

YERLEŞME BİLİMLERİ/ÇALIŞMALARI İÇİN ÖNGÖRÜLER

I.GİRİŞ

5 Ekim 2002 tarihli Akademi Konseyi toplantısında *Kent Bilimleri- Planlama* alanında İlhan Tekeli'nin koordinatörlüğünde bir öngörü çalışması yapılması kararlaştırılmıştır. Bunun üzerine İlhan Tekeli'nin başkanlığında Prof Dr.Ali Türel, Prof.Dr. Ayda Eraydın, Doç.Dr.Gülden Berkman, Doç. Dr. Murat Güvenç, Doç.Dr. Tarık Şengül, Yard.Doç.Dr.Ela Babalık'tan oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon üyeleri önce konunun yöntemi üzerinde bir görüş birliği sağlamış, daha sonra komisyon üyeleri kendi uzmanlık alanlarında ayrı, ayrı öngörü çalışmaları yapmışlardır. Bu çalışmaları birlikte tartışıldıktan sonra raporlar haline getirmişlerdir. Sonunda sentez niteliğindeki bu rapor, bu çalışmalardan yararlanarak hazırlanmıştır. Bu rapor ilgililerin sistematik bir tartışmasına açıldıktan sonra nihai ön görüş raporu hazırlanacaktır.

Komisyon öncelikle kendi görev alanının sınırlarının belirlenmesinde netlik sağlamaya çalışmıştır. Bu konuda dört aşamadan geçen bir tartışma yürütmek gerekmiştir.

Birinci aşamada çalışma alanının *kentlerle* sınırlanması üzerinde durulmuştur. Kent kavramı anlamını tarihsel olarak kent X kır (köy) karşıtlığından almaktadır. Bu karşıtlığın hem yerleşme özelliklerinden, hem de yaşam kültüründen gelen yönleri vardır. Oysa bilgi toplumuna geçen ülkelerde, bu karşıtlık artık, hem yerleşme nitelikleri bakımından, hem de yaşam kültürü bakımından büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Çünkü kentleşme oranları yüzde yüze yaklaşmıştır. Türkiye de bu geçiş sürecini hızla yaşamaktadır. Önümüzdeki 20 yıl içinde bu süreçte çok ileri aşamalara ulaşılabilecektir.

Öyle ise kent köy ayrımının anlamlılığını koruduğu bir dönemde, her ikisini de içeren genel bir kavram olan, yerleşme kavramı üzerinde yeniden durmak gerekir. Bütün yerleşmeler yaşam kültürü bakımından artık kent olacaktır. O halde iki kavram arasında, büyük ölçüde, bir özdeşlik oluşmaktadır. Bu halde izlenilebilecek bir yol genel kategori olan *yerleşme* kavramını farklılaştırmadan kullanmaktır.

Böyle bir yol seçilmesinin değişik nedenleri vardır. Bunlardan birincisi kent kavramının anlamını karşıtıdan temizleyerek yeniden kurmakta sorunlar bulunmasıdır. Köy artık tarihsel bir kategori haline gelmiştir. Değişmesi söz konusu değildir. O halde anlamını bu karşıtıktan alan bir kavramın içeriğinin yenilenmesinde sorunlarla karşılaşılacaktır. Daha önemlisi şimdi üzerinde duracağımız ikincisidir. Her geçen gün, daha önem kazanan, çevre sorunları karşısında oluşturulacak çevre politikalarının formüle edilmesinde yerleşme kavramını kullanmak daha yararlı olacaktır. Bu politikaların söyleminin kurulmasında *yerleşme alanları X yerleşme dışı alanlar* karşıtlığı üzerinde durmak önemli avantajlara sahip olacaktır.

Ama rapor okunduğunda görülecektir ki bu rapor içinde kent sözcüğünün tamamen elenmesi yoluna gidilmemiştir. Çok alışılmış bir sözcük olan kent sözcüğünün elenmesi raporun anlaşılabilirliğini azaltacaktır. Raporda kent sözcüğü geçmişe ve günümüze ilişkin olarak kullanıldığında, yaşam kültürüne ilişkin kültürel farklılık

içeriğini korurken geleceğe ilişkin olarak kullanıldığında artık bu farklılık vurgusunu taşımadığını hatırlamakta yarar olacaktır.

İkinci aşamada bizim görev alanımızı tanımlayan kent bilimi-planlama ibaresinin kent sözcüğü dışındaki öğeleri irdelenmiştir. Bizim alanımızda kent çalışmaları (urban studies) ibaresi uzun zamandır kullanılıyor. Oturmuş bir kavram, en az bilim kadar , “humanites” türündeki çalışmalara da işaret ediyor. Oysa son yıllarda değişik çevrelerde kent bilimleri kavramının da kullanıldığı görülmektedir. Modernist ele alışların eleştiri konusu olduğu, bilim geleneği ile humanities geleneği arasındaki ayırım çizgilerinin eritildiği bir ortamda, kent çalışmaları gibi şemsiye olma niteliği yüksek bir kavramın kullanılması yerine kent bilimleri ayırımının getirilmeye çalışılmasının nedenleri üzerinde durmak gerekir.

Yerleşme (kent) bilimi kategorisinin vurgulanmasının gerisinde üç neden olduğu düşünülebilir. Bunlardan **birincisi** pratikte etkili olma kaygısıdır. Yerleşme bilimi vurgusuyla kent sorunlarının çözümünde, planlanmasında kullanılmasına işaret edilmeye çalışılmaktadır. Sorunları mühendisçe çözmek anlayışı bu alana taşınmak istemektedir. **İkincisi** ise her yerleşmenin araştırma ve inceleme için uygun bir birim olmasıdır. Bunu sadece bir araştırma kolaylığı sorunu olarak düşünmemek gerekir. Evrensel ve tacit (sözle ifade edilemeyen) bilgi farklılığının önemini bilgi toplumuna geçerken daha iyi kavrayan dünyada, evrensel ve tacit bilginin karşılaşmasının en uygun olarak bu düzeyde kurulabilecek olmasının düşünülmesidir. **Üçüncüsü** ise yerleşmelerin bir bütünlüğünün bulunması ve iç ilişkilerinin yüksekliğidir. Tabii bir yerleşmeye ilişkin bu bütünlük savını, geçmiş yıllarda olduğu gibi, bir organik varlık analogisine kadar götürmemek gerekecektir.

Buraya kadar yaptığımız irdelemeler bizim ilgi alanımızın “*bir komünite oluşturan bir yerleşmede, yaşam alanının düzenlenmesi, gelişmesi ve yönetimi merkezli bir bilimsel faaliyetler/çalışmalar olacağını*” ortaya koyuyor. Tabii bir yerleşme tek başına bulunmadığı ve bir yerleşme sistemi içinde yer aldığı için yerleşmeler arası ilişkiler de ilgi alanımıza giriyor.

Üçüncü aşamada bu alanın faaliyetlerinin niteliğinin ne olacağı üzerinde durulmuştur. Bu alandaki değişik bilim dallarını, kent sosyolojisi, kent ekonomisi, yerel yönetim vb. kendileri evrensellik iddiası taşıyan yerleşik bilim disiplinlerinin başına kent ya da yerel sözcüklerini getirerek ifade ediyoruz. Bu üzerinde durmamızda yarar olan bir husustur. Eğer ekonomi biliminin evrenselliği iddiası geçerli ise ayrı bir kent ekonomisinden söz etme ciddi bir farklılaşma yaratmayacaktır denilebilir. Böyle bir ayrı alanın geçerliliğini savunmak için çok farklı nitelikte savlar ileri sürülmektedir. Bunlardan **biri** sorun yönelimli uzmanlaşma üzerinde durmaktır. Kent sorunlarının özel türde ekonomi sorunlarını içerdiği bu sorunlarda uzmanlaşmanın yerinde olacağını söylemektir. Bu durumda bir bilimsel farklılık iddiasına sahip olmadan sadece bir pratik yarardan söz edilmiş olmaktadır.

Bir diğer yaklaşım yerleşmelerde mekan boyutunun çok önemli olduğu, oysa klasik bilim disiplinlerinin genel olarak bu boyutu ihmal ettiği üzerinde durmak olmaktadır. Örneğin klasik ekonomi kuramında genellikle tüm olaylar bir noktada toplanmış gibi kabul edilerek çözümler üretilmeye çalışılmaktadır. Tabii ki mekan boyutunun eklenmesi bu alanın kuramlarının yerleşmelerin düzenlenmesinde kullanılabilirliğini

artıracaktır. Böyle bir sav farklılık iddiası taşımaktadır. Ama bu farklılık temelden bir farklılık olmak yerine bir eksikliğin giderilmesi ya da görmezden gelinenin artık görülmeye başlanması düzeyindedir. Bir anlamda daha yerel olan değil, daha da evrensel olan savunulmaktadır.

Bunlardan **daha başka bir çizgide** olan bir farklılık savunması, yerel sorunların çözülmesi için gerekli yaklaşımların **disiplinler arası olması** gerektiği savına dayandırılmaktadır. Tabii ki bu sav daha önemli bir farklılık iddiası taşımaktadır. Ama bu farklılığı da sadece yerleşme sorunlarına özgü olarak düşünmek doğru olmaz. Bu daha genel bir sorunun yerellik ölçeğine de taşınmasıdır. Von Humbolt üniversitesinin bilim için bilim anlayışı içinde katı bir disiplinler arası uzmanlaşma ortaya çıkmıştı. Disiplinlerin sınırları aşılamıyordu. Kendisini pratik sorunların çözülmesiyle çok bağlı hissetmeyen bu üniversitede söz konusu durum önemli bir sıkıntı yaratmıyordu. Oysa İkinci Dünya Savaşı sonrasında gelişen multiversite'de sorunların çözümü ön plana çıkmaya başlayınca disiplinler arası sıkı duvarların varlığı sorun olarak görülmeye başlamış ve disiplinlerarası yaklaşımların savunulması güncelleştirilmiştir. Bu alanlardan biri de kent sorunları ve kent planlaması alanları olmuştur.

Disiplinlerarası olma önemli bir farklılık içermektedir. Ama kent planlaması ve sorunları alanında disiplinlerarası yaklaşımların uygulanmasının kırk yılı aşan bir tarihi vardır. Bu uzun süre içinde disiplinler arası olma nitelemesiyle yetinmenin önemli sakıncaları ortaya çıkmıştır. Öncelikle bu alan kendi kuramlarını oluşturamamış, sürekli başka alanlarda farklı amaçlarla gelişmiş kuramların bir tüketicisi haline gelmiştir. Ayrıca bu alanda büyük ölçüde bir eklektisizm egemen olmuştur.

Son olarak da yerleşme alanlarıyla ilgili çalışmaların yerleşme planlarıyla içiçeliğini ele alarak bu alanı diğer alanlardan farklılaştırıcı yorumlar üzerinde duralım. Türkçe'de kullanılan şehircilik terimi bu içiçeliği göstermek bakımından çok öğreticidir. Türkçe ilk telif şehircilik kitabında "şehircilik, insan topluluklarının yaşayacakları yerleri, onların hayat ve çalışmasına en uygun bir şekilde kurmak ve düzeltmek için lüzumu olan bilgileri toplayan yeni bir ilimdir"¹ diye tanımlanmıştır. Bu tanımında açıkça normatif bir yan bulunmaktadır. Oysa günümüzdeki tanımlarda bu normatif yan üzerinde açıkça durulmamaktadır. Bunun temel nedenlerinden biri modernist düşüncenin bilim, ahlak, estetik alanlarını bir birine indirgenemez otonom alanlar olarak kabul etmesiyle yakından ilişkilidir. Şehircilik tanımında normatif yanın bulunduğu dönemler, kent planlamanın büyük ölçüde bir tasarım hüneri olarak görüldüğü yıllardır. Bu halde söz konusu olan şehircilik bilimsel olandan çok ahlaksal olandır. Öyle ise normatifle uzlaştırmak diye önemli bir sorunla karşı karşıya kalmayacaktır. Oysa 1960'lı yıllardan sonra, kent planlaması sosyal bilimlere dayalı bir faaliyet olarak görülmeye başladığında, modernitenin bilime yaklaşımı dolayısıyla tanım içinde normatifliği korumak olanağı kalmamıştır. Artık, normatif yön ahlak alanında ayrıca saptanacak ve normatif olanı gerçekleştirmek için de bilimsel bilgi araçsal rasyonellik mantığı içinde kullanılacaktır. Buna dayanarak da planlama eylemleri yönlendirilecektir.

¹ Celal Esat Arseven: *Şehircilik (Urbanizm)*, Devlet Basımevi, İstanbul, 1937, s.4.

Modernitenin nesnel temsile dayalı sosyal bilim anlayışının ciddi eleştirilere uğradığı, sosyal bilim konusunda eleştirel gerçekçiliğin geliştiği ve kent planlama yaklaşımlarını önemli olarak etkilemeye başladığı günümüzde, normatif olanı dışta tutmak gibi bir neden kalmadığı söylenebilir. Eleştirel gerçekçilik içinde sosyal bilimlerin olanaklılığı öznellerarası oйдаşmaya dayandırılınca, normatif olan da öznellerarası oйдаşmaya dayandığından bilimsel olanla normatif olan arasında uzlaşmazlık ortadan kalkmıştır. Nitekim planlamada artık gerçekleştirilmek istenilen araşsal rasyonellik değil, iletişimsel rasyonellik olmaya başlanmıştır. Planlama eylemlerinde amaç ve araç ikilemi ortadan kalkmış, ikisi birden öznellerarası olana bağılı olarak gerçekleştirilir hale gelmiştir. Bu yöndeki gelişmeler tabii ki bir yerleşme biliminden söz etmeyi ve onu farklılaştırmayı anlamlı hale getirmektedir. Ama bu halde yerleşme bilimini yerleşme çalışmalarından farklılaştırmanın da anlamı kalmayacaktır.

Bu alanda yaşanmaya başlayan bu gelişme çok önemlidir. Henüz tüm potansiyelini gerçekleştirdiğini söylemek zordur. Bilgi alanında yerel bilginin öneminin anlaşılması, iletişimsel rasyonelliğin gelişmesi, temsili demokrasi anlayışının yerini katılımcı demokrasinin alması, yönetim anlayışı yerine yönetişimin geçmeye başlaması, akılcı şümüllü planlama yerine, stratejik planlamanın önerilir hale gelmesi, birbiriyle ilişkili, bu yöndeki gelişmelerdir.

Dördüncü aşamada bu çalışma alanının Türkiye'deki faaliyetleri için bir öngörü geliştirilmesinden ne anladığımız üzerinde durulmuştur. Burada söz konusu olan önkestirim (prediction) değil. Bunun zaten olanağı yok. Söz konusu olan bir öngörü (forecasting) dür. Bu halde geleceğe yönelirken var olan gelişme eğilimlerini gözönünde tutan, ama bu eğilimlerin bizi götüreceği noktaya razı olmayan, normatif kaygılarla bu eğilimlere müdahale ederek, ulaşılması daha iyi olacağı düşünülen bir nokta tanımlanmaya çalışılıyor. Yani öngörü, bir anlamda, bir vizyonu da içeriyor. Tabii, yerleşme bilimi/çalışmaları alanının, daha önce üzerinde durduğumuz pragmatiklik ve normatiflik özelliklerinin bulunması, böyle bir öngörü anlayışıyla uyuşmasını kolaylaştırıyor. Tabii ki bir ön kestirim değil de bir öngörü araştırması söz konusu olunca tek bir öngörüden söz etmek yerine birden fazla öngörüden yani seçenekler halindeki öngörülerden söz etmek gerekecektir.

Böyle bir öngörüler yelpazesi nasıl geliştirilecektir? Yerleşme bilimleri/çalışmalarının pratikte etkili olma iddiasını taşıması dolayısıyla bu alandaki öngörülerin pratikte yaşanacak olanların öngörülerleriyle birlikte geliştirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle bu çalışmada şöyle bir yol izlenmesi kararlaştırılmıştır.

Birinci Aşamada; günümüzde dünyada **yerleşme biçiminin nasıl değiştiğine** ve önümüzdeki yirmi yılda bu eğilimin ne olacağına ilişkin saptamalar yapılacaktır. Bu bölümde yerleşme biçiminin dönüşmesinde teknolojik ilerlemelerin belirleyicilikleri, yerleşmelerin mekansal dağılımlarında ve yerleşmelerin kendi iç farklılaşmalarında ne tür dönüşüm eğilimleri yarattığı, bu dönüşümlerin ortaya çıkmasının ne tür yeni sorunlar yaratacağı ve araştırma gündemlerini nasıl etkileyeceği, Türkiye gibi bu gelişmeleri sınırlı kaynaklarla ve bir zaman aralığı ile izleyen ülkelere bu dönüşümün ve yaratacağı problemlerin yansımalarının nasıl olabileceği vb. konular üzerinde durulacaktır.

İkinci Aşamada dünyada **yönetim ve yönetişim** sisteminin nasıl bir yeniden yapılanma süreci içinde olduğu araştırılacaktır. Yerleşme bilimleri/çalışmaları alanı sorunlara müdahale biçimleri geliştirmek istediği için, sadece sorunların saptanması yeterli olmayacak, müdahale biçimlerine ilişkin ahlakın da nasıl değiştiğinin eğilimlerini ortaya koymak gerekecektir. Bu bölümde toplumların sorunları algılama ve tanımlamasının nasıl değiştiği, **yaşam kalitesini geliştirme**, insan haklarını yaşama geçirme vb. amaçların nasıl geliştiği, sorunlara müdahalede STK vb. değişik toplumsal öznelerin neden ortaya çıktığı, müdahaledeki karar süreçlerinin nasıl yeniden yapılanmakta olduğu, yönetim anlayışının yerini neden yönetişimin anlayışının almaya başladığı vb. konular ele alınacaktır.

Üçüncü Aşamada ise **bilgi toplumuna geçerken bilgiye bakış** ve bilimsel bilgiye düşen rollerdeki gelişmeler ele alınacaktır. Bilgi ve yerellik ilişkisinin kazandığı yeni anlamlar, GIS vb. bilgi teknolojilerin getirdiği yeni gelişmeler, yerleşme bilimi/çalışmaları alanında gelişen yeni temsil (representation) biçimlerinin olguları kavramada ve **müdahale** türlerini biçimlendirmekte yarattığı olanaklar üzerinde durulacaktır.

Bu üç aşamada yapılan hazırlıklar bizi konuyu Türkiye bağlamında ele almaya hazır hale getirecektir. Çalışmanın bundan sonraki aşamalarında Türkiye açısından çözümlenmeler yapılacaktır.

Dördüncü Aşamada önümüzdeki yıllarda **Türkiye'nin gündeminde önem kazanacak yerleşme ve yönetişim sorunları** üzerinde durulacaktır. Tabii ki bu sorunlarla dünyada yaşanacak gelişmeler arasında belli paralellikler olacaktır. Dünyanın küreselleşmesinin bu tür etkileri artıracığı düşünülebilir. Ama küreselleşen dünyanın, aynı zamanda yerleşen bir dünya olmasının getireceği özellikleri de birlikte düşünmek gerekecektir. Böyle bir ele alış, dünyada yaşananlarla, Türkiye'de yaşananlar arasında farkı, sadece bir zaman gecikmesiyle kavramaya çalışmaktan daha karmaşık yaklaşımlara gerek duyacaktır.

Beşinci Aşamada ise **Türkiye'de yerleşme bilimi/çalışmalarının**, okulları, dergileri, meslek pratikleriyle **kurumsallaşma biçimleri ve potansiyelleri** çözümlenecektir. Burada amaçlanan varolan sorunlar ve dünyada yaşanan gelişmeler karşısında Türkiye'de bu konuyla ilgili komünitenin hangi kapasiteyle ve nasıl bir tepki vereceğini kestirmeye çalışmaktır. Bunun için bu komünitenin sorunlarla ilişki kurma biçimi, Türkiye'de bilim ve meslek çevrelerinin dünyadaki gelişmelerle ne tür ilişkiler kurduğu, bu konularda alternatif senaryoların neler olabileceği araştırılacaktır.

Çalışmanın **Altıncı ve Son Aşamasında öneriler** geliştirilecektir. Bu önerilerin iki yönü olacaktır. Bunlardan birincisi bilimsel öngörülerden oluşacaktır. Bir öngörü olarak yerleşmeler ve onun yönetişimine ilişkin bir "araştırma programı" geliştirilecektir. Tabii ki böyle bir öngörüye sahip olmak yeni araştırma alanları ve öncelik alanları saptamayı beraberinde getirecektir. Yapılacak önerilerin ikinci yönünü bu ön görünün gerçekleşmesi için yerleşme bilimleri/çalışmaları alanındaki kurumsal yapıda nasıl düzenlemeler yapılması gerektiği oluşturacaktır.

II. YERLEŞME SİSTEMLERİNDE YAŞANMAKTA OLAN DÖNÜŞÜMLER

Dünyadaki yerleşme sistemlerinde yaşanan dönüşümleri kavrayabilmek ve onun geleceğine ilişkin öngörülerde bulunabilmek için önce bu dönüşümleri yaratan temel toplumsal dönüşüm süreçlerini ele almak gerekir. Bu süreçlerin yerleşme sistemlerinde yarattığı değişimleri betimleyebilmek için de yerleşme sisteminin betimlenmesinde nasıl bir temsil biçimi kullanılacağı konusunda bir ön seçimin yapılmış olması gerekir. Tabii hangi tür bir temsilin kullanılacağı hangi tür yapısal dönüşümlerin anlatılmaya çalışılacağı ile yakından ilişkilidir.

Günümüzde dünyanın yaşamakta olduğu büyük dönüşümü kavramakta değişik bilimsel disiplinlerin ilgi alanlarına göre değişen dört farklı senaryo ileri sürülmektedir. Senaryolardan **birincisi** ulus devletler dünyasından küreselleşmiş bir dünyaya geçiş üzerinde durmaktadır. Haberleşme ve ulaşım alanındaki büyük teknolojik gelişmeler, her türlü toplumsal ilişki de uzaklığın caydırıcılığını azaltmış, ve ülkelerin sınırları akım ilişkileri üzerindeki denetleyiciliklerini önemli ölçüde kaybetmiştir. Bir ülke içinde yaşayanların kaderleri üzerinde ülke dışında alınan kararların belirleyiciliği önemli ölçüde çoğalmıştır. **İkinci senaryo** ise sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş olarak tanımlanmaktadır. Bilgisayar teknolojisindeki gelişmeler bilgiyi üretim fatörlerinden biri haline getirmiştir. Bu gelişmeler insanın potansiyelini ve yapabilirliğini artırmıştır. Sanayi devrimi insan kapasitesini kasları uzantısında artırmışken, bilgi devrimi insan kapasitesini beyninin uzantısında güçlendirmektedir. **Üçüncü senaryo**, üretimin örgütlenmesi üzerinde durmakta, Fordist üretimden Postfordist ya da esnek üretime geçiş olarak ifade edilmektedir. Belli bir üretimde uzmanlaşmış makinalarla, ölçek ekonomilerini en çoğa çıkarmaya çalışan, hünersiz emeğe dayanan kitlesel üretimden, genel kapasiteli makinalarla, dışsal ekonomileri en çoğa çıkarmaya çalışan, çok yönlü hünarli emeği kullanan, tüketici taleplerine duyarlı çeşitlenmiş üretime geçildiğini anlatmaktadır. **Dördüncü senaryo** modernist düşüncenin aşınması ve onun yerine postmodernist yaklaşımların geçmeye başlaması üzerine kurulmaktadır. Modernizm bilim, ahlak ve estetiği birbirinden farklı otonom alanlar olarak görüyor, her üç alanın da evrensel geçerliliği olacak biçimde kurulabileceğini varsayıyordu. Sorunlara bilim yardımıyla her yer için geçerli en doğru çözümler bulanabileceği düşünülüyordu. Modernizmin aşınmasıyla yerel bilginin önemi, çoklu çözümlerin olanaklılığı farkediliyordu. Bu da demokrasinin çoğulcu ve katılımcı süreçlere açılmasına yol veriyordu.

Beklenilebileceği üzere bu senaryoların hepsinin geçerliliği konusunda bilim camiasında tam bir oydaşma bulunmuyor. Ama herbiri değişik bağlamlarda varlıklarını koruyor. Bu dört senaryo birbiriyle yarışan senaryolar değil. İlgi alanına göre bu senaryolardan birinden ya da daha çoğundan yararlanılıyor. Bunların her biri yaşanan tek bir gerçekliğin farklı görünümünü ortaya koyuyor. Aralarında karşılıklı ilişkiler ve tamamlayıcılıklar bulunuyor. Bu raporda da yerleşme yapısındaki dönüşümler ve ona müdahale biçimlerindeki değişimler üzerinde dururken bu senaryoların birinden ya da birkaçından yararlanılacaktır.

Yerleşme yapısındaki dönüşüm de üç farklı mekansal temsile referansla ortaya konulacaktır. Bunlar mekanın alansal, noktasal dağılım ve ağsal temsilleridir. Alansal temsil olarak yeryüzünün bölgesel farklılaşmasındaki dönüşüm, noktasal dağılım olarak kentlerin büyüklük dağılımlarındaki değişimler ve bir başka düzeydeki alansal temsil olarak da her kentin alanının mekansal farklılaşmasındaki dönüşümler ve nihayet ağsal temsili kullanarak ulaşım sistemlerindeki değişimler ele alınacaktır.

Dünyanın yaşadığı dönüşüme ilişkin birden çok senaryo kullanılması, yerleşme sisteminin dönüşümünün betimlenmesinde değişik temsil seçeneklerine açık kalınması bu alandaki bilimsel faaliyetlere ilişkin öngörülerin kapsamını zenginleştirecektir.

II.1: Yerleşme Yapısının Dönüşümünü Etkileyen Süreçler

Burada yerleşme yapısının dönüşümü bu senaryolardan özellikle ikisi üzerinde durularak açıklanmaya çalışılacaktır. Bunlardan birincisi Fordist üretim biçiminden postfordist üretim biçimine geçiş, ikincisi ise küreselleşmedir. Ama burada hemen hatırlatmak gerekir ki her iki dönüşümün gerisinde sanayi toplumundan bilgi toplumuna geçiş süreci bulunmaktadır. Aşağıda bu dönüşümlerin kentler ve bölgeler üzerindeki etkileri incelenecektir.

II.1.1: Fordist Üretim Biçiminden Postfordist Üretim Biçimine Geçiş

Fordist üretim biçimi sanayi toplumunun simgesi olarak kabul edilmiştir.² Ölçek ekonomilerinden yararlanarak büyük boyutlara ve üretim kapasitelerine ulaşan fabrikalarda üretim, belirli işleri yapmak için geliştirilmiş makinelerle ve Taylorist işbölümü ve disiplini içinde yapılmaktaydı. **Düşey bütünleşme** olarak tanımlanan süreçle üretimin hemen her bölümünün aynı fabrikanın çatısı altında gerçekleştirilmesinin ölçek ekonomileriyle desteklenmesi büyük ölçekli fabrikaların ortaya çıkmasının önemli bir nedeniydi. İşbölümünün üretimi rutinleştirerek basitleştirmesi toplumda büyük bir mavi yakalı işçi sınıfının oluşmasına yol açmış, kitlesel nitelik kazanan sanayi üretimiyle birlikte servisler, finansman kuruluşları ve yönetim hizmetlerindeki hızlı gelişmeler ise beyaz yakalı işgücünün gerek sayısının gerekse toplam işgücü içindeki payının hızla artmasına neden olmuştur. Kent mekanıyla ilişkili olarak, sanayi bölgeleri ve tek başlarına kurulan fabrikalar genellikle kentlerin uç alanlarında, altkent (suburb, banlieu) türü konut yerleşmelerine yakın ,konumlarda yer alırken, beyaz yakalıların çalıştığı kent merkezleri ise burada kentin ve hatta metropoliten alanın bütününe hizmet eden ticaretin de konumunu güçlendirmesiyle hem alansal olarak hem de yapı yoğunluğu bakımından büyük bir artış göstermiştir.

Fordizmin krize girmesiyle Fordist üretim biçimindeki düşey bütünleşmenin yerini **düşey ayrışma** almaya başlamış, bunun sonucunda sanayi üretiminde **yatay yeniden bütünleşme** olarak tanımlanan bir ilişki içinde çok sayıda farklı kuruluş arasında belirli bir işbölümü ve işlevsel ilişki halinde gerçekleştirilmesi eğilimi hakim olmaya başlamıştır. Bir çok ülkede böyle ilişkiler içindeki kuruluşları barındıran sanayi kompleksleri veya sanayi bölgeleri ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak yeni bir **esnek ihtisaslaşma** ve **esnek sermaye birikim rejimi** oluşmaya başlamış ve hızla yaygınlaşmıştır. Fordizmin kriziyle birlikte Fordist düzenleme sistemi de çöküntüye uğramıştır.³

Günümüzde bu gelişmeleri içeren dünya ekonomik düzenini tanımlayan metafor **postfordizmdir**. Bu konuyu inceleyenler için postfordizm, çağdaş kentsel-endüstriyel

² İlhan Tekeli, *Eğitim Üzerine Düşünmek*, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, Sıra No:5, Ankara, 2003.

³ Edward W. Soja, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers, 2000.

kapitalizmin ortaya çıkan yeni biçim ve karakteristik eğilimlerini tanımlayan geniş kapsamlı bir kavramdır.

Postfordizmin başta gelen özelliğinin esneklik olduğu sanayi coğrafyası yazınında vurgulanmaktadır.⁴ Esnekliğin artması yeni teknoloji bölgelerinin, ihtisaslaşmış el-emeğine dayalı sanayi bölgeleriyle, finans, sigortacılık ve gayrimenkulle ilgili hizmetlerin gelişmesine yol açmıştır. Esnek üretim üç ana boyutuyla tanımlanmaktadır; teknolojik, organizasyonel ve mekansal dönüşümler. Yeni teknolojiler bilgisayar yardımıyla üretim bantlarının farklı tip malların üretimi için kolayca değiştirilebilmesini, talebi anında karşılayabilecek üretim yapılarının oluşumunu, stoklama, işçilik ve diğer pek çok maliyetlerde tasarruf yapılabilmesini olanaklı hale getirmiştir. Organizasyonel açıdan şirketlerin birleşme ve ayrılmalarının, parçası oldukları ana holdingin yapısına ve işleyişine olumsuz etkiler yapmadan gerçekleşmesi olanaklı hale gelmiştir. Yukarıda değinilen **üretimin düşey ayrışması**, gerek ürün türlerinde gerekse üretimin örgütlenmesinde pek çok yenilikler getirmiştir. Teknolojik ve organizasyonel değişiklikler yeni alansal gelişmelere, kent mekanının jeopolitik ekonomisinin yeniden yapılanmasına ve postfordist sanayi metropolünün oluşmasına yol açmaktadır. Sanayinin postfordist yeniden yapılanması ABD gibi bazı gelişmiş ülkelerin metropollerinde sosyal ve mekansal eşitsizlikleri artırmaktadır. Üretimde işçilik maliyetini düşürme çabası, postfordizmin ve esnek üretimin toplumdaki eşitsizlikleri arttırdığı şeklindeki eleştirilerin başta gelen nedenidir. İhtisaslaşmış teknik personel ile bir bölümü kaçak işçilerden oluşan düşük ücretli düz işçilerin arasındaki orta sınıflar hızla erimekte ve sayıca çok küçülmektedir. Bu süreçte bir taraftan işsizlik artarken diğer taraftan çalışanların gelir düzeyleri arasındaki farklar büyümektedir.

Esnek olarak ihtisaslaşan sanayi gelişmiş ülkelerin yanısıra gelişmekte olan ülkelerde de son yıllarda hızlı gelişme göstermektedir. Afrika, Asya ve Latin Amerika'nın başarılı sanayi bölgeleriyle ilgili olarak yapılan bir değerlendirmede aşağıda sıralanan özelliklerin başarının başlıca belirleyicileri olduğu ortaya konulmuştur:⁵ 1) İhtisaslaşma ve tamamlayıcılık (örneğin düşey ayrışma), 2) Firmalar arasında yatay işbirliği, 3) Yerel sosyal ve kültürel ilişkiler dokusunun sürdürülmesi, 4) Sanayinin gelişmesi için hükümetler tarafından etkili programlarının uygulanması. Bu özellikler yeni teknolojilerin gelişmekte olan ülkelere de kolayca erişerek postfordist üretim biçimlerinin buralarda da yaygınlaşmaya başladığını ortaya koymaktadır. Şüphesiz postfordist üretim biçiminin yaygınlaşması özellikle bu ülkelerde Fordist üretim biçiminin ortadan kalkması anlamına gelmemektedir. Pek çok büyük ölçekli fabrika üretimini sürdürürken özellikle yeni kurulan sanayi tesislerinin genellikle öncekilere göre küçük ölçekli ancak daha ileri teknoloji kullanan kuruluşlar olduğu ve yeni oluşan sanayi bölgelerinde yatay işbirliğinin yaygınlık gösterdiği görülmektedir.

II.1.2: Ulus Devletler Dünyasından Küresel Bir Dünyaya Geçiş

Küreselleşme sözcüğü 20. Yüzyılın sonlarında çok geniş kapsamlı pek çok süreci tanımlamak için kullanılan bir metafordur. Eski uluslararası kapitalist dünya ekonomisinin ulus devletlere dayalı işbölümünün yıkılması ve yerine ülke sınırlarıyla kısıtlı olmayan, ağlar şeklindeki akımlar ve bağlarla bütünleşmiş yeni bir küresel

⁴ Ayda Eraydın, *Post-Fordizm ve Değişen Mekansal Öncelikler*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, 1992.

⁵ Allen J. Scott, *Regions and the World Economy*, Oxford University Press, 1998.

(ülkeler üstü) kapitalist ekonominin oluşması küreselleşme sürecinin en belirgin özelliğidir.

Küreselleşmenin şu üç gelişmenin bir ürünü olduğu kabul edilmektedir:⁶

- 1) Kapitalist sanayi üretiminin çok büyük boyutlara ve kapsama ulaşması ve uluslararası şirketlerin yatırımlarını yönlendirdikleri yeni sanayileşen ülkelerin ortaya çıkması. Doğu Asya ülkeleri bu konuda başta gelen örneklerdir. Artık bir çok malın üretimi değişik ülkede üretilen parçaların bir araya getirilmesiyle meydana gelmektedir. Bir bakıma postfordist üretim biçiminin karakteristik özelliklerinden olan *yatay yeniden bütünleşme* tüm küresel mekanda gerçekleşmektedir.
- 2) Dünyanın bir çok eski sanayi bölgesinin sanaysiz hale gelmesi. Gelişmiş ülkelerde özellikle emek yoğun sanayiler küresel rekabete dayanamayıp işçi ücretlerinin çok daha ucuz olduğu ülkelere gittiği için ayrılan sanayinin bıraktığı alanlar kentlerin de sorunlu bölgeleri durumuna gelmişlerdir. Artık sanayinin ilgi göstermediği bu alanları sanayiden farklı kullanışlar için geliştirmeyi amaçlayan projeler uygulanmaktadır. Bölgesel ticaret, iş ve eğlence merkezleri kurulması en yaygın uygulanan projelerdir
- 3) Emek yoğun sanayilerin terk ettiği gelişmiş ülkelerde daha önce mevcut olmayan sanayiler ortaya çıkmaktadır. Özellikle bilgisayarla ilgili çok nitelikli işgücü gerektiren yeni teknolojilere dayalı sanayiler, başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerin belirli yörelerinde sanayi alanları oluşturmaktadır.

Küreselleşmenin iki boyutu, sermayenin küreselleşmesi ve işgücünün küreselleşmesi olarak tanımlanabilir. Yukarıda belirtildiği gibi bu süreçte ulus devletlerin ekonomik egemenliği azalmıştır. Sermayenin küreselleşmesinde üç konudaki tartışmalar yoğunluk kazanmıştır: üretim, ticaret ve finans. Üretimle ilgili olarak sanayi sermayesinin genişlemesi, nüfuz etme kapasitesinin artması ve ağlar şeklinde örgütlenmesi küreselleşmenin bugünkü aşamasının en önemli özelliğidir. Küreselleşme sürecinde ticaret rejimlerinde liberalleşme önem kazanmış, bu kapsamda ulus devletler ithal ikamesine dayalı korumacı politikaları terk ederek uluslararası mal akımı ve ticareti kolaylaştıran politikaları benimsemişlerdir. Diğer taraftan uluslararası ticaret sisteminde önemli yeni düzenlemeler olmuş ve Avrupa Birliği, NAFTA gibi bölgesel bloklar kendi içlerinde gümrüksüz ticaret olanakları sağlamak suretiyle iç pazarı genişleterek firmaların üretim etkinliğini arttırmayı ve uluslararası ticarete rekabet edebilme kapasitelerini geliştirmeyi amaçlamışlardır. Dünya finans sisteminin entegrasyonunu ve küresel düzeyde sanayi, ticaret ve finans sermayelerinin sorunsuz döngülerini sağlamak için güçlü uluslararası kuruluşlar yaratılmıştır. Finans kuruluşlarının küresel düzeyde ticaret ve iş merkezleri ve turizm tesisleri gibi taşınmaz mallara yatırıma da yöneldiği bölgeler ve ülkeler düzeyinde yapılan analizlerde görülmektedir. Örneğin Avrupa'da ABD ve Doğu Asya ülkeleri kökenli yatırımların payı hızla artmaktadır. Dünya kentlerinin yeniden şekillenen hiyerarşisi içinde küresel ekonominin finansman operasyonlarının politik ve ekonomik yönetimlerini sağlayan komuta merkezleri bu kentlerde yer almışlardır.

Sermayenin küreselleşmesinden çok sık söz edilmesine karşın, emeğin küreselleşmesi özellikle gelişmiş ülkeler tarafından engellenmek istenmektedir. Gelişmiş ulus devletler sınırlarını dünyadaki eşitsizliği sürdürmek için insan akımlarını

⁶ Edward W. Soja, *A.g.e.*

engellemekte kullanılmaktadırlar. Ama bu denetimler her zaman başarılı olmamaktadır. Ülkeler hatta kıtalar arası yasal veya kaçak işgücü yer değiştirmeleri ve gönüllü olanların yanısıra zorunlu göçler, işgücünün yeryüzü mekanındaki dağılımını sürekli olarak değiştirmektedir. Başka ülkelerden misafir işçi getirilmesi yer, yer sürmektedir. Diğer taraftan fakir ülkelerden gelişmiş ülkelere kaçak işçi götürme yeraltı dünyasının önemli bir uğraşı alanı haline gelmiştir. Bölgesel savaşlar ve doğal afetler ise mülteci akını yaratmaktadır. Bu nedenlerle kaçak işçi ve mülteci sorunları dünya gündemini daha fazla meşgul eden ve Birleşmiş Milletler gibi uluslararası kuruluşların üzerinde daha fazla çaba sarfettikleri konular haline gelmiştir. Böylece işgücü piyasaları ülke sınırlarının denetleyiciliğini zayıflatacak yönde etkiler yaratmaktadır.

Sermayenin ve işgücünün küreselleşmesi kent mekanlarının ekonomik, politik ve kültürel olarak bugüne kadar görülmemiş şekilde heterojenleşmesine yol açmıştır. Küresel yatırım sermayesi ile bilgi akımları, göçler ve teknolojik buluşlar kent mekanını ve yerel sermaye-emek ilişkilerini yeniden şekillendirmektedir. Yeni sanayi mekanları oluşurken sınıf kimlikleri yeniden tanımlanmakta ve kentlerde sınıfsal-mekansal ayrışma yeniden biçimlenmektedir. Bu gelişmelerin sonucu olarak günümüzde oldukça farklı bir kent mekanı, kentlerde yeni sosyal hareketler ve kentlerin yönetimine yeni yaklaşımlar ortaya çıkmıştır.

Küreselleşme olgusunu kuramsal ve pratik bakımlardan açıklayan yeni epistemolojik ve politik yaklaşımlar oluşmaktadır. *Glocalization* terimi bu kapsamda ortaya çıkmıştır ve yerelin küresele ve küreselin yerele katılması anlamında kullanılmaktadır. Böyle bir terminolojinin çıkış nedeni küreselleşme ve yerelleşmenin birbirinden kopuk ayrı, ayrı süreçler olarak ele alınmasına olan tepkidir. Bu terimin ortaya atılmasıyla vurgulanmak istenen, küreselleşmenin dünya ölçeğinde bir olgu olmasına karşın insan ölçeğinden başlamak üzere her düzeyde yerelleşmesidir. Ayrıca insanların faaliyetleri ve düşünceleri yerel olmasına karşın bu faaliyet ve düşünceler yaşanan kentten başlamak üzere küresel düzeye kadar çıkan ölçeklerdeki faaliyet ve düşüncelerden etkilenmekte ve bunları etkilemektedir. Küreselleşme bir taraftan üstten gelen bir güç şeklinde piyasaları ve üretim sistemlerini devletler üstü rekabet kriterlerine göre düzenler ve sermaye akımlarını yönlendirirken, aynı zamanda uluslararası firmaların piyasaya girmelerini mekansallaştıran ve üreticilerin potansiyellerinden yararlanmayı amaçlayan girişimleri kapsamaktadır.

II.2: Dünya'nın Bölgesel Farklılaşması Yeniden Belirlenirken Kent Bölgelerinin Oluşumu

Önceki dönemlerin hakim tartışması olan endüstriyel kentçilik, endüstriyel bölgecilik şeklinde yeniden formüle edilmektedir. Artık bölge, eskiden olduğu gibi politik-ekonomik süreçlerin bir sonucu değil, günümüzün kapitalist sisteminde sosyal hayatın temel bir birimi olarak ele alınmaktadır. Bölge içindeki ekonomik faaliyetlerin birbirlerini etkileyerek ve bölgenin sağladığı piyasa mekanizması içinde elde edilen avantajlarla pozitif dışsallıklardan yararlanarak gelişmeyi sağlamaları Storper tarafından "*Reflexivity*" kuramıyla açıklanmaktadır.⁷ Bu kuram gelişmeyi iki önemli süreçle ilişkilendiriyor; Birincisi, şehir ve bölge ayrımının ortadan kalkması ve yerine *bölgesel kentçilik* (regional urbanizm) kavramının gelmesi. Sosyal hayatın içinde temel hareket unsuru haline gelen bölgelerin yalnızca büyük metropoliten merkezlerin

⁷ Michael Storper, *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*, New York and London, Guilford Press, 1997

etrafında teşekkül etmediği, aynı zamanda birbirleriyle bölgesel olarak tanımlanmış kentsel odaklar ağı şeklinde görülmesi gerektiği vurgulanmaktadır. İkincisi, kentsel bölgenin gelişmeyi sağlayıcı kapasitesinin ve gücünün yeniden anlaşılması. Ekonomik faaliyetlerin birbirlerine yakınlığı, ilişkisi, yerelliği, birbirlerine olan bağımlılıkları ve bir arada bulunmalarının (yığılmalarının) gelişme dinamikleri oluşturduğu, teknolojik buluşları teşvik ettiği ve karşılıklı öğrenmeyi hızlandıran ortamları yarattığı belirtilmektedir. Bu tür ekonomik avantajlar kentsel bölge içinde ekonomik faaliyetlerin ve yerleşmelerin hızla gelişmesine ve bölgenin, ekonominin ve sosyal hayatın temel mekansal birimi haline gelmesine yol açmıştır. Kentsel bölge olarak tanımlanan alan içindeki sanayi ve servisler birbirleriyle işbirliği ve etkileşim içinde, yer aldıkları coğrafi alanın kültüründen etkilenerek ve bir bölümü yazılı olmayan yerel bilgiyi kullanarak hızlı gelişme göstermektedir. Diğer bir deyişle, kentsel bölge içinde oluşan yığılma ekonomileriyle, pozitif dışsallıklar yaratarak ekonomik faaliyetlerdeki gelişmeyi hızlandırmakta, ve artık bu gelişmeler metropoliten alanın merkezindeki kent yerine kentsel bölge içinde meydana gelmektedir. Ancak günümüzde kentsel bölgelerin gelişmesi, daha önce açıklandığı üzere küreselleşme dinamikleriyle de ilişkilidir. Bazı ülkelerde belirli bölgeler çok yüksek hızda gelişirken bazı bölgeler ise gelişmenin dışında kalmışlar, yani dışlanmışlardır.

Yığılma ekonomileri ve pozitif dışsallıkların öneminin, düşey ayrışma ve yatay yeniden bütünleşmenin hakim duruma geldiği postfordist üretim biçiminde giderek arttığı ortaya çıkmaktadır. Bir bölümü sanayi bölgeleri halinde örgütlenen birbirleriyle karşılıklı ilişki ve işbirliği içinde faaliyet gösteren sanayi kuruluşları birarada olmanın ulaşım, taşımacılık ve iletişim maliyetlerinde yarattığı tasarruflardan yararlanmaktadır. Yüksek teknoloji kullanan sanayi kuruluşlarının gereksinim duyduğu nitelikli teknik personel ve diğer eğitilmiş veya çalışarak beceri kazanmış işgücü bölge içinde sayıca artmakta, ve bir kuruluşta çalışarak bilgi ve becerisini geliştiren işgücünü kullanan diğer kuruluşlar dışsal yararlar sağlamaktadır. Gelişen iletişim teknolojilerinin sayesinde kent merkezinde yer almak zorunluluğu ortadan kalkan pek çok araştırma ve servis kuruluşlarının da kentsel bölgede yer seçmesiyle teknolojik gelişme ve buluşlar için uygun ortam, işbirliği olanakları ve yeterli sayıda nitelikli personel arzı sağlanmış olmaktadır. Fordist üretim biçiminde çoğunlukla kentlerin merkezi semtlerinde yer alan araştırma-geliştirme faaliyetleriyle banliyölerde konumlanan sanayi kuruluşları arasındaki ilişki kentsel bölgeye yayılmış olarak sürmektedir. Postfordizmin başta gelen özelliklerinden olan üretimde esnek ihtisaslaşma, sanayi kuruluşlarıyla araştırma-geliştirme kuruluşları arasındaki işbirliği gereksinimini arttırmıştır.

Dikey bütünleşmenin hakim olduğu Fordist dönemde, üretimin tümüne yakınının aynı çatı altında gerçekleştirildiği ve çok sayıda mavi yakalı işçi çalıştıran fabrikaların işçilerin konutlarının bulunduğu kentlere yakın veya buralardan kolay erişilebilir konumda olmalarının sağladığı avantajlar postfordist üretim biçiminde ortadan kalkmaktadır. Bunun yerine sanayide hakim duruma gelmekte olan yatay yeniden bütünleşme ve esnek ihtisaslaşma üretim, araştırma-geliştirme ve servis kuruluşları arasındaki işbirliğini arttırdığından bu kuruluşlar birlikte, arsa fiyatlarının ucuz olduğu, trafik sıkışıklığı ve otopark sorunlarının yaşanmadığı kentsel bölge içinde yer seçmektedir. Kentsel bölge içindeki ulaşımında rahatlık ve hız artarken maliyetin düşmesi, iletişim olanaklarının yüzyüze ilişki kurulması gereğini büyük ölçüde ortadan kaldıracak şekilde gelişmesi pek çok faaliyetin kent merkezinden koparak

kentsel bölgede yer seçmesine yol açmaktadır. Üretimde esnek ihtisaslaşmanın etkisi ve dağıtımda, iletişim olanaklarındaki hızlı gelişmenin yardımıyla büyük depolama servislerine gerek bırakmadan malların perakendeciye kısa süre içinde hızla ulaştırılabilmesinin olanaklı hale gelmesi, gerek sanayi kuruluşları gerekse fabrikalarla perakende satış mağazaları arasında mal akımının çoğunlukla karayolundan TIR ve kamyonlarla taşınmasına yol açmıştır. Bu süreçte demiryollarının yük taşımacılığındaki payı azalmakta, karayollarının payı artmaktadır. Sanayi kuruluşlarının demiryolu güzergahları üzerinde yer seçmeleri bir avantaj, hatta zorunluluk olmaktan çıkması kentsel bölge içinde yayılmayı kolaylaştırmış ve ulaşım sistemlerinin sanayinin yer seçimindeki belirleyiciliği oldukça azalmıştır.

İşyerlerinin kentsel bölgeye yayılması beraberinde konutları da getirmekle birlikte, düşük yoğunlukta yerleşme deseninin olduğu bölgelerde etkin bir kamu ulaşım sistemi oluşturulamadığı için işe gidiş geliş yolculukları çoğunlukla özel araçlarla yapılmaktadır. Bu nedenle, işe gidiş geliş için özel arabasından başka alternatifi olmayan kişileri tanımlayan "tutsak sürücü" kavramı ortaya çıkmıştır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde kentsel bölgede yer seçen işyerlerinin çalışanları için servis araçlarıyla ulaşım olanağı sağlamaları özel araca bağımlılığı azaltmaktadır. Zaten özel araç sahipliğinin oldukça düşük olduğu bu ülkelerde herkesin özel aracıyla işe gidip gelmesini beklemenin gerçekçi olmadığı bilinmektedir.

Küreselleşme, kentlerin bölgesi içinde yayılarak sınırlarının kalkması sürecini pekiştirmektedir. Diğer bir deyişle, kentlerin sınırlarının kalkması ölçek ve kapsamalarının genişleyerek küresel nitelik kazanmaları anlamına gelmektedir. Böylece bir taraftan kentsel gelişme mekansal olarak kentsel bölgeye yayılarak sürerken, diğer taraftan kentler işlevsel olarak küresel üretim, ticaret ve finans faaliyetlerinin parçası haline gelmiştir. Şüphesiz burada sözü edilen kent, kentsel bölge içine dağılmış faaliyetlerin bütünüdür.

Fordist üretimin döneminin belli üretimlerde uzmanlaşmış bölgesel yapıları, yaşanan dönüşümler karşısında, önemli krizler geçirmeye başlayınca, dönüştürerek yeni dünya koşullarına uyumlarını yaparken, üretimlerini çeşitlendirerek kentsel dışsallıklarını en çoğa çıkarmaya çalışmışlardır. Dünya mekânının kentsel bölgeler halinde farklılaşması böyle bir gereksinimin sonucudur. Yeryüzü mekânının böyle bir farklılaşması olacağı kabul edilince kentsel bölgeler dışında kalan yörelerin nasıl bir dönüşüm geçireceği konusunda da belli öngörülerde bulunmak gerekecektir. Geri kalan alanların nasıl bir dönüşüm geçireceğine ilişkin değişik senaryolardan söz edilebilir. Bunlardan biri iyimser bir senaryodur. Dünyada çevreselci kaygıların ağır basması sonucu kentsel bölge dışı alanların sürdürülebilir bir gelişmenin gerekleri doğrultusunda biyolojik çeşitliliğe zarar vermeyen bir yeniden yapılanmayı öngörmesidir. İkinci ve kötümser senaryo ise dünyadaki kapitalist gelişmenin eşitsiz büyüme karşısında duyarsızlığını sürdürmesi ya da artırması kabulüne dayandırılabilir. Bu durumda kent bölgeleri olmayan alanlar dışlanmışların ve yoksulluğun mekânı haline gelebilecektir.

II.3:Dünyanın Yeniden Yapılanmasını Kent Nüfuslarının Büyüklük Dağılımlarındaki Değişmelerde Gözlemek

Dünyanın yaşadığı dönüşümün mekansal yönü üzerinde yoğunlaşıldığında geliştirilen açıklamalar tabii ki mekânın nasıl temsil edildiğine bağlı olmaktadır. *Mekânın alansal bölünmelerle temsil edilmesi* halinde bir önceki bölümde yapıldığı gibi

bölgesel farklılaşmalardaki değişimler üzerinde durulmak zorunda kalınacaktır. Oysa mekansal yapının *nokta dağılımları (yerleşmeler) olarak temsil edilmesi* yolu seçiliyorsa yaşanan dönüşümler yerleşmelerin büyüklük dağılımlarındaki değişimler halinde ortaya konulmaktadır.

Mekansal yapı yerleşmelerin büyüklüklerine göre mekansal dağılımlarıyla betimleniliyorsa bu yapıya ilişkin ön görümler de büyük ölçüde nüfus dinamiklerine ve nüfusun mekansal yığılma eğilimlerine bağlı olarak yapılmak durumunda kalmaktadır. Böyle bir ele alışıta biri kötümser diğer ikisi daha iyimser üç senaryonun kurulması olanaklıdır.

II.3.1: Kötümser Mega Kentler Senaryosu

Önümüzdeki yıllarda dünya yerleşme sisteminin kaderini belirleyecek olan gelişmekte olan ülkelerin nüfus dinamikleri olacaktır. Gelişmiş ülkelerin bir kısmında nüfus artışı kendisini yerleşme düzeyinin bile altına düşmüş durumdadır. Gelişmekte olan ülkelere ise hala yüksek nüfus artışı ve kentleşme oranları sürmektedir. Nitekim 2010 yılında dünyada nüfusu 10 milyonu aşacak 30 megakent olacağı, bunların da 23'ünün gelişmekte olan ülkelere bulunacağı tahmin edilmektedir.⁸ Günümüzde gelişmekte olan ülkelerin kentli nüfuslarının yaklaşık olarak yarısı nüfusu bir buçuk milyon olan 360 kentte bulunmaktadır. Yirmi birinci yüzyılın başlangıcında bu büyüklüğün üstündeki yerleşmelerin sayısı 520 olacaktır. Bu yaklaşık olarak, dünya nüfusunun dörtte birinin bu sayıdaki noktada toplanması demektir.⁹ Gelişmekte olan ülkelere kentsel alanlarda fert başına ortalama Kentsel Üretim, ülke ortalaması olan Fert Başına Gayri Safi Milli Hasıla'dan yüksektir. Toplam nüfus içinde kentlerde yaşayanların oranı yükseldikçe milli gelirin daha büyük bölümü kentlerde yaratılmış olacaktır. Bu ülkelerin ekonomik dinamiğinin kaynağını kentler oluşturmakla birlikte yaklaşık olarak bu kentli nüfusun dörtte biri mutlak fakirlik düzeyinin altındadır. Günümüz dünyasında gelir eşitsizliği görmezlikten gelinemeyecek bir realitedir. Dünya nüfusunun en zengin yüzde 20'sinin geliri, en fakir yüzde 20'sinin gelirin 150 katıdır¹⁰. Kısa süre içindeki gelişmelerin bunu değiştirmesi de beklenmemektedir.

Yakın gelecekte dünya yerleşme sisteminin alacağı biçime ilişkin bu kestirimleri daha önce incelendiğimiz küreselleşme, esnek üretim yapma ve bilgi toplumuna geçmenin sonucu olarak görmek doğru olmayacaktır. Bu kestirimleri, bu dönüşümleri dünyanın bir kısmının gerçekleştirip, diğer kısmının gerçekleştirememesinin sonucu olarak görmek daha doğru olur. Yerleşme sisteminde nüfusun büyük kesiminin yaşam kalitesi yüksek olmayan kentlerde yığılması beraberinde megakentler kavramının gelişmesini getirmiştir. Bu kavram geleceğe yönelmenin yol göstericisi olmaktan çok, kronik sorunlardan yakınmanın bir ifadesi olarak kullanılmaktadır.

