aziz Bey, Tomruk Ağası, Limoncu Şakir, Tenekeci Musa, Simitçi Tahir gibi o sokakta vakti ile yaşamış kimselerin isimlerini taşımaktadır. Boğaz'dan uzaklaştıkça eğim kazanan topografik yapısı ile merdivenli sokaklarından biri Bereketli Sokak'tır. Merdivenleri yıllarca açık hava tiyatrosu olarak kullanılmış, birçok çocuğu tiyatro ile tanıştırmıştır. Bereketli Sokak'ı özel kılan bir başka şey ise girişindeki ulu çınardır. Görmüş geçirmiş yaşlı çınar gövdesinde semte ve semtliye ait

duyuruların asıldığı bir ilan panosunu misafir etmektedir. İsteyen herkesin ilan asabildiği bu ilan panosunda muhtarlığın duyuruları, mevlidi olanın daveti, cenazesi olanın ilanı, kedisi kaybolanın yardım çağrısını görmek mümkündür.

1973 yılında I. Köprü'nün kullanıma açılması ile diğer boğaz köylerine nazaran ulaşım seçeneklerinin arasına bir tane daha eklendiğinden Kuzguncuk bir adım öne çıkmıştır. Değişim yaşamaya elverişli hale gelen semt 1980'lerden itibaren; ressam, mimar, şair, yazar, çizer, müzisyen başta olmak üzere sanatın çeşitli dalları ile uğraşanların rağbet ettiği bir adres olmuştur. Son yıllarda, eğlence anlayışının değişmesi, basın yayın organları, kitle iletişim araçları ve sosyal medya aracılığı ile bir anlamda semt yeniden keşfedilmiştir.



**Resim 3:** Kuzguncuk Köşkleri

Semtin yeşil ile iç içe sokaklarında film setlerini görmek ise çok olası bir durumdur. 1980'li yıllarda semt çeşitli çekimler için tercih edilse de adını tüm Türkiye'ye duyurmasını sağlayan yapımcı TRT için çekilen "Perihan Abla" dizisi olmuştur. Dizi o kadar izlenir olmuştur ki Türkiye'nin çeşitli yerlerinden semti görmeye, çekimleri izlemeye gelenlerin meraklı tutumları diğer meraklıları semte çekmiştir. Başkarakter Perihan'ın evinin bulunduğu Ayhan Sokak'ın adının Perihan Abla Sokak olarak değiştirilmesi ile semtin popülerliği artarak devam etmiştir.

Şehre zenginlik katan semtlerden biri olmasının yanı sıra yüksek lisans ve doktora tezleri dahil olmak üzere sayısız araştırma ve belgesel konu edilmiş yaklaşık 4.500 nüfuslu semt, bağrında 19. yüzyıl İstanbul'unun kozmopolitliğini barındırmaktadır. Minareden ezan, kiliseden çan, sinagogdan hazzan<sup>5</sup> sesini semtte duymak mümkündür. Bu anlamda

<sup>5</sup>Sinagoglarda ilahi söyleyen güzel sesli kişi

Kuzguncuk, sadece mekânsal yakınlıkların değil hoşgörünün adresi olmuştur. Sokakların güzelliği fotoğraf çekmeyi sevenleri mutlu edecek sürprizler barındırmaktadır.

İsrail devletinin kurulması, 6-7 Eylül olayları, Varlık Vergisi ve Kıbrıs Barış Harekâtı nedeni ile Kuzguncuk'tan İstanbul'un çeşitli semtlerine, Yunanistan'a ve İsrail'e göç eden gayrimüslimlerin yerini Anadolu'dan gelenler almıştır. Zaman içerisinde hemşeri anlayışı ile göçün boyutları genişlemiş Kuzguncuk ortamını oluşturan aktörlerin pek çoğu gitmiştir. Gayrimüslimlerin sayısının yok denecek kadar az olduğu günümüzdeki nüfus yapısı ile gündelik yaşamda birlikte yaşama pratiği pek kalmamıştır.

İnsanlar ve yapıların kültüre ve tarihi dokuya sahip çıkan en önemli etkenler olduğu tartışmasızdır. Kuzguncuk insan ölçeğinde korunmuş bir yerleşimdir. Büyük şehrin karmaşası ve hareketi buraya uğramamış gibidir. Zarif yalıları, köşklere ve evleri gelenleri vakur halleriyle süzer gibidir. İnsan bileşimi ve toplumsal yaşamdaki ayrıcalıklı yeri mimari yapıda da kendisini göstermektedir. Semtin evrensel ve toplumsal değerlere sahip yapıları kültür varlığı niteliğindedir. Pembe Yalı gibi anıtsal nitelikteki yapıların yanı sıra sivil mimariye ait örnekler kültürel bir çevre oluşturmaktadır. Semt su bakımından zengin olduğundan hemen her evin su kuyusu bulunmaktadır. Semtte yaşanan yangınlardan sonra, eski yolların genişletilmesi, açılacak yeni yolların varlığı yapı adalarında değişime sebep olmuştur. Artan nüfus sebebiyle küçük olan semtin yüzölçümüne daha çok yerleşim sığdırmak amacıyla yeni parseller ufak tutulmuş, çıkmaz sokak oluşmasına özen gösterilmiştir. Böylece dar cepheli ve bitişik nizam evler inşa edilmek durumunda kalmıştır. Bir vadiye konulanmış olan semtin iki yamacında evler basamak halindedir ve göz hakkı paylaşımı insancaadır. Evlerin renklerinde pastel tonları ve aşı boyası tercih edilmiş olup günümüzde de rengârenktir.

### 3- İstanbul Kent Estetiğinin Parçası Olarak Kuzguncuk'ta Gündelik Yaşam

Kuzguncuk, kültür-sanat üretim merkezi olarak nitelenebilecek bir semttir. Bir semtin sanata yansması belki de evvela kalem vasıtası ile olagelmektedir. Kuzguncuk'u arka fona alan Buket Uzuner'in "Kumral Ada Mavi Tuna" isimli romanı, kapağında semtte ikamet eden ressam-yazar Mine Çelengil Göker'in zengin dünyası ile renklenen Yaşar Miraç'ın "Kuzguncuk'ta Bir Şaşkın Gün" isimli hikâye kitabında olduğu gibi. Kuzguncuk'u konu alan şiirlerin mısraları okunduğunda şehir ve güzel sözün ilişkisi semti rahatlıkla gözünüzde canlandırmanızı sağlar. Serdar Pakkan'ın kaleme aldığı şiir, bu anlatıya bir örnek teşkil eder.

Bir dedem korkut masalıdır kuzguncük  
Adını kuzgun baba'nın verdiği  
Yaşını  
Can baba'nın  
Ne zaman bir öğle vakti  
Vursam kendimi kuzguncük'e  
Aynı hristiyan kumrular  
Aynı müslüman güvercinler  
Aynı hahamın serptiği buğdayları yerdi ( Pakkan, <https://www.antoloji.com/kuzguncukoy-bir-kuzguncuk-siiri-siiri/> Erişim: 16.04.2018 )

Araştırmamızın yapıldığı 2018 yılında 3 adet sanat galerisi bulunana Kuzguncuk'ta bir tane daha sanat galerisi açılma hazırlıkları mevcuttu. Sanata ve sanatçıya ev sahipliği yapan semtte geçmiş yıllarda tamamen semtte yaşayan sanatçılar tarafından organize edilerek hayata geçirilen "Kuzguncukla İç İç" ve "Kuzguncukla İçli Dışlı" isimli açık hava

sanat etkinliği gerçekleştirilmiştir. Bir sanat eserini ekmek tekneleri olan dükkânlarında sergileyen semt esnafı etkinliğe destek vermiştir. Böylece, görsel olarak ayrıcalıklı bir etkinliği semtin sosyal zenginliğine eklemekte pay sahibi olmuşlardır.

### 3.1. İnsan Mekân Etkileşimi: Çeşitliliğin Ahengi

Kuzguncuk'un geçmişi geleceğe bağlayan kendine özgü mimarisinden organik sokak şekillerine, balkonların/bahçelerin semt sakinlerince çiçeklendirilmesinden yapıların boyasında tercih edilen renklere kadar oluşan dinamizm bu etkileşim sayesinde gözle görünür olur. Mekânlar sanatçıların hayal dünyasıyla çevresi ve yaşantısı arasında kanallar açar ve bu kanallardan geçenler ürüne dönüşür. Farklılıkların ve çeşitliliğin çok olduğu Kuzguncuk, seçilmiş bir İstanbul parçası olarak bakıldığında anlama-yorumlama ve kentsel kimlik geçit töreni özelliğindedir.

Yerleşim yeri olarak ünlülerin de tercihi olan semtte; Balyan ailesinin iki mimarı, ünlü ud yapımcısı Onnik Usta, bestekâr Şevki Bey, şair-yazar Oktay Rifat, roman ve öykü yazarı Rifat Ilgaz, TRT Radyosu sanatçısı İnci Çayırılı bunlardan birkaçıdır. Adı bir sokağa verilen İnci Çayırılı TRT Radyosu Türk Sanat Müziği Sanatçısı ve Koro Şefi'dir ve çocukluğunun bir bölümü Kuzguncuk'ta bir yalıda geçmiştir. Senti tercih edenlerden biri Nazım Hikmet ve teyzesi Sare Hanımdır.

Teyzesi Sare Hanım'ı görmeye sık sık gelen Nazım Hikmet semte olan beğenisini şu mısralara sığdırmıştır:

Beykoz'da oturmalı,  
Beykoz'da çalışan adam,  
Fakat Kuzguncuk güzel yerdir,  
Ve gayet nefis yapar gül reçelini pansiyoncu Madam ve kızı Raşel...

Semtin şairlere ilham veren özelliği Can Yücel'i de çekim alanına almıştır. Adını semtteki bir sokağa veren Can Yücel'in semte olan sevgisini "Ben Kuzguncuk'ta yeşil bir dal buldum, ona tutundum." sözleri ile ifade etmiştir. Can Yücel Datça'ya yerleşmeden önce uzun yıllar ikamet ettiği Hamam Sokak'taki evinden iskeleye kadar esnaf ile selamlaşarak yürür ve müdavimi olduğu Çınaraltı Cafe'ye gider, her zaman oturduğu masaya otururdu. Ressam E'nin, Can Yücel ile olan bir anısı ve hala yaşadığı kalıcı hatırası bulunmaktadır: "Can Yücel'in doktoru O burada yaşarken eşim idi. Üniversite sınavını kazandığımı ve kayıt yaptıracağım bölümün seramik bölümü olduğunu söylediğimde bana dedi ki; "O zaman senin adın bundan sonra "seramine" olsun". Ben de Can Baba'nın uygun bulduğu bu ismi çok severek internetteki adım olarak kullanıyorum. Benim için çok önemli miras niteliğinde bir olgudur bu isim. Gurur duyuyorum bu durumdan." (Ressam E, 16.01.2018 trh. Kişisel Görüşme)

Sevim Burak ise bir diğer ünlü semt sakini ve alışılmışın dışında bir edebiyatçıdır. Delikoç Sokak'ta bulunan evi bu gün restore edilmiş ve kapısında küçük bir levha ile evin Sevim Burak'ın çocukluğunun ve gençlik yıllarının geçtiği ev olduğu belirtilmiştir. Yazar o günlerini; "1931'de İstanbul'da doğdum. 21 yaşına kadar Kuzguncuk'un tepesindeki evimizde babaannem ve büyükbabamla geçirdim. Bu yüzden çocukluğumla büyüklüğüm arasında büyük bir fark yok gibidir. Aile çevremizde, çocuktan çok yaşlı komşular, yaşlı akrabalar bulunduğu için onların arasında, yaşlı bir insan gibi yetiştim. İlkokulu Kuzguncuk'ta okurum." şeklinde anmaktadır. ( ALTIN 2011/2: 95 ) Çocukluğundaki gözlemleri ve yaşanmışlıkları ile yazdığı kitaplarda semtin zenginliklerinden esinlenmiştir. Kuzguncuk'tan ayrıldıktan sonra özellikle yaz aylarında olmak üzere ara ara semtte ikamet eden Sevim Burak, duygusal olarak semtten kopmamıştır.

Tiyatro oyun yazarı, dramaturg ve yönetmen aynı zamanda semt sakini Güngör Dilmen “Kuzguncuk Türküsü” isimli oyununda semtteki sosyo-kültürel çeşitliliği ve 6-7 Eylül olaylarını konu almıştır. Semt verimli bir bahçe olarak kabul edilecek olursa verilen ürünlerden sadece bir tanesidir bu tiyatro oyunu. Semtin çeşitliliği oyunda eski bir tatlı çeşidi olan, rengârenk görüntüsü nedeniyle genellikle çocuklar tarafından tercih edilen, tahta bir çubuğa sarılarak tüketilen macun şekerine benzetilmektedir. “Kuzguncuk Türküsü”nde, macun tablasındaki farklı renklerden oluşmuş macunlar, Rum öğretmen Saranda’ya Kuzguncuk’taki etnik, dinsel ve kültürel mozaiği anlatır. ‘Bütün bu renkler beyaza kesilir. Bakın şurada hepimiz renk renk Rumu, Ermenisi, Türkü, Yahudisi, Tanrının eli şöyle fırl fırl çevirdi mi bizi ki çeviriyor da aslında. Biz, Rum, Ermeni, Yahudi, Türk olmaktan önce insanızdır.’ (Keçeli, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/13/181/1431.pdf>, Erişim: 09.05.2018 )

Aktör ve yönetmen Uğur Yücel doğduğu mahalleye bağlı olduğunu sık sık yazar ve dile getirmektedir.2002’de Kuzguncuk’taki yerel bir organizasyonda yaptığı bir konuşmada kendisine mahalle çocuğu veya Kuzguncuk’un çocuğu olarak tanımlar. “Benim için Kuzguncuk bir sinemaydı. Muazzam bir karakterler resitaliydi. Ben buradan çıktım ve buranın insanından beslendim.” demiştir. (MİLLS 2014: 130 ) Uğur Yücel’in bu anlatısı Sevim Burak’ın semte dair söyledikleri ile örtüştüğü ve semtin sanat ile ilgilenenlere nasıl bir kaynak teşkil ettiği açıkça görülebilmektedir.

### 3.2.Bir Semt İlham Kaynağı Olabilir mi?

Kuzguncuk’ta mekân insanı ezmez. Aksine baş tacı ederek var eder. Geleceğe taşır. Ölümsüzleştirir bir anlamda. Gökkuşağının tüm renklerini barındırır. Zaman avuçlarınıza aldığınız kum taneleri gibi parmaklarınızın arasından hızla kayar gibi hissetmezsiniz. Bir çırpıda gün inmez, hava geç kararır. Algısal olarak geçmişe götürür, zaman donmuş gibi olur. Adeta eski günlerde varmışsınızcasına hissettirir. “Kentler, yaratıcılığı ve hayal gücünü teşvik eden uyarıcı alanlardır. Kent sanatçının ilhamı için sayılamayacak ölçüde argümanlarla dolu bir kaynaktır.” (Altıntaş-Eliri, 2012: 65 ) ifadede bahsedilen sayısız bağlam Kuzguncuk’ta bulunmaktadır. Ülkesindeki iç savaş nedeni ile Türkiye’ye gelerek Kuzguncuk’ta sanat galerisi açan, avukatlık eğitimi almış bir ressam olan Ressam A: “Sanatçı için en iyi malzeme; renk ve tabiattır. Şair için, yazar için, ressam için. İlham var burada hem de büyük bir ilham. Ayrıca burada büyük bir malzeme var sanatçı için ve bu malzeme bedava.” (Ressam A, 10.01.2018 trh. Kişisel Görüşme) diyerek, Akademisyen A ise şu kelimelerle tartışmaları açıklamaktadır: “Yaşadığım yer bana ilham veriyor. “Organik ulaşım”<sup>6</sup> diye bir yaklaşımım bu dokudan çıkan bir şeydir. Bir diğer örnek; İcadiye Deresi ve Bağlarbaşı Deresini eski haline dönüştürebilme seçeneği benim ilham kaynağım. Dünyada örnekleri var çünkü. Bereketli Sokak’ merdivenlerindeki çiçeği 2004’te boyadım. Gezi Olaylarından ilham alarak yaptım bu merdiven çiçeğini. “Neden Kuzguncuk’ta yayalar yoldan yürür?” sorusu da bana ilham kaynağı olmuştur. Bostan bana çok ilham veriyor derslerimde. Toplumsal yapının korunması, çevre ilişkileri, doğal yaşamın korunması, kamusal yaşamın bu kadar mekânsal yansımaları Kuzguncuk’tan çıkıyor. Burada alan çalışması yapmayan mimar, şehir plancısı hemen hemen yoktur. Burası nadir kalan yerlerden biridir. Bunu koruyabilmek önemli olan. İlham kaynağı olan şeyi yok etmeye başlayınca zaten ne sanatçı için ne sanatçı için ne akademisyen için 10 yıl sonrası hayal etmeyi güçleştiriyor.” (Akademisyen A, 16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme)

Yaya ve bisiklet kullanımı ile ulaşımın sağlanabilmesi

Ressam B birkaç sanatçı ile gerçekleştirdikleri bir resim sergisinin bu ilhamdan doğduğunu şöyle aktarmaktadır: “Semtin ilham verdiğini bizzat yaşadım. Okulumla evim arasında Boğaz’ı aşmam gerek. Her ikisi de suyun kenarı. Her ikisi arasında gidış gelişimde, deniz resimleri, su resimleri yaptım. İlk sergimin yarı işi buydu neredeyse. Çok ilham aldım. Sonra Kuzguncuk yüzyıllarca böylece durmuş bir yer. Yapıları hayranlık uyandırıyor. Semte ait resimler yaptım. Semtin sanat galerilerinden ilki semte ait eserlerin sergilendiği bir sergi ile kapıları açmıştı. Ve semtte yaşayan tüm sanatçılar için bir ödev olmuştu bu durum. Bu çok özel bir durum bence. 2000 yılında semt neymiş sergi ile gördük, eserlerde.” (Ressam B, 23.01.2018 trh. Kişisel Görüşme )

Semtin ilham kaynağı olabileceğini Yazar ve Şair B de teyit etmektedir: “Şarkılara şiirlere romanlara neden girmesin ki semt? Sizi mutlu ediyorsa da girer, aykırılıkları varsa da girer.” ( YAZAR ve ŞAİR A, 19.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) Sanat Galerisi Yöneticisi A (24.10.2017 trh. Kişisel Görüşme ) eğer bir sanat ile ilgilense idi semtten mutlaka besleneceğini dile getirmektedir: “Semt tabii ki ilham kaynağı olur. Burada şairler, yazarlar, resamlardan da var. Ürünlerinde hepsi semte yer vermiştir. Örneğin ben edebi ürün veriyor olsam mutlaka kullandım semti ve ihtiva ettiği her unsuru. Kuzguncuk’ta yaşayan şahsiyetler esin kaynağı olabilir çok rahatlıkla her türlü esere.”

Müzik grubu Gündoğarken ’in “Kuzguncuk’ta İlk Gecem” isimli şarkısının sözlerine ilham veren, belki de sanatçıların etkilendiğini söylediği semtin esin kaynağı olma özelliğidir.

“Kuzguncuk’ta ilk gecem, eksildim arttım,  
Yaşa gör demiştin sana, acılar tattım.  
Kendime tozpembe masallar anlattım,  
Kuzguncuk’ta ilk gece.”

### 3.3.Yerin Ruhü

Semtlerin ve mekânların ruhu olduğuna inanan Ressam ve Tablo Restoratörü A (16.04.2018 Kişisel Görüşme ) : “Mekânların ruhu var bence. Yapıların bir ruhu var, geçmiş ile bağlantı kuruyor bence.” diyerek açıklamaktadır. (Mimar B 18.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ) bu düşünceyi destekler bir açıklama yapmakta ve benzer bir tanımı da eklemektedir: “Mekân öğretir. Ve öğretiyor. İyi olmayı da kötü olmayı da. Bence Kuzguncuk iyi olmayı öğretiyor. Semtte yerleşmiş değer yargılarının, davranış biçimlerinin, ilişkiler ağının bir ucu size dayanıyor.” Mimar B’nin “mekân öğretir” tespiti Kuzguncuk’ta cenaze olduğunda gözle görünür olmaktadır. “Eskiden diyelim ki birinin cenazesi mi var, ne kadar Müslüman varsa, o kadar da Hristiyan, o kadar da Yahudi olurmuş. Bizim berberimiz öldü, cenazeyi koyduk berber dükkânının önüne, bütün Kuzguncuk her türlü insan bir arada ona saygı duruşu yaptık, konuştuk, esprilerini anlattık.” ( BEKTAŞ 1996: 87 ) Benzer bir vakayı Ressam E 3 yıl evvel yaşadıklarını anlatmaktadır: “Viktorya Abla’nın 3 yıl evvelki cenazesi gerçek Kuzguncuk’tu bence. Çok kalabalıktı ve çeşitliydi. Elinde tespihi sofu imam amca da vardı, ta karşıdan gelen Rum amca da vardı, Musevi teyze de vardı. Hepimiz vardık. Yani o cenaze benim burada gördüğüm en önemli cenazelerdendi. Viktorya Abla çok sevilen biriydi semtte.” ( RESSAM E, 16.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) Mekânların ruhu olduğuna inanan ve eserlerinde olduğu gibi yer veren Yazar A ( 10.12.2018 Kişisel Görüşme ) : “Ancak bu kurgunun içinde mekânlar yani benim eserlerimde hep gerçek mekânlardır. Bozcaada, Üsküp, Kosova, Prizren hepsi eserlerimde yer alır ve hepsi olduğu gibidir. Yaşanmış olaylardan esinlenmiş olsam da kurgu ile karışık gerçek mekânlarda geçmektedir. Mekânlar bu yüzden benim için önemlidir. Başkaları için de önemli olabilir. Çünkü yaşadığınız yerdir sizi tarif eden.” şeklinde açıklamaktadır. Bu açıklamasının teyidi niteliğinde olan “Çömlekçi Maria” isimli

hikâyede mekân Kuzguncuk'tur: "Kuzguncuk'ta Bostan'a bakan köşede iki katlı Rum evinde oturan Maria, yaptığı çömlerleri Mısır Çarşısı'ndaki İsmail Efendi'ye satardı." ( SEVAL 2017: 100 )

"Sanat, yaşayan canlı bir varlıktır. Her sanat eseri insanların ruhunu taşır. Bir şehir ise kuşakların, dönemlerin ruhunu içermektedir." ( KOS 2017: 176 ) Öyleyse denilebilir ki; mekânın ruhu kişilerde ruhsal bir olgunlaşma sağlamaktadır. Bir bakıma bulaşıcı bir hastalık gibi dirençle karşılaşmadan insanların üzerine, duygularına, kişiliklerine, gelecek hayallerine etki etmektedir. Kundaktaki bir bebekten evlenilecek çağa erişen serpilmiş bir genç kız gibi hızla besleyerek. Buna karşın Kuzguncuk koynunda barındırdığı insanların psikolojilerini yansıtmaktadır. Kendinden alınanın kendine dönmesi gibi bir tür psikolojik etki oluşmaktadır.

### 3.4.Eylem ve Söylemin Senti

Kentte olmak demek daima değişim içinde olan estetik bir kültürün parçası olmak demektir. Mekâna ait değişiklikler ile yaşam alışkanlıkları üzerinde etkili olan bu durum, daha fazla kişinin sanata erişmesiyle anlam kazanacaktır. Bir bakıma kamusal kültür oluşturmak sosyal etkileşim kanallarını açık tutmak anlamına gelmektedir. "Özellikle yaya mekânlarının sanat objeleriyle desteklenmesi olgusu mekân estetiğini arttırmasının yanında insanlarda kültürel doygunluğu, gelişimi, bilinçlendirmeyi veya görsel etkileşimin getirdiği psikolojik rahatlamayı sağlar." (Altıntaş-Eliril 2012: 67 ) İnsanların kültürel birikimi ve gelişimine katkı sağlayan, renk renk boyayı paletinde yoğuran (Ressam B23.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) Kuzguncuk'un sanata ev sahipliği yapmasını üzerine: "Ben resim yapıyorum, birkaç şair arkadaşım da var semtte yaşayan şiir yazan. Ama bu bütün dünyaya yapılan bir sanat ürünüdür ve burası bizim üretim yerimiz. Gitmeyi de düşünmüyorum, yeni bir yer de aramıyorum. "Ben sanatımı yapamıyorum!" dedirtmiyor semt bana." demektedir.

Kuzguncukla İç İçe isimli sanat etkinliğinin aktörlerinden Akademisyen A ( 16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ), etkinliği şu şekilde değerlendirmektedir: "Sanat etkinlikleri yaptık geçmişte. "Kuzguncukla İç İçe ve Kuzguncukla İçli Dışlı" isimleri ile iki etkinlik yaptık. Semtillerin Kuzguncuk'a kattığı değerler üzerinden çalışmalar yapıldı. Bunların hepsi aslında buradaki altyapıyı güçlendirmiştir. Bunun yanında geleceği vaat eden aktivitelerdir."

19 yıldır Kuzguncuk Mahallesi Muhtarının (Mahalle Muhtarı 10.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) semtin sanatı beslediği yönündeki görüşü desteklemektedir: "Kuzguncuk sanatı besliyor bence. Sebebi ise doğal yapısından kaynaklanıyor. Yapısı ve insanı sanata hitap ediyor."

"Behlül Sokak'taki mimoza önemli. Bir yazar olsaydım, öykü yazsaydım, öykümü oradan kurgulardım. Giden birinin ardında kalmış bir kadını konu alabilirdim mesela. Türetilebilir. Bostandaki incirler de bir başkasının dikkatini çekirdi belki de. Tabii ben tabiat odaklı biri olduğum için tabiatı beslenerek size fikirler veriyorum. Yazılarımda da tabiat ile ilişki kurarak ilham kaynağı verirdi Kuzguncuk. Ama tabiat odaklı çalışmayan biri için de semtteki sakinler, işyeri çalıştıranlar figür ya da ilham kaynağı olabilir. Karakter ve tiplerin yoğun olduğu bir semt burası." ifadesi ile Sanat Galerisi Yöneticisi A ( 24.10.2017 trh. s Kişisel Görüşme ) semtin ilham kaynağı olma zenginliğini anlatmaktadır. Aynı düşüncede yalnız değildir: "Buradaki günlük hayat da sanatçıyı besliyor bence. Romanlarda hep bu semt var. Geçmiş ve üç dinin komşuluğu her çeşit ilişkiyi besliyor bence." ( Ressam E, 16.01.2018 trh. Kişisel Görüşme )



“Kapınızı açtığınız zaman sanatın çeşitli kolları ile uğraşan çeşitli yüzler ile karşılaşıyorsunuz. Bir selamınız olur. Karşılık alırsınız. Onun bir ürünü sizde yankılanır, sizinki onda yankılanır. Tabii ki birbirini besleyen bir olaydır bu. Sadece adını duyduğunuz bir insanın sergisinde bulabilirsiniz kendinizi. Ya da aniden yanı başınızda kadeh tokuştururken görebilirsiniz. Önünüze güzel bir eser konuluyor ise siz de bu güzelliğe karşılık vermek için en güzelinden ürün vermeye çabalarsınız, teşvik edicidir bu karşılıklı etkileşim. Gayret veren bir durum. Bir hikâye sizde bir pencere açıyor ve siz onu versiyonluyorsunuz.” ( Yazar ve Şair B, 04.12.2017 trh. Kişisel Görüşme ) Bu ifadede katılımcı semtte sanat ürünü vermenin ve sanatın semte olan katkısının karşılıklı etkileşim olduğunu görüşülmüştür. “Her türlü ilhamı veren bir yer burası. İyi örnek olarak veriyorum burayı. İnsanların yaşam biçimini değiştirmeye sebep olan bir semt burası.” (Akademisyen A, 16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme )

### 3.5. Bir Semt, Bin Bir Eser

Kuzguncuk'ta “mahalle” demek mekânların bütününe ifade eder. Semti fethedercesine gezdiğinizde ne çok şeyin zamanın altında kalmamak için direndiğini görmek mümkün olur. Gördükleriniz karşısında, yürümeyi yeni öğrenen bebekler gibi yavaşlarsınız. Can damarı kuruyan bir bitkinin dibine serpilen su gibi yaşama sevinci ve umut aşılarda farkları içerik ve şekillerde olsa da dünü, bugünü ve geleceği yinelenmesi ile eskilik hissi vermez. Sanatı ve sanatçıyı çeken unsurlardan biri de budur belki de. Üretilen, ne kesinlikle eski ne de yeni bir forma sahiptir, o Kuzguncuk ilhamı ile üretilmiş bir eser olma özelliği taşımaktadır. Bu üretim semti geleceğe bağlamaktadır. Bir anlamda ölümsüzlük aşılamaştır. “Kuzguncukla İç İçe” ve “Kuzguncukla İçli Dışlı” isimleri altında 2 yıl artarda düzenlenen sanat etkinliği hatıralardaki yerini korurken özlenerken anılmaktadır: “8-10 yıl kadar önce burada bir etkinlik yapıldı, 2 yıl üst üste ama sonra sürmedi. Kuzguncukla İç İçe isimli açık hava etkinliği idi bu. Orada şöyle idi; sanatçılar eserlerini her bir esnaf dükkânında sergiledi. Örneğin bir sanatçının resmi kasapta sergilendi. Bir heykeltıraşın heykeli bakkalda sergilendi. Kırtasiyede, büfede, lokantada sergilendi. İki hafta kadar bir süre devam etti etkinlik. Bu etkinlik devam etse idi şimdi kasap da bakkal da sergileri geziyor olacaktı ama devam etmedi ne yazık ki. Bu organizasyonu üç tane kadın sanatçı düzenledi. Bu güzeldi.” ( Yazar ve Şair A, 19.01.2018 trh. Kişisel Görüşme )



**Resim 4:** Kuzguncuk'ta Renkli Köşkler. Kaynak: Mehmet Ekiz Arşivi.

Sanat ile ilgili kimseler sergi açmanın dışında da sorumluluklar üstlenmiştir semtte. Semtin okuluna destek olunması amacı ile hareket edilmesi bunlardan biridir. Her yıl ilkbahar aylarında tekrarlanmaktadır. “Sanat ile ilgilenen kişiler her sene aktivite olarak sanat eserleri üreterek onları satıp elde edilen tutar ile semtin ilkokulunda yaz okulunu finanse ediyorlar. Bence bu durum bile semte çok büyük bir katkı. Belli bir çevrenin okulun yaşatılması ve çocuklar için bunu yapıyor olmaları semte has bir ayrıcalık.” ( Sanat Galerisi Yöneticisi A, 24.10.2017 trh. Kişisel Görüşme )

### 3.6.Aidiyet

Zamanla kentin kimliği ile kişilerin kimliği özdeşleşir. Kenti oluşturan mahalleler, köyler, sokaklar için de aynı durum geçerlidir. İstanbul özelinde durum değerlendirildiğinde; Üsküdarlı, Kadıköylü, Bakırköylü gibi betimlemelerin bir unvan gibi kabul edilerek bazı çağrışımlar yaptığı söylenebilir. Kuzguncuk için de durum aynıdır. Kuzguncuklu olduğunun öğrenilmesi ile hoşgörü teriminin dudaklardan dökülmesi an meselesi olur. Yazar A'nın ( Yazar A, 10.12.2017 trh. Kişisel Görüşme ) “Kuzguncukluluk” kavramının kendisinde merak uyandırmasına ait anısını şöyle ifade etmektedir: “Bursa Ahmet Vefik Paşa Devlet Tiyatrosunun “Kuzguncuklu Fazilet” adı ile oyunu vardır. Onu izleyince bu semti merak etmişliğim vardır.”

Yazar ve Oyuncu A ( 19.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) Kuzguncuklu olmayı ayrıcalık olarak gördüğünü kendisinin de çok şaşırdığı bir anısı eşliğinde aktarmıştır: “Örneğin geçtiğimiz yaz Yunanistan'a seyahate gittim. Bir arkadaşım vasıtası ile bir çift ile tanıştım. İstanbul'dan geldiğimi söylediğimde yaşadığım semti sordular. “Kuzguncuk” dediğimde inanamadılar, aniden duygusallık, hüznü, gözyaşı birbirine karıştı. 35 yıl öncesine kadar Kuzguncuk'ta yaşıyorlarmış ve

sonra Yunanistan'a yerleşmişler. Bereketli Sokak'ta oturduğumu duyunca daha da etkilendiler. Çünkü onlar da Bereketli Sokak'ta yaşamışlar. Belki bu yaz onları misafir edeceğim. Bu nedenle "Kuzguncukluyum" demek bir ayrıcalık bence, sıradan değil."

Ressam ve Tablo Restoratörü A, ( 16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ) "Kuzguncukluyum" diyebilmenin ölücüsünün semtte yaşanan süre ile ölçmektedir:" Kuzguncukluyum diyebilecek kadar eski bir semtli değilim, "Kuzguncuk'ta yaşıyorum" diyebilirim kendim için."

Bu konuda Akademisyen A (16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ) : "Mahallenin tadını kokusunu alınca orada 20 yıl yaşamakla, 100 yıl veya 2 yıl yaşamak arasında fark kalmıyor. Seviyorsanız zaten benimsiyorsunuz. Benimsenen bir yer de sevilir. Eski olmak ile yeni olmak arasında bir fark yok bence bu nedenle. Yani keşke daha eski olsaydım burada dediğim oldu ama benden sonra gelenlere de hiçbir zaman ben eskiyim tavrı takınmadım. Buranın eskisi olmak; sahibi olmak veya sınırlarına sahip olmak demek değildir."

Yaşadığınız yeri özlüyor musunuz? Araştırmadaki bu soru, "tiryakilik" ifadesinin tam karşılığına denk gelecek yanıtların alınmasına neden olmuştur. Kuzguncuk; bir defa gelenin bir daha gelmek istediği, semttten taşınanların geri dönmek istediği, uzak kalındığında özlem duyulan bir semt olmuştur.

Akademisyen A ( 16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ) semttten uzak kaldığında yaşadığı duyguları sesler, kokular, tatlar ile örererek anlatmaktadır: "Nereye gitsem buradan bir parça var hayatımda. Buradan uzaklaştığımda birçok bağım var. Çınaraltı'nı, denizi, arkadaşlarımı özlüyorum. Acaba ihlamurlar kokmaya bağladı mı, manolya açtı mı, bostanda yeni ürünler var mı, sabah vapurları hareket etti mi, düdüğünü çaldı mı? Dilim pastanesinden, fırından yayılan kokular, Mülkiyeliler Birliği'nin güzel tatları... Sesler kokular önemlidir. Ve bunlar özleniyor aynı zamanda."

Ressam E ( 16.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ), oturduğu evin kapısının önünde yaşadığı anları resmettiği kişisel sergisine "Kapı Önünde" olma eyleminin adını vermiştir. Semte tutku derecesindeki bağlılığını hayatındaki önemini aktarmaktadır: "Uzak kalınca özlüyorum. Yazları çoğunlukla evimizin kapısının önünde taze fasulye ayıklarım. Kapıdan amcalar geçer "O yenge, akşama fasulye mi yiyeceğiz?" diyerek takılırlar bana ve bu benim çok hoşuma gider. Ya da bazen pantolon paçası sökülmüştür onu dikerim terzi Ziya Abi geçer "Ne o mesleği elimizden mi alacaksınız?" der takılır bana. O kapı önünde; kedim köpeğim yanımdadır. Mesela, nefes nefese kalmış bir teyze geçer önümden; "Bir iki dakika dinleneyim mi der?", "Gel otur." derim. Çay içeriz kahve içeriz. Sabah kahvaltımı kapının önünde yaparım."

Yazar ve Oyuncu A ( 19.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) semte olan tiryakiliğinin iş seçimine etki ettiğini, başka bir semtte yaşamayı düşünmediğini söylemektedir: "Başka bir evde yaşayabilir miyim, örneğin Avrupa yakasında? Evi etrafı ile birlikte düşünüyorum ben hep. Karşıda evim var benim, ancak 20 yıldır burada kirada oturuyorum. Taşınmak istemiyorum kendi evime. Burası kendi evim gibi oldu bu kadar yıl sonra. Burayı bırakmak istemiyorum. Özlüyor musunuz dediğinizde; inanın çok tuhaf bir şey, en fazla bir hafta uzak kalsam (iş için olabilir, tatil için olabilir) bu bir haftayı uzatamıyorum. Buranın dışında bir yerde kalamıyorum yani. Evimi ve burayı çok özlüyorum. Hatta doğruluk payını bilmiyorum ama şöyle bir söylem var; "50 yıl burada yaşayıp Üsküdar'a gitmemiş adam vardır Kuzguncuk'ta" denilir. Burada tuhaf bir şey var, bağlıyor sizi. Havasından mı suyundan mı insanından mı bilemiyorum. Ama bir düşünün; arkanızda Fethi Paşa, önünüzde Boğaz, tarih, kültür... Her şey var burada. Bağlanıyorsunuz ve

gidemiyorsunuz buradan. İstanbul dışındaki işleri almıyorum. Çünkü uzun süre şehir dışında kalmak gerekiyor ise o işi kabul etmiyorum.”

Ressam ve Tablo Restoratörü A ise (16.04.2018 trh. Kişisel Görüşme ) , Beşiktaş'ta bulunan işyerine gittiğinde dahi semte duyduğu özlemi dile getirmektedir: “Çok özlüyorum burayı. İki günden fazla olduğunda ayrılık sürem evime uçarak gidiyorum. İş dönüşlerim bile böyle oluyor diyebilirim.”

### 3.8.Kuzguncuk'un Süprizleri

Uçsuz bucaksız bir okyanus bile bazen küçükmiş gibi algılanır iken, minnacık bir mekân barındırdığı özellikler ile uçsuz bucaksız bir ülkeymiş gibi algılanabilir. Bu durum oraya ait algıyı ifade eder. Kuzguncuk'ta oluşan algı ikinci tanıma dahildir. Kişilerin anılarında, hafızalarında öyle bir kimlik kazanır ki, bir labirentin tüm köşelerini birer birer dönmek gibi bir his yaşatır ki; her köşe başında değişik bir özelliği ile karşılaşmaktadır. Anlatılacak birçok özellik, derinleşecek birçok konu her köşede yolcuya seçimi zor kararlar veririr. Böyle katmanlı bir semt, kişiyi tahlil ve tespit ettiği disiplinler ile kuşatır. Bu semtte köşeye sıkışmışlık, bunalmışlık hissi yaşamazsınız. İnsanların dünya algısını etkileyen bir “şey” vardır. Bu “şey” i büyük hayaller kurduran bir yer olarak tanımlamak mümkün olabilir. Herkes birbiri ile ve de doğanın döngüsü ile etkileşim içinde yani kısaca doğal akışı içindedir. “Bir evden müzik sesi geldiğinde oraya taşınmış olan sanatçı semte ses katmaktadır. Yusuf Katipoğlu'nun resim atölyesinde yapıp evine götürmek için semtin sokaklarında taşıdığı resim Kuzguncuk'a bir şeyler katar.” (Heykeltraş A, 10.01.2018 trh. Kişisel Görüşme ) sözlerinde ifade edildiği gibi semtin sokakları umulmayan anlarda sanat ile burun buruna gelinebilir. Ayrıca bu karşılaşma için herhangi bir sanat galerisinin vitrinine bakılmasına dahi gerek kalmadan. Bakışı tuvale, düşünceleri söze dökmeyi vaat etmektedir. Semte küçük bir odaklanma büyük bir metni doğurabilir.

Kuzguncuk, sokaklarını arşınlayanlara masallarda olduğu gibi uçan bir halı üzerinde gibi hissettirir. İstanbul tezgâhta dokunan kilim ise uçan halı Kuzguncuk'tur. Zira Boğaz tarafından semte girdiğiniz an uçan halının üzerine ilk adımı atarsınız; trafik, karmaşa, koşuşturmaca, gökyüzünü görmeyi ve oksijenin dolaşımını engelleyen büyük binalar o an arkanızda kalır. “İnsan kendini burada ulusların farklı dillere ayrıldıkları günde sayar. Hayatın sıradan ilişkileri için en az dört dil bilmek gerekiyor. Pera'da çok dilli çocuklar Yunanca, Türkçe, İtalyanca ve Fransızca konuşuyor.” (Gautier, 2018: 86 ) Yazarın İstanbul için söylediği bu cümleler Kuzguncuk için geçerli sayılabilir. Ancak bahsi olan dört dil; doğa ve hayvan sevgisi, insana saygı, hoşgörü ve sanata saygı biçiminde günümüzdeki durumuna evrilebilir. Açık hava müzesine gelmiş hissi veren semt ilk anda farklı bir yer olduğunu söylemektedir. Uçan halının barındırdığı zenginliklerden birini semt doktorunun eşi Ressam E ( 16.01.2018 trh. Kişisel Görüşme) bir anısı eşliğinde aktarmaktadır: “Bir gün şöyle bir şeye şahit olduk ve bu söyleyeceğim gerçek Kuzguncuk'tur. Yani gerçek Kuzguncuk oydu. Eşimin muayenehanedeki masasının üzerinde bir baktık günün birinde; öyle bir aya denk geldi ki Musevilerin hamursuzu, Hıristiyanların paskalya yumurtası ve Müslümanların aşure günü aynı tarihe denk geldi ve masanın üstünde bunları simgeleyen yiyecekler vardı. Hepsi semt halkından ikramdı semtin doktoruna. Dedim ki; Gerçek Kuzguncuk bu!”



**Resim 5:** Kuzguncuk'ta yaşadığı yıllarda Sevim Burak'ın ikamet ettiği Hamam Sokak'taki ev.  
Kaynak: Mehmet Ekiz Arşivi.



**Resim 6:** Kuzguncuk'ta yaşadığı yıllarda Can Yücel'in ikamet ettiği Hamam Sokak'taki ev. Kaynak: Mehmet Ekiz Arşivi.

## Sonuç


“Hoşgörünün Adresi” belirgin bir kültüre sahip semt, kendine has ruhu, bu ruhu besleyen çeşitli dini mekânları, bostanı, bostanın varlığını sürdürmesini amaçlayan yüksek bilinçli sivil toplum oluşumları, tarihi iskelesi, eski ahşap yapıları, dar ve yer yer merdivenli sokakları, sayısız küçük esnafı, atölyelerini semtte konumlandırmış sanatçıları, seçkin eserlerin sergilendiği sanat galerileri, eğitim seviyesi yüksek sosyal sermayesi ile çok veçhelidir. Bir gülün yaprağı gibi katmerli bileşenleri ile özel bir semttir. Birlik beraberlik içinde gerçekleştirilen kutlama ve anma törenleri, semte ait ihtiyaçların karşılanmasına yönelik düzenlenen panayır, kermes ve sokak sergileri semt ruhunun varlığının kanıtıdır. Tüm bu öğeler ile Kuzguncuk, tarihi dokuda mahalleyi yaşayan ve yaşatan bir mekândır.

Yağmur sonrasında oluşmuş bir su birikintisinden bir miktar su alınarak incelenirse önce çamurlu su görünür. Daha dikkatli bakıldığında temiz su damlacıkları dikkati çeker. İlk bakışta görünmeyen ancak en baştan beri var olan bu temiz su damlalarında olduğu gibi Kuzguncuk’a ait araştırma, geliştirme, düzenleme ve yeniliklerde tarihsel dokunun varlığı bilinerek kurgulanan yöntemler tercih edilmesini gerekli kılmaktadır. Statik bir anlayış yerine semt kimliği ön planda tutularak stratejik bir anlayış geliştirilmelidir. Semtin kimliğini oluşturan doğal/yapay ve sosyo-kültürel öğeler uyum için de değerlendirilmelidir. Bu öğeler içinde olan insanın gelenek ve görenekler gibi saikleri ile semin bileşenlerini oluşturduğundan çözümlenerek iyi öğrenilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Ayrıca bu saiklere sahip çıkmaya çabalayan semtlilerin varlığı bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Kuzguncuk, sonsuza açılan geniş bir kapı gibidir. Onda yaşamış, ondan göçmüşler iz bırakmış, ayrılışlar bile duyarlılık oluşturmuştur. Bu faktör birçok hususta yol gösterici olabilir, oluşan sosyal sermayenin bir katma değere dönüştürülmesinin amaçlandığı projeler üretilebilir. Farklılıkların zenginlik kazandırdığı gerçeği unutulmamalıdır. Eskiden semtli Müslümanlar tarafından bilinen diğer dinlere ait bayramlar ve özel günler hakkında bugünün semtlilerince pek bir bilgiye sahip olunmaması ya da sınırlı veya yanlış bilgi sahibi olunması nedeniyle gündelik yaşam pratiğinde yer bulamamaktadır. Yerel yönetim tarafından bu tür günlerin canlandırılması için girişimlerde bulunulabilir. Yolu bir biçimde semte düşmüş şahsiyetlerin tanıtılması, ürünlerinin bilinirliğinin sağlanması yönünde çalışmalar yapılabilir. Semte kattığı zenginlikler işlenebilir. Örneğin Can Yücel ve Sevim Burak’ın yaşadığı evler bu bakış açısı ile değerlendirilebilir.

İki yıl art arda semtlilerin tamamen amatörce organize ettikleri açık hava sanat etkinliklerinin, yerel yönetim eli ile süreklilik arz etmesinin arzulandığı araştırma esnasında katılımcılar tarafından sıklıkla dile getirilmiştir. Bu devamlılığın yılın belli birkaç gününde gerçekleştirilmesi, desteğe hazır olan semtliden alınan güç ile zaten sanat ile iç içe olan semte bir veçhe daha kazandırılması mümkündür. Korumanın mekânsal alandan kültürel alana yönelmesinin gerekliliği, somut olmayan mirasa yönelik bir koruma anlayışına gebe bir yer olduğu tespit edilen Kuzguncuk’ta selamlaşmanın ve ikramlaşma önemli yer tutmaktadır. Korumaya kültürel bir boyut katma, mekândan kültüre dönük anlayışın geliştirilmesi için Kuzguncuk güzel bir kaide, özel bir atmosfer ve âlemdir. Koruma anlayışında; sanatçıların bizzat bulunmayı tercih etmeleri, özgün üretimlerini orada yapabilmeleri de anlatılan bu durumu destekleyen bir diğer unsurdur. Araştırmanın semt kimliği üzerine güncel tartışmaların geliştirilmesine katkı sağlaması mümkündür. Sonuç olarak denilebilir ki; farklılıkların yarattığı zenginlik semtte yaşayanların sanatsal kimliğini besleyerek geliştirmiştir.

## Kaynakça

- Andrew Light & Jonathan M. Smith (Editörler), **The Aesthetics of Everyday Life**, New York: Columbia University Press, 2004.
- Amy Mills, **Hafızanın Sokakları**, 1. Basım, İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, 2014.
- Cengiz Bektaş (Katılımcı) **Sanatçı Tanıklığı Kent Yaşam Kültür, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı Habitat II Kent Zirvesi İstanbul 3-14 Haziran 1996**, Ankara: Edebiyatçılar Derneği Yayınları, 1996.
- Deborah Stevenson, **Cities and Urban Cultures**, 1. Basım, Philadelphia: Open University Press, 2003.
- Edmondo De Amicis, **İstanbul**, (Çev. Beynun Akyavaş), 3. Basım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1993.
- Fatma Keçeli, **Güngör Dilmen'in Oyunlarında Mitolojik Tarihsel ve Fantastik Olanın Kullanımı**, s.26, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/13/181/1431.pdf>, (Erişim: 09.05.2018).
- Hale Seval, **Çömlekçi Maria**, Patika Dergisi, 97. Sayı, 2017.
- Henri Lefebvre, **Kentsel Devrim**, Selim Sezer (Çev.), 4. Basım, İstanbul: Sel Yayınları, 2015.
- Hüseyin Koçak, "Kent-Kültür İlişkisi Bağlamında Türkiye'de Değişen ve Dönüşen Kentler", **Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, Sayı 2, 2011.
- Jale Erzen, **Üç Habitus Yeryüzü, Kent, Yapı**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2015.
- İskender Altın, **İşte Baş İşte Gövde İşte Kanatlar Oyununu Çalışırken Keşfettiğim, Sevim Burak'ın Metinlerine Ya da Kendime Bakışımı Oluşturan Notların Arasından Seçilen Veya Yeni Yazılan 24 Not**, Tiyatro Araştırmaları Dergisi, Sayı:32. 2011/2.
- Karoly Kos, **İstanbul**, 1. Basım, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2017.
- Kevin Lynch, **Kent İmgesi**, 10. Basım, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 1973.
- Muhsine Helimoğlu Yavuz, (Katılımcı), **Sanatçı Tanıklığı Kent Yaşam Kültür, Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı Habitat II Kent Zirvesi İstanbul 3-14 Haziran 1996**, Ankara: Edebiyatçılar Derneği Yayınları, 1996.
- Neşe Mesutoğlu (Ed.), Anjelika Akbar (Röportaj veren), **İstanbul Hayalden Gerçeğe Sözden Yazıya**, 2. Basım, İstanbul: Pozitif Yayınları, 2012.
- Osman Altıntaş, İsa Eliri, **Birey Toplum İlişkisinde Kent Kültürü, Kamusal Alan ve Onda Şekillenen Sanat Olgusu**, İdil Sanat ve Dil Dergisi, Sayı:5, 2012.
- Ömer Seyfettin, **Pembe İncili Kaftan**, 18. Basım, İstanbul: Timaş Yayınları, 2016.
- Sadettin Ökten ve Aynur Can, **Objeden Hareketle Bir Estetik Denemesi Estetik Objeler Olarak Eyüpsultan, 5-7 Mayıs 2000 Tarihi Kültürü ve Sanatıyla Eyüpsultan Sempozyumu IV Tebliğler**, İstanbul: Eyüp Belediyesi Kültür Yayınları(350-363), 2000.
- Serdar Pakkan, **Kuzguncöy-Bir Kuzguncuk Şiiri**, <https://www.antoloji.com/kuzguncukoy-bir-kuzguncuk-siiri-siiri/> (Erişim: 16.04.2018).
- Theophile Gautier, **İstanbul Dünyanın En Güzel Şehri** (Çev. Nuriye Yiğitler), 2. Basım, İstanbul: Profil Kitap Yayın, 2018.
- Turgut Cansever, **İslam'da Şehir ve Mimari**, 9. Basım, İstanbul: Timaş Yayınları, 2014.
- Yasemin Hayta, "Kent Kültürü ve Değişen Kent Kavramı", **Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:2, 2016.

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	  <b>ORCID NO:</b> 0000 0003 2168 8572
Title of Article	<b>Marine Fisheries in Yalova Province and Socio-Economic Structure of Fishermen</b>	
Corresponding Author	<b>Prof.Dr. İsmet BALIK</b> Akdeniz Üniversitesi, Kemer Denizcilik Fakültesi, Dumlupınar Bulvarı 07058, Kampüs, Antalya, <a href="mailto:ibalik@akdeniz.edu.tr">ibalik@akdeniz.edu.tr</a>	
Submission Date Admission Date	19/05/2019 / 30/05/2019	
How to Cite	AYYILDIZ, M., BALIK, İ., (2019). <b>Yalova İli'nde eniz Balıkçılığı ve Balıkçıların Sosyo-ekonomik Yapısı</b> , Kent Akademisi, 12 (38), Issue 2, Pages. 288-298	

## Yalova İli'nde Deniz Balıkçılığı ve Balıkçıların Sosyo-ekonomik Yapısı\*

Muttalip AYYILDIZ<sup>1</sup>  
İsmet BALIK<sup>2</sup>

### ABSTRACT

In this research, it was aimed to determine marine fisheries and the socio-economic structure of fishermen who caught with fishermen boats registered to Yalova province. Fishing ports in Yalova Province have been visited to determine the status of fisheries in Yalova coasts. In these visits, data on number, structural characteristics of the fishing boats, fishing nets and species compositions of the catch were collected. In addition, statistical data on fishery were obtained from the relevant public institutions. Socio-economic structures of the fishermen were determined by analyzing the answers given by the fishermen to the questions on face-to-face interviews. In the survey, it was determined that 87% of the boats used in the fishing were smaller than 12 m length and 91% of which were made by wood. On the other hand, 80% of the fishermen stated that they have been fishing because they have no other occupations. Fishing was the father's profession for 18% of fishermen and hobby for 2%. None of the fishermen was female, only 8% of them were under age 30. In terms of education level, there was no university graduate fisherman, 75% of whom were high school graduates. Only 1% of fishermen expressed satisfaction with their income, and 70% of them want to stop fishing in the future because of the low yield. Most (92%) of fishermen stated that they had a second job due to income failure. It is understood that commercial catch has been marketed mostly through commissioners.

**KEYWORDS:** Marmara Sea, Yalova, Fisheries, Fishermen, Socio-economic structure

\* Bu çalışma, birinci yazarın ikinci yazar danışmanlığında hazırladığı Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

<sup>1</sup> Milli Eğitim Bakanlığı, Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi-Altınova/Yalova, [m\\_ayyildiz36@hotmail.com](mailto:m_ayyildiz36@hotmail.com)

<sup>2</sup> Prof.Dr. Akdeniz Üniversitesi, Kemer Denizcilik Fakültesi, Dumlupınar Bulvarı 07058, Kampüs, Antalya, [ibalik@akdeniz.edu.tr](mailto:ibalik@akdeniz.edu.tr)



## ÖZ

Bu araştırmada, Yalova İli'ndeki balıkçılığın ve balıkçıların sosyo-ekonomik durumlarının belirlenmesi amaçlanmıştır. Yalova balıkçılığının durumunu belirlemek amacıyla balıkçı barınakları incelenmiştir. Bu ziyaretlerde barınaklara göre tekne sayıları, teknelerin yapısal özellikleri, avcılıkta kullanılan av araçları ve avlanan balık türleriyle ilgili veriler alınmıştır. Ayrıca ilgili kamu kurumlarından balıkçılıkla ilgili istatistiksel veriler toplanmıştır. Balıkçılar ile yüz yüze görüşme yoluyla yapılan ankette yer alan sorulara balıkçıların vermiş oldukları cevaplar analiz edilerek suretiyle de balıkçıların sosyo-ekonomik yapıları belirlenmiştir. Araştırmada, avcılıkta kullanılan teknelerin %87'sinin 12 m'den küçük ve %91'inin ahşap tekne olduğu belirlenmiştir. Diğer taraftan, balıkçıların %80'i başka meslekleri olmadığı için balıkçılık yaptıklarını ifade etmiştir. Geri kalan balıkçıların ise %18'i baba mesleği olduğu için, %2'si de hobi olarak balıkçılık yaptığını beyan etmiştir. Balıkçılar arasında hiç kadın bulunmaz iken, sadece %8'inin yaşı 30'un altındadır. Eğitim seviyesi bakımından, %75'i lise mezunu iken, üniversite mezunu balıkçı bulunmadığı anlaşılmıştır. Balıkçıların sadece %1'i gelirinden memnun iken, %70'i getirisinin düşüklüğü nedeniyle gelecekte balıkçılığı bırakmak istediğini belirtmiştir. Gelirlerinin yetersizliği nedeniyle balıkçıların %92'si ikinci bir iş yaptıklarını ifade etmişlerdir. Avlanan balığın genellikle komisyoncular vasıtasıyla pazarlandığı anlaşılmıştır.

**ANAHTAR KELİMELELER:** Marmara Denizi, Yalova, Balıkçılık, Sosyo-ekonomik yapı

## 1. GİRİŞ

Dünya nüfusunun önemli bir kısmı deniz kıyılarında yaşamaktadır. Kıyılarda yaşayan bu insanların en önemli ve en eski uğraşlarından bir tanesi de balıkçılıktır (Çelikkale vd., 1999). Bu nedenle, üretim ve tüketici arasındaki zincirde yer alan ve balıkçı adıyla anılan insanların içinde bulunduğu sosyo-ekonomik durumları önemsenmelidir. Balıkçılıkla uğraşan insanların sorunlarının tespit edilmesi ve beklentilerinin saptanması balıkçılık sektörünün sorunlarının çözümünde kolaylık sağlayacaktır. Daha da ötesi, bir bölgenin sorunlarını araştırmak ve sorunlara çözüm bulmak ülke balıkçılığının genel sorunlarının çözümünü de kolaylaştıracaktır (Altınbaş, 2000; Yücel, 2006).

Ülkemizde balıkçıların sosyo-ekonomik durumlarını araştırıp inceleyen birçok çalışma vardır. Örneğin, Çeliker (2006)'ın yapmış olduğu bir çalışmada Karadeniz Bölgesinde su ürünleri avcılığı işletmelerinin sosyo-ekonomik durumları incelenerek balıkçılıkla geçimini sağlayanların sosyal durumları, beklenti ve sorunları tespit edilmiştir. Ünal (2003)'da yarı zamanlı olarak Ege'de küçük ölçekteki balıkçılığın sosyo-ekonomik yapısı, Avan (2007)'da Manyas Gölü çevresinde balıkçılık yapanların sosyo-ekonomik yapısı araştırılmıştır.

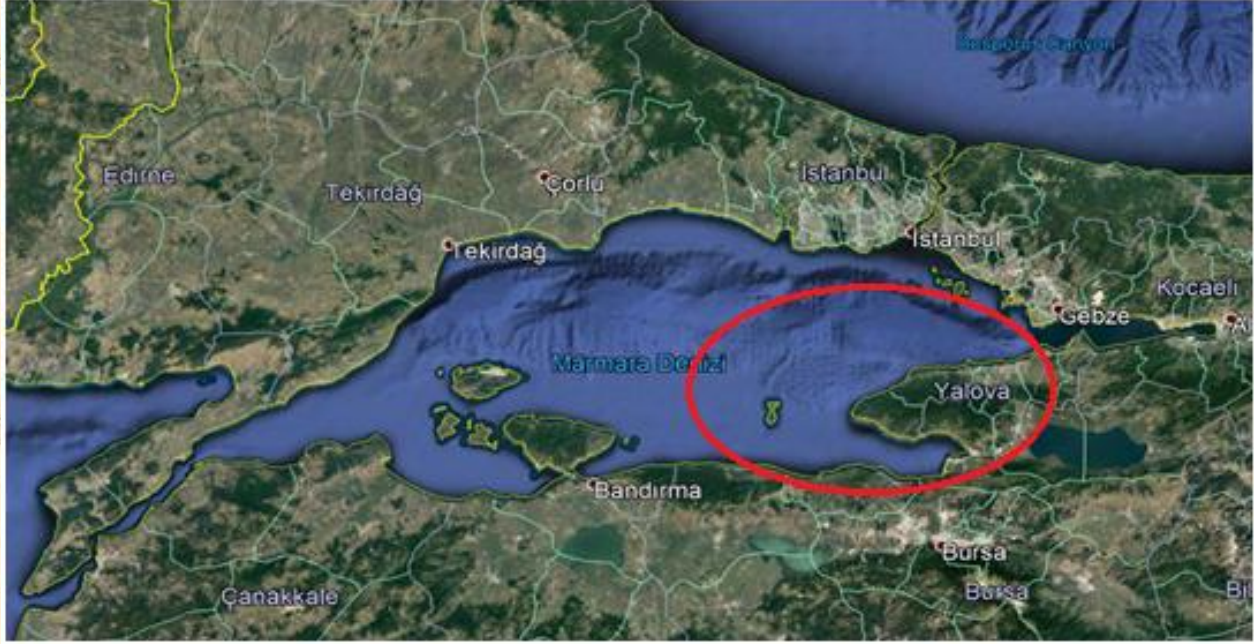
Türkiye'de av filosu 1980'li yıllardan itibaren hızla büyümüş, balıkçılık alanında gelişen dünya teknolojisi diğer endüstrilere göre Türk balıkçılığını hızlı bir şekilde değiştirmiştir. Değişimin en hayati sebebi, kıt kaynakları en verimli şekilde kullanma konusundaki rekabettir. Avlanma teknolojisinin gelişmesinde, avcılığın yönlendirilmesi ve balık piyasasının oluşmasında, balıkçı teknelerinin motor gücü ve tonaj artışında, balık bulmaya ve yön tayin etmeye yardımcı araçların (balık bulucular ve radarlar) geliştirilmesinde hamsi balığı avcılığı önemli bir rol oynamıştır. Diğer balık türlerinden palamut, lüfer ve istavrit avcılığı itici güç oluşturmuş, orkinos türünün avlanmasında ise çok büyük boyuttaki tekneler ve ağlar işlev görmüştür. Av gücündeki artış ve daha etkin avcılık sağlamayı sağlayan teknolojik araçlar, balıkçıların gelir düzeyinde kısa süreli artış sağlamış ise de sürdürülebilir olmadığından uzun vadede balık stokları üzerinde telafisi güç zararlara yol açmıştır. Bu değişimler, özellikle yoğun sürü oluşturan balık türleri ile trol ağları ile avcılığı yapılan ticari değeri yüksek türler üzerinde etkisini daha fazla göstermiştir. Dolayısıyla, ülkemizin Karadeniz kıyılarında yapılan balıkçılıkta hamsi, istavrit, palamut gibi sürü oluşturan balık türleri ile kalkan gibi ticari değeri yüksek türlerin stokları hızla azalmıştır. Ege ve Akdeniz ile Karadeniz arasında bir geçiş bölgesi oluşturan ve özellikle Karadeniz'in göçmen türleri için önemli bir beslenme ya da üreme sahası fonksiyonu olan Marmara Denizi balıkçılığı da bu gelişmelerden ciddi anlamda etkilenmiştir.

Türkiye'de avcılığı yapılan deniz ürünleri üretiminde 2017 yılında ilk sırayı %49 (157952 t)'luk oran ile Doğu Karadeniz Bölgesi almıştır. Bu bölgeyi %24,2 (77900,8 t) ile Batı Karadeniz, %14,8 (47676,6 t) ile Ege, %7,7 (24832,1 t) ile Marmara ve %4,3 (13811,3 t) ile Akdeniz izlemiştir (TÜİK, 2019). Tüm denizlerimizde avcılık yapan toplam 15352 balıkçı teknesinin 13783 (%89,8)'ü 12 m'den küçük iken, 1569 (%10,2)'ü 12 m ve üzeri uzunluktadır (TÜİK, 2019). Dip trolü ile avcılığa kapalı olan Marmara Denizi kıyısında bulunan Yalova İli balıkçılığı da daha çok küçük balıklı tekneleri ile yapılan kıyı balıkçılığı şeklinde olduğu bilinmekte ise de bilimsel anlamda yapılmış bir araştırma sonucu bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu araştırma ile Yalova ili balıkçılığı analiz edilmeye çalışılmış ve balıkçıların sosyo-ekonomik yapıları araştırılmıştır.

## 2. MATERYAL VE YÖNTEM

### 2.1 Araştırma Sahası

Marmara Denizi gerçek bir deniz olarak değil, Karadeniz ve Akdeniz arasında bağlantıyı sağlayan boğazlar sistemi üzerindeki bir genişleme olarak görülmektedir (Artüz, 2008). Akdeniz ve Karadeniz gibi birbirinden farklı iki su sisteminin etkisi altında bulunan Marmara Denizi; biyotik ve abiyotik özellikler bakımından değişiklikler gösterir (Polat, 1995). Bir iç deniz özelliği gösteren Marmara Denizi'nin boğazlar yoluyla Karadeniz ve Ege Denizi arasında geçiş zonu olması nedeniyle, özellikle göç eden pelajik türlerin avcılığındaki yeri oldukça önemlidir (Akyol vd., 2006).



Şekil 1. Marmara Denizi

Marmara Denizi balıkçılığını diğer bölge denizlerindeki balıkçılıktan ayıran bir takım özellikler vardır. Mesela, Marmara Denizi'nde 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılan su ürünleri tebliğlerinde dip trolü ile avcılık yasaklanmıştır. Diğer taraftan Marmara Denizi bilhassa pelajik gruba giren balıklardaki yumurtlama ile beslenme bölgesidir. Bunda boğazlar nedeni ile giren yüzey sularının tuzluluk oranının düşük olması ve taşıdığı besin maddesinin önemli olması büyük önem taşır (Kocataş vd., 1990; Beşiktepe vd., 1994; Polat, 1995; Polat ve Tuğrul, 1995; Yüksek vd., 2000). Marmara Bölgesi'nde balıkçılığın yoğun olarak yapıldığı illerimiz; İstanbul, Tekirdağ, Çanakkale, Bursa, Balıkesir, Kocaeli ve Yalova'dır. Bu illerde yapılan balık avcılığının en önemli sorunu aşırı avcılık, tüketim düzeyinin yetersizliği, talep yapısının dengesizliği, pazarlamada soğuk zincirin yetersiz oluşu ve denetimlerin amacına ulaşamaması ve pazarlamadır (Erdoğan ve Düzgüneş, 2006).

Yalova, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi'nin güney doğu kesiminde yer almaktadır. İlin doğusunda Kocaeli yer almakta olup, kuzeyinde ve batısında Marmara Denizi bulunmaktadır. İlin güney kısmında Bursa (Orhangazi-Gemlik) ve Gemlik Körfezi bulunmaktadır. Yalova'nın denizden yüksekliği 2 m'dir ve 847 km<sup>2</sup> lik alanı ile Türkiye illeri arasında yüzölçümü olarak en küçük ildir.

### 2.2 Materyal

Araştırma materyalini, Yalova İli'ne kayıtlı balıkçı tekneleri, teknelerin yapısal ve fiziksel özellikleri, tekne sahipleri ve balıkçılar ile yüz yüze yapılan anketlerden elde edilen veriler, eski adı Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı olan Tarım ve Orman Bakanlığı Yalova İl Müdürlüğü'nden ve balıkçılık kooperatiflerinden alınan balıkçılık verileri ile FAO (2019) ve TÜİK (2017)'den alınan balıkçılık istatistikleri oluşturmuştur.

### 2.3 Yöntem

Balıkçıların sosyo-ekonomik durumlarını tespit etmek için hazırlanan anket formunda av teknelerinin fiziki ve teknik nitelikleri, avcılık faaliyetleri sırasında kullandıkları av araçları, teknede görev alan kişilerin sayıları, çalışanlara yapılan ödeme şekli, balıkçılık faaliyetlerini yürütenlerin yaş ve eğitim gibi demografik nitelikleri, balıkçılığı seçme nedenleri, kaç çocuğa sahip oldukları, sosyal güvence statüleri, ücret tatminleri, ürünlerini satışa sunma şekilleri ve kooperatif üyelikleri gibi sorulara yer verilmiştir.

Balıkçı teknelerinin balıkçı barınaklarına göre dağılımları, yapısal ve fiziksel özellikleri, balıkçıların demografik özellikleri tablolara dökülmüş, Yalova İli balıkçılığının durumu değerlendirilmiş, balıkçıların sosyo-ekonomik yapıları belirlenmeye çalışılmıştır.

## 3. BULGULAR VE TARTIŞMA

### 3.1 Yalova İli Balıkçılığı

Tarım ve Orman Bakanlığı Yalova İl Müdürlüğü'nden alınan verilere göre, Yalova İli'nde toplam 511 adet balıkçı teknesi bulunmaktadır. Bu teknelerin balıkçı barınaklarına göre dağılımı Tablo 1'de verilmiştir.

**Tablo 1.** Yalova İli balıkçı barınakları, kapasiteleri ve mevcut tekne sayıları

Barınak adı	Mevkii	Tekne kapasitesi	Mevcut tekne sayısı	Doluluk oranı (%)
Küçüktekne balıkçı barınağı	Merkez	105	90	85,7
Samanlıdere balıkçı barınağı	Merkez	225	15	6,7
Kapaklı Köyü balıkçı barınağı	Armutlu	100	120	120,0
Armutlu balıkçı barınağı	Armutlu	70	56	80,0
Fıstıklı balıkçı barınağı	Armutlu	50	40	80,0
Koruköy balıkçı barınağı	Çınarcık	60	15	25,0
Esenköy balıkçı barınağı	Çınarcık	110	35	31,8
Çınarcık balıkçı barınağı	Çınarcık	75	140	186,7

Balıkçı barınaklarına göre teknelerin dağılımları incelendiğinde en fazla balıkçı teknesinin Çınarcık ve Kapaklı köyü balıkçı barınaklarında bulunduğu, bu balıkçı barınaklarını Küçüktekne balıkçı barınağının izlediği görülmektedir. Özellikle Çınarcık balıkçı barınağında barınan tekne sayısı kapasitesinin iki katına yakındır. Benzer şekilde, Kapaklı Köyü balıkçı barınağını kullanan tekne sayısı da kapasitesinin üzerindedir.

Yalova İlindeki balıkçı teknelerin %87'si 12 m'den küçük kıyı balıkçılığı yapan tekneler olup, %13'ü ise 12 m'den büyük gırgır teknelerdir (Tablo 2). Teknelerin büyüklük dağılımından Yalova'da daha çok kıyı balıkçılığının yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum üzerinde ekonomik koşulların yetersizliğinin yanısıra Marmara Denizi'nde trol avcılığının yasak olması da etkilidir. Dolayısıyla Yalova İli'nde genel olarak uzatma ağı balıkçılığı yapılırken, bunun yanı sıra azda olsa manyat, algarna ve voli avcılığı da yapıldığı belirlenmiştir.

Yalova İli'ndeki teknelerin %91'i ahşap, %9'u ise sac malzemedir yapılmıştır. Ahşap teknelerin daha fazla tercih edilmesinde su aldıklarında yavaş yavaş batmaları, bakım ve onarımlarının basit ve ucuz olması, kıyıya çıkarılmalarının kolay olması etkili olmuştur.

Teknelerde çalışan tayfa sayıları incelendiğinde %13'ünde 1, %82'sinde 2-3 ve %5'inde 4 ve daha fazla tayfa çalıştığı tespit edilmiştir. Tayfa ile ilgili veriler ele alındığında bölgedeki teknelerin büyük bir kısmının tayfa çalıştırması

balıkçılık faaliyetinin bir istihdam yarattığını göstermektedir. Fakat bu istihdam istenilen seviyelerde değildir. Çünkü çalışma şartları ağır ve yardımcıya ihtiyaçları olmasına rağmen balıkçıların bazıları ya hiç tayfa çalıştırmamakta ya da ihtiyacından daha az sayıda tayfa çalıştırmaktadır. Bunun da nedeni, elde edilen gelirin yetersiz olmasıdır.

**Tablo 2.** Balıkçı teknelerinin fiziksel özellikleri, çalıştırılan tayfa sayıları ve tayfa haklarının ödenme şekli

<b>Tekne özellikleri, çalıştırılan tayfa sayıları ve tayfa ödemeleri</b>	<b>Adet (%)</b>
<b>Tekne boyu (m)</b>	
<12	87
12≥	13
<b>Tekne yapısı</b>	
Ahşap	91
Sac	9
<b>Teknede çalışan tayfa sayısı</b>	
1	12
2-3	82
4≥	6
<b>Tayfalara yapılan ödeme şekli</b>	
Maaş	23
Pay	77

Tayfa çalıştıran teknelerin %12'sinde aile içi, %82'sinde aile dışı, %6'sında da hem aile içi hem de aile dışı bireyler çalışmaktadır. Çok az sayıda teknede ise tekne sahibi tek başına avcılık yapmaktadır. Tayfa çalıştıran teknelerin %77'si pay vermek suretiyle ödeme yaparken, %23'ü maaş ödemesi yapmaktadır.

### 3.2 Balıkçıların Sosyo-Ekonomik Durumları

Araştırmada Yalova İli'ndeki balıkçılar arasında kadın balıkçı bulunmadığı tespit edilmiştir. Bir çok bölgede yaygın olarak görülen eşleri ile avcılık yapan balıkçının olmaması iki farklı nedene bağlı olabilir. Birincisi sosyo- kültürel yapıdan kaynaklanan ve toplumun kadına biçtiği rolün benimsenmesi sonucu balıkçıların eşlerini avcılık faaliyetinde çalıştırmamaları, ikincisi ise kadınların balıkçılığa ilgi duymamaları olabilir. Medeni durum bakımından ise balıkçıların %87'si evli, %11'i bekar, %2'si ise evlenip boşanmıştır. Balıkçılıkla uğraşan bireylerin yaş dağılımı incelendiğinde %72'sinin 31-49 arası yaşlarda oldukları anlaşılmaktadır. Bu yaş aralığındaki bireyleri %20'lik oranla <50 yaş ve %8'lik oranla 16-29 arası yaşlardaki balıkçılar izlemiştir (Tablo 3). Çalışmada 30 yaşından küçük balıkçı sayısının çok düşük (%8) olması gençlerin balıkçılığa ilgi duymadıklarını göstermektedir. Bu da Yalova İli'nin İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi istihdam olanakları fazla olan sanayi şehirlerine yakın olması büyüktür. Orta Karadeniz Bölgesi'nde Yücel (2006) tarafından yapılan çalışmada, balıkçıların %51'inin 30-50 yaş arasında olduğunu bildirilmektedir. Bu iki çalışmanın sonuçları her ne kadar karşılaştırma yapmak için yeterli değilse de, ülkemizde yapılan özellikle küçük ölçekli balıkçılığın daha çok orta yaş ve üzeri insanlar tarafından yapıldığı sonucunu çıkarmak mümkündür.

