İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN KENT VE MEKÂN GELİŞİMİNİN BÖLGENİN SOSYO-MEKÂNSAL DEĞİŞİMİNE ETKİLERİ: TUZLA İLÇESİ ÖRNEĞİ

Havva ATALAY

191127106

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sosyoloji Anabilim Dalı

Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Dr. Mehmet BOZOK

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Şubat, 2022

İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN KENT VE MEKÂN GELİŞİMİNİN BÖLGENİN SOSYO-MEKÂNSAL DEĞİŞİMİNE ETKİLERİ: TUZLA İLÇESİ ÖRNEĞİ

Havva ATALAY

191127106
Orcid: 0000-0003-2363-3049

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sosyoloji Anabilim Dalı

Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Doç. Dr. Mehmet BOZOK

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Şubat, 2022



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

TEŞEKKÜR

Öncelikle Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitü Sosyoloji Anabilim Dalı'nda dersini almış olduğum ve vermiş oldukları bilimsel eğitimle, bana birçok yönden farklı bakış açısı kazandırarak yeniden düşünmeyi öğreten değerli hocalarıma, tez jürimde yer alarak çalışmama tecrübeleri ile katkı sağlayan saygıdeğer hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Ferhat DEĞER ve Dr. Öğr. Üyesi Nezihe Başak ERGİN'e teşekkür ediyorum. Yüksek lisans tez çalışmamın her aşamasında bilgi ve deneyimi ile bana yol gösteren, destek ve yardımlarını eksik etmeyen, çalışmadaki aksaklıkları titizlikle takip edip, çalışmayı yönlendiren önerileriyle çalışma konumun kavramsallaştırılmasına katkı sunan sevgili tez danışmanım Doç. Dr. Mehmet BOZOK'a teşekkürlerimi sunarım.

Tüm yaşamımda olduğu gibi eğitim hayatım boyunca benimle birlikte yorulan ve her zaman destekçim olan aileme, yüksek lisans eğitimine başladığım andan itibaren beni motive eden eşim Akın ATALAY'a minnet ve sevgilerimi sunuyorum.

Havva ATALAY

Şubat, 2022

ÖZ

İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN KENT VE MEKÂN GELİŞİMİNİN BÖLGENİN SOSYO-MEKÂNSAL DEĞİŞİMİNE ETKİLERİ: TUZLA İLÇESİ ÖRNEĞİ

Havva ATALAY
Yüksek Lisans Tezi
Sosyoloji Anabilim Dalı
Sosyoloji Yüksek Lisans Programı
Danışman: Doç. Dr. Mehmet BOZOK
Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2022

Hem sosyokültürel bir olgu hem de fiziksel bir yapı olarak kent, anlamını mekânla kazanan ve onunla birlikte hayat bulan bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır (Çağlayan & Şahin, 2016). İnsanoğlu mekânla birlikte hareket ederek kent dinamiklerini etkilemektedir. Toplumsal bir olgu olan ve belirli bir yaşam tarzına karşılık gelen mekân Harvey'e göre, toplumsal vakalara ve insani hallere sahne olması bununla birlikte bu olaylara ve hallere yön vermesi sebebi ile sosyolojik bir olgudur (Harvey, 2003). İnsanların göçebe hayattan yerleşik yaşam tarzına geçmesiyle birlikte bu mekânlar insanların ihtiyaçlarına göre ekonomik, siyasi, kültürel ve fiziksel anlamda karşılık vermekte ve kendini geliştirmektedir. Bu üretim tekniğin ilerlemesiyle birlikte günümüzde çeşitli alanlarda farklı projelerle kendini geliştirmeye devam etmektedir. Kent ve mekân çağa göre kendini üretirken insan da onunla birlikte kendini geliştirmiştir. Bu gelişim tüm toplumsal dinamiklerde görüldüğü gibi hem olumlu hem de olumsuz yönde olmuştur. İnsan eliyle teknik ilerlemiş, insanların ihtiyaçları doğrultusunda kentler dizayn edilmiş fakat giderek doğadan kopan kent insanı fiziksel anlamda binalar içerisine hapsederken ruhsal olarak da bireyselleşmeyi arttırması nedeniyle psikolojik olarak insanı yıpratıp yalnızlaştırmıştır.

Bu araştırmanın amacı insan eliyle üretilen kentin mega projelerle desteklenmesi sonucunda bu projelerin çevreye verdiği etkileri araştırarak yapım süreçlerini incelemektir. Bu çerçevede mega projelerden biri olan İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı seçilmiş ve yapım süreçleri tarihsel konjonktürde tartışılmıştır. Araştırmanın insanlar üzerindeki sosyal ve kültürel etkilerini değerlendirebilmek için

havalimanı çalışanı olan on beş katılımcı ile görüşmeler yapılarak toplumsal yönü değerlendirilirken, çalışma alanı olan İstanbul Tuzla ilçesi örneği üzerinden de kentleşmeyi hangi yönde sağladığı araştırılacaktır. Buna ek olarak katılımcıların yaşam alanı olarak Tuzla'yı seçmelerindeki nedenler irdelenecek ve bölgenin demografik yapısı üzerine etkisi tartışılacaktır. Ayrıca İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanının yapım aşamasını ve çevreye yaptığı katkıları daha iyi anlayabilmek için Tuzla'da ikamet eden havalimanı çalışanı olan iki katılımcı ile sözlü tarih yöntemi ile görüşülüp projenin aşamaları tarihsel bir perspektifle değerlendirilecektir.

Anahtar Sözcükler: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, Tuzla, Kent Sosyolojisi, Mekân, Mega Projeler.

ABSTRACT

İSTANBUL SABIHA GÖKÇEN AIRPORT THE EFFECTS OF CITY AND SPACE DEVELOPMENT ON THE SOCIO-SPATIAL CHANGE OF THE REGION: EXAMPLE OF TUZLA DISTRICT

Havva ATALAY
Master Thesis
Department of Sociology
Sociology Master's Program
Thesis Advisor: Doç. Dr. Mehmet BOZOK
Maltepe University Graduate School, 2022

As both a socio-cultural phenomenon and a physical structure, the city emerges as an element that gains its meaning with space and comes to life with it (Çağlayan & Şahin, 2016). Human beings affect the dynamics of the city by acting together with the space. According to Harvey, space, which is a social phenomenon and corresponds to a certain lifestyle, is a sociological phenomenon because it is the scene of social events and human situations, as well as directing these events and situations (Harvey, 2003). With the transition of people from a nomadic life to a settled lifestyle, these places have transformed and developed themselves for the needs of people in economic, political, cultural and physical terms. With the advancement of this production technique, it continues to develop itself with different projects in various fields today. While the city and space produce themselves according to the age, people have also developed themselves together with them. This development has been both positive and negative as seen in all social dynamics. Techniques have advanced by human hands, cities have been designed in line with the needs of people, but the city, which is increasingly disconnected from nature, has imprisoned people in buildings physically and psychologically worn out and isolated people because of increasing individualization spiritually.

The aim of this research is to examine the construction processes by investigating the effects of these projects to the environment as a result of the support of the human-made city with mega projects. In this context, Istanbul Sabiha Gökçen Airport, one of the mega projects, was selected and its construction processes were

discussed in the historical conjuncture. In order to evaluate the social and cultural effects of the research on people, interviews will be conducted with fifteen participants who are airport employees, and its social aspect will be evaluated, and the direction of urbanization will be investigated through the example of Istanbul Tuzla district, which is the study area. In addition, the reasons why the participants chose Tuzla as their living space will be examined and its effect on the demographic structure of the region will be discussed. In addition, in order to better understand the construction phase of Istanbul Sabiha Gökçen Airport and its contributions to the environment, two airport employees residing in Tuzla will be interviewed by oral history method and the stages of the project will be evaluated from a historical perspective.

Keywords: Istanbul Sabiha Gokcen Airport, Tuzla, Urban Sociology, Space, Mega Project

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
TEŞEKKÜR iv
ÖZ v
ABSTRACT vii
İÇİNDEKİLER ix
KISALTMALAR xii
ÖZGEÇMİŞ xiii
BÖLÜM 1. GİRİŞ 1
BÖLÜM 2. LİTERATÜR ÇALIŞMASI 8
2.1.Kent Kavramına Genel Bakış 8
2.1.1. Kent Kavramının Tanımı 8
2.1.2. Kentin Tarihsel Olarak Gelişimi 9
2.1.3. Bir Yerin Kent Olabilmesi İçin Gerekli Olan Özellikler 11
2.2. Kente Kuramsal Açıdan Yaklaşım 12
2.2.1. Klasik Kent Kuramları 13
2.2.1.1. Karl Marx ve Frederick Engels: Ekonomi Politik Yaklaşımı 13
2.2.1.2. Max Weber: İdeal Tip Olarak Kent 14
2.2.1.3. Georg Simmel: Yabancılaşma Sorunu 15
2.2.2. Şikago Okulu Kent Kuramları 16
2.2.2.1. Ekolojik Yaklaşım 17
2.2.2.2.Louis Wirth: Yaşam Biçimi Olarak Kentlilik 18
2.2.3. Çağdaş (Neo-Marksist) Kent Kuramları 19
2.2.3.1. Toplumsal Ürün Olarak Mekân: Henri Lefebvre 19
2.2.3.2. Kolektif Tüketim ve Kentsel Hareketler: Manuel Castells 21
2.2.3.3. Sermaye Birikimi Olarak Kent: David Harvey 22
2.3. Kentin Gelişimini Etkileyen Faktörler 23
2.3.1. Jeolojik Faktörler 23
2.3.2. Biyolojik Faktörler 23
2.3.3. Tarihi ve Kültürel Faktörler 24
2.3.4.Siyasal Faktörler 24
2.3.5. Antropolojik Faktörler 24
2.4. Mekân 25
2.4.1. Mekân Tanımı 25
2.4.2. Mekân Tarihsel Gelişimi 25
2.4.3. Mekânın Sınıflandırması 26
2.4.4. Mekâna Kuramsal Yaklaşımlar 27
2.4.4.1. Fenomenolojik Yaklaşımlar 28
2.4.4.2. Wirth ve Simmel Açısından Kent 28
2.4.4.3. Marksist Yaklaşımlar 29
2.5. Kentsel Mekân 31
2.5.1. Kentsel Mekânın Kullanım Hedefleri 32
2.5.1.1. Etkinlik 33
2.5.1.2 .Eşitlik Ve Kabul Edilebilirlik 33
2.5.1.3. Sürdürülebilirlik 34

2.5.2. Kentsel Mekânın Parçaları 34
2.5.2.1. Barınma Alanları 34
2.5.2.2.Çalışma Alanları 34
2.5.2.3. Ulaşım Alanları 35
2.5.2.4.Rekreasyon Alanları 35
2.5.3 Kentsel Mekânın Sınıflandırılması 36
2.5.3.1 Açık-Kapalı Mekânlar 36
2.5.3.2 Negatif-Pozitif Mekânlar 36
2.5.3.3. Özel-Kamusal Mekânlar 37
2.5.3.4. Geleneksel-Çağdaş Mekânlar 38
2.6. Kentleşme Sonrası Doğan Bölgesel İhtiyaçlar 39
2.6.1.Siteleşme 39
2.6.2.Ulaşım 39
2.6.3.Ekonomi/AVM Kültürü 40
2.6.4.Mega Kentlerde Mega Projeler: Havalimanları 41
2.7. Bölge Tercihi Aşamaları 42
2.7.1.Arazi Yapısı 43
2.7.2.Ulaşılabilirlik 44
2.7.3.Konum 44
2.7.4.Altyapı 44
2.8. Havalimanlarının Mekâna Etkisi 45
2.8.1.Olumlu Bölgesel Etkileri 45
2.8.1.1.Sosyal ve Kültürel Gelişim 45
2.8.1.2.Ekonomik ve İktisadi Faktörler 46
2.8.1.3.Demografik Dönüşüm 47
2.8.2.Olumsuz Bölgesel Etkileri 47
2.8.2.1. Çevreye Etkileri ve Doğal Hayatın Tahribatı 47
2.8.2.2.Şehir Halkı Üzerindeki Sosyal ve Kültürel Etkileri 48
2.9.Araştırmanın Kuramsal Önemi 48
BÖLÜM.3.METODOLOJİ 50
3.1. Katılımcıların Profili 50
3.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi 51
3.3. Araştırmanın Örneklemi 53
3.4. Nitel Bir Araştırma Olarak Çalışma ve Veri toplama Teknikleri 54
3.5. Araştırmanın Sınırlılıkları 56
3.6.Araştırmanın Arka Planı: Havalimanlarının Kentleşmeye Katkısı: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ve Tuzla İlçesi 59
3.6.1. Sabiha Gökçen Havalimanı 59
3.6.1.1. Ulaşılabilirlik 60
3.6.1.2. Etkileşimde Olduğu Diğer Projeler 61
3.6.2. Havalimanı Sonrası Büyüme: Tuzla İlçesi 61
3.6.2.1. Planlama Süreci 61
3.6.2.2. Demografik Yapının Değişimi 62
3.6.2.3. Siteleşme Süreci 62
3.6.2.4. Sosyal ve Kültürel Değişim 63
BÖLÜM 4. BULGULAR VE TARTIŞMA 65
4.1. Sabiha Gökçen Havalimanı ve Tuzla 65
4.2.”Evin İşe Yakın Olması” 67

4.3. “Büyük Şehirlerin Büyük Derdi”: Ulaşım ve Çevre Kirliliği 70
4.4. Konut Seçimi 71
4.5. Dünden Bugüne Tuzla 74
4.6. Mega Projelerin Mega Etkileri 77
4.7. Küresel Kriz: Pandemi’nin Etkileri 81
BÖLÜM 5. SONUÇ 87
EKLER 95
Ek-1- Görüşme Çerçevesi: 95
Ek-2 Katılımcıların Özellikleri 99
KAYNAKÇA 100

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

ACI : Uluslararası Havalimanları Konseyi

AVM : Alışveriş Merkezi

DHMİ :Devlet Hava Meydanları İşletmesi

DSÖ :Dünya Sağlık Örgütü

HAVAŞ :Havaalanları ve Yer Hizmetleri Genel Müdürlüğü

HDİİ : Hava Yolları Devlet İdare İşletmesi

HEAŞ : Havaalanı İşletme Havacılık Endüstrileri A.Ş.

İBB : İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İETT :İstanbul Elektrik Tünel Tramvay İşletmesi

İSG :İstanbul Sabiha Gökçen

İTEP : İleri Teknoloji Endüstri Parkı

SSB : Savunma Sanayii Başkanlığı

TEM :Trans Avrupa Otoyolu

TGS :Turkish Ground Services

THK : Türk Hava Kurumu

THY : Türk Hava Yolları

TOKİ : Toplu Konut İdaresi

USAŞ :Uçak Sanayi Anonim Şirketi

YHM :Yer Hizmetleri Memuru

ÖZGEÇMİŞ

Havva ATALAY

Sosyoloji Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Yıl, Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Yüksek Lisans	2022	Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Sosyoloji Anabilim Dalı
Lisans	2020	İstanbul Üniversitesi, Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler (devam ediyor)
Lisans	2019	İstanbul Üniversitesi, Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Sosyoloji
Ön Lisans	2012	Anadolu Üniversitesi, Açıköğretim Fakültesi, İlahiyat
Lise	2009	Kartal Anadolu İmam Hatip Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Yer/Görev*
2013-2016	TGS(Turkish Ground Servives)/ Yer Hizmetleri Memuru
2017-2021	Tuzla Belediyesi/ Sosyolog

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Bilinen ilk yerleşim yerleri Nil nehrinin etrafında kurulmuştur. En verimli topraklar su kaynaklarının yanında olduğu ve sulama ihtiyacı da kolay karşılanabildiği için buralar tercih edilmiştir. Mimari de insanların yerleşik hayata geçmesiyle yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır. Ağaçtan yapılan evler taş evlere dönüşmüş, yılların geçmesi ve insanoğlunun keşifleriyle birlikte giderek farklı tip evler yapılmaya başlanmıştır. İnsanoğlu kendini geliştirdiği gibi yaşadığı alanı da kendisiyle birlikte dönüştürmüştür. Denilebilir ki kentler, toplulukların dini ve geleneksel ritüellerini gerçekleştirdiği ortak alanlardır. Lefebvre'ye göre kentler canlıdır ve insan eliyle dönüşüme uğrayan yer yer insani özellikleri bulunan, planlamacılar tarafından şekillenmeye ve metalaştırılmaya çalışılsa da zaman geçtikçe insanı yönlendiren somut bir mekândır (Lefebvre, 2019).

Kentleşme olgusu, geleneksel yapıyı, kültürü ve yaşam tarzını hızla değiştirmektedir. Kentleşme olgusu yavaş yavaş insanları modernliğe ve yeni bir yaşam tarzına alıştırmaktadır. Ülkemizde hızlı kentleşme sürecine rağmen, kentleşme olgusunun çok daha yavaş yaşandığı gerçeğidir (Mutlu, 2010). Genellikle bir kentli olduğunun farkına varmak, yerel hükümetin, sivil toplum örgütlerinin ve merkezi hükümetin rehberliğinde, insanların yaşadığı kentlere uyum sağlama arzusuyla gerçekleştirilmektedir. Hızlı kentleşme, çeşitli sosyolojik, çevresel, ekonomik sorunlara ve tehlikelere yol açmıştır. Bu zorluklarla başa çıkmak için uzun vadeli kentsel değişim planlarına, sürdürülebilirliği sağlayan politikalara ve şehri yönetmenin tamamen yeni yollarına ihtiyaç vardır. Şaşırtıcı bir şekilde, geleneksel merkezci düşünen yerel yönetimler bu kadar zor durumlarda yeterli değildir (Zülal, 2006, s.19).

İnsanoğlu göç edeceği yerleri kimi zaman kendi iradesiyle seçmiş kimi zaman zorunlu olarak göç etmeye mecbur kalmıştır. Zorunlu göçün nedenlerine savaşlar ve afetler örnek gösterilebilir. Seçim yaptıkları göç türüne daha çok iş ve eğitim imkânları için yapılan göç öne çıkmaktadır. Eğitim ve iş imkânı için yapılan göçler kırsaldan kentlere doğru gerçekleşmektedir. Bu bağlamda ekonomik imkânların göç sebepleri noktasında büyük ölçüde belirleyici olduğu söylenebilir. Kısaca imkân neredeyse insan

da oradadır. Mekân parsellenmiş, tasarlanmış ve üzerine yeni imkânlar inşa edilmiştir. Büyük kentleri cazip kılanda yine bu inşa edilen yeni kent tasarımlarıdır. Şehir planlamacıları ve yerel yönetimler kenti geliştirmek ve insan hareketini canlandırmak için giderek tasarımlarının sınırlarını büyütmüş ve ortaya mega projeler çıkmıştır (Keyder, 2018).

Globalleşen dünya sermayenin yapısını tamamen farklılaştırarak kentleri ve kentleşmeyi ön plana çıkarmıştır (Keyder, 2018) Modern dünyanın yeni yaşam koşulları insanları ulaşım konusunda daha hızlı hareket etmeye zorlayan bir yapıya sahiptir. Teknolojinin akıl almaz şekilde gelişimi ulaşım hızını da etkilemiş ve hava yolculuğunun kullanımını gitgide artan bir ivme ile çoğaltmıştır. Hızlı ulaşım alanları olmasının yanında çevresinin istihdam ve ekonomik gelişimine katkısı havalimanlarının önemi artırmıştır. Kentlerin gelişimi ölçülürken kentteki hava limanı sayısı birer kriter haline gelmiştir. Bir bölgenin kentleşme sürecinde olmazsa olmaz yapı olarak görülen havalimanlarının yapıldığı çevreye önemli katkıları olmakla birlikte bazı noktalarda da olumsuz etkileri de görülmektedir.

Bir ekonomik faaliyet alanı olarak havalimanları bölgesel kalkınmada önemli bir unsurdur (Button, Haynes, & Stough, 1998). Bazı havaalanlarının çevresi faaliyetleriyle bütünleşik iş-sanayi, lojistik merkezlerine dönüşmüştür (ODTÜ, 2011a). Büyük altyapı yatırımlarının yapılacağı alanların belirlenmesinde temel etken faktör olarak dikkat çeken havalimanları oluşturdukları yeni istihdam alanları ile de çevrede hem konut artışı hem de ticari yapıların artışına ivme kazandırmışlardır.

Kasarda'ya (2010) göre havaalanı planlaması, kentsel ve bölgesel planlama ve iş siteleri planlamasını sinerjik bir biçimde buluşturan böylece geleceğin aerotropolislerinin gelişimini daha ekonomik olarak verimli, estetik olarak doyurucu, sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilir olacak yeni bir yaklaşım gereklidir. Aoretropolis modeli havalimaları, ticari yapılar ve alanlar, konut ve sosyal alanların birleşiminden oluştuğundan "Ticaret Şehri" başlığı ile incelenmiştir (Kasarda, 2006). Biri birini besleyen kentsel değişim hamleleri ulusal ve uluslararası firmaların da havalimanlarına yakın bölgelere yatırım yapmalarına neden olmaktadır. Lojistik maliyetlerini düşüren faktör olmaları bakımından ulusal ve uluslararası ticari faaliyetlerde de rol oynayarak çevrenin gelişimine önemli katkı sağlamaktadırlar.

Küresel ölçekte havalimanlarının sağladığı doğrudan ve dolaylı istihdam alanları ile dünya GSMH'na katkısı yaklaşık 665 milyar dolardır (Macit & Macit, 2017). Havalimanları, temelde oluşturdukları istihdam alanlarından kaynaklı bölgenin göç almasına ve dolayısıyla yeni konut projelerinin yapılmasına sebep olmaları bakımından da kentsel gelişim ve değişimin öncüsü olmuşlardır. Havalimanın yapıldığı bölgedeki konut ve ticari yapıların çok hızlı şekilde artışını gözlemlemek kaçınılmazdır. Zira özellikle büyük ölçekli havalimanlarının oluşturacağı istihdam alanları on binlerle ifade edilmektedir. Oluşan yeni istihdam alanları ile sadece orada istihdam edilecek kişileri değil onların ailelerinin de o bölgeye yerleşmelerine neden olması kaçınılmaz olarak nüfusun artışını sağlamaktadır (Polat, 2019). Kentleşmenin, yeni yapıların, konutların artışı; aynı zamanda yeni altyapı yatırımlarını, eğitim, ticari ve diğer alanlarda da gelişimi kaçınılmaz kılmaktadır. Göç etkisi ile yeni okullar, yeni yollar, yeni metro hatları, yeni kanalizasyon, yeni çevresel düzenlemeler ve yapıların yapılmasını beraberinde getirmek zorundadır.

Havalimanlarının inşası ile birlikte meydana gelen bu çevresel değişim faktörleri çevresindeki arazilerin imar durumları ile ilgili değişiklikleri de zorunlu kılmaktadır. Yapıldığı bölgedeki arazilerin imar durumlarının hızla değişmesi, ticari faaliyetler için yeni izin ve ruhsat alanlarının oluşması ve benzeri birçok örnek zikredilebilir (Danışman, 2010). Bahsi geçen değişim herkes için izinli yapıların yapılmasına sebep olmamaktadır. Özellikle ülkemizde gecekondu olarak tabir edilen izinsiz konut yapımı geleneği imkânı sınırlı birçok kişiyi bu şekilde yapılaşmaya da itmiştir. Havalimanları da oluşturdukları göç etkileri dolayısıyla bazı bölgelerde gecekondu yapılaşmasının artmasına neden olabilmektedir. Sabiha Gökçen Havalimanın yapımının ardından Pendik ilçesinde gecekondu yapılaşmasının hızlıca artması burada zikredilebilecek örneklerden biridir (Karaca, 2015). Bu durum yerel yönetimlerin havalimanı çevresinde yeni tedbirler almalarına ve bu izinsiz yapılaşmalarla mücadele etmelerine neden olabilmektedir.

Havalimanlarının yapıldığı çevrelerde en hızlı harekete geçirdiği ve büyüttüğü sektörlerin başında inşaat sektörü gelmektedir. Konut, ticari alan, altyapı gereksinimleri özellikle havalimanın faaliyete geçmesi ile birlikte çok hızlı bir ivme ile inşaat sektörünün bölgedeki büyüklüğünü artırmaktadır. İnşaat sektörü alt sektörleri oldukça

fazla olan bir sektör olması bakamından ekonomik büyümeyi hızlı etkileyebilmektedir. İnşaat sektörünün gelişmesi taşınmaz fiyatları ile ilgili değer artışını da beraberinde getirmektedir. Bu gelişme ilgili bölgeyle ilgili yatırım artışını doğurmaktadır. Geçmişten beri kamuya hizmet eden havalimanları zaman geçtikçe ticari işletmelere dönüşmüşlerdir. Tüm dünyada görülen özelleştirme ile birlikte işletmeciler bu durumu küresel bir boyuta taşımıştır (Şengür, 2017). Havalimanları etrafındaki ticari alanların artması, hizmet sektörü olması yanında bir işletmeye dönüşmesi çevresindeki projeleri de bu doğrultuda dönüştürmüştür. Bölgenin kentsel, ticari ve ekonomik gelişimi gayrimenkullerin değer artışı sonucunu doğurduğundan yatırımcıların bölgeye ilgisini artırmaktadır. Hem büyük yatırımcılar hem de küçük yatırımcılar için havalimanları çevreleri önemli yatırım araçları haline gelmektedir.

Havalimanlarının kentsel gelişim ve yapılaşmaya etkileri olduğu gibi beraberindeki gelişim ile sosyolojik ve psikolojik değişimlerin dolaylı olarak sebeplerindedir. Birçok olumlu etkisinden söz etmek mümkün olduğu gibi bazı olumsuz gelişmelere de sebep olabildiğini söylemek mümkün olabilmektedir (Danışman, 2010). İstihdam alanları oluşturmaları ve insanların refahlarına katkıları düşünüldüğünde hayatın birçok alanını olumlu olarak etkileyebilmektedir havalimanları.

Buna karşılık yukarıda birkaç kez zikrettiğimiz göç dalgasının özellikle yerel yönetimler tarafından doğru yönetilememesinden kaynaklı sorunlarla karşılaşılmaktadır (Karaca, 2015). “Çarpık Kentleşme”, alt yapı problemleri, eğitim seviyelerinde yaşanan problemler hem çevresel anlamda hem de bu sorunları yaşayan insanların sosyolojik be kültürel durumlarında olumsuz etkiler yaratabilmektedir. Sadece bunlar da değil; doğru organize edilememiş altyapı gürültü kirliliği gibi insanların stres problemlerini artıran bir faktör olarak da karşımıza çıkmaktadır (Çağlayan, 2006).

İşte yukarıda çizilen çerçeve etrafında bu araştırmada İstanbul’un ulaşım alanında en önemli mega projelerinden biri olan İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı’nın kentin gelişimine kattıkları ve bölgenin nüfus dinamiğine etkileri nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine görüşme ile araştırılarak incelenecek ve özellikle demografik yapı bağlamında ortaya çıkan değişiklikler tartışılacaktır. Kent ve göç kavramları etrafında şekillendirilmeye çalışılan araştırma havalimanının özel olarak Tuzla ilçesine ve bölge insanına katkıları üzerine yoğunlaşılmıştır.

Bir havalimanına odaklanarak insanların yaşamış oldukları yerleşim bölgelerinde meydana gelen kentsel değişikliklerin bölgeye olan etkilerini irdelenmektedir. Bu bağlamda çalışma için seçilen İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yapılması sebebiyle Tuzla bölgesindeki toplumsal ilişkilerin nasıl etkilendiği, bölgeye kazanımlarının olup olmadığı ve bölgede yaşayan insanlar için zararının bulunup bulunmadığı tartışılmaktadır. Havalimanı yapılmasının ardından bölgenin sayfiye özelliğini kaybetmesi ile ilgili de bölgede yaşayan ve havalimanında çalışan bireylerin görüşleri alınmıştır. Bireylerin görüşleri alınırken bölgeye göç eden bireyler seçilmiş ve göç etme sebepleri üzerine de mülakat yapılmıştır. İlçeye havalimanı yapılmasının ardından ilçenin nüfusunda, sosyo-ekonomik durumunda görülen değişimler ve havalimanıyla birlikte gelişen yatırımlar araştırmanın problemleri kapsamında çalışmada ele alınmaktadır.

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın inşasından sonra Tuzla bölgesinde meydana gelen kentsel değişiklikler, projenin çevreye etkileri ve havalimanının aktif olarak kullanılmaya başlamasının ardından Tuzla ilçesine kazandırdıkları tartışılarak, havalimanı çalışanları bağlamında ilçe nüfusuna etkileri araştırılmıştır. Yapılan her yeni projenin kazandırdıkları ve kaybettirdiklerinin olduğu bilinen bir gerçektir. Havalimanı projesinin yapım aşaması incelenecek, çevre halkının verdiği bilgiler analiz edilerek çıkarımlar yapılmıştır. Çıkarımlar yapılırken yapım süreçleri ve sonrasındaki etkileri göz önünde bulundurulmuştur.

Sabiha Gökçen Havalimanı özellikle İstanbul'un ulaşım alanında yapılan en önemli projelerinden biridir. Arazi uygunluğu sebebiyle planlandığı tarihlerde Pendik ilçesine bağlı bir köy olan Kurtköy bölgesine inşa edilmiştir. İnşa sonrasında özellikle imar anlamında birçok değişiklik yapılmış ve bölgenin çehresi değişmiştir. Yapılan literatür çalışmaları daha çok projenin imarına ve işletmesine yönelik olup çevre halkına etkileri arka plana atılmış ve araştırılmamıştır (Özcan & Gündoğar, 2015). Benzer durum Tuzla ilçesi için de geçerlidir. Şişecam ve Paşabahçe gibi büyük firmaların fabrikalarını Tuzla'ya taşımaları, eski banliyö hattının son istasyonu olması da bu bölgenin sayfiye olma özelliğini büyük oranda kaybettirmiş ve yine bölge halkının itirazları dikkate alınmayarak hiçbir çalışmada bu sürecin sosyal ve psikolojik etkilerinden söz edilmemiştir. Bu çalışma ile İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın

bölge halkına etkileri ve kentleşme süreci tüm yanlarıyla incelenerek bir tarım ve balıkçı kasabası olmakla nam salmış Tuzla ilçesine etkileri araştırılmıştır.

Mega projeler incelenirken kent ve mekân analizlerine daha çok mimari yönden bakılması bölge halkının görüşlerinin dikkate alınmaması insanların yeni yapılacak olan projelere de olumsuz yönden bakmalarına neden olmaktadır. Bu bağlamda bölge halkının sosyal, psikolojik ve kültürel açıdan duydukları rahatsızlıklar araştırılmış ve projenin olumlu yönden katkıları hakkındaki düşünceleri öğrenilmiştir. Ayrıca yaşam alanı olarak neden Tuzla'yı tercih ettikleri noktasında verdikleri bilgiler analiz edilerek Tuzla'nın kentleşme süreçleri ve mekânsal boyutu irdelenmiştir.

Araştırmada, amacı ortaya çıkarabilmek adına İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yüz yüze derinlemesine görüşme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma konusu etrafında amaca yönelik olarak görüşme soruları hazırlanmıştır. Bu sorular havalimanın çevreye kattıkları ve Tuzla ilçesine etkileri bağlamındadır. Havalimanının çevreye olumlu katkıları daha çok olduğu gözlemlendiğinden sorular da bu çerçevede şekillenmiştir. Katılımcının yaşamak için Tuzla ilçesini neden tercih ettiği, geldiği günden bugüne gözlemlediği değişiklikler ve dikkatini çeken diğer tüm kentsel sorunlar hakkındaki düşüncelerin öğrenilmesi planlanmıştır. Tuzla'nın havalimanı sınırında bulunan Aydınlı mahallesindeki sitelerde yaşayan on dört havalimanı çalışanı ile kartopu yöntemi kullanılarak yüz yüze derinlemesine görüşme yapılması planlanmıştır ve Tuzla'da uzun yıllar yaşamış havalimanı çalışanı olan bir katılımcı da yine araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Bu araştırmada İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin nüfus dinamiklerine etkileri hakkında bir çalışma yapılmış ve bu çalışma kapsamında "Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin sosyo-mekânsal değişimine katkısı nedir" sorusunun cevabı aranmıştır.

Araştırmanın birinci kısmında kent ve kentsel mekân kavramları klasik kent kuramları, Şikago Okulu kent kuramları ve çağdaş (neo-marksist) kent kuramları üzerinden tartışılarak, özelikle kenti anlamak ve çözümlemek için kullandıkları yöntemlerden bahsedilmiştir. Bu sosyologların kent ve mekân kuramlarına değinilecek ve tez ile ilişkileri bağlamında kuramsal analiz yapılmıştır. Ayrıca nüfus dinamiklerini incelemek amacıyla bölgenin aldığı göç ve göçün nedenlerine değinilmiştir.

Araştırmanın ikinci kısmında ilk olarak kentin gelişimini etkileyen faktörler tartışılmış ve kentleşme sonrasında doğan bölgesel ihtiyaçlar irdelenmiştir. Daha sonra proje yapılırken neden Kurtköy'ün tercih edildiği genel hatlarıyla anlatılarak bölgenin konumu ve arazi yapısı hakkında bilgilendirme yapılmıştır. Bölümün nihayetinde ise havalimanının çevreye olan olumlu ve olumsuz etkileri araştırmaya konu edilmiştir. Olumlu etkileri sosyo-kültürel, iktisadi ve mekânsal dönüşüm bağlamında incelenirken olumsuz etkileri proje yapılırken çevreye verdiği tahribat ve şehir halkı üzerindeki sosyo-kültürel etkiler üzerinden değerlendirilmiştir.

Son bölümde ise bu araştırmanın kent çalışmalarına yapmaya çalıştığı katkı İstanbul Tuzla ilçesi örneği üzerinden sunulmuştur. İlk olarak İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın tarihçesi, proje yapılırken bölgenin tercih edilme süreci ve bölgedeki diğer projelerle bağlantısı anlatılırken ikinci kısmında İstanbul-Tuzla ilçesinin genel özelliklerinden bahsedilmiştir. Son olarak havalimanı yapımı sonrasında bölgenin planlama ve kentsel dönüşüm süreçleri incelenerek bölgeye sosyal ve kültürel alanda kazandırdıkları tartışılmıştır.

Bu çalışmanın başlıca amacı İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı inşa edildikten sonra çevresinde meydana gelen kentsel ve mekânsal değişikliklerin Tuzla ilçesi örneği üzerinden ele alarak Havaalanının Tuzla bölgesinin sosyo-mekânsal değişimine etkilerini anlamaya yöneliktir.

Bu çalışmada şu sorulara yanıt aranmaktadır:

Sabiha Gökçen Havalimanı inşa edilirken kendisine entegre diğer projeler şekillenirken çevresinde nasıl bir değişikliğe yol açmıştır? Bu değişiklikler bölgenin yapısını nasıl şekillendirmiştir? İnşa süreci ve sonrasında bölgede sosyal, kültürel ve ekonomik yönden ne tür etkileri olmuştur? Havalimanı inşa edildikten sonra hangi alanlarda bölgeye katkı sağlamıştır? Bu süreçte bölge halkını etkileyen olumsuzluklar nelerdir? Tuzla bölgenin kentsel gelişimi sürecinde bölgenin sosyo-mekânsal değişimine etkisi olmuş mudur? Bu etkiler nelerdir ve hangi sebeplerle ortaya çıkmıştır? Bu sorular etrafında temel problem olan "Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin sosyo-mekânsal değişimine katkısı nedir?" sorusunun cevabı aranmıştır.

BÖLÜM 2. LİTERATÜR ÇALIŞMASI

2.1.Kent Kavramına Genel Bakış

Kent kavramı genel hatlarıyla tüm bireyler için toplumsal, yönetsel, siyasal ve finansal düzlemlerin mevcut olduğu aktüel yaşam alanlarını kapsamaktadır. Kent tanımı yapılırken yalnızca sınırları belirlenmiş olan toprak bütünlüğü ve üzerinde bulunmakta olan popülasyon tabirleri gibi sınırlamalarda bulunmak yeterli olmamaktadır. Kent kavramının tanımı yapılırken mevcut yerin tarihi, kültürü, coğrafyası, sosyolojik olan ögeleri gibi birçok disiplinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Kentler keskin çizgilerle sınırlandırılamamaktadır, aynı zamanda her toplumda farklılık gösteren oldukça kapsamlı bir kavramdır (Hayta, 2016).

2.1.1. Kent Kavramının Tanımı

İlk uygarlıklardan itibaren insanlar, doğada tek olarak yaşayamayacaklarını, bunun oldukça zor olduğunu anlamışlardır. Bu doğrultuda insanların bir arada yaşama ihtiyaçlarıyla birlikte kent kavramı meydana gelmiştir. Tarih içerisinde kent kavramı Sümerlilerin M.Ö. 4000'li yıllarda ilk defa yerleşik hayata geçmeleriyle birlikte ele alınmaktadır. Sümerliler o zamanlarda, günümüzde bulunan merkezi idareler şeklinde büyük toplumsal idarelere ihtiyaç duymamışlardır. Nehir kıyılarında yapay şekilde sulama çalışmaları, denemeleri yaptıkları ilk faaliyetlerden sosyal ve ekonomik alanlardaki gelişmelerin hız kazandığı dönemlere kadar bu alanda birçok yaşam alanı meydana gelmiştir. İlk başlarda bu küçük yaşam alanları ilerleyen zamanlarda köylerin ve kentlerin meydana gelmesini sağlamıştır (Teber, 1985). Kent kavramının ortaya çıkması beraberinde kentleşme, kentsel alanın kullanımı ve kentsel yönetim alanlarında bazı tartışmaları ortaya çıkarmıştır (Toprak, 2016).