Günümüz dünyasında büyük agglomerasyonları sadece nüfus büyüklük gruplarına göre sınıflamak ve bu gruplar içine giren yerleşmeleri aynı kategoride görmek çok yanıltıcı olmaktadır. Bu yerleşmeleri nüfus büyüklüklerine göre sınıflamak yerine denetim güçlerine, kapital yığılmasına, kentin iç bütünleşmesine, dünya sistemine

⁸ UNCHS (HABITAT) – The State of the World Cities 2001, UNCHS Publication, Nairobi, 2001.

⁹ Carl Bartone, "Environmental Challenge in Third World Cities", *Journal of American Planners Association*, Cilt. 57, No.4, s.411.

¹⁰ The Hague Report, Sustainable Development, 1992.

eklenmesine göre sınıflamak ve farklılaştırmak daha doğru olur. Böyle bir bakış açısı bizi daha iyimser olan Dünya Kenti ve Küresel Kent senaryolarına getirmektedir.

II.3.2 İyimser; Dünya Kenti ve Küresel Kent Senaryoları

II.3.2.1. Dünya Kenti Senaryosu

Kentlerin küresel düzeydeki rollerini, uluslararası işbölümünün mekansal organizasyonuna dayanarak tanımlayan **Dünya Kenti** kavramı John Friedmann tarafından geliştirilmiştir. Dünya kenti kavramının çıkış noktasını bazı kentlerin küresel sermayenin ana üsleri haline gelmesi oluşturmuştur. Bu kentler arasında (zaman içinde değişebilen) bir hiyerarşi oluşmakta ve bu kentlerde küresel sermayenin ana üsleri noktaları olmanın sosyal ve politik sonuçları açığa çıkmaktadır. Friedmann bu kavrama 7 önermeyle açıklık kazandırmaya çalışmıştır.¹¹ 1) Bir kentin dünya ekonomisine entegrasyonu ve uluslararası işbölümünde üstlendiği işlevler o kentte ortaya çıkan yapısal değişmelerin belirleyicisi olmaktadır. 2) Bazı önemli kentler uluslararası sermaye tarafından ana üsler olarak kullanılmakta, küresel üretim ve pazarlama buralardan yapılmaktadır. Bu nedenle dünya kentleri karmaşık bir mekansal hiyerarşi içinde bulunmaktadır. 3) Dünya kentlerinin küresel kontrol işlevleri üretici sektörlerinin ve işgüçlerinin yapısına ve dinamiğine yansımaktadır. 4) Dünya kentleri uluslararası sermayenin yoğunlaştığı ve birikiminin gerçekleştiği başlıca yerlerdir. 5) Dünya kentleri yurt içinden ve dışından gelen çok sayıda göçmenin yerleştiği yerlerdir. 6) Dünya kentleri sanayi kapitalizminin, mekansal ve sınıfsal ayrışma gibi başlıca çelişkilerinin ortaya çıktığı yerlerdir. 7) Dünya kentinin büyümesinin yarattığı sosyal maliyetler, devletin bu iş için gelirleriyle orantılı olarak ayırabileceği kaynakların çok üzerinde olmaktadır.

John Friedmann'ın dünya kenti için ortaya koyduğu 7 önerme, bu kentlerin işlevleri ve yapılarıyla ilgili olmasına karşın, kendisinin dünya kenti üzerine yaptığı çözümler küreselleşmenin kent mekanına etkileri üzerinde olmaktan çok, kentler arasındaki bağlantı ve ilişkilerle dünya kentleri hiyerarşisini belirlemeye yönelmiştir. Gerçekte küreselleşmenin başta gelen özelliğinin üretim, ticaret ve finansmanın dünya mekanına yayılması, bu faaliyetlerin hiyerarşik ilişkiler içindeki kentlerden kontrol edilip yönetilmesi nedeniyle kentler ve bölgeler arasındaki bilgi, sermaye ve mal akımları oldukça büyük yoğunluğa ulaşmıştır. Bu akımlar kentlerin ve bölgelerin birbirleriyle ilişkisini tanımlamakta olup, aralarındaki ilişkinin yoğun olduğu kent ve bölgelerde küresel pazar için mal ve servis üretiminin yoğunlaştığı görülmektedir. Küreselleşmenin kentlerin gelişmeleriyle ekonomik, sosyal ve mekansal dönüşümlerinin başta gelen belirleyicisi olduğu günümüzde kentler ve bölgeler arasındaki ilişkilerin araştırılması kentlerin küresel düzeydeki rollerini, bununla ilişkili olarak da yapısal özelliklerini, gelişmelerini ve dönüşümlerini anlamaya ve tanımlamaya olanak vermektedir.

Dünya kentleri senaryosunda Dünya nüfusunun az sayıdaki büyük kentlerde toplanması öngörüsü dile getirmektedir. Ama dünya kenti kavramı, mega kent kavramından farklı olarak bir yakınmanın değil, geleceğe dönük bir programın işaretini veren bir iyimserliği taşımaktadır.

¹¹ John Friedman, *The World City Hypothesis, Development and Change*, Cilt 17, sayfa 69-84, 1986. John Friedman, *Where We Stand: A Decade of World City Research*, P. Knox ve P. Taylor (Ed.): *World Cities in a World System*, Editörler: 1995.

II.3.2.2. Küresel Kent Senaryosu

Küresel Kent senaryosu hakkındaki yazında belirleyici faktör, küresel ekonomik operasyonların yönetimini ve ihtisaslaşmış servis işlevlerinin görülmesini sağlayan, sınırları aşan küresel kentler ağı olmaktadır. Bu nedenle, gerçekte bu senaryoda, tek bir küresel kentten değil, bir küresel kentler ağından söz edilmektedir. Her küresel kent ancak bir ağın parçası olarak varolmaktadır¹².

Saskia Sassen küresel kent modelinin 7 temel hipotezini şöyle tanımlamıştır¹³: 1) Küreselleşmeyle ekonomik faaliyetlerin coğrafi dağılımı ve birbirleriyle entegrasyonu geliştikçe, şirketlerin faaliyetlerinin merkezden yönetimi, koordinasyonu, servisi ve finansmanı çok daha önemli ve karmaşık duruma gelmiştir. 2) Merkezi işlevlerin karmaşıklık düzeyi yükseldikçe, şirketlerin kendi yönetim merkezlerinde tüm işleri yapabilmeleri olanaksız hale gelmesi nedeniyle muhasebe, hukuk, halkla ilişkiler, bilgisayar programcılığı, telekomünikasyon ve diğer benzer servisleri yüksek düzeyde ihtisaslaşmış servis şirketlerinden satın almaları anlayışı gelişmiştir. 3) Sözü edilen servis şirketlerinin çok karmaşık ve küreselleşmiş piyasadaki faaliyetleri yığılma ekonomileri oluşturabilmektedir. Bu şirketlerin kompozisyonu, yetenekleri, ve farklı uzmanlık alanlarındaki uzmanlıkları kentlerin belirli çevrelerini bilgi merkezi haline dönüştürmüştür. Böyle bir kentte bulunmak, başka bir şekilde tekrarlanamayacak bilgi ortamında yaşamak anlamına gelmektedir. 4) Şirketlerin karmaşık ve standartlaşmamış servisleri kendi bünyelerinde sağlamak yerine dışarıdan satın alma eğilimleri geliştikçe, yığılma ekonomileri ve bunun sonunda kent merkezlerine olan bağımlılıkları ortadan kalkmaktadır. Küresel kentin anahtar sektörü, yüksek ihtisaslaşma düzeyine erişmiş ve ağlar şeklinde örgütlenmiş servis sektörüdür. 5) İhtisaslaşmış servis şirketleri küresel düzeyde servis sundukları için ağlar şeklinde örgütlenmiş küresel iştirakler ve ortaklıklardan oluşmaktadır. Bunun sonucu ülke sınırlarının ötesinde kentler arası ilişkiler ve ağlar ortaya çıkmaktadır. Bu gelişme, ülkelerarası kentsel sistemin oluşması olarak tanımlanabilir. Böyle bir gelişme kentlerin ekonomik gelişmesinin kendi hinterlandları ve ülkeleriyle ilişkili olmaktan uzaklaştığı anlamına gelmektedir. 6) Yüksek düzeyde profesyonellerin ve yüksek kârlar elde eden ihtisaslaşmış şirketlerin varlığı kentlerde mekansal ve sosyo-ekonomik eşitsizliği arttırmaktadır. 7) İhtisaslaşmış servis sunan şirketlerin yanısıra enformel bir servis sektörü gelişmektedir. Bunun nedeni daha küçük ölçekli yerel şirketlerin, küreselleşen ihtisaslaşmış şirketlerle formel piyasada rekabet edememeleridir.

Sonuç olarak, küreselleşmenin küresel kent kavramıyla ele alınması, birinci olarak küresel ekonominin yönetimi, servisi ve finansmanının vurgulanmasını getirmektedir. İkincisi, küreselleşmeyi incelerken kent üzerinde yoğunlaşıldığında üst düzey profesyonellerle dezavantajlı kesimler arasındaki giderek artan gelir ve güç eşitsizliği gündeme gelmektedir. Üçüncüsü, küresel kent kavramı aynı zamanda ekonominin ağlar şeklinde örgütlenmesini vurgulamaktadır, zira finans, ihtisaslaşmış servisler, yeni çoklu medya sektörü ve telekomünikasyon servisleri özellikle farklı kentlerde yer alarak aralarında ağlar oluşturmaktadır. Küresel finans, hukuk, muhasebe, telekomünikasyon gibi servisler ülke sınırlarını aşan konularla ilgilenmektedir. Dördüncü olarak ülke sınırlarını aşan ağsal ilişkiden söz ederken benzer ilişkilerin

¹² Saskia Sassen, *Cities: Capital, Global, and World*, *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*, Elsevier, 2003.

¹³ Saskia Sassen: *A.g.e.*

politik, kültürel, sosyal gibi alanlarda da giderek geliştiğinin vurgulanmasını gerektirmektedir.

II.4: Yerleşme Formunun Yeniden Yapılanması

Dünyanın yeniden yapılanmasının mekansal sonuçlarını önce kentsel bölgelerin oluşumu ile daha sonra megakentler, dünya kentleri ve küresel kentler kavramları içinde kavramaya çalıştık. Mekanın alansal temsilinin ve noktasal dağılım olarak temsilinin ortaya çıkardığı iki kavram arasında bir geçiş kurulabilir. Bir büyük kenti bir nokta olarak değil bir alan olarak gördüğümüzde, bu alandaki farklılaşmalarla kentin biçiminin yeniden yapılanması açıklandığında kentsel bölgeye geçişin dinamikleri de açıklanmış olur.

Yukarıda özetlenen sanayi üretiminde postfordist üretim biçimine geçişin ortaya çıkardığı **“bölgesel kentleşme”** ve küreselleşme sonucunda kentlerin sınırlarının kalkması büyük ölçüde aynı anlama gelmektedir. Yerleşmelerin coğrafyada yayılım biçimleri ve ekonomik ve toplumsal faaliyetlerin mekansal farklılaşması yukarıda açıklanan nedenlerle değişmektedir. Eski yerleşme yapıları iki mekansal sürecin etkisiyle yeniden yapılanmaktadır.

Birlikte etkili olan bu iki süreç 1) Yersizleşme veya bir yere bağın azalması (deterritorialization), 2) Yeniden bir yerle ilişkilendirme (reterritorialization) dur.

Yersizleşme kavramı, bir yere veya mekanla ilişkili toplumlara (aile, mahalle, kent, metropol, bölge ve hatta ülke) bağın zayıflaması, hatta kaybolması anlamında kullanılmaktadır. Bazıları bu kavramı "sınırların olmadığı bir dünyanın" yaratılması ve coğrafyanın sonu anlamında kullanmaktadır. **Yeniden bir yerle ilişkilendirme** kavramı ise yeni biçim ve ilişkiler içinde sosyal mekansallık ve bir yere bağlı kimlik oluşumu anlamında tanımlanmıştır. Çoğu kez bu oluşumların eskinin yenilenmesi olmayıp yeni yapıların ortaya çıkması şeklinde gerçekleştiği vurgulanmaktadır. Bu iki süreç birlikte, eski yerleşme kalıplarının yerini, yenilerinin almasını sağlamaktadır.

Bu değişikliklerden birincisi, gelişmesi kentsel bölgeye yayılan kentlerin sınırlarının ve nüfus büyüklüklerinin belirlenmesinin olanaksız hale gelmesidir. Dünya kenti hiyerarşisinde üst sıralarda yer alan bazı kentlerinin nüfusları bugüne kadar görülmemiş büyüklüklere ulaşmıştır. Ülkeler düzeyinde de küresel ilişkilerin odak noktası olan kentlerde sanayi ve servisler diğer kentlere göre daha hızlı gelişirken bu kentlerin nüfusları da diğer kentlerden daha hızlı artmaktadır. Gelişmenin kentsel bölgeye yayılması nedeniyle kent sınırları anlamını yitirmiştir.

Fordist üretim biçiminin hakim olduğu dönemde finans kuruluşları, merkezi ve yerel yönetimlere ait kuruluşların büyük bölümü ve şirket merkezleri kentlerin merkezi iş alanlarında yer seçmişlerdir. Kentlerin merkezi iş alanları güçlenirken, 19. yüzyılın sonlarında başlayan banliyöleşme hareketi giderek hız kazanmıştır. Üst ve orta gelir grupları yatakhane kentlerine dönen banliyölerde yer alırken sanayi de kentlerin uç alanlarına taşınmış, konut ve sanayi ile birlikte ticaret, diğer bazı tüketim, kültür ve iş servisleri de banliyölere gelerek buraların yaşam kalitesinin yükselmesine katkıda bulunmuşlardır. Kentlerin mekansal yapısındaki bu gelişmeler Fordizmin hem beyaz yakalıların çalıştığı işleri kent merkezinde konumlandırarak güçlü kent merkezlerinin oluşmasına katkıda bulunduğunu, hem de sanayinin, bazı iş yerlerinin ve konut

alanlarının desantralizasyonunu teşvik ederek banliyöleşmenin ve kentlerin uç alanlarında sanayi bölgelerinin ve diğer çalışma alanlarının oluşmasına katkı sağladığını ortaya koymaktadır.

Kentsel gelişmenin kentsel bölge içine yayıldığı, kent merkezlerinin yoğunluğunun azalarak kısmen boşalma sürecine girdiği günümüzde banliyöler de artık kentlerin uç alanlarını oluşturmamaktadır. Kentsel bölgede kır-kent ayrımı kalktığı, kentsel bölge hemen tümüyle kentleşme sürecine girdiği için yoğun kent merkezi, düşük yoğunluklu banliyöler ve kent çevresinde sanayilerden oluşan kent yapısı da artık devrini tamamlamış olmaktadır. Banliyöler kentleşen kentsel bölge içinde az yoğun yerleşme niteliklerini korumakta, ancak kentlerin uç alanları olarak tanımlanamamaktadır.

Kentsel bölgeye yayılan kentsel gelişme sürecinde, ticaret merkezleri ve ofis binalarından oluşan alt merkezler ortaya çıkmaktadır. Kent merkezlerinin boşalmasıyla ilişkili olan bu oluşum yer, yer talebin üzerinde ticari taşınmaz arzına yol açmaktadır. Literatürde *sınır kenti* (edge city) olarak isimlendirilen bu merkezler, kentsel bölgeye dağılmış konut ve işyerlerinden kolay ulaşılabilen, ana ulaşım akslarının kenarında veya yakınlarında kurulmaktadır. Böylece kentsel bölgenin sınırı, merkezindeki kentin de sınırı olurken, konut ve sanayinin yanısıra ofisler ve ticari kuruluşlardan oluşan alt merkezler de kentsel bölgenin önemli arazi kullanışları haline gelmişlerdir. Kentler işyerleri, konutları ve servisleriyle kentsel bölgeye yayılırken merkeze yakın semtler işsiz, dargelirli ve etnik özellikleri nedeniyle dışlanan gruplara kalmaktadır.

Günümüzde gelişmiş ülkelerin metropollerinin mekansal yapılarında önemli değişiklikler ortaya çıkmaktadır. Metropoliten merkezin banliyölerinden kırsal alana kadar uzanan bölgede yer alan çok sayıda yerleşme telefon, TV, bilgisayar/internet gibi elektronik araçlar ve medya olanaklarıyla birbirlerine bağlanarak ekonomik ve kültürel bütünlük oluşturmaktadır. "Kentsel bölge" olarak tanımlanan birbirleriye sıkı ilişki içindeki yerleşmelerin yer aldığı oldukça geniş bu alanda önceden metropoliten merkezde yer seçmiş olan pek çok faaliyet yeni yerler edinmektedir. Merkezden kentsel bölgeye göç ederek desantralize olma süreci hem sanayi ve servisler gibi çalışma alanları, hem de konutta görülmektedir. Kentsel bölgenin metropoliten merkeze göre sınırları, ulaşım ve iletişim araçlarının hız ve etkinliğinin artması ve giderek daha çok faaliyetin metropoliten merkezden uzaklaşmasıyla genişlemektedir. Çoğu kamu ulaşım hatlarından uzakta yer seçen işyerlerinde çalışanlar için işe gidiş geliş yolculuklarını özel araçla yapmak tek seçenek haline gelmektedir.

Metropoliten merkezden kentsel bölgeye yayılma sürerken merkez yeniden biçimlenmeye hazır hale gelmektedir. Kent merkezlerinde, çok sayıda kuruluşun kentsel bölgede yer seçmesinin yanısıra ticaretin de büyük alışveriş merkezleri halinde metropoliten merkezin kentsel bölgeden kolayca ulaşılabilen uç alanlarında inşa edilmesi nedeniyle yer, yer boşalmalar gözlenmektedir. Merkezlerin cazibesini arttırarak boşalmayı önlemeye yönelik pahalı yeniden canlandırma projeleri pek çok kentte uygulanmaktadır. Diğer taraftan bazı faaliyetlerin ve binaların, ağsal ilişkiler içindeki toplumun (ağ toplumu¹⁴) bağlantı noktaları veya terminalleri haline gelmesi

¹⁴ Castells tarafından "network society" olarak tanımlanmaktadır. Manuel Castells, *The Information Age: Economy, Society and Culture, Cilt I: The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers, 1996.

kent merkezlerinde *sanal merkezleşme* sürecinden de söz edilmesine yol açmaktadır. Zira bu tür bağlantı noktaları veya terminallerin, parçası oldukları ağsal ilişki içindeki kuruluşun karar verme mekanizması içindeki rolleri ve etkinlikleri çok kısıtlı olabilmektedir. Bu açılımlar da bizi mekanın ilişki ağları halinde temsil edilmesi halinde, mekanın yeniden yapılanmasının ne tür bir kavramsallaştırmayı gerektirdiğini ele alma noktasına getirmiş oluyor.

II.5: Dünyanın Yeniden Yapılanmasını Yerleşmelerin İlişki Ağlarındaki Değişmelerde Gözlemek

Küreselleşmenin yaşandığı ilişkilerin ya da mal, kapital ve bilginin, artık ulus devletler içine hapsedilemediği bir dünyada bir mekansal yapıyı betimlemenin ilişki ağları üzerinden yapılacağı düşünülmektedir. Yerleşmelerin mekanda noktasal dağılım halindeki temsili bir çıkış noktasını oluşturacaktır. Bu temsilde ilişkiler ağının düğüm noktalarını noktasal dağılım halindeki temsilin yerleşmeleri oluşturacaktır. Bu ilişki ağları graf olarak kavramlaştırılabileceği gibi bir matriks halinde de temsil edilebilmektedir. Bu matriks üzerinde yapılan işlemlerle yerleşmelerin göreceli önemleri ortaya konulabildiği gibi, ilişki ağlarının niteliksel farklılıklarına da açıklık kazandırılabilir.

Toplumdaki değişik türdeki akımlar için farklı ağlar ön görülecektir. Örneğin insan ve mal akımları için ulaşım ağları söz konusuysen haber ve bilgi akımları için elektronik sistemler söz konusu olacaktır. İnsan ve mal akımları için yeryüzü mekanın yayılımı hala belli bir ölçüde belirleyici olurken, bilgi ve haber akımları için önemini tamamen yitirmiştir. Hatta satelit üzerinden haberleşme sistemleri gelişince belli bir noktaya ilişki kurulmasında bu noktanın bir altyapı sistemiyle daha önce ilişkilendirilmiş olması gereği de ortadan kalkmıştır. Harvey bu tür gelişmelerin *zaman ve mekan sıkışmasının* yaşanması sonucunu ortaya çıkardığını söylemektedir. Bu beraberinde *insan faaliyetlerinin mekansal ve zamansal yayılımının artışı* ortaya çıkarmaktadır. Zaman ve mekana ilişkin bu iki farklı sonuç aynı zamanda gerçekleşmektedir.

Bir yandan ulaşım teknolojisindeki gelişmeler, öte yandan yaşanmakta olan küreselleşme dolayısıyla, mal ve insan akımlarında çok büyük bir artış yaşanmaktadır. Bu da ulaşım ağlarındaki gelişmeleri yerleşme sistemlerinin değişmesini anlatabilmekte gözardı edilemeyecek bir öge haline getirmiştir.

1970'li yıllardan bugüne dek, yük taşımacılığında karayolu kullanımı hızla artmış ve en çok kullanılan tür haline gelmiş; yolcu taşımacılığında ise hem karayolu, hem havayolu en çok kullanılan türler olmuştur. Gerek karayolu gerekse havayolu çevreyi en fazla kirleten türlerdir. Avrupa Birliği'nin 1998 yılında yaptığı bir araştırma sera etkisine yol açan karbondioksit (CO₂) gazı emisyonunun % 28'inin ulaştırma sektöründeki trafikten kaynaklandığını ortaya koymuştur ¹⁵. Çevreye verilen zarar nedeniyle, ağırlıklı olarak karayolu ve havayoluna dayalı taşımacılık sistemleri sürdürülebilir sistemler olarak kabul edilmemektedirler. Kentler ve ülkeler arası

¹⁵ Avrupa Birliği: *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. The White Paper, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2001.

taşımacılığın sürdürülebilir olması için, olumsuz çevresel etkilerinin en aza indirilmesi gerekmektedir; bu bağlamda, sürdürülebilir ulaşım için iki çözüm ortaya çıkmaktadır. Birincisi, karayolu trafiğini sıkı bir denetim altında tutarak hem araçların hem de kullandıkları enerji türlerinin en az kirlilik yaratan türden olmasını sağlamak; ikincisi ise gerek yolcu, gerek yük trafiğini çevreyi göreceli olarak daha az kirleten ulaşım türlerine, özellikle demiryoluna aktarmaktır.

Avrupa Birliği “*sürdürülebilirlik*” ilkesi kapsamında çevreye ve ekolojik dengelere en az zarar veren ulaşım çözümlerinin üretilmesi için demiryollarına ağırlık verme yoluna gitmiştir. Ama böyle bir politikanın uygulanabilmesine AB’nin özel koşulları olanak vermiştir. Bir yandan tarihsel olarak Avrupa’nın gelişmiş ve sürekli olarak ilgi görmüş bir demiryolu sistemi bulunmaktadır. Bunun üzerinde çok daha hızlı bir sistemin gerçekleştirilmesi kolay ve ekonomik olmuştur. Öte yandan AB’nin geliştirdiği Avrupa Mekansal Gelişme Perspektifi’nde çok merkezli bir gelişmeyle AB’nin çekirdek alanındaki yoğunlaşmanın azaltılabileceği öngörülmektedir. Orta erimde dengeli bir mekansal gelişmenin sağlanması dengeli bir işgücü pazarına ve sürdürülebilir kalkınmaya ulaşılması beklenmektedir. Bu koşullar AB’nin küreselleşen dünyada yerleşme sistemlerinin gelişmesi konusunda ikinci bir seçenek yaratmasına olanak vermiştir.

AB bu yaklaşımını öncelikle yolcu taşımacılığını hedefleyen *Trans-Avrupa Demiryolu Ağı’nın* (Trans-European Rail Network) inşası ve geliştirilmeye devam edilmesi ile gerçekleştirme yoluna girmiştir. Benzer bir demiryolu ağının yük taşımacılığı için geliştirilmesi konusu gündemdedir.

Demiryolları, hem coğrafi nedenlerden, hem de demiryolu planlama ve inşaatının beraberinde getirdiği ekonomik nedenlerden ötürü karayolları kadar yaygın olamamaktadır. Bu durumda, yük taşımacılığında demiryolu sistemini özendirmek demek, başlangıç noktasında karayolundan başka bir seçenek olmadığı için karayolunda başlayan yük taşımacılığının mümkün olan ilk bağlantıda demiryoluna aktarılmasını sağlamak demektir¹⁶. Bu politika, Avrupa Birliğinde ve dünyadaki başka ülkelerde de, “çok-modlu” taşımacılık olarak gündemde olan bir konudur. Çok-modlu taşımacılık için tüm ulaşım türlerinin altyapılarının birbirlerine entegre edilmesi gerekmektedir. Yine Avrupa Birliği’nde, hem yolcu hem de yük taşımacılığı için türler arası entegrasyon ve büyük aktarma istasyonları/noktaları tasarlanmaktadır. Ancak, bu modelin karlılık açısından tercih edilebilmesi ancak taşıma mesafesinin çok uzun olması veya taşınacak yükün çok ağır olup kamyonun taşıma sınırını aşması nedeniyle fazla sayıda kamyon gerektirmesi gibi özel durumlarda söz konusu olmaktadır.

Yük taşımacılığında demiryolunun etkinliğini kısıtlayan ikinci etken, üretim ve malların dağıtımını gibi lojistik alanlarda yaşanan teknolojik ilerlemeler, eskiye oranla çok daha esnek bir mal sunum yapısını beraberinde getiren gelişmelerdir. Esnek üretim biçimleriyle beraber, malların gereksinim ve talep sahiplerine sunumu da çok daha esnek ve zamana duyarlı hale gelmiştir. Yük taşımacılığı bu yeni örgütlenme biçimlerine ayak uydurmak durumunda kalmıştır. Daha önceleri, “üretim noktası –

¹⁶ C, Mulley ve J.D. Nelson: *Interoperability and Transport Policy: The Impediments to Interoperability in The Organisation of Trans-European Transport Systems*, *Journal of Transport Geography* 7, 1999, s.93-104.

depolama – satış” şeklinde işleyen sistem, hem üretimin hem de taşımacılığın çok daha esnek, talebe hızla cevap verebilen ve dolayısıyla “tam zamanında” (*Just in Time*) sunum sağlayabilen bir yapıya kavuşmasıyla değişmiştir. Bu yapı içinde malların üreticiden tüketiciye taşınması sürecinde depolama işlevine olan gereksinim gittikçe azalmış; ve bu durum maliyetlerde önemli bir düşüş sağlamıştır¹⁷. Tüm bu özellikler, yapısı gereği, karayoluna oranla çok daha az bir esnekliğe sahip olan demiryollarının yeni dağıtım biçimlerine uyum sağlamasını zorlaştırmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, yeni üretim ve dağıtım biçimlerine çok daha kolay entegre olan karayolu taşımacılığı, yük taşımacılığında en büyük payı almaya devam etmektedir.

Bir toplumsal sistemin insan ve mal akımları taleplerini karşılamada başvurabileceği çözümler sadece ulaşım alt yapısını ve bunlar üzerindeki taşıma hizmetlerini örgütlemekten geçmez. Özellikle enformasyon teknolojilerinin ve altyapılarının gelişmesinden sonra insan ve mal akımlarının haber ve bilgi akımlarıyla ikame edilmesiyle de çözülebilir. Bu durumda değişik akım kanallarının arasında bir tamamlayıcılık ilişkileri açık hale gelir.

Bu bakış açısı içinde, enformasyon teknolojilerinin ilerlemesiyle beraber, işyerine gitmeden bilgisayar bağlantısıyla *evden çalışma* (tele-working) eğiliminin artacağı; internet üzerinden ders verme eğiliminin yükselmesiyle uzaktan eğitim olgusunun yaygınlaşacağı; alışverişin, banka ve vergi gibi devlet dairelerinde yapımı gereken işlerin internet üzerinden yürütülebileceği tartışılmaktadır¹⁸. Bu gelişmelere paralel olarak, çalışma amaçlı yolculukların, okul yolculuklarının, alışveriş ve bankalar için yapılan yolculukların sayısında gelecekte önemli bir azalma olacağı öne sürülmektedir. Öte yandan, bu tür yolculuklar yerine interneti kullanacak kişi sayısının çok sınırlı olacağı; sosyal etkileşim gereksiniminin daha ağır basacağı ve bu nedenle evden çalışma eğiliminin beklendiği kadar güçlenemeyeceği; dolayısıyla enformasyon teknolojisindeki gelişmelerin etkisiyle yolculuk sayılarında önemli bir değişiklik olmayacağı yönünde karşı görüşler de mevcuttur¹⁹.

II.6: Kent ve Kentiçi Ulaşım Yapılarında Yaşanan Değişimler

Ulaşım teknolojileri ve kent formu arasında tarihsel olarak her zaman güçlü bir ilişki ve karşılıklı etkileşim olmuştur. Ulaşım ve kent formu arasındaki ilişki çift yönlüdür: Kentlerdeki hareketlilik, ulaşım hacmi ve talebi çoğu zaman bu taleplere yanıt verebilecek hız ve kapasitedeki yeni teknolojilerin geliştirilmesine ivme veren etkenler olmuş; öte yandan her yeni ulaşım teknolojisiyle beraber kentlerin büyüme deseni ve formu değişim göstermiştir. Günümüzde de bu karşılıklı etkileşim devam etmektedir.

¹⁷ B.Adam: *The Value of Time in Transport*, in Giorgi, L. ve R.J. Pohoryles (eds), *Transport Policy and Research: What Future?* Ashgate, 2001.

¹⁸ D.Stead ve D.Banister: *Influencing Mobility Outside Transport Policy*. *Innovation* 14 (4), 2001,s. 315-330.

¹⁹ R.Tolley. and B. Turton,:*Transport Systems, Policy and Planning*. Longman.1995.

W.R. Black : *An Unpopular Essay on Transportation*. *Journal of Transport Geography* 2001,s. 9, 1-11.

Ulaşım-kent ilişkisinin tarihi üzerine yazılanlara bakıldığında ise, hep ilk etki türünün, yani ulaşımın kent yapısına olan etkisinin ön plana çıktığı görülür. **“Kenti yapan ulaşım”** gibi sloganlarla da açıkça yansıtılan bu görüş günümüzde yaşanan son gelişmelere kadar genel olarak kabul görmüş; kentlerdeki ulaşım talep ve problemlerinin çözümünde “büyük mühendislik projeleri” ile ulaşım yatırımlarının kent formu üzerindeki güçlü etkisinden faydalanılmaya çalışılmıştır. Ancak 20. yüzyılın sonlarında, ulaşım alanında yapılan büyük mühendislik projelerine rağmen karşılanamayan yolculuk talepleri ve artan trafik sorunları, ulaşım alanındaki sorunların ulaşım dışında çözümleri olabileceği tartışmasını gündeme getirmiş; ve kent formunun değiştirilmesine yönelik planlama müdahalelerinin ulaşım sorunlarının çözümünde oynadığı önemli rol anlaşılmasına başlanmıştır.

II.6.1: Ulaşım Teknolojilerinin Kent Formuna Etkileri

Ulaşım teknolojileri kent formu üzerinde tarihsel olarak önemli bir belirleyici olmuştur, çünkü her yeni teknoloji yeni bir hız tanımı ortaya koymuş ve bu yeni tanım mekanın kullanımını değiştirmiştir. Teknolojik gelişmeler yolculukların hızını artırdıkça yolculuklarda sarfedilen süreyi kısaltmaktan çok yolculukların ortalama uzunluklarını artırmıştır. Dolayısıyla her yeni ulaşım teknolojisiyle beraber, kentlerin büyüme olanağı ve mekanda yayılabilecekleri uzaklık artmıştır.

Kentlerin büyüme kapasitesini ve büyüme biçimini belirleyen parametrenin “yürüme mesafesi” olduğu Sanayi Devrimi öncesindeki kentlerde, kentsel etkinlik alanları birbirine yürüme mesafesi içinde yer seçmek durumunda oldukları için kentler yüksek yoğunluklu ve böylece mekanda göreceli olarak oldukça az alan kaplayan yerleşimler şeklinde gelişmiştir.²⁰ Buhar enerjisinin kullanımı ile demiryollarının gelişmesi kentlerde büyük bir mekansal yayılmaya olanak tanımış, ilk uydukentler oluşmaya başlamış; daha sonra elektrik enerjisinin raylı sistemlerde kullanılmaya başlanmasıyla metro ve tramvaylar yaygınlaşmış ve kentsel gelişme bu sistemlerin hizmet ettiği koridorlar boyunca yoğun biçimde gerçekleşerek merkezden çevreye uzanan ışınal kent formunu yaratmıştır.²¹ 20. Yüzyılın başlarında dizel motorun bulunması ise ulaşımında yeni bir teknolojik devrim getirerek karayolları dönemini başlatmış; özel arabaların seri üretime geçilip de çoğunluk tarafından satın alınabilecek fiyatta sunulmaya başlandığı II. Dünya Savaşı sonrası döneme kadar karayollarındaki egemen teknoloji olan otobüs sistemi raylı sistemler tarafından hizmet götürülmeyen alanların gelişimine olanak tanımış, “boşluklar”ın dolmasıyla kentlerin mekansal gelişimi yine toplu taşımanın gerektirdiği yoğunluk düzeyi korunarak gerçekleşmiştir.²²

Karayolları döneminde kent mekanında en büyük değişime yol açan ulaşım teknolojisi hiç kuşkusuz özel arabalar olmuştur. Özel araba kullanımının önemli bir artış göstermeye başladığı 1960’lardan itibaren, arabanın sağladığı hızlı yolculuk avantajı ile kentlerin iç mekanlarındaki yoğunluk, kalabalık ve trafik sorunları

²⁰ A.Black: *Urban Mass Transportation Planning*, McGraw-Hill,1995.

R.V. Vuchic: *Urban Public Transportation: Systems and Technology*, Prentice-Hall,1981.

²¹ P.O.Muller: *Transportation and Urban Form*, in S. Hanson (ed): *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press,1997.

²² R.Tolley ve B. Turton :*Transport Systems, Policy and Planning*. Longman,1995.

biraraya gelince, özel araba sahibi yüksek gelirli kentliler için kentlerin kalabalık iç mekanları yerine kent çeperinde doğayla içiçe olan, bahçeli az yoğun yerleşim seçenekleri daha cazip görünmeye başlamıştır. Daha önceki dönemlerde, raylı sistemlerin kent dışındaki durakları etrafında yoğunlaşarak gelişen uydukentler, bu sefer karayolu ile kolay ulaşılabilen yerlerde, kent merkezinden çok daha uzakta, az yoğun ve yaygın bir formda gelişmeye başlamıştır. Özellikle araba sahipliği oranının yüksek olduğu üst gelir gruplarına hitap eden bu yeni konut alanları, zamanla yüksek gelirli bu kentli kesime hizmet etmek isteyen ticari gelişimleri beraberinde getirmiştir. 1980’lerde ve 1990’larda özellikle belirginleşen bu ticaret “desantralizasyonu” sonucunda, kentlerin çeperlerinde, özel araba ile ulaşımın en kolay olduğu karayolu veya otoyolu kavşaklarında yüksek kapasiteli alışveriş merkezleri kurulmaya başlanmıştır. 1990’larda gözlenen bir başka gelişme iş alanlarının ve büyük ofislerin de kent merkezini terkederek, özel araba ile erişilebilirliğin yüksek olduğu kent-dışı yerlere taşınmaya başlamalarıdır. Bu gelişim de kentlerin dağınık biçimde büyümesini ve az yoğun bir şekilde mekanda yayılmasını desteklemektedir.

Araba kullanımındaki artışın yarattığı “uzun mesafelere yayılmış dağınık az-yoğun kent formu”nun bilişim teknolojilerinin gelişmesiyle desteklendiği sıkça tartışılan konulardan biridir. İleri iletişim teknolojileriyle birbirine bağlanan kent birimlerinin, ulaşım ağıyla sağlanan bağlantıları zamanla önemsiz kılacağı, mekandan ve ulaşım ağlarından bağımsız (ve yine dağınık) bir yapının ortaya çıkacağı öne sürülmektedir.

II.6.2: Kentlerde Özel Araba Sahipliğini Temel Alarak Çözümlerin Yaratılmayacağına Anlaşılması: Ulaşımında Yeni Gerçekçiliğin Gelişimi

Araba kullanımındaki artış 1960’lı yılların sonundan itibaren trafik sorunlarını yaratmaya başlamıştır. Dünyanın hem gelişmiş, hem de gelişmekte olan kentlerinde arabaların yaygın olduğu ilk dönemlerde trafik tıkanıklığının artmasına paralel olarak yol ağları geliştirilmiş ve kapasite artışlarına gidilmiştir. Bu dönemlerde henüz lastik tekerlekli ulaşım için yeterince gelişmiş bir yol ağı olmayan kentlerde bu çözüm doğaldır. Ancak zaman içinde, özellikle 1970’lerin sonlarından itibaren yol ağının çok yaygın ve gelişmiş olduğu kentlerde bile trafik tıkanıklığının yaşanması, kent içi ulaşım talebinin ağırlıklı olarak araba kullanımı ile karşılanmasının sakıncalarını ortaya koymaya başlamıştır. Araba kullanımı arttıkça her yeni yapılan yol kısa sürede yetersiz kalmıştır.

Kentlerin merkezi alanlarında yaşanan trafik tıkanıklığı, yukarıda anlatılan desantralizasyon eğilimlerini de artıran bir etken olmuştur. Kentlerin ve çeşitli kentsel işlev ve kullanımların mekanda yayılmasıyla kentlerdeki yolculuk deseni de değişmiş; önceki “uydukentlerdeki konut – merkezdeki işyeri” şeklindeki ulaşım ilişkileri örüntüsü yerini “uydukentlerdeki konut – uydukentlerdeki işyeri” ilişkilerine bırakmıştır.

Merkezde toplanmayan ve kent bütününde özellikle yeni yerleşim ve iş alanları arasında dağılan ulaşım ilişkisi sonucunda kentlerin tarihi olarak geliştiği lineer veya ışınsal koridorlarda yaşanan trafik yoğunluğu bir miktar azalsa da, trafik kentin daha büyük bir alanına yayıldığı için yolculuk mesafeleri uzamaya başlamıştır. Yolculuk mesafelerinin uzun olduğu dağınık kent formlarında toplu taşıma sistemleri de etkin bir hizmet veremediği için, aslında bu gelişim zaman içinde araba kullanımını ve arabaya

bağımlılığı artıran, daha önce belirtildiği gibi “tutsak” araba kullanıcılarını yaratan bir süreçtir.

Özel arabanın sağladığı ulaşım olanaklarına paralel olarak kentlerin mekanda yayılması ve böylece trafiğin de kentte daha büyük bir alana yayılması, ortalama yolculuk mesafelerinin uzaması, ve araba bağımlılığının artması kent içi ulaşım taleplerinin ağırlıklı olarak özel arabaya dayalı sistemlerle çözülmesi sonucu ortaya çıkan beş önemli soruna ışık tutmaktadır. Birincisi, araba ile yapılan yolculuklarda mesafenin artması ve trafiğin daha geniş bir alana yayılması sonucu araba emisyonlarının yani hava ve çevre kirliliğinin artması ve hatta kentin tümüne yayılması sorunu gündeme gelmiştir. İkinci olarak, arabaya dayalı ulaşım ve kentleşme modelinde petrol tüketiminin fazla olması nedeniyle bu tür kentleşmenin gerçekleştiği ülkelerde petrol bağımlılığının arttığı anlaşılmıştır. Üçüncüsü, bahsedilen uydukent gelişimleri ve ofis desantralizasyonu sonucu hızla mekana yayılan kentlerde, kentin çevresindeki arazilerin ve doğal kaynakların hızla tüketildiği, ekolojik dengenin bozulduğu tartışmaları ağırlık kazanmıştır. Dördüncü olarak özel araba öncelikli bu yeni kent formunda toplu taşıma sunumunu etkin biçimde yapmak olanaksız hale gelmiş, toplu taşıma hizmet düzeylerinde düşüşler olmuş, bu durum araba sahipliği ve kullanımını daha da destekleyen bir etken haline gelmiştir. Son olarak, toplu taşıma hizmet düzeylerinde yaşanan düşüşler özel araba kullanmayan grupların, özellikle de yoksul kesimlerin hareketliliğini azaltmış, bu kesimlerin ekonomik ve kentsel etkinliklerle bütünleşme sürecini son derece olumsuz olarak etkilemiştir.

Araba trafiğindeki artışa paralel olarak yaşanan bu sorunlar kentsel sürdürülebilirlik temasını gündemde tutmaktadır. Sürdürülebilir kentsel gelişim ve sürdürülebilirlik ulaşım kavramları kapsamında kente ve ulaşımına ilişkin bu sorunların çözümüne yönelik olarak kullanılan araç türü ve araçların kullandığı yakıt türü üzerine bazı denetleme ve kısıtlamalar getirilmekteyse de, bu sorunların temel çözümü olarak araba kullanımının azaltılması ve araba bağımlı kent ve ulaşım sistemlerinin terkedilmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Araba kullanımının azaltılması aslında tüm arabalı yolculukları değil, trafik tıkanıklığının ve hava kirliliği sorunlarının temel nedeni olan hafta içi doruk saatlerde yapılan çalışma-amaçlı yolculukları hedef almaktadır.

Arabalı yolculukların azaltılması yönündeki politikaların önem kazanmasına yol açan bir diğer gelişme ulaşım planlaması geleneğinde yaşanmakta olan kırılmadır. Ulaşım planlamasında geleneksel yaklaşım trafik tıkanıklığı sorununu gidermek için taşıt yolu ağının kapasitesini artırmayı öngören, araba kullanımına olan talebi karşılamak için arzı, yani yol sunumunu artırmayı hedefleyen bir çerçeve çizmektedir. Bu yaklaşım 1990'lı yıllarda önemli eleştirilere hedef olmuş, ve yol kapasitelerinin artırımıyla trafik tıkanıklığı sorunlarının etkin biçimde çözülemeyeceği anlaşılmıştır. Aslında bu yeni bir sav olmayıp, bazı ulaşım araştırmacıları tarafından geçmişte dile getirilmişse de, planlama geleneğinde kırılmayı sağlayan olay 1990'ların başında yapılan bir araştırma²³ sonucuydu ilk defa yollarda kapasite artırımı ile yeni trafik yaratıldığının belgelenmiş olmasıdır. Söz konusu araştırma trafik sıkışıklığı yaşanan gelişmiş bir kentsel yol ağında yeni yapılan her yolun ve mevcut yollarda yapılan kapasite

²³ SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment), *Trunk Roads and the Generation of Traffic*. HMSO,1994.

artırımının kısa vadede trafiği azalttığını, ancak trafikteki bu rahatlamanın orta ve uzun vadede öncekinden daha çok araba yolculuğu yaratarak trafik düzeyini artırdığını ortaya koymuştur. Kapasite artırımını öncesinde toplu taşımayı kullanmayı seçen araba sahipleri ile trafik sıklığı nedeniyle yolculuk yapmaktan tamamen vazgeçen kişiler yol koşullarındaki rahatlama sonucu arabalı yolculuk yapmaya başlamaktadırlar. Söz edilen çalışmanın sonuçları trafik sıklığı koşulları altında yapılan ulaşım ve trafik planlamasında yeni bir dönem açmış, artan talebi etkili biçimde karşılayacak düzeyde bir kapasite sunumunun mümkün olmadığı ve bu tür sunumların tıkanıklığa çözüm olmadığı bulgusu “arza dayalı” ulaşım politikalarının terkedilmesi sonucunu doğurmuştur. Ulaşım alanındaki bu gelişme “**Yeni Gerçekçilik**” (New Realism) olarak adlandırılmaktadır²⁴. Yeni Gerçekçilik terimiyle anlatılmak istenen daha önce araba yolculuk talepleri hesaplanarak bu talebi karşılayacak kapasitenin arzı yapılırken, artık talep edilen hacimde bir arzın mümkün olmadığı; yapılması gereken müdahalenin araba yolculuk taleplerini değiştirmeye yani azaltmaya çalışmak olduğudur. Büyük mühendislik projelerinin baskın olduğu ulaşım planlaması anlayışının da terkedilmekte olduğunu gösteren bu politik değişim, 1990’lardan önce de varolan Talep Yönetimi yaklaşımını ulaşım politikası alanında gündemin başına taşımıştır²⁵.

II.6.3: Ulaşım Sorunlarının Çözümünde Kent Planlamasının Öneminin Yeniden Keşfedilmesi

Talep Yönetimi yaklaşımı çerçevesinde araba kullanımına olan talebin azaltılması ve bu talebin toplu taşıma ve yaya ulaşımına yönlendirilmesi hedeflenmektedir. Bu yeni yaklaşım çerçevesinde toplu taşımanın ön plana çıkışı 1970’li yıllarda başlayan toplu taşıma yatırımlarına dönüş süreciyle ve raylı sistem teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle de örtüşmektedir. Araba kullanımının yarattığı trafik tıkanıklığı sorunlarına yanıt olarak ve daha da önemlisi 1970’lerin başında yaşanan petrol krizinin sonuçları ışığında özel arabaya etkin bir alternatif sunabilmek amacıyla, özellikle Batı Avrupa ve Kuzey Amerika kentlerinde yüzyılın başında yapılan raylı sistem yatırımlarından sonra ilk defa yeniden metro yatırımları yapılmaya başlanmıştır. Öte yandan bu sistemler sınırlı bir yolcu sayısına ulaşabilmiş, araba yolculuklarının ise tahmin edilenden çok daha az bir bölümünün toplu taşıma kaymasını sağlayabilmişlerdir²⁶. Bu olumsuzluklara ek olarak, metro teknolojisinin gerektirdiği yatırım ve işletim maliyetlerinin büyüklüğü bu yatırımların ciddi biçimde sorgulanmasını beraberinde getirmiştir. Bu kriz, 1979 yılında metro ve tramvay arasında bir teknoloji olarak tanımlanan, metrodan çok daha esnek bir tasarım olanağı sunduğu için işletim maliyetinin yanısıra yatırım maliyetinin de metroya göre daha az

²⁴ P.B.Goodwin: *Solving Congestion. Inaugral Lecture, ESRC Transport Studies Unit, University College London,1997.*

G.Vigar: *Rappraising UK Transport Policy 1950-99: the Myth of ‘Mono-Modality’ and the Nature of ‘Paradigm Shifts’.* *Planning Perspectives*, 16,2001,s. 269-291.

²⁵ P.B.Goodwin: *Traffic Reduction*, in K.J. Button and D.A. Hensher (eds) *Handbook of Transport Systems and Traffic Control*, Pergamon,2001.

²⁶ J.F. Kain : *Choosing the Wrong Technology: or How to Spend Billions and Reduce Transit Use.* *Journal of Advanced Transportation*, 21,1988,s. 197-213.

A.Black: *The Recent Popularity of Light Rail Transit in North America.* *Journal of Planning Education and Research* 12,1993,s. 150-159.

olduğu Hafif Raylı Sistem teknolojisinin ilk uygulamalarıyla çözülmüştür. 1980'li ve 1990'lı yıllarda tüm dünyada, özellikle de gelişmiş ülke kentlerinde hafif raylı sistemlerin yapımında büyük bir artış olmuştur. Ama bu projeler de beklenen sonuçları vermemişlerdir. Araba kullanımı beklendiği gibi azalmamış; toplu taşımada yolcu sayısı, verimlilik ve hizmet düzeyi artmamış; trafik tıkanıklığı, çevre ve hava kirliliği azalmamış; kent formunda önemli bir değişiklik olmamış; merkezlerde ve yoksul mahallelerde çöküntü önlenememiş hatta kimi örneklerde artmıştır.

Dünyada çeşitli kentsel raylı sistemlerin beklenen başarıya erişememesi ardındaki etkenleri araştıran pek çok çalışma yapılmıştır.²⁷ Bu çalışmalar özel araba yolculuklarını toplu taşımaya aktarmak için tek başına raylı sistem yatırımının yeterli olmadığını; bu yatırımların özel araba kullanımını caydırıcı, toplu taşım kullanımını ise özendirici politikalarla beraber bir paket olarak sunulması gerektiğini göstermektedir. Kent merkezlerinde park yasağı, yayalaştırma, yalnızca toplu taşım ayrılan yollar ile toplu taşım ücretlendirme politikaları ve trafik tıkanıklığı ücretlendirmesi (congestion charging) gibi ulaşım sisteminin işleyişine ilişkin müdahaleler araba kullanımını azaltmada etkin araçlar olarak kabul edilmekle beraber, ulaşım politikası gündeminde yer alan en önemli tartışmalardan biri araba kullanımını azaltmak için arabaya bağımlı kent formunu değiştiren kent planlama politika ve müdahalelerinden faydalanmaktır.

Farklı kent formlarının ulaşım gereksinim ve taleplerine olan etkisi, ve dolayısıyla ulaşım sorunlarının çözülmesinde kent planlamasından yararlanmanın önemi her geçen gün daha çok anlaşılmaktadır. Eğer kent planlamasıyla kentlerdeki temel kullanımlar arasındaki mesafeler toplu taşım ve hatta yaya ulaşımı için uygun hale getirilirse, bir diğer deyişle, kentlerde yolculuk üreten/çeken kullanımlara toplu taşım ve yaya ulaşımıyla erişim kolay olursa, özel arabanın üstünlüğü azaltılabilir. Ulaşım açısından sürdürülebilir kent formunu tanımlayan yaklaşımların temelinde bu anlayış yatmaktadır.

Sürdürülebilir ulaşım ilkesine dayalı sürdürülebilir kent formu, özel arabaya bağımlı kent modelinin yarattığı olumsuzlukları en aza indirmeyi hedefleyen farklı gelişme desenleri ve formlarını savunan çeşitli yaklaşımlar içermektedir. Bunlar arasında özellikle üç tanesi literatürde yapılan tartışmalar ve araştırmalar nedeniyle ön plana çıkmaktadır. İlki kompakt, çok-yoğun, ve karma arazi kullanımı (mixed-use) üzerine şekillenen ve özellikle yaya ulaşımını artırmayı hedefleyen kentsel form; ikincisi mekanda büyük bir alana dağılmış, ancak kendi içinde yeterli ve bağımsız pek çok alt birimin birbirine güçlü ulaşım ağlarıyla bağlandığı kentsel form; üçüncüsü ise yüksek kapasiteli bir toplu taşım koridoru boyunca ve istasyon alanlarında yoğunlaşan doğrusal kent formudur. Sürdürülebilir kent formu tartışmaları içinde başka form önerileri yer alsa da, öneriler genellikle yukarıdaki üç modelin değişik versiyonları şeklinde olmuş; ve her model için tartışılan olumlu ve olumsuz yönler, uygulama sorunları, ve deneyimler ışığında aslında tek bir sürdürülebilir kent modelinin olamayacağı anlaşılmıştır²⁸. Bugün, sürdürülebilir kent formunun her kentin kendi

²⁷ E. S. Babalik: *Urban Rail Systems: Analysis of the Factors Behind Success. Transport Reviews* 22 (4) 2002,s.415-447.

M. Wachs: *The Political Context of Transportation Policy*, in S. Hanson (ed): *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press,1997.

²⁸ K.Williams, E. Burton, and M. Jenks: *Achieving Sustainable Urban Form*. E&FN Spon.2000.

ölçeği ve sosyo-ekonomik yapısı içinde değerlendirilmesi gerektiği, her bir kent için o kente özel senaryoların üzerinde çalışılmasının önemli olduğu vurgulanmaktadır.

Sürdürülebilir kent formu tartışmaları ile farklı kent formlarının ulaşım gereksinimlerini belirlemede ve yönlendirmedeki rolü kent ölçeğinde tartışılmakla beraber; sürdürülebilir ulaşım türleri olan toplu taşıma (özellikle raylı taşıma), yaya ve bisiklet ulaşımını en fazla teşvik eden daha küçük ölçekli tasarımlar üzerinde de çalışmalar yapılmaktadır. Bu bağlamda, toplu taşıma odaklı tasarım, yaya odaklı tasarım gibi konularda önemli çalışmalar ve deneyimler gerçekleşmiş, trafik sorunlarının çözümü için kent planlama ve tasarım tekniklerinin geliştirilmesini savunan çeşitli akımlar ortaya çıkmıştır.

Ulaşım sorunlarının çözümünde kent planlamayı araç olarak kullanma eğilimlerinin artması ve gelişmesi, ulaşım ve kent formu etkileşiminde geleneksel olarak ulaşım teknolojilerinin kent formuna etkisini ön plana çıkaran anlayışın yanında kent formunun ulaşım gereksinimlerini değiştirebilme özelliğini ön plana çıkaran yaklaşımların ağırlık kazanmaya başladığına işaret etmektedir. Bu yaklaşımların getirdiği bir başka yenilik ulaşım sorunlarının çözümünde geleneksel olarak başvurulan büyük mühendislik yatırım ve projeleri yerine, mekan planlama yoluyla kentsel kullanımların birbiriyle olan etkileşimlerinin ve ulaşım ilişkilerinin yeniden tanımlanmaya çalışılmasıdır. Bu eğilim, ulaşım planlamasında büyük mühendislik projelerinin yer almadığı anlamına gelmemekte, ancak daha önceki dönemlerde üzerinde gerektiği kadar durulmayan kent planlama ve tasarım müdahalelerinin ulaşım planlamasında son derece önemli bir yer edindiğini göstermektedir.

III.TOPLUMSAL OLUŞUMLARIN YÖNLENDİRİLMESİNDE YÖNETİM ANLAYIŞINDAN YÖNETİŞİM ANLAYIŞINA GEÇERKEN

Dünyanın yaşamakta olduğu dönüşümün değişik düzeylerde ve değişik anlayışlarda temsil edilmiş yerleşme yapılarında ne türde dönüşümlere yol açtığını gördük. Tabii ki insanlar bu oluşumun sadece pasif bir gözlemcisi olarak kalamaz. İnsanın eylemlerinin sonuçları üzerinde düşünen aklı bu oluşumları değerlendirerek onu yönlendirmeğe çalışacak ve müdahale edecektir. Sanayi toplumlarında bu tür bir müdahaleden söz edildiğinde ilk akla gelen müdahaleyi yapacak olan devlettir. Oysa dört farklı senaryoyla kavramaya çalıştığımız dünyanın yaşadığı dönüşüm meşru müdahale biçimlerinin, meşru müdahale amaçlarının ve araçlarının ne olduğunu da değiştirmiştir. Bu değişikliği açıklamakta modernitenin aşınmasıyla ilgili dördüncü senaryonun payı diğerlerinden yüksek olacaktır. Bu değişim bu bölümde birbirini tamamlayan üç alt konuda ele alınacaktır. Önce toplumun yönetimi anlayışından yönetişim alanına nasıl geçildiği ortaya konulacak, daha sonra neden yaşam kalitesini geliştirme hedefinin ön plana çıktığı araştırılacaktır. Son olarak da bu değişimlerin kamu hizmetlerine yaklaşımları nasıl değiştirdiği üzerinde durulacaktır.

