

## 4. KENTSEL ALTYAPI ULUSAL SEMPOZYUMU

Aralık 2005 – Eskişehir

### KENT YÖNETİMİNDE KENTSEL ALTYAPI POLİTİKALARININ ÖNEMİ

**Yrd.Doç.Dr. Ali Ulu**

Şehir Plancı  
Anadolu Üniversitesi  
M.M.F. Mimarlık Bölümü/Eskişehir

#### Özet

Kentleşme sürecinde kentsel yaşam biçimini belirleyen en önemli öğelerden biri kentsel alt yapı olanaklarının varlığı ve kentlerde yaşayan tabakalar arasında, bu olanaklardan yararlanmada fırsat eşitliğinin bulunup bulunmamasıdır. Bu durum kentlerimizde bir yönetsel sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Bir ülkenin ve alt ölçekte bir kentin kentsel altyapı olanaklarının niteliksel ve niceliksel özelliklerini ülkenin ekonomik kalkınma düzeyi ve kalkınmak için seçmiş olduğu üretim biçimi belirler. Bu nedenle, kentlerdeki alt yapı olanaklarının sağlanması, ülkenin ekonomik olanakları, teknoloji seviyesi, kentleşme hızı ve tipi ve özellikle gelir dağılımı ile doğrudan ilişkilidir. Diğer taraftan, kentsel altyapı olanaklarının, niteliksel ve niceliksel özellikleri, kalkınmayı – endüstrileşmeyi, kentleşmeyi (kentsel çekicilik) kentsel arazide fiyat artışlarını, toplumsal ayrışmayı ve bunların mekanda yansımaları olan kent formunu etkilemektedir. Bu etkileşim sebep – sonuç ilişkisinden çok, karşılıklı iletişim biçimindedir.

Bu çalışmada ülkemizdeki altyapı yatırımlarının geçmişten günümüze kısa bir değerlendirilmesi yapılarak Eskişehir kentindeki altyapı yatırımları değerlendirilecektir. Bunu yaparken Eskişehir Kentinin sosyo ekonomik gelişim süreci tarihsel olarak incelenerek geleceğe yönelik gelişim potansiyeli ve kentlerin gelişmişlik düzeyinin belirlemede önemli bir gösterge olan kentsel alt yapı olanaklarının planlanması, yönetilmesi ve yerel yöneticilerin yönetim biçimleri kent ve kentli bağlamında irdelenmeye çalışılacaktır.

#### Türkiye’de alt yapı yatırım politikaları ve aktörler

Ülkemizde alt yapı yatırımları 19.yy. sonlarına doğru yerel ölçekten çıkarak genel yatırım politikalarına dönüşmüştür. Özellikle bu dönemde kitlesel kullanıma yönelik tekel olabilecek temel kentsel altyapı tesisleri (havagazı, tramvay, telefon ve elektrik) emperyalist ülke şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir (Göktaş,M.,Ergüden,S., 1974,s:1). Türkiye’de ilk havagazı Fransız Mühendis Şarl Jorji tarafından 1891 yılında 50 yıl süreyle işletme ayrıcalığını Kadıköy Gana Şirketiyle birlikte almıştır.

Türkiye’de ilk tramvay işletmeciliği 1869 yılında Kostantin Karapono Efendi tarafından Osmanlı Bankası desteği ile başlatılmıştır. Bunun yanı sıra 1874 yılında Fransız Mühendis Henry Gavan tarafından yapılan ülkede ilk metro olan tünelin işletmesi başlamıştır.

Türkiye’de ilk telefon santrali 1911 yılında İstanbul’da İngilizler tarafından daha sonra İzmir’de ve 1926 yılında ise Ankara’da kurulmuş ve faaliyete geçmiştir. Yine ülkedeki ilk elektrik santrali Tarsus’ta Dörfler isminde bir Avusturyalı tarafından 1902’de gerçekleştirilmiştir.

Bu örneklerde de görüldüğü gibi Osmanlı'nın son dönemlerinde altyapı yatırımları bu iş için gerekli teknolojiye sahip yabancı şirketler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu şirketlerin ana hedefi ucuz altyapı olanakları sağlamak değil, yatırım yaptığı birim fiyat üzerinden karlarını maksimum seviyede gerçekleştirir. Özellikle tüketimi artırmaya yönelik elektrik abonelerine 1930 ve 1932 yılları arasında ücretsiz ütü dağıtımını yapmışlardır. Bu dönemdeki yatırımların çoğu İstanbul ve İzmir gibi Ülkenin bütününe etki eden metropollerde gerçekleştirilmiştir. 1930'lu yıllara gelindiğinde ise tüm ülkede millileştirme hareketi başlamasıyla birlikte yatırımların işletilmesi Türk firmalar tarafından gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Özellikle II. Dünya savaşıdan sonra dışa bağımlılık borç ilişkisine dönüşmüştür. Böylece ülkedeki altyapı yatırımların gerçekleştirilmesinde borçlanma dönemi başlamıştır.

Bu süreçte tekeli emperyalist sermayenin uluslararası dağılımı Dünya Bankası, İMF vb kuruluşlar aracılığı ile yapılmaktadır. Diğer yandan gelişmekte olan ulusal sermaye yurtdışı firmalarla oluşturulan tekeli ürünlere dayalı konsorsyumlar kurularak ülke içinde üst ölçekli alt yapı yatırımlarına talip olmakta ve yatırım maliyeti için vermiş olan dış kaynaklı krediyi kendisine borçlandırarak geri almaktadır.

Dünya Bankasının altyapı yatırımlarını teşvik politikasının ana amacı bir taraftan müteahhit tekellere diğer taraftan malları üreten tekellere doğrudan doğruya pazar sağlamaktır. Bundan dolayıdır ki, kentsel altyapıya yabancı sermayesi emperyalizmin her evresinde değişik boyutlarda karşımıza çıkmaktadır.

Bu bağlamda konuyu ele aldığımızda kentlerimizde gerçekleştirilecek altyapı yatırımlarının belediyeler ve merkezi yönetimler tarafından analitik araştırmaların sonucunda doğru saptanmış politikalar çerçevesinde yapılması kaçınılmazdır.

