

EDİTÖR

Prof. Dr. Z. Özlem PARLAK BİÇER

Alanında Araştırmalar
ve Değerlendirmeler

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA

Haziran 2025

İmtiyaz Sahibi • Yaşar Hız
Genel Yayın Yönetmeni • Eda Altunel
Yayına Hazırlayan • Gece Kitaplığı
Editör • Prof. Dr. Z. Özlem PARLAK BİÇER

Birinci Basım • Haziran 2025 / ANKARA

ISBN • 978-625-388-447-5

© copyright

Bu kitabın yayın hakkı Gece Kitaplığı'na aittir.
Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz, izin almadan
hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Gece Kitaplığı

Adres: Kızılay Mah. Fevzi Çakmak 1. Sokak Ümit Apt
No: 22/A Çankaya/ANKARA Tel: 0312 384 80 40

www.gecekitapligi.com
gecekitapligi@gmail.com

Baskı & Cilt
Bizim Buro
Sertifika No: 42488

Şehir ve Bölge Planlama Alanında Araştırmalar ve Değerlendirmeler

Haziran 2025

Editör:
Prof. Dr. Z. Özlem PARLAK BİÇER

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1

HİZMET OLARAK MOBİLİTE KAVRAMI VE KENTSEL ULAŞIMIN DÖNÜŞÜMÜ

İlker ATMACA1

BÖLÜM 2

ŞEHİR PLANLAMA ÇALIŞMALARINDA SAĞLIĞIN MEKANSAL VE POLİTİK İNŞASI

Mahfuz AKTAŞ17

BÖLÜM 3

İZMİR ALSANCAK'IN SON YÜZYILDAKİ MEKÂNSAL DEĞİŞİMİ

Hülya KOÇ33



BÖLÜM

1

HİZMET OLARAK MOBİLİTE KAVRAMI VE KENTSEL ULAŞIMIN DÖNÜŞÜMÜ

İlker ATMACA¹

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Yozgat Bozok Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Orcid: 0000-0001-9950-2833

GİRİŞ

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren otomobilin bireysel ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlaması, modern kentlerin sosyo-mekânsal organizasyonunu derinden etkileyen bir dönüm noktası olmuştur (Urry, 2004). Otomobilin sunduğu kişisel özgürlük ve hareketlilik, ekonomik büyüme ve bireysel refahın önemli bir bileşeni haline gelirken, artan kentleşme olgusuyla birlikte bir dizi karmaşık sorun da ortaya çıkarmıştır. Özellikle metropoliten alanlarda gözlemlenen trafik yoğunluğu, hava ve gürültü kirliliği, sınırlı park alanı kaynakları ve artan ulaşım maliyetleri, mevcut ulaşım politikalarının sürdürülebilirliği konusunda ciddi endişeler yaratmaktadır (Newman & Kenworthy, 1999). Bu bağlamda, daha verimli, çevreci ve kullanıcı odaklı ulaşım sistemlerine yönelik küresel bir arayış ivme kazanmıştır. Bu noktada, “Hizmet Olarak Mobilite - HOM” (Mobility as a Service - MaaS) kavramı, kentsel ulaşımın geleceğine dair umut vadeden bir yaklaşım olarak ortaya çıkmıştır (Hietanen, 2014).

HOM, ulaşım sistemlerini parçalı ve bireysel sahiplilik odaklı yapıdan çıkararak, farklı ulaşım modlarını tek bir dijital platform aracılığıyla entegre etmeyi amaçlamaktadır (Kamargianni vd., 2016). Bu entegrasyon, kullanıcıların seyahat ihtiyaçlarını çıkış noktasından varış noktasına kadar planlama, rezerve etme, ödeme ve yolculuklarını dinamik olarak yönetme süreçlerini tek bir arayüz üzerinden basitleştirmeyi hedeflemektedir (Jittrapirom vd., 2017). HOM bireylerin ulaşım araçlarına **sahip olma zorunluluğu yerine, ihtiyaç duydukları anda erişim** imkânı sunmayı hedefleyen bir sistemdir (Bardhi & Eckhardt, 2012). Bu sistem özellikle kent yaşamının dinamik ve değişken yapısında, bireylerin farklı ulaşım ihtiyaçlarına esnek ve düşük maliyetli çözümler sunma potansiyeli taşımaktadır. Ayrıca HOM, özellikle genç ve teknolojiye yatkın şehirli nüfusun değişen ulaşım tercihleri ve paylaşımlı ekonomi modeline olan artan ilgisiyle de paralellik göstermektedir (Shaheen ve Cohen, 2007; Botsman & Rogers, 2010).

Bu çalışmada, HOM kavramının temelini oluşturan prensipler ve bileşenler detaylı bir şekilde incelenecektir. Kavramın ortaya çıkışındaki motivasyonlar, küresel kentleşme trendleri, teknolojik devrimler, artan sürdürülebilirlik kaygıları ve kullanıcı davranışlarındaki değişimler bağlamında analiz edilecektir. Ayrıca, HOM’un başarılı bir şekilde hayata geçirilmesinin potansiyel faydaları, kullanıcılar, kent yönetimleri, ulaşım otoriteleri ve çevre üzerindeki olumlu etkileri somut örnekler ve bilimsel çalışmalar üzerinden değerlendirilecektir. Bununla birlikte, bu dönüşümün önünde duran önemli zorluklar ve bu zorlukların üstesinden gelmek için önerilebilecek çözüm stratejileri de kapsamlı bir şekilde ele alınacaktır.

Bu çalışmanın temel amacı, HOM kavramını bilimsel bir perspektifle derinlemesine inceleyerek, kentsel ulaşımın geleceğini şekillendirme po-

tansiyelini ve bu potansiyeli gerçekleştirmek için atılması gereken adımları ortaya koymaktır.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

HOM, ulaşım sektöründe yeni bir paradigmayı temsil etmekte olup, özellikle son 5 yıllık süreçte araştırmacılar ve uygulayıcılar açısından oldukça popülerdir. Bu literatür taraması, HOM ile ilgili tanımları, potansiyel faydalarını, karşılaştığı zorlukları ve ortaya çıkan trendleri ortaya koymayı amaçlamaktadır.

HOM esasen, çoklu ulaşım modlarının tek bir erişilebilir hizmette entegre edilmesi olarak tanımlanabilir; genellikle bir dijital arayüz aracılığıyla, kullanıcıların kesintisiz planlama ve ödeme süreçlerine olanak tanımaktadır. Bu kavram, özellikle geleneksel mobilite çözümlerinin artan talebi karşılamakta zorlandığı yoğun nüfuslu alanlarda sürdürülebilir kentsel hareketlilik için uygulanabilir bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır (Muller vd., 2021; Slavulj vd., 2020). Araç paylaşımı, bisiklet paylaşımı ve diğer hizmetlerin bir platformda entegre edilmesi, bireysel ihtiyaçlara göre kişiselleştirilmiş hareketlilik çözümleri sunarak hizmet odaklı ulaşım sistemlerine geçişin sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır (Turno & Yatskiv, 2023; Eckhardt vd., 2020; Sharma vd., 2020; Musolino, 2022).

Çeşitli çalışmalar, Büyük Veri (Big Data) ve Yapay Zeka (YZ) gibi ileri teknolojilerin HOM sistemindeki rolünü vurgulamaktadır. Bu teknolojiler, bireysel seyahat kalıpları ve kullanıcı tercihlerine dayanan özelleştirilmiş mobilitenin gerçek zamanlı analizini sağlamak ve kullanıcı deneyiminin geliştirilmesine yardımcı olmaktadır (Leontev, 2023; Chu & Guo, 2023; Turno & Yatskiv, 2023).

Kamu-özel ortaklıkları, HOM'un başarılı bir şekilde uygulanması için hayati öneme sahiptir; bu ortaklıklar farklı paydaşların iş birliği yaparak sürdürülebilirlik ve verimliliği artıran bütünsel ulaşım ağları kurulmasına olanak tanır (Eckhardt vd., 2020; Sharma vd., 2020; Omitola vd., 2022). YZ'nin HOM'a entegrasyonu hizmet sunumunu ve verimliliği daha da zenginleştirerek, kullanıcı taleplerindeki ve davranış kalıplarındaki değişikliklere uyumlu cevaplar sağlama yeteneğini güçlendirmektedir (Mavrogenidou & Papagiannakis, 2024; Chu & Guo, 2023).

HOM uygulamasının benimsenmesi ve yaygınlaştırılması önünde kamu kabulü, veri gizliliği ve güvenliği sorunları ile çeşitli ulaşım türlerinin entegrasyonu gibi çok sayıda engel bulunmaktadır (Hesselgren vd., 2020; Chi & Mazzer, 2022; Nikiforiadis vd., 2023; Smith vd., 2018). Bununla birlikte, HOM sistemlerinin yönetimsel karmaşıklığı kritik bir endişe kaynağı olup, örgütsel ve kurumsal engellerin kamu ulaşım kuru-

luşları ile özel mobilite sağlayıcıları arasındaki iş birliğini sınırlandırdığı araştırmalarla ortaya konulmuştur (Hirschhorn vd., 2019; Smith & Hensher, 2020; Sakulyeva, 2019). Kullanıcıların HOM'a yönelik benimseme eğilimleri ve tutumlarının anlaşılması başarılı uygulama için hayati önem taşıırken, mevcut çalışmalar güven eksikliği, veri mahremiyeti kaygıları ve davranışsal direnç gibi potansiyel endişeleri belgelemiştir (Heering vd., 2023; Lopez-Carreiro vd., 2024).

Literatürde HOM'un sunduğu mobilite verimliliğinin artırılması ve özel araç bağımlılığına bağlı karbon ayak izinin azaltılması gibi temel faydalar vurgulanmakta (Gulbe & Barisa, 2023; Jang vd., 2020; Vovk vd., 2024), çoklu ulaşım modlarının tek erişilebilir arayüzde bütünleştirilmesinin kentsel hareketlilik ihtiyaçlarını karşılamayan yanı sıra trafik yoğunluğunun hafifletilmesinde etkin rol oynadığı görülmektedir (Rindone, 2022; He vd., 2021; Gonçalves vd., 2020). Bu nedenle yenilikçi ulaşım politikaları geliştiren kentlerin HOM dostu düzenlemelere odaklanması, kullanıcı benimseme dinamiklerini dikkate alması ve bağlamsal faktörlerin sistem performansı üzerindeki etkisini değerlendirmesi önerilmektedir (Li & Voegelé, 2017; Nguyen vd., 2019; Gonzalez vd., 2020). Farklı coğrafyalarda test edilen HOM modelleri kapsamlı şekilde incelendiğinde, Avrupa vaka çalışmalarının entegre sistemlerin bölgesel bağlantıları iyileştirme rolünü ve çevresel sürdürülebilirliği destekleme potansiyelini vurguladığı (Papaioannou vd., 2023; Lopez-Carreiro vd., 2023), yerel/kırsal bağlamlardaki modellerin ise turistler ve yerel halk gibi heterojen grupların seyahat gereksinimlerine yanıt verme kapasitesini gösterdiği görülmektedir (Nadiryani & Kutenkova, 2022). Gelecek araştırmalar açısından HOM çerçevelerinin ekonomik-sosyal-çevresel etkilerinin nicel değerlendirilmesi (Cisterna vd., 2023; Baltazar vd., 2020), işlem güvenliği için blokzincir entegrasyonu gibi teknolojik çözümler (Miron vd., 2025; Esztergar-Kiss vd., 2020) ve iş modeli prototiplerinin rekabet edilebilirlik açısından test edilmesi (Merkert vd., 2020; Gandia vd., 2021) öncelikli alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Sonuç olarak HOM paradigması kentsel ulaşımında dönüştürücü potansiyele sahip olup, bu potansiyelin gerçekleşmesi etkin paydaş koordinasyonu, teknoloji odaklı altyapılar ve veriye dayalı politika tasarımı gerektirmektedir.

HİZMET OLARAK MOBİLİTE KAVRAMININ ORTAYA ÇIKIŞI VE TEMEL UNSURLARI

HOM, farklı ulaşım modlarının tek bir dijital platform üzerinden entegrasyonunu ifade etmekte olup, kullanıcılara isteğe bağlı ve kişiselleştirilmiş ulaşım çözümleri sunmayı amaçlamaktadır (Kamargianni vd.,

2016). Bu entegrasyon kapsamında, kullanıcıların yolculuk planlama, rezervasyon, ödeme ve yolculuğun gerçekleştirilmesi gibi süreçlerinin tek bir arayüz üzerinden yönetilmesi hedeflenmektedir (Jittrapirom vd., 2017). HOM'ın temelinde, araç sahipliği yerine hizmete erişim anlayışı yatmaktadır (Bardhi ve Eckhardt, 2012). Kullanıcılar, ihtiyaç anında farklı ulaşım seçeneklerine tek bir platform üzerinden erişim sağlayarak, bireysel araç kullanımına olan bağımlılıklarını azaltabilmektedir. Bu durum, özellikle genç ve kentsel nüfusun değişen ulaşım tercihlerini yansıtmaktadır (Shaheen & Cohen, 2007).

HOM kavramının ortaya çıkışında etkili olan başlıca faktörler şunlardır:

Kentleşme ve Nüfus Yoğunluğu: Kentsel merkezlerdeki nüfus yoğunluğundaki artış, mevcut ulaşım altyapısı üzerindeki baskıyı artırmış ve alternatif ulaşım çözümlerine duyulan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır (UN, 2018). Artan nüfus yoğunluğu, bireysel araç kullanımının sürdürülebilirliğini sorgulatmakta ve daha verimli ulaşım sistemlerine yönelik talebi güçlendirmektedir.

Teknolojik Gelişmeler: Akıllı telefon kullanımının küresel ölçekte yüzde seksenin üzerinde bir penetrasyona ulaşması (Statista, 2023), mobil internet erişiminin yaygınlaşması ve dijital ödeme sistemlerindeki gelişmeler, HOM platformlarının uygulanabilirliği için gerekli teknolojik altyapıyı sağlamıştır (Goodwin, 2011). Konum tabanlı servisler (LBS), büyük veri analitiği ve yapay zeka gibi teknolojiler de HOM platformlarının etkinliğinin ve kullanıcı deneyiminin artırılmasında önemli rol oynamaktadır (Lyons, 2018).

Sürdürülebilirlik Endişeleri: Fosil yakıtlı araçların neden olduğu hava kirliliği ve sera gazı emisyonları gibi çevresel etkiler ile iklim değişikliğine ilişkin artan farkındalık, daha sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine yönelimi teşvik etmektedir (IPCC, 2021). HOM, toplu taşıma ve paylaşımlı mobilite seçeneklerini entegre ederek bu endişelere çözüm sunma potansiyeli taşımaktadır.

Kullanıcı Davranışlarındaki Değişim: Özellikle genç nesiller arasında araç sahipliğine atfedilen önemin azalması ve paylaşımlı ekonomi modellerine olan ilginin artması, HOM gibi hizmet odaklı çözümler için uygun bir zemin oluşturmıştır (Botsman & Rogers, 2010). “Erişimin sahiplikten üstün olduğu” düşüncesi, özellikle Y kuşağı ve Z kuşağı arasında giderek yaygınlaşmaktadır.

HİZMET OLARAK MOBİLİTENİN AVANTAJLARI

HOM'un başarılı bir şekilde uygulanması, çeşitli paydaş grupları ve kentsel yaşam kalitesi açısından önemli faydalar sunabilmektedir. Bu faydalar aşağıdaki şekilde kategorize edilebilir:

• Kullanıcılar Üzerindeki Olumlu Etkiler:

1. Kolaylık ve Esneklik: Tek bir platform üzerinden farklı ulaşım türlerine entegre erişim ve kişiselleştirilmiş yolculuk planlama imkânı sağlanabilmektedir (Sochor vd., 2016). Kullanıcılar, ihtiyaç ve tercihlerine en uygun ulaşım kombinasyonunu kolaylıkla tespit edebilmekte ve rezervasyon yapabilmektedir.
2. Maliyet Etkinliği: İhtiyaç duyulduğu kadar ulaşım hizmeti kullanımına olanak tanınması ve araç sahipliğiyle ilişkili sabit maliyetlerden (sigorta, bakım, yakıt, vergi vb.) tasarruf sağlayabilmektedir (Mulley, 2017). Özellikle düşük gelirli gruplar için ulaşımın daha erişilebilir hale gelmesi potansiyeli bulunmaktadır.
3. Zaman Tasarrufu: En uygun ulaşım seçeneklerinin hızlı bir şekilde tespit edilmesi ve rezervasyon süreçlerinin kolaylaştırılması, yolculuk planlama ve gerçekleştirme süreçlerinde zaman tasarrufu sağlamaktadır (Hensher, 2007). Gerçek zamanlı bilgi akışı ve optimizasyon algoritmaları sayesinde daha verimli yolculuklar mümkün olabilmektedir.
4. Gelişmiş Bilgiye Erişim: Gerçek zamanlı trafik durumu, güzergâh optimizasyon önerileri, mevcut ulaşım seçeneklerine ilişkin kapsamlı bilgi ve potansiyel aksaklıklara dair önceden bildirim imkânı sunulmaktadır (Smith vd., 2019). Bu kapsamlı bilgilendirme, kullanıcıların daha bilinçli seyahat kararları almasını kolaylaştırmaktadır.

• Kent Yönetimi ve Ulaşım Otoriteleri Açısından Kazanımlar:

1. Trafik Yoğunluğunun Azaltılması: Özel araç kullanımının azalmasına bağlı olarak kent içi trafik sıkışıklığının hafifletilmesi mümkün olabilmektedir (Cervero, 2003). HOM, toplu taşıma ve paylaşımlı mobilite hizmetlerinin kullanımını teşvik ederek yol ağındaki araç sayısını azaltmaya katkıda bulunabilir.
2. Hava Kalitesinde İyileşme: Daha sürdürülebilir ulaşım modlarının (toplu taşıma, elektrikli araçlar, bisiklet) kullanımının teşvik edilmesi yoluyla hava kirliliği seviyelerinin düşürülmesi hedeflenebilir (Banister, 2008). Özellikle elektrikli ve sıfır emisyonlu

paylaşımlı araçların platforma entegrasyonu, bu çevresel faydayı daha da artırabilir.

3. Park Yeri İhtiyacının Azalması: Özel araç sahipliğindeki potansiyel düşüşe paralel olarak park yeri talebinin azalması ve bu sayede değerli kentsel alanların farklı amaçlarla (örneğin yeşil alan, sosyal donatı) kullanılabilmesi imkânı doğmaktadır (Shoup, 2005).
4. Toplu Taşıma Sistemlerinin Etkinliğinin Artırılması: Entegre bir ulaşım ağı oluşturulması yoluyla toplu taşıma kullanımının özendirilmesi ve doluluk oranlarının yükseltilmesi sağlanabilmektedir (Vuchic, 2007). HOM, toplu taşıma sistemlerinin “ilk ve son kilometre” bağlantı sorununu çözerek erişilebilirliğini ve çekiciliğini artırabilir.
5. Veri Tabanlı Planlama Desteği: Platform kullanımı sırasında toplanan anonimleştirilmiş veriler (kullanıcı tercihleri, seyahat kalıpları, talep odakları), daha etkin ulaşım politikaları ve altyapı planları geliştirilmesi ile gelecekteki ulaşım ihtiyaçlarının öngörülmesi için değerli bir kaynak sağlamaktadır (Alexander vd., 2015).