III.1 Yönetim Anlayışı Yerini Neden Yönetişim Anlayışına Bırakıyor

Devlet ve kent ilişkisinin yakın tarihine gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin deneyimlerini bir araya getirerek bakmak, deneyimler arasındaki önemli farklılaşmalar nedeniyle, oldukça sorunludur²⁹. Ancak karşılaştırmalı bir

²⁹ Gelişmiş ülkeler ve azgelişmiş ülkelerin kentsel deneyimlerini karşılaştırırken, tüm ülke deneyimlerini içermenin mümkün olmadığı gerçeğine dikkat çekmek istiyoruz Burada yapmak

değerlendirmenin önemli yararları da vardır. Farklılaşma ve benzeşme noktalarının tespit edilmesi özellikle gelişmiş ülkelerde uygulanan kentsel politikalara ayak uydurmaya zorlanan azgelişmiş ülkeler açısından önemlidir. Aynı zamanda tüm farklılaşmalara karşın, aşağıda da göstereceğimiz gibi, önemli benzeşme noktalarının da olduğunu tespit etmek de kendi başına önemlidir. Gerek gelişmiş, gerekse de azgelişmiş ülkelerde, İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde kentsel gelişme ve yerel yönetim yapılarına ilişkin dikkate değer dönüşümler yaşanmıştır. Bu çerçevede üç paradigmanın ortaya çıktığı gözlenmektedir.

- i) *İkinci Dünya savaşıdan 1970'li yılların sonlarına kadar süren birinci dönem, kentsel gelişmenin devlet etrafında tanımlandığı bir dönem olarak belirginlik kazanmaktadır.*
- ii) *1980'lerde başlayıp 1990'lı yılların ortalarına kadar süren dönemi piyasa merkezli kentsel gelişme dönemi olarak adlandırılabilir.*
- iii) *1990'lı yılların ortalarından başlayıp halen süren dönem ise, gerek piyasa gerekse de devlet merkezli gelişmenin yetersizliklerinden yola çıkarak, bu süreçte devlet ve piyasa yanında yerel toplulukları da dahil etmeyi hedefleyen yönetim dönemi olarak tespit edilebilir.*

III.1.1 Devlet Merkezli Kentsel Gelişme Paradigması

İkinci Dünya Savaşı izleyen yıllarda gelişmiş ülkelerde Keynesci birikim stratejileri hakim hale gelirken, azgelişmiş ülkelerde ithal ikameci sanayileşme modelleri ağırlık kazanmıştır. Bu stratejilerin önemli farkları bulunması yanısıra devletin birikim sürecindeki merkezi rolü bakımından ortak özellikleri de vardır. İki deneyim arasındaki farklılıklar temelde, gelişmiş ülkelerde devletin aşırı birikimin yarattığı sermayeyi yönlendirme rolünü üstlenişi karşısında, azgelişmiş ülke devletlerinin gelişmeyi sınırlı bir sermaye birikimi ile gerçekleştirme sorunu ile karşı karşıya kalmasından kaynaklanmaktadır.

Bu durum devlet ve kent arasındaki ilişkinin de oldukça farklı biçimlerde gelişmesine yol açmıştır. Aşırı birikim, yukarıda da değindiğimiz gibi, gelişmiş ülkelerde üretimi içeren birinci çevrimden, doğrudan üretken olmayan ikinci çevrime, ki kentsel yatırımlar bunun önemli bir parçasını oluşturmaktadır, kaynak aktarımına olanak tanımıştır³⁰. Geniş ölçekli refah devleti uygulamaları bu aşırı birikimin ikinci çevrime aktarılması ile mümkün olabilmiştir. Kuşkusuz kentsel alanlar bu tür bir aktarımın ve de refah devleti uygulamalarının merkezinde yer almıştır. Bu çerçevede, bu tür bir kurguyla sınırlanmak gerekmeseydi de, bu dönemde kentleri özgün kılan, birlikte tüketimin örgütlendiği alanlar olmalarıdır. Eğitim, sağlık, konut, ulaşım ve benzer

istediğimiz bir dizi gelişmiş ülke ile azgelişmiş ülkeyi karşılaştırmaktır. Azgelişmiş ülkeler derken, daha çok Türkiye'yi de içerecek biçimde Güney Avrupa ve Latin Amerika ülkelerinin özellikle ithal ikameciliğe yönelmiş olanlarını değerlendirmemize dahil ediyoruz. Gelişmiş ülkelere ilişkin olarak ise, Kuzey Amerika, İngiltere ve Kıta Avrupa'sı ülkelerinin deneyimlerini kaba hatlarıyla ele alacağız.

³⁰ Ancak bu aktarımın ne miktarda, hangi alanlarda ve hangi sınıfların ve katmanların lehine kullanılacağı da siyasal mücadeleler tarafından belirlenmiştir. Bu nedenle çevrimler arasındaki sermaye transferi, Harvey'in çoğu durumda varsaydığı aksine, otomatik değildir. Ashında gelişmiş ülkeler arasındaki farklı refah devleti uygulamalarının gerisinde de bu mücadelelerin farklılığı vardır. D. Harvey: *Urbanisation of Capital*, Baltimore: John Hopkins University Press,1985.

alanlarda yapılan yatırımlar kentsel alanların bu hizmetler etrafında tanımlanmasının da en önemli nedeni olmuştur³¹.

Az gelişmiş ülkelerde durum oldukça farklıdır. Sermaye birikiminin yetersizliğinin getirdiği sınırlama, gelişmeci devleti kentsel alanlara yapılan yatırımları olabildiğince sınırlamaya itmiştir. Kaynakların öncelikli olarak sanayileşmeye yönlendirilmesi, kentsel altyapı ve birlikte tüketime ayrılan kaynakların oldukça sınırlı kalmasına yol açmıştır. Ancak paradoksal bir durum olarak aynı dönem, bu ülkelerde kentlerin kırsal kökenli göçü en yoğun yaşadığı dönem olmuştur. Bunun anlamı, kentsel altyapı ve hizmetler konusunda aşırı bir talebin oluşmasıdır. Ancak, yukarıda sözünü ettiğimiz yapısal sınırlama, belli dönemler hariç, devletlerin bu taleplere duyarsızlığı ile sonuçlanmıştır. Diğer bir anlatımla, kentleşme sürecinde ortaya çıkan talepler karşılanmayarak, bu sürecin gerektirdiği çözümlerin bulunması yerel toplulukların inisiyatifine bırakılmıştır. Gecekondu, enformel sektör ve benzeri türden oluşumlar yerel topluluk temelli çözümler olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çerçevede, yerel devletin meşruiyet ve toplumsal kontrole yönelik işlevlerinin yerine getirilmesinde de, gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasında ciddi farklar ortaya çıkmıştır. Gelişmiş ülkelerin bir çoğunda, polis ve güvenlik hizmetlerinin önemli bir kısmı yerel devletin elindedir. Bu türden zor ve kontrol aygıtlarının yanında meşruiyetin rıza yoluyla elde edilmesine yönelik eğitim ve benzeri hizmetler de yerel yönetimlerin kontrolündedir. Bu anlamda sosyal kontrol işlevleri yerel devletin sorumluluğuna bırakılmıştır.

Öte yandan, az gelişmiş ülkelerin çoğunda bu işlevler merkezi yönetimin elindedir. Diğer bir anlatımla, merkezi yönetimin yerel düzeydeki doğrudan uzantılarınca yerine getirilmektedir. Ancak bu ülke kentlerinde daha yapısal bir sorun, yukarıda da söz ettiğimiz gibi, devletin kente müdahalesinin sınırlılığının kendisinin bir meşruiyet sorunu yaratmasıdır. Ancak çoğu durumda, devletin kentsel alanlara yetersiz müdahalesinin bir krize dönüşmesini önleyen bazı tampon mekanizmalar ortaya çıkmıştır. İşgal edilen gecekondulara verilen mülkiyet hakları bu tür bir tampon mekanizmanın iyi bir örneğini oluşturmaktadır. Kentsel düzeyde ortaya çıkan patronaj ilişkileri de kent yoksullarının siyasal sisteme dahil edilebilmesine olanak sağlayarak benzer bir işlevi yerine getirmiştir.

Kısaca özetlemek gerekirse, İkinci Dünya Savaşı sonrası kentsel gelişimin merkezinde emek gücünün yeniden üretimi vardır. Gelişmiş ülkelerde bu sürecin organizasyonu refah devleti tarafından yapılırken, az gelişmiş ülkelerde bu işlev devletin kentsel alana sınırlı girişi nedeniyle büyük ölçüde yerel toplulukların kendisine kalmıştır.

Yukarıda özetlediğimiz müdahale anlayışları çerçevesinde, yerel devletin bu süreçte nasıl bir rol üstlendiği, daha genel olarak da, devletin kendi iç örgütlenmesinin nasıl

³¹ Yerel devletin gelişmiş ülkelerde birlikte tüketim alanına kapsamlı müdahalesi üretim sürecine herhangi bir katkı yapmadığı anlamına gelmemektedir. Yerel devlet emeğin yeniden üretimine yaptığı katkının dolaylı olarak üretim sürecine yaptığı katkıları yanında, altyapı ve benzeri olanakları sunarak sermayeye doğrudan da destek vermektedir. Ancak bu dönemde asıl ön plana çıkan işlev emeğin yeniden üretimine ilişkindir.

etkilendiği sorusu gündeme gelmektedir. Gelişmiş ülkelerde devletin kentsel alana yoğun müdahalesi yerel devletin de güçlenmesi anlamına gelmiştir. Eğitim, sağlık, konut ve benzeri hizmetlerin gerçekleştirilmesi kentsel düzeyde kapsamlı bir yerel devlet örgütlenmesini zorunlu kılmıştır. Diğer bir anlatımla, söz konusu dönemde yerel devlet refah devletinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Ancak bir çok yazar bu türden bir ekonomik önem artışının siyasal alana aktarılmadığını ve yerel devletin siyasal olarak merkezi otoritenin gölgesinde kaldığına dikkat çekmektedir³².

Aynı dönemde az gelişmiş ülkelerde bu ilişki çok daha farklı bir çerçevede gelişmiştir. Devletin kentsel alana sınırlı müdahalesi, yerel düzeyde devletin gelişmiş ülkelerdekine benzer biçimde gelişmesine olanak vermemiş, bu durum yerel yönetimlerin ekonomik anlamda güçsüz kalması ile sonuçlanmıştır. Ancak bu çelişkiler yaratan bir stratejidir. Daha önce de değindiğimiz gibi, az gelişmiş ülkelerin çoğunda, söz konusu dönem hızlı bir kentleşme dönemi olmuş, bu durum güçsüz yerel yönetimler üzerindeki baskıyı daha da artırmıştır. Kent yoksullarının yerel yönetimler üzerinde yarattığı baskı, bir çok durumda yerel yönetimlerle merkezi yönetimler arasında dikkate değer gerilim ve çelişkilere yol açmıştır. Bu çelişkilerin de etkisiyle, yerel yönetimler ekonomik olarak olmasa bile siyasal olarak önemli aktörler haline gelmişlerdir.

Yukarıda özetlediğimiz müdahale ve yönetsel örgütlenme biçimlerinin ne tür temsiliyet biçimleri ile örtüştüğü sorusu da araştırmacıları ilginç bazı sonuçlara götürmektedir. Gelişmiş ülkelere ilişkin genel kanı, en azından Türkiye gibi az gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında, söz konusu ülkelerde yerel düzeyde katılım mekanizmalarının gelişmiş olduğu yönündedir. Ancak bu ülkelerde yapılan değerlendirmeler tersi yöndedir. Her ne kadar Saunders yerel düzeyin çoğulculuğa açık olduğunu öne sürüyorsa da, bir çoğu için refah devleti döneminde asli katılım korporatist nitelikte olmuştur³³.

Az gelişmiş ülkelerde ise tersi bir durum söz konusudur. Kentsel hizmetleri sağlamada devletin gösterdiği duyarsızlık, özellikle kent yoksullarının siyasal süreçlere aktif katılımını teşvik etmiştir. Bu kesim bir yandan kendi olanakları ile kentsel sorunlarını çözmeye yönelirken, diğer yandan da devletin ayırdığı sınırlı kaynaklardan olabildiğince pay alabilmek için kurumsal düzeyde de katılım sağlamaya özen göstermiştir. Bu tür bir katılımın demokratik olup olmadığı kuşkusuz tartışmaya açıktır³⁴. Ancak, burada dikkat çekmek istediğimiz olgu, az gelişmiş ülke kentlerinde kent yoksullarının yoğun bir katılım isteği gösterip, bunun mekanizmalarını ya yarattıkları ya da mevcut kanalları manipüle ederek kullandıklarıdır³⁵. Bu nedenle,

³² A. Cochrane: *Whatever Happened to Local Government*, Buckingham: Open University Press (1993).

C.Cockburn; *Local State*, London, Pluto, (1977).

³³ M.Goodwin, ve J. Painter : "Local Governance, Crisis of Fordism and the Changing Geographies of Regulation", *Transaction of the Institute of British Geographers*, 21,1996,s. 18-47.

³⁴ Bu tür bir katılımın çoğu durumda patronaj ilişkilerine dayanıyor olması, vatandaşlık temelli bir katılım modelinin yani çoğulculuğun gelişmesinin önünde de ciddi bir engel olarak görülmektedir. İ.Tekeli: "The patron-client relationship, land-rent economy and the experience of 'urbanisation without citizens'", S. J. Neary et.al. (eds) *The Urban Experience* içinde, Londra: E and Fn Spons,1994.

³⁵ B. Roberts: *The Making of Citizens: Cities of Peasants Revisited*, London: Arnold,1995.

Türkiye gibi ülkelerde katılım yetersizliği sorunundan çok katılımın içeriği ve hedeflerine yönelik bir sorun söz konusudur. Katılımın boyutuna bakıldığında ise, gelişmiş ülkelere daha katılımcı bir siyasal yapılanmanın olduğu söylenebilir.

Özetlemek gerekirse, İkinci Dünya savaşından 1970'li yılların sonuna kadar uzanan dönemde, gerek gelişmiş gerekse de azgelişmiş ülkelerde, kentsel gelişmenin merkezinde emeğin yeniden üretimi sorunu vardır. Gelişmiş ülkelerde bu süreç devletin yoğun müdahalesi ile şekillenirken, azgelişmiş ülkelerde bu sürecin asli aktörü yerel topluluklar olmuştur.

III.1.2: Piyasa Merkezli Kentsel Gelişme Paradigması

Gelişmiş ülke kentleri ile azgelişmiş ülke kentlerini ortak kılan bir başka nokta 1980 sonrası yaşadıkları dönüşümdür. Bu iki grup kent için de emeğin yeniden üretimini ön plana çıkaran devlet merkezli kentleşme deneyimleri, Keynesci ve ithal ikameci gelişme stratejilerinin 1970'li yıllarda içine düştüğü bunalım ve bunun sonucunda hakim hale gelen neo-liberal politikalarla birlikte geri plana itilmiş ve sermayenin desteklenmesine yönelik politikalar öne çıkarılmaya başlanmıştır.

Gelişmiş ülkelerde devletin içine girdiği mali kriz, azgelişmiş ülkelerde ise izlenen ithal ikameci politikaların tıkanışı giderek artan ve merkezden çevreye, IMF ve Dünya Bankası gibi kuruluşların aracılığı ile yayılan neo-liberal politikaların uygulanmasına yol açmıştır. Ancak neo-liberal politikaların bir önceki dönemle ayrıştığı nokta sadece devlet merkezli gelişme stratejilerinin ya da sosyal devlet uygulamalarının sona ermesi değildir. Aynı zamanda sermaye birikim süreçlerinin coğrafyası da dikkate değer biçimde değişmeye başlamıştır. Ulus devletlerin bu süreçte oynadıkları rol marjinalleşmemekle birlikte, üretimin örgütlenmesinde ve sermayenin dolaşımında küreselleşmenin giderek güçlenen bir olgu haline geldiği açıktır. Neo-liberal politikaların ve küreselleşme sürecinin gerek gelişmiş gerekse de azgelişmiş kentler üzerindeki etkisi dramatiktir. Bu çerçevede kentlerde devletin üstlendiği rollerde de benzer dramatiklikte değişiklikler olmuştur. Bu değişiklikleri aşağıda devlet stratejilerinin üç ögesi etrafında tartışacağız.

Gelişmiş ülkelerin kentleşme deneyimi ve yerel devletin yaşadığı bu dönüşüm Keynesci kentten post-Keynesci kente geçiş olarak değerlendirilirken, yerel devletin de post-Fordist bir yapılanmaya yönelmek zorunda bırakıldığı öne sürülmektedir³⁶. Gelişmekte olan ülkelere de benzer eğilimler, yukarıdan aşağıya bir dayatmanın

³⁶ Gelişmiş kapitalist ülkelerde yerel birimlerin yarışmacılığa yönelmesi kendi inisiyatiflerinden çok merkezi yönetimler tarafından empoze edilen politikalar olmuştur. Bir çok yerel yönetim uzun süre bu dayatmalara karşı tavrı almıştır. Merkezi yönetimlerin en önemli yaptırım araçlarından birisi yarışmacı stratejiye direnen yerel birimlere kaynak aktarımını sınırlamak olmuştur. Gelişmiş ülke kentlerinde yerelci stratejilerin bir eleştirisi Lovering, 1995 de bulunabilir. Lovering : 'Creating Discourse rather than Jobs: the Crisis of the Cities and the Transition Fantasies of Intellectuals and Policy Makers', Healy, P. ve diğer. (der.) *Managing Cities: the New Urban Context*, içinde, Londra: Wiley,1995. M.Mayer : "Post-Fordist City Politics", A. Amin (der.) *Post-Fordism: A Reader* içinde, Oxford: Blackwell,1994.

sonucu olarak, ortaya çıkmakla birlikte, bu sürecin aynı yoğunluk ve biçimde yaşandığını söyleyebilmek zordur.

Devletin kentsel alana müdahalesine ilişkin olarak iki temel politika değişikliğinin ön plana çıktığı gözlenmektedir. Birinci değişim kentsel hizmetlerin sağlanmasından devletin hızla çekilmesidir. Eğitim, sağlık, ulaşım ve benzeri türden hizmetlerin sağlanmasından devlet dereceli olarak çekilirken, çekilmediği alanlarda da hizmetin sağlanmasını ihale ve benzeri yöntemlerle özel sektöre bırakmıştır. Bu yönelim bir anlamda refah devletinin çözülüşünün kentsel düzlemdeki boyutudur. Benzer biçimde yerel devlet özellikle çalışan kesimlere yönelik kira ve işsizlik yardımı gibi uygulamalardan da dereceli olarak uzaklaşmıştır. Kent mekanına ilişkin düzenlemeler de giderek gevşekleştirilmiş, planlama kurumları güçlerini önemli ölçüde yitirmiştir.

Birlikte tüketim, kentleri özgün kılan faktör olmaktan çıkarken, kentler ekonomik gelişmenin odakları haline gelmektedir. Sermayenin hareketliliği ve ulus devletlerin bu alanlarda daha az müdahaleci hale gelmeleri, yerel girişimcilerin liderliğinde, yerel birimlerin kendisini aktive etmeye başlamış, yerel birimler uluslararası mekansal işbölümünde kendilerine daha iyi bir konum elde etmeye yönelik olarak birbirleriyle yarışmaya itilmiş, dünya kentleri hiyerarşisi olarak adlandırılan yapılanma içinde kentler kendilerine olabildiğince avantajlı bir yer elde etmeye yönelik olarak yeni stratejiler izlemeye başlamışlardır³⁷. Yarışan yerellikler olarak tanımlanan bu oluşum içinde yerel devlet ekonomik büyümeye yönelik koalisyonların oluşturulmasına ve stratejilerin belirlenmesine yönelik yerel düzeyde oluşan bu yeni eğilimin merkezinde yer almaya yönelmiştir. Diğer bir anlatımla, gelişmiş ülkelerde yerel yönetimler emeğin yeniden üretiminde üstlendikleri rolleri ikinci plana iterken, sermayenin desteklenmesine yönelik bir müdahale anlayışına yönelmişlerdir.

Gelişmiş ülke kentleri için özetlediğimiz bu eğilimler büyük ölçüde azgelişmiş ülke kentleri için de geçerlidir. Devlet, merkezi ve yerel yönetim düzeylerinde, birlikte tüketim alanından özelleştirme ve benzeri politikalarla çekilirken, yine gelişmiş ülkelerdekine benzer biçimde sermaye merkezli politikalara yöneldiği gözlenmektedir. Sermaye birikim süreçlerini uzun süre belirleyen gelişmeci ideoloji ve stratejilerin sona ermesi, daha önce birinci çevrime yönlendirilen kaynakların ikinci çevrimlere aktarılmasına da olanak sağlamıştır. Kamu sektörünün elinde biriken kaynaklar özellikle daha önceki dönemde ihmal edilmiş bulunan kentsel altyapısının iyileştirmesine yönelik yatırımlara yönlendirilmiştir.

Ancak hemen belirtmek gerekir ki, bu ülkelerde yaşanan dönüşüm kendi içsel dinamiklerinden çok, Dünya Bankası ve benzeri uluslararası kuruluşların dayatmalarından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle de, ortaya çıkan çelişkiler gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında çok daha derindir. Hali hazırda yetersiz olan birlikte tüketimin daha da geri plana itilmesi, bu ülkelerde özellikle bu tür hizmetlerden yararlanan kent yoksullarının durumunu daha da kötüleştirmiştir Sermayeye yönelik kentsel politikalar ise, endüstriyel büyümeyi hedefleyen sermayenin sınırlılığı

³⁷ S.Sassen:*The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton NJ: Princeton University Press,1991.

nedeniyle Batı'dakine benzer bir yerel yarışmacılık yerine zaten mevcut olan rant merkezli bir kentsel gelişme anlayışını güçlendirmiştir.

Yerel devlet sermayeyi desteklemeye yönelik politikalara yönelirken, kent yönetimi anlayışı da önemli bir değişime uğramaktadır. Bu tür bir değişimin 1980'li yıllarda kent yönetimlerindeki karşılığı kamu-özel işbirliği olarak kendisini göstermektedir. Bu değişimin gerisinde kent yönetiminin artık devletin ötesinde bir boyut kazandığı vurgusu vardır. Geçmişte olduğu gibi devlet kurumlarının bu tür bir sorumluluğu tek başlarına yerine getirmeleri mümkün değildir. Yerel aktörlerin desteğini almayan bir yönetim anlayışının kenti temsil edebilmesi mümkün görülmemektedir. Artık yapılması gereken devletin kendi yapılanmasını özel sektöre açması ve işbirliği içinde yerel kalkınmayı sağlamasıdır. Bu tür bir yönelimin yerel devlet açısından en önemli sonucu, yönetim olgusunun kurumsal yapısının geçmişteki belirgin çizgilerle tanımlanmışlığını yitirmesidir. Kamu ile özel arasındaki ayrışımın büyük ölçüde çöktüğü bir dönemde, yönetimin kurumsal yapısı da belirginliğini yitirmekte, kurumsal sınırları daha az belirgin yönetim yapıları ortaya çıkmaktadır. Böylece kent yönetimi bir yandan daha geniş bir içerik kazanıp, devlet örgütlenmesinin dışına taşarken, bir yandan da enformel ve esnek bir yapı kazanmaktadır.

Özetlemek gerekirse, 1980 sonrası dönem hem gelişmiş ülkelerde hem de azgelişmiş ülkelerde, kentlerin hızlı dönüşümüne şahit olmuştur. Bu dönüşümün en önemli özelliği emeğin yeniden üretiminin önceliğini yitirmesi, buna karşın sermayenin desteklenmesine yönelik politikaların ön plana çıkması olmuştur. Bu süreç içinde kentlerin yönetimi de sınırları belli olan yerel devletin sorumluluğunun dışına taşarak, sermayenin de içinde aktif biçimde yer aldığı koalisyonların sorumluluğuna girmeye başlamıştır³⁸. Bununla birlikte, tersi yöndeki bir söylemin varlığına karşın, kentlerde yerel toplulukların temsiliyeti sınırlı kalmış, bunun gerçekleştiği durumda ise, katılımın çerçevesi, daha yaşanılır kentler yaratmaktan çok, daha fazla rant elde etme kaygıları tarafından belirlenmiştir.

III.1.3: Devletin ve Piyasanın Kentlerinin Eleştirisi ve Yönetim Anlayışının Yerini Yönetişim'in Almaya Başlaması

Giddens³⁹ devlet ve piyasa mantıklarının her ikisinin de kentleri yönlendirmede başarısız kaldığını, bu mantıklar çerçevesinde uygulanan politikaların yaşanılır kentler ve kenti ve geleceği konusunda söz söyleme hakkına sahip yerel topluluklar yaratmaktan çok, insancıl olmayan kentler ve yabancılaşmış topluluklar yarattığını öne sürmektedir.

Piyasa mekanizmasının gerek geçmişte gerekse de günümüzde yarattığı kentlerin sorunları üzerine önemli eleştiriler yapılmış, bu tür bir mantık etrafında şekillenen kentlerin ne derece ekonomik ve toplumsal eşitsizlik ve adaletsizliklerin mekanı olduğu, sağlık, eğitim, konut ve benzeri açılardan piyasanın sınıf farklarını kentlerde nasıl yeniden ürettiği ayrıntılı olarak gösterilmiştir⁴⁰.

³⁸ H.T. Şengül: Devlet ve Kent Mekanı', *İktisat Dergisi*, s. 404,2000, s. 45-56

³⁹ A.Giddens: *Third Way*, Cambridge: Polity,1998.

⁴⁰ A. Thornley: *Urban Planning Under Thatcherism*. London, Routledge,1991.

Geçmişteki sosyalist ülkelerde eşitlik adına kentlerin özgürleştirici ve sivil toplumu gelişkin kılan özellikleri olan kamusal alanlar ortadan kaldırılmış; daha da kötüsü ekonomik ve toplumsal eşitlik vaadi de yerine getirilememiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında refah devleti kapitalizmi çerçevesinde yaşanan deneyiminde de, devlet sivil toplum alanını işgal etmiştir⁴¹. Bu olumsuzlukların en çarpıcı şekilde yaşandığı yerlerse kentler olmuştur. Benzer biçimde, gerek devlet gerek piyasa merkezli anlayışların ve davranışların, insanların kendi yaşamlarında söz haklarının olduğu kentleri yaratmakta başarısız kaldığını öne süren Castells için çözüm, kentlilerin kendi yaşamları üzerinde doğrudan kontrollerinin olduğu bir hareketlenmenin oluşturulabilmesinden geçmektedir. Bu ise, kentsel sosyal hareketlerdir⁴².

İnsanların kendi yaşamları üzerinde doğrudan söz sahibi olmak istekleri yeni bir aktörün yani sivil toplum kuruluşlarının önem kazanmasına neden olmuştur. Hirst⁴³ “birlikel demokrasi” (associational democracy) yaklaşımını önermektedir. Birlikel demokrasi iki temel ilke üzerinde yükselmektedir. Birincisi işbirliği ve karşılıklılık ilkesi ile bütünleşmiş adem-i merkeziyetçi bir ekonominin varlığıdır. İkinci ilkeyse, merkezi otorite iktidarının yerini daha yerel ve karşılıklılık ilkesi üzerinde yükselen bir yönetim anlayışının almasıdır. Bu çerçevede, hem ekonomik hem de siyasal anlamda çoğulculuk sağlanacak ve yerel toplulukların kendi kendilerini yönetmeleri mümkün olabilecektir. Hirst’e göre, bu tür bir toplum ve devlet kurgusu günümüzün ekonomik, toplumsal ve siyasal yapılarında önemli değişikliklere gidilmesini gerektirmektedir. Öncelikli olarak, devletin birtakım hakemlik rolleri dışındaki işlevlerini gönüllü kuruluşlara devretmesi gerekmektedir. Merkezi otoritenin iktidarının bölgesel ve yerel yönetimlere devredilmesi demokratikleşme ve çoğulculuğa yönelik bir adım olacaktır. Böylece, hem ekonomik hem de toplumsal anlamda bir çoğulculuk ve demokratikleşme gerçekleştirilebilecektir. Ekonomik anlamda liberal ve Keynesci çözümleri reddetme iddiasında olan bir yaklaşım olarak Hirst’in modeli, minimal devlet anlayışına dayanmaktadır. Ancak Hirst, devletin yerine doğrudan piyasayı koymayı da reddetmektedir.

Bu anlayışa benzer bir diğer öneri, Cohen ve Joel’in⁴⁴ çalışmalarında da bulunabilir. Bu yaklaşımı Hirst’inkinden ayıran temel özellik, Hirst’in tersine, Cohen ve Joel’in, devletin birlik demokrasisini güçlendirmede stratejik bir konumu olduğunu savunup, minimal devlet görüşünü reddetmesidir. Devletin sürece katılımı, birlik demokrasisinin kurulmasının ve yaşatılmasının ön koşuludur. Cohen ve Joel’e göre, birliklerin kaynağı olan sivil toplum alanı, iddia edildiği gibi tarafız, siyasi olmayan

⁴¹ Bu değerlendirmelerin ilginç bir yönüyle, bu tür bir devlet sivil toplum ilişkisi kavrayışının, yeni sağ, yapısalcılık sonrası sol ve üçüncü yol çevrelerinin ortak bir değerlendirmesi niteliğini taşımasıdır.

⁴² Castells eski bir yapısalcı Marxist olarak, daha önceki yaklaşımının da kapsamlı bir eleştirisini sunmaktadır. Bu eleştiri aynı zamanda Marxist kent çözümlemesi ve alternatif bir kent vizyonun da eleştirisi olması nedeniyle önemlidir. Castells’in Marxist bakış açısına en dikkate değer eleştirisi, sivil toplum alanının ihmali edilmesidir. M.Castells: *The City and the Grassroots*, Arnold: London,1993.

⁴³ P.Hirst : ‘Can Secondary Associations Enhance Democratic Governance’ E. O. Wright (ed.) *Associations and Democracy*, Verso: London,1995.

⁴⁴ J.Cohen ve R. Joel: ‘Secondary Associations and Democratic Governance’, *Politics and Society*, Vol. 20, n. 4, 1992, s. 393-472

ve eşitliklerin alanı değildir. Bu nedenle, belli ölçülerde düzenlenmesi gereken bir alandır. Devlet bu alandaki gereksiz parçalanmaları ve sürtüşmeleri önlemek ve de daha önemlisi güçsüz grupları güçlendirip, katılımlarını sağlamaktan sorumlu olmalıdır. Ancak sonuçta, Cohen ve Joel de, Hirst gibi, eski Keynesci devlet anlayışına dönüşü önermemekte, nihayi çözümü sivil toplum içinde görmektedir. Putnam'ın⁴⁵ çalışması siyasal olarak daha tutucu bir çerçeve ve kaygının ürünü olmakla birlikte, gerek Hirst gerekse de Cohen ve Joel'in çalışmalarıyla önemli paralellikler göstermektedir. Ancak bu çalışmalardan farklı olarak, ampirik bir temel üzerine kurulmuştur. Putnam'ın temel tezi güçlü sivil toplum ile sağlıklı bir ekonomi ve demokrasi arasında doğrudan ilişki olduğu yönündedir ve bu tezini son dönemin ekonomik koşullarına uyum gösteren Kuzey İtalya ile bu konuda başarısız kalan Güney İtalya arasındaki farkın neden kaynaklandığı sorusu çerçevesinde sınamaktadır. Putnam'a göre, bu tür bir toplumsal sermayeye sahip olmak sadece ekonomik başarının değil aynı zamanda iyi bir devlet ve demokrasinin de ön şartı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Giddens, sivil toplumun güçlendirilmesine yönelik olarak önerdiği stratejinin ana öğelerini şu başlıklar altında özetlemektedir⁴⁶.

- Devlet ve sivil toplum işbirliğinin geliştirilmesi,
- Toplulukların inisiyatif verilerek güçlendirilmesi,
- Kar amacı gütmeyen üçüncü sektörün sürece dahil edilmesi,
- Yerel kamusal alanın korunması,
- Topluluk temelli suçtan ve şiddetten korunma,
- Demokratik aile.

Bu tür bir yaklaşımın gerisinde, devletle sivil toplum arasındaki ilişkinin birbirlerini dengeleyecek biçimde kurulması kaygısı vardır. Kuşkusuz yeni yapılanmalar geleneksel cemaat anlayışının canlandırılması anlamına gelmemektedir. Yeni konular ve kaygılar etrafında yerel toplulukların inşa edilmesi mümkündür. Bu tür bir sivil toplumu yeniden yapılandırma projesinin kendi başına inşa edilemeyeceği açıktır. Bu noktada devletin yapıcı bir biçimde, fırsatlar sağlayarak bu sürece yardımcı olması gerekmektedir. Yerel topluluklara yeni alanlar açıp, inisiyatifler vererek, kaybedilmiş yerel topluluk bilincinin yeniden kazanılması mümkündür.

Sivil toplumun güçlendirilmesinde özen gösterilmesi gereken bir diğer boyut da yerel kamusal alanların korunmasıdır. Parklardan, caddelere, müzelerden, kütüphanelere bu tür ortak mekanların desteklenmesi sivil toplumu güçlendirmeye yönelik stratejinin önemli bir aracı olarak görülmelidir.

Yerel toplulukları güçlendirmenin bir başka boyutu da, toplulukların kendilerini suç ve şiddet karşısında korumalarıdır. Küreselleşme sürecinin ulus devletleri zayıflattığı bir dönemde, kentler bir kez daha anlamlı birer ekonomik birim olarak yeni kimlikler kazanmaktadır. Yarışmacı bir ortamda kentlerin kendilerine yer bulabilmelerinin ön şartı tüm kaynaklarını harekete geçirebilmeleridir. Bu ise, kentsel yaşamın birer parçası olan her kesimin belli bir güven ve karşılıklılık çerçevesinde bir araya

⁴⁵ R.Putnam: *Making Democracy Work*, Princeton University Press: Princeton,1993.

⁴⁶ A.Giddens:*Third Way*, Cambridge: Polity,1998.

gelmesini gerektirmektedir. Kamu-özel sektör ve gönüllü kuruluşlar üçgeni çerçevesinde kurulacak ittifaklar, bir yandan kentlerin küresel bir ekonomide daha iyi yerler edinmesini sağlarken diğer yandan da daha demokratik bir kent yaşamının oluşturulmasına olanak sağlayacaktır. Bir çok durumda yerel toplulukların bu tür koalisyonlar içinde temsil edilmesi ya gerçekleşmemekte ya da sembolik düzeyde kalmaktadır.

Bu çerçevede temsiliyet kanalları ve biçimleri hızlı bir değişime uğramaktadır. Kısaca ifade etmek gerekirse, yerel yönetim yapıları daha çok örgütlü çıkarların temsiliyetine duyarlı bir kurguya sahiptir. İşveren dernekleri ve odaları ve benzeri türden örgütlenmeler çoğu durumda yönetim yapılarının meşru üyeleri haline gelmektedir. Aynı tür bir temsiliyet biçimi yerel topluluklar için de geçerlidir. Yönetim yapılarına çoğunlukla örgütlü gruplar ulaşabilmektedirler. Diğer bir anlatımla, yeni yapılanma bireysel bir katılımdan çok, yerel düzeyde korporatist bir temsiliyet yapısını öngörmektedir. Bu tür bir oluşumun en çarpıcı olumsuz özelliği örgütsüz grupları tamamıyla dışlayıcı olmasıdır.

Bununla birlikte yeni yapılanmanın az gelişmiş ülkelerdeki katılım kanalları açısından eskisinden daha olumlu bir durum yarattığını söyleyebilmek zordur. Bu ülkelerde kentsel süreçlere katılım bu ülkelerde çoğulcu bir nitelikten çok patronaj ilişkilerine dayanmaktadır. Yeni eğilimler ise bu durumu ortadan kaldırmak ya da zayıflatmaktan çok daha dinamik bir hale getirmiş, söz konusu ağlara yeni ve daha güçlü aktörlerin eklenmesine yol açmıştır. Daha da önemlisi, yönetim anlayışı çoğu durumda bu tür yapılanmalara meşruiyet kazandırmaya başlamıştır⁴⁷.

Son dönemde bu tür gelişmelerden duyulan rahatsızlığın da bir sonucu olarak değerlendirilebilecek bir takım yukarıdan aşağı kurgulanmış yerel iktidar yapılarının çoğulculaştırılmasına yönelik girişimlerin varlığından söz edilebilir. Bir çok ülkede Birleşmiş Milletler'in de desteğiyle kurulan Yerel Gündem 21 süreçleri bu tür bir çabanın ürünüdür. Bu çabaların mevcut iktidar yapılarını sorgulayıcı bir nitelik mi taşıyacağı yoksa bu yapıların parçası haline mi geleceğini söyleyebilmek şu an için mümkün görünmemektedir. Ancak açık olan mevcut halleriyle yerel toplumsal yapıların çoğulculuktan uzak olduğu ve bu anlamda da yerelleşmenin demokratikleşmek anlamına gelmediğidir

III.2 Yaşam Kalitesi Geliştirme Hedefinin Ön Plana Çıkışı

Küreselleşen, yönetim anlayışının yerini yönetim anlayışına bırakmasına neden olan dönüşümleri yaşayan bir dünyada gerçekleştirilmek istenilen hedefin niteliği de değişmektedir. Artık 1960'ların dünyasında olduğu gibi bir ülkenin kalkınması gibi birey üstü amaçların temellendirilmesinde önemli güçlükler ortaya çıkmıştır. Artık bir ülkede yaşayanların kaderi artık sadece o ülke içinde alınan kararlardan etkilenmemektedir. Ülke sınırları ülke içinde yaşayanların kaderini belirleme niteliklerini önemli ölçüde kaybetmiştir. Öte yandan demokrasi anlayışında yaşanan

⁴⁷ Kentlerin sermaye birikimi açısından önemli hale gelişi ve bu sürece eşlik eden neo-liberal söylemle eklenildiğinde ise bu tür koalisyonlar geçmiştekinden çok daha yoğun biçimde kenti rant elde etmenin meşru aracı olarak kullanmaya başlamışlardır.

gelişmeler bireyin seçmeleriyle temellenmeyen toplumsal hedefleri savunulamaz hale getirmiştir. Bu durumda geliştirilen politikalar yaşam kalitesinin yükseltilmesine yönelmiştir.

Bu bakış açısı Türkiye’de de kendisine yer bulmaya başlamıştır. Nitekim *8.Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın “Uzun Vadeli Gelişmenin Temel Amaçları ve Stratejisi (2001-2023)”*⁴⁸ başlığını taşıyan İkinci Bölümünde, toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesi, uzun dönemli gelişme stratejisinin nesnel amaçlarından birisi olarak yer almıştır. Bu hedefler bağlamında, Planın yaşam kalitesinin yükseltilmesini, gelişmişliğin ve yoksulluğun giderilmesiyle yakından ilişkili bir şekilde ele aldığını, ayrıca temel sağlık hizmetleri ile çevresel altyapının iyileştirilmesini de bu bağlamda değerlendirdiği söylenebilir.

III.2.1 Yaşam Kalitesi Kavramı Nasıl Tanımlanıyor ?

Yaşam kalitesi yaşamı tüm yönleriyle değerlendirmeyi amaçlayan kapsamı geniş bir kavram. Bu nedenle hemen, hemen her bilimsel disiplinin her yaşam pratiğinin, toplumdaki her faaliyetin ilgi alanına giriyor. Bu nedenle üzerinde anlaşılan tek bir yaşam kalitesi tanımı yok. Değişik disiplinler kendi ilgi alanlarına göre farklı tanımlar geliştiriyor. *Burada da yaşam kalitesi kavramına farklı yaklaşımlar üzerinde durularak yaşam kalitesi kavramı bir tür değişik yönlerden kuşatmayla ortaya konulacak.*

Yaşam kalitesi kavramının ve ilgili göstergelerin geliştirilmesinde sürekli gündemde kalan bir ikilem bulunmaktadır. *Günümüzün insanı merkeze alan dünyasında iyi yaşamın ne olduğunun insanların seçmelerine dayandırılması gerekmektedir.* Bu kaygının ön plana alınması halinde ***iyi yaşamın ne olduğu ancak öznel olarak saptanır*** hale gelmektedir. Öznel ölçütlere dayanan olguların bir politika konusu olması ve geliştirilmesinin planlanmasında bir çok kavramsal sorun çıkmaktadır. *Oysa yaşam kalitesi kavramının geliştirilmesi ve buna bağlı olarak göstergelerin ortaya konulması arayışının gerisinde toplumsal politikaların akılcılığının geliştirilmesi ve bu politikaların yeterli hale getirilmesi kaygısı bulunmaktadır.* Bunun için de geliştirilecek ***ölçütlerin olabildiğince nesnel olması gerekmektedir.*** Böyle olunca yaşam kalitesi göstergelerinin geliştirilmesinde öznellik ile nesnellik düzeylerinin seçilmesinde sürekli bir gerilim bulunmaktadır. Benzer bir gerilim mutlaklık ile görelilik seçmeleri arasında da yaşanmaktadır. Bu gerilimler değişik yaklaşımlarda, farklı bir biçimde çözülmektedir. Bu yaklaşımları sırayla ele alarak irdeleyelim.

Hazcılık (hedonizm) yaşamın anlamını hazda bulan dünya görüşüdür. Haz veren iyidir. Hazcılık bir yaşam deneyiminin ancak yaşandıktan sonra değerlendirilebileceğini kabul etmektedir. ***Yaşanmış olmak bir ön koşuldur.*** Bu deneyimin zihinde yarattığı, mutluluk, zevk alma vb. sahip olunması istenen zihinsel hallere (state) dayanan bir değerlendirme yapmaktadır⁴⁹. Hazcılığın iki türü olduğu düşünülebilir. Bunlardan birincisi eylemi yapanın kendisinde doğurduğu etkiyi esas alan hazcılıktır. İkincisi ise eylemi yapanın başkalarında yarattığı hazzı hesaba katmaktadır. **Yararcılığın** (utilitarianism) geliştiricisi Bentham’ın üzerinde durduğu hazcılık bu ikincisidir. Günümüzde hazcılık denildiğinde daha çok birincisi anlaşılmaktadır. Bu ise yaşam kalitesini kaçınılmaz olarak öznel ve göreliliğe olana

⁴⁸ DPT:Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005, Ankara, 2000.

dayandırmaktadır. Bu ölçütlerin özneliliği ve göreliliği arttıkça yaşam kalitesini geliştirmek için yapılması gerekenlere yol gösterme kapasitesi düşecektir.

Yararcılık (utilitarianizm) Jeremy Bentham ve John Stuart Mill'in ahlak ve siyaset ilkesidir. *Yararın çoğaltılmasını yaşamın temel ilkesi olarak görmektedir.* İyi olan yararlı olandır. Bu yaklaşım da temelde hazcı bir dünya görüşüne dayanmaktadır. *Ama yararın ölçülebilir ve politikaya yol gösterebilir biçimde tanımlanmasına önem verilmiştir.* Nitekim neoklasik ekonomi ve refah ekonomisi tümüyle bu tür bir yararcılık anlayışı üzerine kurulmuştur. İktisat politikalarına yol göstermektedir.

Kuramsal olarak söz konusu yararın her kişi için farklı olacağı söylenilebilir. Ama yararcılar bireylerin farklılığını geri plana iterek tek, tek bireylerden çok, ***o toplumdaki ortalama bireyi, standartlaştırılmış bir birey olarak ele almaktadırlar.*** Ayrıca her toplumda ***önceden belirlenmiş bir değerler sistemi ve kimlik olduğu*** varsayılmış olmaktadır. *Böyle olunca hem iyinin ölçütü nesnelleşmekte, hem de toplumun iyisi tek, tek bireylerin iyisinin toplamı haline gelmektedir.*

İstek Kuramları iyi yaşamı tanımlamaktaki, değerlendirmelerinde, hazcılıktan farklı olarak, ***yaşam deneyimini gerekli ön koşul olmaktan çıkarmaktadır.*** İnsanların iyi kötü arasındaki tercihlerinin değişmesinin sadece yaşam deneyiminin insanların bilincinde yaratacağı değişikliklere bağlı olmadığını, dünyanın değişik yerlerinde yaşananlardan da etkileneceğini de kabul etmektedir.

En genel haliyle istek kuramına dayanarak bir kişinin yaşam kalitesi o insanın isteklerinin ne kadarının gerçekleşmiş olmasıyla ölçülebilir. İstek kuramının en genel halinde bu isteklerin doğrudan kendisi tarafından gerçekleştirilmiş olması koşul değildir. Eğer bu isteklerin doğrudan bireyin kendisiyle ilgili olması koşulu getirilirse o zaman bu bir ***başarı kuramı*** haline gelir. Griffin bu kuramı ***bilgilendirilmiş istek kuramı*** biçiminde daha da sınırlamaktadır. Yaşam kalitesi hesabına sadece bilinçli olarak gerçekleştirilen istekler katılmaktadır.⁵⁰

İsteklerin doyurulmasına dayanan yaşam kalitesi yaklaşımları değişik bakımlardan eleştirilmektedir. Bir yandan isteklerin zaman içinde değişmekte olduğuna değinilmektedir. Eğer isteklerin gelecekte değişeceği kabul ediliyorsa günümüzün isteklerine göre verilecek kararlar akılcılığını kaybedecektir. Öte yandan insanların uyuşturucu madde kullanma örneğinde olduğu gibi isteklerinde yanılabilirlikleri bilinmektedir. Böyle olunca isteklerin doyurulmasına dayanan bir yaşam kalitesi değerlendirilmesinin salt görgül olarak temellendirilemeyeceği de ortaya çıkmaktadır.⁵¹ Demek ki yaşam kalitesi değerlendirmesini sadece isteklerin doyurulmasının ötesine geçen şekilde ele almamız gerekmektedir, insanların iyilik halini geliştirmesine işaret edecek bu tür ölçütler pozitif bir etik değer içermeye koşulunu gerçekleştirmelidir.

Maslow'un Gereksinmeler Kademelenmesi Kuramı 1960' lı yıllarda gelişti. Bu kuram insanın işlevlerin yerine getirmeleri ve yaşamlarını sürdürmedeki

⁴⁹ Thomas Scanlon:" Value, Desire, and Quality of Life", Martha Nussbaum ve Amartya Sen (editors),*The Quality of Life*, Clarendon Press-Oxford,1993.s.186.

⁵⁰ Thomas Scanlon:A.g.m. s.185-200.

⁵¹ Christopher Megone:" The Quality of Life", Sally Baldwin, Christin Godfrey ve Carol Propper;*Quality of Life Perspectives and Policies*, Routledge, London,1994, s.34-35

gereksinimleri arasında zorunluluk derecesi bakımından beşli bir kademelenme önermektedir.⁵² Bunların en temel olanı **fizyolojik gereksinimlerdir**. Hava,su,gıda, uyumak vb. gibi yaşamın sürdürülmesi için karşılanması mutlaka gerekli olan gereksinimlerdir. İkinci kademedede **güvenlik gereksinimleri** gelmektedir. Tüm fizyolojik gereksinimler karşılanmaya başlandığında güvenlik gereksinimleri ortaya çıkar. İçinde yaşanan çevrede kararlılığın ve tutarlılığı sağlar. Üçüncü düzeyde **sevgi ve ait olma gereksinimleri** yer alır. İnsanların kendilerine içinde bulunduğu toplumda kendilerine gerek olduğuna, sevildiklerine ve yalnız olmadıklarına inanmaları. Bu düzeydeki gereksinme karşılandığında **saygınlık gereksinmesi** (*ego gereksinmesi*) ortaya çıkar. Bir kişi kendisine saygısını koruduğunda ve başkaları tarafından saygı gördüğünde kendisine güveni artar. En üst düzeyde **kendisini gerçekleştirme gereksinmesi** yer alır. Maslov insanların gerçekleştirmek için doğduğuna inandığı işi gerçekleştirmesi olarak tanımlamaktadır. Bunu gerçekleştirmediği insan kendisini huzursuz olarak hissedecek stress altına girecektir.

Amartya Sen insanın kapasitesini hesaba katan bir yaklaşımı önermektedir. Yararcı yaklaşımlarda yaşam kalitesi tanımlanırken insanların özellikleri ve kapasiteleri, parantez içine alınarak, dondurularak sabitleştirilmiş ve analiz dışı bırakılmıştır. Böyle bir yaklaşımda yarar (utility) farklılıkları nesnel özelliklerinin farklılıklarına dayanarak açıklanılır. Yarar bir nesne aracılığıyla kazanç, mutluluk, iyilik gibi istenen durumların sağlanması ve mutsuzluk ve kötülük gibi istenmeyen durumların önlenmesidir. Burada insanın nitelikleri bir sabite olarak girmektedir. Yararın tanımı üstünde insanın karakteristiklerinin hesaba katılması, tabii ki, yararcı analizleri inceltecektir.⁵³ Ama bu nitelikleri hesaba katmanın tek yolu yarar tanımını inceltmek değildir. Amartya Sen bunu farklı bir biçimde insanların kapasitesi kavramını hesaba katarak yapmaktadır.

Amartya Sen insanın özelliklerini hesaba katarken iyinin tanımına insancıl bir boyut kazandırmıştır. Amartya Sen iyi olmaya farklı bir yaklaşım biçimi geliştirmiştir.⁵⁴ **İyi olmayı insanların değerli eylemleri gerçekleştirebilme ve değerli bir duruma ulaşma kapasitesine sahip olma olarak tanımlamaktadır**. Yaşam değişik yapmaların ve olmaların kombinasyonu olarak görülmektedir. Öyle ise yaşam kalitesi de değerli şeyleri yapabilme kapasitesine bağlı olarak değerlendirilmelidir.

Kapasiteyi esas alan yaşam kalitesi yaklaşımı iyi olma halinin gerçekleştirilmiş olmasını değil, **iyi olma kapasitesine sahip olmaya yönelmiş olması insanların iyi olma özgürlüğünü hesaba katması bakımından diğer yaşam kalitesi ölçütlerinden ayrılmaktadır**. Örneğin kişisel yarara yönelmiş yaşam kalitesi anlayışından insan özgürlüğünü hesaba katmasıyla ayrılıyor. İnsan kapasiteleri insan özgürlüklerinin çok önemli bir yönünü oluşturmaktadır. İnsanlar yaşamları sırasında yaşam kalıplarını özgür olarak seçmemekte, büyük ölçüde var olan kapasitelerinin düzeyince sınırlanmaktadır. Bu özgürlüğün göz önünde tutulması gereken bir yönü de, bu özgürlüğün sadece bireyin aktif seçme özgürlüğünün ötesine geçen yönüdür, bir

⁵² Abraham H. Maslow: *Toward a Psychology of Being*, D. Van Nostrand Company,1968

⁵³ A.J. Culyer: "Commodities, Characteristics of Commodities, Characteristics of People, Utilities and The Quality of Life", Sally Baldwin, Christin Godfrey ve Carol Propper; *Quality of Life Perspectives and Policies*, Routledge, London,1994, s.9-27.

⁵⁴ Amartya Sen: "Capability and Well-Being", Martha Nussbaum ve Amartya Sen (editors), *The Quality of Life*, Clarendon Press-Oxford,1993.s.30-53.

kişinin özgür yaşama ilişkin seçmelerine başka kişilerinin özgür seçmeleriyle de yardım edilmekte olması göz önünde tutulmaktadır.

Tabii ki gerçekleştirilmiş olan iyi olma haliyle, sahip olunan iyi olma özgürlüğünün ya da kapasitesinin birlikte ele alınması daha zengin değerlendirme olanakları verecektir. Böyle çözümlenmeler iki ölçütün bağımlılığını ortaya koyacağı gibi, toplumdaki **eşitsiz adil olmayan dağılımların nedenlerinin kavranmasına da yardımcı olacaktır.** Avantajlara erişebilmekteki eşitsizlik büyük ölçüde kapasite üzerinden değerlendirme durumundadır. Kapasite üzerinden değerlendirme yaklaşımı yoksulluğun değerlendirilmesinde başarılı bir biçimde kullanılabilir. **Sen temel kapasiteler** terimini kullandığında belli sayıdaki önemli gereksinmeyi en az yeterli düzeye kadar karşılama yeteneğinden söz etmektedir. Bu temel kapasiteler teriminin yoksulluğu tanımlamakta yoksulluk çizgisi yaklaşımından daha yeterli olduğu söylenebilir. Kapasite yetersizlikleri gelir başarısızlıklarıyla kolayca ilişkilendirilebilir.⁵⁵

Aristoteles’çi ahlak anlayışındaki iyi yaşama yaklaşma biçiminin yeniden güncellik kazanması Sen’in kapasiteye dayanan yaklaşımını geliştirmesi üzerine olmuştur. Aristoteles’in Nichomachean Ahlakında bir insanın iyi yaşamının nasıl temellendirilebileceğini araştırılmaktadır. Aristoteles esas olarak insanların bütün eylemlerin, davranışların “iyi” ye yöneldiği görüşü üzerinde yoğunlaşmıştır. Burada söz konusu özel yaşam kalitesidir. Aristoteles iyi yaşama ilişkin zevk vermesi, şeref getirmesi, zenginlik sağlanması gibi yaygın düşünceleri irdeler ve her birini yetersiz kaldığını gösterir.⁵⁶

Bu durumda **iyi yaşamın ne olduğunu insana ilişkin öz de bulmaya** yönelmektedir. Bir varlık bilim kavramı olarak öz Aristoteles felsefesinde önemli bir yer tutmaktadır. İnsan gövde ve ruhtan kurulu bir varlıktır. Gövde materyal bir varlıktır. Onu biçimlendirici tözü (entelekhia) olan ruh onun ereği (telos) niteliğindedir. **İnsan ruhunun en belirgin özelliği “us”la donatılmış olmasıdır.** Us insana özgüdür, değişik başarı niteliklerini taşıyan bir güç niteliğindedir. **İnsan için erek mutluluktur (eudaimona)dır. Us bütün gücünü kullanarak insanı bu iyiye ulaşılmaya yöneltecektir.**

Aristoteles insan için **iyiyi** insanın işlevlerini yerine getirmesiyle ilişkilendirmekte ve **yaşamı ulaşılan nesnelere üzerinden değil gerçekleştirilen bir faaliyet duygusu olarak** değerlendirmektedir. Eudaimonia (mutluluk) değer verilen aktiviteler faaliyetler açısından ele alınmakta, insan faaliyetlerinin seçildiği süreçlerin önemine dikkat çekilmektedir. **İnsanı ereğine götürecektir olan onun özüdür. Bu özü ise insanın akılcı eylemlerde bulunma kapasitesi oluşturmaktadır.** İşte yaşam kalitesine bu kapasiteyi harekete geçirmekle ulaşılabilecektir.