Kentsel yaşam çevremizin alt yapı sorunları yerel yönetimlerin mevcut örgütlenme biçimi ile çözülmesi günümüzde mevcut görünmemektedir. **Sadece dikey, yukarıdan aşağıya hiyerarşik, kapasitesi küçüldüğü halde merkezîyetçi ve paylaşımcı olmayan bir yönetim sisteminin kentsel sorunları algılama ve çözümlene kabiliyeti düşerken, bu yapıda alınan altyapı yatırımlarına yönelik kararlar kentlilerin geleceğini ipotek altına almaktadır.** Çözümler ise üst ölçekli hedeflere ulaşmak pahasına kaba ve standart dayatmalarla farklılığın yarattığı değerleri yok etmektedir. Kent sorunlarının kent yönetimi ile kentlinin çözüm aşamasında karşı karşıya gelmelerindeki temel neden örgütlenme çözümsüzlükleri ve yerel ölçekte de oy-rant eksenli politikaların yönlendirmesi/hakimiyeti ile belirginleşmektedir. Kentlinin geleceğinin böyle olumsuz ve sorumsuzca ipotek altına almasına yönelik karar süreçlerinin kentlinin katılımına, denetimine açık olması sağlanmalı ve buna paralel olarak kentlinin bu karar süreçlerinin içinde yer alma talebi oluşturulmalıdır.

Kent, çok aktörlü, çok değişkenli ve her faaliyet ile etkileşimli boyutları gereği, yasal/kurumsal sahiplik işlevi anlamında bir yönetim konusudur. Sorun teşhisi ve çözüme odaklı bir yönetim hizmeti olarak planlamanın, kentsel yaşam çevresi için üstlenebileceği işlevler vardır. Toplumsal, mekansal, çevresel eşitsizlikleri ve maliyetleri azaltan, enerjinin verimli ve tasarruflu kullanımını düzenleyen bir eylem olarak planlama bu işlevleri yerine getirmeye bilimsel ve teknik olarak yeterli görülebilir. Ancak ülkemizde planlamayı yürüten erk ve mevzuat çerçevesi kent yönetiminde planlama pratiğinin dışında kişisel kararlar çerçevesinde yürütülmekte ve kişisel yönetim bakışının inisiyatifi ortaya koymaktadır. Paylaşımdan uzak bu yaklaşım kısa dönemde palyatif çözümler sağlamasına karşın uzun dönemde kentsel karmaşaya ve çözümsüzlüğe neden olmaktadır.

Diğer taraftan kentlerde altyapı olanakları planlanırken ve kentliye sunulurken toplumsal, ekonomik ve kültürel ortamın korunup yaşatılması kent ve kentli kimliği açısından oldukça önemlidir. Kent belleğinin hızlı değişimine neden olan yatırım ve yatırım araçları kentlinin kente yabancılaşmasına neden olmaktadır. Sonuç olarak kentsel altyapı olanaklarının kentliye sunulmasına yönelik yapılacak yatırımların uzun vadeli planlara dayalı ve fırsat eşitliğini tanıyan bir anlayışla hazırlanmış yatırım programlarıyla sağlanması ve yönetilmesi gerekmektedir.

## Eskişehir Kentinin Mekansal Gelişim ve Planlama Süreci

Cumhuriyet sonrası ülkemizde görülen hızlı sanayileşme ve buna bağlı kentleşme süreci ile birlikte, kent nüfuslarında artışlar görülmektedir. Kentlerdeki nüfus artışları, kent bazında yeni yerleşim alanlarına olan ihtiyacı ortaya çıkarttığı gibi; mevcut dokular üzerinde de yoğunluk artışına neden olmaktadır. Bu bağlamda Eskişehir'in Cumhuriyet dönemi öncesindeki yerleşim dokusu, günümüzde de imar planı kararları ile, merkez ve çevresinde yoğunlaşarak gelişimini sürdürmektedir. Ancak, Eskişehir'in bir Anadolu kenti olarak gerek sanayi gelişimi, gerekse kentli nüfus gelişimi göz önüne alındığında; ülkenin diğer kentlerinin gelecekte karşılaşacağı kent yerleşimindeki fiziksel ve ekonomik sorunları, günümüzde yaşamaya başlaması, diğer benzer kentlerin gelecekteki problemlerine çözüm önerileri sunma açısından önemlidir. Özellikle günümüzün sosyo-ekonomik koşulları altında kentlerin mevcut altyapısının, gerek fiziksel, gerekse ekonomik olarak yenilenmesi ve planlanması ihtiyacı doğmaktadır.

Cumhuriyet dönemine kadar 30.000 kişinin altında nüfusa sahip olan ve ticaret bölgesi ile konut bölgesi ayrı noktalarda gelişmiş küçük bir yerleşme olan Eskişehir kenti, ilk ve orta çağlarda "Dorylaion" ismi ile tanınmaktadır. Eskişehir kentine ait ilk bilgiler, Batı Anadolu'da büyük bir uygarlık kuran Frigler dönemine rastlamakta ve şehrin Eretria'lı Doryleos tarafından kurulduğu kabul edilmektedir. Dorylaion, ilk çağda tarımsal nitelikleri ağır basan bir kent yapısı kazanmıştır (Ulu, A. 2002,s:66). Bunun yanısıra, kentin relief faktörü yönünden ulaşımaya elverişli bir yerde kurulmuş olması, bu ürünlerden elde edilen artı ürünün değerlendirilmesini sağlamış ve böylelikle ticari fonksiyon geliştirmiştir.