Kent kavramı fiziki bir mekân olmanın ötesinde köklü yapılanmalar sürecini de ifade etmekte; kent hakkında çalışmalar ve araştırmalar Ekonomi, Sosyoloji, Mimari, Sanat ve Tarih gibi pek çok disiplin tarafından gerçekleştirilmektedir. Öte yandan kent çok boyutlu ve sınırları net olmayan bir çalışma alanı olarak belirli bir tanımlama yapmayı güçleştirmekte; beraberinde kaçınılmaz olarak toplumsal ilişki biçimlerini ve süreçlerini getirmektedir. Günümüzde gerçekleştirilen kent çalışmaları ağırlıklı olarak

mekân ve toplumsal süreçler arasındaki ilişkiye odaklanırken, özellikle modern kentler üzerine yapılan teorik çalışmalarda bu durum çok daha belirgin bir noktadır (Özdemir A. , 2017).

Kent kavramı, sosyal, ekonomik ve politik gelişmelerle birlikte hem anlamsal hem de içerik olarak bazı değişikliklere uğramıştır. Eski uygarlıkların olduğu dönemlerde kaleler ve surlar, kent teriminin tanımlanması açısından önemli bir gösterge şeklinde ele alınmakta iken günümüze gelindiğinde kent terimini tanımlarken kullanılmakta olan parametrelerde meydana gelen değişkenliklerle birlikte istihdam artışı, sosyo-ekonomik göstergeler ve nüfustaki yoğunluk gibi farklı parametrelin ele alındığı görülmektedir (Yılmaz & Çitçi, 2011). Yapılan tanımların hepsini içine alan genel bir tanım yapmak gerekirse kent, sosyo-ekonomik, siyasi, teknik ve kültürel gibi birçok farklı konunun bir bütün olarak ele alındığı bir mekân şeklinde tanımlanabilmektedir (Özdeş, 1985).

2.1.2. Kentin Tarihsel Olarak Gelişimi

İnsanlık tarihinin başlamasıyla birlikte kentler ve mekânlar meydana gelmiştir. Kentler, öznel veya nesnel nitelikler taşıyan hem sosyal hem de ekonomik değerler barındıran, uğruna savaşların verildiği, toplumların bir araya geldiği, tarihi ve kültürel değerleri içinde barındıran ilişkilerin tamamını kapsamaktadır. Kentler tarih boyunca üretimin yapıldığı ve şekillendirilen bir nesne olmanın çok ötesinde kalmaktadır, zamanla şekillenerek özne haline bürünmektedir (Davutoğlu, 2016). Bergen'in (2011) düşünüşüne göre ise kent, batı felsefesi ve kapitalizm anlayışı tarafından, toprağın mülk olarak düşünülmesi sonrası meydana gelen süreci oluşturmaktadır. Öyle ki kenti tarif etmeye çalışan sosyal bilimcilerin çoğunun ortaya koyduğu çalışmalar, kapitalizm-modernizm tartışmalarının bir tekrarı şeklinde gerçekleşmiştir.

İbn-i Haldun'un "Coğrafya kaderdir!" söyleminin altındaki anlam yaşamakta olduğumuz yer, hayata geldiğimiz toprak, bulunmuş olduğumuz çağ, hatta Montesquieu'nün söylemine göre yönetim yapısı bile, coğrafyanın insanlar üzerinde bırakmış olduğu etki sonucu şekillenmektedir. Bundan kaynaklı olarak farklı coğrafyalarda, farklı kentler ve mekânlar yer almaktadır, ayrıca farklı kültürler

oluşmaktadır. Kentlerin bugünkü halini almasında, bulunduğu bölgenin ve kültürlerin etkisi oldukça büyüktür.

Diğer taraftan kentlerin bugünkü hallerini almasında köylerin etkisi de yadsınamaz bir gerçektir. Kentler oluşmadan önce, mekânlar, kutsal sayılan yerler ve köyler bulunmaktaydı. Daha eski zamanlarda ise obalar ve mağaralar yer almaktaydı (Mumford, 2007). Kentleşme tarihine bakıldığı zaman ilk yerleşim alanlarından biri, Çatalhöyük'tür. Buranın meydana gelmesinde dini etmenlerin olduğuna inanılmaktadır. Bu düşüncenin sebebi ise, evlere özen gösterilmemesi ancak mezarların büyük ve dini sanat eserleriyle dolu olmasından kaynaklanmaktadır. (Bookchin, 1999, s. 48). Bookchin tarafından yazılan "Kentsiz Kentleşme" esirinde kentle alakalı aşağıdaki metin yer almaktadır;

> *"Kentin gerçek habercisi saban değil, daha sonraları tapınakla çevrelenen mezardı; insanlara liderlik edenler de açıkgöz politik şefler değil, büyük olasılıkla şaman ya da rahip gibi yarı dinsel kişilerdi. İlk kentsel merkez bir pazar yeri değil, doğal tanrılara ve güçlere tapınılan törensel bir bölgeydi."* (Bookchin, 1999, s. 52).

Kentler ilk olarak peleolitik çağlarda meydana gelmiştir. Peleolitik çağda yaşamış olan insanlar toplayıcılık ve avcılık ile uğraşmaktaydı, bu çağda yerleşik hayata geçişi temsil eden nekropolois kentleri kurulmuştur. O zamanın insanları sevdiklerini kaybettikleri zaman onları gömmüşlerdir ve buralara işaretler yerleştirmişlerdir. Bu alanları sahiplenmişlerdir ve sonrasında ziyaretlerde bulunmuşlardır. Tarihteki ilk kentler ise nekropolislerdir ve ölü kent olarak tabir edilmektedir (Mumford, 2007). Mekânlar kentlerden daha önce oluşan yapılardır. Mekânlara sahipleri tarafından bazı anlamlar yüklenmiştir.

Kent ve mekânlar ele alındığı zaman tarih içerisinde Atina'nın ayrı bir yeri bulunmaktadır. Yurttaşlık kavramının Atina için anlamı; bu bölgede yaşamakta olan bütün yurttaşların aynı ata soyundan gelmekte olduğuna inanılmasıdır. Politik anlamda bölgede yaşayan yurttaşlara verilen eğitimlerde topluma ve yönetime uygun davranmaları konusunda bilgiler verilmiştir. Atina'da adalet sağlanması amacıyla "Ekklesia Meclisi" kurulmuştur. Bu mecliste politik kararlar, yanlışlar ve doğrular ele

alınmıştır. Atina döneminde ortaya çıkan "Agoralar"da yurttaşlık kavramı oldukça pekişmiştir (Bookchin, 1999). Devam eden tarihte Orta Çağ yapılanmalarının etkisi günümüzdeki devlet anlayışına kadar uzanmaktadır. Bu dönemde yaşayan insanlar kazanmış oldukları gelirlerini, kentlerinin daha iyi hale gelmesi amacıyla harcamıştır. Aynı zamanda pazar için vergi ödemesi, ibadetlerini gerçekleştirmek amacıyla inşalar ve hastaneler yapmışlardır.

Örneğin 13. yüzyılda yapılan kiliseler kentin içinde yaşayan insanların yaptıkları yardımlar sayesinde inşa edilmiştir. Antik çağda tapınaklar bulunmaktayken, 13. yüzyılda kiliseler yapılmıştır. Orta Çağda bulunan Psikoposluk kentleri ise, kale merkezli yerleşim yerleri olmuş, burada yaşayan insanlar el işçiliği ve zanaatkârlıkla uğraşmış; bu kentler ticaretin çekirdeği haline gelmiştir. Bununla beraber sanayi alanında da gelişmeler göstermişler, yasalar ve hukuk sistemine sahip olmuşlardır (Pirenne, 1994).

Mekânlar ve kentler tarih boyunca her dönemde sanayi çalışmaları ve ticaret yapmışlardır. Ticaretin gerçekleşmesi kentlere canlılık katmıştır. İlk kentler hep su kenarlarına kurulmuş, ancak sonrasında ticaret yolları yapılmış ve kentler bu yolların çevresinde yoğunlaşmıştır (Pirenne, 1994). Kapitalizmin etkisiyle beraber mal alışverişleri, para alışverişlerine dönmüş ve mekânlarda düzenleme çalışmaları gerçekleşmiştir. Mekânlarda yapılan düzenlemelerle birlikte kentler hayat bulmuştur (Mumford, 2007). Öte yandan kentin yönetimine geçenlerin temel amacı kente sahip olmak ve kendi iktidarlarını benimsetmek olmuştur. Kentlere yapılmış olan heykeller ve anıtlar bu amacın bir göstergesi niteliğini taşımaktadır (Alver, 2017)).

2.1.3. Bir Yerin Kent Olabilmesi İçin Gerekli Olan Özellikler

İnsanlar yaşamlarına devam etmek amacıyla, kentlerde bulunan yeryüzü kaynaklarından faydalanmaktadır. Kentler etrafında yer alan bölgelerle birlikte toplumların ve sosyo-ekonomik unsurların karşılanması amacıyla devamlı olarak gelişme göstermektedir. Kentlerin her biri birçok farklı özelliğinden kaynaklı olarak kendine özgü olmaktadır. Ancak birbirlerine benzerlik gösteren etkinlikleri ve işlevleri de mevcuttur (Duru & Alkan, 2002).

Kentler farklı alanlarda kendine özgü gelişmeler gösterebilmektedir. Bunlar kentlerin sanayi alanında, madencilik alanında, turizm alanında, eğitim alanında kendini geliştirmesiyle alakalı olmaktadır. Bu çeşitli alanlardaki gelişmeler, ekonomik ve toplumsal açıdan farklılıklar meydana getirmektedir (Duru & Alkan, 2002). Öte yandan kentler insanlar için gerekli olan birçok ihtiyacın karşılandığı yerlerdir. Bu doğrultuda her geçen gün değişiklikler gelişmeler meydana gelmektedir. İnsanların yalnızca günlük, temel ihtiyaçlara ihtiyaç duymazlar; aynı zamanda eğitim alma, sosyal aktivitelerde bulunma, sağlık hizmeti alma ve eğlenmek gibi daha birçok ihtiyacı da bulunmaktadır. Bu ihtiyaçların tümü kent içerisinde karşılanmaktadır (Güven, 2016).

Kentlerdeki iş bölümleri ve örgütlenmeler, kırsal kesimlere nazaran oldukça fazladır. Kırsal kesimlere göre kentlerde daha fazla insan yoğunluğu bulunmaktadır. Nüfus dağılımı değerlendirildiği zaman insan yoğunluğundan kaynaklı olarak kentler daha homojen ve daha karmaşık yapılara sahiptir (Çezik, 1982). Ulaşım imkanları, teknolojik gelişmeler, artan uzmanlaşma ve iş imkanlarının fazlalığı kentleri sahip olduğu refah imkanları açısından kırdan daha farklı bir noktaya taşır.

Sanayileşme ve gelir düzeyinin ölçek olarak alındığı günümüzde gelişmiş ülkelerin kentlerinde bulunması gereken bazı temel özellikler vardır (Erkan, 2010). Örneğin belirli sayıda bir nüfusun bulunması, hizmet ve sanayi sektörünün ekonomik olarak işlevsel olması, hukuk sisteminin yer alması ve insanların kişisel yaşamlarına saygı duyulması gerekmektedir. Altyapının belirli bir seviyede gelişmiş olması, eğitim alanında her koşulun bulunması ve ekonomik olarak iş birliğine dayalı bir örgütlenmenin sağlanması gerekmektedir. Ne var ki gelişmiş şehirlerde ortaya çıkan farklılaşmalar tabakalaşmayı ve mekan ayrışmalarını ortaya çıkarmakta, benzer şekilde yaşayan insanların homojenleşmesine, ayrı bölgeler oluşturmasına neden olabilmektedir (Bal, 2015).

2.2. Kente Kuramsal Açıdan Yaklaşım

Kuram kavramını meydana gelen olgular arasında bağlantının olup olmamasını kapsayan düşüncelerin tamamını oluşturmaktadır. Kent kuramı genel tanımıyla kentlerin ortaya çıkma sebepleri, zaman içerisinde göstermiş olduğu değişimler ve gelişmeler, eski zamanda ve gelecek zaman zarfında, mevcut değerlerinin ve

simgelerinin tanımlanmasına dayalı sistematik düşünceler bütünüdür (Keleş, 2010). Alt başlıklar olarak Çağdaş Kentlerin ele aldığı kuramlar, Klasik Kentlerin ele aldığı kuramlar ve Şikago Okulu Kent Kuramları bu bölümde incelenecektir.

2.2.1. Klasik Kent Kuramları

Klasik kent kuramlarının savunucuları öncülüğünde üç farklı yaklaşım bulunmaktadır. Bu yaklaşımların savunucuları Karl Marx, Frederick Engels, Georg Simmel ve Max Weber'dir.

2.2.1.1. Karl Marx ve Frederick Engels: Ekonomi Politik Yaklaşımı

Kent analizi yapılırken, sermaye alanındaki birikimin ve kapitalizmin gelişiminin ele alınmasına dayanan yaklaşım Ekonomi Politik olarak adlandırılmaktadır. Feodalizmden kapitalizme geçiş yapıldığı zamanlarda kentleşme kavramının önemi alanındaki hareketler, kırsal kesim ve kent arasında meydana gelen çelişki baz alınarak kentin rolü üzerinde durulmaktadır (Güllüpınar, 2012). Kent, sermayenin ve üretim araçlarının, zevklerin ve ihtiyaçların nüfusla birlikte toplandığı bir merkez şeklinde olmaktadır (Marx & Engels, 2013). Kentlerin kırsaldan ayrılmasındaki temel maddeler; sermaye, iş bölümü ve emek faktörü olmaktadır.

Toplumlarda oluşturulan iş bölümleri sayesinde ticari alandaki ve sanayideki emek faktörünün tarımdan ayrılması gerçekleşmektedir. Bu ayrımla kentler ile kırsallar birbirinden ayrılmaktadır ve insanlar arasında çıkarlardan kaynaklı çatışmalar oluşmaktadır. İnsanların iş bölümü yapmasıyla birlikte özel mülkiyetler ve devlet mülkiyetleri meydana gelmiştir (Marx & Engels, 2013). Düşünürler bu yönleriyle baktıklarında, insanların kırsal kesimlerde yaşaması mantıklı gelmemektedir.

İnsanların ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için emek harcamaları gerektiğini savunmuşlardır. Kentlerde, kapitalizm kaynaklı bireysel çıkarlar ve kendiliğinden oluşan sınıf farklılıkları meydana gelmektedir. Kentlerin kapitalizmine dayalı üretim çıkarlarından ve üretim aşamalarından ibaret olduğunu belirtmişlerdir. Aynı zamanda kapitalist üretimde insan emeğinin sömürülerek daha yoksul bir hayat ortaya çıktığını açıklamışlardır (Keleş, 2010).

Sermaye faktörü kapitalist sistemin temel yapı taşını oluşturmaktadır. Sermayenin her geçen gün genişleme göstermesiyle birlikte sınıf farklılıkları artmaktadır. Toplum değerleri de emeğin ücretlendirilmesiyle birlikte değişiklikler göstermektedir (Marx, 2006). Engels ve Marx kentlerin vazgeçilmez unsurlarını meta, sermaye, üretim, artı değer, döngü, sınıflama ve kapitalizm şeklinde sıralamaktadır. Marx kenti sadece ekonomi-politik bir bakış açısıyla ele almamış, kent mekânlarında toplumsal değişim süreçlerinin ve sınıf çatışmalarının kaçınılmazlığına vurgu yapmıştır. Engels ise kent yaşamı süren insanların yaşamış oldukları mahalleri ve evlerini, emek işi yapan insanların yaşamış oldukları mahalle ve evlerle karşılaştırmıştır. Karşılaştırmasının sonucunda ise işçi konumunda çalışan insanların yaşadığı mahallerin, evlerin bakımsız olduğunu ve yoksulluk içinde yaşadıklarını ifade etmiştir (Bal, 2015).

Kentlerin ortaya çıkmasıyla kapitalist üretimde yer alan, insan emeğini sömüren burjuva sınıfı geri planda kalmış; her geçen gün artan proletarya bilinçlenmiş ve güçlenmiştir. Bundan dolayı kentlerde yaşayan insanlar kırsallardaki toplumlara göre daha bilinçli olmaktadır. Zamanla proletaryaların bilinçlenmesiyle birlikte sınıfların ortadan kalkması ve şartların onların yararına olması beklenmektedir. Devam eden süreçte ise burjuva grubunun tamamen ortadan kalkması ve sermayenin mülkiyetsiz olduğu bir sistem olan sosyalizm meydana gelecektir.

2.2.1.2. Max Weber: İdeal Tip Olarak Kent

Weber, kent kavramını siyasi ve ekonomik örgütlenmelerin meydana geldiği bir merkez şeklinde tanımlamış, kentlerin gelişimine dair sosyolojik bir kuram geliştirerek modern toplumun merkezine kenti yerleştirmiştir. Aynı zamanda feodalizmin ardından kapitalizme geçişin olduğu süreçte kenti, insan ve vatandaşlık alanında hakların tanımlandığı ve rasyonalitenin gelişme gösterdiği mekân şeklinde varsaymıştır (Güllüpınar, 2012). Bu düzen içerisinde kentin politik, sosyolojik ve ekonomik olduğunu ifade etmiştir (Turut & Özgür, 2018)). Weber'e göre, kentlerde insanlar tarımdan kazanç sağlamazken, ticaret aracılığıyla kazanç elde ederler (Weber, 2003).

Yerleşim yerinin kent olabilmesi için ticaretin mevcut olması ve alışveriş yapılabilmesinin yanında, pazarın bulunması, o yere ait bir mahkemenin yer alması ve istihdamın sağlanıyor olması gerekmektedir. Ayrıca kısmen de olsa özerkliğin olması ve

kendini yönetebiliyor durumda olması oldukça önem teşkil etmektedir (Weber, 2003). Bu ölçekler baz alındığı zaman kentler, sadece batıda yer alan Avrupa'nın Orta Çağ bölgelerinde yer almıştır. Diğer kıtalarda bulunan yerlerde kentsel bir topluluk meydana getirecek birçok özellik bulunmamaktadır. Herhangi bir yerleşim yerinin kent kabul edilebilmesi için birkaç özelliğin bulunması yeterli olmamaktadır. Sosyal kurumların, yapılan eylemlerin ve sosyal ilişkilerin kent kurallarıyla uyum sağlaması gerekmektedir.

Weber batıda yer alan kentlerin eşsiz olduğunu ifade etmiştir. Bu düşüncesinin beraberinde Avrupa'da bulunan şehirleri özne şeklinde varsaymıştır. Kardeşlik duygusunun Avrupa'da bulunan şehirlerde baskın olduğunu ifade etmiştir. Sermaye birikiminin gerçekleşebilmesi için gerekli olan koşulların bu şehirlerde bulunduğunu belirtmiştir. Bu şehirlerin devamlı hareketli ve canlı olması, mülkiyet ve vatandaşlık haklarının uygun şekilde yer almasından kaynaklı olmaktadır (Davutoğlu, 2016).

Avrupa'da kentlere yerleşecek olan insanlara öncelikle yurttaşlık yemini ettirilmiştir, sonrasında kentte yaşaması için onay verilmiştir (Weber, 2003). Weber, demokrasinin ve gelişimin yurttaşlık için önem teşkil eden unsurlardan olduğunu belirtmiştir (Özdemir A. , 2017). Weber'e göre kent, batıda ortaya çıkmış olan, rasyonalitenin öncülüğünde siyasi anlamdaki örgütlenmesini tamamlanmış, kırsal olmanın özelliklerinden arındırılmış, hukuk temelleri sağlam, pazarın ve ticaretin yer aldığı, ekonomi unsurlarını barındıran yerlerdir.

2.2.1.3. Georg Simmel: Yabancılaşma Sorunu

Metropollerde bireyleri devamlı olarak uyaran etkenler bulunmaktadır. Bu etkenler insanların zihinlerinin açık kalmasını ve yeni kişiliklerinin oluşmasını sağlamaktadır. Kırsal kesimlerde ise uyarıcı etkenler oldukça azdır, bundan dolayı kırsalda yaşayanlar daha sakin ve dingin bir hayat sürmektedir. Ancak kentlerde meydana gelen bilinç uyanıklığı, mübadele değerinin tetiklenmesini ve parasal ekonominin gelişmesini sağlamaktadır. Modern ilişki kalıplarının en tipik özetini sunan metropollerde yapılan işlerin temel amacı kazanç sağlamaya yönelik olmaktadır (Bal, Kent Sosyolojisi, 2015).

Simmel; kentte ekonomik faktörlerin etkin olduğunu, bundan dolayı bireylerin bilinçlerinin açık olması gerektiğini belirtmiştir. Kent toplumunda yer alan insanların birbirine karşı yabancılaştığını, kent ile kırsal ayrımını değerlendirirken elde ettiği sonuçlarla belirtmiştir. Kent hayatı ekonomi çerçevesinde geliştiğinden dolayı bireyler devamlı hesap yapmaktadır. Bundan dolayı niteliksel özellikler yerini, nicel bazlı değerlere bırakmıştır. Bunların beraberinde ise insanlar arasındaki ilişkiler daha mesafeli bir noktaya gelmiştir (Simmel, 2005). Simmel'e göre metropollerin meydana getirmiş olduğu tüm sıkıntılar ve baskılar, özgürlük duygusunu vermesinden dolayı göz ardı edilebilmektedir (Özdemir A. , 2017).

Simmel kent kavramını sosyo-psikolojik açıdan da ele almıştır ve devamlı değişim gösteren metropollerin insanların kişilik özellikleri üzerinde etkisinin olduğunu, kentte yaşayan insanların davranışlarının değiştiğini belirtmiştir (Şahin, 2010). Metropollerin işleyişinde etkili olan parasal ekonomi, piyasada satıcıları ve alıcıları karşı karşıya getirmektedir. Kent yaşamı süren insanlar, devamlı almak istedikleri mal ve hizmetlerin ne kadar olduğunu sormak için iletişime geçmektedir. Öte yandan Simmel'e göre insanlar birbirine yabancılaşmakta, devamlı olarak paranın hesabını yapmakta ve rasyonalitenin merkezi olmaktadır. İnsanlar arasındaki ilişkilerin temelinde, niceliğin yer almakta olduğunu ifade etmiştir. Kent hayatının oldukça karmaşık bir yapısının olmasından dolayı, insanlar kendini koruma zorunluluğu hissetmektedir.

2.2.2. Şikago Okulu Kent Kuramları

Şikago Okulu kuramcılarının görüşleri ortaya çıkana kadar kent kuramlarında klasik sosyolojik kuramlar egemen olmuş, birçok alan araştırması ile kent sosyolojisinin temelleri Şikago Okulu'na üye olan sosyologlar tarafından atılmıştır. Kentin gelişmesini ve büyümesini, sosyal süreçleri baz alarak tanımlamaya çalışan Şikago Okulu'nun geliştirdiği kent kuramında öne çıkan yaklaşımlardan biri ekolojik yaklaşım diğeri ise Wirth tarafından geliştirilen kentliliktir. Ekolojistler kenti, biyolojik ekolojide görülen işlemlere benzer bir şekilde bölgelere ayırırken, Wirth kentlilik yaklaşımında kentli olmanın sosyo-psikolojik özelliklerini ortaya koymaya çalışmıştır (Koyuncu, 2011). Amerika'daki Şikago Okulunun kent kavramına yaklaşımı, kentlerde yoğun insan

nüfusunun mevcut olması ve bu durumun yaratmış olduğu sorunlar yönünde olmuştur. Bu kuramın ön önde gelen temsilcileri Robert Ezra Park, Ernest Burgess, Roderick Mckenzie ve Louis Wirth'dür. Şikago Ekolü tarafından yapılan çalışmalar sonucunda kentlerin, sosyolojik olarak değerlendirilmesi ve incelenmesine dair kuramlar oluşmuştur.

2.2.2.1. Ekolojik Yaklaşım

Bireyler üyesi oldukları devletle ve aileyle birlikte, diğer insanlarla sosyal bir bütünleşme içerisine girmektedir. Bu sayede ortak iradeye ve doğal bir hayata sahip olmaktadır (Park, 2018). İnsanlar ait oldukları kültür ve yaşadıkları coğrafyada bulunan insanlarla ilişkiler kurmaktadır. Aynı zamanda yakın çevrede yer alan insanlarla iletişime geçmektedir. İnsanlar bu sayede ekolojik bir ortam meydana getirmektedir. Yaşanılan sistem bu şekilde işlemeye başlamaktadır (Serter, 2013).

Robert Ezra Park, kentlerin kurulumu esnasında ekolojik sistem prensibinin olduğunu belirtmiştir. Darwinci ilkeleri sayesinde hemen hemen bütün kentlerin meydana gelişi gerçekleşmektedir. Bu ilkeler insanların birbirinden ayrılmasını, rekabet ortamını ve hayatta kalmaya dair çabaları kapsamaktadır. Ekolojik bakış açısıyla değerlendirildiğinde de kentlerde meydana gelen yerleşimin ve yaşamın bu durumlar çerçevesinde oluştuğunu belirtmektedir. Bu durum yaşanan çevreye olan uyumu ifade etmektedir. Kentlerde yaşayan bireyler mücadele vererek hayatlarına devam etmektedir. Kentler ortak bir merkezi olan halka şeklinde kabul edilmektedir. Merkezinde özel mülkler ve iş merkezleri bulunmaktadır. Bir dış katmanda ise eski mahalleler yer almaktadır. Sonrasında ise zengin insanların hayatlarını sürdükleri lüks mahalleler yer almaktadır. Zenginlerin yer aldığı halkada, rekabet ortamının çok yoğun olduğu soyut kavramların bulunduğu görülmektedir. Neticesinde ise ekolojik sistemin var olduğuna inanılmaktadır (Bal, Kent Sosyolojisi, 2015).

Ernest Burgess kentlerin yer bazında zamanla, merkezden dışarıya doğru bir genişleme gösterdiğini ifade etmiştir. Rekabet, hayatta kalma mücadelesi ve doğal ayıklanmanın ardından kentler ekolojik sürecini tamamlamış olmaktadır. Sonrasında eş merkezli olan beş çembersel bölgeye ayrılmaktadır. Bu çemberde yer alan bölgeler sabit

kalmayı kabullenmemekte ve bir dışında bulunan alana doğru genişlemeyi istemektedir (Bal, 2015). Bu beş halkanın içerisindekiler aşağıdaki gibi olmaktadır;

- Birinci Halka: İş merkezlerinin yer aldığı en önemli ve güçlü halka olmaktadır. Bu halkada ticari faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Burada toprak sahibi olmak da fazlasıyla pahalı olmaktadır.
- İkinci Halka: Eski yerleşimleri kapsamaktadır. İşçi kesiminin yaşamış olduğu evler, bu halkada yer almaktadır. Birinci halkanın genişleme göstermesi bu halkadakilerin kaymasına sebep olmaktadır. Bu durumda ikinci halkada yer alanların rekabet gücü düşük olduğu için tehdit altındadır.
- Üçüncü Halka: Mavi yakalı adı verilen işçi grubunun yaşamış olduğu halkadır. Hayat standartları ikinci halkadan biraz daha iyi durumda olmaktadır.
- Dördüncü Halka: Üst düzey ve orta düzey gelir sahibi olan insanların yaşadığı, lüks konutların yer aldığı halkadır. Bu halkada yaşayanlar kent merkezinden uzak konumda bulunmaktadır (Turut ve Özgür, 2018, s. 8).
- Beşinci Halka: Kentin sınırları ve merkezdeki bölgelerden uzakta olan banliyöler ve uydu kentlerin bulunduğu halkadır.

Roderick Mckenzie ise ekolojik büyüme konusundaki kurallar çerçevesinde kentlerin meydana geldiğini belirtmiştir. Merkezileşme ve ayrımlaşma gibi ekolojik oluşumların çevresinde, istila, ardıllık ve yoğunlaşma gibi mekânsal süreçler yer almaktadır. Bir alanda uzmanlaşma ve iş bölümü yapılması sayesinde, örgütlenme ve yönetim mekanizması daha merkezi bir şekilde işlemeye başlamıştır. Ardıllık ve istila süreçleri, ekolojik bir birimin yerine yenisinin gelmesiyle, sürecin devamlılığının sağlanması şeklinde ilerlemektedir (Turut & Özgür, 2018).

2.2.2.2.Louis Wirth: Yaşam Biçimi Olarak Kentlilik

Wirth, kentleşmenin bir süreçten meydana geldiğini, aniden ortaya çıkmadığını ve bir yaşam tarzı olduğunu ifade etmiştir. Kentleşmenin zamanla meydana geldiğini, bundan dolayı kentte hakimiyet kurmuş olan yaşam tarzını anlayabilmek için eski toplumların yaşam biçimlerini öğrenmek gerekmektedir. Toplumların her birinin kendine özgü bir yaşam tarzı bulunmaktadır (Bal, 2015).

Kentler değerlendirilirken, nüfusun yoğunluğu ve eşit dağılımı gibi faktörler ele alınmaktadır. Genellikle kentlerde yoğun bir nüfus yaşamaktadır. Bu yoğun nüfusa rağmen insanlar birbirleriyle ikincil ilişkiler kurmaktadır. Bu durum umursamazlık ve özgürlük gibi kavramlarla açıklanmaktadır. İnsanların kendini bu derece özgür hissetmelerinde, kentin sunmuş olduğu çeşitlilikler ve cazibesi önemli bir faktör olmaktadır. Özgürlük beraberinde insanların kendini güvende hissetmesini sağlamaktadır. Ancak bazı insanlar kendini güvende hissetmeyebilmektedir. Kentler sunmuş olduğu fırsatlarla birlikte insanların başını döndürebilmektedir (Özdemir A. , 2017). Bundan dolayı insanların stres olmalarına ve kaygılanmalarına da sebep olmaktadır.

Kentlerde iş bölümünün olması ve insanların kendini geliştirmesi, uzmanlaşması için fırsatların bulunmasından dolayı, statü sahibi olabilme imkânları doğmaktadır. Bunun yanında kırsal kesimlerde oldukça az rastlanan intiharlar ve suç oranları kentlerde oldukça fazladır (Keleş, 2010). Kentleşmeyle birlikte insanların düşünceleri farklılaşmakta ve yaşam tarzları değişmektedir. Kentleşmenin insanlar üzerinde bıraktığı etkiler kaçınılmaz olmaktadır. Aynı zamanda kentleşmeyle birlikte ekonomik, toplumsal ve kültürel değerlerde de değişmeler meydana gelmektedir.

2.2.3. Çağdaş (Neo-Marksist) Kent Kuramları

Çağdaş (Neo-Marksist) kent kuramının temsilcileri Henri Lefebvre, Manuel Castells ve David Harvey'dir. Bu isimlerin kent konusunda benimsediği yaklaşımlar, çağdaş kuramlar şeklinde nitelendirilmektedir.

2.2.3.1. Toplumsal Ürün Olarak Mekân: Henri Lefebvre

Henri Lefebvre çıkarmış olduğu "Mekânın Üretimi" adlı eserinde mekânı, toplumsal bir morfoloji şeklinde ifade etmiştir (Lefebvre, 2019). İnsanın, mekânının aynı zamanda niteliğinin prototipi olduğunu ifade etmiştir. İnsanın hayatını değiştirebilmesi için öncelikle yaşadığı mekânı değiştiresi gerektiğini belirten Lefebre, mekânla ilişkilendirilen kavramları bilgi, mülkiyet, kültür, kurum ve mübadeleler şeklinde sıralamaktadır.

Mekânlar, toplumla tarihi, kültürle düşünceleri birbirine bağlamakta dolayısıyla oldukça karmaşık bir süreç meydana gelmektedir. Lefebvre, kenti ve kentselliği değerlendirirken toplumsal bir ürün olarak 'mekân temsili' ve 'temsili mekân' olgusunu baz almıştır. İnsanların tarımla uğraştıkları devirden, sanayi devrimine geçmesiyle birlikte mekânlar kapitalist sistem içerisinde değerlendirilmeye başlamıştır. Lefebvre, bu durumu farklı üretim tarzlarının toplumsal ilişkilerle birlikte kendi mekânlarını meydana getirdiği şeklinde açıklamıştır. Üretim ilişkilerinin yeniden üretiminin yeri olarak kent Lefebvre'ye göre kapitalist sistem içerisinde bir nesnedir (Lefebvre, 2019).

Mekân; yaşamın olduğu, algılanabilen ve tasarlanabilen bir yer şeklinde anlamlandırılmıştır. Lefebvre'nin düşünüşüne göre, kapitalizm tarafından mekân meta haline geldiği andan itibaren, kapitalist ideolojinin geleceği garantilenmiştir. Mekânı meydana getiren ve toplumsal ilişkilerin yönlenmesini sağlayan bu sistemin başarılı olmasında mekânın mübadele ve meta değeri etkili olmaktadır (Lefebvre, 2019).

Kentleri incelerken bilinmesi gereken önemli kavramlardan birisi mekânlardır. Mekânlar, kentin ürettiği kullanım alanlarıdır. Lefebvre 'ye göre bu toplumsal bir süreçtir. Yukarıda da anlattığımız gibi kentler insanla birlikte doğmuştur ve onunla birlikte gelişimini sürdürmektedir (Lefebvre, 2014). Bu süreci Lefebvre mekânın üretimi kavramı ile açıklamaktadır. Bu mekânlar üretim ilişkilerine göre şekillenmektedir. Bu çerçevede Lefebvre beş ayrı dönemselleştirmeden bahsetmektedir, mutlak mekân, kutsal mekân, tarihsel mekân, soyut mekân ve çelişkili mekân. Bu dönemselleştirme insanoğlunun kronolojik evrimidir. Neolitik dönem öncesi mutlak ve kutsal mekân ile ifade edilirken, dünyada nüfusun artması insanoğlunun iletişimi ve bunun neticesinde çıkan anlaşmazlıklardan kaynaklı tarihsel mekân üretilmiştir ve bu mekân savaşları ve şiddeti doğurmuştur. İnsanoğlu kentlerini korumak için surlar ve geniş kapılar yapmış ve tüm kaynaklarını bu surların içine saklamıştır. Ticareti geliştiren bu adımlarla birlikte insanlığın içinde bulunduğu şiddet ve savaşın ürünü olan soyut mekân üretilmiştir (Lefebvre, 2019).

Soyut mekân bizzat insan eliyle tasarlanarak üretildiği için siyasidir. Ortada bir devlet vardır ve bu devlet düzeni sağlamak için kendine karşı gelen her şeyi yok eder, kendi hizmetine alır. Soyut mekân kendine paralel yeni bir mekânı üretmiştir: çelişkili

mekân. Shields'e (2005) göre çelişkili mekân soyut mekânın özelliklerini taşır. Buna ek olarak mekân parsellenmiş ve alınıp satılarak metalaşmıştır.

Lefebvre'nin bir diğer önemli kuramı, mekânsal üçlüdür. Bu mekânsal üçlü aslen mekân teorisinin temelidir. Bu üçlü algılanan mekân (mekânsal pratikler), tasarlanan mekân (mekân temsili) ve yaşanan mekândır (temsil mekânı) (Lefebvre, 2019). Bu üç mekân birbirinden ayrı düşünülmemelidir. Bunlar birbirine bağımlı, iç içedir ve süregelen bir etkileşim, karşıtlık ve çelişkiler içerisindedirler (Ghulyan, 2017).

Lefebvre'nin mekân hakkındaki düşüncelerini genel olarak toparlamak gerekirse kapitalist sistem içerisinde ve siyasal olarak örgütlenmenin himayesi altında bulunmaktadır. Mekânda meydana gelen değişimin değeri onun meta haline gelmesini sağlamaktadır. Fakat kent, önceleri meta olarak algılansa da Lefebvre'ye göre kentler canlıdır ve insan eliyle dönüşüme uğrayan yer yer insani özellikleri bulunan, planlamacılar tarafından şekillenmeye ve metalaştırılmaya çalışılsa da zaman geçtikçe insanı yönlendiren somut bir mekândır (Lefebvre, 2019).

2.2.3.2. Kolektif Tüketim ve Kentsel Hareketler: Manuel Castells

Üretimin gerçekleşebilmesi için, emek ve işgücü gerekli olmakla birlikte toplumsal ihtiyaçların da karşılanması gerekmektedir. Gereken ihtiyaçlar sermaye sahipleri tarafından karşılanırsa daha az gelir elde ederler, bundan dolayı devlet tarafından piyasaya müdahale edilmektedir. Devletin yapış olduğu müdahale sayesinde, emekçiler ve sermaye sahipleri karşı karşıya gelmemektedir. Bu krizin çözülebilmesi amacıyla devlet arabuluculuk görevini üstlenmiştir (Castells, 1997). Ancak devlet tarafından yapılan bu arabuluculukta sermaye sahiplerinin çıkarları ön plana alınmaktadır.

Kentler ortak kullanılan tüketim birimi şeklinde kabul edildiği zaman toplumların kolektif gereksinimleri şeklinde kabul gören ulaşım konusunda, konutların yetersizliği ve eğitim gibi birçok alanda bazı problemler meydana gelmektedir. İnsanların ortak şekilde tüketim sağladığı bu alanların da kullanımı yine yüksek seviyede gelirlere sahip olanların üstünlüğü baz alınarak çözüme kavuşturulmaktadır. Ortaya çıkan bu durum ise eşitsizliklerin meydana gelmesine sebep olmaktadır

(Castells, 1997). Öte yandan kentlerde meydana gelen sorunlar siyasi boyutta olmaktadır. Kentsel anlamdaki her şey kent ile iktidar arasında bulunan ilişkilere bağlı olarak kurulmaktadır. Bundan yola çıkarak kent, iktidar ile sınıflar arasında meydana gelen ilişkilere bağlı olmaktadır (Castells, 1997).