**Tablo 3. Balıkçıların demografik yapısı**

Balıkçıların demografik özellikleri	Adet (%)
<b>Cinsiyet</b>	
Erkek	100
Kadın	0
<b>Medeni hali</b>	
Evli	87
Bekar	11
Boşanmış	2
<b>Yaş</b>	
16-30	8
31-49	72
50 ≥	20
<b>Eğitim seviyesi</b>	
İlkokul	13
Ortaokul	12
Lise	75
Üniversite	0
<b>Çocuk sayısı</b>	
0-3	74
4-6	24
7≥	2
<b>Ailede balıkçılık yapan birey sayısı</b>	
0-2	87
3-5	12
6≥	1
<b>Bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı</b>	
0-3	10
4-6	77
7≥	13

Sosyo-ekonomik araştırma faaliyetlerinde önemli unsurlardan biri de çalışanların mesleki nitelikleridir. Yalova'da yapılan bu çalışmada, balıkçıların %75'inin lise, %13'ünün ilkokul ve %12'sini ortaokul mezunu olduğu belirlenmiştir. Yalova İlindeki Balıkçılar arasında okuma-yazma bilmeyen ve üniversite mezunu kişilerin olmadığı tespit edilmiştir. Ege Bölgesi'nde gerçekleştirilen bir sosyo-ekonomik çalışmada ise balıkçıların % 2.30'u okur-yazar, % 62.82'si ilkokul, % 17.24'ü ortaokul, % 10.73'ü lise ve % 1.53'ü ise üniversite mezunu olarak rapor edilmiştir (Çeliker vd., 2008). Eğitim düzeyi bakımından ülkemizde yapılan bazı araştırmaların sonuçları ile bizim bu çalışmamızın sonuçları arasında bazı önemli farklılıklar göze çarpmaktadır. Ancak gerek bizim araştırmamızda gerekse diğer araştırmalarda, balıkçılar arasında okur-yazar olmayan balıkçının bulunmaması ve üniversite mezunu balıkçının olmayışı ya da çok düşük oranda bulunması önemli benzerliklerdir. Bu sonuçlar, ülkemizin özellikle sahil

kesimlerinde yaşayan erkekler arasında okur-yazar olmayan insanımızın önemli ölçüde azaldığının bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Üniversite mezunu balıkçının olmamasında ise toplumsal statü kaygısı ve gelir düzeyindeki memnuniyetsizlik algısının etkili olabileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca, balıkçılığın eğitim gerektirmeyen ve herkesin yapabileceği bir iş olarak görülmesinin de bu durum üzerinde etkili olduğu düşünülmektedir. Fakat tamamının okur-yazar olması olumlu bir durum olarak ele alınmalıdır. Balıkçılar arasında lise mezunları çoğunluğu oluşturmakta ise de ilkökul ve ortaokul mezunları da %25'lik bir dilimi oluşturmaktadır. Eğitim durumlarının yüksekliği, kişilerin yaşı ile ters orantılıdır. Burada en belirleyici faktör özellikle son 15–20 yıldır lise ve üniversite düzeyinde eğitim alan kişi sayısının sürekli artıyor olmasıdır.

Balıkçılık yapan ailelerin %74'ünün 0-3 çocuk, %24'ünün 4-7 çocuk ve %2'sinin 7'den fazla çocuğa sahip oldukları belirlenmiştir. TÜİK (2017) verilerine göre bir kadının doğurgan olduğu dönem (15-49 yaş grubu) boyunca doğurabileceği ortalama çocuk sayısını ifade eden "toplam doğurganlık hızı" 2.07 olarak açıklanmıştır. Bu sonuçlara göre, ülkemizde balıkçıların ortalama çocuk sayısından daha fazla çocuğa sahip olduklarını göstermektedir. Hâlbuki gelir düzeylerinin düşüklüğünden şikâyeti olan bu kesimin daha az çocuk sahibi olmaları beklenir. Balıkçıların bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı bakımından dağılımları incelendiğinde,  $\leq 3$  kişiye bakmakla yükümlü olanların %10 olduğu görülürken, 4-6 kişiye bakmakla yükümlü olanların %77,  $7 \geq$  kişiye bakmakla yükümlü olanların oranının ise %13 olduğu tespit edilmiştir. Yalova balıkçılarından %90'ının 4 ve daha fazla sayıda bakmakla yükümlü oldukları kişi olduğu saptanmıştır. Yücel (2006)'in Orta Karadeniz Bölgesi'nde yaptığı çalışmada ise, balıkçıların %54'ünün bakmakla hükümlü oldukları kişi sayısı beş ve daha fazla olduğunu bildirmiştir. Ailelerin %87'sinde 0-2, %12'inde 3-5 ve %1'inde  $6 \geq$  kişinin balıkçılık yaptığı belirlenmiştir. Aynı aileden birden fazla balıkçılık yapan kişi sayısının sadece %13 olarak bulunması, gençler arasında balıkçılığa ilginin az olduğunu göstermektedir.

Yaklaşık olarak her üç balıkçıdan ikisinin mülkiyeti kendisine ait olan evde ikamet ettiği, birinin ise kiracı olduğu belirlenmiştir (Tablo 4). Sosyal güvencenin öneminin giderek artmakta olduğu günümüzde, Yalova balıkçılarının tamamının sosyal güvencesinin olduğu belirlenmiştir. Benzer çalışmalarda, balıkçılık ile uğraşanların yaklaşık %73'ünün sosyal güvencesinin olduğu bildirilmektedir (Çeliker vd., 2006; Çeliker vd., 2008; Doğan, 2009; Uzmanoğlu ve Soylu, 2006). İzmir'de su ürünleri kooperatifleri hakkında yapılmış bir başka araştırmada ise üyelerin %59'unun sosyal güvencesinin olduğu tespit edilmiştir. (Ünal vd., 2008). Bizim araştırmamızın sonuçları ile Türkiye'de daha önce yapılmış çalışmalarda bildirilmiş sonuçlar arasındaki fark her bireyin sosyal güvenlik çatısı altına alınma zorunluluğu getirilmiş olmasından kaynaklanmaktadır.

Sosyo-ekonomik yapının gelişmiş olduğunu gösteren önemli bir etken olan konut sahibi olma durumları incelendiğinde, balıkçıların %67'sinin kendi evinde ikamet etikleri, %33'ünün ise kiracı oldukları anlaşılmıştır. Deniz ve göllerde avcılık faaliyeti yürüten kişilerin ev sahibi olma oranları farklı araştırmalarda %73.33-83.33 arasında tespit edilmiştir (Ünal, 2003; Doğan, 2009). İzmir ili su ürünleri kooperatifleri tarafından yapılan çalışmada ise kooperatife üyesi balıkçıların %67'sinin konut sahibi oldukları belirtilmektedir (Ünal vd., 2008). Yalova'da yapmış olduğumuz araştırmanın sonucu ile diğer araştırmaların sonuçlarının önemli ölçüde benzerlik gösterdiği anlaşılmaktadır. Balıkçılar arasında ev sahibi olanların oranı, ülke genelinde ev sahibi olanların oranından (%59.7) daha yüksektir (URL-1). Bunda, balıkçılar arasında gençlerin oranının düşük olmasının da etkisi büyüktür.

Balıkçılığı seçme nedenleri sorusuna balıkçıların %80'ini zorunluluk cevabını vermiştir. Geri kalanların %18'i baba mesleği olduğu için, %2'si de deniz tutkusu olarak cevaplamıştır. Beş balıkçıdan dördünün zorunluluktan balıkçılık yaptığını belirtmiş olması, ülkemizdeki işsizliğin önemli bir sorun olduğunu göstermektedir. Sadece %18'lik bir kısımda baba mesleği olduğu için seçtiğini belirtmiş olması da, balıkçılığın azda olsa bir usta çırak ilişkisi içerisinde gelecek kuşağa aktarıldığının bir göstergesidir. Deniz tutkusundan balıkçılığı seçtiğini belirtenlerin oranı ise %2 olup, bu kısımda yer alan balıkçılar da genellikle yaş ortalaması yüksek kişilerdir. Esasında balıkçılığın meslek olarak tercih edilmesinde, ülke ekonomisi ve ülkedeki diğer sektörlerdeki çalışma koşullarından bağımsız olduğu düşünülemez. Doğan (2010), İstanbul su ürünleri kooperatifleri ve ortaklarının sosyo-ekonomik analizi konulu çalışmasında balıkçılara, balıkçılığı seçme sebepleri sorusunu yöneltmiş % 44.3'ünün işsizlikten, % 17.3'ünün aile bütçesine katkı sağlamak amacıyla, %15.0'inin hobi ve % 14.4'ünün de baba mesleği olduğu için tercih ettiklerini tespit etmiştir.

**Tablo 4.** Balıkçıların sosyo-ekonomik özellikleri

Sosyal ve ekonomik yapıları	Adet (%)
<b>Ev mülkiyeti</b>	
Ev sahibi	67
Kiracı	33
<b>Sosyal güvenlik durumu</b>	
Sosyal güvencesi olanları	100
Sosyal güvencesi olmayanlar	0
<b>Balıkçılığı seçme nedeni</b>	
Zorunluk	80
Baba mesleği	18
Deniz tutkusu	2

Balıkçıların %70'inin 16-45 yıl, %25'inin 0-15 yıl, %5'inin ise 45> yıl balıkçılık deneyimi olduğu saptanmıştır. Günlük çalışma süresi bakımından % 90'ının ortalama 10> saat/gün, %10'unun ortalama 8-10 saat/gün çalıştıkları belirlenmiştir. Balıkçıların %10'unun balıkçılık dışında başka bir gelir kaynağının bulunmadığı, %90'nın ise emeklilik ya da farklı ticari faaliyetlerden de gelirinin olduğu anlaşılmıştır. Balıkçılıktan elde edilen gelirin memnuniyet seviyesinin tespiti için yöneltilen sorulara ise sadece %1'i balıkçılıktan elde ettikleri gelirin yeterli olduğunu beyan etmiştir. Geri kalan %92'lik kısım ise balıkçılıktan elde ettikleri geliri yetersiz bulurken, %7'lik kısım orta derecede yeterli bulduklarını belirtmişlerdir (Tablo 5).

**Tablo 5.** Balıkçılık faaliyetlerine ilişkin bulgular

Balıkçılık faaliyeti	Adet (%)
<b>Mesleki deneyim süresi (yıl)</b>	
0-15	25
16-45	70
45>	5
<b>Günlük çalışma süresi (saat)</b>	
8-10	10
10>	90
<b>Gelir Kaynağı</b>	
Sadece balıkçılık	10
Emekli ya da farklı ticari uğraşlardan ek gelir	90
<b>Gelir memnuniyeti</b>	
Yetersiz	92
Orta	7
İyi	1

Balıkçıların %10'unu geçimini sadece balıkçılıktan sağlarken, kalan %90'ının ise emeklilik veya farklı ticari uğraşlardan gelir sağladıkları belirlenmiştir. Balıkçıların sadece %1'i balıkçılıktan elde ettikleri gelirin yeterli olduğunu beyan etmiştir. Geri kalan %92'si ise balıkçılıktan elde ettikleri geliri yetersiz bulurken, %7'si orta derecede yeterli bulduklarını belirtmişlerdir. Bu sonuçlardan, balıkçılıktan elde edilen gelirin fazla tatmin edici olmadığı anlaşılmaktadır. Balıkçılık, yetersiz gelir sağlayan bir iş olarak görülmekte ve çalışma şartlarının ağırlığından dolayı gelecekte bu mesleği bırakmayı düşünenlerin oranı %70 gibi yüksek bir orana sahiptir. Balıkçılığı bırakmayı düşünen genç bireyler daha çok gelir düzeyinin yetersizliğini, daha yaşlı bireyler ise çalışma şartlarının ağırlığını bırakma nedeni olarak göstermektedirler. Chhaya vd. (1991), Hindistan'ın Gujarat eyaleti kıyılarında, uzatma ağları ve trolle küçük ölçekli balıkçılığın ekonomik analizini değerlendirmiş, sermayenin düşük olmasına karşın elde edilen net karın yüksek olduğunu ve ekonomik olarak sürdürülebilir nitelikte olduğunu ortaya koymuşlardır. Bu farklılık ülkelerin gelişmişlik düzeyleri, beslenme alışkanlıkları gibi bir çok faktöre göre değişebileceğini göstermektedir.

Tablo 6'da da görüleceği üzere, balıkçıların %95'i kooperatif üyesidir. Balıkçıların kooperatife üye olmalarında etkili olan üç faktör vardır. Bunlardan birincisi bürokratik kolaylıklardan faydalanmak olup, balıkçıların %70'i kooperatife üye olmasında bu faktörün etkili olduğunu belirtmiştir. İkinci faktör ise %25'lik bir oranla pazarlamada fiyat avantajı sağlamak olarak ifade etmiştir. Üçüncüsü de, üyelerin %5'inin kooperatife üye olmasında etkili olan saygınlık kazanmaktır. Avladıkları su ürünlerini balıkçıların %60'ı komisyonculara satmakta, %24'ü kooperatifler aracılığıyla, %16'sı da kendisi doğrudan tüketiciye pazarlamaktadır. Buna ek olarak %79'u pazarlama yaparken sorun yaşamadığını bildirirken, %21'i pazarlamada fiyat farklılıkları, ürün tazeliği ve rekabet gibi sorunlar yaşadıklarını bildirmişlerdir. Tekirdağ İli'nde yapılan çalışmada balıkçıların avladıkları balığı %12'sinin kooperatif ve birliklere, %23'ünün konserve fabrikalarına, %9'unun seyyar satıcı ve direkt tüketiciye, %55'inin komisyonculara pazarladıklarını ifade etmişlerdir (Güngör vd., 2007). Her iki araştırmanın sonucu da, ülkemizde avlanan balıkların daha çok komisyoncular tarafından pazarlandığını göstermektedir. Pazarlama daha çok bölge halkının kültürel yapısı, alışkanlıkları, örgütlenme, büyük şehirlere yakınlık, işleme tesislerinin varlığı gibi birçok faktörün etkisiyle değişebilmektedir.

**Tablo 6.** Kooperatiflere üyelik ve avlanan su ürünlerinin pazarlanması

<b>Kooperatif üyeliği ve pazarlama</b>	<b>Adet (%)</b>
<b>Kooperatif üyeliği</b>	
Kooperatif üyesi	95
Kooperatif üyesi değil	5
<b>Üye olma nedeni</b>	
Bürokratik kolaylık sağlanması	25
Pazarlama	70
Saygınlık ölçütü olması	5
<b>Balığın pazarlama şekli</b>	
Komisyoncu	60
Kooperatif	24
Kendisi	16

## SONUÇ

Yalova İli balıkçılığı ve balıkçıların sosyo-ekonomik yapısının araştırıldığı bu çalışmaya göre, balıkçılığın bölge halkının yaşamı için temel geçim kaynakları arasında yer almamakla birlikte sosyo-ekonomik yapı üzerinde önemli bir yeri vardır. Her ne kadar anket sorularında yer verilmemiş ise de yapılan görüşmelerden Yalova İli'nde balıkçılığın daha çok Karadeniz Bölgesi'nden Yalova'ya göç ederek yerleşen vatandaşlar ya da onların sonraki kuşakları tarafından yapıldığı anlaşılmıştır. Bu durum balıkçılığın babadan oğula geçen kültürel bir uğraş haline dönüştüğünü



göstermektedir. Diğer taraftan, yıllık su ürünleri üretiminin giderek daha fazla azalma eğilimi gösterdiği belirtilmekte ise de balıkçıların bu işe sosyal ve ekonomik bağlılıklarının yanı sıra kültürel anlamda da bağlı olduklarını ortaya koymaktadır.

## KAYNAKÇA

- Akyol, O., Ceyhan, T. ve Ünal, V. (2006). Marmara Bölgesi Su Ürünleri Kooperatif ve Derneklerinin Lüfer Balıkçılığındaki Rollerini. Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi/ Journal of Fisheries & Aquatic Sciences, Cilt No:23, Sayı (3-4):379-383.
- Altınbaş, N. ve Menekşe, A. (2000). Marine Resources. 28-30 Eylül 2000. 'The second marine shura' The Government Marine, İstanbul.
- Artüz, L. (2008). Marmara ve Boğazların Ekolojisi ve Değişimler. <http://www.artuz.com/artuz/PDF/1029.pdf> (Erişim Tarihi, 10.01.2009).
- Avan, S., (2007). Manyas Gölü Balıkçılarının Sosyo-Ekonomik Yapısı, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1-31
- Beşiktepe, Ş., Sur, H.İ., Özsoy, E., Latif, M.A., Oğuz, T. ve Ünlüata, Ü. (1994). The circulation and Hydrography of the Marmara Sea. Prog. Oceanogr. 34, 285-334.
- Chhaya, N.D., Jani, G.M. ve Amreliya, J.A. (1991). Economic Viability of Trawlers, Gillnetters and Dug-outs with OBM. Fishing Chimes, 11(4), 53-57.
- Çeliker, S.A., Korkmaz, Ş.A., Dönmez, D., Gül, U., Demir, A., Genç, Y., Kalkanlar, Ş. ve Özdemir, İ. (2006). Karadeniz Bölgesi'nde Su Ürünleri Avcılığı Yapan İşletmelerin Sosyo Ekonomik Analizi. Tarımsal Ekonomi Araştırma Enstitüsü, Ankara, 122 s.
- Çeliker, S. A., Korkmaz, Ş.A., Demir, A., Gül, U., Dönmez, D., Özdemir, İ. ve Kalkanlar, Ş. (2008). Ege Bölgesi'nde Su Ürünleri Avcılığı Yapan İşletmelerin Sosyo- Ekonomik Analizi. Tarımsal Ekonomi Araştırma Enstitüsü. Ankara.
- Çelikkale, M. S., Düzgüneş, E., ve Okumuş, İ. (1999). Türkiye Su Ürünleri Sektörü. Potansiyeli, Mevcut Durumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri. İstanbul Ticaret Odası, 1999(2 ): 119-125.
- Doğan, K. (2009). İznik Gölü (Bursa) gümüş balığı avcılığı yapan tekne sahibi balıkçıların sosyo-ekonomik analizi. Journal of FisheriesScience, 3(1), 58-67.
- Doğan, K. (2010). İstanbul Su Ürünleri Kooperatifleri Ve Ortaklarının Sosyo- Ekonomik Analizi. Journal of Fisheries Sciences, 4(4), 318.
- Erdoğan, N. ve Düzgüneş, E. (2006). Karşılaştırmalı Bir Yaklaşımla İstanbul Balık Hali. Trabzon, [www.akuademi.net/USG/USG2004/CK/ck23.pdf](http://www.akuademi.net/USG/USG2004/CK/ck23.pdf); Erişim Tarihi, 18.02.2009.
- FAO (2019). GFCM (Mediterranean and Black Sea) Capture Production. <http://www.fao.org/fishery/statistics/gfcm-capture-production/en>; Erişim tarihi: 22.04.2019
- Güngör, G., Özen, S.Ş. ve Güngör, H. (2007). Marmara Denizi Balıkçılığının Sosyoekonomik Yapısı ve Deniz Ürünleri Pazarlaması: Tekirdağ İli Sahil Şeridi Örneği. Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 4(3), 311-325.
- Kocataş, A., Koray, T., Kaya, M. ve Kara, Ö.F. (1990). Review of the Fishery Resources and Environment in the Sea of Marmara. GFCM 64, Part 3, Rome, 87-143.
- Polat, S. Ç. (1995). Nutrient and Organic Carbon Budgets in the Sea of Marmara: A Progressive effort of the Biogeochemical Cycles Carbon , Nitrogen and Phosphorus. Ph. D. Thesis, METU-IMS, Erdemli, Turkey, 215 pp.
- Polat, S.Ç. ve Tugrul, S. (1995). Nutrient and Organic Carbon Exchanges Between the Black Sea and Marmara Seas Through the Bosphorus Strait, Continental Shelf Res. 15 (9):1115-1132.
- TUİK (2017). Türkiye İstatistik Kurumu. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=113&locale=tr>; Erişim tarihi: 22.04.2019

TÜİK (2019). Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni. <http://tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27669>; Erişim Tarihi: 24.04.2019

URL-1. <https://tr.sputniknews.com/ekonomi/201709201030219454-ev-kira-artis/>; Erişim tarihi: 22.04.2019

Uzmanoğlu, S. ve Soylu, M. (2006). Karasu (Sakarya) Bölgesi Deniz Balıkçılığının Sosyoekonomik Yapısı. Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi, 23(1-3), 515-518.

Ünal, V. (2003). Yarı Zamanlı Küçük Ölçekli Balıkçılığın Sosyo-Ekonomik Analizi, Foça (Ege Denizi). E.Ü. Ürünleri Fakültesi Su Ürünleri Dergisi, 20(1-2), 165 – 172.

Ünal, V., Tokaç, A., Tosunoğlu, Z., Akyol, O., Özbilgin, H. ve Göncüoğlu, H. (2008). İzmir İli Su Ürünleri Kooperatifleri ve Sorunları. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Ankara, Türkiye Kıyıları 08 Kongresi Bildiriler Kitabı 27–30 Mayıs, L. Balas (Editör), s. 377–385.

Yücel, Ş. (2006). Orta Karadeniz Bölgesi Balıkçılığı ve Balıkçıların Sosyoekonomik Durumu. Ege Üniversitesi Su Ürünleri Dergisi, 23(1-3), 529-532.

Yüksek, A., Okuş, E., Uysal, A. ve Orhon, V. (2000). Marmara Denizi Demersal Balıkçılığı ve Stok Tayini Sonuç Raporu. İstanbul Ün. Deniz Bilimleri İşletmeciliği Enst., 124s.

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	  ORCID NO: 0000-0002-7045-7722
Title of Article	<b>Bulanık Mantık Yönteminin Kentsel Alan Çalışmalarında Kullanımı</b>	
Corresponding Author	<b>Pınar ÖZYILMAZ KÜÇÜKYAĞCI</b> Gebze Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü <a href="mailto:pozyilmaz@gtu.edu.tr">pozyilmaz@gtu.edu.tr</a>	
Submission Date Admission Date	30/05/2019 / 10/06/2019	
How to Cite	ÖZYILMAZ KÜÇÜKYAĞCI, P., OCAKÇI, M. (2019). <b>Bulanık Mantık Yönteminin Kentsel Alan Çalışmalarında Kullanımı</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages,299-308	

## Bulanık Mantık Yönteminin Kentsel Alan Çalışmalarında Kullanımı

Pınar ÖZYILMAZ KÜÇÜKYAĞCI<sup>1</sup>  
Mehmet OCAKÇI<sup>2</sup>

### ÖZ

Klasik mantığa karşıt olarak ortaya çıkan Bulanık Mantık (BM) yöntemi, günümüzde çok sayıda farklı disiplinde ve alanda kullanılmaktadır. Problem çözmek, karar vermek gibi süreçlerde yaşanan belirsiz durumları, bulanık mantık yöntemi belirli hale getirerek bir sonuç ortaya çıkarmakta; zor, karmaşık, çok fazla bileşeni ve boyutu olan sorunlar için çözüm üretmektedir. Farklı disiplinlerde geniş kullanım alanı bulan yaklaşım, kent planlama konuları içerisinde yer alan kentsel tasarım alanında da kullanılmaktadır. Bu çalışmada, bulanık mantık yaklaşımı hakkında bilgi verilmekte, kentsel tasarım alanında yapılmış olan bulanık mantık çalışmaları incelenmektedir. Kentsel tasarım ile bulanık mantık yönteminin kesiştiği eksende farklı konularda yapılan uygulamalar ile ilgili çalışmalardan örneklere yer verilmiştir. Çalışmaların odaklandığı çerçevenin kente ilişkin pek çok farklı konuyu kapsadığı ve model kurmada bulanık mantık yönteminin etkin olarak kullanıldığı görülmektedir. İncelenen bu kent araştırmalarında bulanık mantık yöntemini kullanmanın olumlu sonuçları değerlendirilmektedir.

**ANAHTAR KELİMELER:** Kent çalışmaları, bulanık mantık, kentsel alan.

### Using Fuzzy Logic Method in Urban Studies

<sup>1</sup> ÖZYILMAZ KÜÇÜKYAĞCI, (0000-0002-7045-7722) Gebze Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [pozyilmaz@gtu.edu.tr](mailto:pozyilmaz@gtu.edu.tr)

<sup>2</sup> OCAKÇI, 0000-0002-2897-1680 İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, [mocakci@itu.edu.tr](mailto:mocakci@itu.edu.tr)

## ABSTRACT

The fuzzy logic method that is used in many different disciplines and fields at the present time, arose against classical logic. The fuzzy logic method makes a result is certain at problem-solving, decision-making processes, such as uncertain situations,. It finds solutions for problems that are difficult, complex and with too many components and dimensions. The approach is used in different disciplines and is also used in urban studies. In this study, information was given about the fuzzy logic method and fuzzy logic studies in urban areas are examined. Fuzzy logic applications in different study subjects are given where urban area and fuzzy logic method intersect. It is evaluated that the subjects focused on the examples cover many different issues related to the urban and the method is used to establish the model effectively for many purposes. When the results of the studies were evaluated, positive contributions of the use of fuzzy logic were emphasized.

**KEYWORDS:** Urban studies, fuzzy logic, urban space.

## Bulanık Mantık Yönteminin Kentsel Alan Çalışmalarında Kullanımı

### GİRİŞ

Günümüz teknolojik gelişmelerinden biri olan yapay zeka uygulamaları, bir işi yaparken yerimize düşünen, sorun çözen, çözüm önerileri sunan karar verme mekanizmaları haline gelmekte ve aynı zamanda mühendislik, tıp, psikoloji, sosyoloji, işletme gibi bir çok alana yarar sağlamaktadır. Bu bağlamda bu uygulamalardan biri olan Bulanık Mantık (BM), en çok kullanılan yapay zeka yöntemlerinden biridir. Klasik mantığa karşıt olarak ortaya çıkan bulanık mantık, karmaşık, belirsiz ve zor oluşturulan modellerde kolaylık sağlamakta, farklı alanlarda uygulama yapmaya da imkan vermektedir. Bulanık mantık genel yapısı ve ilkeleri bağlamında mühendislik alanında daha çok çalışma ve uygulama alanı bulunsa da kent çalışmalarında da yerini almaktadır. Yöntemin işleyişi, kentlerin çok bileşenli yapısı ile örtüştüğünden kentlerdeki sorunları çözmeye yönelik çalışmalar için uygundur.

Literatürde bulanık mantık yönteminin uygulandığı farklı konularda ve farklı ölçeklerde kent araştırmaları bulunmaktadır. Bu çalışmanın amacı; bulanık mantık ile yapılan kentsel alan çalışmalarından seçilen örneklerin incelenmesidir. Bu kapsamda, örnekler 2005-2018 yılları arasında Türkiye ve yurtdışında yapılan doktora ve yüksek lisans tezleri ile makale çalışmalarından seçilmiştir. Seçilen bu çalışmaların farklı konu başlıklarında olmasına dikkat edilmiştir. Seçilen üst ölçek çalışmalarda; bir kentsel bölgeye ilişkin sosyal donatı yeterliliğinin saptanması, kentsel çevre kalitesinin değerlendirilmesi ve yeşil alan durumuna ilişkin indeks oluşturulması gibi konular yer almaktadır. İncelenen alt ölçek çalışmalarında ise, kentsel alanda görsel niteliğinin değerlendirilmesi, yapı bazında mekansal formun incelenmesi, kentsel alanda

ses memnuniyet düzeyinin ölçülmesi ile kent meydanlarının kamusalılık değerinin belirlenmesi, kentsel alanda yürünebilirlik düzeyinin ölçülmesi ve kentsel dönüşüm uygulamalarında öncelikli riskli alanların tespiti konuları ele alınmıştır. İncelenen tüm çalışmalarda, temelde bulanık mantık yönteminin sağladığı ‘çok bileşenli esnek modelleme’ imkanı vurgulanarak, çalışmaların sonucuna katkısı değerlendirilmiştir. Aynı zamanda çalışmaların çoğunda, bulanık mantık yönteminin sonuçları farklı bilimsel yöntemler kullanılarak elde edilen sonuçlarla karşılaştırılarak avantaj ve dezavantajları ortaya konulmuştur. Bulanık mantığın farklı pek çok konudaki uygulanabilirliği, yöntemin gelişimine katkı sağlarken çalışmalarda daha hassas ve anlamlı sonuçlar ortaya koymasına imkan vermektedir.

## 1. Bulanık Mantık Yöntemi

Bulanık mantık yöntemi, ilk kurucusu Lotfi A. Zadeh tarafından geliştirilerek ilkeleri ortaya konulmuştur (Zadeh, 1965). Klasik mantığın kesin kümelerine ve önermelerine karşıt ortaya çıkan Bulanık Mantık yöntemi, belirsiz ve kesin olmayan bilgileri kullanarak tutarlı ve daha anlamlı bir karar verme süreci üretmektedir (Altaş, 1999). En temelde sözel ifadeleri sayısal bir dile dönüştüren yöntem, bulanık kümeler kullanılmaktadır (Keskenler & Keskenler, 2017). Bu kümeler, kesin ve belli değerler yerine yaklaşık değerleri kullanır ve bu değerler 0-1 arasındadır. Modellemesi zor, çok sayıda değişkeni olan, karmaşık sistemler için uygun bir yöntemdir (Elmas, 2007).

İlk uygulama, bir buhar makinasının kontrol sistemi için yapılmış, 1975’te yapılan bu uygulamadan sonra, 1987 yılında Hitachi firması tarafından Sendai metrosu için kullanarak %10 enerji tasarrufu sağlanmıştır (Keskenler & Keskenler, 2017). İlerleyen yıllarda farklı bir firmanın kullandığı yöntem için başlangıçta karşı çıkışlar olsa da zaman içinde teknolojik gelişmelere olumlu katkı sağladığının görülmesi, görüşlerin değişmesine sebep olmuştur. Klasik yöntemlerde, örneğin; bir durum için kümeler beyaz (0), siyah (1) şeklinde kabul edildiğinde gri alanlar göz ardı edilmektedir. Bulanık yöntemde ise beyazdan siyaha doğru her bir değerın sistemdeki sonucu değiştirdiğini görmek mümkün olmaktadır. Temelde bulanık mantığın ilkeleri şunlardır; (Elmas, 2007; Keskenler & Keskenler, 2017; Solak & Alaybeyoğlu, 2017; Zadeh, 1965)

-Bulanık mantıkta kesin değerler yerine, yaklaşık değerler kullanılır.

-Biraz, az, yüksek, alçak gibi sözel belirsiz ifadeleri kullanmak mümkündür.

-Çok karmaşık ve çok bileşenli modeller için kullanılabilir.

-Belirli bir mantığı bulunan tüm sistemler bulanık yöntemle entegre edilebilir.

-Bulanık mantık süreci, bulanıklaştırma, bulanık sonuç çıkarma ve durulaştırma etaplarından oluşmaktadır. Girdiler ve çıktıdan oluşan sistemde, bir kurallar (If-then rules) tabanı oluşturularak model kurgusu yapılmaktadır. Sistem, değer aralıkları belirsiz olan kümelerde avantaj sağladığından, çalışma modeli esnek bir yapıdadır. Bulanık kümelerle kurgulanan bir sistemde, teorik bir altyapı kullanılarak klasik yöntemle göre daha belirgin, daha hassas ölçüm yapılabilmekte, daha anlamlı sonuçlara ulaşılabilmektedir. Bu yapıyla avantaj oluşturan BM yöntemi, farklı disiplinlerde uygulama alanı bulmaktadır (Keskenler & Keskenler, 2017). Bu uygulama alanlarından biri de kent çalışmalarıdır.

## 2. Kentsel Alan Çalışmalarında Bulanık Mantık

Literatürde bulanık mantık yöntemi kullanılarak yapılan kentsel alanlarla ilgili çalışmalar, mühendislik alanına göre daha az sayıda olsa da zamanla giderek artmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, bulanık mantığın kent odaklı farklı konulardaki uygulama örnekleri sunulmaktadır. Bu çalışmaların niteliği ve sonuçları üzerinden bulanık mantık yönteminin çalışmalara katkıları değerlendirilmektedir.

İlk incelenen çalışma, bulanık mantık ile görsel bir değerlendirme yöntemi geliştirmektedir (Li & Will, 2005). Bulanık mantık yönteminin subjektif ve nitel veriyi kullanma kabiliyeti kullanılarak, görsel kaliteyle ilgili bir model geliştirilmiştir. Bir alana bakıldığında görülen görüntüdeki bileşenler incelenerek görsel bir değerlendirme yapan kullanıcının kullandığı değerlendirme kriterleri ele alınmıştır. Çalışmadaki modelde, yapıya yakınlık mesafesi, görünümdeki yapısal dokunun oranı, yeşil alan varlığı, görüntüdeki su ögesi oranı ile görsel konfor ölçülmüştür. Geliştirilen subjektif ve sözel veri içeren görsel değerlendirme sistemi geliştirilerek basit regresyon modeli ile karşılaştırılmış, sonuç olarak daha iyi bir tahmin modeli oluşturulduğu ifade edilmiştir.

CBS (Coğrafi Bilgi Sistemleri) ve bulanık mantık teorisinin bir arada kullanıldığı çalışmada amaç, kentsel çevre kalitesini değerlendirmektir (Pleho & Avdagic, 2008). İki temel kriter olarak *çevre kirliliği* ve *sosyal çevre* seçilmiştir. Çevre kirliliği değişkeni altında hava kirliliği, su kirliliği, atık ve gürültü ele alınırken, sosyal çevre başlığı altında kentsel nüfus ve yeşil alan büyüklüğü incelenmiştir. CBS tabanlı kullanılarak alt kriterlerden elde edilen verilerin sonucu bulanık mantık sisteminde iki girdinin verisi olarak kullanılmıştır. 5 kural üzerinden kentsel çevre kalitesi ölçülerek BM'nin çok kriterli verileri modellemede uygun bir yöntem olduğu vurgulanmıştır.

Kentteki sosyal donatı yeterliliğini ölçmeye yönelik yapılan bir çalışmada "*Bulanık Donatı Yeterliliği Karar Verme Modeli*" adı altında bir model kurgulanmıştır. Eğitim, kültür, sağlık, dini, sosyal, resmi donatı yeterlilikleri için Kocaeli'nde yer alan 9 mahalle incelenmiştir. 729 kurulla yapılan BM modelinin sonuçları, klasik yöntemin sonuçları ile karşılaştırılmıştır. Yöntemin kullanılmasının daha hassas ve anlamlı sonuçlar verdiği ifade edilmektedir (Mert & Yılmaz, 2009).

Diğer bir çalışma mimari tasarım süreci ile bulanık mantık yöntemini birleştirmiştir. Mekansal analiz tabanlı bulanık çıkarım sistemine dayalı bir model sunan çalışmanın sonucunda BM yönteminin mimari tasarım sürecine avantaj oluşturduğu vurgulanmaktadır (Arabacioglu, 2010). Oluşturulan model ile mekanın formu değerlendirildiğinde tasarımın güçlü ve güçsüz noktaları saptanarak, tasarımcıyı yönlendirebilmektedir. İncelenen çalışmanın ifade edilen diğer bir sonucu da, yöntemin model kurulurken esneklik sağladığı ile farklı mekansal ölçeklerdeki çalışmalara entegre olabileceğidir.

Bulanık mantıkla yapılan bir diğer çalışmada ise, mimari nitelikler belirlenerek kentsel bir ara yüz modellenmiştir (Alkan Bala & Üstünbaş, 2014). Kentsel bir alanın yatay ve dikey bileşenlerinin algı ve görünüme dayalı nitelikleri üzerinden geliştirilen modelde; kentsel donatılar, görsel kalite, eğim, iklim etkisi, hiyerarşi, süreklilik, kapalılık, uzunluk/yükseklik oranı, yükseklik farkları,

geçirgenlik düzeyi, tekrar, zemin kat arazi kullanımı, cephe kimliği, ölçek, mekandaki dinamiklik, doğal ve yapay çevre kullanılmıştır. Daha başarılı bir çevre tasarımı yapma amacını taşıyan çalışma, sonuç bulgularını değerlendirerek bulanık mantık yöntemi kullanmanın olumlu yönlerini ortaya koymuştur.

Yapılan bir başka çalışmada, tarihi yapıların özgünlüğünün derecelendirilmesine yönelik bir bulanık mantık sistemi kurulmuştur (Ulukan, 2014). Oluşturulan modelde “özgün/özgün değil” seçenekleri dışında ara değerlerde kullanılarak kültür varlıklarının özgünlük değerlerini ölçen uzmanların sözel ifadelerinin sayısal bir girdiye dönüştüğü bir sistem kurgulanmıştır. Çalışma üç aşamada ilerlemiştir. İlk aşamada temel özgünlük değeri, malzeme, form ve yapım tekniğinin özgünlükleri üzerinden ele alınarak çalışmada üç aşamada toplam özgünlük değerine ulaşılmıştır. Çalışma sonucunda, BM kullanmanın sonuç değer oluşturmadaki güçlü yönleri değerlendirilmiştir.

Diğer bir çalışmada kamusal alan üzerine kurgulanmıştır. Yapılan çalışmada kamusal alanların kamusal alanlığını değerlendirmek için bulanık mantık yöntemiyle bir modelleme yapılmıştır (Ekdi & Çıracı, 2015). Kamusal alan kavramı için belirlenen 3 değişken için- yönetim, erişim ve kullanıcı- bir model önerilerek İstanbul merkezinde yer alan 4 farklı ilçede yer alan meydan ve parkların kamusal alan değeri ölçülmüştür. Kamusal alanın çok boyutlu ve karmaşık yapısına dikkat çekilerek çalışma sonucunda, kurulan kamusal alan modelinin, farklı değişkenlerin dahil edilmesi veya çıkarılması ile çalışmanın geliştirilebileceği vurgulanmaktadır.

Yürünebilirlik üzerine yapılan bir başka çalışmada ise bulanık mantık yöntemiyle bir model geliştirilerek güvenlik, yönlendirme, süreklilik, estetik özellikler ve arazi kullanım nitelikleri üzerinden bütüncül bir yürünebilirlik ölçümü yapılmıştır (Nyagah, 2015).

2017 yılında yapılan bir doktora çalışmasında kentsel mekandaki kullanıcıların ses düzeyinden memnuniyeti ölçmeye yönelik bir BM modeli oluşturulmuştur (Çakır Aydın, 2017). Modelde ses metriklerinden gürlük, kabalık, keskinlik girdileri kullanılarak memnuniyet düzeyi çıktı olarak kullanılmış, 27 kuralla ölçüm gerçekleştirilmiştir.

Kentsel alanlar için güncel bir konu olan kentsel dönüşüm ile ilgili yapılan diğer bir çalışmada, riskli alanların belirlenmesine bulanık mantık yöntemi dahil edilmiştir (Solak & Alaybeyoğlu, 2017). Yapıların ortalama performans puanları, yerleşime uygunluk durumları, nüfus yoğunluğu verisi kullanılarak kural tabanına göre alanlar için risk öncelikleri belirlenmiştir. Kurulan karar verme sisteminde, girdi olarak yapı performans puanı 3 küme, yerleşime uygunluk durumu 4 küme, nüfus yoğunluğu 3 küme ile çıktı verisi olarak risk önceliği 5 küme şeklinde modellenmiştir. Kentsel dönüşüm çalışmalarında riskli alanların belirlenmesinde çok sayıda kriterin bulunması ve bu kriterlerin karmaşık bir yapı oluşturması nedeniyle bulanık mantık yönteminin bu süreci daha doğru oluşturabileceği ve bu sayede “Risk Veri Tabanı” için bir altyapı sağlayabileceği ifade edilmiştir.

Yapılı çevredeki yeşil alan durumunu inceleyen diğer bir çalışmada, belirlenen 5 kriter üzerinden ilerlemiştir. Kriterler; nüfus yoğunluğu, yapıların yüksekliği, vejetasyon değeri (NDVI), yeşil alanlara yakınlık mesafesi, polen üreten ağaçların kapladığı alandır. 3 farklı üyelik fonksiyonu (üçgen, yamuk, gaussian) ile modellenerek karşılaştırma yapılmıştır (Vargas, 2018). Model, Toronto’da Kentsel Yeşil Alan İndeksi (Urban Greenness Index) üretmek için kullanılmıştır.

Karşılaştırmalı yapılan çalışma ile bulanık mantığın farklı değerlendirmeler bağlamında nasıl sonuç verdiği incelenmektedir.

Tüm örneklenen çalışmalar, konusu, yapıldığı yıl, girdileri, çıktıları, kural sayısı, bulguları ve sonuçları ile Tablo 1.de özetlenmiştir.

**Tablo 1.** Literatür özeti tablosu

Yazar/Yıl	Çalışma konusu	Bulanık Mantık Uygulaması			Çalışmanın Bulguları	Çalışmanın Sonuçları	
		BM Girdileri	Kural Sayısı	BM Çıktısı			
Li and Will (2005)	Kentsel alanın görsel niteliğini değerlendir mek	*Yapıya yakınlık mesafesi *Görünümdeki yapısal dokunun -oranı *Yeşil alan varlığı *Görüntüdeki su/deniz ögesi oranı *Görüntüdeki gökyüzü oranı	129	Görsel konfor değeri	85 fotoğraf üzerinden görsel bir değerlendirme ölçümü yapılmıştır.	Lineer regresyon modeli ile sonuçlar karşılaştırılmış, BM'nin avantajları ifade edilmiştir.	
Pleho and Avdagic (2008)	Kentsel çevre kalitesini değerlendir mek	*Çevre kirliliği - Hava kirliliği - Su kirliliği - Atık - Gürültü	*Sosyal çevre -Kentsel nüfus -Yeşil alan büyüklüğü	5	Kentsel çevre kalitesi	Saraybosna Canton bölgesi için kentsel çevre kalitesi değerlendirilmiştir	CBS ve BM kullanılarak kentsel çevre kalitesinin durumunun gösteren bir harita elde edilmiştir.
Mert and Yılmaz (2009)	Kentsel donatı alanlarının yeterliliğini ölçmek	*Eğitim *Kültür *Sağlık *Dini *Sosyal *Resmi donatı		729	Toplam Kentsel donatı	Kocaeli ilinde seçilen 9 mahallenin donatı yeterliliği ölçülmüştür	Donatı alanlarının yeterliliğine ait BM sonuçları, klasik yöntemle ait sonuçlarla karşılaştırılarak daha gerçekçi ve anlamlı değerler elde edildiği ifade edilmiştir.
Arabacioglu (2010)	Mekansal formun değerlendiril mesi	*Geçirgenlik *Yoğunluk *Mesafe		3	Mekansal formasyon	Seçilen 2 mekan değerlendirilmiştir	Depthmap analizi ile BM sonuçları karşılaştırılarak BM'nin daha başarılı sonuç verdiği görülmüştür.
Alkan Bala and Üstünbaş (2014)	Kentsel bir arayüz oluşturmak	*Yatay bileşenler -kentsel donatılar -görsel kalite -eğim -iklim etkisi -hierarchy -süreklilik -kapalılık -uzunluk/ yükseklik oranı	*Dikey bileşenler -yükseklik farkları -geçirgenlik düzeyi -tekrar -zemin kat arazi kullanımı -cephe kimliği -ölçek -mekandaki dinamiklik -doğal/ yapay çevre	38	Kentsel Arayüz	Kentsel arayüz için 3 aşamalı bir model oluşturulmuştur.	Yatay ve dikey bileşenlerin yer aldığı çok faktörlü bir BM modeli kurgulanmış, modele farklı değişkenlerin eklenmesi ile kolaylıkla geliştirilebileceği ifade edilmiştir.



Yazar/Yıl	Çalışma konusu	Bulanık Mantık Uygulaması			Çalışmanın Bulguları	Çalışmanın Sonuçları
		BM Girdileri	Kural Sayısı	BM Çıktısı		
Ulukan (2014)	Tarihi yapıların özgünlüğünü değerlendirme	1.aşama -Malzeme -Form -Yapım tekniği -Yapının Temel Özgünlüğü -Kentsel Çevre Özgünlüğü -İşlev Özgünlüğü -Yapının özgünlüğü -Yapının Aurası	-	1.aşama: *Temel Özgünlük Değeri 2.aşama: *Yapının Özgünlüğü 3.aşama: *Yapının Tümel Özgünlüğü	Modelde tarihi öneme sahip tekkelerden seçilen 7 örneğin özgünlüğü değerlendirilmiştir.	Çalışmada BM'nin kullanılmasının pek çok yönden daha avantajlı olduğu ifade edilmiştir.
Ekdi and Çıracı (2015)	Açık alanların kamusallık değerini belirlemek	*Yönetim *Erişim *Kullanıcı	27	Kamusallık	İstanbul'da 6 kent meydanına ilişkin kamusalılık değeri ölçülmüştür	Kamusallık modeli ile ölçüm yapılmış, BM'nin esnek modellemeye imkan sağlamasından dolayı farklı değişkenlerin dahil edilebileceği önerilmiştir.
Nyagah (2015)	Yürünebilirliği ölçmek	*Güvenlik *Yönlendirme *Süreklilik *Estetik özellikler *Arazi kullanım tipleri	64	Yürünebilirlik	11 komşuluk ünitesine ilişkin yürünebilirlik ölçülmüştür	BM ile yürüme mekanlarında kullanıcı algılarının ölçülmesi için oluşturulan modelle klasik yöntem entegre edilmiştir.
Çakır Aydın (2017)	Kentsel mekandaki kullanıcıların ses düzeyinden memnuniyetini ölçmek	*Gürlük *Kabalık *Keskinlik	27	Ses düzeyinde memnuniyet	Diyarbakır Sur içi bölgesinde ses memnuniyet düzeyi ölçülmüştür.	BM ile elde edilen tahmin sonuçlarıyla kullanıcıların ses memnuniyet sonuçları karşılaştırılmıştır.
Solak and Alaybeyoğlu (2017)	Riskli alanların belirlenmesi	*Yapıların ortalama performans puanı *Yerleşime uygunluk durumu *Nüfus yoğunluğu	36	Risk Önceliği	Risk önceliği belirlemeye ilişkin bir model oluşturulmuştur.	Model kurgulanarak bir yazılım haline geliştirilmiştir. Sosyal boyutunu içine alacak daha kompleks bir model geliştirilebileceğini önermektedir.
Vargas (2018)	Yapılı çevredeki yeşil alan durumunu incelemek	*Nüfus yoğunluğu *Yapı yükseklikleri *Vejetasyon değeri (NDVI) *Yeşil alanlara yakınlık mesafesi *Polen üreten ağaçların kapladığı alan büyüklüğü	-	Kentsel Yeşil Alan İndeksi	Sayısal veri kullanılarak Toronto için bir "Kentsel Yeşil Alan İndeksi" hesaplanmıştır	Bir indeks geliştirmek için bütünleşmiş bir Bulanık-AHP yaklaşımının yararlılığını değerlendirilmiştir.

## SONUÇ

Literatürdeki bulanık mantık yönteminin kullanıldığı kentsel alanlara ilişkin akademik çalışmalar incelenerek bu araştırma için farklı konu başlıklarından 11 çalışma seçilmiştir. Türkiye ve yurtdışında yapılan doktora ve yüksek lisans tezleri ile makalelerden seçilen örnekler kronolojik (2005-2018 yılları) olarak incelenmiştir. Değerlendirme sonucunda, bulanık mantık konusunun kentsel alanlardaki uygulamalarında konular bağlamında çeşitlilik gösterdiği görülmektedir. İncelenen çalışmaların sonucunda, bulanık mantık yöntemi kullanmanın yararları tartışılmıştır. Aynı zamanda bulanık mantık yöntemi diğer yöntemlerle- klasik mantık yöntemleri, Depthmap gibi-birlikte kullanılarak sonuçlar karşılaştırılmış, yöntemin daha hassas, daha doğru ve daha somut sonuçlar verdiği ifade edilmiştir.

İncelenen çalışmaların çoğunda, bulanık mantık ile model kurarken sağladığı temel yarar; *esnek modelleme* olarak tanımlanmaktadır. Çalışmalarda oluşturulan modellerde yer alan girdi ve çıktılarının çok bileşenli olmasına rağmen, BM'nin sunduğu imkan ile modellerin basitçe kurgulanabildiği görülmüştür. BM yöntemi kullanıldığında model karmaşık olsa da kolaylıkla ekleme ve çıkartma yapılabilmektedir. Yöntemin sağladığı esnek küme oluşturma özelliği, kuramsal bilgilerin sayısal veriye dönüştürülerek uygulama yapılmasına olanak sağlamaktadır. Örneğin; kamusallığın incelendiği çalışmadaki gibi kamusalık değerini oluşturan kavramların modellenmesi bu konudaki teorilerden yola çıkılarak yapılmıştır (Ekdi & Çıracı, 2015).

Örneklenen çalışmalar farklı kentsel konuları incelese de bu çalışmaların her biri bulanık mantık tabanlı model önerisi sunmaktadır. Model çalıştırıldığında, sistem karar verme sürecinde belirsiz, karmaşık ve çok kriterli veriler kullansa da, yöntem sonuç veriyi kolaylıkla oluşturarak problemleri çözmektedir. İncelenen çalışmalarda birden fazla değişkenin ve buna bağlı alt değişkenlerin olması ve bu değişkenler ile oluşturulan modellerin kullanılması, bu sonucu doğrulamaktadır.

Bulanık mantığın genel yapısı, kentsel alanların karmaşık yapısıyla örtüşmektedir. Kentin çok farklı ölçekteki problemi düşünüldüğünde, çok sayıda değişken ortaya çıkmaktadır. Kentle ilgili bu birbirine bağlı farklı sayıdaki değişkeni bulanık mantık tabanlı bir sistem ile modellemek çalışmanın yapılabilirliğini ve başarısını arttırmaktadır. Sistemde belirlenen bileşenlerin bulanık kümelerle veriye dönüştürülmesi, çalışmalarda daha hassas sonuçlar elde edilmesine imkan sağlamaktadır.

İncelenen çalışmalarda dikkat çeken diğer bir noktada, bulanık mantık yönteminin uygulama aşamasında farklı yöntemlerle bütünleşebilmesidir. Kentsel alanlarla ilgili yapılan çalışmalarda kullanılan Coğrafi bilgi sistemleri gibi veri işleyen uygulamalar ile istatistiksel analiz tekniklerinin bulanık mantık yöntemiyle bütünleştirilmesi ile farklı çalışma sonuçları ortaya konulabilmektedir.

Örneklerin sonuçları değerlendirildiğinde, bulanık mantık yönteminin kullanılmasının mekansal çalışmalarda daha anlamlı sonuçlar elde edilmesini sağladığı görülmektedir. Bu değerlendirme, gelecekte yapılacak kentsel alan çalışmaları için referans niteliği taşımaktadır. Literatürde bölgesel ölçekten tasarım ölçeğine kadar çok farklı ölçeklerde yapılan kentsel alan çalışmaları bulunmasına karşın, bulanık mantık yöntemiyle yapılan araştırmaların artmasıyla birlikte, oluşturulan modellerin daha da geliştirileceği öngörülmektedir.

## KAYNAKÇA

Alkan Bala, H., & Üstünbaş, T. (2014). Modelling the Urban Interface by Using Fuzzy Logic. *Journal of Building Construction and Planning Research*, Vol.02(No.01), 59-73.  
doi:10.4236/jbcpr.2014.21006

Altaş, İ. H. (1999). Bulanık Mantık: Bulanıklılık Kavramı. *Enerji, Elektrik, Elektromekanik-3e*, 62, 80-85.

Arabacioglu, B. C. (2010). Using fuzzy inference system for architectural space analysis. *Applied Soft Computing*, 10(3), 926-937. doi:10.1016/j.asoc.2009.10.0

Çakır Aydın, D. (2017). *İşitsel Peyzajda Ses Çevresi Memnuniyet Düzeyinin Bulanık Mantık ile Tahmin Edilmesi: Diyarbakır Suriçi Uygulaması*. (Doktora), İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Yapı Bilimleri Programı, İstanbul.

Ekdi, F. P., & Çıracı, H. (2015). Really public? Evaluating the publicness of public spaces in Istanbul by means of fuzzy logic modelling. *Journal of urban design*, 20(5), 658-676.

Elmas, Ç. (2007). *Yapay zeka uygulamaları:(yapay sinir ağı, bulanık mantık, genetik algoritma)*: Seçkin Yayıncılık.

Keskenler, M. F., & Keskenler, E. F. (2017). Bulanık Mantığın Tarihi Gelişimi. *Takvim-i Vekayi*, 5(1), 1-10.

Li, S.-P., & Will, B. F. (2005). A fuzzy logic system for visual evaluation. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 32(2), 293-304.

Mert, Z. G., & Yılmaz, S. (2009). Kocaeli Mahalleleri Donatı Yeterliliğinin Bulanık Mantık Yaklaşımı ile Değerlendirilmesi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, XXII(3), 167-183.

Nyagah, P. (2015). *A Multi-Procedural Approach to Evaluating Walkability and Pedestrian Safety*. (PhD Thesis), Department of Civil and Environmental Engineering and Construction, University of Nevada, Las Vegas


Pleho, J., & Avdagic, Z. (2008). *Fuzzy model in urban planning*. Paper presented at the FS'08 Proceedings of the 9th WSEAS International Conference on Fuzzy Systems, World Scientific and Engineering Academy and Society (WSEAS), Stevens Point, Sofia, Bulgaria.

Solak, H. İ., & Alaybeyoğlu, A. (2017). Kentsel dönüşümde riskli alan önceliklerinin belirlenmesi için bulanık mantık tabanlı sistem tasarımı. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim Ve Teknoloji Dergisi*, 5(4), 402-413. doi:10.15317/Scitech.2017.100

Ulukan, M. (2014). *Mimari Korumada Otantiklik Üzerine Yöntem Araştırması Ve İstanbul Tekkelerinde Uygulama Örnekleri*. (Doktora), İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Anabilim Dalı Restorasyon Programı, İstanbul.

Vargas, M. E. R. (2018). *Fuzzy Analytical Hierarchy Process Approach for Multicriteria Decision-Making with an Application to developing an 'Urban Greenness Index'*. (Master Thesis), University of Toronto, Toronto.

Zadeh, L. A. (1965). Fuzzy sets. *Information and control*, 8(3), 338-353.

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Research Of Bursa Ataevler Neighbourhood Within The Content Of Leed ND Criteria</b>	
Corresponding Author	<b>Bilgen Çobaner</b> Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans Bölümü, bilgenuguz@gmail.com	
Submission Date Admission Date	27/02/2019 / 31/05/2019	
How to Cite	Çobaner, B., (2019). <b>Bursa Ataevler Mahallesi'nin LEED ND Kriterleri Kapsamında İncelenmesi</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 309-339	

ORCID NO:  
0000-0001-9716-7314

## Bursa Ataevler Mahallesi'nin LEED ND Kriterleri Kapsamında İncelenmesi

Yazar | Bilgen Çobaner  
bilgenuguz@gmail.com

### ABSTRACT:

In our country, Urban regeneration studies are observed in the regions where the urbanization of the cities is high due to the rapid development of the cities and the demand for high-quality living areas. Bursa city is one of the largest cities in which the construction is the most. Bursa Ataevler Mahallesi was built in 1980-90 and it was addressed to upper and upper-middle income groups. The development of the city in the west and north directions directed the upper income groups to the new settlement areas. Ataevler Mahallesi is a valuable area because it is easy to reach the city center and new settlement areas by public transportations and automobiles. For this reason, it has entered the process of urban transformation. Yet the entire neighborhood has not been converted. For this reason, the contribution of the neighborhood to the city was examined with the old and new states.

The city needs to be approached with a holistic approach. Otherwise, the new settlement area, such as the Ataevler neighborhood, is exposed to urban transformation practices in this way. Therefore, sustainable neighborhood designs are required. There is no sustainability criterion for neighborhoods in our country. For this reason, LEED sustainability criteria applied in the USA are the most common certification system based on our country. Ataevler Neighbourhood along with half old half new LEED Neighborhood Development tissues (LEED-ND) was analyzed under the criteria. The criteria are examined not in terms of individual structure, but as an integrated neighborhood. In the research, the concepts such as examination of the study area, the place of neighborhood and urban sustainability in the neighborhood scale were explained; LEED-ND criteria were analyzed and relevant criteria were explained and discussed. The information obtained from the study area was examined according to the LEED ND criteria and it was concluded that the current situation of the neighborhood is sustainable according to this certification system.

**KEYWORDS:** neighbourhood, LEED certification, sustainability, neighbourhood sustainability, urban transformation

### ÖZ:

Ülkemizde kentlerin hızlı gelişmesi sonucu yaşanan göçler ve kaliteli yaşam alanları talebi sonucu köhnemiş ya da rantı yüksek olan bölgelerde kentsel dönüşüm çalışmaları gözlenmektedir. Bursa kenti yapılaşmanın en fazla olduğu büyük şehirlerimizdendir. Bursa Ataevler Mahallesi 1980-90 yıllarında yapılmış olup üst ve üst-orta gelir gruplarına hitap etmekteydi. Kentin batı ve kuzey yönlerinde gelişmesi üst gelir gruplarını yeni yerleşim alanlarına yönlendirdi. Ataevler Mahallesi kent merkezine ve yeni yerleşim alanlarına toplu taşıma ve otomobillerle olan ulaşımının kolay olması sebebiyle değerli bir alandır. Bu sebeple kentsel dönüşüm sürecine girmiştir. Henüz tüm mahalle dönüştürülmemiştir. Bu sebeple mahallenin kent için katkısı eski ve yeni halleri ile birlikte incelenmiştir.

Kente bütüncül bir yaklaşım ile yaklaşılması gerekmektedir. Aksi taktirde Ataevler Mahallesi örneği gibi yeni yerleşim alanı olarak nitelendirilebileceğimiz yerler bu şekilde kentsel dönüşüm uygulamalarına maruz kalmaktadır. Bu sebeple sürdürülebilir mahalle tasarımları olması gerekmektedir. Ülkemizde mahalleler için bir sürdürülebilirlik kriteri bulunmamaktadır. Bu sebeple Amerika'da uygulanan LEED sürdürülebilirlik kriterleri ülkemizde baz alınan en yaygın sertifika sistemidir. Ataevler Mahallesi de yarı yeni yarı eski dokusu ile birlikte LEED Neighbourhood Development (LEED ND) kriterleri kapsamında incelenmiştir. Kriterler bireysel yapı bazında değil, bütüncül bir mahalle olarak var olan hali ile incelenmiştir. Araştırmada çalışma alanının incelenmesi, mahalle ve kentsel sürdürülebilirliğin mahalle ölçeğindeki yeri gibi kavramlar açıklanmıştır; LEED ND kriterleri incelenmiş ve konuyla ilgili kriterler açıklanıp ele alınmıştır. Çalışma alanından elde edilen bilgiler LEED ND kriterlerine göre incelenmiş ve mahallenin var olan durumunun bu sertifikalandırma sistemine göre sürdürülebilir olup olmadığı sonucuna varılmıştır.

**ANAHTAR KELİMELELER:** mahalle, LEED sertifikası, sürdürülebilirlik, mahalle sürdürülebilirliği, kentsel dönüşüm.

## “Bursa Ataevler Mahallesi'nin LEED ND Kriterleri Kapsamında İncelenmesi”

### GİRİŞ:

Leed sertifikalandırma sistemi 2009 yılında Amerika'da doğmuş olup dünyanın pek çok yerine yayılmıştır. Doğaya en az düzeyde zarar veren yapılaşmayı desteklemek amacıyla 3 farklı kuruluşun ortaklığı ile ortaya çıkmıştır. Bir bina için geçerli olabileceği gibi kompleks yapılar ve bütün bir mahalle için de sınıflandırma yapılabilmektedir. LEED ND sertifikalandırma sistemi mahalle sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Kriterlerin hepsi belli puanlarla oluşturulmuştur, kriterleri sağlayan yapı ve yapı gruplarını 3 aşamadan geçip en sonunda puan seviyesine göre yeşil, gümüş, altın ve platinyum sertifikalarını almaktadırlar. Kriterleri yeterli düzeyde sağlamayan yapıların başvuruları aşamalarda geri çevrilmektedir.

Türkiye'deki kentsel dönüşümün genellikle fiziksel iyileştirme (deprem dayanıklı yapılar oluşturma) hedeflediği; bu iyileştirilmenin sağlanabilmesi için emsal artışının bir anlayış olarak sunulması, bunun beraberinde yoğunluğun artması sonucu ortaya çıkan yeni yapı alanları sürdürülebilir değildir. Yapılan çalışmaların uzun vadede yoğunluk artışı, sosyal sürdürülebilirliğin göz ardı edilmesiyle birlikte yeni problemleri oluşturacaktır. Yapılan çalışmaların sürdürülebilirlik performansını değerlendirmeye yönelik yerel bir aracın bulunmaması da etkindir.

Ataevler mahallesi Bursa'nın yeni yapılaşma alanlarından biri olup 2016 yılından itibaren kentsel dönüşüme girmiştir. Bu yeni mahallenin LEED ND kriterlerine uygun olup olmadığı incelenecektir. LEED ND kriterleri belirlenip Ataevler mahallesinin buna göre hangi özellikleri uymakta hangi özellikleri uymamakta belirlenecektir. Bunun sonucunda da mahallenin LEED ND'ye uygun olup olmadığı sonucuna varılacaktır.

### 1. Mahalle Ve Kent Sürdürülebilirliğinde Mahallenin Önemi

TDK 2018 tanımına göre mahalle "Bir şehrin bir kasabanın, büyükçe bir köyün bölündüğü parçalardan her biri"dir (URL1). Bu tanıma göre her bir mahalle birimi şehri oluşturan bir yapboz parçasıdır denilebilir. Düünden bugüne kentin temel birimi olagelmıştır. Şehrin özü ve çekirdeği olan mahalle, kent tanımında esaslı bir ölçüğüdür. Kent, mahalle mahalle kendini inşa etmektedir. Kent kurmak mahalle kurmaya işaret eder. Bu bakımdan mahallenin kentin çekirdeği ve tohumu olduğu söylenebilir (Alver, 2013, s. 221). (2)

Mahalle sadece bir şehir parçası olmaktan çok daha fazlasıdır. İnsanların evden hemen sonraki en küçük yaşam birimidir. Evin mahremiyetinin dışında insanlarla iletişim haline geçilen ilk birimdir.

Osmanlı kentinde mahalle, sosyal ve fiziki bir birimdir. Mahallede yaşayanlar birbirini tanımaktadır; dayanışmanın, sosyal yardımlaşmanın olduğu ve insanların kısmen birbirinden sorumlu olduğu bir yaşam alanıdır. "Osmanlı çağındaki tanımı ile; aynı mescitte ibadet eden cemaatin aileleri ile birlikte ikamet ettikleri şehir kesimidir." (Ergenç, 1996).

Osmanlı mahallelerinde hukuki ve etnik-dini bağ bulunmaktaydı. Halk birbirinin kefiliydi. Bu topluluk nihayetine devlet nezdinde sorumlulukları olan ve sorumlulukları yerine getiren bir birimdi. Mahalle ve köy, vergi

toplanmasında, asayişin sağlanmasında, bayındırlıkla ilgili sorumlulukların yerine getirilmesinden görevli topluluklardır (Ortaylı, 2001).

Mahalledeki insanların birlikte yaşadıkları fiziksel çevre sosyal bir işlevi de beraberinde getirmektedir: komşuluk. "*Yakın çevrede yaşayan insanlardan oluşan topluluk*" olarak komşuluğun açılımı yapılabilir.

Birbirine yakın yaşamak komşuluğun temelidir. Komşuluk köken ile ilgili değildir, ikametgah yakınlığı etkindir. Bu sayede sosyal ilişki kurulmaktadır. Günlük karşılaşmalar, ihtiyaç ve acil durumlar insanları yakınlaştırmaktadır (EREN, 2017, s. 30).

Mahallenin fiziksel unsurları zaman içinde gelişmiştir. Yıllar içinde değişen insan ihtiyaçları, gelişen teknoloji mahalleleri yapısal anlamda, olumlu ya da olumsuz yönde değiştirmiştir. Osmanlı Dönemi'nde bir mahalleyi oluşturan temel unsurların konut birimleri, cami, varsa kıraathane olduğu söylenebilir. Orta Çağ Avrupası'nda mahalleler konut birimleri, kilise, konutların alt katında -varsa- dükkan gibi birimlere sahipti. Rönesans sonrası insanın özgürleşmesi ile akıl ve bilim öğretileri skolastik düşüncenin yerini aldı. Devamında gelen Endüstri devrimi mahallenin, kasabaların, şehrin fiziksel yapısını daha çok değiştirmiştir.

Yükselen binalar, otoyollar, toplu ve sıkı yerleşmeler çoğu geleneksel mahalleleri değiştirmiştir. Bu devirden sonra mahallelerin olumsuz yönde sağlıksızca gelişmiş ve komşuluk da zedelenmiştir. Buna çare olarak yapılan çalışmalar sonucunda en bir mahalle birimlerinin konutla beraber sosyalleşmeye yarayan ve insan sağlığına uygun biçimde tasarlanmasına karar verilmiştir. Süreç içerisinde "Güzel Kent Anlayışı", "Bahçe Kent", "Komşuluk Ünitesi" gibi mahallelerin de düzenlenmesi ile ilgili tasarımlar ortaya çıkmıştır.

Günümüzde ideal olarak belirlenen mahallenin fiziksel bileşenlerinin konut alanı çevresinde gelişen, alışveriş birimleri park, anaokulu, ilkokul, sağlık birimi, otopark, otoyolları, yaya yolları, spor tesisleri, belirli yüksekliklerdeki konutlar ve tüm bu birimlerin ideal yürüme mesafesinde olması şeklinde çalışmalar yapılmıştır.

Kentlerin sürdürülebilirliğinde mahallenin önemi nedir?

Kentin hızlı gelişmesi ile oluşan alt yapı sorunları, gelişen kente hızlıca akın eden insanların yersiz yurtsuz kalması sonucu gecekonduların oluştuğu mahalleler oluşmaktadır. Ancak kent sürdürülebilirliği bütüncül bir tasarımla sağlanabilir. Kentin tüm bileşenleri ve bölgeleri en küçük birimi olan mahallelere kadar düşünülmesi zorundadır. Mahallelerin hepsi toplandığı zaman kentin büyük bir kısmını kapsamaktadır. Dolayısıyla kent sürdürülebilirliğinin devamı için öncelikli düşünülmesi gereken birim mahalledir. Mahalleler, kentlerin kendi mimari, kültürel ve ekonomik sistemleri olan yapı taşlarıdır. Kendini meydana getiren parçalar sürdürülebilir olmadığı müddetçe bir kentin genel sürdürülebilirliğinin sınırlı olacaktır (Choguill, 2008).

Mahalle oluşumunda amaç tüm kamunun yararına olmalıdır. Hem devlete, hem özel sektöre, hem de yerel halka faydalı olmalıdır. Çıkar gruplarının hepsinin kazanması sürdürülebilirliğin temel şartlarından (Tunay AYDIN, 2005, s. 126).

Mahalle sürdürülebilirliği sadece içinde yer alan tekil binalar kapsamında sınırlı değildir; binalar ve binaların arasında kalan alanların, sağlanan hizmetlerin, ikamet eden insanların ve diğer canlıların bütüncül bir yaklaşımla aralarındaki çıkarın ve etkileşimlerinin değerlendirilmesidir. Nüfus, bina, arazi kullanımı, topografya, ulaşım, su, enersi, biyolojik çeşitlilik, hava ve jeoloji gibi bileşenlerin etkilediği sürdürülebilirlik unsurlarına dikkat edilerek hazırlanan mahalle yaklaşımı kentin bütüncüllüğünü ve sürdürülebilirliğinin sağlanmasında etkili bir yoldur (Yıldız, Yılmaz, Kıvrak, Aslan, Gültekin,, 2015,s. 2).

## 2. MAHALLE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK REFERANS KRİTERLERİ: LEED ND

LEED (Leadership in Energy and Environmental Design-Enerji ve Çevre Tasarımında Liderlik) US Green Building Council (USGBC)-ABD Yeşil Bina Konseyi ortaklığında, Natural Resources Defense Council (NRDC)-Doğal Kaynaklar Koruma Konseyi ve Congress for the New Urbanism (CNU)-Yeni Şehirleşme Meclisi tarafından geliştirilmiştir. 2009'da Amerika'da ortaya çıkmıştır, Kanada ve Çin'de de uygulanmıştır.

LEED-ND (LEED Neighbourhood Development-Mahalle Gelişimi) site seçimi, tasarımı, binayı oluşturan yapı elemanları ve altyapısı ile bulunduğu alana nasıl yerleştiği, bağlamını nasıl oluşturduğu gibi verileri dikkate alarak mahalle yerleşiminin sürdürülebilirliğini incelemektedir. LEED-ND Değerlendirme Sistemi, Akıllı Konum Ve

Bağlantı (Smart Location And Linkage), Yoğun Gelişim (Compact Development), Bağlantılı Ve Açık Topluluk (Connected And Open Community), Karma Kullanımlı Mahalleler (Mixuse Neighbourhood), Azaltılmış Park İzleri (Reduced Parking Footprint), Kentsel Ve Kamusal Alanlara Ulaşım (Access To Civic And Public Space), Rekreasyon İmkanlarına Ulaşım (Access To Recreation Facilities), Ağaçlı Ve Gölgelekli Sokak Görünümü (Tree-Lined And Shaded Streetscapes), Mahalle Okulları (Neighbourhood Schools), Ulaşım Talebi Yönetimi (Transportation Demand Management), Kullanılabilirlik Ve Evrensel Tasarım (Visitability And Universal Design), Yardım Ve Katılım (Community Outreach And Involment), Yerel Gıda Üretimi (Local Food Production), Konut Tipleri Ve Ekonomik Olmaları (Housing Types And Affordability) bölümlerinden oluşmaktadır. İnşa edilecek yer, çevresel etkilerin nasıl yönetileceği ve neyin inşa edileceğini araştırmaktadır.

Projeler, kent içinde mevcut bir alanın kısmi veya tümünün geliştirme projesi olabileceği gibi (En fazla 130 hektar büyüklüğüne kadar olan gelişim alanlarında, projeler bu sertifikaya başvurabilmektedirler), yeni gelişim alanlarında, konut, ticari veya karma kullanım yeni bir proje de olabilmektedir. (Yıldız vd, 2015,s. 3, 5, 9, 15).

LEED ND 3 asıl kategori ile ekstra puan kazanabilen 2 ilave kategoriden oluşmaktadır. Bu kategoriler altında 11 zorunlu ölçütün dışında 41 tanesi puanlamaya tabi ölçüt yer almaktadır. LEED MSD aracında her bir ölçüt için belirlenen değişik sayıdaki göstergenin projedeki gerçekleşme durumuna göre puanlama yapılmaktadır. Örneğin tüm ölçütler içerisinde en yüksek puan verilen mahalle model ve tasarımı kategorisi altındaki “yürünebilir caddeler” ölçütünün, “cadde üzerinde bulunan binaların en az yüzde 80’inde cephe uzaklığının en fazla 8 metre olması” gibi somut olarak ölçülebilen 16 göstergesi bulunmakta, bunlardan 15 veya 16’sını yerine getiren proje 12 tam puan alırken, diğerleri daha az puanlar almaktadır.

40-49 puan arası sertifika kazanmaya hak kazanır, 50-59 puan arası gümüş sertifika alır, 60-69 puan arası altın sertifika alır, 80 ve üstü puan platinyum sertifika alır. (URL2, 2016: <http://www.leedsertifikasi.com/leed.html>)

Puanlama belli başlı kriterlere bakarak yapılmaktadır. 2016 itibariyle kullanılan LEED v4 sistemi kriterlerin üst başlıkları aşağıdaki gibidir.