Bizanslılar dönemi ile Hıristiyanlaşma sürecine giren kentte, bu dinin etkisiyle ilk çağın çok tanrılı dinleri, yerini tek tanrılı bir dine bırakmıştır. Bu biçimde sosyal yapıda önemli bir değişim yaşanarak, kentsel fonksiyonlar (imalat, tarım, ticaret vb.) büyük ölçüde kiliselerin kontrolüne girmiştir. Aynı dönemde kent tarım, imalat, ticari faaliyetlerini sürdürerek, ekonomik yapısını korumuştur. (Yurt Ansiklopedisi,s:2832)

Osmanlı döneminde, kent eski önemini yitirmiştir, 1554 yılında kente gelen Dernschwams kentin büyük ölçüde yıkılmış ve tahribe uğramış olduğunu belirtmektedir. Evliya Çelebi ise, 1648 yılında kentte 17 mahalle, 800 dükkan bulunduğunu belirtmektedir. Çarşı ve hanlardan oluşan ticaret alanının ovada kaplıcalar (17. yy.'da 41 adet) etrafında; ikametgah alanının ise, güneydeki tepenin yamaçlarında (bugünkü Odunpazarı) yer aldığını; kentin çevresinin, tarım ürünleri açısından zengin ve verimli olduğunu söylemektedir.(Ertin,G.,1994:14)

17.yy.da kentte ekonomik yaşam henüz canlılığını yitirmemiş, ancak yavaş yavaş gerilemeye başlamıştır. 1800'lü yılların başında gerek W.M. Leake, gerekse Mac Kinnier kentin büyüklüğünün 800 haneden oluştuğunu ve aşağı mahalle olarak tanımlanan şimdiki Taşbaşı Bölgesi'nin (merkezi iş alanı) küçük bir çarşı, büyük bir han ve birkaç hamamdan oluştuğunu belirtmektedirler. 1853 yılında Tchihatcheff, Eskişehir'i tanımlarken "bir zamanların meşhur Dorylaion'un yerinde, yoksul ve çok kirli küçük bir kasaba" demektedir. Aynı yıllarda Ch. Texier, Eskişehir kentini "sıcak suları bugünde ünlüdür. Fakat şehir bayındırlık ve gelişimden uzak bir görünümde dir. Camilerin uzaktan görünümü güzeldir. Evlerin üzerinde yükselen yedi-sekiz minare manzarayı güzelleştirmektedir. Şehir ikametgah alanı ve büyük bir çarşı ile hamamların bulunduğu ticaret sahası olmak üzere, iki mahalleden meydana gelmiştir. Bu iki mahalle taştan yapılmış bir yol ile birbirine bağlanır" olarak tanımlanmaktadır. (Ertin,G.,1994:16)

Eskişehir kenti, 18. yy. ilk yarısında değişmeye başlamıştır. Bu dönemde, merkezi yönetim göçerlerin yerleşmesini sağlamaya yönelmiştir. Böylelikle toprakların işlenmesi ile birlikte ticaret yaşamı hareketlenmiştir. Kentin gelişmesindeki ikinci etken ise, 18. yy. ikinci yarısında lületaşı ticaretine bağlı olarak, nispi bir canlanmanın meydana gelmesidir.

Osmanlı-Rus savaşından kaçan göçmenlerin kente yerleşmeleri ve 1894 yılında işletmeye açılan Berlin-Bağdat demiryolunun işletmeye başlamasıyla birlikte, şehrin görünümü yavaş yavaş değişmeye başlamıştır. Özellikle 1880 yılından itibaren, boş açıklık alan olan Porsuk

çayının kuzey kıyıları, göçmenlerin oluşturdukları yeni yerleşmeler ile dolmuştur.(Tunçdilek,N.,1957:43)

1870 yılındaki Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'ne göre, Eskişehir'in toplam erkek nüfusu 16.518 iken, bu rakam 1874'de 27.886'ya çıkmıştır. 1876 Hüdavendigâr Salnamesi'nde ise, Eskişehir'de yaşayan Müslüman erkeklerin nüfusu 11.320 olarak gösterilmektedir. Von Diest'e göre, Eskişehir kentinin 1886'daki nüfusu 15.000'i buluyordu. (Yurt Ansiklopedisi,s:2839)

1876 yılı Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'nde, Eskişehir'de 9 cami, 6 mescit, 5 tekke, 10 han, 4 hamam, 30 kahvehane olduğu; 1893 Hüdavendigâr Vilayet Salnamesi'nde ise, 11 cami, 6 mescit, 3 medrese, 4 tekke, 80 sıbyan okulu, 20 han, 4 hamam, 700 dükkan, 20 tabakhane ile 2 kilise bulunduğu belirtilmektedir. Cuniet göre 1893'te, Eskişehir merkezinde 11 cami, 6 mescit, 3 medrese, 1 Rum kilisesi, 1 Ermeni kilisesi, 1 Katolik şapeli, 4 tekke, 2 eczane, 25 han ya da otel, 2'si demiryolu istasyonu yakınında kurulmuş toplam 4 lokanta, 3'ü erkekler ve 1'i kadınlar için toplam 4 kaplıca hamam bulunmaktadır. (Yurt Ansiklopedisi,s:2840)

1890 yılında başlayan ve Porsuğun kuzeyine kadar uzanan konut yerleşim dokuları, merkezde çarşı ve pazar alanlarını genişletmiştir. Ayrıca Porsuk çayının çevresinde ise, göçmenlerin kurdukları Hacı Seyit, Hacı Alibey, Hayriye, İhsaniye, Güllük, Eskibağlar ve Mamure Mahallelerinin ilk çekirdekleri atılmıştır. 1920'lere kadar ki dönemde kopuk yerleşme dokusu, bahçelere de konutlar yapılması ile, yer yer birleşerek bütünlük kazanmıştır. Çarşının ahşap yapı malzemesinden inşa edilmesi, 1905 yılındaki yangının, çok kısa sürede yayılmasına ve çevre konutlara sıçramasına neden olmuştur. Bu yangın esnasında kentin en eski kapalı çarşısı da yanmıştır.