Castells kente olan yaklaşımında, kentsel sorunları ele almıştır. Devletin kente olan müdahaleleri; iş gücünün sağlanması, üretimin devamlılığı, eğitim olanakları, ticaret, sağlık ve ulaşım alanlarındaki alt yapı sorunlarının çözülmesi amacıyla gerçekleşmektedir. Kapitalist sistem, halk arasında eşitsizliklerin oluşmasına sebep olmaktadır. Bu eşitsizlik karşısında halk protestolar yapmaktadır ve sermaye sahipleriyle meydana gelen krizler sonrasında birçok sorun yaşanmaktadır. Devlet bu noktada üst sınıfların çıkarları doğrultusunda kararlar almaktadır (Castells, 1997). Bu durumda mekân konusunda söz sahibi olanlar sermaye sahipleri ve devlet olmaktadır.

2.2.3.3. Sermaye Birikimi Olarak Kent: David Harvey

Emek ve üreticinin sahip olduğu güçler kentleşmeyle beraber aynı mekân altında bir araya gelmektedir. Bu gelişmelerle birlikte vatandaşların mülkiyet ve nüfus alanındaki hakları ulus devleti olduğunu belirten devlet aygıtları, ekonomik ve siyasal anlamda oldukça büyük bir birikim halini almaktadır. Kentin alt yapısının oluşmasını böylelikle sermaye birikiminin elde edilmesi; iletişim ve ulaşım alanında meydana gelen gelişmeler, iş bölümlerinin sağlanması böylelikle uzmanlaşmanın oluşması ile birlikte gerçekleşmektedir (Harvey, 2003). Bunun beraberinde sanayi sermayesinin ürünlerine daha fazla talep oluşmaktadır.

Kapitalist sistemde artı değer üretme amacı benimsendiğinden kaynaklı, belirli bir zaman geçtikten sonra süreç içinden çıkılmaz bir hal almaktadır ve kriz ortamı meydana gelmektedir. Ortaya çıkan bu durumdan fayda sağlamak isteyen sermaye sahipleri yatırımlarını üretim araçlarına yapmaktadır. Aynı zamanda emekçilerin çalışma saatlerini daha fazla arttırmaktadır. Yaptıkları yatırımlar kâr oranlarının bir miktar düşmesini sağlamaktadır. Kapitalist sistemde, bu duruma çözüm sağlamak amacıyla sermaye sahipleri yatırımlarını konut, fabrika ve büro gibi yerlere yapmaktadır. Fakat bu yöntemle kesin çözüm elde edilememektedir yalnızca geçici bir

atlatma sağlanmaktadır. Harvey bu durumun atlatılabilmesi için teknoloji ve bilim alanında yatırımların yapılması gerektiğini savunmuştur (Bal, 2006).

Kent içerisindeki iktisadi faaliyetler değiştiği zaman iş alanları da değişmektedir. Mekânsal olarak meydana gelen değişimler politik önem taşımakla birlikte, gelir dağılımının yenilenmesi amacıyla planlanmaktadır (Harvey, 2003).Genel olarak mekânlarda, egemen olan güçler ve üreticiler ideolojilerini yansıtmaktadır. Kapitalizm ve kentleşme arasında meydana gelen çelişkiler ve krizler için gereken çözüm çevreye yatırım yapmak olmaktadır. Kapitalizm, adaletsiz bir şekilde fiziksel çevreyi ve toplumsal ilişkileri mekânda hissettirmekte ve kendi isteği doğrultusunda yorumlayıp, inşa etmektedir.

2.3. Kentin Gelişimini Etkileyen Faktörler

2.3.1. Jeolojik Faktörler

Doğal çevreyi oluşturan unsurlar; iklim, bitki örtüsü, coğrafi konum, topoğrafik durum, fauna, su kaynakları ve jeolojik faktörlerdir. Bu unsurlardaki farklılık sayesinde, kentler de birbirinden farklı olmaktadır. Jeolojik faktörlerin farklılık göstermesi kentlere, karakter ve özgünlük katmakla birlikte kimlik kazanmalarını da sağlamaktadır (Gür, 1996). Kentlerin hangi alanda gelişim göstereceği, jeolojik faktörlerin elverişliliği doğrultusunda şekil almaktadır (Turgut, Yavuz Özalp, & Erdoğan, 2012).

2.3.2. Biyolojik Faktörler

Çevre, canlı türlerinin yaşadıkları ortam olarak biyolojik, sosyal ve fiziksel etkiler doğrultusunda şekillenmektedir. Fiziksel çevre içerisinde insanı da barındıran doğal veya yapay, sosyal ve kültürel tüm unsurların bir araya gelmesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu unsurlar doğada devamlı etkileşim halinde bulunmaktadır. Günlük hayatın gereklilikleri doğrultusunda ve doğal-yapay unsurlar çerçevesinde çevre devamlı olarak değişim göstermektedir.

Çevre abiyotik ve biyotik faktörlerden meydana gelmektedir. Abiyotik faktörler; toprak, su, iklim ve doğal yapılardan oluşurken biyolojik faktörler ise insanlar,

hayvanlar ve bitkilerden oluşmaktadır. Kentler sahip oldukları abiyotik faktörler, biyotik faktörler, kaynaklar ve çeşitli özellikler sayesinde zaman içerisinde kendi içinde karakter sahibi olmakta ve farklı nitelikler kazanmaktadır. Öte yandan kentsel gelişim sürecinde; doğal güzelliklerin, kültürel farklılıkların, estetik öğelerin ve çevre faktörlerinin de önemli bir rolü bulunmaktadır (Erdoğan T. , 2016).

2.3.3. Tarihi ve Kültürel Faktörler

Kentin kültürü, orada yaşayan toplumun geleneğini, göreneğini, adetlerini, hayat tarzını ve alışkanlıklarının tümünü kapsamaktadır. Tarih içerisinde kentler, sanat ve kültür merkezi haline gelmiştir. Toplumlara kendinden önceki nesillerden geçen kültürel miras, üzerine yeni unsurlar da eklenerek bir sonraki nesle geçmekte ve mekânlar devamlı gelişmektedir. Kentte yaşayan toplulukların kendi aralarında devamlı kültürel etkileşimde olmaları, kentlerin varlıklarını ve kimliklerini koruyabilmeleri açısından oldukça önemlidir. Kentlerin gelişimi tarihi süreç baz alınarak incelendiğinde, ilk büyük yerleşim mekanlarının temel karakteristik özelliğinin dini yapılardan meydana geldiği görülmektedir (Erzen, 2006).

2.3.4.Siyasal Faktörler

Kentler yurttaşlık, özgürlük ve demokrasi kavramlarıyla ilişkilendirilmektedir. Aynı zamanda iktidar, demokrasi, yönetim, diplomasi ve siyasetin merkezi konumunda olmaktadır (Keleş, 2005). Kentin varlığı ve siyaset arasında oldukça yakın bir ilişki bulunmaktadır. Yunancada siyaset kelimesi “Polis” şeklinde geçmektedir ve kent devleti anlamına gelmektedir (Taşkın, 2014). Polis kavramı aynı zamanda hükümet işleri şeklinde de tabir edilmektedir. Tarihsel süreç içerisinde kentlerin varlıklarını, siyasi birimler aracılığıyla kazandığı ifade edilmektedir. Kent meclisi tarafından, kent siyasetine yön verilmektedir (Akıncı, 2014). Aynı zamanda kentlerin zaman içerisinde kendilerini geliştirmelerinde, siyasi faktörlerin rolü oldukça fazladır.

2.3.5. Antropolojik Faktörler

Antropoloji, insanı temel alan aynı zamanda kültürel gelişmeler ve etkileşimleri birbirine bağlayan bir bilim dalıdır. Antropoloji, hem tarihsel süreci hem de güncel

konuları içinde barındırmaktadır. Antropoloji insanı ve toplulukları tüm ayrıntılarıyla, kapsamlı bir şekilde inceleme altına almaktadır. Kent kimliği ise, insan ile çevre arasında bulunan ilişkilerin beraberinde ortaya çıkan özgün ve belirgin nitelikleri ifade etmektedir (Kancıoğlu, 2005). Tarihte kentler, insanların sosyal ve kültürel algılarını şekillendiren, ekonomik ve demografik farklılıkların meydana geldiği fiziksel mekânlar olmuştur. Ancak mekânlar yalnızca yapılardan meydana gelmemektedir. Kentler, toplumsal birçok olayın meydana geldiği, çevre ve insan arasındaki ilişkilerin gerçekleştiği, kültürel ve sosyal bir olgu niteliği taşımaktadır. Sosyal değerlerin ve kurumların meydana gelmesinde kentsel mekânları etkileri oldukça fazladır (Ökten, 1995).

2.4. Mekân

2.4.1. Mekân Tanımı

Mekân genel tanımıyla kişilerin ve yapıtların yer aldığı, olayların ve eylemlerin meydana geldiği birçok şeyin kullanımını sağlayan bir yer olmaktadır. Var olan her şey mekânın içerisinde yer almaktadır. Varlık ve mekân arasındaki bağ, Arapçada yer alan mekânın tanımıyla da uyuşmaktadır. Mekân, Arapça ’da “kvn” kökünden gelmektedir ve anlamı “varoluş yeri” ‘dir (Marchant, 1948).

Lefebvre tarafından yapılan araştırmalar sonucunda mekân kavramının zihinsel, sosyal ve fiziki boyutların bir arada ve bütün şekilde ortaya çıktığı belirtilmektedir. Lefebvre, doğal olarak herhangi bir insan müdahalesi olmayan mekân ile insanlar tarafından üretilen mekânın birbirinden farklı olduğunu ifade etmiştir. Lefebvre, insanların mekânı iki farklı şekilde biçimlendirdiğini belirtmiş ve bunları; soyut ve sosyal mekânlar şeklinde adlandırmıştır (Heidegger, 1975).

2.4.2. Mekân Tarihsel Gelişimi

Geçmişten günümüze kadar mimari yapılardaki formel özellikler matematik yardımıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Mimari düzen konusunda birinci sırada yer alan koşul ölçülebilen büyüklüklerin tekrarı olarak görülmüştür (Altan, 2015). Rönesans döneminde mimari alanında ortaya çıkan teoriler, Pythagor ve Vitruve düşünceleri

etrafında birleşmiştir. Bu dönemde Perrault tarafından, orantıların oldukça az algılandığı ayrıca mimari konusundaki kuralların mantıksal anlamda bir güzellik oluşturmadığı ifade etmiştir. Aynı zamanda mimari güzelliklerin belirli alışkanlıklar çerçevesinde şekillendiğini ileri sürmüştür (Altan, 2015).

17. ve 18. yüzyıllarda düşünürler tarafından antik çağlardan bulundukları döneme gelinceye kadar bazı temel nitelikte olan kavramların önemli derecede farklılıklar gösterdiği belirtilmektedir. 19. yüzyılın sonlarında ise mimarlık alanında yenilikler yapılması ve bu doğrultuda bazı kuramların temellerinin oluşması amacıyla denemeler yapılmıştır. 20. yüzyılda ise mekan kavramı konusunda mimar ve sanat alanında araştırma yapan tarihçiler, mimarlık kavramının süslemeler, cepheler ve belirli oranlar dâhilinde ele alınmasından çok mekânsal olarak niteliğine bakılmasının önemi üzerinde durmuşlardır (Altan, 2015).

2.4.3. Mekânın Sınıflandırması

Varoluşsal mekân tanımı yapan mimari teorisyen Norberg-Schulz'a göre mekân içinde yaşayan kullanıcıların psikolojik, fizyolojik ve toplumsal gereksinimlerini karşılayan bir boşluktur. Yerin ruhu ile ilişkilendirdiği ve beden merkezli olan yaklaşımını Shulz, Piaget'in insan ve mimari ilişkisi ve etkileşimi bağlamında değerlendirdiği beş etki alanı üzerine kurmuştur (Çakıcı, 2007). 1963 yılında Shulz tarafından mekân beş temel sınıfta incelenmiştir. Bunlar:

- Pragmatic (Bütüncül) Mekân: Fiziksel anlamdaki hareketlerin beraberinde ortaya çıkan, bireyleri çevre ile bir bütün haline getirerek hareketlerine yön veren mekânlar
- Perceptual (Algısal) Mekân: Doğrudan yönlendirme sonucu ortaya çıkan, bireylerin duygu ve hisleriyle fark ettikleri mekânlar
- Existential (Varolunan) Mekân: Bireylerin çevresine dair belirli bir algının meydana gelmesini sağlayan, kültürel ve sosyal yönleriyle biçimlenen ve var olmasını sağlayan mekânlar
- Cognitive (Bilişsel) Mekân: Fiziksel verilerin tümünün algılanması ve mekânın sahip olduğu nitelikler çerçevesinde yorumlanmasıyla birlikte ortaya çıkan sonuçlardan meydana gelen kavramsal mekânlar

- Abstract (Soyut) Mekân: Öznellik barındırmaksızın sadece mantıksal ilişkiler çerçevesinde meydana gelen, mekânın anlaşılabilmesi amacıyla gerekli olan kalıpların şekil aldığı mekânlardır (Norberg-Schulz, 1972).

Prak ise esas olarak mekânı üç temel sınıfta incelenmiştir. Bunlar; Fiziksel Mekân: Herhangi bir öznel nesne kullanılmadan kendi meydana gelmiş olan cisimlerin nitel özellikleri ile incelenebilen ve ölçülebilen mekânlar, Kavramsal Mekân: Bireylerin olguları algılaması ve yorumlamasıyla birlikte meydana gelmiş mekânlar, Davranışsal Mekân: İnsanların göstermiş oldukları hareketler çerçevesinde şekillenen, aynı zamanda elde ermiş olduğu şekil beraberinde insanların hareketlerini yönlendiren mekânlar şeklindedir (Prak, 2007). Prak'ın kavramsal mekânı Gestalt algı kurallarının bir ürünüdür, Fiziksel mekânı ise Öklid geometrisi terimleriyle tanımlanıp ölçülebilen mekânlardır. Davranışsal mekân ise kavramsal mekânın bir alt kategorisidir (Dizman, 2015).

Hümanistik coğrafyanın ileri gelenlerinden biri olan Relph tarafından 1987 yılında mekân kavramı dört ana başlık altında toplanmıştır. Bunlar; 1: Yarar sağlanan mekânlar, 2: Simgesel nitelikteki mekânlar, 3: Duygulara ve hislere dayanan mevcut mekânlar, 4: Soyut geometrik olan mekânlardır. Mekânın özellikle deneyimlerle temellendirilen yer kavrayışıyla ilişkisini ortaya koymak isteyen Relph, mekânlarında insanların onu nasıl deneyimlediğiyle araştırılabilir olduğunu savunur (Turna, 2011).

2.4.4. Mekâna Kuramsal Yaklaşımlar

Bütün disiplinler temel olarak amaçlamış olduğu gerçekliğin kabul gömesi ve açıklığa kavuşması amacıyla mekânlar üzerinde farklı türde bakış açıları benimsedikleri bilinmektedir. Bundan dolayı her bir farklı disiplin kendi mekânını meydana getirmektedir (Boudon, 2018). Bu bölümde mekân üzerindeki kuramsal yaklaşımlar ele alınmaktadır.

2.4.4.1. Fenomenolojik Yaklaşımlar

Fenomoloji kavramı, nesneler üzerindeki bilgilerin hepsine özneden yola çıkarak ulaşılabileceği, öznenin elde etmiş olduğu deneyimler ve anlamların bilginin elde edilmesindeki temek kaynak niteliğinde olduğunu savunmaktadır. Fenomolojik yaklaşım ise insanların davranışları ile çevre arasındaki ilişkilerin birbirlerini etkilemekte olduğunu ifade etmektedir. Bundan dolayı da aralarındaki ilişkiyi incelemektedir (Çiftçi & Köseoğlu, 2019). Fenomolojik yaklaşım konusunda araştırmalar yapan iki öncü isim bulunmaktadır. Bunlar; Christian NorbergSchulz ve Gaston Bachelard'dır.

Birçok düşünür yer ve mekânın eş anlamlı olduğunu ifade etmiştir. Yer, bulunulan alanı ifade etmekte iken mekân, modernizmle birlikte soyut nitelikte bir kavramı ifade etmektedir. Mekân, geometri ve topoloji kavramlarıyla ilişkili iken, yer fenomoloji ve somutluk kavramlarıyla ilişkili olmaktadır. Yerler sayesinde mekânlar anlam kazanmaktadır (Norberg-Schulz, 2001, s. 42). Bundan kaynaklı olarak mekânlar yörelere ve yönlere göre anlamlanmaktadır (Bağlı, 2012). Norberg-Schulz, mimari mekânların yalnızca düşüncelerin ve algıların yönü olmadığını, insanların varoluşunun yönünü aynı zamanda mekânın varoluşsal halinin somut olarak görüntüsünü ifade ettiğini belirtmektedir (Kartal, 2015). Bachelard ise mekânı fenomolojik olarak ele almakta ve kulübe, ev, çekmece gibi imgeler ile mekâna vurgu yapmaktadır (Solak, 2017).

Genel olarak fenomolojik yaklaşım mekânın öznel olduğunu savunmaktadır. Öznenin mekândan mekânın da özneden etkilendiğini ifade etmektedir. Başka bir açıdan ise çevrenin insan davranışları üzerinde etkisinin olduğu gibi insan davranışlarının çevre üzerinde etkileri bulunduğunu ifade etmektedir.

2.4.4.2. Wirth ve Simmel Açısından Kent

Sosyolojik ve sosyo psikolojik yaklaşımlar açıklanırken sembolik etkileşimci yaklaşım ele alınarak mekân incelenmektedir. Çünkü sembolik etkileşimci yaklaşıma göre, birey kimlik ve algı oluşumunu tamamlamasının ardından toplumsal yaşamdaki nesnelere diğer bireylerle etkileşimleri sonucunda bir anlam yüklenmektedir. Sosyal

etkileşimde bulunan bireyler, bu etkileşim neticesinde kendi algılarında oluşan anlam ve sembollere göre davranmaktadır (Gökulu, 2019). Bu sayede sembolik etkileşimci yaklaşım şeklinde adlandırılmaktadır.

Mekân ele alındığında sosyolojik ve sosyo psikolojik yaklaşımların en önemli isimleri Louis Wirth ve Georg Simmel olmaktadır. Bu düşünürler kent nüfusundaki artış ve kentleşmenin hızlanmasıyla beraber topluluk duygusunun kırsal kesimlerle karşılaştırıldığı zaman oldukça az olduğunu ifade etmektedir. Bu açıklamalardan yola çıkarak mekânsal örgütlenmelerin azalmasıyla birlikte mekânın da değer kaybetmesi söz konusu olmaktadır. Böylelikle mekânsal örgütlenmenin, insanlardan çok ekonomiyi ele aldığı görülmektedir (Özdemir A. , 2011). Bu yapının söz konusu olduğu yerlerde insanların daha çok kendi çıkarlarını ön planda tuttukları görülmektedir.

Wirth'in düşünüşüne göre, kent mekânları ve kent insanları oldukça sorunlu olmaktadır. Bunu ifade etmesindeki en büyük sebep ise bireylerin umursamazca davranışları ve beraberinde meydana gelen mekânlara ve birbirilerine karşı olan sorumsuzlukları olmaktadır (Özyurt, 2007). Kentlerde yaşayan insanların bencil olduğunu ifade etmekle beraber kentlerin de bencil olduğunu savunmuştur.

Genel olarak Wirth ve Louis tarafından mekânlar, kapitalist sistemin altında olmakla beraber kendi çıkarlarını düşünen bencil insanların hayatlarını sürdürdükleri yer olmaktadır. Mekânsal örgütlenmenin temeli ekonomi olduğu için burada yaşayan insanların da davranışları ekonomi çerçevesinde yönlenmekte ve değişmektedir. Kırsal kesimlerde yaşayan insanların daha temiz kalpli ve saf düşünceler beslemesinin yanı sıra kentlerde yaşayan insanlar bireysel çıkarlar içerisinde ve bencil olmaktadır.

2.4.4.3. Marksist Yaklaşımlar

Mekânın; sosyal, politik ve iktidar ilişkileri açısından yaklaşmak Castells, Harvey ve Lefebvre öncülük ettikleri Marksist yaklaşımın, evrenin yenilenme sürecini etkisizleştirmediğini savunmaktadır. Onlara göre mekân, idealizm ve siyasetten ayrılamaz bir toplumsal süreç olmaktadır (Alkan, 2009).

Lefebvre, kentsel mekânın kapitalist sistem içerisinde nasıl metaya dönüştürüldüğüne odaklanmaktadır (Bal, 2006). Devlet tarih boyunca kentlerin üzerinde

devamlı yükselmekte olan bir değer olarak kod ve yapı yağdırmaktadır. Bu durumda kod, mekân ve kentle ilgili olmaktan çok şehir dilinden meydana gelmektedir. Üst yapı tarafından topluma verilen kodlar sayesinde bireyler mekânı üretmeyi ve yaşamayı öğrenmektedir (Lefebvre, 2019). Lefebvre tarafından mekân, toplumsal ilişkiler, günlük yaşam ve mekân kavramlarının yeniden üretimi olarak bu üç kavram çerçevesinde analiz edilmiştir (Solak, 2017).

Castells tarafından siyasi, ideolojik ve ekonomi gibi örgütlenmeler kentsel mekân üzerinde belirleyicidir. Kapitalist sistemin gelişmesiyle birlikte üretim, yalnızca kentte değil tüm ülkede gerçekleşmeye başlamıştır. Emek faktörünün yeniden üretiminin sağlanması için teşvik sağlanan tüketim, kentsel mekânlarda meydana gelmekte ve yeni sistem içerisinde kent mekânları kolektif tüketimin mekânları olmaktadır (Bal, 2006).

Harvey'e göre üretim ilişkilerinde ve toplumsal süreçleri şekillendirmede mekânın rolü kentte anlam kazanmaktadır. Ancak, kentçilik sadece mekânsallıkla şekil almamaktadır. Şehirciliğin sahip olduğu kendi çapında belirli ideolojiler bulunmaktadır. Bu ideolojiler kapsamında insanların hayat tarzları yönlendirilmektedir. Eski kentlerde de yeni kentlerde de ortaya çıkan mekânların ideolojik bir amacı bulunmaktadır. Yaratılan alan, toplumdaki baskın grubun ideolojisini ve kısmen de piyasa güçlerinin gücünü yansıtmaktadır. Bu nedenle ortaçağ kentlerinin mekânsal olarak yapısı, toplumun kriterlerinin ve önceliğinin bir ifadesi olmaktadır. Başka bir deyişle, inşa edilmiş olan mekânsal biçimler, toplumda iktidarı elinde bulunduranların mimariyi ideolojilerine göre kullanma biçimlerinden kaynaklanmaktadır. Egemen şekildeki üretim tarzı ve ekonomik sosyal bütünleşme, kentin yapısının belirleyicileri olmaktadır (Harvey, 2003).

Urry’e göre ise, mekân ve mekânsallaşma üç değişik biçimde gerçekleşmektedir. Bunlar;

- Birincisi: Günlük olaylar, mekân ve zaman olarak günlük hayatta dağıtılmaktadır. Bu durum ise normal bir hayatın gündelik hali

- İkincisi: Bu yapılar devlet olur, üretim ilişkileri olur, iktidar olur, belli bir toplumsal kurum tarafından iktidar olur, belli bir zamansal ve mekânsal yapılanma etrafında şekillenir ve kurulmaktadır.
- Üçüncüsü: Zaman içinde ve mekân boyunca devamlı değişen, karşılıklı ilişkiler ve etkileşimler vardır. Kısacası bu, sosyal dünyanın zaman ve mekân açısından birbirine bağımlı olduğu anlamına gelmektedir (Urry, 1999).

Marksist yaklaşımlar mekânı; güç ekseni, ideolojiler ve tüketim etrafında ele almaktadır. Mekânsal örgütlenme, insanların alışkanlıklarını değiştirmekte ve iktidarın istemiş olduğu kodlarda bir yapının ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Baskın üretim tarzı, mimari, oluşumlar ve mekânsal etkileşimler ile bir kimlik yapısının yeniden tanımlanması sağlanmaktadır.

2.5. Kentsel Mekân

Kentsel yerleşim örüntüsünü meydana getiren temel unsurlardan olan imarlı alanlar ve herhangi bir şekilde yapılaşmaya açılmamış olan alanlar kentsel mekân kavramını meydana getirmektedir. Buna göre kentsel mekân, insan hayatı ile doğrudan ilişkili olan dört ana fonksiyon olan barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım faaliyetlerinin gerçekleştiği yerlerin bütünü olarak da düşünülebilmektedir (Karalı, 2001). Diğer bir tanımla “Kentsel Mekân; kentlerde kolektif yaşamın bir sonucu olarak ortak veya bireysel ihtiyaçların giderildiği, toplumların sosyal, kültürel ve ekonomik yapısına göre zamanla farklılık gösteren ve değişen yerler” şeklinde açıklanmaktadır (Çubuk, 1989).

Kentsel mekân tanımları genellikle kentin fiziksel yapısı esas alınarak yapılırken, mekân tanımının fiziksel niteliklerin yanı sıra su, iklim, temiz hava ve estetik özellikleri de içermesi gerektiğini belirtmiştir (İnceoğlu & Aytuğ, 2009). Mekân kavramı ise her disiplinin diğer birçok kavramdan bağımsız olarak yorumlamaya ve anlamlandırmaya çalıştığı bir kavram olarak bilinmektedir (Üngör, 2011). Jeff Malpas bu konu hakkında, mekânlar konusunda fikir belirten her bireyin aslında mekânı ve mekânı farklı anlamlarla kullandığını belirtmekte ve bu duruma felsefi olarak "mekânın belirsizliği" adını vermektedir (Malpas, 2004).

Genel bir mekân tanımı yapmak gerekirse, insanların tüketim ve üretim faaliyetlerini yapabilmeleri amacıyla kurmuş oldukları şehirler ve yaşam alanları, mekânlarda gerçekleştirilmektedir. Bu tanımdan yola çıkılarak, mekân ve şehir kavramları ifade edilirken, insanların hem maddi hem de manevi konudaki birikimleri, ayrıca kültürel değerleri ile kurmuş oldukları yerler konu alınmaktadır.

Kentsel mekânların ortaya çıkmasını sağlayan üç temel özellik bulunmaktadır (Kriker, 1979). Bunlar;

- Mekân İçerisinde Bulunan Objeler: Mekânlarda bulunan su öğesi, heykeller, peyzaj vb. doğal ya da yapay olarak konumlanmış objeler insanların akıllarında daha fazla yer edinmesini sağlamaktadır.
- İki Boyutlu Dokular: Kentsel mekân üzerinde oldukça farklı etkiler bırakmak konusunda yeryüzü düzleminde bulunanlar arasındaki ilişki, karakteristik yapılar ve malzemeler oldukça önemli rol almaktadır.
- Üç Boyutlu Yapılar: Kentsel mekânların belirli sınırları olmaktadır. Mekânların dışarıda bulunan dünya ile kurmakta olduğu teması ya da açık-kapalı durumunun ifade edilmesi amacıyla kullanılmaktadır. Kentsel mekânları meydana getiren yatay ve dikey düzlemler arasında yer alan ilişkiyi ortaya çıkarmaktadır. Bu tarz yapılar sayesinde, kentsel mekânların karakteristik yapıları meydana gelmektedir.

Tarih içerisinde en başarılı kabul edilmiş olan kentsel mekânlar, yukarıda belirtilmekte olan özelliklerin tümünün bir arada kullanıldığı mekânlar olmuştur. Belirtilmekte olan üç temel özellik haricinde, kentsel mekâna karakter kazandıran ve değerinin artmasını sağlayan en önemli faktör insanlar olmuştur (Kriker, 1979).

2.5.1. Kentsel Mekânın Kullanım Hedefleri

Dünya çapında gelişmekte olan ülkeler özellikle 20. yüzyılın ortalarında kentleşme, sosyal yaşam ve ekonomi üzerinde oldukça etkin bir unsur haline gelerek kentsel mekâna yansımıştır. Bireyler gereksinimlerini gidermek amacıyla devamlı hareket halinde olmak zorundadır. Bu insan hareketliliği ise hizmet arzı açısından kırsal alanlardan çok kentsel bölgelerde yoğunlaşmaktadır. Bu sayede kentler daha hızlı büyüme ve yayılma göstermektedir. Bunların sonucunda kentsel mekân kullanımları

kentler için oldukça önemli bir hal almaktadır. Sağlıklı bir kent dokusunun oluşabilmesi için kentsel mekânların kullanımına dikkat edilmesi gerekmektedir. Dikkatsiz kullanım gerçekleşirse, çarpık kentleşme sorunu ile karşı karşıya gelinmektedir.

Araştırmalar sonucu elde edilen verilerde tüm dünyada gelişmekte olan ve kalkınma sürecinin devam ettiği kentlerde, kentsel nüfus oldukça hızlı bir artış göstermektedir (Erkan vd., 2011). Kentlerdeki nüfusun giderek artması kentsel mekânların doğru kullanımını da zorunlu hale getirmektedir. Eğer kentsel alanlar doğru şekilde kullanılamaz ise çarpık kentleşme ve kırsal alanlara plansız bir yayılım gerçekleşebilmektedir. Bunun neticesinde ise kırsal alanlarda yer almakta olan tarımsal üretimin gerçekleştiği alanlar ve kentlere hizmet sağlayan birçok alan yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilmektedir. Bundan dolayı kentsel mekân kullanımları planlı ve hedeflere uygun şekilde kullanılmalıdır.

Kentsel mekânların kullanımı konusunda dikkat edilmesi gereken üç temel hedef yer almaktadır. Bunlar; etkinlik, eşitlik ve kabul edilebilirlik, sürdürülebilirliktir.

2.5.1.1. Etkinlik

Kentsel arazilerin kullanımı konusunda alınacak olan kararlarda ekonomik unsurların da değerlendirilmesi oldukça önem teşkil etmektedir. Araziler üretilmesi mümkün olmayan arazilerdir, bundan dolayı en etkili şekilde ve üretkenliğe imkân sağlanacak şekilde kullanılmalıdır. Her arazinin yapısı üretim için uygun olmayabilmektedir. Bundan dolayı arazinin uygunluğu doğrultusunda kararlar alınmalıdır. Arazilerdeki etkinlik, farklı yapılara sahip arazilerin olabildiğince düşük maliyet kullanılarak en fazla verim alınabilecek şekilde karşılaştırma yapılarak kullanımına karar verilmesi olmaktadır (Erkan, 2010).

2.5.1.2 .Eşitlik Ve Kabul Edilebilirlik

Kentlerdeki arazilerin ne şekilde kullanılacağına karar alınırken orada yaşayan halkın da dikkate alınması gerekmektedir. Bireylerin sosyal olarak kullanılabileceği, kabul edilebilir planlar yapılması oldukça önemlidir. Arazi kullanımı konusundaki hedefler orada yaşayan halkın; yiyecek konusunda sıkıntı yaşamaması, iş olanaklarının

olabilmesi ve gelir konusunda güvence sağlaması gibi temel özellikler dikkate alınaraktan kabul edilebilir nitelikte yapılmalı, ayrıca eşitlik ilkesi göz önüne alınmalıdır (Erkan, 2010).

2.5.1.3. Sürdürülebilirlik

Arazi kullanımında sürdürülebilirlik ön plana alınarak karar alınmalı, toplumun ihtiyaçlarının karşılanması ve kaynakların daha uzun vadede kullanılabilmesine olanak sağlanmalıdır. Sürdürülebilir şekilde arazinin yönetiminin sağlanabilmesi için, kentsel arazinin korunması ve üretimin yapılabilir olması gerekmektedir. Bu sayede kentte yaşayan insanlar gereksinimlerini rahatça karşılarken aynı zamanda uzun vadede kullanılabilme imkânı da sağlanmış olmaktadır. Üretim yapılırken faydalanılan doğal kaynaklardan gelecek kuşakların da yararlanabilmesi için bu faktörlerin göz önüne alınarak arazi ve kaynakların korunması gerekmektedir (Kriker, 1979).

2.5.2. Kentsel Mekânın Parçaları

Her kentin kendi içinde birçok farklı karakteristik ve yapısal özelliği bulunmaktadır. Kentlerin sürdürülebilir olması ve gelişebilmesi için kentsel yerleşimlerin ve arazilerin planlı bir şeklide kullanılması gerekmektedir. Kentsel mekân alanlarının değerlendirilmesinde dört ana işlev bulunmaktadır (Götz & Wie, 1997). Bunlar; barınma alanları, çalışma alanları, ulaşım alanları ve rekreasyon alanlarıdır.

2.5.2.1. Barınma Alanları

İnsanların en temel ihtiyaçlarından biri barınmadır. İnsanlar barınma alanlarına toplumdan uzaklaşmak, dinlenmek, bireysel ve özel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ihtiyaç duymaktadır. Barınma alanları, mekân ve mekânlar topluluğu şeklinde ortaya çıkmaktadır (Tahire, 2010).

2.5.2.2.Çalışma Alanları

Kentin üretim gerçekleştirdiği alanlar çalışma alanlarıdır. Kentlerde birçok farklı sektör yoğun bir şekilde ve bir arada üretim gerçekleştirmektedir. Bu sektörlerden

bazıları; sanayi, kamu hizmetleri, ticaret, turizm ve hizmet sektörü şeklinde sıralanabilmektedir. Kentsel çalışma alanları ise ticaret yapılan alanlar, iş merkezleri, küçük ve büyük işletmelerin yer aldığı organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleri, küçük sanatkâr alanları, konut dışı kentsel çalışma alanları ve hizmet verilen alanlar şeklinde ifade edilmektedir (Kılıç & Karataş, 2017).

2.5.2.3. Ulaşım Alanları

Yerleşmeler birçok farklı kentsel düzeni bünyesinde barındırmaktadır. Bunlar; sosyal, ekonomik, teknolojik ve politik sistemlerden oluşmaktadır. Tüm bunların bulunduğu düzen içerisinde, kentin yaşanılabilir olması için ulaşım sistemi oldukça önem teşkil etmektedir (Kılıçarslan, 2010). Kent içerisinde bireylerin ve ürünlerin bir yerden bir yere taşınması için ulaşım sistemi gerekmektedir. Ulaşım sistemi üç temel bileşenden meydana gelmektedir. Bunlar; yollar, taşıtlar ve terminallerdir. Kentin ve toplumun özellikleri çerçevesinde değişiklik gösterse de genel olarak kent arazisinin, %30'luk bir kısmını ulaşım sistemi kaplamaktadır (Kılıçarslan, 2010).

2.5.2.4.Rekreasyon Alanları

İnsanların yeme, barınma ihtiyaçları ve çalışma hayatının haricinde sosyal olarak bazı ihtiyaçları bulunmaktadır. Bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için kentlerde bazı önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunlardan bazıları; sinema ve tiyatro salonları, kültürel faaliyetlerin gerçekleştirilebildiği alanlar, kütüphaneler, açık ve kapalı olmak üzere spor tesisleri, çocuklar için oyun alanları, eğlence mekânları ve park ve bahçelerin yapılması şeklindedir.

Etkinliklerin gerçekleştirilebilmesi için çeşitli tesislerin yapılması, insanların çok yönlü bir yapıya sahip olması ve her bireyin çeşitli ihtiyaçlarının bulunmasından kaynaklıdır. Gelişmiş modern toplumların yaşam tarzı oldukça yoğun ve stresli olmaktadır. Bundan dolayı insanlar, rekreasyon ve dinlenme için çeşitli alanlara ihtiyaç duymaktadır. Stresten uzaklaşmak, dinlenmek ve psikolojik olarak rahatlamak için kentlerde, çeşitli etkinliklerin gerçekleşebileceği alanlar olması gerekmektedir (Götz & Wie, 1997).

2.5.3 Kentsel Mekânın Sınıflandırılması

Kentsel mekânların meydana gelmesine ve farklılaşmasına sebep olan mekânlar sınıfların ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Kentsel mekanlar nitelikleri baz alınarak birçok farklı sınıfa ayrılmaktadır (Hergüner, 2003). Bunlar; açık ve kapalı mekânlar, negatif ve pozitif mekânlar, özel ve kamusal mekânlar, çağdaş ve geleneksel mekânlar, sübjektif ve objektif mekânlardır.

2.5.3.1 Açık-Kapalı Mekânlar

Mekânlar genel olarak çatı örtüsü, zemin ve düşey elemanlardan meydana gelmektedir. İnsanların yaşadığı her mekânda zemin bulunmaktadır. Mekânlarda zemin haricinde en azından iki adet düşey öğe ve bir adet çatı örtüsü bulunmalıdır. Mekânsal etkinin belirlenmesinde, düşey öğeler arasındaki mesafe ve öğelerin boyutları rol oynamaktadır. Mekânın tanımı yapılırken, mekânda yer alan düşey öğelerin kapatıcı ve sınırlayıcılığı, aynı zamanda çatı örtüsünün kapatıcılığı ele alınmaktadır. Mekânsal etki oluşumunda iki temel unsur bulunmaktadır. Bunlar; Yapay Malzemeler: Tuğla duvar, taş ve ahşap gibi malzemeler ve Doğal Malzemeler: Ağaçlar ve bitki örtüsü gibi doğa unsurlarıdır (Taner, 1998). Mekân sınıflandırması yapılırken; sadece düşey öğelerden oluşuyorsa açık mekân, sadece çatı örtüsü elemanları bir arada bulunuyorsa yarı açık mekân, hem düşey hem de çatı örtüsü elemanları yer alıyorsa kapalı mekân olmaktadır (Taner, 1998).

2.5.3.2 Negatif-Pozitif Mekânlar

Açık mekânlar genel olarak negatif ve pozitif mekânlar olmak üzere iki farklı bileşenden meydana gelmektedir. Pozitif mekânlar, tanımlanması oldukça basit ve mekânsal organizasyonları belirgin yapılardır. Negatif mekânlar ise binalar figür olmaktadır ve açık mekânlar ise negatif mekânın fonu olmaktadır. Açık mekânları figür ve binaları fon olarak görmek ise pek mümkün olmamaktadır. Her iki yapının da bir arada görülmesi pozitif mekânlarda mümkün olabilmektedir (Christopher, 1977).