Kriterler	En yüksek puanlar
Sürdürülebilir Arazi	10
Su Verimliliği	11
Enerji ve Atmosfer	33
Malzeme ve Kaynaklar	13
Yerleşim ve Ulaşım	16
İç Mekan Kalitesi	16
İnovasyon	6
Bölgesel Öncelik Krediler	4
TOPLAM:	109

Tablo 1. Kaynak: URL2, 2016

Türkiye’de 2018 yılının aralık ayına kadar olan kayıtlarına göre 852 yapının LEED sertifikası için başvurusu vardır. İçlerinden sertifikalanmış 334 LEED ve LEED ND yapıları bulunmaktadır. Konut birimleri için 121 adet başvuru ve



onay bulunmaktadır. LEED ND için ise 8 adet başvuru ve onay bulunmaktadır. Türkiye'deki LEED ND sertifikasına sahip yapılar şunlardır:

İsim-Yeri	Firma	Yılı	Puan- Sertifika Türü
<u>EcoBuild Dosma, Şişli</u> İstanbul	EcoBuild	2012-07-17	1. Aşama - başvuru
<u>ZekeriyaKoy Residential Dev,</u> Sarıyer İstanbul	Siyahkalem Engineering	2013-01-30	1. Aşama - başvuru
<u>AcarBlu, Beykoz</u> İstanbul	Acarlar Group Of Companies	2014-12-21	3. Aşama - başvuru
<u>PiyalePaşa İstanbul,</u> Beyoğlu İstanbul	PiyalePaşa Gayrimenkul Yat. Ve Tic. A.S	<b>2018-08-27</b>	62 Puan - Altın Sertifika
<u>Project-4, Gaziosmanpaşa</u> İstanbul	İlgin Insaat	2016-03-10	2. Aşama - başvuru
<u>We Halic, Gaziosmanpaşa</u> İstanbul	İlgin Insaat	2016-03-10	2. Aşama - başvuru
<u>NidapArk Kucukyali,</u> Maltepe İstanbul	Tahincioglu Gayrimenkul A.S.	2016-10-31	1. Aşama - başvuru
<u>PiyalePaşa İstanbul,</u> Şişli İstanbul	PiyalePaşa Gayrimenkul Yat. Ve Tic. A.S	2018-10-30	3. Aşama - başvuru

Tablo 2. \*LEED aşamaları 1., 2, ve 3. olarak sınıflandırılır. 3. aşamayı geçen başvurular sertifikalandırılır. (URL3, 2018)

Bu tablodan sadece Piyale Paşa İstanbul komşuluk ünitesinin başvurusunun tamamlandığını ve sertifika aldığı görülmektedir. Türkiye'de mahalle bazında LEED Gold Plan ön sertifikası alan ilk proje olan Piyalepaşa İstanbul'da; şu kriterlerle sertifikalandırılmıştır:

Enerjiyi daha verimli kullanabilmek adına, elektrik ve ısı enerjisini bir arada tüketerek tasarruf etmeyi sağlayan kojenerasyon teknolojisinden faydalanılmıştır. Etkili bir yalıtım sistemi ile hem yüksek faturaların, hem de karbondioksit salınımının önüne geçilmiştir.

Gün ışığından olabildiğince faydalanılabilmesi ve lambaların daha geç yakılması için pencere alanları mümkün olduğunca geniş tutulmuştur.

Su verimliliği için düşük tüketimli batarya ve rezervuarlar tercih edilmiş, toplanan yağmur sularının yanı sıra lavabo ve duşlardan elde edilen sular da arıtılarak yeşil alanların sulanmasında ve otel rezervuarlarında kullanılmış, açık alanlardaki peyzaj tasarımında da az su tüketen bitkiler tercih edilmiştir.

Çevre dostu elektrikli otomobiller için de şarj istasyonlarının yer aldığı projede led aydınlatmalar kullanılmış, ses ve ısı izolasyonu efektif bir şekilde yapılmıştır.

Yeşil alanlara daha fazla yer açmak için otoparklar yer altında tutulmuş, doğal yaşamı destekleyebilmek adına tüm bitkiler İstanbul'un yerel iklimine adapte olmuş türlerden seçilmiştir.

Piyalepaşa İstanbul'un yapım aşaması, çevrede tahribata yol açmadan yürütülmüştür (URL4, 2018).

LEED ND için kriterler 2009 yılında oluşturulmuştur; (Leed v4 for ND) 2018 yılında güncellenmiştir. Bu kriterler ve alt başlıkları şu şekildedir:

## 2.1. Akıllı Konum Ve Bağlantılar (Smart Location And Linkage): Zorunlu olması gerekenler

### 2.1.1. Toplu Taşıma: 1-7 puan

Yoğunluğunun %50'si konut alanlarından oluşan bölgelerde 400 metre yürüme mesafesinde en az bir otobüs ya da tramvay durağı, 800 metre yürüme mesafesinde en az bir otobüs, tramvay, dolmuş, metrobüs, feribot durağı ve tren istasyonu bulunmalıdır.

Toplu Taşıma araçları	Minimum günlük sefer sayısı	Hafta sonu sefer sayısı
Otobüs, metro, dolmuş, tramvay vb.	60	40
Banliyo çeperi demiryolu, feribot vb	24	6

Tablo 3. (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 19, 43)

### 2.1.2. Bisiklet Ağı: 1-2 puan

Kısa süreli bisiklet park alanı binanın ana girişinden 30 metre yürüme mesafesi, uzun süreli bisiklet park alanı herhangi bir girişten 30 metre yürüme mesafesi uzaklığında olmalıdır. Puanlama için kriterler iki madde olarak belirlenmiştir:

*Bisiklet sürülebilir konum:* Proje ya da yapı sınırından itibaren 400 metre bisiklet sürme mesafesi ile bir bisiklet ağına bağlanmalıdır.

*Bisiklet Ağı:* Yoğunluğunun en az %50'si konutlardan oluşan ve konut dışı kullanım girişleri olan alanlarda en az 4.8 km uzunluğundaki mevcut veya planlanan bisiklet ağı, bu mesafe boyunca okul, iş merkezi, çeşitli kullanım alanları süpermarket, eczane, banka, halk kütüphanesi gibi fonksiyonlardan en az birine bağlanmak zorundadır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 21).

### 2.1.3. Yürünebilir Caddeler (Walkable Streets): 1-9 puan

Projedeki sirkülasyon ağına bakan bina cephelerinin toplam lineer mesafesinin en az % 80'i yapı sınırından en fazla 7,5 metre uzaklıkta olmalıdır. Projedeki sirkülasyon ağına bakan bina cephelerinin toplam lineer mesafesinin en az % 50'si yapı sınırından en fazla 5,5 metre uzaklıkta olmalıdır. Projedeki sirkülasyon ağına bakan karma kullanımlı ve konut-dışı bina cephelerinin toplam lineer mesafesinin en az % 50'si bir kaldırım veya eşdeğer yürüme yoluna 30 cm. mesafede olmalıdır.

Aşağıdaki tabloda lineer cadde boyu ulaşılabilen mekanlara göre puanları belirtilmiştir (400 m yürüme sınırı).

Erişilen Kamusal Noktalar	2-3	4-5	6-7	8-9	10-11	12	13	14	15-16
Puanlar	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Tablo 4. (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 29)

### 2.1.4. Zemin Kat Kullanımı ve Park Etme: 1 puan

Zemin kata yer alan ve bir kamusal alanla sonlanan tüm perakende, hizmet ve ticari kullanım alanların cephelerinin %60'ı zemin üzerinden 90 cm ve 250 cm arasında şeffaf cam olmalıdır.

- Eğer cephe yürüyüş yolu boyunca devam ediyorsa, uzunluğunun en fazla %40'ı veya 15 metre (hangi değer daha az ise) kapı ya da pencere olmaksızın boş olmalıdır.
- Sürekliliği olan yürüyüş yolları ana yolun her iki yönünde de bulunmalıdır. Karma ve ticari kullanımlı alanlarda yaya yolu genişliği en az 3 metre olmalıdır. Diğer tüm alanlarda en az 1.5 metre olmalıdır. Ara sokaklar bu kriterden muaf tutulmuştur. (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s. 34)

## 2.2. Yoğun Gelişim (Compact Development): 1-6 Puan

Yürüme mesafesinde maksimum sayıda ulaşılabilir kamusal alanların olması esastır. Konut birimleri, ofis birimleri, kamusal alanlar ve bu mekanları birbirine bağlayan yürüme yolu, toplu taşıma araçları ile ulaşım yoğun gelişim alanını oluşturmaktadır.

İnşa edilebilir alanların hektar başına yoğunluğuna göre puanlama yapılmıştır.

Konut Sayısı	Taban Alanı Yoğunluğu	Puan
$25 < x \leq 32$	$> 0.75$ ve $\leq 1.0$	1
$32 < x \leq 45$	$1.0$ ve $\leq 1.25$	2
$45 < x \leq 62$	$1.25$ ve $\leq 1.75$	3
$62 < x \leq 94$	$1.75$ ve $\leq 2.25$	4
$94 < x \leq 156$	$2.25$ ve $\leq 3.0$	5
$x > 156$	$> 3.0$	6

Tablo 5. (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 36)

## 2.3. Bağlantılı Ve Açık Topluluk (Connected And Open Community): 1-2 Puan

Projede yol ağları her 245 metrede bir sirkülasyon alanına (ana yol gibi) bağlanmalıdır, en kısa mesafe olarak belirlenmiştir. Yürüme mesafeleri, toplum sağlığı düşünülerek hesaplanmalıdır.

Çevre ile bağlantı: Proje sınırından 400 metre mesafede km başına düşen kesişme noktası en az 35 olmalıdır. Her türlü ulaşım ağı bu kesişime dahil edilmektedir.

İşsel bağlantı: Proje iç bağlantıları içerisinde km başına en az 54 kesişme noktası olmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 42).

## 2.4. Karma Kullanımlı Mahalleler (Mix use Neighbourhood): 1-4 Puan

Bir bölgede farklı tipte kullanım imkanları sağlanması ile araç mesafeli seyahatin, otomobile bağımlılığın azaltması ve günlük yürüyüş, bisiklet kullanma gibi aktivitelerin teşvik edilmesi hedeflenmektedir. %50 si konut alanı olan bölgelerde 400 metre yürüyüş mesafesinde çeşitli kullanım alanları (süpermarket, eczane, banka, halk kütüphanesi) bulunmalıdır.

Farklı Kullanımlar	Puan
4-7	1
8-11	2
12-19	3

20 ve daha fazlası	4
--------------------	---

Tablo 6: 400 metre yürüme mesafesindeki kullanımların çeşitliliğine göre puanlama yapılmıştır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 37).

### 2.5. Azaltılmış Park İzleri (Reduced Parking Footprint): 1 Puan

Kişisel araç kullanımının azaltılması amaçlanarak bu madde hazırlanmıştır.

0.8 hektardan daha büyük bireysel olmayan ve cadde dışı otopark alanları toplam gelişim alanının %20'sinden fazla olmamalıdır.

Konut dışı ve karma kullanımlı alanlarda bina girişinden park alanına olan yürüyüş mesafesi 60 metre olmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 41).

### 2.6. Kentsel Ve Kamusal Alanlara Ulaşım (Access To Civic And Public Space): 1 Puan

Kentsel ve kamusal alanlara ulaşım maddesi ile toplumsal katılımı geliştirmek ve toplum sağlığını iyileştirmek amacıyla ev ve çalışma alanlarına yakın mesafede açık alanlar yaratılması hedeflenmiştir. Ev ve iş yerlerine yakın açık kullanım alanları esastır.

- Mevcut konut ve konut dışı alanların %90'ının girişlerinden 400 metre yürüme mesafesinde en az bir kentsel mekan bulunmalıdır. Bu kentsel mekan en az 0.067 hektar büyüklüğünde olmalıdır.
- 4 hektardan büyük proje alanına sahip alanlar en az 0.4 hektar büyüklüğünde bir meydana sahip olmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 46).

### 2.7. Rekreasyon İmkanlarına Ulaşım (Access To Recreation Facilities): 1 Puan

Toplumsal katılımı geliştirmek ve toplum sağlığını iyileştirmek, ev ve çalışma alanlarına yakın mesafede fiziksel aktivite ve sosyal iletişiminin sağlanacağı rekreasyon alanlarının oluşturulması ile sağlanabilmektedir.

Mevcut konut ve konut dışı alanların %90'ının girişlerinden 800 metre yürüme mesafesinde en az 0.4 hektar büyüklüğünde kamuya ait açık bir rekreasyon alanı ya da en az 2325 metrekare büyüklüğünde kamuya açık kapalı bir rekreasyon alanı bulunmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 47).

### 2.8. Ağaçlı Ve Gölgeklilik Sokak Görünümü (Tree-Lined And Shaded Streetscapes): 1-2 Puan

Ağaçlı ve gölgeklilik sokak görünümü elde edilmesi ile yürüyüş ve bisiklet kullanımı teşvik edilirken hızlı araç kullanımının önlenmesi amaçlanmıştır.

Ağaç ile çevrili bloklar: Mevcut veya planlanan yapı bloklarının çevresinin en az %60'ı boyunca en fazla 12metre aralıklı olarak devam eden ağaç dizisi bulunmalıdır.

Gölgeklilik Yaya Kaldırımı: Mevcut veya planlanan yaya kaldırımlarının toplam uzunluğunun en az %40'ının mevcut yapılardan veya ağaçlardan faydalanarak gölgede kalması sağlanmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 53).

### 2.9. Mahalle Okulları (Neighbourhood Schools): 1 Puan

Toplumsal bağları geliştirmek ve karşılaşmaları artırmak amacı ile mahalle ile entegre olmuş okulların varlığı oldukça önemlidir. Ayrıca öğrencilerin okula yürüyerek ya da bisiklet ile ulaşabilmeleri fiziksel gelişim ve sağlıkları için teşvik edilmektedir. Konutların en az %50'sinden en fazla 800 metre yürüme mesafesinde girişi olan ilkökula ve ortaokula, en fazla 1600 metre yürüme mesafesinde girişi olan liseye ulaşılabilir. Eğer eğitim yapısı ilkökula, ortaokul ve liseyi aynı alan içinde barındırıyorsa konutlarından %50'sinden yürüme mesafesi 800 metre olmalıdır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 54).

### 2.10. Ulaşım Talebi Yönetimi (Transportation Demand Management): 2 Puan

Amaç araç kullanımını ve oluşan yakıt tüketimini, hava ve ses kirliliğini en aza indirmektedir. Mahalleye yönetici sponsorlu en az yılda bir gezi amaçlı ulaşım aracı (minibüs, otobüs vs) sağlanmalıdır.

Zemin kat konut olmayan kullanım alanları için ayrı park alanı sağlanmalıdır.

Bu program kapsamında acil durumlarda ulaşım araçları ücretsiz kullanılabilir olmalıdır. Bu maddede araç paylaşımı da önerilmektedir (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 44).

### 2.11. Kullanılabilirlik Ve Evrensel Tasarım (Visitability And Universal Design): 1 Puan

Bu maddenin amacı yaş veya yetenek ne olursa olsun, geniş bir insan kitesinin kullanabileceği alanların oranını artırmaktır.

Konut bazında istenenler her tür kullanıcıya sorunsuz hizmet edebilmesidir. Kapı kolunun uygun yükseklikte olması, merdiven basamaklarının standart olması, asansör olması, kapı temiz açıklığının en az 80 cm olması, aydınlatmanın her yerde uygun ve yeterli olması.

Mutfak ve banyoda istenenler de uluslararası tasarım standartlarına uygun olması istenmektedir (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 48).

### 2.12. Sosyal Yardım ve Katılım (Community Outreach and Involment): 1-2 PUAN

İnsanların tasarıma dahil edilmesi. Kullanıcıların ihtiyaçlarını öğrenip, isteklerine uygun yaşam alanı oluşturulmasını kapsamaktadır (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 50).

### 2.13. Yerel Gıda Üretimi (Local Food Production): 1 Puan

Üretim sağlanabilecek tarım arazisi ve manavların sağlanması (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 51).

### 2.14. Konut Tipleri Ve Ekonomik Olmaları (Housing Types And Affordability): 1-7 Puan

Çeşitli ekonomik düzeylerdeki aileler ve çeşitli büyüklükteki hanelerin bir arada bulunabilmesi gerekmektedir (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 39).

### 2.15. Mahallede Bulunması Gereken Birimler

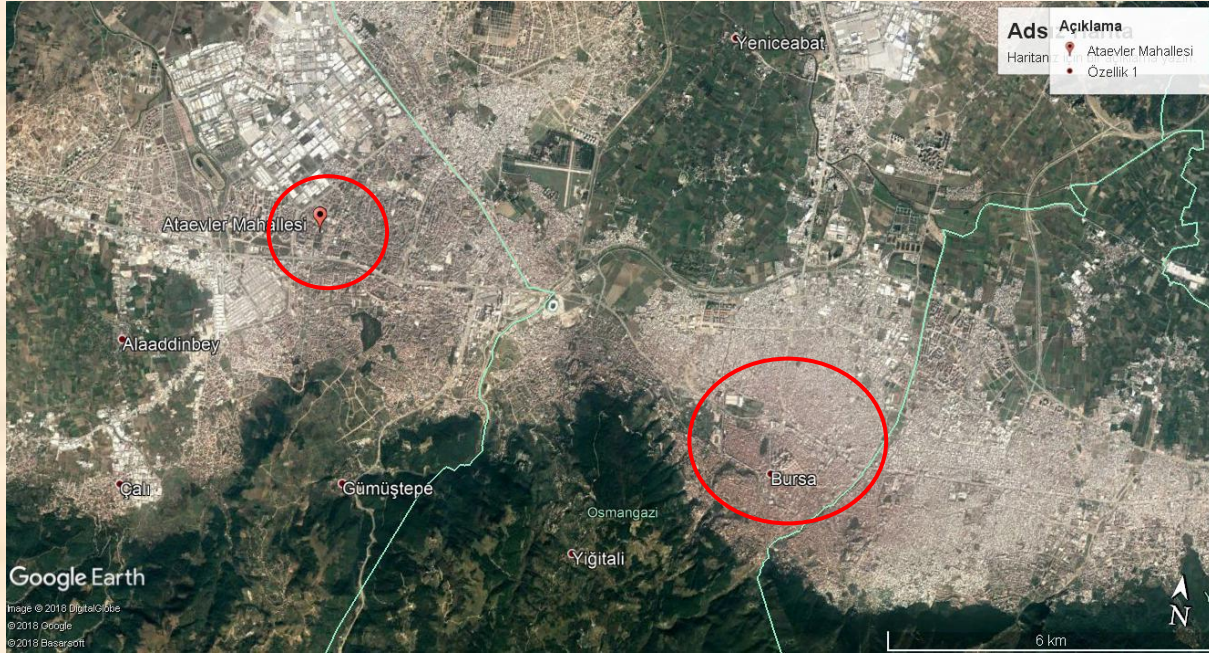
Tablo 7'de LEED ND kapsamında mahallede bulunması gereken birimler yer almıştır.

Kategori	Kullanım tipi
Gıda satışı	Süpermarket
	Manav, Bakkal
Toplum Hizmet Birimleri	Market
	Manav
	Hırdavatçı
	Eczane
	Diğer
Servisler	Banka

	Aile birimleri (tiyatro, park)
	Spor Salonu
	Berber
	Kuru Temizleme
	Lokanta, Kafe
Sivil Toplum Tesisleri ve Kamusal Alanlar	Huzur evi
	Anaokulu, Kreş
	Rekreasyon alanı
	Müze, sergi alanları
	Okul
	Devlet birimleri (muhtarlık vb)
	Sağlık Ocağı
	Dini yapılar
	Polis, itfaiye
	Posta ofisi
	Kütüphane
	Park
	Sosyal Servis Hizmetleri
Mahalle zorunlu alanları	Ticari birim (100 ya da daha fazla tam zamanlı iş imkanı olan yerler)
	Konut birimleri (100 ya da daha fazla)

Tablo 7. (LEED v4 for Neighborhood Development, 2018, s 88)

### 3. Alan Çalışması: Ataevler Mahallesi'nin Leed Nd Kapsamında İncelemesi



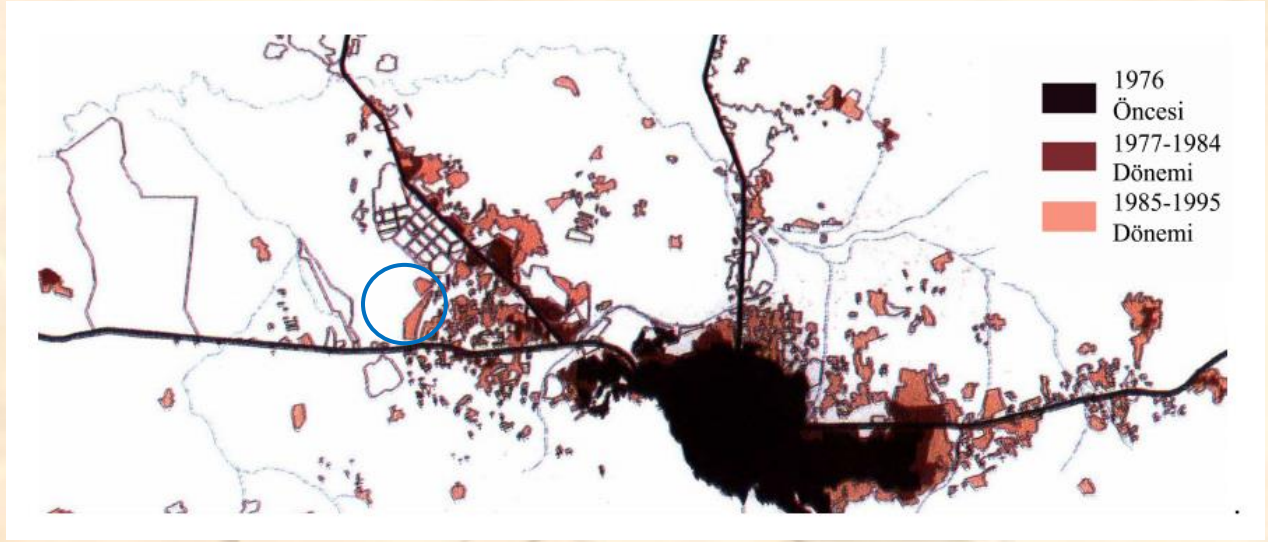
Görsel 1. (Google Earth, 2018)

Ataevler Mahallesi içe kapanık sitelerin oluştuğu üst ve orta gelir grubuna hitap eden bir yerleşkedir. Bursa'da "içe dönük" yerleşmelerin yeni yeni inşa edildiği yerleşim alanlarından biridir. "İçe dönük yerleşimler"den kasıt kendi kendine yetebilen mahalle olarak açıklanabilir.

20. yüzyıl kentlerindeki bu kopuşun ve ayrışmanın mekansal yansıması olarak 1950'lerde, banliyöleşme eğiliminin bir parçası olan dışa kapalı konut yerleşmeleri ortaya çıkmaktadır.

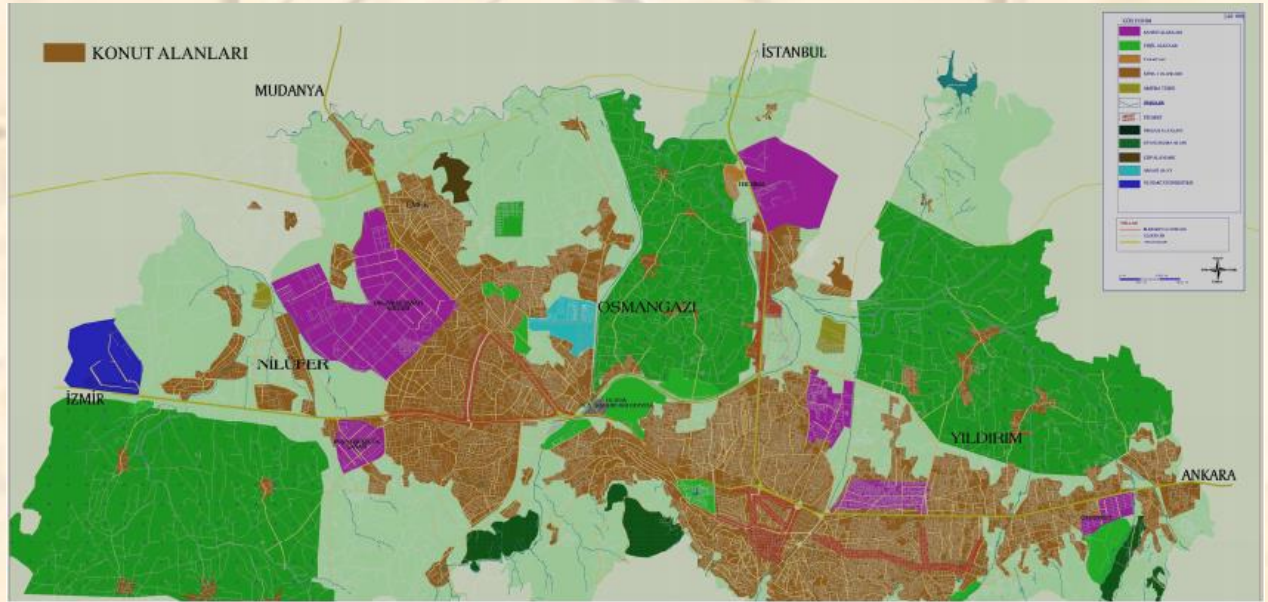
1980 yıllarında ülkedeki ekonomik değişimlerle ve küreselleşme ile konut alanlarının anlayışının değiştiği gözlemlenmiştir. Dünyadaki gelişmeler ve Türkiye'deki gelişmeler sonucu önce İstanbul ardından büyük kentler bu gelişme sürecine kapılmıştır. Bursa da gelişen bu örnek kentlerin içindedir. Bursa'da toplumsal yapının değişmesi sonucu sosyal yapı farklılaşmaya başlamıştır ve ilk olarak bu farklılaşmadan üst ve üst-orta gelir grubu konut alanları etkilenmiştir. Yeni yerleşmeler açılınca da üst gelir grubunun boşalttığı konutlar orta gelir grubuna hitap etmeye başlamıştır. Otomotiv sanayi gelişmiştir; araç sahipleri artınca kentten uzaklaşma isteği oluşmuştur. Bunun sonucu kentin üst gelir gruplarına hitap eden konut gelişimleri Bursa'nın batısına ve kuzeyine doğru gelişim göstermiştir. Örnek olarak Çekirge ve Altıparmak yerleşiminde yaşayanların Mudanya'da müstakil konutlara yerleşmesi verilebilir.(Tümer, Dostoğlu, 2008, s:57).

Planlı ve içe kapanık tasarlanan ilk yerleşimlerden olan Ataevler Mahallesi 20. yy.'ın sonlarında yapılaşmış ve günümüze doğru gelişim göstermiştir.



Görsel 2. 1995 yılına kadar konut dokusunun tarihsel gelişimi, Bursa (Tümer vd, 2008, s:60)

Bu haritaya bakacak olursak Ataevler Mahallesi'nin yeni yeni oluştuğunu ve Bursa-İzmir yolu üzerinde batıda kalan en son yerleşke alanıdır (Bkz Görsel 2).



Görsel Görsel 3. 2005 yılı konut dokusu, Bursa (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

2005 yılında ise üniversiteye (lacivert alan) doğru bir gelişim gözlenmiştir. Ataevler mahallesinin çevresi yoğunluk kazanmıştır.

Aşağıdaki Google Earth görsellerinde kronolojik olarak Ataevler Mahallesi'nin gelişimi gösterilmiştir.





Google Earth – 12.10.2003

1. TİCARETHANE
2. FUTBOL SAHASI
3. SPOR SAHASI
4. PARK
5. ÖZEL İŞLETME
6. LİSE
7. ÖZEL TIP MERKEZİ
8. ÖZEL İŞLETME
9. ÖZEL SPOR MERKEZİ
10. AKUT



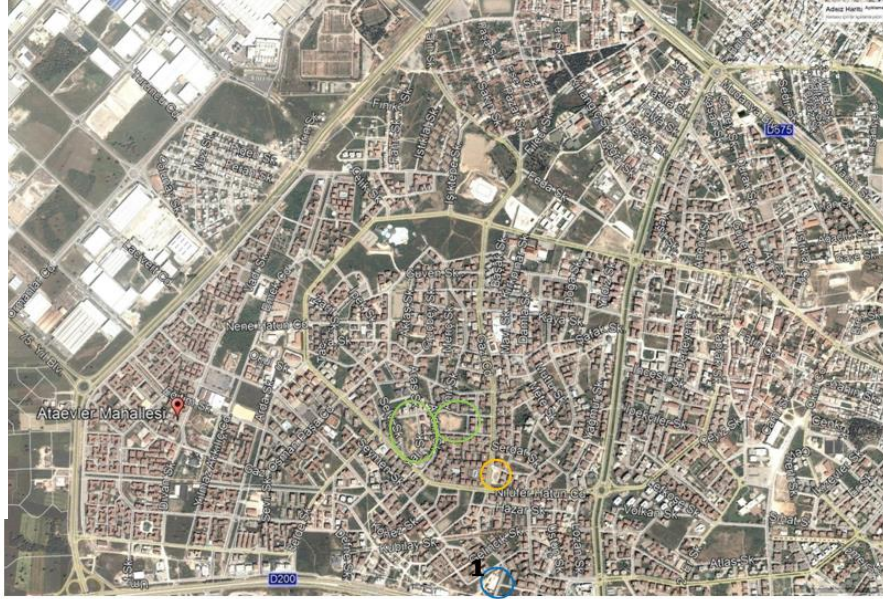
Kamusal alan Konut alanı Özel İşletme Park

2003'ten 2006'ya Ataevler Mahallesi'nde 17 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

1 adet park düzenlemesi vardır.

Google Earth – 01.08.2006

### 1. ANADOLU LİSESİ



Kamusal alan Konut alanı Özel İşletme Park

2006'dan 2007'ye Ataevler Mahallesi'nde 2 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

2 adet park düzenlemesi vardır.

Google Earth – 16.05.2007

### 1. TİCARETH ANE 2. ÖZEL İŞLETME



Kamusal alan Konut alanı Özel İşletme Park

2007'den 2010'a Ataevler Mahallesi'nde 2 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

Google Earth – 28.03.2010

1. ÖZEL  
İŞLETME  
2. İMAM HATİP  
ORTAOKULU



2010'dan 2011'e Ataevler Mahallesi'nde 2 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

1 adet park düzenlemesi vardır.

Google Earth – 03.07.2011

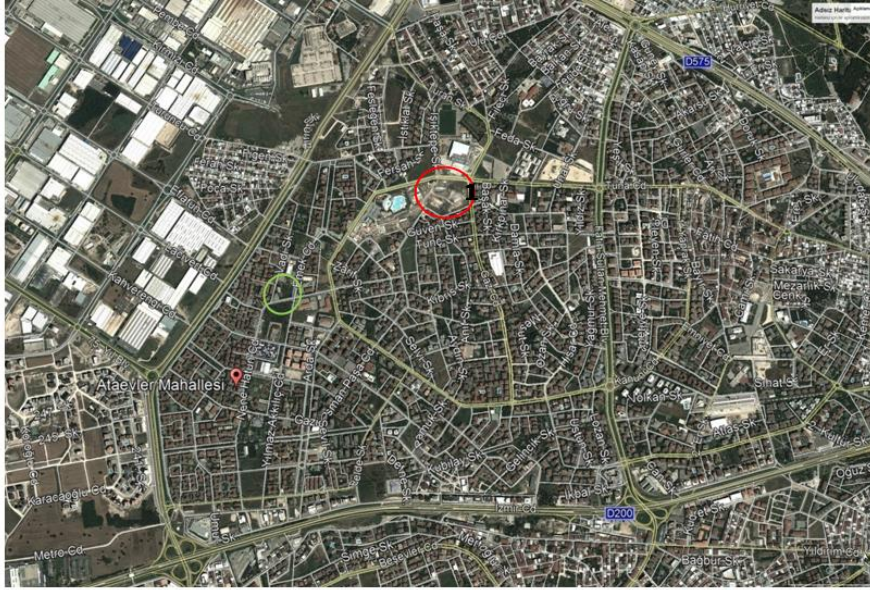
1. ÖZEL  
MESLEK LİSESİ



2011'den 2012'ye Ataevler Mahallesi'nde 1 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

Google Earth – 02.06.2012

## 1. ÖZEL İŞLETME



2012'den 2013' e Ataevler Mahallesi'nde 1 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

1 adet park düzenlemesi vardır.

Google Earth – 21.07.2013



2013'ten 2016'ya Ataevler Mahallesi'nde 2 adet yapılaşma alanı tespit edilmiştir.

Google Earth – 19.06.2016



Yenilenen Alanlar

2016'dan 2017'ye Ataevler Mahallesi'nde 1 adet yeniden yapılaşma tespit edilmiştir.

Google Earth – 17.02.2017

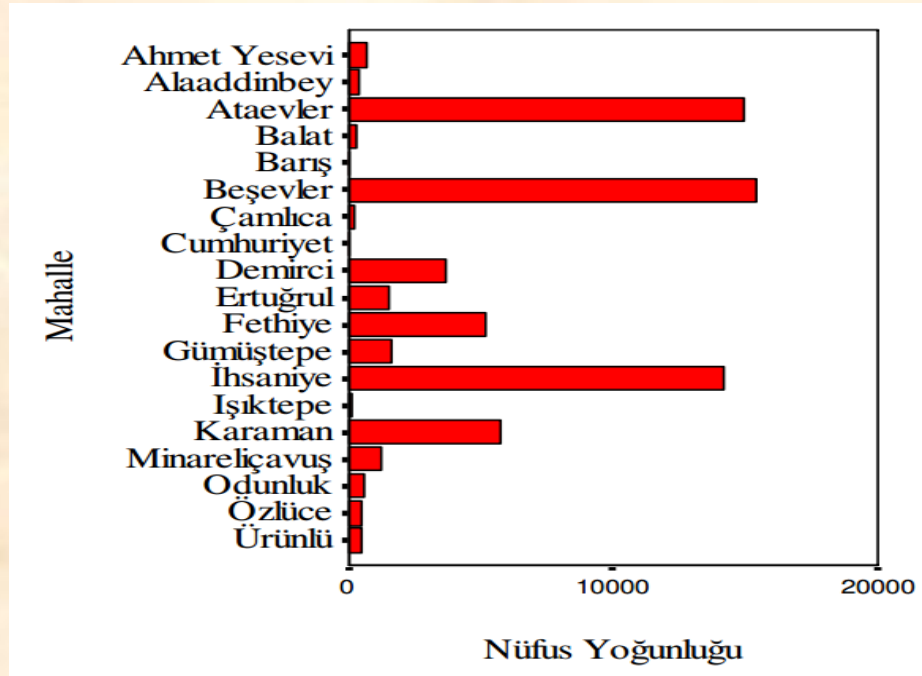


Yenilenen Alanlar

2017'den 2018'e Ataevler Mahallesi'nde 15 adet yeniden yapılaşma tespit edilmiştir.

Google Earth – 01.02.2018

Bu yeni gelişim mahalleleri ile ilgili yoğunluk çalışması sonucu şu şekildedir:



Tablo 8. (SAM, Ertürk, 2010, s. 303)

Tablo 8 verilerine göre Ataevler'in kent merkezine yakın olması ve ulaşım olanağının olması, yerleşim alanı nüfus yoğunluğunun bu denli yüksek çıkmasına neden olmuştur.

Ataevler Mahallesi'nde binaların depreme yeterince dayanıklı olmadığı gerekçesi ile Mayıs 2017 tarihinden itibaren "kentsel dönüşüm" uygulaması başlatılmıştır. Tablodaki veriler doğrultusunda yüksek yoğunluğa karşılık verecek yapıların tasarlanması öngörülmüştür.

Mahallenin mevcut verileri şu şekildedir:

Bursa'nın Nilüfer ilçesine ait olan Ataevler Mahallesi merkezden 9,5 km uzaklıktaki metro hattı üzerinde olan 1,26 km<sup>2</sup>'lik yerleşim yeridir.

Mahallede 7 adet park bulunmaktadır. Parkların toplam alanı 53.660 m<sup>2</sup>'dir (Ender, 2016, s. 16).

Tüm Ataevler mahallesi sınırı aşağıdaki Görsel 5'te belirtilmiştir.

Kent Akademisi



Görsel 5. (Yandex Maps 2018)

Görsel 6'da çalışma alanı sınırı gösterilmiştir. Kuzeyde Ali Rıza Bey Caddesi, güneyde İzmir Caddesi, batıda Ata Caddesi ve doğuda Sedir Sokak ile birleştiği ara yollar sınırı belirlemiştir.

Çalışma sınırları içerisinde Ataevler Mahallesi incelenecektir. İncelenecek sınır 60,45 hektardır. Bu sınır ve yakın çevresinde olan birimlere göre LEED ND kriterleri kontrolü yapılacaktır.



Görsel 6. (Google Earth 2018)

### 3.1. Akıllı Konum Ve Bağlantılar İncelemesi

#### 3.1.1 Toplu Taşıma:





Görsel 7.

Görsel 7'deki kırmızı işaretler metro duraklarını; mavi işaretler ise otobüs duraklarını göstermektedir.

Ataevler Mahallesi'ne metro ulaşımı Beşevler ve Ataevler durakları ile gerçekleşmektedir. Bu durakların seçilen alan içinde en uzak yerleşim alanına olan uzaklığı Ataevler durağına 1140 m; Beşevler durağına 1330 m'dir. Yürüme mesafesinden uzaktır; ancak otobüs ile ulaşım sağlanabilmektedir.

Otobüs durakları her konut alanına yürüme mesafesi sınırları içinde (400 m) kalmaktadır. Terminal, şehir merkezi, alışveriş merkezleri, eğitim alanlarına ulaşımı sağlayan 21 farklı otobüs ağı bulunmaktadır. Ancak Mudanya iskelesine Ataevler üzerinden ulaşım 3 vesait ile gerçekleşmektedir. Tüm otobüs seferleri sayısı kriterdeki hafta içi ve hafta sonu minimum sefer sayısını aşmaktadır. Dolayısıyla Ataevler Mahallesi bu kriteri sağlamaktadır.

### 3.1.2. Bisiklet Ağı:

LEED ND kriterlerinde bisiklet yolu bulunması zorunludur ve konut alanları ile rekreasyon alanları, ticarethanelere bağlanması istenmektedir. Ancak mahalle içinde sadece Belde Sokak aksı boyunca bisiklet yolu bulunmaktadır. Bu nedenle bu kriter sağlanmamaktadır.



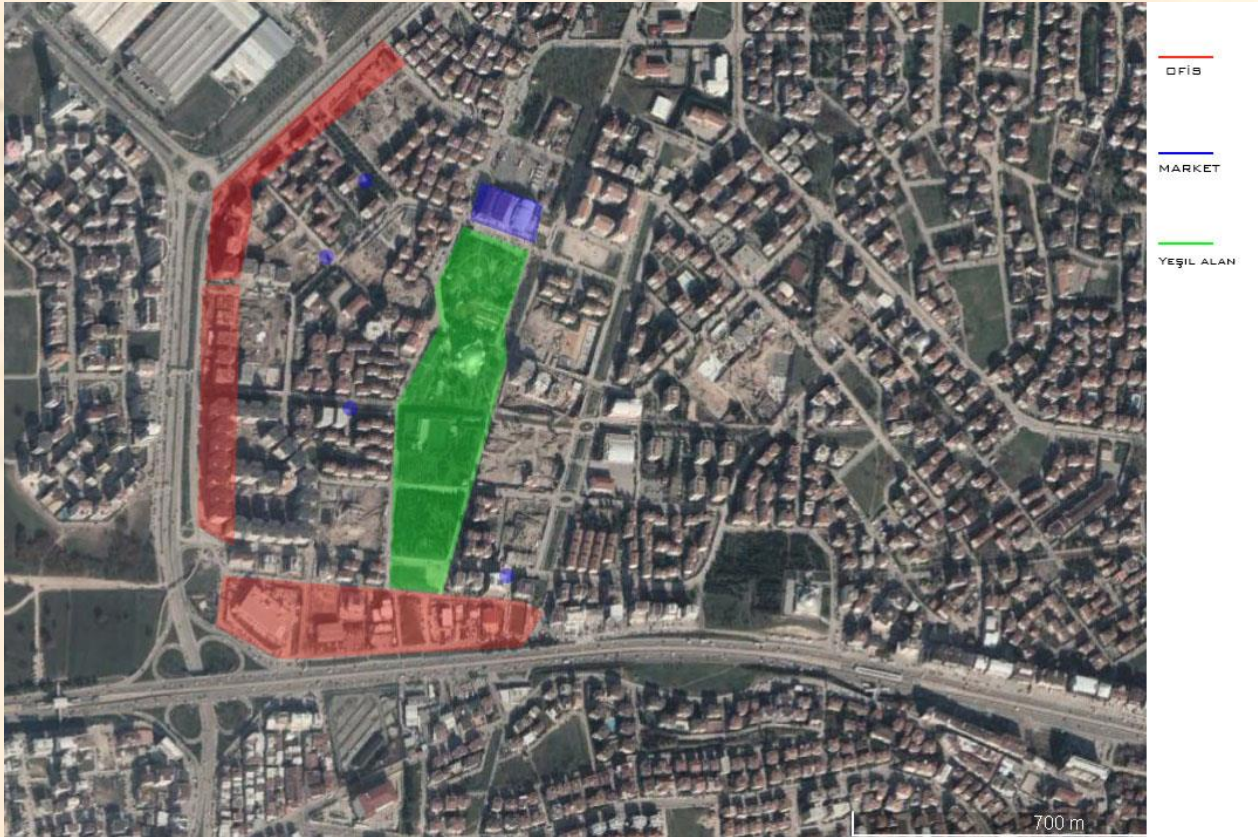
Fotoğraf 1



Fotoğraf 2

### 3.1.3. Yürünebilir Caddeler

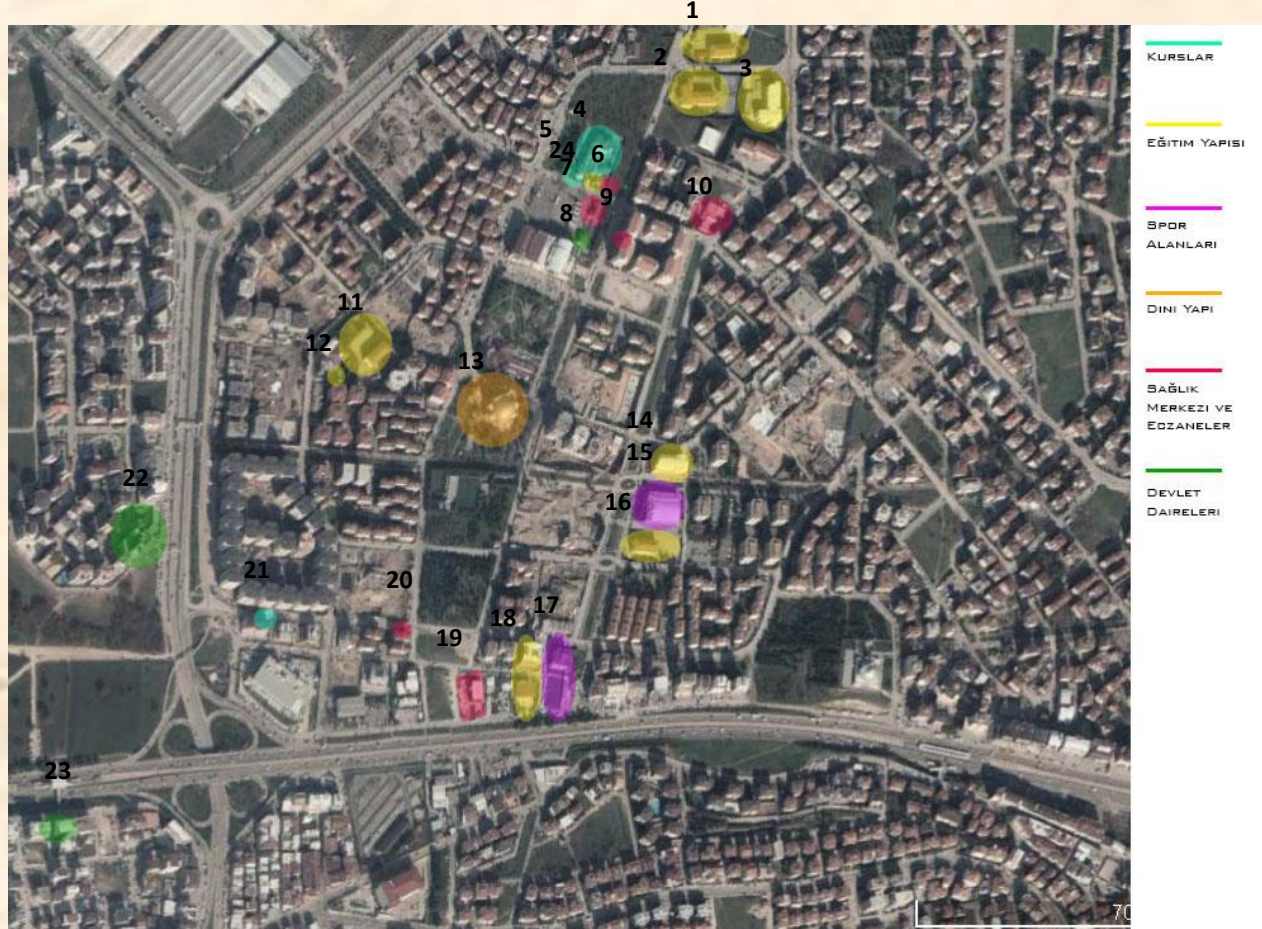
Bu kriterde istenen konut ile ulaşılmak istenen mekanlar arası en fazla 400 m olmalıdır. Ulaşılan mekan çeşitleri sayısı arttıkça kazanılan puan da artmaktadır.



Görsel 8

Görsel 8'de ofis-ticarethaneler, market ve yeşil alan-parklar işaretlenmiştir. Yerleşim alanının en uzak noktasından en yakın markete ulaşım en fazla 350 m uzaklıktadır. Yeşil aks mahallenin merkezinden geçmektedir, dolayısıyla en

uzak noktadan 400 m sınırı içinde yeşil alana ulaşım sağlanmaktadır. Ancak mahalle muhtarlığı, kuaför, sağlık ocağı gibi yapılar Ata Caddesi sınırında kalan konut alanlarından en az 500 m uzakta kalmaktadır. Eğitim yapılarına erişim yürüme mesafesi içinde kalmaktadır. Bu eğitim yapıları devlet ve özel ilkokulları, anaokullarını kapsamaktadır. Devlet lisesi istenilen yürüme mesafesini aşmaktadır. Ancak Özel liselere mahalle sınırları içinde yürüyerek ulaşım mümkündür.



Görsel 9

1. Ahmet Uyar İÖO 2. Ali Karasu AL. 3. Feriha Uyar KML 4. Dünya Müzik ve Sanat Merkezi

5. Aikido Kursu 6-7. Eczane 8. Muhtarlık 9. Eczane 10. Verem Savaş Derneği

11. Kara Mehmet İÖO. 12. Ataevler Anaokulu 13. Cami 14. Özel 22. yy. Okulu 15. Spor Salonu 16. İbrahim Uyara İÖO. 17. Açık Spor Sahası 18. Özel Kültür Okulları 19. Özel Pedmer Tıp Merkezi 20. Eczane 21. Bale Kursu 22. Bursa Adliyesi Ek Hizmet Binası 23. Nilüfer Vergi Dairesi 24. Özel Çilek Vadisi Anaokulu

Ataevler Mahallesi bu kritere kısmen uymaktadır.

### 3.1.4. Zemin Kat Kullanımı ve Park Etme

Bu kriterde istenenler bina zemin katı kullanımı fonksiyonuna göre (konut veya ticarethane) cephede olması gerekenler; zemin kullanım şekli, yaya yolu standartları ve park sınırları gibi. Ticarethane olan zeminlerin kriterde belirtildiği gibi istenilen oranlara yakın şeffaf olduğu gözlemlenmiştir (bkz görsel 3,4).

Ana yürüme yollarında çift taraflı yaya yolu kriterine uygun bir şekilde yapılmıştır. Ancak araç park yerleri yer yer bu yaya yollarının devamlılığını kesmektedir. Bazı noktalarda ise ayrıca paralel park alanları bırakılmıştır. Bu sebeple bu kriterin kısmen sağlandığını söylenebilir.



Fotoğraf 3



Fotoğraf 4



Fotoğraf 5

### 3.2. Yoğun Gelişim

Seçilen alan toplam 60,45 hektardır. Bu mahallenin 30,48 hektarı konut alanını, 8,39 hektarı yeşil alan, 15,29 hektarı ise ticaret alanıdır.

Konut yoğunluğu= %50,4

Ticaret yoğunluğu= %25,2

Yeşil alan yoğunluğu= %13,28 'dir.

Kalan % 8,94'lük dilim kamusal alan, eğitim alanları ve yolları oluşturmaktadır.

Elde edilen konut sayısı verileri sadece Bulvar Lotus, Özgür Park ve Umut Site'lerinden sağlanmıştır. Sırası ile sitelerin konut sayıları 416, 160 ve 900'dür. Bu 3 sitenin oturduğu alan 10,1 hektardır. Kriterin yoğunluk cetveline göre 10,1 hektara 1476 konut sayısı en yüksek puanı alabilecek bir yoğunluktur; bu 3 sitenin verilerine göre Ataevler

Mahallesi'ndeki kentsel dönüşüm bu yoğunlukta devam edeceği öngörülebilir. Dolayısıyla Ataevler Mahallesi bu kriterin gerekliliğini sağlamaktadır.

### 3.3. Bağlantılı Ve Açık Topluluk

Projede en fazla her 242 metrede bir yollar kesişmektedir. En fazla mesafesi olan yol Umut Sitesi'nin Ata Caddesi'ne bakan tarafındadır. Kesintisiz devam eden 242 m yol vardır. Dolayısıyla bu mahalle bu kritere uymaktadır.

### 3.4. Karma Kullanımlı Mahalleler



Görsel 10

Mahallede konut dışı kullanım alanları doğu tarafında yoğunlaşmıştır (Bkz Görsel 10). Batıda kalan kentsel dönüşüm sonucu yapılan sitelerde zemin katlarda ticari birimler olması planlanmıştır. Henüz işlevleri belli değildir ancak site kullanıcılarının kendi kendilerine yetebilecekleri şekilde tasarlanmışlardır. Dolayısıyla 400m sınırı içinde kullanıcıların ulaştıkları birim sayısı değişmektedir. En uzak noktadaki (Bulvar Lotus Sitesi) kullanıcı 400 m yürüme mesafesinde sadece ilkokula ulaşabiliyorken, doğu tarafında oturan kullanıcı en az 5 farklı birime (eczane, spor alanı, muhtarlık, eğitim yapıları, market) erişebilmektedir. Mahalle bu kriteri sağlamaktadır.

### 3.5. Azaltılmış Park İzleri

Mahallede kentsel dönüşüm sonucu yapılan yeni siteler haricinde kapalı otopark bulunmamaktadır. Araçlar yol kenarlarına park etmektedir. Alışveriş merkezinin olduğu alanda 6570 m<sup>2</sup>'lik açık otopark alanı bulunmaktadır. İzmir Yolu Caddesi üstünde ofis önlerinde açık otoparklar bulunmaktadır. Belirtilen

alanlar dışında özel otopark yerleri bulunmamaktadır. Bu sebeple mahalle bu kriteri sağlamamaktadır.



Fotoğraf 6



Fotoğraf 7

### 3.6. Kentsel ve Kamusal Alanlara Ulaşım

Mahallenin ortasından geçen 8,39 hektarlık yeşil bir aks bulunmaktadır. Kriterde ayrıca istenen yerleşim yerlerinin 1/4 oranı kadar yeşil alan bulunmasıdır. Bu maddeye mahalle uymamaktadır; 1/4'ünü sağlayabilmesi için gereken hektar 11,4'tür. Bu nedenle bu kriter kısmen sağlanabilmiştir.

### 3.7. Rekreasyon İmkanlarına Ulaşım

Bu kriterde istenen mahalle kullanıcılarının kapalı sosyal alanlara ulaşım imkanıdır. En az 800 metrede 1 adet rekreasyon alanı istenmektedir. Mahallenin en uzak noktasından Ataevler Alışveriş Merkezi'ne ve park içinde yer alan kafeteryaya ulaşım en fazla 633 m'dir. Mahalle bu kriteri sağlayabilmiştir.



Fotoğraf 8



Fotoğraf 9

### 3.8. Ağaçlı Ve Gölgelıklı Sokak Görünümü

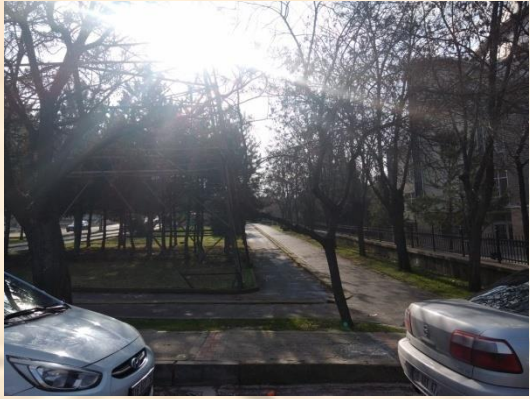
Mahallede kaldırım kenarlarına, parklara, yol refüjlerine ve site kenarlarına ağaçlandırma yapılmıştır. Bazı ağaçlar henüz tam büyümemiştir ancak büyüdüklerinde istenilen gölgelıklı alan sağlanacaktır. Bu kriter sağlanmıştır.



Fotoğraf 10



Fotoğraf 11



Fotoğraf 12



Fotoğraf 13



Fotoğraf 14



Fotoğraf 15

### 3.9. Mahalle Okulları

2 özel ilkököl ortaokul ve lise, 3 devlet lisesi, 3 ilkököl lisesi mahalleye hizmet etmektedir. Devlet liselerine yayan ulaşım en fazla 1160 m'dir. Özel liselere ulaşım ise en fazla 980 m'dir. Devlet ilkökulları ise mahallenin birçok noktasma dağıldığı için ulaşım mesafesi 400 ila 700 m arası değişmektedir. Mahalle bu kriterin gerekliliklerini yerine getirmektedir.

### 3.10. Ulaşım Talebi Yönetimi

Mahallede bu kriterine uygun bir uygulama olmadığı için kriter sağlanamamıştır.

### 3.11. Kullanılabilirlik Ve Evrensel Tasarım

Kentsel dönüşüm ile yenilenen sitelerde engelli insanların, bebekli insanların düşünülerek tasarım yapıldığı gözlemlenmiştir. Ancak diğer siteler buna uygun değildir. Aynı şey mahallede yer alan kamsal alanlarda da geçerlidir. Aile sağlığı merkezi girişinde çok dik bir rampa bulunmaktadır, kullanıma uygun değildir. Bu sebeple bu kriter kısmen sağlanmıştır.



Fotoğraf 16



Fotoğraf 17

### 3.12. Sosyal Yardım Ve Katılım

Ataevler Mahallesi ile ilgili böyle bir çalışma bulunmamaktadır, dolayısıyla bu kriter sağlanmamaktadır.

### 3.13. Yerel Gıda Üretimi

Mahallede üretim sağlanabilecek bir tarım arazisi bulunmamaktadır. Pazar günleri semt pazarı kurulmaktadır. Pazar günleri olan yerel üreticilerin sattıkları yerler dışında mahallede manav bulunmamaktadır, marketlerden ihtiyaç sağlanmaktadır. Bu sebeple bu kriter sağlanmamaktadır.

### 3.14. Konut Tipleri Ve Ekonomik Olmaları

Mahalledeki evlerde kentsel dönüşüm sonucu yapılan yeni sitelerde 1+1, 2+1, 3+1 konutlar bulunmaktadır ve emlak değerlerine göre satışı 285.000 TL'den başlamaktadır. Henüz dönüşüme girmemiş olan konutlarda 2+1 ve 3+1 tipte konutlar bulunmaktadır ve satış değerleri 200.000 TL üstündedir. Kiraları ise 1.000 - 3.000 TL arasında değişmektedir. Bu verilere göre konutlar orta gelir ve üst gelir grubuna ait ailelere göre yapılmıştır. Mahalle kısmen bu kriteri sağlamıştır.



### 3.15. Mahallede Bulunması Gereken Birimler

Kategori	Kullanım tipi	VAR	YOK
Gıda satışı	Süpermarket	X	
	Manav, Bakkal		X
Toplum Hizmet Birimleri	Market	X	
	Manav		X
	Hırdavatçı		X
	Eczane	X	
	Diğer		
Servisler	Banka	X	
	Aile birimleri (tiyatro, park)	X	
	Spor Salonu	X	
	Berber	X	
	Kuru Temizleme	X	
	Lokanta, Kafe	X	
Sivil Toplum Tesisleri ve Kamusal Alanlar	Huzur evi		X
	Anaokulu, Kreş	X	
	Rekreasyon alanı	X	
	Müze, sergi alanları	X	
	Okul	X	
	Devlet birimleri (muhtarlık vb)	X	
	Sağlık Ocağı	X	
	Dini yapılar	X	
	Polis, itfaiye		X
	Posta ofisi	X	
	Kütüphane	X	
	Park	X	
	Sosyal Servis Hizmetleri		
Mahalle zorunlu alanları	Ticari birim (100 ya da daha fazla tam zamanlı iş imkanı olan yerler)	X	
	Konut birimleri (100 ya da daha fazla)	X	

Tablo 9.

Tablo 9'da LEED ND kriterlerine göre bir mahallede olması gereken birimler yer almıştır. Ataevler Mahallesi'nde bütün birimlerin olmadığı gözlemlenmiştir. Dolayısıyla bu kriter kısmen sağlanmıştır.

# Kent Akademisi

## SONUÇ:

Ataevler Mahalesi'nin LEED ND kriterleri incelemesi sonuçları aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Kriterler	Uygun	Yarı uygun/uygun değil
Akıllı Konum Ve Bağlantılar		X
Yoğun Gelişim	X	
Bağlantılı Ve Açık Topluluk	X	
Karma Kullanımlı Mahalleler	X	
Azaltılmış Park İzleri		X
Kentsel Ve Kamusal Alanlara Ulaşım		X
Rekreasyon İmkanlarına Ulaşım	X	
Ağaçlı Ve Gölgeklilik Sokak Görünümü	X	
Mahalle Okulları	X	
Ulaşım Talebi Yönetimi		X
Kullanılabilirlik Ve Evrensel Tasarım		X
Sosyal Yardım Ve Katılım		X
Yerel Gıda Üretimi		X
Konut Tipleri Ve Ekonomik Olmaları		X
Mahallede Bulunması Gereken Birimler	X	

Tablo 10.

Tabloda, mahallenin kriterlere kısmen uyan ve uymayan yönleri bir seçenek olarak gösterilmiştir. Çünkü LEED kriterlerinden geçerli puan alınabilmesi için tam uygun olması gerekmektedir. Bu nedenle yarı uyan kriterler de "uygun değildir" şeklinde gösterilmiştir.

Tabloya göre Ataevler Mahalle'si LEED ND'nin 7 kriterine uygun, 8 kriterine ise uygun değildir. Bu sebeple mahallenin kentsel dönüşüme giren ve henüz dokunulmayan alanları ile beraber olan güncel hali LEED ND sertifikalandırma sistemine göre sürdürülebilir bir mahalle değildir.

LEED ND kriterlerinin Amerika Birleşik Devletleri'nin mahalle anlayışı ve kültür yapısına ait bir sistem olduğu unutulmamalıdır. Kendi kültürümüze uygun mahalle sürdürülebilirlik kriterlerinin oluşturulması mahallelerimiz ve yeni oluşum alanları için daha uygun bir kontrol ve sertifikalandırılma sistemi olacaktır.

## KAYNAKÇA:

Alver, K. (2003), *Mahalle*. Ankara:Hece Yayınları

Aydın, T. (2005). *Kentsel Yoksulluğun Aşılmasında Sürdürülebilir Mahalle Yenileştirme Yaklaşımı Ve Küçükçekmece Örneği*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi/ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi

Ender, E., Uslu, C. (2016), Mahalle Parklarının Etkin Hizmet Alanlarının Belirlenmesi Bursa İli Nilüfer İlçesi Örneği. *U. Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi*, 1 (30), 13-20 .

LEED v4 for Neighborhood Development, LEED ND: Plan LEED ND: Built Project, temmuz 2018

Özbek Eren, İ. (2013), Can place- attachment provide cultural sustainability? Empirical research on Turkish neighborhoods ‘ mahalle’. *ITU Journal of Faculty of Architecture*, 10 (1), 139-145

Özbek Eren, İ. (2017). *Mahalle Yeni Bir Paradigma Mümkün Mü?*. İstanbul: Tuti Kitap, 23-55

Sam, N., Ertürk, H. (2010), Konut Kalitesinin Mekansal Dağılımının İstatistiksel Analizi. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3 (19), 299-308.

Tümer, H. Ö., Dostoğlu, N. (2008), Bursa’da Dışa Kapalı Konut Yerleşmelerinin Oluşum Süreci ve Sınıflandırılması. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2 (13), 57

Yıldız, S., Yılmaz, M., Kıvrak, S., Aslan, G., Gültekin, A.B. (2015), Mahalle Sürdürülebilirlik Değerlendirme Sistemlerine Yönelik Bir İnceleme Çalışması, 1.Uluslararası Mühendislik Mimarlık ve Tasarım Kongresi, Kocaeli, 3-15.

## İnternet Kaynakları:

URL1, 2018: [http://tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c759295c0ba24.50392448](http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c759295c0ba24.50392448)

URL2, 2016: <http://www.leedsertifikasi.com/leed.html>

URL3, 2018: <http://www.gbig.org/places/899>

URL4, 2018: <http://www.piyalepasaliolmak.com/piyalepasa-istanbul-cevre-dostu-bir-proje/>

URL5, 2019: <https://www.insaatburada.com.tr/bursanin-yeni-umudu-umutkent-evleri/>

URL6, 2019: [http://ozgurkavakliinsaat.com/yeni\\_proje.php?id=63&proje=yeni#](http://ozgurkavakliinsaat.com/yeni_proje.php?id=63&proje=yeni#)

URL7, 2017: <http://www.beydag.com.tr/index.php/projelerimiz/site/oezguer-park>

Uydu görüntüsü, Google Maps, 2003-2018

Uydu görüntüsü, Yandex Maps, 2018

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Geographical Analysis of The Traffic Accidents In Viransehir (Sanliurfa) City Center (2013-2017)</b>	
Corresponding Author	<b>Ercan VURAL</b> Harran Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü ercanvural@harran.edu.tr	
Submission Date Admission Date	14/03/2019 / 31/05/2019	
How to Cite	Vural, E., (2019). Viransehir (Şanlıurfa) Şehir Merkezi'ndeki Trafik Kazalarının Coğrafi Analizi (2013-2017), Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 340-363	
		ORCID NO: 0000-0002-7310-413X

## Viransehir (Şanlıurfa) Şehir Merkezi'ndeki Trafik Kazalarının Coğrafi Analizi (2013-2017)

Ercan VURAL<sup>1</sup>  
(Arş. Gör.) Harran Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, ercanvural@harran.edu.tr

### ABSTRACT:

The number of vehicles has steadily increased in parallel with the population in Turkey. Depending on the increasing number of vehicles, the number of accidents occurred in traffic also has increased. Traffic accidents can result in serious traumas, injuries and deaths as well as their material and moral consequences. And the fact that highway transportation is commonly preferred in Turkey, has been a major factor in the increase of traffic accidents. The total number of traffic accidents that occurred between the years of 2013-2017 in Turkey is 5.530.090, 1.497.353 of these accidents resulted in injury and death. Various studies have been conducted to reduce traffic accidents in the world and Turkey, but they could not be much effective in reducing accidents. Geographic Information System (GIS) is widely used in the analysis, reduction and decision-making process of traffic accidents. The use of GIS in traffic accidents is of great importance for the identification of accident hotspots, blind spots and changes in the intensity of accidents over the years. In this study, traffic accident data belonging to the city center of Viransehir (Şanlıurfa) between 2013 and 2017 were used. The accident data were obtained from the Ministry of Interior Traffic Inspection Department. Traffic accidents occurred in the study area were analyzed according to month, day and time distinction as well as the factors like day and night, road condition, weather condition and death or injury of the accident. The traffic accidents occurred between the years 2013-2017 were analyzed and the accident blind spots were determined.

**Key Words:** Sanliurfa, Viransehir, Accident, Accident Analysis

<sup>1</sup> Harran Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, ercanvural@harran.edu.tr

## ÖZ:

Türkiye’de nüfusa paralel olarak araç sayısında da sürekli olarak artış görölmektedir. Artan araç sayısına bağılı olarak da trafik de meydana gelen kazaların sayısı artmıştır. Trafikte gerçekleşen kazalar maddi ve manevi sonuçlarının yanı sıra ciddi travmalarla, yaralanmalarla ve ölümlerle de sonuçlanabilmektedir. Türkiye’de en fazla karayolu ulaşımının tercih edilmesi, trafik kazalarının artmasında büyük bir etmen olmuştur. Türkiye’de 2013-2017 yılları arasında gerçekleşen toplam trafik kazası sayısı 5.530.090’dır. Bu kazalardan 1.497.353’ü yaralanma ve ölümlerle sonuçlanmıştır. Dünya’da ve Türkiye’de trafik kazalarını azaltmak için çeşitli araştırmalar yapılmış fakat bu araştırmalar kazaları azaltmada çok fazla etkili olamamıştır. Trafik kazalarının analizinde, azaltılmasında ve karar verme sürecinde Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) oldukça yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Trafik kazalarında CBS kullanımı; kaza sıcak noktalarının, kara noktalarının tespiti ve kazaların yıllara göre yoğunluk değişiminin gösterilebilmesi için büyük öneme sahiptir. Bu çalışmada 2013-2017 yılları arasında Viranşehir (Şanlıurfa) şehir merkezinde gerçekleşen trafik kazası verileri kullanılmıştır. Kaza verileri İçişleri Bakanlığı Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü’nden elde edilmiştir. Çalışma alanında gerçekleşen trafik kazaları ay, gün ve saat ayrımının yanı sıra gece ve gündüz, yol durumuna, hava durumuna ve kazanın ölümlü veya yaralanmalı olmasına göre analiz edilmiştir. 2013-2017 yılları arasında gerçekleşen trafik kazalarının değişim analizi yapılmış ve kaza kara noktaları belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Şanlıurfa, Viranşehir, Kaza, Kaza Analizi

Kent Akademisi

## “Viranşehir (Şanlıurfa) Şehir Merkezi’ndeki Trafik Kazalarının Coğrafi Analizi (2013-2017)”

### GİRİŞ:

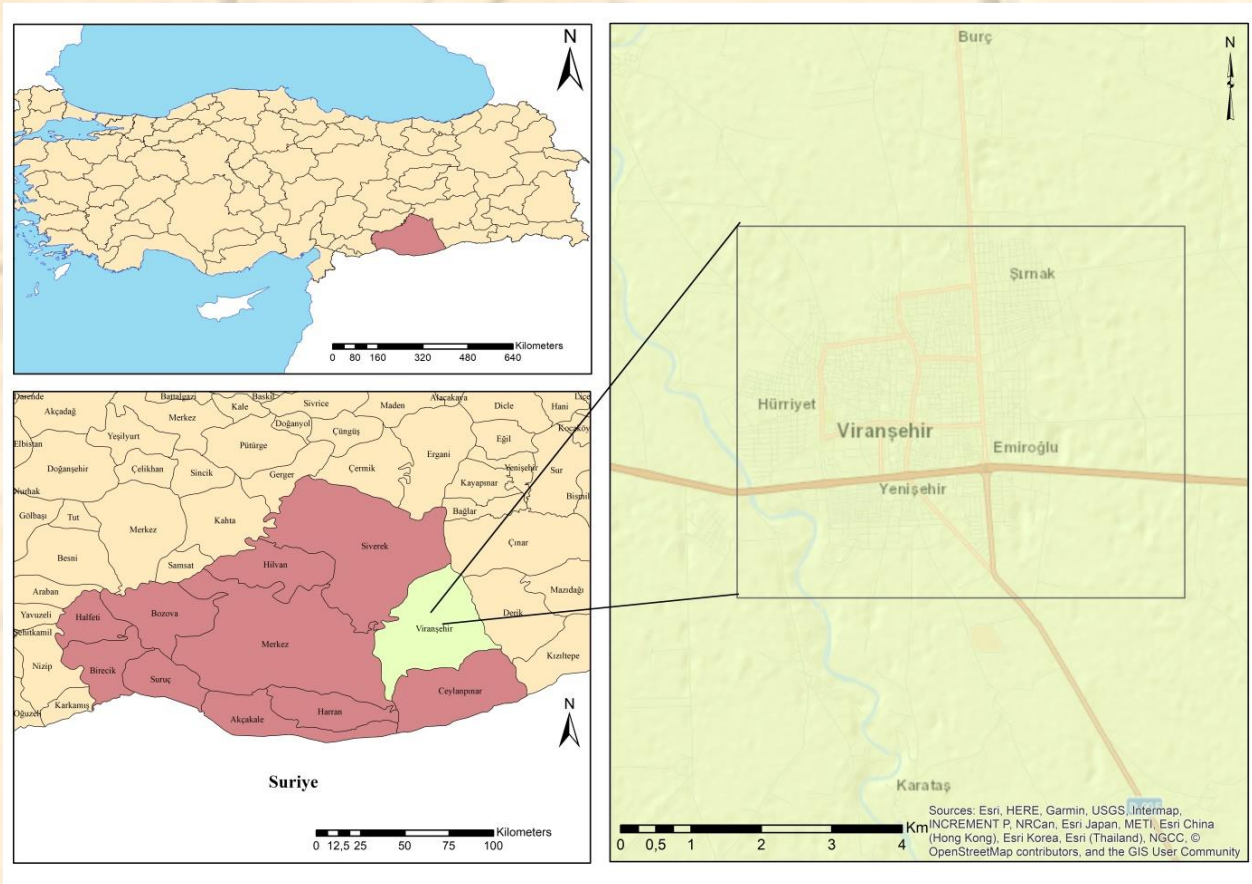
Küreselleşmenin ve kalkınmanın gerçekleşmesinde rol oynayan en önemli parametrelerden birincisi ulaşım ve iletişimde meydana gelen teknolojik değişimler ve mekânsal etkileşimi arttıran ulaşım ağlarının gelişmesidir (Tümertekin ve Özgüç, 2012:495). Ulaşım, güçlü ve önemli iktisadi unsurlardan biridir. Bir sahaya kolay ve çabuk ulaşabilme imkânlarına bağlı olarak o sahanın her bakımdan öne çıkmasına zemin hazırlar (Doğan, 2011:22). Bu sebeple ulaşım oldukça önemli bir unsurdur. Dünya’da nüfusun artması ve teknolojinin gelişmesi mevcut araç sayısını arttırmasının yanı sıra ulaşım ağlarının da gelişerek daha karmaşık hale gelmesine neden olmuştur. Dünya’daki toplam araç sayısının 1,2 milyar, Türkiye’deki toplam araç sayısının da 22.134.792 olduğu bilinmektedir. Türkiye’de araç sayısının fazlalığına bağlı olarak gelişen yolların uzunluğu 2018 yılı itibarıyla toplam 91.126’ km’dir. Bu yollardan 24.007 km’si bölünmüş yoldur. Türkiye’de araç sayısının ve yol uzunluklarının fazla olmasına paralel olarak en fazla tercih edilen ulaşım türü karayoludur. Türkiye’de başlıca ulaşım türü olarak karayolunun kullanılması trafik yoğunluğunun hızlı bir şekilde artmasına sebep olmuştur (Çinicioğlu, 2013:41). Türkiye’de ulaşım faaliyetlerinin yaklaşık olarak % 90’ından fazlası karayolu ile gerçekleştirilmektedir (Sungur vd., 2014:114). Ulaşım faaliyetlerinin % 90’ından fazlasının karayollarıyla gerçekleştirilmesi trafik kaza sayılarının yüksek olmasına neden olmaktadır. Trafik kazası, trafikte seyir halinde olan bir veya birden fazla aracın yaptığı ölüm, yaralanma veya maddi, manevi zararlar sonucunda meydana gelen olayların tümü olarak tanımlanmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:6051).

Dünya’da her yıl 1,3 milyon kişi trafik kazaları nedeniyle ölmekte ve 20-30 milyon kişi de yaralanmaktadır. Dünya sağlık örgütünün (WHO) 2011-2020 yılı Küresel Karayolu Güvenliği Planı Raporu’na göre ölüm nedenleri sıralamasında 9. sırada olan trafik kazaları özellikle 5-44 yaş arasında görülen başlıca üç ölüm nedeni arasındadır (Mayda vd.,2015:308). Bunların da dışında aynı zamanda kazalara neden olan en genç ve en yaşlı yaş grupları daha düşük ehliyet belgesine sahiptirler (Massre vd.,1995:76). Türkiye’de günde yaklaşık olarak 2.866 kaza meydana gelmektedir. Bu kazaların bazıları ölümlerle, bazıları ciddi yaralanmayla ve bazıları da sadece maddi hasarla sonuçlanmaktadır.