• **Çevresel Faydalar:**

1. Karbon Emisyonlarının Azaltımı: Sürdürülebilir ulaşım modlarının teşviki ve özel araç kullanımının azaltılması yoluyla ulaşım kaynaklı sera gazı emisyonlarında düşüş sağlanabilmektedir (Faulhaber vd., 2018). HOM, kentsel ulaşımın karbon ayak izini önemli ölçüde azaltma potansiyeli taşımaktadır.
2. Enerji Tüketiminde Verimlilik: Daha verimli ulaşım sistemlerinin (araç paylaşımı, yüksek doluluk oranlarına sahip taşıma, optimize rotalar) yaygınlaşması, genel enerji tüketiminin azaltılmasına katkıda bulunabilmektedir (Sperling, 2018). Platforma elektrikli mobilite seçeneklerinin entegre edilmesi, bu enerji verimliliğini daha da güçlendirebilir.

HİZMET OLARAK MOBİLİTE UYGULAMALARINDA KARŞILAŞILABİLECEK ZORLUKLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

HOM'un yaygınlaşması ve sunduğu potansiyel faydaların tam olarak gerçekleştirilebilmesi önünde çeşitli engeller bulunmaktadır. Bu engeller ve olası çözüm yolları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

Entegrasyon Zorlukları: Kamu ve özel sektör dahil farklı ulaşım operatörleri ve sistemlerinin bir araya getirilmesi sürecinde; teknik (API uyumsuzlukları), operasyonel (farklı tarifeler, biletleme sistemleri) ve hukuki (rekabet yasaları, veri paylaşımı düzenlemeleri) zorluklar ortaya çıkabilmektedir (Smith & Sochor, 2018). Bu zorlukların aşılması, entegrasyon sürecinin kolaylaştırılması için standart API'ler ve veri paylaşım protokollerinin geliştirilmesini, kamu ve özel sektör arasında güvene dayalı iş birliğinin güçlendirilmesini, açık veri politikalarının benimsenmesini ve düzenleyici kurumların kolaylaştırıcı rol üstlenmesini gerektirmektedir.

Veri Gizliliği ve Güvenliği: Kullanıcıların konum bilgisi, ödeme detayları, seyahat alışkanlıkları gibi kişisel verilerinin toplanması ve işlenmesi, önemli veri gizliliği ve güvenliği endişelerini beraberinde getirebilmektedir (Cavoukian, 2011). Bu endişelerin giderilmesi amacıyla, GDPR benzeri güçlü veri koruma mevzuatının uygulanması, şeffaf veri işleme politikalarının benimsenmesi, kullanıcıların verileri üzerindeki kontrol haklarının güçlendirilmesi, anonimleştirme tekniklerinin kullanılması ve siber güvenlik önlemlerinin artırılması kritik öneme sahiptir.

İş Modeli Sürdürülebilirliği: HOM platformlarının uzun vadede finansal olarak sürdürülebilir olabilmesi için uygun iş modellerinin geliştirilmesi gerekmektedir (Balac vd., 2019). Karlılık, kullanıcı edinme maliyetleri, rekabet ortamı ve farklı hizmet sağlayıcılarla gelir paylaşımı gibi faktörler dikkatle değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, sürdürülebilirliğin sağlanması için abonelik tabanlı modeller, yolculuk başına ücretlendirme, reklam gelirleri, veri analitiği servisleri ve kamu sübvansiyonları gibi çeşitli gelir kaynaklarının dengeli bir şekilde değerlendirilmesi, değer odaklı hizmet sunumu ve kullanıcı sadakatini artırmaya yönelik stratejilerin geliştirilmesi önerilmektedir.

Kullanıcı Kabulü ve Alışkanlıkların Değiştirilmesi: Bireylerin özel araç kullanımına olan yerleşik alışkanlıklarını değiştirmek ve HOM'u benimsetmek zaman alıcı ve çaba gerektiren bir süreç olabilmektedir (Eriksson vd., 2019). Güven, farkındalık, kullanım kolaylığı ve maliyet avantajı gibi faktörler kullanıcı kabulü üzerinde etkili olmaktadır. Bu soruna yönelik olarak, toplumsal farkındalık kampanyaları, kullanıcı dostu ve sezgisel arayüzlerin tasarlanması, deneme sürüşleri ve indirimler gibi teşviklerin sunulması, kişiselleştirilmiş tekliflerle HOM'un avantajlarının etkili şekilde anlatılması ve kullanıcı geri bildirimlerinin dikkate alınması benimsenmesi gereken stratejilerdir.

Eşitlik ve Erişilebilirlik: HOM hizmetlerinin tüm sosyo-ekonomik gruplara ve hareket kısıtlılığı olan bireyler, yaşlılar gibi engelli gruplara eşit şekilde erişilebilir olması büyük önem taşımaktadır (Martens, 2017). Dijital okuryazarlık eksikliği, akıllı telefon erişimi ve ödeme imkanların-

daki farklılıklar eşitsizliklere yol açabilmektedir. Bu eşitsizliklerin minimize edilmesi için, evrensel tasarım prensiplerinin benimsenmesi, nakit dahil farklı ödeme seçeneklerinin sunulması, çağrı merkezleri ve fiziksel destek noktaları gibi kullanıcı destek mekanizmalarının oluşturulması ve dezavantajlı gruplara yönelik özel destek programları ile indirimlerin geliştirilmesi gereklidir.

Yasal ve Düzenleyici Çerçeve: HOM'un ortaya çıkışı, mevcut ulaşım düzenlemelerinde (lisanslama, sigorta, rekabet vb.) değişiklikler yapılmasını veya yeni düzenlemelerin oluşturulmasını gerektirebilmektedir (Van den Berg & Chorus, 2021). Hızlı teknolojik gelişmelere ayak uydurabilen, inovasyonu teşvik eden ve aynı zamanda kullanıcı haklarını koruyan bir düzenleyici ortamın sağlanması hayati önemdedir. Bu nedenle, ilgili tüm paydaşların (kamu kurumları, özel sektör, sivil toplum kuruluşları, kullanıcı temsilcileri) katılımıyla diyalog ve iş birliği içerisinde, inovasyonu teşvik eden, rekabeti destekleyen ve kullanıcı haklarını güvence altına alan bir yasal ve düzenleyici çerçevenin oluşturulması esastır.

HİZMET OLARAK MOBİLİTE'NİN TÜRKİYE'DEKİ UYGULAMA ÖRNEKLERİ

HOM, Türkiye'de kentsel ulaşım sistemlerinin dönüşümünde önemli bir potansiyele sahip olmakla birlikte, uygulamalar henüz gelişim aşamasındadır. Ülkenin kendine özgü kentsel yapısı, ulaşım alışkanlıkları ve teknolojik altyapı düzeyi, HOM'un adaptasyonunu doğrudan etkileyen faktörler olarak öne çıkmaktadır.

Mevcut durum incelendiğinde, tam entegre HOM platformları bulunmamakla birlikte, belediyelerin toplu taşıma entegrasyonlu dijital uygulamaları (İstanbulkart Mobil, Moovit), paylaşımlı mobilite hizmetlerinin (Martı, İSBİKE) yükselişi ve ulaşım kartlarının çok modlu kullanımı dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, yasal belirsizlikler (elektrikli scooter statüsü, sigorta düzenlemeleri), operatörler arası veri standartlarının eksikliği, dijital altyapıdaki bölgesel farklılıklar ve bireysel araç bağımlılığı önemli engeller teşkil etmektedir. Buna karşın, genç ve teknolojiye yatkın nüfus yapısı, metropollerdeki ulaşım sorunlarının ekonomik maliyetleri, belediyelerin sürdürülebilir ulaşım politikalarındaki artan odaklanması ve özel sektörün inovasyon kapasitesi, HOM'un yaygınlaşması için kritik fırsatlar sunmaktadır.

Gelecek perspektifinde, belediye liderliğindeki entegre altyapı yatırımları, netleştirilecek yasal çerçeve ve çok paydaşlı iş birlikleriyle önümüzdeki beş yılda kapsamlı HOM platformlarının hayata geçirilmesi beklenmektedir. Bu süreçte kullanıcı deneyimi, veri güvenliği ve kapsayıcı erişim temel öncelikler olmalıdır. Konunun derinlemesine analizi için saha

çalışmaları, nicel başarı ölçütlerinin değerlendirilmesi ve karşılaştırmalı vaka incelemeleri önerilmektedir.

SONUÇ

HOM, metropoliten alanlarda bireysel araç odaklı ulaşımın yol açtığı sosyo-ekonomik ve çevresel sorunlara entegre bir çözüm sunmaktadır. Geleneksel modellerin sürdürülebilirlik sınırlarına ulaştığı mevcut koşullarda HOM; toplu taşıma, paylaşımlı mobilite araçları ve talep odaklı ulaşım gibi modları tek dijital platformda birleştirerek rasyonel, ekolojik ve erişilebilir bir mobilite ekosistemi öngörmektedir. (Zhang vd. 2019).

HOM'un faydaları arasında kullanıcı düzeyinde esneklik ve maliyet optimizasyonu, kent yönetimleri için trafik azaltımı ve hava kalitesi iyileşmesi, ekolojik boyutta ise karbon emisyonlarının düşürülmesi yer almaktadır (Garcia-Martinez vd. 2013). Ancak tam fayda sağlanmasını engelleyen yapısal sorunlar mevcuttur: Farklı operatörler arası veri entegrasyonu karmaşıklığı, mahremiyet ve veri güvenliği riskleri, sürdürülebilir iş modelleri eksikliği, sosyo-psikolojik adaptasyon bariyerleri ve düzenleyici çerçeve yetersizliği bu engellerin başlıcalarıdır (Nuisl & Siedentop 2021). Bu engellerin aşılması teknolojik yatırımların ötesinde kamusal-özel sektör iş birliği, standart veri protokolleri, şeffaf veri politikaları ve kapsayıcı tasarım yaklaşımlarını gerektirmektedir. İleriki araştırmaların HOM'un uzun vadeli kullanıcı davranışları, sosyo-ekonomik sürdürülebilirlik ve kentsel yaşam kalitesi üzerindeki etkilerini incelemesi kritiktir.

Sonuç olarak HOM, kentsel ulaşımında dönüştürücü potansiyele sahip olmakla birlikte başarısı; teknolojik olgunluk, paydaş mutabakatı ve sürdürülebilir mobilite ekosistemi inşasına yönelik kolektif iradeye bağlıdır. Etkin implementasyon, dirençli ve ekolojik kentlerin gelişimine anlamlı katkı sunabilir.

KAYNAKLAR

- Alexander, D., Jiang, S., Murga, M., & Gonzalez, M. C. (2015). *Ridesharing: The unbanked and the future of financial inclusion*. Technology Innovation Management Review, 5(10), 17-25.
- Balac, M., Frejinger, E., & Bierlaire, M. (2019). *Mobility as a service: A critical review of concept, business models, and operational challenges*. Sustainability, 11(10), 2753.
- Baltazar, S., Amaral, A., Barreto, L., Silva, J., & Gonçalves, L. (2020). *The future of mobility as a service (HOM)*. Transportation Planning and Technology, 47(5), 624-627.
- Banister, D. (2008). *The sustainable mobility paradigm*. Transport Policy, 15(2), 73-80.
- Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). *Access-based consumption: The case of car sharing*. Journal of Consumer Research, 39(4), 881-898.
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: How collaborative consumption is changing the way we live*. Harper Collins.
- Cavoukian, A. (2011). *Privacy by design: The 7 foundational principles*. Information and Privacy Commissioner of Ontario.
- Cervero, R. (2003). *Paratransit in America: Redefining community transportation*. Greenwood Publishing Group.
- Chi, S. & Mazzer, S. (2022). *Identifying HOM schemes that maximise economic benefits through an economic appraisal*. EJTIR, 22(4).
- Chu, K. & Guo, W. (2023). *Passenger spoofing attack for artificial intelligence-based mobility-as-a-service*. IEEE 26th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC). 4874-4880.
- Cisterna, C., Madani, N., Bandiera, C., Viti, F., & Cools, M. (2023). *HOM modeling: a review of factors, customers' profiles, choices and business models*. European Transport Research Review, 15(1).
- Eckhardt, J., Aapaoja, A., & Haapasalo, H. (2020). *Public-private-people partnership networks and stakeholder roles within HOM ecosystems.*, Implications of Mobility as a Service (HOM) in Urban and Rural Environments: Emerging Research and Opportunities. IGI Global. 21-50.
- Eriksson, L., Behrendt, H., & Karlsson, M. (2019). *User perspectives on mobility as a service (HOM): A systematic literature review*. Journal of Cleaner Production, 226, 1047-1057.
- Esztergar-Kiss, D., Kerenyi, T., Matrai, T., & Aba, A. (2020). Exploring the HOM market with systematic analysis. European Transport Research Review, 12(1).

- Faulhaber, R. K., Ruiz, R., Caballero, R., & Sousa, J. P. (2018). *Mobility as a service (HOM) and its potential contribution to sustainable urban mobility: A review*. *International Journal of Sustainable Transportation*, 12(9), 793-806.
- Gandia, R., Antonialli, F., Oliveira, J., Sugano, J., Nicolai, I., & Oliveira, I. (2021). *Willingness to use HOM in a developing country*. *International Journal of Transport Development and Integration*, 5(1), 57-68.
- Gonçalves, L., Silva, J., Baltazar, S., Barreto, L., & Amaral, A. (2020). *Challenges and implications of mobility as a service (HOM)*. *Implications of Mobility as a Service (HOM) in Urban and Rural Environments: Emerging Research and Opportunities*, IGI Global, 1-20.
- Gonzalez, M., Hoogendoorn-Lanser, S., Oort, N., Cats, O., & Hoogendoorn, S. (2020). *Drivers and barriers in adopting mobility as a service (HOM) – a latent class cluster analysis of attitudes*. *Transportation Research Part a Policy and Practice*, 132, 378-401.
- Goodwin, C. (2011). *Digital Darwinism: Surviving the new age of business disruption*. Kogan Page Publishers.
- Gulbe, M. & Barisa, A. (2023). *Mobility as service: how changing travel use habits will affect the transition of cities to climate neutrality*. *Conect International Scientific Conference of Environmental and Climate Technologies*, 126.
- He, Y., Földes, D., & Csiszar, C. (2021). *Integration index for mobility as a service*. 6th International Conference on Road and Rail Infrastructure, 727-734.
- Heering, M., Yuan, H., & Li, S. (2023). *The impact of privacy and security attitudes and concerns of travellers on their willingness to use mobility-as-a-service systems.*, 2023 IEEE 26th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC), Bilbao, Spain, 5573-5578.
- Hensher, D. A. (2007). Behavioural economics and transport. *Journal of Transport Economics and Policy*, 41(3), 319-345.
- Hesselgren, M., Sjöman, M., & Pernestal, A. (2020). *Understanding user practices in mobility service systems: results from studying large scale corporate HOM in practice*. *Travel Behaviour and Society*, 21, 318-327.
- Hietanen, S. (2014). *Mobility as a service—towards a user-centric and sustainable transport system*. VTT.
- Hirschhorn, F., Paulsson, A., Sorensen, C., & Veeneman, W. (2019). *Public transport regimes and mobility as a service: governance approaches in Amsterdam, Birmingham, and Helsinki*. *Transportation Research Part a Policy and Practice*, 130, 178-191.
- Masson-Delmotte, V., Zhai, P., Pirani, A., Connors, S. L., Pean, C., Berger, S., Caud, N., Chen, Y., Goldfarb, L., Gomis, M. I., & Zhou, B. (2021). *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group*

I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press.

- Jang, S., Caiati, V., Rasouli, S., Timmermans, H., & Choi, K. (2020). *Does HOM contribute to sustainable transportation? a mode choice perspective*. International Journal of Sustainable Transportation, 15(5), 351-363.
- Jittrapirom, P., Taniguchi, E., & Suzuki, Y. (2017). *Mobility as a service (HOM) in urban areas: A comparative analysis of business models and policy implications*. Sustainability, 9(8), 1315.
- Kamargianni, M., Li, W., Matyas, M., & Schafer, A. (2016). *The impact of driverless vehicles on car ownership and modal shift*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 94, 318-328.
- Leontev, M. (2023). *Reasons of university students' susceptibility to intelligent mobility and the use of mobility-as-a-service schemes*. E3s Web of Conferences, 376, 04017.
- Li, Y. & Voegelé, T. (2017). *Mobility as a service (HOM): challenges of implementation and policy required*. Journal of Transportation Technologies, 07(02), 95-106.
- Lopez-Carreiro, I., Caceres, A., & Lopez, E. (2023). *HOM implications in the smart city: a multi-stakeholder approach*. Sustainability, 15(14), 10832.
- Lopez-Carreiro, I., Caceres, A., & Lopez, E. (2024). *Assessing the intention to uptake HOM: the case of randstad*. European Transport Research Review, 16(1).
- Lyons, G. (2018). *Smart mobility: Opportunities and challenges*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 111, 1-3.
- Martens, K. (2017). *Promoting sustainable urban mobility for all: The role of accessibility planning*. Journal of Transport Geography, 60, 1-9.
- Mavrogenidou, P. & Papagiannakis, A. (2024). *Exploring community readiness to adopt mobility as a service (HOM) scheme in the city of thessaloniki*. Urban Science, 8(2), 69.
- Merkert, R., Bushell, J., & Beck, M. (2020). *Collaboration as a service (caas) to fully integrate public transportation – lessons from long distance travel to reimagine mobility as a service*. Transportation Research Part a Policy and Practice, 131, 267-282.
- Miron, R., Hulea, M., Mureşan, V., Clitan, I., & Rusu, A. (2025). *Integrating blockchain technology into mobility-as-a-service platforms for smart cities*. Smart Cities, 8(1), 9.
- Moyano, A., Tejero-Beteta, C., & Sanchez-Cambronero, S. (2023). *Mobility-as-a-service (HOM) and high-speed rail operators: do not let the train pass!*. Sustainability, 15(11), 8474.

- Muller, M., Park, S., Lee, R., Fusco, B., & Correia, G. (2021). *Review of whole system simulation methodologies for assessing mobility as a service (HOM) as an enabler for sustainable urban mobility*. Sustainability, 13(10), 5591.
- Musolino, G. (2022). *Sustainable mobility as a service: demand analysis and case studies*. Information, 13(8), 376.
- Nadiryany, S. & Kotenkova, I. (2022). *HOM-mobility as a service. development prospects*. International Journal of Advanced Studies, 12(4), 41-51.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.
- Nguyen, T., Partala, J., & Pirttikangas, S. (2019). *Blockchain-based mobility-as-a-service.*, 1-6.
- Nikiforiadis, A., Tsavdari, D., Mizaras, V., & Ayfantopoulou, G. (2023). *Identifying barriers and expectations in HOM: users' and stakeholders' perspective*. Future Transportation, 3(4), 1240-1252.
- Omitola, T., Tsakalakis, N., Wills, G., Gomer, R., Waterson, B., Cherret, T., & Stalla-Bourdillon, S. (2022). *User configurable privacy requirements elicitation in cyber-physical systems*.
- Papaioannou, G., Polydoropoulou, A., Tsimpa, A., & Pagoni, I. (2023). *Development of mobility as a service (HOM) for intercity travel veamp; rural/ island areas: the case study of greece*. European Transport Research Review, 15(1).
- Rindone, C. (2022). *Sustainable mobility as a service: supply analysis and test cases*. Information, 13(7), 351.
- Sakulyeva, T. (2019). *The HOM system and its problems*. E-Management, (2), 30-37.
- Shaheen, S. A., & Cohen, A. P. (2007). *Worldwide carsharing growth: An international comparison*. Transportation Research Record, 2042(1), 81-89.
- Sharma, A.K., Gahlot, V.K., Kalla, P. & Dahale, P.P. (2020). *HOM: opportunities for improving mobility services*. Helix, 10(1), 149-157.
- Slavulj, M., Tomasic, D., Cosic, M., & Sojat, D. (2020). *State of developing mobility as a service in the city of Zagreb*. Tehnicki Vjesnik - Technical Gazette, 27(4).
- Smith, G. & Hensher, D. (2020). *Towards a framework for mobility-as-a-service policies*. Transport Policy, 89, 54-65.
- Smith, G., Sochor, J., & Karlsson, M. (2018). *Public-private innovation: barriers in the case of mobility as a service in west Sweden*. Public Management Review, 21(1), 116-137.
- Turno, F. & Yatskiv, I. (2023). *Mobility-as-a-service: literature and tools review with a focus on personalization*. Transport, 38(4), 243-262.