Akarsular genellikle pozitif mekânlar olmaktadır. Gelişmiş olan kentlerde yapısal fonlara daha sık rastlanmakta iken daha az gelişmiş kentlerde ise açık alanların

ve binaların birbirini nötrlediği görülmektedir. Bu durumda önem arz eden, kıyısal olarak açık alan kullanımın daha fazla olmasıdır. Bunun neticesinde ise açık alanların daha geniş alanlara yayılmasıyla birlikte algılanabilirliğinin arttırılması sağlanmaktadır. Bunun sebebi alanların pozitif olmasıyla birlikte kentler yapılaşmadan uzaklaşmakta ve kentsel rekreasyon potansiyeline uyum sağlayabilecek bir duruma gelmektedir. Kıyısal açık alanlarda görülen büyüme ile birlikte, yeşil ve yapısal alanların süspanse edilmesi sağlanmaktadır. Bu alanların meydana getirilmesindeki temel unsur, kentlerde yaşayan insanların kendilerini rahat hissedecekleri alanların oluşturulmasıdır (Christopher, 1977).

2.5.3.3. Özel-Kamusal Mekânlar

Kentsel mekânlar, mahremiyet derecesi ele alınaraktan dört sınıfa ayrılmaktadır (Jan, 2001). Bunlar;

- Özel Mekânlar: Bu mekânlar yalnızca bir kişiye ya da gruba özel olan mekânlardır. Özel mekânları sadece tahsis edilmiş olan kişiler ya da gruplar kullanabilmektedir. Dışarıdan herhangi birinin izinsiz girmesine izin verilmez, çünkü bu mekânlar mahremiyet olan kapalı tarz mekânlar olmaktadır. Özel mekanların sahibi olan kişiler yasal olarak bazı önlemler almak zorundadır (Çubuk, 1989).
- Yarı Özel Mekânlar: Bu tarz mekânlar belirli bir kişinin ya da grubun mülkiyeti altında olmaktadır. Fakat yarı özel mekânlar, toplumun gözü önünde yer almakta ve algılanması oldukça basit mekânlar olmaktadır. Bu mekânlar açık mekânlar olmaktadır. Aynı zamanda izinsiz bir şekilde kullanılması mümkün olmayan mekânlardır (Çubuk, 1989).

Yarı özel mekânlara örnek olarak; binanın bahçe girişinden konutun giriş kapısına kadar olan alan ve toplu konut alanlarında yer almakta olan ortam kullanım alanları gösterilmektedir. Avlular, koridorlar ve merdivenler de yarı özel alanlar olarak sayılmaktadır (Çubuk, 1989).

- Kamusal Mekânlar: Toplumdaki tüm bireyler tarafından kullanıma açık olan, ulaşılabilir ve erişilebilir olan alanları ifade etmektedir. Bu alanlara örnek olarak; cadde ve sokaklar, meydanlar, pazar yerleri, parklar, dini

amaç doğrultusunda kullanılan yerler, eğitim verilen yerler, müzeler, hava limanları, sağlık tesisleri ve birçok kamusal kurum sayılabilmektedir. Genel olarak toparlamak gerekirse farklı amaçlar doğrultusunda bir araya gelen kişilere ve topluluklara hizmet sağlamakta olan kültürel, fiziksel ve sosyal unsurların ortak kullanım alanları olmaktadır (Çelikyay, 2017).

Kayden tarafından yapılan kamusal mekân değerlendirmesi, belirli bir mekâna sahip olan bireylerin, kamunun kullanması ve kentsel faaliyetlerin gerçekleşebilmesi için bırakmış olduğu ya da terk edilmiş olan mekânların, kent belediyesi tarafından kontrol altına alınan alanlar şeklinde olmuştur (Kayden, 2000). Kamusal mekânlarda insanlar özgürce ve rahat bir şekilde hareket edebilmektedir. Kamusal alanların en önemli özelliği herkese açık olmasıdır.

Kamunun hizmet sağlaması amacıyla açılmış olan bütün alanlar kamusal mekân olmaktadır. Açık veya kapalı mekânlar, yapay veya doğal mekânlar, kontrol altında olan veya olmayan alanların tümü kamusal mekân olmaktadır. Meydanlar, parklar, oyun alanları, alışveriş yapılan alanlar, denizler kamu ya da özel kullanıma ait olsa bile kamusal alan olarak geçmektedir (Carr, Francis, Rivlin, & Stone, 1992).

- Yarı Kamusal Mekânlar: Bu tarz mekânlar hem kamuya hem de kişiye ait olabilmektedir. Yarı kamusal alanların, kamusal alanlardan farkı ise bazı kullanıcıların girmesine izin verilmesi olmaktadır. Her isteyen bu alanları kullanamamaktadır. Yarı kamusal mekânlar belirli bir düzene ve iç kontrollere tabi olmaktadır.

2.5.3.4. Geleneksel-Çağdaş Mekânlar

"Geleneksel Çağdaş Mekânlar" (1996) tarafından "Yansıtmış olduğu düzenin geleneksel kültür ve siyasal-sosyal hayattan kaynaklandığı hissini meydana getiren mekânlar, geleneksel olarak anılırken, çağdaş tasarım kavramlarıyla oluşturulduğu sezilen mekânlar çağdaş mekânlar olarak anılmaktadır" şeklinde tanımı yapılmıştır.

Geleneksel mekânlar, çağdaş mekânlardan daha fazla tercih edilmektedir. Geleneksel mekânların genel özellikleri; kavranabilir bir doku özelliğine sahip olması, karmaşık bir düzene sahip olması, insanlar tarafından çekici bulunması, destekleyici

nitelikte olması, göreceli bir şekilde rahatlık hissi veren mekânlar şeklinde sıralanmaktadır (Tibbalds, 1992).

2.6. Kentleşme Sonrası Doğan Bölgesel İhtiyaçlar

2.6.1.Siteleşme

Kentleşme ile birlikte siteleşme yaygınlaşmaya başlamıştır. Siteler, insanların kendi ekonomik gelirleri çerçevesinde, homojen bir yapıda dağılım gösterdiği alanları kapsamaktadır. Aynı sitede yaşayan bireyler ekonomik gelir açısından birbirine yakın düzeyde olmaktadır. Ancak siteyi tercih etme konusunda her bireyin farklı düşüncesi bulunmaktadır. Bunun beraberinde her bireyin siteden beklentisi farklı olmaktadır. Siteyi tercih eden bireyler arasında; ideolojik, mesleksel veya ailesel bağlar da mevcut olabilmektedir (Candaş, 2007).

Sitelerde oturan bireylerin sosyal ve ekonomik özellikleri arasında farklılıklar bulunduğu gibi her sitede kendince farklı özelliklere sahip olmaktadır. Sitelerin bulunmuş oldukları mevki, kent merkeziyle arasındaki uzaklık veya yakınlık faktörü, içerisinde bulunan alanlar ve gelişmişlik düzeylerine göre birçok farklı tarzda site bulunmaktadır. Bireyler oturmak istedikleri siteleri seçerken; ekonomik gelirlerini, kültürel yapılarını ve sosyal faktörleri göz önüne almaktadırlar. Sitelerin tercih edilmesi hususundaki en önemli faktörlerden biri de güvenlik olmaktadır. Genellikle çekirdek aileler siteleri daha fazla tercih etmektedir (Kurtuluş, 2003).

2.6.2.Ulaşım

İnsanların veya eşyaların belirli amaçlar doğrultusunda yer değiştirmesi, ulaşım olarak tanımlanmaktadır. Kent sınırları içerisinde meydana gelen yolcu, yük, araç ya da yaya hareketleri kentsel ulaşımı ifade etmektedir. Birçok toplumsal ve iktisadi faaliyetin gerçekleşebilmesi için kent içi ulaşım unsurları, oldukça önem teşkil etmektedir.

Bireyler genel olarak günlük yaşamlarında iş, sağlık, eğlence, ev vb. kent içerisinde bulunan yerlere seyahat gerçekleşmektedir. Kentsel ulaşım alanındaki talepler ise; yolculuk süresini, taşıma ücretini, rahat ve güvenilir yolculuğu kapsayan

hizmetlerden oluşmaktadır. Bireylerin ekonomik gelirlerinde meydana gelen artışlar taleplerin de artmasına sebep olmaktadır (Bayraktutan & Özbilgin, 2015). Ulaşım talebinin artmasına sebep olan faktörlerden bazıları ise; Otomobil sektörünün devamlı gelişme göstermesi, dış ticaretin daha kolay hale gelmesi, kredi olanaklarında yapılan gelişmeler ve insanların yaşadıkları konutlar ile iş merkezleri arasındaki mesafenin büyümesi şeklinde sıralanabilmektedir.

Kentlerin fiziksel, sosyal ve kültürel alanda gelişmeleri konusunda ulaşım olanaklarının büyük etkisi bulunmaktadır. Bireyler yer seçimi yaparken, kentsel hizmetlere olan ulaşım imkânlarını da göz önüne almaktadır. Ulaşım ağlarının genişlemesi ve kolaylığı, kentsel gelişime büyük katkı sağlamaktadır. Bireyler yerleşim alanı seçimi yaparken, ana ulaşım bağlantılarının bulunduğu, yüksek kapasiteli karayollarının çevrelerini tercih etmektedir (Brown, 1974).

Kentler, kırsal alanlara göre ulaştırma altyapıları ve ulaşım konusundaki imkânları bakımından daha üstün olmaktadır. Fakat kent nüfusunda meydana gelen artışla birlikte ulaşım alanında sorunlar meydana gelmektedir. Kentte meydana gelen çarpık kentleşme, mekânların dağınık bir şekilde yapılanması ve yerleşim alanları arasındaki mesafenin büyümesiyle birlikte araçlı yolculuk daha fazla olmaktadır (World Bank, 2002). Bunun sonucunda ise uzun mesafeden kaynaklı ulaşımlar daha maliyetli olmakta, taşıma hizmeti verimliliğini ve etkinliğini kaybetmektedir.

2.6.3.Ekonomi/AVM Kültürü

Günümüzde demografik ve mekânsal olarak devamlı bir gelişme ve büyüme söz konusu olmaktadır. Bunun beraberinde yaşam koşuları daha zor bir hal almaktadır. Kentsel alanlarda kültürel, sosyal ve ekonomik olarak meydana gelen çok yönlü gelişmeler ve etkileşimlerle birlikte hareketlilik ve ulaşılabilirlik de artış göstermektedir. Bunun beraberinde yeni talepler ve ihtiyaçlar meydana gelmekte, çeşitli mekânlar ortaya çıkmaktadır.

AVM ilk olarak süpermarketlerin ortaya çıkmasıyla, 1900'lü yıllarda ABD ve Avrupa'da görülmeye başlanmıştır. Günümüzde görmüş olduğumuz AVM tarzları ise 1950 yıllarında ortaya çıkmaya başlamıştır (Zukin, 1998). AVM'lerin gelişimleri ilk

olarak banliyölerdeki konut alanlarının gereksinimleri doğrultusunda, beraberinde kentlerde yer alan tüketim toplumunun ve mekânların ihtiyaçları doğrultusunda olmuştur. AVM'ler geliştikçe kent için hem istihdam hem de kazanç kaynağı haline gelmiştir (Zukin, 1998).

19. yüzyılda ortaya çıkan büyük mağazalar ve pasajlar, alışveriş merkezlerinin öncüleri olmuştur (White & Sutton, 2001). Alışveriş merkezlerinin kente yayılmasındaki önemli faktörlerden birisi pasajlar olmuştur. Bireyler ihtiyaçlarını karşılama ve boş vakitlerini değerlendirmek amacıyla bu mekânlarda zaman geçirmeye başlamıştır (Backes, 1997). İlk olarak süper marketler ve pasajlar aracılığıyla başlayan alışveriş mekânları günümüzdeki AVM'lerin meydana gelmesinde büyük rol oynamaktadır (Birol, 2003).

Victor Gruen 1960 yılında ilk alışveriş merkezlerinin tasarımcısı olmuştur. Kentlerde yaşayan bireylerin problemlerini ele alarak sıkıcı çalışma ortamları, yoğun trafik, şehir merkezine uzak konutlarda yaşayan bireylere sosyal bir ortam oluşması için yeni mekânların yaratılması gerektiğini ifade etmiştir. Bu sosyal mekânlar sayesinde bireylerin gündelik hayatın sıkıcılığından ve sıkıntılarından uzaklaşmasını öngörmüştür. Aynı zamanda ticaretin sağlanacağı toplanma merkezlerini tasarlamıştır (Gruen V. , 1960).

2.6.4.Mega Kentlerde Mega Projeler: Havalimanları

Havalimanları, hava taşımacılığı ve ulaşımın yapılabilmesi için gerekli olan altyapı hizmetlerini içerisinde barındıran yapılardır (Doganis, 2006). Havalimanlarında birçok alt sistem bulunduğu için karmaşık yapılardır. Havalimanları, hava araçlarıyla yük ve yolcu taşınması için gerekli olan pistleri, teknik destekleri ve tesisleri içerisinde bulunduran yapılardır.

Havalimanları ve mekân arasındaki ilişki iki temel gelişme üzerinden anlatılmaktadır. Birinci gelişme; 1945 yılından sonra insanların yavaş yavaş tarım faaliyetlerinden ve köy hayatından uzaklaşmasıyla başlayan süreçtir (Araghi, 1995). İkinci gelişme ise sermayenin yön değiştirmesi ve kapitalist sistemin getirmiş olduğu uygulamalar olmaktadır (Arboleda, 2017). Bu iki gelişmeyle birlikte kentler birbirleri

arasında yeni ekonomik ve politik ilişkiler kurmaya başlamıştır. Beraberinde ulaşımın hızlı ve kolay olması amacıyla havalimanları kurulmaya başlanmıştır.

Devletler var olma sürecinde kent üzerinde devamlı müdahalede bulunmakta, kentler için büyük bir teknolojik gelişme olan havalimanları bu noktada önem taşımaktadır. Aynı zamanda ekonomik ve politik krizlerin kontrol altında tutulması, kentsel mekânların en verimli şekilde kullanılabilmesi, kentsel teknolojilerin geliştirilmesi amacıyla da oldukça önemlidir (Stiglitz, 2007). Diğer taraftan kentlerin kalkınması ile havalimanları arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Kentlerin kalkınması konusunda zaman içerisindeki gelişmeler şu şekilde sıralanabilmektedir; 18. yüzyılda gemiler ve limanlar, 19. yüzyılda trenler ve demiryolları, 20. yüzyılda arabalar ve otoyollar ve 21. yüzyılda uçaklar ve havalimanlarıdır.

Yukarıda sıralanan dört dalga insan düşüncelerinin değişmesi, ürünlerin çeşitlenmesi, hız kavramının önemli hale gelmesi ve mekân değiştirme konusunda her dalga kendinden öncekinden daha gelişmiş düzeyde devam etmiştir (Kasarda, 2006). Havalimanları kentlerin büyümesi, gelişmesi ve kalkınması konusunda teknolojik bir mekân olarak oldukça fazla katkı sağlamaktadır.

2.7. Bölge Tercihi Aşamaları

Bir havalimanı projesinin gerçekleşebilmesi için oldukça büyük bir sermaye gerekmektedir. Havalimanlarının dayanıklı olabilmesi ve malzemenin ziyan olmasını önlemek amacıyla uzun ömürlü olacak şekilde inşa edilmelidir. Bir havalimanının kurulabilmesi için, konumlandırılacak olan alanın hava trafiği talebini karşılayabilecek büyüklükte olması gerekmektedir. Aynı zamanda uçakların güvenli bir şekilde manevra yapabilecekleri bir alan olması gerekmektedir. Çevreye herhangi bir zarar vermeyecek ve yapılan yatırımın boşa gitmeyeceği bir bölge seçilmesi gerekmektedir. Bundan dolayı havalimanı için yer tercihi yapılırken, uzun vadede meydana gelebilecek gelişmeler için uyumlu olması oldukça önemlidir. Sosyal ve finansal faktörler gözetilerek, olabildiğince az maliyet gerektiren bölgeler tercih edilmelidir.

İlk olarak havalimanının ne amaç doğrultusunda yapılacağı belirlenmelidir. Bunun amacı ise, ilerleyen zamanlarda meydana gelebilecek olan taleplerin ve hava

operasyonlarının değerlendirilebilmesi ve gerçekleşebilmesi olmaktadır. Belirtilmekte olan bilgiler havalimanı için en uygun alanın belirlenmesi ve değerlendirilebilmesi için önemli olmaktadır (ICAO, 2006).

2.7.1.Arazi Yapısı

Havalimanı için en uygun yerin seçimi esnasında ile olarak arazi yapısının uygun olup olmadığı incelenmelidir. Değerlendirmenin ilk aşamasında, alanın pist için uygunluğu ele alınmaktadır. Havalimanı pisti için dikkat edilmesi gereken en önemli unsurlar şu şekilde sıralanmaktadır: Olması gereken uzunluğun belirlenmesi, hangi yönde yapılacağı ve kaç tane pistin yapılacağı. Bu unsurlar dikkate alındıktan sonra pistin taslak şeklinde bir planının çıkartılması gerekmektedir (ICAO, 2006).

Geçici bir plan çerçevesinde çıkarılan taslak ve incelemeler yeni havalimanı için gerekli olduğu kadar mevcut havalimanının geliştirmesi hususunda da dikkate alınmaktadır. Arazi tercihi yapılırken ele alınması gereken diğer veriler aşağıda sıralanmaktadır;

- Havacılık ile ilgili şirketlerden, uçak üretim şirketlerinden ve pilotlardan fikir alınması gerekmektedir.
- Kullanılacak olan alanın çevresel faktörleri incelenmelidir. İlgili kuruluşlarla iletişime geçilmesi gerekmektedir.
- Havalimanı projesinin gerçekleşeceği bölgenin hava koşulları dikkate alınmalıdır. Hava koşulları, uçakların kalkış ve iniş esnasında sorun yaşamaması konusunda oldukça önemli bir unsur olmaktadır.
- Talepler doğrultusunda ilerleyen zamanlarda havalimanının büyütülebilmesi için gerekli alanın mevcut olması gerekmektedir.
- Havalimanı projesinin uygulanabilmesi için yakın arazi seçilirken yakın çevresinde okul ve hastane gibi yapıların olmaması gerekmektedir. Bunun sebebi meydana gelen yüksek gürültü olmaktadır.
- Gerekli olan altyapı durumu kontrol edilmeli, su kaynağı ve iletişim hatlarının durumu da ele alınmalıdır (ICAO, 2006).
-

2.7.2.Ulaşılabilirlik

Havalimanlarının kurulumu için genel olarak kentin çevresinde bir yer tercih edilmektedir. Bireylerin havalimanlarına rahatlıkla ve en kısa zamanda gidebilmeleri için gerekli ulaşım imkânları güvenli bir şekilde sağlanmalıdır. Aynı zamanda kent içerisinde havalimanlarına yük ve yolcu taşımacılığı için gerekli olan seçeneklerin kolay ve hızlı olması gerekmektedir. Ulaşım ağlarının gelişmesiyle birlikte, kentten uzak olan havalimanlarının çevresinde yapılaşmalar meydana gelmektedir (Yenen, 2006).

2.7.3.Konum

Havalimanlarının çevresinde rahat ulaşabilmesi için birçok bağlantı bulunmaktadır. Kolay erişilebilir özellikte olmasından dolayı kentsel bazı fonksiyonlar tarafından ilgi çekmektedir. Bunun beraberinde büyük alan gerektiren bazı kentsel fonksiyonlar havalimanı çevrelerini tercih etmektedir. Böylelikle kent merkezinden havalimanlarının çevrelerine doğru bir yayılma görülmektedir (Yenen, 2006).

Havalimanının konumu kentleşmeye de etki etmektedir. Çevresinde geniş alan olması ve bazı sektörler tarafından bu alanların tercih edilmesi kent içi fonksiyonları ve ulaşımları da etkilemektedir. Kent içerisinden havalimanına doğru yapılmış olan ulaşım ağının yüksek olması ve havalimanlarının yurtdışı bağlantısının giriş noktası olmasından kaynaklı çevresine birçok yatırım yapılmaktadır.

2.7.4.Altyapı

Havalimanları hizmet işletmesi olarak geçmektedir. Hem kamusal hem de özel olarak kurulabilmektedir. Havalimanları kentlerde hava ulaşımının sağlanabilmesi için gerekli olan altyapı hizmetlerini sunmaktadır. Havalimanları olmadan hava ulaşımının gerçekleşmesi mümkün olmamaktadır. Aynı zamanda uçakların kalkış ve iniş yapabilecekleri alanlar havalimanları sayesinde temin edilmektedir. Hava taşımacılığı konusunda olması gereken alt yapı özellikleri (Akça & Karagülle, 2012); güvenli, verimli ve düzenli olması şeklinde sıralanmaktadır.

2.8. Havalimanlarının Mekâna Etkisi

Havalimanlarının bulundukları bölgedeki kentsel mekânlara etkisi aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir;

- Havalimanlarına ulaşım sağlanması amacıyla kent içinde demiryolları ve karayollarında altyapı çalışmaları gerçekleşmesini sağlamaktadır.
- Havalimanlarının çevresinde geniş alanların mevcut olması ve kolay ulaşım yollarının sağlanmasıyla; fuar ve etkinlik alanları yapılmakta, büyük oteller ve AVM'ler kurulmakta, geniş çaplı konut projeleri gerçekleşmekte, yeme-içme mekânları açılmaktadır. Böylelikle havalimanı kurulumunun kentin gelişimine de katkı sağladığı görülmektedir.

Meydana getirdiği gelişimler sayesinde hava limanları sadece hava taşımacılığı konusunda değil aynı zamanda çeşitli hizmetlerin meydana gelmesini de sağlamaktadır. Böylelikle kentin ekonomisine oldukça fazla katkı sağlamaktadır. Kentin gelişmesini ve daha geniş alana yayılmasına etkisi oldukça büyüktür (Casassus, 1988).

2.8.1.Olumlu Bölgesel Etkileri

Havalimanlarının kentlere birçok olumlu etkisi bulunmaktadır. Bunlar; sosyal ve kültürel alandaki gelişimler, iktisadi ve ekonomi alanındaki gelişimler, demografik dönüşümler şeklinde sıralanmaktadır.

Aşağıda bu alanlarda sağlamış oldukları gelişimler kısaca anlatılmaktadır.

2.8.1.1.Sosyal ve Kültürel Gelişim

Havalimanları bulunduğu kent üzerinde, sosyal ve kültürel anlamda etkiler ve gelişimler meydana getirmektedir. Bunlar aşağıda sıralanmaktadır (Hoşkara, 2007);

- Kentteki bireylerin yerel ve ulusal kimliklerinin güçlenmesini sağlamaktadır.

- Birçok faklı ülkeden ve farklı kültürlere sahip insanların şehre olan ziyaretleri sayesinde, kültürler arası etkileşim gerçekleşmesine imkân sağlamaktadır.
- Çevrenin yapılaşmasına ve kalitenin artmasını sağlamaktadır.
- Sosyal adaletin gelişmesine katkı sağlamaktadır.
- Güvenlik tedbirlerinin arttırılmasını sağlamaktadır.
- Kültürel değerlerin korunmasına katkı sağlamaktadır.
- İnsanların yaşam kalitesinin artmasını sağlamaktadır.
- Daha fazla erişim seçeneği olmasını sağlamaktadır.

2.8.1.2.Ekonomik ve İktisadi Faktörler

Havalimanları oldukça büyük sermaye gerektiren yatırımlar olmaktadır. Bu projelerin bölgeye ve kente olan ekonomik etkileri de büyük olmaktadır. Havalimanları kentin, büyümesi ve gelişmesi açısından önemli bir yatırım türü olmaktadır. Kent üzerinde ekonomik açıdan en büyük fayda sağladığı alanlar aşağıda sıralanmaktadır (Hoşkara, 2007);

- İstihdam oluşmasını sağlamaktadır.
- Yeni iş sahaları oluşturmaktadır.
- Ticari ilişkilerin gelişmesini sağlamaktadır.
- Bölgenin yatırımcılar için daha çekici olmasını sağlamaktadır.

Havalimanının yapıldığı kentlerde ekonomik faaliyetler farklılaşmakta ve artış göstermektedir. İnşaatı esnasında birçok geçici işçi çalışmasını sağlamaktadır. Özellikle vasıfsız işçilere oldukça fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Geçici bir zaman için de olsa vasıfsız işçilerin ücret kazanmasını sağlamaktadır. Havalimanı projeleri farklı endüstrilerin de ekonomilerini olumlu yönde etkilemektedir. Ekonomik olarak katkı sağladığı yerler aşağıdaki gibi sıralanabilmektedir;

- Havalimanlarına bağlantılı olan sektörler ve işletmeler,
- İthalat ve ihracat sektörü,
- Yakın çevresinde yer alan işletmeler,
- Havalimanı personelleri,

- Turizm sektörü.

İşletmelerim yatırım kararı almasında havalimanlarının oldukça büyük etkisi bulunmaktadır.

2.8.1.3.Demografik Dönüşüm

Demografik dönüşüm kavramı, toplumların hızla ürediği ve ölüm oranlarının arttığı aşamadan, doğurganlığın azaldığı ve ölüm hızının yavaşladığı aşamaya geçmelerini ifade etmektedir. Düşünürler demografik dönüşümün, kentin modernleşmesi ve sanayileşmesiyle birlikte yaygınlaştığını belirtmiştir (Lee, 2003).

Türkiye'de cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra, iç göçlerin yaşanması ve nüfusun hızla artmasıyla birlikte kentler giderek çoğalmıştır. Beraberinde ise metropoller ortaya çıkmıştır. Metropollerin artmasıyla yerleşimler tarım alanlarına kaymaya başlamış, çarpık kentleşme oluşmaya başlamış, yeşil alanlar azalmış ve ulaşım konusunda sıkıntılar meydana gelmiştir. Çalışan nüfus çoğalmıştır ve yeni iş alanları ortaya çıkmıştır (Gümüş, 2008). Bu noktada kentlerde havalimanlarının kurulması yeni iş olanakları sağlanması konusunda yararlı olmaktadır. Havalimanı kurulmasıyla birlikte kentin ticaret hacmi de artış göstermektedir. Aynı zamanda yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için yapmış oldukları harcamalar kente gelir kaynağı sağlamaktadır.

2.8.2.Olumsuz Bölgesel Etkileri

Havalimanları yapıldığı kent üzerinde bazı olumsuz etkiler meydana getirmektedir. Bunlar; Çevreye olan olumsuz etkileri, doğal hayatın tahrip olması, gürültü meydana getirmesi, fiyatların aşırı artması ve bölgede yaşayan halkın sosyal ve kültürel olarak olumsuz etkilenmesi şeklinde sıralanabilmektedir.

2.8.2.1. Çevreye Etkileri ve Doğal Hayatın Tahribatı

Havalimanı yapılma kararı alınmadan önce, bölgenin çevresel faktörleri dikkate alınarak ve detaylı inceleme yapılmaktadır. İnceleme kapsamında havalimanlarının oluşturabileceği gürültü, hava koşuları, doğal yaşam şartları ve bölgenin çevresinde yer alan nüfus ele alınmalıdır (ICAO, 2006). Havalimanlarının en büyük sorunu çevreye

vermiş olduğu gürültü olmaktadır. Havalimanı yapılmadan önce su kirliliğinin önüne geçilmesi için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir. Çevreye verebileceği tahribatın önlenmesi ve en aza indirilmesi için gereken araştırmalar yapılmalıdır (ICAO, 2006).

Hava taşımacılığının bağlantı noktası havalimanları olmaktadır. Çağdaş toplumun gelişimi için teknolojik bir etki sağlayan havalimanları hem bölgesel hem de küresel bir kirlilik de meydana getirmektedir. Doğal yaşama olan olumsuz etkisinin en aza indirilebilmesi için uluslararası çevre standartlarını sağlayabilecek önlemler alınması gerekmektedir (Korul, 2004). Gerekli önlemler alınmazsa oluşabilecek sorunlara; insan sağlığına olumsuz etkileri, çevre kirliliği, su kaynaklarının kirlenmesi, hava kirliliği, gürültü, manzaranın bozulmasını verebiliriz (Topuz, 2009).

Öte yandan ortaya çıkan çevresel riskler tüm dünyayı etkilemektedir. Çevre güvenliğine tehdit oluşturmaktadır. Çevresel güvenlik üç sınıfta ele alınmaktadır. Bunlar; tüm insanların ve canlı türlerinin varlıklarına ve yaşamlarına tehdit uyandıran çevresel kriz, ekonomiye karşı tehdit uyandıran çevresel kriz, çevreden kaynaklı sorunların toplumlar ve ülkeler arasında meydana getirdiği kriz şeklindedir (Keleş & Altan, 2002).

2.8.2.2.Şehir Halkı Üzerindeki Sosyal ve Kültürel Etkileri

Havalimanı projesinin başladığı aşamadan faaliyet gösterdiği aşamaya kadar ve sonrasında şehirde yaşayan halkı rahatsız edici birçok unsur ortaya çıkabilmektedir. Bunlar; inşaat aşamasında birçok işçinin gelmesi, İnşaat aşamasında ve yapıldıktan sonra devamlı gürültünün oluşması, çevrenin ve havanın kirlenmesi, birçok farklı ülkeden vatandaşın gelmesi, işletmelerin fiyatları aşırı arttırması ve kültür çatışmasının yaşanmasıdır.

2.9.Araştırmanın Kuramsal Önemi

Bu araştırma özellikle Lefebvre gibi çağdaş kent kuramları üzerine çalışmalar yapmış olan sosyologların kent ve mekân üzerine olan kuramlarını küresel örnekler etrafında yeniden ele almaktadır. Zaman içerisinde insan hareketleri ve davranışları

farklı yönde değişiklikler içerse de kuramsal bağlamda ele alındığında toplumsal değişimin benzer özellikler gösterdiği fark edilmektedir. Araştırmanın bu çerçeve içerisinde analiz edilebilmesi ve yapılacak görüşmelerin sağlam bir zeminde incelenerek güvenilir bir çizgide değerlendirilebilmesi, araştırma sorunsalının çözümüne katkıda bulunacaktır. Bu sayede araştırma güvenilirliğini ve geçerliliğini koruyacaktır.

Araştırmada bahsettiğimiz mega proje olan Sabiha Gökçen Havalimanı'nın bu dönemler içerisinde ele alındığında projenin tasarlanma ve yapım aşamaları soyut mekân bağlamında, arazinin parsellenmesi ve inşa edecek firmanın satın alma süreçleri ise çelişkili mekân bağlamında değerlendirilmeye uygun olduğu görülmektedir. Zira arazinin kullanılabilmesi için gerekli bakanlıkların onayı ve yerel yönetimlerin izninin alınması gerekmekte ve arazi kamusal ya da özel alan ise inşaat firmasının arazinin maddi değerini ilgili kurumlara ödemesi gerekmektedir. Takip eden yıllarda ise havalimanı işletmesi olan İSG'nin her yıl belli oranda devlete vergi ödemesi mecburidir.

BÖLÜM.3.METODOLOJİ

Havalimanları gibi mega projeler yapıldıkları bölgeyi sosyal, kültürel ve ekonomik yönden etkilemektedir. İnşaları edildikleri bölgenin ulaşım alt yapı çalışmalarını da kendilerine entegre bir şekilde geliştirerek bölgenin ulaşılabilirliğini sağlamakta ayrıca bulundukları çevrede istihdamı arttırarak bölgenin göç almasını sağlamaktadır. Bu durum konut arzında da artışa sebebiyet vermektedir. Bu araştırmada İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin nüfus dinamiklerine etkileri hakkında bir çalışma yapılmış ve bu çalışma kapsamında "Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin sosyo-mekânsal değişimine katkısı nedir" sorusunun cevabı aranmıştır

3.1. Katılımcıların Profili

Bireyler meslekleri ne olursa olsun yaptıkları işlere mesleki tecrübeleri ile beraber kişiliklerini de yansıtırlar. Katılımcılar, şu profilleri dikkate alınarak seçilmişlerdir: Özellikle bölgeyi tanıyan, bölgenin eski halini bilen ve eğitim seviyesi yüksekokul ve üstü olan katılımcılarla görüşmeler yapılarak çalışma zenginleştirilmeye çalışılmıştır. Katılımcıların bölgeyi tanımaları kent alanındaki soruları cevaplarken gözlemlerini doğru aktarabilmeleri için çok önemlidir. Bölgenin eski halini bilmeleri kentsel gelişim ve nüfus artışı ile ilgili sorularda kıyas ve gerçekçi yorum yapabilmelerini, eğitim seviyeleri ise gözlemlerini daha açık ve anlaşılır bir şekilde aktarabilmeleri sağlamaktadır. Ayrıca katılımcıların mezuniyetlerine baktığımızda sivil havacılık, halkla ilişkiler, işletme bölümlerinden mezun olduklarını görmekteyiz. Bu durum özellikle mesleki alanda sorduğumuz sorularda güvenilir sonuçlar elde edilebilmesini sağlamıştır. Katılımcıların yaş aralığına baktığımızda ise yaşlarının 29 ile 46 arasında değiştiğini görmekteyiz. Bu durum farklı yaş gruplarından kişilerin görüşlerini alarak araştırmamızın içeriği zenginleştirmemize vesile olmuştur. Katılımcıların beşi kadın sekizi erkektir. Araştırmanın sosyal ve kültürel etkileri incelenirken kadınların görüşleri, ekonomik ve teknik karşılaştırmalar yaparken erkeklerin görüşleri dikkate alınarak ve aynı konulardaki görüşleri karşılaştırılarak araştırma içeriği kuvvetlendirilmiştir. Bu sayede kadın ve erkeklerin bakış açıları ile yorumlarımızın çeşitlenmesi sağlanmıştır. Katılımcıların iş hayatındaki deneyimlerine

baktığımızda beş tanesinin havacılıkta ilk deneyimi olduğunu, resmi olarak daha önce bir yerde çalışmadıklarını, iki tanesinin daha önce başka bir hizmet sektöründe çalıştığını, sekiz tanesinin ise havalimanından daha önce farklı firmalarda çalışıp tecrübe kazandığını ve şuanda bulundukları firmada devam ettiklerini gözlemlemekteyiz. Katılımcılar seçilirken saydığımız tüm bu durumlara dikkat edilmiş, bu sayede araştırma içeriğinin zengin olması sağlanmıştır.

3.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Cumhuriyet sonrasında geçen altmış yıllık sürece baktığımızda, nüfus hareketliliğine bağlı olarak kentler bir genişleme içerisine girmiştir. Ancak bu genişlemeler planlandığı şekilde gerçekleşmemiştir. İstanbul'da özellikle 1950'li yıllarla birlikte, halkın yaşamını doğrudan etkileyen pek çok gelişme söz konusu olmuştur. Yaşanılan tüm olumsuzluklara rağmen İstanbul zenginliğini inceleyebildiğimiz ve her daim yaşayan bir şehir olmuştur. Genel olarak kent araştırmalarına baktığımızda uzun bir süre gecekondu çalışmalarının gerçekleşen çalışmaların ana temasını oluşturduğunu görmekteyiz. Şatıroğlu'na göre, şu an zenginlik, yoksulluk, soyluluk, çöküntü gibi farklı konulardan ve çalışmalardan oluşan bir literatür oluştuğunu görmekteyiz. Uzun bir zaman köyden kente gelenler ve onların genel sorunları üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Bu konular yıllarca kent çalışmalarının özünü oluşturmuştur. 80'li yıllarda bu konular değişmeye başlamış, 50'ler sonrasında ise kent konularını siyaset, ekonomi politikaları ve farklılaşan zihniyetler oluşturmuştur. 90'lı yıllarda gecekondu çalışmaları ile birlikte suç ve şiddet konuları işlenmeye başlamıştır. Bu konu beraberinde yoksulluk, zenginlik ve çöküntü konularını getirmiştir (Şatıroğlu, 2011).

Günümüze gelindiğinde kent çalışmalarının içeriğini küreselleşme konuları alırken, buna bağlı olarak yeni kent sistemleri çalışmaların konusu haline gelmiştir. Küreselleşmenin ülkeleri birbirine bağımlı hale getirmesi ve teknolojinin de bunlara paralel olarak gelişmesi sayesinde ulaşım ağları gelişmiş, kent ve mekân çalışmalarında ulaşım da yerini almıştır. Özellikle havayolu ulaşımının iyice gelişmesi ile birlikte dünyada nüfus hareketliliği giderek artmıştır. Bu durum farklı kültürlerinde birbirleriyle etkileşime girmesini sağlamış, bu etkileşim sayesinde ulaşım kentlerin ve ülkelerin dikkat etmeleri gereken yatırımlar haline gelmesini sağlamıştır.

Bu araştırmada İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın inşasından sonra Tuzla bölgesinde meydana gelen kentsel değişiklikler, projenin çevreye etkileri ve havalimanının aktif olarak kullanılmaya başlamasından sonra Tuzla ilçesine kazandırdıkları tartışılmış, havalimanı çalışanları bağlamında ilçe nüfusuna etkileri araştırılmıştır. Yapılan her yeni projenin kazandırdıkları ve kaybettirdiklerinin olduğu bilinen bir gerçektir. Bu bağlamda projesinin yapım aşaması incelenmiş, çevre halkının verdiği bilgiler analiz edilerek çıkarımlar yapılmaya çalışılmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı özellikle İstanbul'un ulaşım alanında yapılan önemli projelerinden biridir. Arazi uygunluğu sebebiyle, Pendik'in Kurtköy ilçesine inşa edilmiştir. İnşa sonrasında özellikle imar anlamında birçok değişiklik yapılmış ve bölgenin çehresi de bu duruma paralel olarak değişim göstermiştir. Yapılan literatür çalışmaları daha çok projenin imarına ve işletmesine yönelik olup çevre halkına etkileri arka plana atılmış ve araştırılmamıştır (Özcan & Gündoğar, 2015). Benzer durum Tuzla ilçesi için de geçerlidir. Şişecam ve Paşabahçe gibi büyük firmaların fabrikalarını Tuzla'ya taşımaları, eski banliyö hattının son istasyonu olması da bu bölgenin sayfiye olma özelliğini büyük oranda kaybettirmiş ve yine bölge halkının itirazları dikkate alınmayarak hiçbir çalışmada bu sürecin sosyal ve kültürel etkilerinden söz edilmemiştir. Bu çalışma ile İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın bölge halkına etkileri ve kentleşme süreci tüm yanlarıyla incelenmiş, bir tarım ve balıkçı kasabası olmakla nam salmış Tuzla ilçesine etkileri araştırılmıştır.