Dünya’da ve Türkiye’de kaza sayılarının artmasının önüne geçilememekte ve engellenememektedir. Trafik kazalarının azaltılabilmesi ve önlenmesi çok boyutlu olarak ele alınması gereken bir olgudur (Kıyıldı ve Sivrikaya, 2013:28). Meydana gelen kazaların ve verilerin derlenmesinde her ne kadar kurum ve kuruluşlar koordineli bir şekilde çalışsalar da kaza noktalarının POLNET sistemine girişi yapılırken ister istemez dış kaynaklı sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Bu sorunların en başında kaza noktalarına yanlış koordinat girilmesi yer almaktadır. Güvenilir analiz yapılabilmesi için kaza noktalarının koordinatlarının doğru verilmesi oldukça önemli bir husustur. Doğru analizlerin gerçekleştirilebilmesi için meydana gelen trafik kazalarının meydana geliş sıklıkları, kaza nedenleri ve sonuçlarının (Nizam vd., 2011) yanı sıra iklim durumu, yolun morfolojik özelliği, sürücünün alkol durumu, kazanın ayı, günü ve saati belirlenmelidir. Ayrıca fiziksel ve geometrik açıdan yetersiz olan yollarda kazaların meydana gelmesi kaçınılmazdır. Yolun bölünmüş veya bölünmemiş olması, şerit sayısı, şerit genişliği, yolun boyuna eğimi, kavşaklar, sanat yapıları (tünel, köprü, viyadük vb.), yol yüzey kaplaması gibi yolun mühendislik özellikleri de kazaların oluşmasında büyük etkiyi taşır (Güler, 2017:711). Ayrıca farklı yaş gruplarından sürücülerin kaza yapma risklerini karşılaştırmak için kaza yapan sürücülerin cinsiyetlerinin bilinmesi de oldukça önemli bir unsurdur (Massre vd.,1995:76). Kaza özelliklerinin tespiti dışında, birçok yerel, bölgesel ve ulusal yönetimlerin, acil durumlar için yapmış olduğu hazırlık programları bulunmaktadır. Bu hazırlık programlarının acil durumlar için hazır olması kazaların yoğun olduğu alanlarda azaltılabilmesi ve önlenmesi için en iyi konumda bulunması oldukça önemlidir (Özmal, 2014:867). Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de yol güvenliğinin ölçütü olan trafik kazalarına çözüm önerileri aranmaktadır. Gelişmiş ülkelerin karayolu güvenliği problemlerinin çözümünde gösterdiği başarının en önemli nedeni; karayolu planlaması ve trafik mühendisliğine verdikleri önemdir (Çodur ve Tortum, 2013:46). Gelişen teknolojik imkânlarla bağlı olarak Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) pek çok hizmet alanında öne

çıkıştır. CBS'nin çıkış noktası olan pazarlama çalışmaları, bu kapsamda değerlendirilen verilerin çok çeşitlilik göstermesi ve çok fazla miktarda veriyi aynı anda değerlendirme zorunluluğu bulunması nedeniyle CBS'nin içerdiği araçlardan en fazla yararlanan hizmet alanı olarak ortaya çıkmıştır (Güvenal vd., 2005:434). Ayrıca son yıllarda teknolojik gelişmeyle kentsel planlamalar yapılmakta ve şehirlerin gelişim yönleri bu planlarla belirlenmektedir. Şehrin gelişmesi ve farklı biçimler alması ulaşımın yönünü ve biçimini de değiştirmektedir (Adıgüzel vd., 2015:32). Çalışmamızda da analizleri yapabilmek, değerlendirebilmek ve ulaşımın yönünü belirleyebilmek için ileri mekânsal analizlerin yapılabildiği Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılmıştır.

Çalışma alanımız Şanlıurfa'nın nüfus bakımından 4. büyük ilçesi olan Viranşehir'in şehir merkezidir (Şekil 1). Çalışma alanımızın 2013 yılındaki nüfusu 177.084, 2015'te 184.604, 2017'de 192.966 ve 2018'de de 195.000'dir. Viranşehir ilçe genelinde şoförler ve otomobilciler derneği trafik tescile kayıtlı 2018 verilerine göre 18.254 araç bulunmaktadır. Bu araçların büyük bölümünü otomobiller oluşturmaktadır. 2013-2017 yılları arasında Viranşehir şehir merkezinde ve Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde meydana gelen kazalar ağır tonajlı araçlar, şehir içindeki tali ve anayollardaki meydana gelen kazalara da otomobil ve motosikletlerin karıştığı tespit edilmiştir.



Şekil 1. Çalışma Alanının Lokasyonu

Trafik kazaları ile ilgili çalışmalarda CBS çoklu verilerin işlenmesinde ve analizlerinde yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Kaza noktalarının belirlenmesi için İçişleri Bakanlığı Trafik Denetleme Şube Başkanlığı'ndan temin edilen Global Position System (GPS) noktaları kullanılmıştır. Kullanılan GPS noktalarının bir kısmı yanlış koordinat ataması sonucunda ayıklanmıştır. Geriye kalan GPS noktaları ise Arcgis 10.x programına aktarılarak sıcak noktaların tespit edilmesi için Hot Spot analizi yapılmıştır. Elde edilen raster verilerle yoğunluk değişimin görülebilmesi için

yoğunluk matrisi kullanılarak trafik kazalarının yoğunluk değişimi tespit edilmiştir. Bunların yanı sıra kazaların istatistiki verileri hazırlanarak analiz edilmiş ve anlamlı hale getirilmeye çalışılmıştır.

## 1. Kaza Verilerinin Analizi

Kent içi ulaşım, kentli nüfusun günlük faaliyetlerini sürdürmek amacıyla gerçekleştirdiği yolcu ve mal hareketlerinin tümünü kapsamaktadır. Kentsel nüfus oranındaki artış ve gelişen ekonomik faaliyetler sonucu kişi başına yapılan günlük yolculuk oranlarının yükselmesi kent içi ulaşım trafiğinin artmasına neden olmaktadır. Buna istinaden kentsel ulaşım faaliyetlerinin boyutları artarak kapsamı genişlemektedir (Doğan Sertkaya, 2012:137). Her geçen gün trafiğe çıkan araç sayısının artmasının bir sonucu olarak trafik kazalarının sayısı da artmaktadır. Artan kaza sayısına paralel olarak yaralanma ve ölüm değerlerinde de artış görülmektedir. CBS ile kaza verilerinin analizleri doğru bir şekilde yapılırsa yaralanma ve ölümlerde ciddi oranda azalmalar görülecektir (Nizam vd., 2011). Kaza tahmin ve analizlerinde doğru yorumun ve tahminin yapılabilmesi için öncelikli olarak kullanılan kırımlarda özellikle kazanın zamanı (yıl, ay, gün, saat), hava durumu (sıcaklık, yağış, kar, don, nem, sis), kazaya karışan araç sayısı (tek aracın karıştığı, iki araç ve daha fazla aracın karıştığı), yolun durumu (yol yüzeyi yolun kaplama durumu ve aydınlatma), çevre özellikleri, ölüm veya yaralanma durumu, varsa yaş ve cinsiyet durumları irdelenerek analizler gerçekleştirilmektedir. Tüm bu kırımların analizleri gerçekleştirildikten sonra kaza analizi ve tahminleri için modellemeler oluşturulabilmektedir. Kazaların oluşmasındaki etkenlerin en önemlisi yol trafiği sisteminin insan, araç, yol ve çevre koşullarından oluşan karmaşık dinamik bir yapıda olmasıdır (Çinicioğlu vd., 2003:42).

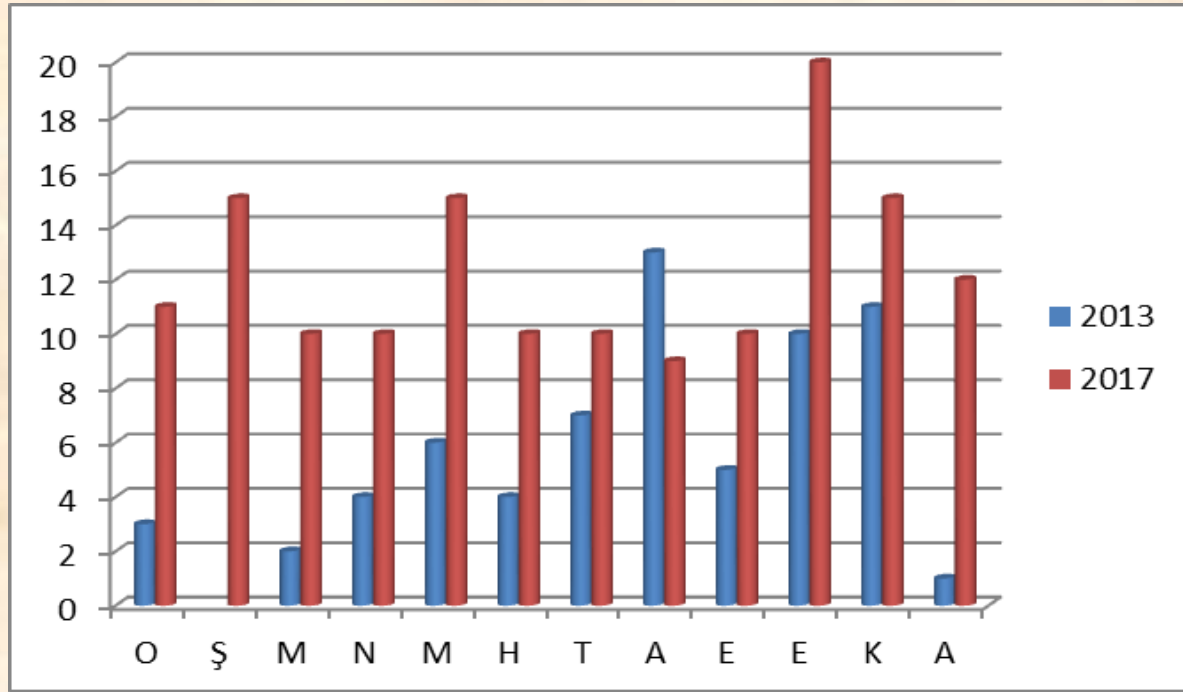
### 1.1. Viranşehir Şehir Merkezi'nde Meydana Gelen Kazaların Zamansal Değişimi

Viranşehir şehir merkezinde veya Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde herhangi bir günde trafik ve araç yoğunluğu oldukça fazladır (Foto 1). Bu yüzden sıklıkla maddi hasarlı ve yaralanmalı kazalar gerçekleşmektedir. Viranşehir şehir merkezinde 2013 yılında kaza yoğunluğunun en fazla olduğu ay Ağustos iken, 2017'de ise kaza yoğunluğunun en fazla olduğu ay Ekim'dir. 2013 yılında meydana gelen kaza sayısı toplamı 66 iken, 2017'de de % 122,73 artarak 147 olmuştur (Tablo 1, Şekil 2). Fakat hem 2013 yılında hem de 2017'de GPS noktalarının yanlış girilmesi sonucunda yaklaşık olarak 100 kaza noktası ayıklanmış ve analizlere dâhil edilmemiştir.

**Tablo 1.** Viranşehir Şehir Merkezi'nde 2013-2017 Yılları Arasında Meydana Gelen Trafik Kaza Sayıları

Aylar	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
2013	3	-	2	4	6	4	7	13	5	10	11	1	66
2017	11	15	10	10	15	10	10	9	10	20	15	12	147



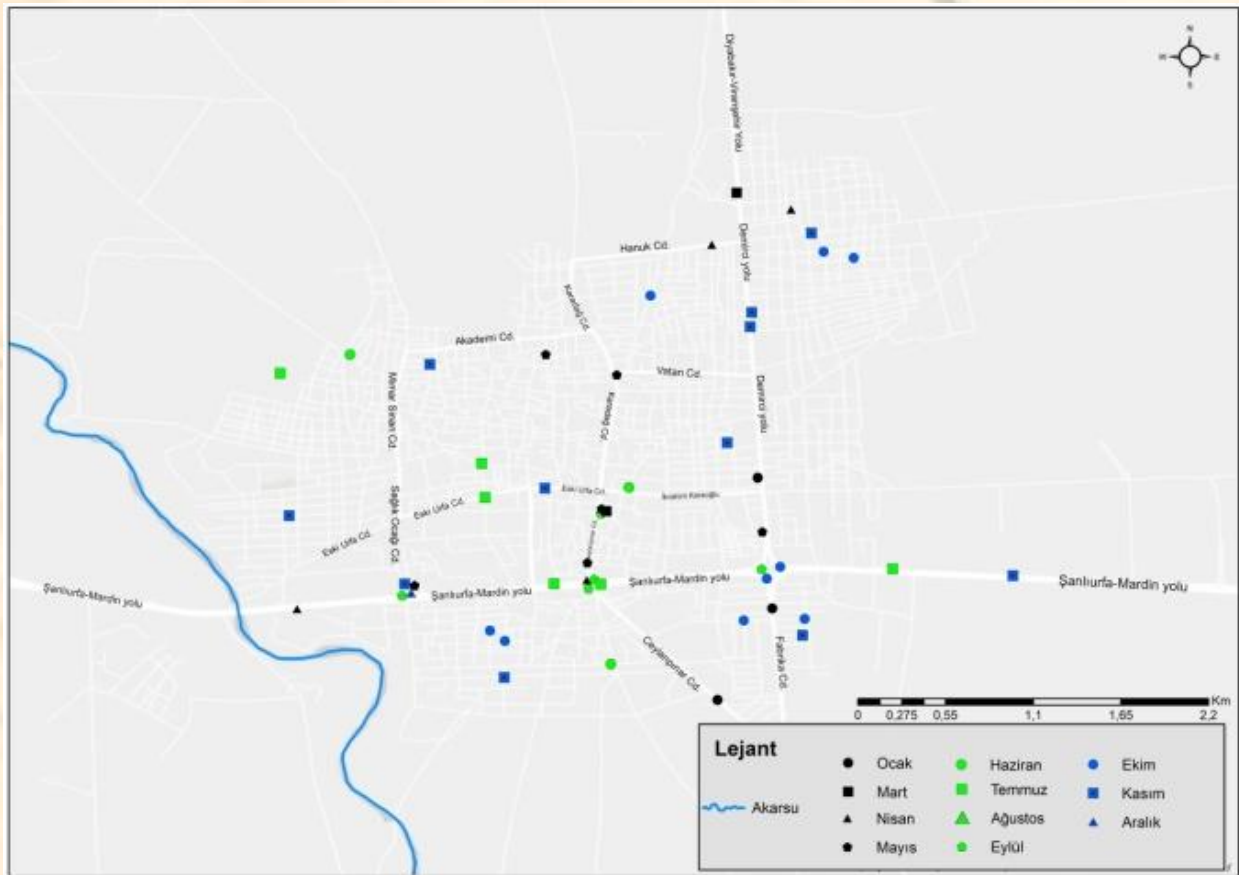


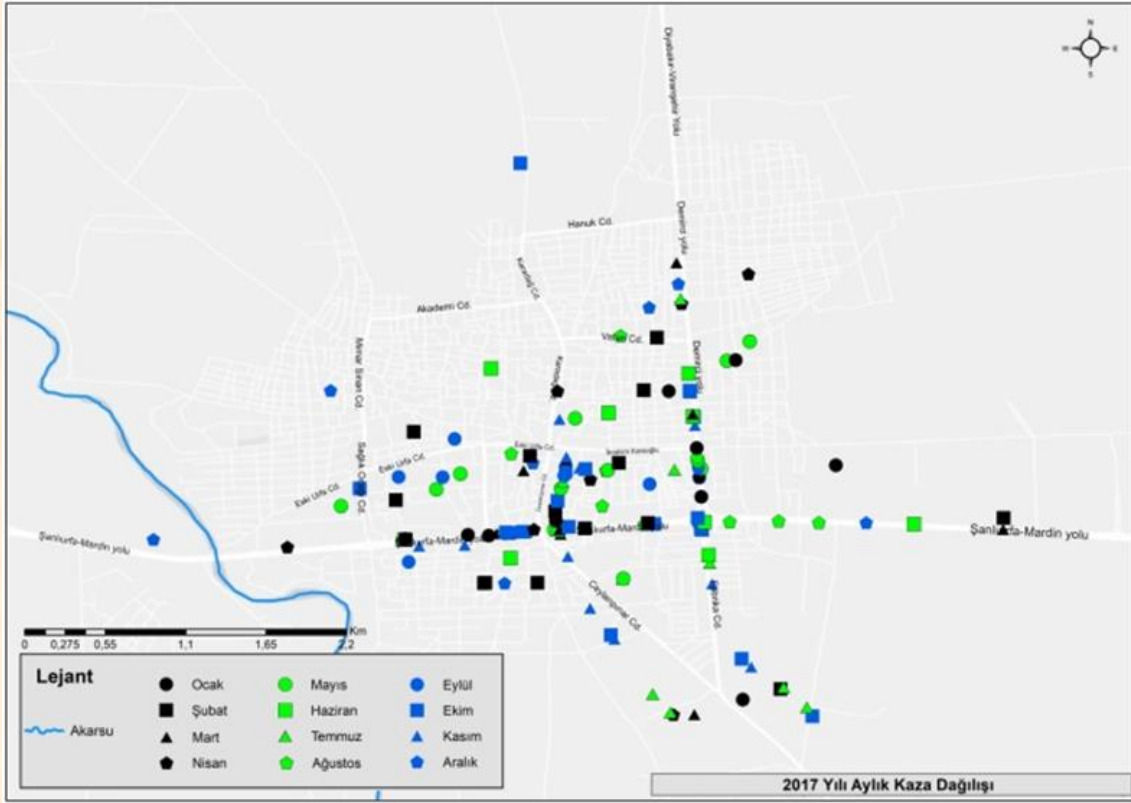
Şekil 2. Viranşehir Şehir Merkezi'nde 2013-2017 Yıllarında Meydana Gelen Trafik Kaza Sayıları



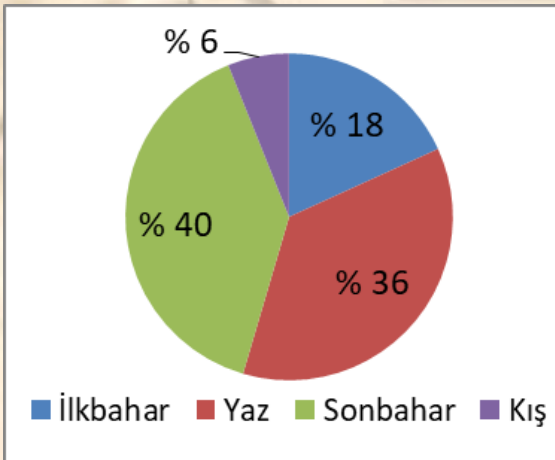
Foto 1. Viranşehir Şehir Merkezi Şanlıurfa-Mardin Karayolu Trafik Yoğunluğu

2013 yılının Ağustos ayında kazaların yoğunlaşmasının temel nedenini özellikle yaz aylarında çalışma alanımızın oldukça sıcak olması ve sürücülerin sıcaktan etkilenerek dikkatlerinin dağılması sonucunda kazaların meydana gelmesiyle açıklanabilmektedir. Ayrıca yaz mevsiminde araç lastiklerinin sıcaktan etkilenerek yumuşaması, yoldaki asfaltların gevşemesi ve fiziksel bozulmalara uğraması kazalara etki eden diğer sebepler arasında yer almaktadır. 2013 yılında Viranşehir şehir merkezinde meydana gelen kazaların büyük bölümü Şanlıurfa-Mardin karayolu kavşaklarının kuzey ve güneyinde meydana gelmiştir. Kazaların yoğunlaştığı diğer alanlar ise Ceylanpınar, İbrahim Karaoğlan Caddeleri ile Oğlakçı Köyü yoludur (Şekil 3). Özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolunda gerçekleşen kazalar şehirlerarası seyahat eden ve transit olarak geçen araçların karıştığı kazalardır. Ayrıca şehir ikiye ayıran Şanlıurfa-Mardin karayolunun kuzeyinde kaza sayısının fazla olduğu görülmektedir. Yolun kuzeyindeki kazaların her ay yoğun bir şekilde meydana gelmesinin yanı sıra yolun güney bölümündeki kazalar ise özellikle Ocak, Haziran, Ekim, Kasım ve Aralık aylarında yoğunlaşmıştır. Bunların dışında şehir merkezinde gerçekleşen kazalar heterojen bir şekilde dağılmıştır.

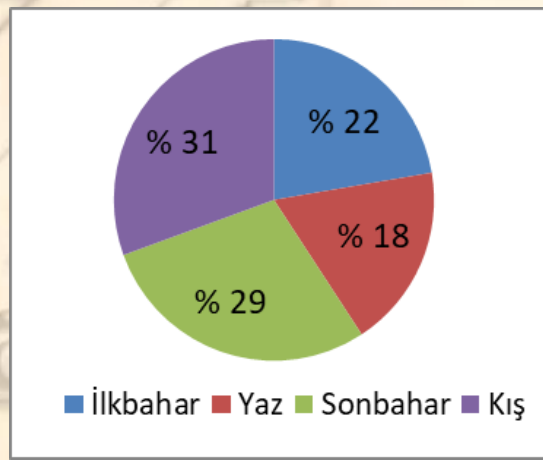




Şekil 4. Viranşehir Şehir Merkezinde 2017 Yılında Meydana Gelen Trafik Kazaların Aylık Dağılımı



Şekil 5. 2013 Yılı Kazalarının Mevsimsel Dağılışı



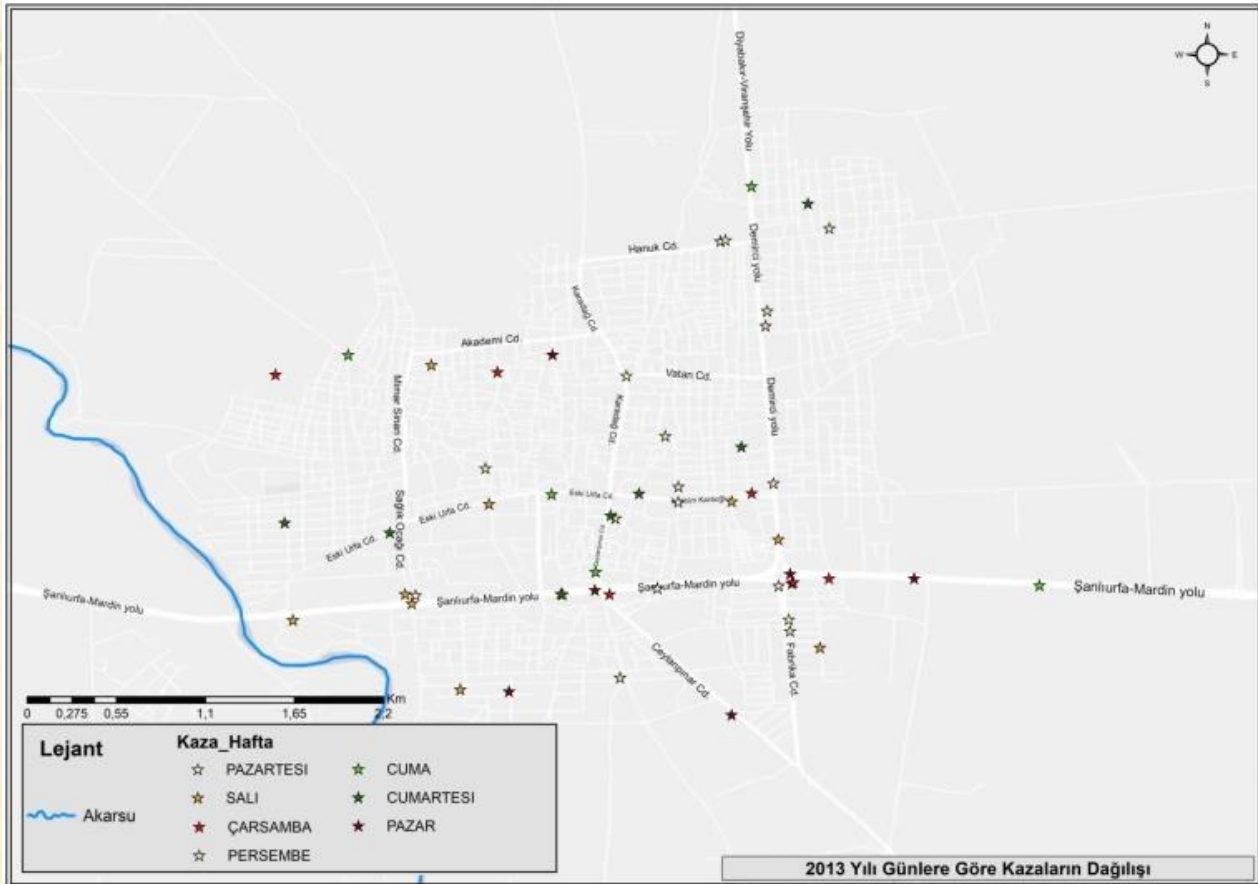
Şekil 6. 2017 Yılı Kazalarının Mevsimsel Dağılışı

2013 yılında ve 2017’de meydana gelen kaza noktaları birbirine benzemektedir. 2017 yılındaki kaza noktaları ise özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolunda, Demirci Caddesi’nde ve Ceylanpınar-Uğur Bora Caddeleri arasında kalan bölümlerde yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 4). Hem artan nüfusa hem de artan araç sayısına paralel olarak 2017 yılındaki kazalarda niceliksel olarak artış meydana gelmiştir. Şehir merkezinde Eylül, Ekim, Kasım ve Aralık aylarında meydana gelen kazalar özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolu ile 92. ve 93. sokaklarda yoğunluk kazanmıştır. Çalışma alanımızda Eylül, Ekim, Kasım ve Aralık aylarında büyük akslardaki yollarda da kazalar meydana gelmiştir. İklim faktörü kazaların oluşmasında direkt olarak etki eder. Kazaların 2013 yılında özellikle sonbahar ve yaz mevsiminde arttığı, kış ve ilkbahar mevsimlerinde de azaldığı görülmektedir. Ayrıca 2013 yılında meydana gelen

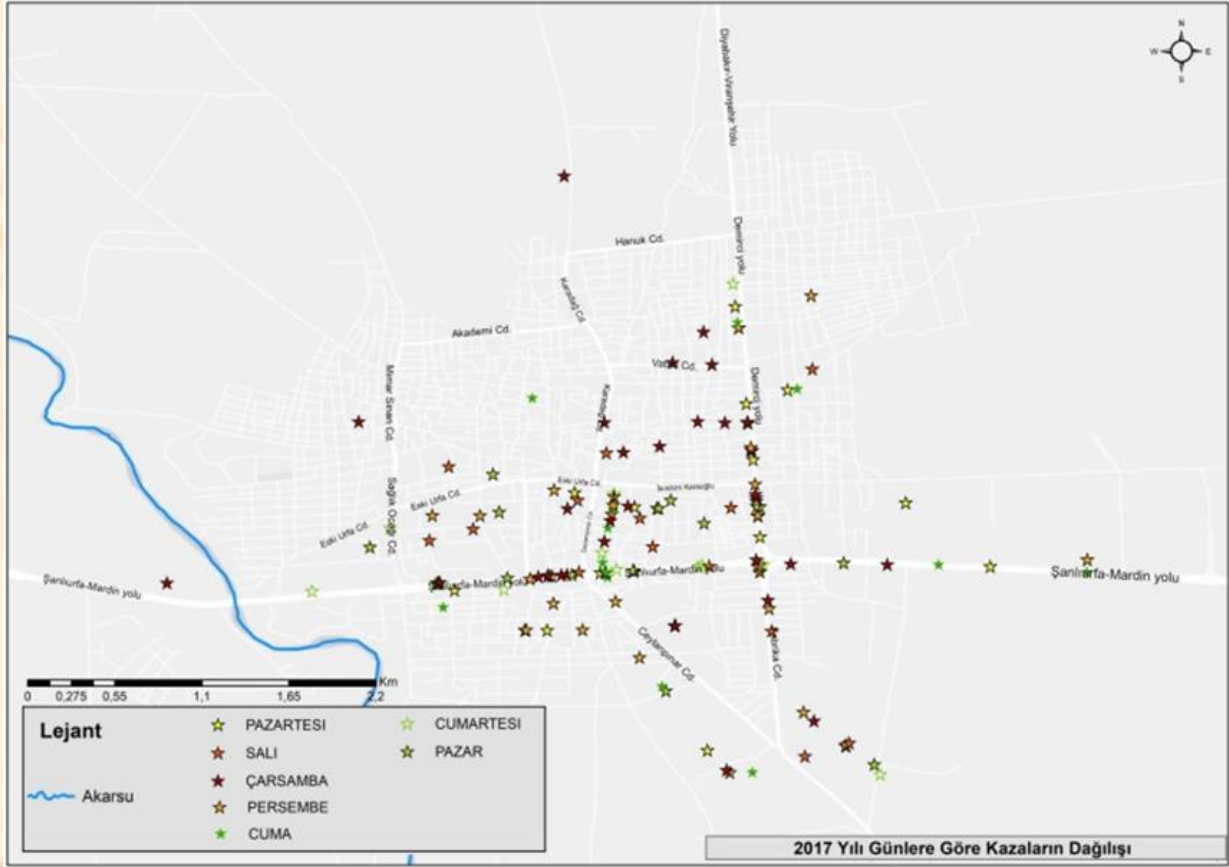
kazalarda hava durumu açık ve sıcak sadece 1 kazada yağmurludur. Sonbaharda kazaların artması; bu mevsimde tatil dönüşlerinin başlaması ve okulların açılmasıyla birlikte okul servislerinin şehir içi trafiğindeki yoğunluğuyla ilgilidir (Gündoğdu, 2010:94). 2017 yılında ise en fazla kazanın meydana geldiği mevsim kıştır. Bunu sırasıyla sonbahar, ilkbahar ve yaz mevsimi takip etmektedir (Şekil 5, Şekil 6). Ayrıca 2017 yılında meydana gelen kazalarda hava durumuna bakıldığında 8 kazanın yağmurlu ve sisli, diğer tüm kazaların da açık havada gerçekleştiği görülmektedir. Yağmurlu ve sisli havada meydana gelen kazaların 4'ü Şanlıurfa-Mardin karayolunda, diğer 4 kazada tali yollarda meydana gelmiştir.

Kazaların yoğun şekilde gerçekleştiği günler kazaların anlaşılması ve yorumlanmasında oldukça fazla etkiye sahiptir. Bu yüzden çalışma alanımızda kazaların günlük dağılışı büyük önem arz etmektedir. Viranşehir şehir merkezinde 2013 yılında kazaların en fazla meydana geldiği gün Perşembe iken, en az kazanın meydana geldiği günler de Cuma, Cumartesi, Pazar ve Çarşamba'dır (Şekil 7, Şekil 9). 2017 yılında da en fazla kazanın meydana geldiği gün Çarşamba iken, en az kazanın meydana geldiği günler de Cuma, Cumartesi ve Pazar'dır (Şekil 8, Şekil 10).

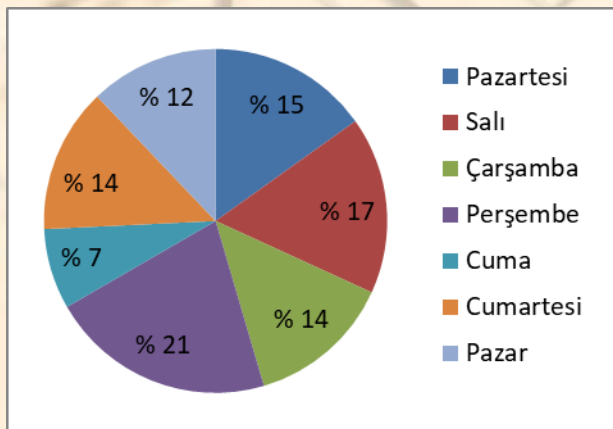
Çalışma alanımızda 2013 ve 2017 yıllarında meydana gelen kazaların büyük bölümü gündüz gerçekleşmiştir. 2013 yılında gündüz gerçekleşen kaza sayısı 53 iken, gece ve alacakaranlıkta gerçekleşen kaza sayısı da 13'tür. 2017 yılında ise gündüz gerçekleşen kaza sayısı 110 iken, gece ve alacakaranlıkta gerçekleşen kaza sayısı da 34'tür. TÜİK verilerine göre Türkiye genelinde kazalar en fazla gündüz yaşanmaktadır. Bunu gece ve alacakaranlık takip etmektedir. Bu genel durum çalışma alanımızda da aynen yaşanmaktadır. Kazaların özellikle gündüz meydana gelmesindeki en temel etken trafik hacminin fazla olmasıdır. Gece ve alacakaranlıkta trafik yoğunluğu az olduğu için kazaların gerçekleşme ihtimali gündüze göre düşüktür.



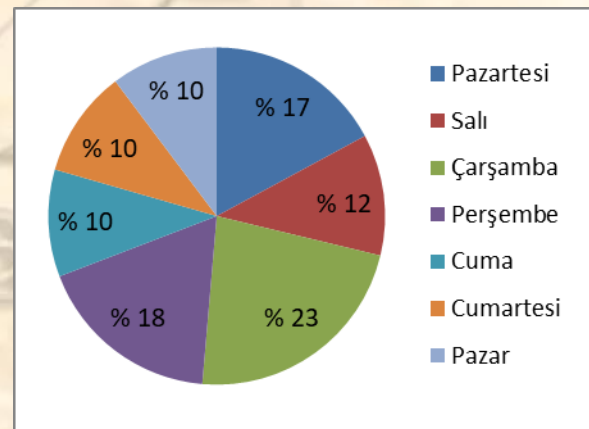
Şekil 7. Viranşehir Şehir Merkezinde 2013 Yılında Meydana Gelen Trafik Kazalarının Günlere Göre Dağılışı



Şekil 8. Viranşehir Şehir Merkezinde 2017 Yılında Meydana Gelen Trafik Kazalarının Günlere Göre Dağılışı



Şekil 9. 2013 Yılı Kazalarının Günlük Dağılışı



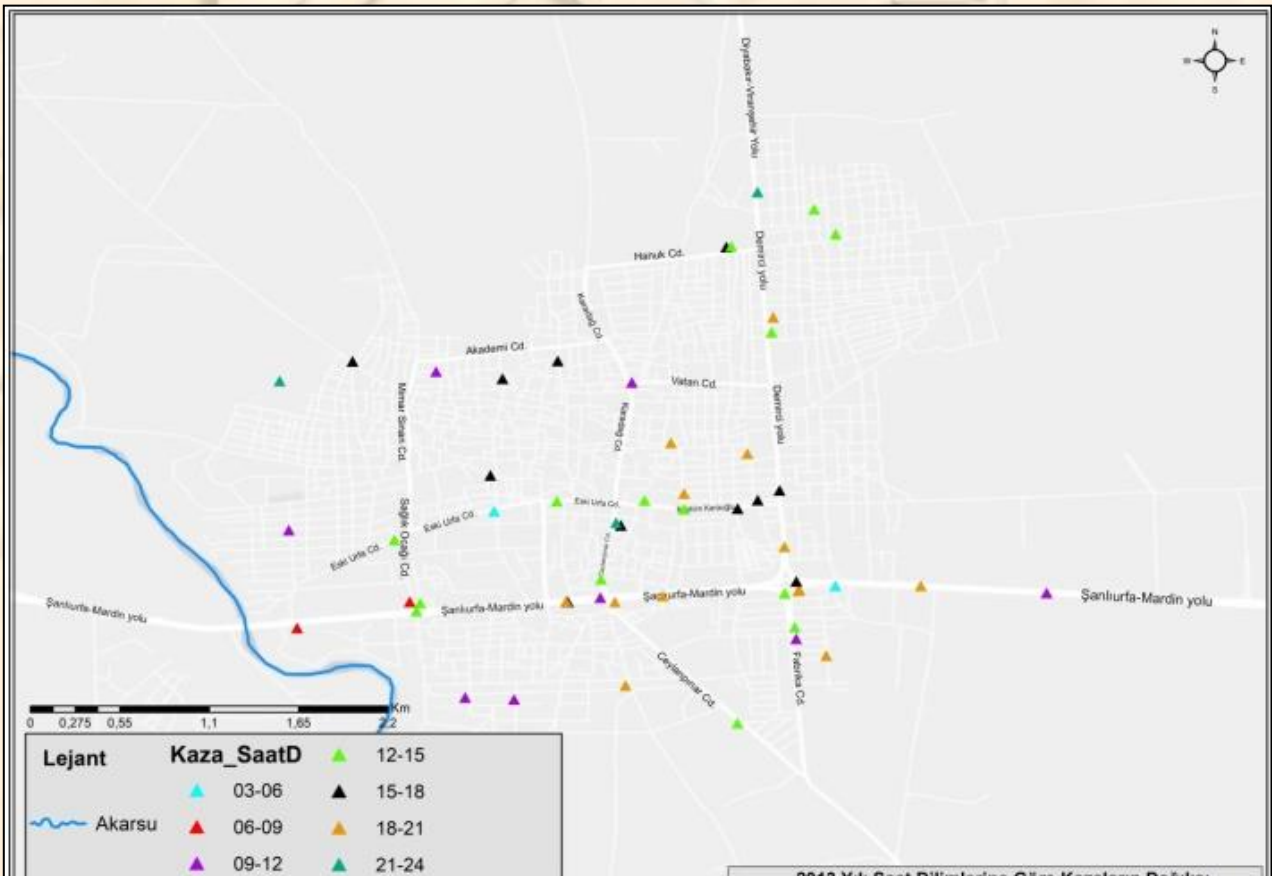
Şekil 10. 2017 Yılı Kazalarının Günlük Dağılışı

Kazaların gündüz veya gece meydana gelme sıklığının bilinmesi oldukça önemlidir. Fakat bu durum tek başına kazaları anlama ve yorumla açısından yeterli bir kriter değildir. Bu sebeple kazaların meydana gelme sıklığının zaman kavramının daraltılması kazaları anlamada ve yorumlamada büyük avantaj sağlayacaktır. Çalışmamız içinde zaman kavramı olarak sırasıyla yıl, ay, mevsim ve gün alt kırimleri irdelenmiştir. Zaman kavramında en son kırımı oluşturan saat aralığı da kaza çalışmaları için oldukça önemli bir faktördür. Bu yüzden çalışma alanımızda meydana gelen kazaların saat dilimleri ele alınarak, yorumlanarak analizi gerçekleştirilecektir. Zaman kavramının bütünden parçaya

doğru irdelenmesi kazaların hangi yıl, hangi ay, hangi mevsim, hangi gün ve hangi saat diliminde arttığı veya azaldığı konusunda fikir vererek soruna daha nitelikli ve daha sağlıklı çözüm önerileri getirilmesini sağlayacaktır.

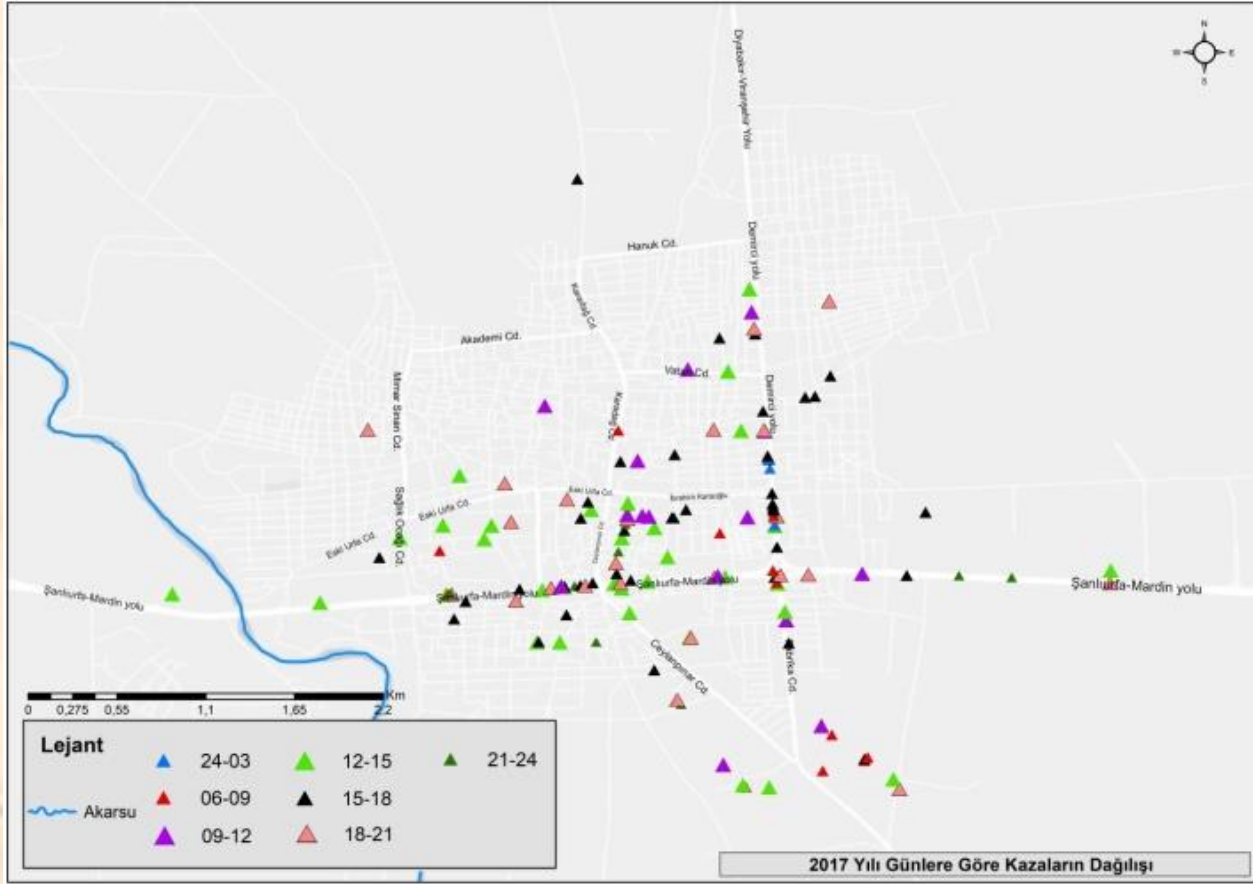
Viranşehir şehir merkezinde meydana gelen kazalarda 09-12,12-15,15-18,18-21,21-24,24-03,03-06,06-09 saat dilimleri gruplaması kullanılmıştır. 2013 yılında kazaların en yoğun meydana geldiği saat dilimi % 28 ile 12-15'tir. 2013 yılında kazaların en az meydana geldiği saati dilimi de % 3 ile 06-09'dur (Şekil 11, Şekil 13). Ayrıca 2013 yılı verilerine göre Viranşehir şehir merkezinde 24-03 saatleri arasında herhangi bir kazanın olmadığı kayıtlara geçmiştir. Bu sebeple 24-03 saatleri arasında herhangi bir veri kullanılmamıştır<sup>2</sup>.

2013 yılında meydana gelen kazaların en yoğun gerçekleştiği saat diliminin 12-15 olması ve kaza yoğunluğunun Şanlıurfa- Mardin karayolu üzerinde değil de şehir içindeki ara yollarda fazla olması özellikle kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan personelin öğle arasına çıkmasına ve ayrıca öğrencilerin okuldan çıkış saati olması sebebiyle okul servislerinin oluşturduğu trafik yoğunluğuna bağlı olduğu düşünülmektedir. Bunlara ek olarak güneşin bu saatler içinde tam tepe noktasında olmasına bağlı olarak insanların fiziksel ve ruhsal olarak gevşemesine sebep olmakta bu bağlamda da kazaların meydana gelmesine etki etmektedir. Kaza yoğunluğunun fazla olduğu ikinci saat diliminin 18-21 olması özellikle mesai bitiminde yaşanan trafik hacmiyle beraber sıcaklığın ve iş yoğunluğunun getirdiği yorgunluk neden olarak tespit edilmiştir. Bu saat dilimindeki kazaların ise Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde ve yakın çevresinde gerçekleştiği görülmektedir (Şekil 12, Şekil 14).

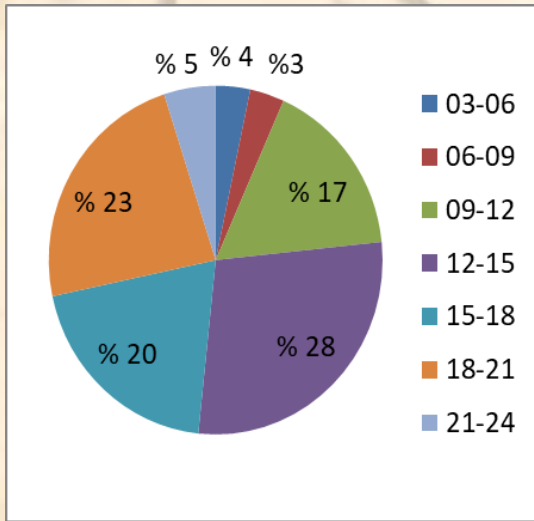


Şekil 11. Viranşehir Şehir Merkezi'nde 2013 Yılında Meydana Gelen Trafik Kazalarının Saatlere Göre Dağılışı

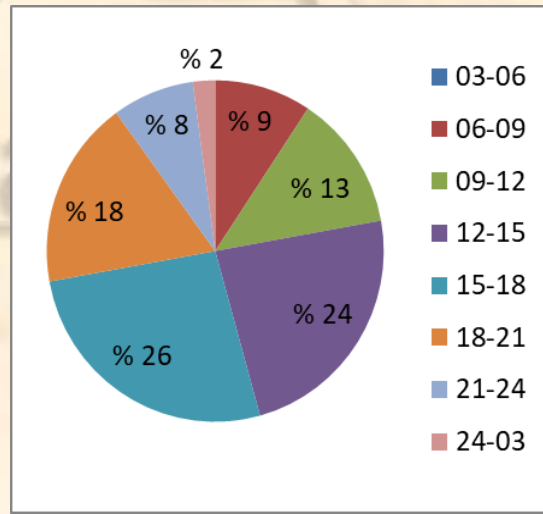
<sup>2</sup> 2013 yılında 24-03 saat dilimlerinde herhangi bir kaza verisi bulunamamıştır.



Şekil 12. Viranşehir Şehir Merkezi'nde 2017 Yılında Meydana Gelen Trafik Kazalarının Saatlere Göre Dağılışı



Şekil 13. 2013 Yılında Meydana Gelen Kazalarının Saat Dilimleri



Şekil 14. 2017 Yılında Meydana Gelen Kazalarının Saat Dilimleri

2017 yılında Viranşehir şehir merkezinde meydana gelen kazaların saat dilimlerine bakıldığında; kazaların en yoğun şekilde gerçekleştiği saat diliminin 2013 yılından farklı olarak % 26 ile 15-18 olduğu görülmüştür. Kaza yoğunluğunun en az olduğu saat diliminin ise % 2 ile 24-03 olduğu görülmektedir (Şekil 14). 2017 yılında kaza yoğunluğunun özellikle 15-18 saat dilimlerinde artması; daha öncede belirtildiği gibi mesai bitiminde artan trafik yoğunluğuna ve yine şehir içinde yer alan okullardaki öğrencilerin derslerinin bitmesiyle birlikte okuldan ayrılmalarıyla yakından ilgilidir. Ayrıca servis araçlarında ve şehir içi yaya sayısında da bu zaman diliminde artış olduğu görülmüştür. 2017 yılında kaza yoğunluğunun en az olduğu saat diliminin 24-03 olması da gece trafiğe çıkan araç sayısının azlığından kaynaklanmaktadır (Şekil 12).

Şekil 12’de 15-18 saat dilimlerinde meydana gelen kazaların mekânsal dağılışına bakıldığında, özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolu ve kuzeyinde yer alan yollarda gerçekleştiği görülmektedir. Ayrıca 15-18 saat diliminde gerçekleşen kazaların genellikle resmi kurum ve kuruluş binaları çevresinde gerçekleştiği görülmektedir. Bu da meydana gelen kazaların açık bir şekilde mesai bitiminde oluşan trafik yoğunluğuyla meydana geldiğini açıklamaktadır. Ayrıca kurumların mesai bitimine yakın saatlerde yoğunlaştığı ve insanların işlerini bitirmek için telaşlanması da bir etken olabilmektedir.

## 1.2.Viranşehir Şehir Merkezinde Meydana Gelen Kazaların Yol ve Kavşak Durumu

Kaza analizlerinde zaman faktörünün ardından önemli diğer bir faktör de yolun durumudur. Yolun fiziksel özelliği kazaların meydana gelmesinde oldukça önemlidir. Yolların fiziksel özelliklerinin başında bölünmüş, tek yönlü ve iki yönlü olmasının yanı sıra asfalt, parke, beton ve stabilize kaplı olması da gelmektedir. 2013 yılında Viranşehir şehir merkezinde gerçekleşen kazaların % 54’ü iki yönlü yolda, % 40’ı bölünmüş yolda ve % 3’ü de diğer ve tek yönlü yollarda meydana gelmiştir. Bölünmüş yol, bir yöndeki trafiğe ait yolun çizgilerle veya bariyerle diğer yöndeki yoldan ayrılmasıyla oluşmaktadır. Bu yollarda yolu ikiye ayıran refüj veya belirgin çizgiler vardır. İki yönlü yol ise, gidiş ve geliş bulunduğu yollardır. İki yönlü yollarda, gidiş ve geliş ayıran herhangi bir refüj veya unsur bulunmamaktadır. Bu bağlamda bakılacak olursa en fazla kazanın iki yönlü yolda gerçekleşmesi oldukça normal bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü araçların birbirine yakın geçmesi, yolun gidiş geliş iki yön olması ve bu yolun ağır tonajlı araçlar tarafından da kullanılması ve bunlara ek olarak araç sürücülerinin hatalı sollama yapması, şerit ihlallerinin olması araçların hızlı kullanılması ve yer yer de yolların daralması sonucunda kazalar meydana gelmektedir.

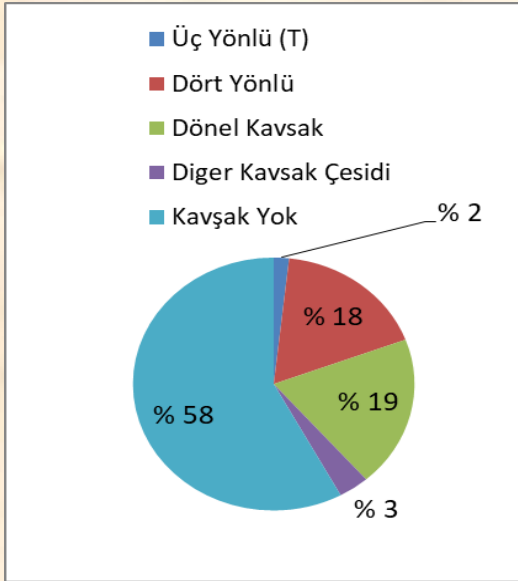
2013 yılında gerçekleşen kazaların yoğunlaştığı alanlar özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolunun kuzeyi ve güneyidir. Şehir merkezindeki yollar genellikle iki yönlü olduğundan meydana gelen kaza sayısı daha fazladır. Bu sebeple özellikle Eski Urfa, İbrahim Karaoğlan, Akademik, Hanuk ve Karadağ Caddeleri üzerinde gerçekleşen kaza sayısı dikkat çekmektedir. 2013 yılında bölünmüş yollarda meydana gelen kazaların oranı % 40’dır.

2017 yılında meydana gelen kazaların yol durumlarına bakıldığında ve 2013 yılı ile karşılaştırıldığında iki yönlü yollarda gerçekleşen kazalarda azalma, bölünmüş yollarda gerçekleşen kazalarda ise artma meydana gelmiştir. 2017 yılında bölünmüş yolda % 51, iki yönlü yolda % 44 ve tek yönlü yollarda meydana gelen kazaların oranı ise % 4 olmuştur. Diğer yollarda gerçekleşen kazaların oranı da % 1’e düşmüştür. 2017 yılında iki yönlü yollarda meydana gelen kazaların yoğunluğu 2013 yılına göre azalmıştır. Fakat kaza sayısında önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolunun kuzeyinde yoğunlaşan kazaların sayısı önemli ölçüde artmıştır. İki yönlü yollarda meydana gelen kazaların şehir merkezinde yoğunlaştığını ve buna karşın uzaklaştıkça da kaza yoğunluğunun azaldığı görülmektedir. Kazaların yoğunlaştığı alanlar Ceylanpınar, Eski Urfa, Vatan ve Sağlık Ocağı Caddeleridir. Bölünmüş yollarda gerçekleşen kazalar da Şanlıurfa-Mardin, Viranşehir-Ceylanpınar ve Diyarbakır-Viranşehir karayollarında meydana gelmiştir.

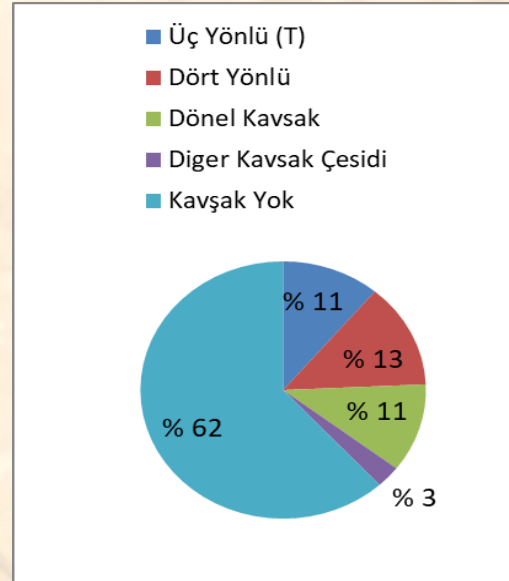
2013 yılında gerçekleşen kazaların % 58’i kavşağı olmayan yollarda meydana gelmiştir. Dört yönlü kavşak ve dönel kavşaklarda meydana gelen kaza sayısının da fazla olduğu görülmektedir. Dönel kavşaklarda meydana gelen kazaların



oranı % 19 ve dört yönlü kavşaklarda meydana gelen kazaların oranı ise % 18'dir. En az kazanın gerçekleştiği kavşak ise % 3 ile diğer kavşak türleridir (Şekil 15).



Şekil 15. 2013 Yılında Gerçekleşen Kazaların Kavşak Durumu



Şekil 16. 2017 Yılında Gerçekleşen Kazaların Kavşak Durumu

2017 yılında gerçekleşen kazaların büyük bölümü de 2013 yılındaki gibi benzer bir durum göstererek kavşağı olmayan yollarda gerçekleştiği görülmektedir. Çalışma alanımızda kavşağı olmayan yollarda meydana gelen kazaların oranı % 62'dir. Özellikle 2013 ve 2017 yılında dönel kavşaklarda meydana gelen kazalar Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde yer alan Malgir, Dört Yol ve Tabur kavşaklarında gerçekleşmiştir (Şekil 16). Kazaların özellikle bu yollarda dönel kavşaklarda yoğunlaşması tali yoldan çıkan ve dönel kavşak içinde bulunan dikkatsiz sürücülerden kaynaklanmaktadır.

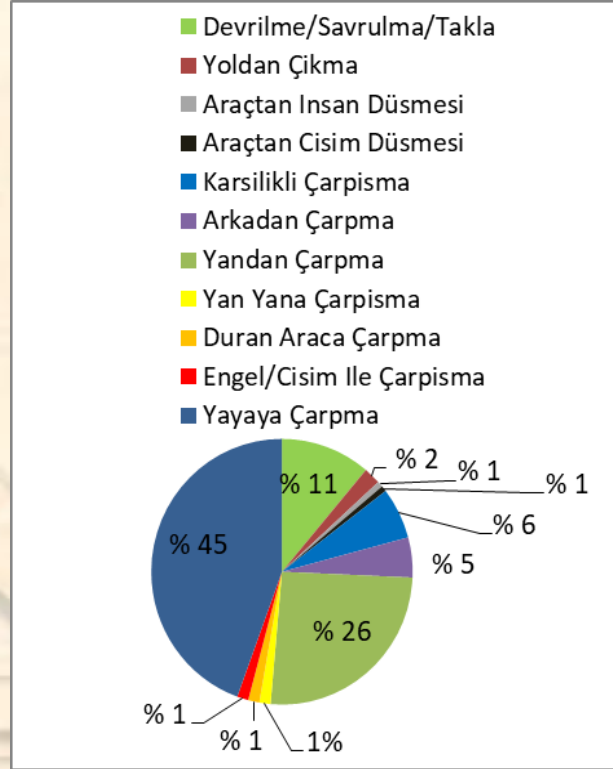
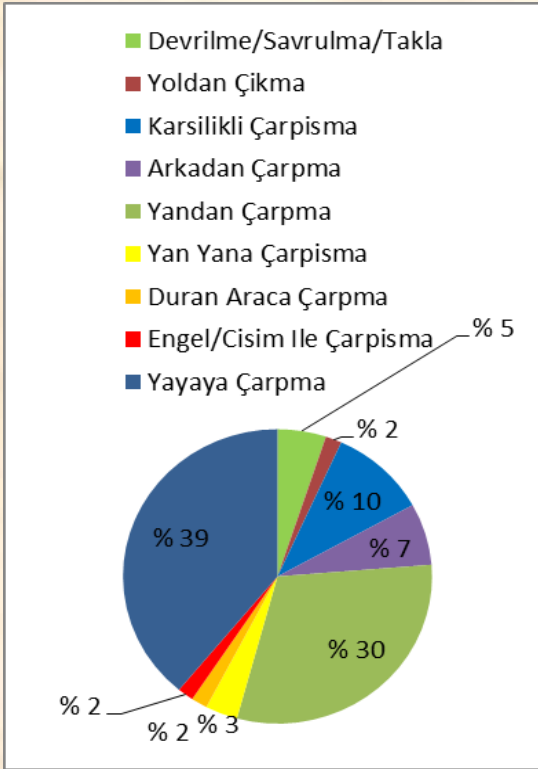
### 1.3.Viraneşehir Şehir Merkezinde Meydana Gelen Kazaların Türleri

Bir alandaki meydana gelen kazaları çözümlenmesinde dikkat edilmesi gereken bir diğer faktör ise kazaların nasıl meydana geldiğidir. Çalışma alanımızda kazaların türlerine bakıldığında 2013 ve 2017 yıllarına göre bazı farklılıklar görülmektedir. Çalışma kapsamında elde edilen verilerde 2013 yılı itibariyle devrilme/savrulma/takla, yoldan çıkma, karşılıklı çarpışma, arkadan çarpışma, yandan çarpışma, yan yana çarpışma, duran araca çarpma, engel/cisim ile çarpışma, yayaya çarpma şeklinde kazaların türleri yer almaktadır. 2017 yılında da bu kaza oluş şekillerine ek olarak araçtan insan ve cisim düşmesi eklenmektedir<sup>3</sup>. Çalışma alanımızda özellikle araçtan insan veya cisim düşmesi gibi kazaların görülmesinin en belirgin sebebi özellikle tarımsal iş gücünde çalışan insanların römork tipi kasalı araçlarla taşınmasıdır. Bu ulaşım sağlanırken araçların römorkundan insan veya cisim düşmesine bağlı olarak yaralanmalı kazalar meydana gelebilmektedir. Ayrıca yolun yoğun olarak tır, kamyon vb. gibi kasalı araçlar tarafından kullanılması da cisim düşme riskini artırmaktadır.

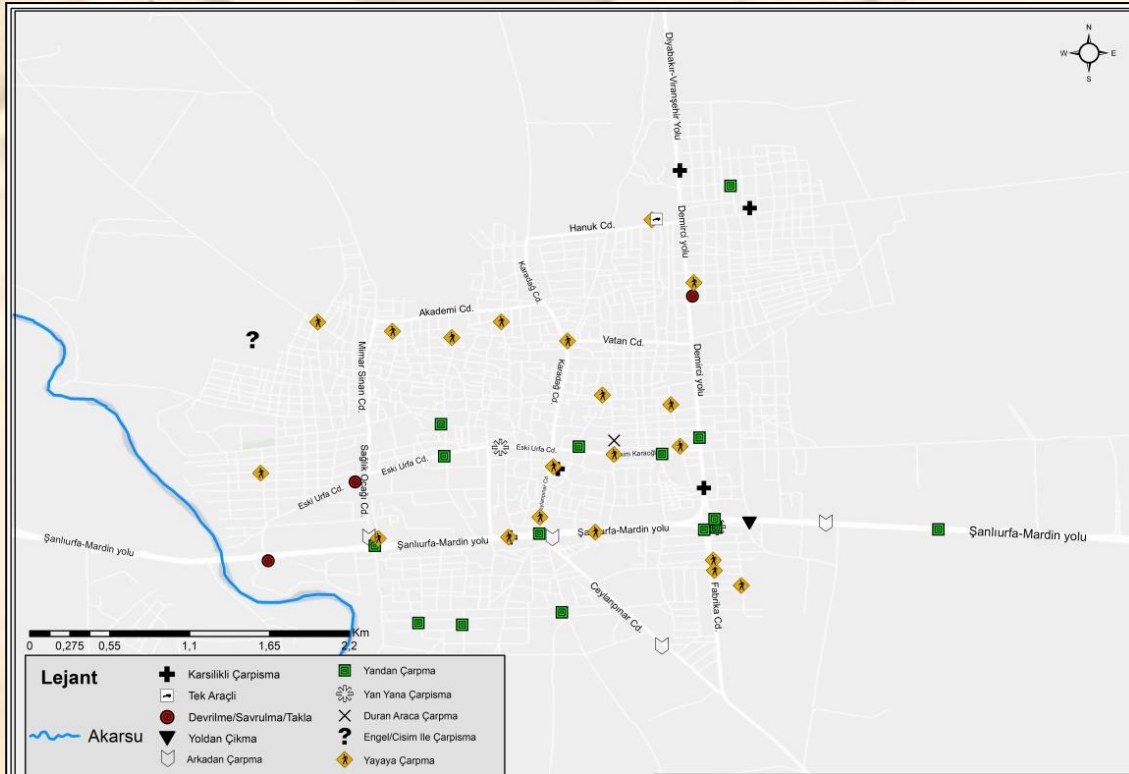
Çalışma alanımızda 2013 yılında 1. sırada yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazaların oranı % 39'dur. Bunu % 30 ile araçların birbirine yandan çarpması, % 10 karşılıklı çarpışma, % 7 arkadan çarpışma takip etmektedir (Şekil

<sup>3</sup> Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nden alınan verilere göre 2013 yılına ait "Araçtan insan ve cisim düşmesi" verisi bulunmamaktadır.

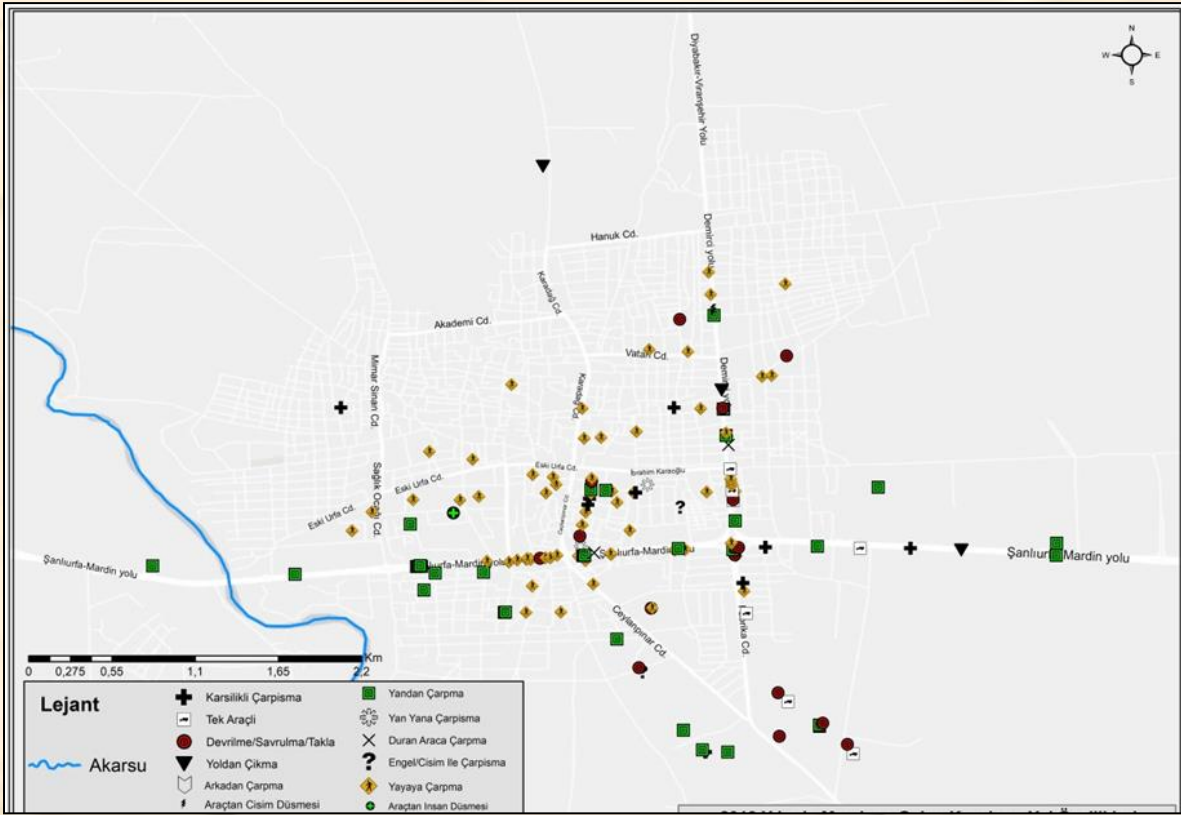
17). Çalışma alanımızda % 2 ile en az meydana gelen kazalar da yoldan çıkma, engel/cisim ile çarpışma ve duran araca çarpmadır.



Şekil 17. 2013 Yılında Gerçekleşen Kazaların Türleri Şekil 18. 2017 Yılında Gerçekleşen Kazaların Türleri



Şekil 19. 2013 Yılında Gerçekleşen Kazaların Türleri



Şekil 20. 2017 Yılında Gerçekleşen Kazaların Türleri



Foto 2. Şanlıurfa-Mardin Karayolu Üzerinde Yer Alan Üst Geçit 1



Foto 3. Şanlıurfa-Mardin Karayolu Üzerinde Yer Alan Üst Geçit 2

Yayaya çarpma şeklindeki kazalar 2013 yılında % 39 iken 2017’de % 6 artarak % 45 olmuştur. Yandan çarpma şeklinde meydana gelen kazalarda ise 2013 yılında % 30 iken, 2017’de % 4 azalarak % 26’ya düşmüştür. Bunu sırasıyla % 26 ile yandan çarpma, % 17 ile karşılıklı çarpışma takip etmektedir. 2017’de en az payı % 1 ile yan yana çarpışma, engel/cisim ile çarpışma, duran araca çarpma, araçtan insan/cisim düşmesi oluşturmaktadır ( Şekil 18).

Şekil 19 ve şekil 20 incelendiğinde; yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazaların 1. sırada olduğu görülmektedir. Yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazalar özellikle Ceylanpınar Caddesi ile Şanlıurfa-Mardin karayolunun kesişim noktasında ve bu yol boyunca meydana gelmiştir. Yapılan saha çalışmalarında Şanlıurfa-Mardin karayolunun yaklaşık olarak 5 km'si şehir içinden geçmektedir. 5 km'lik yol üzerinde sadece iki tane üst geçit bulunmaktadır. Bu üst geçitler Emiroğlu Caddesi ile Şanlıurfa-Mardin karayolu kesişim noktasında üzerinde yer almakta ve bu iki üst geçidin ara mesafesi yaklaşık olarak 400 m dir (Foto 2 ve Foto 3). Şanlıurfa-Mardin karayolu her türlü (ağır tonajlı ve hafif) araçlar tarafından kullanılmaktadır. Bu yolda özellikle ağır tonajlı araçlar başta olmak üzere binek araç geçişi de yapıldığından yol sürekli olarak trafik akışına sahiptir. Yol üzerinde yayaların geçmesi için sadece 2 tane üst geçidin bulunması, alt geçitlerin bulunmaması ve karşıdan karşıya geçen yayaların geçişini engelleyecek korkuluk, demir perde vb. özelliklerin bulunmaması yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazaların oluşmasına ve artmasına sebep olmaktadır.

#### 1.4. Viranşehir Şehir Merkezinde Meydana Gelen Kazaların Sonuçlanma Durumu

Türkiye'deki trafik kazaları ve bunların sonucunda ortaya çıkan yaralanmaların sayısı her geçen gün artmaktadır (Mayda vd., 2015:308). Günlük hayatta sıklıkla karşılaşılabilen kazalar çok farklı şekillerde meydana gelirken bireylerin geçici veya kalıcı sakatlanmalarına ya da ölümlerine neden olabilmektedir. Trafik kazalarının meydana getirdiği maddi ve manevi sonuçlar, ülkeleri ekonomik, sosyal ve toplumsal kayıplar şeklinde de önemli ölçüde etkilemektedir (Özen vd., 2014:1). Trafik kazalarının üzerinde durulması gereken önemli hususlarından biri de kazanın ölümle sonuçlanmasıdır.

Dünya'da her yıl trafik kazalarında yaklaşık olarak 1,3 milyon kişi hayatını kaybetmektedir. Türkiye'de ise her yıl ortalama 7.000 kişi hayatını kaybetmektedir. Bunların yanı sıra Türkiye'de her gün yaklaşık olarak 2.800 kaza meydana gelmektedir. Meydana gelen kazaların büyük bölümü de ölümle sonuçlanmaktadır.

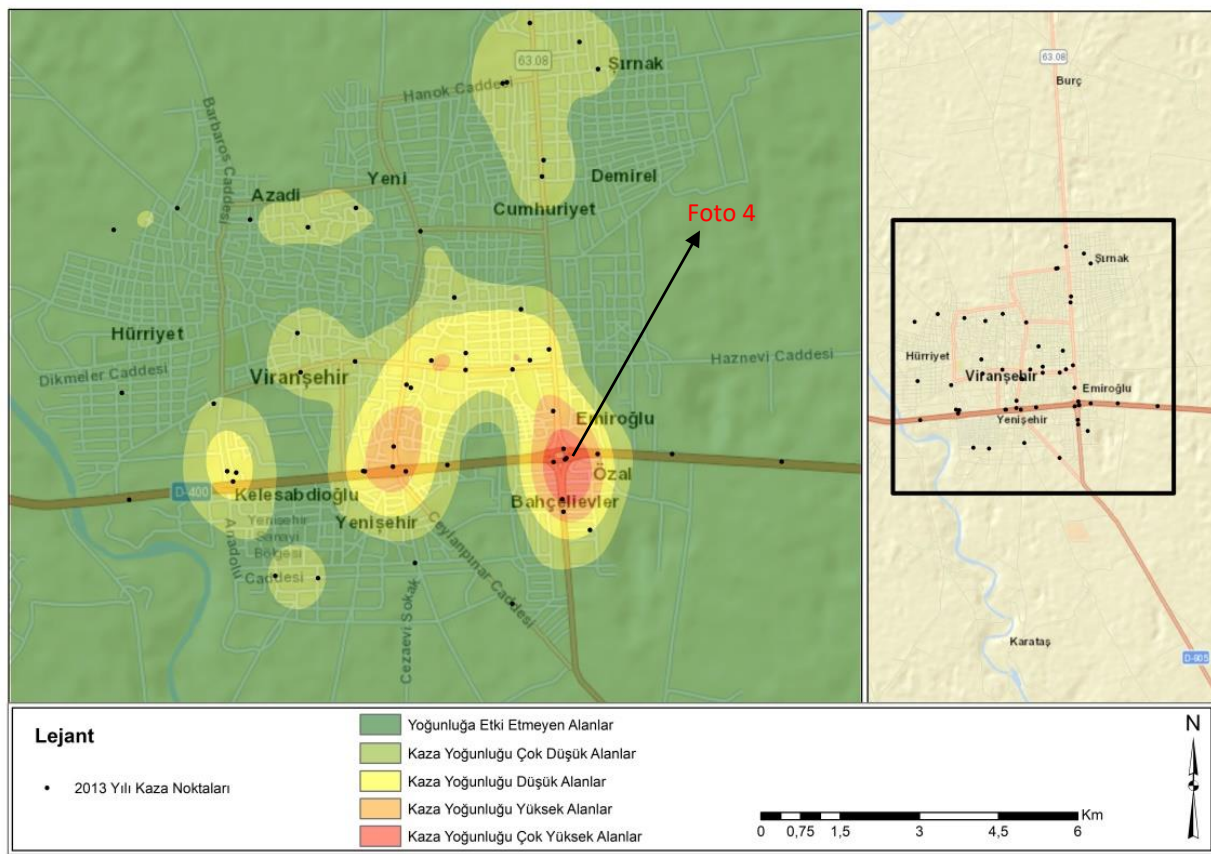
Çalışma alanımızda 2013 ve 2017 yıllarına ait trafik kazası verileri incelendiğinde 2013 yılında ölümle sonuçlanan sadece 1 kaza meydana geldiği görülmüştür. Diğer tüm kazalar yaralanmayla ve maddi hasarla sonuçlanmıştır. 2017 yılında ise meydana gelen kazaların tümü yaralanmayla sonuçlanmıştır. Bu bağlamda, trafik kazalarının olay yerinde ölüm oranları ve miktarları oldukça düşük seviyededir. Fakat trafik kazasının meydana gelmesiyle gerçekleşen ağır yaralı durumları ve hastaneye kaldırılan yaralıların ölümle mi veya sadece yaralanmayla mı sonuçlandığı bilinmemektedir. Bu sebep de trafik kazalarında ölüm sonuçlarını doğru bir şekilde analiz edilmesine engel teşkil etmektedir. Çalışma alanımızda 2013 yılında yalnızca 1 kazanın ölümle sonuçlandığı görülmekle birlikte bu durumun gerçeği yansıtmama oranının oldukça düşük olduğu kanaatindeyiz. Yine aynı sebeple 2017 yılında da trafik şube verilerine göre ölümle sonuçlanan kaza verisinin bulunmadığı görülmekle birlikte hastaneye kaldırılan yaralıların ölümle sonuçlanıp sonuçlanmadığı da bilinmemektedir. Bu sebeple gerçekleşen her trafik kazasının değerlendirilmesi ve analiz edilmesi büyük önem arz etmektedir.