Demiryolunun kente gelmesi ve istasyonun kent içinde yer alması, çevre köylerden gelen ürünün Eskişehir'de toplanmasını sağlamıştır. Bu biçimde kır ile kent arasında başlayan ilişki, Eskişehir kentine ticari organizatör rolü kazandırmıştır. (Albek,S.,1991:160) Bu olaya bağlı olarak başlayan ekonomik kalkınma, tüccar ve esnaf sınıfını Eskişehir'e çekmiştir. Böylece kent, yeni gelenlerle ticari faaliyetini geliştirdiği gibi mağaza, depo vb. tesislerin açılması ile, finans alanında da kendini yenilemiştir. Ancak Kurtuluş Savaşı (1922) esnasında, Yunanlıların geri çekilirken çarşı ve Hıristiyan mahalleleri ateşe vermeleri üzerine, kent ikinci kez yanmıştır. Özellikle, ticaretin yoğun olarak yapıldığı bölgeler Tuzpazarı, Taşbaşı, Reşadiye Caminin bulunduğu yerler ile İstasyon Caddesi ve Bağlar Caddesinin bulunduğu kısım tamamen yanmıştır. Yangından sonra, kentin o dönemde kent merkezini oluşturan Köprübaşı ile İstasyon arasındaki doku tamamen yok olmuştur.(Eskişehir Valiliği,1938:132)

Eskişehir kenti 1923 yılına girerken, geçirmiş olduğu ulusal kurtuluş savaşından dolayı yıkık ve boşaltılmış bir yerleşme görünümündedir. Güneydeki eski mahalleler ve kuzeydeki göçmen evleri dışında, Yediler bölgesinden İstasyona kadar uzanan geniş bir yangın ile büyük ölçüde yok olmuş bir yerleşimdir. Cumhuriyet dönemine girerken, kentin bütünü tek katlı baraka şeklinde dükkanlar, 1-2 katlı kerpiç binalar kaplamaktadır (Ulu, A. 2002, s:70). Bu dönemde Eskişehir kenti, Osmanlılar döneminde ihmal edilmiş olmasının getirdiği bir yol sorunu ile toprak ve sivri taşlı düzensiz kaldırımları olan; su ve elektrik gibi temel şehirselsel fonksiyonlardan yoksun durumda; ve şehrin ortasından geçen ve henüz kanala alınmamış Sarısu ile Porsuk nehirlerinin yarattığı çamur, toz ve pisliğin hakim olduğu bir yerleşmedir.

1923-1950 yılları arasında kentteki mekansal hızlı yayılma ve kamu ve eğitim yapılarının faaliyete geçmesi ile birlikte, ilk defa belediye 1946 yılında 6 otobüs ile Odunpazarı-Şeker Fabrikası, Odunpazarı-İstasyon olmak üzere iki güzergahta toplu taşımacılık hizmeti vermeye başlamıştır.(Eskişehir Belediyesi,1965:23) Bu dönemde kent içi yolcu taşımacılığında faytonlar ise, önemli bir ulaşım aracı olarak kullanılmışlardır.

Kentin önceki dönemlere göre Cumhuriyetle birlikte 1950'lere kadar gelişme göstermesinde ve etkinlik kazanmasında, kentsel nüfus artışı ve ekonomik alanda gerçekleştirilen devlet yatırımlarının yanısıra, özel sektör girişimciliğinin de payı büyüktür. 1950 dönemi öncesi II.Dünya Savaşı'nın yarattığı olumsuz koşullar, Türkiye'nin bütününde olduğu gibi, Eskişehir

kentini de etkilemiştir. Ancak 1950 yılından itibaren Türkiye’de ekonomik etkinliklerin kuvvetlenmesi ve ülkenin hızlı bir kalkınma hamlesi içine girmesi ile birlikte, Eskişehir kentinin fiziksel ve ekonomik gelişmesi hız kazanmıştır. Bu dönem, Eskişehir’de olduğu gibi tüm Türkiye’de kentlerde nüfus yığılmalarının başladığı dönemdir. Bu da beraberinde başta konut alanları olmak üzere, sanayi ve sosyal donatım alanları gibi şehirselleşmelerin yer seçiminde gelişmiş güzellik, karmaşa ve şehirlerde plansızlık yaratmıştır.

Bu dönemin başında hızlı nüfus artışı, etkisini ilk önce kent merkezinde alanların yoğunlaşarak yapılaşması üzerinde göstermiştir. Doğal nüfus artışının yanısıra, şehire göç gelenlerle, atanmış memurlar ve Odunpazarı’nda oturan zengin yerli halkın kentin ticaret merkezi alanlarına ve yakın çevresine yerleşme eğilimi kent içi alanlardaki yerleşme yoğunluğunu artırmıştır. Mevcut yerleşim alanlarındaki 1-2 katlı yapılar aynı parsellerde 3-4 katlı apartman ve ticarethanelere dönüşmesine yol açmıştır. (Eskişehir Belediyesi,1965:17) Kentte oluşan hızlı düzeydeki yoğunlaşma talebi, Eskişehir ovasında yatay düzlemde de kendini göstermiş ve mevcut mahallelerin sınırlarının büyüyerek bölünmesine neden olmuştur. Bu süreç, 1950 yılındaki sel felaketi ile kentin ovada yer alan yapılarının zarar görmesine neden olmuştur. Bu yapıların bir kısmı onarılarak yenilenirken, bir kısmı ise yıkılıp yeniden inşa edilmiştir. Bu dönemde devlet desteği ile kentin kuzeyinde “Seylaş Evleri”, kuzeydoğusunda Yenidoğuş mahallesi yaptırılmıştır.

1960-1980 yılları arasındaki dönemde kentin yerleşim alanı, nüfus ve yeni iş olanaklarının gelişmesiyle birlikte, yaklaşık olarak günümüzdeki formuna ulaşmıştır. Özellikle bu dönemde yapılan Ankara-İstanbul çevre yolu, kentin kuzey bölgesine doğru yeni konut alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Ancak mevcutta yer alan ve kent içinde kalmış olan tarım alanları ile fabrikalar, mevcut konut dokusunu bölge bölge kesintiye uğratmaktadır. Bu dönemde nüfus artışının yüksek oluşu ve diğer faktörlerin etkisiyle (sanayi, ulaşım vb.) kent gelişmeye devam etmiştir.

1965’lerden sonra merkeze yakın bölgelerdeki boş alanlar apartman şeklindeki çok katlı yapılar ile dolmaya başlamıştır. Özellikle Akarbaşı, Kırmızıtoprak, Deliklitaş gibi mahallelerde 1-2 katlı meyve bahçeleri içindeki müstakil konutlar, yerlerini kooperatifler (DDY, SSK) veya o dönemde şahıslarla yaptırılan 3-4 katlı apartmanlara bırakmıştır. Böylece MİA’na yakın olan ve tarım arazisi olarak kullanılan arazilerde Taşköprü ve Savaş Caddesi oluşturulmuştur. Bu caddeler arasında gelişen apartman dokusu, bu bölgede Vişnelik Mahallesi’nin kurulmasına neden olmuştur.