Mega projeler incelenirken kent ve mekân analizlerine daha çok mimari yönden bakılması bölge halkının görüşlerinin dikkate alınmaması insanların yeni yapılacak olan projelere de olumsuz yönden bakmalarına neden olmaktadır.[1] Bu bağlamda bölge halkının sosyal, ekonomik ve kültürel açıdan duydukları rahatsızlıklar araştırılmış ve projenin bölgeye katkıları hakkındaki düşünceleri öğrenilmiştir. Ayrıca yaşam alanı olarak neden Tuzla'yı tercih ettikleri noktasında verdikleri bilgiler analiz edilerek Tuzla'nın kentleşme süreçleri ve mekânsal boyutu irdelenmiştir. Bu çalışmada Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kent ve mekân gelişiminin bölgeye etkileri araştırılmıştır.

[1] Mega İstanbul, "3.Havalimanı", 17 Temmuz 2020. https://megaprojeleristanbul.com/print/3-havalimani

Özellikle daha önce Tuzla bölgesi ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında sosyolojik herhangi bir çalışmanın olmaması ve Sabiha Gökçen Havalimanı ile ilgili literatürün sınırlı olması sebebi ile havalimanı çalışanları üzerinden sosyolojik bir perspektifle bölgenin sosyo-mekânsal değişiminin irdelenmesi amaçlanmıştır.

2019 yılının Mart ayında Çin'in Wuhan şehrinde görülen yeni tip koronavirüs (COVİD-19), tüm dünyayı etkilemeye başlamıştır. Ülkeler virüsün yayılmaması için çeşitli önlemler almış olsa da yayılmanın önüne geçilememiştir. Tüm dünya sınırlarını kapatırken hükümetlerde sosyal, psikolojik ve ekonomik salgının etkilerini azaltabilmek için destek paketlerini yürürlüğe sokmuşlardır. 2020 yılında salgının "pandemi" olarak ilan edilmesinden sonra ülkelerin aldıkları önlemler daha da sertleşmiştir. Özellikle bu süreç hizmet sektörünü etkilemiştir. Sınırların kapanması, sokağa çıkma yasaklarının uygulanması ile birlikte ulaşım sektörü durma noktasına gelmiştir. Ekonomik olarak da sıkıntılar baş göstermeye başlayınca yeni teşvik paketleri ile çalışanlar mağdur edilmemeye çalışılmıştır. Ulaşım sektöründe en çok mağduriyet yaşayan kesimlerden biri de havalimanı çalışanlarıdır. Pandemi dönemi ile birlikte maske – mesafe kuralının uygulanması bireyler arasındaki iletişimi azaltmış, özellikle toplu yapılan etkinliklerin durma noktasına gelmesine sebep olmuştur. Bu süreç dijitalleşmenin de artmasına neden olmuş, alışveriş, görüşmeler, toplantılar gibi sıcak temasın olduğu tüm eylemlerin sanal olarak gerçekleştirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Sanal mekânlarda bir araya gelmeye başlayan bireyler, mesafe kuralı ve özellikle bulaş riskinden korktukları için somut mekândan uzaklaşmışlardır. Bu araştırma sayesinde havalimanı çalışanlarının pandemi döneminde yaşadıkları sosyal, kültürel ve ekonomik sıkıntılar araştırılmıştır. Katılımcılardan alınan bilgilerle birlikte pandeminin havayolu ulaşımına nasıl etki ettiği öğrenilmiştir.

3.3. Araştırmanın Örneklemi

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Pendik'in Tuzla sınırında bulunup, havalimanı ve Tuzla ilçesini Kurtköy Pendik Bağlantı Yolu birbirine bağlamaktadır. İstanbul Anadolu yakasında bulunan ve havalimanından sonra başlayan Tuzla ilçesi bu araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemi mesleki tecrübeleri, yaşları, eğitim durumu, cinsiyetleri, bölgeyi iyi tanımalarına dikkat edilerek seçilmiştir.

Bölgenin kentsel gelişimini ve nüfus dinamiklerini değerlendirebilmek için bölgeyi tanıyan katılımcıların olması çok önemlidir. Eğitim durumu araştırma sorularının yanıtlarını açık ve anlaşılır olması ve bilgi aktarımının kolaylığı için gereklidir. Yaş kriteri ise özellikle çeşitlendirilerek belirlenmiştir. Çünkü bu sayede farklı yaşlardaki bireylerin görüşlerine ulaşılmıştır. Katılımcıların mesleki tecrübeleri teknik konulardaki sorular için, cinsiyetleri ise iki bakış açının görüşleri alınarak araştırmanın zenginleştirilebilmesi için önemli olmuştur. Tuzla'nın İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı sınırında bulunan Aydınlı mahallesindeki sitelerde yaşayan beşi kadın ve onu erkek olmak üzere kartopu yöntemiyle bulunan on beş katılımcı bu araştırmanın örneklemini oluşturmaktadır. Tuzla Belediyesi, havalimanı işletmesi olan İSG ve havalimanında aktif olarak hizmet veren Turkish Ground Services (TGS) firmasından gerekli izinler alınarak katılımcılara ulaşılmıştır. Öncelik olarak talepler dilekçe yoluyla iletilmiş sonrasında bilgiler şirket tarafından paylaşılan bilgilerle katılımcılara ulaşılmıştır.

3.4. Nitel Bir Araştırma Olarak Çalışma ve Veri toplama Teknikleri

Nitel araştırmalarda derinlemesine görüşmeler, yapılan araştırmanın tüm boyutları ile ele alınmasını sağlayan, açık uçlu sorular sorularak ayrıntılı cevapların alınmasına imkân veren, katılımcıyla yüz yüze gelerek birebir bilgilerin alınmasına vesile olan bir veri toplama yöntemidir. Katılımcıların bilgisine, tecrübesine, gözlemlerine ve duygularına bu teknik sayesinde ulaşılmış olur. Yapılan görüşmelere farklı açılardan bakılabilir. Bu görüşmeler, katılımcı ve görüşmeci arasındaki zihinsel bir mücadeledir. Görüşmeyi yapan kişi, farklı sorular hazırlayarak hatta bunun için tuzak sorular sorarak katılımcıdan bilgi almak için uğraşır. Katılımcı ile görüşmeci bu sayede etkileşime geçer ve bu sayede aralarındaki iletişim sağlanmış olur. Görüşmeler bir nevi iletişim şeklidir. Her iletişimde olduğu gibi kişiler sorular ve cevaplarla karşılarındaki kişileri etkilemeye çalışırlar. Her iki taraf da kabul ya da red ile reaksiyona geçebilir. Eğer görüşme görüşmecinin istediği gibi geçerse sağlam veriler elde edilmiş olur. Bu verilere diğer tekniklerin herhangi biri ile ulaşılamaz. İstenilen şekilde gitmezse önyargılara, yanlış anlaşılmalara ve sınırlıklara neden olabilir. Görüşmelerde görüşmeci katılımcının aktif olarak görüşmeye katılması için uğraşır. Bu da derinlemesine görüşmeyi diğerlerinden ayırır (Tekin, 2006).

Araştırmamızda katılımcılar İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı çalışanları arasından seçilmiş, verilerin ayrıntılı ve yorumlanabilir olması için derinlemesine yüz yüze görüşme tekniği ile görüşmeler yapılmıştır. Mega projelerin çevreye etkilerinin anlaşılabilmesi için katılımcıların ulaşım sektörü ile ilgili bilgi sahibi olması gerekliydi. Ayrıca Tuzla bölgesinde ikamet etmeleri araştırmanın konusu olan projenin Tuzla ilçesine etkilerini irdeleyebilmemiz için bir diğer etkendir. Derinlemesine yüz yüze görüşme tekniği sayesinde projenin çevreye verdiği sosyal, kültürel ve ekonomik etkiler ayrıntıları ile öğrenilmiş, katılımcıya sorulan açık uçlu sorular ile doğru ve güvenilir yorumlar yapılabilmiştir. Araştırmacının Tuzla ilçesinde yirmi beş sene ikamet etmiş olması Tuzla ilçesinin içerden bir bakışla anlatılarak bölgenin kentsel değişiminin daha ayrıntılı anlatılabilmesine imkân sağlamıştır. Bununla beraber eski bir havalimanı çalışanı olarak havalimanındaki işleyişe ve içeriğe aşina olmak araştırma sürecinde katılımcılarla doğrudan temas kurulmasını sağlamış, katılımcılardan alınan verilerin analizi üzerinde olumlu bir etkiye neden olmuştur. Öte yandan araştırmacının eski bir havalimanı çalışanı olması sebebi ile katılımcıların önemli bir kısmını tanıyor olmak katılımcılar ve araştırmacı arasında iletişim noktasında olumlu bir referans olmuştur. İlk katılımcılara ulaşılmasının ardından kartopu yöntemi ile aynı kriterleri taşıyan diğer katılımcılara da ulaşılmıştır. Görüşmeler, Aralık-Ocak-Şubat 2021 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir. Ortalama otuz dakika ile bir saat arasında sürmüştür. Pandemi döneminde koşulların ağırlaşması ve çalışması şartlarının tekrar düzenlenmesi; öte yandan on beş adet görüşme ile yeterli veri olgunluğuna ulaşıldığının ve içeriklerinin tekrar etmeye başlamasının görülmesi ile veri toplama sürecinin tamamlanması uygun görülmüştür.

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yapılan yerinde gözlem ile ve gerekli izinler alınarak ulaşılmış olan katılımcılardan, yüz yüze derinlemesine görüşme yöntemi kullanılarak proje ve Tuzla ilçe bağlamında bilgiler alınmıştır. Verilerin değerlendirilmesinde araştırmacı seçtiği kod ve kategorilerle, görüşmecilerin ifadelerinde yer alan ana kavram veya ana eksen çerçevesinde metni paragraflara bölerek okuyucuya gerçekliğin kaynağı olarak sunmaktadır (Kümbetoğlu, 2005, s. 152). Öte yandan görüşme gerçekleştirilen kişi/kurumların mahremiyetini korumak, onlar için risk oluşturabilecek durumları en aza indirmek adına, araştırmacının alması gereken bazı önlemler vardır (Kümbetoğlu, 2005). Bu bağlamda, katılımcılardan elde edilen

bulguların değerlendirilmesi kapsamında yapılan alıntılar, katılımcıların adı yerine görüşme kodu ile gösterilmiştir. Araştırmaya katılan tüm katılımcılardan alınan izin ile görüşmeler ses kayıt cihazına alınmıştır. Görüşmeye başlamadan önce görüşmeci kendini tanıtmış, daha sonra katılımcıdan kendisini tanıtması istenmiştir. Sonraki süreçte görüşmeci araştırmayı neden yaptığını katılımcının cevaplarının neden önemli olduğundan bahsetmiştir. Görüşme çerçevesi özet olarak katılımcı ile paylaşılarak kişisel ve sosyal yaşamını sıkıntıya sokmayacak sorular içerdiği gösterilmiş, görüşme sürecinde katılımcının daha rahat ve samimi cevap vermesi sağlanmıştır. Görüşmenin daha sağlıklı olması için moderatör tarafından sorulan sorularla konunun dağılmaması sağlanmıştır. Bu sorular havalimanı, çevreye kattıkları, Tuzla ilçesine etkileri ve pandemi döneminin ulaşım sektörüne olan etkileri bağlamında olmuştur. Katılımcıların yaşamak için Tuzla ilçesini neden tercih ettikleri, geldikleri günden bugüne gözlemledikleri değişiklikler ve dikkatlerini çeken diğer tüm kentsel sorunlar hakkındaki düşüncelerinin öğrenilmiştir. Ayrıca hizmet sektöründe çalışan kişiler olarak içinde bulunduğumuz pandemi sürecinin iş ve sosyal hayatlarını nasıl etkiledikleri öğrenilmeye çalışılmıştır.

Havalimanının kentleşmeye etkisi ve diğer projelerle etkileşimini analiz edebilmek için ayrıca çevrede uzun yıllar yaşamış havalimanı çalışanları ile sözlü tarih yöntemi kullanılarak tarihsel süreç değerlendirilmiştir. Arşivden elde edilmiş olan gazete ve dergi haberleri ile basına yansıyan yönleri incelenmiştir. Görüşmeler esnasında tüm katılımcılardan ses veya görüntü kaydı için onay alınmış bu konudaki hassasiyetlerine dikkat edilmiştir. Elde edilen tüm veriler nitel araştırma yöntemi çerçevesinde analiz edilerek değerlendirilmiştir.

3.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bilimsel çalışmaların tamamında sınırlılıklar bulunur ve bu sınırlılıkları tartışmak elzemdir. Bu sınırlılıkları iki ayrı başlık altında inceleyebiliriz. Birincisi, araştırmanın metodolojisi ile ilgili olan sınırlılıklardır. Burada örneklem hacmi çok önemlidir. Örneklemi doğru seçmek gerekir. Eğer örneklem küçük ise doğru verileri elde etmek güçleşir. Doğru seçilmezse araştırmanın geçerli ve güvenilir olması şartı sağlanmaz. Verilerin güvenilirliği ve elde edilebilirliği eksikse, yapılan araştırmanın

sınırlandırılması gerekir ya da veriler arasından anlamlı bir ilişki oluşturulamaz. Bu derece sınırlı olan bir araştırmaya araştırmacının neden güvendiğini açıklaması gereklidir. Yine de bu tarz çalışmalar iptal edilememeli, aksi bir durumda yapılacak olan çalışmalara öneri olarak kullanılabilmelidirler. Eğer araştırma konusu ile ilgili önceki araştırmalar eksik yapılmışsa bu da araştırmayı sınırlar. Ayrıca veri toplama yönteminde eksiklerin olması da bu sınırlılıklar içerisindedir. Örneğin, araştırma ile ilgili bir soru yanlış sorulmuş ya da eksik bırakılmışsa elde edilecek veriler eksik olur (Karaçam, 2015).

İkinci sınırlılık araştırmacı ile ilgili olan olası sınırlılıklardır. Burada ilk bahsedilesi gereken konu katılımcıya ulaşamamadır. Araştırmada görüşülecek olan katılımcıya veya izin alınacak kurumlara ulaşılamaması durumunda araştırmanın sınırlılıklarında bu durumdan bahsetmek gerekir. Bazı durumlarda ise görüşme uzun süren bir çalışmanın bölümünü oluşturur. Bu nedenle literatürü taramak ve değerlendirmek, verileri analiz etmek ve bulguları tartışmak için uzun bir zamana ihtiyaç olur. Böyle bir durum olursa yine bu sınırlıklarda anlatılmalıdır. Ayrıca önyargının etkileri de sınırlılıklarda yer almalıdır. Böyle bir durum olduğunda mutlaka doğru bir şekilde anlatılmalıdır. Dilde akıcılık da konunun doğru anlaşılabilmesi ve aktarılabilesi için önemlidir. Bu sebeple araştırmanın bu konuda eksiği varsa bunu gidermeye çalışmalı ve bunu sınırlılıklarda belirtmelidir (Karaçam, 2015).

Bir araştırmanın sınırlılıkları anlatılırken özellikle dikkat etmesi gereken bazı konular vardır. Öncelikle her bir sınırlılık açık bir dille anlatılmalıdır. Ayrıca her bir sınırlılığın nedenlerine değinilmelidir. Bu sınırlılıkların veri toplama metotlarının kullanımı esnasında oluşmadığının nedenleri belirtilir. Ayrıca her bir sınırlılığın araştırmanın sonucu ve bulguları ile ilişkisi değerlendirilir (Karaçam, 2015). Sonuç olarak bu bölümde araştırma sürecinde karşılaşılan sorunların aktarıldığı bölümdür. Yaşanan tüm sıkıntılar nedenleri ile birlikte anlatılır ve bu sayede gelecekte yapılacak olan çalışmalara yol gösterici olur.

Araştırmamıza baktığımızda havalimanı çalışanlarının vardiya sistemi ile çalıştıkları için hangi gün görüşme yapılabileceği ya da nerede görüşme yapılacağı belli olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple görüşme öncesinde gerekli izinler çalıştıkları firmadan alınarak vardiya düzenine bakılmış ve havalimanında kendilerine ulaşılarak

görüşme yapılan yerin belirlenmesi sağlanmıştır. 2019 yılında Çin'de ortaya çıkan yeni tip koronavirüs (COVİD-19) sebebi ile devletler ve hükümetler önlemler almış fakat salgının yayılması önlenememiş, Mart 2020 de DSÖ bu salgını pandemi olarak ilan etme durumunda kalmıştır. Pandemi ilan edilmesi ile birlikte hükümetlerin aldığı yaptırımlar artmış, maske-mesafe-temizlik kuralları çevresinde sosyal hayat yeniden dizayn edilmiştir. İş yerleri de bu kurallar çerçevesinde uygulamaları başlatmış ve kontrolünü sağlamak için güvenlik önlemlerini arttırmıştır. Bu sebeple öncelikli olarak izinler alınırken pandemi sürecinde olmamız neden gösterilerek reddedilmiş, daha sonra dilekçe ile başvurularak görüşmenin gerekirse zoom üzerinden yapılabileceği, çalışılan firmayı sıkıntıya sokacak görüşme sorularının görüşme çerçevesinde olmadığı belirtilmiş ve dilekçeye ek olarak görüşme çerçevesi ve görüşmecinin kimlik fotokopisi eklenmiştir. Firmadan cevap beklendiği için bir süre görüşmelere başlanılamamış bu da planlanan sürenin uzamasına neden olmuştur. Havalimanı içerisinden olan diğer firmalarla da görüşme konusunda destek vermeleri için iletişime geçilmiş fakat herhangi bir cevap alınamamıştır. İki hafta kadar sonra dilekçe ile başvuru yapılan firmadan cevap gelmiş ve görüşmeleri istenilirse havalimanı içerisinde de yapılabileceği bilgisi edinilmiştir.

Havalimanı güvenliğinin sık denetimi ve kayıt alma, özel görüşme gibi durumlarda hassas davrandıkları bilindiği için İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı işletmesi olan İSG'den yetkili kişilerle görüşülerek gerekli izinlerin alınması sayesinde çıkabilecek olumsuz durumların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Fakat 2019 Mart ayında ortaya çıkan COVİD-19 salgınının Mart 2020'de DSÖ tarafından pandemi olarak ilan edilmesi ile birlikte tedbir kurallarının artması ve yaşanan sağlık sorunları bazı katılımcıları tedirgin etmiş bu sebeple yüz yüze görüşmeyi reddetmişlerdir. Bu katılımcılara online görüşme talebinde bulunulmuş, kabul etmeleri ile birlikte bir online program olan Zoom üzerinden görüşmeler yapılarak süreç tamamlanmıştır. Görüntü ve ses kalitesinde sıkıntılar olsa da görüşme sorularına net cevaplar alınmıştır. Bazı katılımcılar ile vardiya esnasında görüşme sağlanmış bu sebeple görüşme saatimiz sınırlı olmuştur. Bu durum alınan cevapların kısıtlı olmasına neden olmuştur. Ayrıca İSG'den izin alınmasına rağmen pandemi önlemleri öne sürülerek havalimanına girilmesine izin verilmemiş bunun için katılımcıların çalıştıkları firmalarla görüşülerek ayrıca ek izinler alınmıştır. Ayrıca pandemi şartları görüşmecileri de tedirgin etmiş

bulaş riskini azaltmak için gerekli tedbirleri alarak randevular oluşturulmuş, mümkün olduğunca işlemler telefon ve mail üzerinden halledilmeye çalışılmış, bu şekilde uygulama yapılamayan durumlarda ise maske, mesafe ve temizliğe dikkat edilerek süreç nihayete erdirilmiştir. Tedbir kurallarının artması yöneticilere ulaşmayı güçleştirmiş, bu durum randevuların geç alınmasına ve görüşmelerin planlanan tarihlerde yapılamamasına neden olmuştur.

Bilindiği üzere ülkemiz 15 Temmuz 2016 tarihinde bir darbe girişimi ile karşılaşmış, bu sebeple buna neden olan kişilerle bağlantısı tespit edilenler gözaltına alınmış veya tutuklanmıştır. Bu girişime neden olanların internetteki bazı uygulamaları kullandığı bilindiği için birçok kişi telefonundaki uygulamalar sebebi ile tedirgin olmuş, herhangi bir kaydın kendisi hakkında sorun oluşturacağını düşündüğü için bu uygulamalara erişimlerini sınırlandırmışlardır. Araştırmamız için görüşme yapılacak havalimanı çalışanlarının listesi tarafımıza ulaştığından kendileri ile tek tek görüşerek araştırma içeriğinden bahsedilmiştir. Fakat ismi verilen bazı çalışanlar 15 Temmuz 2016 darbe girişiminde yaşanılan siyasi sorunlar sebebi ile görüşme yapmaktan kaçınmış, görüntü ve ses kaydı alınmasına izin vermemiştir. Bu durumda görüşmecilerin bir kısmına ulaşılamamış, katılımcı sayısı planladığımızdan az olmuştur.

3.6.Araştırmanın Arka Planı: Havalimanlarının Kentleşmeye Katkısı: İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı ve Tuzla İlçesi

3.6.1. Sabiha Gökçen Havalimanı

Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul'un Anadolu Yakasında bulunan Pendik ilçesinin Kurtköy bölgesinde yer almaktadır. 655 hektar büyüklüğünde ve açık bir alanda konumlandırılmaktadır. 8 Ekim 1987 yılında Savunma Sanayi İcra Komitesi tarafından yapımına karar verilmiştir. İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) projesinin en önemli ayağı olmuştur (Özcan & Gündoğar, 2015). O dönemde Başbakan Turgut Özal tarafından Almanya, Amerika, Fransa ve birçok ülkenin uygulamaya koyduğu İTEP projesinin benimsemesiyle bu proje meydana gelmiştir. Bu projenin gerçekleşebilmesi için gerekli planların oluşturulması, koordinasyonun sağlanması ve kamulaştırılması için Savunma Sanayi Bakanlığı görevlendirilmiştir. Yatırım için

gerekli olan finansman kaynağı ise Savunma Sanayi Destekleme Fonu aracılığıyla karşılanması kararlaştırılmıştır.

Sabiha Gökçen Havalimanı 2001 senesinde hizmet vermeye başlamıştır. Günümüzde yaklaşık olarak 90.000 ton malzeme ve 3.000.000 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Oldukça önem teşkil etmesindeki diğer faktörler; alışveriş merkezleri, banka şubeleri, bürolar ve çalışma ofisleri, kafeteryalar ve soğuk hava depolarının bulunmasıdır. 3.000 m uzunluğa sahip iki adet pisti, 55 uçak kapasitesine sahip park alanı ve eş zamanlı 22 adet uçağa yakıt yükleyebilme kapasitesi bulunmaktadır. 2008 yılının haziran ayında "uçak hastanesi"ni faaliyete geçirmiştir. 2012 yılında tam kapasite çalışmaya başlayan bu uçak hastanesi; uçakların bakım ve onarım ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Uçakla ilgili teknik personel yetiştirmekte ve oldukça fazla istihdam sağlamaktadır.

Sabiha Gökçen Havalimanı konumu itibariyle de oldukça stratejik bir bölge olan Anadolu Yakası ve İstanbul-Kocaeli turizm ve üretim hattında yer almaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından alınan karar doğrultusunda Atatürk Havalimanı tarafından gerçekleşen kargo taşımacılığı Sabiha Gökçen Havalimanı'na yönlendirilmiştir. Bunun neticesinde Sabiha Gökçen Havalimanı daha fazla değer kazanmıştır (Havaalanları Daire Başkanlığı, 2009).

3.6.1.1. Ulaşılabilirlik

Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kentsel ve ekonomik gelişimi, yeni açılan metro hattı ve otoyollar sayesinde desteklenmektedir. E-5 ile TEM arasında bağlantılı olarak yer alan yollar çeşitlendirilmiştir. Kentin doğu ve batısında her yere ulaşımın sağlanması için metro hattı Kurtköy ve Maltepe bölgeleri arasından geçmektedir. Ayrıca havalimanına ulaşım otobüsler sayesinde desteklenmektedir. Havaş adını verilen otobüsler belli noktalardan yolcuları alarak havalimanına doğrudan ulaştırmaktadır. İETT otobüslerinden de yine son durak havalimanı olacak şekilde düzenlemeler yapılmıştır ve son durağı Tavşantepe istasyonu olan metro hattını, havalimanı son durak olacak şekilde İBB ve Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı tarafından uzatma çalışmaları da devam etmektedir. Konumu ve ulaşım araçlarının çeşitliliği sayesinde havalimanına varış son derece kolaylaşmaktadır (Özyılmaz, 2017).

3.6.1.2. Etkileşimde Olduğu Diğer Projeler

İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) Projesi kapsamında ilk olarak havalimanı yapılması sonrasında birçok eleştiriye maruz kalınmasına sebep olmuştur. Bu projenin temel hedefi teknoloji alanında hizmet ve ürün üretimi olmaktadır. Bu teknolojik ürünlerin ve hizmetlerin üretiminin ardından pazarlama yapılması hedeflenmiştir. Aynı zamanda bakım ve onarım alanında da hizmet sağlanması hedeflenmiştir. Uluslararası ilişkilerin rahatlıkla gerçekleşebilmesi için havalimanı projesi bir araç niteliğinde olmuştur (Özyılmaz, 2017).

Projeden ilk olarak gelir elde edilmesini sağlamak için havalimanı yerine günün şartlarına uygun diğer ülkelerinde faydalanabileceği bakım ve onarım hizmetinin yapılması gerektiği konusunda eleştirilmiştir. Projenin en fazla eleştiri alan aşaması ise projenin meydana gelmesinde havalimanı bir araç niteliği taşıması gerekirken amaç olmasıdır (Karaca, 2015). Projenin yapımının ardından yaklaşık 30 yıl geçmesinin sonucunda yapılan değerlendirmelerde havalimanının oldukça hızlı bir gelişim gösterirken, asıl amaç doğrultusundaki gelişmeler yavaş ilerlemiştir. Bu durum yapılan eleştirilerin haklı çıktığını göstermiştir.

3.6.2. Havalimanı Sonrası Büyüme: Tuzla İlçesi

3.6.2.1. Planlama Süreci

Tuzla ilçesi, İstanbul'da yapılan Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakın olmasından dolayı, kendini geliştirmek ve ekonomik olarak fayda sağlamak amacıyla kendini her anlamda geliştirme yoluna gitmiştir. Kentte bulunan ticaret merkezleri, alışveriş alanları, konut yapıları, altyapı çalışmaları hızla çoğalmış aynı zamanda daha modern ve kaliteli yapıların meydana gelmesi için çalışmalar yapılmıştır.

Tuzla İlçesi'nin kentsel dönüşüm sürecinde dört farklı dönem bulunmaktadır. Bunlar: 1920-1950 yılları arasında meydana gelen mekânsal gelişimler, 1950-1975 yılları arasında meydana gelen mekânsal gelişimler, 1975-1990 yılları arasında meydana gelen mekânsal gelişimler ve 1990 yılından sonra meydana gelen mekânsal gelişimler şeklinde sıralanabilir. 1924 yılında gerçekleşen Türk ve Rum halkının karşılıklı

değişimini tanımlayan mübadele olgusu, bu bölgenin yerleşimi üzerinde sosyal yapı ile beraber mekânsal dönüşümü de harekete geçiren en önemli kırılma noktasıdır (Sayar, 2011). 1950-1975 yılları arasında büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının bölgeye yerleşiminin göç olgusunu tetiklemesi ise yeni konut gelişiminin önünü açmıştır. 1975-1990'lı yıllardan günümüze ulaşan dönemde ise mekânsal gelişimin yönünü belirleyen faktörler Tersane ve Deri Organize Sanayi'nin Tuzla ilçesi kimliğinin üzerindeki etkisidir (Sayar, 2011).

3.6.2.2. Demografik Yapının Değişimi

Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yapılmasından sonra gelişen ulaşım araçları sayesinde ilçeye olan göçlerde artış meydana gelmiştir. İş olanaklarının doğmasından kaynaklı olarak, çalışan kesimin sayısında artış olmuştur. Kentsel alanlar sosyal, kültürel ve ekonomik alanlarda nüfusun artışıyla paralel olarak gelişim göstermiştir. Sağlık merkezleri, okullar ve diğer hizmet noktaları talebi karşılayabilmek için sayılarını artırmıştır. Tuzla ilçesinin tercih edilme sebeplerinden biri olan ucuz konutlar ve kiralar sayesinde de Şişli, Mecidiyeköy gibi nüfusun yoğun olduğu bölgelerden Tuzla'ya göçlerin arttığı gözlemlenmektedir. Gelen bu göçler sayesinde bölgede ki çeşitlilik de artmıştır. Yükse okul mezunu sayısı da ciddi şekilde artış görülmekte, yerel ve genel seçimlerde de sonuçlar gözlemlendiğinde önceki yıllara göre ciddi farklılıklar olduğu anlaşılmıştır.

3.6.2.3. Siteleşme Süreci

Bireylerin kentin kalabalıklaşmasıyla kendilerine güvenli bir konut seçmeleri konusunda yardımcı olan sitelere daha fazla talep gösterdikleri görülmüştür. Demografik yapıda meydana gelen değişimler çalışan nüfusun artması ve daha çekirdek aile yapısına gidilmesi siteleri çekici kılmaktadır. Ayrıca bölgede boş arazi yapısının fazla olması ve havalimanının yapılası ile cazip hale gelen Tuzla bölgesine de birçok özel ve devlet kurumları da siteler inşa etmeye başlamıştır. Son olarak Aydınlı-Mescit ve Orta mahallesini kapsayan TOKİ projesinin de hayata geçirildiği, konut sahiplerine yakın bir zamanda anahtar teslimi yapılacağı beklenmektedir.

3.6.2.4. Sosyal ve Kültürel Değişim

Havalimanına olan yakınlık farklı kültürlere sahip toplulukların oluşmasına sebep olmaktadır. Aynı zamanda uluslararası insan trafiği olması sosyal faaliyetlerin artmasını sağlamıştır. Farklı kültürlerin bir araya gelmesiyle bölgenin de kimlik yapısında değişimler meydana gelmektedir. Kültürlerin çeşitlenmesi yapılan etkinliklere de yansımış, belediyeler ve özel kurumlar aylık ve yıllık planlamalarını yaparken programlardaki çeşitliliği arttırmıştır. Son dönemlerde özellikle tiyatro ve konser sayılarında da artışlar gözlenmiştir. Tuzla sahile inşa edilen marina ile birlikte turistlerin de tercih noktalarından biri haline gelen Tuzla ülke ekonomisine ve turizme de katkı sağlamaya başlamıştır.

İstanbul Anadolu yakasında bulunan Tuzla ilçesi Kocaeli il sınırında yer almaktadır. Anadolu yakasının son ilçesi olan Tuzla'nın kuzeyinde ve batısında Pendik ilçesi, doğusunda Kocaeli'nin Gebze ilçesi ve güneyinde Marmara Denizi bulunmaktadır. 1992 yılında ilçe olan Tuzla'nın yüz ölçümü 86 kilometrekaredir. Tarihi milattan öncesine dayanın ilçenin ilk adı bilinmemektedir (Özcan & Gündoğar, 2015).Osmanlı Döneminde şehrin tuz ihtiyacını karşıladığı için adı Tuz Gölü'ne istinaden verilmiştir. 1912 yılına kadar Rumların yaşadığı ve balıkçı kasabası olarak bilinen ilçe, 1924 yılından sonra mübadele ile Selanik, Kavala, Drama ve Kalkış 'tan gelen Türklerin yaşam alanı olmuştur. Osmanlı Döneminde Üsküdar Mutasarrıflığına bağlı iken cumhuriyetten sonra Gebze'ye bağlanarak köy unvanını almıştır. 1951 yılında Kartal'a ve 1989 yılında Pendik'e bağlanmıştır. 3 Haziran 1992 ise ilçe olmuştur. Marmara Denizine 13 km sınırı bulunan Tuzla'da yerli halkın en önemli geçim kaynağı balıkçılık ve tarımdır. Bamya tarlaları ile meşhur olan ilçe siteleşmeden sonra arazilerin satılması ile bamya tarlalarını kaybetmiştir. İlçenin iç kesimlerinde özellikle tarım ve hayvancılık yapılmakta olup bu özelliğini halen korumaktadır. İstanbul'da yapılan çevresel dönüşümlerden sonra sanayi bölgesi ve fabrikalar şehrin içinden Tuzla ilçesine taşınarak yoğunluk bu bölgeye kaymıştır. Halen meşhur İstanbul halinin de taşınma süreci devam etmektedir. Arazi yapısının uygunluğu ve boş alanların fazlalığı nedeniyle birçok proje yapılırken özellikle Tuzla tercih edilmektedir. Formula 1 pisti de bunlardan biridir. Yerel yönetimlerin uyguladığı projeler ve imar çalışmaları

ile bölge giderek zenginleşmiş ve buna paralel olarak nüfus da yoğunluğunu artırmaya başlamıştır.[2]

[2] İstanbul Şehir Rehberi, "Tuzla", 10 Haziran 2020. https://www.istanbul.net.tr/istanbul-rehberi/dosyalar/bolumler/tuzla/7/92

BÖLÜM 4. BULGULAR VE TARTIŞMA

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul-Anadolu Yakasına inşa edilen, bölgenin büyük oranda kalkınmasına hizmet eden, bölgeyi sosyal, ekonomik ve kültürel yönden etkileyen mega projelerden birisidir. Bu bölümde, katılımcılardan derinlemesine yüz yüze görüşme tekniği ile elde edilen veriler tartışılmış, genel hatları ile havalimanı çalışanı olmak, havalimanının bölgeye etkileri, bölgedeki kentleşmenin nasıl şekillendiği, bu gelişmelere bakarak mega projelerin yapılan ve yapılacak olan projelere katkıları, bölgenin nüfusundaki değişimler değerlendirilerek katılımcıların görüşleri üzerinden teze konu olan çalışmamızın bulguları tartışılmıştır.

4.1. Sabiha Gökçen Havalimanı ve Tuzla

Osmanlı Döneminde "*Sultan Çayırı"* olarak bilinen Tuzla ve çevresi, on altıncı yüzyılda askeri seferlerde Osmanlı ordusunun konaklama yeri olarak kullanılan bir bölge olduğu bilinmektedir. Bu dönemlerin mimari kalıntısı olan Sultan I.Ahmet Camii ve Davut Ağa çeşmesi bahsi geçen dönemlerde Tuzla Bölgesinde kamusal alan faaliyetlerinin gerçekleştiği küçük ölçekli bir faaliyet alanına hizmet etmekteydi. Nüfusunu uzun dönem Rum halkının oluşturduğu Tuzla ilçesi 1924'ten sonra mübadele ile birlikte yeni göçler de almaya başlamış, gelen Türk aileleri bölgenin nüfus demografisini değiştirmiştir. Sahil şeridinde olduğu için bölge halkı geçimini uzun süre balıkçılık ile sağlamış, ayrıca tarım arazilerinin geniş olması sebebi ile de tarımsal faaliyetlerinde bölgede aktif olarak yapıldığı görülmüştür. İstanbul Boğaziçi Köprüsünün yapılması, Organize sanayinin bölgeye kayması ile birlikte bölgedeki dengeler değişmeye başlamıştır. Daha sonraki yıllarda İstanbul tersanesinin de Tuzla-Pendik sahil şeridine kayması ile nüfus giderek çeşitlenmiştir. Son olarak Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yapılması ile birlikte bu durum hiç durmadan büyüyen bir nüfus akımına dönüşmüştür (Özcan & Gündoğar, 2015).

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, İstanbul'un Anadolu Yakasında bulunan D-100 ve TEM otoyolları arasındaki alanda kalan Pendik ilçesi sınırları içindeki bir mega projedir. Aynı zamanda Tuzla sınırında yer almasından dolayı iki ilçe için de sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan önem arz etmektedir. Havalimanının da etkisiyle Anadolu

yakasındaki nüfus artışının en yoğun olduğu ilçeler Pendik, Tuzla, Kartal ve Sancaktepe olmuştur. Bu durum sınır il olan Kocaeli'nin Gebze ilçesinde de benzerdir (Esmer, 2017). İlçelerdeki nüfus artışı konut arzını beraberinde getirmiştir. Özellikle açılan yeni istihdam alanları ile birlikte bu bölgelere göç gün geçtikçe daha da hızlanır hale gelmiştir.

Tuzla ve Sabiha Gökçen Havalimanı denilince yukarıda anlatılan konuların akla geldiği gibi başka birçok çağrışımların da olabileceği düşünüldüğü için araştırma sorularımızda bu konuyu ekleyerek alınan cevaplarla bu durum tartışılmış ve bir takım sonuçlar elde edilmiştir. Araştırmaya katılan havalimanı çalışanları Sabiha Gökçen ve Tuzla denince akıllarına gelen çağrışımların yakınlık, havalimanı ve sakinlik olduğunu belirmiştir. Araştırmanın çoğunluğunda ise havalimanı çalışanları Sabiha Gökçen ve Tuzla denince ilk olarak akıllarına yakınlık düşüncesinin geldiğini ifade etmişlerdir. Örneğin 32 yaşında bir katılımcı bu durumu açıklarken ''yakınlık'' (K1, Erkek) demiştir. Diğer taraftan daha az sayıda katılımcı ise bu durumu ''zamandan kazanma'' (K5, 45, Erkek) şeklinde ifade etmiştir.