2013 yılında gerçekleşen ölümlü kaza Ziya Gökalp Caddesi'nde meydana gelmiştir. Meydana gelen kaza yayaya çarpma sonucunda oluşmuştur. Kazanın meydana geldiği saat şehir içinde trafiğin kısmen de olsa yoğun olduğu 18-21 saat aralığında gerçekleşmiştir.

#### 2. Viranşehir Şehir Merkezi'nde 2013-2017 Yıllarında Meydana Gelen Kazaların Sıcak Nokta Analizi ve Mekânsal Değişimi

Şekil 21'de gösterilen sıcak noktalarda özellikle Şanlıurfa-Mardin karayolundaki kavşaklarda kazaların yoğunlaştığı görülmektedir. Bu yolun sürekli ve yoğun kullanımı kazaların oluşmasında en temel etkeni oluşturmaktadır. Şanlıurfa-Mardin karayolu ile şehri birbirine bağlayan diğer kavşaklarda da trafik ve kaza yoğunluğunun fazla olduğu görülmektedir. 2013 yılında kaza yoğunluğunun en fazla olduğu kavşak Malgir iken kaza yoğunluğunun fazla olduğu diğer kavşaklar sırasıyla Dört Yol ve Tabu'dur. Bu kavşaklar içinde çapı en büyük olan ve araç taşıma kapasitesinin en

fazla olduğu kavşak Malgir'dir (Foto 4). Ayrıca Şanlıurfa-Mardin karayolu üzerinde yayaya çarpma şeklinde gerçekleşen kazalarda fazlalığı dikkat çekicidir. Bunun en temel nedenleri arasında bu yolda üst geçidin yetersiz olması (2 üst geçit mevcut), alt geçidin olmaması, ana karayolunun gidiş gelişinin yüksek demir perdelerle veya parmaklıklarla ayrılmamasına bağlı olarak yayaların üst geçit yerine yoldan dikkatsizce karşıya geçmeleridir.



Şekil 21. 2013 Yılında Gerçekleşen Kazaların Yoğunluk Haritası



Foto 4. 2013 Yılı Kazalarının En Yoğun Olarak Meydana Geldiği Malgir Kavşağı





Foto 5. Dört Yol Kavşağında Bulunan Yaya Geçitleri



Foto 6. Kazaların Yoğun Meydana Geldiği Ceylanpınar Caddesi



Foto 7. 2017 Yılında Kazaların En Fazla Meydana Geldiği Dört Yol Kavşağı



Foto 8. Ceylanpınar Caddesi

Şekil 23’de 2013-2017 yılları arasında gerçekleşen kaza yoğunluğunun zamansal ve mekânsal değişim analizinde, özellikle 2013 ve 2017 yılında kaza yoğunluğunun yüksek olduğu kavşaklarda kazaların pozitif yüksek değişim gösterdiği görülmektedir. Ayrıca Şanlıurfa-Mardin karayolundaki kavşakların kuzeyine doğru büyüyen pozitif yüksek değişim halkaları oluşmuştur. Şanlıurfa-Mardin karayolunda yer alan ana aksa ulaşımı sağlayan kavşakların (Doğudan batıya- Malgir, Dört Yol, Tabur) hemen hepsinde pozitif yüksek değişim olduğu görülmektedir. Artan araç sayısına ve nüfusa bağlı olarak gerçekleşen trafik kazalarının engellenmesi için özellikle bu pozitif yüksek değişim gösteren alanlarda önlem alınması gerekmektedir. Çalışma alanımızda, şehir içi ve şehirlerarası ulaşımı sağlayan önemli üç kavşakta ciddi önlemler alınması gerekmektedir. Önlemlerin en başında elektrik kesintilerinin yaşandığı zamanlarda trafik ışıklarının çalışması için önlem alınması zaruri bir ihtiyaçtır. Trafik işaretlerin konumlandırıldığı nokta da çok önemlidir. Örnek olarak trafik işaretleri sürücülerin göremeyeceği alışılmadık bir yere konuşlandırılırsa sürücülerin bu işaretleri fark etmeleri zor olacaktır ve sürücülerin sıklıkla hata yapmasına sebep olacaktır (Borowsky vd., 2008). Çalışma alanımızda yapılan arazi çalışmalarında trafik işaretlerinin görünmesini engelleyecek herhangi bir unsurun bulunmadığı görülmüştür. Yalnızca Şanlıurfa- Mardin karayolunun hemen tüm bölümlerinde gidış ve geliş olmak üzere yolun sağ şeritlerinde ciddi anlamda çökmeler ve asfaltın deforme olduğu alanlar tespit edilmiştir. Bunun neden özellikle ağır tonajlı araçların geçişinde sürekli olarak sağ şeridin kullanılmasıdır.

Kavşaklardan çevreye doğru trafik kazalarının sırasıyla pozitif düşük değişim sonrasında da negatif yüksek değişim gösterdiği görülmektedir. Kazaların ana kavşaklar dahil olmak üzere yaklaşık olarak 1.5 km<sup>2</sup>’lik alanda yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle kazaların yoğun olduğu kavşağın fiziki özelliklerinin Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)’nün kavşak hazırlama yönergesine uygun olduğu görülmüştür. KGM kavşak hazırlama yönergesine göre;





Viranşehir şehir merkezi özelinde Türkiye ve dünya genelinde trafik kazalarının yaralanma veya ölümlerle sonuçlanma etkisi sosyal ve ulusal bir sorundur (Anderson, 2009:359). Çalışma alanımızdaki en fazla kazanın bu kavşaklarda meydana gelmesinde en önemli etken sürücülerin hız kurallarına uymamaları ve dikkatsiz davranışlarıdır. Bunu önlemek için araçların hızları radarla veya drone ile sürekli olarak kontrol edilmeli ve trafik işaretlerine yaklaşıırken hız kesici önlemler alınmalıdır (Güray, 2010:92). Çalışma alanımızda trafiğin yoğun olduğu Şanlıurfa-Mardin karayolu kenarında hiçbir önlem almaksızın büyükbaş ve küçükbaş hayvanların otlatılmaktadır (Foto 11 ve Foto 12). Olası bir durumda inek, koyun vb. hayvanların bir anda yola çıkarak trafik kazası yaşanmasına sebep olabileceği ve ciddi anlamda can ve mal kayıplarına da neden olabileceği göz önünde bulundurularak önlemler alınmalıdır.



**Foto 11.** Şanlıurfa-Mardin Karayolu Kenarında Hayvanların Otlatıldığı Alanlar



**Foto 12.** Şanlıurfa-Mardin Karayolu Kenarında Hayvanların Otlatıldığı Alanlar

## SONUÇ

Trafik kazalarının oluşmasını engellemek oldukça zordur. Dünya genelindeki çalışmalarda ve çalışmamızdaki amaç trafik kazalarının yoğunluğunu ve niceliğini en aza indirmek için gerekli mesleki bilgileri yöntemlerle belirtmektedir. Bu kapsamda 2018 yılı verilerine göre yaklaşık olarak 195.000 nüfusu barındıran ve 18.254 kayıtlı aracın bulunduğu Viranşehir şehir merkezi trafik kazaları ve trafik hacmi açısından oldukça sıkıntılı süreçler yaşamıştır. Çalışma alanımızda meydana gelen trafik kazalarının büyük çoğunluğu sürücü kaynaklıdır. Viranşehir Trafik Şube Müdürlüğü yetkilileri ile yapılan görüşmelerde kazaların özellikle hız, dikkatsizlik ve kırmızı ışık ihlalden kaynaklı olduğu ortaya çıkmıştır.

Viranşehir şehrinde Şanlıurfa-Mardin karayolunda meydana gelen kazalara genellikle ağır tonajlı araçlar, şehir içindekilere de otomobillerin ve motosikletlerin karıştığı görülmektedir. 2013 yılında kazaların büyük bölümü 12-15 saatleri arasında meydana gelmiştir. Bunun en temel sebebi, özellikle sabah saatlerinde Habur sınır kapısından çıkan ağır tonajlı araçların özellikle öğle saatlerinde Viranşehir'e ulaşmalarıdır. Bu sebeple özellikle öğle saatlerinde şehir merkezinde trafik yoğunluğu oldukça fazladır. Ayrıca şehir merkezinde bulunan okulların çıkış saati olan 14.30'da, öğrenci ve öğretmen servislerinin bu zaman aralığında trafik yoğunluğunu artırması ve trafik hacminin büyümesine bağlı olarak meydana gelen trafik kazalarına sebep olmaktadır. 2017 yılında da kazaların en yoğun meydana geldiği saat dilimi 15-18 olduğu görülmüş ve bunun nedeni olarak da özellikle kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan insanların mesai bitimine denk gelmesi ve buna bağlı olarak da trafik yoğunluğu oluşturması trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Kamu kurum ve kuruluşları, TSK ve Emniyet güçlerinin personel sayısının fazla olması mesai bitiminde trafik yoğunluğunu arttırmaktadır.

Çalışma alanımızda kazaların büyük çoğunluğu bölünmüş ve iki yönlü yollarda gerçekleşmektedir. Bölünmüş yolların fiziki yeterliliğine bakıldığında özellikle gidiş-geliş olmak üzere yolun sağ şeridinin oldukça fazla bir şekilde deformasyona uğramış olduğu görülmektedir. Şehir güzergâhı boyunca özellikle de sağ şeritte yer yer su göllenmeleri

ve yer yer de asfaltların deforme olup ortadan kalktığı görülmüştür. İvedililikle asfaltların düzeltilmesi ve sürüşe uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Çalışma alanımızda yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazalar yoğunluktadır. Bunun en önemli sebebi yeteri sayıda üst geçidin olmaması ve mevcut ana yolun da demir çitlerle çevrilerek yayaların geçmesini engelleyecek bir unsurun olmamasıdır. Özellikle ana alter üzerinde yayaya çarpma şeklinde meydana gelen kazaların önlenmesi için yol boyunca demir perde veya çitlerin yapılması gerekmektedir. İnsanların üst geçitleri kullanması teşvik edilmelidir. Ayrıca üst geçitlerin yanı sıra alt geçitlerde yapılmalıdır. Şehir merkezinde bulunan iki üst geçitte de engelliler için herhangi bir rampa veya asansör bulunmamaktadır. Özellikle engelli insanlarda göz önünde bulundurularak mevcut üst geçitler revize edilmeli ve yeni yapılacak alt ve üst geçitler de engelli rampası ve asansörü yapılmalıdır. Çöken, bozulan yollar onarılmalı, Trafik ışıkları sürekli yanmalı, yoğun saatlerde trafik polisi konulmalı, küçük dönel kavşaklar büyütülmeli, yanar-söner sinyalizasyon kurulmalı, kazaların yoğunlaştığı saatlerde yol kontrolleri yapılmalı ve yeşil dalga hız sınırı konulmalıdır.


Kavşaklarda kaza yoğunluğu fazladır. Bu sebeple kavşaklar modern bir görünüm ve teknolojiyle donatılmalı, alt geçit ve üst geçitlerin sayısı artırılmalı, trafik ışıklarının elektrikler kesilse dahi sürekli olarak çalışabilmesi için güneş enerjisi sistemleri ile donatılmalı, yaya yolları daha güvenli hale getirilmelidir. Özellikle ağır tonajlı araçların mevcut Şanlıurfa-Mardin karayolunu kullanmaları yasaklanmalı ve hızlı bir şekilde şehrin etrafına çevre yolu yapılmalı ve ağır tonajlı araçların geçişi bu yollardan sağlanmalı, ana ulaşımın sağlandığı karayollarının kenarlarında ve orta refüjlerde hayvanlarını olatmak isteyen insanlar cezai yaptırımlarla engellenmeli ve bu insanlar olası durumlara karşı bilinçlendirilmeli, trafik eğitimi dersi ilkokulda 1. sınıftan itibaren verilmeli, trafik kontrolleri daha sık yapılmalı, trafik kontrolü yapılırken de drone vb. gibi teknolojik aletler kullanılmalıdır. Böylece şehir içi trafiği kayda değer ölçüde hafifleyecek ve kaza oranlarında da büyük azalmalar meydana gelecektir.

#### KAYNAKÇA

- Adıgüzel, F., Toroğlu, E., & Kaya, Ö. (2015). Kentsel Gelişme İle Ulaşım İlişkisi:Adana Örneği. *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish*(10), 27-46.
- Anderson, K. (2009). Kernel Density Estimation and K-Means Clustering to Profile Road Accident Hotspots. *Accident Analysis and Prevention*(41), 359-364.
- Çinicoğlu, E., Atalay, M., & Yorulmaz, H. (2013). Trafik Kazaları Analizi İçin Bayes Ağları Modeli. *Bilişim Teknolojileri Dergisi*(2), 41-54.
- Çodur, M., & Tortum, A. (2013). Erzurum- Pasinler Yolu Trafik Kaza Tahmin Modeli. *Ordu Üniversitesi Bil. Tek. Dergisi*, 3(2), 39-49.
- Doğan, M. (2011). Mengen Havzası'nın Nüfus Gelişimi ve Sorunları. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Dergisi*(23), 19-33.
- Ertunç, E., Çay, T., & Mutluoğlu, Ö. (2016). Analysis of Road Traffic Accidents in Antalya Province (Turkey) Using Geographical Information Systems. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik Fakültesi*, 4(2), 309-320.
- Güler, H. (2017). Karayolu Trafik Kazalarına Yeni Bir Yaklaşım:Kaza Analiz Kesimleri Modeli. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 23(6), 707-717.
- Günay, B., Aydın, M., & Akgöl, K. (2014). Modern Dönel Kavşaklara Sorunsuz Bir Dönüşümün Bilimsel Metodolojisi. *Karayolu 3. Ulusal Kongresi*. Ankara.

- Gündoğdu, G. (2010). Coğrafi Bilgi Sistemleri Kullanılarak Trafik Kaza Analizi: Adana Örneği. Adana: Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Güvenal, B., Çabuk, A., & Yavuz, M. (2005). Trafik Kazalarının Verilerine Bağlı Olarak CBS Destekli Ulaşım Planlaması: Eskişehir Kenti Örneği. *Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Mühendislik Ölçmeleri Komisyonu, 2. Mühendislik Ölçmeleri Sempozyumu*, (s. 424-436). İstanbul.
- Karayolları Trafik Kanunu*. (1983).
- Kıyıldı, R., & Sivrikaya, O. (2013). 2006-2011 Yıllarında Niğde'de Meydana Gelen Trafik Kazalarının Analizi. *Niğde Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 2(1), 27-38.
- Massre, D., Campbell, K., & Williams, A. (1995). Taffic Accident Involvement Rates By Driver Age And Gender. *Accid. Anal. And Prev.*, 1(27), 73-87.
- Mayda, A., Yılmaz , M., Bolu, F., & Çelebiler, N. (2015). Trafik Kazaları ve Risk Faktörleri: Düzce İl Merkezinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Değerlendirilmesi. *TAF Prev. Med. Bulletin*(4), 308-314.
- Nizam, T., Erkenekli, F., Çodur, Y., Uluğtekin, N., & Doğru, Ö. (2011). Coğrafi Bilgi Sistemleri İle Trafik Kaza Analizi. *TMMOB Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi (31 Ekim- 4 Kasım)*. Ankara.
- Özen, E., Genç, E., & Kaya, Z. (2014). Remark On The Causes Of Traffic Accidents And Traffic Awareness Example Of Usak Province. *Optimum Journal Of Economics And Management Sciences*, 1(1).
- Özmal, M., Küçükönder, M., Karabulut , M., & Göksu, G. (2014). Coğrafi Bilgi Sistemleri Kullanarak Kahramanmaraş Trafik Kaza Analizi. *Uluslararası Coğrafyacılar Derneği (04-06 Haziran)*. Muğla.
- Sertkaya Doğan, Ö. (2012). İstanbul'un Ulaşımında Deniz Yollarının Yeri ve Önemi. *Prof. Dr. Süha Göney'e Armağan*. içinde İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Sungur, İ., Akdur, R., & Piyal, B. (2014). Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal*, 14(3).
- Tümertekin, E., & Özgüç, N. (2012). *Ekonomik Coğrafya*. İstanbul: Çantay Kitabevi.

Kent Akademisi

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Bibliometric Analysis on City Logistics</b>	
Corresponding Author	<b>Burak SAVRUN</b> Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, buraksavrun@hotmail.com	
Submission Date Admission Date	02/03/2019 / 31/05/2019	
How to Cite	Savrun, B.,Mutlu, H.M. (2019). <b>Kent Lojistiği Üzerine Bibliyometrik Analiz</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 364-386	
		ORCID NO: 0000-0002-1814-9925

## Kent Lojistiği Üzerine Bibliyometrik Analiz

Burak SAVRUN<sup>1</sup>  
Doç. Dr.Hanifi Murat MUTLU<sup>2</sup>

### ABSTRACT:

The growth rate of the world population and better living conditions, reasons such as search for employment and development, encourages more people migrate from rural areas to urban areas; As a result of this, human population living in the cities tend to increase significantly. This tendency indicates that existing urban problems will complex further. City logistics aims to reduce problems such as traffic congestion, noise, air pollution and energy consumption caused by freight and passenger transport in urban areas while supporting economic and social development of cities. This study aims to make a bibliometric analysis of the book, article and conference paper works with keyword search "city logistics" in the titles in the social sciences database of ISI Web of Science and Scopus. In recent years, bibliometric analysis that is a frequently used research method in the field of social sciences, examines the basic criteria such as number of authors and articles, author profile, place of publication, year, article subject, purpose of research and resource usage. Thanks to bibliometric analysis, the study aims to identify the research trends in the city logistics, to recognize the various aspects of the research in this field and also to identify the gaps in the field and to contribute to the future studies.

**KEYWORDS:** City Logistics, Bibliometric Analysis, Qualitative Research

### ÖZ:

Dünya nüfusunun büyüme hızı ve bireylerin daha iyi yaşam arzusu, istihdam ve kalkınma arayışları v.b. nedenler, insanları kırsal alanlardan kentsel alanlara göçe teşvik etmekte; bunun bir sonucu olarak kentleşme ve kent nüfusu ciddi artış eğilimi göstermektedir. Bu eğilim mevcut kentsel problemleri daha da karmaşık hale getirmektedir. Kent lojistiği, kentlerin ekonomik ve sosyal gelişimini desteklerken, kentsel alanlarda yük ve yolcu taşımacılığına bağlı trafik sıkışıklığı, gürültü, hava kirliliği ve enerji tüketimi gibi sorunları azaltmayı amaçlamaktadır. Bu çalışma, ISI Web of Science ve Scopus veri tabanlarının çevrimiçi versiyonlarından "city logistics" anahtar kelimesi ile çalışma başlıklarında aranan kitap, makale ve konferans bildiri çalışmalarının bibliyometrik analizini yapmayı amaçlamaktadır. Son yıllarda sosyal bilimler alanında sıkça kullanılan bir araştırma yöntemi olan bibliyometrik analiz, yayınların yazar ve makale sayısı, yazar profili, yayın yeri bilgisi, yıl, makale konusu, araştırmanın amacı ve kaynak kullanımı gibi temel belirgin kriterleri incelemektedir. Bibliyometrik analiz sayesinde çalışma, kent lojistiği alanındaki araştırma eğilimlerinin belirlenmesi, bu alandaki araştırmaların çeşitli yönlerinin tanınması ve aynı zamanda alandaki boşlukları tespit ederek ilerleyen süreçte yapılması planlanan çalışmalara katkı sağlamayı hedeflemektedir.

**ANAHTAR KELİMELER:** Kentsel Lojistik, Bibliyometrik Analiz, Nitel Araştırma

<sup>1</sup> Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, buraksavrun@hotmail.com

<sup>2</sup> Gaziantep Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü, mmutlu@gantep.edu.tr

## Kent Lojistiği Üzerine Bibliyometrik Analiz

### GİRİŞ:

Lojistik kavramı, müşterilerin gereksinimlerini karşılamak için, her türlü ürün, hizmet ve bilginin başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar etkin ve verimli bir şekilde ileri ve ters yönlü akışının gerçekleştirilmesi ve planlanması olarak tanımlanmaktadır (<https://cscmp.org/>). Lojistik kavramının, Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (CSCMP) tarafından sunulan diğer ve daha kısa tanımı ise ‘‘envanterin dinlenme ve hareket halindeki yönetimi’’dir. Günümüz işletmeleri, artık tek bir ya da birkaç tedarik kaynağından ziyade çok aşamalı tedarik kaynaklarına ulaşmakta onlarla işbirliği yaparak daha verimli çalışmanın yollarını aramaktadır.

Kentsel alanlarda sürekli artan nüfus ve ekonomik büyüme, ticari ve bireysel kullanıcılar tarafından artan ürün ve hizmet talebini de beraberinde getirmiştir. Bu talep artışı, trafikte daha fazla sıkışıklığa, gürültü ve hava kirliliğinin artmasına, enerji tüketimi gibi maliyetlerin artmasına ve güvenliğin azalmasına sebep olmaktadır. Bu sebeple, son yıllarda kentsel lojistik kavramının önemi artmış ve bu konu bağlamında, alınan kararlar daha önemli hale gelmiştir. Kent lojistiğine ilişkin farklı tanımlar olmakla birlikte genellikle bu tanımlar; kent içerisinde eşyaların, yüklerin yarattığı tıkanıklık, güvenlik ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri de dikkate alınarak etkin ve verimli bir biçimde taşınması ile ilgili bilgileri içermektedir (Savalsbergh ve Van Woensel, 2016:1).

Günümüzde AB vatandaşlarının yaklaşık % 80'i kentsel alanlarda yaşamakta ve kentsel nüfusun gelişmiş bölgelerde daha fazla artış göstereceği tahmin edilmektedir (European Commission, 2015). Birleşmiş Milletlerin 2015 yılında yayınladığı rapora göre kentleşmenin ilerlemesi sonucunda dünya nüfusunun yaklaşık yarısı kentsel alanlara yoğunlaşmış, 10 milyondan fazla nüfusa sahip birtakım mega şehirler ortaya çıkmış ve yoğunluğa bağlı olarak çeşitli sorunlar yaşanmıştır (United Nations, 2015). Bu sorunlar, insanların yaşadığı coğrafi, ekonomik, sosyal ve kültürel koşullara ve kent lojistiğine ilişkin kritik meseleleri algılayışına göre değişmektedir. Kent lojistiği, kentleşmenin getirmiş olduğu bu tür problemlerin çözümüne ve gelecekte karşılaşılabilecek zorlukları tahmin edebilmeye yardımcı olabilmektedir. Çünkü kentsel lojistik, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentlerin temelini oluşturan, kentsel lojistik faaliyetlerinde yer alan çok sayıda paydaşın davranışının yanı sıra, birden fazla hedefi de göz önünde bulunduran bir yaklaşımdır. Kentsel lojistik, kentsel alanlardaki özel şirketlerin yaptığı trafik ve trafik yoğunluğunu ve enerji tüketimini göz önünde bulundurarak, hem lojistiği hem de taşımacılığı optimize etmek için bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Taniguchi vd., 1999).

Bu çalışmanın amacı, incelenen veri tabanlarında yer alan ‘‘city logistics’’ anahtar kelimesi ile çalışma başlıklarında aranan kitap, makale ve konferans bildiri çalışmalarının bibliyometrik analizini yaparak ilgili bilim alanında çalışan insanların katkılarının açığa çıkarılması, kent lojistiğindeki araştırma eğilimlerin belirlenmesi, bu alandaki araştırmalar hakkında kapsamlı bir görüş sağlayarak çeşitli yönlerinin tanıtılması, aynı zamanda daha az dikkat çeken hususları ve farklı yönleri tespit ederek ilerleyen süreçte yapılacak çalışmaların hangi alanlarda yoğunlaşacağı noktasında araştırmacılara katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Bu çalışma 6 ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde çalışmanın amacını anlatan giriş bölümü bulunmaktadır. İkinci bölümde genel kapsamda kentsel lojistik ele alınmakta, üçüncü bölümde Türkiye’de kentsel lojistik çalışmaları incelenmekte, dördüncü bölümde çalışmanın metodolojisi ele alınmakta, beşinci bölümde literatür taramasının çerçevesi oluşturularak tabloların bibliyometrik analizi yapılmakta ve altıncı bölümde analiz sonuçları tartışılmaktadır.

### 1. Kentsel Lojistik

Kentsel lojistik, verimli, çevre dostu ve güvenli kentsel yük taşımacılığı sistemlerinin oluşturulmasında önemli bir rol oynayarak kent içerisindeki hareketlilik, sürdürülebilirlik ve yaşanabilirliği sağlamanın organizasyonu ve sonrasında da muhtemel sorunların çözülmesi hususunda birçok konuyu kapsayan bir çalışma alanıdır (Taniguchi vd., 2014). Kentsel lojistiğin temel felsefesi, bir şehir içindeki malların dağıtımı için uygun bir planlama önermektir (Morfolaki vd., 2015). Kent lojistiği ile ilgili olarak mevcut literatürde bir tanım birliği yer almasa da bir lojistik faaliyetin kent içerisindeki yük taşımacılığına, şehir merkezlerindeki yükün konsolidasyonu ve koordinasyonuna dayalı entegre edilmiş bir lojistik sisteme dayandırılmasını ve çevresel zararın azaltılması ve etkinliğinin artırılmasını amaçlayan bir kavram olduğuna ilişkin konsensüs yer almaktadır (Bektaş, Croinic ve Van Woensel, 2017). Diğer bir ifadeyle, kentsel lojistik, kentsel alanlarda lojistik ve ulaşım faaliyetleri ile ilgilenmekte ve tedarik zinciri yönetiminin son aşaması olarak görülmektedir. Bugün, dünyanın en büyük 750 şehri, küresel GSYH'nın % 57'sinden fazlasını

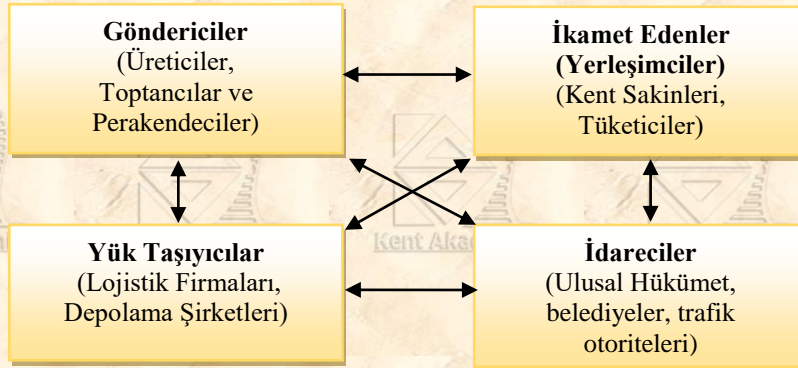
oluşturmakta ve bu sayının 2030 yılına kadar % 61'e yükselmesi beklenmektedir (Oxford Economics, 2017). Ekonomik büyüme, kentleşmenin çevresel etkilerinin iyileştirilmesi, kentsel işsizliğin çözülmesi, güvenli kentsel yük taşımacılığı ve bölgesel ekonominin gelişimi kent lojistiğinden etkilenecektir. Böylece, uygun ve optimal kentsel lojistik tasarımı ve planlaması toplumdaki sosyal refah ve barış üzerinde büyük bir etkiye sahip olacaktır (Rao vd., 2015). Literatürde kentsel lojistik çözümlerinin pek çok yönü araştırılmıştır. Hava kirliliği, gürültü, alan kullanımı, atıklar, trafik kazaları, enerji tüketimi ve görsel bozulma kentsel lojistik faaliyetleri sonucunda meydana gelen olası olumsuz etkilerdir (Bovy, 1990). Buna ek olarak, park sorunu, su kirliliği, tıkanıklık, titreşim, atıklar ve kirlenme ise kentsel lojistik faaliyetleri sonucu ortaya çıkan diğer olumsuz etkiler olarak sıranabilir (Lee, 2014). Bu sebeple Tablo 1'de görüldüğü üzere kentsel lojistik amaçları 3 ana başlık altında toparlanmaktadır.

**Tablo 1. Kentsel Lojistik Amaçları**

<b>Ekonomik Amaçlar</b>	<b>Çevresel Amaçlar</b>	<b>Sosyal Amaçlar</b>
—Altyapının ekonomik kalkınma çerçevesinde sağlanması	—Sağlıklı ve güvenli taşımacılık imkânlarının artırılması	—Toplumun bütün kesimlerinin ulaşım hizmetlerinden yararlanabilmesinin sağlanması
—Ucuz, hızlı ve yüksek kapasiteli lojistik hizmetin sunulması	—Taşımacılığın neden olduğu yerel, bölgesel ve küresel kirliliğin azaltılması	—Ulaşım politikalarının düşük gelirler üzerinde meydana getirdiği olumsuz etkilerin azaltılması
—Tıkanıklığın azaltılması	—Alan kullanımının azaltılması	—Ulaşım politikalarının belirlenmesinin de demokratik katılımın sağlanması
—Kırsal alan ile kentsel alan arasındaki bağlantıların oluşturulması	—Ulaşım planlarına çevresel ve ekonomik boyutların dahil edilmesi	—Tarihi dokuların zarar görmemesi
—Farklı ulaşım türlerine imkan verilmesi	—Ulaşımında çevresel ağırlıklı stratejik yapının oluşturulması	
—Lojistik altyapısına ayrılan maddi imkanların artırılması		

**Kaynak:** Cracknell, 2000'den uyarlanmıştır.

Ogden (1992)' e göre kentsel lojistik çalışmalarının 6 muhtemel hedefi bulunmaktadır. Bunlar, 1) ekonomik, 2) verimlilik, 3) yol güvenliği, 4) çevresel, 5) altyapı&yönetim, 6) kentsel yapı olarak sıralanmaktadır. Bu bileşenler daha yüksek bir yaşam kalitesi için gereklidir. Kentsel lojistik, kentsel alanları daha çekici ve üretken hale getirmeye katkıda bulunmaktadır. Kentsel lojistik, kentleşmenin ya da vatandaşın beklenen refah düzeyinin yükselmesi gibi olaylarla bağlantılı güncel meselelerle ilgili olarak dünyadaki birçok şehirdeki en çok tartışılan konulardan biridir (Bozzo vd., 2014). Kentsel lojistik, ilgili paydaşlar arasında entegrasyon ve koordinasyonu göz önünde bulundurarak, bir metropol alanındaki bir lojistik ağ içindeki yük hareketlerini en uygun şekilde planlamayı, yönetmeyi ve kontrol etmeyi amaçlamaktadır (Amaral ve Aghezzaf, 2015). Bu planlamanın sonuçları, gürültü kirliliğini, hava kirliliğini, tıkanıklığı ve karbon emisyonunu azaltması yönünde beklenmekle, aynı zamanda önlemleri ve değerlendirme yöntemlerini de içermektedir (Browne vd., 2010). Bununla birlikte, kentsel yük taşımacılığı ile ilgili birçok paydaş vardır. Bu paydaşların kendi hedeflerine sahip oldukları ve bu amaçlara ulaşmak için hareket ettikleri düşünülebilir. Kentsel lojistik önlemleri uygulandığında ve yaşam çevreleri değiştiğinde, bu paydaşların davranışları çevreye uyum sağlayacak şekilde değişmektedir. Taniguchi vd. (2001) kentsel lojistik paydaşlarını Şekil 1'de görüldüğü üzere göndericiler, yük taşıyıcılar, ikamet edenler ve idareciler olarak belirlemiştir.



**Şekil 1. Kentsel Lojistik Paydaşları (Taniguchi vd., 2001)**

Kentsel lojistik paydaşlarının amaçları birbirleriyle çatışmaktadır. Göndericiler ve yük taşıyıcıları maliyet, zamanında teslimat, taşımanın güvenliği ve yüksek hizmet seviyesi gibi amaçlar hedeflerken, ikamet edenler trafik sıkışıklığı, gürültü ve hava kirliliğinden şikâyet eder ancak ürünleri zamanında teslim almak isterler. İdareciler, kentin yaşanabilirliği ve ekonomik faaliyetlerinin sürdürülebilirliğini amaçlarken tüm paydaşların çıkarlarını gözetirler. Bu sebeple idarecilerin kentsel lojistikte önemli bir rolü bulunmaktadır.

### **1.1. Kentsel Lojistiği Etkileyen Teknolojideki Trendler ve Gelişmeler**

Kentsel alanların sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği için kent lojistiğini etkileyen son zamanlardaki trendler ve teknolojik gelişmelerin tartışılmasında yarar vardır. Bu trendler ve teknolojik gelişmeler kent lojistiğinin daha anlaşılır, basit ve kolay olmasına katkı verecektir.

#### **1.1.1. Trendler**

Kent lojistiğini etkileyen son zamanlardaki trendlere bakıldığında, kentsel nüfus artışı, e-ticaretin artan önemi ve büyümesi, tedarik zincirinde hızlanma arzusu, paylaşılan ekonominin yükselişi, iklim değişikliği ve sürdürülebilirliğe olan ilginin artması ana trendler olarak görülmektedir (Savelsbergh ve Van Woensel, 2016).

#### **Nüfus Büyümesi ve Kentleşme**

2050 yılına gelindiğinde, dünya nüfusunun 9,8 milyara ulaşması ve nüfusun yaklaşık % 70'i nin şehirlerde yaşayacağı öngörülmektedir (UN Population Division, 2017). Bu rakamın 2100 yılında % 85'e ulaşması beklenmektedir (Organization for Economic Cooperation and Development [OECD], 2015). Sürekli artan dünya nüfusu ve kentleşme, kentsel lojistik problemlerini bugünden hissettiğimizden daha da önemli hale getirecektir.

#### **E- Ticaretteki Büyüme**

Dünya nüfusunun artmasına paralel olarak günümüzde internet kullanıcılarında büyük artış yaşanmaktadır. 2010 yılında dünyada 1,9 milyar internet kullanıcıları varken, 2018 yılında bu rakam 2 katını geçerek 3,9 milyar internet kullanıcılarına ulaşmıştır. Türkiye' de internet kullanıcı sayısı 2018 yılında 53,5 milyona ulaşmıştır. 2019 yılında ise 56 milyona ulaşması beklenmektedir (EuroStat, 2018). Büyüyen kentler, trafik sıkışıklığı, gürültü ve kirlilik gibi nedenler insanların alışveriş tercihlerini internet üzerinden alışveriş yapmaya yönlendirmektedir. 2018 yılında küresel e-ticaret satışı 2,1 trilyon \$'ye ulaşmış, bunun 500 milyon \$'si sadece Avrupa bölgesinde yapılmıştır. Türkiye'de ise e-ticaret pazar büyüklüğü 2017 yılında 42,2 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. 2018 yılında ise 50 milyar TL'yi geçmesi beklenmektedir. (Bilişim Sanayicileri Derneği [TÜBİSAD], 2018). Dolayısı ile nihai tüketicinin kapısına teslimat arzusu her geçen gün kent içi yük miktarını artırmaktadır.

#### **Hız Arzusu**

Son yıllarda, birçok e-ticaret sitesi müşterilerine aynı gün teslimat seçeneği sunmakta, hatta bazen özel müşterilerinin 1 saatlik ve 2 saatlik teslimat taleplerini bile karşılamaktadır. Günümüzde Walmart, Amazon ve Alibaba gibi küresel e-ticaret firmaları aynı gün teslimatlar için sürekli geliştirmeler yapmaktadır. Türkiye' de ise e-ticaret sitelerinin birçoğu özellikle İstanbul ve Ankara gibi büyükşehirlerde aynı gün teslimat seçeneği sunabilmektedir. Kent lojistiği perspektifinden bakıldığında, bu hızlı teslimat seçeneklerini sunmak, doğrudan tüketicilere yapılan teslimatların koordinasyonunu ve birleştirmesini daha da zorlaştıracığından, nakliye hareketlerinin sayısını daha da artıracak, doğrudan kentsel lojistik problemlerini ilgilendiren trafik sıkışıklığı ve gürültü kirliliği gibi sorunlara yol açabilecektir.

#### **Paylaşım Ekonomisi**

Paylaşım ekonomisi, katılımcıların bireysel mülkiyete sahip olmak yerine ürün veya hizmetlere erişimi paylaştığı, internet ve mobil teknolojinin kolaylaştırdığı bir ekonomik düzenlemeler sınıfını ifade etmektedir. Hamari ve diğ. (2015) paylaşım ekonomisini "Paydaşlar arası toplum temelli çevrimiçi hizmetler aracılığıyla koordine edilen mal ve hizmetlere erişim sağlama, verme veya paylaşma etkinliği" olarak tanımlamaktadır. Paylaşım ekonomisi özellikle düşük-orta gelirli kişiler arasında çok sık tercih edilmektedir. Günümüzde Airbnb, Homeaway gibi, ev paylaşımı, konaklama ve tatil kiralama, Uber, BlaBlaCar gibi yolculuk paylaşımı yapan şirketlerin bu fikirden hareket ettiği söylenebilir. Türkiye'de Uber ve Airbnb uygulamalarının artan bir şekilde kabul görmeye başladığı, özellikle İstanbul'da ulaşım alternatif getiren Uber uygulamasının çok popüler olduğu söylenebilir. Ancak bu uygulamalara yönelik kısıtlayıcı tedbirler uygulanmaktadır. Kentsel lojistik perspektifinden bakıldığında, varlıkların ve kapasitelerin

paylaşılması ile beraber daha fazla konsolidasyon ve daha fazla kapasite kullanımı sağlanacaktır. Bunun sonucunda, lojistik servis sağlayıcıları ile işbirliği yapılarak yük hareketlerinin sayısı ve filo boyutu azalarak kentsel lojistik çözümlerine katkı sağlanabilecektir.

### ***İklim Değişikliği ve Sürdürülebilirlik***

Kentsel alanlarda artan lojistik faaliyetler, trafik tıkanıklığına, hava ve gürültü kirliliğine, trafik kazaları ve sera gazı emisyonlarına sebep olmaktadır (Demir vd., 2015). Kentsel lojistik faaliyetlerdeki büyüme her geçen gün geçtikçe devam etmekte ve bu nedenle kentsel alanlarda mal/hizmet dağıtım ve toplamanın yarattığı etkinin yaşam koşulları üzerindeki olumsuz etkisinin azaltılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Şehirler için en önemli zorluk hava kalitesini artırmaktır, özellikle bu mega şehirlerde daha da zorlaşmaktadır. Avrupa Birliği'ndeki sera gazı (GHG) emisyonları, çoğunlukla karayolu taşımacılığı nedeniyle üye devletlerin tahminlerine göre 2017 yılında % 0.6 oranında artmıştır (European Environment Agency, 2018). Emisyonlarla ilgili yük taşıtlarının kullanım ömrü, şehirlerde sunulan alternatif yakıtların dikkate alınması ve düşük emisyon bölgeleri seçilmesi gibi alternatifler üzerinde durulması ön plana çıkmaktadır. Sürdürülebilirliğe duyulan dikkatlerin artması, gelecekteki kentsel lojistik çözümleri ve karar destek sistemleri için çok geniş kapsamlı sonuçlar doğuracaktır.

### ***1.1.2. Teknolojik Gelişmeler***

Yukarıda tartışılan trendler çoğunlukla kent lojistiğinin karmaşıklığında bir artışa neden olmaktadır. Bunun sonucu olarak, tıkanıklık, güvenlik ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerde artışa yol açabilmektedir. 2000 yılından itibaren, gelişmiş bilgi ve karar teknolojilerine duyulan ihtiyaç da giderek daha fazla kabul görmektedir. Bu açıdan, teknolojik gelişmeler kent lojistik sistemlerini en uygun şekilde analiz etmek, planlamak ve yönetmek için gereken model ve yöntemlere odaklanmıştır. Aşağıda tartışılan yeni ortaya çıkan teknolojiler, diğer yandan, kent lojistiğindeki yenilikçiliği artırabilir ve potansiyel olarak tıkanıklık, güvenlik ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltmaya yardımcı olabilir. Bunlar, dijital bağlantı, büyük veri ve otomasyon, otomotiv teknolojisi ve insansız hava taşıtları olarak sıralanmaktadır.

### ***Dijital Bağlantı, Büyük Veri ve Otomasyon***

Günümüz dünyasında verilere her zaman ve her yerde ulaşılabilir. Gerçek zamanlı olarak gelen ve yüksek değerli bilgiler içeren verilerin hacmi, hızı ve çeşitliliği artmaya devam etmektedir. Bu verileri hızlı bir şekilde kararlara dönüştürebilmek giderek daha fazla artan bir gerçeklik (OECD, 2015) ve kent lojistiğini geliştirmek için önemli bir teknolojik olarak değerlendirilmesine imkan tanır. Bu veri ve iletişim devrimi, kent lojistiğinin dönüşümüne yol açmaktadır. Gerçek zamanlı "zengin" verilerin, ulaşım altyapısı sensörleri ve otomatik araç konum sistemleri gibi birden fazla kaynaktan, aynı zamanda lojistik hizmet sağlayıcılarından, göndericilerinden vb. gelen çeşitli bilgi sistemlerinden elde edilebilirliği, operasyonel verimlilik ve kent lojistik operasyonlarının görünürlüğü ve güvenilirliğini artırmak için kullanılabilir. Ayrıca, veriler tedarik zincirinde gittikçe daha açık bir şekilde bulunmaya ve paylaşılmaya hazırdır. Tüketiciler de mobil cihazlar, çevrimiçi platformlar vb. yoluyla veri paylaşmaya çok istekli görünmektedir. Ancak, yine de üstesinden gelinmesi gereken birçok zorluk vardır. Bilginin gerçek zamanlı olarak çıkarılması ve analiz edilmesi, kısaca izleme ve kontrolü, ileri veri analitiği yöntemlerini yani, optimizasyonu gerektirir. Sonuçta, gerçek zamanlı veri kullanılabilirliği, izleme, kontrol ve optimizasyon belirli bir özerkliğe yol açacaktır. Gelecekteki birçok sistemin, performansları ve çevreleriyle ilgili verileri kullanan gelişmiş algoritmalar uygulayarak, büyük miktarda özerklikle çalışması beklenmektedir (Porter ve Heppelmann, 2014). Kent lojistiği bağlamında, örneğin, mevcut trafik bilgisine, içeri girerken teslim alma taleplerine dayanarak, rotadaki taşıma araçlarını yeniden yönlendiren ve / veya yeniden sıralama duraklarına yönlendiren sistemlere yol açması beklenmektedir. Yani, gelen verinin bilgi değeri neredeyse gerçek zamanlı olarak operasyonel kararlara dönüştürülebilmektedir.

### ***Otomotiv Teknolojisindeki Gelişmeler***

Otomotiv teknolojisindeki gelişmelerin kent lojistiği üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır. Alternatif yakıtlı taşıtlar ve kendi kendini süren araçlar kent lojistiğini etkileyen otomotiv teknolojisindeki gelişmelere örnek gösterilebilir. Hava kirliliği ve sera gazı emisyonlarının artması, petrol fiyatlarının üretici ülkelere bağımlı olarak sürekli değişkenlik göstermesi ve rezervlerin tükenmeye yakın olması, artık tüketicileri alternatif yakıtlı araçlara yönlendirmektedir. Bu bağlamda, elektrikli ve hibrit otomobiller günümüzde trend olmaya başlamıştır. Şarj edilebilir piller, doğal gaz, hidrojen ve petrol kaynaklı olmayan yakıtlarla çalışan alternatif yakıtlı taşıtlar sera gazı emisyonlarını azaltarak önemli kamu yararı sağlamaktadır (Greene ve Plotkin 2011). Alternatif yakıtlı araçların daha yaygın kullanımı için elektrikli şarj istasyonlarının artması, araçların menzillerinin artması için batarya optimizasyon modellerinin



geliştirilmesi otomotiv teknolojisindeki gelişmelere hız kazandırmaktadır. Bununla birlikte, kendi kendini süren araçların kent lojistiği üzerinde olumlu etkisi olacağı Ford ve Amazon arasında yakın zamanda açıklanan ortaklığından anlaşılmaktadır (Murgia, 2015). Ancak, kent lojistiği için kendi kendini süren araçların yararlarının nasıl değerlendirileceği, kendi kendini süren araçların en etkin şekilde nasıl kullanılacağı konusu hala açıklık kazanmış değildir.

### **İnsansız Hava Araçları**

İnsansız hava araçları (İHA), ulaştırma sisteminin son milinde daha küçük öğeler sunarak şirket tedarik zincirlerini ve lojistik operasyonlarını önemli ölçüde geliştirmeye adaydırlar. Ayrıca, İHA'ların yakın gelecekte, yerin sadece birkaç metre yukarısında asılı dururken büyük yükleri taşıma kabiliyetine sahip olacağı tahmin edilmektedir. Bu İHA'lar, şehirlerarası veya şehir içi karayollarında bulunan sensörler sistemini kullanarak uzaktan izlenebilmekte ve yönlendirilebilmektedir. Matternet Lojistik şirketi yaptığı yeni otonom drone yatırımıyla 2 kilogramlık yük taşıyabilmekte ve 20 kilometre uzağa giderek paket teslim edebilmektedir. Ayrıca, bu insansız hava taşıtının hızı 70 km ye kadar da çıkabilmektedir. Özellikle e-ticaret siparişleri ve kargo taşımacılığı için önemli bir gelişme olarak nitelendirilen bu yenilik yükleme ve teslimat, iniş ve kalkış süreçlerinde hiçbir insan gücüne ihtiyaç duymamaktadır. Amazon CEO'su Jeff Bezos yakın bölge teslimatları için insansız hava araçları filosunu geliştirdiğini ve kullanabileceklerini belirtmiştir (Koenig ve Pisani, 2018). Matternet gibi bazı silikon vadisi şirketleri bu yeni teknolojiye şimdiden büyük yatırım yapmaya başlamışlardır.

## **2. Türkiye’de Lojistik Sektörünün Genel Durumu ve Kentsel Lojistik Çalışmaları**

### **2.1. Lojistik Sektörünün Genel Görünümü**

Türkiye, jeopolitik konumu gereği küresel ticarete önemli bir coğrafyada yer almakta Orta Doğu, Türkiye Cumhuriyetler ve Avrupa arasında bir aktarma merkezi ve köprü oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra 3 tarafının denizlerle çevrili olması, 8 adet komşu ülkeye sahip olması, bu ülkelere yapılan ihracat taşımalarının toplam ihracat taşıma içerisindeki payının % 61 (Uluslararası Nakliyeciler Derneği [UND], 2018) seviyelerinde olmasından dolayı lojistik faaliyetler için avantajlı bir konumdadır.

Lojistik sektörün küresel büyüklüğü yaklaşık 7.5 trilyon dolar civarında olup, Türkiye lojistik sektörünün toplam büyüklüğü ise 50 milyar dolar civarındadır (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği [UTİKAD], 2018). Türkiye’ nin kargo kapasitesi son 10 yılda 4 kat artarken, aynı zamanda Türk bayraklı deniz filosu 10 yıl içinde % 60 artmıştır (T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UDHB], 2018). 2018 yılı Kasım ayı itibarıyla Türkiye’ nin değer bazında ihracatının %62’si denizyoluyla, %28’i karayoluyla, %8’i havayoluyla ve %2’si diğer taşıma modları ile gerçekleşmiştir (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2018).

Dünya Bankası’nın ilkinin 2007 yılında yayınladığı ve sonrasında her iki yılda bir düzenlediği Lojistik Performans İndeksi (LPI)’ne göre, Türkiye 2018 yılında 3.15 puanla 47. sırada yer almakta, önceki yıllara ait LPI ölçümleri Tablo 2’de gösterilmektedir. LPI, Dünya Bankası tarafından geliştirilen bir kıyaslama aracı olup ülkelerin gümrük, altyapı, uluslararası gönderiler, lojistikte hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takip ve izlenebilirliği ve gönderilerin zamanında teslimi gibi 6 farklı kriter çerçevesinde ölçüm yapmaktadır (WorldBank, 2018). LPI, ülkelerin puanlarını kıyaslama yaparak zorlukları ve fırsatları belirlemesine bununla birlikte lojistik performanslarını iyileştirmeyi gelecekteki politikaları belirlemeyi, rekabetçi avantaj sağlamak için ne tür adımları atmaları gerektiği yönünde önemli bir fayda sağlamaktadır (Cezayirlioğlu, 2012).

Tablo 2’de görüldüğü üzere Türkiye’ nin 2007 - 2018 yılları arasında LPI genel ve alt bileşenlerinin puan ve sıralamalarına yer verilmiştir. Türkiye, ilk LPI raporunun yayınladığı 2007 yılında genel sıralamada 34. sırada yer alırken 2018 yılında 47. sırada yer almış ve raporun ilk yayınladığı yıla kıyasla 13 sıra birden gerilemiştir. İlgili yıllar arasında LPI genel puanı olarak en iyi performans 2012 yılında 27. sırada yer alınarak sergilenmiş olup en kötü performans 2018 yılında 47. sırada yer alınarak sergilenmiştir. 2012 yılında bir önceki yıllara kıyasla tüm LPI alt kriterlerinde gelişim sağlanmış ancak 2012 yılından sonraki yıllarda her yıl düşen sıralamada performans sergilenmiştir. Tablo 2. incelendiğinde, en iyi performans ölçüm sıralaması 2014 yılında 3,77 puan ve 19. sırada yer alınarak gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ölçütünde gerçekleşmiş ancak sonraki yıllarda dramatik bir düşüş yaşanmıştır. Bununla birlikte, 2018 yılında bir önceki yıllara kıyasla gümrük, uluslararası sevkiyat ve lojistik hizmetlerin kalitesi kriterlerinde de düşüş yaşanmıştır. Nuhoğlu (2018) tarafından bu düşüşün ana sebepleri, Türkiye ile ticari ilişkileri bulunan ülkelerin Türkiye’de gerçekleştirdiği gümrük işlemlerinde yaşadığı sorunlar, lojistik

sektörüne girişin mevzuat ve ekonomik bariyerler ile zorlaştırıldığı ve kamu idaresinin iş birliğinde olmaması olarak sıralanmaktadır.

**Tablo 2.** Türkiye' nin 2008 -2018 Yılları Arası Lojistik Performans Endeksi Sıralamaları

Yıl	LPI Puanı ve Sıralaması	Gümrük	Altyapı	Uluslararası Sevkiyat	Lojistik Hizmetlerin Kalitesi	Gönderilerin Takibi ve İzlenebilirliği	Gönderilerin Zamanında Teslimi
2007	3,15 (34)	3,00 (33)	2,94 (39)	3,07 (41)	3,29 (30)	3,27 (34)	3,38 (52)
2010	3,22 (39)	2,82 (46)	3,08 (39)	3,15 (44)	3,23 (37)	3,09 (56)	3,94 (31)
2012	3,51 (27)	3,16 (32)	3,62 (25)	3,38 (30)	3,52 (26)	3,54 (29)	3,87 (27)
2014	3,50 (30)	3,23 (34)	3,53 (27)	3,18 (48)	3,64 (22)	3,77 (19)	3,68 (41)
2016	3,42 (34)	3,18 (36)	3,49 (31)	3,41 (35)	3,31 (36)	3,39 (43)	3,75 (40)
2018	3,15 (47)	2,71 (58)	3,21 (33)	3,06 (53)	3,05 (51)	3,23 (42)	3,63 (44)

**Kaynak:** Dünya Bankası, Lojistik Performans Endeksi, 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018

## 2.2. Kentsel Lojistik Çalışmaları

Kentsel alanlarda nüfus artışının devam etmesi, talep artışını da beraberinde getirmekte ve kent içi taşımacılığın artmasına da neden olmaktadır. Türkiye'de kent içi yük taşımacılığın neredeyse tamamına yakını karayolu ile yapılmaktadır. Bunun bir sonucu olarak da gürültü, trafik yoğunluğu, hava kirliliği, zaman kaybı ve maliyet gibi çevresel etkenler artış göstermekte ve kentsel lojistik problemlerini artırmaktadır (Bilişik, 2014). Bu sebeple, son yıllarda kentsel lojistik çalışmalarının önemi artmış, maliyet, zaman ve çevresel etkiler gibi problemlerin azaltılmasına yönelik çözümler üretilmeye başlanmıştır.

Türkiye'de kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında çoğunlukla bölgeler ve iller düzeyinde çalışmalara ağırlık verildiği görülmektedir. Tablo 3 ve Tablo 4, Türkiye' de yapılmış kentsel lojistik çalışmalarının detaylı çerçevesini ortaya koymaktadır. Tablo 3' de konferans bildirisi ve makale çalışmaları gösterilmiş olup, Tablo 4 de yüksek lisans ve doktora tez çalışmaları gösterilmiştir. Tablolarda yer alan çalışmalar, Yükseköğretim Kurulu Tez Merkezi ve Google Scholar veri tabanlarında "kentsel lojistik", "kent lojistiği", "kent içi lojistik, "city logistics" ve "urban logistics" anahtar kelimeleri ile aranan tez, makale ve konferans bildiri çalışmalarından oluşmaktadır.

**Tablo 3.** Türkiye' de Yapılmış Kentsel Lojistik Çalışmaları (Konferans Bildirisi & Makale)

Yazar(lar)	Konu Başlığı	Yıl	Kaynak
1 Tanyaş, M., Çancı, M	Urban Logistics Planning	2006	Konferans Bildirisi
2 Çancı, M., Atalay, Ş	Freight Villages as a Solution to the Urban Logistics Challenge	2007	Konferans Bildirisi
3 Tanyel ve Diğ.	İzmir' deki Kentsel Yük Sevkiyatlarına İlişkin Çözüm Önerileri	2009	Konferans Bildirisi
4 Oğuztimur,S., Çancı,M	Urban Logistics in Master Plan And A Review On Istanbul Master Plan	2011	Konferans Bildirisi
5 Büyüközkan ve Diğ.	Kentsel Lojistik Yapısının Modellenmesi ve Analizi	2012	Konferans Bildirisi
6 Erdir, A., Kalkan, M.	Kentsel Lojistik Üzerine Keşifsel Bir Çalışma	2013	Konferans Bildirisi

7	Ar, İ.M.	Trabzon İli İçin Kentsel Lojistik Stratejisi Seçimi: Birleştirilmiş Swot Analizi-Analitik Ağ Süreci Yöntemi Uygulaması	2013	Konferans Bildirisi
8	Tanyaş, M., Küllük,İ.	Kentsel Lojistiğe Yönelik Karayolu Aktarma Merkezi Yatırım Analizi: İstanbul Anadolu Yakası Uygulaması	2015	Konferans Bildirisi
9	Deniz, Ü.Ş., Durdağ, C.	Alışveriş Merkezlerinin (Avm) Aynı Gün Teslim Hizmeti Sunmasının Kentsel Lojistiğe Etkileri Ve Abd Uygulama Örnekleri	2015	Konferans Bildirisi
10	Aksoy, L. Küçük, B.	Kentsel Lojistik İçin Elektrikli Araçların Güzergâh Planlamasına Yönelik Bir Uygulama	2015	Konferans Bildirisi
11	Yardımcı ve Diğ.	Kentsel Lojistikte Araç Rotalama: Literatür Taraması	2015	Konferans Bildirisi
12	Tanyaş, M., Bedük, S.	Yeşil Kentsel Lojistik: Literatür Araştırması	2015	Konferans Bildirisi
13	Öztürk, Z., M, Aydın,	Kentsel Lojistik; İstanbul	2017	Konferans Bildirisi
14	Dağıstan, B., Akkaya, M.A	Kentsel Lojistik ve Yerel Yönetimler	2017	Konferans Bildirisi
15	Küçük, O. ve Diğ.	Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği	2017	Konferans Bildirisi
16	Akben,İ., Bahçeci., A	Kentsel Lojistik: Gaziantep Örneği	2018	Makale
17	Erturgut ve Diğ.	Kentsel Lojistik Ve Singapur Örneği	2018	Makale
18	Yeşilyurt, E.	Kentsel Lojistik, Dağıtım Lojistiği Ve Firma Performansı İlişkisi: Kastamonu İlinde Bir Çalışma	2019	Makale

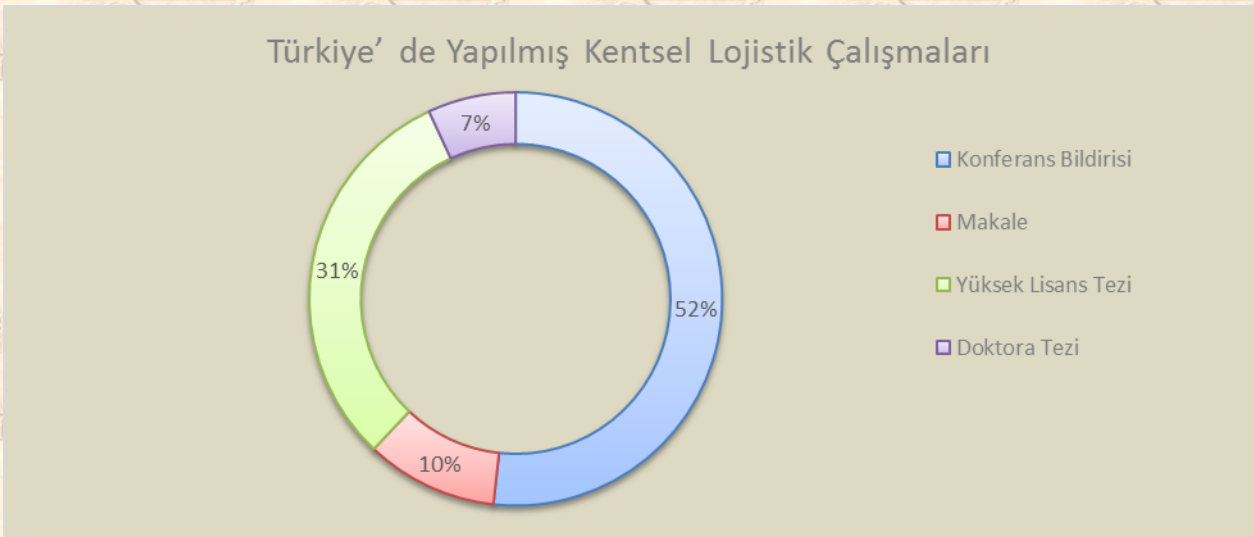
Taranan veri tabanlarında Türkiye’de yapılmış 18 adet konferans bildirisi ve makale, 11 adet yüksek lisans ve doktora tezi olmak üzere toplamda 29 adet çalışma bulunmuştur. Tablolar incelendiğinde konferans bildirisi çalışmalarının 2015 yılında, tez çalışmalarının ise 2016 yılında daha fazla yapıldığı görülmektedir. Ayrıca, Mehmet Tanyaş’ ın Türkiye’ de yapılmış kentsel lojistik çalışmalarında en verimli yazar olduğu görülmektedir. Yapılan çalışmalara ilişkin grafiksel dağılım Şekil 2’de yer almaktadır. Şekil 2’de veri tabanlarında bulunan 29 adet kentsel lojistik çalışmaları incelendiğinde, en fazla çalışma alanının konferans bildirileri (%52) olduğu, sırasıyla yüksek lisans tezi (%31), makale (%10) ve doktora tezi (%7) çalışmalarının takip ettiği görülmektedir.

**Tablo 4.** Türkiye’de Yapılmış Kentsel Lojistik Çalışmaları (Yüksek Lisans & Doktora Tezi)

	Yazar(lar)	Konu Başlığı	Yıl	Kaynak
1	Erdurumlu, R.M.	Kentsel Lojistik ve Kentsel Lojistik Köy Uygulaması	2006	Yüksek Lisans Tezi
2	İnaç, H. Tanyaş, M.	İstanbul’un Kentsel Lojistik Analizi Ve Çözüm Önerilerinin Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) ile Değerlendirilmesi	2012	Yüksek Lisans Tezi

3	Erdir, A.	Kentsel Lojistik: İzmir İli İçin Bir Uygulama	2013	Yüksek Lisans Tezi
4	Akçay, M.E.	Kent İçi Yük Taşımacılığı Ve E-Ticaret'in Etkileşimi Üzerine Bir Araştırma	2013	Yüksek Lisans Tezi
5	Bilişik, Ö.N.	Kentsel lojistik merkez yer seçimi: Meyve sebze hali uygulaması	2014	Doktora Tezi
6	Kunter, U.C.	City logistics system design under cost uncertainty	2015	Yüksek Lisans Tezi
7	Aydınalp, Z.	Çok kriterli karar verme yöntemleri ile kentsel aktarma merkezi yeri seçimi ve İstanbul uygulaması	2016	Yüksek Lisans Tezi
8	Ö.Turan, K.	Kentsel Lojistikte intermodal Taşımacılık Modeli: İstanbul Uygulaması	2016	Doktora Tezi
9	Yardımcı, İ.	Vehicle Routing In City Logistics With A Case Study	2016	Yüksek Lisans Tezi
10	Aydın, G.T.	Kent içi lojistik İstanbul için bir uygulama	2017	Yüksek Lisans Tezi
11	Örnek, Ö.	İstanbul'da kent içi ulaşım yapılan yatırımlar ve bu yatırımların kent içi lojistik üzerine etkisi	2018	Yüksek Lisans Tezi

Çalışmaların konu başlıklarına bakıldığında il bazında kentsel lojistik çalışmalarına daha fazla eğilim olduğu, özellikle İstanbul ile ilgili yapılan çalışmalarda yoğunlaşma olduğu görülmektedir. Bunun sebebi olarak, İstanbul'un Türkiye'nin en fazla nüfusa sahip ve göç alan ili olması ve dünyanın kültür ve ticaret merkezlerinden biri olması gösterilebilir. Ayrıca, kıtalararası geçişe sahip bir şehir olması, şehrin zengin ve köklü geçmişi ile birlikte dar ve tarihi sokaklara sahip olması, limanlarının bulunması gibi kentsel lojistik konularını direkt ilgilendiren coğrafi ve tarihi özelliklere bağlı nedenler de sıralanabilir. Ayrıca, TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt İstatistikleri (2018) raporuna göre nüfus yoğunluğu olarak ifade edilen bir kilometrekareye düşen kişi sayısında 2017 yılında 2 bin 892 kişiyle nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu şehir İstanbul olarak açıklanmıştır. Beykoz, Dokuz Eylül ve Yeditepe Üniversitesi akademisyenleri tarafından yayınlanan İstanbul Trafik Otoritmi 2017 yılı raporuna göre, İstanbul'da hareket eden sürücüler ve yolcuların seyahat süresince harcadıkları zamanın yaklaşık yüzde 55' ini trafik yoğunluğu nedeniyle kaybettiği belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, bir günde trafikte geçen iki saatin, yaklaşık 1 saat 20 dakikasının yoğunluktan harcadığı belirtilmektedir.



**Şekil 2.** Türkiye 'de Yapılmış Kentsel Lojistik Çalışmaların Grafiksnel Dağılımı (s=29)

Şekil 2'de veri tabanlarında bulunan 29 adet kentsel lojistik çalışmaları incelendiğinde, en fazla çalışma alanının konferans bildirileri (%52) olduğu, sırasıyla yüksek lisans tezi (%31), makale (%10) ve doktora tezi (%7) çalışmalarının takip ettiği görülmektedir.

### 3. Metodoloji

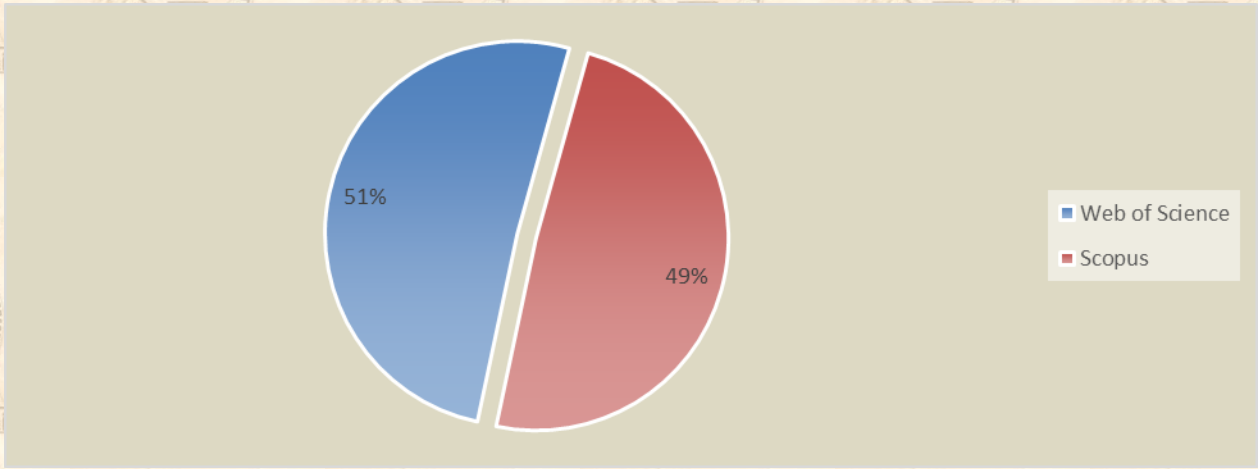
Kentsel lojistik, sosyal ve beşeri bilimler ile mühendislik bilimleri arasında değişen birçok disiplini bir araya getiren bir araştırma alanıdır (Ambrosini ve Routhier, 2004; Anand vd., 2015; Comi vd., 2012). Bu çalışma son yıllarda yayınlanan literatür incelemelerine tamamlayıcı bir çalışma olmakla birlikte, 2008–2018 yılları arasında kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmaların genel gözden geçirilmesini sağlamak, verimli bir şekilde yorumlamak ve analiz yapılmasını amaçlamaktadır. Bilimsel veri tabanlarından, ISI Web of Science ve Scopus veri tabanlarının çevrimiçi versiyonlarından “city logistics” anahtar kelimesi ile çalışma başlıklarında aranan kitap, makale ve konferans bildirim çalışmalarından elde edilen veriler Microsoft Excel 2016 ve VOSviewer ile elektronik tablo olarak oluşturulmuştur. Çalışmada “city logistics” ile eş anlam olarak ifade edilen urban goods movement”, “urban freight transport”, “urban distribution”, “urban logistics”, “city distribution gibi anahtar kelimeler araştırma kapsamına dâhil edilmeden çalışma sınırlandırılmıştır. Araştırmaya dâhil edilen yayınların tamamı İngilizce olup İngilizce dışındaki yayınlar, ilgili veri tabanlarında yer almayan yayınlar ve kentsel lojistik ile az ilgili ve ilgili olmayan yayınlar incelemeye dâhil edilmemiştir.

### 4. Bibliyometrik Analiz

Bibliyometrik çalışmalar kullanım alanı oldukça geniş ve uzun zamandan bu yana çeşitli disiplinler tarafından yaygın olarak kullanılmaktadır. Çünkü belli başlı ilgi alanlarının tanınmasına ve çalışma alanlarının yanı sıra çalışılmamış alanların tespitine ciddi katkı sağlamaktadır. Makaleler, yazarlar ve dergiler tarafından sınıflandırılacak bir araştırma alanının genel bir resmini sağlar. Bibliyometrik araştırmalarda veri kaynağı olarak atıf dizinlerinden yararlanılmaktadır. Pritchard'a (1969) göre bibliyometri bir disiplinin doğasını ve seyrini anlayabilmek için yazılı iletişim ortamına matematiğin ve istatistiğin uygulanmasına yönelik bir yöntemdir. Broadus (1987) bibliyometrinin fiziki olarak yayınlanmış birimlerin veya bibliyografik birimlerin veya her ikisinin de nicel çalışması olduğunu belirtmektedir. Daha basit olarak Norton (2001) bibliyometriyi metinlerin ve bilginin ölçüsü olarak tanımlamıştır. Bibliyometri, araştırmacıların araştırma alanlarını inceleme, çıktılarını ve araştırma sonuçlarını değerlendirmelerini sağlayan yararlı bir araçtır (Grant vd. 2000). Ekonomi ve yönetim üzerine çeşitli disiplinler, ya daha önce analiz edilen verileri anlamamıza yardımcı olmak ya da bize çok ilginç olabilecek muhtemel gizli kalıpları göstermek için bibliyometrik çalışmaları kullanmıştır (Bonilla vd., 2015; Carvalho vd., 2013; Chun-Hao ve Jian-Min, 2012; Neely, 2005; Wagstaff & Culyer, 2012). Bu çalışmada ilk olarak, bir makalenin yazar (lar) ı, başlık, yayın yılı, coğrafi bölgesi, derginin bilgileri, literatüre en fazla katkı yapan yayın ve atıf alan gibi bilgilere odaklanılmıştır. Bu bilgiler literatür analizini zenginleştirmeye ve kentsel lojistik için kapsamlı bir çerçeve önermeye yardımcı olmayı hedeflemektedir. Bu hedeflere ulaşmak için, ISI Web of Science ve Scopus, veri tabanlarında yer alan “city logistics” anahtar kelimesi ile çalışma başlıklarında aranan kitap, makale ve konferans bildiri çalışmalarından faydalanılarak hangi bilimsel çalışma türlerine odaklanıldığı, yayınların coğrafi ve demografik özelliklerini, en fazla atıf yapılan yayın ve yazarları, en fazla etki faktörüne sahip olan dergileri analiz ederek kentsel lojistik çalışmalarında araştırma eğilimleri belirlenmeye çalışılmıştır.

#### 4.1. Bilimsel Veri Tabanları

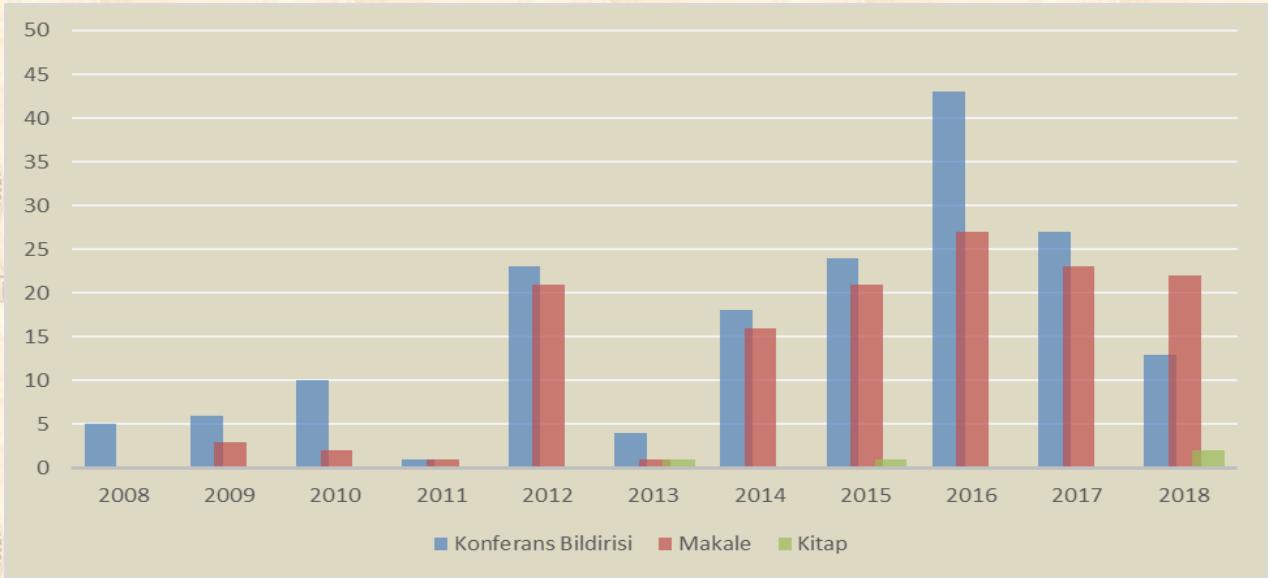
Bu bibliyometrik çalışma 10 Şubat 2019 tarihinde yapılmış olup “city logistics” anahtar kelimesi ile sadece çalışma başlıklarında 2008-2018 yılları arasında ISI Web of Science ve Scopus veri tabanlarında taranan 341 adet çalışma bulunmuştur. Şekil 3’de görüleceği üzere veri tabanlarından Web of Science 174 adet çalışma ve %51 pay ile ilk sırada yer almaktadır. Elsevier tarafından indekslenen dergilerdeki atıfları içeren Scopus 167 adet çalışma ve %49 pay ile ikinci sırada yer almaktadır.