- Urry, J. (2004). *The 'system' of automobility*. Theory, culture ve society, 21(4-5), 25-39.
- Vovk, I., Tson, O., Vovk, Y., & Rozhko, N. (2024). *Mobility as a service for tourism: challenges and opportunities for meeting the needs of tourists in urban environments*. Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 9(2), 137-149.



BÖLÜM

2

ŞEHİR PLANLAMA ÇALIŞMALARINDA SAĞLIĞIN MEKANSAL VE POLİTİK İNŞASI

Mahfuz AKTAŞ¹

¹ Araştırma Görevlisi Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ORCID ID: 0000-0002-1990-4304

1. Giriş

Sağlık kavramı, tarihsel süreç içerisinde değişim göstermiş ve farklı disiplinler tarafından çeşitli boyutlarıyla ele alınmıştır. Geleneksel olarak hastalığın yokluğu şeklinde tanımlanan sağlık, 20. yüzyılın ortalarından itibaren daha kapsamlı bir anlayışla ele alınmaya başlanmıştır. Dünya Sağlık Örgütü'nün 1949 yılında yaptığı tanımlama, sağlığı sadece fiziksel hastalık veya sakatlığın olmayışı olarak değil, aynı zamanda zihinsel ve sosyal açıdan tam bir iyilik hali olarak kabul etmiş (World Health Organization, 1949) ve bu tanım uluslararası alanda yaygınlık kazanmıştır. Bununla birlikte sağlık, evrensel bir insan hakkı olarak kabul edilmekte ve bu hakkın herhangi bir ayırım gözetilmeksizin herkese eşit olarak sağlanması savunulmaktadır.

Sağlığın sadece bireysel bir durum olmayıp, toplumsal, ekonomik ve çevresel faktörlerle yakından ilişkili olduğu günümüzdeki anlayışla birlikte, zaman içerisinde sağlığın belirleyicileri konusunda da farklı modeller geliştirilmiştir. Bu modeller, biyolojik, çevresel, yaşam tarzı ve sağlık hizmetleri gibi birçok etmeni dikkate alarak sağlığın çok boyutlu doğasını ortaya koymaktadır. Ayrıca sağlık eşitsizlikleri, sosyoekonomik ve demografik faktörlerin sağlık üzerinde belirleyici olduğunu göstermekte, bu da sağlık hizmetlerine erişimde adalet ve eşitlik sorunlarını gündeme getirmektedir.

Sağlığı birçok farklı disiplinin ve çok çeşitli aktörlerin/öznelerin üzerinde söylemler ve pratikler ürettiği bir alan olarak tariflemek mümkündür. Sağlığın belirleyicilerine ya da sağlığı etkileyen temel faktörlere baktığımızda da sağlığın farklı disiplinlerce birlikte ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu disiplinlerin başında da şüphesiz şehir planlama disiplini gelmektedir.

Sağlık ve şehir planlama disiplinleri arasındaki ilişki, özellikle sağlık kavramının sosyal ve çevresel belirleyicileri bağlamında önem kazanmıştır. Sağlıklı yaşamın sağlanması sadece sağlık kurumlarının sorumluluğunda olmayıp, kentsel mekânın düzenlenmesi, sosyal altyapı hizmetlerinin planlanması ve yönetimi ile de doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda şehir planlama, sağlığı destekleyen politikalar üretmek ve sağlıklı yaşam ortamları yaratmak açısından kritik bir rol üstlenmektedir.

Bu çalışmada, sağlık kavramının evrimi, sağlık hakkının evrenselliği ve sağlık ile şehir planlama ilişkisi detaylı bir biçimde ele alınarak, sağlık belirleyicilerinin ve sosyal altyapı bileşeni olarak sağlık hizmetlerinin kent planlamasındaki yeri ve önemi şehir bölge planlama disiplini perspektifinden sunulacaktır.

2. Sağlık Kavramının Evrimi ve Evrensel Bir Hak Olarak Tanımlanması

Günümüzde algıladığımız haliyle sağlık, birçok farklı disiplinin çalışmaları konu olmuş, farklı seviyelerde ve farklı kültürlerde değişik biçimlerde algılanan bir kavramdır. Ancak 20.yüzyılın ilk yarısına kadar birçok bölgede sağlık, ‘en dar hali ile’ ‘hastalığın olmaması’ şeklinde tariflenmiştir (Otgaar et al., 2010, s.2). 1949 yılından itibaren ise Dünya Sağlık Örgütü sağlığı “...yalnızca hastalık veya sakatlığın olmayışı değil, fiziksel, zihinsel ve sosyal yönden tam bir iyilik halidir.” şeklinde tanımlamıştır (World Health Organization, 2020). Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılmış olan sağlık tanımı, ulusal ve uluslararası seviyede genel kabul görmektedir (Declaration of Alma-Ata, 1978; T.C. Sağlık Hizmetlerinin Sosyalleştirilmesi Hakkında 224 Sayılı Kanun, n.d.; Türk Dil Kurumu, n.d.).

Dünya Sağlık Örgütü Tüzüğü’nde ırk, din, siyasi inanç, ekonomik veya sosyal durum ayrımı gözetmeksizin her insanın temel haklarından birinin ulaşılabilecek en yüksek sağlık standardına sahip olmak olduğu vurgulanmıştır (World Health Organization, 1946, 2020). Tüzüğün giriş bölümündeki bu bilgilere göre; sağlık, yaşam, özgürlük ve mutluluğu arama gibi bazı haklar hiçbir yönetim tarafından verilemez veya reddedilemez çünkü bunlar temel, devredilemez insan haklarıdır ve insan olarak hepimizin halihazırda sahip olduğu haklardır (Grad, 2002). 1978 tarihli Alma-Ata bildirgesinde de sağlığın temel bir insan hakkı olduğuna özellikle dikkat çekilmiştir (Declaration of Alma-Ata, 1978). Bu bildirmede, temel sağlık hizmetlerinin “toplumdaki bireyler ve aileler için evrensel olarak erişilebilir hale getirilmesi” konusu ön plana çıkarılmıştır (Shakow et al., 2018). Bu durumda dünya üzerindeki her bireyin ‘en yüksek sağlık standardına’ erişmesi için yerel, bölgesel, ülkesel ve evrensel boyutlarda çalışmaların yapılması / yapılacak olması beklenmektedir.

2.1. Sağlığın Belirleyicileri: Kavramsal Yaklaşımlar ve Sosyal Eşitsizlikler Bağlamında Değerlendirme

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yapılan “sağlık” tanımı doğrultusunda sağlığın üç temel ölçütünü ‘fiziksel iyi olma durumu’, ‘zihinsel iyi olma durumu’ ve ‘sosyal yönden iyi olma durumu’ olarak tanımlamak ve sağlıklı bir bireyin bu üç ölçüte de sahip olması gerektiğini savunmak mümkündür. Söz konusu üç ölçütün ilişkiselliğinin anlaşılması ve sağlığın her yönüyle doğru analiz edilebilmesi için farklı çalışmalarda birçok belirleyici model oluşturulmuştur (Evans, n.d.; Göran & Whitehead, 1991; Lalonde, 1981) (Tablo 1.1, Şekil 1.1, Şekil 1.2). İlk olarak 1974 yılında Lalonde tarafından

sağlığın belirleyicilerine getirilen bakış açısı ana hatlarıyla hâlâ kabul görmektedir (Otgaar et al., 2010).

Lalonde “insan biyolojisi, çevre, yaşam tarzı ve sağlık hizmetleri organizasyonu” olmak üzere sağlığın belirleyicilerini dört başlık altında kategorize etmiştir (Tablo 1.1). Bu sınıflandırmada sağlığın temini için kişisel çabanın beraberinde kişinin kontrolü dışında kalan ya da çok az kontrol edebildiği başlıklara da yer verilmiştir. Böyle durumlarda ‘sağlıklı ortamı’ sağlayacak ya da yönetecek birçok farklı meslek grubundan bahsetmek mümkündür.

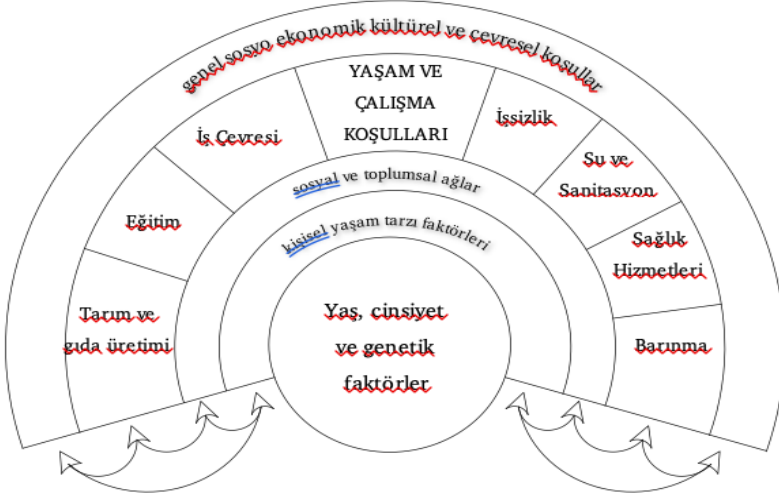
Lalonde, biyolojik, fiziksel, sosyal ve ekonomik çevrenin dahil olduğu ‘çevre’ başlığını insanın dışında olan ve kişinin üzerinde çok az kontrole sahip olduğu veya hiç kontrol edemediği sağlıkla ilgili konulara ayırmaktadır (Barton & Tsourou, 2006; Lalonde, 1981). “Sağlık hizmetleri organizasyonu” başlığı da sağlık hizmeti sunumundaki insan ve kaynakların nicelik, nitelik, düzen ve ilişkilerini içeren ‘sağlık sistemi’ni tanımlamaktadır (Lalonde, 1981).

Tablo 1.1 *Sağlığın Analizi İçin Belirleyici Faktörler ((Lalonde, 1981) üzerinden yeniden oluşturulmuştur.)*

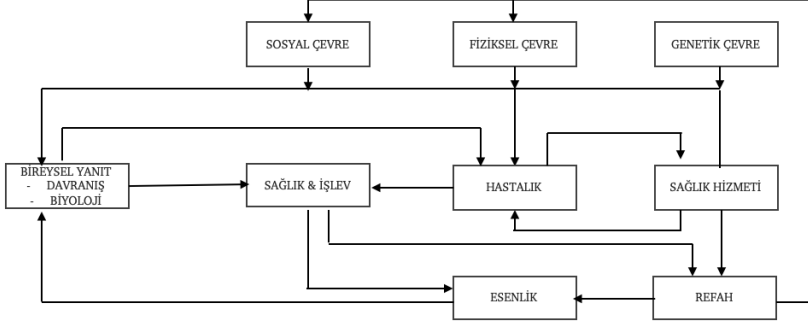
SAĞLIĞIN BELİRLEYİCİLERİ

İNSAN BİYOLOJİSİ	ÇEVRE	YAŞAM TARZI	SAĞLIK HİZ- METLERİ OR- GANİZASYONU
Fiziksel ve zihinsel sağlığın bütün yönleri	İnsan dışında kalan ve kişinin neredeyse hiç kontrol edemediği durumlar	Kişinin az çok kontrol edebildiği – sağlık açısından aldığı kararlar ve alışkanlıklar	Sağlık hizmeti sunumundaki insan ve kaynakların organizasyonu – ‘sağlık sistemi’

Göran ve Whitehead sağlık belirleyicilerini biraz daha geliştirerek daha kompleks bir model oluşturmuşlardır (Otgaar et al., 2010). Bu modelde Göran ve Whitehead sağlık üzerindeki ana etkileri; sağlığı tehdit eden, sağlığı geliştiren ve sağlığı koruyan etmenler şeklinde açıklamaktadır ve bu etkileri kategorilere ayırarak incelemektedirler. Hazırladıkları şemada merkeze yaş, cinsiyet, genetik faktörleri koymuşlardır (Göran & Whitehead, 1991) (Şekil 1.1). Merkezde bulunan kategorilerin etrafındaki dört kategori ise sağlığın belirleyicileridir. Merkeze en yakın olan kategori ‘kişisel yaşam tarzı kategorisi’ olup bunu üç farklı kategori farklı başlıklarla sarmaktadır (Otgaar et al., 2010).



Şekil 1.1 Sağlık Temel Belirleyicileri ((Göran & Whitehead, 1991) üzerinden yeniden oluşturulmuştur.)



Şekil 1.2 Sağlık Temel Belirleyicileri ((Evans, n.d.) üzerinden yeniden oluşturulmuştur.)

Sağlığın sosyal belirleyicilerine ilişkin yapılan çok sayıda çalışma, bireylerin sağlık düzeylerinin toplumsal sınıf, yaşanan çevrenin niteliği, gelir ve eğitim düzeyi, toplumsal statü ve toplumsal cinsiyet gibi çeşitli sosyoekonomik ve demografik faktörlerle yakından ilişkili olduğunu göstermektedir (Marmot, 2005; World Health Organization, 2008). Sağlık eşitsizlikleri, yapısal olarak dezavantajlı konumdaki bireylerin ve grupların—örneğin yoksulların, etnik veya ırksal azınlıkların, kadınların ya da sürekli olarak ayrımcılığa ve dışlanmaya maruz kalan toplumsal kesim-

lerin—daha avantajlı gruplara kıyasla sistematik olarak daha kötü sağlık koşullarına sahip olmaları ve daha fazla sağlık riskine maruz kalmaları durumu olarak tanımlanmaktadır (Braveman & Gruskin, 2003). Politik, ekonomik ve hukuksal kurumlar aracılığıyla şekillenen ve derinleşen toplumsal eşitsizlikler, sağlık risklerinin ve sağlık hizmetlerine erişimin toplum içindeki dağılımını da belirleyici biçimde etkilemektedir. Bu nedenle sağlık, Anayasa tarafından güvence altına alınmış ve İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nde temel bir insan hakkı olarak tanımlanmış olsa da, uygulamada toplumda eşit biçimde dağılmamaktadır (United Nations, 1948; World Health Organization, 2008).

3. Şehir Planlama Çalışmalarında Sağlık

Sağlık tanımlanırken “...fiziksel, zihinsel ve sosyal yönden tam bir iyilik hali” olmasına yapılan vurgu ve bunu etkileyen faktörler düşünüldüğünde sağlığın yalnızca sağlık kurumları ya da sağlık çalışanları ile ilgili olmadığını, birçok farklı meslek grubunun ve kurumun da sağlığı ve sağlıklı yaşamın temini için çalışması gerektiğine dikkat çekmektedir (Barton & Tsourou, 2006). Yine yukarıda belirtilen sağlığın temel belirleyicilerine baktığımızda da konunun farklı disiplinlerce birlikte ele alınması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bahsedilen disiplinler arasında etkisi en yüksek olanlardan biri ise şehir planlama olarak ifade edilebilir.

Şehir planlama disiplini¹ sağlığın temel belirleyici parametrelerinin birçoğunu doğrudan, bir kısmını da dolaylı olarak etkileyen, yönlendiren politikalar ve kararlar üretmektedir. Şehir ve Bölge Planlama çalışmalarında temel amaç yaşam kalitesi yüksek yaşam alanları oluşturmaktır. Şehir planlama ile sağlık arasındaki derin ve köklü ilişkiyi tarihsel süreçte ilk planlama yaklaşımlarının ortaya çıkış ve gelişim süreçlerinden izleyebiliriz². Şehir planlamacıları, insanların yaşadıkları çevre ve koşulları, tesisler ve hizmetlere erişimlerini, yaşam tarzlarını ve güçlü sosyal ağlar geliştirme becerilerini etkileyebilir / dönüştürebilir (World Health Organization,

1 En genel haliyle Şehir ve Bölge Planlama, mekânın fiziki ve sosyal boyutlarını geçmişten bugüne taşıdığı tüm bileşenleri ve sorunlarıyla birlikte araştırarak değerlendiren ve geleceğe yönelik ekonomik, politik, işlevsel, sosyal ve fiziksel tasarımlar- kararlar üretmek yerleşmelerin gelişimine yön veren çok disiplinli bir meslek alanıdır (YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, n.d.).

2 Mekânın düzenlenme anlayış ya da fikrinin ortaya çıkışını insanoğlunun yerleşik hayata geçişiyle tarihlendirmek mümkündür. Korunma ve güvende hissetme iç güdüsüyle oluşturulan, düzenlenen mekânın -başka şekilde ifade edecek olursak temel gereksinimler bağlamında biçimlendirilen mekânın- mekânın düzenlenme biçiminin, kentsel mekân ölçeğinde bir disiplin haline gelmeye başlaması yani belirli bir plan, program dahilinde düzenleme yaklaşımının ortaya çıkması 19. yüzyılın sonlarına tarihlendirilebilir. Kentsel planlama anlayış ve yaklaşımlarının ortaya çıkışının 19. yüzyılın sonlarına tarihlendirilmesi, sanayi devriminin kentsel mekânda yol açtığı sorunlar (göçler, nüfus yoğunlaşması, kentsel mekânın çöküntü haline gelmesi, sağlıksız yaşam koşulları, salgın hastalıklar...) ve bu sorunların çözümüne yönelik yöntem arayışlarının bu dönemde ortaya çıkması şeklinde açıklanabilir (Ersoy, 2016).

n.d.). Yapılı çevrenin tasarımında yapılan değişiklikler, sağlıktaki iyileşmeleri destekler, belirli hastalıklara yakalanma riskini azaltır ve ayrıca insanların fiziksel ve ruhsal esenliklerinin iyileştirilmesine yardımcı olabilir.

Elde edilen sonuçlar ile sadece o bölgenin değil dünyadaki sağlıklı ortamın desteklenmesine katkı sunması açısından, planlama bölgesel ve evrensel önem taşımaktadır (Building Healthy Communities, 2020). Bu doğrultuda ‘sağlığı’ şehirlerin kentsel planlama süreçlerine, programlarına ve projelerine entegre etmek ve bu hedefe ulaşmak için gerekli kapasiteyi, siyasi ve kurumsal kararlılığı oluşturmak DSÖ Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı’nın IV. Aşamasındaki üç ana temadan biridir (World Health Organization, n.d.).