Tuzla bölgesi İstanbul'da yaşayan kişilere göre İstanbul'un dışı olarak görülen, kafa dinleme yeri olarak tanımlanan sakin semtlerden birisidir. İstanbul'un kalabalığından bunalmış birçok aile evlerini Tuzla bölgesine taşıma kararı almıştır. Özelikle havalimanı yapıldıktan sonra bölgeye göçlerde artış görülmüştür. Havalimanı yapıldıktan sonra çevreye yapılan alışveriş merkezleri, oteller, kafeler ve konutlar bölgenin kalkınmasını sağlamış, bu durum nüfusun artmasına neden olmuştur. Ayrıca havalimanının inşa edildiği bölgeye baktığımızda sadece Pendik ve Tuzla ilçelerinde değil, Kartal ve Maltepe ilçelerinde de benzer etkilerin görüldüğü anlaşılmaktadır (Özyılmaz, 2017). Katılımcılardan biri bunu şu sözlerle dile getirmiştir;

> *Biz daha önceden de burada oturuyorduk.Sakin bir yerdi. Sahil tarafında villalar var oralara tatile gelirlerdi. Sakin bi yerdi Tuzla ama havalimanı kalkındırdı burayı. Ev fiyatları, kiralar öncesine göre çok arttı. Bizim amcaoğlunun arsası var Akfıratta. 5 katına çıkmış nerdeyse. Keşken biz de alsaydık ama nasip tabi bi anda bu kadar gelişeceğini düşünemedik.*
>
> *(K9, 40 yaşında, Erkek)*

Elde ettiğimiz verilere baktığımızda havalimanı yapıldıktan sonra bölgede nüfusun arttığını ve buna bağlı olarak sosyal ve ekonomik değişimlerin olduğunu söylemek mümkün olmuştur. Özellikle bu değişimin ekonomik alanda olduğu görülmektedir. Artan arazi ve ev fiyatları bölge halkının rahatsızlık duymasına ve bir takım pişmanlıklar yaşamalarına sebep olmuştur. Katılımcılardan alınan verilere göre hemen hemen her alana yansıyan bu değişimler bölge halkının beklentisinin üstünde olduğunu sonucunu ortaya çıkmıştır.

4.2.”Evin İşe Yakın Olması”

Katılımcıların iş aramaya başladıklarında seçeneklerinin arasında havalimanın kaçıncı sırada olduğu sorulmuştur. İlk sırada olduğunu, hiç olmadığını, ikinci ve üçüncü sırada olduğunu belirtenler olmuştur. Araştırmada seçeneklerinin arasında havalimanı ilk sırada diyen ve hiç yoktu diyen kişi sayıları arasında ciddi bir fark olduğu anlaşılmıştır. Her ne kadar servisle işlerine gitseler de mesafenin kısa olması onlar için çok önemli bir faktör olmuştur. Çoğu katılımcı eve daha erken gitmenin hayatlarını çok daha kolaylaştırdığını, dinlenmeye vakit bulduklarını, aileleriyle kaliteli zaman geçirdiklerini ifade etmişlerdir. Katılımcıların bazıları öneri ile geldiğini, bazılarının evlerine yakın olduğu için tercih etmek zorunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Ev araştırması yaparken tanıdıklarının önerisi ile Tuzla’yı seçenler çoğunluğu oluşturmaktadır. Örneğin 31 yaşında bir katılımcı bu durumu açıklarken ‘‘Yoktu aklımda. Buraya ben Bursa’da yaşıyordum. İstanbul’a geliş sebebim oldu diyebilirim. Öneri ile geldim.’’(K2, Erkek) demiştir. Bir diğer katılımcı da bu durumu ‘‘burası daha yakın olduğundan’’ (K8, 31, Erkek) şeklinde ifade etmiştir.

Benzer şekilde bir diğer katılımcı da şu şekilde durumu ifade ederek ailesine daha çok vakit ayırmasının işinin eve yakın olmasında büyük etken olduğunu ifade etmiştir;

Benimde ikinci ve üçüncü tercihimdi. İlk önce Tuzla civarına eve yakın bir yerlerde iş baktım. Belediyeye de başvurdum hatta burası nasip oldu. Eve yakın olması önemli benim için diğer türlü tüm vaktim yolda geçer. Çok yorgun geldiğim için zaten uyuyorum bi iki saat. Geç gelsem bizimkileri hiç göremeyeceğim.

(K6, 44 yaşında, Erkek).

Türklerde sivil havacılık çalışmaları Osmanlı Döneminde sadece askeri alanda sınırlıdır. İlk sivil havacılık çalışmaları 1912 yılında başlamış Türk Hava Kurumu (THK) o zamanki adı ile Türk Tayyare Cemiyeti kurularak başlamıştır. İlk havalimanı Atatürk Havalimanı'na yakın olan Sefaköy'de kurulmuştur (Sezgin, 1991). 1933 yılında beş uçaklık filo ile çalışmalar başlamış, asıl gelişmeler ise 2. Dünya Savaşı'ndan sonra gerçekleşmiştir. 1956 yılında Devlet Hava Meydanları işletmesi kurulmuş, havalimanlarının işletilmesi ve güvenli bu kurum tarafından yürütülmüştür (Sezgin, 1991). Bir dönem duraklama yaşandıktan sonra 1983 yılında Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesi ile birlikte havayolu ulaşımında belirgin bir gelişmeler yaşanmıştır. 90'lı yıllarda havalimanlarının yeni konvansiyonel havalimanı çalışmalarından ziyade mevcudun standartlarının korunmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. 1998 yılında Uzak Doğu'da meydana gelen ekonomik kriz sebebi ile Türkiye'deki havayolu ulaşımında olumsuz gelişmeler yaşanmış, 2000'li yıllarda ancak kendini toparlayabilmiştir.

Havayolu ulaşımının artması ile birlikte Sivil Havacılık sektöründe yer hizmetleri memuru, kabin görevlisi, teknisyen, pilot gibi personel ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyacı karşılayabilmek için bazı kurum ve kuruluşlar personel eğitimine yoğunlaşmıştır. Bu kurumlardan bazıları; Türk Silahlı Kuvvetleri (THK), Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu, Top Servis, Bon Air, İstanbul Havacılık Kulübü, Duha Havacılık gibi yurt içi özel uçuş okulları, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu, Dalaman Meslek Yüksek Okulu, Çelebi, Havaş, TGS, Gözen Air, THY A.O Genel Müdürlüğü, Usaş, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü'dür (Somuncu, 2019). Mesleki ve teknik eğitimlerde öğrencilerin bu alana yönelmesinde çeşitli etkenler vardır. İstihdam, yabancı dil, arkadaş etkisi, alana olan ilgi ve yetenekleri, merak bunlardan bazılarıdır. Teorik

eğitimler okullarda, uygulamalı olan eğitimler ise işyerlerinde gerçekleştirilmiştir. Özellikle son yıllarda teknolojinin gelişmesi ile birlikte bu sektörde personel ihtiyacı artmış, sürekli olarak çalışan personel gereksinimi doğmuştur (Somuncu, 2019). Bu araştırmada katılımcıların eğitim durumuna baktığımızda çoğunluğun Sivil Havacılık Okullarından mezun olduğu görülmektedir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın açılması ile birlikte yeni istihdam alanı oluştuğundan dolayı özellikle Anadolu Yakasından ikamet eden havacılık mezunları için ikinci bir alternatifte oluşmuştur. Bu sektörden ayrılmak istemeyen mezunlar kıta değiştirerek işe gitme yükünden kurtulmuş, daha rahat koşullarda ailelerine yakın oturarak çalışmaya başlamışlardır. Evin işe yakın olmasını öncelik olarak gören çalışanlar için Sabiha Gökçen Havalimanı bir tercih edilme noktasında ilk sıraları almıştır.

> *İşe yakın olması tabi ki çok önemli. Sivil Havacılık mezunuyum ben. Burası olmasa ya başka bir alanda çalışacaktım ya da karşıya gidecekti. İstanbul gibi bir şehirde bu benim için zulüm olurdu.*
>
> *(K6, 44 yaşında, Erkek).*

Bazı katılımcılar ise ailelerin kendileri için önemli olduğunu vurgulamış, iş ve ev seçimi yaparken onlara yakın olacak şekilde araştırma yaptıklarını belirtmişlerdir. Bu durumu 30 yaşındaki katılımcı ''Anadolu yakasında olması. Ailem Bursa da yaşıyor onlara yakın olduğu için. Ablamda o sırada Ataşehir'deydi onda kalıyordum'' (K13, Kadın) şeklinde ifade etmiştir.

Bir bölgeye göç ederken oradaki tanıdıklar ve akrabalar çok önemlidir. Bunun önemli olmasının ilk nedeni o kişilerin bölgeyi iyi tanımaları ve bölge hakkında ayrıntılı fikir verebilmeleridir. İkinci nedeni ise yeni taşınacak kişilere ilk etapta barınma, beslenme ve genel ihtiyaçlarında destek olmalarıdır. Bölgeyi tanımadan oraya taşınmak risklidir ve çoğu kişi bu riski göze almak istemez. Tanıdık kişilerden alınacak referanslar altın değerindedir (Çelik F. , 2006). Katılımcılardan alınan verilere bakıldığında Sabiha Gökçen Havalimanını seçmelerinin nedenini evlerine ya da tanıdıklarına yakın olmasına bağlayabiliriz. Tanıdıklara yakın olması bölgeleri cazip hale getirirken bunun yanında başka etkenlerinde olduğu anlaşılmıştır. Özellikle havalimanı yapıldıktan sonra istihdamın artması bölgenin çekiciliğini arttırırken, İstanbul'un diğer ilçelerine göre özellikle Avrupa Yakasına göre daha uzuz olduğu,

sosyal faaliyetlerin ve mahalle kültürünün daha yaygın olduğu anlaşılmıştır. Bireysel yaşamdan bunalan aileler bunun çözümünü bölgeye taşınmakta bulmuştur. Ayrıca Anadolu Yakasından ikamet eden Sivil Havacılık Okullarından mezun olan öğrenciler İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın açılması ile birlikte tek seçenekleri olan Avrupa Yakasına gitmekten kurtulmuş evlerine daha yakın bir bölgede çalışma imkânı bulmuşlardır. Bu sayede trafikte geçirdikleri süre azalmış sosyal hayatlarında daha aktif olabilmişlerdir.

4.3. "Büyük Şehirlerin Büyük Derdi": Ulaşım ve Çevre Kirliliği

Metropolde yaşamanın kolaylıkları olduğu kadar zorlukları da vardır. Ulaşım, çevre kirliliği, farklı kültürlere alışma vs. bunlardan bazılarıdır. Gelişmiş kentlerde bu ulaşım sorunun çözülmesi için toplu taşımaya öncelik verilmiş ve toplu taşıma kullanımı ile ilgili planlamalar yapılmıştır. Kent içerisindeki ulaşımı rahatlatarak iş alanlarına ve yerleşim yerlerine kişilerin ulaşmasına etkin hale getirmek hedeflenmiştir. Büyük şehirlerde araçlarda geçirilen süre arttığı için trafik sıkıntısı da kaçınılmaz olmuştur (Ağaoğlu & Başdemir, 2019). Her ne kadar kent içi ulaşım rahatlatılmış ve toplu taşıma araçlarında düzenlemeler yapılmış olsa da araştırmamızdan elde ettiğimiz verilere baktığımızda sorunların çözümünün yetersiz kalındığı görülmektedir. Araştırmada havalimanı çalışanları da yaşadıkları şehirde maruz kaldıkları kentsel sorunlardan bahsetmiştir. En büyük sıkıntılarının başında büyük şehirlerin yegâne derdi olan ulaşım ve trafik gelmektedir. Katılımcıların Tuzla'dan direk olarak havalimanına giden otobüs veya dolmuşun olmadığını bu yüzden mesaiye veya herhangi bir şey olduğunda kişisel araba veya taksiye mecbur kaldıklarını ifade etmişlerdir.

> *İmkânlar güzel sıkıntı değil de ulaşım sıkıntı oluyor. Mesela bulunduğum oturduğum yerde de her tarafa gidecek otobüs olmuyor. Havalimanının otobüsü var bir tane ama hani çok uzun mesela 10 dakikalık geldiğimiz yere otobüsle gelmeye kalksak 1 saati filan buluyor.*
>
> *(K1, 32 yaşında, Erkek).*

Bir diğer katılımcı bu durumu şu şekilde ifade etmiştir;

> *Bazen servisi kaçırabiliyoruz. Tuzla merkezden ya da bulunduğumuz bölgeden havalimanına dolmuş otobüs hiçbir şey yok bir tane hat var saten o da 4 saatte bir geçiyor ve çok fazla dolanıyor o kanyonun içerisi dâhil. Bizim aslında bölge olarak güzel yalı tarafından itibaren bir hat*

konulması gerektiği konusunda düşüncelerim var. Çünkü buradan ben 7 dakikalık evime gitmek için Pendik köprüye gitmem lazım ya da kaynarcaya gitmem lazım. Ya da taksi tutmalıyım.

(K6, 44 yaşında, Erkek).

Mega projelerin yapılmaya başlaması ile birlikte çevresindeki arazilerin değerini artırmış ve bu arazilerde uzun süreli inşaat çalışmalarının yapılması sebebi ile çevre kirliliğini de arttırdığı gözlemlenmiştir. Bazı katılımcılar gürültüden ve inşaat çalışmaları esnasında ortaya çıkan kirlilikten rahatsız olduklarını şu şekilde ifade etmişlerdir;

Tuzla'yla alakalı pek bir sorun yaşamıyorum zaten o yüzden Tuzla'da oturuyorum. Aydınlı 'dayım. Ne olabilir inşaat olabilir inşaatın gürültüsü olabilir şuanda pisliği inşaatın sesi olabilir çevre kirliliği olarak. Onun dışında başka bir problemim yok.

(K2, 31 yaşında, Kadın).

Özellikle gürültünün artması katılımcıları rahatsız ederken yapımı devam eden projeler yüzünden inşaat çalışmaları sırasından oluşan atıklar çevreyi büyük oranda kirletmiştir. Hafriyat kamyonlarının yoğunlukta olması sebebi ile yollar zarar görmüş, malzeme indirmeleri esnasında bulundukları sokakları araç trafiğine kapatarak ailelerin mağdur olmalarına neden olmuşlardır.

4.4. Konut Seçimi

Temel ihtiyaçlardan olan barınma ihtiyacını karşılamak için konut sahibi olmak bireylerin en öncelikli isteklerinden biridir. Gelişmiş ülkelerde ise bu sosyal hayata endekslenmiştir. Ülkemizde bu ihtiyacı karşılamak amacıyla TOKİ öncülüğünde refah seviyesini ve yaşam kalitesini arttırmak amacıyla birçok proje hayata geçmiştir. Yaşanılan bölgenin rehabilite olması, doğal afet riskinin azaltılması ve göçle birlikte gelen çarpık kentleşmenin önüne geçilmesi için bu projeler çok büyük önem arz etmektedir (Yertutan & Çetinyokuş, 2021). Araştırmada elde edilen veriler incelendiğinde özellikle site güvenliğinin olması, çevrenin ve sosyal hayatın düzenli hale gelmesi için ev satın alımında ya da kiralamalarda toplu konutların tercih edildiği görülmektedir. Aydınlı Emlak Konut, TOKİ ve diğer siteler katılımcıların öncelikli tercihleri arasında yer almaktadır. Bu seçimlerine etki eden şartlardan biri de

havalimanına yakın olmak istemeleridir. Örneğin 45 yaşında bir katılımcı bu durumu, ‘‘havalimanına göre seçtim. İşe yakın olmasından dolayı seçtim. Aydınlı.’’ (K5, Erkek) şeklinde özetlemiştir.

Bir başka katılımcı ise şu ifadeleri kullanmıştır;

Emlak Konutta oturuyoruz biz hem işe yakın hem de site güvenliği var. Çocuklar site içerisinde rahat rahat geziyorlar. İçimiz rahat oluyor e işe de 10 dk da geliyorum acil durum çıksa evde hemen ulaşabilirim. Bir de şu var burada oturanlar bizim gibi çalışan sınıf mahallelere göre daha elit.

(K11, 35 yaşında, Erkek).

Konut satın alma gücünün belirlenmesinin en yaygın şekli hane halkı geliri ile konut maliyeti arasındaki ilişkinin karşılaştırılmasıdır. Herhangi bir aile kendi gelirinden belli bir orandan fazlasını konut maliyetine ayırıyorsa pahalı bir konutta yaşıyor demektir. Bu uluslararası literatürde başparmak kuralı olarak bilinir. Bu düşünce 19. yy.da yapılan bütçe çalışmalarındaki bir haftalık maaşın bir aylık kiraya denk gelmesi yaklaşımına dayanmaktadır (Mulliner, Smallbone, & Maliene, 2013). Bu görüşten yola çıkarak TOKİ ve Emlak Konut gibi sitelerde oturan katılımcılara bakıldığında ödeme şekillerinin hane halkını zorlamayacak şekilde olduğu görülmüştür. İşinden ve ailesinden dolayı İstanbul’a geldiğini belirten katılımcılar ara sokaklarda bir evde oturmaktansa siteleri tercih ettiklerini belirtmiştir. Katılımcıların bu mekânlarda elde ettikleri deneyimlere baktığımızda somut mekân olan alanlara mesleki edinimler ve kişisel tecrübeler sayesinde bir duygu eklendiği Lefebvre’nin yaşanılan mekân ile anlatmaya çalıştığı kuramın havalimanı çalışanları gözünden verilere baktığımızda tüm boyutları ile anlaşıldığı ortaya çıkmaktadır.

Satın aldık biz fakat ödemesi daha bitmedi. Eski oturduğum yere de yakın bildiğim yer olduğu için ve güvenlik için burayı seçtik. Bir de eşimin annesine yakın olduğu, birde Bursa ya yakın olduğu için. Aynen birde havalimanına yakın olduğu için. Yakınlık her şey İstanbul’da.

(K2, 31 yaşında, Kadın).

Bu araştırmada bahsi geçen konutların ödeme yöntemi kendilerine ait olduğu gibi kredi ve ya nakitle tamamını ödeyen katılımcıların da olduğu anlaşılmıştır. Özellikle aile mirası katılımcılar için seçenek olmuştur. Katılımcıların bazıları bir

kısmını nakit bir kısmını ise kredi ile aldıklarını bazıları ise aile mirasından kaldığını belirtmiştir. Kimi katılımcılar ev parasını ödemeye devam ettiklerini, kimi katılımcılar ise ev parasını bitirdiklerini belirtmektedir. 29 yaşında bir katılımca bu durumu ‘‘bir kısmı kredi. Para ödemeye devam ediyorum’’ (K12, Erkek) şeklinde ifade etmiştir. Bir başka katılımcı ise ‘‘Ailem burada oturuyordu zaten. Bana düşen daireyi sattım burayı aldım çok az bir ödemesi kaldı. Önümüzdeki yıla biter’’ (K6, 44 yaşında, Erkek) demiştir.

Konut ihtiyacının karşılanabilesi için ev satın alınabileceği gibi kiralama yöntemi de tercih edilebilir. Satın alınacak konut için kullanılacak kredinin faiz oranı yüksekse bireyler mecburi olarak kiralamayı tercih etmektedirler (Zhang, 2014). Bazı katılımcılar ise kiracı olduklarını ev satın almanın bütçelerini zorlayacağını belirtmiştir. Bilindiği üzere İstanbul’da konut fiyatları giderek artmaktadır. Yüksek rakamları karşılayamayan bireyler uygun fiyatlı kiralık ev arayışına girmişlerdir. Bu araştırmaya baktığımızda bazı katılımcıların daha uygun olduğu için Tuzla’ya taşındığını, bazılarının ise hane gelirinden kaynaklı kirada oturdukları anlaşılmıştır. Örneğin 32 yaşındaki katılımcı bu durumu ‘‘kiracıyım. Ev almak isteriz tabi ama tek çalışan var anca geçiniyoruz (K15, Erkek) şeklinde ifade etmiştir.

Bir diğer katılımcı ise şöyle ifade etmiştir;

1100 TL veriyoruz, daha uygun, sahil tarafında evler çok pahalı mecbur Aydınlı’da seçtik. Beykoz’da oturyordum önceden ailemin yanında. Evlenince işe de yakın olsun diye buraya geldik en uygun burdaydı. İmkan olursa satın almayı da düşünüyoruz ama gebze tarafı da olabilir. İstanbul çok pahalı oralar daha uygun.

(K3, 30 yaşında, Erkek).

Bu araştırmadaki verilere baktığımızda konut seçiminde en önemli etkenin ucuzluk olduğu anlaşılmaktadır. Maddi imkânlar arttıkça yaşam kalitesi de değişmektedir. Tek çalışanın olduğu evlerde genellikle ev satın almak yerine kiralık ev tercih edilirken, iki ve daha fazla çalışanın olduğu ailelerde konut alımının olduğu görülmektedir. Aile büyüklerinin maddi destekleri ile konut alımlarına rastlansa bile, ekonomik olarak daha fazla gelire sahip olan ve aile büyüklerinden bağımsız hareket eden kişiler harcamalarını daha güvenle yapmakta ve gelecek planlarını daha net şekillendirmektedirler.

Mekânlar, kentin ürettiği kullanım alanlarıdır. Lefebvre 'ye göre bu toplumsal bir süreçtir. Araştırmamıza baktığımızda havalimanı inşaatının yapılmaya başlaması ile birlikte kentsel ve mekânsal olarak değişim sürecine girilmiş, bu değişim toplumu da kendisi ile bir değişimin içine sürüklemiştir. Lefebvre'nin (2019) de dediği gibi kentler insanlarla birlikte doğmuş ve onunla birlikte gelişimini sürdürmektedir. Havalimanının tasarlanması, çevresindeki arazilerin değerini arttırması bu arazilerin parsellenerek alınıp satılması ve devamındaki tüm süreçler Lefebvre'nin mekânın üretimi olarak ileri sürdüğü kuramının dönemlerinden biri olan çelişkili mekâna örnek olarak gösterilebilmektedir.

4.5. Dünden Bugüne Tuzla

Kentlerde gözle görülen en önemli gelişmeler konutlardaki saçaklanmadır. Konutlar yapıldıkça tarım alanları azalmaya başlar ve yarı kırsal yarı kentsel bir görüntünün ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durum kırsal alanlardaki sosyal yapının da değişmesine yol açmaktadır (Özbay, 2019). Havalimanı inşaatı başladıktan sonra bölgedeki sosyal hayatta değişmeye başladı. Açılan istihdam alanları sayesinde bölgeye olan göçler artmış, bu durum konut arzını arttırmıştır. Özellikle Aydınlı ve Akfırat mahallelerindeki tarım alanları ilçenin üst kesimlerine Tepeören Mahallesi ve çevresine kaymıştır. Aydınlı da ise kentsel dönüşüm sürecine giren eski konutlar ve boş arazilere yapılan inşaatlar sebebi ile konut sayısında ciddi bir atışa neden görülmüştür. Tuzla ilçesi İstanbul'un diğer ilçelerine göre sakinliğini korusa da gelen göç sebebi ile eskiye oranla nüfusta artış olduğu anlaşılmaktadır. Saha araştırmamıza baktığımızda katılımcılarda özellikle çevre ve gürültü kirliliğinden rahatsız oldukları dile getirmişlerdir.

Arazi gelişiminin incelendiğinde içeriğinde "ulaşım-arazi kullanım" kararları bulunduğu görülmektedir. Kamusal altyapı çalışmalarında ise bu durum genellikle ulaşım yatırımlarına göre planlanmaktadır. Kentin doğru bir şekilde büyümesi ulaşım yatırımlarının ve arazilerin kullanımının bütüncül bir planlama modeli ile şekillenmesi gerekmektedir (Özbay, 2019). Bu araştırmamızdan elde ettiğimiz vereler göre ulaşım altyapı çalışmalarının devam ettiği, yerel belediyenin altyapı çalışmaları ile birlikte sosyal hayatı da canlandırmak için çalışmalar yaptığı anlaşılmıştır. Kentteki boş

araziler, bulundukları mahalleler için farklı şekillerde kullanıma açılabilmektedir. Bu arazilerde kamusal binalar, kent bahçeleri gibi faaliyet alanları oluşturularak bölgedeki sosyal hayatın gelişmesine katkıda bulunulabilir. Daha önce mahallenin karşılanmayan ihtiyacı bu şekilde giderilerek mahallelerin "yaşanabilirlik" düzeyleri arttırılabilmektedir. Katılımcıların görüşü dikkate alındığında Tuzla İlçe Belediyesi'nin de imara açılan alanlardaki park ve bahçe çalışmalarında başarılı olduğu, bölgedeki sosyal hayatın bu şekilde canlandığı ortaya çıkmaktadır.

Aydınlı Tekke Mahallesinde. Yeni yeni gelişiyor zaten Aydınlı. Kentsel dönüşüm olarak iyi bir süreçte iyi gelişiyor. Belediye çalışıyor bence bu sene iyi çalıştı parklar yollar hep yenilendi parkların ışıklandırmaları yetersiz ama onu da bildirdik düzeltirler yakında.

(K8, 31 yaşında, Erkek).

Tuzla sahil bölgesinde marinanın inşa edilmesi, kafelerin ve alışveriş yapılabilecek dükkânların bulunması sebebi ile nüfus hareketliliği daha fazla olmaktadır. Tüm bu sebeplerden dolayı bu bölgede sosyal hayat daha canlı iken yukarı mahallelere baktığımızda daha sakin olduğu anlaşılmıştır. Sakinliği tercih eden aileler Tuzla'yı ikiye bölen D-100 karayolunun kuzeyinde yer alan mahallelerde oturmayı seçmiş, güvenliğin önemli olması sebebi ile de siteler yoğunluklu olarak tercih edilmiştir. Katılımcılardan aldığımız bilgilere baktığımızda ilçe belediyesinin çoğunluğun belediyenin verdiği hizmetten memnun olduğu ortaya çıkmıştır.

Sosyal hayat çok fazla yok işin aslı benim oturduğum bölge itibarıyla söylüyorum. Aydınlı bölgesi çok böyle ancak benim sevdiğim yani sessiz olması biraz daha trafik şehir gürültüsü olmaması. Ben Anadolu'nun küçük bir ilçesinden geldim bana orası daha samimi geldiği için sessiz bir ortam belediyede iyi çalışıyor.

(K5, 45 yaşında, Erkek).

Bunlara ek olarak katılımcılar Tuzla'da oturmaya başlandıkların günden itibaren gözlemledikleri farklılıklardan da bahsetmişlerdir. Katılımcılar konut sayılarında artışın olduğunu, yol, ışık ve peyzaj vb. unsurların geliştiğini ve nüfusun geliştirdiğini belirtmiştir. Bazı katılımcılar havalimanının etkisinin olduğunu bazıları ise yerel yönetimlerin etkisinin olduğunu söylemiştir. Araştırmadan elde edilen verilere göre

Tuzla'nın önceden daha küçük, konutların az olduğu, alt yapısının gelişmediği, sonradan havalimanı ve yerel yönetimlerin etkisiyle geliştiği anlaşılmıştır. Lefebvre'nin bir diğer kuramı olan mekânsal üçlüye baktığımızda Tuzla ilçesinde görülen bu değişikliklerin ve çalışmaların mekânsal üçlüden biri olan tasarlanan mekân bağlamında değerlendirilebileceği mümkün görünmektedir.

> *Az öncede dedim yol hiç yoktu şuan yol da var ışık da var ondan sonra peyzaj çalışmaları da yapılıyor yol kenarlarına. Bunların hiçbiri yoktu ben ilk geldiğimden. Belediye ve havalimanı etken olmuştur.*
>
> *(K6, 44 yaşında, Erkek).*

Bir başka katılımcı şu ise ifadeleri kullanmıştır;

> *Bundan 5-6 sene önce düşündüğümüz zaman Kurtköy Aydınlıyı hani çok çöl gibiydi. Havalimanının sayesinde çalışanların sayesinde etrafı yavaş yavaş gelişmeye başladı.*
>
> *(K5, 45yaşında, Erkek).*

Ayrıca katılımcılar bölgedeki gelişmelerin devam ettiğini, ikinci pist çalışmasından dolayı bölgeye talebin daha da artacağını, Tuzla'nın "sakin, nezih bir ortam olduğunu", işinin burada olduğundan, şehrin gürültüsünün olamamasından dolayı taşınmayı istemediklerini ifade etmişlerdir. Tüm bu sebeplerden dolayı Tuzla'yı sevdiklerini, işten ayrılma ya da özel bir durum olmadıkça burada yaşayacaklarını belirtmişlerdir. ''Düşünüyorum. Boşanma aşamasından dolayı. Gebze'ye geçmeye düşünüyorum bütün çevrem orada işe gidip gelebilirim'' (K9, Erkek) 40 yaşındaki katılımcı bu durumu böyle ifade ederken, benzer şekilde bir diğer katılımcı da ''Hayır. Taşınmak istemiyorum. Bütün yakın çevremiz orda. İşimize de yakın. Tuzlayı seviyoruz'' *(*K10, 38 yaşında, Erkek*)* şeklinde ifade etmiştir.

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın inşasından sonra bölgede artan nüfus havalimanının faaliyete geçmesinden itibaren zirve noktalara ulaşmıştır. Bölgedeki ulaşım ağlarının gelişimi, ilçe belediyeleri ve İBB'nin çalışmalarını yoğunlaştırması bölgenin ulaşılabilirliğini arttırmıştır. Bölgede açılan istihdam alanları bölgedeki ekonomi faaliyetlerini arttırmış buna bağlı olarak bölge kalkınarak ticari ağların gelişmesi sağlanmıştır. Tüm bu gelişmeler ışığında bölgenin nüfusunun artması ile

birlikte iyice canlanan sosyal yaşam ailelerin bölgede kalıcı olmasına vesile olmuştur. Kültürel yaşamın canlılığı, İstanbul'un diğer ilçelerine göre ekonomik hayattaki ucuzluk, sitelerin çoğalması ile birlikte güvenliğin artması Tuzla'yı çekici hale getirmiştir. Bir bütün olarak incelediğimizde ise Tuzla İlçesi'nin Lefebvre'nin yaşanılan mekân kavramı etrafında değerlendirilebileceği görülmektedir.

4.6. Mega Projelerin Mega Etkileri

Ulaşım seçeneklerinin sağlandığı, erişilebilir konumda olan havalimanları ve çevresi, büyük arazi yapısına ihtiyaç duyan yapılan için çekim merkezi olmuştur. Dolayısıyla kentin yayılma yönü, ulaşım odağı haline gelen havalimanlarına bağlı olarak şekillenmiştir. Havalimanları ve çevresi günümüzde artık ulaşım alanı olmaktan çıkmış, bölgeye sağladığı hizmet sayısı ve kalitesi artmıştır. Zamandan tasarruf etmek amacıyla kent trafiğine girmek istemeyen yabancı firmalar ofis binalarını havalimanı çevresinde tutmuş, havalimanlarının içinde yolculara daha iyi hizmet vermek için oteller, lokantalar, eğlence ve spor tesisleri alışveriş merkezleri açılmış, havalimanları bir şehir kadar kompleks bir yapıya dönüşmüştür. Bu sebeple havalimanları bulundukları çevreye yakın bölgelerde değişim ve dönüşüm sürecinin başlamasına neden olmakla birlikte, bölgenin çekiciliğini de arttırarak bir alt merkez olarak gelişim sağlamıştır (Özbay, 2019).

Bu araştırmanın kilit noktalarından biri olan İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın bölgeye etkilerini incelediğimizde katılımcıların yukarıda anlatılan gelişmeleri destekleyici gözlemleri olduğu anlaşılmıştır. Katılımcılar nüfusu arttırdığını, bölgenin gelişmekte olduğunu, yeni istihdam alanlarının açıldığını belirtmişlerdir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı sayesinde çalışan kişilerin çevreye yakın yerlerde oturmayı tercih ettiklerini, bu durum nüfusunda artışa neden olduğunu ve bölgenin demografik yapısında değişimler olmasına neden olduğu sonucunu ortaya çıkarmıştır. Bu durumu 31 yaşındaki katılımcı ''Etkisi var bence. Daha yakın olduğu için oraya taşınmak ister havalimanına yakın olduğu için olabilir. Nüfusta arttı. Burası 5-10 sene önce köydü buralar''(K8, Erkek) şeklinde ifade ederken, benzer şekilde bir diğer katılımcı ise ''Tabi ki olmuştur. Zaten merkezi yer de Tuzla da. Daha da merkezi hale getirildi'' (K11, 35 yaşında, Erkek) şeklinde ifade etmiştir.

Kentlerdeki hareketliliği sağlayan havalimanları bir transfer merkezi haline dönüşmüş, etrafında da birçok projenin planlanmasına neden olmuştur. Havalimanları bölgenin çekiciliğinin arttırması ile birlikte kendilerine entegre birçok projenin de gündeme gelmesine sebebiyet vermişlerdir. Bu sebeple havalimanları, hem mekânsal, hem sektörel, hem bölgesel ve kentsel, hem de çevresel yapı üzerinde değişimlere neden olurken, bulunduğu çevrenin de bir alt merkez olarak gelişimini sağlamıştır. Çevresel olarak inşa edildiği bölge büyük bir kentsel dönüşüm ve gelişim sürecinin yaşanmasının önünü açan mega projeler bölgenin doğal ve ekolojik alanlarının etrafında yer alması sebebiyle ekolojik (orman, su havzaları, tarım alanları vb.) tahribatların meydana gelmesine de neden olmuştur (Özbay, 2019).

Bu araştırmada ise havalimanının bölgenin doğal yapısına verdiği zararların olup olmadığına bakıldığında katılımcıların bazıları havalimanının bölgenin doğal yapısına zarar vermediğini, bazılarının ise bölgeye zarar verdiğini düşündüğü ortaya çıkmıştır. Alan araştırmasının bulgularının ortaya koyduğu üzere bazı katılımcılar havalimanının bölgeyi altyapı açısından daha çok geliştirdiğini, yapılan çalışmaların derelerin ıslahı bakımından yararlı olduğunu anlaşılmıştır. Katılımcıların görüşleri göz önüne alındığında planlamaların doğru yapılması, lokasyonun doğru seçilmesi ve proje aşamasında detaylı çevresel çalışmalar yapıldığında arazi bakımından büyük bir alan kullanılmış olsa da çevreye minimum zarar verdiği ortaya çıkmıştır.

> *Bence olmamıştır ya. Bizim buradan geçen derelerin ıslahı bakımından yararlı bile olmuştur. Çünkü oralara tüneller yapıldı bir sürü alt yapı yapıldı. O sırada orası da düzeltildi. Zaten havalimanının yapıldığı yerde ne ağaç vardı ne de bir şey var o yüzden pek büyük bir etkisi olduğunu düşünmüyorum.*
>
> *(K1, 31 yaşında, Erkek).*

Daha az olmakla beraber birkaç katılımcı ise havalimanının bölgeye zarar verdiğini betonlaşmanın ve yeşillik alanların zarar gördüğünü ifade etmiştir.

Tabi ki olmuştur. (uçak ve toplu taşımadan kaynaklı benzin, mazot ve diğer yakıt türleri kastedilerek Yakıt var, betonlaşma yapılmak zorunda, ikinci pistimiz şuanda yapılıyor hali hazırda o bölgedeki çevre unsurlarını bozmak zorundayız. Orhanlı bölgesindeki birçok yeşillik alan piste dönmek için tahrip edildi zarar var bence.

(K7, 37 yaşında, Erkek).

İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı inşa edildikten sonra İstanbul'daki ikinci havalimanı olmuştur. Havalimanı ismini ilk kadın pilot ve savaş pilotu olan Sabiha Gökçen'den almıştır.1998 yılında havalimanının inşaatına başlanmış, 2001 yılından ise proje tamamlanmıştır. İşletmesi ise 2008 yılında "Malaysia Airports Holdings Berhad" şirketine devredilmiş, bu şirket İSG isimli bir alt şirketi kurarak havalimanında hizmete başlamışlardır (Kılıç & Turgut , 2019). İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı D-100 karayolu ile TEM otoyolunun arasındaki arazide bulunmaktadır. Pendik ilçe sınırları içerisinde yer alan havalimanı aynı zamanda Tuzla sınırında yer almaktadır. TEM otoyolu ile olan bağlantısı 1,5 km'lik bir bağlantı yolu ile sağlanmaktadır. Tem otoyolu yakın olması sayesinde Yalova, İzmit, Bursa, Sakarya gibi kentlere ulaşım kolay olmaktadır (Özyılmaz, 2017).

Katılımcıların havalimanının konumu itibariyle yapıldığı yerin doğru olup olmadığı ile ilgili görüşleri alındığında çoğunun lokasyonun doğru olduğunu belirttiği görülmüştür. Diğer taraftan bazı katılımcılar ise doğru olmadığını aktarmışlardır. Doğru olduğunu düşünen katılımcılar konum olarak yerleşim yerlerine yakın olup aynı zamanda boş olan bir araziye yapıldığı için çevre halkına zararının olmadığını, doğru olmadığını düşünen katılımcılar ise iyi bir yerde olmadığını ve sis ile ters rüzgârın fazla olduğunu belirtmişlerdir.

Bence doğru hem yakın İstanbul'un çoğu semtlerine yakın yeni havalimanı biraz uzak herkes şehre yakın diye buraya geliyor. Bomboştu buralar ağaç bile yoktu. Çevreye de bi zararı olmadı tam tersine geliştirdi buraları. Bak Kurtköy köydü gerçekten şimdi en pahalı evler burda.

(K9, 40 yaşında, Erkek).

Bir başka katılımcı şu şekilde ifade etmiştir;

Değil. Ters rüzgârı çok fazla. İniş ve kalkışlarda pisti değiştirmelerine rağmen zaten pegasus uçağı da rüzgâr yüzünden düştü ve bizim de şöyle söyleyeyim sana hiçbir yer de sis yoksa Sabiha Gökçen de vardır o sabah. O sabah sis olur yani sissiz ben hatırlamıyorum orayı. Yani yazında kışında bazı havalarda hatta baya bir geçen sene olmuştu galiba geçen sene fazlasıyla olmuştu pandemiden öncesinde ama pandemiden sonra dikkat ediyorum hani sis azalmaya başladı. Biz mi kirletiyoruz çok fazla ya bulunduğu yer mi fabrikaların vs. yakın olduğu için mi bu kadar ama çok fazla ve yeri bence şey olarak uçuş iniş kalkışları için bana göre doğru değil.