Bu dönemde kentte hızlı nüfus artışına bağlı oluşan 8 bölgedeki yapılaşma sonucunda, 1966 yılında 3815 olan kaçak ruhsatsız konut sayısı, 1970 yılında 6321’e ulaşmıştır. Bu bölgelerde yaşayan toplu nüfus ise 18.980’den, 28.800’e çıkmıştır. Bu rakamlara aynı dönemde yıkılan 819 konutu da eklersek, 4 yıl içinde kaçak yapılaşma iki katı artmıştır. (Eskişehir Belediyesi,1970:10)

1950-1960 yılları arasında, İstanbul-Bilecik yönlü çevre yolunun kuzeyinde sadece Esentepe mahallesi gelişmiş iken, 1960-80 yılları arasında bu bölgede Zincirlikuyu köyüne ait tarlalar üzerinde oluşturulan 120-150 m<sup>2</sup> parselasyonlarda inşaa edilen kaçak yapılaşma ile Yeşiltepe, Şirintepe Mahalleleri oluşturulmuştur. Kentin kuzey bölgesindeki hızlı gelişmeye bağlı olarak, Tepebaşı bölgesinde mevcut kent merkezinden bağımsız kopuk tali alt merkez oluşmuştur. (Barlas,T.,1996:33) 1960-1980 yılları arasında kent nüfusu yaklaşık 2 kat artış göstermiş olup, buna bağlı olarak konut alanları daha da yayılmış ve kent içi arazi kullanımında ağırlıklı payını sürdürmüştür. Bunun yanısıra merkezi iş alanlarında yer alan kullanışlardan ticari birimler, yeni konut alanları ile birlikte yolboyu gelişimini sürdürmüş veya merkez çevresindeki alanlarda yoğunlaşmıştır.

1980 yılından sonra kent daha önceki yıllarda olduğu gibi, yatayda ve düşeyde gelişimini sürdürmüştür. Kent merkezinde yer alan konut yerleşimleri için, bu dönemde merkezi iş alanları fonksiyon baskıları oluşmuştur. Bu dönemde, kentin yerleşim alanının gelişmesine bağlı olarak, bazı kentsel fonksiyonların geniş alana ulaştırılması amacıyla, yeni imar planlama çalışmalarına başlanmış ve 1989 yılında tamamlanmıştır. 1980-1990 yılları

arasında, kentteki nüfus artışı büyük oranlarda olmamasına rağmen, kentin fiziksel yapısını etkileyen konut alanları yapılanması, bu dönemde ülke genelinde olduğu gibi, kooperatifler aracılığı ile oldukça hızlı olmuştur. Eskişehir kent formunu etkileyen en önemli araçlarından olan konut kooperatifleri, 1980'li yıllarda kentin mekansal iç boşluklarında yapılaşmıştır. Kent bir bölümünde konut kooperatifleri ile planlı bir biçimde gelişirken; kentin dış çeperinde yer alan mahalleler ise, daha önceki yıllarda görülen büyük ölçüde gecekondulu (tek katlı) türü kaçak yapılaşma sayesindeki artış ile gelişimini sürdürmüştür. Bu da kentin kenar mahallelerinin, plansız ve kontrolsüz gelişmesine neden olmuştur.

6 Ekim 1986 yılında onanan Eskişehir Nazım İmar Planı ve İslah İmar Planları ile, kentin bütününde 1-2-3 katlı olan konut dokuları parselleri üzerinde minimum 4 kata, ana caddelerin ise 5-6-7-8 kata çıkarılması, kentin fiziksel olarak yükselmesinde ve yoğunlaşarak gelişiminde etkin olmuştur. Bu dönem içerisinde kentin içinde, büyük boşlukları oluşturan (özellikle Vişnelik-Kırmızı Toprak Mahallesi) tarım alanları imar planları ile küçültülerek, konut alanlarına dönüştürülmüştür. Böylelikle önceleri kentin genelinin sebze-meyve ihtiyacını karşılayan verimli I. sınıf tarım toprağına sahip alanların büyük bir kısmı, konut alanına dönüştürülerek yok olmuştur.

1980-2000 yılları arasında Eskişehir kentinin yerleşme ve mekansal kullanım kararları doğrultusunda, kent şimdiki makro formuna ulaşmış merkezde yoğunlaşmasının yanısıra, M.İ.A.'nın dışında kalan konut alanları arasındaki boşluklar dolmuştur.

Eskişehir kentinin fiziksel gelişmesi ve kentsel mekanın büyüme talebinin oluşmasındaki ana faktörler demografik, sanayi ve ticaret faaliyetlerini de içine alan hizmetler sektörlerinin gelişmesidir ( Enderoğlu,T., 1997, s:25). Bu faktörler incelendiğinde, kentin gelecekteki gelişme ve değişme potansiyeli ortaya çıkacaktır. Bu tespitler, kentin fiziksel, ekonomik yapılanmasının ne yönde olacağına ve buna bağlı olarak altyapı yatırımlarının geleceğe yönelik belirlenmesinde yol gösterecektir.

Bu kapsamda Eskişehir kentinin demografik yapısını incelediğimizde; Eskişehir kentinde merkezde yaşayan kentsel nüfus, Türkiye genelindeki kent merkezlerine göre 1985 yılında baştan 9. sırada iken, 1997 yılında 12. sıraya gerilemiş olmakla beraber; kentsel nüfus artış oranı, 1990-1997 yılları arasında %1,345 yıllık büyüme hızı ile Türkiye'deki bütün kentler arasında sondan 13. sıradadır. (DİE,1997:7) Buna göre, Eskişehir kentinin il toplam nüfusun (709.362 kişi) içindeki, kent merkezinde yaşayanların oranının (484.506 kişi) %68.3'e ulaşması, Eskişehir nüfusunun kentleşmiş nüfus kriterlerine sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle bunun sonuçları, kentin ağırlıklı ortalama yaşına yansımaktadır. Ağırlıklı ortalama yaş Türkiye için 26,43 iken, İç Anadolu bölgesinde 26,72 , Eskişehir'de 29,48'dir. Toplam yaş bağımlılık oranı Türkiye'de %64,88 , İç Anadolu Bölgesi'nde %66,29 iken, Eskişehir'de bu oran %50,71'dir. 0-14 yaş arası bağımlılık oranı ise Türkiye'de %57,52, İç Anadolu Bölgesi'nde %58,63 iken, Eskişehir'de %42,77'dir. Kadın nüfusun doğurganlık durumu ise Türkiye'de %0,265, İç Anadolu'da %0,255 iken, Eskişehir'de ise %0,196'dir.(DİE Eskişehir,1998:14)