Barton ve Tsourou, Şehir Planlama ve sağlık arasındaki ilişkiyi, sağlığın belirleyicileri ve planlama politika alanları üzerinden Tablo 2’deki matriste belirginleştirmektedir (Barton & Tsourou, 2006). Planlama tanımını içerisinde arazi, bina ve şehirlerin inşası dikkate alınmıştır. Bu yüzden buradaki tabloda kirlilik seviyeleri ile ilgili yönetmelikler veya diğer faktörler ele alınmamıştır. Bunlara ek olarak sosyal hizmetler, eğitim ve sağlık hizmetleri sadece bu hizmetlere ulaşılabilirlik göz önüne alınarak değerlendirilmiştir.

Tablo 2 Planlama Politikaları Alanları ve Sağlık Üzerindeki Sosyal ve Çevresel Belirleyiciler Matrisi ((Barton et al., 2009) üzerinden uyarlanmıştır.)

PLANLAMA POLİTİKASI ALANLARI										
Seviye ¹	Sağlğın belirleyicileri	İmar kanunları	Barınma politikası	Ekonomik kalkınma	Sosyal hizmetler ve imkanlar	Açık alan	Ulaşım	Enerji, su ve drenaj	Şehir yapısı	Şehrin yeniden yapılandırılması
1	Kişisel yaşam şekli		*	*	*	**	**		*	*
2	Sosyal birlik		*	*	*	*	*		**	*
3	Barınma	**	**					**	*	*
3	İş	*		**			*		*	*
3	Erişim		**	*	**	*	**		**	*
3	Beslenme		*			*			*	
3	Güvenlik	*	*				**		*	*
3	Eşitlik	*	**	*	**	*	**	*	**	*
4	Hava kalitesi ve estetik	*	*	**		*	**	*	*	*
4	Su ve hıfzıssıhha	**		*		*		**		
4	Toprak ve katı atık	*		*		*				**
4	Global İklim	**	*	**	*	*	**	**	**	*

¹Seviye bilgisi için bkz. Şekil 1.2

* Sağlık üzerindeki önemli etkiler

** Sağlık üzerindeki kritik veya büyük etkiler

3.1. Sosyal Altyapı Bileşeni Olarak Sağlık

Günümüzde Şehir Planlama çalışmaları kapsamında ‘sağlık’ sosyal altyapının bir bileşeni³ olarak ele alınmaktadır. Eğitim tesislerinden sağlık

3 Sağlığı sosyal altyapının bir bileşeni olarak ele alan çalışmalar: Çetiner, A. (1972). Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri (Ticaret Eğitim Sağlık Sosyal İdare Endüstri Yeşil),

tesislerine, dini yapılardan kültürel ve idari tesislere, açık ve kapalı spor tesislerinden açık-yeşil alanlara, rekreasyon alanlarına uzanan kentsel dokunun temel işlev alanları olan sosyal altyapı alanları, kentsel yaşamı destekleyen; sosyal, ekonomik, kültürel ve politik yaşamın gerçekleşmesini sağlayan sistemler bütünüdür (Latham & Layton, 2019).

Ulusal mevzuatımızda ise sosyal altyapı alanları:

*“Birey ve toplumun kültürel, sosyal ve rekreatif ihtiyaçlarının karşılanması ve sağlıklı bir çevre ile yaşam kalitele-
rinin artırılmasına yönelik kamu veya özel sektör tarafın-
dan yapılan eğitim, sağlık, dini, kültürel ve idari tesisler,
açık ve kapalı spor tesisleri ile park, çocuk bahçesi, oyun
alanı, meydan, rekreasyon alanı gibi açık ve yeşil alanlara
verilen genel isimdir.”*

şeklinde tanımlanmaktadır (Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Sosyal altyapı alanları elverişli ve güvenli yaşam koşullarını ve kentsel ortamın konforlu olmasını sağlamaktadır Sosyal altyapı alanlarının düzenlenmesi, kent planlamanın önemli ve öncelikli konularının başında gelmektedir. Kent planlama ve sosyal altyapı arasında çift yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Bu ilişkinin karşılıklı olarak birbirine bağımlı ve birlikte evrim şeklinde olduğu söylenebilir (Şahin, 2018).

Sosyal altyapıya ilişkin yapılan çalışmaların literatür incelemesinde sosyal altyapı bileşenlerinin ele alınış biçiminin süreç içerisinde farklılaştığını farklı değişkenler üzerinden tartışıldığını görmekteyiz. Bununla birlikte sağlıklı sosyal altyapının bir bileşeni, sosyal bir donatı olarak tanımlayan şehir planlama çalışmaları, sağlık alanındaki düzenlemeleri ve dönüşümü yerleşme hiyerarşisi içerisinde (mahalle ölçeğinden semt, kent, bölge ölçeğine doğru bir yerleşmeler kademelenmesi içerisinde) ve mekânsal etkileşim modelleri⁴ çerçevesinde en genel haliyle dört ana kriter üzerinden incelemektedir: 1. Yeterlilik, 2. Erişilebilirlik, 3. Sosyal Hakların

İTÜ Mimarlık Fakültesi.; Atabay, S. Sosyal Donatı, Yıldız Üniversitesi Yayınları.; Çiftçi, Ç. (1999). Türkiye’de Büyükşehir Statüsündeki Bazı Kentlerde Sosyal Donatım Alanlarının Durumu ve Planlama ile İlişkileri [Unpublished doctoral dissertation], İstanbul Teknik Üniversitesi.; (Berkman, 1992) Berkman, A. G. (1992). Location of Health Facilities and Geography of Health in Ankara [Unpublished doctoral dissertation], Orta Doğu Teknik Üniversitesi.

4 Sağlık tesislerinin yer seçimi ve mekânsal modellerle doğrultusunda ele alınan çalışmalar: Paköz, M. Z. (2014). Access to Healthcare and Hospital Location: Case of Istanbul [Unpublished doctoral dissertation], İstanbul Teknik Üniversitesi.; Boyacı, İ. (2021). Health Systems Transformation in Turkey (2003-13): Health Service Areas Planning and City Hospitals, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 20 (40), 358-376.; Kemeç, S., Kamacı, E. & Mert, Y. (2019). Physical Accessibility Analysis of Emergency Health Units of Van City, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 24 (1), 22-23.; Gökkaya, D. & Erdem, R. (2021), Evaluation of City Hospitals in the Context of Public Private Partnership in Turkey: A Qualitative Research, International Journal of Economic and Administrative Studies, 31, 73-96.

Sürdürülebilirliği ve 4. Tasarım (Boyacı, 2021; Gökkaya & Erdem, 2021; Kemeç et al., 2019; Paköz, 2014). Bu çerçevede, sosyal altyapı alanlarının düzenlenmesine ilişkin ilkelere bakıldığında, temel amacın; bu alanların hizmet vereceği nüfus dikkate alınarak standartlarının ve erişilebilirliğin sağlanması, hizmet etki alanı gözetilerek mekânsal hiyerarşinin korunması, yer seçiminde çeşitli çevresel ve kentsel faktörlerin dikkate alınması ve sosyal altyapı alanlarının kent dokusuyla bütünleşik bir biçimde planlanması olduğu görülmektedir.

3.1.1. Sosyal Altyapı Alanlarının Planlanmasında Değerlendirme Kriterleri: Yeterlilik, Erişilebilirlik, Sosyal Hakların Sürdürülebilirliği ve Tasarım

Şehir Planlama disipliniinde sosyal altyapıya ilişkin yapılan çalışmaların içerik analizi yöntemiyle incelenmesinde bu çalışmalarının sosyal altyapı alanlarının düzenlenmesini ya da bu alanlardaki dönüşümü temelde dört kriter (yeterlilik, erişilebilirlik, sosyal hakların sürdürülebilirliği, tasarım) üzerinden incelediği tespit edilmiştir (Boyacı, 2021; Gökkaya & Erdem, 2021; Kemeç et al., 2019; Paköz, 2014). Tarihsel süreç içerisinde birbirine eklenen bu kriterlerin de alt açılımları bağlamında tartışıldığı görülmektedir (Tablo 3.1)

Tablo 3.1 Sosyal Altyapı Analiz Mercekleri

	DEĞİŞKENLER	GÖSTERGELER
Sosyal Altyapı Alanlarının Değerlendirme Kriterleri	Yeterlilik	Mekansal Yeterlilik
		Hizmet Kapasitesi
	Erişilebilirlik	Ekonomik Erişilebilirlik
		Sosyal Erişilebilirlik
		Mekansal Erişilebilirlik
	Sosyal Hakların Sürdürülebilirliği	Kamusal Sosyal Altyapı Alanları
		Özel Sosyal Altyapı Alanları
	Tasarım	Esneklik
		Kapsayıcılık- Çeşitlilik
		Güvenlik

Sosyal altyapı alanlarının ilk olarak “yeterlilik” kriteri üzerinden tartışıldığını görmekteyiz. Çetiner, ülkemizde planlama pratiklerine yön veren mevzuatın sosyal altyapı alanlarına ilişkin ilk kabullerin, 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile başladığını, 1933-1956 seneleri arasında yapılan düzenleme projelerinde (imar planlarında) kanunun 4.maddesine istinaden kişi başına düşen birim alan (kişi/m²) üzerinden tanımlandığını ifade ederek, alansal yeterlilik kriteri ile sınırlı bir sosyal altyapı kavram-sallaştırmasının hâkim olduğunun altını çizer (Çetiner, 1972). Bu de-ğiş-

kene göre, kişi başına düşen birim alan (kişi/m²) üzerinden tanımlanan hizmet kapasitesinin yeterliliği sağlayıp sağlayamadığı sorusunun peşine düşülür.

Sosyal altyapı tartışmalarına, ikinci olarak, “erişilebilirlik” kavramının eklemelendiğini görüyoruz. Erişilebilirliğin, ekonomik, sosyal ve mekânsal olmak üzere üç farklı değerlendirme kriteri bağlamında tartışıldığını ifade edebiliriz. Tartışmanın genel çerçevesini de farklı sosyo-ekonomik grupların bu alanlardan yararlanabilmesi ile hizmet etki alanındaki nüfusun söz konusu alanlardaki hizmetlere erişebilme mesafeleri oluşturmaktadır. Atabay, dengeli bir yerleşme düzeni kurmak için, sosyal altyapı elemanlarının, yerleşme birimleri (konut grubu, komşuluk birimleri, mahalle, semt, şehirsel birim, ...) üzerinden ele alınması gerektiğini, sosyal altyapı bileşenlerinin bu yerleşme birimindeki nüfusa hizmet edecek yeterliliğe sahip olması ve erişilebilir olması gerektiğine dikkat çekmiştir (Atabay, n.d.).

Sosyal altyapı tartışmalarına eklemelenen üçüncü temel değerlendirme kriterini “sosyal hakların sürdürülebilirliği” oluşturmaktadır. Bu bağlamda da sosyal altyapı alanlarının kamusalılığı üzerinden bir tartışmanın öne çıktığı görülmektedir. Çiftçi, sosyal altyapı alanlarının, devletin sorumluluğunda ve tüm yurttaşlar için üretilen, dolayısıyla toplumun hiçbir üyesinin dışlanamayacağı bölünmezlik niteliği ile öne çıkmak dolayısıyla kamusal olan niteliğinin altını çizer (Çiftçi, 1999). Altaban, bu alanların, kamusal olmak dolayısıyla toplu tüketim, genel dengeliklik gibi yaklaşımlarla ele alınması; ortak olarak, dışta kimseyi bırakmadan sunulmasının zarureti ni vurgular (Altaban, 2014). Ancak, 1980’li yıllardan itibaren neoliberal politikaların benimsenmesi, kentleşme ve planlama politika ve uygulamaları bakımından önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Bu dönemde gerçekleştirilen kentsel mekânsal düzenlemeler sonucunda, sosyal altyapı alanlarının kamusal niteliğinde giderek belirgin bir erozyon yaşandığı gözlemlenmektedir. Söz konusu kırılma ile birlikte, sosyal altyapı alanlarının kentsel mekânda kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarına ait alanlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Sosyal altyapı alanlarının özelleştirilmesiyle birlikte bu alanlarının kamusal niteliğinin daha sık ve görünür bir şekilde tartışıldığını görmekteyiz. Dolayısıyla, (ekonomik ve sosyal erişilebilirlikle de ilişkili olarak) bu alanlardan sadece ilgili hizmetin bedelini karşılayabilecek toplumsal grupların faydalanabildiği bir düzenle karşılaşırız. Sağlıkta kamusalılığın aşınması beraberinde özelleştirme ve bireyselleştirme pratik ve uygulamalarını görünür kılmıştır. Başka şekilde ifade edecek olunursa süreç sağlığın devletin sorumluluğundan bireyin sorumluluğuna bırakılmasına doğru evrilmesiyle yeni bir tartışma zeminine taşınmıştır.

Sosyal altyapı tartışmalarına eklemelenen dördüncü temel değerlendirme kriteri olan “tasarım”: esneklik, kapsayıcılık ve güvenlik temaları üzerinden berraklaştırılabilir. Esneklik ile kastedilen, sosyal altyapı alanla-

rının farklı işlevlerle de kullanılabilmesi ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte alanlar yaratılabilmesidir. Kentsel mekânın sınırlılığı, değişen kentsel dinamikler, kentsel mekânda yaşanan (ya da yaşanması muhtemel) özel durumlar (pandemi, deprem, iklim krizi vb.), sosyal altyapı alanlarının niteliğinin değişen koşullar ve ihtiyaçlara cevap verecek ve tüm toplumsal grupları kapsayacak şekilde düzenlenmesi-tasarlanması gerekliliğini ortaya koymuştur. Özellikle Pandemi döneminde yaşanan gelişmelerle beraber kentsel mekânın düzenlenmesinde, kentsel hizmetlere ve işlev alanlarına erişimin sağlanmasına yönelik arayışlar doğrultusunda ‘sosyal altyapı alanlarının kullanım biçimde yaşanan değişimler hem kentsel mekânın hem de sosyal altyapı alanlarının düzenlenmesine-tasarımına ilişkin tartışmaları çoğaltmıştır.

4. SONUÇ-NOTLAR

Sağlık, yalnızca bireysel bir iyi olma hali değil; aynı zamanda fiziksel çevre, toplumsal ilişkiler ve yönetim yapılarının kesişiminde şekillenen çok boyutlu bir durumdur. Bu nedenle, şehir planlama disiplininin sağlıkla kurduğu ilişki, salt altyapısal bir düzenleme pratiğinin ötesine geçmek durumundadır.

Çalışmada ele alınan sosyal altyapı kavramı, sağlık hizmetlerinin planlama bağlamında nasıl konumlandırıldığını; bu hizmetlerin yeterlilik, erişilebilirlik, sosyal hakların sürdürülebilirliği ve tasarım kriterleri çerçevesinde nasıl değerlendirildiğini ortaya koymuştur. Ancak günümüz kentsel dinamikleri, şehir planlama çalışmalarının sağlık meselelerine yaklaşımını yeniden gözden geçirmeyi zorunlu kılmaktadır. Sağlık hizmetlerine erişim ve mekânsal dağılım, toplumsal eşitsizliklerin yeniden üretildiği alanlara dönüşmekte; bu da sağlık ile planlama arasındaki ilişkinin daha eleştirel ve çok ölçekli bir bakış açısıyla ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Özellikle sosyal altyapı alanlarının yalnızca fiziki erişim ya da kişi başına düşen metrekare hesapları üzerinden değerlendirilmesi, sağlık alanına ilişkin iktidar ilişkilerini, sağlığın toplumsal belirleyicilerini yeterince dikkate almayan indirgemeci bir yaklaşımı beraberinde getirmektedir. Sağlığın yalnızca bir sosyal altyapı unsuru değil, aynı zamanda çok aktörlü bir yönetim rejimi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, mevcut şehir planlama çalışmalarının ağırlıklı olarak teknik, mekânsal ve temsili unsurlara odaklandığı; sağlık hizmetlerini büyük oranda fiziksel planlama araçlarıyla sınırlı biçimde ele aldığı görülmektedir.

Türkiye’de sağlıkta dönüşümün analizi söz konusu olduğunda, şehir planlama çalışmalarının temel referanslarının ana akım sosyal bilimler analizleri tarafından şekillendirildiği ortaya konmaktadır (Aktaş, 2024).

Kentsel planlama çalışmalarındaki mevcut bakış açıları çoğunlukla merkezi aktörlerin meşruiyetini kabul etmekte ve bir kentteki sağlık yönetiminin yasal yönlerini incelemektedir. Başka bir deyişle, şehir planlama alanındaki mevcut literatür, konum politikalarına ve iktidarın hukuki yönlerine odaklanmaktadır. Daha da önemlisi, bu çalışmaların bazıları, stratejik planlama çalışmalarında olduğu gibi, inceledikleri süreçleri rasyonalize etmekle sonuçlanmaktadır

Oysa sağlık, mekânda somutlaşan sosyal, politik ve ekonomik ilişkilerin bir çıktısı olarak, yalnızca “nerede” ve “ne kadar” sorularıyla değil, aynı zamanda “nasıl”, “kim tarafından” ve “kimin için” sorularıyla birlikte değerlendirilmelidir. Disiplinin kuramsal araç setinin, bu çok katmanlı ilişkiselliği kapsayacak şekilde yeniden yapılandırılması, çeşitlendirmesi gereklidir.