(K3, 30 yaşında, Erkek).

Diğer yandan daha önce belirtildiği üzere İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı bölgenin göç almasına sebep olan en önemli mega proje olmuştur. Projenin bölgeye yapılması şehir içi hareketliliğe neden olmuştur. Avrupa yakasından bunalan bireyler hem uygun fiyatlı konutlar bulma hem de havalimanına yakın oturma hem de ilerde değerlenir yatırım yapalım düşüncesi ile havalimanına yakın mahallelere taşınmaya başlamışlardır. En çok etkilenen ilçelerden biri olan Tuzla'da da gözle görülür bir nüfus artılı olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcılar Tuzla'ya taşındıklarından beri nüfusta gözle görülür bir artışın olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcıların bazıları havalimanının istihdam sağladığından dolayı nüfusunun arttığını ve ev fiyatlarının ve kira fiyatlarının uygun olduğunu, bazıları ise tanıdıkları vasıtasıyla taşındıklarından dolayı nüfusun arttığını belirtmiştir. Bu durumu 32 yaşındaki katılımcı ''Nüfusta artış oldu tabi ki bu kadar ev mi vardı site doldu her yer boş daire de yok neredeyse'' (K1, Erkek) şeklinde ifade etmiştir. Diğer taraftan katılımcıların bazıları ise yeni taşındığı için bir bilgisinin olmadığını söylemiştir. 29 yaşındaki katılımcı bu durumu ''Hiçbir bilgim yok iş için geldim öncesini bilmiyorum'' (K12, Kadın) şeklinde özetlemiştir.

Mega projeler yapılırken kendilerine entegre olmuş ve olacak diğer projeler göz önüne alınarak planlama yapılması gerekmektedir. Bu çalışmadan da anlaşılacağı üzere bir projenin sadece ekonomik değil, sosyal, kültürel ve ekonomik yönden de bölgeye etkileri olmaktadır. Havalimanı yapıldıktan sonra gelişen ulaşım ağları ile birlikte bölgenin erişilebilir oluşu bölgeye göçü kolaylaştırırken, her gelen göç ile birlikte sosyal hayatta gelişmeye başlamıştır. İlgili kurumlar tarafından yapılan sosyal organizasyonlar, kültür merkezleri, alışveriş merkezleri, spor salonları gibi hizmetler kültürel hayatı, esnafın ve diğer işletmelerin artması da ekonomik hayatı canlandırmıştır. İşe yakın yerlerde oturarak işe gidiş ve gelişlerde zamandan kazanan

çalışanlar ailelerine daha çok vakit ayırabilmiş bu da bireysel huzur ile birlikte aile hayatının da olumlu yönden etkilenmesine vesile olmuştur. Her ne kadar bir mega projenin doğal hayata zarar vereceği düşünülse de planlama doğru yapıldığında bu zararların minimuma indiği anlaşılmıştır. Havalimanı yapılınca bölgedeki faaliyetler hızlanmış, belediyelerin çalışmaları sayesinde çevrenin ıslahı sağlanmıştır. Bu gelişmelerden kaynaklı olarak cazibesini arttıran Tuzla bölgesi bir balıkçı kasabası olmaktan çıkmış, üniversitelerin kurulduğu, iş merkezlerinin açıldığı, sitelerin bulunduğu huzurlu ama bir o kadar da hareketli bir merkez haline dönüşmüştür.

4.7. Küresel Kriz: Pandemi'nin Etkileri

Çin'in Wuhan şehrinde 2019 yılının Aralık ayında ortaya çıkan yeni tip koronavirüs (COVİD-19), kısa bir zaman içerisinde tün dünyaya yayılarak özellikle kronik rahatsızlığı bulunan ve 65 yaş üstü vatandaşlarda çok ciddi rahatsızlıklara, sağlık sorunlarına ve ne yazik ki çok sayıda hastanın ölümüne neden olmuştur. Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından tün dünyada "pandemi" ilan edilmiştir. Ülkemizde de hemen hemen aynı tarihlerde COVİD-19 vakaları görülmeye başlamıştır. Tüm dünya hastalığın yayılması için önlemler alırken, bu önlemler aynı zamanda hayatın her alanında değişimlere sebebiyet vermiştir. İş, ev, okul gibi tüm alanlarda bireylerin alışkanlıkları değişmeye başlamış, yeni yaşam tarzına kişilerin alışması gerekmiştir (Berberoğlu Yakupoğlu, 2021).

Pandemi sürecinin başlaması ile birlikte sosyal ve ekonomik olmak üzere birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Ülkeler bu küresel krizle başa çıkmak için tüm kaynaklarını seferber etmişler ve tüm yerel birimlerde kademe kademe önlemler alınmaya başlanmıştır. Bu süreçle birlikte COVİD-19 pandemisi ile ilgili birçok yayın çıkmış, literatüre giren araştırmalar yapılmıştır (Allianz Araştırmalar, 2020; ILO, 2020a ve 2020b; Eurofound, 2020a ve 2020b; DcodeEconomic& Financial Consulting, 2020; TÜBA, 2020).Bu çalışmaların büyük bir kısmını salgına karşı alınacak önlemler oluştururken, birçok ülkeyi ve sektörü derinden etkilemiş, toplumun her kesiminde birbirinden farklı sonuçlar doğuran pandemi süreci yaşanıyorken, aynı zamanda krizle mücadele yolları, önlemler, bu krizden kurtulma yolları ile birlikte kurum, kuruluşlar ve bireyler başta olmak üzere salgının farklı nitelikteki etkilerine yönelik yapılan çeşitli

araştırmalar ve çözüm yolları oluşturmuştur. İlerleyen zaman içinde pandeminin ekonomik ve toplumsal etkileri, sektörler ve çalışanlar üzerindeki etkileri gibi bu süreçle birlikte gelen değişimler ve olabilecek diğer alanlardaki etkilere yönelik birçok çalışma yapılmıştır. Özellikle ev ve iş hayatı üzerinde çeşitli önlemler alınmış ve kısıtlamalara gidilmiştir (Berberoğlu Yakupoğlu, 2021).

Pandemi döneminde havaalanlarındaki işletmeler Çin iniş ve kalkışlı seferlerini durdurmuş, sonrasından diğer ülkelerde hastalık bulgularına rastlaması nedeni ile havayolu ulaşımı durma noktasına gelmiştir. Aralık 2019'da hava trafiği %0.4 azalmış ve bu rakam giderek artmıştır. Hava trafiğindeki azalma ilk salgının olduğu ülkelerle sınırlı kalmamıştır. Nisan ayı 2019 trafik verilerine bakıldığında %90 olan azalma attın ortalarına gelindiğine %95'e kadar yükselmiştir (Hopancı, Akdeniz, & Şahin, 2021). Önce koltuk kapasiteleri azalmış sınırların kapanması ile birlikte uçuşlar iptal edilmeye başlamıştır. 27 Mart'ta Sağlık Bakanlığı ve Bilim Kurulunun tavsiyeleri ile birlikte COVİD-19'la mücadele kapsamında cumhurbaşkanı tarafından yeni genelge yayınlanarak tüm dış hat uçuşları iptal edilmiştir. İç hatlarda ise sadece THY'de özel izinle uçuş yapılmış, tüm diğer özel şirketler uçuşları durdurulmuştur. THY'nin filosunda bulunan 357 uçaktan 257si yerde kalmış, özel şirketlerin neredeyse tüm filosu hava trafiğine çıkmamış, özel şirketlerle birlikte toplamda 568 uçaktan 449 u yerde kalmıştır. Uçakların yerde kaldığı her dakika havayolu işletmeleri gelir kaybına uğramış, Personel maliyetini giderek artması sebebi ile de bu dönem işletmeler için bir kayıp dönemi olmuştur. Krizden etkilenmemek için farklı gelir ve strateji yolları arayan işletmeler Cumhurbaşkanlığı tarafından yayınlanan destek paketinde yer alan kısa çalışma ödeneğinde faydalanmak için başvuru yapmışlar ve zararlarını minimuma indirmeye çalışmışlarıdır. Bu şekilde personel maaşları devletin işsizlik fonundan karşılanmış, gelir kaybı kısmi olarak önlenmeye çalışılmıştır (Macit & Macit, 2017).

Bu çalışmadan elde ettiğimiz verilere göre pandemi süreci hizmet sektörü çalışanlarını büyük oranda etkilemiş, sağlık çalışanları ve kuryelerden sonra havalimanı ve diğer hizmet sektörü çalışanları da risk grubuna dâhil olmuştur. Katılımcıların tamamı havalimanının kalabalık olmasından dolayı sıkıntı çektiklerini, yolcuların maske-mesafe kuralını ihlal ettiklerini, hizmet verdikleri alanın dar olmasından dolayı

kuralların tam olarak uygulanamadığını, psikolojik olarak baskı altında olduklarını ifade etmişlerdir.

> *Yoğunluktan dolayı bir zorluk yaşadık bazı yolcular maske takmayıp yüzümüze yüzüme konuşuyorlar hiç dikkat etmiyorlar. Kaç defa uyarıldılar ama yok yani burda olup korona olmamak imkânsız.*
>
> *(K1, 32 yaşında, Erkek).*

Bir diğer katılımcı maske takılmamasından duyduğu rahatsızlığı şu sözlerle dile getirmiştir;

> *Maske takmayan yolcu bile var. Anons geliyor ama umursamıyorlar, gecikmeler büyük sıkıntı açıklama yapmak zorunda kalınca yolcular ile yüz yüze oluyoruz tartışmaya başlıyolar ve hiç dikkat etmiyolar.*
>
> *(K7, 37 yaşında, Erkek).*

Salgının bulaşma riskinin azaltılması için konulan kurallara uyulmaması hizmet sektöründe çalışmalar için büyük bir sorun teşkil etmektedir. Yapılan uyarıların dikkate alınmaması, yolcuların çalışanlara yakın temas kurmaya çalışması hem fiziksel olarak hem de psikolojik olarak havalimanı çalışanlarının mobinge maruz kalmasına neden olmaktadır. Bu da kendilerini işlerine verememelerine ve iş hayatındaki verimlerinin azalmasına sebebiyet vermektedir.

> *Yolcularla mesafe sıkıntı oluyor. Mesafeyi dikkat etmeyi söylesek te olmuyor. Üç beş kişi dikkat etse de geri kalan kişiler dikkat etmiyor.*
>
> *(K1,32 yaşında, Erkek).*

İşletmelere bakıldığında işverenler çalışanları için uyguladıkları tedbir kuralları ve göz ardı edilen önlemler çalışanların firmalarına olan bağlılığını ve güvenini yitirmelerine neden olmuştur. Bu krizden kurtulmak isteyen işverenler kurtuluş yolunu işten çıkarmalarda bulmuştur fakat bu da günü kurtarmaktan öteye geçmemiştir. Türkiye hükümeti bu yolla çıkabilecek sıkıntılara karşı işten çıkarmalara belli bir süre yasak koyarak engellemiş, istihdam için de yeni kararlar almıştır. Bu kararlardan biri de kısa çalışma ödeneğidir. Kısa Çalışma Ödeneği; "ekonomik açıdan zorlayıcı sebepler kapsamında, işyerindeki haftalık çalışma sürelerinin geçici olarak en az üçte bir

oranında azaltılması ya da süreklilik koşulu aranmaksızın işyerinde faaliyetin tamamen veya kısmen en az dört hafta süreyle durdurulması hallerinde" uygulanmaktadır. Benzer şekilde asgari ücret desteği de bu süreçte verilmeye başlanmıştır (Gerşil & Yüksel Şentürk, 2021). Bu destekler ve alınan kararlar sayesinde birçok kişinin işsiz kalmasının önüne geçilmiş, maaş ödeyemez hale gelen işletmeler bu desteklerden yararlanarak çalışanlarını mağdur etmemişlerdir.

Araştırmamıza göre havalimanı çalışanları hizmet sektörü içerisinde yer almakla hem risk grubuna girmekte, hem de maddi-manevi sıkıntılar yaşamaktadırlar. Diğer taraftan katılımcılar işverenlerinin aldıkları önlemler sayesinde mağdur olmadıkları, kısa çalışma ödeneğinden faydalandıkları ifade etmişlerdir. Ne var ki katılımcılar kısa çalışma ödeneğinin tam maaş gibi olmadığını, dört ayda bir aldıkları ikramiyenin bu dönemde kaldırıldığını, sigortalarının tam yatmadığı için emeklilik ikramiyeleri için endişelendiklerini belirtmişlerdir. Bazı katılımcılar maddi sıkıntı yaşamış olsalar da şirketlerinden memnun olduklarını birçok kişi maaş alamazken kendi maaşlarının vaktinde yattığını, böyle dönemlerde bu tarz önlemlerin doğal karşılanması gerektiğini söylemişlerdir.

> *Yok asla. Devlet bize hiçbir şey yaşatmadı. Benim üçüncü ayım üç aydır işe gitmiyorum her ay maaşım yatıyor hastalık her yere yayıldı etrafa baktığımda biz yine iyiyiz diyorum. Maaşım vaktinde yatıyor hiç aksamadı.*
>
> *(K4, 28 yaşında, Kadın).*

Pandemi yaşamın her alanını etkilemektedir. Dünya ülkelerinde de benzer sıkıntılar yaşandığı bilinmektedir. Devletler pandeminin etkilerini azaltmaya çalışsalar da alınan tedbir kararları sebebi ile kapanan iş yerleri üretimin durma noktasına gelmesine sebep olmuştur. Tedbirlerin uygulanmaya başladığı ilk zamanlarda bu etkiler az hissedilse de süre uzadıkça özellikle ekonomik olarak sıkıntılar baş göstermeye başlamıştır. Hizmet sektöründe yer alan havalimanı çalışanları kısa çalışma ödeneği ile maaşlarını almakta olduklarını, şirketin pandeminin etkilerini hissettirmemeye çalıştığını fakat alınan kararlardan bazılarının yakın gelecekte olmasa da uzak gelecekte kendileri için sıkıntı teşkil edeceğini düşünmektedirler. Bazı katılımcılar bu maaşlarındaki kesintilerin doğal olduğunu düşünse de hayatlarını idame ettirirken sıkıntı

çektiklerini belirtmiş ve sigortalarının eksik yatmasından dolayı gelecek için kaygılandıklarını ifade etmişlerdir.

> *İkramiyelerimiz kesildi çoğu kişi o sıkıntıyı yaşıyordur bence maaşlarda eksik yatıyor normal bi durum belki ama hepimizin ödemeleri var sıkıntı yaşıyoruz sigortada tam yatmıyor ilerde sıkıntı çekeceğiz bu yüzden.*
>
> *(K8, 31 yaşında, Erkek).*

Pandemi süreci ile birlikte alınan tedbir uygulamalarından bir diğeri de sosyal izolasyon kapsamında alınan önlemlerdir. Özellikle 65 yaş üstü ve 20 yaş altı bireylerde tam kapanma kuralı uygulanırken çalışan bireyler için şirketlerinin kendilerine düzenledikleri belge ile sokağa çıkabilmekte kısmi kapanma tedbirleri geçerliydi. Hastalık riskinden dolayı ailelerine bakmak zorunda olan bireyler psikolojik baskı altına girmiş, onlarla nasıl ilgilenecekleri belirsiz hale gelmişti (Üstün & Özçiftçi, 2020). Tüm durum göz önüne alındığında bu dönemde sosyal sıkıntıların da ciddi boyutlara ulaştığı görülmektedir. Bu araştırmaya katılan havalimanı çalışanları da bu süreçte iş dışında aktivite yapamamakta, sokağa çıkma kısıtlamaları yüzünden işten eve, evden işe gidip geldiklerini söylemişlerdir. Tuzla bölgesinde olmalarının kendileri için iyi olduğunu ifade eden katılımcılar, Tuzla'nın kalabalık bir yer olmadığını, bölgede bulunan hastane hizmetinden memnun kaldıklarını belirtmişlerdir. İstanbul'un diğer ilçelerine kıyasla sakin olan Tuzla bu dönemde havalimanı çalışanları için herhangi bir zorluğun yaşanmamasından dolayı ideal bir ilçe haline gelmiştir.

> *Herhangi bir zorluk yaşamadım. Şey olarak baktığım zaman her zaman risk haritalarına burası her zaman düşük listeydi o ikinci dalgaya kadar orada bütün İstanbul hatta bütün Türkiye kırmızı oldu. Yani o yüzden şanslıydım zaten.*
>
> *(K12, 29 yaşında, Kadın).*

Sonuç olarak bu araştırmaya katılan havalimanı çalışanlarından elde ettiğimiz bulguları incelediğimizde pandemi döneminden etkilendikleri anlaşılmaktadır. Salgın sebebi ile sosyal hayatın olumsuz etkilenmesi, evden çalışma modeli sektörlerine uymadıkları için dönüşümlü de olsa işe gitme mecburiyetlerinin olmaları, havalimanı içerisinde kurallara tam uyulmaması nedeni ile yaşadıkları sıkıntılar psikolojik olarak zarar gördüklerini göstermektedir. Cumhurbaşkanlığı tarafından yayınlanan genelgeler

ile birlikte kısa çalışma ödeneğine geçilmesi ile maaşlarını almakta sıkıntı yaşamasalar da sigorta primlerinin eksik yatması ve ikramiyelerini alamamaları gelecekte yaşayacakları sıkıntılardan dolayı kaygı duymalarına neden olmaktadır. İstanbul'un diğer ilçelerine göre daha sakin olan Tuzla ilçesinde oturmalarının kendileri için avantaj olduğu anlaşılırken, özellikle ev ve iş arasındaki mesafenin kısa oluşu serviste geçirdikleri zamanın az olması salgından korunmaları büyük sağlamıştır. Genel olarak pandemi şartları değerlendirildiğinde çalıştıkları şirket tarafından mağdur edilmedikleri diğer sektörlere göre büyük bir sıkıntı yaşamadıkları anlaşılmaktadır.

BÖLÜM 5. SONUÇ

Teknoloji ve iletişim alanında yaşanan gelişmeler sayesinde, insanoğlu ihtiyaçlarını daha hızlı karşılayabilmekte ve zaman kavramı bu sayede daha önemli hale gelmektedir. Hız ve zaman kavramına ayak uydurmaya çalışan insanoğlu ulaşım alanında yaptığı projelerle yaşadığımız çağa uyumunu kolaylaştırmaktadır. Özellikle konforlu, güvenli, hızlı ve son yıllarda uygulanan politikalar sayesinde ekonomik hale gelen havayolu ulaşımı farklı birçok gelir grubu tarafından sıkça kullanılmaya başlanmıştır (Özyılmaz, 2017). Hızla gelişen bir taşıma türü olan hava ulaşımının en önemli bileşeni olan havalimanları, mekâna yansıyan; geniş alan gereksinimleri nedeniyle, kentsel yerleşim alanları dışında, ana ulaşım bağlantıları ile desteklenen ve kentsel gelişim rezervi bölgeleri yerleştirmek istemektedir. Çünkü havalimanlarının yapılması ile yakın çevresinin çekiciliği artmakta ve havalimanı çevresi konut, ticaret, hizmet ve sanayi yapılanmasının odak noktası olan bir kentsel alt merkeze dönüşmektedir.

İstanbul 15 milyondan fazla nüfusu ile Türkiye nüfusunun yaklaşık beşte birine ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul Türkiye'nin ekonomik merkezi olmasının yanı sıra önemli bir turizm şehridir. Havayolu ulaşımı ile taşınan yolcu sayısı dikkate alındığında 103 milyona aşkın sefer sayısı (yurt içi ve yurt dışı taşınan 2021 yılında toplam yolcu sayısı) ve havayolu ulaşımının özellikle İstanbul için önemini ortaya koymaktadır. Küreselleşme ile birlikte artan hava trafiği havalimanlarının etkin kullanımını sağlamıştır (Avcı & Aktaş, 2015). Bunun sonuncunda nüfusun da her geçen gün artmasıyla birlikte ve Atatürk Havalimanı'nın kapasitesinin İstanbul'a yetmemesi nedeniyle İstanbul'da ikinci bir havalimanı yapılması gerekli hale gelmiştir. Hızlı kentleşme ve buna bağlı olarak hızlı nüfus artışı ile İstanbul metropoliten alanı mekânsal alanda hızla büyümüş ve yayılmıştır. İstanbul'daki ihtiyacı karşılamak için 2001 yılında açılan Sabiha Gökçen Havalimanı hava trafiğini rahatlatmış, bununla beraber Anadolu yakasının gelişimi üzerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur. Avrupa yakasında ise önceleri Atatürk Havalimanı daha sonraları ise 2018 yılında hizmete açılan İstanbul Havalimanı da aynı etkiyi taşımaktadır.

Erdoğan (2016) makalesinde ulaşım kavramını, gelişmekte olan ülkeler ve gelişmiş ülkelerin konumları ile karşılaştırmalı olarak, devletlerin ulaşım politikalarını, plan ve organize plan biçimleri ve kalkınmadaki işlevlerini ele almıştır. Gelişmekte olan ülkelerin kalkınmaları için gerekli altyapı yatırımlarını kar etmeden tamamlamaları ve gelişmiş ülkelerde olduğu gibi toplu taşımaya dayalı tüm alt sistemleri bir bütün olarak koordine eden uzun vadeli planlarla ulaştırma politikaları oluşturmaları gerektiğini belirtmiştir (Erdoğan H. T., 2016).

Metropoller modern hayatın en derin sorunlarını barındıran mekânlar olarak, büyüyen çevrelerin kullanıcıları olan insanlar ve ulaşım arasında erişilebilirlik noktasında bir bağ oluşturur. Bahsi geçen erişilebilirlik ulaşım bağlamında değerlendirildiğinde özellikle ulaşım türlerini merkeze almaktadır. Teknolojik gelişmelerle doğru orantılı olarak gelişim gösteren ulaşım sistemleri günümüzde gerek hız ve gerekse zaman anlamında üst seviye gelişmelere her zamankinden daha fazla ihtiyaç duymaktadır. Öte yandan özellikle gelişmiş kentlerde ulaşım sorunun çözülmesinde toplu taşımaya öncelik verilmekte; toplu taşıma kullanımının gelişmesine yönelik planlamalar yapılmaktadır. Bu planlamalar kent içerisindeki ulaşımın rahatlatılarak iş alanlarına ve yerleşim yerlerine kişilerin kolaylıkla ulaşmasını etkin hale getirmeyi hedeflemektir.

Havalimanları gibi mega projeler arazi bakımından geniş bir alan kaplamakta, inşa edilmeye başlamaları ile birlikte çevrelerinde de ulaşım, alışveriş merkezleri, ofis binaları, konutlar, oteller başta olmak üzere birçok projenin hayata geçmesine vesile olmaktadır. Buna paralel olarak da açılan yeni istihdam alanları sayesinde bölge göç almakta bu da nüfusun artmasına sebebiyet vermektedir. Bu araştırmada İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin nüfus dinamiklerine etkileri hakkında bir çalışma yapılmış ve bu çalışma kapsamında "Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Tuzla ilçesi kent ve mekân gelişiminin bölgenin sosyo-mekânsal değişimine katkısı nedir" sorusunun cevabı aranmıştır.

Tuzla ilçesi, İstanbul'da yaşayan bireylere göre İstanbul'un dışı sayılan, kafa dinleme yeri olarak bilinen sakin bir semttir. İstanbul'un bunaltıcı kalabalığından sıkılan kişiler Tuzla'yı bir kaçış yeri olarak görmüşlerdir. Özellikle havalimanı yapıldıktan sonra bölgede artan toplu konut projeleri ve Avrupa Yakasına göre konutların daha

uygun olması bölgeyi çekici kılan bir diğer özelliklerdendir. Ayrıca D-100 Karayolu ve TEM Otoyolu arasında kalması da kara yolu ulaşımını tercih edenler için ayrıca bir tercih sebebi olmuştur. İstanbul Avrupa Yakasına göre daha yavaş göç alan bir bölge olan Tuzla'da Sabiha Gökçen Havalimanının yapılması ile birlikte göç hareketinin hızlandığı görülmüştür. Havalimanı sadece Pendik ilçesinin değil çevre ilçeler olan Tuzla, Kartal ve Maltepe'nin de gelişimine sebep olmuştur. Havalimanına yakın oturmak isteyen birçok aile bu bölgelere evlerini taşımışlardır.

Konut seçiminde önemli bir faktör olan işe yakın olma düşüncesi kişileri çalıştıkları konumun etrafında ev aramaya itmiştir. Sabiha Gökçen Havalimanında çalışan birçok kişi bu sebeple evlerini Tuzla bölgesinden seçmiştir. Ayrıca yapılan toplu konut projeleri sayesinde site tercih eden kişiler ev ararken kolaylık çekmişlerdir. Bu toplu konutlar havalimanına yakın olmaları ve güvenliğinin olması sebebi ile havalimanı ve çevresinde çalışan kişilerin konut seçimlerinde birinci sırada olmuştur. İşin eve yakın olması sayesinde yolda geçirilen zamanın kısalması, çalışanların aileleri ile birlikte daha fazla ve kaliteli zaman geçirmesini sağlamıştır. Konut seçiminde ikinci bir etken de orada yaşayan akraba ve tanıdıklardır. Taşınırken bölge hakkında ayrıntılı ve doğru bilgi almak için tanıdık ve akrabaların o bölge de olması çok önemlidir. Kişiler hem bölge hakkından doğru bilgiye sahip olurlar hem de ilk taşındıkları zaman barınma, beslenme ve genel ihtiyaçlarını karşılama noktasında yardıma ihtiyaç duyduklarında ve özellikle çocuk sahibi olanlar için çocuklarını güvenle emanet edebilecekleri komşulara sahip olurlar.

Bir metropolde yaşamanın kolaylıkları olduğu gibi zorlukları da vardır. Ulaşım, çevre kirliliği, farklı kültürlere alışma bunlardan en önemlileridir. Bu sorunlarla başa çıkabilmek için bakanlıklar ve yerel yönetimler çözüm aramakta, yapılacak olan yeni projeleri bu sorunları çözebilecek şekilde planlamaktadırlar. En büyük sorunlardan biri olan ulaşım sorununu çözmek için belediyeler toplu taşıma sayılarını arttırmakta ve ek seferlerle koymakla birlikte sefer saatlerinin aralığını kısa tutarak yoğunluğu azaltmaya çalmaktadırlar. Her ne kadar ulaşım sorununu çözmeye çalışmış olsalar da İstanbul gibi büyük bir şehirde bu çözümler yetersiz kalmaktadır. Özellikle otobüs güzergâhlarının doğru hesaplanamaması ve ek seferlerin yanlış planlanması neticesinde on dakikalık mesafeler bir saate çıkmakta birçok kişi bu sebeplerden dolayı mağdur duruma

düşmektedirler. Havalimanı çalışanları için de durum benzer şekildedir. Servis imkânı olsa dahi mesaiye kaldıklarında saydığımız tüm bu sorunlar yüzünden özel araç ya da taksi kullanmaya mecbur kalmaktadır. Bu durum da trafiğe çıkan araç sayısını arttırdığı için ekstra bir trafik yoğunluğuna sebep olmaktadır.

Sabiha Gökçen Havalimanı'nın inşası, havalimanını çevreleyen arazilerin değerini artırmış ve arazilerin imara açılması ile birlikte bölgede kademeli olarak kentsel gelişim başlamıştır. Nüfusun artması ile birlikte konutlara olan arzdan dolayı ilçedeki inşaat sayılarında ciddi bir artış görülmüş bununla birlikte kentsel dönüşüme giren konutlar sebebi ile bölgede yaşanan sirkülasyondan dolayı çoğalmıştır. Yeni yapılan inşaatlar bölge de ciddi bir çevre kirliliğine neden olmuş, bölgede yaşayan halk çıkan gürültülerden ve bozulan yollar yüzünden sıkıntılar yaşamaya başlamışlardır. Şu anda ise bölgedeki inşaat çalışmalarının devam etmesi, ikinci pist ve havalimanı metrosunun bitmemesi, yeni bir toplu konut inşasına başlanmasıyla birlikte bu durumun daha da uzun süreceği anlaşılmıştır. Öte yandan sosyal konut projeleri ile çalışanlar için güvenle çocuklarını yetiştirebilecekleri alanlar oluşmuş, bölgenin rehabilite olmasıyla ile doğal afet riski azalmış, siteler sayesinde göçle birlikte gelen çarpık kentleşmenin önüne geçilmiştir. Bölge de yaşan insan sayısının artması şikâyetlerin çoğaltılarak daha hızlı çözüme kavuşmasını sağlamıştır. Aydınlı Deresini buna örnek olarak verebiliriz. Önceleri temizliği yapılmadığı için kokuya ve sinek artışına neden olan dere, düzenli temizlenmesi sayesinde ıslah olmuştur.

Tuzla ilçesine göç eden aileler bölgede ev alarak ve yahut kiraya çıkarak barınma ihtiyaçlarını karşılamışlardır. Konut alımı hane halkının geliri ile belirlendiğinden dolayı konut fiyatlarının düşük olduğu yerler öncelikli tercih alanı olmuştur. İstanbul'un en uygun fiyatlı konutlarının olduğu bölge olan Tuzla'da havalimanı yapıldıktan sonra fiyatlar arttığı için bölge halkı konut alımından çok kiralama yolunu seçmişlerdir. Toplu konutlardaki sabit taksit oranı, kira öder gibi ev sahibi olma bunu biraz azaltmıştır. Nüfusun artması kentleşmeyi hızlandırmış durum bölgeye olan arzı arttırmış bunun doğal sonucu olarak da konut fiyatlarında ve kiralamalarda artışlar meydana gelmiştir. Havalimanı inşaatının başlamasından sonra bölgedeki sosyal hayatta da değişimler olmuştur. Özellikle Aydınlı ve Akfırat mahallelerindeki tarım alanları toplu konutların yapılması ile birlikte ilçenin üst

kesimlerine Tepeören Mahallesi ve çevresine kaymıştır. Aydınlı da ise kentsel dönüşüm sürecine giren eski konutlar ve boş arazilere yapılan inşaatlar sebebi ile konut sayısında ciddi bir atışa neden görülmüştür. Tuzla ilçesi İstanbul'un diğer ilçelerine göre sakinliğini korusa da gelen göç sebebi ile eskiye oranla nüfusta artış olduğu anlaşılmaktadır. Tarımla uğraşan ailelerin başka yerlere göç etmesi sebebi ile başıboş kalan sokak hayvanları özellikle erken saatte işe giden havalimanı çalışanları için büyük sıkıntılara yol açmıştır.

Tuzla bölgesinde artan nüfus sosyal hayatında da canlanmasını beraberinde getirmiş, yerel belediyeler ve özel kurumlar bölgedeki hizmet şekillerini çeşitlendirmişlerdir. Boş alanlara yapılan parklar ve eskilerin rehabilite edilmesi ailelerin güvenle dışarda bir araya gelmelerini sağlamış, kültür merkezi, çocuk kulüpleri, gençlik merkezleri gibi binaların hizmete girmesi ile birlikte kültürel hayatta büyük ölçüde gelişim göstermiştir. Tuzla bölgesinde özellikle son zamanlarda peyzaj çalışmalarında da belediyenin başarılı olduğu görülmektedir. Mega bir projenin yapılması istihdamı getirmiş, istihdam konut arzını arttırmış, konut alımı nüfus artışını beraberinde getirmiş, nüfus artışı yerel yönetimlere olan talebi çoğaltmış, yerel yönetimlerin yaptığı çalışmalar sosyal ve kültürel hayatın zenginleşmesini sağlamıştır. Tüm bunların sonucunda sakin bir yer olan Tuzla'nın kentsel gelişimini hızlanmış ve sosyo-ekonomik yönden yaşanılabilir bir ilçe olmasının önünü açmıştır. Bu sebeplerden dolayı Tuzla'ya taşınan birçok aile özel durum olmadığı müddetçe Tuzla'dan ayrılmayacaklarını, bölgenin nezih, sakin ve şehrin gürültüsünden uzak olduğundan dolayı ilçeyi sevdiklerini belirtmişlerdir.

Mega projeler yapılırken birçok değişikliği beraberinde getirmiştir. İstanbul Anadolu Yakasının en önemli projesi olan Sabiha Gökçen Havalimanı da yapıldığı andan itibaren bölge de büyük değişimlere neden olmuştur. Bir dönem çevreye duyarlı bireyler tarafından bölgeye vereceği zarar çok konuşulsa da planlanma sürecinin iyi yapılması ve arazinin doğru seçilmesi sayesinden verileceği düşünülen zarar minimuma indirilmiştir. Boş bir araziye inşa edilen Sabiha gökçen Havalimanı çevreye zarar vermediği gibi yukarıda anlattığımız şekilde bölgenin ıslahını sağlamış, bir köy olarak bilinen Kurtköy'ü ve çevre ilçesi olan Tuzla'yı kentsel olarak geliştirmiş, bölgenin ekonomik olarak kalkınmasını sağlamıştır. Araştırmamıza katılan havalimanı çalışanları

bölgede ciddi bir değişimin olduğunu, sadece ekonomik kalkınmanın değil sosyal ve kültürel olarak da ilçenin geliştiğini belirtmişlerdir.

Mart 2019'da ortaya çıkan yeni tip koronavirüs (COVİD-19), kısa sürede tüm dünyaya yayılmış ve küresel bir kriz haline dönüşmüştür. Ülkeler virüsten korunma yollarını ararken bazı uygulamaları yürürlüğe sokmuşlardır. Kısmi ve tam kapanmalar başlamış, sokağa çıkma yasağı ve evden çalışma modeline geçilmiş, bunun gibi salgının etkilerini en aza indirmek için bir çok yola başvurulmuştur. Fakat tüm yollar çözümsüz kalmış ve Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından bu salgın "pandemi" olarak ilan edilmiştir. Dünyanın yeni bir düzene geçmesi bireylerin bu şartlara alışmasını güçleştirmiş, sosyal ve psikolojik olarak birçok birey sorunlar yaşamaya başlamıştır. Salgın bir süre sonra ekonomik etkilerini de göstermeye başlamış, birçok işveren çalışanlarının maaşını ödeyemediği için işten çıkarmak durumunda kalmıştır. Hükümet bunun önüne geçebilmek için geçici süreyle firmalara işten çıkarma yasağı getirmiş, ayrıca esnaf ve işverenler başta olmak üzere vatandaşları destekleyici teşvikler verilmeye başlanmıştır. Maaş ödeyemez duruma gelen işverenlere kısa çalışma ödeneği desteği verilmiş bu sayede çalışanlar mağdur edilmemiştir.

Ulaşım sektörü de sağlık sektörü kadar pandemi döneminde olumsuz etkilenmiş ve çalışanlar riskli grupta yer almıştır. Havalimanı çalışanları bu dönemde ekonomik olarak hükümetin verdiği teşvikler sayesinde maaşlarını alabilmiş fakat eksik yatan primler ve ikramiyelerin kaldırılması yüzünden maddi sıkıntıya girmişlerdir. Hükümetin aldığı yeni destek kararları ile birlikte bankalar ödemeleri erteleyince çalışanlar kısa süreli de olsa ekonomik yönden rahatlamışlardır. Ayrıca risk grubunda olan havalimanı çalışanları bu dönemde psikolojik olarak mobinge maruz kalmışlardır. Maske-mesafe kuralına dikkat etmeyen yolcular ve kalabalık ortamlarda olmalarından dolayı birçok havalimanı çalışanı kendilerini virüsten koruyamamışlardır. Birçok kişi evden çalışma modeline geçerken ulaşım sektörünün hizmet şartlarından dolayı çalışanlar düzenli olarak işe gelmek durumunda kalmıştır. Bir dönem havayolu uçuşlarının durmasından dolayı rahatlayan havalimanı çalışanları yasakların kalması ile birlikte aynı şartlarda çalışmaya devam etmişlerdir.

İstanbul gibi bir metropolde pandemi döneminde virüs hızla yayılmış, kalabalık yerlere göre sakin yerlerde yaşayan bireyler için ise bu risk azalmıştır. Tuzla bölgesi de

diğer ilçelere göre bilinen en sakin loksayondur. Havalimanı çalışanlarından Tuzla'da oturanlar hem işe yakın olması hem de ilçenin sakin olmasından dolayı sıkıntı çekmemişler, diğer ilçelere göre nüfus az olduğu içinde sağlık imkânlarından rahatlıkla faydalanabilmişlerdir. Uzak ilçelere gidenler serviste diğer çalışanlarla daha çok vakit geçirdiği için riskleri artarken, işleri eve yakın olan Tuzla sakinleri en kısa sürede evlerine ulaşmışlardır. Sokağa çıkma kısıtlamalarının kalmasından sonra Tuzla sakinleri diğer ilçelere göre alışverişi, yürüyüşleri ve diğer sosyal aktiviteleri daha güvenle yapabilmişlerdir. Nüfus her geçen gün artsa da Avrupa Yakasına oranla Tuzla ilçesi sakinliğini korumaktadır.