Şekil 3. Bilimsel veri tabanlarında kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmaların dağılımı (s=341)

#### 4.2. Çalışma Türleri

2008 - 2018 yılları arasında yapılan çalışmaların en yüksek yüzdesi konferans bildirimlerinden oluşmakla birlikte konferans bildirimlerini makale ve kitap çalışmaları takip etmektedir. Kentsel lojistik ile ilgili araştırma çalışmalarının sayısının gitgide artırdığı Şekil 4'de görülmektedir. 2012 yılında çalışmaların ağırlık kazandığı, 2013 yılında çalışmaların bir dönem duraksadığı ancak 2014 - 2016 yılları arasında çalışma sayılarında ciddi artış yaşandığı görülmektedir. Tabloda, 2016 yılından günümüze kadar kentsel lojistiğe duyulan ilginin yavaşladığı görülmekte, ancak yapılan literatür taramasında "city logistics" kelimesi ile eş anlamlı kullanılan diğer ifade kullanımlarının da popülerlik kazandığı görülmektedir. 2008 -2018 yılları arasında en fazla bilimsel çalışmanın yapıldığı yıl 2016 yılı, en az çalışmanın yapıldığı yıl ise 2013 yılı olarak görülmektedir.

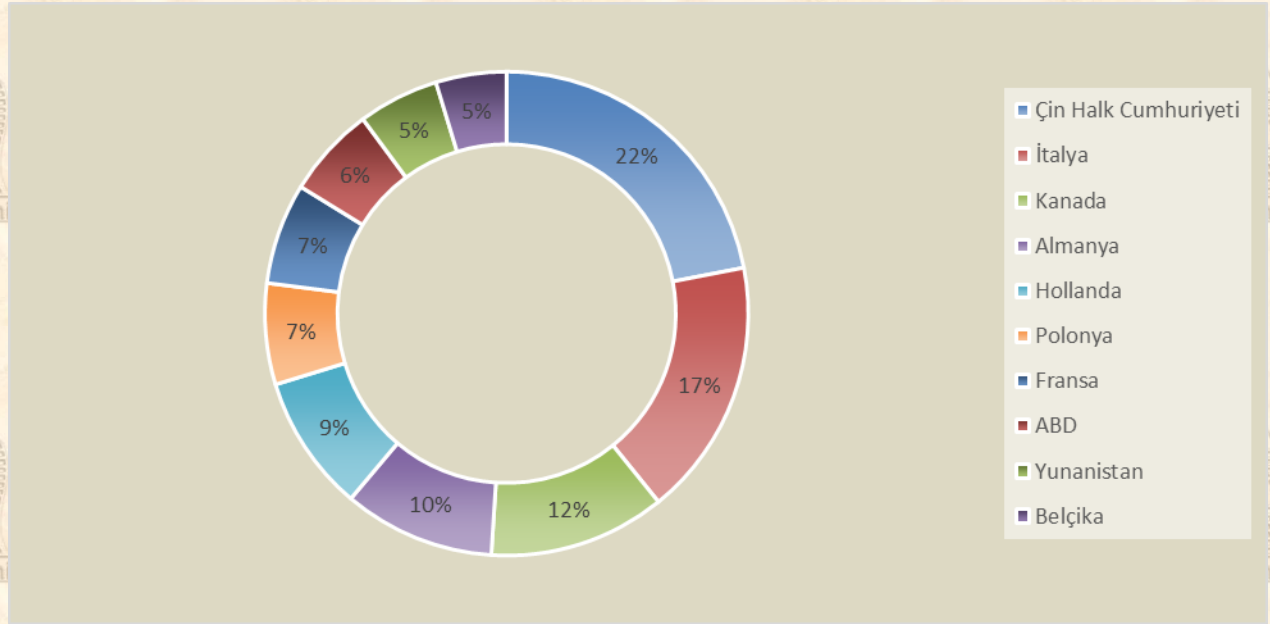


Şekil 4. 2008 - 2018 yılları arası incelenen çalışmaların tür ve yıllara göre sınıflandırılması

#### 4.3. Bölgesel Profil

Şekil 5. de Web of Science ve Scopus' ta 2008 -2018 yılları arası yapılan çalışmaların en fazla yapıldığı ilk 10 ülke dağılımını gösterilmiştir. İlk 10 ülke toplamında yapılan çalışma sayısı toplam 341 adet olup Çin Halk Cumhuriyeti %22 pay ile en fazla çalışmanın yapıldığı ülke konumundadır. İtalya %17, Kanada %12 pay ile Çin Halk Cumhuriyetini takip etmektedir. İlk 10 ülke arasında son sırada %5 pay ile Yunanistan ve Belçika yer almaktadır. Çalışmaların ağırlıklı kısmını oluşturan Çin Halk Cumhuriyeti'nde artan nüfus, plansız yapılaşma, şehir nüfuslarının yoğunluğu gibi nedenlerin bu ülkede kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmaların önem kazanmasına neden olduğu

düşünülmektedir. Yapılan çalışmaların bölgesel dağılımına bakıldığında en fazla yayın yapılan bölgenin Avrupa Birliği ülkeleri olduğu görülmektedir. AB ülkelerinde diğer ülkelere göre daha fazla çalışma yapılmasının nedeni olarak; AB ülkelerinde çok fazla tarihi yapıları bulunması, özellikle dar sokakları bulunan büyük şehirlerde lojistik kurallarının ve kısıtlamaların fazla olması, örneğin sevkiyat gerçekleştirecek araçların ağırlıklarından ve geçiş saatlerine kadar belirlenmesi ve bu ülkelerin kentsel lojistiğe ve çevreciliğe daha fazla önem vermesi gibi nedenler sıralanabilir (Muñuzuri and Gonzalez-Feliu 2013).



Şekil 5. Web of Science ve Scopus' ta 2008 -2018 yılları arası yapılan çalışmaların bölgesel dağılımı

Web of Science ve Scopus veri tabanlarında 2008-2018 yılları arasında kentsel lojistik ile ilgili en çok alıntılanan 20 makale Tablo 5'de gösterilmiştir. 2009 yılında yayınlanan Teodor Gabriel Crainic ve diğ. çalışması 182 alıntı ile toplam alıntılama sayısında ilk sırada yer alırken, 2012 yılında yayınlanan Vera C. Hemmelmayr ve diğ. çalışması 144 alıntı ile toplam alıntılama sayısında ikinci sırada yer almaktadır. 26 alıntı ile 2015 yılında yayınlanan Gabriele Schliwa ve diğ. tarafından yapılan çalışma en az alıntı yapılarak son sırada yer almıştır. Vera C. Hemmelmayr ve diğ. makalesi ayrıca yıllık ortalama alıntılama sayısında ilk sırada yer almaktadır. Yıllık ortalama alıntılama sayısında en az alıntılama 2011 yılında 3,44 yıllık ortalama alıntı sayısı ile Eiichi Taniguchi ve diğ. çalışmasıdır.

Tablo 5. Web of Science ve Scopus'ta kentsel lojistik ile ilgili en çok alıntılanan 20 makale

	Yazar(lar)	Yayın Başlığı	Yıl	Kaynak	Amaç	Toplam Alıntılama	Yıllık Ortalama Alıntılama
1	Crainic, T.G., Ricciardi, N., ve Storchi, G.	Models for Evaluating and Planning City Logistics Systems	2009	Transportation Science	Kent lojistik sistemlerinin modellenmesi ve planlaması	182	16,55
2	Hemmelmayr, V.C., Crainic, T.G. ve Diğ.	An adaptive large neighborhood search heuristic for Two Echelon Vehicle Routing Problems arising in city logistics	2012	Computers & Operations Research	Kent lojistiğinde araç konum yönlendirme ve yer yönlendirme sorunları üzerine algoritmik bir çalışma	144	18,00

3	Tadić,S ve Diğ.	A novel hybrid MCDM model based on fuzzy DEMATEL, fuzzy ANP and fuzzy VIKOR for city logistics concept selection	2014	Expert Systems With Applications	Kent lojistiği konsept seçimi için bulanık DEMATEL, bulanık ANP ve bulanık VIKOR'a dayalı yeni bir melez MCDM modeli geliştirilerek karar vericilere destek olmak	83	13,83
4	Awasthi, A. ve Chauhan, S.S.	A hybrid approach integrating Affinity Diagram, AHP and fuzzy TOPSIS for sustainable city logistics planning	2012	Applied Mathematical Modelling	Sürdürülebilir kentsel lojistik planlaması için karma yaklaşım	81	10,13
5	Anand, N., Tavasszy, L. ve diğerleri	GenCLOn: An ontology for city logistics	2012	Expert Systems With Applications	Kent lojistiğinde ajan tabanlı modelleme ile ontoloji geliştirme girişimi	55	6,88
6	Anand, N., Quak, H. ve diğerleri	City logistics modeling efforts: Trends and gaps - A review	2012	Conference: 7 theInternationalConference On City Logistics	Kent lojistiği modelleme araştırmasının eğilimlerini, kent lojistiği problemleriyle olan ilişkisi açısından analiz etmekte ve kentsel navlun alanını modellemedeki boşlukları belirlemeye çalışmaktadır	53	6,63
7	Savelsbergh, M., Van Woensel, T.	City logistics: Challenges and opportunities	2016	Transportation Science	Kent lojistiğinde mevcut ve olası zorluk ve fırsatların gözden geçirilip tartışılması	52	13,00
8	Mmuñuzuri ve Diğ.	City logistics in Spain: Why it might never work	2012	Cities	İspanya'da kentsel morfoloji ve sürüş davranışı nedeniyle daha da karmaşık olan kentsel yük dağıtım sistemi, düzensiz düzenlemeler, uygulama eksikliği ve eski politikalar dahil olmak üzere olumsuz faktörlerin iyileştirmek için analiz	52	6,50
9	Russo,F. Ve Comi, A.	A classification of city logistics measures and connected impacts	2010	Conference: 6 th International Conference On City Logistics	Kent lojistiğinde uygulanan navlun politikaları konusundaki mevcut çalışmaların analizinden yola çıkarak, kentsel lojistik önlemlerinin genel bir	50	5,00



					sınıflandırmasını ve elde edilen sonuçların ampirik analizi yapılması		
10	Benjelloun, A., Crainic, T. G., Bigras, Y.	Towards a taxonomy of City Logistics projects	2010	6th International Conference On City Logistics Location: Puerto Vallarta, Mexico	Kent lojistiğinin evrimindeki eğilimleri ve aynı zamanda zorlu araştırma yönlerini belirlemek için kentsel lojistik projelerine üç aşamalı bir taksonomi önerilmesi	50	5,00
11	Tamagawa, D., Taniguchi, E., Yamada, T.	Evaluating city logistics measures using a multi-agent model	2010	6th International Conference On City Logistics Location: Puerto Vallarta, Mexico	Bir öğrenme modelinden ve zaman penceresi tahmini (VRP-TW-F) ile araç rotalama ve zamanlama problemi için bir model kurularak kent lojistiği önlemlerini değerlendirmek	49	4,90
12	Rao ve diğerleri	Location selection of city logistics centers under sustainability	2015	Transportation Research Part D-Transport And Environment	Bulanık çok amaçlı grup karar verme tekniği ile kentsel lojistik merkezleri seçimi	48	9,64
13	Koç, Ç., Bektaş, T., Jabali, O., Laporte, G.	The impact of depot location, fleet composition and routing on emissions in city logistics	2016	Transportation Research Part B: Methodological	Depo lokasyonunun, filo kompozisyonunun ve rota kararlarının kent lojistiğindeki araç emisyonları üzerindeki ortak etkisini araştırılması	39	9,75
14	Ehmke, J.F., Meisel, S., Mattfeld, D.C.	Floating car based travel times for city logistics	2012	Transportation Research Part C: Emerging Technologies	Veri madenciliği yaklaşımının kent lojistik uygulamalarına ve seyahat sürelerinin verimli bir şekilde sağlanması	38	4,75
15	Ehmke, J.F., Steinert, A., Mattfeld, D.C.	Advanced routing for city logistics service providers based on time-dependent travel times	2012	Journal of Computational Science	Kent lojistiğinde zamana bağlı seyahat sürelerini dikkate alarak araç rotalarında karşılaşılan zorluklar ve kentsel lojistik servis sağlayıcıları için bir planlama sistemi sunulması	37	4,63
16	Buhrkal, Katja; Larsen, Allan; Ropke, Stefan	The waste collection vehicle routing problem with time windows in a city logistics context	2016	7th International Conference on City Logistics Location: Mallorca, SPAIN	Kent lojistiği için atıkların nasıl verimli toplanması gerektiği, zaman penceresi atık toplama aracı yönlendirme problemlerinin analizi	36	9,00

17	Taniguchi, Eiichi; Thompson, Russell G.; Yamada, Tadashi	Emerging techniques for enhancing the practical application of city logistics models	2011	7th International Conference On City Logistics Location: Mallorca, Spain	Kentsel lojistik modellerinin pratik uygulamasını geliştirmek için ortaya çıkan tekniklerinin bir incelemesi	31	3,44
18	Cattaruzza, D., Absi, N., Feillet, D., González-Feliu	Vehicle routing problems for city logistics	2017	EURO Journal On Transportation And Logistics	Araç rotalama problemleri incelenerek, rota optimizasyonu sağlanması ve kentsel lojistik akışlarının sınıflandırılması	30	3,80
19	Taniguchi, Eiichi	Concepts of city logistics for sustainable and liveable cities	2014	1st International Conference on Green Cities - Cities Location: Szczecin, POLAND	Sürdürülebilir ve yaşanabilir şehirler için kent lojistiği konseptlerini PDCA (Planla, Yap, Kontrol Et ve Yasa) ile açıklamak	28	4,50
20	Schliwa, Gabriele; Armitage, Richard; Aziz, Sara; vd.	Sustainable city logistics - Making cargo cycles viable for urban freight transport	2015	Research In Transportation Business And Management	Kent lojistiğinin daha sürdürülebilir hale getirilmesi için kargo döngülerinin potansiyelini ve dağılımlarını teşvik etme yollarını araştırmak ve katkıda bulunmak	26	5,20

En çok alıntı yapılan 3 makalenin konusu incelendiğinde, ilk sırada yer alan Crainic ve diğ. çalışmasının kentsel lojistik sistemlerinin değerlendirme ve planlama modelleri üzerinde durduğu, iki aşamalı bir dağıtım yapısını içeren bir kentsel lojistik planlama konusuna, kısa vadeli operasyonların planlanması ve kaynakların yönetimine odaklandığı görülmektedir. Hemmelmayr ve diğ. çalışmasına bakıldığında araç konum yönlendirme ve yer yönlendirme sorunları üzerine algoritmik bir çalışma yapıldığı görülmektedir. Çalışmada, iki kademeli araç yönlendirme sorunu (2E-VRP) ve lokasyon yönlendirme sorunu (LRP) için uyarlamalı bir büyük komşuluk araştırması yapılmıştır. Tadic ve diğ. çalışmasında, kent lojistiği konsept seçimi için bulanık DEMATEL, bulanık ANP ve bulanık VIKOR'a dayalı yeni bir melez MCDM modeli geliştirildiği görülmektedir. Makale, kentsel lojistik konseptinin seçimi için farklı katılımcılar ve paydaşlar için çevre özelliklerine en uygun bir çerçeve önermektedir. Kurulan modelde, Belgrad Şehri örnek alınmış ve uygulanan kent lojistiği konseptini seçerken karar vericilere (planlayıcılar, şehir idaresi, lojistik hizmet sağlayıcıları, kullanıcılar vb.) destek verilmektedir.

Hirsch (2005) araştırmacıların çıktılarını değerlendirirken kullanılan toplam yayın sayısı, toplam atıf sayısı, yayın başına düşen atıf sayısı, önemli yayınların sayısı, çok önemli yayınlara yapılan toplam atıf sayısı gibi ölçütlere oranla *h*-endeksi ölçütünü tanımlamıştır. *H*-endeksi araştırma çıktısının kalitesini, üretkenliğini (yayın sayısı) ve belirli bir yayının etkisini (alıntı sayısını) içermesidir.

Web of Science'da, *h*-endeksine dayanan küresel düzeyde en verimli 10 yazar Tablo 6'da gösterilmiştir. Eiichi Taniguchi en yüksek *h*-index'e sahiptir. Yayınlarına 154 defa atıfta bulunulmuştur. Teoder Gabriel Crainic ise alıntılarının toplamı, çalışma başına ortalama alıntılama ve yıllık ortalama alıntılama sayısında en fazla atıf yapılan yazar olmuştur, alıntılarının toplamı 354 adet olup çalışma başına ortalama 32,18 alıntılama yapılmıştır. Ayrıca, toplam yayın bakımından da Crainic en verimli yazar konumundadır.

**Tablo 6.** Web of Science' da 2008- 2018 yılları arasında kentsel lojistik çalışması alanında en verimli 10 yazar

	Yazar	Alıntıların Toplamı	H-İndex	Çalışma Başına Ortalama Alıntılama	Yıllık Ortalama Alıntılama	Toplam Yayınları
1	Taniguchi, E.	154	7	22,00	19,25	7
2	Crainic, T.G.	354	6	32,18	35,40	11
3	Yamada, T.	122	6	20,33	15,25	6
4	Quak, H	108	6	13,50	15,43	8
5	Tavasszy, L.	124	5	20,67	15,50	6
6	Thompson, R.G.	69	5	16,00	10,00	5
7	Anand, N.	118	4	23,60	14,75	5
8	Comi, A.	79	4	19,75	8,78	4
9	Ehmke, J.F.	78	3	14,80	9,75	6
10	Mattfeld, D.C.	78	3	13,00	9,75	6

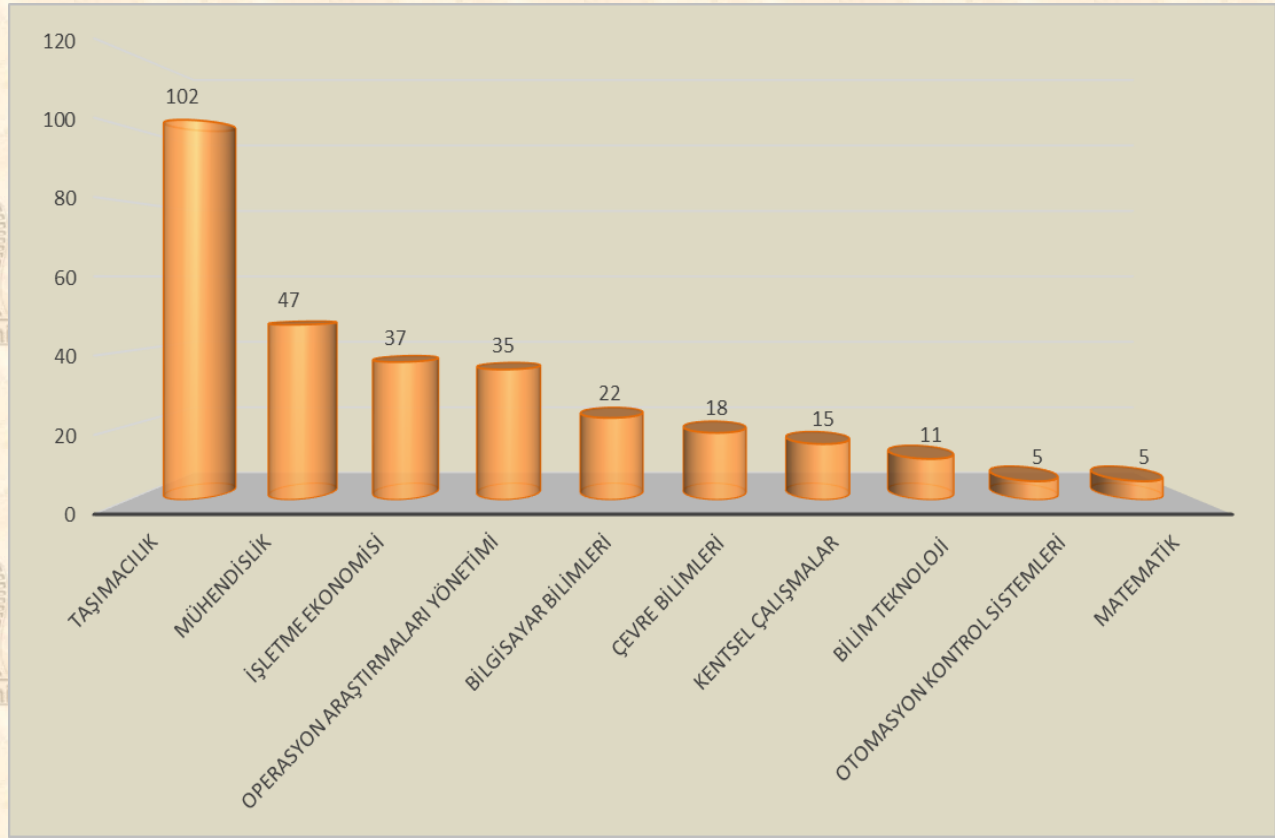
Tablo 7'de Web of Science' da kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmaların etki faktörü en yüksek en önemli 10 dergisi yer almaktadır. Bir derginin etki faktörü (IF), derginin son yılda, önceki 2 yıla ait makalelere ait aldığı atıfların, önceki iki yılda yayınlanan makale sayısına bölünmesiyle elde edilmektedir (Garfield, 1995). Etki faktörleri Journal Index Citation (JIC) değerlemesine göre yapılmaktadır. 2017 etki faktörüne göre Transport Reviews 4.64 etki faktörü ile en üst sırada yer almaktadır. 5 yıllık etki faktörüne bakıldığında Transportation Research Part B-Methodological en iyi etki faktörüne sahip dergi olarak görülmektedir. Taşımacılık ile ilgili dergilerinin daha fazla etki faktöre sahip olduğu ancak bununla birlikte bilişim ve teknoloji dergilerinin önemli etki faktörüne sahip olduğu görülmektedir. Bunun sebebi, kent lojistiği ile ilgili trafik, planlama ve modellemelerin teknolojik gelişmelere çerçevesinde yapıldığı düşünülebilir.

**Tablo 7.** Web of Science' da yer alan en önemli 10 dergi ve etki faktörleri

	Dergi Adı	2017 Etki Faktörü (IF)	5 Yıl Etki Faktörü
1	Transport Reviews	4.64	4.81
2	International Journal Of Physical Distribution & Logistics Management	4.21	4.18
3	Transportation Research Part B-Methodological	4.08	5.10
4	Transportation Research Part C-Emerging Technologies	3.96	4.55
5	Expert Systems With Applications	3.76	3.71
6	Transportation Research Part D-Transport And Environment	3.44	3.78
7	Transportation Science	3.33	4.58
8	Transportation Research Part E-Logistics And Transportation Review	3.28	4.09
9	Journal Of Urban Technology	3.21	3.40
10	Computers & Operations Research	2.96	3.17

Şekil 8'de Web of Science' da kentsel lojistik çalışmalarının alansal dağılımı gösterilmiştir. Geniş bir çalışma alanı olan kentsel lojistik çalışmalarında en fazla taşımacılık alanında çalışma yapıldığı ve bununla birlikte, mühendislik, işletme ekonomisi, operasyon araştırmaları yönetimi, bilgisayar bilimi, çevre bilimleri gibi farklı alanlarda da çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Kentsel lojistik çalışmalarının toplumun her çevresini direkt ilgilendiren bir konu olması son

yıllarda bu çalışmalara ağırlık kazandırmıştır. Çünkü insanlar artık, temiz havaya ihtiyaç duymakta bununla beraber hızlı, düzenli ve daha güvenli bir ortam aramaktadır.



Şekil 8. Web of Science' da kentsel lojistik çalışmaların alansal dağılımı

## SONUÇ

Son yıllarda kentsel lojistik ile ilgili yapılan çalışmaların artış göstermesi hem sosyal ve beşeri bilimler hem de mühendislik bilimlerinde dikkat çeken konular arasına girmiştir. Çünkü insanlar daha iyi hava kalitesi, daha güvenli topluluklar ve daha sağlıklı yaşamlar aramaktadırlar. Yapılan bibliyometrik analizin, kentsel lojistik çalışmalarına önemli katkılar sağlayacağı düşünülmekle birlikte araştırmacılar için ön hazırlık olarak da kabul edilebilir.

Kentsel lojistiğin sürdürülebilirlik ve yaşanabilirliği ile ilişkili olarak kentsel lojistiğin modellenmesindeki son önemli gelişmeler gözlemlenebilir. Amazon Locker, BufferBox gibi lojistik hizmeti sunan benzeri şirketler kentlerde yaşanan trafik sıkışıklığı, zaman kaybı, maliyet, hasar kaybı gibi sorunların önüne geçerek önemli çözümler sunmaya başlamışlardır. Buna ek olarak, paylaşım ekonomisi görüşünden yola çıkan Airbnb, BlaBlaCar, Uber gibi firmalar konsolidasyon sağlayarak maliyet ve trafik sıkışıklığının azalmasına, Matternet gibi ürün teslimatlarında drone kullanmaya başlayan şirketler enerji, maliyet, hız ve zaman gibi kentsel lojistik konularını direkt ilgilendiren konulara dikkat çekerek hızlı ve güvenli lojistik hizmeti sunmaya başlamıştır. Kent lojistiğini etkileyen teknolojik gelişmeler kentsel lojistiğin sürdürülebilirliği için gelecekte önem arz etmeye devam edecektir.

Türkiye perspektifinde ise, son yıllarda özellikle İstanbul için alınan önlem ve çalışmalarda, Marmaray projesinin hayata geçmesi, 3. köprü'nün açılması, metro-metrobüs gibi toplu taşımacılık sistemlerinin geniş bölgelere hizmet sunması ve etkin kullanımı örnek gösterilebilir. Bununla birlikte, bisiklet kullanım sahalarının azlığı ve birbirinden kopukluğu sorunları çözülerek bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, modlar arası geçişkenliklerinin artırılması, yeni imar düzenlemelerinin kent lojistiği çerçevesinde planlanması, ray hatlarının genişletilmesi gibi çözümler de kent lojistiğinin sürdürülebilirliği açısından önemlidir.

Kent lojistiği çalışmalarının daha fazla kentte yaşayan insanların beklentileri, arzularının karşılanıp karşılanmadığı, idarecinin aldığı kararların diğer paydaşlar açısından analiz edilmesine yönelik çalışmalara ihtiyaç duyulduğu gözlemlenmektedir.

Bundan sonraki çalışmalarda metodoloji daha da genişletilerek kentsel lojistik amaçlarının paydaşlar açısından değerlendirilmesi, tüm paydaşlarının kentsel lojistik hizmetlerinden duyulan memnuniyet düzeylerinin araştırılması ve paydaşlar arasındaki amaç farklılıklarının nasıl uzlaştırılabileceği gibi çalışmaların kapsamlı analizi yapılarak daha derinlemesine ve daha fazla çalışma sayısına ulaşılabilir.

#### KAYNAKÇA:

Akben, İ. Bahçeci, A.P. (2018). Kentsel Lojistik: Gaziantep Örneği. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 5(6), S 211-229

Akçay, M.E. (2013). “Kent İçi Yük Taşımacılığı ve E-Ticaret’in Etkileşimi Üzerine Bir Araştırma”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

Aksoy L., Küçük B. (2015). “Kentsel Lojistik İçin Elektrikli Araçların Güzergâh Planlamasına Yönelik Bir Uygulama”, İv. Ulusal Lojistik Ve Tedarik Zinciri Kongresi, 21-23 Mayıs, S. 156-162, Gümüşhane

Amaral, R. R. ve Aghezzaf, E. H. (2015). City Logistics and Traffic Management: Modelling the Inner and Outer Urban Transport Flows in a Two-tiered System. *Transportation Research Procedia*, 6, 297-312

Ambrosini, C., Routhier, J.C. ve Toiler, F. (2004). How do urban policies work on urban goods transport flows?. *World Transport Conference 2004 Bildiri Kitabı* (ss.1- 17), İstanbul

Anand, N., Yang, M., Van Duin, J. H. R., Tavasszy, L. (2012). GenCLON: An ontology for city logistics. *Expert Systems with Applications*, 39(15), 11944-1196.

Anand, N., Quak, H., van Duin, R., Tavasszy, L. (2012). City logistics modelling efforts: trends and gaps a review. *The Seventh International Conference on City Logistics, Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 39, 101-115.

Anand, N., van Duin, R., Quak, H., Tavasszy, L. (2015). Relevance of city logistics modelling efforts: a review. *Transport Reviews*, 35(6), 701-719.

Ar, İ.M. (2013) “Trabzon İli İçin Kentsel Lojistik Stratejisi Seçimi: Birleştirilmiş SWOT Analizi-Analitik Ağ Süreci Yöntemi Uygulaması” II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, 16-18 Mayıs, Aksaray Üniversitesi, Aksaray

Awasthi, A., and S. S. Chauhan. (2012). “A Hybrid Approach Integrating Affinity Diagram, AHP and Fuzzy TOPSIS for Sustainable City Logistics Planning.” *Applied Mathematical Modelling* 36 (2): 573–584.

Aydın, G.T. (2017). Kent içi lojistik İstanbul için bir uygulama. İstanbul Teknik Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü / İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı / Ulaştırma Mühendisliği Bilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul

Aydınlı, Z. (2016). Çok kriterli karar verme yöntemleri ile kentsel aktarma merkezi yeri seçimi ve İstanbul uygulaması, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul

Bektas, T., Crainic, T. G., van Woensel, T. (2017). From managing urban freight to smart city logistics networks. In K. Gakis, & P. Pardalos (Eds.), *Network Design and Optimization for Smart Cities* (pp. 143-188). (Series on Computers and Operations Research; Vol. 8). s.l.: World Scientific.

Benjelloun, A., Crainic, T. G., Bigras, Y. (2010). Towards a taxonomy of city logistics projects. *Procedia-Social Behav Sci. Procedia - Social and Behavioral Sciences*. 2. 6217-6228. 10.1016/j.sbspro.2010.04.032.

Bilişik, Ö.N. (2014). “*Kentsel Lojistik Merkez Yer Seçimi: Meyve Sebze Hali Uygulaması*”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Bilişim Sanayicileri Derneği. (TÜBİSAD, 2018). Bilgi ve İletişim Teknolojileri Sektörü 2017 Pazar Verileri-Mayıs 2018.

Bonilla, C., Merigó, J.M., Torres-Abad, C. 2015. Economics in Latin America: A bibliometric analysis. *Scientometrics* 105, 1239–1252

Broadus, R. (1987). Toward a definition of “bibliometrics”. *Scientometrics*, 12(5-6), 373-379.

Browne, M., Allen, J., Nemoto, T., Visser, J. (2010). Light goods vehicles in urban areas. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 2(3), 5911-5919.

Bovy, P.. (1990). Transport and the environment: a tentative overview of issues in cities of developed and developing countries, Swiss Federal Institute of Technology.

Bozzo, R., Conca, A., Marangon, F. (2014). Decision Support System for City Logistics: Literature Review, and Guidelines for an Ex-ante Model. *Transportation Research Procedia*, 3, 518-527.

Buhrkal, K., A. Larsen, ve S. Ropke. (2012). “The Waste Collection Vehicle Routing Problem with Time Windows in a City Logistics Context.” *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 39: 241–254.

Büyüközkan, G., Soncul, M. ve Tanyaş, M. (2012). Kentsel Lojistik Yapısının Modellenmesi ve Analizi. 1.Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiri Kitabı (ss.587-595), Düzenleyen Necmettin Erbakan Üniversitesi Konya. 10-12 Mayıs 2012.

Çancı, M. ve Atalay, Ş., (2007). Freight Villages as a solution to the urban logistics challenge. 5th International Logistics and Supply Chain Congress, İstanbul, Kasım 2007

Carvalho, M.M., Fleury, A., Lopes, A.P., (2013). "An overview of the literature on technology roadmapping (TRM): Contributions and trends," *Technological Forecasting and Social Change*, Elsevier, vol. 80(7), pages 1418-1437.

Cattaruzza, D., Absi, N., Feillet, D., González-Feliu.J.(2017). “Vehicle routing problems for city logistics,” *Euro Journal on Transportation Logistics*, vol. 6, no. 1, pp. 51–79

Cezayirlioğlu, H. (2012). Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Kongresi. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi (s. 82). Konya: Necmettin Erbakan Üniversitesi.

Comi, A., Delle Site, P., Filippi, F., Nuzzolo, A. (2012). Urban freight transport demand modelling: A state of the art. *European Transport\Trasporti Europei* , Issue 51, Paper N° 7,ISSN 1825-3997.

Council of Supply Chain Management Professionals. (2017). Link : <https://cscmp.org/>

Cracknell, J. A. (2000). Experience in Urban Traffic Management and Demand Management in Developing Countries, World Bank Urban Transport Strategy Review –Background Paper, Washington D.C.

Crainic, T. G., Ricciardi, N., Storchi, G. (2009). Models for evaluating and planning city logistics systems. *Transportation science*, 43(4), 432-454.

Chun-Hao ve Jian-Min, (2012). A bibliometric study of financial risk literature: A historic approach *Applied Economics*, 44 (2012), pp. 2827-2839

Dağistan, B., Akkaya, M.A. (2017). Kentsel Lojistik ve Yerel Yönetimler. Büyükçekmece 1. Uluslararası Yerel Yönetimler Kongresi.İstanbul.

Deniz, Ş. Ü., Durdağ, C. (2015). Alışveriş merkezlerinin aynı gün teslim hizmeti sunmasının kentsel lojistiğe etkileri ve ABD uygulama örnekleri. IV. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, Gümüşhane, 21-23 Mayıs 2015

Deniz Ticaret Odası (2017) Deniz Sektörü Raporu, İstanbul. (2018).  
[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sectorraporu/2017\\_sektor\\_tr.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sectorraporu/2017_sektor_tr.pdf)

(Erişim Tarihi: 10.01.2019)

Greene, D.L. ve Plotkin, S.E. (2011). Reducing greenhouse gas emissions from U.S. transportation. Center for Climate and Energy Solutions.

E. Demir, Y. Huang., Van Woensel, T. (2015). A selected review on the negative externalities of the freight transportation : modeling and pricing. Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review, 77:95–114.

Ehmke, J., Meisel, S., Mattfeld, D. (2012). Floating car based travel times for city logistics. Transportation Research Part C: Emerging Technologies. 21. 338-352. 10.1016/j.trc.2011.11.004.

Ehmke, J., Steinert, A., Mattfeld, D. (2012). Advanced routing for city logistics service providers based on time-dependent travel times Journal of computational Science 3 (4). 21. 193-205.

Erdir, A. ve Kalkan, M., (2013). Kentsel Lojistik Üzerine Keşifsel Bir Çalışma. II.Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiri Kitabı (ss.139-148), 16-18 Mayıs, Aksaray

Erdir, A. (2013). “Kentsel Lojistik: İzmir İli İçin Bir Uygulama”. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. İzmir

Erdumlu, R., M. (2006). Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Uygulaması, DTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*.

Ertugut R., Koç Ustali N., Bolat S. (2018) "Kentsel Lojistik Ve Singapur Örneği", 4. International Academic Research Congress, Antalya, Türkiye, 30 Ekim - 3 Kasım, pp.538-545

European Commission. (2015). ([https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics\\_on\\_European\\_cities#Population](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_European_cities#Population), Erişim Tarihi: 13 Şubat 2019).

European Environment Agency. (2018). Trends and Projections In Europe 2018, EEA Report No 16/2018 <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2018-climate-and-energy>, Erişim Tarihi: 11 Şubat 2019).

Eurostat. (2018). Number of internet users worldwide (<https://www.statista.com/statistics/273018/number-of-internet-users->, Erişim Tarihi: 13 Şubat 2019).

Garfield, E. (1995) "How can impact factors be improved?" British Medical Journal, 313 (7054) p.411-413, 1996b. Link: [http://www.garfield.library.upenn.edu/papers/bmj313\(7054\)p411y1996.html](http://www.garfield.library.upenn.edu/papers/bmj313(7054)p411y1996.html)

Grant J., Cottrel, R. Cluzeau, F., Fawcett, G. (2000). Evaluating “payback” on biomedical research from papers cited in clinical guidelines: applied bibliometric study BMJ 2000; 320 :1107

Hemmelmayr, VC, Cordeau, JF, Crainic, TG. (2012). An Adaptive Large Neighborhood Search Heuristic for Two-Echelon Vehicle Routing Problems Arising in City Logistics. Computers & Operations Research 2012;39:3215–3228.

Hirsch, J.E. (2005). An index to quantify an individual's scientific research output. *PNAS*, 102(46), 16569-16572. 29 Kasım 2018 tarihinde <http://www.pnas.org/cgi/reprint/102/46/16569> adresinden erişildi.

İnaç, H., Tanyaş, M. (2012). ‘İstanbul’un Kentsel Lojistik Analizi ve Çözüm Önerilerinin AHP ile Değerlendirilmesi’, 1.Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Bildiri Kitabı, Necmettin Erbakan Üniversitesi, Konya, 10-12.05.2012, s.137-147

J. Hamari, M. Sj"oklint, and A. Ukkonen. (2015). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. Journal of the Association for Information Science and Technology, in press,

Koç, Ç, T. Bektaş, O. Jabali, and G. Laporte. (2016). "The Impact of Depot Location, Fleet Composition and Routing on Emissions in City Logistics." Transportation Research Part B: Methodological 84: 81–102.

Koenig, D. ve Pisani, J. (2018). Where are the drones? Amazon's customers are still waiting, despite Jeff Bezos' prediction. Erişim Tarihi :25.02.2019. <https://www.chicagotribune.com/business/ct-biz-amazon-waiting-for-drones-20181203-story.html>

Kunter, U.C. (2015). City Logistics System Design Under Cost Uncertainty. Master Thesis, The Graduate School of Natural and Applied Sciences of Middle East University Ankara.

Küçük , O., Yeşilyurt, E. ve Nurov, G. (2017). "Kentsel Lojistik ve Lojistik Köy Performanslarının Önem Düzeylerinin Belirlenmesi: Kastamonu Örneği", Kastamonu Üniversitesi Nazariyat Dergisi, 2(2), 15-22.

Lee, H.L. (2014). Urbanisation proceeding on unprecedented scale. World Cities Summit, Marina Bay Sands, Singapore.

Morfoulaki, M., F. Mikiki, N. Kotoula, and G. Myrovali. (2015). "Integrating City Logistics into Urban Mobility Policies." 7th International congress on transportation research, Athens, Greece

Muñuzuri, J. ve J. Gonzalez-Feliu. (2013). "Decision-making Tools and Procedures for City Logistics." European Transport/Trasporti Europei 54 (1): 1–3.

Muñuzuri, J., Cortés, P., Guadix, J., Onieva, L. (2012). "City logistics in Spain: Why it might never work" Cities, Volume 29, Issue 2, April 2012, Pages 133-141

Murgia, M. (2015). Ford partners with amazon as it makes major push into driverless cars. The Telegraph.

Neely, K. (2005) The evolution of performance measurement research: Developments in the last decade and a research agenda for the next International Journal of Operations and Production Management, 25 (2005), pp. 1264-1277

Norton, M. J. (2001). Introductory concepts in information science. Medford, NJ: Information Today, Inc.

Nuhoğlu, Ç. (2018). <https://www.lojistikcilerinsesi.biz/2018/08/02/lojistik-performans-endeks-2018-ve-turkiye/>

OECD. (2015). The Metropolitan Century. OECD Publishing.

Ogden K. (1992). Urban goods movement: A guide to policy and planning.

Oğuztimur S., Çancı M. (2011). "Urban Logistics in Master Plan and a Review On İstanbul Master Plan", 51st Congress of European Regional Science Association - ERSA, Barselona, İSPANYA, pp.1-10

Oxford Economics (2017). Future trends and market opportunities in the world's largest 750 cities, Executive Summary.

Özgür, Ö. (2018). İstanbul'da kentiçi ulaşım yapılan yatırımlar ve bu yatırımların kentiçi lojistik üzerine etkisi. İstanbul Ticaret Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul

Öztürk, A., Aydın, G. T. (2017). "Kentsel Lojistik:İstanbul", Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi. 26-27 Ekim 2017, İstanbul.

Porter, M.E. ve Heppelmann, J.E. (2014). How smart, connected products are transforming competition. Harvard Business Review, 92:6488

Pritchard, A. (1969). "Statistical bibliography or bibliometrics? " Journal of Documentation 24, 348-349



Rao, C., Goh, M., Zhao, Y., Zheng, J.(2015). “Location Selection of City Logistics Centers Under Sustainability.”  
Transportation Research Part D: Transport and Environment 36: 29–44.

Russo, F., ve A. Comi. (2010). “A Classification of City Logistics Measures And Connected Impacts.”  
Procedia-Social and Behavioral Sciences 2 (3): 6355–6365.

Savelsbergh, M., ve Van Woensel, T. (2016). City Logistics: Challenges and Opportunities. *Transportation Science*,  
50(2), 579-590. DOI: 10.1287/trsc.2016.0675

Schliwa, G., R. Armitage, S. Aziz, J. Evans, ve J. Rhoades. (2015). “Sustainable City Logistics – Making Cargo  
Cycles Viable for Urban Freight Transport.” *Research in Transportation Business & Management* 15: 50–57.

Tadic, S., S. Zecevic, ve M. Krstic. (2014). A Novel Hybrid MCDM Model Based on Fuzzy DEMETAL, Fuzzy ANP  
and Fuzzy VIKOR for city Logistics Concept Selection.

Tamagawa, D., E. Taniguchi, ve T. Yamada. (2010). “Evaluating City Logistics Measures Using a Multi-Agent  
Model.” *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 2 (3): 6002–6012.

Taniguchi, E., R. G. Thompson, ve T. Yamada. (1999). “Modelling City Logistics.” *International Conference on City  
Logistics, 1ST, 1999,CAIRNS, Queensland, Australia.*

Taniguchi, E., R. G. Thompson, T. Yamada, J. H. R. van Duin. (2001). *City Logistics: Network Modelling and  
Intelligent Transport Systems.* Pergamon, Amsterdam.

Taniguchi, E., Thompson, R.G., Yamada, T. (2012). Emerging techniques for enhancing the practical application of  
city logistics models. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 39, 3-18.

Taniguchi, E. (2014). “Concepts of City Logistics for Sustainable and Liveable Cities.” *Procedia – Social and  
Behavioral Sciences* 151: 310–317.

Taniguchi, E., R. G. Thompson, ve T. Yamada. (2014). “Recent Trends and Innovations in Modelling City Logistics.”  
*Procedia – Social and Behavioral Sciences* 125: 4–14.

Tanyaş, M., Canci, M. (2006). “Urban Logistics Planning”, 4th International Logistics  
and Supply Chain Congress, İzmir, 168-171.

Tanyaş, M., Küllük, İ. (2015). *Kentsel Lojistiğe Yönelik Karayolu Aktarma Merkezi Yatırım Analizi: İstanbul  
Anadolu Yakası Uygulaması. IV. Ulusal Lojistik Ve Tedarik Zinciri Kongresi 21-23 Mayıs 2015, Gümüşhane*

Tanyaş, M., Bedük, S. (2015). *Yeşil Kentsel Lojistik: Literatür Araştırması Ulusal Lojistik ve Tedarik  
Zinciri Kongresi, Konya*

Tanyel,A., Tuna, O., Oral, E.A. (2009). ‘İzmir’deki kentsel yük sevkiyatlarına ilişkin çözüm önerileri’, 1.İzmir  
Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Aralık 2009, Deü Desem

T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı [UDHB].(2018).Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi.

Turan, K.Z. (2016). *Kentsel lojistikte intermodal taşımacılık modeli: İstanbul uygulaması. Maltepe Üniversitesi /  
Sosyal Bilimler Enstitüsü / Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı / Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Bilim  
Dalı. Doktora Tezi. İstanbul*

Trafik Otoritmi Raporu. (2017), Beykoz Üniversitesi <https://www.beykoz.edu.tr/icerik/1191-iybf-ogretim-uyesi-serkan-gursoy-haftada-1-gunluk-mesai-yola-gidiyor>., Erişim Tarihi : 11 Şubat 2019)

TÜBİSAD. (2018). *Bilgi ve İletişim Teknolojileri Sektörü 2017 Pazar Verileri-Mayıs 2018*

TÜİK. (2018). *Türkiye İstatistik Kurumu, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt İstatistikleri*  
[http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1046](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046) ( Erişim Tarihi: 11.01.2019)

Uluslararası Nakliyeciler Derneği. (UND, 2018). Kasım 2018 Taşımacılık İstatistikleri Değerlendirme Raporu. <http://www.und.web.tr/upload/KASIM%2018%20RAPORU.pdf> ( Erişim Tarihi: 10.01.2019)

United Nations Population Division. (2017). World Population Prospects: The 2017 Revision. New York

United Nations. (2015), United Nations, World Population Ageing 2015 Report, Erişim Tarihi 17 Şubat 2019, [http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2015\\_Report.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2015_Report.pdf).

UTİKAD. (2018). Türkiye’de E-Ticaret ve İhracat Gelişim Potansiyeli ve Lojistik Süreçler. Erişim Tarihi: 20 Şubat 2019. <http://www.utikad.org.tr/images/HizmetRapor/turkiyedeeticaretveihracatgelisimpotansiyelivejojistiksurecler-7521.pdf>.

Wagstaff, A. ve Culyer, A.J. (2012). Four decades of health economics through a bibliometric lens Journal of Health Economics, 31 (2012), pp. 406-439 <http://dx.doi.org/10.1016/j.jhealeco.2012.03.002>

World Bank (2018). The Logistics Performance Index and Its Indicators Report 2018. (<https://lpi.worldbank.org/report>).( Erişim Tarihi : 15.01.2019)

Yardımcı, İ. (2016). “Vehicle Routing In City Logistics With A Case Study”. Marmara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Endüstri Mühendisliği Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

Yardımcı,İ., Vayvay. Ö., Tanyaş, M. (2015). Kentsel Lojistikte Araç Rotalama. V. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi 2016 Toros Üniversitesi, Mersin

Yeşilyurt, E. (2019). Kentsel Lojistik, Dağıtım Lojistiği ve Firma Performansı İlişkisi: Kastamonu İlinde Bir Çalışma. The International New Issues İn Social Sciences, 7 (1), 31-58.

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Turkish Politics in the Early Republic Period "Modern nationalize" Investigation of the Effort</b>	
Corresponding Author	<b>Serhat ULUBAY</b> Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, serhatulubay@gmail.com	
Submission Date Admission Date	13/02/2019 / 15/04/2019	
How to Cite	ULUBAY, S., (2019). Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde "Moderni Millileştirme" Çabasının Sorgulanması, Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 387-396	ORCID NO: 0000-0002-0240-4792

## Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde "Moderni Millileştirme" Çabasının Sorgulanması

Serhat ULUBAY<sup>1</sup>  
serhatulubay@gmail.com

### ÖZ:

Cumhuriyetin ilanından 1950'lere kadar geçen kısa sürede, Türkiye'de mimari üslup denemelerinin art arda yaşandığı görülmektedir; Osmanlı canlandırmacılığı amacını taşıyan mimari üsluptan, uluslararası kanonları benimseyen modern mimariye, oradan da modernin yerelle kesişimini arayan millileştirme çabalarına. Her biri kendinden öncekini yoğun bir şekilde eleştirerek ilerlemeye çalışan bu üslupları, isimlendirmenin ve "üç safha"ya ayırmanın\*, Bozdoğan'a göre tehlikeli bir yanı vardır: Ülkede, "ulus inşa etme"nin verdiği, milliyetçilik ve tarihselcilik itici gücü ve motivasyonun olduğu gerçeğinin atlanması.

Bu çalışmada Erken Cumhuriyet Dönemi olarak adlandırılan ve Cumhuriyetin kuruluş yıllarını kapsayan dönemde, yukarıda bahsedilen "itici" ve "motive edici" güçlerle modern olanın millileştirme sorunsalı sorgulanmaya çalışılmıştır. Bu irdeleme yapılırken, sürekli modern olanın milli olanla uzlaşp uzlaşamayacağı sorusu canlı tutulmaya çalışılmıştır.

\* Cumhuriyet Dönemine ait tarih yazımında sıklıkla karşımıza çıkan, Osmanlı canlandırmacılığına Birinci Ulusal Üslup, uluslararası üslubun örneklerinin görüldüğü döneme Yeni Mimari veya İnkılap Mimarisi, millileştirme ve yerlileştirme çabalarının olduğu dönemin İkinci Ulusal Üslup şeklinde isimlendirilmesi kastedilmektedir.

### ABSTRACT: / ÖZ:

In the short term from proclamation of the Republic to 1950s, it is observed that architectural style efforts were consecutively experienced in Turkey; from the architectural style called as the Ottomanism to modern architecture adopting international canonical approach and to the nationalization efforts trying to find the intersection of modern with the local. According to Bozdoğan, there is a dangerous side to denominate and divide these styles, which tries to progress by intensively criticizing its predecessor into "three phases": Ignoring that there is the impulse and motivation of nationalism and historicism in the country which is provided by "building a nation".

In this study, it is tried to question the problem of nationalization of the modern style through aforementioned "impulsive" and "motivating" forces during the era covering the foundation years of the Republic called as the Early Republican Period. While, examining this, the question whether the modern one can settle with the national one on permanent basis is tried to be kept alive.

\* Here, it is implied that the Ottomanism which we frequently come across in historiography in the Republican Period is called as the First National Style, the period where examples of the International style are observed as the

<sup>1</sup> Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, [serhatulubay@gmail.com](mailto:serhatulubay@gmail.com)  
Yıldız Technical University, Faculty of Architecture, Department of Architecture

New Architecture or the Revolution Architecture and the period with nationalism and endenization called as the Second National Style.

**KEYWORDS:** Early Republican Period, Modern Architecture, Nationalization, Turkish House, Locality. / **ANAHTAR KELİMELELER:** / Erken Cumhuriyet Dönemi, Modern Mimari, Millileşme, Türk Evi, Yerel Olma.

## Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde “Moderni Millileştirme” Çabasının Sorgulanması

### GİRİŞ:

İki büyük dünya savaşına şahitlik eden 20. yüzyıl Avrupası'nda, milliyetçi-ulusalcı söylemlerin yükseldiği politik bir atmosfer hakimdir. Bu söylemler, sanat ve mimarlık ortamında da kendine yer bulmuştur. “Modern Çağ”ın gereksinimlerinden doğan modernizmin “makine estetiği”nin, sanatta ve mimarlıkta, 20. yüzyılın ikinci çeyreğinde yerel olanla ara kesiti ve kesişimi sorgulanmaya başlanmıştır. Bu düşünce biçiminin temsilcileri olan sanatçı ve mimarlar, ait oldukları toplumların geçmişe ait üretim pratikleriyle, modernist sanat ve mimarlık pratiğinin aynı kökten filizlendiğini, söylem ve eserleriyle ispat etme gayreti içerisinde bulunmuşlardır. ‘İnşa etme’nin, ‘Ulusu inşa etmek’ olarak algılandığı bu dönemde, sanat ve mimarlık, ulusal devletin söylemini taşıyan güçlü bir politika olarak kabul görmektedir. Bu politika; sanat ve mimarlıkta, modern çağın modernist düşünce biçimini, ulusalcı söylemlerle millileştirme gayreti taşımaktadır. Bu dönemde, bu milliyetçi savı ön plana çıkarma gayret ve düşüncesine sahip önemli temsilciler, söylemleriyle mimarlık gündemi üzerine belirleyici olmuşlardır. Bu temsilcilerin, aynı dönemlere ait söylem benzerlikleri dikkat çekicidir:

“... Eğer Akdeniz'in vernaküler yapı örneklerini inceleyip, bunları modern mimarlığın en iyi eserleriyle kıyaslırsak, aralarında pek çok ortak özellik görmeden edemeyiz; detaylarda değil, bir mimari esere ruhunu veren 'değişmez öğelerde'dir bu ortaklık. O halde modern mimarlığa neden 'Alman' bir mimarlık denmiştir? Modern mimarlık, teknik açıdan büyük ölçüde Kuzey memleketlerinin icadı olabilir ama bu yeni mimarlığı etkileyen ruh, üslupsuz bir Akdeniz mimarlığıdır. Modern mimarlık Akdeniz'in saf, geleneksel formlarına dönüştür. Latin denizinin bir başka zaferidir bu!...” Josep Lluís Sert (Bozdoğan, 2009: 18).

“... Etrafa baktığımızda, her yerde bir beyaz duvarlar mimarisi, dikdörtgen veya kare, yatay veya dikey; bir doluluk-boşluk, renkler ve formlar, geometri ve proporsiyon mimarisi... Bunlar Akdeniz mimarisinin karakteristik özelliğidir; insan eseri formlarla doğanın renk ve formlarını kaynaştırarak zamana kafa tutan piramitleri inşa etmiş, bir Roma su kemerinin ritmini ya da Akropol'ün senfonisini bestelemiş olan Akdeniz ruhudur. İşte hepsi burada: Biskra'nın evleri, Libya'nın evleri, Capri'nin evleri... Gropius, Le Corbusier, Mies van der Rohe tarafından keşfedilip, kuzey kökenli bir 20.yüzyıl icadıymış gibi yutturulan bir miras...” Ernesto Peresutti (Bozdoğan, 2009: 19).

“...Ehemiyyet verdiğim taraf, eski Türk evinin bugünkü modern ev telakkilerine şaşılacak derecede yakın olmasıdır. Bol pencere ve aydınlık olduğuna daha önce işaret ettim. Planında serbestlik, konfora gösterişten fazla ehemmiyet verilmesi, malzeme icaplarına daima sadık kalınması, bol taraçalar (hayatlar) ile bahçe ve avlu, yani tabiat ile evin sıkı sıkı bağlanması... Bunların hepsini eski Türk evlerinde buluruz... Le Corbusier de Türkiye'den çok ilham almıştır...” Sedat Hakkı Eldem (Bozdoğan, 2009: 19).

İspanyol mimar Josep Lluís Sert, İtalyan mimar Ernesto Peresutti ve Türk mimar Sedat Hakkı Eldem'in sözlerinin benzerliği, Avrupa'da yükselen milliyetçi-ulusalcı söylemden güç alarak, mensubu olduğu toplumların, modernizmi, kendi toplumunun sahip olduğu yerel değerleriyle harmanlayarak, “millileştirme” düşüncesinin göstergesidir. Avrupa'da yükselen dönemin ulusalcı – milliyetçi politik ortamından da güç alan bu sava göre, modernist yapma biçimi, köken itibarıyla yerel olan değerlerden türemiştir. İspanyol ve İtalyan modernistler beyaz, kübik Akdeniz vernakülerlerini, Eldem ise ahşap çerçevesi, kiremit çatılı Türk evini yüceltse de, zihinsel pratikleri aynıdır: “...Geleneksel olan, rasyonelliği ve fonksiyonelliği ile çoktan 'modern'dir; o halde modernizm yabancı ve ithal bir şey değil, zaten bizim olan birşeydir...”(Bozdoğan, 2009: 14-23).

Burada üzerinde durulması gereken; ‘modernizmle beraber gelişen ve modernin yerelle aynı köklere sahip olduğu veya modernin yerel olanla uzlaşacağı savı bir gerçeklik taşımakta mıdır?’ sorusudur. Sert, Peresutti ve Eldem'in ait oldukları toplumların yapma biçimlerini ve yerel inşa pratiklerini inceleyerek, aynı kökenden filizlendiğini iddia

ettikleri modernist üslup, detaylıca incelendiğinde, sarsıcı ve kökten yok edici bir anlayışa sahip olduğu görülmektedir. Nitekim Bozdoğan, J. Scott'tan alıntılararak modernizmi tüm hayatı kuşatan, yirminci yüzyılın en hayalperest ve en yıkıcı ideolojisi olarak tanımlamaktadır (Bozdoğan, 2002). Bu durum Sert, Peresutti ve Eldem'in söylemleriyle tezat bir durum oluşturmaktadır. Bir tarafta 20. yüzyılın kökten değiştirici modernist söylemleri, bir tarafta modernist söylemlerin, yerel olanla aynı kökten türediğini iddia eden düşünce biçimi. Bu çalışmada, yıkıcı ve çoğunlukla devlet mekanizmaları aracılığıyla bir araç olarak kullanılan<sup>2</sup> modernist mimarinin, yerel mimari prensiplerle uzlaşıp uzlaşamayacağı sorusu merkezde yer alarak sorgulanması amaçlanmaktadır. Bu sorgulama, örnekler ve ileri sürülen savlarla birlikte irdelenerek cevaplar aranması amaçlanmaktadır.

## 1. Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde Mimarlık

“...Ankara'nın ilk imar devirlerinde, ecnebilere müraaat edilmesine başlandığında, her şey onlardan beklendi. Bundan başka o devirlerdeki müstacel ihtiyaçları bir an evvel karşılamak lazım geliyordu. Bu itibarla, stil meseleleriyle meşgul olmak için vakit bulunamadığını kabul etmek lazımdır. Lazım olan barınacak çatılar idi... Artık bu mesele ile meşgul olmak zamanı gelmiştir. Milli mimari olabilir mi değil, olmalıdır demek lazımdır...” Sedat Hakkı Eldem, Milli Mimari Meselesi, 1939 (Eldem, 1939: 221).

Eldem'e göre, Türkiye'ye modern mimarinin gelişi, 'anlaşılır' bir zaruretten kaynaklanmaktadır. Bu dönemde, savaşımlardan çıkan bir ulusun ihtiyaçlarını ivedilikle yerine getirmesi için ecnebi mimarlara ve beraberinde getirdikleri uluslararası üsluba başvurmak, Ankara Hükümeti için bir tercih değil, bir zaruretten ileri gelmektedir. Vakit o kadar dar ve yapılacak işler o kadar çoktur ki bir 'stil' aramak için vakit bulunmamaktadır. Yeni kurulan Cumhuriyetin bir an önce imar faaliyetlerini tamamlama ihtiyacı, 1930'ların sonlarına doğru gelindiğinde ortadan kalkmıştır. Artık 'başka bir zorunluluğun' yüksek sesle konuşulmasının vakti gelmiştir: “**Milli Mimari**”yi kurmak.

Milli Mimari, Eldem'e göre bir tercih değil, beliren yeni bir zorunluluk olarak 'milli bir görev'dir. Çünkü Eldem'in makalesinde geçtiği üzere, çoğu Alman ağırlıklı Orta Avrupalı mimar ve şehir plancısı, ülkemizde buldukları süre içerisinde, kendi kültürlerini, mimarilerini ülkemize taşımış ve hatta genç Türk mimarları da tesirleri altına almışlardır: “... Bizde ise, ekserisi German kültürünü taşıyan ecnebi mimarlar, yerli bir üslup aramak yoluna gitmedikleri gibi, kendi kültürlerini buraya aynen taşımışlar, hatta yeni nesil Türk mimarlarını dahi kendi tesirleri altına almış olduklarından, memlekette yeni mimari üslubu üzerinde araştırma yapılması hususunu geciktirmiştir...” (Eldem, 1939: 221). Bir başka makalesinde de Eldem bu durumdan şöyle yakınmaktadır: “... Yeni ve yerli mimari tarzının henüz vücut bulmaması ecnebi tesirlerini hakim bir vaziyete koyuyor. Mesela, Ankara Hükümet mahallesi gibi bazı mahalleleri tamamiyle Avusturya tarzı mimarisinde yapılmış olduğu halde, Ankaranın ve memleketin muhtelif yerlerinde Alman, Fransız, İtalyan mekteplerine ait olduklarını gösteren binalar vardır. Bu inşaat on beş seneden beri devam etmektedir. Bu müddet zarfında, bu derece yapı zihniyetimizde hakim olan ecnebi mimarlar, memleketimize uygun bir üslup, hiç olmazsa bir yapı tekniği bulamadılar. Bulmak şöyle dursun aramadılar da...” (Eldem, 1943: 119). Halbuki, 'ecnebi mimarlar'ın Eldem'in bahsettiği gibi bir çaba içerisinde olmadığı inşa ve eğitim faaliyetlerinde açıkça görülmektedir. Bozdoğan'a göre, bu dönemde, Anadolu'daki mimarlık eserlerinin rasyonelliğini, yapısal mantığını, teknotiğini kavrama ve övme çabası, milliyetçi Türk mimarlarla sınırlı değildir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde ve sonrasında, ülkemizde bulunan ecnebi mimarların da bu mimariye karşı güçlü ilgileri ve eğilimleri vardır. Ersnt Egli'nin (sonradan kitaba dönüştürdüğü) Sinan camileri hakkında çalışmaları, Bruno Taut'un Süleymaniye incelemeleri, yine Egli'nin günlüklerinden okuduğumuz Anadolu gezisi notları, Eldem'in söylemleriyle çelişik bir durum oluşturmaktadır (Bozdoğan, 2002), (Egli, 2013).

Tanju, milli mimari konularının gündemde olduğu bu dönemden bahsederken, Türkiye için, milliyetçilik kavramının, çözümlemeyi kısıtlayan çok bütünleştirici şemsiye bir kavram olduğunu ifade etmektedir (Tanju,2009: 176-177). Eldem'in bahsettiği millileştirme çalışmaları, yabancı mimarların ülkemize gelmesiyle başlamışken, kültürümüzün ve mimarimizin Germanleşme tehdidi altında olduğu söyleminin asıl sebebinin, Eldem'in benzer tarihlerde yaptığı bir başka söyleşisinde 'daha net' anlayabiliyoruz: “... Derhal söylemek lazımdır ki son senelerde 'kendi kendimize

<sup>2</sup> Nitekim, Peresutti'nin İtalya'nın vernaküler değerleriyle söylemini geliştirdiği ve modern olanın köklerini aradığı söylem pratiği, İkinci Dünya Savaşı'nın yaklaştığı yıllarda dönemin milliyetçi söylemiyle birleşerek, vernaküler bir kimlikten çıkarak ulusalcı bir kimliğe bürünmüştür. Bu "Akdeniz Modernizmi" söylemi, Faşist İtalya'nın ideolojik söylemine dönüşmüştür. Mussolini'nin, "Akdeniz'in Roma Döneminden bu yana bir İtalyan gölü olduğu söylemine benzer bir yaklaşım, faşist modernist mimar Carlo Enrico Rava'da da görülmektedir: “... Libya kıyılarımızdan Capri'ye, Amalfi kıyılarından Ligurya Rivierası'na kadar bütün vernaküler mimari bizimdir ve tipik Latindir... Bize 'İtalyanlar' olarak en saf özümüzü yeniden bulacağımız yolu gösteriyor. İrkimiz, şeceremiz, kadim ve yeni medeniyetimiz Akdenizdir. Yeni rasyonel mimarlığımızda hala eksik olan İtalyanlığı işte bu Akdeniz ruhunda aramalıyız...” (Bozdoğan, 2009: 18-19).

*kıfayet' prensipi çok haklı olarak her faaliyet şubemizde büyük bir yer tutmuştur. Bu prensibe istinaden de muhtelif ihtiyacımızda kullandığımız maddelerin yerli olmasına bilhassa dikkat ediyoruz... Yukarıda da işaret ettiğimiz gibi yapı işlerinde de (kendi yağımızla kavrulmak) zihniyetinin esesli bir şekilde hakim olması zamanı çoktan gelmiştir. Netekim Nafia işlerinde – iktisadi ve sınayi imkan dahilinde – gittikçe yerli malzeme ve yerli mühendis kullanılmaktadır... Tarzı mimarimizi hariçten ithal etmek mecburiyetinde değiliz...” (Eldem,1940: 69). “Kendi kendimize kıfayet prensibi”yle kastedilenin, mimariyi millileştirme mi yoksa yerli mimarın inşa sahasını genişletme amacı mı taşıdığı sorusunu akıllara getirmektedir.*

Tanyeli, bu durumu Foucault'cu bir perspektif bağlamında yorumlamaya çalışmaktadır. Modernlik, 'ben' ve 'öteki' kavram çiftini inşa etmek anlamını taşımaktadır. Tanyeli, Foucault'cu bir okumayla, ben'i inşa etmek, nesneleştirmek için, öteki kavramını güçlendirmek, tam karşısında konumlandırmak zorunluluğunu vurgulamaktadır. Yani öteki, ben'in karşısında ayna imgedir (Tanyeli, 2011:43-44). Bu bağlamda, Eldem, 'kendi kendimize kıfayet' savını güçlendirmek adına, ecnebi mimarların faaliyetlerini, ötekileştirme gayreti içerisinde dir. Eldem'e göre mimarimiz, ecnebi mimarlar tarafından Germenleşme tehlikesini taşımaktadır.

Milli kavramı, Cumhuriyetle beraber araya mesafe konulmak istenen Osmanlı'ya karşı güçlü bir söylemi de içerisinde barındırmaktadır. Erken Cumhuriyet Döneminde, Osmanlı mirasını büsbütün terk etmek yerine, milliyetçi bir yaklaşımla sahip çıkılmaya çalışıldığı görülmektedir. Bu dönemin mimarları ve mimarlık tarihçileri Osmanlı Mimarisinin, Anadolu'da 'kökleri Hititlere kadar uzanan' Türklerin, mimarlıkta tarihsel dönemlerinden yalnızca biri olduğu argümanını dillendirmektedirler. Modern olanı millileştirme çabasının gündemde olduğu bu dönemde, ortaya konan birçok çalışma ve araştırmanın asıl amacının; 'köklerini Anadolu'dan alan Türk Mimarisi'nin, modern ilkeleri binlerce yıldır bünyesinde barındırdığını ispatlama gayretini taşıdığını söyleyebiliriz. Bozdoğan'a göre, bu dönemde Cumhuriyet tarihyazımının geliştirdiği temel argüman; "... *Türk sanatı ve mimarisinin, yapısı, rasyonelliği ve tarihsel evrim kapasitesi açısından, Batı sanatı ve mimarisinin evrimine yakın olduğu, iki geleneğin birbirine ortak nesepleriyle bağlandığı...*" şeklindedir (Bozdoğan, 2002). Bu argümanı güçlendirmek için Türk Mimarisinin benzersizliği söylemlerinin ortaya çıktığını görmekteyiz. Hatta Türk Mimarisi, kusursuzca yakın oranları ile diğer İslam Mimarlıklarından da (Arap, Hint ve Acem Mimarilerinden) ayrıldığı dile getirilmektedir. Örneğin, Arkitekt Dergisi yazarlarından mimar Behçet Ünsal'ın, Türk Mimarisinin, Arap ve Acem Mimarileriyle kıyaslamadaki tutumunu<sup>3</sup>, Bozdoğan; "...*Türk mimarisi, Batı'daki modern mimarların yücelttiği birçok özelliğe çoktan sahipken, diğer İslam mimarileri "şarklı"ydı...*" şeklinde yorumlamaktadır (Bozdoğan, 2002).

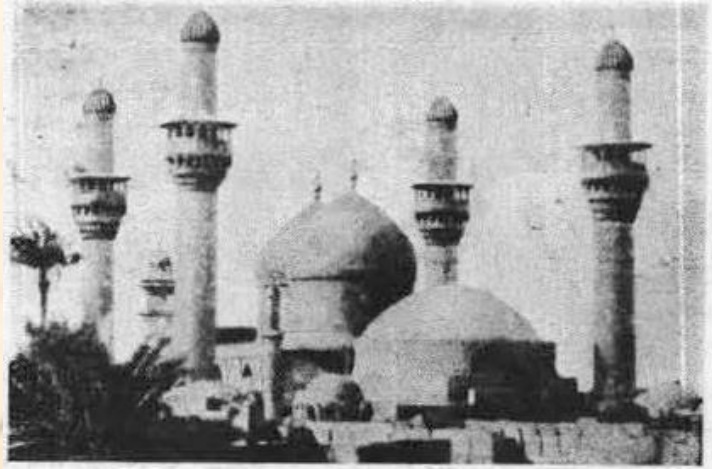
Benzer söylemleri Arseven'de de görmekteyiz. Arseven, Türk Mimari ve Sanatının, İslam geleneklerinden farklı ve aynı zamanda üstün olduğu şöyle vurgulamaktadır: "... *Türk sanatı ise terkindeki sadelik, mübalağadan azadelik, şekillerinin ahengi ve mantikiliği ile bunlardan (Hint, İran, Arap) tamamiyle ayrılmaktadır... Bu böyle olmakla beraber ecnebilerce Türk sanatının İslam sanatları arasında küçük bir şube olarak telakkisi büyük bir yanlışlıktır. Medeniyet tarihinde olduğu gibi sanat tarihinde de Türkün hakkı verilmemiştir... İslam milletlerinin sanatları arasında hiçbir sanat bunun kadar asil ve vakur olmamıştır...*" (Arseven, 1932) (Bozdoğan, 2002).

Benzer yaklaşım mimar Behçet ve Bedrettin'in 1933 yılına tarihlenen Arkitekt Dergisi'ndeki yazısında da karşımıza çıkmaktadır. Yazının ilk sayfasında İstanbul'da yer alan bir camiye ait bir görselle, bir Bağdat camisinin görseli yan yana sunulmaktadır. İstanbul camisinin altında; "*Zevkte ve mimarlıkta, mükemmeliyet. İstanbul'da bir Türk camii...*" ifadesi kullanılırken, Bağdat camisi; "*Zevkte ve mimarlıkta iptidailik. Bağdat'ta bir Arap camii*" ifadeleri yer almaktadır. "... *Tarihte Türk mimarları, komşu şark sanatları arasında Türk mimarlığını, ruh ve mananın, mantığın, şeklin erişilmez şahikalarına çıkarmışlardı. Yarının Türk mimarları da Garp için aynı şeyi yapacaklardır...*" söylemleriyle, milli diye sınırları çizilen mimarlığının, uluslararası üslupla uzlaşa kuracağı beklentisi içinde olduğu vurgulanmaktadır (Mimar Behçet ve Bedrettin, 1934: 17).

<sup>3</sup> "... Gelgelelim Ünsal tarafsız bir karşılaştırma yapmıyordu. Örneğin, Arap mimarisinin "düzensiz oranları" ya da Acem mimarisinin "orantısızlığı" ile kıyaslandığında, Türk mimarisinin "mütevazi, uyumlu oranları" vardı. Arap mimarisinin "fantastik ve şiirsel" anlayışıyla kıyasla, Türk mimarisi "yalın ve açık seçik" bir anlayışa sahipti. Türk mimarisinde, Arap mimarisindekinin tersine "karakter malzemenin mahiyetine uygun"du. "Süslerdeki, ışık ve gölge etkilerindeki ılımlılık" Türk mimarisini, Arap ve Acem binalarındaki, dekoratif aşırıılıktan ve kalabalık bezemelerden ayırıyordu..." (Bozdoğan, 2002)



Zevkte ve mimarlıkta mükemmeliyet. İstanbul'da bir Türk camii.  
Mimar. Hayrettin



Zevkte ve mimarlıkta iptidaiilik. Bağdat'ta bir Arap camii

**Şekil 1.-2.** Arkitekt Dergisinde Mimar Behçet ve Bedrettin'in karşılaştırdığı İstanbul ve Bağdat Camileri (Mimar Behçet ve Bedrettin, 1934: 17).

Milli mimarinin kurulması ve modernin millileştirilmesi söylemi, bu dönemin en kült söylemi olduğunu ileri sürebiliriz. Bozdoğan'ın tabiriyle, Erken Cumhuriyet Döneminin bütün mimari kültürü, 'modern' olanı, 'milli' olanla uzlaştırmaya yönelik büyük bir çabadan ibarettir (Bozdoğan, 2002). Fındıklı, Tekeli'den alıntılanarak bu millileştirme söylemleri için, ulusalcı söylemlerin arttığı 1930'ların sonlarından itibaren hızlandığını ve batılı tarzı yaşamı ülke geneline yayma gayretinde olan Atatürk'ün vefatının bir kırılma noktası olduğuna dikkat çekmektedir (Fındıklı, 2009: 297-308).