Sonuç olarak, şehir planlama çalışmalarında sağlığın ele alınış biçiminin dönüştürülmesi (Aktaş, 2024), yalnızca sağlık hizmetleri rejiminin dinamiklerini daha etraflıca kavramamıza olanak tanımakla kalmayacak, aynı zamanda kentsel eşitsizliklerin azaltılmasına, sosyal adaletin güçlendirilmesine ve kamusal refahın artırılmasına da katkı sunacaktır. Sağlık, bu yönüyle yalnızca bir hizmet değil; aynı zamanda bir hak ve mekânsal adalet meselesidir. Bu nedenle planlama süreçlerinde sağlık, teknik bir gereklilikten öte, sosyal bütünlüğün ve sürdürülebilir kent yaşamının temel belirleyeni olarak ele alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Aktaş, M. (2024). *Sağlık Hizmetleri Yönetim Rejiminin Analitiği: İstanbul'a Yönelimsellik Perspektifinden Odaklanmanın Sunduğu Açılımlar* [Yayınlanmamış Doktora Tezi]. Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Altaban, Ö. (2014). Kamu servislerinin kentlerde mekânsal sunumu üzerine kuramsal-kavramsal Çerçeveseler. *Metu Journal of the Faculty of Architecture*, 31(1), 195–214. <https://doi.org/10.4305/METU.JFA.2014.1.10>
- Atabay, S. (n.d.). *Sosyal Donatı*. Yıldız Üniversitesi Yayınları.
- Barton, H., Grant, M., Mitcham, C., & Tsourou, C. (2009). Healthy Urban Planning in European Cities. *Health Promotion International*, 24(S1). <https://doi.org/10.1093/heapro/dap059>
- Barton, H., & Tsourou, C. (2006). *Sağlıklı Şehir Planlaması – Planlama Hakkında Bir DSÖ Rehberi* (Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Başkanlığı, Trans.).
- Berkman, A. G. (1992). *Location of Health Facilities and Geography of Health in Ankara* [Doctoral]. Middle East Technical University.
- Boyacı, İ. (2021). Türkiye Sağlık Sisteminin Dönüşümü (2003-13): Sağlık Hizmet Bölgeleri Planlaması ve Şehir Hastaneleri [Health System Transformation in Turkey (2003-13): Health Service Areas Planning and City Hospitals]. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(40), 358–376. <https://doi.org/10.46928/iticusbe.769087>
- Braveman, P., & Gruskin, S. (2003). Defining equity in health. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 57(4), 254–258.
- Çetiner, A. (1972). *Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri: Ticaret Eğitim Sağlık Sosyal İdare Endüstri Yeşil*. ITU Mimarlık Fakültesi.
- Çiftçi, Ç. (1999). *Türkiye’de Büyükşehir Statüsündeki Bazı Kentlerde Sosyal Donatım Alanlarının Durumu ve Planlama ile İlişkileri*.
- Declaration of Alma-Ata (1978). https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/almaata-declaration-en.pdf?sfvrsn=7b3c2167_2
- Ersoy, M. (2016). Kapsamlı Planlama Kavramının Tarihsel Gelişimi ve Bugünü [The Historical Development and Present of the Concept of Comprehensive Planning]. In M. Ersoy (Ed.), *Kentsel Planlama Kuramları* (3rd ed., pp. 115–170). İmge Kitabevi Yayınları.
- Evans, S. (n.d.). *Framework of Determinants of Health*. Retrieved December 2, 2022, from http://mchp-appserv.cpe.umanitoba.ca/supp/mchp/protocol/media/Evans_and_Stoddart_Framework.pdf.
- Gökkaya, D., & Erdem, R. (2021). Türkiye’de Kamu Özel Ortaklığı Bağlamında Şehir Hastanelerinin Değerlendirilmesi: Nitel Bir Araştırma [Evaluation of City Hospitals in the Context of Public Private Partnership in Turkey: A Qualitative Research]. *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 31, 73–96. <https://doi.org/10.18092/ulikidince.771797>

- Göran, D., & Whitehead, M. (1991). *Policies and Strategies to Promote Social Equity in Health Background Document to WHO – Strategy Paper for Europe*. Institute for Future Studies.
- Grad, F. P. (2002). The Preamble of the Constitution of the World Health Organization. *Bulletin of the World Health Organization*, 80(12), 981–984.
- Kemeç, S., Kamacı, E., & Mert, Y. (2019). Van Kenti Acil Sağlık Birimlerinin Mekansal Erişilebilirlik Durum Analizi [Physical Accessibility Analysis of Emergency Health Units of Van City]. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 24(1), 22–23.
- Lalonde, M. (1981). *A New Perspective on the Health of Canadians A Working Document*. Minister of Supply and Services.
- Latham, A., & Layton, J. (2019). Social Infrastructure and the Public Life of Cities: Studying Urban Sociality and Public Spaces. *Geography Compass*, 13(7), 1–15. <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>
- Marmot, M. (2005). Social Determinants of Health Inequalities. *The Lancet*, 365(9464), 1099–1104.
- Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, Pub. L. No. 29030 (2014).
- Otgaar, A., Klijs, J., & Berg, L. Van Der. (2010). *Towards Healthy Cities: Comparing Conditions For Change*.
- Paköz, M. Z. (2014). *Sağlık Hizmetlerine Erişim ve Hastane Yer Seçimi: İstanbul Örneği [Access to Healthcare and Hospital Location: Case of Istanbul]* [Doctoral]. Istanbul Technical University.
- Şahin, S. Z. (2018). Evolution of the Relationship Between Urban Planning and Urban Infrastructure. *Planlama*, 28(1), 6–11. <https://doi.org/10.14744/planlama.2018.75547>
- Shakow, A., Yates, R., & Keshavjee, S. (2018). Neoliberalism and Global Health. In D. Cahill, M. Cooper, M. Konings, & D. Primrose (Eds.), *The Sage Handbook of Neoliberalism* (pp. 511–536). SAGE Publications.
- T.C. Sağlık Hizmetlerinin Sosyalleştirilmesi Hakkında 224 Sayılı Kanun.
- Türk Dil Kurumu. (n.d.). *Sağlık*. Retrieved June 23, 2025, from <https://sozluk.gov.tr/>
- United Nations. (1948). *Universal Declaration of Human Rights*. <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights>
- World Health Organization. (n.d.). *Linking health and urban planning*. Retrieved June 23, 2025, from <https://www.who.int/europe/activities/linking-health-and-urban-planning>
- World Health Organization. (1946). *Constitution of the World Health Organization*.
- World Health Organization. (2008). *Closing the gap in a generation: health equity through action on the social determinants of health - Final report of the*

commission on social determinants of health. <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-IER-CSDH-08.1>

World Health Organization. (2020). *Constitution of the World Health Organization*.

YTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü. (n.d.). *Tanıtım*. Retrieved February 23, 2022, from <https://sbp.yildiz.edu.tr/sbp/1/Tanıtım/214>



BÖLÜM

3

İZMİR ALSANCAK'IN SON YÜZYILDAKİ MEKÂNSAL DEĞİŞİMİ

Hülya KOÇ¹

1 (*) Prof.Dr. Emekli Öğretim Üyesi, İzmir Türkiye

E-posta: hulya.koc@deu.edu.tr; hullie35@hotmail.com

ORCID: 0000-0001-8883-6483

Giriş

9 Eylül 1922 tarihindeki kurtuluşunun üzerinden 100 yılı aşan zaman geçen İzmir'in bu sürede kentsel doku açısından birçok değişim geçirdiği bilinmektedir. Bu değişimlerin en çarpıcı biçimde izlenebileceği bölümlerinden birinin ise Alsancak olarak anılan semt olduğu söylenebilir. Kurtuluştan dört gün sonra başlayan ve günlerce süren bir yangınla büyük bir bölümü yanan semtin yeniden inşa edilmek üzere planlanması, yeniden planlanması ve alandaki yapılanmalar ve yeniden yapılanmalar 100 yılda kentlerimizin değişimi konusunun izleneceği bir laboratuvar olma özelliği sunmaktadır.

9 Eylül 1922 tarihinde kozmopolit bir kentin Frenk Mahallesini ve Ermeni Mahallesini oluşturan alanın bir yangın alanına ve sonra yeni inşa edilen bir kentsel örüntüye yerini bıraktığı görülmüştür. Günümüzde imar planında merkezi iş alanı olarak tanımlanan ve konut yanı sıra ticaret ve büro kullanımlarının yer aldığı bir alan olma özelliğini taşımaktadır. Bir ucundan İzmir Körfezine kıyı olması, alanın kendi içinde farklı değişimlerinde de etkili olmuştur. Kentin en büyük yeşil alanlarından biri olan Kültürpark da bu alan içinde yer almaktadır.

Bugün Alsancak olarak nitelenen alan, Kültür Mahallesi, Alsancak Mahallesi, Mimar Sinan Mahallesini içine almaktadır. Bu mahallelerde kentsel doku ve binalarda gerçekleşen değişim bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Çalışmanın başlıca amacı, İzmir kentinin bir bölümünü daha iyi tanımak ve anlamaktır. Buradan giderek geçmiş değerlerimize sahip çıkacak bir aidiyet duygusunun gelişimine katkıda bulunmak, bugün içinde bulunduğumuz durumu değerlendirerek gelecekte karşı karşıya kalılabilecek sorun alanlarına dikkat çekmektir.

Yöntem

Bu incelemede, literatür araştırması ve arşiv araştırması başlıca araçlar olarak kullanılmıştır. Aynı zamanda bildiri yazarının yarım yüzyılı aşan yaşamının tamamının Alsancak'ta geçmiş olması da mekânsal değişim için tanıklık sağlamaktadır. Alana ilişkin literatür araştırması ise uzun yıllara yayılan bir geçmişe dayanmaktadır. Yine uzun yıllara yayılan arşiv araştırmaları ve web kaynakları taramaları da görsellerin sağlanmasında yardımcı olmuştur.

Alsancak Alanının Mekânsal Gelişimi

Yüzyıllık bir süreç birkaç döneme ayrılarak incelenmeye çalışılmıştır. Birinci dönem, 1922-1950 yılları arasındır. İkinci dönem, 1951-1980 yılları arasını, üçüncü dönem, 1981-2000 yılları arasını kapsamaktadır.

Dördüncü dönem ise 2001 yılından günümüze kadar olan zaman dilimini ele almaktadır. Bu kırılma yıllarının seçilmesinde, Dünyada ve Türkiye’de yaşanan ekonomik ve siyasal gelişmeler etkili olmuştur.

1922-1950 Dönemi

Birinci Dünya Savaşı öncesi, 1908 salnamesine göre nüfusu 225.000 olarak belirlenen İzmir’in, Kurtuluş Savaşı sonrasında yabancıların ve farklı etnik grupların ayrılmasıyla nüfusu azalmıştır. Cumhuriyet döneminde ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılında nüfusun 135.000’e düşmüş olduğu izlenir. Cumhuriyet Döneminde ülke, ekonomik, sosyal ve kültürel yönden kalkınmayı gerçekleştirme uğraşına girmiştir. Bu koşullar altında, 1923-1950 döneminde İzmir kentinin ülkedeki tarımsal ürünlerin ihraç limanı olarak önemini sürdürdüğü izlenmektedir. 1945’lere gelinceye dek kent nüfusu, hızlı sayılamayacak biçimde artış göstermiştir. Cumhuriyetin ilk on yılında şehrin yanmış olan kesimlerinin imarı ve altyapı hizmetlerinin geliştirilmesi konularına odaklanılmıştır (Koç, 2001, s.56).

9 Eylül 1922 tarihinde İzmir, üç yıl, üç ay, üç hafta ve üç gün süren düşman işgalinden kurtarılmıştı. Kurtuluşun hemen ertesinde, 13 Eylül’de başlayan ve günlerce süren yangınlarla İzmir, bir kez daha yıpranmıştır. Yangın sonrası incelemelerde bulunan I. Kolordu Komutanı İzzettin Paşa’nın hazırladığı raporda, 20-25 bin civarında yapının hasar gördüğü kaydedildi. İzmir İstatistik Müdüriyeti tarafından hazırlanan ve Mart 1923’te açıklanan verilere göre, İzmir’de mevcut 42.495 binadan 14.004’ü tamamen yandığı belirtiliyordu (Serçe vd. 2003, s.15-16). Yangından geriye kentin kenarları ile ortası yanmış büyük bir boşluk kalmıştı.

Yangın, kıyı boyunca yaklaşık iki buçuk kilometre uzunluğunda ve bir kilometre derinliğinde bir bölgeyi etkilemişti yani yaklaşık 2,5 milyon metrekarelik bir alanı kapsamaktaydı. Söz konusu alan, kentin Türk ve Musevi mahalleleri dışında kalan bölümünün dörtte üçüydü (Serçe, 2003, s.16). Cumhuriyet İzmir’inin yöneticilerinin önündeki en önemli sorun, bu yangın alanının imarıydı. Cumhuriyetin ilanından sonra, İzmir’deki ilk planlama çalışmaları da yangın alanının imarına yöneliktir. Cumhuriyetin ilanından sonra ilk kez 1924 yılında yangın alanı için bir plan hazırlanması gereği gündeme gelmiştir. Bu yıllarda İzmir Belediye Başkanı Aziz Akyürek’dir. Prost’un hazırlaması istenilen plan, işleri nedeniyle onun denetiminde ve önerdiği isimlerden olan Fransız mimar Rene ve Raymond Danger tarafından hazırlanmıştır (Bkz. Şekil 1).

Danger planının hazırlık dönemi, özellikleri ve geçirdiği değişiklikler Liman ve Şehir Bakterioloji Müessesesi Müdürü olan ve plan öncesi Raporu hazırlayan Komisyonunda da bulunan Dr. Memduh Say’ın 1941 yılında yayımlanan İzmir hakkındaki kitabında ayrıntılı biçimde yer almaktadır.

Plan yapılmadan önce Hazırlık Komisyonu üç ay kadar çalışarak şehir hakkında gerekli bütün belgeleri hazırlamış ve planın düzenlenmesine geçilmiştir (Say, 1941, s.61).

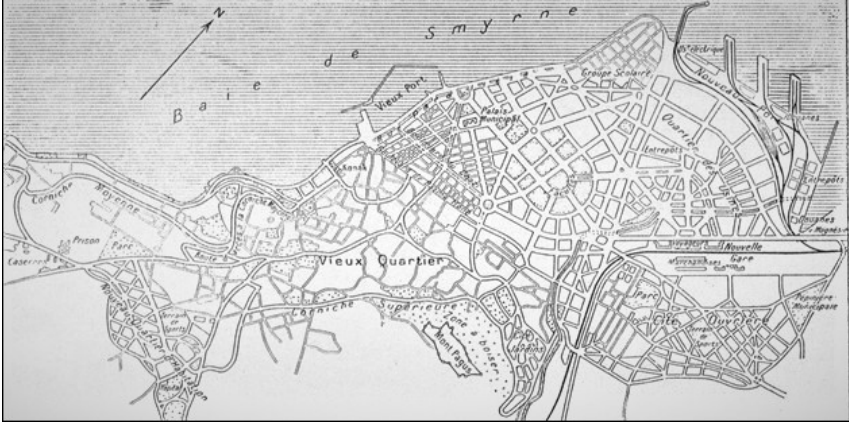
Bir doktor olan Say, Alsancak çevresinde konut yerleşimini sağlık açısından uygun bulmamakta, Kadifekale'den aşağı doğru, Karataş'ın üzerinden ve Karantina ve Köprü üzerlerine doğru uzanan sınırı konut gelişimi için uygun bir alan olarak önermektedir. Bu günkü anlatımı ile bu görüş şöyle özetlenebilir:

Yanan kısımlarda kanalizasyon tesisatının zor ve pahalı oluşu, denizden yüksekliğinin oldukça az, rutubetli ve su içerisinde oluşu, zeminin sağlam olmayışı ve liman ve sanayi nedeniyle havasının kirli olması gibi nedenlerden, burada konut alanı kurulması uygun değildir. Daha çok, bir ticaret merkezi ve sanayi alanı olması daha uygundur. Sağlık yönünden ise İzmir'de 1835 yılından beri olan bütün salgın hastalıklarda en fazla zararın bu alanda görüldüğü istatistiklerden anlaşılmaktadır (Say, 1941, s.62). Bu görüşlerine karşın planın onayı sonrasında Say'ın planda açılan yollar ile ticaret ve konut alanları hakkındaki görüşleri olumludur (Say, 1941, s.67).

Planın deniz kıyısına yakın alanda getirdiği yerleşme örüntüsü yangın öncesi bu Frenk Mahallesi olarak bilinen ve denize dik ve dar yapı adalarından oluşan örüntüsüne benzerlikler taşımamaktadır. Hazırlanan plan ana hatları ile şöyle tanıtılmaktadır:

1. Liman, antrepolar, esas itibariyle en uygun yer olan körfezin ucuna nakledilmiştir. Bandırma ve Aydın hatlarının birbirleri ile çaprazlama kesiştiği yere ve Limana nispeten yakın olmak üzere bir gar santral yeri konulmuştur. Mevcut istasyonlar şehir istasyonu halinde bırakılmıştır.
2. Şehrin sanayi merkezi uygun olan yerlerinde bırakılacak yalnız civarında parklarla, çocuk bahçeleriyle limana ve fabrikalar kısmına en yakın bulunması nedeniyle bir amele sitesi yeri ayrılmıştır.
3. Halihazırda Birinci Kordonun üzerinde yanan kısma bina inşa edilmeyerek imbat rüzgârlarının şehrin bu kısmına süzülerek girmesi için ağaçlandırılarak bahçe halinde bırakılacaktır.
4. Şehrin yönetim ve oteller kısmı hâlihazır Cumhuriyet Meydanı etrafındaki kısımları işgal edecektir.
5. Karantina ve Karataş sırtlarının güneybatıya doğru kısmı yeni iskân mıntıkası olacak ve Kadifekale'nin kuzeydoğusunda bahçeli evler mıntıkası yapılacaktır.

6. Daha sonra Kültürpark olarak tarif edilen kısım ise mektepler, umumi kütüphaneler vesaire ilmi bir site haline konulacaktır (Say, 1941, s.64-65).



Şekil:1 Prost – Danger 1924 Planı (Kaynak: Say, Memduh, 1941, s.66)

Plan hazırlanmıştır ama ardından revizyonlar da başlamıştır. Belediye öncelikle Birinci Kordon kısmını yeniden düzenler. Bu düzenlemenin nedeni Say'ın kitabında şöyle özetlenmektedir: “Planın 1924 de itmam ve teslimini müteakip plan üzerinde tetkikat yapan belediye hey’eti birinci kordon üzerinde yanan yerlerde yeşillik ve saire tesisi gibi şeylerle bazı bulvarların genişliğini belediyeye daha nafi bir tarzda kullanmak düşüncesiyle tadil etti ve bu muaddel plan üzerinde arsalar satılmağa başladı. Bu plan bilahere intişar eden belediye mecmuasının 15 eylul 926 tarihli birinci nüshasında neşr olunmuştur ki aynen kopyesi konulmuştur” (Say, 1941, s.67).

Say'ın kitabında yer alan ve bu makalede sunulmuş olan 1924 planının kopyası ile Belediyenin revizyonu sonrası kopyası arasında farklılıklardan bir diğeri de bazı yapı adalarının arasından geçen yolların kapatılarak adaların büyütülmesidir (Bakınız Şekil 2). 1926’da Gazi Bulvarı açılmış, Cumhuriyet Meydanı’nın açılması için düzenlemelere girilmiş, meydana açılan diğer caddeler belirginleşmeye başlamıştır. Yangın alanında, parselenerek konut ve iş alanı olarak ayrılan arsaların bir bölümü 1928 yılına kadar satılmıştır. Ancak Dünya Ekonomik Krizinin de etkisi ile sonraki yıllarda satışlar oldukça azalmıştır. Arsalarından satılanlarının bir bölümünde binalar inşa edilmiş ama bir kısım arsalarda paraları ödenemediği için belediyeye geri dönmüştür. Belediyenin mali kaynaklarının zayıflığı da etkili olduğundan 1930’ların başlarına gelindiğinde planın az bir bölümünün uygulanabildiği görülmüştür.

Tam da bu dönemde, 1931’de Dr. Behçet Salih Uz’un İzmir Belediye Başkanı olarak seçilmesi planın uygulanması ve yangın alanının düzenlenmesi konusunda yeni görüşlerin oluşmasına neden olacaktır. Dr. Behçet Salih Uz’un belirttiğine göre, sahip olduğu bütçeyle rutin hizmetleri bile zar zor yürüten belediyenin, imar planını uygulayabilecek bir ödenek bulabilmesi pek mümkün görünmüyordu.

Dr. Behçet Salih Uz, 1931 yılında devraldığı belediyenin durumunu, yıllar sonra şöyle özetlemiştir: “Şehrin büyük kısmı yangınla tahrip olmuş, nüfusu yarı yarıya azalmıştı. İktisadi durum kötü idi; bunun neticesi olarak belediye bütçesi 2.500.000 liradan 800.000 liraya düşmüştü. Devlet tarafından belediyeye cüzi bir ikraz yapılmıştı, fakat bu ancak belediye memurlarının maaşlarını ödemeye kâfi gelmiş ve borç yükünü arttırmıştı. İflas halinde bulunan İzmir ancak en basit ve en esaslı amme hizmetlerini idame ettirebilmekteydi”(Serçe, 2020, s.16).