Kişiye mutlu kılacak, iyiye ulaştırılacak olan erdemdir (arete). İyi yaşam biçimleri iyi insanlarca gerçekleştirilecektir. Erdem bilgiyle (episteme) bağıntılıdır. Ama erdem yalnız bilgi edinmekle, erek olanın yani “iyinin” bilinmesiyle kazanılamaz, insanın istencini eğitmesiyle, istenciyle kapasitelerini uyumlu hale getirmesiyle sağlanır.

⁵⁵ Amartya Sen:A.g.e, s.40-42.

⁵⁶ Christopher Megone:A.g.m,s.35-39.

Günümüzde erdem ahlakını savunan felsefeciler erdemini, yerel normlara bağlılığını, yani göreliliğini kabul etmektedir. *Ama Aristoteles'te nesnel ve evrensel geçerliliği olan bir ahlak arayışı vardır.* Buna dayanarak özellikle içinde yaşadığı toplumdaki adil olmayan baskıcı tutumları eleştirmek istemektedir. Bunun için *Aristoteles değişik yaşam deneyimini alanları için evrensel geçerliliği olan erdemleri belirlemektedir.*⁵⁷

Aristoteles insanların iyisini yalnız onların özel alanlarında görmemekte toplumsal ilişkiler içine oturtmaktadır. Aristoteles *“kamusal dostluk”*a (civic friendship) siyasal topluluğun oluşumuna ve devamına olanak sağladığı için önem vermektedir. Bunun gerçekleştirilmesi ise insanların başkalarının iyisini de, kendi iyisi gibi korumasını ve kollamasını gerekli kılmaktadır. Eudaimonia yani nihai ortak iyi de bu sayede meydana gelecektir.⁵⁸

III.2.2: İnsan Haklarının Yaşama Geçirilmesi Olarak Kaliteli Yaşam

Günümüzde *yaşam Kalitesi* kavramının yaygınlaşması devlet ve sivil toplum kuruluşlarının söylemlerinde merkezi bir konum kazanması, merkezi ve yerel yönetimlerinin izlediği politikaların üzerinde kolayca uzlaşılan bir amacı haline gelmesinin en önemli nedenlerinden biri de insan hakları konusunda yaşanan gelişmelerdir.

İnsan Hakları UN Genel Sekreteri 1993 de Viyana'da toplanan İnsan Hakları Dünya Konferansını açarken *İnsan haklarının hem evrensellik iddiası taşıyan, hem de tarihsel olan ölçütler,* dolayısıyla değerler olduğunu söylüyordu.⁵⁹ Yani insanın salt insan olmakla kazandığı hakların zaman içinde evrensellik iddiasını kaybetmeden genişlediğini, zenginleştiğini yeni alanlara açıldığını anlatmaya çalışıyordu. Böyle bir haklar alanının genişlemesi *insanların hukuk tarafından tanınan ve korunan yetkilerinin artması* demektir. Başka bir deyişle insanların yaşam projelerini gerçekleştirmekte yararlanabileceği meşruiyeti kabul edilmiş yollar çeşitlenmekte ve zenginleşmektedir. Tabii ki bu genişleyen haklar beraberinde insanlara sorumluluklar yüklemektedir.

İnsan haklarının bu genişleme süreci genellikle üç kuşak insan hakları olduğu söylenerek gösterilmektedir. *Birinci kuşak* kişi hakları ve siyasal haklardan oluşmaktadır. Genellikle 17 ve 18 yüzyılın bireyci anlayışına uygun olarak özgürlüğü devletin güvencesi altında gerçekleştirmeye yönelmiştir. *İkinci kuşak* ekonomik sosyal ve kültürel haklardan oluşmaktadır. İlk kez 1948 yılında İnsan Hakları Evrensel Bildirgesiyle kabul edilmişlerdir. Gerisinde sosyal adalet ilkesine önem veren refah devleti anlayışı bulunmaktadır. Sağlık, sosyal güvenlik, çalışma, konut, insanın temel ihtiyaçlarının (basic needs) giderilmesi vb. konulardaki hakları içermektedir. *Üçüncü kuşak* ise dayanışma haklarından oluşmaktadır. Barış hakkı, insanlığın ortak varlığından yararlanma hakkı, çevre hakkı, gelişme hakkı vb.lerini kapsamaktadır. Bu haklar ancak toplumdaki herkesin çabalarını birleştirmesiyle

⁵⁷ Martha Nussbaum:” Non-Relative Virtues: An Aristotelian Approach”, Martha Nussbaum ve Amartya Sen (editors),*The Quality of Life*, Clarendon Press-Oxford,1993.s.242-260.

⁵⁸ Yaşar Sarıbay:”Sivil Toplum:Universitas mı, Societas mı?”, *Sivil Toplum*,Yıl.1, Sayı.1, Ocak-Mart 2003,s.16.

⁵⁹ *World Conference on Human Rights,The Vienna Declaration and Programme of Action June 1993*, UN Department of Public Information, New York, August 1993.

gerçekleştirilebilir niteliktedir.⁶⁰ İlk iki kuşak hakların gerçekleştirilmesi devletten beklenirken, üçüncü kuşak hakların gerçekleştirilmesi toplumun tümünden beklenmektedir.

Evensel İnsan Hakları Bildirgesinin üçüncü maddesinde insanın özgür ve güven içinde bir yaşam hakkı olduğu, beşinci maddesinde şiddete ve aşağılayıcı muameleye tabi tutulamayacağı, yirmi beşinci maddesinde her ***insanın yeterli yaşam standardına sahip olma hakkının bulunduğu*** belirtilmiştir. Bildirgenin diğer maddelerinde de insanların yaşamının kalitesine katkı yapabilecek bazı diğer haklar sayılmıştır. BM Sivil ve Siyasal Haklar Sözleşmesinin altıncı maddesinde devletlere yaşam hakkının sağlanması için pozitif önlemler alması görevi getirilmiştir. İnsanların en temel hakkı olan yaşam hakkının salt biyolojik yaşamın korunması olmadığı bir ***toplumsal bir varlık olan insanın*** bu özelliğini göz önünde tutan ***onurlu bir yaşam hakkı olduğu*** konusunda yeterli bağlantıları kurulmuştur.⁶¹

Her ne kadar Avrupa İnsan Hakları mahkemesi kararlarında yaşam hakkı keyfi öldürmelere karşı koruyucu sınırlı bir kapsamda alınsa da,⁶² kavramsal olarak çok genişlediği, onurlu bir yaşam hakkı haline geldiği görülmektedir. İnsanın yaşamı sırasında onurunun korunması hem birinci, hem ikinci, hem de üçüncü kuşak hakların tümünün oturtulabileceği bir çıkış noktası oluşturmaktadır. İnsanın özgürlüğüne sahip olması, korkudan kurtulmuş olması onurlu yaşam için bir ön koşuldur. İnsanların saygınlığını koruyabilmesi için siyasal süreçlere eşitler olarak katılmaları gerekir. ***Viyana Deklarasyonunun*** ikinci paragrafında aşırı yoksulluk ve sosyal dışlanma insan onurunun zedelenmesi olarak ilan edilmiştir.⁶³ O halde onurlu bir yaşam hakkı için temel insan gereksinimlerinin karşılanması gerekir. Yaşam hakkı sağlık hakkını, o da sağlıklı çevre hakkını gerektirir. Genel olarak ***insan hakları arasında bir öncelik, bir sonralık olmadığı ve bütünlükleri içinde kavranmaları gerektiği kabul edilmektedir. İşte onurlu yaşam hakkından yola çıkıldığında bu bütünlük kolayca kavranabilmektedir.***

Kamu politikasını oluşturanlar içinde buldukları toplumun ***yaşam kalitesini geliştirmek için uğraş verirken aynı zamanda da onurlu yaşam hakkını gerçekleştirilmeye*** çalışmış olmaktadır. Başka bir deyişle insan haklarının soyut kavramlar olmaktan çıkarak somutlaşması bir anlamda pratiğe geçmesi yaşam kalitesinin yükseltilmesinin sağlanmasıyla olmaktadır. Bu nedenle insan hakları deklarasyonları ve sözleşmelerine yenileri eklenirken bir yandan da yaşam kalitesine ilişkin daha somut koşullara değinen uluslararası belgeler gelişmeye başlamıştır. Bunlardan biri Avrupa Konseyine bağlı olarak çalışan Avrupa Yerel ve Bölgesel Yetkililer Sürekli Toplantısında 17-19 Mart 1992'de ***Avrupa Kentsel Şartı*** kabul edilmiştir.⁶⁴ 1996 yılında İstanbul'da toplanan HABİTAT Kentsel zirvesinde kabul edilen ***HABİTAT Gündeminde*** kabul edilen Amaçlar ve İlkeler arasında ***Herkes İçin***

⁶⁰ E.Yasemin Özdek: *İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı*, TODAİE, Ankara, Şubat 1993,s.27-56.

⁶¹ Janus Symonides:*Human Rights: Concepts and Standards*, UNESCO, Ashgate,Aldershot, 2000,s.53.

⁶² Bu konuda Bknz: A Feyyaz Gölcüklü, Şeref Gözübüyük:*Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Uygulaması*, Turhan Kitabevi, Ankara,2002, s.156.

⁶³ Janus Symonides:*Human Rights: New Dimensions and Challenges*, UNESCO, Ashgate,Aldershot, 1998,s.10,129.

⁶⁴ Mete Tuncay (Derleyen):*Kentsel Haklar*, WALD Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, İstanbul,1994.

Yaşam Kalitesi ilkesi yer almış ve içeriği çok kapsamlı bir biçimde ayrıntılandırılmıştır.⁶⁵

III.2.3: Kent Merkezli Yaşam Kalitesi Kavramı

Kentsel çevrenin yaşam kalitesine etkisini ilk kez ele alanlardan olan Harvey Perloff⁶⁶ 1969 yılında bir kentsel yerleşme etrafında toplanmış kişilerin *yaşam kalitesinin doğal ve insan yapımı çevrenin karşılıklı etkileşmesiyle belirlendiğini* söylüyordu. Bu konuda izlenecek politikalar hem doğal çevreyi hem yapılı çevreyi göz önünde tutmalıdır. Bu bağlamda doğal çevreye sürdürülebilir gelişme perspektifinde olduğundan farklı yaklaşmak gerekir. Sürdürülebilirlik gerçekleştirilmesi gereken bir koşuldur. Oysa burada söz konusu edilmesi gereken *letafet (amenity) kaynaklarıdır*. Bunlar iklim, topoğrafya, kıyıları, bitki örtüsü, manzara vb.leri gibi mal niteliği taşımayan kaynaklardır. *Bunların birliktelikleri ve yarattığı özel dışsallıklar yaşam kalitesine büyük ölçüde katkıda* bulunabilmektedir.

Yaşam kalitesine katkıda bulunan ikinci öge, yapılı çevrenin oluşmasının ister, kent düzeyinde, ister metropoller düzeyinde olsun, kent ekonomisinden gelen belirleyici bir mantığı vardır. Ama bilinmektedir ki bu kentsel yerleşmeler salt bu mantığa göre gelişirse bu yapılı çevrenin oluşumu büyük bir kaos yaratır ve yaşam kalitesini tahrip eder. Benzer biçimde salt piyasa mantığına bırakılmış bir yapılı çevre gelişmesi sonucu ortaya çıkan yapılı çevrenin, ister letafet kaynaklarıyla, ister diğer doğal kaynaklarla olan ilişkileri tahrip edici nitelikleri bulunmakta, sürdürülebilirliği zorlaştırıcı hale getirmektedir. Bu durumda *yapılı çevrenin kaliteli yaşama katkıda bulunabilmesi, planlanmasına ya da piyasa güçlerinin regüle edilmesine bağlı hale* gelmektedir.

Bunun gerçekleştirilmesinde izlenecek yolun saptanması iyi kentsel yaşamın, iyi kentsel formun ne olduğu konusunda açık seçik fikirlerin bulunması halinde kolay olacaktır. Oysa böyle bir durum yoktur. Bunun için çok sayıda kentsel ütopya geliştirilmiştir. Ama bunlar üzerinde oydaşma yoktur. Kuşkusuz *Kevin Lynch'in İyi Kent Formu* kitabında olduğu gibi çok yararlı çalışmalar yapılmıştır.⁶⁷ Ama kentsel yaşam kalitesinin büyük ölçüde öznel kalan yanları vardır. Bunlar kolayca ölçülemez, hatta neler olduğu belirlenemez. Bu belirsizlik yaşam kalitesinin *"yer duygusu" (sense of place)*, okunaklılık, kolektif anılara sahip olma ve tarihsel süreklilik gibi değişik faktörlerin kombinasyonundan oluşmasından kaynaklanır. Günümüzde bunlara *çoğulcu toplumun çeşitliliğine* olanak vermesine, *insanların kendilerini dışlanmış hissetmemelerini* sağlamalarını eklemek gerekir.⁶⁸

III.2.4:Çevre Merkezli Yaşam Kalitesi Kavramı

Günümüzde egemen olan çevrecilik hareketi insan merkezlidir. Bu hareketin çevre konusunda üretebildiği kavram sürdürülebilirlik ilkesidir. *Sürdürülebilirlik* aslında iyi bir çevrenin nitelikleri konusunda doğrudan bir tanımlama yapmamaktadır.

⁶⁵ *The Habitat Agenda Goals and Principles, Commitments and Global Plan of Action, 3-14 June, İstanbul,Turkey,s.8.*

⁶⁶ Harvey S. Perloff:"A Framework for Dealing with the Urban Environment: Introductory Statement", Harvey S. Perloff (editör):*The Quality of the Urban Environment, Resource for Future, Washington D.C,1969.*

⁶⁷ Kevin Lynch: *Good City Form, The MIT Press, Cambridge,1981.*

⁶⁸ Michael Parfect ve Gordon Power:*Planning for Urban Quality, Routledge, London,1997.*

Kalkınmacı kaygılarla çevreci kaygıları uzlaştırmaya çalışmaktadır.**Bu ilkeye göre her nesil, kaynakları, kendisinden sonra gelecek nesillerin kalkınmadaki tercihlerini yaşama geçirmesini engellemeyecek biçimde kullanmalıdır.** Bu ilke nesiller arası bir hakçalık arayışının ifadesidir. Nesiller arası hakçalık arayışına duyarlı olan bir düşüncenin aynı nesil içindeki eşitsizliklere duyarsız olması beklenemez. Nitekim günümüzde sürdürülebilirliğin bir koşulu olarak yoksulluğun giderilmesi tüm uluslar arası kuruluşların gündeminde yer tutmaktadır.⁶⁹

Sürdürülebilirlik yaşam kalitesi kavramı bakımından doğrudan yol gösteren bir ilke değildir. Yaşam kalitesi yüksek olmayan bir çok toplumun sürdürülebilirlik koşulunu gerçekleştirebileceği düşünülebilir bir şeydir. Öyle ise sürdürülebilirlik ancak yaşam kalitesi kavramıyla (kalkınma diye de okuyabilirsiniz) birlikte gerçekleştiğinde anlamlı bir kavram haline gelir. Bu nedenle çevre merkezli bir yaşam kalitesi kavramı sürdürülebilirlik kavramının dışında tanımlanmak durumundadır. Sürdürülebilirlik bu kaliteye sınırlar getirecektir. Çevre merkezli yaşam kalitesi çözümlenmeleri, çevrenin varlığıyla yaşam kalitesine ne kattığından ve insanın doğayla değişik ilişki kurma biçimlerine yüklenen olumlu değerlerden oluşabilir.

III.2.5: Yaşam Kalitesi Ölçümü İçin Kullanılabilecek Bir Göstergeler Sistemi

Yaşam kalitesinin tanımını bizim burada yaptığımız gibi çok kapsamlı olarak ele alırsak, bu kaliteyi ölçecek göstergenin tek bir ölçüte indirgenmesi olanaksızlaşır. Kalitenin çoklu göstergelerle betimlenmesine gerek duyulacaktır. Bu çoklu göstergeler bir sistem halinde kaliteyi ölçecektir. Çoğu kez açıkça belirtilmiş olmasa da bu çoklu göstergelerin gerisinde belli tür kuramlara referanslar bulunmaktadır.

Biz yaşam kalitesi kavramının şekleşmesi konusunda uyanık olmalıyız. Yaşam kalitesini yarı özel, yarı kamu malı olarak kavramlaştırabiliriz. Bu araç/neden/girdi olarak kullanılabileceği gibi hedef/sonuç/çıktı olarak yorumlanabilir. Yaşam kalitesinin iki boyutu olduğu konusunda bir oydaşma vardır. Bir yandan bireyin yaşamından tatmin duymasını sağlayan içsel psikolojik mekanizmalar, öte yandan içsel mekanizmayı tetikleyen dışsal koşullardır.⁷⁰ Chamberlaine'a göre yaşam tatmini bir kişinin yaşamının bilişsel bir değerlendirilmesidir. Öznel iyi olma halinin bir takım bilişsel ve duygusal yapılardan oluştuğunu düşünmektedir. Bu yapı yaşam tatmini, pozitive duygular ve negative duygulardan oluşan üç yanlı bir yapı halinde sergilenmiştir.⁷¹

Yaşam kalitesi göstergeleri iki farklı boyutta sınıflanabilir. Birinci boyut yaşam kalitesi ölçütlerin nesnel ya da öznel ölçülmesine göre farklılaşabilir. Nesnel ölçütler kaliteli bir yaşam için gerekli ve nesnel olarak ölçülebilen maddi koşullar üzerinde durmaktadır. İkincisi olan öznel ölçütler ise bu koşullar konusunda insanların duygularına yani öznel değerlendirmelerine dayanmaktadır. Benzer nesnel koşullara

⁶⁹ *Türkiye İçin Sürdürülebilir Kalkınma Öncelikleri*, Türkiye Bilimler Akademisi Raporları, No.1, Ankara, Aralık 2002,s.14,24.

⁷⁰ Bryan H. Massam;" Quality of Life: Public Planning and Private Living",*Progress in Planning*, V.58, 2002,s.141-227.

⁷¹ K, Chamberlaine.: *On the Structure of Subjective Well-Being*, Social Indicators Research, V.20, 1988,s.581-604.

sahip toplumlarda öznel yaşam kalitesi ölçümleri çok farklı sonuçlar verebilecektir. Yaşam kalitesi göstergelerinin ikinci boyutta farklılaşması bireysel ve komünite düzeyindeki ölçütler halinde olmaktadır. Genellikle biz komünitenin refahından (welfare) söz ederken onun üyelerinin iyi olma halinden (well-being) söz etmekteyiz.

Bu durumda dört tür yaşam kalitesi ölçütü ortaya çıkmaktadır. **1) Bireysel düzeyde yaşam kalitesi öznel ölçütleri** yaşamdan tatmin olma, mutluluk, iyilik hali duygusu vb. olabilir. Kısaca bireylerin kendilerinin ve içinde buldukları durum hakkındaki öznel değerlendirmeleridir. **2) Komünite düzeyinde yaşam kalitesi algılaması ölçütleri**, insanların içinde yaşadıkları topluluk hakkındaki duyguları ve bu toplulukta yaşam kalitesini etkileyecek kararlara katılma derecesini ortaya koymaya çalışacaktır **3) Bireysel düzeyde yaşam kalitesi nesnel ölçütlerinin** tanımlanmasında zorluklar vardır. Bireysel düzeyde olan ölçütlerin temelde öznel olacağı söylenebilir. Bu konuda genellikle izlenen yol bireylerin yaşam projelerini gerçekleştirmek için gerekli potansiyellerinin gelişmişlik derecesini ölçmeye yönelmemektedir. Tersine bireylerin işlevlerini yerine getirmesinde kullanabileceği kapasitelerin eksikliklerinin ölçülmesine gidilmektedir. Örneğin *Sağlıkla İlgili Yaşam Kalitesi* göstergelerinde bu tür bir yaklaşım benimsenmekte görme kayıpları, duyma kayıpları, hareketlilik kayıpları vb. ölçülmektedir. **4) Komünite düzeyinde yaşam kalitesinin nesnel değerlendirme ölçütleri**, bir bireyin kaliteli bir yaşam gerçekleştirebilmesi için, içinde bulunduğu komünitenin hangi nitelikte olması gerektiğine ilişkin koşulları belirlemektedir. Bunlar ekonomik, sosyal, çevresel, insani gelişme, yönetim kalitesi vb. konulardaki göstergelerden oluşmaktadır.

Bu dörtlü göstergeler sisteminin kavramsal olarak bir bütünlüğü olduğu söylenebilir. Ama pratikte geliştirilen ve uygulanan yaşam kalitesi göstergeler sistemlerinin bu kapsamda olmadığı daha sınırlı kapsamda uygulandığı söylenebilir. En basitleştirilmiş uygulama Komünite Düzeyinde Nesnel Yaşam Kalitesi ve Bireysel Düzeyde Öznel Yaşam Kalitesi göstergeleriyle yetinmektedir. Komünite Düzeyinde Nesnel Yaşam Kalitesi Göstergeleri o toplumda istatistik kurumlarının başka amaçlarla topladığı bilgiler kullanılarak tanımlanmaktadır. Bunun ek maliyeti küçüktür. Bireysel Düzeyde Öznel Yaşam Kalitesi göstergeleri ise belli aralıklarla karşılaştırma noktası oluşturacak biçimde anketlerle elde edilebilecektir.

III.3 Yeniden Yapılanan Dünyada Kamu ve Piyasa Hizmetlerinin Sunumundaki Gelişmeler

Bu bölümün başlangıcında İkinci Dünya Savaşı sonrasında kurulan düzenin 1970’li yıllarda sürdürülemez hale gelmesinin devlet merkezli bir yönetim anlayışında ne tür değişiklikler yarattığı yönetim anlayışının nasıl geliştiğini görmüştük. Bu dönüşüm sırasında refah devleti anlayışının karşılaştığı kriz beraberinde kamu hizmetlerinin kapsamında ve üretilme biçimlerinde önemli değişimleri de getirmiştir. Ama bu dönüşümler sadece refah devleti anlayışındaki değişimlerle kavranamaz, sanayi üretiminde yaşanan dönüşümlerin piyasanın ürettiği hizmetlerin üretiminde de yeni anlayışlar geliştirmesi kaçınılmazdır. Bu iki etki bir araya gelerek kamu ve piyasa hizmetlerinin birlikte yeniden yapılanmasına yol açmıştır. Bu dönüşümün niteliklerini anlamak tabii ki yaşam kalitesindeki gelişmeleri hem de yerleşme yapılarındaki değişimleri kavramak açısından önemlidir.

Refah devletinin krizini doğuran nedenler çok yönlüdür. Bir yandan sosyal devletten hizmet beklentileri ve standartları da yükselmiştir. Artan kültürel çoğulculuk sunulan hizmetlerin çeşitlilik taleplerine duyarlı olması gereğini doğurmuştur. Öte taraftan toplumların gelişme sürecinin nüfus içindeki refah devletinin hizmetlerinden yararlanma durumundaki bağımlı kesimin (işsiz, evsiz, yaşlı, sakat vb) oranını yükseltmesi vb. nedenler bütçeler içindeki refah devleti harcamalarının payını sürekli olarak artırmıştır. Bu durumda 1970’li yıllarda dünya ekonomisinin yaşamaya başladığı kriz refah devleti üzerinde ki yükleri daha da artıran bir etki yaratmıştır. Sürekli olarak artan işsizlik ve özellikle uzun erimli işsizliğin ortaya çıkması ile işsizlik sigortası ödemelerindeki artışlar batı ülkelerinde sosyal güvenlik harcamalarını artırmıştır.⁷²

1970’lerde sanayileşmiş ülkelerde ekonomik sorunlar yaşanmaya başladı. Stagflasyon — yüksek enflasyon ve ekonomik gerilemenin neden olduğu artan işsizlik — refah devletinde kısıntıya gidilmesi yolunda fikirlerin ortaya çıkmasına neden oldu. Değişik ülkelerde refah devleti üstündeki baskının derecesi, ülkelerdeki "refah sisteminin" doğasına bağlı olarak farklılık gösterdi. Refah sorunlarının ekonomik sorunlardan ayrı tutulduğu ülkelerde (İngiltere, Avustralya, Yeni Zelanda) kamu harcamaları ekonomik çökmenin ana kaynağı olarak görülmüştür. Buna karşılık, daha bütünleşmiş bir refah devleti bulunan ülkelerde (Almanya, Avusturya, İsveç) ekonomik sorunlar refah devletini daha az etkilemiştir.

Kriz içinde dünya ekonomisinin krizden çıkmak için izlediği yeni sağ ekonomik politikalar da refah devleti üzerindeki baskıyı yoğunlaştırıyordu. Ekonomik ve kültürel gelişmelerin küresel ölçekte bütünleştirilmesi eğilimi olarak tanımlayabileceğimiz küreselleşmenin arkasındaki en büyük güç çok-uluslu şirketlerdir. Çok-uluslu şirketler, üretimi yeryüzünün büyük bir kısmına kaydırma olanağına bağlı olarak en iyi yer seçimi için sürekli olarak ülke kıyaslamaları dönemine girdiler. Ev sahipliğine aday ülkeler de cazibelerini arttırabilmek için bu şirketlere bir çok kolaylık sağlamak zorunda kaldılar. Bu ülkelerde şirketlere düşük vergiler uygulanabilmesi ve toplumsal maliyetlerin azaltılması ancak devletin refah işlevlerinin küçük tutulması halinde bir refah gerçekleştirilebiliyordu. Ev sahipliğine aday ülkeler genellikle gelişmekte olan ve orta gelirli ülkeler olduğundan zaten refah hizmetlerini çok yaygın olarak sunamıyorlardı. Bu yeni gelişmeler sonucunda refah devletleri iyice küçülmek zorunda bırakılıyordu.

⁷² D.J.Snower, "The future of the welfare state", *The Economic Journal*, 103, May 1993. s.703-705.

Dünyada refah harcamalarını kısmak zorunda kalan devletler dikkatlerini, yalnızca harcamaları kısmağa yoğunlaştırdınca performans değerlendirmesi kriterlerini geliştirilerek uygulanması yoluna gittiler. Bu ise bir iç çelişkiyi barındırıyordu. Eğer hizmetler devletler tarafından etkin olarak sunuluyorsa kamunun talebi artacaktır. Oysa amaçlanan ise bu talebin kısılmasıdır. Bunu sağlamanın yolu ise piyasa sunumuna geçmek olarak ortaya çıkmaktadır. Performans değerlendirmesi çoğu kez piyasa sunumunu gerekçelendirmek için kullanılmaktadır. Bu alınan önlemler kamu maliyesi dengesini sağlarken kamu ve özel hizmetleri ayıran çizgileri de yeniden belirlemiştir.

Sonuç olarak doğrudan devlet sunumu azaltılmış; aile, gönüllü kuruluşlar ve özel sektörün sunumları devletin sunumlarının yerini almaya başlamıştır. Refah devleti daha çok koordinasyon rolünü üstlenerek, doğrudan hizmet sunumu yerine, hizmet sunumu için kurumsal çerçeveler hazırlayan yeni bir yapıya kavuşturulmuştur.

Bu gelişmeler devlet harcamalarında yeni dengeler kurulmasını sağlasa da toplumun gereksinmelerini karşılamakta önemli ölçüde yetersizleşmiştir. Bunun sonucu “yeni yoksulluk” denilen durumun yaygınlaşması, nüfusun büyük bir kısmının çok düşük gelirlerle geçinmek durumunda kalması ve yeni toplumsal sorunların ortaya çıkması olmuştur. Emek pazarında artan esneklik (flexibility), gelir kutuplaşmasına ve nüfusun geniş kesimlerinin ‘gelir desteği’ projelerine gereksinim duymasına yol açmaktadır.

III.3.1: Hizmet Sunumunun Yapısında Yaşanan Değişmeler

Günümüzde hizmetler alanı ciddi bir yeniden yapılanma sorunuyla karşı karşıyadır. Yeniden yapılanma yazını büyük ölçüde sanayi üretiminin yeniden yapılanması konusunda gelişmiştir. **Yeniden yapılanma** ⁷³ genelde "Sosyo-ekonomik ilişkilerin; ekonomik, teknik, sosyal ve politik yönlerden yeniden düzenlenmesinin yeni bir üretim, çalışma ve refah yapısı üstünde kapsamlı bir süreç olarak ele alınması" olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamlı bir kavramdır, ama çoğu kez yeniden yapılanma adına uygulanan sadece özelleştirmeyle sınırlı kalıyorsa, bir çok olanak kullanılmıyor demektir. Hizmetler alanındaki yeniden yapılanma için bu geniş yeniden yapılanma kavramının da üretim tüketim arasındaki ilişkileri dikkate almadığı için eksik kaldığı söylenebilecektir.

Yeniden yapılanma çalışmalarının konumuzla doğrudan ilişkili sonuçları coğrafya ile ilişkilerinden kaynaklanmaktadır. **Coğrafya** yeniden yapılanma süreçlerinde merkezi bir konuma sahiptir. Yeniden yapılanma farklı yerlerde değişiklik gösterecektir. Yerler arasındaki farklılıklar da çeşitli aktörler (agents) — hükümetler, şirketler, girişimciler, işçi sendikaları ve işçiler — tarafından yeniden yapılanma sürecinin sonucunu etkileyecek biçimde kullanılmıştır. **Coğrafya, yer, mekan** bu süreçlerin bir yansıması değil, kendisi yeniden yapılanma sürecinin temel ögesidir. Hizmet üretiminin sanayi üretiminden temel farklılığının üretildiği yerde tüketilmek olduğu hatırlanırsa coğrafyanın önemi daha iyi kavranabilecektir.

⁷³ R.Martin, “The New Economics and Politics of Regional Restructuring: The British Experience”, *Paper presented at the University of Leuven, Belgium, 1987, s.2*

Gelişmiş ekonomilerdeki refah devletinin yeniden yapılanmasının gerekçeleri, genel olarak iki başlık altında toplanmaktadır. Birincisi, kapitalizmin gereksinimlerini karşılamak için refah devletinin doğasını değiştirmek; bunun sonucu olarak ikincisi de kâr birikimi gereksinimini karşılamaktır. Bu gerekçeleri tanımlamakta kullanılan sözcükler: yeniden kapitalistleştirme (recapitalization)⁷⁴, yeniden metalaştırma (recommodification)⁷⁵, birlikte çözümün sona ermesi (decollectivisation)⁷⁶. Bu olguyu anlatmakta kullanılan benzer terimler, pazarlaştırma (marketisation) ve metalaştırma (commodification) olarak ifade edilir. Bu terimlerin tümü, mal ve hizmetlerin piyasa dışı sektörlerden alınarak piyasa mekanizmasına yeniden tahsisi anlamına gelmektedir.

Özelleştirme, refah devletinin yeniden yapılanması ve kamu harcamalarının azaltılması seçilmiş kamu görevlileri (politikacılar) tarafından kolayca benimsendi. Vergiler düşürülecek ve oylarını arttırarak yerlerinde kalabileceklerdi. Weberci yaklaşıma göre, bürokratlar da politikacıların baskısına gerek kalmadan özelleştirme olgusuna uyum sağladılar. Hizmet sunumu üstündeki yönetim sorumlulukları azaldı fakat dışardan sağlanacak alt yüklenicilerle (contracting out) ilişkilerin kurulması ve denetlenmesi bakımından yeni işlevler yüklendiler.

Hizmetler, mallar gibi kolayca tanımlanamaz, depolanamaz, taşınamaz ve kalite kontrolü çok güçtür. Öte yandan, hizmet sektörünün toplam istihdam üstünde etkisi önemlidir. Batı toplumlarında yeniden yapılanma ile birlikte genelde hizmet sektörü hızla genişleme eğilimine girmiştir. Finans sektörü, sigortacılık, emlakçılık (FIRE), perakende hizmetler ve eğlence sanayiinde istihdam artışları olmuştur.

Hizmetler sektörünün hem özel hem de kamu sektöründe yaşanan yeniden yapılanmalarda izlenen değişik yaklaşımlar Tablo (1) de özetlenmiştir.

TABLO.1: Hizmet Sektörünün Yeniden Yapılanmasındaki Eğilimler ⁷⁷

Özel Sektör	Kamu Sektörü
1) Kısmen Kendikendine Hizmet (Partial self-provisioning)*	
<ul style="list-style-type: none"> • Perakende hizmetlerinde selfservis • Hizmetlerin mallarla ikame edilmesi (<i>Video, mikrodalga fırınlar, çamaşır makineleri → sinemaların, restoranların daha az kullanılması ve çamaşırhanelerin</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Çocuk ve yaşlı bakımının evde yapılması • Kişisel ulaşım biçimleri • Ailede suç önleme stratejileri, (<i>hırsızlara karşı mekanizmalar kullanılması,</i>

⁷⁴ S.Miller, "The Recapitalisation of Capitalism", *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, 1978, s.202-212.

⁷⁵ M.Harloe, "The Recommodification of Housing", *City, Class and Capital* (ed. M.Harloe ve E.Lebas), Edward Arnold, London, 1987, s. 17-50.

⁷⁶ M.Harloe ve C.Paris, "The Decollectivisation of Consumption", *Cities in Recession*, (ed. I. Szelyeni), Sage, Beverly Hills CA, 1984, s.71-98.

⁷⁷ S.Pinch, "The restructuring Thesis and the Study of Public Services", *Environment and Planning A*, 21, 1989, s.905-926.

S. Pinch, *Worlds of Welfare*, Routledge, London, 1997, s.45-63.

S.Pinch, "Economic Restructuring: Geographic Aspects", *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*, 2001.

J.Urry, "Some Social and Spatial Aspects of Services", *Environment and Planning D: Society and Space*, 5, 1987, s.5-26.

sayılarının azalması.)	özel koruma ve devriye)
*Aynı amaçla domestication , yani hizmetlerin aile içinde sağlanması terimi de kullanılmaktadır	
2) Yoğunlaştırma (Intensification):	
Çok az ya da sıfır yatırımla ve kapasite kaybı olmadan emek verimliliğinin işletme ve organizasyon değişiklikleri ile artırılması,	
<ul style="list-style-type: none"> Perakende hizmetlerde çalışan başına iş miktarının artırılması 	<ul style="list-style-type: none"> Sağlık hizmetinde etkinlik Üniversitelerde akademisyen başına düşen mezun sayısının artırılması İhale yolu ile konut ve çevre bakımı, çöp toplama hizmetlerinin yaptırılması
3) Yatırım ve Teknolojik Değişme: İş kaybına yol açan yeni üretim türlerine sermaye yatırımı	
<ul style="list-style-type: none"> Elektronik ofis (özel işletmeci ve üretici hizmetlerinde) Sanal alışveriş 	<ul style="list-style-type: none"> Sağlık ve refah hizmetlerinin kayıtlarının bilgisayarla yapılması Elektronik cihazlarla hastalıkların teşhisi Uzaktan öğrenme sistemleri (telekomünikasyon, video, bilgisayar, internet) Kütüphanelerde bilgisayar, internet Büyük çöp değerlendirme araçları, daha etkin kompresörler
4) Rasyonalizasyon: Kapatma, Deinstitutionalization, Withdrawal	
<ul style="list-style-type: none"> Büyük sinemaların kapanması, Tiyatroların kapanması 	<ul style="list-style-type: none"> Okul, hastane, gündüz bakım evlerinin kapatılması, Toplu taşıma sistemlerinin kaldırılması ya da azaltılması
5) Alt yükleniciler (sub-contracting): Hizmet sektörünün (özellikle üretici hizmetlerinin) bazı bölümlerinin ihtisaslaşmış şirketlere yaptırılması	
<ul style="list-style-type: none"> Özel işletmeci üretici hizmetlerinin gelişmesi 	<ul style="list-style-type: none"> Sağlık ve eğitim hizmetlerinde temizlik, çamaşır, yemek işlerinin alt yüklenicilere bırakılması Yerel yönetimlerin çöp toplama, ulaşım, konut bakımını alt yüklenicilere bırakması
6) Mevcut işgücü gidisinin yarı zamanlı, kadın ve beyaz olmayan işgücü ile değiştirilmesi (Replacement)	
<ul style="list-style-type: none"> Perakende satışlarda yarı zamanlı kadın işgücü kullanımının artması 	<ul style="list-style-type: none"> Eğitim sektöründe kadınların hakimiyeti

	<ul style="list-style-type: none"> • Yarı zamanlı öğretmenlerin sayısındaki artış
7) Kalite yükseltilmesi (işgücünün eğitimi, vasıflarının artırılmasıyla)	
<ul style="list-style-type: none"> • Özel tüketici hizmetlerinin bir bölümünde hizmet içi eğitim. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kamu hizmeti personelinin yeniden eğitilmesi, polislerin psikoloji, klasik müzik eğitimi, hekimlere etik dersleri, öğretmenlere pedagoji dersleri örneklerinde olduğu gibi.
8) Metalaştırma (Materilisation) hizmet fonksiyonlarının metalaştırılması ile hizmetin alınıp satılan ve taşınabilen bir metaya dönüştürülmesi.	
<ul style="list-style-type: none"> • Sinema, spor salonları yerine evde TV, video, DVD ve kondisyon aletleri kullanımı 	<ul style="list-style-type: none"> • Terapi yerine ilaçla tedaviye yönelme
9) Mekansal yer değiştirme (spatial relocation)	
<ul style="list-style-type: none"> • Ofislerin daha ucuz kiralı yerlere taşınması 	<ul style="list-style-type: none"> • Büyük ruh ve sinir hastanelerinden kentin çeşitli yerlerindeki küçük hostellere dönüş • Devlet kuruluşlarının ofislerini düşük arazi ve emek değeri olan yerlere taşınması
10) Merkezileşme (Centralisation): Hizmetlerin mekansal merkezileşmesiyle daha büyük ve geniş birimlerde toplanması ve küçük birimlerin sayısının azalması ve kapanması	
<ul style="list-style-type: none"> • Perakende aktivitenin büyük birimlerde toplanması -alışveriş ve eğlence merkezleri (merkezde kapanan sinemalar şehir dışındaki bu alanlarda açılıyor, daha küçük salonlarda hizmet veriyor);mahalle bakkal ve kasaplarının kapanması 	<ul style="list-style-type: none"> • Birinci ve ikinci basamak sağlık hizmetlerinin genel hastanelerde toplanması

Bu tablo hizmetler sektöründe hem özel hem de kamusal hizmetlerin yeniden yapılanmasında geniş bir olanaklar yelpazesi olduğunu göstermektedir. Bu olanaklar değişik toplumlarda ve coğrafyalarda değişik biçimlerde kullanılmaktadırlar.

Hizmetlerin yeniden yapılandırılmasının **toplumsal yapılar** üstünde önemli etkileri olmuştur. **Toplumsal kutuplaşmayı artırmıştır.** Üst gelir grupları ile en düşük gelir grupları aynı anda büyümüştür. Geleneksel ağır sanayiinin çöküşü, mavi-yakalı, iyi sayılabilecek geliri olan orta sınıf işlerini ortadan kaldırmıştır. Yeni hizmet sektörü, hem yüksek gelirli hem de çok düşük gelirli, sosyal güvencesi olmayan işlerden oluşmaktadır. Hizmet sektörünün genişlemesi kadın işçi sayısının artması ile koşut gitmektedir. Düşük ücretli, yarı-zamanlı işler kadınlar tarafından yapılmaktadır. Yerdeğiştirme (replacement) işgücünün kadınlaşması ile sonuçlanmaktadır. Refah

hizmetlerinin kısılması ve evde bakımın artması kadınlar üstünde ayrı bir yük getiriyor. Bu gelişmeler emek arzını esnekleştirirken beraberinde emekçilerin örgütlenmesinin zayıflatılmasını getirmiştir. Yeniden yapılandırma ve özelleştirme hizmet kalitesine bozulmalara yol açmıştır. Toplumun düşük yoğunluklu coğrafyalarında hizmet arzı bakımından açıklar doğmasına neden olmuştur.

Bu gelişmeler dünyada artan yoksulluk refah politikalarının yeniden düzenlenmesi sorunu gündeme getirmiştir. Ama bu arayışlar İkinci Dünya Savaşı sonrasında refah devletini geriye getirmeye dönük değildir. Staeheli⁷⁸ bu arayışları "Yoksulluğun ortadan kaldırılması hedefinin, ekonomik kalkınma, sürdürülebilirlik, yönetim alanları ile entegre edilmesi" olarak formüle etmektedir. Bu formülasyonda devletin hizmet üretme rolünü artırması değil, eşgüdüm rolünün geliştirilmesi üzerinde durulmaktadır.

Geliştirilen söylemde kamu sektörünün kapsamı, hızla gelişen özel sektör hizmet sunumundan ayrı olarak değil, ona entegre edilerek saptanmalıdır deniliyor. Devlet-toplum ayırımının sahte bir ayırım olduğu kabul ediliyor. Kamu hizmet sunucularının hizmetlerin tasarımı, üretimi ve dağıtımını konularında özel kesimle ve sivil toplumla birlikte piyasa mantığı ile uyumlu olarak hareket etmesi gereği savunuluyor. Ancak o zaman devletin de özel sektörün de daha başarılı olacağı kabul ediliyor. Bu hedefe ulaşmak için de yeni düzenlemelerin geliştirilmesi arayışı içine giriliyor.

IV:BİLGİ TOPLUMUNA GEÇİŞ HALİNDEKİ DÜNYADA YERLEŞME ÇALIŞMALARINDA NE TÜR TEMSİL YAKLAŞIMLARI GELİŞİYOR

Bu çalışmada değişik yönleriyle gördüğümüz dünyanın yaşadığı büyük dönüşüm sadece nesnelere ve ilişkiler dünyasında olmuyor. Dünyayı bilme biçimimiz de sürekli olarak değişiyor. Yerleşme çalışmaları konusunda bir öngörü geliştirmek için dünyayı bilme biçimimizin nasıl değiştiği üzerinde de durmamız gerekiyor.

Konumuz bakımından dünyayı bilme biçimimizdeki gelişmeleri üç grup altında toplayabiliriz. Bunlardan birincisini yerle ilişkin bilgimizin ve bu bilgiyi kullanarak yapılan çözümlerinin nasıl değiştiği oluşturacaktır. İkinci olarak bu çalışmada bizi esas ilgilendiren konunun yerle ilişkin bilgilerin planlama amaçlı olarak kullanılması olması dolayısıyla, eylem kuramı yönelimli bir çözümlenmenin olanakları ele alınacaktır. Üçüncüsünde ise yerelin ve yerleşme sistemlerine ilişkin bilgilerin ne tür temsillere ya da ontolojik kabullere dayandırıldığı üzerinde durulacaktır.

Birinci konuyla başlayalım. Küreselleşen ve bilgi toplumuna geçen dünyada bir yereli sadece kodlanmış bilgilere ve evrensellik iddiası taşıyan kuramlara dayanarak kavramak olanağı kalmamıştır. Modernitenin kodlanmış bilgiye ve evrensellik iddiası taşıyan kuramlara göre kavranan yereli küreselleşen dünyanın yerelinin zenginliklerini ve bir yerelin küresel dünyaya eklenmede yararlanabileceği olanakların kavranmasına olanak vermemektedir. Bir yerelliğin küresel bir dünyada yarışabilirliğini sürekli kılabilmesinin öğrenme kapasitesini geliştirmiş olmasına bağlı olduğu ve bu üretilen bilgi içinde, sözle ifade edilemeyen (tacit) bilginin kritik bir

⁷⁸ L.Staeheli,"Geography of Welfare State", *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*, 2002, 3,kısım.

öneme sahip olduğunu kavramaya başlamış bulunuyoruz. Yine bir yerelliğin yarışma avantajının ortaya çıkmasının açıklamasında durum bilgisi ve bağlam bağımlık üzerinde duran çalışmaların önem kazandığı görülmektedir. Yine denilebilir ki bağlam bağımlılıklar dünyasında determinist açılayıcılıklardan çok olumsal açıklayıcılıklar yer alacaktır. Yerelin kendi özelliklerinin analize katılmasını ön plana çıkaran bu gelişmeler beraberinde yerel kuramların olanaklılığı tartışmasını getirmektedir.⁷⁹ Yerel kuram orada yaşayanlar için anlamı belirleyen yerel kültürel pratiklere dayandırılabilir. Tabii ki bu yerel kuramın evrensel geçerliliği olan, bir yanı bulunacaktır. O da yerel bilgi, durumsal bilgi ve kültürel olarak konumlanmış bilginin kurgusu hakkındadır. Bu da yerelin önemini geriye itmeyen bir evrensellik arayışı olarak görülebilir. Yerel kuram bir parçasını yerelin kültürel özeleştirisinin oluşturduğu bir bilinç felsefesine sahiptir.

Şimdi de ikinci konumuz olan eylem kuramı çerçevesinde bilmek ve sosyal olgulara müdahale edebilecek biçimde bilmek üzerinde duralım. Bu bağlamda öncelikle bilgi ile bilmenin farkı ortaya çıkıyor. Bilgi bir kişinin sahip olduğu bir şey gibi bakılmaktadır. Bu bilgiyi bireyler eylemlerinin rasyonalize edilmesinde kullanacaklardır. Oysa bilme bir eylemdir. Pratik içinde bilmedir. Bilgi ve bilmenin karşılıklı etkileşmesi yeni bilgiler ve bilme yolları yaratır.⁸⁰ Her yerelliğin farklı bilme yolları ya da öğrenme yolları olduğu kabul edilebilir. Pratik içinde bilme yerel ve tacit bilginin üretilmesinde önemli bir rol oynar. Eğer bilmenin eylem içinde olmaya bağlı olduğu kabul edilirse bilginin bilmenin hizmetinde olacağı da kabul edilir.

Planlama ya da toplumun oluşumuna müdahale kaygısını bir bilimsel yaklaşımda eylemin öznesini ihmal eden yaklaşımların çok yararlı olmayacağı açıktır. Aktörü yok varsayan (agent) ya da toplum ya da ilişkiler tarafından tamamen belirlenmiş sayan kuramlar ya da temsiller iki bakımdan sorun taşımaktadır. Böyle kuramlar bireyin seçmelerini tamamen dışlamakta onları şeyleştirmektedir. Bu bakımdan Giddens'in yapılanma kuramının sağladığı olanaklar gözönüne alınmalıdır. Ama bu halde bile kuvvetli bir özne söz konusu değildir. Giddens'in öznesi iradesiyle topluma yön veren olmaktan çok, kendisini şeyleşmeden koruyan bir bireydir. Eğer toplumun oluşumuna müdahale edecek bir aktör (bu bir birey ya da tüzel kişi olabilir) söz konusuysa eylemi ile elde edilen sonuç arasında bir ilişki kurulabilmelidir. Bu aktörün neyi değiştireceği de müdahale edilmek istenilen olgunun nasıl temsil edileceğine bağlı olacaktır. Eğer müdahale edilmek istenilen eski temsilde aktör atfedilen özelliklerin (attribute) değiştirilmesine çalışacakken, yeni temsilde ilişki biçimlerinin değiştirilmesine uğraşacaktır. Eğer kurulan modeller ya da temsil biçimleri planlı bir aktör olarak güçlendirmek istiyorsa onun etkileyebileceğinin neler olacağına işaret etmekten çok bunlara ilişkin politika (exogen) değişkenlerinin ne olacağına açıklık kazandırması gerekir.

Üçüncü olarak yerelliğin ve yerleşmelerin temsiline ilişkin gelişmeleri ele alalım. Ulus devletler dünyasında ve coğrafyada Neo-Kantist paradigmlar egemenken mekanın temsili alansal olarak yapılıyordu. Böyle bir sistemde, bir yapıdan söz edildiğinde, mekansal farklılaşma anlatılmak isteniliyordu. Bu durumda da araştırma

⁷⁹ Gary Bridge (Guest Editorial): *Environment and Planning D: Society and Space*, vol.15, s.633-639

⁸⁰ Scott D.N. Cook, John Seely Brown: "Bridging Epistemologies: The Generative Dance Between Organizational Knowledge and Organizational Knowing", *Organization Science*, Vol.10, No.4, July-August 1999, s.381-400.

nesnesi bölge oluyordu. Kent de bu alan içinde farklılaşmış denetim noktaları olarak yer alıyordu.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında coğrafyada Neo-Pozitif devrimin yaşanmasıyla geliştirilmesi amaçlanan evrensellik iddiası taşıyan kuramların kurgulanması yeni temsil biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Geliştirilecek bazı kuramlar mekanın (alanın) alt alan parçalarına bölünmesiyle alansal temsile dayanmışlardır. Merkezi yerler kuramı gibi bazı yaklaşımlar yerleşme yapılarını nokta dağılımları halinde temsil etmişlerdir. Yerleşme yapılarını temsilde başvurulan üçüncü yol yerleşme merkezlerini düğüm noktaları olarak ele alan ulaşım ağlarını bağlantılar olarak kullanan graflarla temsil etmek olmuştur.

1970'li yıllar sonrasında coğrafya çok paradigmatlı hale gelince mekana ilişkin kavramlar farklılaşmış geniş bir kavram alanı oluşturmaya başlamış ve bunun paralelinde yeni temsil biçimleri gelişmiştir. Örneğin fenomolojist coğrafyanın gelişmesiyle mekanın yorumlanması ve birey bakımından anlamlandırılması önem kazanınca yer (place) kavramı gelişmiştir. Bu kavramla Neo-Pozitivistik coğrafyanın özelliksiz (featureless) mekanının yerini bir mekandaki tüm sembollere, işaretlere ve onların bireyler açısından taşıdığı anlamlara önem veren özellikli yer kavramı almıştır.

1970 sonrasında, coğrafyada kantitatif devrim aşılıarak, çok paradigmatlı hale gelince yerleşmelerin temsilde metaforlar da etkili bir biçimde kullanılmaya başlamıştır. Örneğin kentin işlevinin anlatılmasında transformatör metaforu etkili bir şekilde kullanılmaktadır. Kendisine gelen akımları yerelin kullanılabilirliği biçimde ayarlama işlevini yüklenen ya da yerel akımları uzak mesafelere nakledebilecek şekilde yükselten bir transformatörün bir metafor olarak kullanılmasını kentin işlevlerinin kavranmasına ne kadar yardımcı olacağı açıktır.

Çok paradigmatlı yeni coğrafya da coğrafyanın kantitatif devrimi sırasında gelişmiş üç temsil biçimi de yeni işlevler ve anlamlar kazanarak gelişmektedir. Örneğin alansal temsil dünyanın bir yerler mekanı olmaktan bir akımlar mekanı olmaya dönüşmesiyle, tözelin (substantive) bilgisi yerini ilişkilerin bilgisine bırakırken, mekanı sadece parçalara bölmeye dayanan alansal temsilin önemini kaybetmekte olduğu söylenebilir. Öte yandan kendisi de ilişkilerin hesaba katılmasına olanak verecek biçimde dönüşmektedir. Bir mekanın temsilde sadece alt parçalara bölünmesi ile yetinilmemekte ve her alt birimin komşuluk durumları da hesaba katılmaktadır. Bu halde her alt parçadaki gelişmelerin paralellikleri konusunda analiz yapılabilir hale getirilmekte, alt parçalar arasında iç bağımlılıklar sergilenirken bir tür iç ilişkiler hesaba katılmış olmaktadır.

Kentsel yerleşmelerin noktasal dağılımlar olarak temsilde esas sorun, daha önce üzerinde durduğumuz ve bir sonraki bölümde tekrar üzerinde duracağımız üzere kentin artık tek başına bir bütün olarak temsil edilemeyecek biçimde dönüşmekte olmasından kaynaklanmaktadır. Ne kadar üst ölçekli (mikro olmayan) analizlerde ele alınırsa alınsın, küresel dünyada ortaya çıktığını gördüğümüz kentsel bölgelerinin nokta olarak temsili anlamlı olamayacaktır.

Tabii ki dünyanın bir yerler toplumu olmaktan çıkarak akımlar toplumu niteliğini kazanması graflar ve ağlar halindeki temsili ön plana çıkardı. Henüz istatistik

kurumlarının yeni paradigmalara uygun bilgileri topladığını söylemek olanağı yoktur. Ama bu konudaki çözümlenmeye ilişkin matematik hergün gelişmekte, rutinleşmiş bilgisayar uygulamaları yaygınlaşmaktadır. Ama henüz bu paradigmanın ve temsil biçiminin tüm olanaklarının araştırmalarda kullanıldığını söylemek zordur. Eski temsile göre gelişmiş merkezi yerler kuramının yerleşme kademelenmesi anlayışının yerini ağlar kademelenmesi alıyor. Her bir ağ bir yerde oluşunun hangi kanallarla yaygınlaşacağını (spillover) ortaya koyuyor. Böylece şeyler ontolojisinden, ilişkiler ontolojisine geçerken ölçeği baştan sınırlama yerine ölçeği ilişkilerle tanımlama almaktadır.

Mekansal yapıların nasıl betimlenebileceğine ilişkin arayışlar içinde en önemli sıçrama sosyal süreçlerin mekanla ilişkisinin kurulmasındaki değişimler dolayısıyla yaşanmaktadır. Şeyler ontolojisinin hakim olduğu bir anlayışta sosyal süreçlerin mekanla ilişkisi, sosyal olanın mekana yansımaları biçiminde alınmaktadır. Oysa ilişkiler ontolojisinin hakim olduğu bir dünyada tüm süreçlerin sosyo-mekansal olduğu kabul edilmektedir. Sosyal ve mekansal birbirinden ayrı değildir. Sosyal mekana kazınmıştır. Sosyal olan içinde mekanın etkileri olduğu gibi mekansal olanın içinde sosyal olanın etkisi bulunmaktadır. Sosyalleşmeden bağımsız bir mekansallaşma, mekansallaşmadan bağımsız bir sosyalleşme yoktur. Mekan bu karşılıklı etkileşme içinde üretiliyor. Bu Lyotard'ın gerçeğin bir nesne değil bir dönüşüm anlayışıyla bir adım öteye götürülebilir. Bir adım daha atılmak istenirse Olsson's' sosyal mekanın bir nesne değil, bir birlikte ilişki (co-relation) olduğu anlayışına başvurulabilir.⁸¹

Yerleşme sistemlerine ilişkin bilgi geliştirme stratejileri ve temsil sorunlarını genelde ele aldıktan sonra bu gelişmeleri daha ayrıntılı olarak kent düzeyinde ele alalım.