1930'lardan itibaren dillendirilen milli mimari kurma söylemi, yükselen uluslararası üslubun yerli ve yerel olanla uzlaşısı içeriğini kapsamaktadır. Eldem'in ve dönemin Arkitekt yazarlarının sıklıkla vurguladıkları, zaten Türk Mimarlığının modern vasıfları içerisinde barındığı söylemidir. Hatta bu söylem bazı yazılarda, dönemin modernist öncüllerinin Türk mimarlığından fazlasıyla beslendiği savlarına değin varmaktadır. Bu noktada sorgulanması gereken soru şudur: **"Modern olan milli-yerli-yerel olanla uzlaşabilir mi?"**

## 2. 'Modern' olan 'milli' olanla uzlaşabilir mi?

*"...(Eski Türk mimarlığında) her unsur, yerinde kullanılmış mantıki ve maksada uygundur. Bugünün Avrupalı düşüncesine ve mimarlığına bir önyak ve mamba teşkil eden eski Türk mimarlığının kıymeti; fikirler ve zamanlar değişse de ebedi kalacaktır ..."* (Mimar Behçet ve Bedrettin, 1934: 215)

Modernizm, Scott'ın tabiriyle teknik ve bilimsel ilerlemenin nimetlerinin, çoğunlukla devlet yoluyla, her türlü insani faaliyet alanına uygulanabileceği kuşatıcı bir ortam sunmaktadır. Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si'ni düşündüğümüzde, 'ulus inşa etmek' gayesini taşıyan Kemalist ideolojiyle örtüşen bir söylemi içerisinde barındırmaktadır. Nitekim modern mimari (veya Erken Cumhuriyet Dönemi tabiriyle Yeni Mimari), Genç Cumhuriyetin batılılaşma ve modernleşme gayesinde kendini gösterecektir. Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'si, bir tür toplum mühendisliği ve tepeden aşağıya modernleşme politikasını benimsemiştir, dolayısıyla modernizm devletin ideolojilerinden biri olarak gözükmektedir (Bozdoğan, 2002).

1930'ların sonlarından itibaren Cumhuriyet söylemi, daha milliyetçi ve militer söylemlere dönüşmüştür. Cumhuriyetin kültür ortamı da Almanya'da ve İtalya'da yükselen ulusalcı söylemlere yaklaşmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında vurgulanan modernlik, batılı olma, ilerleme söylemleri, yerini Türklük vurgusuna bırakmıştır. Bu

tarihlerden itibaren sanatta ve mimarlıkta millileşme söylemi sıklıkla dile getirilmektedir. Bozdoğan, bu geçiş dönemini; “...*Nasıl daha önce ‘Yeni Mimari’yi Kemalist inkılabın bir ifadesi olarak benimsemişlerse, şimdi de (1930’ların sonları kastediliyor) Kemalizmin, Türklerin tarihsel köklerini ortaya çıkarma programını temsil edebilecek ‘milli mimari’ kurma çağrısında bulunuyordu. Yeni Mimari yeni ulusun geleceğe yönelik özlemlerini cisimleştirirken, milli mimari ulus için kökleri derinlerde yatan tarihsel bir kimlik inşa etme arzusundan doğmuştu...*” sözleriyle özetlemektedir (Bozdoğan, 2002).

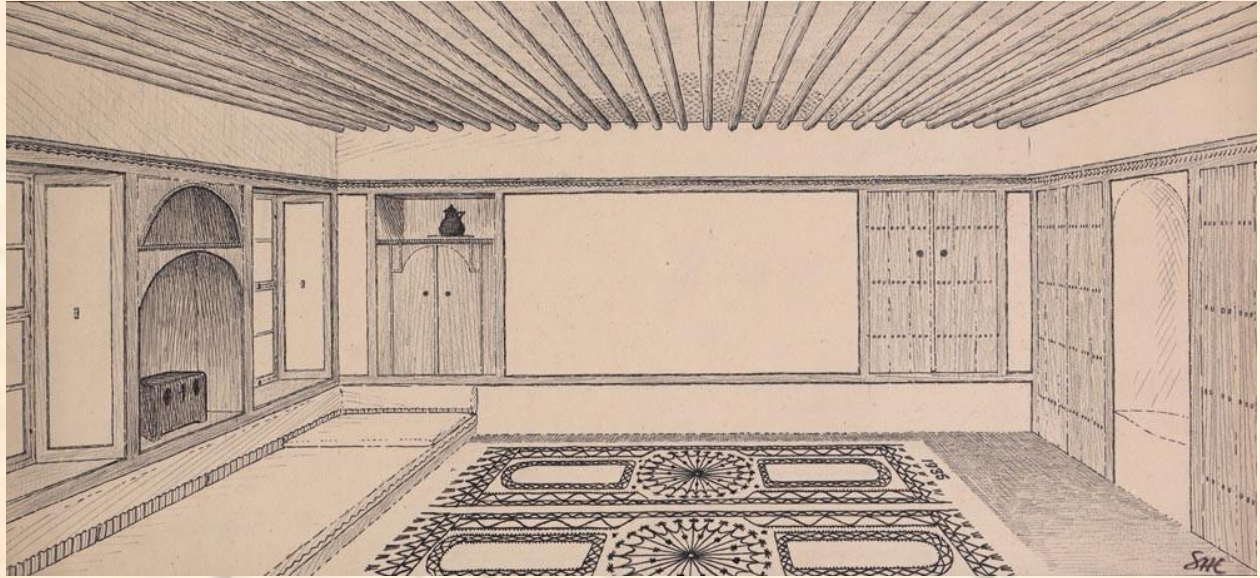
Bu dönemde, Türklük, Türk Mimarisi, Türk Sanatı ve onların ‘derin kökenleri’, ‘üstünlüğü’, ‘eşsizliği’ üzerine çok şeyler yazılıp söylenmiştir. Mimarlık alanında da Arkitekt Dergisi yazarları başta olmak üzere, Türk Mimarisinin yüceltilmesi yazın ve söylemlerine sıklıkla rastlamak mümkündür. Kuşkusuz mimarlık alanında bu dönemde öne çıkan söylem; Türk Mimarlığının kökenleri itibarıyla ‘modern’ olduğu söylemidir. Sedat Hakkı Eldem, Türk Evi teziyle bunu en güçlü dile getiren kişilerin başında gelmektedir. Tanyeli’nin tabiriyle Eldem, gelenekselle bağımızın kesildiği noktadan bağlamaya çalışmaktadır (Tanyeli, 2009: 124-129). Eldem, Türk Evi söylemini oluştururken defaatle kökenleri itibarıyla modern olduğunu dile getirmiş, hatta modern mimarinin öncü isimlerinden Le Corbusier’in Türk evinden öğrendikleri olduğunu söyleyerek savını güçlendirmeye çalışmıştır: “... *Benim ehemmiyet verdiğim taraf eski Türk evinin bugünkü modern ev telakkilerine şaşılacak derecede yakın olmasıdır... Hatta daha ileri gideceğim: Modern mimarlık görüşlerinin yayılmasında en büyük rolü oynamış olan mimar Le Corbusier Türkiye’den çok ilham almıştır. Evleri daima ayaklar üzerine kurar, zemin katını oturma için kullanmaz, oturma katı birinci kattır. Tıpkı bizdeki gibi. Zemin katında garaj, depo ve taşlık gibi yerler vardır; bizdeki arabalık, taşlık ve depolar gibi. Binanın etrafında bol ve geniş taraçalar vardır. Bunlar üst kattadır; bizdeki hayatlar gibi. Bu taraçalar doğrudan doğruya bahçe veya avluya bağlanmıştır. Pencere alçaktır. Ufki bir istikamette birbirini mümkün olduğu kadar yaklaşmak üzere dizilmiş, manzaranın ve ufku hatlarına uyarlar...*” (Eldem, 1983) (Bozdoğan, 2002).



Şekil 3.-4. Sedat Hakkı Eldem’in “geleneksel” Türk Evi eskizleri (Tanju B. , Tanyeli U. 2009: 11),

Benzer bir söylemi Eldem, Türk Evinin iç mekan kurgusunda da dile getirmektedir: “...*Bugün modern evlerde aranan gömme mobilya usulü bizde eskiden beri vardır. Dolaplardan başka hücreler, raflar, lambalıklar, saatlıklar hep bina ile düşünülür ve duvar içinde yer alırdı. Portatif ağır mobilyalar bulunmazdı... Hatta yatak odalarının gündüzün oturma odası şeklinde kullanılması, Avrupa’da yatak haline getirilen divan (minderlerle) elde edilmiyor mu? Amerika’da dolapların içinde kaybolan yataklar, bizim eski yatakların asrilemiş bir şekli değil midir? Hatta eskiden oturmak için kullandığımız geniş, rahat sedirler, bugün Avrupa’da aynıyle yapılmıyor mu? Bizde eskiden beri odalarımızda yapılan ocaklar, bugünkü şöminelerin yerini tutmuyor muydu?... Hele sıhhi tesisat? Akarsu bizim evlerde eskiden beri vardır. Avrupa’da leğen ve ibrik ile yıkanılan geçen asra kadar Türk evinde hamamlarda, musluklarda sıcak ve soğuk su akmıştır. Dolap içindeki gizli güsülhaneleri Avrupa’da en modern ev ve otellerdeki dolap içindeki lavabo ve duş yerine benzetmemek kabil midir? Avrupa kıtasında ancak 19uncu asırdan beri yayılan water closet’in Türklere eskiden beri yapıldığını hatırlatmak milletimizin üstünlüğünü göstermiyor mu?...” (Eldem, 1983) (Bozdoğan, 2002).*

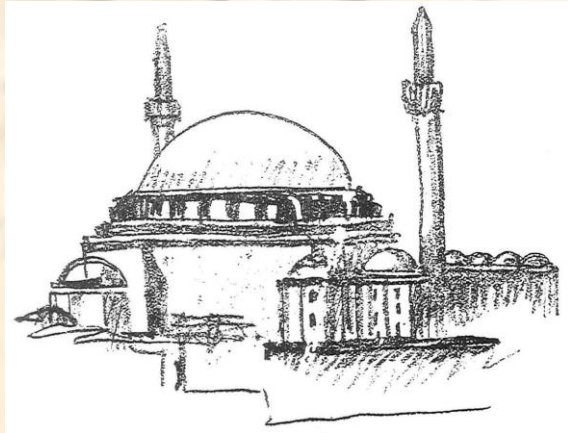




Şekil 5. Sedat Hakkı Eldem'in "geleneksel" Türk Evi iç mekan eskizi (www.flickr.com, 2017)

Peki gerçekten Le Corbusier ve modern mimarlığın ilk öncüleri, ilk fikirlerini gelenekselle olan temaslarına, incelemelerine mi borçlular? Modern mimarlık düşüncesi, gelenekselin köklerinden filizlenmiş bir düşünce biçimi midir?

Belki ilk bakışta yukarıda geçen 'yerel' söylemlerin modern olanın kurgulanmasında temel oluşturduğu söyleminin doğruluk payı olduğu düşünülebilir. Nitekim Le Corbusier'in ilk düşünceleri Avrupa dışı bir coğrafya gezisinde ortaya çıkmaya başlamıştır. Berlin'den başlayıp İstanbul'a değin uzanan seyahatinde Genç Jeanneret, doğunun 'egzotik' ve 'otantik' havasından çok etkilenmiştir. Gezisinin Türkiye ayağında mimari şaheserler olarak nitelediği Sinan camilerini ve İstanbul'un ahşap evlerini kafasına ve eskiz defterine kazımıştır (Le Corbusier, 1923), (Ünsal, 1966:74-76), (Bozdoğan,2002).



Şekil 6.-7. Le Corbusier'in İstanbul ziyareti esnasında çizdiği eskizler (15)

Her ne kadar, doğunun kültürel motiflerinden ve mimari şaheserlerinden etkilendiğini söylese de, bunlar, ileride Le Corbusier için bir ayrıntıdan öteye geçemeyecek ve sadece eskiz defterinde kalacaklardır. 20. yüzyılın mimarlığının kurulmasında geçmişin salt, yalın geometrik formlarına dönülmesini merkeze alan söylemler türetse de; modern mimarının belirgin söylemleri makinalar, uçaklar, transatlantiklere övgülerle başlayacak ve onlara özel önem addedecektir. İstanbul'un ahşap konaklarına hayran kalan Le Corbusier'in fikirleri 'konutun içerisinde yaşanan bir makine' olduğu söylemine doğru evrilecektir. (Le Corbusier, 1923)

Hatta Bozdoğan'a göre, Le Corbusier'in, Cumhuriyetin ilanından sonra yaptığı İstanbul ziyareti eski bir medeniyetin ve saltanatın (Osmanlı Devleti) yıkılıp, modern temeller üzerine yükselmeyi gaye edinen bir devletin (Türkiye Cumhuriyeti) kuruluşuna tanıklık etmek maksadını taşımaktadır. Le Corbusier, 1925'te yaptığı ziyareti şu sözlerle anlatır: "... Bir süre önce, Haliç'in uzak ucunda, 'Avrupa'nın Tatlı Suları' kıyısında, suları yaran kayıkların üzerindeki sayısız gramafonun sızlanışını dinliyordum. Ve Abdülhamid'in öldüğünü, Jön Türkler'in başa geçtiğini, Çarşı'daki tabelaların değişmeye başladığını ve Batı'nın zafer kazanmakta olduğunu fark ettim. İşte bugün karşımızda Ankara ve Mustafa Kemal'in anıtı duruyor! Olaylar hızlı geliyor. Zar atılmış durumda: Asırlık bir medeniyet daha yıkılıyor..." (Le Corbusier, 1925) (Bozdoğan, 2009). Bu sözler, şark seyahatinin ve seyahatte övgüyle bahsettiği 'geleneksel olan'a hayranlığın aksine, Le Corbusier'in, bir kez daha modernin geleneksele zaferinin naraları olarak öne çıkmaktadır.

Le Cobusier'e göre artık 'zar atılmış'tır ve geriye dönüş imkansızdır. Modernin karşısında geçmişe ait her ne varsa yıkılma akibeti taşımaktadır. Scott'un üzerinde durduğu gibi; modernizmin geçtiğimiz yüzyılın en yıkıcı ideolojisi olduğu vurgusu, Le Corbusier mimarlığında da vücut bulmaktadır. Benzer bir durumu Le Corbusier'in Avrupadışı inşa deneyiminde de gözlemleyebilmekteyiz. Le Corbusier'in Hindistan'ın Chandigarh eyaletindeki inşa faaliyetleri, doğuda gördüğü kültürel tınlara bir ayrıntıdan öteye gidemediğinin bir başka göstergesidir. Chandigarh'da inşa faaliyetinde bulunduğu dönemde, kendisine Hindistan'ın yerel mimari değerleri anımsatılması üzerine, Le Corbusier'in, 'birkaç taş parçası' sözleriyle küçümseyici tavrı, modern mimarının yerel olanla ilişkisinin kesitini çarpıcı bir biçimde sunmaktadır<sup>4</sup> (Özkan, 2005: 58-61). Genç Jeanneret'i etkileyen şarkın egzotik havası çabuk dağılmıştır.



Şekil 8.-9.. Le Corbusier'in Chandigarh'da inşa ettiği toplu konut yapıları (www.archdaily.com, 2017)

Le Corbusier'in Chandigarh'daki inşa faaliyetlerinin irdelenmesi gereken bir başka yanı daha var: Toplumların modern algılama biçimi. Bozdoğan'a göre Batı Avrupa ve Kuzey Amerika dışında, çoğu ülke için modernleşme bir görüntüden ibarettir. Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu birçok coğrafya, modernleşme serüvenini tüm toplumsal katmanları ve kurumlarıyla sorgulayarak edinmemiştir. Bu coğrafyalar modernleşmeyi ithal etmiş ve bir imaja indirgemişlerdir (Bozdoğan,2002). Nitekim, Le Corbusier'in Chandigarh'a davet edilme amacı bunun özeti gibidir; devlet başkanı Nehru, Le Corbusier'in Chandigarh projesini "Hindistan'ın geleceğe olan inancının bir dışavurumu" olarak tanımlamaktadır (Özkan, 2005: 58-61). Yakın bir örneğe, Erken Cumhuriyet Dönemi Türkiye'sinde de rastlamak mümkündür. Ersnt Egli'nin ülkemizde ilk iş alma pratiğinin, "yeterince 'modern' olmayan bir projenin 'modern'e evrilmesi" işi olduğu, kendisine ait günlüklerinde tuttuğu notlardan<sup>5</sup> anlaşılmaktadır (Egli, 2013).

<sup>4</sup> Süha Özkan, Le Corbusier'in bu anısını şöyle anlatıyor: "... Chandigarh'a ilk gittiğimde yer seçme ve planlama kurulu başkanı olan Thapar'la uzun uzadıya söyleştik. Eşi bana Le Corbusier'yle sık sık söyleştiklerini ve üstadın Hint kültürünü anlamamak için elinden gelen her şeyi yaptığını söylemişti. Aktardığı aralarında geçen bir konuşma ise burada anımsamaya değer.

Kent inşa edilmektedir. Sadece orada değil tüm dünyada bile hiç bilinmeyen, tanışık olunmayan formlar, yalın yüzeyler, heyselsel yapılar kalıpların alındıkça büyük bir etki ile ortaya çıkmaktadır. Bu biçimler insanların kendileri ile doğrudan ilintilendiremedikleri biçimlerdir. Ortaya çıkarları izleyen bayan 'Üstad siz Hindistan'dasınız. Burada bir kent inşa ediyorsunuz. Acaba, biraz da bizim tarihsel eserlerimize bakıp esinlenmek istemez miydiniz?' diye sorunca Le Corbusier büyük bir cinlikle sanki bilmiyormuş gibi sorar 'Neymiş onlar?'' Örneğin, Fatehur Sikri, Taj Mahal, Red Fort, Itimadu Dawla gibi, size esin kaynağı olabilecek binlerce anıtsal yapıt var'. Le Corbusier'in yanıtı nerede ise acımasız ve umursamazlığın simgesidir: 'Sayın Bayan, Ben Paris'ten Timbouctou'ya değin yapılar tasarladım. Siz benden değil de oradaki birkaç mermer parçasından mı medet umuyorsunuz?...' (Özkan, 2005: 58-61).

<sup>5</sup> "... Aynı gün bakan tarafından Ankara Palas otelindeki resmi bir baloya davet edildim. Bakan beni bu davette Devlet Başkanı Mustafa Kemal Paşa'ya takdim etmek istiyordu. Akşam balo için hazırlandım, beni aldılar ve Ankara Palas'a götürdüler... Sağdaki locada Kemal Paşa kendisiyle

Ülkemizde modern olanın bir görüntüden ibaret olduğu savını; Eldem'in "Türk Evinin geçmişten bu yana 'modern' olduğu" söylemini desteklemek için kullandığı argümanların, imaj ve eskizlerden oluşması da, haklı çıkarmaktadır. Eldem'in "Türk evi ayaklar üzerinde duruyor, Le Corbusier de bunu yapıyor, o halde mimarimiz kökleri itibariyle moderndir" yaklaşımı benzer şekilde Türk evinin iç ve dış mekan, bir çok unsuru için çoğaltılmaktadır. Bu durum derinlemesine bir algılayışı içermeyen bir görüntüden ibaret olma durumunun ötesine geçememektedir.

Kaldı ki, köken olarak Türk mimarlığından çok şeylerin modernistler tarafından ödünç alındığını, modern mimarlığın oluşumunda Türk mimarlığının ve yerel değerlerinin önemli yer tuttuğunu iddia eden Eldem'in, ecnebi mimarların modern mimari uygulamalarından şikayet etmesi çelişkili bir tutumu ortaya koymaktadır. Modern mimarlık, köken itibariyle 'bize özgü değerleri taşıması' sebebiyle, ecnebi mimarların inşa faaliyetlerinin Eldem'i memnun etmesi gerekmez miydi?

#### SONUÇ:

Sonuç olarak; Erken Cumhuriyet Döneminde mimarlık, salt mimarlıktan daha fazla anlamı içerisinde barındırmaktadır. Bu fark; 'inşa etmekle', 'ulus inşa etmek' tabirlerinden anlaşılacağı üzere dönemin ve ülkenin birçok iç dinamiğine temas etmektedir. Uluslararası üslupla inşa edilen her kamu yapısı, destansı bir simgeselliğe bürünmektedir. 1930'larda yükselen kübik binalarla beraber, millileşme tartışmaları da alevlenmektedir. Fakat bu tartışmalarda da, simgesel ve ideolojik tartışmaların etrafında çoğaldığı bir dönemde, modernle yerelin uzlaşımına ulaşamayacağı sorunsalı es geçilmiştir. Moderni Millileştirme tartışmalarını baskın kılan ve bu dönemde Sedat Hakkı Eldem'i ayrı bir yerde konumlandıran güçlü söylem de konuttur. Eldem'i bu dönem 'milli figür' ("Yeni Sinan" olmaya değer) haline getiren geleneksel konut söylemi, milli mimari (konutun içinde barındırdığı çoklu anlamlardan kaynaklanan) için de yeterli derecede ikna ediciliği içerisinde barındırmaktadır.

Bozdoğan, bu dönemin temel probleminin; "...mimarının toplumu rejimin resmi ideolojisine dönüştürme..." rolü olduğu şeklinde yorumlamaktadır. Bunu, "Batılı olma" misyonundan "yerli olma" misyonuna geçişin çabası olarak da okumak mümkündür. Plandan, cephe biçimlenişine, iç mekandan, yapı strüktürüne kadar modern olanın yerel olandan köken aldığı savı, bazı milliyetçi Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, Türkiye'de de yükselmiştir. Bu dönemde bu söylemin en güçlü bir biçimde dile getirenlerden olan Eldem, daha da ileri giderek Le Corbusier'in, modern olma fikirlerini ortaya atarken, Türk Mimarisinden fazlasıyla beslendiğini iddia etmektedir. Halbuki, modern mimarının yerel olanla bir bağının bulunmadığı ve hatta çağın estetiği makinenin övüldüğü dönemde, Türkiye'de Eldem ve "milli mimari" savunucularının, modernin, geleneksel olanın içinden doğduğu söylemiyle bağın "kesildiği yerden bağlama" çabası ironik bir durumun ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

#### KAYNAKÇA:

Bozdoğan, S.(2002), "Modernizm ve Ulusun İnşası Erken Cumhuriyet Türkiye'sinde Mimari Kültür", 1. Baskı, Metis Yayınları, İstanbul.

Bozdoğan, S. (2009), "Unutulmuş Bir Başka Sedat Eldem Çizgisi: Makine Çağına Karşı Lirik Bir Anadolu/Akdeniz Modernizmi", s. 14-23, Sedat Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Egli, E.A. (2013), "Atatürk'ün Mimarının Anıları Genç Türkiye İnşa Edilirken", Çeviren: Güven Gökten Uçer, 1. Basım (2013), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Eldem, S.H. (1939), "Milli Mimari Meselesi", Arkitekt ,S.09-10 (1939), Sf. 220-223

görüşmek isteyenleri kabul ediyordu. Tam o sırada Milli Eğitim Bakanı yanıma geldi, beni bu locaya götürdü ve Mustafa Kemal Paşa'ya takdim etti. Kemal Paşa bakışlarıyla beni süzdü, selamladı ve doğrudan konuya girerek bana şunları söyledi: Profesör, size inşaatına yeni başlanmış olan öğretmen okulunu\* ve okulun planlarını gösterdiler. Gördükleriniz, modern bir öğretmen okulunu ifade ediyor mu? Kısa bir duraklamadan sonra cevap verdim: Ekselans, Kemalettin'le beraber çalışırsak, bina modern bir okul olur. Bunun üzerine Kemal Paşa, size bunu sormadım, dedi. Size şunu sordum: Şu anda gördüğünüz modern bir öğretmen okulu mu? Bu durumda fikrimi açıkça söylemem gerekiyordu. Projenin modern bir okul olarak görülemeyeceğine hak verdim. Kemal Paşa, bakana, Necati'ye dönerek, planları bir kenara bırakın. Okulu, Prof. Egli'nin inşa etmesini istiyordum dedi. Verilen bu karardan sonra görüşme bitmiş ve ben beynimi fırtına gibi saran düşüncelerimle baş başa kalmıştım. Salonda sürekli dolaşiyor ve sadece Kemalettin'i ve olanları düşünüyordum..." (Egli, 2013).

\*Bahsedilen yapı, Gazi Muallim Mektebidir. Yapı, bugün Gazi Üniversitesi Rektörlüğü olarak kullanılmaktadır.

Eldem, S.H.(1940), “Yerli Mimariye Doğru”, Arkitekt ,S.3-4 (1940), Sf. 69-74

Eldem, S.H. (1943), “Mimaride Biz”, s.118-122, Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı (2009), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Fındıklı, E. B. (2009), “Mimarlık Tarihi Yazımı ve Sedad Hakkı Eldem’in Bağlamsallaştırılması”, s.297-308, Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Le Corbusier Charles- Edouard Janneret (1923), “Bir Mimarlığa Doğru” (1999), Çeviren: Serpil Merzi, 1. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Le Corbusier, Şark Seyahati İstanbul 1911, Çeviren: Alp Tümertekin, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 4. Basım (2018), İstanbul.

Mimar Behçet ve Bedrettin (1934), “Mimarlık ve Türklük”, Arkitekt ,S.01 (1934), Sf. 17-20

Mimar Behçet ve Bedrettin (1934), “Mimarlıkta Basitlik ve Moda”, Arkitekt ,S.07 (1934), Sf. 213-215

Özkan, S. (2005), “Chandigarh’ı Kutlama” Betonart Le Corbusier Özel Sayısı (Yaz-2005) Sf. 58-61

Tanju, B. (2009), “Sedad Hakkı Eldem Notları 2: Sentaks” , s. 176-177, Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Tanju B. , Tanyeli U. (2009), “ İkmal-i Tahsil Fransa, Özellikle Paris”, s.10-13, Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Tanyeli, U. (2009), “ Tarihçi Sedad Hakkı Eldem?”, s.124-129, Sedad Hakkı Eldem 2: Retrospektif (Editörler: Bülent Tanju, Uğur Tanyeli) 1. Baskı, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul.

Tanyeli, U. (2011), Rüya, İnşa, İtiraz Mimari Eleştiri Metinleri, Boyut Yayıncılık, 1. Basım (2011), İstanbul.


Ünsal, B. (1966), “Le Corbusier Kalemikle Türk Sanatı ve İstanbul” Arkitekt ,S.02 (1966), Sf. 74-76

#### İnternet Kaynakları

<https://www.flickr.com/photos/saltonline/sets/72157651855760862/> (05.06.2017)

<http://www.archdaily.com/162279/ad-classics-chandigarh-secretariat-le-corbusier> (08.06.2017)

# Kent Akademisi

Article Info	RESEARCH ARTICLE   ARAŞTIRMA MAKALESİ	
Title of Article	<b>Development Of Local Press In Adıyaman And Published Newspapers (1950-1990)</b>	
Corresponding Author	<b>Mehmet GÜNDÜZ</b> Dr., Milli Eğitim Bakanlığı İstanbul Erkek Lisesi, ekalim02@yahoo.com +905359871847	
Submission Date Admission Date	22/04/2019 / 10/06/2019	
How to Cite	GÜNDÜZ, M., (2019). <b>Development Of Local Press In Adıyaman And Published Newspapers (1950-1990)</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2 Pages, 397-409	<b>ORCID NO:</b> 0000-0002-4642-4189

## Adıyaman'da Yerel Basının Gelişimi Ve Yayımlanan Gazeteler (1950-1990)

Mehmet GÜNDÜZ<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

Adıyaman became a province in 1954 when it was a district of Malatya. After becoming a province Adıyaman developed in various areas. One of the best sources we can follow this development of Adıyaman is the local press in Adıyaman. Therefore, the examination of the newspapers published in Adıyaman will give an idea about the political, social, cultural and economic development of Adıyaman. This study covers the newspapers published in Adıyaman between 1950-1990. In the scope of the study, *Adıyaman, Çağdaş, Demokrat Adıyaman, Fırat, Gölbaşı, Hakyol, Hür Fikir, Karşahin, Yaman Ses, Yeni Demokrat Adıyaman*, and *Yeşil Adıyaman* newspapers have been studied. The technical information of the newspapers was given and the relations with each other were examined and the difficulties faced by the local press in Adıyaman were discussed. The news content of the newspapers were analyzed and it was stated that they were mostly dealing with the topics. In addition, the relations of the newspapers with political parties and how these were reflected in the policies of the newspapers were examined.

**KEYWORDS:** Local Press, Adıyaman, Çağdaş, Demokrat Adıyaman, Fırat

### ÖZ:

Adıyaman, Malatya'ya ya bağlı bir ilçe iken 1954'te il olmuştur. İl olduktan sonra Adıyaman çeşitli alanlarda gelişmiştir. Adıyaman'ın bu gelişimini takip edebildiğimiz en iyi kaynakların başında Adıyaman'daki yerel basın gelmektedir. Bu yüzden Adıyaman'da yayımlanan gazetelerin incelenmesi Adıyaman'ın siyasi, sosyal, kültürel ve ekonomik gelişimi hakkında fikir verecektir. Bu çalışma 1950-1990 yılları arasında Adıyaman'da yayımlanmış gazeteleri kapsamaktadır. Çalışma kapsamında Adıyaman, Çağdaş, Demokrat Adıyaman, Fırat, Gölbaşı, Hakyol, Hür Fikir, Karşahin, Yaman Ses, Yeni Demokrat Adıyaman ve Yeşil Adıyaman gazeteleri incelemiştir. Gazetelerin teknik bilgileri verilmiş, yayın politikaları ile birbirleriyle olan ilişkilerin irdelenmiş ve Adıyaman'da yerel basının karşılaştığı zorluklara değinilmiştir. Gazetelerin haber içerikleri analiz edilmiş ve daha çok hangi konuları işledikleri belirtilmiştir. Ayrıca gazetelerin siyasi partilerle ilişkileri ve bunun gazetelerin yayın politikalarına nasıl yansdığı da irdelenmeye çalışılmıştır.

**ANAHTAR KELİMELER:** / Yerel Basın, Adıyaman, Çağdaş, Demokrat Adıyaman, Fırat

<sup>1</sup> Ministry of Education İstanbul Boys High School, ekalim02@yahoo.com

## Adıyaman'da Yerel Basının Gelişimi Ve Yayımlanan Gazeteler (1950-1990)

### GİRİŞ:

Yerel basın hedef kitlesi genellikle belli bir bölgede yaşayan insanlar olan ve daha çok yayımlandığı bölgedeki gelişmeleri aktaran süreli yayınlardır. Dolayısıyla yayımlandığı bölgede ki gelişmeler hakkında geniş bilgi veren bu yayınlar halkın bilgilendirilmesi, yönetici ile kurumların denetlenmesi, hakla yöneticiler arasında köprü vazifesi görmesinin yanında halkın yönlendirilmesinde bir araç olarak da kullanılabilir. Genel haberlerin yanı sıra yaşanan dar bölgeye ilişkin haberlerin yayınlanması, o bölgenin gelişimine katkıda da bulunduğu gibi yaşadığı yerdeki olaylar ve gelişmeler hakkında bilgi sahibi bulunan bireyi bu sorunlara karşı duyarlılığını artırır (Sezgin, 2007: 178). Yerel basın hedef kitlesi olan yöre insanıyla daha yakın bir iletişim ve yüzyüze etkileşim içinde olduğundan kamuoyu oluşturmada güçlü bir araçtır (Vural, 1997, 57). Bu yüzden bu araçlar kullanılırken kullanılan üslup, haberlerin içeriği önemli olmakta ve burada gazetecinin etik sınırlar belirleyici olmaktadır. Etik sorunlara kişisel çıkarların ön planda tutulması, haberden maddi çıkar sağlamak, etnosentrik bakış açısı, haberde doğruluk, eleştiri sınırının aşılması, eğitim eksikliği, hediyeleşme, gezilere ve ayrıcalık tanınmalarına prim vermek, haber-yorum ayrımının yapılmaması gibi gazeteciden kaynaklı faktörlerin yanında medyanın mülkiyet yapısından kaynaklanan sorunlar, medya sahibinin tutumu, tiraj ve reklam-ilan baskısı, okur temsilciliği sisteminin yetersizliği, haber kaynaklarının etkisi, toplumsal bozulma, medya kurumunun yayın politikası, meslek örgütlerinin uygulama ve yaptırımlardaki yetersizliği gibi ortamdaki kaynaklı sebepler de yol açabilmektedir ( Arslan ve Arslan, 2016: 183).

Üstlendiği önemli göreve rağmen yerel basın birçok önemli sorunla karşılaşmaktadır. Nitelikli eleman yetersizliği, yetersiz ücretler, resmi ilanlardan kaynaklanan sorunlar, kağıt maliyetleri, maddi ve teknolojik imkansızlıklar, yerel yöneticilerin ve polis baskısı ile keyfi uygulamalar yerel basının karşılaştığı başlıca sorunlardır. Bu durum Türkiye'de birçok gazetenin kapanmasına zemin hazırlamaktadır. Mezkûr zorluklar yerel basının özgür yayın yapmasına da zarar verebilmektedir. Ayrıca yerel gazetecilerin habere konu olan kişileri genellikle tanımaları yapılacak haberlerin içeriklerini etkileyebilmektedir.

Osmanlı Devleti'nde yerel basın olarak değerlendirilebilecek ilk önemli örnekler Vilayet Gazeteleri'dir. İmparatorluğun doğal bir sonucu olarak bu dönemde birçok dilde yayın yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti'nde yirmiden fazla dilde gazete yayınlanmakla beraber Cumhuriyet döneminde millileşmesinin bir sonucu olarak bu sayı düşmüştür (Girgin, 2001: 19). Milli Mücadelenin kazanılması yönetimi destekleyenler ve desteklemeyen gazeteler olarak ikiye ayrılan yerel basın 1928'deki alfabe değişikliğine kısa sürede ayak uyduramadığından devlet yardımı almakta zorlanmış birçok gazete kapanmıştır (Uçak ve Erkal, 2019: 93). DP'nin özgürlükçü söylemi basın tarafından desteklenmiş ve DP iktidarı döneminde çıkarılan 5680 sayılı Basın Kanunu ile gazete ve dergi çıkarmanın önündeki engellerin birçoğu kaldırılarak gazete ve dergi çıkarmak kolaylaştırılmıştır (Resmi Gazete, 25 Temmuz 1950: 18808-1811). Özgür ve bağımsız basının demokrasilerin vazgeçilmez bir ön koşulu olarak kabul edilmesi genelde basının özelde yerel basının önemini artırmıştır (Gürel, 2007: 173).

Hısnımansur (Adıyaman) Osmanlı Devleti döneminde Mamuret-ül-Aziz (Elazığ) vilayetinin Malatya sancağına bağlı bir kaza idi. Cumhuriyet döneminde ise 1954 yılında il oluncaya kadar Malatya'ya bağlı bir ilçe olarak kalmıştır. Bu yüzden Adıyaman yerel basınıyla ilgili üç dönemden bahsedebilir; Osmanlı dönemi, 1923-1954 dönemi ve 1954'ten günümüze kadar ki dönem. Dolayısıyla Osmanlı döneminde Adıyaman, Besni ve Kâhta'nın bağlı olduğu Mamuret-ül-Aziz vilayetinde yayımlanan gazeteler, Cumhuriyet döneminde ise 1923-1954 yılları arasında Malatya ilinde yayımlanan gazeteler Adıyaman için yerel basın sayılabilir. Bu her iki dönemde de burada yayımlanan gazetelerde Adıyaman, Besni ve Kâhta ile ilgili haberlere rastlanır. Ancak Adıyaman il olmadan önce Adıyaman, Besni ve Kâhta kazalarında gazete çıkarma girişimleri yok denecek kadar azdır. Adıyaman'da da yerel basının gelişmeye başlaması Demokrat Parti iktidarının ilk yıllarına rastlar.

Adıyaman'ın gelişimini takip edebileceğimiz en önemli kaynaklardan biri olan yerel gazetelerle ilgili çok az çalışmanın olması bu çalışmaya zemin hazırlamıştır. Bu çalışma ile aynı zamanda Adıyaman yerel basınına bütüncül bir perspektifle bakılmaya çalışılmıştır. Adıyaman'da 1949-1990 yılları arasında Adıyaman, Birlik, Bozkurt, Çağdaş, Demokrat Adıyaman, Fırat, Gölbaşı, Hakyol, Hür Fikir, Karadağ, Karasahin, Yaman Ses, Yeni Demokrat Adıyaman, Yeniyol, Yeşil Adıyaman gibi gazeteler yayımlanmıştır. Bu çalışmada Birlik, Bozkurt, Karadağ ve Yeniyol gazetelerine ulaşılamadığı için yer verilememiştir. Diğer gazetelerin ise ulaşılan tüm sayıları taranmış, içerikleri ve fiziksel özellikleri incelenmiştir. Bu kapsamda öncelikle gazetelerin tanıtımları yapılmış, daha sonra gazetelerin yayın

politikaları, haber içerikleri, birbirleriyle olan ilişkileri ile Adıyaman iline katkıları incelenmiştir. Gazeteler incelenirken kronolojik sıra takip edilmiştir.

## 1. Adıyaman'da Yayımlanan Gazeteler

### 1.1. Yeşil Adıyaman Gazetesi

25x34 cm boyutunda çıkan Yeşil Adıyaman 24 Mayıs 1950'de kurulmuştur (Yeşil Adıyaman, 24 Mayıs 1954). Gazetenin sahibi Mahmut Deniz, mesul müdürü ise Abdurrahman Kılıç'tı (Yeşil Adıyaman, 23 Temmuz 1953). Mahmut Deniz gazeteyi 7 Nisan 1955'te oğlu Ali Deniz'e devretmiştir. (Yeşil Adıyaman, 7 Temmuz 1955) "Müstakil Siyasi Gazete" olan Yeşil Adıyaman, Pazartesi ve Perşembe günleri olmak üzere haftada iki kez çıkmıştır (Yeşil Adıyaman, 23 Temmuz 1953). Gazete genelde iki bazen de dört sayfa olarak çıkmıştır. Tarafsız ve her türlü şahsi hislerden uzak gazeteciliği Mehmetçiğin cephede nöbet tutması ile eş tutan gazete amaçlarını Adıyaman'ın dert ve ihtiyaçlarını umumi efkâra duyurmak, halkın okuma davasına katkıda bulunmak, zümre ve partililik zihniyetinden arı olarak memleket davaları için çalışmak olarak açıklamıştır (Yeşil Adıyaman, 20 Temmuz 1953, 21 Ocak 1954, 22 Mart 1954, 1 Nisan 1954). Yeşil Adıyaman'ın yayın hayatına başlamasının dördüncü yılı vesilesiyle kaleme alınan yazıda gazetenin maddi kazanca hiç bir zaman kıymet vermeyen, Hak ve halka hizmet etmek için çalışan, maddi mahrumiyet içerisinde olmasına rağmen kendisine yapılan göz kamaştırıcı teklifleri reddeden, hangi icraat ve kim olursa olsun iyiyi takdir, kötüyü kınamanın en büyük vazifeleri olduğunu iddia etmiştir (Yeşil Adıyaman, 24 Mayıs 1954).

29 Ağustos 1955'te gazete maddi sebepler ve manevi baskılar sonucunda yayın hayatına son vermiştir (Yeşil Adıyaman, 29 Ağustos 1955). Ancak gazete daha sonra yeniden yayın hayatına başlamıştır. 1962'de on üç yaşına giren gazete yayımladığı yazıda çok büyük baskılar ve tehditlerle karşılaşmış olmalarına rağmen yayın hayatına devam ettiğini belirtmiştir (Yeşil Adıyaman, 1 Şubat 1962). Bağımsız yayın yapmak için kendilerine yapılan teklifleri reddettiğini söyleyen Yeşil Adıyaman sıklıkla DP'yi destekleyen Demokrat Adıyaman ve Demokrat Malatya gazeteleriyle karşı karşıya gelmiştir (Yeşil Adıyaman, 31 Ağustos 1953, 17 Eylül 1953). Bu çekişme özellikle 1963 yılında bu çekişme şiddetlenmiştir.

1954'te Adıyaman'ın il olma sürecine geniş yer veren gazete Kıbrıs davasına da değinmiştir (Yeşil Adıyaman, 12 Nisan 1955). Yerel, ulusal ve uluslararası düzeyde haberler yapan Yeşil Adıyaman sosyalizm, roman ve hikâye dizileri ile çocuk terbiyesi hakkında yazılarda yayınlamıştır (Yeşil Adıyaman, 1 Şubat 1962, 22 Mart 1963). 1968'de Adıyaman'da siyasi partilerin kör dövüşü yapmalarını eleştiren gazete 1970'lere doğru Türkiye'de giderek gerginleşen siyasi atmosfere değinmiştir (Yeşil Adıyaman, 6-10 Nisan 1968).

### 1.2. Demokrat Adıyaman Gazetesi

33x49 cm boyutlarında çıkan Demokrat Adıyaman 14 Mayıs 1954'te kurulmuştur. Gazetenin kuruluş tarihi tesadüfi değildir. DP'nin iktidarı devraldığı 14 Mayıs 1950 tarihine vurgu yapan Demokrat Adıyaman Türkiye'nin farklı illerinde "Demokrat" ön adı ile yayımlanan ve DP'ye destek veren gazetelerden biridir. Gazetenin sahibi ve yazı işleri müdürü R. Gültür Özseçilmiş'tir. Günlük siyasi bir gazete olan Demokrat Adıyaman kendisini "Demokrasiye hizmet eder" şekilde tanıtmıştır (Demokrat Adıyaman, 1 Şubat 1956). Gazete genelde iki sayfa olarak çıkmıştır. Gazete kurulduğu dönemde DP'yi destekleyici haberler yapmasına rağmen daha sonra DP'den ayrılanların kurmuş olduğu Hürriyet Partisi'ni desteklemiştir (Demokrat Adıyaman, 26 Haziran 1957, 4 Temmuz 1957, 28 Ağustos 1957). Gazetenin bu sıradaki sahibi Hürriyet Partisi Adıyaman İkinci Başkanı Hüseyin Nakipler'dir (Demokrat Adıyaman, 23 Eylül 1957).

Gazete Şükrü Erdoğan tarafından hazırlanan "Tarih Sütunu" adlı yazı dizisini 332 tefrika olarak üç yıl boyunca yayımlanmıştır (Demokrat Adıyaman, 26 Eylül 1956). "Hakikat" adlı köşede farklı konularla ilgili kısa haber veya bilgiler veren gazete genellikle her gün bir şiir ve 2 Ağustos 1956'dan itibaren de "Her Gün Beş Güzel Söz" başlığı ile güzel sözler yayımlamıştır (Demokrat Adıyaman, 2 Ağustos 1956). 14 Mayıs 1958'de "Gazetemiz Beş Yaşına Girerken" başlığı ile yayımlanan yazıda basının milletin tenvirinde ki mühim vazifesine atıfta bulunularak Demokrat Adıyaman'ın yayın hayatına başladığından beri birçok zorlukla karşılaştığından ve çaresizlik içinde çareler aradığından bahsedilmiştir (Demokrat Adıyaman, 14 Mayıs 1958).

Gazete 27 Mayıs 1960 askeri darbesinden sonra baskılar sonucu "Demokrasiye hizmet eder" sloganına rağmen darbeyi övmek zorunda kalmıştır. Nitekim gazete sekizinci yaşına girerken 15 Mayıs 1961'de yayımladığı yazıda 27

Mayıs'ı güneşe benzetmiş ve önceki yorumlarının aksine DP'nin iktidarda olduğu yılları "Türk basını için değil vazife yapmak varlığını idame ettirebilmek bile bir mucize" olarak tarif etmiştir (Demokrat Adıyaman, 15 Mayıs 1961). Darbeye olan desteğine rağmen Demokrat Adıyaman'ın sahibi Hüseyin Nakipler "Yuh" başlıklı bir makalesinden dolayı 2 ay 27 gün hapis cezası almıştır. Gazete bu olayı "inkılaptan sonra ilk basın cezasına çarptırılan gazete DEMOKRAT ADIYAMAN'dır" diyerek okuyucularına duyurmuştur (Demokrat Adıyaman, 21 Temmuz 1961). Gazete 14 Mayıs 1963'te onuncu yaşına girerken yayımladığı yazıda ise hak bildikleri yolda asla vazgeçmediklerini, baskı ve tehditlerin siyasi görüş ve kanaatlerinde bir değişikliğe yol açmadığını belirtmiştir (Demokrat Adıyaman, 14 Mayıs 1963).

Demokrat Adıyaman on üçüncü yaşına girmesi sebebiyle yayımladığı başyazıda gazeteye yapılan baskılar özellikle valilerin yaptığı baskıları eleştirmiştir (Demokrat Adıyaman, 14 Mayıs 1966). Mahir Üstün Demokrat Adıyaman'ın on dört yıl boyunca "her türlü anormal harekete göğüs gererek ve millet yararına" mücadele ettiğini belirterek zaman zaman kanun gücünü elinde tutan yetkililerin yaptığı keyfi uygulamaları eleştirmiştir (1967: 1) Nakip Üstün ise Demokrat Adıyaman'ın on dört yıllık öyküsünden bahisle gazetenin ilk yıllarda teknik imkânsızlıklardan dolayı küçük ebatlarda çıktığını, milletin menfaatlerini savunduğu için bazı kişilerin menfaatine dokunduğu ve bu yüzden resmi ilanların kesildiği belirtmiştir. Maddi imkânsızlar yüzünden gazetenin bazen haftanın ancak belli günlerinde çıktığına dikkat çeken Üstün, gazetenin en ufak bir imkân elde eder etmez yeniden günlük çıkmaya başladığını söylemiştir. Adıyaman'da yayımlanan on üç gazete arasında memleket meselelerine sütunlarında en çok yer veren gazete olduklarını ileri süren Nakip Üstün gazete yöneticilerinin son aylarda tehdit ve fiili tecavüzlere rağmen mahalli olaylara eğilmekten vazgeçmediğini belirtmiştir (1967:1).

Gazete 1963 yılından itibaren özellikle "kızıl tehlike" olarak gördüğü komünizme dikkat çekmiştir (Demokrat Adıyaman, 14 Eylül 1963, 20 Eylül 1963, 21 Eylül 1963, 24 Eylül 1963, 25 Eylül 1963, 8-30 Temmuz 1965, 14 Eylül 1963). 1964'te ve 1967 yılının ikinci yarısında ise gazetede yoğun bir şekilde Kıbrıs haberleri yer vermiştir. Demokrat Adıyaman 27 Mayıs askeri darbesinden sonra Yeni Türkiye Partisi'ni desteklemiştir (Demokrat Adıyaman, 22 Mart 1961, 25 Mart 1961). 9 Aralık 1969'te kapanan Demokrat Adıyaman daha sonra Yeni Demokrat Adıyaman adıyla yeniden yayımlanmıştır (Yeni Demokrat Adıyaman, 9 Aralık 1969).

### 1.3. Fırat Gazetesi

34x49,5 cm boyutlarında çıkan gazete 14 Şubat 1956'da kurulmuştur. Gazetenin sahibi ve yazı işleri müdürü Ali Turanlı'dır. Turanlı milletvekili olduktan sonra gazeteyi Ali Şahin'e devretmiştir (Fırat, 2 Kasım 1961). Günlük siyasi bir gazete olan Fırat "Gayemiz Demokrasiye Hizmettir" sloganı ile genelde iki bazen de dört sayfa olarak çıkmıştır (Fırat, 15 Şubat 1956). 14 Şubat 1958'de "Gazetemiz Üç Yaşına Girdi" başlığı ile yayımlanan yazıda Fırat'ın birçok maddi fedakârlıkla kurulduğunu, ana gayelerinin lüzumsuz dedikoduların üstünde hakka ve hakikate hizmet etmek ve doğru haber vermek olduğunu belirtmiştir (Fırat, 14 Şubat 1958).

Şiire özel önem veren gazetede Zeki Adıyaman tarafından kaleme alınan "Adıyamanlı Şairler" adlı köşede Adıyamanlı şairlerden bahsetmiştir (Fırat, 16 Şubat 1956, 6 Mart 1956). Farklı şairlerin şiirlerini ve gazel örneklerini sayfalarına taşıyan gazete şiirle ilgili haberlere de sütunlarında yer vermiştir (Fırat, 21 Şubat 1956, 6-20 Mart 1956, 28 Şubat 1956). "Fırat Spor" adlı köşede ise spor gelişmelerine değinen gazete daha çok yerel ve ulusal düzeyde haberlere yapmıştır (Fırat, 25 Haziran 1956). Gazete 23 Ağustos 1956'da Adıyaman'ın Çelikhane ve Kâhta kazalarında meydana gelen sel felaketinde ölen 64 kişinin ismine yer vermiş, bu konuda birçok taziye telgrafi yayımlanmış ve yardım kampanyası düzenlemiştir (Fırat, 25 Ağustos-7 Eylül 1956, 18 Eylül 1956). Gazete 4 Mayıs 1957'de ise Samsat nahiyesinde yaşanan büyük bir sel felaketini sütunlarına taşımıştır (Fırat, 8 Mayıs 1957). 1957'de Kıbrıs ile ilgili birçok haberin yer aldığı gazetede "Yurdumuzu Tanıyalım" adlı köşede Türkiye'nin farklı illeri tanıtılırken "En Güzel Türk Fıkraları" köşede ise okuyucular fıkralarla buluşturulmuştur (Fırat, 1 Ocak 1959, 24 Ocak 1959).

Hürriyet Partisi aleyhine yayın yapan gazete DP'yi desteklemiş ve DP iktidarı döneminde Adıyaman'da yapılan çalışmaları yayımlamıştır (Fırat, 25 Mayıs 1956, 19 Kasım 1956, 18 Temmuz 1957). Fırat 27 Mayıs 1960 askeri darbesinden sonra Türkiye'deki diğer basın kuruluşları gibi Türkiye'deki tek sesliliğe katılmak zorunda kalmıştır. Gazete 1960'li yıllarda ise YTP'yi desteklemiştir.

### 1.4. Yaman Ses Gazetesi



3 Haziran 1957’de yayın hayatına başlayan Yaman Ses önce 25x33,5 cm boyutlarında daha sonra 32x44,5 cm boyutlarında çıkmıştır. Gazetenin sahibi ve mesul müdürü R. Gültür Özseçilmiş’tir (Yaman Ses, 8 Temmuz 1955). Genelde iki bazen de dört sayfa olarak çıkan Yaman Ses kendini “Günlük tarafsız siyasi gazete” olarak tanıtmış ve “Muhitinin Sesi” sloganıyla yayın hayatına başlamıştır. Gazete ilk sayısında Adıyaman’da muhalefeti ve iktidarı destekleyen birer gazete olduğunu ve bu iki gazetenin Adıyaman’ın sorunlarına yeterince değinmediğini belirterek şu eleştiride bulunmuştur (Yaman Ses, 3 Haziran 1955):

*“Yalnız kendi taraflarını düşünenler ya kendi hatalarını göremezler veya taraflarının daha iyi kalkınabilmesi için çırılçıplak olan hakikatleri karanlıklar altında yok olmaya mahkûm ederler. Fakat bu netice ile memlekette açılacak o boşluğun farkına varamazlar. İşte memleketin ve halkın mukadderatıyla ilgili olan bu davayı ele almak yükselebilmemize engel olan bütün hailerini yenmek boşlukları kapatmak, iyiyeye iyi, kötüye kötü demek suretiyle kendi ve çevrelerinin sesini etrafa duyurmak üzere çıkmaya karar vermiş bulunuyoruz. Her türlü tesirden tamamen uzak olarak neşir hayatımızda muhite lâyık olmak ve muhitin sesini her tarafa aksettirebilmek için okuyucularımızın ve kalem sahiplerinin memleket nefine olan yazılarını esirgememek suretiyle bize muzahir olmalarını temenni ederiz.”*

DP içindeki hiziplere dikkati çeken ve eleştirel haberler yapan Yaman Ses, Hürriyet Partisi ile ilgili olumlu haberler yapmıştır (Yaman Ses, 3 Haziran 1955, 15 Şubat 1956, 30 Mart 1956, 25 Kasım 1955, 1 Aralık 1955). Yaman Ses künyesinin yanında yayımladığı “İnsan Kalpsiz, Dünya İssiz, Nebat Susuz, Türk Kıbrıs’sız Olamaz” sloganıyla Kıbrıs’ta yaşananlara tepki göstermiştir (Yaman Ses, 9 Ağustos 1958).

9 Şubat 1973’te Yaman Ses adıyla başka bir gazete daha Adıyaman’da yayın hayatına başlamıştır. Bu gazetenin sahibi ve mesul müdürü ise Hasan Basri Başpınar’dır. “Günlük Siyasi Gazete” olan Yaman Ses “Önce Hakkın, Sonra Halkı Hizmetindedir” sloganıyla yayın hayatına başlamıştır (Yaman Ses, 9 Şubat 1973). Yaman Ses ilk sayısında “Çıkarken” başlığı yayımladığı yazıda gazetelerinin ismini Adıyaman’dan aldığını belirtmiştir. “İftira ve tezvirlerde bulunmak gazetemizin amacıyla bağdaşmaz” diyen gazete yayınladıkları sürece basın ahlak yasaına bağlı kalacaklarını, “son Türk Devletini yıkmak ve büyük İSLAM Dinine gölge düşürmek isteyen maocu Leninist ve markasçı düşünceye dayalı hiç bir komünizim hareketine asla müsamaha” etmeyeceklerini, milliyetçi görüşlerle bu kabil ideolojik akımların karşısında kuvvetli bir alternatif olmaya çalışacaklarını belirtmiştir (Yaman Ses, 9 Şubat 1973).

Gazete ilk sayısında belirttiği gibi komünistlere karşı sert bir dil kullanmıştır. Ağırlıklı olarak Adıyaman’da meydana gelen olaylar hakkında haberler yayımlayan Yaman Ses sütunlarında ulusal ve uluslararası düzeyde haberlere de yer vermiştir. Milli Selamet Partisi’ni destekleyici yayınlar yapan gazete Kıbrıs Meselesi ile Arap-İsrail Savaşlarına geniş yer ayırmıştır.

### 1.5. Hakyol ve Karaşahin Gazetesi

28x40 cm boyutlarında çıkan Karaşahin 21 Kasım 1966’da kurulmuştur. Gazetenin sahibi ve kurucusu Ali Şahin, mesul müdürü ise Metin Karalök’tür. Kendini “Müstakil Milliyetçi Gazete” olarak tanımlayan Karaşahin “Önce Hakkın, Sonra Halkın Emrinde” olduğunu belirtmiştir (Karaşahin, 1 Ocak 1970). Karaşahin “gazetemiz pazartesi günleri hariç her gün çıkar” demesine rağmen 26 Aralık 1970’e kadar yaklaşık 1260 sayı yayımlanması gerekirken ancak 765 sayı yayımlanmıştır. Gazete genelde iki bazen de dört sayfa olarak çıkmıştır. Gazetenin birinci ve dördüncü sayfalarında haberler alırken ikinci ve üçüncü sayfalarında ilan ve duyurular yer almıştır (Karaşahin, 18 Ocak 1970).

İmam-Hatip okullarıyla ilgili birçok haberin yer aldığı gazetede yerel ve ulusal haberlerle birlikte daha çok İslami konulara yer verilmiştir (Karaşahin, 9 Ocak 1970, 12 Ocak 1970, 7 Nisan 1970, 10 Nisan 1970). Gazete Necmettin Erbakan’ın kurmuş olduğu Milli Nizam Partisi’ni destekleyen yayınlar yapmış ve Milli Türk Talebe Birliği İkinci Başkanı Tünaydın Demircioğlu’nun “Aziz Türk Milleti!” başlığı ile kaleme aldığı yazı dizisi ile orduyu Leninist bir askeri darbe yapmaya teşvik edenlere karşı uyarmıştır (Karaşahin, 28 Ocak 1970, 3 Şubat 1970, 6 Şubat 1970, 8 Mart 1970, 3 Temmuz 1970, 4 Temmuz 1970, 5 Temmuz 1970; Demircioğlu, 1970:1).

Karaşahin 1971 yılında Hakyol adıyla yayın hayatına devam etmiştir. 28x40 cm boyutlarında olan Hakyol 18 Şubat 1971’de yayın hayatına başlamıştır. Gazetenin sahibi H. Mahmud Allahverdi, mesul müdürü ise Av. Yusuf Ziya Kutlu’ydu. Karaşahin isminin neden Hakyol olarak değiştirildiğine dair gazetenin ilk sayısında yayımlanan “İsmimiz Değişirken” adlı yazıda konu ile ilgili şu değerlendirme yapılmıştır (Hakyol, 18 Şubat 1971):

*“Gazetemizin ismi Karaşahin iken Hakyol olarak değiştirilmiştir. Esasen isimlerin hakikat üzerindeki tesiri ve delaletin şeklini manaya ve içe olan tesiri ve delaleti gibidir... Bu açıdan hareket ederek ismin cazibesine kapılmadan tamamen hareket hedefimiz hak ve hakikat uğrunda yürümek ve hizmet etmek olduğudur. Bu ismi seçmemizin baş amili de bu olmuştur... İşte bunun için gayemiz tamamen hak sabit ve hiç bir zaman değişme kabul etmeyen ilahi ölçüler içerisin hakkı değerlendirmek ve bunu anlatmak olacaktır.”*

Yazıda gazetenin hedeflerinin değişmeyeceği açıkça ifade edilmiştir. Karaşahin’in adını kurucusu Ali Şahin’den alması sebebiyle Mahmud Allahverdi gazeteyi devraldıktan sonra isim değişikliğine gittiği de söylenebilir. Hakyol’da da Karaşahin’de olduğu gibi gazete isminin sağında ve solunda veciz sözler yer almıştır (Hakyol, 18 Şubat 1971). Hakyol, Karaşahin’in “Önce Hakkın, Sonra Halkın Hizmetinde” sloganını devam ettiren Karaşahin’in “Milliyetçi Müstakil Gazete” tanımlamasını “Günlük Siyasî Gazete” olarak değiştirmiştir (Hakyol, 18 Şubat 1971). Gazete genelde iki bazen de dört sayfa olarak Pazartesi günleri hariç her gün çıkmıştır. Karaşahin’in yayın politikasını büyük ölçüde sürdüren Hakyol, Nur Cemaati ve Risale-i Nur ile ilgili haberler yaparak bu konuda yapılan olumsuz yayınları eleştirmiştir (Hakyol, 5 Mart 1971, 1 Aralık 1971). Gazete Yeni Asya gazetesi Hukuk Müşaviri Avukat Bekir Berk’in İzmir Askeri Mahkemesi’ne sunduğu 51 sayfalık savunmasını Eylül 1971’in sonlarından başlayarak yayımlamıştır (Hakyol, 29 Eylül 1971). Hakyol ayrıca komünizm ile mücadele çerçevesinde de yayınlar yapmıştır (Hakyol, 18 Şubat 1971, 4 Mart 1971, 6 Mart 1971, 11 Mart 1971, 28 Nisan 1971, 2 Mayıs 1971, 1 Mayıs 1972, 13 Haziran 1972). Ulusal düzeyde haberlerin yoğun olduğu Hakyol’da Adıyaman’da yaşanan yol bozukluğu, işçilerin durumu, müzenin olmaması, eğitim alanında yaşanan aksaklıklar gibi sorunlara geniş yer vermiştir (Hakyol, 29 Eylül 1971, 15 Ekim 1971, 5 Ağustos 1972, 22 Ekim 1971, 7 Aralık 1971, 24 Mayıs 1972, 21 Ekim 1972, 27 Ekim 1972, 8 Aralık 1972, 18 Şubat 1971).

### 1.6. Hür Fikir Gazetesi

Kâhta merkezli ve 28x40 cm boyutlarında olan gazete 23 Aralık 1966’da kurulmuştur. Gazetenin sahibi emekli öğretmen Aziz Bozkurt’tur (Gölbaşı, 22 Temmuz 1967; Hür Fikir, 23 Aralık 1966). Bozkurt aynı zamanda gazetenin başyazarlığını da yapmıştır. 1969 yılında gazeteyi Hasan Öztürk’e devreden Aziz Bozkurt İstanbul’a yerleşmiştir (Hür Fikir, 11 Ağustos 1970). Gazetenin mesul müdürü ise Yusuf Ziya Yılmaz’dı. “Siyasi Fikri Gazete” olarak kendini tanıtan Hür Fikir amaçlarını Hakka ve halka hizmet olarak açıklamıştır (Hür Fikir, 23 Aralık 1966). Gazete genelde iki bazen dört bazen de altı sayfa olarak çıkmıştır. Gazete ilk çıktığında her gün yayımlanmasına rağmen daha sonra sadece Salı ve Cuma günleri yayımlanmaya başlanmıştır (Hür Fikir, 25 Nisan 1967). Gazetenin ilk sayısında “Çıkarken” başlığı ile yayımlanan başyazıda Hür Fikir’in yayımlanmasının gerekçeleri Kâhta’nın çeşitli dert ve sorunlarıyla ilgilenmek, haklı ve hayati dâvalarına tercüman olmak olarak açıklanmıştır. Hür Fikir’in yayın hayatı süresince hiçbir siyasi zümrenin malı olmayacağı, lüzumsuz polemik ve demagojilere kendini kaptırmayacağı ve her konuda hemşehrilerini aydınlatmaya çalışacağı belirtilmiştir (Hür Fikir, 23 Aralık 1966).

Aziz Borkurt “Hür Fikir 2 Yaşında” başlığı ile yayımladığı başyazısında Hür Fikir’in kurulurken ki amaçları doğrultusunda yayın hayatına devam ettiği belirterek sorunları gündeme taşıdıklarını ve bunu yaparken siyasi demagojilerden uzak kaldıklarını iddia etmiştir. Gazeteyi yayımlarken yaşadıkları zorlukları dile getiren Bozkurt özeleştiride de bulunarak şöyle demiştir (Bozkurt, 1967:1):

*“Hür Fikir’in tekerine taş koymak isteyenlerde oldu. Ama biz yolumuzda yürümeye kararlıydık. Yolumuza gölge düşürmek isteyen bu “Zübüklere” gülmekten başka yapacak bir şeyçimiz yoktu... Feodolist sistemin, gericiğin ve karacahilliğin ayrık otu misâli kök saldıği bir bölgede akliselimimizi elbette yürütemedik. Nitekim bir yıldan beri salt başımıza yaptığımız mücadele de bir nevi yenilgiye uğradık. Şunu da itirafa mecburuz ki bu kenttin insanlarını daldıkları bugünkü derin uykudan uyarmanın, özgür ve uygar bir düzeye çıkarmanın ne denli güç ve uzun yılların devamlı mücadelelerine bağlı bulunduğu aşikârdır. Ama biz, mücadele azmimizi kırmayacak, bundan böyle en tesirli çıkışlarla davamızı mutlaka yürütmeye çalışacağız.”*

Daha çok Adıyaman ve Kâhta’nın eğitim, ulaşım, sağlık, siyaset, ekonomi gibi alanlarıyla ilgili haberler yapan gazete kadın, kızların okuması, temel hak ve hürriyetler, demokrasi ve kütüphane gibi meselelere de değinmiştir. Hür Fikir Kıbrıs, Türk-Mısır ilişkileri ve Milli Mücadele gibi konulara sütunlarında yer vermiştir. Aziz Bozkurt Hür Fikir’in maddi ve manevi zor şartlar altında çıktığından bahisle dönemin Kâhta’sının sosyal ve siyasi yapısı üzerine bir değerlendirmelerde bulunmuştur. Bozkurt Kâhta’daki kanun ve nizam tanımaz, pederşahi hareketleriyle meydan okumaya kalkışan çevrelerin olduğunu ve gazeteci olarak başıboş gidiş “dur” dediğiniz zaman bu çevrelerin burun kaldırdığını, kin ve düşmanlık yaptıklarını aktarmıştır. Bu çevrede günlük zabita olaylarını bile gazeteye

koyduğunuzda sorun oluştuğunu belirterek böyle bir çevrede gazetecilik yapmanın imkânı kalmadığını ileri sürmüş ve Hür Fikir'in böyle bir zihniyetle mücadele ettiğini söylemiştir. (Bozkurt, 1968:1).

Gazete'nin başyazarı Ramazan Yıldırım Kâhta'da yaşanan sosyal sorunların mevcut ağalık sisteminden kaynaklandığını belirterek vatandaşların oy haklarının bile olmadığını ve AP'li olmayan vatandaşların evlerinin taşlandığını iddia ederek suçluların yakalanmasını istemiştir. Kâhta'nın mülkiyeti bakımından birkaç ailenin, birçok köyün ise belli şahıslara ait olduğunu belirterek bu köylerde barınan insanların mülkiyetinin, söz hürriyetinin olmadığını söyleyen Yıldırım, Kâhta çevresinde işlenen suçların ekseriyetinin ferdi değil toplumsal olduğunu ileri sürmüştür. Yıldırım bu köylerde oturan ahalinin alabildiğine zavallı olduğunu, karabasan peşinde koşmaktan başka bir şey bilmeyen bu insanların ağanın gazabına uğradıkları an köyden atıldığını ve bunların Kâhta'ya göç etmek zorunda kaldıklarını yazmıştır. Kâhta'ya gelen bu insanların ellerinde sermayeleri olmadığı için bir iş yeri açamadıklarını ve büyük bir işsiz yığını meydana getirdiklerini belirten Yıldırım bunun da kötülüklerin kaynağı olduğunu ileri sürmüştür (Yıldırım, 1969:1). Hür Fikir sadece Kâhta'da yaşanan olaylara değil Türkiye'de yaşanan olaylara da dikkati çekmiştir (Hür Fikir, 20 Ocak 1970, 6 Mart-24 Temmuz 1970)

### 1.7. Gölbaşı Gazetesi

Gölbaşı merkezli ve 28x40 cm boyutlarında çıkan gazete 30 Haziran 1967'de kurulmuştur. Gazetenin sahibi ve kurucusu Ömer Faruk Çilca, yazı işleri müdürü ise Ahmet Karahan'dır. Genelde iki bazen de dört sayfa olarak Pazartesi günleri hariç günlük olarak "Halka ve Vatana hizmet yolunda" sloganıyla çıkan gazete kendini "Günlük Siyasi Bağımsız Gazete" olarak tanıtmıştır (Gölbaşı, 30 Haziran 1967). 30 Haziran 1972'de altıncı yaşına basan gazete bu tarihe kadar ancak 465 sayı yayımlanmıştır. Pazartesi günleri hariç beş yılda 1565 sayı basılması gerekirken gazete ancak bu hedefin % 29,7'sine ulaşabilmiştir. Bu da gazetenin hafta da ortalama iki kez çıktığını göstermektedir. Nitekim 30 Haziran 1973'de yedinci yılına giren gazete 30 Haziran 1972 ile 3 Temmuz 1973 tarihleri arasında ancak 87 sayı yayımlanmıştır (Gölbaşı, 3 Temmuz 1973). Dolayısıyla gazete ilk başta koyduğu Pazartesi hariç her gün yayınlanma hedefi gerçekleştirilmekten uzak kalmıştır.

Gazete ilk sayısında yegâne amacını Gölbaşı ilçesinin bütün dert, dilek ve ıstıraplarına tercüman olmak ve mutlu geleceklerin tesisinde hükümet yetkililerine ikaz yolu ile yardım elini uzatmak olduğunu belirtmiştir (Gölbaşı, 30 Haziran 1967). Ahmet Karahan ise ilk sayıda yer alan yazısında gazetenin gayesinin; fikri ve kültürel sahada Gölbaşılılara hizmet etmek olduğunu ve gazetenin başarılı olabilmesi için vatandaşların destek olmaları gerektiğini belirtmiştir. Gölbaşı'nın gelecek nesillerin gazetesi olacağını söyleyen Karahan, haktan yana, haksızlıkların karşısında ve haksızlığa uğrayanların Marko Paşası olacaklarını ileri sürmüştür. Daha çok bir fikir gazetesi olmaya çalışacaklarını belirten Karahan, Türkiye ve Türkler için en zararlı ideolojik cereyanlar karşısında olacaklarını, Batı Emperyalizmini, Doğu Materyalizmini ve Emperyalizmini şiddetle reddettikleri, feodalist olanların en büyük rakipleri olduklarını söylemiştir. Karahan ayrıca Gölbaşı'nın Adıyaman ve ilçelerinde çıkan Hür Fikir, Güney Ekspres, Yeşil Adıyaman ve Demokrat Adıyaman gazetelerine dost elini uzattığını belirtmiştir (1967:1-2). Bekir Fikri Göksu da halka hizmeti gaye edindiklerini, tenkitlerinin tahripkâr, isnatçı ve kötü art duygulardan arınmış biçimde yapıcı, uyarıcı ve ileri gerçeklerden oluşacağını ileri sürmüştür (Gölbaşı, 30 Haziran 1967).

Gazete 30 Haziran 1972'de "Gölbaşı Altı Yaşında" başlığı ile yayınladığı yazıda ise Güneydoğu Anadolu'nun unutulmuş, gelmiş ve geçmiş iktidarlarca ihmal edilmiş bir vilayeti olan Adıyaman'ın beş bin nüfuslu ilçesinde beş yıl önce yayın hayatına başladıklarını birçok maddi ve manevi zorlukla karşılaştıklarını, kaba ve çirkin saldırılara uğradıklarını dile getirmiştir. Gazete yayın hayatına başladıklarında beş bin olan ilçe nüfusunun on bine çıkmasına rağmen bu büyümeye ayak uyduramadıklarını belirterek özeleştiride bulunmuştur (Gölbaşı, 30 Haziran 1972). "Gölbaşı 7 Yaşında" başlığı ile yayımlanan yazıda ise gazetenin geçmişteki tarafsızlık ilkelerini muhafaza ettiğini, hiçbir parti veya zümre gazetesi değil Gölbaşılıların gazetesi olarak haklının yanında haksızlığın ise karşısında olduklarını belirtmiştir (Gölbaşı, 3 Temmuz 1973).

Gazete ilk sayısında söylediği ilke ve amaçlar doğrultusunda yayınlarını sürdürmüştür. Daha çok yerel haberlerin yer aldığı gazetede de fikir yazıları geniş yer bulmuştur. Ahmet Karahan "Bu Vatan Neler ister? Neler istemez?" köşesinde görüşlerini yazarken, Bekir Fikri Göksu "Dostluk" adlı köşesinde dostluk, köylerin kalkınması, gelir adaletsizliği, politika, tarım, mutluluk, halk eğitimi çalışmaları gibi konuları işlemiştir (Gölbaşı, 1-18 Temmuz 1967). Gazetenin "Enjektör" adlı köşesinde ise İğneci mahlası ile yayımlanan yazılarda zabitanın görevi ile partizanlık meselesi ele alınmıştır (Gölbaşı, 16 Temmuz 1967, 9 Ocak 1968). Atatürk İlkokulu Müdürü Reşit Öztürk ise "Yaşantılarım" adlı köşesinde eğitim hayatında yaşadıklarını, Türk Eğitim Sistemi'ndeki gelişmeleri ve eğitim programlarını anlatmıştır Gölbaşı, 26 Temmuz- 9 Ağustos 1967). Mehmet Tükenmez ise "Bakış" adlı köşesinde

Türkiye'nin geri kalma sebeplerini, kalkınma meselesini, köyde tarım, orman ve teknikerler meselesini irdelemiştir (Gölbaşı, 24 Ağustos 1967, 12 Ocak 1968, 27 Ağustos 1967, 29 Ağustos 1967, 12 Aralık 1967). Köy konusuna önem veren gazete sosyal haklar konusuna da değinmiştir (Gölbaşı, 25 Temmuz 1967). 1967 yılında Adıyaman Emniyet Müdürlüğü ile sorunlar yaşayan gazete yayın hayatına başladıktan sonra kendilerine destek olan okurlarına, Aydın'da çıkan Ses ve Kâhta'da çıkan Hür Fikir adlı gazetesine özellikle teşekkür etmiştir (Gölbaşı, 22 Temmuz 1967).

### 1.8. Çağdaş Gazetesi

20 Nisan 1971'de kurulan gazete iki sayfa ve 28x40 cm boyutlarında çıkmıştır. Gazetenin sahibi Mahmut Kutlu'dur. Kendini "Günlük Siyasi Devrimci Gazete" olarak tanıtan Çağdaş ilk sayısında "Neden Çıkıyoruz" başlığı ile yayımladığı yazıda Çağdaş'ın bir zümrenin tekelinde olmadığı, sosyal konulardaki olayları objektif olarak değerlendireceği, toplumun yararına olan her görüşe de sütunlarında yer vereceğini belirtilmiştir. "Atatürk ilkelerine baş koymuş bir gazete" şeklinde kendini tarif eden gazete parolası Kemalizm, yönünün ise gerçeklik olarak açıklamıştır. Ayrıca Çağdaş'ın küçük hesaplar peşinde koşan bir gazete olmadığı, devrimci, devrimden yana, ezilen halkın savunucu, ezenlerin değil ezilenlerin hizmetinde olduğu ve olayların objektif aynası olacağı belirtmiştir (Çağdaş, 20 Nisan 1971). Gazete de Adıyaman'la ilgili yerel haberlerin yanı sıra anayasa, devrimcilik, öğretmenler ve toprak reformu gibi konularına ulusal birçok habere de yer vermiştir (Çağdaş, 5 Ekim 1971).