Sonuç olarak Eskişehir nüfusu, kentleşme sürecinde 1960'dan sonra büyük bir patlama yapmadan istikrarlı bir şekilde artış göstermiştir. Bu ise, kente yönelik göç hareketlerindeki akımın içe ve dışa olan göçün dengeli oranda olması ve doğurganlık oranının yüksek olmaması ile ilgilidir. Tablo 1'de Eskişehir ve Türkiye'nin yıllara göre nüfus artışları verilmiştir. Bu veriler dikkate alındığında, Eskişehir kenti kentsel nüfus projeksiyonları, çeşitli dönemler ele alınarak tablo 2 ve tablo 3'de orantılama ve logaritmik yöntem ile hesaplanmış ve sonuçlar tabloda sunulmuştur.

Tablolardan da görüleceği gibi, Eskişehir kent merkezi nüfusu doğal eğilimler dikkate alındığında, geçmişteki istikrarlı büyüme hızını gelecekte de azalarak devam ettirecek olup; önümüzdeki 30 yıl içerisinde en fazla 298.491 kişi artırarak 782 997 kişiye, en az ise 106.088 kişi artırarak 586 909 kişiye ulaşacaktır. Ancak buna karşın Talo 4'den görüldüğü gibi Eskişehir kentinde nüfus gelişimine bağlı kalmaksızın çok geniş alanlar imara açılmış ve tablo 5'den görüldüğü gibi kentte hektara düşen nüfus yoğunluğu azalmıştır. Bu da

beraberinde daha geniş alanlara rantable olmayan altyapı yatırımlarının götürülmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu veriler ışığında Eskişehir kentinin nüfus artışını değerlendirmizde gelecekte kentin nüfusunun kontrolsüz ve plandışı artışı söz konusu olmayacağı halde ihtiyaç dışı alanların imara açılmasına neden olmuştur. Bu nedenle tablolardan görüleceği gibi kentin 1923 –2005 yılları arasında oluşturduğu makro-formadaki gelişme eğilimleri dikkate alındığında 2002 yılında revize edilerek genişletilen imar planlarının tekrar ele alarak rasyonel bir şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Aksi takdirde kentin kentliye sunduğu gerek teknik gerekse sosyal altyapının işletme maliyetlerinde artış olacağı kesindir.

Kentlerin gelişimi için planlama yapılırken kentin tarihsel gelişim süreci oldukça önemlidir. Kentlerin planlanması tek adam rölü oynayan şahıslara bırakılmayacak kadar önemli bir olgudur. Bu nedenledir ki kentsel gelişime yönelik planlama politikasının belirlenmesi ve buna bağlı olarak kentsel altyapı yatırımlarının oluşturulmasında kentleşme, çevre ve kent ekonomi politikalarının bir bütün olarak ele alınması gerektiği küreselleşen dünya sisteminde kentlerin var olabilmesi için zorunluluktur. Kentsel yaşam çevremizin oluşumu, gelişimi ve özellikle kentli için kentsel konforun sağlanması kentsel altyapının kentliye sistematik ve elde edilebilir düzeyde olmasına bağlıdır. Bu anlamda kentsel altyapının sağlanmasında oluşturulacak alt yapı olanaklarının planlanmasına koordinasyonuna ve işletilmesine yönelik faaliyet alanının kent yönetimi içerisinde yeniden tanımlamaları, mesleki yetki ve sorumlulukları belirleyen örgütlerinin ve teknik alt yapılarının geliştirmeleri önem kazanmaktadır.

## **Sonuç**

Türkiye'nin geleceğinde merkezi hükümetin ve yerel yönetimlerin nasıl bir kent anlayışına yönelik uzun ve kısa dönemleri içine alan bir planları yoktur. Günümüzde evrensel içeriklere sahip olma özelliğinin başında gelen kentlerin sosyal içerik kapsamı hükümetler ve yöneticiler tarafından göz ardı edilmektedir. Kentler bir rant merkezine dönüştürmeyi aracı olarak ta kentlerde plan yerine "**proje**", kamu yararı yerine "**piyasa**", kentli yerine "**müşteri**", öz kaynaklar yerine "**sermaye**" ön plana çıkarılmaktadır. Bunun sonucu olarak ta ülkemiz başta olmak üzere tüm kentlerimiz yabancı sermaye için cennet haline dönüşmektedir. Bu beraberinde Osmanlıdan gelen borç ile yaşama geleneğinin uzantısı olarak kentlerimiz altından kalkamayacağı borç batağına sürüklenmekte ve uzun dönemde devletin iflasına neden olacaktır.

Kapitalist toplumlarda kentleşme düzensiz ve plansızdır. Bunun nedeni, toplumsal yarar ve kaynakların halka eşit ve nitelikli olarak dağıtılması kaygısından tamamen uzak olan zihniyetin düzenlemeyi piyasanın ihtiyaçlarına bırakmasıdır. Bu, sonuç olarak ülkenin bir ya da birkaç kentinin aşırı derecede büyümesiyle "metropol/büyükşehir" niteliği kazanmasına yol açmakta ve bölgeler arası dengesizlik ve düzensizlik planlama anlayışının eksikliğiyle birlikte büyümektedir. Söz konusu eşitsizlik büyük kentlerde de yanlış planlamanın sonucunda kendini en açık biçimiyle göstermektedir.

Kentlerin geleceğe hazırlanabilmesi kentliler için mekansal olarak yaşanabilir ortamların hazırlanmasına bağlıdır. Bunu gerçekleştirebilmek kent ekonomisini ve sosyal yapısını gözönüne alarak akılcı politikalarla sağlanacak altyapının kentliye sunumuna bağlıdır. Bu bağlamda kentlerin geniş kapsamlı ve üst ölçekli planlar çerçevesinde imar planlarının hazırlanarak altyapı yatırımlarında buna göre gerçekleştirilmesi zorunluluktur. Aksi takdirde toplumun kentlerin altyapı kaynaklarının kullanımına yönelik ayırmış olduğu payda işletme maliyetine bağlı olarak artış gözlenecektir.