Sonuç olarak İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, yapıldığı arazi incelendiğinde konum olarak İstanbul'un en önemli karayolları olan D-100 karayolu ve Tem otoyolu arasından boş bir araziye yapılmakla çevreye en az zarar veren projelerden birisidir. Havalimanının inşası ile başlayan kentsel gelişim süreci halen devam etmektedir. İkinci pist çalışmasını sürmesi, metro çalışmalarının hız kazanması, yapılan ve yapılacak olan toplu konut projelerinin tamamlanmamış olması bölgenin daha da gelişeceğini göstermektedir. Havalimanı yapıldıktan sonra arazilerin imara açılması sayesinde konutların, alışveriş merkezlerinin, ofis binalarının, otellerin sayısında artış görülmüş, yeni açılan iş yerleri sayesinde bölgedeki istihdam oranı artmıştır. İstanbul Avrupa Yakası'na göre daha uygun maliyetteki konutlar ve ulaşımda yaşanan gelişmeler bölgede ikincil bir göç dalgasına neden olmuştur. Anadolu'dan gelmeye devam eden göç, yeni istihdam alanları sayesinde Avrupa Yakası'ndan yönelen işçiler bölgedeki demografik yapının da değişmesini sağlamıştır. Yerel ve genel seçimlerde siyasi parti oy dağılımı az olurken bu göçlerle birlikte seçimlerde de oy oranlarında değişimler olduğu görülmüştür. Gelişen nüfus ile birlikte artan talepleri karşılamaya çalışan yerel yönetimler bölgeye olan hizmetlerini çeşitlendirmiş, yol, park gibi imar çalışmalarının yanından kültürel ve sosyal çalışmalarını da çoğaltmıştır. Boş arazilerin çok olmasından ve hava ve kara yolu ulaşımının rahatlamasından dolayı birçok üniversite kampüslerini bölgeye taşımışlardır. Görüldüğü gibi bir mega proje saçaklanarak farklı projelerini etrafında toplamış buna bağlı olarak insan hareketliliğini de beraberinde getirerek bir transfer merkezi duruma gelmiştir. Hizmet varsa insan da vardır, insan varsa hizmet de onunladır.

Tüm bu değerlendirmeler göz önüne alındığında yapılan bir mega projenin inşası öncesindeki planlamalar doğru yapılması beraberinde olumlu kentsel gelişimi sağlamaktadır. Havalimanına entegre projelerin ise yanlış planlanması buna bağlı olarak aksamalara sebebiyet vermekte; öte yandan hatalı planlamanın bölgenin özellikle çevresel yönde olumsuz etkilenmesini mümkün kılmaktadır.

EKLER

Ek-1- Görüşme Çerçevesi:

MALTEPE ÜNİVERSİTESİ, LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ, SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI

İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN KENT VE MEKAN GELİŞİMİNİN BÖLGENİN NÜFUS DİNAMİKLERİNE ETKİLERİ: TUZLA İLÇESİ ÖRNEĞİ

İSG Havalimanı Çalışanları ile Yapılan Niteliksel Araştırma, 2020

DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME ÇERÇEVESİ

DG Kodu: …….

Görüşmenin kiminle yapıldığı: ……..

Görüşmenin kimler tarafından yapıldığı: Moderatörün adı ve Soyadı:

Gözlemcinin adı ve Soyadı:

Tanıtım (Öncelikle kendilerini görüşmek üzere kabul ettikleri için teşekkür edilecek ve hangi kurumda çalıştıkları/öğrenim gördükleri, kim oldukları, ne yapmak istedikleri gibi konularda açıklama yapılacak ve görüşmenin yaklaşık süresi hakkında bilgi verilecektir.)

Görüşmenin yapıldığı yer: (Hangi salon? Kimin evi? Hangi kafe? vb.): ……

Görüşmenin tarihi: …… **Görüşmenin saati ve süresi**: ……

(Bu noktada, isimlerinin değil, fikirlerinin çok önemli olduğu, onlardan öğrenmeye gelindiği, söyledikleri hiçbir şeyin atlanmak istenmediği vurgulanacak ve teybe kaydetmek üzere izin istenecektir. İzin vermedikleri takdirde ısrar edilmeyecek ve çok iyi not tutulacaktır.)

Görüşmenin teybe kaydedilmesini uygun buluyor mu? 1. Uygun 2. Uygun değil.

Tanışma/Kişisel özellikler

Cinsiyeti: ……

Yaşı: ……..

Eğitimi[3]:
……

Mesleği: ……

- **Ne iş yaptığı:**
  ……
  ….
- **Varsa, idari görevi:** ……
- **Statüsü:** ……

Medeni durumu: ……

Çocuk/torun sahipliği ve cinsiyetleri/yaşları: ……

Yaşadığı yer: …….

[3] Bitirdiği okulun/Üniversitenin ve bölümün/programın adı mutlaka yazılacaktır. Yüksek Lisans ya da doktora yapmışsa, bunların yanında lisans düzeyi için de bu bilgiler alınacak ve kaydedilecektir.

Görüşme akışı

- Öncelikle Sabiha Gökçen Havalimanı ve Tuzla dediğimizde aklınıza ilk gelen şey nedir? Bu tabirler sizde neyi çağrıştırıyor?

- Mezun olduktan sonra iş aramaya başladığınızda seçenekleriniz arasında havalimanı hangi sıradaydı? Sizi burada çalışmaya yönlendiren etkenleri söyleyebilir misiniz?

- Sabiha Gökçen Havalimanı'nda çalışmayı seçmenizin sebebi nedir? Neden yeni havalimanı değil de Sabiha Gökçen'i tercih ettiniz?

- Bir havalimanı çalışanı olarak kentsel anlamda yaşadığınız sorunlardan bahsedebilir misiniz? (ulaşım, çevre, imar, lojistik imkanlar vs.)

- Tuzla'nın neresinde oturuyorsunuz? Bu bölgeyi tercih etme sebebiniz nedir?

- Kiracı mısınız yoksa ev sahibi mi?

    (a) Kiracı iseniz ne kadar ödüyorsunuz?
    (b) Ev sahibi iseniz evi ne kadara aldınız?

- Ev sahibi iseniz nakit para ile mi yoksa kredi çekerek mi satın aldınız? Ödemeniz hala devam ediyor mu?

- Evi satın alamaya nasıl ve hangi sebeplerden ötürü karar verdiniz?

- Bir mahalle/site sakini olarak Tuzla'yı kentsel anlamda nasıl görüyorsunuz? (Sosyal ve kültürel hayat, çevresel düzenlemeler, yerel yönetimler vs.)

- İSG Havalimanı'nın Tuzla'nın gelişimine etkisi olmuş mudur?

    (a) Olmuş ise;
        1. Sebepleri nelerdir?
    (b) Olmamış ise;
        1. Sebepleri nelerdir?

- Tuzla'da oturmaya başladığınız günden bugüne gözlemlediğiniz farklılıklar nelerdir? Havalimanı ve yerel yönetimlerin bundaki etkisi ne düzeydedir?

- Tuzla'dan taşınmayı düşünüyor musunuz?
  (a) Evet ise;
    1. Neden?
    2. Nereye?
  (b) Hayır ise,
    1. Neden?

- İSG Havalimanının bölgenin doğal yapısına zarar verdiği durumlar olmuş mudur? Evet, ise bunlar nelerdir?

- Tuzla'da oturmaya başladığınız günden beri Tuzla'nın nüfusunda gözle görünür bir artış yaşandı mı? Bunun sebebi sizce nedir?

- İSG Havalimanının konumu itibari ile yapıldığı yer doğru bir tercih midir? Neden?

- Bildiğiniz gibi bir pandemi süreci yaşıyoruz? Bir havalimanı çalışanı olarak nasıl zorluklar yaşadınız?

- Tuzla'da yaşamanızdan dolayı bu dönemde herhangi bir kolaylık ya da zorluk yaşadınız mı (çevre, ulaşım, hastane, sosyal hayat gibi konular olabilir)? Bunlar nelerdir?

Bunların dışında konuyla ilgili olarak bizimle paylaşmak istediğiniz şeyler var mıdır?

……
……
…….....
.....
.....

Teşekkür ve ayrılma

Ek-2 Katılımcıların Özellikleri

NO	CİNSİYET	MEDENİ HALİ	EĞİTİM DURUMU	MESLEK	YAŞ
K1	ERKEK	EVLİ	LİSANS	YER HİZMETLERİ MEMURU (YHM)	32
K2	KADIN	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	31
K3	ERKEK	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	30
K4	KADIN	BEKÂR	LİSANS	YHM	28
K5	ERKEK	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	45
K6	ERKEK	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	44
K7	ERKEK	EVLİ	LİSANS	YHM	37
K8	ERKEK	BEKÂR	ÖNLİSANS	YHM	31
K9	ERKEK	EVLİ	LİSANS	YHM	40
K10	KADIN	EVLİ	LİSANS	YHM	38
K11	ERKEK	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	35
K12	KADIN	BEKÂR	ÖNLİSANS	YHM	29
K13	KADIN	EVLİ	ÖNLİSANS	YHM	30
K14	ERKEK	BEKÂR	ÖNLİSANS	YHM	29
K15	ERKEK	EVLİ	LİSANS	YHM	32

KAYNAKÇA

Ağaoğlu, M. N., & Başdemir, H. (2019). Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi, 8*(1), 27- 30.

Akben, İ., & Bahçeci, A. P. (2018). Kentsel lojistik: Gaziantep Örneği. *Avrupa Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD), 5*(6), 211- 229.

Akça, M. (2020). Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, 7*(5), 45- 60.

Akça, M., & Karagülle, A. Ö. (2012). Havayolu Şirketleri Ve Yer Hizmetleri Kuruluşları Arasındaki İlişkilerin İncelenmesine Yönelik Bir Araştırma. *UHAT*, 1- 10.

Akıncı, S. (2014). Siyasal Katılım Düzeyleri Üzerine Bir İnceleme. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7*, 33- 45.

Aktan, E. Ö. (2006). Doktora Tezi. *Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı.

Alkan, A. (2009). *Cins Cins Mekân.* İstanbul: Varlık Yayınları.

Altan, İ. (2015). *Mimarlıkta Mekân Kavramı.* İstanbul: Ofis 2005 Yayınevi.

Alver, K. (2017). *Kent İmgesi. K. Alver içinde, Kent Sosyolojisi.* Konya: Çizgi Kitapevi.

Ankaya, F. Ü., Yazıcı, K., & Aslan, B. G. (2018). Havaalanlarının Çevreye Olan Etkilerinde Çevre Yönetim Siteminin Önemi. *Ulusal Çevre Bilimsel Araştırma Dergisi, 1*(4), 162- 169.

Araghi, F. (1995). Global Depeasantization, 1945–1990. *The Sociological Quarterly, 36*(2), 337- 368.

Arboleda, M. (2017). On the Alienated Violence of Money: Finance Capital, Value, and the Making of Monstrous Territories. *New Geographies, 9: Posthuman*, 95- 101.

Arslan, M. (2021). Modernleşme Sürecinde Kent Politikaları ve Kent Hakkı Arayışları. *Yüksek Lisans Tezi*. Mersin: Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü .

Arslanoğlu, R. A. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme.* Bursa: Asa Kitabevi.

Aslantürk, A. Y. (2019). Doktota Tezi. *Kent Sosyolojisi Perspektifinden Mahallenin Sosyo-Kültürel Dönüşümü:"Boztepe-Çukurçayır Mahallesi Örneği".* . Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı.

Avcı, T., & Aktaş, M. (2015). Türkiye'de Faaliyet Gösteren Havalimanlarının Performanslarının Değerlendirilmesi. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 7*, 67- 77.

Backes, N. (1997). Reading the Shopping Mall City. *Journal of Popular Culture, 31*(3), 1- 17.

Bagchi-Sen, S., & Lawton Smith, H. (2012). The role of university as an agent of regional economic development,. *Geography Compass, 6*(7), 439- 453.

Bağlı, M. (2012). *Modern Ontolojik Güven Bağlamında İnsan ve Mekân / Ev (hane). A. can içinde, Teori İle Pratik Mekân Arasında.* İstanbul: Şehir Yayınları.

Bal, H. (2006). *Kent Sosyolojisi.* Isparta: Fakülte Kitabevi.

Bal, H. (2015). *Kent Sosyolojisi.* İstanbul: Sentez Yayıncılık.

Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2015). Uluslararası ve Yurtiçi Ticarette Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşi Prosesi (AHP) Uygulaması. *Çankırı Karatekin Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 6*(2), 405- 436.

Bektaş, E. H. (2018). Havalimanları İç Mekan Tasarımında Biçim ve Anlam İlişkisi ve Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Benjamin, W. (2016). *Pasajlar.* İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Berberoğlu Yakupoğlu, D. (2021). Covid-19 Pandemi sürecinin Yansımaları: Beyaz Yakalı Çalışan Kadınlar Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bergen, L. (2011). *İsyandan Dirliğe Anadolu'da Yerli Olmak.* Ankara: Ebabil Yayınları.

Birol, G. (2003). Evolution of Trade Centres in Relation to Changing Trade Activities. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. İzmir: İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü.

Bookchin, M. (1999). *Kentsiz Kentleşme Yurttaşlığın Yükselişi ve Çöküşü.* (B. Özyalçın, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Boudon, P. (2018). *Mimari Mekân Üzerine Mimarlık Epistemolojisi Üzerine Deneme.* (A. Tümertekin, Çev.) İstanbul: Janus Yayıncılık.

Bozdoğan, Ö., & Doldur, H. (2020). İstanbul'un Sosyal Konut Üretim Alanlarından Biri: Tuzla. *Türk Coğrafya Dergisi, 74*, 135- 142.

Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood.* Oxford: Oxford University Press.

Brenner, N. (2016). The Hinterland Urbanised? *Architectural Design, 86*(4), 118- 127.

Brown, D. M. (1974). *Introduction to Urban Economics. Academic Press.* New York: Academy Press.

Bumin, K. (1998). *Demokrasi Arayışında Kent.* İstanbul: İz Yayıncılık.

Button, K., Haynes, K., & Stough, R. (1998). *Flying into the Future: Air Transport Policy in the European Union.* Cheltenham:Edward Elgar.

Candan, A. B., & Özbay, C. (2019). *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar.* İstanbul: Metis Yayınları.

Candaş, E. (2007). İstanbul'da Dışa Kapalı Konut Sitelerinin Tasarımında Güvenlik Konusunun İrdelenmesi. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Canpolat, E. (2014). Walter Benjamin'de Yöntem ve Flaneur. *Hacettepe Üniversitesi İletişim Fakültesi Kültürel Çalışmalar Dergisi*, 270- 295.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public Space.*

Casassus, B. (1988). *Global Business Set For Take Off.* International Heard Tribune.

Castells, M. (1997). *Kent, Sınıf, İktidar.* (A. Erendil, Çev.) Ankara: Bilim ve Sanat.

Christopher, A. (1977). *Pattern Language.* London: Oxford University Press.

Covid-19 Pandemi Sürecinde Gençlik ve Spor İl Müdürlükler Çalışnlarının İş Motivasyonları ve Kaydı Düzeylerinin İncelenmesi. (2021). *Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çağlayan, S. (2006). Göç Kuramları, Göç ve Göçmen İlişkisi. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(17), 67- 91.

Çağlayan, S., & Şahin, A. (2016). *Mekânın Ürettiği Yeni Gündelik Yaşam Pratikleri: Site Yaşamı ve Gettolaşma. M. S. Tümtaş, A. Dericioğulları Ergun, & C. Ergun içinde, Kente Dair.* İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Çakıcı, A. (2007). Örgütlerde Sessizlik : Sessizliğin Teorik Temelleri ve Dinamikleri. *Ç.Ü: Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 145-162.

Çelik, F. (2006).), İç Göçlerin İtici Ve Çekici Güçler Yaklaşımı İle Analizi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(27), 149- 170.

Çelik, Ş. (2016). Doğanhisar İlçesi Nüfus Özellikleri, Nüfusu Korumak ve Artırmak için Yapılması Gerekenler. *Yüksek Lisans Tezi*. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi.

Çelikyay, H. (2017). *Kamusal Alanların Mekânsal Organizasyonu* (1 b.). Bartın: Karınca Ajans Matbaacılık Yayıncılık.

Çezik, A. (1982). *Kentleşme Yerleşme Sektör Raporu.* Ankara: DPT SPPD Yayını.

Çiftçi, Ü., & Köseoğlu, E. (2019). İlk-el Fenomenolojik Yöntem ile Yaşanan Mekânın Sınırlarının Keşfedilmesi. *4. Uluslararası Mimarlık, Planlama ve Tasarımda Yenilikçi Yaklaşımlar Sempozyumu*, (s. 134- 137). Samsun.

Çötok, N. A. (2017). Giddens Sosyolojisinde Toplumsal Dönüşümün Temel Kavramları ve Bağlantılar:Yapılanma, Modernite ve Küreselleşme. *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 189- 207.

Çubuk, M. (1989). Kamu Mekanları ve Kentsel Tasarım. *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi.*

Çubuk, M., Yüksel, G., & Karabey, H. (1978). Yapılanmamış Kentsel-Kamusal Dış Mekanlar. *Yapı Dergisi*.

Dalkıran, A. (2018). Havalimanı Yönetimi ve Sürdürülebilirlik. *Sürdürülebilir Havacılık Araştırmalar Dergisi, 3*(2), 88- 109.

Danışman, A. (2010). Yüksek Lisans Tezi. *Havalimanı Kaynaklı Çevresel Etkilerin Ankara Esenboğa Havalimanı Örneğinde İrdelenmesi*. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı.

Davutoğlu, A. (2016). *Medeniyetler ve Şehirler.* İstanbul: Küre Yayınları.

Dizman, O. K. (2015). Geçişlilik Kavramının Mekana Anlamsal ve Simgesel Yansımaları. *Yüksek Lisans Tezi*. Lefkoşa: Yakın Doğu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Doganis, R. (2006). *The Airline Business.* London: Routledge.

Duran Karaca, A. (2015). Türkiye'de Havayolu Ulaşımında Havalimanlarının Yeri ve Çevresel Etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi.

Dursun, O., & Aksoy, C. (2017). Havaalanlarının Çevresel Etkileri. *Sosyal Araştırmalar Dergisi, 5*(53), 361- 371.

Duru, B., & Alkan, A. (2002). *20. Yüzyıl Kenti.* Ankara: İmge Kitabevi.

Ekici, S., & Tuncel, G. (2015). Göç ve İnsan. *Birey ve Toplum Dergisi, 5*(9), 90- 22.

Erdoğan, H. T. (2016). Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 3*(1), 187- 215.

Erdoğan, M., & Ercoşkun, Ö. Y. (2021). Artvin Rize Havalimanı'nın Ulaşıma ve Çevreye Etkileri. *Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi, 6*(1), 250- 267.

Erdoğan, T. (2016). Ulaşım hizmetlerinin ekonomik kalkınma üzerine etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi sosyal Bilimler Dergisi,* 187-215.

Erdönmez, M. E., & Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *YTÜ Mimarlık Fakültesi e-Dergisi, 1*(1).

Erkan, R. (2010). *Kentleşme ve Sosyal Değişme* (3 b.). Ankara: Bilim Adamı Yayınları.

Erzen, J. (2006). *Çevre Estetiği.* Ankara: Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş. Yayınları.

Esmer, C. (2017). Yüksek Lisans Tezi. *İstanbul-Kaynarca Sabiha Gökçen Metro Hattı Mühendislik Jeolojisi ve Karşılaşılan Problemlerin Tünel Mühendisliği Açısından İncelenmesi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Gerşil, G. S., & Yüksel Şentürk, G. (2021). Covid-19 Kriz Sürecinin Çalışan Motivasyonuna Etkilerinin Belirlenmesi: Bir İşletmede İnsan Kaynakları Uygulamaları. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 111-138.

Ghulyan, H. (2017). Lefebvre'nin Mekan Kuramının Yapısal ve Kavramsal Çerçevesine Dair Bir Okuma. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 1-29.

Giddens, A. (2009). *Sağ ve Solun Ötesinde: Radikal Politikaların Geleceği.* İstanbul: Metis Yayınları.

Gilloch, G. (2017). Walter Benjamin. B. Turner, & A. Elliott içinde, *Çağdaş Toplum Kuramından Portreler* (s. 107-125). İstanbul: İletişim Yayınları.

Gökulu, G. (2019). Sembolik Etkileşimci Teorinin Gündelik Yaşam Sosyolojisine Katkıları. *Ekev Akademi Dergisi,* 173-190.

Götz, K., & Wie, M. (1997). Nachhaltige Stadtentwicklung Akzeptabel. *6. Forum Dergisi,* 274.

Graner, A. (2017). *Why should we deal with abandoned urban spaces?* https://www.urbanet.info/abandoned-urban-spaces/ adresinden alındı

Gruen, V. (1960). *Shopping Towns USA.* New York: Van Nostrand Reinhold.

Gruen, V. (1973). *Centers for the Urban Environment: Survival of the Cities.* . New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Gül, A., Nayır, O., & Eraslan, Ş. (2007). Kent kimliği üzerinde kent ormanlarının rolü ve etkisi. *15. Yıl Mühendislik Mimarlık Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (s. 304-311). içinde Isparta: SDU.

Güllüpınar, F. (2012). Kent Sosyolojisi Kuramları Üzerine Bir Literatür Değerlendirmesi. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 1-29.

Gümüş, A. E. (2008). Türkiye Nüfusu, Türkiye Coğrafyası. Y. Akbaş içinde, *Türkiye'nin Nüfus Coğrafyası.* Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Güner, S. (2018). Yüksek Lisans Tezi. *Türkiye'de Havalimanı İşletmeciliğinin Kısa Tarihçesi ve Havalimanları Üzerine İnceleme*. İstanbul: Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Halkla İlişkiler ve Tanıtım Anabilim Dalı.

Gür, Ö. S. (1996). *Mekân Örgütlenmesi.* Trabzon: Gür Yayıncılık.

Güven, A. (2016). Kent, Kentlileşme ve Mekansal Yönetim İhtiyacı. *Uluslararası Yönetim Geliştirme Dergisi*, 21-30.

Harvey, D. (2003). *Sosyal Adalet ve Şehir* . İstanbul: Metis Yayınları.

Hayta, Y. (2016). Kent Kültürü ve Değişen Kent Kavramı. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 165-184.

Heidegger, M. (1975). *"Poetry, Language, Thought".* . New York: Harper & Row Publishers.

Hergüner, B. (2003). *Kamu Yönetiminde Yönetişim Yaklaşımı, "Kamu Yönetiminde Çağdaş Yaklaşımlar".* Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Hopancı, B., Akdeniz, A., & Şahin, Ö. (2021). Covid-19 Pandemisinin Havacılık Sektörü Üzerine Etkileri. *Mühendis ve Makina*, 446-467.

Hoşkara, E. (2007). Doktora Tezi. *Ülkesel Koşullara Uygun Sürdürülebilir Yapım için Stratejik Yönetim Modeli*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı.

ICAO. (2006). *Havaalanları Master Planlama Esasları.* Siviil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

İnceoğlu, M., & Aytuğ, A. (2009). Kentsel Mekânda Kalite Kavramı. *YıldızTeknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi*, 131-146.

İstanbul Şehir Rehberi. (2020). *Tuzla*. https://www.istanbul.net.tr/istanbulrehberi/dosyalar/bolumler/tuzla/7/92 adresinden alındı

Jan, G. (2001). *Life Between Buildings: Using Public Space, Arkitektens Forlag.* Copenhagen: The Danish Architectural Press.

Kancıoğlu, M. (2005). Çevresel imaj, kimlik ve anlam kapsamında turizm binalarına ilişkin kullanıcı değerlendirmeleri. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*.

Karaca, A. D. (2015). Yüksek Lisanas Tezi. *Türkiye'de Havayolu Ulaşımında Havaalanlarının Yeri ve Çevresel Etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı.

Karaçam, Z. (2015). Bilimsel Araştırma Makalesinde Tartışma Bölümü ve Sınırlılıkların Yazımı. *Ege Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Dergisi* , 86-97.

Karalı, S. (2001). Yüksek Lisans Tezi. *Kentsel mekân içerisinde yer alan yeşil alanların değerlendirilmesi; İstanbul - Ümraniye Örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü.

Karataş, Z. (2015). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi*, 62-80.

Kartal, A. N. (2015). *Üç [Parantez] Bir Anlatı: Ucu Açık Fenomenolojik Bir Deşifre*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı .

Kasarda, J. D. (2006). "The Rise of the Aerotropolis". . *The Next American City*, 35-37.

Kasarda, J. D. (2013). "Aerotropolis: Business Mobility and Urban Competitiveness in the 21st Century". . K. Benesch içinde, *Culture and Mobility.*

Kayden, S. J. (2000). *Privately Owned Public Space.* Canada: John Wiley & Sons.

Keleş, R. (2005). Kent ve Kültür Üzerine. *Mülkiye Dergisi*, 9-18.

Keleş, R. (2010). *Kentleşme Politikası.* Ankara: İmge Kitabevi.

Keleş, R., & Altan, B. (2002). *Çevre Hukukuna Giriş.* Ankara: İmge Kitabevi.

Kent Stratejileri Merkezi. (2017). *İzmirlilerin Denizle İlişkisini Güçlendirme Projesi*. İzmir-Deniz: https://kentstratejileri.com/tag/alsancak-limani/ adresinden alındı

Keyder, Ç. (2018). *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında* . İstanbul: Metis Yayınları.

Kılıç, A., & Karataş, S. (2017). Sürdürülebilir Kentsel Gelişme ve Yeşil Alanlar. *Siyasal Journal of Political Science*, 53-78.

Kılıç, D., & Turgut , M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *Kocatepe İİBF Dergisi*, 148-157.

Kılıçarslan, İ. (2010). *Kent Ekonomisi.* İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Korkmaz, M. (2017). Yüksek Lisans Tezi. *Havalimanı İşletmelerinin Hizmet Kalitelerinin Ölçülmesi ve Sabiha Gökçen Havalimanı Uygulaması*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı.

Korul, V. (2004). Havaalanı Çevre Yönetim Sistemi. *Sosyal Bilimler Dergisi,* 99-120.

Korul, V., & Küçükönal, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 24-38.

Koyuncu, A. (2011). Sosyoloji Kuramlarında Kent. *Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 31-56.

Kriker, R. (1979). *Urban Space.* New York: Rizzoli.

Kurtuluş, H. (2003). *Mekânda Billurlaşan Kentsel Kimlikler: İstanbul'da Yeni Sınıfsal Kimlikler ve Mekânsal Ayrışmanın Bazı Boyutları.* İstanbul: Doğu-Batı Yayınları.

Kümbetoğlu, B. (2005). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma.* İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Lee, R. (2003). "The Demographic Transition: Three Countries of Fundamental Change", Journal of Economic Perspectivesis. S. G. Çuhadar, & K. Lordoğlu içinde, *Demografik Dönüşüm Sürecinde Türkiye'de Yaşlanma ve Sorunlar* (s. 167-190). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiiler Fakültesi Dergisi.

Lefebvre, H. (2019). *Mekânın Üretimi.* İstanbul: Sel Yayıncılık.

Macit, D., & Macit, A. (2017). Türkiye'de Sivil Havacılık Sektöründe İstihdamın Mevcut Durumu, Sorunları ve Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler. *Journal of Emerging Economies and Policy* , 74-85.

Malpas, J. E. (2004). *Place & Experience : A Philosophical Topography.* Cambridge: Cambridge University Press.

Marchant, J. R. (1948). Cassell's Latin Dictionary: (Latin-English and EnglishLatin). *Cassells*, 533.

Marx, K. (2006). *Capital* . Ankara: Sel Yayınları.

Marx, K., & Engels, F. (2013). *Alman İdeolojisi.* İstanbul: Evrensel Basım Yayınları.

Mega İstanbul. (2020). *3. Havalimanı*. https://megaprojeleristanbul.com/print/3-havalimani adresinden alındı

Mulliner, E., Smallbone, K., & Maliene, V. (2013). An Assessment of Sustainable Housing Affordability Using a Multiple Criteria Decision Making Method. *Omega*, 270-279.

Mumford, L. (2007). *Tarih Boyunca Kent Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği.* İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Mutlu, A. (2010). *Kentli Halkları ve Türkiye.* Konya: Çizgi Kitabevi.

Norberg-Schulz, C. (1972). *Existence, Space & Architecture.* London: Studio Vista.

Norberg-Schulz, C. (2001). Yer Kavramı Bağlamında Eski Çevrelerde Yapılaşma. *Mimarlık Dergisi*, 42-43.

ODTÜ. (2011a). *MATPUM Esenboğa Havalimanı Master Plan Raporu.* Ankara: MATPUM.

Oto, N. (2011). Doktora Tezi. *Çevresel Sürdürülebilirlik ve Havaalanları: Esenboğa Havalimanı Örneği*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sostal BİIimler Enstitüsü Sosyal Çevre Bilimleri Anabilim Dalı .

Ökten, S. (1995). *Milli Kültür Açısından Mesken İle İlgili Bazı Tespitler.* İstanbul: Ensar Yayınları.

Özbay, K. (2019). Yüksek Lisans Tezi. *İstanbul'daki Mega (Büyük Ölçekli) Ulaşım Yatırımlarının Kentin Mekansal Biçimlenmesi Üzerindeki Etkileri: İstanbul 3. Havalimanı Projesi Örneği*. İstanbul: İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulşatırma Yöntemi Anabilim Dalı.

Özcan, K., & Gündoğar, R. (2015). Organize Sanayi Yatırımlarının Mekânsal Gelişim Süreçlerine Etkileri: Tuzla(İstanbul) Örneği. *Türk Coğrafya Dergisi*, 11-18.

Özdemir, A. (2011). Kültür Bağlamında Kent ve Mekânsal Örgütlenme. *Yalova Sosyal BİIimler Dergisi*, 62-76.

Özdemir, A. (2017). Kent Sosyolojisi Yaklaşımları. K. Alver içinde, *Kent Sosyolojisi* (s. 119-146). Konya: Çizgi Kitabevi.

Özdeş, G. (1985). *Şehircilik, Şehir - Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri.* İstanbul: İ.T.Ü. Matbaası.

Özür, N. (2018). Türkiye'de Havalimanlarının Kuruluş Yerlerinin Sürdürülebilir Arazi Kullanımı Bakımından Değerlendirilmesi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 15-25.

Özyılmaz, Ö. (2017). Yüksek Lisans Tezi. *İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanının Pendik İlçesi Kent Gelişimine Etkilerinin İncelenmesi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi.

Özyurt, C. (2007). Yirminci Yüzyıl Sosyolojisinde Kentsel Yaşam. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 111-126.

Park, R. E. (2018). *İnsan Doğası Sosyoloji Bilimine Giriş IV.* istanbul: Pinhan Yayıncılık.

Pastor, J. M., Perez, F., & Guevara, J. D. (2013). Measuring the local economic impact of universities: An approach that considers uncertainty. *Higher Education*, 539-564.

Pirenne, H. (1994). *Ortaçağ Kentleri Kökenleri ve Ticaretin Canlanması.* İstanbul: İletişim Yayınları.

Polat, A. S. (2019). Yüksek Lisans Tezi. *Havacılıkta Dijital Dönüşüm:İstanbul Havalimanı Örneği*. Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi sosyal Bilimer Enstitüsü Havacılık Yönetimi Anabilim Dalı.

Prak, M. R. (2007). Şehrin Kalbinde Duygular(14.-16. Yüzyıl). *BMGN-Düşük Ülkelerin Tarihsel İncelenmesi*, 122.

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems.* USA: Routledge.

Rorhaermel, F. T., Agung, S. D., & Jiang, L. (2007). University entrepreneurship: A taxonomy of the literatüre. *Industrial and Corpporate Change*, 691-791.

Sami, K. (2013). Kırsal Alevî Kültüründe Çevre, Mekân ve İnsan Etkileşimi - İki Köy Örneği. *Bilig*, 169-194.

Sargın, S. (2007). Türkiye'de Üniversitelerin Gelişim Süreci ve Bölgesel Dağılımı. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 133-150.

Sayar, S. (2011). Yüksek Lisans Tezi. *Kolektif Bellek Bağlamında Tuzla Köyiçi Bölgesi'nin Mekansal Değişiminin İrdelenmesi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı.

Serter, G. (2013). Şikago Okulu Kent Kuramı: Kentsel Ekolojik Kuram. *Planlama*, 67-76.

Sezgin, H. (1991). *Havacılık Tarihi Yayınlanmamış Ders Notları.* Eskişehir: SHMYO.

Simmel, G. (2005). Metropol ve Zihinsel Yaşam. A. Aydoğan içinde, *Şehir ve Cemiyet* (s. 167-184). İstanbul: İz Yayıncılık.

Solak, S. G. (2017). Mekân Kimlik Etkileşimi: Kavramsal ve Kuramsal Bir Bakış. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 13-37.

Somuncu, A. (2019). Mesleki ve Teknik Liselerde Yeni Oluşturulan Sivil Havacılık Yer Hizmetleri Alan Eğitiminin Değerlendirilmesi. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi*, 81-108.

Stiglitz, J. E. (2007). *The Post Washington Consensus Consensus.* İniatiative for Policy Dialogue Raporu.

Şahin, Y. (2010). *Kentleşme Politikası.* Trabzon: Murathan Yayınevi.

Şatıroğlu, A. (2011). Türkiye'de Kent Araştırmalarının Değişimi. *Sosyoloji*, 347-363.

Şen, G., & Bütün, E. (2021). Covid-19 Pandemi Salgınının Havacılık Sektörüne Etkisi:Gig Ekonomisi Alternatifi. *Journal of Aviation Research*, 106-127.

Şengür, F. K. (2007). Doktora Tezi. *Havaalanlarında Değer Odaklı Yönetim Yönelimli Bilgi Sitemlerinin Kullanılması ve Atatürk Havalimanı Terminal İşletmeciliği Uygulaması*. Eskişehir: Eskişehir Anadolu Üniversitesi .

Şengür, F. K. (2017). avalimanı İşletmeciliğinde Yeni eğilimler: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. . *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 751-766.

Tahire, E. (2010). *Kent ve Gecekondu.* İstanbul: Örgün Yayınevi.

Taner, T. (1998). *Kentsel Tasarım Teknikleri.* İzmir: D.E.Ü. Mimarlık Fakültesi Ders Notları.

Taşkın, Y. (2014). *Siyaset Nedir? Siyaset Kurumlar Kavramlar Süreçler.* İstanbul : İletişim Yayınları.

Teber, S. (1985). *Toplumların Değişimleri.* İstanbul: İlksay Yayınevi.

Tekin, H. H. (2006). Nitel araştırma Yönteminin Bir Veri Toplama Tekniği Olarak Derinlemesine Görüşme. *İstanbul University Journal of Sociology*, 101-116.

Tibbalds, F. (1992). *Making People-Friendly Towns: Improving The Public Environment in Towns and Cities.* England: Longman Group UK Limited.

Toprak, Z. (2016). *Kent Yönetimi ve Politikası.* İzmir: Siyasal Kitabevi.

Topuz, E. (2009). Yüksek Lisans Tezi. *Endüstriyel Tehlikeli Maddeler İçin Çevresel Risk Değerlendirme Yaklaşımı*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space:Theories of Urban Design.* New York: Jonh Wilwy & Sons, INC.

Turgut, H., Yavuz Özalp, A., & Erdoğan, A. (2012). Artvin İlinde Doğal Çevrenin Kent Kimliğine Etkileri. *SDÜ Orman Fakültesi Dergisi*, 180-293.

Turna, B. G. (2011). Yüksek Lisans Tezi. *İnsan Yapımı Çevrenin Oluşumunda ve Dönüşümünde "Yer Duygusu" Etkeni.* . İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen BİIimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı.

Turut, H., & Özgür, E. M. (2018). Klasik kent Kuramlarından Eleştirel Kent Kuramlarına Geçiş Bağlamında Kentleri Yeniden Okumak. *ege Coğrafya Dergisi*, 1-19.

Tümenbatur, A., & Tanyaş, M. (2021). .Havalimanı Kenti Kavramı:Türkiye'deki Bazı Havalimanlarının Karşılaştırtılması. *Beykoz Akademi Dergisi*, 108-119.

Urry, J. (1999). *Mekânları Tüketmek.* İstanbul: Ayrntı Yayınları.

Üngör, E. (2011). Yüksek Lisans Tezi. *Mekân Kavramının Disiplinler Arası Tarihsel Değişimi Üzerinden Mimarlık & Mekân İlişkileri*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Üstün, Ç., & Özçiftçi, S. (2020). Covid-19 Pandemisinin Sosyal Yaşam ve Etik Düzlem Üzerine Etkileri: Bir Değerlendirme Çalışması. *Anadolu Kliniği Tıp Bilimleri Dergisi*, 142-153.

Valverde, M., & Briggs, J. (2015). Centre for Criminology and Sociolegal Studies. *The university as urban developer: A research report*. Toronto: Univesity of Toronto .

Weber, M. (2003). *Şehir Modern Kentin Oluşumu.* İstanbul: Bakış Yayınları.

White, R., & Sutton, A. (2001). Social Planning for Mall Redevelopment: an Australian Case Study. *Local Environment*, 65-80.

Wilson, B. (2011). Social inclusion: Universities and regional development. *Journal of Adult and Continuing Education*, 98-114.

World Bank. (2002). *Cities On the Move :A World Bank Urban Transport Strategy.* Washington: The World Bank.

World Bank. (2002). *Cities On the Move :A World Bank Urban Transport Strategy Review.* Washington: Washington Yayınları.

Yaşayan, A., Erkan, H., & Seylam, G. (2011). Tmmob harita ve kadastro mühendisleri odası 13. Türkiye harita bilimsel ve teknik kurultayı. Ankara.

Yertutan, D. İ., & Çetinyokuş, T. (2021). Sürdürülebilir Konut Satın Alımının Çok Kriterli Karar Verme Metotlarıyla Değerlendirmesi ve Bir Uygulama. *Uluslararası Mühendislik Araştırma ve Geliştirme Dergisi*, 32-54.

Yılmaz, E., & Çitçi, S. (2011). Kentlerin Ortaya Çıkışı Ve Sosyo-Politik Açıdan Türkiye'de Kentleşme Dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 252-267.

Yserte, R. G., & Rivera, M. (2010). The impact of university upon local economy: Three methods to estimate demand-side effects. *The Annals of Regional Science*, 39-67.

Zhang, F. (2014). Yayınlanmamış Doktora Tezi. *Modelling the housing market and housing satisfaction in urban China* . United Kingdom: University of Bath.

Zukin, S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies*, 825-839.