Şekil: 2 1924 Planı Belediye Revizyonu –1926, (Kaynak, Say, 1941, s.68)

Bu ekonomik ortamda yangın alanı sorunu devam etmekteydi. 1932 yılındaki önemli gelişmelerden biri de Cumhuriyet Meydanındaki Atatürk Anıtının açılışı idi. İzmir Atatürk Anıtı, İzmir Cumhuriyet Meydanı'na Millî Mücadele'yi temsil etmek üzere 1932'de dikilmiş olan anıttır. Bunun ertesinde anıtın arka tarafındaki alan temizlenerek panayır alanı olarak düzenlenecekti. Panayır alanı fikri 17 Şubat 1923'te İzmir İktisat Kongresi'ne kadar uzanmaktadır. İktisat Kongresi ile eşzamanlı olarak İkinci

Kordon'da Osmanlı Bankası'nın depo olarak kullandığı Hamparsumyan binasında bir ticari ürünler sergisi düzenlenmişti. Bundan dört yıl sonra 4 Eylül 1927'de Mithat Paşa Sanat Mektebi'nde Dokuz Eylül Sergisi açılmıştır. 9 Eylül Sergileri 1928 ve 1929 yıllarında da açılmıştır (Polat, 2008). Daha sonra Dünya Ekonomik Buhranının etkileri ile 1930-1932 yılları arasında açılmamıştır.

29 Mayıs 1933'te İzmir Belediye Salonu'nda, o tarihte İzmir Valisi olan Kazım Dirik Paşa'nın başkanlığında yapılan toplantıda, Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz tarafından bir teklif öne sürülmüştü. Bu teklifte büyük çaplı bir panayır oluşturulması öngörülmüyordu. Bu panayır, milli ekonominin tüm ürünlerini sergileyerek, Kemalist kalkınmaya katkıda bulunacaktı (Oral, 2022). 9 Eylül Panayırı Eylül 1933'de şimdiki Swiss Otel'in bulunduğu alan temizlenerek açıldı. 1934 ve 1935 yıllarında yine aynı alanda Arslulusal İzmir Panayırı ismi ile uluslararası nitelikte açıldı.

Önemli bir bölümü kalan yangın alanı bu yıllarda da üstesinden gelinmesi güç bir sorun olarak devam ediyor ama alana ilişkin yeni fikirler oluşuyordu. Kültürpark Şube Müdürlüğü'nün web sitesinde Kültürpark'ın inşa süreci anlatılmaktadır. Bu süreç şöyle özetlenebilir. Kültürpark'ın kuruluş fikri, İzmirli gazeteci Suad Yurdkoru'nun Moskova izlenimleriyle şekillenmişti. 1933'te İzmir Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz'a, Moskova'daki Gorki Parkı'ndan söz etmişti. İzmir Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz da park fikrini fuar ile birleştirerek Kültürpark projesini geliştirdi. Fuar, alışveriş ve tanıtım alanı olarak İzmir ekonomisine katkı sağlayacaktı. Yangın alanının üçte ikisine fuarın düzenleneceği Kültürpark kurulacak, fuar alanına giden yollar da imar edilecekti. Yangın alanını molozlardan temizlemek iki yıl sürdü. Bu alanı çevreleyen duvarların temeli, 1 Ocak 1936'da atıldı. Kültürpark, Arslulusal İzmir Fuarı ismi ile 1 Eylül 1936'da açıldı (Kültürpark Şube Müdürlüğü, 2022).

Bu yıllarda Belediyeler ve imarla ilgili önemli yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bunlardan biri 14 Nisan 1930 tarihinde, 1471 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 1580 sayılı Belediye Kanunu'dur. Bunu takiben 21 Haziran 1933 tarih ve 2433 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 2290 sayılı Belediye Yapı Yollar Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunlar belediyelerin kurulması ve imar planları yaptırmasını öngören yasalardı. İzmir'de yangın alanını da kapsayan onaylı plan konusunda görüş almak üzere Belediye Başkanı Behçet Uz 1932 yılında Alman plancı Herman Jansen'i İzmir'e davet etmiştir. Danger-Prost planını eleştiren Jansen'in görüşleri Belediye Meclisince kabul gördüyse de yeterli para bulunmadığından yeni bir plan konusunda anlaşma olamamıştır (Serçe, 2020, s.21).

Bu arada Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz kentin imarı ve sağlığı konusunda elindeki kaynakları akılcı biçimde kullanarak uygulamalarını sürdürmektedir. Danger-Prost planında öngörülen yolların açılması çalışmaları devam etmiştir. Alsancak ve çevresinde 1920'lerin ikinci yarısı ve 1930'larda açılan bulvarlar: Gazi Bulvarı (1926-1929), İsmet Paşa (Gazi Osman Paşa) Bulvarı (1933), Şükrü Kaya (Şair Eşref) Bulvarı, Dr. Behçet Uz (Hürriyet) Bulvarı, Vorosilof (Plevne) Bulvarı (1934), Celal Bayar (Talat Paşa) Bulvarı, Vasıf Çınar Bulvarı, Dr. Mustafa Enver Caddesi, Mimar Sinan Caddesi, Ali Çetinkaya Bulvarı (Serçe vd, 2003, s.85) şeklinde listelenebilir.

1934 tarihli İzmir Rehberi'nde on yıllık icraat İzmir Şehrinde İmar Faaliyetleri başlığı altında şöyle anlatılıyordu:

“Cümhuriyet idaresi İzmirli istirdatta, henüz dumanları tüten bir yangın harabesi halinde teslim almıştır. Şehrin en mühim mahalleleri ve ticari kısmı, mağaza ve depoları kamilen yanmıştı. Cümhuriyetin kuvvetli rejim ve enerjisinden aldığı büyük bir hız ile Hükümet ve şehrin Belediyesi, el ele vererek çalışmış, bir harabazar olan mahallelerde, muntazam ve geniş bulvarlar, gayet muazzam binalar, iktisadi müesseseler vücuda getirmiştir. Şehir belediyesi evvela yanmış olan kısmın yeniden inşası için bir plan hazırlamış ve bunun üzerinde işe başlamıştır. İşte bu fenni plana tevfikan yapılan yeni ve modern binalarla, bugün yeni İzmir eskisine nazaran tanınmayacak bir şekilde güzelleşmiş ve asrileşmiştir. İzmir şehri, belediyesinin büyük bir himmet eseri olarak, otomatik bir telefona, asri mezbahaya, elektrikli tramvaylara, şehir un fabrikasına, müteaddit parklara, son sistem elektrik tenviratile, otobüs gibi medeni şehirlerin malik bulundukları vesaitin hepsine sahip bulunmaktadır” (İzmir ve Havalisi Asariyatika Muhipleri Cemiyeti, 1934, s.194).

1934 yılında yayımlanan İzmir Rehberi'nde yaptırılan konutların özelliklerinden de söz edilmektedir.

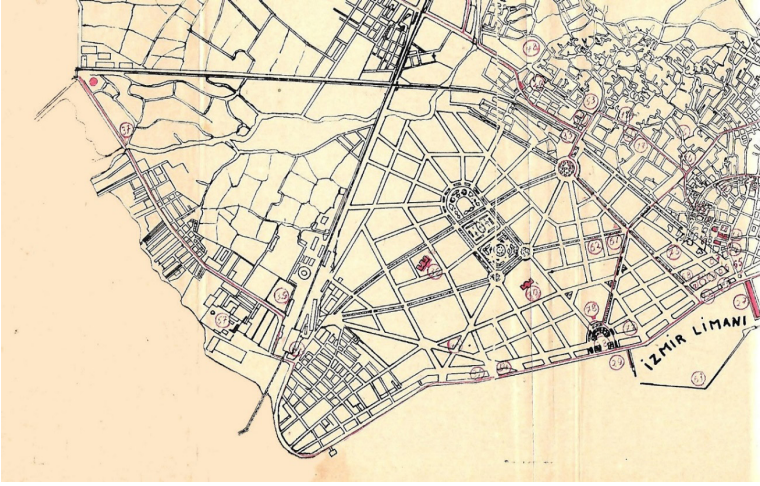
“1925 senesinden itibaren sekiz sene zarfında İzmirde 7125 yeni inşaat yaptırılmıştır. İstirdattan beri yalnız İzmirde imar ve inşaat için 20 milyon lira sarfedilmiştir.”...imar planı ehemmiyetle tatbik edilmektedir. Bu plan dahilinde yangın yerlerinde bugüne kadar 400,000 metre murabbai arsa satılmış ve bunların yarısının üzerinde yeni binalar ve inşaat yapılmıştır. Bu meyanda işçi kısmını korumak ve onları ev sahibi yapmak, sıhhi evlerde oturtmak

için Çayırlihahçe ve Kahramanlar semtinde metrosu 25 kuruşa ucuz arsalar satılmıştır. Sıhhi tipte inşa edilen bina nümuneleri tarzında, üç dört senede bitmek üzere, 400 yeni evin açılma merasimi onuncu cümhuriyet bayramında yapılmıştır. Burada üç sene zarfında modern bir işçi mahallesi vücuda getirilecektir” (İzmir ve Havalisi Asariatika Muhipleri Cemiyeti, 1934, s.198)

1934 tarihli İzmir Rehberinde ek olarak İzmir Şehri İmar Planı isimli bir pafta yer almaktadır. Bu paftada dikkat çekici kısım Kültürpark’ın henüz sınırları ile tanımlanmamış olmasıdır. (Bakınız Şekil 3) Şehrin yanmayan kısımlarının imar planı için hazırlıklara 1938 yılında başlamıştır. Şehrin 1/500, 1/1000 ve 1/2000 ölçeklerindeki haritaları oluşturulmuştur. İmar planının düzenlenmesine hazırlık olmak üzere şehir, 17.10.1938 tarihinde toplanan bir heyet tarafından imar planı raporu hazırlanmış ve Nafia Vekâletine sunulurak onaylanmıştır (Yurdkoru, 1941, s.193-194).

1939 İmar Planı Raporunda kentin diğer bölümleri için hazırlanmış bir plan bulunmadığından yeni inşaat kısımlarının “şimdilik hesapsız bir şekilde çoğalmaması için inşaatı tahdit eden bazı tedbirler” alındığından söz ediliyordu. Raporda bu yıllarda İzmir’deki konutların niteliği ile ilgili şu ifadeler rastlanmaktadır. “Şehrin zengince kısımları müstesna bütün dağ mahallelerini ekseri ahşap ve az kıymetli binalar teşkil eder. Bunların çoğu güneşten ve havadan mahrum gayri sıhhi binalardır.” (İzmir Belediyesi, 1939, s.13)

Planda İzmir’in sanayi mıntıkası Halkapınar civarında olmakla beraber kereste fabrikalarına da itfaiye merkezinin karşısındaki adalar tahsis edilmiştir. Ayrıca, belediye sarayı, orta ve lise binalarıyla çocuk hastanesi, garaj, santral hal binalarına ve Kültürpark’a yer verilmiştir. (İzmir Belediyesi, 1939, s.12-13)



Şekil:3 İzmir Şehri Planından ayrıntı (Kaynak: İzmir ve Havalisi Asar-ı Atika Muhipleri Cemiyeti, 1934)

1939 İmar Planı Raporunda 1925 yılında Rene Danger tarafından hazırlanan imar planının uygulamasının hemen hemen sona erdiği belirtiliyordu. “Planın büyük bir kısmı mesken muntkasını teşkil etmektedir. Bu muntkada umumiyetle bir ila dört katlı bahçelievler yaptırılmaktadır. Yine bu plan dâhilinde bir kısım ticari muntkalar vardır. Buralarda da iki ila üç katlı bitişik binalar; mağazalar; depolar; ufak imalathaneler; yazıhaneler gibi teşkilatı ihtiva etmektedir” (İzmir Belediyesi, 1939, s.12).

1938 İzmir’inde konutların kat adetlerine göre dağılımında bir ve iki katlı konutların çoğunlukta olduğu izlenmektedir. Beş ve altı katlı konut sayısı tüm kentte altıdır. Konutların kat adetlerine göre dağılımı 1940 konut sayımında da benzer bir görünüm sunmaktadır. Ancak beş ve altı katlı konutların sayısının dört kat artış göstererek 24’e ulaşmış olduğu izlenmektedir (Koç, 2001, s.89).



Şekil:4 1939 İmar Planından bir bölüm (Kaynak: İzmir Belediyesi, 1939)

Gazeteci Ulvi Olgaç 1939 yılındaki İzmir’i anlatan kitabında Belediye Başkanı Behçet Uz’un hizmetlerinden övgü ile söz etmektedir. O yılların İzmir’inin 1930’ların başlarına göre büyük gelişme gösterdiğini belirten Olgaç, Alsancak civarının güzelliğine de değinir.

“Doktor Mustafa Enver Bey Caddesi içerilere, ta Kültürparkın 26 Ağustos kapısına kadar uzayıp gidiyor. Bu cadde, iki tarafına hemen hiç boş yeri kalmadan yapılmış çok mutena ikişer katlı bahçeli apartmanlar ile ziyaret edilecek bir mahalle olmuş. Beton üzerine yapılmış asfalt caddesi oldukça uzun. İki tarafındaki ikişer sıra ağaçlı trottuvarları akşamları gezilecek güzel manzaralı bir vaziyettir.” Bu ağaçlar bir buçuk insan yükseklğinde birbirleri ile kemer halinde birleştirmiş (Olgaç, 1939, s.34).



Fotoğraf:1 Doktor Mustafa Enver Bey Caddesi, 1930’lar (Kaynak: Ulvi Olgaç, 1939, s.39)

Fotoğraf:2 Talat Paşa Bulvarı ve Dr. Mustafa Enver Bey Caddesi köşesi (Kaynak: <https://tr.pinterest.com/pin/25614291616893352>)

“Bu caddenin iki tarafındaki evler ve apartmanlar nihayet ikibuçuk katı geçmiyor. Baş taraftaki granit apartmanından başka hemen hepsi bir boyda. Önleri çok kısa duvarlı çiçekli bahçelerle süslenmiş (Olgaç, 1939, s.36). Ali Çetinkaya Bulvarının kenarlarında bir yandan apartmanlar yapılıyor. İç taraflarda da hummalı inşaat faaliyetleri görülüyor (Olgaç, 1939, s.37).

1930’lu yılların sonlarında belediyenin gerek işçi konutları yapımı gerekse de sağlık koşullarının iyileştirilmesi yönünde yoğun çabalar harcadığı özellikle o yıllarda yayımlanan Belediyeler Dergisi yazılarından izlenebilmektedir.



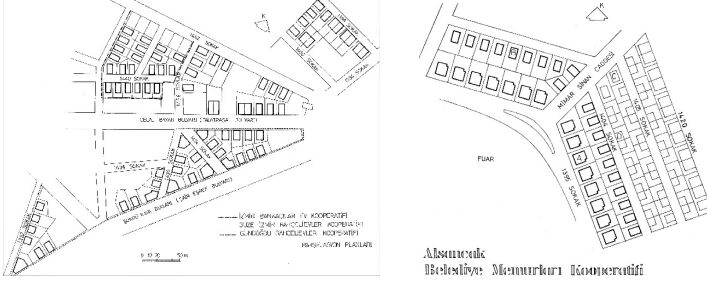
Fotoğraf:3 Yaptırılan Amele Mahallesi (Kaynak: Belediye Bankası-a, 1930, s.61)

Fotoğraf:4 İmar Bölgesinde Belediyenin Yaptırdığı Örnek Evlerden Biri (Kaynak: Belediye Bankası-a, 1930, s.61.

İzmir’de dar gelirlilerin konut koşullarındaki sorunlar 1941 tarihli ve Hijyen Bakımından İzmir Şehri’ni anlatan kitaptaki işçi mahallelerini tanımlayan bölümden de anlaşılmaktadır. İmar planında (1925 planı olmalı) liman ticaret ve sanayi mıntakaları hep bir arada olduğundan Tepecik caddesinin doğusuna gelen sırtlar üzerinde bir işçi sitesi tesisi yerleştirilmişti. Bu suretle işçiler hem işlerine gayet yakın (Say, 1941, s.109) hem de sıhhi bir yerde oturacaklardı. Hâlbuki yangın yerlerinin kısmen olsun imarı bakımından belediye tarafından Kültürpark’ın doğusuna rastlayan kısımlarda küçük küçük arsalar ifrazı ile işçilere taksitle veya istimlak bedeline karşılık vs. kolaylıklarla verilmiştir. Fakat burada bir bölme/ayırma düzeni konulmadığından hemen hemen yeni bir yoksul mahalle oluşması sonucunu vermiştir ki ileride burasının belediye hizmetleri ve sağlık koşulları açısından sakıncalar ve güçlükler meydana çıkaracağı açıktır, diyordu Say 1940’larda (Say, 1941, s.110). Nitekim Mimar Sinan Mahallesinin hemen sınırlarında yer alan Kahramanlar ’da sonradan küçük parseller üzerinde ön, yan ve arka bahçesiz 4 kata kadar yükselen binalar inşa edilmiştir. Dar yollar ve donatı alanlarının yetersizliği bu alanların niteliğinde olumsuz etkiler yaratmıştır.

1930-1940 arasındaki dönem 1941 tarihinde yayımlanan İzmir Şehir Rehberi’nde şöyle özetlenmektedir. *“175 hektarlık ...sahadaki yangın*

molozları ve bunların arasındaki yer yer bataklıklar altı yedi sene içinde tamamen ortadan kaldırılmış ve burada asri İzmir kurulmuştur. Bu muntıkada imar planı mucibince 1941 senesine kadar açılıp kısmen parke, kısmen beton-asfalt olarak tefriş edilen ve kanalizasyonları da ikmal edilen 15 adet bulvar cadde ve 20 adet sokağın heyeti umumiyesi 13 700 metre tul ve 150 000 metre murabbai bir sahayı işgal etmektedir”(Yurdkoru vd. 1941, s.191)



Şekil:5 Alsancak'ta Yer Alan Konut Kooperatiflerinin Konumları

Kaynak: Koç, Hülya, 1981, s. 171 ve s.168.



Şekil:6 İzmir – 1940 Alsancak Kesimi (Kaynak: Yurdkoru, Suat vd., İzmir Şehir Rehberi 1941, İzmir Belediyesi Neşriyatı, Meşher Matbaası, 1941, İzmir.



Şekil 7: Alsancak Eski Haritalarında Kooperatif Konutları Görünümü

Kaynak: Konak Belediyesi Arşivi.

Kültürpark'ın gerçekleşmesi sonrasında çevresindeki konut alanlarının imarı konusunda da gelişmeler başlamıştır. Bu gelişmelere olanak sağlayan yasal düzenlemeler de bulunmaktadır. Bunlardan biri, 6 Temmuz 1948 tarih ve 6950 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 5228 sayılı Bina Yapımını Teşvik Kanunu'dur. Kanunun 11. Maddesinde “*Aynı şehir ve kasabada kendisine veya eşine ait meskeni olmıyanlarla bu gibilerin mesken edinmek üzere kurdukları kooperatiflere mesken yapmak veya yaptırmak üzere ipotek mukabilinde Türkiye Emlâk Kredi Bankasından, Bankaca tahmin edilen İnşaat bedelinin % 75 ine kadar ve % 5 i geçmemek üzere Maliye Bakanlığınca tesbit edilecek faiz nispeti üzerinden borç verilebilir*” demektedir.

Beş yıl sonra ise 29 Temmuz 1953 tarihli ve 8470 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik Ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun çıkarılmıştır. Bu kanunun 10. Maddesinde “*belediyelerin mülkiyetinde olup belediye meclislerince belli edilecek arsalar aşağıdaki esaslar a göre kur'a ile maliyet kıymeti nazarı dikkate alınarak meskene muhtaç olanlara kıymet takdiri suretiyle tahsis olunur*” demektedir.