Bunlar dikkate alındığında Eskişehir kentinde öncelikle yapılması gerekenler;

- Kent merkezinde yer alan faaliyetlerin temel ögesi, perakende ticaret ve onu besleyen özgün imalathaneler, kent merkezinde ve yakın çevresinde yer almaya devam edecek olup; onun dışındaki halen merkez içinde konumlanmış hizmetlerin (depolar, eski otogar, sanayii, kirli imalat sanayii, toptancılar, pasif büro v.b.) ulaşım aksları üzerinde, kentin dış bölgelerinde yer almaları gerekmektedir. Ancak merkezde, bu

kullanımların boşaltacağı alanlardaki yapı adalarının, Merkezin yeniden yapılanması kapsamında, fiziksel olarak tamamen yenilenmesi ve yerine gelecek fonksiyonların, kentin gelecekteki ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekansal örgütlenmesinin sağlanması ve buna göre altyapı olanaklarının hazırlanması gerekmektedir. Ayrıca, kent içinde ana caddeler boyu konumlanmış finans ve ofis yapılarının, bu bölgelerde yeniden yapılanması teşvik edilmelidir. Merkezin yeniden yapılanmasında, bu yapıların ekonomik boyutunun yanısıra, oluşturdukları mimari yapıları ile getirdikleri fiziksel gelişme altyapı ile desteklenmelidir. Bu kapsamda, merkezi yönetim, yerel yönetimi kentin yeniden imarına yönelik finansal olarak desteklemesi ve yerel yönetim de bünyesinde kentin yeniden yapılanmasına yönelik yeni yönetim, planlama ve finans modelin altyapısını oluşturulmalıdır.

- Kentin mekansal gelişimi, ticaret aktivitesinin ve buna bağlı olarak hizmetler sektörünün gelişimine paralel gelişim göstermiştir. Tarihi süreç içerisinde, Eskişehir kenti bölgesel merkez olma özelliğini göstermesine rağmen, son yıllarda bu özelliğini yitirmektedir. Kentin özellikle ekonomik olarak durağan bir sürece girmesi kişi başına düşen GSMH'nin düşmesine neden olmuştur. Bu da, kentin merkezi içerisindeki aktivitelerin çeşitliliğini ve büyümesini engellemektedir. Bu bağlamda, Eskişehir kent merkezinin gerçekte olması gereken fiziksel alan büyüklüğüne ulaşabilmesi için, kent imar planlarının bu altyapıyı sağlayacak şekilde yeniden hazırlanması ve kent yönetiminin mekansal düzenlemeye yönelik altyapı yatırım kararlarını en kısa süre içerisinde alması gereklidir.
- Eskişehir kentsel ulaşım altyapısının mevcut yol ağının kentin makroformunun dairesel gelişimine paralel olarak tarihsel süreç içerisinde, merkezden dışa doğru ışımsal gelişmesi günümüzde ve gelecekte gerek nüfus yoğunluğu artışı gerekse mekan kullanımındaki fonksiyonel değişikliklerin getireceği yeni yükleri taşıyamayacağı ve kent merkezinin ulaşım yönünden yeteri kadar beslenemeyeceğini ortaya koymaktadır. Mevcut ışımsal ulaşım sisteminin, kentin dairesel formuna uygun yeni ana kuşak bağlantılarının oluşturulması, gelecekte ulaşım altyapısında karşılaşılabilecek sorunları çözümü için kaçınılmazdır. Günümüzde kentin şehirlerarası bağlantıyı sağlayan çevre yolları, bu kuşak görevini üstlenmekte olup, şehir içi kentsel ulaşım yolu gibi işlev görmektedir. Bu nedenden dolayı, kentin mevcut dokusu içinde kalan çevre yolunun en kısa süre içerisinde, kent yerleşim dokusunun dışına çıkarılması gerekmektedir. Merkezden dışa açılan ışımsal yolların, günümüzdeki yüklerinin azaltıldığında, kent mekezindeki ulaşım daha rahatlayacaktır. Diğer taraftan merkezin ulaşılabilirliğinin sağlamanın yanında mevcut ulaşım sisteminin yeterli kapasitedeki otoparklar ile desteklenmesi gerekmektedir. Ayrıca merkezin mekansal yenilenmesi ve yeniden yapılanması sürecinde yürüme mesafeleri içinde, taşıt ve yaya trafiğinin çok iyi entegre edilerek çözümlenmesi ve bu yönde ana ulaşım planının yapılması gerekmektedir.

Sonuç olarak günümüzde kentlerde önemi gittikçe artan teknik ve sosyal altyapı sorunları ve çözümüne yönelik önerilerin geniş kapsamlı ve uzun dönemleri içerecek özellikte olması kentin ve kentlinin yaşamına yönelik konforun artmasını sağlayacaktır.

#### **Kaynaklar:**

Albek,S., 1991. "Dorlion'dan Eskişehir'e" Eğitim Sağlık ve Bilimsel Araştırma Vakfı Yayınları, No:89 Eskişehir

Barlas,T., 1996. "Taşbaşı Kentsel Sit Alanı ve Merkezi İş Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Analitik Etüdüleri ve Raporu" Ankara.

DİE 1997. "1994 Hane Halkı Tüketim Harcamaları Anketi Özet Sonuçları", Ankara.

DİE 1998. "Ekonomik ve Sosyal Göstergeler:Eskişehir", Ankara.