IV.1:Yerleşme Sistemlerinin Tanımlanmasında Değişen Kavramsal Çerçeve ve Kentin Yeniden Yorumlanması

1980'li yıllardan sonra gelişen küreselleşme ve bilgi toplumuna geçiş yaşanırken yerleşmelerin yüklendiği işlevler ve kurduğu yeni ilişki biçimleri kentlerin temsilini ve bu amaçla kullanılan kavramların içeriğini belirliyor.

IV.1.1: Kentin Bir Bütün Olarak Tanımlanması ve Temsili 1980 Öncesinde Kaldı

Kentin ortaya çıkışının belki de insanlığın en yaratıcı buluşu olduğu hatırlanırsa, kentin ne olduğu ve nasıl olması gerektiği konusundaki düşüncelerin kentin ilk ortaya çıktığı döneme kadar geri gitmesi beklenen bir şeydir. Kentin üzerinde düşünülmesinin tarihin çok gerilerine gittiği açıktır.

Ancak, mekansal örgütlenmede akılcı kuralların arayışı özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelmiştir. Bu dönemde kapitalist sistemin karşılaştığı riskleri azaltacak şekilde yeniden örgütlenmesinde **akılcılık** ön plana çıkmış ve bu gelişmelere koşut olarak mekansal örgütlenmede akılcılık paradigması, büyüyen ve sanayileşen ulus devletler ve giderek ölçeği genişleyen sanayi birimleri ve işletmelere dayalı olarak ortaya atılan kalkınma ideolojisi içinde hızla gelişmiştir. Bu ideolojiyi baz alan

⁸¹ Marcus A. Doel: "Gunnar Olsson's Transformers: The Art and Politics of Rendering the Co-Relation of Society and Space in Monochrome and Technicolor", *Antipode*, vol.35,no.1, January 2003,pp.140-167.

ve modernist-akılcı bir çerçevede ortaya çıkan mekan organizasyonu kuramları, 1970'lerin ortasına kadar egemen olmuşlardır. Bu dönemde, neo-klasik ekonomik kuramın varsayımları ve çözümleme teknikleri kullanılmakla birlikte, sol söylemin bazı temel tartışmalarının da içerildiği bir kuramsal çerçeve oluşmuştur. Tüm değişkenlerin belli olduğu, ilişkilerin tanımlanabildiği ve bu sistemi oluşturan öğelerin davranışlarının belirli kurallarla açıklanabildiği ve mekansal örgütlenmede akılcılığın egemen olduğu varsayımına dayanan açıklama biçimleri gelişmiştir.

Bu nedenle bu dönemdeki mekansal organizasyon çalışmaları meta kuramlar geliştirmeye yönelmiştir. Mekansal örgütlenme, mekansal değişme ve gelişme, soyutlama düzeyi yüksek genel geçerlik iddiası taşıyan kuramlarla açıklanmaya çalışılmıştır. Kentleşme aşamaları kuramları⁸², demografik yapının kentleşme ile ilişkisini açıklayan kuramlar⁸³ ve kentsel gelişme gibi kuramlar bu eğilimin örnekleri olurken, bölgesel eşitsizlikler ve yerleşmelerin kademelenmesi üzerine gelişen kuramlar da mekanda akılcı davranışın sonuçlarını tanımlamaya çalışmışlardır.

Örgütlenmede akılcılık üzerine kurulan bu paradigmaya göre mekansal kademelerin oluşmasında, mekansal özellikler belirleyici değildir. Ancak farklı işlevlerin örgütlenmesinde birimler arası ilişkilerin kurulması açısından gerekli bir öğe olduğundan, "mekan" bu açıklama çerçevesinde yer almaktadır⁸⁴. Diğer bir deyişle, örgütlenmede akılcılığı temel alan mekansal paradigmalarda ekonomik yapı, bu yapının öğeleri ve dinamikleri ön plandadır. Mekan bu öğelerin akılcı bir şekilde örgütlenmesinin sağlanması için vardır. İşbölümü, işbölümüne bağlı olarak uzmanlaşma, kademelenme, karar verme süreçlerinde merkezileşme ve yetki dağılımı kavramlarının öne çıktığı bu paradigmanın, özünde üretim ve girişimlerin örgütlenmesi ve mekanın bu çerçevede şekillenmesi bulunmaktadır. Yer Seçimi Kuramları⁸⁵ girişimlerin yer seçimini mekanda, ancak mekanın özelliklerinin büyük bir bölümünü gözetmeden yapmaya çalışırken, Merkezi Yerler Kuramında⁸⁶ mekan yine girişimlerin (hizmetler) dağıtılması üzerine kurgulanmaktadır. Bu çerçevede bir kademelenme yapısı tanımlanmakta ve bu kademedeki kentsel işlevlerle, hizmetlerin nitelikleri arasında doğrudan bir ilişki kurulmaktadır. Kentler bu kademelenmiş sistem içinde farklı düzeylerde uzmanlaşarak hizmet sunan odaklar olarak tanımlanmaktadır.

Mekanın şekillenmesinde akılcılığı öne çıkaran bu yaklaşımın diğer bir özelliği, *büyüme* temasını ön plana çıkarmasıdır. Mekandaki örgütlenme büyümeyi sağlamak ve artırmak, bu nedenle akılcı bir çerçeve oluşturmak amacını taşımaktadır. Söz konusu çerçevede, modernist bakış açısının tüm yansımalarını bulmak mümkündür. Kalkınma ve büyüme kavramlarının bu dönemdeki egemenliği, mekan organizasyonu üzerine geliştirilen kuramlaştırma çabalarını, giderek artan büyüklük anlamına kullanılan optimal ölçekli işletmelerin yerseçimi sorununu vurgulamaya zorlamıştır⁸⁷.

⁸² B.J.L.Berry: *Human Consequences of Urbanisation*, Macmillan:London,1973.

⁸³ D.Vining ve T. Kontuly : "Population Dispersion from Major Metropolitan Regions: an International Comparison" *International Regional Science Review*, 3,1978,s. 49-73

⁸⁴ M.Storper : "The transition to flexible specialization in the US film industry: The division of labor, external economies and crossing of industrial divides" *Cambridge Journal of Economics* 13,1989,s. 273-305

⁸⁵ W.Alonso : 1964, "Location theory" in *Regional Development and Planning* Editörler J Friedman ve W Alonso,MIT Press: Cambridge,1964,s.78-106

⁸⁶ W.Christaller: *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall: Englewood Cliffs,1966.

B.J.L.Berry : *Human Consequences of Urbanisation*, Macmillan:London,1973.

⁸⁷E.M. Hoover: *The Location of Economic Activity*, McGraw-Hill:New York, 1948.

Mekandaki yığılmalar, dağılmalar ve kademelenme işletmelerin yerseçim ve örgütlenme biçimlerine dayalı olarak açıklanmaya çalışılmıştır⁸⁸.

Mekansal örgütlenmenin kurallarının araştırıldığı bu dönemde kent kademelenmiş mekansal yapının bir alt ögesi, üst kademelerdeki gelişmelerden etkilenen aynı zamanda kendi iç bütünlüğü olan bir mekansal birim olarak, diğer bir deyişle *ayrı bir bütün olarak* tanımlanıyordu. Bu da yerleşme sistemlerinin mekanda “noktaların dağılımı” olarak temsilini yeterli kılıyordu. 1970'lere kadar egemen olan mekansal paradigma mekansal örgütlenmenin sistematik bir bütünlüğü olduğu ve kentlerin sistem içinde kenti oluşturan öğelerin (aktif birey ve kurumlar) etkileşimi ile şekillendiği üzerine kurgulanmakta idi. Diğer bir deyişle kent bölgenin bir odak noktası olup, bu odak noktasındaki eylemler bölgenin yapısının şekillenmesinde etkin olurken, bu odağın sınırları içindeki ekonomik aktörler de kent içindeki yapıların şekillenmesinde etkili oldukları şeklinde bir görüş egemendi. Bu çerçevede mekanın belirleyiciliği ve *mekan/yapı* ilişkisi üzerine kurulan bir çerçeve kabul edilmekte, kent kendi başına bir bütünü simgelerken, mekanla yapılar arasında kurulan ilişkinin bu bütünü tanımladığı benimsenen yaklaşımdı.

IV.1.2: Ekonomik Bunalım Sonrasında Yeniden Yapılanan Dünyada Kent Dış Dünyanın Dinamikleriyle Biçimlenen Bir Düğüm Noktası Olarak Kavramlaştırılıyor ve Temsil Ediliyor

1970'li yıllarda yaşanan ekonomik bunalım, büyük ölçekli ve toplu üretime dayalı örgütlü kapitalizmin kesin kuralları üzerinde bazı soru işaretleri ortaya çıkarırken, ekonomik işlevler ve öğeler üzerine kurgulanan mekansal kuramlar da bu sorgulamadan etkilenmiştir. Ortaya çıkan yeni gelişmelerin keskin çizgilerle belirlenen kurallara uymaması, gelişmede yeni olasılıkların dikkate alınması gereğini vurgulamıştır. Daha da ötesi, bazı mekansal birimlerde yaşanan gerilemeler ve olumsuz deneyimler tek ve olumlu bir gelişme çizgisinin geçerli olmadığını göstermiştir. Gerileyen bölgeler üzerine gelişen yazın bunun iyi bir göstergesidir⁸⁹. Yeni teknolojiler⁹⁰ ve küçük ve orta büyüklükte verimli işletmelerin ortaya çıkması ve 1930'lardan bu yana üretimde egemenlik kazanmış olan kitlesel üretim biçiminin gerileme süreci içine girmesi ölçek, ölçeğe göre getiri, pazar payını genişletme kavramı üzerine geçmişte kurulan söylem üzerinde büyük sarsıntı yaratmıştır. Teknolojik değişim ve küçük ölçekli işletmeler yeni kuramsal tartışmaların odak noktaları olurken⁹¹, ortaya çıkan olguların karmaşıklığı soyutlama düzeyi yüksek

W. Isard: *Location and Space Economy*, The MIT Press, Cambridge: Masschusetts, 1956.

⁸⁸ B.R.Cohen: "The New International Division of Labor, Multinational Corporations and Urban Hierarchy" in *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, Methuen, London, 1981, s. 287-315

⁸⁹ J. Bradbury: "Regional Industrial Restructuring Process in the New Division of Labor", *Progress in Human Geography*, 9, 1985, s. 38-63.

P.E.Lloyd : "The Components of Industrial Change for Merseyside Inner Area: 1966-1975" *Urban Studies*, 16, 1979, s. 45-60

⁹⁰ J.N.H. Britton: "Innovation Policies for Small Firms", *Regional Studies*, 23, 1989, s.167-173.

⁹¹ C.Freeman. C. Perez: 1988, "Structural Crisis of Adjustment, Business Cycles and Investment Behavior", G Dosi, C Freeman, R Nelson, G Silverberg, L Soete (Editörler) *Technical Change and Economic Theory*, Pinter, London, 1988, s. 38-66

kuramsal çerçevelerin gündemden düşmesine neden olmuştur. Bu durumda, ekonomi-mekan ilişkisi üzerine kurulan mekan organizasyonu kuramlarının, sosyolojik, politik, tarihsel içerikle zenginleştirilmesi yoluna gidilmiştir.

Bu dönemde yeni gelişmeleri açıklamak için Marxist kuramın daha sıklıkla kullanılmaya başladığı, daha da ötesi Marxist coğrafya diye tanımlanabilecek bir yazının hızla geliştiği görülmektedir⁹². Geleneksel Marxist kuramda bulunmayan mekansal içeriğe karşılık, mekandaki gelişmeleri yorumlamak için Marxist çerçevenin kullanılması ile yeni ve zengin bir araştırma alanı tanımlanmıştır. Bu durum, bir yanda mekansal çözümlenmelerde idelojinin yeniden keşfedilmesi anlamına gelirken⁹³, öte yanda ideolojilerin ötesindeki ortak noktaların belirlenmesini sağlamış ve toplumdaki dönüşümü açıklamak kaygısı ise eklektik nitelikli açıklama biçimleri ortaya atılmıştır⁹⁴. Bu dönemdeki mekansal gelişmenin dinamiklerini liberal doktrin içinde açıklamaya yönelik çalışmaların büyük bir bölümünün, Marksist öğeleri kullandığı görülmektedir.

Ancak, mekansal organizasyona yönelik kuramlaştırma çabalarının kısa sürede anlamlı bir çerçeve kurmada başarılı olmadığı da görülmektedir. Bunalımla ilgili tartışmaların uzantısı olarak bunalımın mekansal etkilerinin açıklanması, geçiş döneminde yaşanan bazı süreçlerin ayrıntılı ve aydınlatıcı açıklamalarına dönüşmüş⁹⁵, ancak mekanın örgütlenmesi ile ilgili yeni bir kuramsal çerçeve ortaya çıkamamıştır.

1980'li yıllarda ise, bunalım sonrası başlayan büyük sanayi ve hizmet işletmelerinin örgütlenmesindeki dönüşümler yeni bir boyut kazanmaya başlamıştır. Firmalar arası stratejik işbirliği şirket evlenmeleri ile kuvvetlenirken, firmalar arası işbölümü üretimin düşey ayrışması biçiminde oluşmuş ve bunalım dönemine karşı bir önlem olarak riskin firmalar arası bölüştürülmesine yönelik örgütlenmeler ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler yerel ölçekte yinelenirken, esnek üretim kavramının giderek gündemin ana kavramı haline geldiği görülmektedir⁹⁶. Esnek üretim kavramının düzenlemeci okulun bakış açısı ile karşılaşması⁹⁷ ve bu karşılaşmada ortaya çıkan yaklaşımın daha

P.Aydalot, D.Keeble:*High Technology Industry and Innovative Environments: The European Experience*, Routledge, London, 1988.

Manuel Castells:*The Informational City*, Blackwell, Oxford,1989.

⁹² E. Soja: "The Socio-spatial Dialectic" *Annals Association of American Geographers* 70,1980
David Harvey: *The Limits to Capital*, Basil Blackwell: Oxford,1982.

⁹³ **D.Massey D:** *Spatial Divisions of Labour: Social Structures and the Geography of Production*, Macmillan, London,1984.

⁹⁴ **A.Markusen:** *Profit Cycles, Oligopoly and Regional Development*, MIT Press, London,1985.
A.J,Scott: *Metropolis: From Division of Labor to Urban Form*, University of California Press: Berkeley,1988.

⁹⁵ **A.Lipietz:** "New Tendencies in International Division of Labour: Regimes of Accumulation and Nodes of Regulation", A J Scott, M Storper: (Editörler), *Production, Work and Territory* Allen Unwin, London,1986, s.16-35

⁹⁶ **E.Schoenberger:** "From Fordism to Flexible Accumulation: Technology, Competitive Strategies and International Location" *Environment and Planning D: Society and Space* 6, 1988,s. 252-262

⁹⁷ **N. Albertsen N:** "Postmodernism, Post-Fordism and Critical Social Theory" *Environment and Planning D: Society and Space*,6, 1988,s. 339-365.

önce sözü edilen Marxist perspektifle bütünleştirilmesi ise "yeni bir coğrafyanın" gelişmesini sağlamıştır.

Bu yeni coğrafyanın mekana yönelik tartışma ve araştırmalara yeni bir soluk getirdiği görülmektedir. Ancak geliştirilen çerçevenin, dünyada farklı özellikteki gelişmeleri açıklamakta zorlandığı ve bu farklılıkları çeşitli ülkelerde uygulanan politikalara bağlayarak açıklamaya çalıştığı görülmektedir. Ancak, üst yapıdaki düzenleme mekanizmaları sonucunda değişimlerin ortaya çıktığını şeklinde özetlenebilecek bir söylemin mekanın organizasyonu konusundaki açıklayıcılığı kısıtlıdır. Bu durum diğer uygulamalı bilimler için de söz konusu olan *indirgemeci* yöntemin eleştirisine yol açmıştır. *Olumsuzluk* ise bunalım sonrası karmaşada akılcı paradigma ile açıklanamayan gelişmeleri yorumlamak için kullanılan ana öge haline gelmiştir.

Düzenlemeci okul tarafından geliştirilen esnek birikim rejimleri yaklaşımı ise, kapitalist gelişme çizgisine yeni boyutlar getirmekte ve olumsuzlukları tanımlamaya çalışmaktadır⁹⁸. Bu nedenle kapitalist sistemin dinamiklerini, hem tarihsel hem de mekansal olarak açıklamaya çalışan düzenlemeci yaklaşım yeni mekansal paradigmalardan belkemiği olarak benimsenmiştir. "Birikim rejimlerinin ve bu birikim rejimlerinde egemen olan sosyal düzenleme mekanizmalarının mekansal farklı gösterimleri olduğu"⁹⁹ ana motifine dayalı olarak mekansal gelişmeler açıklanmaya çalışılmıştır. Fordist üretimdeki bunalım ve esnek üretim biçimlerine geçiş bir anda yeni mekansal paradigmanın odağını oluşturmuştur¹⁰⁰. Esnek birikim rejiminde mekansal örgütlenmeyi açıklamak için kullanılacak ve mekansal farklılaşmayı açıklayacak öge olarak üretimin farklı aşamalarındaki işlem masraflarının öne çıktığı¹⁰¹ görülmektedir. Üretim birimleri bir yandan yatay ayrılmaya giderken, öte yandan düşey ayrışma sonucu, farklı üretim işlemlerinde uzmanlaşmış firmalar ortaya çıkmaktadır¹⁰². Fason üretime dayalı ilişkiler ve bu ilişkilerin mekanda ortaya çıkardığı yığılma eğilimi, mekansal birimlere göre farklılaşan gelişmeyi tanımlamakta kullanılmıştır. Fason üretimin ortaya çıkışı ise tümüyle ekonomik güdülerle açıklanmış¹⁰³, bu ilişkilerin mekansal yansımalarının belirli bölgelerin gelişmesinde

⁹⁸ P.Hirst, J.Zeitlin: "Flexible Specialization Versus Post-Fordism: Theory, Evidence and Policy Implications" *Economy and Society*, 20,1991, s. 1-54

⁹⁹ J.Peck ve A.Tickell A, 1992, *Time, Space and Flexibility: The Social Regulation of Uneven Development*, IGU Sanayide Değişim Komisyonu (IGU Commission on Industrial Change) Orlando toplantısına sunulan bildiri

¹⁰⁰ D.Leborgne A.Lipietz: "New Technologies, New Modes of Regulation: Some Special Implications" *Environment and Planning D: Society and Space*, 6, 1988,s. 263-280

A.Lipietz: 1986, "New Tendencies in International Division of Labour: Regimes of Accumulation and Nodes of Regulation", A. J. Scott, M. Storper (Editörler): *Production, Work and Territory*,Allen Unwin, London, 1986, s.16-35

¹⁰¹ S.Conti : "Four Enterprise Systems", Paper Presented at the Conference of the IGU Commission on Industrial Change, Tokyo, Temmuz,1993.

¹⁰² R.F.Imrie: "Work Decentralization from Large to Small Firms: a Preliminary Analysis of Subcontracting" *Environment of Planning A*, 18, 1986,s. 949-965

¹⁰³J.Holmes: "The organization and locational structure of production subcontracting" *Production, Work and Territory*, A. J. Scott, M. Storper (Editörler): *Production, Work and Territory*,Allen Unwin, London, 1986.

M.Storper,R.Walker: *The Capitalist Imperative: Territory, Technology and Industrial Growth*, Basil Blackwell, Oxford,1989.

etkili olduğu belirtilmiştir¹⁰⁴. Bu çerçevede sıklıkla vurgulanan *Yeni Sanayi Bölgelerinin* ortaya çıkışı, üretimin yeniden örgütlenmesi ile ortaya çıkan esnek üretim biçiminin, mekandaki bir sonucu olarak değerlendirilmiştir. Bu paradigma mekansal birimlerin niteliği üzerinde durmakla birlikte, kurgulama üretimin ayrışması ve bu ayrışmanın mekanda yığılması şeklinde olmaktadır¹⁰⁵. Söz konusu kuramlaştırma çerçevesi içinde mekan yine edilgen bir konumda yer almaktadır.

Esneklik üzerine kurgulanan kuramsal çerçeve üretim ve örgütlenmenin mekansal boyutlarını bir araya getirmeyi başarmıştır. Bu yaklaşımda mekansal ilişkiler üretim sisteminin bütünleşmesi açısından önem kazanırken, yeni sanayi bölgeleri tartışması üretimin örgütlenmesi ile mekanın örgütlenmesi kavramlarını bir araya getirmektedir. Bu konu üzerindeki kuramsal ve ampirik çalışmaların, bu denli yoğun ilgi çekmesinin ardında bu birleştirici özellik yatmaktadır.

Üretimde düşey ve yatay ayrışmanın mekansal yığılma sürecini hızlandırdığı ve bunun sonucu olarak esnek üretim komplekslerinin ve bölgelerinin ortaya çıktığı öne sürülürken, bu süreçte üretimin örgütlenmesi kadar yerel birimde emeğin örgütlenme biçimi, sosyal ve kültürel özellikler, sosyal ilişkilerin niteliği gibi, yerel birimlerin çok farklı özelliklerinin mekansal örgütlenmede etkili olduğu tartışılmaktadır¹⁰⁶. Bu bölgelerin bir bölümünün geleneksel becerilerin canlandırılması ile¹⁰⁷, diğer bir bölümünün yüksek teknoloji sektörlerindeki gelişmeye dayalı olarak¹⁰⁸ ortaya çıktıkları öne sürülmektedir.

Yerellik kavramını da öne çıkaran bu yaklaşım, yerel birimlerin ve bölgelerin gelişmesinde daha önceki mekansal paradigmada söz edilmeyen pek çok faktörü

¹⁰⁴ A.Amin, K.Robins : 1990, "The Reemergence of Regional Economies? The Mythical Geography of Flexible Accumulation" *Environment and Planning D: Society and Space*, 8, 1990, s. 7-34

¹⁰⁵ G.Garofoli: "The Italian Model of Spatial Development in the 1970s and 1980s", G. Benko, M. Dunford (Editörler): *Industrial Change and Regional Development: The Transformation of New Industrial Spaces*, Belhaven, London,1991, s. 85-101

¹⁰⁶ S.Brusco: "Small Firms and Industrial Districts: The Experience of Italy",D. Keeble, E. Weaver (Editörler);*New Firms and Regional Development in Europe* Croom Helm, London,1986, s.184-202

W.B.Stöhr: *Global Challenge and Local Response: Initiatives for Economic Regeneration in Contemporary Europe*, Mansell, London,1990.

J.Urry: "Survey 12: Society, Space and Locality" *Environment and Planning D: Society and Space*, 5,1987,s. 435-444

¹⁰⁷ M.Piore, C.F. Sabel : *The Second Industrial Divide*, Basic Books, New York,1984.

¹⁰⁸ L.Sawer ve W.K.Tabb: *Sunbelt Snowbelt: Urban Development and Regional Restructuring*, Oxford University Press: New York,1992.

A.J. Scott: "Flexible Production Systems and Regional Development, the Rise of Industrial Spaces in North America and Western Europe" *International Journal of Urban and Regional Research*, 12, 1988, s.171-186

M.Storper, A.J.Scott: "Production, work and territory: contemporary realities and theoretical tasks", A. J. Scott, M. Storper (Editörler): *Production, Work and Territory*,Allen Unwin, London, 1986. s.3-15

gündeme getirmektedir¹⁰⁹. Daha da ötesi, farklı yerel/bölgesel birimlerin kendilerine özgü dinamiklerinin olduğunu öne sürerek, dünyayı *mozaiklerden* oluşan bir bütün olarak tanımlamıştır. Böyle bir bakış açısının yeni oluşumları açıklamakta ve anlamakta büyük katkı sağladığı görülmektedir. Ancak, yerel/bölgesel sistemlere özgü dinamiklerin tanımlanmasında kullanılacak ana değişkenlerin tam olarak belirlenememiş olması, bir yandan üretim ilişkilerini ön plana çıkarmakta, diğer yandan sosyal ve ekonomik öğelerin rastlantısal bir şekilde tanımlanması ile yetinilmesi zorunluluğunu yaratmaktadır.

Tüm bu tartışmaların sonucunda ortaya çıkan kavramlardan biri, mekansal birimlerin kendi kaynaklarının harekete geçirilmesi ve yaratıcılığının geliştirilmesi teması üzerine gelişen İçsel Büyümeyle Dayalı Gelişme Kuramlarıdır. Ancak bu kavram 1960'lardaki yerel kalkınma kavramından oldukça farklıdır. Yerel kalkınma kavramında mekansal birimler bağımsız birimler olarak ve dış dünyadan soyutlanarak ele alınırken, yeni kavramlaştırma da mekansal birimler diğerleri ile etkileşim içinde bir sistemin parçası olarak değerlendirilmektedir. Kademeli bir ilişki yoktur, bunun yerine karşılıklı etkileşim söz konusudur.

1980'lerin ikinci yarısı ve sonrasında, uluslararası düzlemde mekanın kuramlaştırılmasında yeni bir yaklaşım söz konusudur. Yeni kuramlaştırma çabasının ardındaki en temel dürtü, dünyadaki farklı mekansal birimlerin örgütlenmesini belirli bir gelişme sürecinin çeşitli evrelerine bağlayarak açıklayan mekansal akılcılık kavramına tepki olarak nitelendirilebilir. Mekanın belirleyiciliğini en aza indirgeyen yaklaşımlar yerine, aynı zaman kesitinde benzer ve farklı faktörlerin mekanın özellikleri ile birlikte farklı bir örgütlenme biçimini ve farklı bir mekansal gelişmeyi tanımlayabileceği görüşü, bu dönem sonrasındaki araştırmalarda ağırlık kazanmıştır.

Bu çerçeve, mekansal örgütlenmede akılcılık çerçevesinde gelişen yer seçimi kuramları gibi *girişimi* esas alırken, bu gelişmenin mekansal etkilerini tanımlamaya çalışmaktadır. Ancak daha öncekilerden önemli bir yaklaşım farklılığı sunmaktadır. Bu farklılığı oluşturan en önemli öğe ise rekabet/ yarışma kavramı olup, bu kavram duragan bir değerlendirme yerine, devingen bir çerçevenin geliştirilebileceğini göstermektedir. Firmalar, değişen teknoloji ve rekabet koşullarında sürekli olarak değişmek ve koşullara uyum sağlamak zorunda kalmaktadır¹¹⁰. Bu durum, zorunlu bir dinamizm anlamına gelmektedir. Ayrıca, genişlemek, bütünleşmek, ortaklıklara gitmek gibi coğrafi anlamı olan eylemleri gerçekleştirmek zorundadır. Diğer bir deyişle yerseçim stratejisinin, rekabet gücü kazanmak için girişilecek eylemlerin bir parçası olduğu, bu paradigma çerçevesinde öne sürülmektedir¹¹¹. Bu geleneksel yerseçimi kuramlarının ötesinde yeni bir değerlendirme anlamına gelirken, diğer yandan *rekabet üstünlüğünün ancak kuvvetli yerel süreçlerle* ortaya çıkabileceği görüşü, yerellik ve küresellik kavramlarını bağdaştırmayı sağlamaktadır. Porter¹¹² "coğrafik olarak yeniden üretilemez çevresel avantajlar derken", küresel nitelikteki eylemlere ilişkin kararlarda öznel koşulların değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu yaklaşım içinde ortaya çıkan yerellik kavramı, esneklik

¹⁰⁹ P.Cooke: 1989, *Changing Face of Urban Britain: Localities*, Unwin Hyman: London, 1989.

¹¹⁰ P. Dicken: *Global Shift: Industrial Change in a Turbulent World*, Paul Chapman, London, 1988.

¹¹¹ M.E.Porter : *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London, 1990.

¹¹² M.E.Porter: *A.g.e.*

paradigmasının içinde yer alan yerellik kavramından biraz farklılaşmaktadır. Burada yerel koşulların da sürekli olarak, küresel etkileşimler ve bunlar arasında geçiş sağlayan girişimler nedeni ile değiştiği varsayımı bulunmaktadır. Diğer bir deyişle yerel-küresel arasında karşılıklı etkileşim ön plana çıkmaktadır¹¹³.

Küreselleşmedeki başarıyı yerel koşullara bağlayan, bu yeni kuramlaştırma çabası ülkenin karşılaştırmalı üstünlüğü yerine, bölge ve kent düzeyine inen bir rekabet gücü tanımlaması yapmaktadır¹¹⁴. Bu çerçevede, ekonomik yapı ile birlikte sosyal değerler, kültür ve kurumlar devreye girmektedir.

Kısaca, bu yeni paradigma ekonomik etkinlik birimi ile mekan arasında birbirinden etkilenecek değişim şeklinde adlandırılacak bir ilişki üzerine kurgulanmaktadır. Bu bakış, firma bazında akılcılığı irdeleyen paradigmadaki tek yönlü ve statik şekilde tanımlanan, esneklik üzerine gelişen kuramsal tartışmalarda karşılıklı etkileme şeklinde dönüşen, eylem-mekan ilişkisini karşılıklı etkilerle dönüşüm şeklinde daha kapsamlı ve dinamik bir perspektife taşımaktadır.

1980'lerin son yarısındaki tartışmalardaki egemen vurgu olan sürekli değişen ilişkiler sistemi, mekansal odaklar ve bölgelerin de farklı zaman kesitlerinde farklı gelişme çizgilerinin olacağı görüşünü getirmektedir. Bu paradigmada vurgulanan kavram *teknolojidir*. Yeni bir örgütlenme içinde yeni teknolojik atılımların yapılabilmesi ve ekonomik etkinliklerin rekabet şanslarının artması teknolojiye bağımlı olarak tanımlanırken, mekansal birimlerin de yeni teknolojilere uyum sağlama kapasitesinin bu birimlerin gelecekteki rollerini tanımlayacağı kabul edilmektedir.

İzlenebileceği gibi 1980'li yıllar mekanın kavranması ve kuramsallaşması açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. 1970 ekonomik bunalımının üstesinden gelmek üzere gündeme gelen yeni üretim düzeni, sınırlar ötesi gelişmeleri etkilemiş, ülke düzeyindeki sınırlamaların ortadan kalkmasında etkili olmuş ve dünya ekonomisi mevcut kural ve düzenlemelerin gevşetildiği, ilişkilerin arttığı ve iletişim teknolojilerinden de yararlanarak ekonomik eylemlerin küresel nitelik kazandığı yeni bir evreye girmiştir. Bu dönemde kentler dış dünyadan gelen etkilere çok daha açık hale gelmişlerdir. Sermaye hareketleri başta olmak üzere üretim ağları, mal ve hizmet akımları kentler üzerinde geçmişte olmaya yeni baskılar oluşturmuştur. Bu dış dünyanın olumlu ve olumsuz etkilerine açık olmanın farklı kentlerin üzerindeki etkisi oldukça değişik olmuştur. Yerel kapasiteleri oluşmuş ve dünyadaki diğer odak ve yörelerle rekabet edebilecek kentler bu süreçten avantajlı çıkarken, mevcut altyapıları, insangücü ve ekonomik gelişmişlik düzeyi yeterli olamayanlar dünyadaki sermaye, mal ve hizmet akımlarından yeterince yararlanamamışlardır. Bu nedenle yerel özgün yapılar giderek önem kazanmış ve kentler bu bağlamda değerlendirilmeye başlamıştır.

¹¹³ P. de Woot: *High Technology Europe: Strategic Issues for Global Competitiveness*, Basil Blackwell, Oxford, 1990.

P.Cooke, P.Wells: "Globalization and its management in computing and communications" in *Towards Global Localization*, P. Cooke, F. Mouleart, E. Swyngedouw, O. Weinstein, P. Wells (Editörler), UCL, London ,1992 s. 61-78.

¹¹⁴ J.Henderson: *The Globalisation of High Technology Production: Society, Space and Semiconductors in the Restructuring of the Modern World*, Routledge, London,1991.

Kentin özgün niteliği ile dış dünyanın etkilerinin bir araya gelmesi ise kent mekanlarında önemli değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur.

Kentlerin bu yeni dönemdeki değişimlerine yönelik bu kavramsallaştırma izlenebileceği gibi bir *ilişkisel yaklaşım* olarak tanımlanabilir. Ancak kent ile dış dünya arasındaki bu ilişki *tek yönlü bir ilişki* olarak tanımlanmaktadır. Kentler dış dünyanın etkilerini *kendi özgün yapıları çerçevesinde şekillendirmekte* ve yeni bir yapı ve kimlik kazanmaktadır. Bu kapsamda *kent bir arakesit/aradevre* işlevini görmektedir.

Doğal olarak bu dönemde kentlerle ilgili yapılan çalışmalar küresel kent, megakent gibi dünya ekonomisinde söz sahibi olan kentler üzerinde yoğunlaşırken, en önemli araştırma alanı uluslararası sermayenin özellikle kent merkezlerinde yarattığı dönüşümün araştırılması olmuştur. Gündemdeki yeni ekonomik süreçlerin kentler üzerindeki etkisi ise sürekli değişim güçlerinin etkisi altında olmanın yarattığı gerilim, kent bütünlüğünün parçalanması, ayrılaşma ve artan refahın dağılımında ortaya çıkan dengesizlikler şeklindedir. Tablo 2’de dış dünyanın belirleyiciliği kabul edildiğinde kent mekanının şekillenmesinde öne çıkan faktörler ve bunlar arasındaki ilişkiler kabaca tanımlanmaya çalışılmaktadır.

Tablo.2: DIŞ DÜNYANIN BELİRLEYİCİLİĞİ BENİMSENDİĞİNDE MEKANIN ŞEKİLLENMESİNDE ÖNE ÇIKAN ANA FAKTÖRLER

Politikalar	*Girişimci kent politikası *Özerk/yarı özerk kent yönetimi	YENİ KENTSEL YÖNETİŞİM MODELİ	* Yönetimde ve kentin gelişmesinde finansal bağımsızlık ↓	
Mekan			*Mekansal denetimde gevşeme *Büyük projelere esnek kuralların geliştirilmesi	MEKANSAL DÖNÜŞÜM
Ekonomi	*Yatırımların yeni mekanlar aramaları *Uluslararası sermayenin hareketliliği	FİNANSMAN SİSTEMLERİNİN YENİDEN DÜZENLENMESİ	*Gayrimenkul piyasasındaki canlanma ↑ *Yeni sermaye ve gelir gruplarına yeni mekanlar	

Dış dünyanın baskısı ve kentler üzerinde yarattığı önemli dönüşümler kentleri kendi koruma mekanizmalarını geliştirmeye zorlamıştır. Bu yeni yaklaşım dış dünyanın etkileri altında yerel yapıların niteliklerine uygun olarak *yerel kolaylaştırıcıların katkısı ile yeni bir yönetim modelinin kurulması ve yeni bir ilişki düzeninin belirlenmesi* anlamına gelmektedir. Ancak *Yeni Düzenin* pek çok sorunun üstesinden

gelemediği de görülmektedir. Ortaya çıkabilecek sorunlar ve etkileri *mekansal yapı*'yı büyük ölçüde etkilebilecek ana gelişmeler farklı başlıklar altında toplanabilir. Bunlardan ilki toplumsal ve mekansal düzlemlerde ortaya çıkan *parçalanmışlık ve kentin farklı parçaları ve buralarda yaşayanlar arasında ortaya çıkan* kopuştur. Bunun tehlikeli bir eğilim olduğu konusunda herkes hemfikir olmasına karşın ne yapılabileceği de henüz bilinmemektedir. İkinci olarak kalkınma sürecinde yeni koalisyonların oluştuğu görülmektedir. Bu farklı koalisyonlar yine kentsel politika ve uygulamalarda bölünmüşlük yaratabilir ve bazı kesimlerin dışlanmışlığına da neden olabilir. Mekansal yapıyı etkileyecek diğer bir süreç ise sermaye hareketlerinin ilgisi ve dünya ekonomik sistemine eklenme/eklenememe durumudur. Bu süreçlerin gerçekleşmemesi kadar gerçekleşmesinin de yarattığı sorunlar vardır.

IV.1.3: İletişim ve Üretim Ağlarının Gelişmesi Üzerine Sınır ve Kademelenme Kavramlarının Önemi Yitirmesi ve Kentlerin Bir İlişkiler Ağının Parçası Olarak Temsili Yolundaki Gelişmeler

Mekansal analizlerde birimler arasındaki akım ilişkilerinin kullanılması uzun süreden beri bilinen bir yöntemdir. Ancak esnek üretim sistemlerinin gelişmesi ile üretim, pazarlama ve iletişim ağlarının önemleri artmış, ve esneklik paradigması çerçevesinde gelişen mekansal tartışmalarda, ağ türü ilişkilerin artan önemleri üzerinde durulmuştur. Ancak 1980'lerin son yarısında farklı tür ilişkilere dayalı olarak ortaya çıkan ağların nitelikleri ve içerikleri önemli değişimler göstermiştir. Bu durum daha önceki dönemlerde üretim ilişkilerinin tartışılmasında ağırlık kazanan ağ tipi örgütlenmenin, her türlü alana aktarılması ve tüm ekonomik, sosyal, kültürel ve politik ilişki ve iletişimin temelini oturtulması ile kendini göstermektedir.

İzlenen hızlı yaygınlaşmanın iletişim teknolojisinin gelişmesi ile sıkı bir bağlantısı olmakla birlikte, *bilgi ve birikimin* önem kazandığı yeni konumun¹¹⁵da bu süreçte önemli bir işlev üstlendiği görülmektedir. Günümüzde bilgiye ulaşmak, bilgiyi kullanmak üretimden, sosyal ve politik ilişkilere kadar uzanan bir yelpaze içinde önemli bir gereksinim olarak ortaya çıkarken, karar verme mekanizmaları ancak bu bilgilerin kullanımı ile yürütülebilmektedir. Son yıllarda, gerek topluluklar gerekse birim ve bireyler kendi potansiyellerini kullanarak ürettikleri bilginin dünyadaki yarışma ve uyumlulaşma sürecine katılabilmek için yeterli olmadığını farkına varmışlardır¹¹⁶. Dünyadaki gelişmelerden kopmamak veya uzak kalmamak için, kendi dışındaki bilgilere ulaşmak gereği bulunmakta, bu da ancak belirli şebekelerin içinde bulunarak sağlanabilmektedir.

Ancak yeni mekansal paradigma içinde ele alınan ağ kavramının daha öncekilerden önemli farklılıkları bulunmaktadır. Bu ilişkiler gerçekte rekabetten paylaşım kavramına geçişin bir aracı olarak düşünülmektedir. Ağ içinde olmak bilgiye ulaşma

¹¹⁵ M.Castells: 1989 *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and Urban and Regional Process*, Blackwell, Oxford,1989.

M.E.Hepworth: "Information Technology as Spatial System" *Progress in Human Geography*, 11,1987,s.156-180

M.E.Hepworth: *Geography of the Information Economy*,Belhaven, London,1989.

¹¹⁶ P.Cooke: *Back to the Future*,Unwin Hyman, London,1990.

ve paylaşma olanağı sağlamaktadır¹¹⁷. Bu geçmişteki şebeke ve iletişim kavramlarının çok ötesinde bir bakış açısını getirmektedir. Bu bakış açısı içinde ağ türü ilişkiler şu niteliklerle tanımlanmaktadır.

- **Ağın içinde yer alan birimler arası karşılıklı ilişkilerin paylaşımına dayanması.** Bilginin paylaşılması bu ilişkilerde önemli iken, aynı zamanda birlikte üretme, birlikte planlama ve birlikte karar alma sürecinin gerçekleşmesi söz konusudur¹¹⁸. Ancak, ağın içinde şebeke içindeki birimler bireyselliklerini kaybetmemekte, tam tersine bu ağ içindeki ilişkileri ve işlevleri ile yeniden tanımlanmaktadır¹¹⁹. Bireyin veya birimin kendini bağımsız olarak, ancak karşılıklı ilişkileri çerçevesinde tanımlanması söz konusudur¹²⁰.
- Bireyler yada diğer aktörler içinde yer aldıkları şebekelere göre birden fazla kimlik kazanabilirler. Tek boyutluluktan ve tek tip bir grupla ilişkiden çok boyutlu ilişkilere geçiş söz konusu olabilir. Bu durumda, bireyin, birimin veya topluluğun birden fazla iletişim dili geliştirmesi gerekli olabilir¹²¹.
- Ağ şeklindeki örgütlenmeler ve ilişkiler sınır kavramını aşındırmakta, sınırların kesin ve durağan olma varsayımını anlamsızlaştırmaktadır. Farklı şebekelerin içinde bulunan bireylerin ya da aktörlerin oluşturduğu mekan, fiziksel sınırların ötesine taşmaktadır. Bu durum, sınır kavramının bu günkü anlamını yitirmesi demektir. Ağlar değişik bireylerin ya da aktörlerin katılımı ve ayrılmasıyla sürekli olarak kapsamalarını değiştirmektedir. Bu ise ilişkilerin sürekli değişmesi sonucunu ortaya çıkarmakta, toplumların kavramlaştırılmasında durağan ve tanımlanmış yapılardan, sürekli olarak devingenlik gösteren ilişki sistemlerine geçiş anlamına gelmektedir. Bu durumda bireylerin ve aktörlerin rollerinin katı bir şekilde belirlendiği kademelenme kavramı dışlanmaktadır.

Yukarıda tanımlanan kararların birlikte oluşturulduğu, bilginin katılımcılar arasında mekana bağlı olmadan paylaşıldığı böyle bir ortamda ilk olarak bir bölgenin gelişimi gerekli politikaların hangi ilkeler çerçevesinde oluşturulacağı sorusu gündeme gelmektedir. İkinci olarak, kentleri ekonomik güçlerin bir oyun alanı olarak tanımlayan, diğer bir deyişle kenti edilgen ve dış dünyanın etkilerini ancak belirli ölçülerde yönlendirme kapasitesi olarak tanımlayan 1970'ler ve 1980'lerde egemen olan yaklaşımın 1990'lı yıllara gelindiğinde büyük ölçüde farklılaştığı

¹¹⁷ K.R.Cox, A.Mair: "From Localized Social Structures to Localities as Agents" *Environment and Planning A*, 23,1991, s. 197-213

¹¹⁸ S.Slaughter: "Innovation and Learning During Implementation: a Comparison of User Manufacturer Innovations", *Research Policy*, 22, 1993, s. 81-95

N.Hansen : "Competition, Thrust and Reciprocity in the Development of Innovative Regional Milieus" *Papers of Regional Science*, 71,1992,s. 905-105

¹¹⁹A. Saxenian: "The Origins and Dynamics of Production Networks in Silicon Valley" *Research Policy* 20, 1991,s. 423-437

¹²⁰ A.Eraydın: 1994, " Local Development under the pressures of restructuring Editörler R Le Heron ve B van der Knaap *Human Resources and Industrial Spaces: A perspective on Globalisation and Localisation*,Belhaven: London,1994.

¹²¹ S.Conti: "The network perspective in industrial geography: Towards a model" paper presented at the Conference of the IGU Commission on Industrial Change, Florida, August, 1992.

gözlenmektedir. Nitekim bugün kentlerin dış dünyanın tüm etkilerine karşı savunmasız olmadığı, kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan güç ile dünyadaki farklı gelişmeleri yönlendirebilmeye çalıştığı izlenmeye başlamıştır. Bu nedenle 1990'lı yılların ikinci yarısından bu yana kent **çeşitli paylaşım ağlarının bir parçası olarak ve bu ağların sağladığı dışsallıkları** kullanmaya çalışan ve iç dinamikleri ile dış dinamiklerinin sağladığı olanakları yeni bir potada eritmeye çalışan mekanlar olarak tanımlamaya başlanmıştır. Diğer bir deyişle kentler tek yönlü ilişkiden karşılıklı etkileşime yönelen bir sürecin odak noktasındadırlar.

Bu amaçla oluşan bir dayanışma mekanizması olarak kentler arasında **“kent ağları”**ndan söz edilebilir. İlk aşamada bir “kardeş şehir” oluşturma gibi sığ nitelikli yaklaşımların paylaşımına yönelik bir çerçeve içinde geliştiğinde kentin ekonomik, sosyal ve mekansal yapısı üzerinde önemli sonuçlar yaratabileceği görülmektedir. Bu yeni yaklaşımı üç temel öge üzerinden açıklanması mümkündür.

- **Paylaşım ağları:** Kentler arası ilişkiler artık mekansal kademelenmek konumlarına ve etki alanlarına göre oluşmamaktadır. Mekansal olarak yakın olmayan, benzer veya farklı ölçekli, aynı uzmanlık alanında veya değişik uzmanlık alanları olan uzak kentler arasında ilişkiler kurulabilmektedir. Bu ilişkiler kentteki ekonomik aktörlerin ve bireylerin ilişkilerinden oldukça farklıdır.
- **Paylaşım ağlarının sağladığı dışsallıklar:** Kentler arası ilişkiler ulaşım masraflarının en aza indirilmesi veya ayrılmış piyasalar üzerinde denetimin kurulması şeklinde oluşmuyor, birbirlerini tamamlayan ilişkilerin getirdiği ölçek ekonomileri ve ortak eylemlerin sağladığı sinerjiden bir ağ içinde yer alarak yararlanmak amaçlanıyor. Paylaşım ağı içinde yer almak bir görece üstünlük sağlıyor ve bu durum ağ içinde yer almayanlara karşı bir avantaj oluşturuyor.
- Ortak davranma (co-operation) ögesi: Bugün kentler arası ilişkiler kentler arası kademelenme ile tanımlanmıyor. Ortak davranma ve ilişkilerden sağlanan yararlar ön plana çıkıyor. Ancak bu yararların eşit olması da gerekmiyor. Bunun yerine o ağın içinde olanların her birinin yarar sağlaması ön koşul olarak tanımlanıyor.

Kentler arasında paylaşım ağı oluşmanın kentlere sağladığı çeşitli üstünlükler bulunmaktadır. Camagni¹²² kentler arası paylaşım ağları oluşturmanın kent mekanı üzerinde etkilerini şu şekilde sıralıyor.

- Kentlerin yalnız sanayi sektörlerinde değil, hizmet sektörlerinde de uzmanlaşma süreci içine girmeleri ve **rekabet güçlerinin olduğu alanlarda güçlerini yoğunlaştırmaları**
- Her kentin tüm işlevleri içinde barındırma gerekliliğinin ortadan kalkması ve **kentlerin daha büyük bir bütünün parçası haline gelmesi**
- Kurulan ilişkiler kentlere **kritik büyüklüğe** ulaşma şansı yarattığı için uluslararası piyasalarla bir başka düzlemde bütünleşmek olanağının ortaya çıkması
- Daha küçük kentlerde de çok uzmanlaşmış işlevlerin yer alabilmesi

¹²² R.Camagni: “Local Milieu, Uncertainty and Innovation Networks: Towards a New Dynamic Theory of Economic Space” in R. Camagni (Ed) *Innovation Networks*, Belhaven: London, 1991, s. 121-144

- Aynı işlevlere ve uzmanlaşma alanlarına sahip kentler arasında yatay ilişkilerin artması
- Benzer konularda uzmanlaşmış kentler arasında sinerji yaratan yeni ilişkilerin oluşması

Doğal olarak böyle bir ilişki düzeni kentin artık bir bütün olarak temsilini yetersiz hale getirmektedir. Bu durum kent yönetiminde yeni bakış açılarının geliştirilmesinin gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

- İlişkilerden daha fazla yararlanabilecek bir **örgütlenme yapısının** geliştirilmesi gerekmektedir.
- Özellikle kent yöneticilerinin **başarıyı kovalama ve değişime açık olma, ortak proje geliştirme becerilerinin** olması gereklidir.
- Dışsalıklardan yararlanabilmek için **ortak davranma bilinci** yerleşmelidir.
- **Kentlerin Yeni Fırsatlar ve Bunları Değerlendirme Şansı** artmaktadır. İlk denemeler kentler arasında oluşan bu ağların iki yönde önemli katkısı olabileceği konusunda ipuçları sağlamaktadır: Diğerlerinin deneyimlerinden yararlanma ve öğrenme ve bireysel olarak tanımlanan politikalardan ortak politikalara ve uygulamalara geçiş.

Yukarıda özetlenen kentin tanımında, işlevlerinde ve ilişkilerinde ortaya çıkan değişimler, kentlerin günümüzde geçmişten farklı şekilde tanımlanması gerektiğini, ek olarak yapılacak müdahalelerin de bu yeni tanıma koşul olarak şekillenmesi zorunluluğunu ortaya koymaktadır. Ancak gerek dünyadaki gerekse Türkiye'deki uygulamalar özellikle planlama sistemlerinin bu yeni gelişmelere ayak uydurmakta zorlandığını, geçmişte geliştirilen yöntemlerin sürdürülmeye çalışıldığını göstermektedir. Henüz dönüşümlerin hızla sürdüğü bir dönemde bu durum kabul edilebilir olsa da, kısa sürede bu yeni koşulların yönetimi, yönlendirilmesi ve denetimi için yeni bir çerçevenin geliştirilmesi, böylelikle ortaya çıkan olumsuzlukların da üzerine gidilmesini sağlayacak yeni düzenin üzerinde düşünülmesi gereklidir.

V:TÜRKİYE'NİN GÜNDEMİNDE ÖNEM KAZANACAK YERLEŞME VE YÖNETİŞİM SORUNLARI

V.1: Türkiye'nin Yaşadığı Kentleşme Deneyiminin Ekonomik ve Toplumsal Bağlamındaki Dönüşümler

Türkiye de çok sayıdaki gelişmekte olan ülkede olduğu gibi İkinci Dünya Savaşından sonra hızlı bir kentleşme yaşamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında, yani 1945 de ülke nüfusunun yüzde 29,94 ü kentlerde¹²³ yaşarken, bu oran 2000 yılında yüzde 65,01 e ulaşmıştır. Eğer belediye yönetimlerinin bulunduğu tüm yerler kent olarak tanımlanırsa, 1945 yılında yüzde 27.7 olan kentleşme oranının 2000 yılında yüzde 78,71'e çıktığı görülür¹²⁴. Bu bir ülkenin tarihinde yaşayabileceği en önemli dönüşümlerden biridir. Türkiye bu dönüşümü Avrupa ülkelerinin deneyimine göre

¹²³ Nüfus Sayımı yayımlarında il ve ilçe merkezlerinde yaşayan nüfus kentli nüfus sayılmıştır.

¹²⁴ Eğer nüfusu 10000'den büyük yerleşmeler kent olarak tanımlanırsa, kentli nüfus oranının 1945 yılında yüzde 18,3 iken 2000 yılında yüzde 64,74'e çıktığı söylenebilir.

çok hızlı olarak yaşamıştır. Neredeyse yarım yüzyıllık bir sürede kentleşme sürecinin çok önemli bir bölümünü tamamlamıştır.

Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşadığı bu hızlı kentleşme sürecinin niteliğini belirleyen üç önemli etkenden söz edilebilir; bunlardan ***birincisi yaşanan kentleşmenin kapital kıtlığı*** içinde gerçekleşmiş olmasıdır. Bir ülkenin böyle bir dönüşümü sancısız olarak gerçekleştirebilmesi, yani hem sanayileşmesini, hem de gerekli alt yapısını ve kentlerini inşa edebilmesi hızlı bir kapital birikimini gerçekleştirebilmesine bağlıdır. Oysa Türkiye sanayileşmede gecikmiş bir ülke olarak bu düzeyde bir kapital birikim hızına sahip değildir. Bu halde Türkiye kentleşmesini kapital birikiminin sınırlamalarına uyum yaparak gerçekleştirmiştir.

İkincisi ise bu dönüşümün çok partili bir siyasal rejim içinde gerçekleşmiş olmasıdır. Hızlı kentleşme başlarken Türkiye tek partili bir siyasal rejimden çok partili bir siyasal rejime geçmiştir. Bu demokrasi deneyi, zaman zaman askeri müdahalelerle kesintiye uğramış olsa da, her seferinde demokrasi yeniden kurulabilmiştir. Demokrasi dışı rejimin meşruiyeti Türkiye kamu oyunda savunulamamıştır. Bu demokrasi, içinde siyasal yarışma, himayecilik ilişkilerinin güçlü olduğu, siyasal partiler eliyle yürütülmüştür. Bu elli yıllık dönemde askeri müdahale yılları da dahil olmak üzere, Türkiye'deki siyasal kararlarda popülist bir çizgi egemen olmuştur. Partiler içinde himayecilik ilişkilerinin varlığında ve popülist politikaların sürdürülmesinde hızlı kentleşmenin doğurduğu yüksek rantların dağıtılması önemli bir işlev yüklenmiştir.

Üçüncüsü ise Türkiye'nin hızlı kentleşme dönemi öncesinde imar mevzuatını ***modernist çizgide kurumsallaştırmış*** bulunmasıdır. Kırdan kente gelen göçmen kitlelerin kapasiteleri, kentte kendilerine böyle bir meşruiyet çerçevesi içinde yer bulmalarına olanak vermemektedir. Bu da kentteki gelişmelerin büyük ölçüde topluma karşı emrivakiler haline gelmesine yol açmıştır. Siyasal yaşamdaki popülist eğilimler ise bu emrivakilerin gerçekleşmesini kolaylaştırarak toplumsal gerilmelerin doğmasını azaltıcı bir etki yaratmıştır.

Türkiye'nin bu hızlı kentleşme döneminde uygulanan ekonomik politikaların niteliği bakımından 1980 yılı bir dönüm noktası olmuştur. İkinci Dünya Savaşıyla 1980 yılları arasında özellikle tarımda modernizasyona ağırlık verilmesi yanısıra, karayolu yapımına öncelik veren bir alt yapı stratejisinin izlenmesi, ülke iç pazarının bütünleşmesini, tarımda geçimlik üretim yapan tarım alanlarının küçülmesini, ulusal ya da uluslararası pazarlar için uzmanlaşmış üretim yapan bir yapıya ulaşmasını sağlamıştır. Tüm bu dönem içinde tarım kesiminde uygulanan popülist fiyatlandırma politikaları kırsal kesimde küçük üreticiliğin sürmesini önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Bu olgu bir ölçüde de olsa yaşanmakta olan kırdan kopuşun daha da hızlanmasını engellemiştir. Sanayileşme alanında ise ithal ikamesine dayalı, iç piyasaya dönük, yerli üreticilerin korunmasına özen gösteren bir sanayileşme politikası izlenmiştir. Bu alanda karma ekonomi anlayışı içinde sanayileşmenin devlet ve özel kesim girişimciliğinin katkılarıyla gerçekleştirilmesine çalışılmıştır. Bu sanayileşme Fordist bir çizgiyi izlemiştir. Ama İç pazarın küçüklüğü çok büyük ölçekli kuruluşların doğuşunu engellemiştir. Buna rağmen sanayi üretiminde yüksek tekelleşme oranları oluşmuştur. Bu tekeli Fordist sanayi yapısı yanısıra küçük üreticiler toplumun daha çok düşük gelirli gruplarının taleplerini karşılamaya dönük olarak faaliyetlerini sürdürmek olanağını bulabilmişlerdir.