Bu Kanunlar yangın alanında ve özellikle Kültürpark çevresinde konut kooperatiflerine arsa tahsisi konusunda kolaylık sağlamıştır. 1946 yılında Emlak ve Eytam Bankası'nın sermayesinin yükseltilecek Türkiye Emlak Kredi Bankası'na dönüştürülmesi ve kuruluş yasasında, konutu bulunmayan yurttaşlara ve bunların konut edinmek üzere kuracakları kooperatiflere inşaat bedelinin % 90'ına kadar ipotek karşılığında krediler verilebileceği hükmü tüm yurttaki olduğu gibi İzmir'de de konut kooperatiflerine gerekli finansman ortamını hazırlamıştır. Bunun yanında, 1948-1949 yıllarında Belediyenin konut kooperatiflerine arsa tahsisi çalışmaları destek sağlayıcı bir diğer etkidir (Koç, 2001, s.96).

Kültürpark çevresinde belediyenin kooperatiflere ucuz fiyatla arsa sağlaması ile bu alanda konut kooperatiflerinin ilk örnekleri görülmeye başlanmıştır. Merkez Bankası Mensupları Yapı Kooperatifi (Tescili 1947, 20 ortak), Belediye Memurları Yapı Kooperatifi (Tescili 1948, 79 ortak), Demiryolları (Demiryolcular) Kooperatifi (Tescili 1948, 75 ortak), Gündoğdu Bahçelievler Yapı Kooperatifi (Tescili 1949, 30 ortak), Güzel İzmir Bahçelievler Yapı Kooperatifi (Tescili 1951, 58 ortak), Memurlar Yapı Kooperatifi bu ilk örnekler arasında sayılabilir (Koç, 1981, s.162)

Konut kooperatiflerinin ilk uygulamaları daha çok memur kooperatifleri biçiminde ortaya çıkmıştır. Bu konutlar geleneksel yapım sistemleri kullanılarak üretilmiştir. Konutlar tamamlandığında bireysel mülkiyete devredilmiş ve kooperatifler varlıklarına son vermiştir. Bu kooperatiflerin yaptırdıkları konutlar bir, iki veya üç katlıdır. Genellikle bahçe içinde ayrı nizamda olan konutların bir bölümü ikiz nizamdadır. Eğimli, kiremit örtülü çatıları bulunan konutlar çoğunlukla betonarme olarak yapılmıştır. Farklı kooperatiflerin konut planlarında benzer kullanım ilkeleri göze çarpmaktadır. Planlarda oturma odası-misafir odası ayrımı bulunmaktadır. Balkonlar genellikle köşelerde yer almaktadır, içeri doğru çekilmiştir. Sonraki yıllarda yapılan kooperatif konutları ile karşılaştırıldığında, yatak odalarının boyutlarının daha geniş olduğu ve 10 metrekaresinin altına pek düşmediği izlenmektedir. (Örneğin, Belediye Memurları Bahçelievler Yapı Kooperatifi konutlarının bir tipinde 10-14 m², diğer tipte 13 m², Güzelizmir Bahçelievler Yapı Kooperatifinde 12-13 m², Kahramanlar İşçi Evlerinde 12-13 metrekaresidir.) Çok katlı yapılarda her katta genellikle tek daire bulunmaktadır (Koç, 2018, s.21).

1951-1980 Dönemi

1950 sonrası, ülke ölçeğinde bir kentleşme hareketinin başlaması ve bu arada İzmir kentinin planlaması yönünden de önemli bir tarihtir (İmar ve İskân Bakanlığı, 1973, s.51-52). 1951 yılında İzmir kenti imar planının hazırlanması amacıyla bir uluslararası proje yarışması düzenlenmiştir. İzmir imar planı çalışmalarına temel olmak üzere İller Bankası'nca 1951 yılında onaylanan İmar Komisyonu Raporuna göre İzmir şehri hinderlandı bağlı ithal ve daha çok ihraç iskelesi durumundadır. Şehrin gelişmesi liman merkez olmak üzere halkalar halinde çevresine doğru olmuştur. Liman çevresindeki iş binaları yanında ticari bölgenin gelişmesi Konak meydanından Anafartalar Caddesini takiben Basmahane, Pasaport arasında kalan sahada olmuştur. Konut bölgesi ise önceleri Göztepe Karantinaya kadar uzanırken daha sonra Güzelyalı doğrultusunda genişlemiştir. Doğuya doğru İzmir'in eski mahallelerini oluşturan Kadifekale sırtları ve Tepecik yer almaktadır. Anafartalar Caddesinden Alsancağa ve sahile ka-

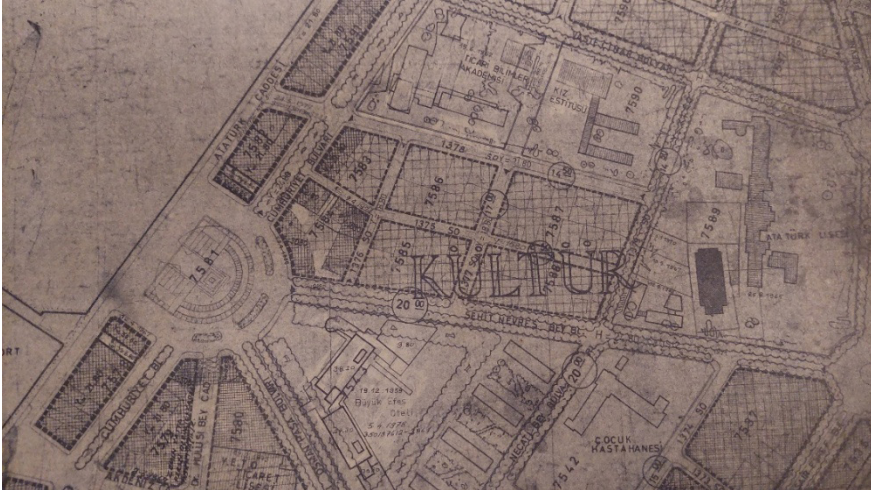
dar uzanan kısım 1924 yılında planı yapılan imar alanını oluşturmaktadır (İzmir Belediyesi, 1951, s52).



Fotoğraf 5 İzmir Dr. Mustafa Enver Bey Cad. (Kaynak: <https://tr.pinterest.com/pin/165436986296897416>)

Fotoğraf:6 Yeni Mahalleler (Kaynak: İzmir Belediyesi, 1951, s.55)

Proje yarışmasına katılan projelerin değerlendirilmesi sonucu Prof. Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş ve Emin Canpolat'tan kurulu grubun projesi birinciliği kazanmıştır. Yarışma sözleşmesi gereğince İmar Müşavirliği görevini alan Aru'nun başkanlığında yapılan çalışmalarda hazırlanan İzmir Şehir İmar Planı 1953 yılı Temmuz ayında tasdiklenerek yürürlüğe girmiştir (Bayraktar, 1973, s.115). Plan, 2000'lerde şehrin nüfusunun 400.000'e ulaşacağı öngörüsü ile hazırlanmıştır. Bu plan Alsancak bölgesindeki mevcut kentsel konut dokusunun yapı adalarını büyük ölçüde korumaktadır. Yollarla bağlantılı olarak gabari düzenlemeleri getirmektedir.



Şekil 8: Aru, Özdeş, Canpolat Planında Cumhuriyet Meydanı Çevresinden Ayrıntı.



Şekil 9: Aru, Özdeş, Canpolat Planında Kültür Mahallesi Ayrıntısı.

Planda gelişme alanı, Karataş'tan Üçkuyulara'a kadar uzanan bölge ile Karşıyaka'nın batısında öngörülmüştür. Bu alanlarda sırasıyla 200 kişi/ha ve 100 kişi/ha nüfus yoğunlukları kabul edilmiştir. Planda liman ve gerisinde depolama alanları demiryolu hatları ile ilişkili olarak Alsancak'ta geliştirilmiştir. Aru-Canpolat planı, 1950 sonrası hızla artan nüfus ve kentleşme ile birlikte kısa sürede yetersiz kalmıştır. Planın onaylanmasından itibaren yoğunluk artışı talepleri ortaya çıkmıştır. On yıl içerisinde kent nüfusu yüzde 50 artarak 350.000'i bulmuş, gecekondu alanları hızla yaygınlaşmıştır (Bilsel, 2009, s.16-17).

1/2000 ölçekli Kemal Ahmet Aru Planının lejant paftasında mevcut iskan bölgeleri 3 ayrı karakterde gösterilmiştir. En fazla yoğunluğun olduğu 400 kişi/ha.dan den fazla olan bölgeler sık dokuda, bundan daha az yoğunluğun olduğu 200-400 kişi/ha olan bölgeler daha seyrek dokuda, en az yoğunluğun olduğu 200 kişi/ha.a kadar olan bölgeler en seyrek dokuda taranmıştır. Buna göre yoğunluğun en fazla olduğu kesim Kordon'daki adaların tümü ile Cumhuriyet Bulvarı'na cephe veren parseller olarak belirtilmiştir. Buradan daha az yoğun olan alan Alsancak bölgesi ile yeni konut alanı olarak ayrılmış, kooperatiflerin yoğun olduğu bölümdür. Planda en düşük yoğunluğa sahip olan alan ise Kahramanlar kesimidir (İğci Çetin, 2004. S116).

Konuta olan yoğun talep, arsa payı ortaklığı ile bağımsız birimlerden oluşan apartmanların oluşumunu başlatmıştır. Ancak bu talebin giderek yoğunlaşması sonucunda yerel yönetimlerin, izleyen dönemlerdeki de

dahil, mevcut parseller üzerindeki yapı yoğunluklarını ve gabarilerini sürekli arttırdıkları görülmektedir (Ballice, 2006, s.388)

Apartmanlaşmada Emlak ve Kredi Bankası'nın bir uygulamasının Tekel Meydanından Şair Eşref Bulvarına doğru olan kısımda ilginç bir perspektif oluşturduğu görülmektedir. Alsancak'ta Şair Eşref Bulvarı ile Ziya Gökalp Bulvarı'nın kesiştiği adada, 0,54 hektar bir alanda yer alan Türkiye Emlak Kredi Bankası, Alsancak Blok Apartmanları üç blok 99 daire, 17 dükkan ve bir şube lokalinden oluşmaktadır. İnşaatlar, 1956-1959 yılları arasında tamamlanmıştır. Zemindeki inşaat alanı 1917 metrekare olarak tasarlanmıştır. İki blok 7 katlı, bir blok 10 katlıdır. Çok katlı blok apartmanlar ile uygulama hektar başına 183 konut birimi bir yapılaşma yoğunluğu getirmiştir (Koç, 2001, s.134).

1956 yılında 6785 sayılı “İmar Kanunu” 16 Temmuz 1956 tarihli ve 9359 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanmıştır. Yayımlanışından altı ay sonra da 1957'de yürürlüğe girmiştir. 1958 yılında ise 7116 sayılı “İmar ve İskân Bakanlığı Kanunu”nun çıkarıldığı görülmektedir. Bu yıllarda yangın alanında ise artık geniş ve ağaçlı bulvarlar, çağdaş konutlar, okul binaları ve Kültürpark yer almaktadır. Ancak 1940'lar ve 1950'ler inşa edilen yapı adalarına uzun zaman geçmeden yapılan düzenlemelerle mevcut kat adetlerinden daha yüksek kat adetlerinde bina yapılmasına imkân sağlayan koşullar tanımlanmıştır.

Değişen bu koşulların izlenebileceği en önemli çalışmalardan biri de, Dr.Erkak Serim'in 1979 yılında Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nde hazırlamış olduğu Doktora Tezidir. “Yıkım Yapım Satım” Olgusu ve Kentsel Yenileme başlıklı ve İzmir – Alsancak Örnek Olay Üzerinde Bir Araştırma alt başlıklı çalışmada Alsancak semtinde 1970'lerde daha fazla kat için yıkılıp yenilenen binalar araştırılmaktadır. 15 parselin tek tek yenileme öyküsünün ele alındığı çalışma Alsancak üzerinde araştırma yapmayı planlayanların yararlanabileceği bir temel kaynaktır.

İzmir Kenti İmar Planı sonrasında 1958 yılında İzmir Şehri İmar Talimatnamesi çıkarılmıştır (Serim, 1979, s.99). Yönetmelikte parsel derinliği 20 metre ve temiz kat yüksekliği en az 2,50 metre olarak tanımlanmıştır. Yönetmelikte bina yükseklikleri ile yol genişlikleri arasında bağlantı kurulmaktadır.

1960'lara gelindiğinde tamamlanmış bir yapının bölümlerinde bağımsız mülkiyet haklarının kurulabilmesine olanak sağlayan 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu 2/7/1965 tarihli ve 12038 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanmıştır. Bu Kanunun hemen ertesinde 1958 yılı Yönetmeliğini yürürlükten kaldıran 19 Ekim 1966 tarihli yönetmelik yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin ilk maddesinde Bu yönetmelikte yazılı hükümler, İmar Planlarında aksine bir açıklama bulunmadığı takdirde uygulanır demektir.

Bu yönetmelikte bina derinliğinin 22 metreyi geçemeyeceği ve temiz kat yüksekliklerinin 2,40 metreden az olamayacağı da belirtilmektedir(Serim, 1979, s.101). Bu koşullarla 1966 İmar Yönetmeliği bina inşaat alanının genişletilmesi yanı sıra, eski yönetmeliğin öngördüğü kat adetlerine birer kat daha eklemiş olmaktadır.

İstanbul, Ankara ve İzmir Nazım Planlarının İmar ve İskân Bakanlığı yönetimi altında kurulacak özel bürolarca ele alınmasını öneren 20.7.1965 günlü Bakanlar Kurulu Kararı ile ülkede Metropoliten Planlama konularında yeni bir dönem başlamıştır. İmar ve İskân Bakanlığı ile İzmir Belediyesi arasında imzalanan 26.3.1968 günlü protokol uyarınca İzmir’de İzmir Nazım Plan Bürosu Ekim 1968 tarihinden itibaren çalışmalara başlamıştır (İzmir Belediyesi, 1972, s.73).

Bu çalışmalar sürerken Alsancak semti için kat adedi artışına imkân sağlayan bir diğer karar da 12.05.1970 tarihinde İmar ve İskân Bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe giren Bölge Kat Nizamıdır (Serim, 1979, s102). Alsancak, Mimar Sinan ve Kültür Mahallerini kapsayan F1 ve F2 Planlama Analiz Ünitesi için yeniden birer kat daha fazla inşaat yapma imkânı sağlamaktadır.

Y o l Geniş- liği	Bina Yükseklikleri				Kat Adedi			
	1958	1966	1970	İmar	1958	1966	1970	İmar
9,50	9,80	12,80	15,80	15,80	3	4	5	5
12,00	12,80	15,80	18,80	18,80	4	5	6	7
14,50	15,80	18,80	21,80	21,80	5	7	8	8
17,00	18,80	18,80	21,80	21,80	7	7	8	8
19,50	18,80	21,80	24,80	24,80	7	8	9	9
22,00	21,80	21,80	24,80	24,80	8	8	9	9

Tablo: 1 Farklı İmar Yönetmeliklerinde ve Bölge Kat Nizamına Göre Yol Genişliklerine Göre Gabariler (Kaynak: Serim, 1979, s.108)

Tüm bu artışlar olurken yeşil alanlar, eğitim tesisleri gibi donatı alanlarında ise bir artış görülmemektedir. Bu durumun yaşam kalitesi üzerindeki etkisi tahmin edilebilir. 1979 yılında tamamlanmış olan Dr. Erkal Serim tezindeki 15 örnekte bina ömrü 12 ile 41 yıl arasında değişmektedir. Ortalama bina ömrü yaklaşık 19 yıl olarak bulunmuştur. Serim’in tezi Kültür ve Mimar Sinan Mahallelerinin bir bölümünü ele almaktadır.

Aşağıdaki Tabloda Dr. Erkal Serim tezindeki örnek parsellerdeki yenileme durumu özetlenmektedir.

Örnekler	Ada/par-sel	Sokak/cad-de	İlk durum	Sonraki durum	Son r a k i durum	Son Durum
Örnek 1	2943/83	Ali Çe-tin - k a y a Bulvarı	2 0 . 4 . 1 9 5 6 Arsa olarak ifraz	5.2.1958 İki kat 4 daire nata-mam bina	19.6.1970 arsa	24.3.1975 Dokuz katlı, 17 daireli 3 dükkanlı apt.
Örnek 2	2942/64	Şair Eşref Bulvarı	2 4 . 8 . 1 9 4 5 İfraz (İzmir Bahçeli Yuva-lar Koop.	20.7.1955 Dört katlı apt.	13.4.1971 arsa	18.9.1973 Dokuz katlı 17 daireli apt.
Örnek 3	2942/70	1393 sokak	2 4 . 8 . 1 9 4 5 İfraz (İzmir Bahçeli Yuva-lar Koop.	9.3.1954 kargir apt.	9 . 5 . 1 9 7 4 arsa	14.9.1978 Sekiz katlı 14 daire ve 4 dükkanlı apt.
Örnek 4	2333/52	1393 sokak	2 4 . 8 . 1 9 4 5 İfraz (İzmir Bahçeli Yuva-lar Koop	17.4.1950 apartman	27.6.1976 arsa	21.8.1978 Sekiz katlı 15 daire ve 2 dükkanlı apt.
Örnek 5	1161/17	Şair Eşref Bulvarı	1 4 . 6 . 1 9 5 1 Arsa ifraz	7.1.1956 Üç katlı kargir apartman	25.1.1972 arsa	11.4.1975 Dokuz katlı 17 daire ve 4 dükkanlı apt.
Örnek 6	1161/18	Şair Eşref Bulvarı	1 4 . 6 . 1 9 5 1 arsa	11.12.1953 İki kat 2 daireli ev	10.2.1968 arsa	24.1.1972 Dokuz katlı 22 daire ve 11 dükkanlı apt.
Örnek 7	1163/3	Şair Eşref Bulvarı	1 7 . 1 1 . 1 9 3 6 arsa	9.3.1945 apart-man	6.11.1959 kat ilavesi 4 katlı apt.	1974 arsa(30 mülkiyet üzerine kat irtifakı)
Örnek 8	1162/3	1398 sokak	14.11.1936 Arsa	13.1.1960 Üç kat üç daireli bahçeli kargir apartman	11.3.1971 arsa	9.3.1976 Beş katlı, 10 daireli 1 dükkanlı apt.
Örnek 9	1166/16	1379 sokak	11.11.1936 arsa	9.5.1951 Apart-man	25.6.1971 arsa	5.2.1975 Sekiz katlı 8 daireli apartman
Örnek 10	1169/2	Dr.Mustafa Bey Cad.	7.10.1937 kargir ev.	8.9.1959 kargir apartman	25.7.1969 arsa	25.11.1970 Dokuz katlı 17 daire ve 2 dükkanlı apt.
Örnek 11	1175/5	1382 sokak	2 4 . 1 1 . 1 9 3 6 arsa	9.5.1951 apart-man	9 . 7 . 1 9 7 0 arsa	3.6.1974 Sekiz katlı 14 daire apartman.
Örnek 12	1162/9	P l e v n e Bulvarı	1 8 . 1 1 . 1 9 3 6 Kargir apart-man	2.6.1958 Üçer kat 4 dükkan 5 daireli 2 apt.	31.8.1977 arsa	15.9.1978 Dokuz katlı 17 daire ve 4 dükkanlı apt.
Örnek 13	1170/7	P l e v n e Bulvarı	2 4 . 1 1 . 1 9 3 6 arsa	1 5 . 2 . 1 9 5 3 apartman 10 daire	10.10.1974 arsa	17.3.1977 Dokuz katlı 16 daire ve 4 dükkanlı apt.
Örnek 14	1123/8	Vasıf Çınar Bulvarı	1 0 . 1 1 . 1 9 3 6 arsa	1 1 . 1 0 . 1 9 4 4 apartman	4 . 8 . 1 9 5 5 Beş kat 5 daireli apt.	23.12.1974 Dokuz katlı 17 daire ve 9 dükkanlı apt.
Örnek 15	1175/1	Dr.Mustafa Bey Cad-desi	2 4 . 1 1 . 1 9 3 6 kargir 2 katlı ev	22.2.1955 kar-gir 4 katlı apart-man	12.9.1970 arsa	17.1.1975 Dokuz kat 24 daire ve 12 dükkanlı apt.