Gazetede Mahmut Zeki Kutlu tarafından "Bayraklaşan Atatürk" başlığıyla, Hüseyin Çanayaz tarafından "Atatürkcülük Nedir?" başlığıyla ve Turgut Han Kılıç tarafından ise "Devrimin Aşamaları" başlığı ile 23 Nisan 1971'de başlayan bir yazı dizi kaleme alınmıştır (Çağdaş, 23 Nisan 1971). 18 Mayıs 1971'den itibaren "İşte Adıyaman" başlığı ile Adıyaman tarihinin anlatıldığı bir yazı dizisi yayımlanmıştır (Çağdaş, 18 Mayıs 1971, 28 Temmuz 1971). Gazete özellikle Nurcularla ilgili gelişmeleri yakında takip etmiş ve bu konuda yapılan tahkikat ve tutuklamalar ile solcularla ilgili gelişmelere geniş yer vermiştir (Çağdaş, 25 Haziran 1971, 29 Haziran 1971, 8 Temmuz 1971, 13 Ağustos 1971, 4 Eylül 1971, 8 Eylül 1971, 18 Ekim 1971, 1 Kasım 1971, 25 Aralık 1971).

### 1.9. Adıyaman Gazetesi

4 Mart 1975'te kurulan gazete 39x56 cm boyutlarında Pazartesi günleri hariç haftanın her günü çıkmıştır. Günlük siyasi gazete olan Adıyaman'ın sahibi Hüsnü Vural, sorumlu müdürü ise Nihat Akgün'dür. "Adıyaman'dan Okurlarına" başlığıyla gazetenin birinci sayısından yayımlanan yazıda gazetenin neden çıktığını ve hedeflerinin neler olduğu anlatılmıştır. Gazete Adıyaman'ın dert ve sorunlarını dile getireceğini belirterek okuyucularından Adıyaman'ın problemlerine birlikte çözüm yolu bulmaya davet etmiştir (Adıyaman, 4 Mart 1975). Gazete amacını "Adıyaman ne yalnız sizin ne yalnız bizim olacaktır. Adıyaman kentimizin, kentlimizin gözü, dili, kulağı olma amacını ve çabasını güdecektir" şeklinde açıklarken değinecekleri konuların ve yapacakları uyarıların kişiden çok toplumu ilgilendiren sorunlar olacağını belirtmiştir (Adıyaman, 4 Mart 1975). Bu görevi yerine getirmediğinde okuyucularından kendilerini uyarımlarını isteyen Adıyaman, sadece yöneticilerin tekelinde bir gazete olmayacağını "tüm okurların kalemine açık çevresel bir gazete olmaya çalışacaklarını" belirtmiş ve güç koşullar altında sürdürecekleri yayın hayatında okuyucularından destek istemiştir (Adıyaman, 4 Mart 1975). Gazete "Mahalli Basın Olmanın Cilveleri" başlığıyla yayımladığı yazıda gazetenin yaşadığı zorlukları dile getirmiştir (Adıyaman, 8 Mayıs 1975):

*"Mahalli gazete olmak, birtakım bölgesel sorunlara değinmek oldukça güç bir iş. Özellikle küçük çevreli olan kentlerde. Her yazınıza konu olan olayın kahramanı veya kahramanları yakından-uzaktan tanıdıklarınız çıkar çoğu kez. Her olayı dile getiren ve size ulaştıran da yine bu kategoridedir. Ve bu özelliklerin yarattığı bir atmosferle siz konuya değinseniz de değinmeseniz de, haklı olsanız da olmasanız da bir takım tepkilerle, yergilerle karşılaşsınız. Herkes kendine göre değerlendirir yazılarınızı, bazan da kendine göre anlar ve yansır. Siz bunu dışardan duyduğunuzda kendi kendinizle çelişkiye düşer, yazdığınızı bir kez daha okuyarak gerçek konuyu bir kez daha bulmaya çalışma zorunda kalırsınız. Ve bakarsınız ki yazdık lafınızla dolaşan söylentiler birbirinden apayrı şeyler. Ama "öküz altında buzağı aramak" tutkusunda olanlar sizin yazdıklarınızı değiştirip amaçlarına ulaşmış olurlar bir ölçüde."*

Gazete yaptığı yayınlar dolayısıyla kendilerine yapılan eleştirilerin doğru olmadığını, eleştirilerin çoğunun kulaktan dolma bilgilere dayandığını ve eleştiri yapanların çoğunun eleştirdikleri haberi dahi okumadıklarını belirterek yapılan haksız eleştirilere karşı çıkmıştır. Gazetenin kuruluşunun birinci yılı münasebetiyle "Adıyamandan Okurlarına" başlığı ile yayımlanan yazıda ise kentte dört gazetenin yer aldığı, gazetenin kolay şartlarda okuyucularına ulaşmadığı belirterek şöyle denilmiştir (Adıyaman, 4 Mart 1976):

*“İş gücü ve teknik kadro sıkıntısı yanında devamlı görülen elektrik aksaklıklarını da katacak olursak Adıyaman’da bir gazetenin çıkarılması için ne kadar güçlüklerle karşı karşıya olunduğunu anlatmak mümkün olur... Bize ulaşan haber hangi görüşün ya da düşüncenin mahsulü olursa olsun, doğruluğuna inanıyorsak sütunlarımızda yer verilmiştir. Bir yıllık yayın süremizde herhangi bir tezkibe gerek kalmaksızın çıkan haberlerimiz bu iddialarımızın da delilidir.”*

Adıyaman Pazartesileri hariç yayımlanan günlük siyasi gazete olmasına rağmen bir yılda ancak 236 sayı çıkmıştır. Bunun teknik aksaklıklardan ve ekonomik sıkıntılardan kaynaklandığı söylenebilir. Gazete “Ticaret Muhasebesi”, “Adıyaman ve Turizm” “Halk Eğitimi Köşesinde” başlıklarıyla uzun yazı dizileri yayınlamıştır (Adıyaman, 4 Mart 1975, 11 Nisan 1975, 6 Mayıs 1975). İlk sayıda dile getirdiği gibi okuyucularından “Adıyaman senin gazetendir oku okut abone ol” diyerek destek isteyen Adıyaman yerel ve ulusal düzeyde haberler yapmış ve özellikle Adıyaman’da yaşanan ulaşım sorunları başta olmak üzere, eğitim, hayat pahalılığı gibi sorunlara eğilmiştir (Adıyaman, 8 Mart-29 Nisan 1975).

Adıyaman’ın ihmal edilmişliğiyle ilgili gazete AP Genel Başkan Yardımcısı Selahattin Kılıç’a da açık mektup yazarak Adıyaman’ın başta yol olmak üzere sorunlarıyla ilgilenilmesi istemiştir (Adıyaman, 6 Mayıs 1975). Diğer basın organlarında olduğu gibi 1980 askeri darbesinden sonra Adıyaman gazetesinde de özellikle Atatürkçülük ile ilgili haberlerin sayısında büyük bir artış olmuş ve Malazgirt, Büyük Zafer ve Atatürk ile ilgili birçok yazı yayınlamıştır.

### .SONUÇ:

1954’ten önce Adıyaman’da yayımlanan gazeteler olmakla beraber yerel basın Adıyaman’ın il olmasından sonra gelişmiştir. Adıyaman’da 1940’ların sonuyla 1950’lerin başında basım-yayım tekniklerinin gelişmemiş olması ve matbaanın bulunmaması burada gazete çıkarmayı oldukça güçleştirmiştir. Bu durum Adıyaman’ın il olmasından sonraki birkaç yılda devam etmiştir. 1949’da Adıyaman’da bir gazete, 1955’te Demokrat Adıyaman ve Yeşil Adıyaman adında iki gazete, 14 Şubat 1956’da Fırat’ın yayımlanması ile üç gazete, 3 Haziran 1957’de Yaman Ses’in yayımlanması ile dört gazete yayımlanıyordu. 1967’ye gelindiğinde ise bu sayı on üçe çıkmıştır. Eğer daha önce yayımlanan Adıyaman ve Bozkurt adlı gazeteleri de yayın hayatlarına devam edebilselerdi bu sayı daha da artacaktı.

1950’li yıllarda Adıyaman’da yayımlanan gazeteler günün teknik imkânları, kâğıt fiyatlarının yüksekliği sebebiyle genellikle iki sayfa bazen dört sayfa olarak çıkmıştır. Teknik imkânsızlıkların yanında maddi imkânsızlıklar ve manevi baskılarda gazetelerin yayın hayatını engelleyen unsurlar olmuştur. Gazete çıkarmanın maliyetli olduğu bir ortamda çoğu gazete varlığını ancak resmi ilanlarla devam ettirebiliyordu. Fakat bu ilanlar bazen gazetelerin yayın politikaları sebebiyle resmi kurumlar tarafından kesilmiştir. Bu durumda gazete ya yayın politikasını gözden geçirmek ya da yayın hayatına ara vermek zorunda kalmış ve bu durum basın özgürlüğünü zedeleyen bir unsur olmuştur. Belli bir siyasi düşünce ve kişinin etkisi altında yayın yapmak çoğu zaman gazeteleri maddi imkânsızlıklardan kurtarıyordu ancak bu da gazetelerin özgür yayın yapmalarına engel oluyordu. Yayın politikalarında değişiklik yapmak istemeyen gazeteler maddi imkânsızlıklar karşı karşıya kalmışlar ve ancak büyük fedakârlıklarla çıkabilmişlerdir. Adıyaman’da gazetecilerin zaman zaman yerel yöneticilerden ve polis baskısından şikâyet ettiği görülmektedir. Bu baskının yönü ve dozu dönemin siyasi ve sosyal olaylarından çoğu zaman bağımsız değildir. Yapılan baskılardan dolayı Yeşil Adıyaman’ın sahibi ve başyazarı Ali Deniz “Tenkit Konusunda Mahalli Gazetelerin Çilesi” başlığı dört bölümden oluşan bir yazı dizisi kaleme almış ve yerel basının karşılaştığı zorlukları ve baskıları sert bir dille eleştirmiştir (Deniz, 1962, s.1).

Adıyaman’da yayımlanan gazetelerin halkın siyasi tercihlerine uygun bir şekilde dağılım gösterdiği görülmektedir. Nitekim gazetelerin çoğu merkez ve merkez sağa yakın bir yayın politikası takip etmiştir. Yeşil Adıyaman ve Çağdaş gazeteleri daha çok sola yakın yayınlar yaparken Hür Fikir Atatürkçü ve halkçı bir yayın politikası izlemiştir. 1950’li yıllarda Adıyaman’da yayımlanan gazetelerden Demokrat Adıyaman ve Fırat DP’yi, Yeşil Adıyaman CHP’ye yakın bir yayın politikası izlemiştir. Ancak Hürriyet Partisi’nin kurulmasından sonra Demokrat Adıyaman yayın politikasını bu partiden yana çevirmiştir. Ayrıca Yaman Ses gazetesi de Hürriyet Partisi’ni desteklemiştir. Böylelikle 27 Mayıs 1960 öncesi Fırat gazetesi DP’yi, Demokrat Adıyaman ve Yaman Ses Hürriyet Partisi’ni, Yeşil Adıyaman ise CHP’yi destekleyen bir yayın politikası izlemiştir. 1960’lardan sonra yayın hayatına başlayan Hakyol ve Karşahin Milli Nizam Partisi’ni desteklerken Hür Fikir Adalet Parti’ni eleştiren CHP’yi destekleyen bir yayın politikası izlemiştir. Milliyetçi ve ülkücü bir çizgide yayın yapan Yaman Ses ile milli ve İslami bir çizgide yayın yapan Hakyol ve Karşahin gazeteleri komünizmi şiddetle eleştirirken sol çizgide yayın yapan Yeşil Adıyaman ve Çağdaş gazeteleri sosyalizm ve komünizmi destekleyen yayınlar yapmışlardır.

Adıyaman'da çıkan gazetelerin her ne kadar yayın politikaları farklı da olsa rakipte olsalar birbirlerine karşı çoğu zaman insani ve yapıcı bir dil kullanmışlardır. Yeşil Adıyaman 29 Ağustos 1955'te yayın hayatına son verirken Demokrat Adıyaman ve Yaman Ses gazetelerine uzun ömür ve başarılar dilemiştir. Ancak kullanılan genel olumlu üslubun her zaman sürdüğünü söylemekte mümkün değildir. Nitekim Yeşil Adıyaman ve Demokrat Adıyaman arasında zaman zaman oldukça sert eleştirilerde yaşanmıştır. Tarafgirlik kisvesi altında yapılan bu yayınlarda üslubun bazen hakaretlere ulaştığı ve bu çekişmenin mahkeme salonlarına taşındığı da olmuştur.

Adıyaman yerel basını sadece yerel düzeyde değil ulusal ve uluslararası düzeyde de haberler yapmıştır. Adıyaman'ın sosyal ve ekonomik hayatının yakından gözlemlenebildiği Adıyaman basınında Adıyaman'daki ağalık sistemin ne gibi sosyal sorunlara yol açtığına dair değerlendirmeler görmekte mümkündür. Ayrıca Adıyaman'da ulaşım, eğitim, ekonomi, sosyal vb. alanlarda yaşanan sorunlara da değinilmiştir. Gazetelerin baskı sayısı ile ilgili net veriler olmamakla beraber 1950'lerde gazete okuyan kişi sayısının oldukça düşük olduğunu söylenebilir. Bununla birlikte Adıyaman gazeteleri Adıyaman'ın siyasi, sosyal, kültürel vb. alanlardaki gelişmeleri takip edilebildiği son derece önemli kaynaklardır.

#### **KAYNAKÇA:**

##### **Sürelî Yayınlar:**

Adıyaman  
Çağdaş  
Demokrat Adıyaman  
Fırat  
Gölbaşı  
Hakyol  
Hür Fikir  
Karaşahin  
Resmî Gazete  
Yaman Ses  
Yeni Demokrat Adıyaman  
Yeşil Adıyaman

##### **Makale ve Kitaplar:**

Arslan E. – Arslan B. (2016). Türkiye'de Yerel Gazete Yöneticilerinin Meslek Etiği Algısı, Selçuk İletişim, 9 (2): 174-204

Bozkurt, A. (1967). Hür Fikir 2 Yaşında. Hür Fikir, 22 Aralık 1967, S.165, s.1.

Bozkurt, A. (1968). Hür Fikir 3 Yaşında. Hür Fikir, 20 Aralık 1968, S.266, s.1

Demircioğlu, T. (1970). Aziz Türk Milleti!. Karaşahin, 5-10 Temmuz 1970, S.627-630, s.1.

Deniz, A. (1962). Tenkit Konusunda Mahalli Gazetelerin Çilesi. 21-26 Şubat 1962, s.1.

Girgin, A. (2001). Türk Basın Tarihi'nde Yerel Gazetecilik, İstanbul: İnkılap.

Gürel, N. (2007). Yerel Basının İşlevi ve Demokrasilerde Önemi. Ed. Suat Sezgin, Türkiye’de Yerel Basın, İstanbul: İÜİF Yayınları.

Karahan, A. (1967). Bu Gazete. Gölbaşı, 30 Haziran 1967, S.1, s.1-2.

Sezgin, S. (2007). Türkiye’de Yerel Basın. Ed. Suat Sezgin, Türkiye’de Yerel Basın, İstanbul: İÜİF Yayınları.

Üstün, M. (1967). Gazetemiz On Beş Yaşında, Demokrat Adıyaman, 14 Mayıs 1967, S.2968, s.1.

Üstün, N. (1967). Basın Hayatında 15 Yıl. Demokrat Adıyaman, 14 Mayıs 1967, S.2968, s.1.

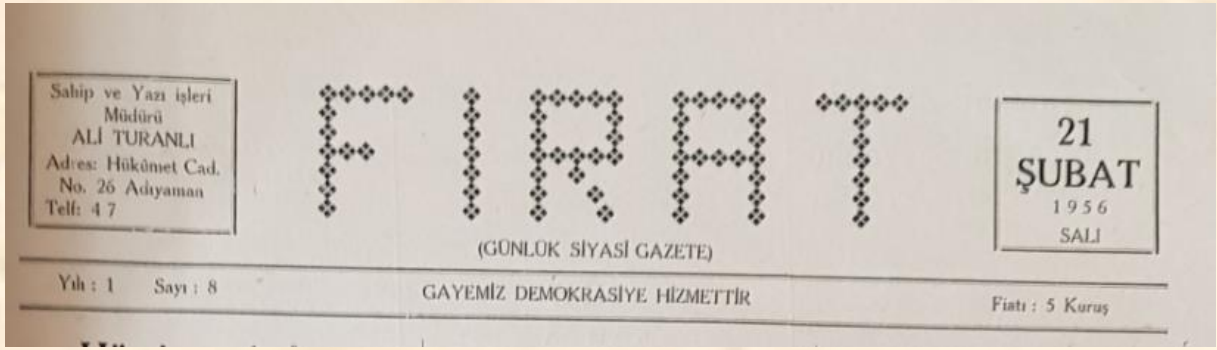
Uçak, O. – Erkal, A. (2019). Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Yerel Basının Gelişim Süreci. Selçuk İletişim, 12 (1): 92-122

Vural, A. M. (1997) Bir İletişim Kurumu Olarak Yerel Basının Kamuoyu Oluşumu Sürecindeki İşlevi ve Yerel Basın-Kamuoyu İlişkileri (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Yıldırım, R. (1969). Kâhta Olayları. Hür Fikir, 23 Aralık 1969, S.368, s.1.

### Ekler:







<p>Sahibi ve kurucusu <b>ALİ SAHİN</b> MESUL MÜDÜRÜ METİN KARALOK <b>BASYAZAR</b> Abuzer Remzi Tankut Adıyaman Muhabirimiz HAMI SELÇUK K. Tarihi 21/11/1966</p>	<h1>KARASHAHİN</h1> <p>Müstakil Milliyetçi Gazete <i>Önce Hakkın, Sonra Halkın Emrinde</i></p> <p>TELEFONLAR Mesul Müdür : 6 — Bayyazar : 90 — Gazete : 233</p>	<p>3 Cumartesi GCAK 1970 Sayı : 487</p>
Yılı : 3	GAZETEMİZ PAZARTESİ GÜNLERİ HARIÇ HERGÜN ÇIKAR	Fiatı : 20 Kuruş

<p>SAHIBI Ömer Faruk Çilcan Yazı İşlerini fiilen idare eden mes'ul müdür Bekir Fikri GÖKSU Gazetemiz Basın Ahlak Yürütmesine uymayı taahhüt eder.</p>	<h1>GÖLBAŞI</h1> <p>HALKA VE VATANA HİZMET YOLUNDA</p>	<p>Yıl 1 Sayı 33 Fiatı 10 kuruş</p>	<p>9 AGUSTOS 1967 Çarşamba</p>
Kuruluş tarihi : 30/6/1967	Günlük Siyasi Bağımsız Gazete	Kurucusu Ömer Faruk Çilcan	

<p>«Devrimler Yalnız Başlar Ama Devrimin Bitiği Diye Birşey Yoktur.» ATATÜRK</p>	<h1>ÇAĞDAŞ</h1> <p>GÜNLÜK SİYASİ DEVRİMCİ GAZETE</p>	<p>ÇAĞDAŞ SAHIBİ: MAHMUT KUTLU Yazı İşleri Müdürü CELAL KIZILKAYA (Gönderilen yazılar nezredilsin veya edil mesin iade edilmez.)</p>	<p>29 Haziran 1971 S A L I Sayı: 52</p>
KURULUŞ : 20/Nisan/1971	YIL 1	Fiyatı 25 Kuruş	

<h1>adıyaman</h1>	<p>Sahibi : HÜSNÜ YURAL (Adıyaman Basınçılık Ort. A.Ş.) Sorumlu Müdür NİHAT AKGÜN Pazartesten Gazri Hergün Çıkar.</p>	<p>8 MART 1975 Cumartesi Yıl: 1 Sayı: 5</p>
KURULUŞ : 4/Mart/1975	— Gazetemiz, Basın hık Yasasına Uyar. —	Fiatı: 25 Kuruş.

Article Info	SURVEY ARTICLE   ESER İNCELEMESİ	
Title of Article	<b>Depression Of The Individual In Modern City Life In The Works Named “The Southern Highway” And “Narla İncire Gazel”</b>	
Corresponding Author	Doç. Dr. Abdurrahman KOLCU Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü <a href="mailto:abdkoller@gmail.com">abdkoller@gmail.com</a>	
Submission Date Admission Date	12/05/2019 / 27/05/2019	
How to Cite	KOLCU, A., (2019). Güney Otoyolu İle Narla İncire Gazel Adlı Eserlerde Bireyin Modern Kent Hayatındaki Bunalımı, Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 410-416	

ORCID NO:  
0000-0002-1201-4317

## “Güney Otoyolu” İle “Narla İncire Gazel” Adlı Eserlerde Bireyin Modern Kent Hayatındaki Bunalımı

Abdurrahman KOLCU<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

#### Depression Of The Individual In Modern City Life In The Works Named “The Southern Highway” And “Narla İncire Gazel”

Bilge Karasu is one of the most important writers of Turkish literature in the Republican period. In his novel *Narla İncire Gazel*, a wish to get rid of the way of living that limits one’s personality was handled in detail. This work has autobiographical features regarding the traces of the author’s holidays in Side in various times. In this work, it is told how an individual feels free and happy in a different place and ambience in which various paradigms rule the way of living, and then how he feels obliged to get back to his ordinary life. A similar approach is seen in well-known Argentinian author Julio Cortazar’s story *The Southern Highway*. This work takes place around *The Southern Highway* that leads to Paris. In this story, it is told how people get used to a new situation caused by a traffic jam that lasts for weeks until when they finally get back to their daily life with the traffic flow. In this study, both works were primarily analysed separately, then they were compared in a thematic way regarding their similar features.

**KEYWORDS:** Bilge Karasu, Julio Cortazar, The Southern Highway, Narla İncire Gazel, Comparative Literature

### ÖZ:

Cumhuriyet dönemi Türk edebiyatının önemli yazarlarından biri olan Bilge Karasu’nun *Narla İncire Gazel* adlı romanında, bireyin kendisini kuşatan ve sınırlayan yaşama düzeninden kurtulma isteği ayrıntılı bir şekilde ele alınmaktadır. Yazarın değişik zamanlarda Side’de yaptığı tatillerin izlerini taşıyan ve bu yönüyle otobiyografik bir niteliğe sahip olan bu eserde, başka bir mekân ve çevre içinde, farklı paradigmalardan hâkim olduğu bir yaşama düzeninde bireyin özgürlük ve mutluluk duygularını tatması, akabinde de tekrar eski yaşam düzenine dönmek zorunda kalması anlatılmaktadır. Benzer bir yaklaşım Arjantinli dünyaca ünlü yazar Julio Cortazar’ın *Güney Otoyolu* adlı uzun öyküsünde de sergilenmektedir. Bu eserde varış yeri Paris olan Güney Otoyolu’ndaki trafiğin aniden tıkanması, haftalar, hatta aylar boyunca açılmaması karşısında insanların yeni duruma uyum sağlayarak yeni bir yaşama düzeni içerisinde yer alması, nihayetinde trafiğin akmaya başlamasıyla eski yaşama düzenlerine dönüşü konu edilmektedir. Bu çalışmada bu iki eser, öncelikli olarak ayrı ayrı incelenmekte, akabinde tematik açıdan karşılaştırmalı bir inceleme tabii tutulmaktadır.

<sup>1</sup> Doç. Dr., Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü, abdkoller@gmail.com

**ANAHTAR KELİMELER:** Bilge Karasu, Julio Cortazar, Güney Otoyolu, Narla İncire Gazel, Karşılaştırmalı Edebiyat

## “Güney Otoyolu” İle “Narla İncire Gazel” Adlı Eserlerde Bireyin Modern Kent Hayatındaki Bunalımı

### GİRİŞ:

Çağdaş Türk edebiyatının en önemli isimlerinden biri olan Bilge Karasu'nun metinleri, özellikle de roman ve öyküleri, nispeten zor anlaşılır ve karmaşık örgüye sahip olmaları açısından dikkat çekicidir. Bu yönüyle bu eserlerin edebiyat alanında geniş birikimi olan okurlara daha çok seslendiğini söylemek mümkündür. Çevirmen ve akademisyen kimliği de bulunan ve bu sayede kendi çağının edebiyat, kültür ve düşün alanındaki çalışmalarını daha yakından takip eden Karasu'nun eserlerini anlama ve çözümleme, başka yazarların eserleriyle yapılacak karşılaştırmalı incelemelerin de bu açıdan faydası yadsınamaz. Bu çalışmada da ünü kendi ülkesinin sınırlarını aşan Arjantinli yazar Julio Cortazar'ın *Güney Otoyolu* adlı öyküsü Karasu'nun *Narla İncire Gazel* adlı romanıyla benzer yönler ve yaklaşımlar bağlamında karşılaştırmalı bir şekilde incelenmektedir.

### 1. Güney Otoyolu

Julio Cortazar'ın 1966 yılında Arjantin'de yayınlanan *Todos Los Fuegos el Fuego* adlı öykü kitabının içinde yer alan *La Autopista Del Sur* adlı uzun öyküsü dilimize *Güney Otoyolu* adıyla çevrilmiştir. Cortazar bu eserinde modern bir kentin günlük yaşamında genelde daha düşük ölçeklerde gözlemlenen trafik sıkışıklığı hadisesini günlere, hatta aylara yayarak bu koşullar altında arabalarıyla özdeşleşen insanların ilişkilerini değişik yönleriyle gözler önüne serer. Bu uzun öyküde insanların kullandıkları otomobiller onların kimliği haline gelmiş, öykü boyunca otomobil modelleri kişilerin üzerine bir etiket gibi yapışmıştır. Örneğin, Peugeot 404'teki Mühendis, Dauphine'deki Genç Kız, 2 CV'deki Rahibeler, DS'deki Yaşlı Bayan, Taunus'taki İki Adam ve Çocuk, Caravelle'deki Soluk Benizli Mutsuz Adam, Peugeot 203'teki Mutlu Aile vb. Ancak bu geniş kadronun içinde yazarın Peugeot 404'teki Mühendis'e daha fazla odaklandığını da belirtmek gerekir.

Değişik modellerdeki bu arabaların içinde de gerek yaş, gerek toplumsal statü ve gerekse cinsiyet açısından farklı niteliklere sahip insanlar yer alır. Trafik sıkışıklığının yaşandığı bu süre zarfında karşılıklı ilişkiler insanların kişiliklerini sergilemesine de bir fırsat oluşturur. Bu trafik tıkanıklığında güneşten yakınacak kadar sıcak geçen ilk iki gündün sonra hava giderek soğur. Soğuk artık kendini gündüz de hissettirir ve akabinde karın aralıksız yağdığı günler gelir. Bu soğuk günleri serin ama güneşli günler takip eder. Otoyoldaki grup da sıkışık trafiğin açılmasıyla böyle bir günün akşamında dağılır. Buna göre bu trafik sıkışıklığının sonbaharın son sıcak günlerinde başlayıp, kış boyunca sürüp, ilkbaharın ilk günlerinde dağıldığı noktasındaki bir yorum yanlış olmaz kanaatindeyiz.

Ayrıntıları söylentilerle giderek farklılaşan bir veya birkaç kazanın sebep olduğu ileri sürülen bir tıkanıklığın aylar ve mevsimler boyunca sürmesi, günlük hayatın akışına ve aynı şekilde Paris'e hiç de uygun değildir. Bir olağandışılık bu bakımdan ortadadır. Ancak yazarın yapmak istediği de işte bu olağandışılıktaki insanların nasıl bir iletişim, dayanışma veya ayrışma içine girdikleri ve bu koşullarda nasıl bir gündelik yaşamın ortaya çıktığıdır. Öncesinde birbirini tanımayan insanların birtakım gruplar oluşturmaları ve gruplar halinde kararlar almalarının yanı sıra ölüm, intihar, kaçış gibi hadiseler de bu süreçte vuku bulur. Sonunda, trafiğin ilerlemeğe başlamasıyla durgun trafik içinde bir arada bulunan ve ekip ruhunu kazanan insanlar akan yolda birbirlerini giderek yitirirler, aralarına başka araçlar ve mesafeler girer. İşte bu akıcı trafikte, durgun trafikte buldukları dönemdeki ilişkilerden hiçbir iz kalmadan hayat kaldığı yerden devam eder. Böylelikle sıra dışı bir yaşam düzeni geride kalır ve araçlar sadece Paris'e değil aynı zamanda uzun sayılabilecek bir süre ara verilen eski yaşam düzenine doğru yola koyulurlar.

### 2. Narla İncire Gazel

Bilge Karasu'nun ilk basımı 1995 yılında yapılan *Narla İncire Gazel* adlı eserinin olay örgüsü, ilerleyen sayfalarda Kerim adıyla anılacak olan ve yazar kişiliği de bulunan başkahramanın değişik zamanlarda Narlar Kenti diye adlandırdığı beldede yaptığı tatillerine dayanır. Bu tatillerdeki gezintileri, gözlemleri, tanıdığı ve kendisine eşlik eden kişiler, birtakım olaylar eserin ana konusunu oluşturur.

Eserin *Hayvanlar Kitapçığı* başlığını taşıyan ilk kısmında anlatıcı Kerim'in daha çok Refik adlı arkadaşıyla olan gezintileri ve birlikte geçirilen zamanlara ait izlenimleri yer almaktadır. Aynı odayı paylaşan Kerim ile Refik birlikte ağırlıklı olarak tarihî kentin kalıntılarında ve çevresinde gezintiler yapmışlar, denize girmişler, lokanta ve kahve gibi yerlerde zaman geçirmişlerdir. Bu kısımda adından da anlaşılacağı üzere hayvanlar ön plandadır. Kerim'in Refik'le

beraber geçirdiği günlerinde tarihî kalıntılarda, karşılıklarına ölmüş bir kaplumbağanın kalıntıları çıkar. Aynı şekilde köpek, kedi, sakangur, kertenkele ve keçi gibi hayvanlar tatilin sıradanlığa bürünmesine engel olur ve onların hayatına bu açıdan renk katar. Bu bölümün dördüncü alt başlığında Kerim'in 46 yaşında olduğuna ilişkin bir bilgiye varmak mümkündür. Buna göre bu bölümde anlatılan tatil izlenimleri Kerim'in 46 yaşından hemen önceki ve hemen sonraki yaşlarına denk gelmiş olması gerekir. Kısaca 40'lı yaşların ortaları diye de belirtilebilir.

Bu bölümün akabinde *Üç Tanımlık Ara Söz* adlı bölümde dört yazı yer alır. *I. Tanım*, kareograf Duygu Aykal'ın sahnelediği bir izlenmeye ilişkindir. Anlatıcı, bu gösteriden hareketle, çalışma hayatının monotonluğu ve bundan kurtulmaya ilişkin yorumlarını sıralar. Benzer veya yakın düşüncelerin *II. Tanım* ve *II. Tanım'a Ek* adlı yazılarda Erol Akyavaş'ın resimleri için kaleme alınan yorum ve değerlendirme yazılarında da dile getirildiğini söylemek mümkündür. Tek sayfalık kısa bir yazı olan *III. Tanım*'de ise merkezde bir sanatçı yer almaz, aşk konusuna değinilir.

Eserin sonraki bölümü *İnsanlar Kitabı* başlığını taşır. Eserin ilk bölümünün nispeten kısa olan *Hayvanlar Kitabı* olması ve kısalığından dolayı "kitapçık" olarak adlandırılmasına mukabil, daha geniş bir sayfa sayısına sahip olan bu bölüme *İnsanlar Kitabı* adı verilmiştir. Bu bölüm adı üzerinde, insanlara ilişkin gözlemlere dayanır. İlk bölümdeki hayvanların yerini burada insanlar almıştır. Kerim artık 40'lı yaşlarının ortasında değildir, daha da yaşlanmıştır ve ona Eren adlı ve yaş itibarıyla kendisinden oldukça küçük bir kadın eşlik etmektedir. Bu bölümde de olaylar ilk bölümde Refik ile birlikte kaldıkları ve Narlar Kenti olarak adlandırılan aynı beldede geçer. Ancak aradan zaman geçmiş, orası gelişmiş bir turizm beldesi olmuş, insanlar ve çevre ona göre biçimlenmiştir. Öyle ki artık yerel televizyon bile bulunmaktadır ki bu açıdan 90'ların ilk yıllarını aklı getirir.

İlk bölümdeki Refik'in yerini burada Eren almıştır. Birlikte başkent Ankara'dan Narlar Kenti'ne giderler. Devamında bu ziyaretin onların Narlar Kenti'ne birlikte yaptıkları ilk ziyaretleri olduğunu anlarız. Bu bağlamda *Üç Tanımlık Ara Söz* adlı bir önceki bölümün aşkla ilgili bir yazıyla bitmesini, *İnsanlar Kitabı* adlı bölümün içinde gelişen hadiseler ve bu iki kişinin ilişkisi açısından bir ön hazırlık olarak da değerlendirmek mümkündür.

Bu bölümde Kerim, günlerini daha çok Eren ile birlikte incirin altında, deniz kıyısında ve kahvenin önünde geçirir. Bu esnada çevrelerinde yer alan ve sohbetlerine kulak misafiri olunan insanlardan özellikle yaşı ilerlemiş ve orada tatil için bulunan üç kadından hareketle Kerim, yazar kişiliğinin de etkisiyle bir kurgulama tavrı içine girer. Örneğin çevrelerindeki bir turistik halı satıcısından hareketle binlerce yıl önceki bir çömlek satıcısını tahayyül eder. Etrafındaki kişilerden yalnızca birinin adını duymuştur ve yalnızca tesadüfen duyduğu onun adını bilmektedir. Öğretim üyesi olan Nevres adlı bu kadının yanı sıra, yaşlı bir Alman kadın ve bir büyükelçinin karısı da söz konusudur. Kerim, yaşlı Alman kadına Frau von Schimhoff, büyükelçinin karısına ise Ulla Mcleod adını layık görür. Bir de orada bulunmayan ama üçünün de tanıdıkları ve güya bahsettikleri kurgusal bir Süheyla Hanım adlı kadın da söz konusudur. Kerim bu üç kişi hakkında a priori bilgilerinden, gözlemlerinden hareketle bir geçmiş uydurmaya yönelir, bir taraftan yazarken bir taraftan da yazdıklarının dayandığı insanların arasında iki haftalık tatilini geçirir. Bu yazdıklarını Eren'le de paylaşan Kerim, günlük hayatı bir yazar muhayyilesinin getirdiği zengin anlamlar ve çağrışımlar eşliğinde yaşar. Öyle ki anlatıcı Kerim'in yazar kişiliği, okuyucunun onun günlük yaşamını sağlıklı bir şekilde takip etmesini biraz zorlaştırır. Oradan ayrılırken de bu kurgulama yaklaşımı kişileri aşarak bir kenti ve onun çevresini kuşatır. Dönüş otobüsünde ayrıldığında rüyada Narlar Kenti'nin bir yangınla yok olduğunu görür. Eserin sonunda yer alan "Ön-Rapor İçin Birkaç Not", tıpkı orada kalıntıları bulunan eski uygarlık gibi, Kerim'in değişik zamanlarda tatil yaptığı Narlar Kenti'nin de şu haliyle bir gün bir kalıntı haline geleceğini, bu sözde ilerleyen zamanlarda sönecek medeniyetin arkeolojik incelemelere ve raporlara konu olacağını belirten bir yaklaşımı sergileyen bir metin niteliği arz etmektedir. Dolayısıyla eserin özellikle ilk kısmında ön plana çıkan geçmişe ait kalıntıların yanı sıra, son kısmında şimdiden geleceğe kalacak kalıntılar da, gelecekte geçmişe daha doğrusu şimdiki zamana yönelik bir bakış açısını da dikkatlere sunmuş olur.

*Narla İncire Gazel* adlı roman hakkında değinilmesi gereken bir başka husus ise, bu eserin merkezinde yer alan gezintilerin yazarın gerçek hayatıyla olan ilişkisidir. Narlar Kenti olarak eserde adlandırılan bu yer Karasu'nun daha önce birçok kez ziyaret ettiği (Karasu, 2002: 137) Side'ye karşılık gelir. Side de zaten narlar kenti anlamına gelir. Yine ilk bölümde Refik isminin kullanılması da bu ismin kelime anlamının dikkate alınması gerektiğini bize hatırlatır. Zira Refik kelimesinin anlamı 'arkadaş'tır. Dolayısıyla yazarın, *Hayvanlar Kitabı* adlı bölümün başında yer alan "Asıl "refik" için" (Karasu, 2016: 13) şeklindeki ithafı yaparken Refik kelimesini küçük harfle yazmakla aslında gerçek hayatta Refik adını taşıyan birini değil fakat bir arkadaşını kastettiğini düşündürmek gerekir. Bu bağlamda tobiyografisiyle örtüşen bir anlatı kaleme alan yazarın metindeki izdüşümünün, kendisi gibi tatil zamanlarının dışında başkent Ankara'da yaşayan bir yazar olan Kerim olduğunu düşünmek yanlış olmaz. Bunun yanı sıra *Giriş* ve *Üç Tanımlık Ara Söz* adlı bölümlerde Bilge Karasu ile Kerim arasındaki sınırların kalktığını, hem Bilge Karasu hem de Kerim ile örtüşen bir anlatıcının söz konusu olduğunu söylemek gerekir. Aynı şekilde eserin 81-86. sayfaları arasında italik yazı karakteriyle dar bir sütun halinde yer alan paragraflarda bizzat Karasu'nun esere kaynaklık eden

kendi tatil izlenimlerine ve anekdotlara yer verdiğini söylemek mümkündür. Böylelikle eserdeki anlatıcı-yazar Kerim'in üstünde de, onu kendi izdüşümü olarak kurgulayan bir yazarın varlığı dile getirilmiş olmaktadır.

### 3. Güney Otoyolu ile Narla İncire Gazel Arasındaki Benzer Yönler

Julio Cortazar, Bilge Karasu'ya yabancı bir yazar değildir. Cem İleri, Bilge Karasu'nun 1985 yılında yayımlanan *Gece* adlı romanını kaleme alırken benzer bir yöntemin yıllar önce Julio Cortazar'ın 1963 yılında yayımlanan *Seksek* adlı romanında uyguladığını öğrendikten sonra romanı yeniden ele alıp yazdığını belirtir. (İleri, 2007: 76) Bu bilgi, Karasu'nun Cortazar'a ve eserlerine yönelik bir ilgisinin ve dikkatinin varlığını açıkça gösterir. Bu makalede incelediğimiz *Güney Otoyolu* ile *Narla İncire Gazel* adlı eserler ise, *Seksek* ile *Gece* romanları arasında olduğunun aksine anlatım yöntemi açısından değil, tematik açıdan benzer unsurlar ve yaklaşımlar içermektedir.

#### 3.1. Alışılmış Yaşam Düzeninin Dışına Çıkma

*Güney Otoyolu* ile *Narla İncire Gazel* adlı eserlerin kişiler kadrosunu oluşturan başlıca kahramanlar kendilerini alışageldikleri yaşama düzeninin dışında bulurlar. Bu yeni düzen; kahramanların kendilerini, günlük yaşamlarını ve eylemlerini belirleyen, biçimlendiren ve sınırlayan önceki yaşam düzeninin dışında, gerek mekân ve gerekse insan unsuru açısından yeni bir çevre ile birlikte belirir. *Güney Otoyolu*'nda, varış yeri Paris olan ve tıkanan Güney Otoyolu bu yeni yaşam düzeninin mekânını teşkil eder. Otomobiller bir veya birkaç kazanın yol açtığı sanılan tıkanıklık içinde günler hatta aylar boyunca, bazen durarak, bazen yavaş yavaş ve buna bağlı olarak da belli bir düzeni takip ederek ilerler. 20. yüzyılın ikinci yarısının Avrupa'sını, Paris'ini göz önüne alarak trafikte saatlerle ifade edilebilecek tıkanıklıklar nispeten makul karşılanabilir. Ancak yine de insanlar beklenilmeyen ve hazırlıksız yakalanan bir durumun içindedirler. Yola çıkan hiç kimse böyle bir tıkanıklığı öngörmemiş, buna göre bir önlem almamıştır. Üstelik insanların gidecekleri yerlere ilişkin planları vardır:

“2CV'nin rahibeleri, sekizden önce Milly-La-Foret'ye varsalar iyi olacaktı. Çünkü aşçı kadına götürmek üzere bir sepet dolusu sebze vardı yanlarında. Peugeot 203'teki çift ise kaçırılmak tehlikesiyle karşı karşıya oldukları dokuz buçuktaki televizyon oyunlarından başka bir şey düşünmüyorlardı; Dauphine'deki genç kız, mühendise Paris'e geç varsa da önemi olmadığını söylemişti, ama genellikle yakınıyordu. Çünkü, binlerce insanın bir deve kervanı hükmüne mağdur kalmasını kepezelik olarak nitelendiriyordu.” (Cortazar, 1998: 11-12)

Tıkanıklığın süresi uzadıkça erzak ve su gibi temel ihtiyaçları temin etme konusu önemli bir mesele olarak belirir. İki adam ve bir çocuktan müteşekkil Taunus'taki kişilerden biri gruba liderlik eder ve bu sorunlarla uğraşır. Bu yaşam koşulları gerek psikolojik, gerekse fizyolojik olarak herkesin uyum sağlayabileceği nitelikte değildir. Bu açıdan üçüncü günde Caravelle'in sürücüsünün zehir içerek intihar ettiği ve kendisini terk etmiş olan karısına bir mektup bıraktığı görülür. Bu ortamda onun cesedi bagaja konur, karısı araba kullanmasını bildiğinden 203'teki adam Caravelle'den sorumlu tutulur. Aynı şekilde Floride'deki adam ise arabasını terk ederek oradan yaya olarak kaçar. İlerleyen günlerde DS'deki yaşlı bir kadın bu tıkanmış trafikte hayatını kaybeder.

Trafik tıkanıklığı içinde tek bir grup yoktur, Taunus'un başını çektiği ve metnin şahıs kadrosunda yer alanların dâhil olduğu veya çevresinde bulunduğu grubun yanı sıra başka gruplar da söz konusudur. Bunların arasında da tartışmalar vuku bulur ve Taunus'a hakemlik görevi düşer. Ford Mercury ve Porche ise karaborsayı temsil eder. Günlük yaşam yeni koşullarda devam eder. Geceleri de özel hayatın arabaların içinde sürdüğünü söylemek gerekir. Kısacası bu yolculukta araba modelleri insanların gelir durumları, sosyal statüleri, kişilikleri ve davranış kalıpları hakkında birer referanstır. İnsanlar, otoyolda tıkanıklığın içinde yer almadan önce sergiledikleri davranışların benzerlerini, bu yeni düzende de sergilemeye başlamıştır. İlk dört günden sonra artık gün gün değil, topluluk içinde zaman mefhumunun giderek kaybolmasını belirten bir gösterge olarak değişen hava durumu olayların zaman damgasını basar. Artık koşullara alışmış ve oturmuş bir sıra dışı toplum söz konusudur. Bu sıra dışı toplumsal yapı yolun açılması ve otomobillerin hareket edip gruptan kopmasıyla sanki hiç var olmamış gibi ortadan kalkar.

*Narla İncire Gazel*'de de alışılmışın dışındaki bir düzende yaşama olgusu ayrıntılı bir şekilde ele alınır. Eserin başında yer alan *Giriş*'te hem Karasu, hem de Kerim ile örtüşen anlatıcı, yaşam içinde farklı düzenler içinde yer alma hususuna değinir ve bu durumu sorgular:

“Yıllardır, yaz gelince bir denize, belli bir denizin belli bir noktacığın gitmekten, orada birkaç gün geçirmekten umduğumuz, bu birkaç günde bulduğumuz nedir? Ödünç bir genlik mi? Bir bolartı tansığı mı? Bir çocukluk uçmağına uğramanın vazgeçilemez olmazlığı mı? Yoksa, bir özgürlük düşü arında gizlenmiş mutluluk, sürünün içinde kalıp kurda nanik demenin çocuksu böbürtüsü mü?” (Karasu, 2016: 10-11)

*Narla İncire Gazel*'in temelinde yatan ve olay örgüsünün arkasında yer alan temel düşünce olarak bu alıntıyı görmek mümkündür. Bu açıdan bakıldığında *Güney Otoyolu*'nda günlük hayatın dışına çıkma olgusu istemsiz ve hazırlıksız

iken, *Narla İncire Gazel*'de bilinçli ve önceden planlanmıştır. Denizden uzak başkent Ankara'da yaşayan yazar Kerim, kısa yaz tatillerini en azından 40'lı yaşlarından beri Narlar Kenti'nde geçirmektedir. Öykünün *Hayvanlar Kitapçığı* adlı bölümünde Refik adlı arkadaşıyla geçirdiği tatil günlerinden hatıralarını aktarır. Tarihi kalıntılar üzerinde yapılan bir gezintiyle başlayan bu bölüm geçmişteki medeniyetlerin yaşam düzenlerinin ortadan kalktığını ilk anda ortaya koyar. Narlar Kenti olarak adlandırılan bu yerde artık yeni bir yaşam vardır. Refik ile ilgili ve bir kısmı hayvanlara da odaklanan bu hatıralar şu cümlelerle biter:

“Refik’e bakıyorum. Başını kitaptan kaldırıyor. Denize gitmenin vakti geldi. Açılmanın. Yorulmanın. Belki de dönmemenin.” (Karasu, 2016: 37)

*İnsanlar Kitapçığı* adlı bölümde Refik'in olmamasının bir altyapısı olarak da değerlendirilebilir bu ifadeler. Ancak öncesinde yer alan *Üç Tanımlık Arasöz* adlı bölüm, eserin olay örgüsünden ve anlam dünyasından kopuk birtakım sanatsal değerlendirmeler gibi görünmesine karşın, esasında yaşamın içinde yeni yaşam olanakları arama düşüncesinin farklı sanat dallarındaki yansımalarını ve onlara ilişkin gözlemleri içermesi bakımından eserin tamamıyla uyumlu bir nitelik arz eder. Tıpkı *Giriş*'te olduğu gibi burada da yazar Karasu ile yazar Kerim tek bir kişiymiş gibi yer alır. *I. Tanım*'da hayatın tekdüzeliğine ilişkin şu tespit yapılır:

“Yaşamımıza doldurduğumuz, yaşamımızı doldurduğumuz işler üşüşüyor usuma. Vaktimiz azaldıkça ağırlığı artan, umutsuzluğu gönlümüze çöken işler. İsteğimiz azaldığı için gücümüzün de azaldığını sandığımızdan gözümüzde büyüyen “yapılacak iş” yığını... Yapsak da, bu işlerin hiçbiri bize genlik sağlamayacaktır herhalde.” (Karasu, 2016: 41-42)

Bu ifadeleri, sahnede sergilenen izlenceden hareketle değerlendirmeyi yapan anlatıcının kendi hayatının tekdüzeliğini bu vesile ile ifşa ettiğini gösteren cümleler takip eder. Bu yakınma aşağıdaki cümlelerde ileri boyutlara varır:

“Bir şeyleri kaçırdığımızı, sürekli olarak kaçırdığımızı, şimdiden artık ulaşamayacak bir gerilerde kalmış bir şeyleri, kaçırmayıydık, belki... belki şimdi kendimizi sınırlanmış duyduğumuz yerleri aşacak gücü bulabileceğimizi, ama şimdi... şimdi daraltılmış bir çerçeve içerisindeki seçeneklerle yetinerek yaşayacağımızı, yetinmek zorunda kalacağımızı anlamaktayızdır artık, bir daha.” (Karasu, 2016: 45)

*II. Tanım*'da ise “Akla en yakın, gönle en yatkın sayısız bahane bulup sayısız açıklama yaparak kendi hücremizi, kozamızı ne de güzel öreriz!” (Karasu, 2016: 49) diyen anlatıcı surlarla ilgili bu resimdeki geçitleri tekdüze hayatın çıkış noktaları gibi yorumlar. *İnsanlar Kitabı* adlı sonraki bölümde “Hepimize bir kurtuluş, bir özgürlük, gerçekleşecek bir düş gibi görünmüş yazlıklar, yaz ayları, dinlenceler, izinler (adı üstünde!) zamanla bir törene dönüşür, önce sıkıcı, sonra yorucu, sonra...” (Karasu, 2016: 63-64) diyen anlatıcı tatil ile ilgili kendi kişisel görüşünü dile getirmiş olur.

*İnsanlar Kitabı* adlı bölümde Narlar Kenti'nin, ülkemizdeki birçok turistik belde gibi, doğasına zarar verilmesi ve maruz kaldığı değişimden bahsedilir. Üstelik değişen sadece mekânlar değildir. İnsanlar da değişmiştir:

“İzin dinlence, yalnız işinden, işyeri çevresinden sıyrılıp uzaklaşmak olmaktan, hanidir çıktı. Tadını hiç bilmediğin, dolayısıyla gördüğünde de tanıyamayacağın bir şeyi ağzına akmağa kalkar gibi, alışageldiğin her şeyin dışında olduğunu sandığın, umduğun bir yere gidiyorsun. Ne var ki, o yiyeceği tanımasan bile, yiyecek olduğunu biliyorsun; birileri kulağına fışlamış... Yavan, tatlı, acı, ekşi bulabiliyorsun onu. Buraya, kalıplı, alışlagelmiş, renkleri yavaş yavaş soldurmuş bir yaşamdan izin alınarak geliniyor.” (Karasu, 2016: 76)

Diyen anlatıcı, devamında şu sözleri ifade eder:

“İzin alınmıyor da belki. O yaşamı bir ara durdurabilmenin, bir süre sonra yeniden ona döneceğini bilerek durdurup, kesip, bir yana bırakabilmenin hazı yaşamıyor her şeyden önce.” (Karasu, 2016: 76-77)

Kerim, *Hayvanlar Kitapçığı* bölümünde Refik ile birlikte yaptığı gezinti ve denize girme gibi aktiviteleri bu kez Eren ile birlikte yapar. *Güney Otoyolu*'nda herkesin birbiriyle olan yakın iletişimine karşın Kerim ile Eren çevrelerindeki insanlarla çok samimi ve gelişmiş ilişkiler kurmamışlardır. Onlar hakkında, duydukları ve gözlemlerine dayanan bir bilgi dağarcıkları söz konusudur. İşte Kerim'in yazar kişiliği burada devreye girer. Çevrelerindeki insanları gözlemleyerek onları kendi kurgu dünyasının kişileri olarak yeniden biçimlendirmeye yönelir, yazdıklarını ve yazma sürecini Eren ile paylaşır. *Güney Otoyolu*'nda kişiler, araba modelleriyle etiketlenirken, *Narla İncire Gazel*'de Kerim tarafından büyükelçinin karısı ve yaşlı Alman kadına uygun isimler yakıştırılır, aynı şekilde ortada böyle biri olmamasına karşın Süheyla adlı bir kadın da Kerim tarafından ilave edilir. *Güney Otoyolu*'nda otomobillerin markaları onları kullanan kişileri simgelerken, *Narla İncire Gazel*'de gözlem ve duyumlardan hareketle bir

adlandırma ama neticede tıpkı *Güney Otoyolu*'nda olduğu gibi yine de bir tür kodlama söz konusudur. Sonunda iki haftalık tatil bir otobüs yolculuğu ile nihayet bulur.

Böylelikle her iki eserde de önceki yaşam düzeninin dışına çıkma hususu olay örgüsünü şekillendiren başlıca unsur olarak teberüz eder. İçine girilen yeni düzene ilişkin duygular, düşünceler ve beklentiler iki eserin de merkezinde yer alır.

### 3.2. Önceki Yaşam Düzenine Dönüşün Bunalımı

Gerek *Güney Otoyolu*'nda gerekse *Narla İncire Gazel*'de içine girilen, alışılan farklı yaşam düzeninden, yeni insan çevresinden ayrılma, uzaklaşma hadisesi ancak bir sarsıntıyla mümkün olur. *Güney Otoyolu*'nda Peugeot 404'teki Mühendis trafiğin yavaş yavaş akmağa başlamasıyla Dauphine'deki Genç Kız'la Paris'te birlikte geçirecekleri zamanları hayal eder. Ancak otomobillerin sıra düzeni yavaş yavaş bozulur, bununla beraber grup dağılık da olsa henüz tam olarak birbirinden kopmuş da değildir. Bu esnada Peugeot 404'teki Mühendis geride bırakılan yaşam düzeninin psikolojisinden tam olarak uzaklaşmamıştır:

“404 sıralardaki, ilerleme ve gerilemelerin onu yeniden Dauphine'e ulaştıracağını umut etmişti ama geçen her dakikayla her şeyin boşunallığını düşünüyor, grubun kesinlikle geri dönmeyeceğini kabulleniyor; her günkü olağan görüşmelerinin, en küçük ayrıntıların, Taunus'un arabasındaki savaş konseylerinin, şafağın dinginliğindeki Dauphine'in okşamalarını, arabalarıyla oynayan çocukların gülüşlerini, tespihini çeken rahibelerin görüntüsünün, bunlardan hiçbir şeyin yinelenmeyeceğine giderek inanıyordu. Simca'nın stop lambaları söndüğünde; 404 saçma bir umut duygusuyla yavaşladı, el frenini çekip arabadan atladı. Önünde, Beaulieu ve Simca dışında hiçbir arabayı tanımadı, biraz geride Caravelle olmalıydı ama onu pek ilgilendirmiyordu. Farklı camların ardında asla görmediği yüzler hayretle, belki dehşetle ona bakıyorlardı. Klaksonlar çalıyordu. 404 arabasına gitmek zorunda kaldı.” (Cortazar, 1998: 42)

Trafiğin akmasıyla birlikte Peugeot 404'teki Mühendis'in tanımadığı, aralarında hiçbir hukukun bulunmadığı kişilerin kullandığı araçlardan tepki olarak klakson sesleri gelir. Peugeot 404'teki Mühendis'in bir an için eski düzene dönülebileceğine yönelik umudunu bu klakson sesleri ortadan kaldırır. İleride Paris'in ışıkları görünmektedir. Ancak Peugeot 404'teki Mühendis bir kez daha umutlanır:

“404'ün soluna bir Taunus gelmişti, 404 bir an grubun tekrar bir araya geldiğini, her şeyin yeniden düzene girdiğini hiçbir şey yok olmadan ilerleyebileceğini sandı. Ama yeşil bir Taunustu bu, direksiyonda sabit biçimde önüne bakan kara gözlüklü bir kadın vardı. Kendini akışa bırakıp etrafını çevreleyen arabaların hızına mekanik olarak kendini uydurmayı düşünmekten başka çıkar yolu yoktu.” (Cortazar, 1998: 43)

Peugeot 404'teki Mühendis, bu ani hareket esnasında önceki yaşamın izlerini aksettiren bazı ödünç nesnelere odaklanır:

“Deri ceketi askerin arabasında olmalıydı. İlk günlerde okuduğu kitabı da Taunus'ta, lavanta şişesi rahibelerin arabasında kalmıştı. Onda da Dauphine'in armağan ettiği keçeden maskot ayıcık vardı, arada sırada sağ eliyle ona dokunuyordu. Saat dokuz buçukta yiyeceklerin dağıtılacağı, hastaların görülüp Taunus ve Ariane'deki köylü ile durumun incelenmesi gerektiği düşüncesine takıldı saçmalarcasına. Sonra gece olacak, Dauphine usulca arabanın kapısını açacaktı, yıldızlar ya da bulutlar, hayat. Evet böyle olması gerekiyordu, bu kesinlikle böyle bitemezdi. Belki asker ilave su edinmişti, son zamanlarda su oldukça azalmıştı, söylediği fiyat ne olursa olsun Porche'a güveni her zaman sonsuzdu.” (Cortazar, 1998: 43)

Ödünç verilen nesnelere hareketle içinden ayrıldığı düzeni tekrar yaşama isteği duyan Peugeot 404'teki Mühendis, diğer araçlar gibi yoluna devam eder. Öykünün son cümlelerinde ise Peugeot 404'teki Mühendis ve otoyoldaki trafik hakkında şu bilgiler yer alır:

“Radyosunun anteninde kızıl haçlı küçük bayrak deli deli dalgalanıyordu. Gecenin karanlığında, hiç kimse öbürü hakkında bir şey bilmeden, birbirine tanımayan arabalar arasındaki yarış ve böylesi acelenin nedenini bilmeden, yavaş yavaş büyüyen ışıklara doğru saatte elli kilometre hızla ilerliyordu, sabit biçimde ileriye bakarak, yalnızca ileriye bakarak.” (Cortazar, 1998: 43-44)

Bu alıntıda trafiğin yalnızca ileriye bakılarak aktığı belirtilir. İnsanlar yan taraflarına, arkalarına bakmamaktadır. Odaklandıkları şey yalnızca gidecekleri, varacakları yerdir, diğer insanlar onları ilgilendirmemektedir. Uzunca bir süreliğine kader birliği yapan insanların yolları ayrılmıştır ve her şey kaldığı yerden devam edecektir. Belli bir süre devam eden bu ortak yaşamdan geriye bir şey kalmamıştır. İşte Peugeot 404'teki Mühendis'in geriye dönük umutları ve bu yaşam biçiminin devamına ilişkin beklentileri, esasında o yaşam düzenini kaybediyor ve kaybedecek olmanın

üzüntüsünün dışavurumudur. Dolayısıyla yazar bu üzüntüyü anlatma tekniğinden ziyade gösterme tekniğini kullanarak belirtmiş olur. Bu üzüntüyü paragraflar, sayfalar boyunca açıklamaz, ancak böyle uzun açıklamaların yerini tutacak denli çarpıcı örnek davranışları Peugeot 404'teki Mühendis'in kişiliğinde ortaya koyar.

*Narla İncire Gazel*'de *Çıkış* adlı bölümde anlatıcı Kerim, Narlar Kenti'nden otobüsle ayrılırken gideceği yerdeki yaşam düzeninden hiç de memnun değildir:

“Buradan ayrılacağız, biribirimizden ayrılacağız. Verdiğimiz aranın bitiminde, işin, ekmeğin, eylemlerle umutların, acılarıyla düşlerin gün gün sayıldığı yaşama yeniden geçtiğimizde sevgi de güneşten gölgeye geçecek. Saatlerin yükümlerin gölgesine. Ayrı ayrı evlerde. Yakın sayılsalar da.” (Karasu, 2016: 133-134)

Kerim ve Eren, Narlar Kenti'nden ayrılırken bir yangın çıkar ve etrafı kaplar, ilk anda gerçek gibi anlatılan ve tasvir edilen bu hadise aslında otobüste uykuya dalan Kerim'in günlük yaşamına ilişkin kaygı ve beklentilerinin izlerini taşıyan ve aksettiren bir rüyasıdır. Devamında rüyanın gerçek olmadığını yanındaki Eren'in parmağına dokunarak anlayan ve uykudan uyanıklık halindeki bilincine geçiş yapan Kerim şu değerlendirmeye yarar:

“Sonun, yıkımın, ölümün bile görkemli, gürlütlü, tansıklı kurulduğu, çok anılı küçük bir yaşam... Gerçekten de, bu kadar mı gerektiriyoruz bu olağandışı? Biraz daha yatıp, biraz daha yeyip içip, biraz daha özgür davranması gerekli sayıp bir başka yerde her günkü yaşamı sürdürüren, tatil dediği perde arasını düşünerek biriktirdiklerini savuran kalp adamlarını küçümsemekte, yetingenliklerini sığ bulmakta haklı olduğumuza gerçekten inanabiliyor muyuz?” (Karasu, 2016: 138)

Tıpkı *Güney Otoyolu*'nda olduğu gibi burada da olağandışı bir yaşam söz konusudur. İki haftalık tatilin büyük bir olağandışılık olarak değerlendirilmesi, geri dönülen yaşam biçiminin ne denli sığ, sıradan ve sıkıcı olduğunu gösterir. Kitabın sonunda yer alan “Ön-rapor için birkaç not” başlığını taşıyan bölümde beş madde sıralanır. Arkeoloji ve beşerî coğrafya ile ilgili uzmanların hazırladığı bir rapor olarak değerlendirilmeye uygun olan bu metinde eski Narlar Kenti'ne ilişkin bilgiler ve değerlendirmeler anlatılmamaktadır. Buradaki değerlendirmeler, gelecekte şimdiki zamana yönelik bir bakış ve değerlendirmeyi dikkatlere sunmaktadır. Buna göre anlatıcı Kerim'in tatillerini yaptığı Narlar Kenti'nde bir gün yaşam bitecek ve kalıntılar ilerideki uzak bir gelecekte tıpkı antik kentin kalıntılarına Kerim ve diğerlerinin yaptığı gibi bir bakış açısıyla yaklaşılacak ve bu tatil yöresi ile ilgili bir değerlendirme niteliğindeki ilgili yazı ortaya çıkacaktır. Bu açıdan bakıldığında *Narla İncire Gazel*'de ayrılık, bir yangın rüyası, akabinde de gelecekte günümüze sarkan bir rapor şeklinde olmak üzere çok geniş ölçeklerde yankısını bulur, bu da anlatıcının yaşadığı ayrılık sarsıntısının şiddetini ortaya koyar.

## SONUÇ

*Güney Otoyolu* ve *Narla İncire Gazel* adlı eserlerde, bireyin modern kent hayatında kendine biçilmiş yaşama düzeninin dışında geçici de olsa yeni yaşama düzenlerine yönelik özlemi dile getirilir. Her iki eserde de merkezî kahramanlar, Peugeot 404'teki Mühendis ve Kerim, bir süreliğine yeni bir çevrenin ve farklı paradigmanın olduğu bir yaşama düzeninde birer özne olarak yer alırlar. Ancak sonrasında varış yeri, kendilerini adeta nesneleştiren eski yaşama düzeni olan dönüş yolculuğuna çıkmaktan da kurtulamazlar. Dolayısıyla her iki eser de bireyin yaşam içindeki değeri ve anlamı, sahip olduğu imkânları ve içine girdiği çıkmazlardan kurtulma çabası bağlamında okuru tekrar düşünmeye ve sorgulamaya yöneltmektedir. Aynı zamanda bu iki eser, bireyin, modern yaşamın farklı kültür ve coğrafyalarda da olsa çevresini kuşatan sınırlardan kurtulma isteğini açık bir şekilde dillendirmektedir.

## KAYNAKÇA:

Karasu, B. (2002). Halûk'a Mektuplar, (Haz. H. Aker), Devin Yayınları. İstanbul.

Karasu, B. (2016). *Narla İncire Gazel*, Metis Yayınları, 6 bs. İstanbul.

İleri, C. (2007). *Yazımın da Yıltılıverdiği Yer*, Metis Yayınları, İstanbul.

Cortazar, J. (1998). *Güney Otoyolu*, (Çev. Gülin Dalaman), Gendaş, İstanbul.



Article Info	LETTER TO THE EDITOR   EDİTÖRE MEKTUP	
Title of Article	<b>First International Standard for Urban Quality of Life Indicators: ISO 37120</b>	
Corresponding Author	<b>Alper BODUR</b> Dr.Öğr.Üyesi) Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Güzel Sanatlar Kampüsü, İlkadım, 55139 Samsun, Türkiye. GSM: 0 539 770 10 85, <a href="mailto:boduralper@yandex.com">boduralper@yandex.com</a>	
Submission Date Admission Date	15/03/2019 / 04/06/2019	
How to Cite	SURNAME, N., (2019). <b>Kentsel Yaşam Kalitesi Göstergeleri İlk Uluslararası Standardı: ISO 37120</b> , Kent Akademisi, Volume, 12 (38), Issue 2, Pages, 417-419	
		ORCID NO: 0000-0002-4048-1158

## Kentsel Yaşam Kalitesi Göstergeleri İlk Uluslararası Standardı: ISO 37120

Alper BODUR<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

Due to the environmental degradation of cities and the decrease in the quality of life of the people living in cities, it is observed that research and projects aiming to increase the quality of life in many countries are given weight. In this context, the International Organization for Standardization (ISO) developed the ISO 37120 standard for the first time in 2014 for city indicators. In this letter, the importance of the subject is evaluated within the framework of the standard.

### ÖZET:

Kentlerin çevresel açıdan bozulması ve kentlerde yaşayanların yaşam kalitesinin düşmesi nedeni ile günümüzde pek çok ülkede yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik araştırmalara ve projelere ağırlık verildiği görülmektedir. Bu kapsamda, Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu (ISO), 2014 yılında şehir göstergeleri için ilk defa ISO 37120 standardını geliştirmiştir. Bu mektupta konunun önemi, standart çerçevesinde değerlendirilmektedir.

### GİRİŞ:

Sayın Editör,

Kentlerin çevresel açıdan bozulması ve kentlerde yaşayanların yaşam kalitesinin düşmesi nedeni ile günümüzde pek çok ülkede yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelik araştırmalara ve projelere ağırlık verildiği görülmektedir. Dünyada pek çok ülkede periyodik düzende yapılan bu çalışmalar, Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası, OECD, AB ve EUROSTAT gibi uluslararası kuruluşlar tarafından da desteklenmekte ve yürütülmektedir. Bu araştırmalar, küresel ölçekten yerel ölçeğe

<sup>1</sup> (Dr.Öğr.Üyesi) Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Güzel Sanatlar Kampüsü, İlkadım, 55139 Samsun, Türkiye. GSM: 0 539 770 10 85, [boduralper@yandex.com](mailto:boduralper@yandex.com)

kadar yaşam kalitelerinin değerlendirilmesi ve karşılaştırmaların yapılabilmesi bakımından büyük önem göstermektedir.

İnsanlar, hayatları boyunca güvenlik, eğitim, sağlık vb. gibi birçok alanda sürekli daha iyiyi ve kaliteyi isteme eğilimindedirler. Yaşam kalitesi, insanın kendisi ile olduğu kadar, içinde bulunduğu çevreyi algılaması ile de alakalıdır. İnsanların yaşam kalitesine dışarıdan müdahalede bulunabilecek ve yaşam kalitesini etkileyebilecek temel aktörler kamu kurumlarıdır. Kamu kurumları yetkilerini, halkın sürekli kaliteyi tercih etme yönünde eğilimiyle beraber, insanların yaşam kalitesinin daha iyiye gidebilmesi için hayatın her alanında çalışmalar yapmaktadırlar.

1930'lardan bu yana yaşam kalitesi çeşitli disiplinlerden araştırmacıların çalışma konusu olmuştur. Bu araştırmacılar, yaşam kalitesi bileşenlerini tanımlamaya çalışmışlar ve kendilerinin geliştirdiği yaşam kalitesi indeksleriyle şehirler, bölgeler ve ülkeler gibi coğrafi alanları karşılaştırmışlardır (Ülengin ve diğ, 2001). Dünya çapında yaşam kalitesini ölçmek için kullanılan en yaygın araçlardan biri göstergelerdir. Gösterge sözlük anlamıyla, bir durum ile ilgili çeşitli aşamaları gösteren listedir. Yaşam kalitesi araştırmalarında, yaşam kalitesinin refahla ilişkilendirilmesi ve yaygın olarak kullanılan ekonomik göstergelerin konuyu açıklamadaki yetersizliği nedeniyle geliştirilmiş olan sosyal göstergelerin ağırlığı göze çarpmaktadır (Türksever, 2001).

Bununla birlikte, Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu (ISO), 2014 yılında şehir göstergeleri için ilk defa ISO 37120 standardını geliştirmiştir. ISO 37120, şehir hizmetlerinin ve yaşam kalitesinin performansını yönlendirmek ve ölçmek için bir dizi gösterge metodolojisi tanımlamaktadır. ISO 37120, boyutuna, konumuna veya gelişim düzeyine bakılmaksızın, karşılaştırılabilir ve doğrulanabilir bir şekilde performansını ölçmek isteyen herhangi bir şehir, belediye veya yerel yönetim tarafından kullanılabilir (Url-1).

**ISO 37120, “Sustainable development of communities—Indicators for city services and quality of life”, şehirlerin performansını karşılaştırmak ve ölçmek amacıyla kentler tarafından küresel ölçekte kullanılan 100’den fazla göstergeleri tanımlamaktadır.** ISO 37120’nin geliştirilmesi, şehir performanslarını nasıl ölçebileceğimizin küresel ölçekte standardını oluşturan önemli bir adımdır (Url-2). Standart, dünya çapında 250’den fazla şehir tarafından test edilmiş *Küresel Kent Göstergeleri Aracı* çerçevesi kullanılarak geliştirilmiştir (Zdraveski ve diğ, 2017).

ISO 37120'nin göstergeleri;

(1) Ekonomi, (2) Eğitim, (3) Enerji, (4) Çevre, (5) Finans, (6) Yangın ve Acil Durum, (7) Yönetişim (8) Sağlık, (9) Dinlenme, (10) Güvenlik, (11) Barınak, (12) Katı atık, (13) Telekomünikasyon ve Yenilik, (14) Ulaşım, (15) Kentsel planlama, (16) Atıksu ve (17) Su ve Sanitasyon olmak üzere 17 alanda gruplandırılmıştır.

Bir topluluğun sürdürülebilir gelişimini sağlamak için tüm göstergeleri dikkate almak gerekmektedir (Kelemen ve diğ, 2016). ISO 37120 ile beraber, kentleri sürekli bir şekilde ölçmek ve birbirleriyle karşılaştırmak mümkün hale gelmiştir (Url-2). En iyi gösterge ölçümlerine sahip bir şehir, böylece diğer şehirler için örnek olabilir ve diğer şehirler kendini nasıl geliştireceğini bu yolla pekâlâ öğrenebilir. Böylece, bir şehrin gelişimi, tüm dünya için faydaya dönüşebilir.

Şehirler için küresel ölçekte sürdürülebilir olma ve yaşam kalitesini yükseltmek adına göstergeler olmazsa olmaz koşullardan bir tanesidir. Türkiye’de şehirlerin performanslarını değerlendirmek ve ölçmek amacıyla uluslararası standartlardan faydalanılabilir. Hatta Türkiye’de şehirlerin daha yaşanabilir bir hal alması ve yaşam kalitesinin artırılması gayesiyle standart uygulamaların kullanılması hayattır.

Sonuç olarak ISO 37120, uluslararası nitelikte bir standart olması nedeniyle üzerinde durulması gereken önemli bir kent değerlendirme aracı olarak çalışılmalarda yerini almalıdır.

Bu mektupla, yaşam kalitesi kavramı ile yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik uluslararası çalışmaların geldiği nokta ile ilgili araştırmacıların dikkatini çekmek istiyorum. Bu çalışmalarla Türkiye’de uluslararası bir bakış açısı ortaya koyulabileceğini düşünüyorum. Katkı sağlamak adına çaba sarf ediyorum ve Türkiye’de kentlere yönelik yaşam kalitesi çalışmalarının artarak devam etmesini diliyorum.

Saygılarımla,

### Kaynaklar

1. Kelemen, R., Zdjelar, R., Jakšić, M., Hleb, M. (2016), *Modeling The Smart City Performance, Croatian Case*, 4th Smart Cities Conference, Bucharest, Romania.
2. Türksever, A. N. E., (2001), *Türkiye’de büyük şehir alanlarında yaşam kalitesinin değerlendirilmesine yönelik bir yöntem denemesi*. (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
3. Url-1, (2017), <https://www.iso.org/standard/62436.html>, [Erişim 21 Ağustos 2017].
4. Url-2, (2017), <http://www.eil.utoronto.ca/wp-content/uploads/2015/06/GCI-Innovation-Ontology.pdf>, [Erişim 21 Ağustos 2017].
5. Ülengin, B., Ülengin, F., Güvenç, Ü., (2001), *A multidimensional approach to urban quality of life: The case of İstanbul*, European Journal of Operational Research, 130: 361-374.
6. Zdraveski, V., Mishev, K., Trajanov, D., Kocare, L. (2017), *ISO-Standardized Smart City Platform Architecture and Dashboard*, IEEE Pervasive Computing, 2 (16), pp. 35-43.

Kent Akademisi



## KENT AKADEMİSİ

Journal of Urban Culture and Management | Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi

ONLINE INFORMATION-COMMUNICATION AND MEDIA SERVICES

Karadeniz Yazarlar ve Şairler Derneği Yayınları (KAŞYAD) | Black Sea Writers and Poets Association Publishing

**Adres:** Ahmet Emin Fidan Cultural and Research Center, Evkaf Mah. Evkaf Sok. No: 34 Fatsa ORDU

**Publication Technical E Mail:** online@kentakademisi.com, editor@kentakademisi.com

**For article submit:** bilgi@kentakademisi.com, editor@kentakademisi.com

**Phone / Fax:** +90 425 310 20 30 | **Corporate GSM:** +90532 486 45 03

[www.kentakademisi.com](http://www.kentakademisi.com) | <http://dergipark.gov.tr/kent>