1980 de Türkiye'nin ekonomik politikalarında köklü değişikliklere yol açılmıştır. Türkiye içe dönük ekonomi politikasını neo-liberal bir çizgide dışa dönük hale getirmiştir. Ekonomisini dış dünya ile bütünleştirmeye öncelik vermiştir. Altyapı politikalarında bilgi toplumunun gerektirdiği telekomünikasyon yatırımlarına öncelik verilmeye çalışılmıştır. Küresel bir ekonominin gerektirdiği yeni kurumlar oluşturulmuştur. Bu değişimler sırasında kamu maliyesi açıkları önlenemediği için daha önceki dönemlerde görülmeyen düzeyde yüksek bir enflasyon yaşanmıştır. 1980 sonrasında Türkiye ekonomisinin dışa dönük hale gelmesine paralel olarak, özel kesim dış pazarlara girebilmek ve teknolojik gelişmelere uyum yapabilmek için ortaklık yapılarını değiştirmiş yabancı sermaye ile ortaklıklarını artırmıştır. Dünyada esnek üretime geçişe paralel olarak, gelişmiş teknolojiye uyum yapabilen küçük ve orta ölçekli girişimler dış dünya ile bağlantılarını geliştirmişler, belli pazar nişlerini tutma becerisini gösterebilmişlerdir. Buna karşı Türkiye'nin üretici güçleri arasında çok önemli yeri olan devlet sanayilerini özelleştirme yolunda atılan adımlar sonuca ulaşmadığı gibi bu kuruluşların teknolojilerini yenilemelerine de olanak verilmemiştir. Dolayısıyla bu potansiyelin olabilecek katkılarından yeterince yararlanılamamıştır.

Başlangıçtan beri hizmet sektörü, kamu hizmetleri alanı ve bankacılık gibi modern kesimlerinin dışında, büyük ölçüde çalışan başına verimliliğin düşük olduğu bir küçük girişimcilik alanı olmuştur. Daha sonra, özellikle Türkiye'de içe dönük sanayileşmede belli gelişmeler sağlanınca, büyük sanayi sermayesinin örgütlediği bayiler ağları oluşmaya başlamıştır. Bayiler genellikle yerel küçük girişimciler olmasına karşın büyük girişimlerin şemsiyesi altında toplanmışlardır. 1980 li yıllardan sonra bu kesimde de bir farklılaşma ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu farklılaşma iki yönde kendisini göstermektedir. Bir yandan eskiden beri var olan perakende ticaret alanları yabancı sermaye ile işbirliği içinde ya da tek başına büyük sermaye tarafından yerleşmelerarası zincirler halinde örgütlenmeye başlamıştır. İkinci yöndeki gelişme küreselleşen ekonominin gerektirdiği yeni hizmetlerin ortaya çıkmasıdır. Bunlar finans sektörünün yeni hizmetler sunar hale gelmesi ve yeniden yapılanmasını ve bilgi toplumunun gerektirdiği yeni hizmetler kesimini içermektedir. Bu gelişmeler karşısında önemli alan kaybetmesine karşın hizmet sektöründe küçük girişimcilik yaygınlığını sürdürmektedir.

Türkiye'nin İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok partili bir siyasal rejime geçmesi, yönetimin merkezi bir yapıdan desantralize bir yapıya geçmesi sonucunu doğurmamıştır. Türkiye merkezi yönetim yapısını, ulaşım alt yapısındaki gelişmelerden de yararlanarak, gittikçe güçlendirerek sürdürmüştür. Demokrasinin geliştirilmesi ile yönetimin desantralizasyonu arasındaki ilişki, Türkiye'nin gündemine 1970 li yılların ikinci yarısından sonra girmiştir. Bu yıllarda gelişmeye başlayan yeni belediyecilik hareketi yerel yönetimlerin güçlendirilmesini savunmuştur. Bu hareket yerel yönetimlerin güçlendirilmesi konusunda siyasal partiler arasında geniş bir oydaşma yaratmış olmasına karşın bu oydaşmanın sonuçları yaşama yansımamıştır. 1984 de belediyelerin güçlendirilmesi konusunda bazı adımlar atılmış, ama bu adımları başkaları izlememiştir. Yine 1970 li yılların ikinci yarısından sonra demokrasinin geliştirilmesi için katılımcılık savunulmaya ve siyasal söylem içinde sık sık yer almaya başlamasına karşın, bu konuda da ciddi adımlar atılamamıştır. Gerek yerel yönetimlerin güçlendirilmesinin, gerek katılımcı yönetim pratiklerinin, yaşama geçirilemeyişinin arkasında, Türkiye'de sivil toplumun

örgütlenme geleneğinin bulunmayışı ve himayeci siyaset pratiklerinin bu yöndeki taleplerin gelişmesini önleyici etkileri bulunabilir. Buna rağmen İstanbulda yapılan Habitat.II toplantısı ve Kocaeli depreminden sonra Sivil Toplum Kurumlarının sayısında ve etkinliğinde önemli artışlar olmuştur. Türkiye'nin AB üyesi olma konusundaki çabalarının etkisiyle Türkiye'de yönetim anlayışından yönetişim anlayışına geçilme yönünde adımlar atılmaya ve kurumsal yapıda bu yöndeki düzenlemelere gidilmeye başlanmıştır.

V.2: Türkiye'nin AB Üyesi Olmak İçin Geliştirdiği Perspektifin Önemi

Avrupa Birliği Projesi insanlığın geliştirdiği en ilginç projelerden biridir. İkinci Dünya Savaşında Avrupa'nın yaşadığı yıkım, Birinci Dünya Savaşında yaşanan yıkımla karşılaştırılamayacak kadar büyük olmuştur. Avrupa Birleşik Devletleri projesi, işte bu ortamda bir siyasal barış projesi olarak gelişmiştir. İlk gelişen proje bir siyasal birlik oluşturarak Avrupa'nın uluslararası savaşların arenası haline gelmesine son verilmek istenmişti. Ama bu tür projelerin ulus devletlerin hiç olmazsa bir kısmının parlamentolarından geçmeyeceği daha 1952 yılında ortaya çıkmıştır. 1952 yılında Avrupa siyasal birliği projesinin gerçekleşmeyeceğinin anlaşılması bu düşüncenin önderliğini yapan **Robert Schuman ve Jean Monnet**, gibi bu düşüncenin mimarlarını yığınlığa itmemiş, tersine çok yeni stratejiler arayışına itmiştir. Yeni strateji Avrupa'nın doğrudan siyasal birliğe geçemeyeceği gerçeğinden hareketle, önce ekonomik alanlarda işbirliklerinin geliştirilmesi ve zaman içinde işbirliği düşüncesinin kök salmasıyla siyasal birliğe ulaşılmasını ön görüyordu. 1957'de Roma Antlaşması yapıldığında altı Avrupa ülkesi, Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg bir araya gelerek bir **Ortak Pazar (Avrupa Ekonomik Topluluğu, AET)** oluşturma iradesini ilan ederek bu yeni stratejiyi uygulamaya koydular. Sürekli müzakerelerle kendini oluşturan bu proje aşama, aşama yeni ülkelerin katılımıyla mekansal yayılımı artırdı, birleşmesi derinleştirdi. 1992'de AB'nin Maastricht Antlaşmasıyla bir ekonomik birlik olmanın ötesine geçerek bir siyasal birlik olduğunu ilan etmesi bu stratejinin başarıya ulaştığının bir göstergesi oldu.

1992'de AB'nin Maastricht Antlaşmasıyla bir ekonomik birlik olmanın ötesine geçerek bir siyasal birlik olduğunu ilan etmesi seçilen bu stratejinin başarıya ulaştığının bir göstergesi oldu. 1952 yılında gerçekleşemeyen **Avrupa'nın siyasal birliği projesi 1992'de Maastricht'te yani tam 40 yıl sonra gerçekleşti.** Önce 6 ülkenin oluşturduğu birlik, önce 9 ülke, daha sonra 12, 15 ve nihayet 25 ülkeyi içerir hale gelmiştir. 2010'lara doğru bu sayının 29' za yükselmesi beklenmektedir.

Bir gümrük birliği oluştuğunda dışında kalan bir ülke buna kayıtsız kalamaz. **Birliğin oluşması çevresindeki tüm akım ilişkilerinde önemli değişiklikler yaratabilir.** Bu etkiler ticari akım ilişkilerinde, ticaret yaratıcı ve ticaret saptırıcı ilişkiler olarak adlandırılmaktadır. Benzer tür değişimleri göç ilişkilerinde de görürüz. Nitekim Türkiye'de AB kurulduğunda ona karşı duyarsız kalamamıştır. Ama Türkiye'nin bu projeye başlangıçta gösterdiği ilgi gümrük birliğinin yaratacağı ekonomik etkiler dolayısıyla olmamıştır. Türkiye'nin bu konuyla ilgilenmesi Yunanistan'ın dış politika ataklarına karşı **kendisini savunma güdüsüyle olmuştur.** AB kurulduktan kısa bir süre sonra Yunanistan AET'ye ortak üye olmak üzere başvurmuştur. Bu başvurudan iki hafta kadar bir süre sonra, 1959 başlarında, Türkiye de ortak üye olmak için

başvurmuş ve 12 Eylül 1963'de, İsmet İnönü'nün Başbakanlığı döneminde Türkiye'yi Ortak Üye yapan Ankara Antlaşması imzalandı.

Bu Antlaşmayla Türkiye'nin önünde tam üyeliğe giden bir perspektif açılmıştı. Ama Türkiye'nin bu yolda ilerlemek için çok istekli olmadığı görülmektedir. Bunun temel nedeni Türkiye'nin **ithal ikamesi yoluyla sanayileşme** yolunu seçmiş olmasıydı. Türkiye uzun bir geçiş dönemi içinde belli sektörlerde sanayileşmesini gerçekleştirdikten sonra üye olmak istiyordu. Kamuoyunun önemli bir kısmı AET'ye karşıydı. Tabii 1980 askeri müdahalesi döneminde AT Türkiye ilişkileri donduruldu. Ama demokratik rejime döndükten sonra Türkiye'nin AT 'ye bakışında köklü değişimler olduğu görüldü. **Çoğunluğu AT'ye karşı olan Türkiye kamu oyu şimdi büyük ölçüde AT'ye sempatiyle bakar hale gelmişti.** Bunun iki önemli nedeni vardı. Türkiye 24 Ocak 1980'de aldığı ekonomik kararlarla ekonomisini dışa açmıştı. İthal ikamesiyle sanayileşme yerini ihracat yönelimli sanayileşme stratejisi almıştı. Bu halde AT'nin dışında kalmak için ısrar etmenin ekonomik gerekçeleri kalmamıştı. Öte yandan 12 Eylül 1980 deki askeri müdahale sonrasında toplumda stabilizasyonun sağlanması için sol ve sağ kesim üzerinde uygulanan baskı pratikleri Türkiye'de AT projesinin siyasal yönünün daha iyi kavranmasına yol açtı. **AT Türkiye'deki demokratik işleyişin garantisi olarak görülmeye başlandı.** Bu da Türkiye kamuoyunun AT yönüne dönmesini getirdi.

Bu gelişmeler üzerine **1987 yılında Türkiye tam üyelik için başvuru yaptı.** AT Komisyonu hazırladığı görüşte Türkiye'yi coğrafi olarak Avrupa içinde gördüğünü ama henüz tek pazara geçişini tamamlamamış olan AT'nin Türkiye'yi kabule hazır olmadığı belirtilmiş ve başvuru askıya alınmıştır. Ama Türkiye AT'ye üye olmak konusunda ısrarını sürdürmüştür. AT üzerinde baskı yapabilmek için **Türkiye tek taraflı olarak Gümrük Birliğine girmek için başvuru yapmıştır.** Bu AB tarihinde daha önce görülmemiş bir durumdur. Türkiye bu riski almıştır. Türkiye 1996 yılı başından itibaren gümrük birliğine dahil oldu. Türkiye ekonomisi gümrük birliği içinde çökmeyeceğini gösterdi. Bunun üzerine Türkiye 1997'de AB'ye tam üyelik takviminin belirlenmesini isteyerek başvurdu. Türkiye'nin ısrarı AB tarafında olumsuz tepkiler uyandırdı. 1997 yılı sonundaki Lüksemburg Zirvesi kararlarının olumsuzluğu üzerine **Türkiye AB ile siyasal diyalogunu kesti** sadece ekonomik ilişkilerini sürdürdü. Bu tepkiler sonucunda 1999 yılı sonundaki **Helsinki Zirvesinde Türkiye oybirliğiyle AB'ye aday ülke olarak kabul edildi.** O tarihten sonra da Türkiye AB ye girmek konusunda yoğun çabalar göstermektedir.

Türkiye'nin AB ile ortaklık müzakerelerinin başlatabilmek yaptığı hazırlıklar, Türkiye'de üye olmadan önce AB perspektifi bir çok değişikliği başlatmış bulunmaktadır. Sosyalist blokun çözülmesi üzerine AB Orta ve Doğu Avrupa ve Baltık ülkelerinin entegrasyonunu sağlama sorumluluğuyla karşı karşıya kalmıştı. AB gündemine giren bu çok sayıda ülkeyi içeren büyümesindeki müzakereleri standartlaştırmak gereğini duymuş ve üyelik için **Kopenhag Kriterleri** diye ünlenecek ölçütleri geliştirmişti. Türkiye'nin de üye olabilmesi için bu kriterleri gerçekleştirmesi gerekmektedir. Bu kriterlerin ekonomik yönü işleyen bir piyasa mekanizmasının varlığını ve AB ülkeleriyle rekabet edebilme kapasitesine sahip olmayı, siyasal yönü demokrasi ve hukukun üstünlüğü, özgürlükler ve insan hakları ile azınlıkların korunması ve saygı görmesini ve nihayet ülke mevzuatının topluluk mevzuatına uyumu gerektiriyordu.

Türkiye bu kriterlerin ekonomik yönünü karşılamakta bir sıkıntıyla karşılaşmamaktadır. Türkiye ekonomisinin 1980 sonrasında yaşadığı dönüşümler ve Türkiye'nin gümrük birliğinin üyesi olmayı gerçekleştirmiş olması ekonomik kriterlerini karşılanmasını çok kolaylaştırmıştır. Ama Kopenhag kriterlerinin demokratik kriterlerini karşılamak için Türkiye'nin uyumu sağlaması için önemli adımlar atması gerekmiştir. Türkiye demokrasisinin kalitesini geliştirmiş, hukuk devleti olma düzeyini yükseltmiştir. Müzakereler başladıktan sonra on yıl içinde Türkiye'nin AB'nin tam üyesi olması beklenmektedir. Bu süre içinde Türkiye'nin mevzuatının AB mevzuatıyla uyumu ve Türkiye'nin yeni bir yönetim sistemi içinde yer almasının konumuz açısından önemli sonuçları olacaktır. Türkiye'nin AB'yle yarışabilir bir başka proje geliştirememiş olduğu günümüz koşullarında Kopenhag ve Maastricht ölçütleri bir ölçüt olmaktan çıkarak Türkiye için adeta bir proje haline gelmektedir.

AB içinde yer alan Türkiye kendisini dört kademeli bir yönetim sistemi içinde bulacaktır. En üst AB kademesinde bir tür düzenleyici devlet bulunacaktır. Bu kuralları koyucu olan ama uygulamayı ulus-devletlere bırakan bir yeni devlet türü olmaktadır. Tabii burada AB düzeyindeki kararların büyük çoğunluğunun ulus-devletlerin oy birliğini gerektirdiğini unutmamak gerekir. AB içinde ulus-devletler egemenlik alanlarını büyük bir kıskançlıkla savunmaktadır. AB düzeyinin altında ulus, bölge ve yerel düzey bulunacaktır. Bu temelde desantralize bir yönetim sistemidir. AB düzeyinin altında ki düzeyler AB'nin Maastricht Antlaşmanında kabul edilen iki ilke; *yerindenlik (subsidiarity) ve orantılılık (proportuanality)* desantralizasyonun güvencesi olmaktadır. Yerindenlik ilkesi her faaliyetin ondan yararlananlara en yakın olan yerde yapılmasını öngörüyordu. Tabii bunun bir sınırı vardır. O da o ölçekte ekonomik olarak yapılabilir olmasıdır. Orantılılık ise bir önlem alınırken gerçekleştirilmek istenilenle uyum içinde araçların kullanılması, aşırı önlemlere başvurulmamasını öngörmektedir.¹²⁵

AB içinde Türkiye kendisini daha büyük bir sistemin parçası haline gelecek, kimliğini oluşturmakta işlevselliği olan ötekileştirme kalıplarını değiştirecek, daha desantralize, sivil toplum kuruluşlarının seslerine daha duyarlı hale gelecektir. AB projesinin içine gömülü olan sosyal damarın mekanizmaları olan sosyal fonlar, uyum fonları ve bölgesel fonlardan yararlanarak bölgesel eşitsizliklere daha duyarlı hale gelecektir. Türkiye'nin iç dinamikleri içinde şimdiye kadar yeterince etkili olamamış bu tür eğilimler AB'yle müzakere süreçlerinde ve AB'ye üye olduktan sonra güçlenecek ve gerçekleşme olasılıkları yükselecektir.

V.3: Türkiye'de Yerleşme Sisteminin Yaşamakta Olduğu Dönüşüm

Yaşamakta olduğu ekonomik dönüşüm ve siyasal rejimin seçmelerinin etkileri altında Türkiye'nin yerleşme sistemi sürekli bir dönüşüm geçirmektedir. Bir ülkenin yerleşme sistemini sadece nüfusun mekandaki dağılımına dayanarak tanımlamak yeterli olmaz. Kapitalin mekandaki dağılımı ve yerleşmeler arası ilişkileri kuran çeşitli altyapı sistemleriyle birlikte düşünmek gerekir.

¹²⁵ İlhan Tekeli Selim İlkin: *Avrupa Birliği Türkiye ve Yerellik*, IULA-EMME, İstanbul, 2003.

V.3.1: Dönüşümü Alansal Temsille Kavramak

Bu süreçlerin etkisiyle, Türkiye'nin yerleşme yapısının yaşamakta olduğu dönüşümü alansal temsil üzerinden tanımlamaya çalışırsak mekanda iki tür farklılaşma kendisini göstermektedir. Bunlardan biri **mekansal eşitsiz büyümedir**. Diğeri ise **kıyasallaşmadır**.

Nüfusun ve kapitalin mekanda dağılım süreçleri, ülke mekanında, refahın eşitsiz dağılımına neden olmaktadır. **Mekansal eşitsizlik** bireysel düzeydeki eşitsizliğin yeniden üretimini kolaylaştırıcı bir mekanizma olarak çalışmaktadır. Türkiye'de varolan eşitsizlik kalıbını iki nedenle birlikte kavramak olanaklıdır. Bunlardan birincisi kaynakların dağılımının piyasa süreçleriyle belirlenmesidir. Temelde bunun eşitsiz bir büyüme doğurduğu bilinmektedir. Ama bu eşitsizliğin neden hangi yöreler aleyhine oluştuğunu kavrayabilmek için tarihsel nedenlere ve ülkenin dış ekonomik bağlantılarının yönüne bakmak gerekir.

Türkiye'de eşitsiz bir gelişme yaşanmaktadır. 2002 yılı saptamalarına göre günlük ortalama geliri 1 doların altında olan nüfus oranı yüzde 20'dir. Gini katsayısı 0.44 olarak bulunmuştur. Hane halklarının yüzde 38'zi gelirlerinden memnun değildir. Yine hane halklarının yüzde 14'dü yaşamını sürdürebilmek için ayni ya da nakdi yardım almaktadır. 2000 yılında kişi başına GSMYİH'sı en yüksek olan ille endüşük olan ilin değerleri arasındaki oran 7,84'dür.¹²⁶

Türkiye özellikle son yirmi yıl içinde Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarına nüfus ve kapital yığılması yaşamaktadır. Bu süreç **kıyasallaşma** diye adlandırılmaya başlamıştır. Bu kıyasallaşma değişik mekanizmaların bileşik bir etkisi sonucu ortaya çıkmaktadır. Tabii bunların başında tüm dünyada yaşanmakta olan nüfusun yaşam kalitesi yüksek iklimi yumuşak yerlerde toplanması eğilimi gelmektedir. Buna Türkiye'de özel araba sahipliğinin artışı ve yaşam kalıplarındaki değişimler sonucu kıyılarda dinlenme ya da spekülatif amaçlı çok sayıda ikinci konutun yapılması eğilimini, özellikle 1980 li yıllardan sonra büyük ölçekli Turizm yatırımlarının özendirilmiş olmasını ve seracılık alanındaki eklemek gerekir.

Bu iki belirgin eğilim dışında ülke mekanında sosyal ve politik ilişkilerin küresel düzeye taşınması ve esnek üretime geçiş yönündeki gelişmeler yeni farklılaşmalar yaratmaktadır. Geçtiğimiz iki onyılda içinde ülkede yeni sanayi odakları ortaya çıkmış, yeni teknoloji bölgeleri ile ihtisaslaşmış ve el-emeğine dayalı sanayi bölgeleri oluşmuş¹²⁷, büyük kentlerde ve en önemlisi İstanbul'da hizmet sektöründe, özellikle de finans, sigortacılık, ve gayrimenkul hizmetleri alanlarında önemli gelişmeler yaşanmıştır.

Sanayi ve ekonomi alanlarında yaşanan bu gelişmeler Türkiye'nin 1980 sonrasındaki uluslararası ekonomik sisteme entegre olma yönündeki politikalarının bir sonucudur. Bu gelişmeler sonucunda da Türkiye'deki yerleşmelerin bir bölümünün küresel sisteme eklemlendiğini söylemek mümkündür. En önemli yeni sanayi odaklarından biri olan Marmara Bölgesinin kalbi durumundaki İstanbul, ihracat merkezi işlevinin yanısıra

¹²⁶ www.die.gov.tr. 8/9/2004 sayfası

¹²⁷ İlhan Tekeli : Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. Yıldız Sey. (Ed) 75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1998, s.1-24.

sadece bölgesinin değil Türkiye'nin finans sektöründeki başkenti olarak küresel sisteme entegre olmuş, ulusal medyanın ve uluslararası konferans ve sergilerin yer seçtiği bir *dünya kenti* haline gelmiştir.

1990'larda İstanbul'un oluşturduğu kent bölgesi Kocaeli ve Bursa gibi illerle sınırlı iken, 2000'li yıllara gelindiğinde sanayi gelişiminin doğuda Bilecik, Bolu ve Trakya'da Tekirdağ, Kırklareli'ni de içine alan daha geniş bir bölgeye yayıldığı, bu illerdeki sanayi istihdam düzeylerindeki önemli artışlar ve GSYİH paylarında sağladıkları artışlar ile gösterilebilir. 2001 yılında Bolu, kişi başına GSYİH düzeyini 4216 dolara çıkartarak il sıralamasında Kocaeli'nden (6165 dolar) sonra ikinci sıraya yükselmeyi başarmıştır.

Cumhuriyetle birlikte Başkentliği ilan edilmiş bulunan Ankara Türkiye'nin mekansal farklılaşma dinamiğini etkilemekte çok önemli rol oynadığını gelişmenin liman kentlerinden ülke içine kaymasında etkili olduğunu biliyoruz. Ama 1980 sonrasında büyümesi yavaşlamıştır. Gelişmeyi çevresine desantralize etmekte ya da çevresinin bir kentsel bölgeye dönüştürmekte etkisi sınırlı kalmaktadır.

Türkiye'de küresel yerleşmeler ağıyla bütünleşmeyi yaşayan tek bölge merkezinde İstanbul'un bulunduğu Marmara Bölgesi değildir. İzmir'in de çevre iller üstünde etkisi olmuştur. Manisa, Uşak sanayileşen illerimiz arasındadır. İzmir ve etki alanında birbirine yakın büyüklüklerde kent oluşmuş bulunmaktadır. Ege bölgesinin bir *kentsel alan (Urban Field)* geldiğini söylemek olanaklıdır.

Ayrıca, yukarıda belirtildiği gibi ülkenin özellikle Batı ve Güney kıyılarında seracılık ve turizm sektöründe yaşanan gelişmelere koşut olarak uluslararası pazarlarla eklemlenme sağlanmıştır. Antalya ve Muğla 2000 yılında hem tarım hem turizm alanındaki gelişmelere koşut olarak ülke nüfusu içindeki paylarını ve GSYİH paylarını arttırmışlardır. Özellikle Antalya 1990-2000 döneminde nüfus payını 11. sıradan 7. sıraya, GSYİH payını da 10. sıradan 8. sıraya çıkartmayı başarmıştır.

İçel, Hatay, Adana, Gaziantep çok kaliteli otoyollarla birbirlerine bağlanmış bulunmaktadırlar. Geçmişteki yıllarda Türkiye'nin bir gelişme kutbu olma eğilimi gösteren bu bölgenin, Türkiye'nin dış ilişkilerindeki gelişmelere paralel olarak bu işlevini yeniden kazanması beklenebilir.

Ayrıca bazı Anadolu kentlerinde (Denizli, Gaziantep, Çorum, Maraş, Konya gibi) son derece ihtisaslaşmış sanayiler doğrudan uluslararası pazarlarla ilişkiye geçerek küresel ekonomiyle bütünleşmeyi başarmışlardır¹²⁸.

Denilebilir ki Türkiye'de İstanbul, Ankara, Adana karayolunun çevresinde güneyinde kalan bölümü ülkenin dış dünyaya eklemlenmek, kendi arasında bütünleşmek ve hızlı bir gelişme dinamiği sergilemek bakımından ülkenin diğer kısmından önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Bu yolun doğusunda sadece gelişme dinamikleri oldukça güçsüz bölgesel merkezler kalmaktadır.

Küresel bütünleşmenin dışında kalan ve tarım ve hayvancılığın en önemli geçim kaynağı olduğu pek çok sayıda yerleşme en yoğun olarak Doğu Anadolu ve

¹²⁸ İlhan Tekeli:A.g.e.

Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde bulunmaktadır. Bu İllerin nüfus payları artarken, milli gelir içindeki payları düşmektedir. Bunlarda demografik geçiş sürecinde yeterince ilerlenmediği için doğum oranları yüksekliğini korumakta, ekonomik gelişme hızlandırılmayınca da kişi başına refah önemli ölçüde düşmektedir. İç Anadolu, Karadeniz ve İç Ege'nin bazı illerinde de benzer durum gözlemlenmektedir. Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde 1990-2000 döneminde ülke genelinin üstünde bir kent nüfus artışı ile karşılaşmıştır. Bu bölgelerde yaşanan terör olayları, köy boşaltmaları bazı illerin (Şanlıurfa, Diyarbakır gibi) nüfuslarını arttırmış, bazı illerin (Hakkari, Adıyaman, Van gibi) kent nüfuslarında aşırı artışlara yol açmıştır. Tunceli, Şırnak ise büyük ölçüde göç veren iller konumuna gelmiş ve tarım sektörü de çökerek yalnızca kamu görevlilerinin bulunduğu iller durumuna dönüşmüştür.

Bu bölgenin gelişme dinamiklerini kavramak ve geleceğine ilişkin doğru beklentilerde bulunabilmek için Güneydoğu Anadolu Projesinin gerçekleşme düzeyini ve geleceğe ilişkin gelişme potansiyelini gözönüne almak gerekir. Türkiye'nin 1963'ten beri uygulamaya çalıştığı en büyük su ve toprak kaynaklarını geliştirme projesi olan GAP Dicle ve Fırat Havzasında 22 baraj ve 19 hidroelektrik santrali ile toplam su potansiyelinin yüzde 28'ini denetim altına alırken 1,7 milyon hektar arazinin sulanması sağlanacak ve 7476 megawattın üzerinde bir kurulu kapasiteyle yılda 27 milyar kilovatsaatlik elektrik enerjisi üretilecektir.¹²⁹ Bu projenin tamamlanması için kadar daha yatırım yapılmasını gerektirmektedir. Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa ve Şırnak illerini kapsayan Türkiye'nin yüzde 10 büyüklüğünde bir alandaki projenin önümüzdeki 10 yılda tamamlanması planlanmaktadır. Sulamanın başladığı yerlerde tarım alanında ve dolayısıyla tüm ekonomik yaşamda önemli etkiler yaratmaya başlamıştır.

Ülkenin varolan gelişme dinamikleri ancak böyle bir yapıyı yeniden üretebildiği söylenebilir. Ama bu dinamiğin aynı kalmayacağı konusunda GAP'ın uygulamasının tamamlanmasının ötesinde beklentiler vardır. Bunlardan biri daha önce üzerinde durduğumuz AB'yle üyelik müzakerelerinin başlaması ve üyeliğin gerçekleşmesidir. Türkiye'nin içine girdiği yeni yönetim sistemi içinde yeni bölgesel gelişme dinamiklerinin tetiklenmesi olasılığı artacaktır. Öte yandan Türkiye'nin Kuzeydoğu, Doğu ve Güneydoğudaki komşu ülkelerle olan dış ilişkilerinde yaşanacak yeni açılımlar Türkiye'nin geri kalmış bölgelerindeki dinamiklerde değişimler yaratabilecektir.

V.3.2: Dönüşümü Yerleşmelerin Noktasal Dağılımı Temsili ile Kavramak

Bir ülkede sadece yaşanan kentleşme oranını betimlemek yaşanan dönüşümün niteliğini kavramakta tek başına yeterli olmaz. Yerleşmeler yükledikleri işlevlere göre farklı büyüklüklere ulaştığı için yerleşmelerin büyüklük dağılımını da bilmek gerekir. Genellikle gelişmekte olan ülkelerde bir kent aşırı büyüyerek tek egemen kent haline gelir. Bu tek egemen kent o ülkenin dış dünya ile yarışabilmesinde bir fırsat olduğu kadar, ülkenin diğer bölgelerinin gelişmesini engeli olarak da görülmeye başlar. Bu tek egemen kentlerin büyümesinin denetim altına alınması zaman, zaman o ülkelerin siyasal söyleminde ağırlıklı bir yer tutar. Bunun için kent planlarının gündeminde ülkenin yerleşme büyüklükleri dağılımı konusunda nasıl yargıya

¹²⁹ www.GAP.gov.tr. (4 Mayıs 2004 güncelleşmesi)

varılacağı tartışma konusu olur. Bu tür bir yargıya varılırken, genellikle yerleşme sisteminin, sıra büyüklük kuralına uygun olup olmadığına bakılır. Sıra büyüklük kuralı, büyüklük sırasına göre dizilmiş yerleşmelerde her sıradaki yerleşmenin büyüklüğünün en büyük kentin nüfusunun sıra sayısına bölünmesinde ortaya çıkan sayıya eşit olmasını öngörmektedir. Örneğin bir ülkenin ikinci büyük yerleşmesinin nüfusunun en büyük kentin nüfusunun yarısına eşit olması beklenmektedir. Genellikle Türkiye gibi alanı ve nüfusu büyük ülkelerde, eğer nüfus yerleşme büyüklükleri arasında dengeli olarak dağılıyorsa, sıra büyüklük kuralına uyacağı varsayılmaktadır. Cumhuriyet öncesinde İstanbul'la ikinci büyük kent İzmir arasındaki oran 5 düzeyindedir. Anadoludaki yerleşmelerin büyüklük dağılımı sıra büyüklük kuralına uymaktan uzaktır. Ama Cumhuriyetin Başkenti'ni İstanbul'dan Ankara'ya nakletmesi, izlediği iç pazarı bütünleştirmeye dönük demiryolu politikaları, devlet eliyle ithal ikameci sanayileşme politikası izlerken bu sanayileri Anadolu'nun demiryolu üzerindeki küçük yerleşmelerde kurması dengeli bir yerleşme büyüklükleri dağılımına geçiş konusunda atılan kararlı bir adım olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok partili siyasal rejime geçilmesi de benzer etkiler yaratmıştır. Kamu yatırımlarına karar veren hükümetlerin bölgeler arasında dengeli bir dağılım politikası izlenmesine neden olmuştur. Bu etkilerle, 1960 lı yıllarda, Türkiye'de yerleşme büyüklüklerinin dağılımı büyük ölçüde sıra büyüklük kuralına uygun hale gelmiştir. İstanbul ülkenin en büyük kenti olmasına karşın, ülke ekonomisinde tek egemen kent haline gelmemiştir. 1980 sonrasında ise Türkiye'nin ekonomik politikasında yaşanan dışa yöneliş, İstanbul'un büyümesini hızlandırınca Türkiye yerleşmelerinin büyüklük dağılımı sıra büyüklük kuralından yeniden uzaklaşmaya başlamıştır.

Ülkenin en büyük yerleşmesi olan, İstanbul metropoliten alanının nüfusu 1950 de 975.000 iken, 1990 da 7.521.000 ne yükselmiştir. 2000 yılında İstanbul İlinin nüfusu 10.018.735'ş'e yükselmiştir. Metropoliten alanın nüfusu daha da büyüktür. Bu çok yüksek bir büyüme hızıdır. Son dönemde nüfus artışın yaklaşık olarak üçte biri doğal artıştan, üçte ikisi göçler dolayısıyla gerçekleşmiştir. 2000 yılında İstanbul'un nüfusu 10 milyonun üzerine çıkarak mega kentler arasında yer almaya başlamıştır. Bu kestirimler yine de İstanbul'un aşırı büyüdüğü sonucunu çıkarmak için yeterli olmayabilir. Çünkü İstanbul'un bugüne kadar olan büyüme hızı Türkiye'nin kentleşme hızından daha yüksek olmamıştır. İstanbul'un nüfusunun toplam kentli nüfus içindeki payı yüzde 20 ler düzeyinde sabit kalmıştır. Sayısal kanıtlar ne olursa olsun toplumda İstanbul'un aşırı büyümüş olması kaygısının yaygınlaşmış olması İstanbul'daki yaşam deneyinden kaynaklanmaktadır. Kentin gelişmesi, toplumun meşru kabul ettiği kurallar içinde olmamakta, yaşam kalitesi istenilen düzeyde geliştirilememektedir. Bu megakent kavramının dikkati çekmeyi amaçladığı yakınmalara uygun bir yargıdır.

Oysa son yıllarda Türkiye'de İstanbul konusundaki söylem içinde megakent kavramı hemen elenmiş onun yerini *dünya kenti* kavramı almıştır. Bu tüm sorunlarına karşın toplumda İstanbul'un bir fırsat olarak görüldüğünün işareti olarak alınabilir. Bu nedenle bir yakınma terimi yerine geleceğe ilişkin bir iddia ve program taşıyan dünya kenti terimi benimsenmiştir. MS.330 dan Birinci Dünya Savaşı sonrasına kadar uzanan 1500 yılı aşkın bir süre İstanbul bir dünya kenti olmuştur. Bir yandan Sovyet Devrimi, öte yandan Cumhuriyet'in izlediği politikalar sonucu İstanbul bir dünya kenti olma niteliğini kaybetmiştir. Sosyalist Blok'un çözülmesinden ve Türkiye'nin ekonomik politikalarının değişmesinden sonra İstanbul'un bir dünya kenti olma arayışı yeniden gündeme gelmiştir. Günümüzde uluslar ekonomik yarışmayı ancak dünya kenti olma niteliğindeki metropoller aracılığıyla sürdürebilmektedirler.

V.3.3: Dönüşümü Yerleşmeler Arası İlişki Ağlarının Değişmesiyle Kavramak

Bir yerleşme sisteminin yaşadığı dönüşümün betimlenmesinin tamamlanabilmesi için yerleşmeler arası mal, insan ve haber akımlarına olanak veren **altyapı sistemlerinde olan gelişmeleri** de anlatmak gerekir. İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye iç Pazar bütünlüğünü, merkezi yönetimin ülke mekanındaki denetiminin artırılmasını demiryolu sisteminin geliştirilmesiyle sağlanmaya çalışılırken, Savaş sonrasında karayolu sistemine öncelik vererek gerçekleştirilme yoluna girmiştir. Karayolu ağırlıklı politika günümüze kadar sürmüştür. Yine'de 1980 sonrasında Türkiye'nin dışa açık yeni bir ekonomik politika izlemesinin alt yapı politikalarına belli bir yansımaları olmuştur. Bu yansıma kendisini üç alanda göstermiştir. Bunlardan birincisi telekomünikasyon sisteminin özellikle hızla geliştirilmesi olmuştur. Türkiye dünyada oluşan "cyberspace" in parçası haline gelmeye çalışmıştır. İkincisi gelişme ülkenin büyüme kutuplarını uluslararası otoyol sistemine bağlayacak büyük alt yapı yatırımlarına girişmesi olmuştur. Halen tam olarak bitirilmemiş bu yatırım ülkenin gelişme kutupları arasında ve bu kutuplar ile özellikle Avrupa arasında uzaklık-zaman matrisini değiştirmeyi amaçlıyordu. Türkiye halen bu proje yerine 15.000 km lik bir karayolu güzergahında geliş ve gidişi ayrılmış dört şeritli yol yapımına gitmeyi uygulamaktadır. Üçüncü gelişme hava ulaşım filosunun geliştirilmesi ve uçak meydanlarının yaygınlaştırılması olmuştur. Bu meydanların bir kısmı günümüzde ekonomik olmadığı için kullanılmamaktadır.

Dünyanın yeniden yapılanmasına paralel olarak yerleşmelerin ilişki ağlarında yaşanan değişimler Türkiye'de de önemli ölçüde gözlenebilmektedir. Mal ve insan akımlarında, sanayileşmiş ülkeler ile karşılaştırıldığında çok yüksek olmasa bile, önemli artışlar yaşanmaktadır. Sanayileşmiş ülkelerde olduğu gibi, bu akımlar ağırlıklı olarak karayollarında gerçekleşmekte, ve karayollarının payı her geçen gün daha da artmakta, ve bu gelişim önceki bölümlerde bahsedildiği gibi sürdürülebilir gelişme ve ulaştırma açısından çeşitli sakıncalar barındırmaktadır. Avrupa Birliği politikalarında son dönemlerde sıkça yer alan ulaşımında sürdürülebilirlik ilkesi, Türkiye'nin de politik dökümanlarında son dönemlerde önemli yer tutmuş, son Beş Yıllık Kalkınma Planları ve bunlara bağlı geliştirilen yatırım programlarında sürdürülebilir ulaşım türlerinin geliştirilmesi ve özellikle de demiryollarına yatırımın artırılması hedeflenmiştir.

Türkiye'de mevcut demiryolları altyapısının yetersizliği, demiryollarının esnek üretim biçimlerine uyum sağlamakta zorlanması, ve karayollarında taşıma maliyetlerinin düşüklüğü nedeniyle, demiryollarıyla yapılan taşımanın ve özellikle de yük taşımacılığının artırılması Türkiye için gerçekleştirilmesi kolay bir senaryo gibi gözükmesine de, bu hedef Kalkınma Planlarında da ısrarla belirtildiği gibi Türkiye için son derece önemlidir. Türkiye'de demiryolunun yük taşımacılığındaki payı, Avrupa ve hatta ABD ortalamalarından bile daha düşüktür. Karayolunun olumsuz çevresel etkileri, ayrıca ülkemizde karayollarında yaşanan trafik yoğunluğu ve trafik kazaları, diğer ulaşım türlerinin potansiyelinin daha etkili biçimde kullanılması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, yeni esnek üretim biçimlerinin karayolunu avantajlı kılan yapısına rağmen, Avrupa Birliği'nde demiryolunu destekleyen yük taşımacılığı politikaları, ve bunlarla ilişkili olarak Türkiye'nin durumu önemli bir araştırma konusudur. Ayrıca, Türkiye'nin coğrafi konumu, konunun sadece Avrupa Birliği ile değil, ülkenin doğu sınırında yer alan Asya ülkeleriyle bağlantılı olarak

değerlendirilmesi gerektiğini de ortaya koymaktadır. Bu ülkelerde yaygın demiryolu ağları mevcuttur; Avrupa Birliği kapsamında öngörülen demiryolu ağının standartlarından çok daha düşük de olsa, bu ağlar üzerinde önemli bir yük dolaşımı yer almaktadır. Avrupa Birliği, kendi geliştirmeyi planladığı demiryolu yük ağını ve Orta Asya ülkelerinde mevcut bulunan demiryolu altyapısını dikkate alarak, Türkiye’yi bağlantının kopuk noktası (missing link) olarak tanımlamaktadır. Bu bağlamda, Asya ve Avrupa kıtalarının ekonomik ilişkiler ağı çerçevesinde, ve yine yukarıda bahsedilen yeni üretim biçimlerinin etkileri de göz ardı edilmeden, Türkiye’de taşımacılığının karayolu ve başta demiryolu olmak üzere diğer ulaşım türleri açısından değerlendirilmesi öncelikli konulardan olmalıdır. Diğer türler düşünülürken, ülkenin deniz yolları potansiyeli üzerine de araştırmalar yapılması gerekmektedir.

Ulaşım taleplerinin gelişen bilişim teknolojileri sonucunda haber ve bilgi akımlarıyla ikame edilmesi konusu ise, Türkiye’de internet altyapısının henüz gelişmiş ülkelerde olduğu kadar ileri düzeyde olmaması nedeniyle yaygın bir araştırma konusu olmamıştır. Öte yandan, dünyada tartışılan evden çalışma, internet üzerinden eğitim, alışveriş, bankacılık ve benzeri senaryoların, Türkiye için uygunluğu, hangi alanlarda gerçekleştirilme olasılığı olduğu ve yolculuk miktarları ile trafik yoğunluğu üzerinde gerçekten bir etkisi olup olmayacağı konuları uluslararası karşılaştırma olanakları da taşıyan ve dolayısıyla önemli potansiyeller içeren araştırma konularıdır.

V.3.4: Dönüşümü Yerleşme İçi Değişmelerden Yola Çıkararak Kavramak

Türkiye’de yerleşme sisteminin yaşadığı dönüşümü sadece yerleşmeler arası ilişkilerin ve konumların değişmesiyle betimlemek yeterli olmaz. Her ***yerleşme içinde yaşanan dönüşümleri*** de betimlemek gerekir. Türkiye’de yerleşmelerin biçimlerinde yaşanan dönüşümlerin arkasında üç farklı etkiyi görmek olanaklıdır. Bunlardan birincisi kentlerin işlevleri ve çevresinde kurduğu denetim biçimlerindeki değişimler ile bunun paralelinde oluşan toplumsal katmanlaşmanın yeni biçimleridir. İkincisi kentteki yapı sunum biçimlerinde ve kent içi ulaşımın örgütlenmesindeki gelişmelerdir. Üçüncüsü yerleşmenin büyüklüğünde ya da ölçeğindeki artıştır. Türkiye’de son yirmi yılda kent biçimlerinde gözlenen değişimlerde bu üç faktörün birleşik etkilerini gözlemek olanaklıdır.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’de kentlerin iç yapılarının oluşumunu geç sanayileşen bir ülkenin kapital kıtlığı altında, modernist meşruiyet kalıplarına sığmayan bir deneyim olarak niteliyebiliriz. İkinci Dünya savaşı sonrasında Türkiye’nin karma ekonomi içinde sanayileşmesi kentin oluşumunu da etkilemiştir. Küçük üretici iken kent merkezi etrafında toplanmış olan girişimciler başarıya ulaşmış orta ölçeğe geçmeğe başlayınca kentin çevresine sıçramışlardır. Kentin merkezi çevresindeki bu küçük üreticiler alanı küçük girişimcileri yaratan geliştiren bir kuvöz işlevi görür. Ticarete sağlanan birikimden sanayiye geçiş Türkiye’de sık rastlanan bir yol olmuştur. Ticarete orta boy sanayi kurabilecek birikimi sağlayan girişimciler kentin yakın çevresinde sanayi kurma eğilimi göstermişlerdir. Devlet sanayileri ise büyük ölçeklidir. Kentten görece olarak daha rahat kopabilmekte ve büyük kampuslar halinde yerleşmişlerdir. Bu yeni sanayileşen kentte ekonomik işleyişin gerektirdiği finansman ve bankacılık servisleri kentin merkezinde yer almışlardır. Kentin çevresinde toplanan orta ve büyük sanayi çevresine ucuz emeği çekecektir. Türkiye sanayileşmeyle birlikte hatta ondan daha önce kırdan kopan nüfusun kentlerde

toplanmasını yaşadığı için sanayinin çevresi kente gelenler için çekici yerleşme alanları olmuştur. Türkiye’de kentte yapılaşmanın meşruiyet kalıplarını 1930’lu yıllarda modernist bir anlayışla belirlemiştir. Oysa kente gelen bu kitlenin bireysel kapasiteleri kendilerine modernist meşruiyet kalıplarına uygun şekilde yaşayacak bir yer bulmalarına uygun değildir. Bu durumda onlar çözümlerini emrivakilerle yaratmışlar ve böylece kentin çevresinde gecekondular oluşmuştur. Özel otomobil sahipliği yaygınlaşmadıysa kentin çevresindeki gecekondular kuşağı ile kent merkezi arasında kentin yüksek ve orta gelirli konutları yer almıştır. Bu alanda hızla artan arsa fiyatları orta sınıfların bir parsel üzerinde tek başlarına konut edinmelerini olanaksız kılınca arsa maliyetinin bölüşülmesine olanak verecek şekilde kat mülkiyeti kurumu yaratılmış ve yapsatçı denilen küçük müteahhitler eliyle apartmanlaşma yaşanmıştır. Bu kentin merkezi iş alanı ile gecekondular kuşakları arasında yüksek yoğunluklu bir apartmanlaşmaya neden olmuştur. Denilebilir İkinci Dünya Savaşından 1970’li yılların ikinci yarısına kadar Türkiye’deki orta boy kentler bu şemaya uygun bir dönüşüm yaşamışlardır.

Türkiye’de sanayileşmenin yoğunlaştığı ve ölçeğin büyüdüğü İstanbul, Ankara ve İzmir gibi kentlerde kentin gelişmesi tek merkezli olarak sürdürülmesinin olanağı kalmaz, ya gelişme yeni merkezlere sıçrayarak ya da çevresinde varolan yerleşmeleri dönüştürerek çok merkezli bir yapı kazanmaya başlamıştır. Bu durumda bir metropolitenleşme olgusu başladığı söylenebilir. Bu yapının ortaya çıkmasında gelişmiş bir ulaşım ve haberleşme ağının varlığı kentsel gelişmeyi emrivakilere karşı koruyacak bir regülasyon sisteminin işlerliği gerekmektedir. Bu aşamada sanayi daha uzak mesafelere yayılabilmektedir. Sanayinin bu yayılımı sanayinin günlük yönetim işlevleriyle kontrol işlevlerinin farklılaşmasına neden olmaktadır. Günlük yönetim işlevleri sanayi ile desantralize olurken kontrol işlevleri kentin MİA (Merkezi İş Alanı) sınırları içinde kalacaktır. Haberleşme olanaklarının artışı yüzyüze ilişkilerin önemini ortadan kaldıramayacaktır. Sanayi anakentten kopuk, kendine yeterliliği olan, uzmanlaşmış "uydu kentlerde" yer alacaktır. Anakentin çevresinde önce konut alt kentleri, daha sonra sanayi alt kentleri onun dışında da uydu kentler bulunacaktır. Bu farklılaşmış anakent altkentler ve uydu kentler arasında tarımsal alanlar, boşluklar bulunacaktır. Böylece fiziki olarak bütünleşmiş bir kent yerine çapı 150 km'ye varan bir alandaki yerleşmeler ağı metropoliten yapıyı ortaya çıkarmaktadır. Türkiye’nin 1970 li yıllarının ikinci yarısından sonra bir metropoliten yapıya geçmesi için gerekli nesnel koşulların oluşmaya başladığı söylenebilir. Buna karşın Türkiye’nin popülist siyasal alışkanlıkları içerisinde bir metropolitenleşmeden çok uzmanlaşmış bir sanayi kenti oluşması süreci yaşanmıştır denilebilir.

1970 li yıllarının ortalarına kadar Türkiye’de kentler yağlekesi halinde büyümüşlerdir. Bu dönemde yapı sunum biçimlerinin niteliği gereği kentlerin büyümesi büyük ölçüde yapıların birer birer eklenmesiyle gerçekleşmektedir. Ayrıca kent içi ulaşım hizmetlerinin örgütlenme biçimi kentin yapılaşmış kesiminden kopmaya olanak vermemektedir. Bu durumda kent yüksek yoğunluklu olarak, bir yağ lekesi gibi büyümektedir. Kent merkezlerinde yık-yap süreçlerinin işleyişine dolayısıyla tarihsel ve kültürel değerlerin tahrip edilmesine, sürekli olarak yoğunluk artışına ve yeşil alanların yok oluşuna sosyal alt yapıların yetersiz kalışlarına neden olmaktadır. Kentin büyüme biçimi sürekli olarak yaşam kalitesini düşürücü sonuçlar doğurmaktadır.

1970 li yılların ikinci yarısından sonra nesnel koşullarda değişimler başlamıştır. Kentte yapı sunum biçimleri sermayelerin bir araya getirilerek büyük yapı birimlerinin sunulmasına olanak vermiştir. Toplu konut sunum biçimleri gelişmiştir. Küçük sanayi siteleri ve organize sanayi bölgelerinin sayıları hızla artmıştır. Toplu işyeri yaptırma kooperatifleri örgütlenmiştir. Yüksek öğretim kuruluşları, sağlık kuruluşları gibi kamu hizmetlerinin binaları, özel kesimin büyük kuruluşlarının yönetim merkezleri kampuslar halinde inşa edilmesi eğilimi yükselmiştir. Tüm bu gelişmeler kentlerin birer birer yapıların eklenmesiyle büyüme biçiminden, kente büyük parçalar eklenmesiyle büyüme biçimlerine geçilmiştir. Hatta gecekonduların açılması da mafyalaşmış ilişkiler içinde büyük parçalar halinde gerçekleşmeye başlamıştır. Öte yandan, 1970 sonrasında Türkiye'de otomobil üretimi başlamış özel araba sahipliği yaygınlaşmıştır. Özel ve kamu kuruluşları çalışanlarını özel servisleriyle işe getirip götürmeye başlamışlardır. Bu pratik çok yaygınlaşmıştır. Bu gelişmeler kentlerin aralarında boş alanlar bırakarak büyümesine yani metropoliten bir yapının doğmasına olanak verebilecek gelişmelerdir. Oysa kentlerin büyümesinin yine aralarda hiç boşluk bırakmayan bir biçimde gerçekleşmekte olduğu gözlenmektedir.

1970 li yılların ikinci yarısından sonra başlayan Türkiye'nin 1980 sonrasında yeni ekonomik politikalar izleyerek dünyaya eklenme süreciyle hızlanan gelişmeler kentin biçimlenmesinde daha önceki döneme göre bazı farklılıklar yaratmıştır. Toplu işyerleri ve sanayi siteleri yapımını örgütleyerek kent merkezinden uzaklaşma olanağının doğması özellikle büyük kentlerde kent merkezlerinden üretimin ve çevreyi rahatsız eden faaliyetlerin çıkmasına olanak vermiştir. Kent merkezlerinde üretim işlevlerinin payı düşmüş, denetim işlevlerinin ve onların gerektirdiği hizmetlerin, toptan ve perakende ticaretin payı artmıştır. Küçük üretim işlevlerinin merkez çevresinden sanayi siteleri vb. ile kentin yakın çevresine transfer olması kuvöz işlevlerini de bu noktalara taşımıştır. Bu kentlerin büyümesi ile MİA lar yeni alanlara yayılma eğilimi göstermiştir. Çevresindeki konut alanlarını işyerlerine dönüştürmüşlerdir. Yeni gelişen denetim işlevleri, onların gerektirdiği büyük miktarlardaki ofis gereksinimleri, hatta dünyada yaşanmakta olan bilgi toplumuna geçişin Türkiye bağlamındaki sonuçları kentin MİA'sını kent içi ulaşımın zaman-uzaklık ilişkilerine bağlı olarak belli yönlerde ilerlemesine burada yapılan gökdelenler ile yeni prestij alanları oluşturmaya neden olmaktadır. Kentin ister merkezi iş alanlarının olsun ister sanayi iş alanlarının olsun kent mekanındaki dağılımında olan değişimler, kentin ölçeğindeki artış ve kentiçi ulaşımın örgütlenmesinde değişimlerle bir araya gelince konut alanlarında da önemli değişiklikler ortaya çıkarmıştır. Özel otomobil sahipliğinin gelişmesiyle birlikte kentin çevresini oluşturan gecekonduların aşılarda merkeze daha uzak konumlarda yüksek ve orta gelirli grupların konut alt kentleri oluşmaya başlamıştır. Arada kalan eski gecekonduların çok katlılaşma, düşük standartlı apartmanlaşma gelişmiştir. Bu gecekonduların kent yüksek gelirli kesimlerinin bulunduğu konut eksenlerine yakın kısımlarında gecekonduların tasfiyesi onun yerini yüksek gelirlere dönük, yüksek standartlı konutların alması projeleri geliştirilmeye başlamıştır. Kentler de daha önce büyüme ve değişim daha çok yeni alanlara yayılma şeklinde olurken, yeni dönemde dönüşüm projeleri yaygınlaşmıştır. Bu dönüşüm projelerinin bir bölümü gecekonduların alanlarına ilişkin iken, diğer bölümü kent merkezlerine yakın kesimlerde yaşanan soylulaştırma (gentrification) projeleri olmaktadır.

Küresel ekonomiye eklemlenebilen kentlerde geçmişten çok daha farklı bir ekonomik yapı oluşmakta, çevresiyle ve bölgesiyle kurduğu ekonomik ve sosyal ilişkiler ağı da farklılaşmakta, buna paralel olarak kentlerin mekansal organizasyonu, kentsel işlevlerin dağıldığı mekanın sınırları ve büyüklüğü değişmektedir. Bu değişimin, mekansal büyümenin, ekonomik ve sosyal ilişkilerin kentin coğrafyasına yansımalarının en belirgin biçimde izlenebildiği kent kuşkusuz bir kentsel bölge oluşumunu ve Dünya Kenti sürecini yaşamakta olan İstanbul “kentsel-bölgesi”dir. Artık bu yerleşmeleri sanayi toplumunun bir kategorisi olan metropoliten alan kavramıyla değil küreselleşmiş bilgi toplumunun kentsel bölge kavramına referansla tartışmak doğru olacaktır.