- Enderoğlu,T., 1997."Eskişehir İlinin Ekonomik Gelişmesi," İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul.
- Ertin,G., 1994. "Eskişehir Kentinde Yerleřmenin Evrimi" Anadolu Üniversitesi, No:773, s:7-89.
- Eskişehir Belediyesi Faaliyet Raporları, 1965.
- Eskişehir Belediyesi Faaliyet Raporları, 1970.
- Eskişehir Valiliği, 1938.Cumhuriyetin Onbeřinci Yılında Eskişehir, İstanbul.
- Göktuđ,M.,Ergüden,S., 1974, "Kentsel Altyapıda Yabancı Müdalesi", Konut Kurultayı, 16-20 Aralık,TMMOB, Ankara.
- Sökmen,P., 1986. "Eskişehir Nazım İmar Plan Raporu", Eskişehir.
- Tunçdilek,N., 1957. "Eskişehir ve Şehrin Tekamülü", *İ.Ü. Cođrafya Enstitüsü Dergisi*, C:4, İstanbul.
- Ulu, A. 2002, "Merkezi İř Alanlarının Fiziksel ve Ekonomik Olarak Yeniden Yapılanması", FBE. Doktora Tezi, İTÜ,İstanbul.
- Yurt Ansiklopedisi 1980. "Eskişehir", İstanbul s:2814-2946.

**Ekler:****Tablo1. Yıllara Göre Eskişehir Ve Türkiye'deki Kentsel Nüfus Artışları Ve Artış Oranları**

Yıllar	Eskişehir Kentsel Nüfusu Artışı	Artış Oranı %	Türkiye Kentsel Nüfusun Artışı	Artış Oranı %
1927	32.341	45.4	3.305.879	15.0
1935	47.045	29.1	3.802.602	14.2
1940	60.742	31.7	4.346.249	7.8
1945	80.030	12.3	4.687.102	11.8
1950	89.879	33.6	5.244.337	32.9
1955	120.092	27.4	6.927.343	27.8
1960	153.096	13.5	8.859.731	21.9
1965	173.882	24.4	10.805.817	26.7
1970	216.373	20.1	13.691.101	23.2
1975	259.952	19.0	16.869.068	16.4
1980	309.431	18.5	19.645.007	36.7
1985	366.765	12.6	26.665.757	24.4
1990	413.082	9.97	33.439.347	
1997	454.356	6.6	40.882.357	27.6 **
2000	484.506		67.844.903	

Kaynak: DİE.1998, \*\* 1990 2000 yılları arasındaki 10 yıllık periyodu içeren artış oranı

**Tablo 2. Eskişehir Kenti Nüfus Artışı (Orantı Yöntemi İle Hesaplama)**

Dönem	Ortalama Yıllık Artış % ( r )	2000 yılı nüfusu (Po)	2010 yılı nüfusu (Pn)	2020 yılı nüfusu (Pn)	2030 yılı nüfusu (Pn)
1955-2000	0.169	484506	566387	662107	774003
1965-2000	0.159	484506	561542	650827	754309
1975-2000	0.133	484506	548945	622955	704675
1985-2000	0.097	484506	531503	583058	639615
1997-2000	0.066	484506	516483	550571	586909

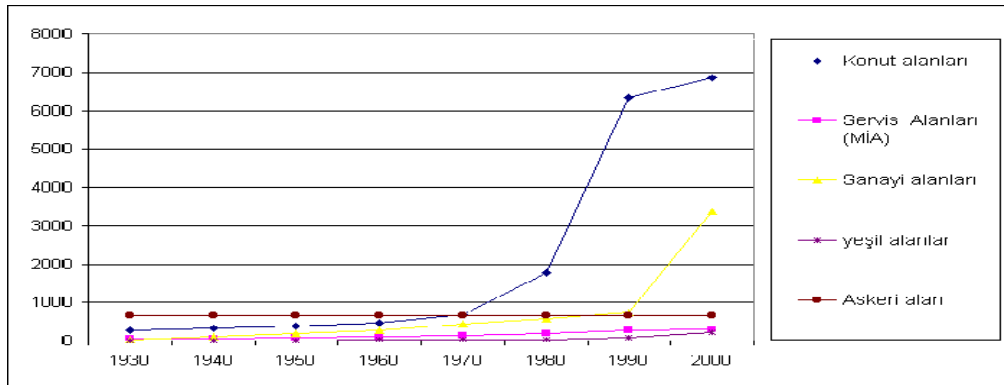
**Tablo 3. Eskişehir Kenti Nüfus Artışı (Logaritmik Yöntem İle Hesaplama)**

Dönem	Ortalama Yıllık Artış % (r)	2000 yılı nüfusu (P <sub>0</sub> )	2010 yılı nüfusu (P <sub>n</sub> )	2020 yılı nüfusu (P <sub>n</sub> )	2030 yılı nüfusu (P <sub>n</sub> )
1955-2000	0.169	484506	568573	667226	782997
1965-2000	0.159	484506	562915	654014	759856
1975-2000	0.133	484506	551769	628370	715606
1985-2000	0.097	484506	533.857	588236	648154
1997-2000	0.066	484506	517562	552873	590594

P<sub>n</sub> : Poern, P<sub>n</sub> : İki nüfus sayımından ikincisi, P<sub>0</sub> : İki nüfus sayımından birincisi, e : 2.7182818 (sabit sayı), n : İki sayım arasında zaman birimi sayısı, r : İki nüfus arasında zaman birimi içindeki nüfus artış hızını göstermektedir.

**Tablo 4. Yıllara Göre Eskişehir Kentsel Arazi Kullanımı (ha.)**

Kullanım Alanları / Yıllar	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Konut Alanları	262	326	391	455	690	1761	6332	6852
Hizmet Alanları (MİA)	42	62	82	103	127	187	267	310
Sanayi Alanları	37	115	193	271	425	571	743	3378
Yeşil Alanlar	9	6	11	16	29	40	87	214
Askeri Alanlar	656,24	656,24	656	656	656	656	656	656
Toplam Kullanım Alanı (ha)	1007	1167	1334	1503	1928	3216	8086	11411



**Tablo 5. Yıllara Göre Eskişehir Kentsel Arazi Kullanımında Hektara Düşen Nüfus Yoğunluğu (Kişi/ha.)**

	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Konut Alanları (kişi/ha.)	123	186	230	366	313	175	65	70
Toplam Alan (Kişi/ha.)	32	52	67	102	112	96	51	42
Toplam Kent Merkez Nüfusu	32341	60742	89879	153096	216373	309431	413082	484506
Toplam Kentsel Alan(ha.)	1007	1167	1334	1503	1928	3216	8086	1141