Büyüme nüfusta, istihdamda, ekonomide yaşanmaktadır; öte yandan büyümeyle beraber pek çok Dünya Kentinde yaşanan olumsuz bazı ekonomik ve sosyal süreçler de İstanbul’da yaşamaya başlanmıştır. Büyüyen ekonominin bir parçası olmak için kente gelen göçmenler, yeni üretim sisteminde maliyeti düşürmeyi hedefleyen işçi ücret politikaları, ve yeni ekonomik sistemin sonucu olarak ortaya çıkan ihtisaslaşmış teknik ve yönetici personel sınıfı, kentte çok farklı bir gelir dağılımı tablosunun yaratılmasına yol açmış; sosyo ekonomik eşitsizlik beraberinde mekanın kullanımına ilişkin eşitsizlikleri getirmiştir. Ülkenin diğer kentlerinden İstanbul kent-bölgesine gelen göçmenlerin yanısıra 1990’lı yıllarda eski Doğu Bloku ülkelerinden Türkiye’nin büyük kentlerine ve özellikle İstanbul’a gelen yabancı göçmenlerle beraber dünya kentlerinde görülen ekonomik, sosyal, politik, ve kültürel heterojenleşme süreci İstanbul’da da görülmeye başlamıştır. Bu heterojen yapı yarattığı kentsel sorunlar açısından ele alındığında eşitsizlik son derece önemli bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. 1980’lerden bugüne İstanbul’da gelir dağılımı analizleri sürekli eşitsizliğin arttığını ve yüksek ile düşük gelir grupları arasındaki uçurumun büyüdüğünü göstermektedir¹³⁰. Gelir dağılımındaki sorunlar yaşam kalitesini doğrudan etkilerken, hızla büyüyen kentte uzayan mesafeler sonucu özel arabaya bağımlı ulaşım yapısı ise toplu taşımın niteliğini olumsuz etkileyerek yoksul kesimler için yaşam kalitesinin daha da azalmasına yol açmaktadır. Özetle, küresel sisteme entegre olan Dünya Kentlerinde yaşanan sorunları yaşamaya başlayan İstanbul, ve gelecekte bu sürece dahil olması beklenen -örneğin İzmir gibi- diğer kentler için ekonomik, sosyal ve mekansal eşitsizlikler Türkiye gündeminde önemini koruyan, araştırılması ve müdahale edilmesi gerekli kentsel sorunlardır.

Küresel sistemin yarattığı bir diğer eşitsizlik konusu yerleşmeler arası eşitsizliktir. Türkiye Marmara Bölgesinin sanayi odaklarıyla, İstanbul ile, kıyılardaki dönüşüm ile, ve bazı Anadolu kentleri ile küresel ilişkiler ağına entegre olmuştur; ancak uluslararası ekonomiyle bütünleşemeyen ve bu küresel sistemin bir parçası olamayan pek çok kent vardır ülkemizde. Özellikle Doğu Anadolu’daki kentler bu küresel oluşuma ve dünya yerleşmeler sistemine eklemlenememişlerdir. Bu durum bölgeler arasında önemli ölçüde eşitsizliklere yol açmaktadır. Bu tür eşitsizlikler, ve bunların yaratacağı kentler arası hareketlilik konuları Türkiye araştırma alanında önemle ele alınması gereken konulardır.

V.3.5:Kentiçi Ulaşım Yapısında Yaşanan Değişimler

¹³⁰ Oğuz Işık, Melih Pınarcıoğlu:*Nöbetleşe Yoksulluk, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001*

Türkiye kentleri, fiziksel ve sosyo-ekonomik yapılarının farklılığına rağmen, dünyadaki pek çok kentte ulaşım alanında yaşanan dönüşümleri bir ölçüde yaşamakta ve benzer ulaşım ve kent sorunlarını barındırmaktadır. Türk kentlerinde, tarihsel olarak metro türü hızlı raylı ulaşım gelişmemiş, ayrıca gelir düzeyinin sanayileşmiş ülkelerdeki düzeyden düşüklüğüne paralel olarak araba sahipliği de sınırlı düzeyde olmuştur. Kentsel ulaşımında hızlı türlerin yokluğu veya sınırlı oluşu, hıza bağlı olarak yolculuk mesafelerinin de dünyanın büyük kentlerinde olduğu kadar fazla olabilmemesini engellemiş; böylece kentlerin yayılabileceği alan genellikle kısıtlı kalmıştır. Lastik tekerlekli toplu taşıma türlerine dayalı yolculuklar ile yaya yolculukları kentlerdeki toplam yolculuklardaki paylarını korumuş, kentler de bu ulaşım sistemlerinden en etkin faydalanacak şekilde çok yoğun ve yağ lekeli şeklinde bir form edinmiştir¹³¹.

Mekandaki gelişmenin uzun mesafeler katedilerek gerçekleşmesi özel arabaların 1970'li yıllarda artan yerli üretimle beraber Türkiye'de yaygınlaşmasıyla olmuştur. Batı Avrupa ve Kuzey Amerika gibi gelişmiş ülke kentlerindeki araba sahipliği ve araba kullanımı düzeyleri ile kıyaslandığında, Türkiye genelinde ve metropoliten kentlerde araba sahipliği ve kullanımı hala çok düşüktür, ancak bu oranların büyüme hızının oldukça yüksek olması geleceğe dair önemli ipuçları vermektedir.

Araba sahipliği ve kullanımı gelişmiş ülke kentlerindeki kadar düşük olmasına rağmen, Türkiye'nin metropollerinde de, araba kullanımının artışına paralel olarak desantralizasyon süreçleri gözlenmektedir. Arabaya bağımlı bir yerleşimi süreci içinde, yüksek gelirli kesimlerin konut alanları kent dışında sıçramalı olarak oluşmakta ve oldukça düşük yoğunluklu bir yerleşim deseni içinde gelişmektedir. Alışveriş merkezleri de kent dışında, bu yeni konut alanlarına yakın ve karayollarıyla erişilebilen noktalarda yer seçmekte, kent merkezleri boşalmaktadır.

Desantralizasyon eğiliminin gelecekte kent çeperlerindeki doğal hayatı ve ekolojik dengeyi tehdit eder düzeye varması mümkündür. Ayrıca desantralizasyon eğiliminin devam etmesi, araba bağımlı ve dolayısıyla petrol bağımlı kent formlarını desteklemektedir. Bu durum henüz gelişmiş ülke kentlerinde yaşanan düzeyde değildir; ancak araba sahipliğinde gözlenen hızlı artış oranı gelecekte yaşanması olası sorunlar için bir işaret niteliğindedir. Desantralizasyon kapsamında, işyerlerinin de bir bölümünün kent dışına çıkması süreci yaşanmaktadır; ancak bu süreç de gelişmiş ülke kentlerinde yaşanan boyuta ulaşacak kadar ilerlemiş değildir. Türkiyedeki kentlerde konut-işyeri ilişkisi hala kent merkezi üzerinden kurulmakta; bu da kent merkezi ve çevresindeki trafik sorunlarını artırmaktadır. Dolayısıyla, Türkiyedeki kentlerde trafik henüz gelişmiş ülke kentlerinde olduğu gibi tüm kente yayılmış değildir, ve kişi başına ortalama yolculuk mesafeleri de göreceli olarak hala daha kısadır, ancak kent merkezinde trafik tıkanıklığı problemi çok ciddi boyutlara varmaktadır. Bu sorunların çözümü için yol yapımı ve kapasite artırımı gibi uygulamalara başvurulmakta, kent merkezi üzerinden yüksek kapasiteli trafik akımları planlanmaktadır. Hem bu yeni

¹³¹ İlhan Tekeli : “Kent içi Yolcu Taşıma Hizmetlerinin Örgütlenmesinin Gelişimi” *Ankara 1985'den 2015'e*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu. Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1986.

İlhan Tekeli: “Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım”. *İstanbul 1992/2*, 1992, s. 18-27.

Gökhan Menteş: “Kentsel Ulaşımında Çağdaş Yaklaşım” *Planlama 89/1*, 1989, s.11-22.

yollar, hem de alışveriş merkezlerinin gelişmiş ülke kentlerinde olduğu gibi kent merkezini terketmesi sonucu, Türkiye metropollerindeki kent merkezlerinin bir bölümü de ciddi çöküntü sorunlarıyla karşı karşıyadır. Ayrıca, araba kullanımının artması sonucu kentin bazı alanlarında toplu taşıma hizmetlerinin azaltılması doğal olarak Türkiye’de de yaşanmıştır. Türkiye örneğinde, genellikle yüksek gelirli alanlarla bitişik olarak gelişme eğilimi gösteren gecekondu alanları için bu tür hizmet sunum değişikliklerinin ne gibi ekonomik sonuçları olduğu son derece önemli bir araştırma konusudur.

Araba kullanımındaki artış, ve arabaya bağımlı kent formlarının Türk kentlerinde de yavaş da olsa oluşmaya başlamasıyla beraber trafik sıkışıklığı sorunu gittikçe daha önemli boyutlara ulaşmaktadır. Türkiye’de de ulaşım alanında yapılan araştırmaların çoğunluğunda trafik sıkışıklığı yaşanan merkezi alanlarda yol yapımı veya kapasite artırımının trafik sorunlarına çözüm olmadığı, geleneksel ulaşım planlama anlayışının yıkıldığı, ve talep yönetimi konusunun politik gündemde ön sıralarda olması gerektiği tartışılmaktadır. Öte yandan, ülkemizin kentlerinde görülen uygulamalar bu doğrultuda bir politika değişikliği yaşandığını işaret etmemektedir. Aslında, 1980’li yılların ortasında hazırlanmasına başlanan Ankara kenti Ulaşım Planında talep yönetiminden ve “yayalara öncelik” ilkesinden söz edilmekteyse de, uygulamada bu konular geri planda kalmıştır. Uygulamayı beslemek amacıyla, talep yönetimi başlığı altında yer alan çeşitli konular üzerinde ayrıntılı araştırmalar yapılması, özellikle de yeni teknolojilerle bu yöntemlerin uygulanmasına yönelik önerilerin geliştirilmesi Türkiye için önem taşımaktadır. Örneğin, kent merkezlerinde park yeri denetleme ve ücretlendirme sistemlerini dünyanın gelişmiş ülkelerinde olduğu gibi elektronik teknolojiler aracılığıyla geliştirmek konusu; trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi uygulamasının Türkiye’ye uyarlanması için hem teknoloji/elektronik konulu araştırmalar hem de ücret düzeyinin belirlenmesine yardımcı olacak ekonomik değerlendirmeler; toplu taşıma ortak bilet uygulamaları için yine elektronik ve ekonomik çalışmalar öncelikli olarak ele alınmalıdır.

Trafik yoğunluğu ve sıkışıklığı sorunlarının çözümünde, talep yönetimi yaklaşımının da bir parçası olarak toplu taşıma sistemlerine artan oranlarda yatırım yapılması, dünyadaki pek çok kentte olduğu gibi Türk kentlerinde de gözlenen bir eğilimdir. Türkiye’de 1980’li yıllardan itibaren önemli kentsel raylı sistem yatırımları yapılmıştır. İstanbul ve Ankara’da metro sistemleri açılmıştır, ve bu sistemleri yaygınlaştırmaya yönelik planlama ve inşaat çalışmaları devam etmektedir. Bu iki kentte hafif raylı sistem kategorisinde tanımlanabilecek sistemler de geliştirilmiştir. İstanbul ve Ankara’nın yanısıra İzmir, Antalya, Konya, Bursa, ve Eskişehir kentlerinde de hafif raylı sistemler açılmıştır; pek çok kentte bu tür sistemlerin yapılmasına dair plan çalışmaları mevcuttur. Bu sistemler genel olarak toplu taşıma sunumunu daha etkin hale getirmeyi, araba trafiğini azaltmayı, çevre kirliliğini gidermeyi, ve kent gelişimini yönlendirmeyi hedeflemektedirler. Öte yandan, Türkiye’deki raylı sistem deneyiminin ne derece “başarılı” olduğu; konulan hedeflere ne ölçüde ulaşılabildiği konusundaki çalışmalar sınırlı olmuştur. Oysa Türkiye’de toplu taşıma kullanımının gelişmiş ülkelerdekinden daha fazla olmasının Türkiye’de yapılan metro ve hafif raylı sistemlerin başarısına bir etkisi olup olmadığı, ve Türkiye’deki raylı sistemlerin kent formunu ne derece etkilediği gibi araştırma soruları önemlidir. Dünyadaki yeni nesil raylı sistemlerin değerlendirmesini yapan araştırmaların sayısı ve zenginliği gözönüne alındığında, bu konuların Türkiye için

anlamli ve gerekli arastirma konulari olduğu ve uluslararası karşılaştırma potansiyelinin de değerlendirilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Hem araba kullanımının ve trafiğinin azaltılması, hem de kentsel raylı sistemlerin etkinliğinin artırılmasında kent planlama politikalarının ve kentsel tasarım tekniklerinin faydaları dünya yazınında ve politik platformlarda sıkça dile getirilmekteyse de, ulaşım sorunlarının çözümünde kent planlamanın öneminin Türkiye’de yeterince anlaşıldığı söylenemez. Sürdürülebilir kentsel gelişim ve kent formu üzerine tartışma ve çalışmalar ülkemizde mevcut olmakla beraber, hala sınırlıdır. Oysa, Türk kentlerinin kendi fiziki, sosyal, ekonomik ve kültürel yapısı içinde sürdürülebilir kentsel gelişmeyi tanımlamayı amaçlayan ve bu doğrultuda ideal kent formları üzerine denemeler yapan arastirmalar Türkiye’nin yakın geleceğindeki ulaşım-kent tartışmaları için son derece faydalı olacak, ve uluslararası karşılaştırmalara da olanak tanıyarak bu konudaki evrensel çalışma ve tartışmalara katkı sağlayabilecektir.

Arabaya bağımlı kent formlarını değiştirerek toplu-taşım odaklı ve yayalara uygun tasarım tekniklerini arastıran ve Avrupa’da, özellikle de Kuzey Amerika’da gündemde son derece önemli yer tutan tasarım akımlarının bazılarının ise Türkiye’ye uygulanabilirliği sınırlı olabilir. Türk kentlerinde, toplu taşım kullanma oranlarının yüksek olması nedeniyle zaten çoğu yerleşimin toplu taşım duraklarıyla entegre olduğu söylenebilir. Öte yandan, 1980’li yıllardan bu yana Türk kentlerinde yapılan raylı sistem yatırımlarının bazılarında bu sistemlerin toplu taşım değil, araba erişilebilirliği ölçütü çevresinde gelişmiş veya gelişmekte olan kentsel alanlara kadar ulaştığı görülmektedir. Araba kullanımının yüksek olduğu bu gibi alanlarda raylı sistem kullanımı için pek de uygun olmayan az-yoğun konut alanlarının metro veya hafif raylı sistem duraklarına nasıl entegre edileceği konusu Türkiye için de geçerli bir arastirma konusudur.

Kent merkezlerine karşı nasıl bir ulaşım-kent planlama politikası benimsenmesi gerektiği konusundaki tartışma ve arastirmalar da Türk kentleri için bugün ve gelecekte önemini koruyacak konulardır. Metropolitan kentlerimiz için yapılan ulaşım planlarında kent merkezlerinin araç trafiğinden arındırılması, ve “araca değil insana öncelik” ilkeleri çoğu zaman planların temelini oluştursa da¹³², uygulamada yayalaştırma veya yaya öncelikli kent merkezi gibi düzenleme ve tasarımlarla sık karşılaşılmamaktadır. Bunun aksine, kent merkezinde araba önceliğinin sağlandığı ve araç trafiği için kapasitenin artırıldığı uygulamalara rastlanılmaktadır. Bu tür uygulamaların sonuçlarının neler olacağı, kent merkezlerini nasıl etkileyeceği sorularına yanıt arayan çalışmalar ülkemizin metropolitan kentleri için son derece gereklidir. Ayrıca kentlerimizde gelecekte yapılacak ulaşım planlarına ve politikalarına olumlu katkı sağlayabilmek açısından, ulaşım sorunlarının çözümünde mühendislik yaklaşımları ile kent planlama ve tasarım yaklaşımlarının uzlaşmasının ve beraber ele alınmasının yollarını arastıran çalışmalara öncelik verilmelidir.

V.3.6: Dönüşümü Kültürel Boyutu Üzerinden Giderek Kavramak

¹³² EGO (Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü), Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması, Ankara,1986.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’de köyün çözülerek köyden kopan kitlelerin kentlerde yığılmaya başlamasının ortaya çıkardığı sorunlar sadece kapital birikimin yetersizliği açısından kavranamaz. Kuşkusuz bu yetersizlikler kent çevresinde gecekondu kuşakları yaratılmasında, özellikler kente yeni gelenlerin altyapı eksiklikleri içinde yaşamlarını sürdürmek durumunda kalmalarına neden olmuştur. Ama kente yaşamakta olanların kente yeni gelenlerden yaşam kültürlerini değiştirmesini beklemektedir. Köylü kitlelerin kültürlerini değiştirerek eski kentlilerin kültürünü benimsemesi için ne nesnel ne de öznel koşullar uygundur. Ayrıca kültürlerin karşılıklı etkileşimine ilişkin kuramlar iki farklı kültür karşı karşıya geldiğinde her iki kültürün de belli bir değişme geçireceğini kabul etmektedir. Bunlara rağmen tek yönlü bir dönüşümün gerçekleşmesinin beklenmesinin nedeni Avrupa’nın geçmişte başka koşullarda yaşadığı kentleşme deneyiminin Türkiye’deki kentleşme için adeta bir norm olarak görülmesi neden olmuştur. Bu tür bir beklentinin bulunmasının gerisinde modernist düşünce çerçevelerinin etkisini görmek olanaklıdır.

Bu nedenle nüfusun kentlerde hızla yığılmasına karşın, kentlerin bu gelenleri entegre ederek toplumsal ilişkiler ağı içinde kaynaştıramayışı, toplumda sürekli eleştiri konusu olmuştur. Bu eleştiriler Türkçe’de, Batı dillerinden farklı olarak *kentleşme* ve *kentlileşme* biçiminde farklılaşmış iki kelimenin gelişmesine neden olmuştur. Kentleşme sadece nüfusun belli noktalarda yığılmasını ifade ederken, kentlileşme kentte toplanan bu nüfusun kentli değerlere sahip hale gelmesini, kentlin sunduğu fırsatlardan yararlanabilmesi ve kent yaşamıyla bütünleşmesini anlatmak için kullanılmaktadır. Son yıllarda bu kavrama kentli vatandaş olabilme yani sorumluluk yüklenme anlayışı da yüklenmeye başlamıştır.

Kentlileşme kavramına kentte yaşamının sorumluluğu eklenmeye başlayınca ilginç bir durumla karşılaşılabilir. Türkiye’de yaşam kalıplarına bakarak kentlileşmiş diyebileceğimiz kişileri de kentli olarak nitelermekte zorlanabiliriz. Eğer modernist bir çerçevede, kentte yaşama kültürünün bir parçasının, yapı yaparken imar düzenine uymak olduğu düşünülüyorsa, gecekondu alanlarının dışında da imarsız yapılaşmanın yapılaşmanın yaygınlığı karşısında kentlileşmemek sorununun gecekondu alanları dışında da yaygın olduğunu söylemek durumunda kalırız.

Kentlileşme kavramının kullanılması bu bakımdan sorunludur. Belki de kentlileşme kavramının kentleşme sürecinin ilk dönemleri dışında kullanmak çok doğru olmayabilir. Köyülüğün çözülmesiyle, kentlerde toplanan kitleler, bir süre sonra o toplumun koşulları içinde önemli ölçüde entegre oldukları, kentlin olanaklarından ve fırsatlarından önemli ölçüde yararlandıkları, siyasetin kayırmacı yapısını kendi yararları için kullanabildikleri, arabesk örneğinde olduğu gibi piyasanın özgürleştirici olanaklarından yararlanarak beğenilerini yaygınlaştırdabildiler. Yani yalnız kendileri dönüşmediler her kültürel etkileşimde olduğu gibi dönüştürdüler. Arabesk ve imar kurallarına uyma örneklerinde olduğu gibi. Artık onların kültürel dönüşmelerini normatif başka deneyimlerden elde edilen normatif beklentilere göre değerlendirmek yerine Türkiye’de toplumun yaşamakta olduğu çok yönlü etkileşimlerle nasıl bir değişim yaşadığını izlemek gerekir.

VI:TÜRKİYE YEREL YÖNETİMLERİNİ GÜÇLENDİREREK YENİDEN YAPILANDIRIYOR

Dünyada gelişimini gördüğümüz yönelimler doğrultusunda yönetim yapısını yeniden düzenleme çabaları içinde bulunmaktadır. Türkiye de çok merkezi olan yönetim yapısını desantralize eden belli bir ölçüde katılımcılığa olanak sağlayarak yönetişime geçmek yolunda adımlar atmaya başlamıştır.

VI.1:Yeniden Yapılanma Sürecinin Sorunları

Yeniden yapılanma sürecine ilişkin bir proje mevcut yapılardan yola çıkmak durumundadır. Mevcut yapıların dönüştürülmesi ise kuşkusuz yapılan reformun boyutlarına bağlı olarak önemli dirençler yaratabilecektir. Bu çerçevede reform çabalarının karşı karşıya olduğu yapıların ve ilişkilerin ne derece reform sürecine uygun olduğu, ne derece direnç yaratabileceğinin de iyi analiz edilmesi gerekir.

Ulus merkezli bir gelişme anlayışından, ulus devletin daha sınırlı müdahalelerinin olduğu ve yerel insiyatiflerin ön plana çıkartıldığı bir yapılanmaya geçişte dikkate alınması gereken bir dizi boyut olduğu açıktır. Bu boyutların kısaca tartışılması sürecin analizinde önemli ip uçları sağlayacaktır.

- Mevcut yapının yarattığı dirençler: ölçekler arası yeniden yapılanmanın iktidar ilişkilerini de yeniden yapılandırmak anlamına geldiği, diğer bir anlatımla, eski yapıdan kazananların yeni yapılanma sürecinin kazananları olmayabileceği açıktır. Bu nedenle mevcut yapıdan kazanımı olanların, eğer yeni yapılanma kendileri açısından kayıp anlamına geliyorsa, belli bir direnç gösterecekleri açıktır. Söz konusu direniş mevcut devlet yapısı içinden gelebileceği gibi, devletin dışındaki toplumsal grupların belli kesimleri de yeni yapılanmadan kaybedecekleri öngörüsüyle direnç gösterebilirler.
- Yerel yapıların uyum sorunu: yerel insiyatiflerin öne çıkartılması sadece merkezi yapıların etkinliğinin kırılmasıyla ilgili bir süreç değildir. Aynı zamanda, yerel yapıların da sürece hazır olması gerekli görünmektedir. İlgili yazında kurumsal derinlik olarak tanımlanan süreç yerelin ulus-altı süreçlere ne derece hazır olduğunu sorgulamaya yönelik bir çerçeve sağlamaktadır. Yerel düzeyde etkinlik gösteren kurumların ne derece insiyatif alabildiği, ne derece kendi aralarında belli bir dayanışma ve güven ilişkisi içinde olabildikleri, yerel yönetimlerin yerel koalisyonların oluşturulmasına ne derece öncülük etme kapasitesinin bulunduğu yerel birimlerin yarışma kapasitelerinin belirlenmesinde belirleyici olmaktadır. Görünen o ki, Türkiye gibi merkeziyetçi yapıları olan ülkelerde yerel birimlerin merkeze bağımlılıkları yarışmacı potansiyeller oluşturma yetilerinin önünü de önemli ölçüde tıkamıştır. Bu nedenle yerel girişimciliğin yaygınlığı tek başına yerel gelişme perspektifinin oluşturulabilmesi açısından yeterli değildir. Farklı kesimlerin belli bir dayanışma ve işbirliği içinde bir araya gelebilme deneyiminin sınırlılığı, yerel birimlerin yeni gerçeklikle başedebilmesinin önündeki en önemli engellerden birisi olarak belirginleşmektedir.
- Yerel yapıların katılım açısından seçiciliği: daha çok yerelin ekonomik performansıyla ilişkili olan ikinci boyutla ilişkili olmakla birlikte ayrı ele alınması gereken boyutlardan birisi yerel yapıların ne derece katılım kanalları açısından çoğulcu olduğu sorunudur. Yerelleşme paradigmasını savunanların en önemli hareket noktalarından birisi yerelleşme sürecinin demokratikleşme sürecine önemli katkılarının olacağı yargısıdır. Bu yargının doğrulanabilmesinin en önemli belirleyicisi yerel birimlerin katılım açısından çoğulcu katılım kanallarına sahip olmasıdır. Bu boyutuyla ele alındığında, Türkiye'deki yerel birimlerin, başta yerel yönetimler olmak üzere en önemli sorunlarından birisi iktidar yapılarının kısıtlı bir

katılım çerçevesi sağlamasıdır. Çoğu kez patron-adamı ilişkisi etrafında şekillenen katılım kanalları toplumun geniş kesimlerini dışarda bırakmaktadır. Bu nedenle yeni yapılanmanın yerel güç aktarımında mevcut yerel yapıları sorgulamadan gerçekleştireceği güç aktarımının mevcut güç gruplarını daha da güçlendirmesi ve dışlanan kesimleri daha da dışlayıcı yapıların ortaya çıkmasına yol açması büyük olasılıktır.

- Ölçek sorunu: Yerel birimlerin güçlendirilmesinde iki boyut öne çıkarılmaktadır; yerelin bir ekonomik güç olarak ön plana çıkartılması ve yerel yarışmacılığın örgütlenmesi ve yerelin siyasal bir güç olarak katılımcı bir yapı olarak tanımlanması. Yerelleşme söyleminde vurgulanan bu iki hedefin genel olarak belli açılardan çatıştığı söylenebilir. Ancak Türkiye'nin mevcut yönetsel yapılanması açısından ortaya çok daha çelişkili bir durum çıkmaktadır. Bölge ölçeğinde yönetim anlayışının çok sınırlı geliştiği açıktır. İl düzeyi ise şu ana kadar daha çok merkezi yönetimin etkinlik alanı olarak tanımlanmıştır. Belediyelerin etkin olduğu kentsel yapılar yerelliği temsil etme açısından en uygun birim olarak belirginleşmektedir. Bununla birlikte, kent düzeyi yerel girişimcilik ölçeği olarak küçük kalmaktadır. Bu nedenle, il ve bölge ölçeği yerel girişimciliğin uygun ölçekleridir. Ancak daha öncede belirttiğimiz gibi, bu ölçeklerin yerellik açısından tanımlanması oldukça zordur. Söz konusu ölçeklerin tanımsızlığı ya da merkezi yönetimin ağırlıklı varlığı yeniden yapılanma sürecinde demokrasi ve etkinlik ikilisi arasında zaten var olan çelişkileri daha da keskinleştirmektedir.

Bu dört boyutu merkeze alarak Türkiye de son dönemde gerçekleştirilme sürecine girilen reform çabalarının bir değerlendirmesini yapmak yerinde olacaktır.

VI.2:Türkiye’de Yerel Yönetimlerin Yeniden Yapılanmasının Maddi Kaynakları ve Yeniden Yapılandırma Projeleri

Türkiye de yönetim yapısı uzun süredir eleştiri konusu olmaktadır. Yönetim sorunları bir kriz aşamasına ulaşmış bulunuyor. Bu sorun kronikleşmiştir. Yerel yönetimin yeniden yapılandırılması konusunda ortaya çıkan gereksinmeye karşın, bu yönde kapsamlı bir değişim gerçekleştirilememiştir. Daha somut olarak ifade etmek gerekirse, son onbeş yıl içinde gündemden düşmeyen ancak bir türlü de gerçekleşmeyen bir ‘yerel yönetimler reformu’ tartışması sadece belediyelerin ya da akademik çevrelerin değil, hükümetlerin de gündemindedir. Konuya ilişkin farklı hükümetlerce sayısız kanun teklifi hazırlanmış olmasına karşın, bu tür hazırlıkları kanunlaştıracak ‘siyasi irade’ ortaya çıkamamıştır. Söz konusu reform ya da yeniden yapılandırma çabalarının içeriğine geçmeden önce, bu çabaların maddi temelini oluşturan gelişmeler üzerine son bir değerlendirme yapmakta yarar vardır.

Yerel devlete ilişkin olarak bir önceki bölümde tartıştığımız gibi, kentsel düzeyde ortaya çıkan değişimin en temel özelliklerinden birisi yerel birimlerin ulusal ölçekle olan ilişkisinde ortaya çıkan değişimdir. 1980 öncesi dönemin bir birini tamamlayan bir iş bölümü çerçevesinde ulusal düzeyin tamamlayıcıları olan bir yerellik modelinden, giderek ulusal düzeyle daha esnek bir ilişkiye giren ve bu çerçevede de, hem daha önce tamamlayıcılık ilişkisinde olduğu ulusal sınırlar içerisindeki yerel birimlerle, hem de diğer ülkelerin benzer konumdaki yerel birimleriyle yarışmaya zorlanan bir yerellik anlayışına geçiş yerel üstü güçlerce yerel birimlere dayatılmaktadır. Bu tür bir sürecin en dramatik boyutu ve yerel birimler açısından en

önemli sonuçlarından birisi, merkezi yönetimin söz konusu yerel birimlere üstlenmiş oldukları işlevleri yerine getirecek kaynakları tahsis etmedeki isteksizliğidir. Bu çerçevede yerelleşme yönündeki baskı sadece ulus-üstü çevrelerden gelmemektedir. Yerelleşme yönünde belli bir isteklilik ulusal ve özellikle de yerel güçlerde de görülmektedir. Kuşkusuz bu tür bir talebin gerisinde tek bir gerekçe yoktur. Farklı çevrelerin yerelleşme sürecinden farklı talepleri vardır. Kimi çevreler için yerelleşme demokratikleşme projesi açısından önem arz ederken, kimi çevreler için merkezi düzeyde etkin olan güçlerin direncinin kırılmasının bir aracı olarak görülmektedir. Nedeni ne olursa olsun, yerelleşme yönünde dikkate değer bir devrimin Türkiye içinde ortaya çıktığı söylenebilir.

Bununla birlikte sürecin önünde önemli engellerin olduğu da açıktır. Birincisi, devletin geri çekildiği bir ortamda ve kentlerin geçmişte üstlendikleri işlevleri yitirdikleri bir durumda, söz konusu kentlerin dışa açık gelişme stratejisi çerçevesinde ne tür bir gelişme perspektifinden hareket edecekleri konusunda bir çerçeve oluşmamıştır. Daha önceki bölümde de tartıştığımız gibi, yarışan yerellik modelinde varsayılan, yerel birimlerin uluslararası mekansal işbölümünde karşılaştırmalı üstünlüklerini de kullanarak diğer yerleşmelerle yarışmalardır. Bu çerçevede öngörülen yerel güçlerin oluşturdukları koalisyonlarla kendi kaynaklarını harekete geçirmeleri ve girişimci bir yerel yapılanmayı oluşturmalarıdır. Dünya örneklerinde bu tür bir işlevin yerine getirilmesinde 'başarı' örneği oluşturan yerel birimlerde yerel güçlerin koalisyonunun oluşturulmasında çimento işlevini yerel devlet yapmaktadır. Türkiye örneğine döndüğümüzde bu tür bir işlevi yerine getirebilecek bir kapasite oluşturulamadığını görmekteyiz.

Söz konusu dönüşümün sağlanamaması son dönemde yarışmacı yerelliğe yönelme konusunda 'başarı örneği' olan bir dizi kentte de, bu başarısızlıktan kaynaklanan sorunların ortaya çıktığına işaret etmektedir. Denizli, Gaziantep, Maraş, Çorum gibi dışa açık büyüme modeline yönelen yerel birimlerde girişimcilerin temel sorun olarak gösterdiği konulardan birisi yerel yönetimlerin bu kentlerde kendilerine yeterli desteği sağlayamadığıdır. Mevcut yapılanma içinde gerek hizmet alanı açısından gerekse de sorumluluklarının kentlerin yapıları çevresiyle sınırlı olmasından dolayı belediyelerin yerel ekonomik gelişmeyi koordine edecek kapasiteleri yoktur. Çoğu durumda bu tür yerel gelişme inisiyatifleri kentin sınırlarını aşan ve il düzeyinde etkinlik gösteren bir nitelik taşımaktadır. Bu düzeyde etkinlik gösterebilecek yerel birim Valilikler ve İl Özel İdareleri'dir. Bununla birlikte bu birimlerin ne teknik donanımları ne de mali yapıları söz konusu süreci yönlendirebilecek yetkinliğe sahiptir. Bu nedenle yeni dönemin taşıyıcılığını yapabilecek bir yönetsel yapının oluşturulamadığını söylemek mümkündür.

Bu tür bir eksiklik daha parçacı çabalarla giderilmeye çalışılmaktadır. Son dönemde Devlet Planlama Teşkilatı'nca, Valilikler tarafından hazırlanması öngörülen *İl Gelişme Planları* bu tür bir çabanın ürünüdür. Bu tür bir tanımlama çabası yukarıda sözünü ettiğimiz yerel birimleri kendi başına bir ekonomik birim olarak görme yönelimiyle tutarlıdır. Bununla birlikte, Valilikler bu türden bir etkinliği yerine getirebilecek donanımdan yoksundurlar. Söz konusu planların hazırlanmasına yönelen valiliklerin çoğu söz konusu planların hazırlanmasını kendi dışlarındaki çeşitli üniversitelere ve kurumlara ihale etmektedir. Bu tür bir yönelim sadece planların içeriğinin belirsizliği sorununu doğurmamakta, aynı zamanda uygulama aşamasında

da uygulayıcı kurum olan Valiliklerin yapısal yetersizliğine işaret etmektedir. Bu tür bir olumsuzluğu güçlendiren bir başka boyut ise il gelişme planlarının herhangi bir hukuki çerçeveden yoksun olması ve herhangi bir yaptırım gücü taşımamalarıdır. Son yıllarda farklı hükümetlerin hemen hepsinin gündeminde yerel yönetimlere ilişkin “reform” tasarılarının olması ve TBMM’de her dönem kurulan komisyonların bu tasarıları gözden geçirmesi bu tür yetersizliklerin siyasetçilerce farkında olduğunun bir işaretidir.

Son dönemde farklı hükümetlerin hazırladığı ve sürekli gözden geçirilerek değiştirilen bu kanun tasarılarının arasında farklılıklara karşın bazı ortak yönlerinin bulunduğu gözlenmektedir. Söz konusu tasarılar bir dizi merkezi yönetim fonksiyonunu yerel birimlere devretmeyi planlamaktadır. Bu noktada kendi içinde sorunlu bir alan, yerel yönetimlerin hangi birimine ne tür yetkilerin devredileceğidir. Daha öncede değindiğimiz gibi, yerel devlet açısından iki birim öne çıkmaktadır. Bunlardan birincisi karar verme organları seçimle oluşan belediyelerdir. Gerek belediye başkanları gerekse de belediye meclislerinin seçimle oluşması, belediyelere İl Özel İdareleri karşısında farklı bir konum kazandırmaktadır. İl Özel İdarelerinin meclisleri seçimle oluşmakla birlikte, Valiler, bilindiği gibi, merkezi yönetimce atanmaktadır. Her ne kadar Valiler ilgili düzenlemelerde hem merkezi yönetimin yerel düzeydeki temsilcisi, hem de yerel birimlerin merkezdeki temsilcisi gibi ikili bir konum olarak tanımlansa da, merkezden atanıyor olmaları merkezin yereldeki uzantısı olma konumlarını öne çıkartmaktadır. Bu nedenle, merkezi yönetimlerin yetkilerini Belediyelere aktarmalarıyla, başında Valilerin bulunduğu İl Özel İdarelerine aktarmaları devletin kendi iç işleyişi ve bütünlüğünü koruması açısından farklı stratejilere işaret etmektedir. Öte yandan, söz konusu yetkilerin belediyelere devredilmesi belediyelerin çok sınırlı bir coğrafyayı denetlemeleri açısından yaratacağıdır.

Bu sorunların çoğu reform projelerinin merkez ve yerel arasında yetki ve sorumluluk dağılımını yeniden düzenlerken, tarihsel ve siyasal nedenlerle yönetim birimlerinin coğrafyalarını yeniden düzenlemekte cesaretli davranamayışından kaynaklanmaktadır.

Genelde AB yerindenlik ilkesini kabul ettiği için yerel yönetimlerde değişik modellere olanak vermektedir. Yine de Avrupa Konseyinin yerel yönetimler özerklik şartı vb. bazı genel ilkeleri vardır. Türkiye’nin AB’ye aday ülke olması da hazırlanan reform yasalarına belli ölçülerde de olsa yansımaktadır. AB’nin kaynak tahsislerinde bölge esasını benimsemiş olması Türkiye’nin de AB ile işbirliği içinde DPT tarafından Türkiye’nin NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) bölgeleri saptamaya itmiştir. Uzun yıllar bölge kavramını kullanmaktan bürokratik tutuculuklar içinde kaçınmış olan Türkiye bu bölgelerde Bölgesel Kalkınma Ajansları kurmaya başlamıştır. Yine AB’nin yaklaşımı paralelinde bu ajansların sivil toplum kuruluşlarının güçlü bir şekilde temsil edildiği danışma kurulları bulunacaktır.

VII:TÜRKİYE’DE KENT VE BÖLGE PLANLAMASI ALANINDA ARAŞTIRMA POTANSİYELİ VE KURUMSALLAŞMA SORUNLARI

Türkiye’nin önümüzdeki yirmi yıllık dönemde kent planlaması ve araştırmaları konusunda ne tür gelişmeler yaşayacağı ya da yaşamasının iyi olacağı konusunda

öngörülerde bulunmak için sadece geleceğe ilişkin bir vizyon geliştirmiş olmak yetmez, aynı zamanda da Türkiye’de araştırma talebinin oluşma biçimi, uygulamanın kurumsallaşması ve araştırma kapasitesinin niteliğini bilmek ve bu konularda öneriler geliştirmek gerekir.

Türkiye’de kentsel araştırma ve planlamada yetişmiş insan gücü potansiyelinin ne olduğunu betimlenmek kolay değildir. Eğer biz sadece kent planlamasıyla ilgilenseydik bu konuda bir betimleme yapmak görece olarak kolaydı. Üniversitelerde lisans programları ve yüksek lisans programlarıyla kent ve bölge plancıları yetiştirilmektedir. Bunlar mesleki faaliyet gösterirken Şehir Plancıları Odasına kaydolmaktadırlar. Bu kurumların kayıtlarından yararlanarak yetişmiş kent plancısı potansiyelinin ne olduğu bir ölçüde betimlenebilir. Bu halde bile bu potansiyelin saptanmasında zorluklar vardır. Çünkü bir yandan hem kentsel planlama alanı hem de kent araştırmaları alanı temelde çok disiplinli bir etkinlik olarak görülmektedir. Öyle olunca da bu alanda kullanılacak insan gücü potansiyelinin önemli bir kısmı planlama eğitimi alanının dışında yetiştirilecektir.

Günümüzde planlama eğitimi görmüş ve Şehir Plancıları Odasına kayıtlı olanların miktarı ve oluşturdukları planlama bürolarının sayısı Tablo (3) de verilmektedir. 1969 yılında tüzel kişiliğini kazanan TMMOB Şehir Planlama Odası sekiz şube ve il temsilcilikleri halinde örgütlenmiş bir meslek örgütüdür. Kent planlama faaliyetlerinin düzenlenmesinde ve plancıların özlük haklarının savunulmasında bir demokratik kitle örgütü işlevi görmektedir.

Tablo (3) Şehir Plancıları Odası Üyeleri

	Üye Sayısı	Büro Sayısı
Ankara Şb.	1055	188
İstanbul Şb.	789	87
İzmir Şb.	346	72
Bursa Şb.	106	31
Antalya Şb.	76	23
Konya Şb.	69	26
Çukurova Şb.	78	29
Samsun Şb.	53	31
Toplam	2572	487

Kaynak: TMMOB Şehir Plancıları Odası Haber Bülteni, Sayı.143, Kasım- Aralık 2003, s.20.

Odaya kayıtlı olan plancıların büyük oranı Türkiye’deki üniversitelerde yetişmişlerdir. Meslek diploması veren şehir ve bölge planlama eğitimi 1961 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesinde yüksek lisans düzeyinde başlamıştır. Bir yıl sonra da aynı bölüm lisans düzeyinde eğitime geçmiştir. Geçen süre içinde şehir ve bölge planlama eğitimi veren bölümlerin sayısı artmıştır.

Türkiye’de devlet üniversiteleri ve ileri teknoloji enstitüsündeki mimarlık ve mimarlık ve mühendislik fakültelerinin 13’ ünde şehir ve bölge planlama bölümü bulunmaktadır. Bunlar Orta Doğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimar Sinan Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Gazi Üniversitesi, Selçuk Üniversitesi, Erciyes Üniversitesi, Gebze Yüksek Teknoloji

Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü, Mersin Üniversitesi, Süleyman Demirel Üniversitesi'dir. Ayrıca Bilkent Üniversitesinde Peysaj Mimarlığı ve Kentsel Tasarım Bölümü açılmıştır.

Denilebilir ki bugün Türkiye'de varolan kurumsal yapının yarattığı kent ve bölge plancısı talebini karşılayacak sayıda plancı yetiştirebilen bir eğitim alt yapısı bulunmaktadır. Ama yetişen plancıların daha önce üzerinde durduğumuz planlamadaki paradigma değişikliğine hazır olduğunu, kendi etkinlik alanlarını genişletecek esnek hünelerle donatılmış olduklarını söylemek zordur.

Bu çalışma kendini planlama alanıyla sınırlı görmeyip kent araştırmaları konusunda da öngörü geliştirmek istediğinden bu alanda yetişmiş insan gücü potansiyelinin mertebesini hesaplamak daha da zorlaşmaktadır. Değişik disiplinlerin programları içinde şehircilik, kent sosyoloji, kentsel tasarım gibi konular yer almaktadır. Siyasal bilim programlarında 1940'lı yıllardan beri şehircilik dersleri bulunmaktadır. Mimarlık fakültelerinin programları içinde kent planlaması ve kentsel tasarım ayrılmaz bir ögedir. Peysaj mimarlığı programlarında da ilgili dersler bulunmaktadır. Sosyoloji bölümlerinde kent sosyolojisi dersleri verilmektedir.

Sosyal bilimlerin değişik alanlarında araştırma konuları içinde son yıllarda hem Türkiye'de hem de Dünyada kent boyutuna önem verildiğini görüyoruz. Adeta toplum bilim alanları kent araştırmalarına dönüşmektedir. Bu halde tüm sosyal bilimciler kent araştırmacısı niteliğini kazanmaktadır. Böyle olunca da kent araştırmaları konusunda yetişmiş insan gücü potansiyeli çok büyük miktarlara ulaşmaktadır. Sosyal bilimciler ile şehirciler arasında bu yakınsamanın Türkiye'deki çevre mühendisliği eğitim ve pratiği arasında yaşanmamakta olması önemli bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin siyasal ve kent planlama pratiklerinin kurumsallaşma biçim ve özel kesimin iş yapma alışkanlıkları bu insan gücünü etkin bir biçimde değerlendirecek bir araştırma talebi yaratamamakta, araştırma ve planlama arzı da bunu karşılayacak bir gelişmişlik ve örgütlenmişlik düzeyini kazanamamaktadır. Bu nedenle de ilgi alanımızda kurumsal olarak örgütlenmiş belli aralıklarla yapılan zaman içindeki gelişmelerin izlenebildiği araştırmalar sınırlıdır ya da yoktur, bu alan daha çok küçük bireysel nitelikli araştırmalara bırakılmıştır.

Türkiye'nin bu bakımdan en önemli kurumu Devlet İstatistik Enstitüsüdür. Yerleşme araştırmaları bakımından en önemli girdileri oluşturan Nüfus Sayımları, Sanayi Sayımları, Tüketici Araştırmaları, Konut Araştırmaları, İllere Göre Yurtiçi Gayri Safi Milli Hasıla Tahminleri, Çevre İstatistikleri, Ulaşım İstatistikleri bu kurum tarafından hazırlanmaktadır. Kuşkusuz bunların hepsi de yerleşme araştırmaları için çok önemli bilgilerdir. Ama bu kurumun çalışmalarında izlediği iki yol, bu çalışmaların yerleşmelerin analizlerine katkısının sınırlı kalmasına yol açmaktadır. Bunlardan birincisi DİE'nin bilgi toplamasını yaparken, yerleşme çalışmalarına katkısını artıracak biçimde tasarlamamakta olması, hatta topladığı bilgilerde bulunan mekansal ayrımları bile bilginin sınıflandırılması aşamasında değerlendirmemesidir. Bilginin coğrafi boyutlarının önemine ilişkin bir kurum kültürü gelişmemiş bulunmaktadır. İkinci olarak da Devlet İstatistik Enstitüsünün araştırmacıya hizmetlerini bir vakıf aracılığıyla satar hale gelmesinden sonra bu kurumun kültüründe araştırmacı dostu davranışların gelişmesinin zorlaştığı söylenebilir.

Türkiye’de Devlet Planlama Teşkilatının kurulduğu 1960’lı yıllarda, devlet kurumları içinde ciddi araştırmalar yürütülebilmekteydi. Oysa günümüze gelindiğinde devlet kurumlarının bu kapasitesini büyük ölçüde kaybettiği görülmektedir. Devlet hem araştırmaları hem de planlama çalışmalarını büyük ölçüde ihale eder hale gelmiştir. Devletin bu araştırma talebi de büyük ölçüde uluslararası kuruluşlar tarafından yönlendirilmektedir. Dıştan finanse edilen program ve proje kredileri konularıyla ilgili bir araştırma talebi yaratmaktadır. Türkiye’de müşavirlik sektörü yeterince güçlü olmadığı ve uluslararası ilişkileri gelişmemiş olduğu için bu araştırmalar ve planlama çalışmaları uluslararası müşavirlik firmalarının yönetimlerinde yerel ortaklarca gerçekleştirilmektedir. Bu yerel ortakları çoğu kez üniversitelerin değişik merkezleri ya da Türk araştırma firmaları oluşturmaktadır. Bu tür araştırmaların Türkiye’nin araştırmacı işgücüne belli bir istihdam sağlasa da, bilimsel bilgi birikiminin gelişmesine yaptığı katkı sınırlı kalacaktır.

Devletin ve yerel yönetimlerin kent araştırmaları konusunda planlamadan bağımsız bir talebi olduğunu söylemek zordur. Bu talebin karşılanmasında üç ayrı kanal kullanılabilir. Bunlardan biri ancak büyük kentlerin yaptığı biçimde kendi oluşturdukları planlama bürolarında üretmeleri ve bununla ilgili araştırmaları gerçekleştirmeleridir. Bu tür kentlerin sayısı azalmıştır. Böyle gelişmiş planlama büroları olan kentler bile kent planlaması yarışmaları ya da doğrudan özel planlama bürolarından yardım almaktadırlar. Yerel yönetimlerin çoğunlukla başvurdukları yol ya İller Bankası kanalıyla ya da doğrudan özel planlama bürolarına plan yaptırmak olmaktadır. Bazı hallerde de özel planlama bürolarının yerine üniversitelerin döner sermayeleri geçmektedir. Bu alandaki araştırmalar konusunda iki önemli sorun bulunmaktadır. Bunlardan birincisi bu yolla toplanan çok sayıda bilginin düzenli olarak biriktirilemeyişi ve bunun tüm araştırmacıların yararlanacağı bir arşive çevrilemeyişi. Bu bilgilerin kaybolması büyük bir kayıp olmaktadır. İkincisi ise plan elde etmekte kullanılan bu yolun daha önce gelişmesini gördüğümüz stratejik ve katılımcı planlama yaklaşımları için çok uygun düşmemesiydi.

Devletin planlama dışında ve özel sektörün kente ilişkin araştırma talepleri çok sınırlıdır. Bu talepler genellikle özel küçük araştırma firmalarınca karşılanmaktadır. Bu araştırma firmalarının karşıladığı araştırma talepleri genellikle iki konuya odaklanmıştır. Bunların bir bölümü pazar araştırmalarına, diğer bir bölümü ise kamu oyu araştırmalarına yönelmiştir. Toplum bireylerinin belli bir andaki öznel değerlendirmelerini saptayan bu çalışmaların yapılma ve topluma sunulma biçimleri konusunda toplumda yaygın bir tartışma bulunmaktadır. Çok spesifik amaçlarla yapılan bu araştırmaların en sakıncalı yönü toplumsal araştırmalara ilişkin oldukça indirgeyici ve yüzeysel beklentilerin yerleşmesine neden olmasıdır. Bu tür araştırma bürolarının gelişmesi sosyal araştırmalarda sahadan bilgi toplamanın ayrışarak bir araştırma hizmeti olarak sunulur hale gelmesine yol açmıştır. Araştırmacılar Derneği günümüzde İstanbul’da 20 İstanbul dışındaki yerlerde 50 kadar veri toplayan şirket bulunduğunu tahmin etmektedir.

Dördüncü tür araştırma talebi üniversitelerin içinden ve sivil toplum kuruluşlarından gelen araştırma talebidir. Bu araştırma talepleri bir genel araştırma programının bir parçası olmaktan çok tek, tek araştırmacıların, daha çok terfilerini sağlamak için yapmak zorunluluğunu duydukları çalışmalardır. Bu amaçlarla Türkiye’de sosyal bilim araştırması yapanlar geçmişteki yıllara göre daha çok araştırma kaynağı bulma

olanağına sahiptirler. Üniversitelerin döner sermaye ve iç kaynakları, DPT proje fonu, TÜBA,TÜBİTAK ve YÖK Sosyal Araştırma Fonu, AB Kaynakları ve Dünya’da çok sayıdaki diğer araştırma fonları araştırmacıların kaynak bulma olasılığını artırmıştır. Bu alanın günümüzdeki dar boğazı kaynakların yetersizliğinden, Türkiye’de araştırma projesi üretme ve araştırma projesi izleme kapasitelerinin yeterince gelişmemiş olmasındadır. Türkiye’deki araştırma fonlarını yönlendirenler ve karar verme pozisyonunda olanların bu konuda araştırmacı dostu bir tutum içinde bu kapasitelerin geliştirilmesinde kendilerine düşen rollerin bilincinde olmalıdırlar. Böyle bir bilincin gelişmiş olduğunu söylemek zordur.

Doğrudan yerleşme araştırmalarına yönelmiş STK’lar yoktur. Ama Tarih Vakfı, Doğal Hayatı Koruma Derneği, Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi (WALD), İstanbul ve Boğazları Belediyeler Birliği, IULA-EMME gibi STK’ların bu alanda yeni anlayışların ve araştırmaların geliştirilmesi bakımından son on yıl içinde önemli katkıları olduğu açıktır. Bu kuruluşlar araştırma projesi geliştirme, proje yönetme ve uluslar arası kaynak sağlamakta yeterli birikime sahiptirler. Bu kuruluşlar Türkiye’ye bu araştırma alanının gelişmesine ve dışa açılmasına önemli katkılarda bulunmuşlardır. Ama bu kuruluşlar çok küçük aydın gruplarının özverisiyle varlıklarını sürdürmekte, düzenli kaynak akışı olan güçlü, kararlı ve kendi araştırma programları olan enstitülerin işlevlerini yerine getirememektedir. Araştırma programlarının gelişmesine öncülük edecek bu tür enstitülerin eksikliği Türkiye bağlamında kendisini güçlü olarak duyurmaktadır.

Denilebilir ki Türkiye’de kentsel araştırmanın örgütlenme biçimi içinde geliştirilen araştırmaların bir dış tarihi olmakta ama gelişmiş bir iç tarihi bulunmamaktadır. Böyle bir iç tarihin bulunmayışının nedenlerini üniversitelerde geliştirilen performans ölçütlerinin bireysel olma niteliğinde ve izlenen araştırma politikalarının bir ülkede bilimin gelişmesinde iç tarihin varlığının önemini kavrayamamış olmalarında aramak gerekir. Büyük ölçüde akademik terfi için gerekli puanları sağlamak amacıyla yapılan araştırmalar araştırmacıları da doyumamağa başlamıştır. Bu bilince ulaşılmasının ilk işaretlerinden birini Kent ve Bölge Planlama Araştırma Ağının (KBAN) kurulmasında görmekteyiz. Bu çeşit etkileşimli araştırma platformlarının ve ağlarının kurulması, iç tarihi olan bir araştırma faaliyetinin gelişmesine yol açabilecektir. Böyle bir araştırma alanının gelişmesi hem bu alanın bir parçası için araştırma yapanların araştırmadan sağladığı doyumunu, hem bu araştırma dünyasının sosyal kapitalini artıracak hem de uluslar arası platformlarda saygın bir bilim çevresi olarak algılanmasını kolaylaştıracaktır.

VIII:TÜRKİYE’DE YERLEŞME ÇALIŞMALARI ALANI İÇİN BİR ARAŞTIRMA PROGRAMI VE KURUMSALLAŞMA ÖNERİLERİ

VIII.1: Kurumsal Biçim İçin Öneriler

Bu raporun ilgi alanın bir komünite oluşturan yerleşmelerde, yaşam alanının düzenlenmesi, gelişmesi ve yönetişimi merkezli bir bilimsel faaliyetler ve kültürel çalışmalar olarak belirlenmişti. Tabii bu çok geniş, hem insanların yaşam kalitesini doğrudan etkileyen, hem de kendi yaşam maceralarının farkında olmalarını sağlayan çalışma alanının kapsamı çok genişleyerek tüm sosyal bilimlere sarma potansiyelini taşımaktadır. Bu nedenle bu rapor da ilgi alanı daha çok yaşam pratiklerini doğrudan etkileyen konularla sınırlı tutulmaya çalışıldı. Bu bölümde yapılacak öneriler de büyük ölçüde bu kapsamla sınırlı tutulmuştur. Ama kolayca daha geniş alanlara

yayılmaya o alanlarla etkileşime açık bulunacaktır. Bu nedenle önerilecek araştırma çerçevesinin esnek her an yeni eklemlemelere açık olarak düşünmek gerekir.

Türkiye'nin bu alandaki araştırma potansiyelini ve kurumsallaşmasını değerlendirirken, belli bir düzeyde araştırma potansiyelinin oluştuğunu ama kurumsallaşmanın gerçekleşmediğini saptadık. Türkiye'de yerleşme yapısının bugününü anlamak için yapılan araştırma sayısı çok azdır. Bu konuda 1960'lı yıllarda birkaç önemli araştırmaya rastlanırken, özellikle son yıllarda kentleşmenin farklı boyutlarına veya ülke mekanının değişen yapısına yönelik geniş kapsamlı bir araştırma bulunmamaktadır. Gerçekleştirilen çalışmalar küçük bütçelerle, bazen tümüyle maddi kaynaklar olmaksızın yapılmakta, bu nedenle de ölçekleri ve kapsadıkları örneklem sayısı düşük olmaktadır. Türkiye'de araştırmaya ayrılan kaynakların genelde kısıtlı olması, kurumlar tarafından sağlanan finansal desteklerin yetersiz kalması, geniş kapsamlı çalışmaların gerçekleştirilmesini zorlaştırmaktadır.

Bu nedenle, bu raporda Türkiye'nin bu alanda araştırma faaliyetlerini örgütlemesinde iki yönlü bir yapı oluşturması önerilmektedir. Bunlardan birincisi **kurumsal araştırma alanı** dediğimiz faaliyetler bütünüünün örgütlenmesi ve güçlendirilmesidir. Bu araştırmalar ülkeyi kapsayan, düzenli aralıklarla karşılaştırılabilir şekilde yapılan, yeni araştırma paradigmalarının kavramları konusunda başlatıcı ölçmeleri gerçekleştirilen araştırmalardır. Böyle bir kurumsal araştırma alanının geliştirilmesinde mutlaka yeni kurumlar kurmak gerekemeyebilir. Var olan kurumlar bu yönde geliştirilebilir. Örneğin, DPT geçmişte yaptığı gibi bu tür araştırmalarda sorumluluk yüklenebilir. Değişik Araştırma Enstitülerine ve Üniversitelere belirlenmiş konularda sorumluluk verilebilir. Ama bunlardan en önemlisi DİE'nin kurum kültüründe toplanan bilginin coğrafik boyutlarına duyarlılıkların artırılması gerekecektir.Devlet İstatistik Enstitüsü araştırma tasarımıında, topladığı bilgilerin sınıflandırılmasında coğrafik boyutları ihmal etmeyişi bile çok önemli değişiklikler yaratacaktır.

Yerleşme yapılarının araştırılmasında kurumsal temelli düzenlemelerden en önemlisi *devletin ve ilgili kurumların topladıkları bilgilerin niteliğindeki köklü değişme* olmalıdır. Türkiye'de ülke mekanındaki dağılımları betimlemek için alansal temsil esasında tözelin (nitelik) bilgisi toplanmaktadır. Oysa daha önce üzerinde durduğumuz üzere mekansal örgütlenmeler artık akım ilişkileriyle kavramlaştırılmaktadır. Oysa Türkiye'de akım ilişkileri konusunda bilgi toplanmamakta ve kurumsallaşmış bir biçimde araştırmacılara sunulmamaktadır. Bu da Türkiye'deki araştırmacıların yeni temsil çerçevelerini kullanmaları önünde önemli bir engel oluşturmaktadır.

Böyle kurumsallaşmış ve düzenli bilgi üreten bir tür altyapının oluşturulması bireysel araştırma çabalarını zenginleştirecek ve verimli hale getirecektir. Tabii ki bu çalışmalar, kurumsal araştırmalardan daha çok yeniliklere açıktır, ama sınırlı işgücü ve maddi kaynağa dayanmaktadır. Çoğu kez de akademik yükseltmeler için yapılmışlardır.Bireysel nitelikli çalışmaların bu özellikleri onların önemini ortadan kaldırmaz. Bir ülkede **kurumsal ve bireysel çalışmalar birbirini destekleyici ve zenginleştirici** biçimde geliştirilmek durumundadır. Bu alanın örgütlenmesinde de bireysel araştırmacıların yalnız bırakılmaması belli konularda uzmanlaşmış araştırma ağlarının oluşumu özendirilmelidir. Bilgi üretiminin bireysel bilgi ve beceriyle ilişkili olduğu kadar bir toplumsal üretim olduğunun gözönünde tutulması gerekir.

Türkiye’de bu alandaki araştırma ve bilgi üretilmesinin nihai başarı ölçütü **dış ve iç tarihi olan bir akademik** faaliyetler alanının yaratılabildiği olması olacaktır. Eğer bu alanda yapılmış olan bilimsel bilgi üretiminin tarihi yazılırken bu bilgi üretimi toplumun yaşadığı gelişme ve dönüşme macerasıyla ne kadar sıkı olarak ilişkilendirilebiliyorsa o alanın dış tarihi yazılabiliyor demektir. Başka bir deyişle yerleşme bilimi çalışmaları çevresindeki sorunlara duyarlı olmuş ve içinde geliştiği toplum için anlamlılığını korumuş demektir. İç tarihinin olması demek orada bulunan akademik komünitenin karşılıklı etkileşimle özgün sorunsal alanları tanımlayarak bir birini doğuran akademik gelişmeleri gerçekleştirebilmiş olmasıdır.

Denilebilir ki Türkiye’de yerleşme bilimleri alanında yapılan araştırmaların belli bir dış tarihi olduğunu söylenebilir. Ama benzer bir yargıyı iç tarihinin varlığı için ileri sürmek doğru olmaz. Kapsamlı çalışmaların bulunmaması mekansal gelişme ve yerleşme düzeni konularında yeni saptamalar yapılmasını ve yeni kavramlar üretilmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumda küçük ölçekli çalışmaların yönelimi uluslararası yazında belirtilen gelişme doğrultularının ve yeni açıklama biçimlerinin irdelenmesi ile yetinmek durumunda kalmaktadır. Halbuki, batıdakinden farklı bir geçmişi olan bir ülkenin küresel düzenin zorunlu kıldığı sürece nasıl uyum sağladığı ve bu sürecin dışında kalanların karşı karşıya kaldıkları sorunların niteliklerinin neler olduğunun yeni bir bakış açısıyla irdelenmesi hem yaşama pratikteki yansımaları, hem de özgün akademik katkıların geliştirilmesi bakımından önemlidir. Nitekim, 1970’lerde yaşanan ekonomik bunalım ardından gelen değişimlerin farklı yerel birimlerde yarattığı toplumsal ve ekonomik gelişimleri tanımlayabilmek ve kavramlaştırmak üzere pek çok Avrupa ülkesinde bilimsel araştırma kurumları çok sayıda üniversiteyi bir projenin içine alarak tüm ülkeyi kapsayan çalışmalar başlatmışlardır. İngiltere’deki “yerellik” çalışmaları farklı bölgelerdeki onlarca üniversitenin katılımı ile gerçekleşmiş ve bilimsel açıdan da çok önemli katkı sağlamıştır. Özellikle yeni düzende **yerelin yeniden tanımlanmasını sağlayan bu çalışmalar**, hem içsel büyüme modellerini gündeme getirerek kalkınma yazınına yeni bir soluk getirmiş, hem de yereldeki karşılıklı etkileşimin irdelendiği yönetim modelleri ile gelişmenin yönlendirilmesi açısından farklı bir düşünsel çerçevenin oluşmasına katkı sağlamıştır.

Türkiye’de yerleşme bilimleri/çalışmaları alanında özgün katkılarda bulunabilen dış ve iç tarihi olan bir bilimsel faaliyet alanı oluşturabilmenin en önemli koşulu hem kurumsal hem de bireysel araştırmalarla **zengin bir görgül bilgi temelinin** oluşmasını sağlamak gerekir. Görgül bilgi temelinin bulunması konusundaki duyarlılık, değişebilecek olanın değişmez olarak görülmesine neden olmamalıdır. Eleştirel gerçekçi bir tutumun korunması bu bakımdan çok önemlidir. Bu nedenle özellikle bağlam bağımlılıkların, olumsuzlukların iyi değerlendirilmesi gerekecektir.

VIII.2: Yerleşmelere İlişkin Araştırmaların Yoğunlaşma Alanları

Türkiyenin de yerleşme yapısının yeniden tanımlanması farklı vurgu noktaları olan araştırmalara gereksinimi vardır. Aşağıda dokuz ana başlık altında önemli olduğu düşünülen araştırma alanları sıralanmaktadır.

1. Ülkedeki ve dünyadaki gelişmelerin ülke mekanının örgütlenmesinde yarattığı değişimleri saptayabilmek için “ülke mekan organizasyonunun değişen yapısının tanımlanması”

2. Ülke mekanındaki “eşitsiz gelişimin” yeni uyum süreçleri ve gelişim dinamiklerinin açıklayıcı yeni bir çerçeve ile irdelenmesi
3. Mekanın örgütlenmesinde önemli olan düğüm noktalarının birbirleri ile ilişkilerini saptayabilmek ve küresel kent kavramına içerik kazandırabilmek için “kentler arasında oluşan ilişki ve iletişim ağlarının belirlenmesi”
4. Ülke mekan organizasyonunun ana birimleri olan “yerel”in tanımı
5. Günümüz kentini tanımlayabilmek için kentin yeni bakışı içeren kavramların yardımıyla, diğer bir deyişle kentin işlevlerinin ve bu işlevlerle birlikte gelen nitelik-kalite-kapasite kavramlarının katkısı ile, tanımlanması
6. Kentin dışında kalan alanları betimleyen “kır”ın değişen ve farklılaşan nitelikleri ve bu alanların günümüz koşullarında karşı karşıya kaldığı sorunların tanımlanması
7. Kent bir insan topluluğu olarak değil “insan sermayesinin ve özellikle sosyal sermayenin yoğunlaştığı alan” olarak belirlendiğinde kentlerin yapısında ortaya çıkan farklılıkların ve gelişme olanaklarının tanımlanması
8. Kentlerdeki farklı gruplar arasındaki uyumun sağlanmasındaki zorlukların, özellikle ayrımlaşma ve sürtüşmelere yol açan eşitsiz gelişme ve refah bölüşümünün getirdiği sorunların belirlenmesi
9. Ağların egemenlik kazandığı bir ekonomik sistem içinde kent yönetiminin yeniden şekillenmesi konusunun irdelenmesi.

Yukarıda belirtilen konuların odak tartışma alanları bir yandan daha önceki bölümlerde tartışılan mekanın örgütlenmesindeki yeni dinamiklerin ortaya çıkışını ve kentin yeniden tanımlanmasına neden olan yeni gelişmelerin Türkiye’deki yarattığı etkileri, ortaya çıkan uyum süreçlerini, bu süreçlerin yarattığı sorunları tartışmayı olanaklı kılarken, diğer yandan geçmişten bu yana süregelen ve Türkiye’de mekanın düzenlenmesine yönelik müdahaleleri zorlaştıran süreçlerin geçirdiği değişimin de sergilenmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

Ülke mekan organizasyonunun değişen yapısının tanımlanması: 1970’li yıllarda gerçekleştirilen ve yayınlanması 1980’li yılların ortalarında gerçekleşen “Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi Araştırması” bu yıllardaki ülke yerleşme düzenini tanımlamaktadır. Ancak geçen otuz yılı aşan süre içinde ülkenin yerleşme düzeninde önemli değişimler yaşandığı izlenmektedir. Ülkenin batı yarısında, özellikle Marmara Bölgesinde, kır-kent ayrımının giderek önemini yitirdiği ve yerleşmelerin görece konumlarında ve ilişkilerinde önemli değişimlerin olduğu görülmektedir. Yerleşmelerin birbirine doğru genişlemesi ile bir yerleşmeler sürekliliğinin gündeme gelmeye başladığı bazı bölgelerde kır-kent ayrımı ortadan kalktığı, kentlerden kopuk olan kırsal yerleşmelerde yaşayanların giderek artan bir bölümünün kentlerde çalıştığı izlenmektedir. Buna karşılık, ülkenin doğusunda yer alan bölgelerde büyüyen kentlere karşılık sunulan hizmetlerde kır-kent ayrımının derinleşerek devam ettiği gözlenmektedir. Hizmet işlevlerinden yeterince pay alamayan ve daralan kırsal işlevlerle yetinen bu kırsal alanlar, gelişmiş bölgelerde yer alanlardan büyük bir yapısal farklılık göstermektedir. Bu farklı gelişim doğrultuları olan bölgelerde ortaya çıkan yerleşme örgütlenmesinin belirlenmesi ve bu bölgelerde gelişme dinamiklerini harekete geçirecek bir yerleşim sisteminin yeni politikalarla desteklenmesi gereklidir. Kırsal alanın kentle bütünleşmesi kırsal alandaki yaşam kalitesi kadar kentsel alandaki baskının azalması açısından da önemlidir.

Uyum süreçlerine göre ve yeni paradigmlar ışığında eşitsizlikleri yeniden tanımlamak: Bölgeler ve iller arasındaki farklılıkların belirlenmesi üzerine olan mevcut çalışmalar eski bölgesel gelişme kuramlarında temel alınan göstergeler yardımıyla yapılmıştır. Ancak 1980’li yıllardan başlayarak bölgesel gelişme kuramlarında çok önemli değişimler yaşanmış ve bölgesel gelişmenin dinamiklerini belirleyen göstergeler değişmiştir. Gelişmişlik açısından önemli olan niteliklerin bir bölümü dış dünya ile ilişki kurma kapasitesi, rekabet gücü, dünya ekonomik sistemine sunduğu uzmanlaşma alanları gibi bölgenin dünya içindeki yeri ve gücünü tanımlayan göstergelerle tanımlanırken, bölgedeki gömülü bilgi, geçmişten gelen üretim kültürü, üretim ve dayanışma ağları, insan sermayesi ve bölgenin buluşçuluk kapasitesi gibi içsel dinamikleri betimleyen göstergeler kullanılmaktadır. Bu göstergeler geçmişte kullanılan belirli bir zamandaki nitelik ve kurulu kapasiteyi tanımlamak yerine, bölgenin yapabilirliğini irdelemektedir. Bu yeni yaklaşımlardan yola çıkarak yeni bir bölgesel gelişmişlik araştırmasının yapılması gereklidir. Bölgesel düzeyde politikaların oluşturulması, bu bölgelere yönelik özgün politikaların saptanabilmesi ve uygun proje alanların belirlenebilmesi için bölgelerin yeni bir bakış açısı ile değerlendirilmesine ihtiyaç vardır.

Öte yandan mekanın örgütlenmesinde önemli olan düğüm noktalarının birbirleri ile ilişkilerini saptayabilmek için **kentler arasında oluşan ilişki ve iletişim ağlarının** belirlenmesi gereklidir. Daha önce tartışıldığı gibi günümüzde mekansal temsilin alan ve nokta temsili yerine, ağlar ve ilişkiler üzerinden temsil edilmesi benimsenmiştir. Bu yaklaşım mekan örgütlenmesinin tanımında kentlerin arasında oluşan ilişkilerin ve farklı nitelikteki ağların nicelik ve niteliksel olarak belirlenmesi gereğini ortaya çıkarmaktadır. **Küresel kent** tartışmalarında örneklendiği bir kentin küresel ekonomi içindeki yeri o kentin, ilişkilerinin ve birlikteliklerinin nasıl şekillendiğinin saptanmasını gerektirmektedir. Bu konudaki hazır bilgi yeterli düzeyde olmadığından yapılan ayrıntılı bir bilgi temeline dayalı olmadan gündeme gelen tartışmalar yüzeysel olabilmektedir. Örneğin İstanbul’un dünya sistemi ile nasıl bütünleştiği ve bu konudaki girişimlerin, ilişkilerin ve birlikteliklerin nasıl şekillendiği konusundaki tartışmalar çok fazla bir anlam taşımamaktadır. Bu nedenle ekonomideki aktörlerin dış dünya ile ilişkileri ve ilişki kurma biçimlerinin ve bu aktörlerin dünya üzerindeki üretim ağları içinde nasıl yer aldıklarının tanımlanması gereklidir. Yine kuramsal tartışmalarda belirtildiği gibi bu ilişkilerin sağladığı dışsallıkların kentsel ekonomiye ve kentlerin rekabet gücüne sağladığı yararların betimlenmesi, politika çalışmaları için de yararlı olabilir.

Diğer bir çalışma alanı yerelin tanımlanması odaklıdır. Türkiye’de ise farklı “yerel”lerin olduğu yapılan küçük ölçekli çalışmalar göstermektedir. Ancak farklı yerellerin hangi içsel ve dışsal dinamiklerin etkisi altında şekillendiğini ve nasıl bir yapısal ayrımlaşma yaşadığını karşılaştırmalı araştırmalar yapmaksızın belirlemek mümkün değildir. Bu küçük araştırmaların farklı yerellerin yapısal sorunları ve bunların dinamiklerini ve kendini üretme biçimlerini inceleyerek ve izlenmesi gereken politikalara ipuçları sağlayabilmeleri mümkün değildir. Ancak bundan daha da önemlisi dış dünya ile ilişki kuran en küçük mekansal ölçek olan yerel’in değişen nitelikleri ile geleceğe yönelik kapasitelerinin tanımlanması için bir çerçevenin geliştirilmesidir. Benzer bir yaklaşım kent düzeyinde yapılacak çalışmalar açısından da önemlidir. Günümüz **kentini tanımlayabilmek için kentin** yeni bakışı içeren kavramların yardımıyla, diğer bir deyişle “kentin işlevlerinin ve bu işlevlerle birlikte gelen nitelik-kalite-kapasite kavramlarının katkısı ile, tanımlanması gerekmektedir.

Türkiye'nin hızlı nüfus artışı ve kentleşme süreci çok uzun süre kentsel kalitenin göz ardı edilmesine neden olmuştur. Hızla büyüyen, gecekondu alanları ile çevrelenen ve kaçak apartmanlaşma ile yoğunluğu iyice artan kentlerin 2000'li yıllarda kalite açısından sorgulanması gerekmektedir. Bunun bir diğer nedeni de son yirmi yıl içinde “**kentsel kalite**” kavramının içeriğinin de çok fazla değişmesi, günümüz dünyasında kalite anlayışının çok farklı noktalara ulaşmasıdır. Bu nedenle kentsel kalitenin yeniden tanımlanmasını ve yeni normların oluşturulmasını sağlayacak geniş kapsamlı araştırmalara gereksinim vardır. Günümüzde katı bir kalite anlayışı yerine, dünyaya uyum sağlama becerisi ve dünyadaki diğer kentlerle yarışabime üzerine gelişen bir kalite anlayışı vardır. Kentsel kalite böylelikle dış dünyadaki ağlara eklenilebilme için de bir ön koşul haline gelmektedir.

Daha önce de üzerinde durduğumuz üzere “kentsel kalite” nesnel ölçütlere olduğu kadar öznel değerlendirmelere de dayandırılmaktadır. Bir yerde yaşayan bir kişi için o yerin ne tür anlamlar taşıdığı, yani *fenomolojik çalışmalar alanı* Türkiye'nin kent çalışmaları arasında hemen hemen tamamen boş bırakılmıştır. Bu boşluğun doldurulması yerelliklerin kimliklerinin korunması bunun küreselleşen bir dünyada kaynak niteliğini kazanabilmesi bakımından özel bir öneme sahip olacaktır.

Önümüzdeki yıllarda Türkiye kentleşme sürecinin sonuna doğru yaklaştıkça kentlerin nüfus artışları daha da yavaşlayacaktır. Bu durumda kent planlama çalışmaları yeni alanların imara açılmasını düzenlemekten çok, kentin yaşadığı dönüşümleri düzenlemeye yönelmek durumunda kalacaktır. Soylulaştırma (gentrification), gecekondu alanlarının dönüştürülmesi, MİA'ların yenilenmesi, yaşam kalitesini geliştirme projeleri, bunları sağlayacak süreçlerin tasarlanması vb.önümüzdeki yılların araştırma programlarında daha çok yer tutacaktır.

Kentler değişirken kırsal alanların da bu yeni örgütlenmesi biçiminde farklı biçimde tanımlanması kaçınılmazdır. **Kır'ın yeni anlamı ve kırsal alanın değişen yapısı önemli bir çalışma alanıdır.** Göçün kaynağı olan kırsal kesimdeki farklı yapıların ve gelişme doğrultularının araştırılması önem kazanırken, ne yazık ki ülkemizde son dönemde yapılan ülke çapında veya geniş kapsamlı bir araştırma bulunmamaktadır. Göçün kentte yarattığı etkiler bazı çalışmalara konu olurken, kırsal alanda yaşanan süreçler üzerine yapılan çalışmalar kısıtlıdır. Günümüzde kırsal nüfusun payının giderek azalmasına karşın, gelişmiş ülkelere göre kırsal nüfusun oranı hala çok yüksektir. Tarımdaki verimlilik düzeyinde önemli bir artış sağlanamadığı için kırsal alandaki hanehalkları ancak bazı sübvansiyon mekanizmaları ile yaşamlarını sürdürebilmektedir. Günümüzde bu sübvansiyonların kaldırılması, bunların doğru kesimlere ulaşmadığı ve devlete yüklediği bedel nedeni ile kamu yatırım dengesini olumsuz etkilediği tartışılmaktadır. Bu değerlendirmeler tarımda reform gereği tartışmalarını gündeme taşırken, bu politikaların kırsal kesimde yaratacağı etkilerin çok iyi öngörülerek politikaların saptanması gereklidir. Ancak farklı yörelerdeki kırsal kesimin niteliği, gelişme veya gelişmemesinin nedeni olan süreçler ve kırsal kesimin yapısını tanımlayan temel dinamikler yeterince bilinmemektedir.

Kırsal alanda yaşanan bu dönüşümün yakından tanınması yanısıra bu dönüşüme müdahale edebilmek için *kırsal kesimin yeni yapısı ve arazi kullanma biçimleri* için yeni hedefler koymak gerekecektir. Bu konuda Türkiye'de önemli bir açık bulunmaktadır. Yeni hedeflerin konulması sırasında kalkınmacı anlayışlar yanısıra,

korumacı, biyoçeşitliliğe duyarlı, doğa ilişkin yerel bilgi birikiminin harcanmaması vb. konularda dikkatli olmak gerekecektir.

Kırsal kesimdeki nüfusun az da olsa düşmesine karşılık, nüfus hareketleri ve bazı bölge ve kentlerdeki hızlı nüfus artışı sürmektedir. Nüfus hareketleri belirli ve bölge veya kentteki insan sermayesinin başka bir yöreye aktarılması, oluşmuş sosyal sermayenin de kaybolması anlamına gelmektedir. Uluslararası yazında kentteki karar mekanizmalarında ve üretim süreçlerinde sosyal ilişkilerin önemi, olumlu yönleri ile “sosyal sermaye” başlığı altında incelenmektedir. Ancak sosyal sermayeyi oluşturan bazı ilişkiler, geleneksel norm ve kuralların karar mekanizmaları açısından olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Türkiye’deki sosyal sermayenin araştırılması, sosyal ilişkilerin kentsel yaşama getirdiği olumlu katkılar yanısıra yarattığı sınırlamaların belirlenmesi gereklidir. Kenti **insan sermayesi ve sosyal sermayenin odak noktası olarak gören yeni gözetildiğinde nüfus hareketlerin bu açıdan etkilerinin önemli olduğu** ve önemli bir araştırma alanı olarak karşımıza çıktığı görülmektedir. Özellikle son yıllarda “bilgi”nin mekansal süreçlerin ortaya çıkışındaki temel faktör olarak alındığı gözönüne alındığında konunun önemi artmaktadır.

Son yıllarda küreselleşen dünyadaki ekonomik ilişkilerin arttığı, kişilerin ve firmaların dünya içinde yarışabilmek için çaba sarfettikleri ve tüm bu gelişmelerin kentteki bazı grupları olumu yönden etkilerken, bazı grupların giderek yoksullaşmasına neden olduğu görülmektedir. Bu durum kentlerde sosyal ve ekonomik ayrılmayı artırmakta, kentlerdeki farklı gruplar arasındaki uyumun sağlanmasında zorlukların ortaya çıktığı, özellikle ayrılaşma ve sürtüşmelere yol açan eşitsiz gelişme ve refah bölüşümünün getirdiği sorunların ağırlaştığı izlenmektedir. Gelişmiş ülke kentlerinde bu konuları saptamaya yönelik araştırmaların ve politika üretmeye yönelik çabalar giderek çoğalmaktadır. Türkiye genelinde bu sorunların “yoksulluk” ana başlığı altında incelendiği görülmektedir. Gecekondu ise bu çalışmaların odak noktasında yer almaktadır. **Gecekondu** alanlarında dönüşüm ve değişim, gecekondu alanlarının değişen sosyal yapıları üzerine bazı araştırmalar olmasına karşılık, bu araştırmaların ölçeği Türkiye’nin gelecekte karşı karşıya kalacağı sorunların tümünü tanımlamakta yetersiz kalmaktadır. Öte yandan dönüşen alanlarla birlikte dönüşemeyen alanlarda sosyal, ekonomik ve kültürel yapılarında yaşanan bunalımların, sosyal ilişkilerdeki çözümlerin belirlenmesi ve bu alanlardaki kadın, çocuk ve etnik grupların sorunlarının ayrıntıları ile araştırılması gereklidir. Yoksulluğun yoğun yaşandığı bu alanların kentle farklı açılardan nasıl bütünleşebileceği sorusuna yanıt aranması gereklidir.

Yanısıra, kentlerde bir rant bölüşümü kavgası yaşanmaktadır. Kentlerdeki sosyal gruplar arası gelir farklılıkları ve göçle gelen nüfusun kentlilerle bütünleşmesindeki zorluklar kentteki barışı olumsuz etkilemektedir. Kentsel rantların da eşitsiz dağılımı bu sürecin olumsuz etkilerini artırmaktadır. Kentlerdeki rant paylaşımı ve sosyal gruplar arasındaki bu konudaki sürtüşmelere yönelik küçük çaplı araştırmalar bulunmasına karşılık, bu kapsamda tüm kesimlerin görece konumlarını ve birbirleri ile ilişkilerini tanımlayacak geniş çaplı araştırmalara gerek vardır. Toplumsal uzlaşmaya yönelik çabaların etkin olabilmesi için öncelikle mevcut durumun net olarak anlaşılmasında yarar vardır.

Yukarıda sıralanan tüm dönüşüm ve değişimler kentin tanımı, formu, kalitesi ve işlevleri kadar yönetim sisteminde de bir değişikliği zorlamaktadır. Bir yandan

kentlerde artan nüfus ve karşılanamayan talepler ve eksiklikler kentlerdeki yönetim sisteminin yeniden gözden geçirilmesini ve halkın katılımını da sağlayacak yeni katılım modellerinin geliştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Diğer yandan, kentin geçmiş dönemden farklı olarak daha bağımsız hale gelmesi de kent yönetimin farklı beceriler kazanmasını zorunlu hale getirmektedir. Yönetim sistemi kenti uluslar arası düzene taşımaya çalışırken, bir yandan da kentlerde yaşayanların bireysel kimliklerini koruyarak kendileri ile doğrudan ve dolaylı olarak ilişkili olaylarda tepkilerini belirtebilecekleri ortamları sağlaması gerekmektedir. Henüz geleneksel yapısını koruyan Türkiye'deki yönetim sisteminin yeniden şekillenmesi için yeni yönetim sistemi içinde yer alacak aktörlerin katılımcıya ne ölçüde açık oldukları ve katılımcı bir yönetim sisteminin kurgulanabilmesi için gerekli koşulların bulunup bulunmadığı en önemli araştırma konularından biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

VIII.3: Yerleşmelerde Yönetişim ve Planlama İçin Yoğunlaşma Alanları

Bu raporun ilgi alanı tanımlanırken yerleşmelerin ve buradaki yaşamın nasıl dönüştüğünün araştırılmasının ötesinde bu oluşuma müdahale etmek onun ötesinde planlama yollarının araştırılması amaçlandığı belirtilmişti. Böyle bir amacın seçilmesi önümüzdeki dönemde bu alanda Türkiye'de araştırmacıların üzerinde durması gereken üç yoğunlaşma alanı sayılabilir.

- 1- Yerleşmelere müdahalenin dayandırılabilceği normatif çerçevelerin nasıl belirleneceği
- 2- Yerel yönetişimin nasıl gerçekleştirileceği
- 3- Planlamanın işlevlerinin ve kurumsallaşmasının nasıl temellendirileceği

Yerleşmelerin oluşumuna *nasıl müdahale edileceği* günümüz kent planlaması pratiğinin ve düşüncesinin önümüzdeki yıllarda da üzerinde en çok duracağı konulardan biri olmayı sürdürecektir. Geçmişin ya yüceltilmiş (bir ölçüde kutsallaştırılmış) plancısının vizyonuna dayanan ya da plancı-bilim adamının kestirimlerini esas alan kentlerin gelişmelerini yirmi yıllık bir perspektif içinde donduran planlama anlayışlarını sürdürme olanağı kalmamıştır. Bunun nedeni demokrasi pratiklerindeki değişimdir. Katılımcı, çoğulcu dolayısıyla müzakereci demokrasi pratikleri planlama alanında da yansımalarını bulmakta ve plancıları müzakereye açık esnek denetim yollarına itmektedir. Planlamada müzakereye açık stratejik planlama yaklaşımlarının gelişmesi bu nedenle olmuştur. Böyle bir planlama o yerelliğin karşısına çıkan fırsatlardan yararlanmasını kolaylaştırmakta, orada yaşayanların yaratıcılıklarına sürekli olarak açık kalmasını sağlamakta, toplumun ve dünyanın sürekli yeniden formüle edilen değerlerine uyumunu kolaylaştırmaktadır.

Böyle esnek ve müzakereye açık bir planlamanın *normatif yönünün* ne olacağı üzerinde ayrıca düşünmek gerekir. Böyle bir normatif yön kalmazsa kamu adına müzakereyi yürütecek kamu otoritesinin dayanakları da kalmamış olacaktır. Bu durumda normatif yön performans ölçütlerince karşılanmaya çalışılmaktadır. *Yaşam Kalitesi Ölçütlerinin* geliştirilmesi özellikle önem kazanmaktadır. Bu ölçütlerin gerisinde toplumsal oydaşmanın oluşmasını sağlamış olan uzun toplumsal hareketler tarihleri bulunmaktadır, insan hakları, çevre hareketi, kadın hareketi, kültürel miras koruma hareketi vb. Yaşam Kalitesi ölçütlerinin plancılara ve araştırmacılara böyle bir anlamda dıştan verilen yanları bulunduğu gibi, bilimsel araştırmalarla geliştirilecek yönleri bulunacaktır. Bunlardan biri yaşam kalitesi ölçütlerinin dünyayı

tek düzeleştirici bir yola gidebileceği konusunda dikkatli bulunmak gerekir. Aristotalesci, Senci yaşam kalitesi yaklaşımlarının geliştirilmesi yerel çeşitliliklerin üretilmesine olanak veren bir nitelik kazanabilir. Yaşam kalitesi ölçütlerinin genellikle oluşmuş yerleşmeler üzerinden yani ex post olarak değerlendirilmesi söz konusudur. Oysa bu ölçütlerden planlamada ve ilgili müzakerelerde yararlanılabilmesi için ex ante kullanılabilir bir nitelik kazanması gerekir. Bunun sağlanması da yeni araştırmalarla gerçekleştirilebilir. Özellikle çok değişik türdeki olguların bir noktadaki arzlarının mekansal yayılım etkilerinin bilinmesi gerekecektir.

Eğer Türkiye'deki gelişmelerin yönlendirilmesi için müdahale edilmesi ve dolayısıyla toplumun emrivakilerin yarattığı sorunlara karşı korunması isteniyorsa, Türkiye'nin geçmişin paradigmalarına göre gelişmiş bulunan imar mevzuatında yeni gelişmeler doğrultusunda değişimler yapması ve yaşam kalitesi ölçütlerini geliştirmesi ve bu alanın kurumsallaşmasını sağlaması gerekmektedir.

Gerek dünyadaki gelişmeler, gerek Türkiyenin AB üyesi olması konusunda aldığı yol, gerek Türkiye'de ki gelişmeler merkezîyetçi bir yönetim kültüründen desantralize bir **yönetişim kültürüne geçiş** yaşanacaktır. Böyle bir geçiş için yönetimde bulunanların önemli bir zihniyet dönüşümü yaşaması kadar toplumdaki bireylerin de bir zihniyet dönüşümü yaşayarak, katılımcı pratikler içinde yer alabilen aktif yurttaşlığın gereklerini benimsemesi davranış kalıbı haline getirmesi gerekecektir. Yönetimin desantralizasyonu demenin aynı zamanda sorumluluk bilincinin yaygınlaştırılması yani desantralizasyonu demek olduğunu unutmamak gerekir.

Ayrıca yerel düzeyde bu tür pratiklerin doğabilmesi için bu rollere uygun STK'ların örgütlenmesi gerekmektedir. Bir başka deyişle Türkiye'de yerel siyaset pratiklerinin merkezdeki çatışmaları yerelde yeniden üretmekten kurtularak, yerel sorunlara, yerel çözümlerin üretilmesine dönük hale gelmesi gerekmektedir. Küreselleşen dünyada başarılı yerelliklerin oluşması için yerel demokrasilerin böyle bir dönüşümü yaşaması gerekecektir. Bu dönüşümün kolayca gerçekleşeceğini beklememek gerekir. Buna karşı yönetici kültüründen ve halkın alışkanlıklarından gelen dirençler olacaktır. Türkiye gibi himayeci siyaset pratiğinin olduğu ülkelerde katılımcı pratiklerinin gelişmesinde, siyasal alanın çatışmacı kültürünün eğemenliğinden kurtulmuş bir STK kültürünün oluşması, herşeyi kendi dışındaki bir üst otoriteden bekleyen yerel zihniyetinden atılımcı ve yeni olanaklar arayan yaratıcı bir yerellik zihniyetine geçiş için yoğun uğraş verilecektir.

Yerel yönetimler konusunda ve yeni yönetim pratikleri konusunda yapılmış ve yapılmakta olan çalışmalar çok sınırlıdır. Bu yenilikçi pratiği izlemek, ortaya çıkan başarı öykülerini başkalarının da yararlanılabileceği biçimde tanımlamak, Her yerleşmenin tarihinden gelen özelliklerin bu pratiğe nasıl yansıdığını ortaya koymak vb. bir çok alanda araştırma yapmak gerekmektedir. Türkiyenin böyle bir yoğunlaşma alanı seçmesinin; hem pratiğe yansımalarının yüksek olması, hem yeni bilimsel katkılara açık olması, hem de bilimsel alt yapısının bu tür bir yoğunlaşma alanı yaratmaya uygun olması yüzünden yerinde olacağı söylenebilir. Türkiye'de üniversitelerin artık tüm ülkeye yayılmış olması, bu üniversitelerde böyle bir konuyla ilgilenecek değişik disiplinlerden gelen çok sayıda yetişmiş bilim adamının bulunması bu konuda bir araştırma ağının kurulması ve bu çevrede ortaya çıkan özgün çalışmalar etrafında kümelenmeler yaratılarak bir içtarih oluşturacak bir etkileşimin başlatılmasının yararlı bir adım olacağı söylenilebilir.

Ulaşım alanındaki gelişmeleri görürken **Planlamanın öneminin yeniden keşfedilmesi** üzerinde durulmuştur. Planlamanın müzakereci demokrasi içinde müzakere edilebilir ve esnek nitelikler kazanması onun önemini azaltmıyor. Gerisindeki mantığı değiştiriyor. Artık yeni planlama süreçleri araçsal rasyonalitenin planı olmaktan çıkıyor,iletişimsel rasyonalitenin planı haline geliyor. Bir anlamda akılcı bir planlamadan bir demokrasi projesi olarak planlamaya geçiliyor. Eğer yeni yerelliklerin yönetişimin kurulması ile planlamanın örgütlenmesi ve gelişimi iç içe hale geliyor. Tabii ki yönetişime geçişi toplumun emrivakilere açık hale gelmesi olarak görmek doğru olmaz. Bu beraberinde pek çok sorunu getirir. Bu nedenle planlamanın önemi artmaktadır. Yeni paradigma içinde plancıya sürekli olayların içinde kalan etkileyen ve etkilenen roller düşmektedir. Nasıl yerel yönetim araştırmalar için bir yoğunlaşma alanı oluşturuyorsa, bununla ilişkili yeni planlama yaklaşımlarının geliştirilmesi ve kurumsallaştırılması da bir başka yoğunlaşma alanı oluşturabilir. Yerel yönetimlerin planlama örgütlerinin üyesi olduğu bir araştırma ve yardımlaşma ağının kurulması çok yararlı bir başlangıç oluşturabilir.

Dünyada ve Türkiye’de ulus devletlerin refah devleti işlevlerinde değişik düzeylerde geriye çekilmesi bu işlevlerin yerel düzeyde ele alınmasını gerektirmektedir.Daha öncede üzerinde durduğumuz üzere eşitsiz büyüme dolayısıyla Türkiye’de yoksulluk önemli ölçüde yaygındır. Bu durumda bu yaygın yoksulluk karşısında yerel yönetimlerin **yerel düzeyde refah devleti işlevlerini** örgütlemesi gerekecek, bu da toplumsal duyarlılığı olan araştırmacıların ilgilerini çekecektir.

IX: SON VERİRKEN

Çalışma grubumuzun hazırladığı raporun ilk taslağının sonuna gelmiş bulunuyoruz. Bu haliyle hazırlanan raporu ancak bir tartışma metni olarak düşünmek gerekir. Gelecek eleştirilere ve katkılara göre rapora nihai biçimi verilecektir. Bu rapor araştırmacıların ve plancıların yaşamakta olan dönüşüm üzerinde düşünme ve yeni yaklaşımlar geliştirme konusunda bir esin kaynağı olma işlevini yerine getirmiş olursa görevini yapmış olacaktır.

KAYNAKLAR

Albertsen N., (1988): "Postmodernism, Post-Fordism and Critical Social Theory" *Environment and Planning D: Society and Space*, 6, s. 339-365

- Alonso W. (1964): "Location Theory" in *Regional Development and Planning* Editörler J Friedman ve W Alonso MIT Press: Cambridge, s.78-106
- Arseven,C.E. (1934): *Şehircilik (Urbanizm)*, Devlet Basımevi, İstanbul.
- Amin A. Robins K. (1990): "The Reemergence of Regional Economies? The Mythical Geography of Flexible Accumulation" *Environment and Planning D: Society and Space*, 8, s. 7-34
- Aydalot P. Keeble D. (1988): *High Technology Industry and Innovative Environments: The European Experience* ,Routledge, London.
- Babalık E. S.(2002): Urban Rail Systems: Analysis of the Factors Behind Success. *Transport Reviews* 22 (4),s.415-447.
- Bartone C. (1991): "Environmental Challenge in Third World Cities", *Journal of American Planners Association*, Cilt. 57, No.4, s.411.
- Berry B. J. L. (1964): "Cities as Systems within Systems of Cities" in *Regional Development and Planning* J. Friedman ve W. Alonso (Editörler) MIT Press: Cambridge,s.116-137
- Berry B. J. L. (1973) : *Human Consequences of Urbanisation*, Macmillan:London.
- Black A. (1993): The Recent Popularity of Light Rail Transit in North America. *Journal of Planning Education and Research* 12,s. 150-159.
- Black A.(1995): *Urban Mass Transportation Planning*, McGraw-Hill,1995.
- Black A.(2001): The Value of Time in Transport, in Giorgi, L. ve R.J. Pohoryles (Editörler), *Transport Policy and Research: What Future?* Ashgate.
- Black W.R.(2001) : An Unpopular Essay on Transportation. *Journal of Transport Geography* No. 9, s.1-11.
- Bradbury J. (1985): "Regional Industrial Restructuring Process in the New Division of Labor", *Progress in Human Geography*, 9,s.38-63
- Bridge G.(1997) : (Guest Editorial):*Environment and Planning D:Society and Space*, vol.15, s.633-639.
- Britton J.N.H. (1989): "Innovation Policies for Small Firms",*Regional Studies*,23, s.167-173.
- Brusco S. (1986): "Small Firms and Industrial Districts: The Experience of Italy", D. Keeble, E. Wever (Editörler) *New Firms and Regional Development in Europe*,Croom Helm, London, s. 184-202
- Camagni, R. (1991): "Local Milieu, Uncertainty and Innovation Networks: Towards a New Dynamic Theory of Economic Space" in R. Camagni (Ed) *Innovation Networks* , Belhaven: London, s.121-144
- Castells M. (1989): *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and Urban and Regional Process*, Blackwell, Oxford.
- Castells M. (1993): *The City and the Grassroots*, Arnold: Londra
- Castells. M. (1996): *The Information Age: Economy, Society and Culture, Cilt I: The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers.
- Christaller W. (1966) *Central Places in Southern Germany*, Prentice Hall: Englewood Cliffs.
- Cochrane, A. (1993), *Whatever Happened to Local Government*, Buckingham: Open University Press.
- Cockburn, C. (1977), *Local State* , Londra: Pluto.
- Cohen B. R. (1981): " The New International Division of Labor, Multinational Corporations and Urban Hierarchy" in *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, Methuen, London, s. 287-315.
- Cohen, J. ve Joel, R. (1992): 'Secondary Associations and Democratic Governance', *Politics and Society*, Vol. 20, n. 4, s. 393-472
- Conti S. (1992): "The Network Perspective in Industrial Geography: Towards a Model" paper presented at the Conference of the IGU Commission on Industrial Change, Florida, August.

- Conti S. (1993): "Four Enterprise Systems" paper presented at the Conference of the IGU Commission on Industrial Change Tokyo, July
- Cooke P. (1989): *Changing Face of Urban Britain: Localities*, Unwin Hyman: London.
- Cooke P. (1990): *Back to the Future*, Unwin Hyman, London.
- Cooke P. (1992): "Computing and Communications in the UK and France: Innovation, Regulation and Spatial Dynamics- an Introduction", P. Cooke, F. Mouleart, E. Swyngedouw, O. Weinstein, P. Wells (Editörler) *Towards Global Localization*, UCL, London, s. 1-18
- Cooke P. Wells P. (1992): "Globalization and its Management in Computing and Communications", P. Cooke, F. Mouleart, E. Swyngedouw, O. Weinstein, P. Wells (Editörler) *Towards Global Localization*, UCL, London, s. 61-78.
- Cox K. R. Mair A. (1991): "From Localized Social Structures to Localities as Agents" *Environment and Planning A*, 23, s.197-213
- de Woot P. (1990) : *High Technology Europe: Strategic Issues for Global Competitiveness*, Basil Blackwell, Oxford.
- Dicken P. (1988): *Global Shift: Industrial Change in a Turbulent World*, Paul Chapman, London.
- Doel A.M.(2003):"Gunnar Olsson's Transformers: The Art and Politics of Rendering the Co-Relation of Society and Space in Monochrome and Technicolor",*Antipode*, vol.35,no.1, January 2003,s.140-167.
- EGO (Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü), (1986): Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması, Ankara.
- Eraydın A.(1992): *Post-Fordizm ve Değişen Mekansal Öncelikler*, ODTÜ Mimarlık Fakültesi.
- Eraydın A. (1994):" Local Development Under the Pressures of Restructuring Editörler R Le Heron ve B van der Knaap (Editörler), *Human Resources and Industrial Spaces: A perspective on Globalisation and Localisation*, Belhaven: London.
- EU: *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. (2001): The White Paper, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Freeman C. Perez C. (1988): "Structural Crisis of Adjustment, Business Cycles and Investment Behavior", G. Dosi, C. Freeman, R. Nelson, G. Silverberg, L. Soete (Editörler) *Technical Change and Economic Theory*, Pinter, London, s. 38-66
- Friedman.J:(1995) Where We Stand: A Decade of World City Research, P. Knox ve P. Taylor (Ed.): *World Cities in a World System*.
- Friedman,J:(1998) The World City Hypothesis, *Development and Change*, Cilt 17, s. 69-84.
- Friedmann, J. (1998): 'The New Political Economy of Planning: the rise of civil society'. M. Douglas ve J. Friedmann, (der.) *Cities for Citizens*. Wiley,London.
- Garofoli G. (1991) "The Italian Model of Spatial Development in the 1970s and 1980s" in *Industrial Change and Regional Development: The Transformation of New Industrial Spaces* (Editörler) G. Benko, M. Dunford, Belhaven, London, s. 85-101
- Giddens, A. (1994), *Between Left and Right*, Polity, Cambridge.
- Giddens, A (1998) *Third Way*, Cambridge: Polity, Cambridge.
- Goodwin, M. ve Painter J. (1996): "Local Governance, Crisis of Fordism and the Changing Geographies of Regulation", *Transaction of the Institute of British Geographers*, 21, s. 18-47.
- Goodwin P.B.(1997): Solving Congestion. Inaugral Lecture, ESRC Transport Studies Unit, University College, London.
- Goodwin P.B.(2001): Traffic Reduction, in K.J. Button and D.A. Hensher (eds) *Handbook of Transport Systems and Traffic Control*, Pergamon Press.
- Güler, B. A. (1999): 'Yerelin Ulusaşırı Anlamı', *İktisat*, sayı.388, s. 40-44

- Hansen N. (1992): "Competition, Thrust and Reciprocity in the Development of Innovative Regional Milieus" *Papers of Regional Science* 71 905-105
- Harloe M. (1987): "The Recommodification of Housing", (Ed.) M.Harloe ve E.Lebas, *City, Class and Capital*, Edward Arnold, London, s. 17-50.
- Harloe M. ve Paris C. (1984): "The Decollectivisation of Consumption", *Cities in Recession*, (ed. I. Szelyeni), Sage, Beverly Hills CA, s.71-98.
- Harvey D. (1982): *The Limits to Capital*, Basil Blackwell: Oxford
- Harvey, D. (1985), *Urbanisation of Capital*, John Hopkins University Press :Baltimore.
- Harvey, D. (1989), "From Managerialism to Urban Entrepreneurialism: the Transformation of Urban Governance", *Geografisker Annaler*, 71B, s. 3-17.
- Henderson J. (1991): *The Globalisation of High Technology Production: Society, Space and Semiconductors in the Restructuring of the Modern World*, Routledge, London.
- Hepworth M. E. (1987): "Information Technology as Spatial System" *Progress in Human Geography* 11,s. 156-180
- Hepworth M. E. (1989) *Geography of the Information Economy*, Belhaven, London.
- Hirst P. Zeitlin J. (1991): "Flexible Specialization versus Post- Fordism: Theory, Evidence and Policy Implications" *Economy and Society* 20,s. 1-54
- Hirst, P. (1995) 'Can Secondary Associations Enhance Democratic Governance' E. O. Wright (ed.) *Associations and Democracy*, Verso: Londra.
- Holmes J. (1986): "The Organization and Locational Structure of Production Subcontracting", Scott A.J. , Storper M. (Editörler) *Production, Work and Territory*, Allen Unwin, London.
- Hoover E. M. (1948): *The Location of Economic Activity* (McGraw-Hill:New York)
- Imrie R. F. (1986): "Work Decentralization from Large to Small Firms: a Preliminary Analysis of Subcontracting" *Environment of Planning A*, 18, s. 949-965
- Isard W. (1949): "The General Theory of Location and Space Economy" *Quarterly Journal of Economics*, Vol.62.
- Isard W. (1956): *Location and Space Economy*, MIT.Press,Cambridge: Masschuset.
- Işık O. ve Pınarcıoğlu M.M. (2001) *Nöbetleşe Yoksulluk*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Kain J.F.(1988): Choosing the Wrong Technology: or How to Spend Billions and Reduce Transit Use. *Journal of Advanced Transportation*, 21, s. 197-213.
- Leborgne D. Lipietz A. (1988): "New Technologies, New Modes of Regulation: Some Special Implications" *Environment and Planning D: Society and Space*, 6, s.263-280
- Lipietz A. (1986): "New Tendencies in International Division of Labour: Regimes of Accumulation and Nodes of Regulation", A. J. Scott, M. Storper (Editörler), *Production, Work and Territory*, Allen Unwin, London, s.16-35
- Lloyd P. E. (1979): "The Components of Industrial Change for Merseyside Inner Area: 1966-1975" *Urban Studies*, 16, s. 45-60.
- Lovering (1995): "Creating Discourse Rather than Jobs: the Crisis of the Cities and the Transition Fantasies of Intellectuals and Policy Makers", Healy, P. ve diğer. (der.) *Managing Cities: the New Urban Context*, Wiley:London
- Markusen A. (1985): *Profit cycles, Oligopoly and Regional Development*, MIT Press, Cambridge: Masschuset.
- Martin R. (1987): "The New Economics and Politics of Regional Restructuring: The British Experience", *Paper Presented at the University of Leuven,Belgium*,s.2

- Massey D. (1984) *Spatial Divisions of Labour: Social Structures and the Geography of Production* Macmillan, London.
- Mayer, M. (1994): "Post-Fordist City Politics", A. Amin (der.) *Post-Fordism: A Reader* içinde, Blackwell:Oxford.
- Menteş, G. (1989): Kentsel Ulaşımında Çağdaş Yaklaşım. *Planlama* 89/1,s.11-22.
- Miller S. (1978): "The Recapitilisation of Capitalism" , *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, s.202-212.
- Muller. P.O.(1997): Transportation and Urban Form, in S. Hanson (ed): *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press.
- Mulley.C ve Nelson.J.D:(1999) Interoperability and Transport Policy: The Impediments to Interoperability in The Organisation of Trans-European Transport Systems, *Journal of Transport Geography* 7, s.93-104.
- Peck J ve Tickell A, 1992, *Time, Space and Flexibility: The Social Regulation of Uneven Development*, IGU Sanayide Değişim Komisyonu (IGU Commission on Industrial Change) Orlando toplantısına sunulan bildiri
- Pinch S. (1989): "The Restructuring Thesis and the Study of Public Services", *Environment and Planning A*, 21, s.905-926.
- Pinch S.(1997), *Worlds of Welfare*, Routledge, London, 1997, s.45-63.
- Pinch S.(2001), "Economic Restructuring: Geographic Aspects", *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*.
- Piore M. Sabel C. F. (1984): *The Second Industrial Divide* , Basic Books, New York.
- Porter M. E. (1990): *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London.
- Pred A. (1973): Industrialization, Initial Advantage and American Population Growth, Editörler J.....
- Putnam R. (1993): *Making Democracy Work*, Princeton University Press: Princeton.
- Roberts B. (1995): *The Making of Citizens: Cities of Peasants Revisited*, Londra: Arnold.
- SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment):(1994), *Trunk Roads and the Generation of Traffic*. HMSO.
- Sassen S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press: Princeton N.J.
- Sassen S.(2003): *Cities: Capital, Global, and World*, *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*, Elsevier.
- Sawer L. ve Tabb W. K. (1992): *Sunbelt Snowbelt: Urban Development and Regional Restructuring*, Oxford University Press: New York.
- Saxenian A. (1991): "The Origins and Dynamics of Production Networks in Silicon Valley" *Research Policy*, 20,s. 423-437
- Schoenberger E. (1988): "From Fordism to Flexible Accumulation: Technology, Competitive Strategies and International Location" *Environment and Planning D: Society and Space*, 6, s.252-262
- Scott A. J. (1988): *Metropolis: From Division of Labor to Urban Form*, University of California Press: Berkeley.
- Scott A. J. (1988): "Flexible Production Systems and Regional Development, the Rise of Industrial Spaces in North America and Western Europe" *International Journal of Urban and Regional Research*, 12, s.171-186
- Scott, A. J. (1998): *Seeing Like a State*. Yale University Press: New Haven.
- Scott, A.J.(1998): *Regions and the World Economy*, Oxford University Press.
- Scott. D, Cook.N , Brown.J.S:(1999) "Bridging Epistemologies: The Generative Dance Between Organizational Knowledge and Organizational Knowing", *Organization Science*, Vol.10,No.4, s.381-400.
- Slaughter S. (1993): "Innovation and learning during implementation: a comparison of user manufacturer innovations" *Research Policy* 22 81-95
- Snower D.J. (1993): "The Future of the Welfare State", *The Economic Journal*,103, s.703-705.

- Soja E. (1980): "The Socio-Spatial Dialectic" *Annals Association of American Geographers* 70.
- Soja E.(2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Blackwell Publishers.
- Staehali L.(2002): "Geography of Welfare State", *International Encyclopedia of Social and Behavioural Sciences*, 3,kısım.
- Stead D. ve Banister.D:(2001) Influencing Mobility Outside Transport Policy. *Innovation* 14 (4), s. 315-330.
- Storker G. (2000), *The New Politics of British Local Government*, Macmillan: London.
- Storper. M Scott A. J. (1986): "Production, Work and Territory: Contemporary Realities and Theoretical Tasks", A. J. Scott, M. Storper (Editörler), *Production, Work and Territory*, Allen Unwin, London, s. 3-15
- Storper M. Walker R. (1989): *The Capitalist Imperative: Territory, Technology and Industrial Growth*, Basil Blackwell, Oxford.
- Storper M. (1989): "The Transition to Flexible Specialization in the US Film Industry: The Division of Labor, External Economies and Crossing of Industrial Divides" *Cambridge Journal of Economics*, 13, s. 273-305.
- Storper M. (1997): *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*, New York and London, Guilford Press.
- Stöhr W. B. (1990): *Global Challenge and Local response: Initiatives for Economic Regeneration in Contemporary Europe* ,Mansell, London.
- Şengül, H. T. (2000), 'Devlet ve Kent Mekanı', *İktisat Dergisi*, sayı. 404, s. 45-56
- Şengül, H. T. (2001), *Kentsel Çelişki ve Siyaset: Kapitalist Kentleşme Süreçleri Üzerine Yazılar*, Wald Demokrasi Kitaplığı, İstanbul.
- Tekeli İ. (1986): Kentiçi Yolcu Taşıma Hizmetlerinin Örgütlenmesinin Gelişimi. *Ankara 1985'den 2015'e*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Çalışma Grubu. Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- Tekeli İ. (1992): Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım. *İstanbul* 1992/2, s.18-27.
- Tekeli İ. (1994): "The Patron-Client Relationship, Land-Rent Economy and the Experience of Urbanisation without Citizens", S. J. Neary et.al. (eds) *The Urban Experience*, E and Fn. Spons:London.
- Tekeli İ. (1996): "Bir Demokrasi Projesi Olarak Yerel Habitatlar", *Ada, Kentliyim*, 8,
- Tekeli İ. (1998): "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması". Sey Y. (Ed) *75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Tarih Vakfı Yayınları, s.1-24.
- Tekeli İ. (2003): *Eğitim Üzerine Düşünmek*, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, Sıra No:5, Ankara.
- Tekeli İ. İlkın S.(2003):*Avrupa Birliği Türkiye ve Yerellik*, IULA-EMME, İstanbul.
- The Hague Report (1992): *Sustainable Development*.
- Thornley A. (1991) *Urban Planning under Thatcherism*. Londra: Routledge.
- TMMOB Şehir Plancıları Odası (2003): *Haber Bülteni*, Sayı.143, s.20.
- Tolley R. and Turton B.(1995):*Transport Systems, Policy and Planning*. Longman.
- UNCHS (HABITAT) (2001) – The State of the World Cities 2001, UNCHS Publication, Nairobi,
- Urry J. (1987): "Survey 12: Society, Space and Locality" *Environment and Planning D: Society and Space*, 5,s. 435-444
- Urry J. (1987): "Some Social and Spatial Aspects of Services", *Environment and Planning D: Society and Space*, 5, s.5-26.
- Vigar G.(2001): Rappraising UK Transport Policy 1950-99: the Myth of 'Mono-Modality' and the Nature of 'Paradigm Shifts'. *Planning Perspectives*, 16,s. 269-291.
- Vining D. ve Kontuly T. (1978): "Population Dispersal from Major Metropolitan Regions: an International Comparison" *International Regional Science Review*, 3,s. 49-73
- Vuchic R.V.(1981): *Urban Public Transportation: Systems and Technology*, Prentice-Hall.

Wachs.M(1997): The Political Context of Transportation Policy, in S. Hanson (ed): *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press.

Williams K. Burton E. ve Jenks M. (2000): *Achieving Sustainable Urban Form*. E&FN Spon.

Young, I. M. (1990): *Justice and the Politics of Difference*, Princeton University Press: New Jersey.