Tablo: 2 Dr. Erkal Serim Doktora Tezindeki 1979 Yılına Ait Tespitler II (Kaynak: Serim, 1979, s.168-173)

Değişim, yalnız yapılı parsellerdeki binaların yeniden yapılması şeklinde olmamıştır. Alsancak'ta 1960 ve 1970'lerde yer alan yazlık sinemalar da birer birer apartmanlara dönüşmüştür.

Sinema	Yeri	Konum	Bina Ruh-satı	Bina Bitiş tarihi	Apartmanın özelliği
Ses	182 pafta 1195 ada 16 parsel	Cumhuriyet Bul. No: 160	N i s a n 1966	Temmuz 1967	9 kat, 17 daire
Ünüvar	189 pafta, 1207 ada, 40-41 parsel	Plevne Bul. No:6	O c a k 1967	Mart 1969	7 katlı apt.
Ar	186 pafta, 1216 ada, 40 parsel	1443 sok. köşesi	A ğ u s t o s 1976	E k i m 1980	4 blok, 7 ve 2 kat, 39 iş-yeri
Ege	206 pafta, 7751 ada, 7 parsel	Talatpaşa Bul. No:45	A ğ u s t o s 1989	O c a k 1991	10 katlı iş-yeri
Hayat	214-215 paf. 2101 ada, 68 parsel	1408 sok. No: 5	H a z i r a n 1990	Mart 1994	5 kat, 9 dai, 2 dükkan apt.
Kemahlıoğlu	207 pafta, 1296 ada, 45 parsel	M.Esat Bozkurt Cad. No:36	A r a l ı k 1984	O c a k 1988	8 kathi, 28 dai, 2 dükkan apt.
Hastürk	198 pafta, 1228 ada, 1 parsel	Kıbrıs Şehitleri Cad. No:136	K a s ı m 1976	N i s a n 1982	29 daire, 7 dükkan
Kordon	198 pafta, 1228 ada, 17 parsel	Kıbrıs Şehitleri Cad. No:140	Mart 1989	A ğ u s t o s 1991	8 katlı bina, 14 işyeri

Tablo:3 Alsancak Yazlık Sinemalarının apartmana dönüşümü Kaynak: Koç, 2001, s. 5-10.

İzmir Kent Kültürü Dergisinde yer alan makalede (Koç, 2001, s. 5-10) bu dönüşüm ayrıntılı olarak izlenebilir. Tabloda parselleri şahıslara ait olan sinemaların binaya dönüşüm süreçleri sunulmaktadır.

Alsancak'ta Birinci Kordon'daki yapı adalarında gözlenen değişimlerin oldukça ayrıntılı olarak izlenebileceği yine önemli bir kaynak ise Gülnur Ballice'nin "İzmir'de 20.Yy Konut Mimarisindeki Değişim Ve Dönüşümlerin Genelde ve İzmir Kordon Alanı Örneğinde Değerlendirilmesi" isimli Doktora Tezidir. Mart 2006'da kabul edilen tez çalışması Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Programında hazırlanmıştır. 425 sayfalık bir çalışmadır.

Yine aynı anabilim dalında Sıdika Çetin tarafından hazırlanan "İzmir'in Yangın Bölgesinde 1922-1965 Yılları Arasında Yaşanan Mekânsal Değişim Ve Dönüşümlerin Konut Bağlamında Değerlendirilmesi" isimli tez çalışması da Kasım 2004'de kabul edilmiştir. Bu çalışma ise daha çok

Mimar Sinan ve Kahramanlar mahallelerine odaklanmaktadır. Sıdika Çetin'in tezi de 365 sayfalık bir çalışmadır.

1951-1980 Dönemi, Alsancak Birinci Kordon'daki apartmanlaşma açısından oldukça aktif bir döneme işaret etmektedir. 1985 yılında Alsancak Uygulama İmar Planı onaylanmıştır.

“1951 yılında yarışma yoluyla kabul edilen ve 1954'te uygulanmaya başlanan kentin yeni imar planında, başlangıçta Kordon'da 3-4 katlı apartmanların yapımına olanak tanınırken, mevcut mimari dokunun korunmasına yönelik hiçbir önlem ya da öneride bulunulmamıştır. Dolayısıyla, aynı dönemde mevcut tarihi dokunun yok olmasının yolu da açılmış olmaktadır” (Ballice, 2006, s.388).

1950'li yıllarda başlayan 4-5 katlı bitişik nizam apartmanlar, izleyen yıllardaki imar artışlarıyla beraber 6-7-8-9 kata çıkmış, bu süreç içerisinde mevcut imar haklarının sonuna kadar kullanılması, alan arttıracak şekilde kat ilaveleri, çatı katlarının tam kata dönüştürülmesi ve balkonların kapatılması gibi uygulamalar yaygınlaşmaya başlamıştır. Kısa sürede Kordon'un tümü apartmanlarla yapılaşmış, günümüzde tescilli olan 6-7 örnek dışındaki yapıların tümü yüksek bloklara dönüşmüştür. Bu yapılar arasında ilk dönemlerde yapıldığı için daha düşük gabaride kalan az sayıdaki apartman ise fiziksel ve ekonomik ömürlerini tamamlamış olmalarına rağmen varlıklarını sürdürmektedir (Ballice, 2006, s.389).

Dr.Gülner Ballice'nin tezinde Birinci Kordon'da yer alan yapı adalarındaki dönüşüm adalar bazında tek tek incelenmektedir. 1200 ve 1201 numaralı yapı adaları ise ayrıntılı olarak tek tek yapıların öyküsü ele alınarak incelenmektedir. Hâlihazırda 1200 ve 1201 no.lu yapı adalarında 8-9 katlı apartmanlar yer almaktadır.

“1200 ve 1201 no.lu yapı adalarında yer alan apartmanların yapım tarihleri incelendiğinde, en yoğun yapılaşmanın 1960'ların başından 1970'lere kadar devam eden bir aralıkta olduğu anlaşılmaktadır. Apartmanların %13'ü 1945-1960 arasında; %51'i 1961-1970 yılları arasında; %26'sı 1971-1980 arasında, %10'luk bir bölümü kapsayan ve ikinci kez yenilenen apartmanlar ise 1981-2000 aralığında yapılmıştır” (Ballice, 2006, s.392).

1981-2000 Dönemi

1985 yılında 3194 sayılı “İmar Kanunu” plan onaylarının Belediye-lerce yapılmasına olanak sağlaması bakımından önemli bir değişim arz etmektedir. Bu yılda hazırlanan 1985 İmar Planı ve 1989 planı ile özellikle

Alsancak, Karşıyaka ve Göztepe gibi kent merkezindeki kıyı yerleşimlerde daha da arttırılan gabari sınırları sonuna kadar kullanılmıştır. 1980’li yıllara kadar yap-satçı müteahhitlerden korunabilen bazı konutlar 1980 sonrasında daha fazla korunamayarak çok katlı konut yapıları şeklinde değişime uğramıştır (Akbayırılı, 2009, s.144).

Kordon’un kentin en prestijli konut yerleşim alanlarından biri olması nedeniyle, bu alana olan yoğun talep, buradaki arsa ve yapıların değerini sürekli artırmış, bina gabarilerinde ve kullanım alanlarında, yasal ya da kaçak olarak, sürekli artışlara, eklentilere neden olmuştur. Bütün binalarda üçüncü boyutta ve dış cephede bir büyüme ve kullanım alanını arttırma çabası gözlenmektedir. Kat ilaveleri, çatı katının tam kata tamamlanması ve çatı arasının yerleşim birimi olarak kullanılması, galeri katlarının tam kata dönüştürülmesi, bina içi yüksekliklerinin azaltılarak ve subasman yapımından vazgeçilerek binaların zemine oturtulması yoluyla daha fazla kat kazanılmaya çalışılması bu çabaların somut göstergeleridir (Ballice, 2006, s.393).

Alsancak bölgesindeki uygulamaların büyük bölümü 1955 yılı onaylı plan kararları doğrultusunda gerçekleşmiş ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 24.01.1985 tarihinde onaylanmış olan Alsancak İmar Planı plan kararları doğrultusunda uygulamalar devam etmiştir. Ayrıca Merkez ilçe Konak sınırlarında yürürlükteki imar planı kararları İzmir Büyükşehir Belediye Meclisince uygulamaya ilişkin alınan istisnai kararlar ile birlikte uygulanmıştır (Konak Belediyesi, 2021).

Alsancak semtinde Şair Eşref Bulvarı ve çevresine kadar olan az katlı konutların kat adetleri artırılarak apartmanlara dönüşmesi süreci 1980’lerde büyük ölçüde tamamlanmıştır. Deniz kıyısından büyük caddelerle belirlenen fiyat eşikleri paralelinde dönüşüm, Ziya Gökalp Bulvarına, Mimar Sinan Caddesine ve giderek demiryoluna sınır oluşturan 1421 sokağa kadar uzanmıştır. 1421 sokak üzerinde ve 1429, 1430 sokaklarda yer alan kooperatif konutlarındaki dönüşüm 1980’lerin sonlarına kadar uzanmıştır. Ara sokaklarda tek tük kalan az katlı konutlar ise 1990’larda da kat artışını sürdürmüştür. Özellikle Ziya Gökalp Bulvarı ile 1421 sokak arasındaki kesimde yer alan kooperatif konutlarındaki değişim bu yıllara rastlamaktadır.

Özel Sağlık Hastanesi ilk kez 1969 yılında Ali Çetinkaya Bulvarı ile 1420 sokak ve Işılay Saygın Sokağı arasındaki yerinde açılmıştır. Özel Sağlık Hastanesinin varlığı Şair Eşref Bulvarı ile 1420 sokak arasındaki yapı adalarında bazı özel laboratuvar ve hastanelerin açılmasını beraberinde getirmiştir. Ayrıca, 1420 sokak üzeri Kahramanlar İşçi Evleri Kooperatifi binalarının bulunduğu alandaki binaların özel doktor muayenehanelerinin yer aldığı sağlık siteleri olarak dönüşmesine yol açmıştır. Sonuçta,

Alsancak Devlet Hastanesinden başlayarak Ali Çetinkaya Bulvarından iç kesimlere doğru uzanan, Özel Sağlık Hastanesi ile güneye, Kahramanlara doğru giden bir sağlık tesisleri yapılanması bulunmaktadır. Kahramanlar Mahallesi'nde 1991 yılında El ve Mikrocerrahi Hastanesi'nin kurulması ile başlayan yapılanmalar, 2002 yılında Özel Gazi Hastanesi ile sürmüştür.

1990'ların sonlarında olan önemli değişimlerden biri de Kordon'da otoyol amacıyla yapılan dolgu çalışmasıdır. 1997 yılında Kordon'da dolgu ve yol yapımı çalışmalarına başlanır. Meslek odalarınca açılan davalar 1998 yılında sonuçlanır ve yol yapımı kararı durdurulur. Sonrasında dolgu alanın açık yeşil alan düzenlendiği izlenmektedir.

Mimar Sinan Mahallesi'nde geniş alan kaplayan kullanımlardan biri de TRT İzmir Bölge Müdürlüğü binasıdır. Alanda halen 10 katlı olarak bu amaçla kullanılan bir bina bulunmaktadır. Temeli 1987 yılında atılan ve TRT tarafından o dönem 12 milyon lira harcanarak yapımına başlanan Ek Stüdyo Binaları ise kaba yapı haline geldikten sonra yıllarca bekletilmiş ve sonra yıktırılmıştır.

2000 Sonrası Dönem

Alsancak'ta 2000 yılı sonrasında da tekil olarak bina yenilenmeleri sürmüştür. TRT alanına ilişkin gelişmeler ise yer aldığı alanın yeni bir bakışla ele alınması bakımından ilginç bir örnek olay oluşturmaktadır. TRT, 2000 yılında ek stüdyolarla ilgili projesinden vazgeçmiştir. Daha sonra Milli Savunma Bakanlığı 13 bin metrekairelik arazi üzerine kurulan bloklara talip oldu. Binaları, astsubay orduevi yapmak için isteyen ve o dönemin parasıyla Hazine'ye 11 milyon lira ödeyen bakanlık da son anda fikrini değiştirdi. Milyonlar harcanan atıl TRT bloklarının 2016'da yıkılması kararı verildi. 2017'de blokların yıkım işlemleri başladı. 26 yıl boyunca atıl şekilde bekleyen eski TRT bloklarına yönelik olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, daha önce Büyükşehir Belediyesi tarafından Kamu Hizmet Alanı olarak belirlenen alanda plan yetkisini kullanarak, 13 bin metrekairelik arazinin imarını değiştirdi. TOKİ'ye devredilen alan için yapılan planlara göre bölgede; turizm, konut, ticaret işlevli yapılar inşa edilebilecek (Emlak Kulisi, 2022). Bu amaçla 1/5000 ölçekli Nazım Plan ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişiklikleri yapılmıştır. Hâlihazırda otopark olarak kullanılan alanda inşaat çalışmaları da 2022'de başlamıştır.

Konut ve işyeri olarak kullanılan binalardaki değişim büyük ölçüde Kültür ve Mimar Sinan Mahallelerinde gerçekleşmiştir. Alsancak mahallesinde yer alan ve yangından korunan sokaklar değişimin dışında kalabilmiştir. Bu sokaklar ve üzerinde yer alan kültür varlığı olan tarihi binalar için Koruma Planı hazırlanması konusu bugünlerde gündemde yer almaktadır. Alsancak'ın 09.05.2017 tarihinde 5948 Sayılı İzmir 1 Numara-

lı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından kısmen “kentsel sit alanı” olarak ilan edilmesi ile bölgenin koruma hareketinde yeni bir dönemin başlamıştır (Çırak vd., 2021, s.45).

Alsancak mahallesi kentteki çok katlı yapıların, rezidansların oluştuğu bir alan olarak da önem taşımaktadır. 1991 yılındaki Hilton ve 2007 yılındaki Gürel Tower Residence’den sonra ilk dört katında alışveriş merkezi, daha yukarıda iki kat otopark, bir kat restoran, spor merkezi ve terastan sonra 13 kat konut ile toplam 20 katlı bir gökdelen Aksoy Residence 2009 yılında Alsancak’ta tamamlanmıştır. Onu 2010 yılında tamamlanan The Port Residence izlemiştir. The Port Residence’da farklı ihtiyaçlara göre tasarlanmış, 23 kat, 70 daire ve mağazalar bulunmaktadır. Çok katlı bina yapımı 2000’lerde yeni kent merkezi olarak nitelenen alanda ve Alsancak’ın doğusunda devam etmektedir.

30 Ekim 2020 depremi de Alsancak’ta yer alan eski apartmanları etkilemiştir. 2022’de, üç adet sekiz katlı bina yıkım aşamasında bulunduğu gözlenmiştir. Bu binalara çok sayıda yenilerinin eklenmesi beklenebilir. Bu yenilenmelerin sağlam bina oluşturmaya yönelik bir dönüşüme işaret ettiği söylenebilir.

30 Ekim 2020 tarihinde İzmir’de yaşanan deprem sonrasında konut stokunun kısa zamanda yenilenerek daha sağlıklı ve yaşanabilir hale getirilebilmesi amacıyla İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 01.03.2021 tarihli ve 05.196 sayılı kararı ile”İzmir İli Genelinde 30.10.2020 Tarihinde Meydana Gelen Deprem Sonucunda 7269 Sayılı Kanun Kapsamında Ağır ve Orta Hasarlı Olarak Tespit Edilen Yapılar İle 01.01.1998 Tarihinde Yürürlüğe Giren ‘Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik’ Öncesinde Ruhsat Alarak Yapılmış Yapılar veya 6306 Sayılı Yasa Kapsamında Riskli Yapı Olarak Belirlenen Yapıların Dönüşümüne İlişkin Yapılacak Plan ve Uygulama Çalışmalarında Uyulacak Usul ve Esaslar” uygun bulunmuştur (Konak Belediyesi, 2021).

İzmir Büyükşehir Belediye Meclisince kabul edilen usul ve esaslar yapıların kolay dönüşümüne olanak verecek çok sayıda düzenlemeleri içermektedir. Bu maddeler arasında Taban Alanı Kat Sayısı konusunda getirilen kararların TAKS sınırlamasını 0,40 dan 0,60’a kadar bir miktar genişlettiği görülmektedir.

Alanda Yer Alan Sağlık ve Eğitim Tesisleri ve Donatılar

Alanda 1922 yılında var olan eğitim yapıları Atatürk Lisesi ve Namık Kemal Lisesi (1853)dir. 1922 sonrasında ise Gazi İlkokulu (1933) (sonradan Gazi Ortaokulu), Cumhuriyet Kız Enstitüsü (1938) inşa edilmiştir. Enstitü sonradan Cumhuriyet Nevvar Salih İşgören Kız Teknik ve Meslek

Lisesi 100. Yıl Olgunlaşma Enstitüsü adını almıştır. Namık Kemal Lisesi arsası kuzeyinde kurulan Alsancak Ortaokulu (1965) (sonradan Melih Özakat İlkokulu) yer almaktadır. Mahmut Esat Bozkurt Caddesi batısında Alsancak Mahallesinde Prof.Dr.H.Nusret Fişek Caddesi No:2’de Salih İşgören İlkokulu hizmet vermektedir.

Fransız St. Joseph Ortaokulu’ndan mezun olan öğrencilerin Fransızca öğretimlerini devam ettirmek için beliren ihtiyaç üzerine, 1979-1980 öğretim yılında, İzmir Alsancak’ta, Cumhuriyet Bulvarı No:154’te A.Ö.D. İzmir Özel Tevfik Fikret Lisesi kurulmuştur. 1988 yılında da aynı adreste yaptırılan yeni binasına geçmiştir. İzmir Saint-Joseph Kolejini kuran Frerler 1872 yılında Collège Saint-Joseph’i inşa edecekleri Cumhuriyet Meydanı ile Montrö Meydanı arasındaki arsayı satın aldılar. 13 Eylül 1922’de çıkan İzmir Yangını Saint-Joseph’i de bir enkaza dönüştürdü. Frerler Saint-Joseph’i Alsancak’taki Saint-André Okulu’na taşıyıp ilk ve orta sınıflarını açtılar. 1987’de lise sınıfları açıldı. Saint-Joseph 2002 yılından itibaren yalnızca lise olarak hizmet sunmaktadır (Web 1).

Özel İtalyan Ana ve İlkokulu ise Alsancak 1454 sokak No:1’de 1899 yılından bugüne hizmet vermektedir. Bir zamanlar Alsancak’ta yer alıp bugün bulunmayan üç okul bulunmaktadır. Bunlardan ikisi Özel Türk Koleji erkek ve kız öğrenci şubeleridir (Web 2). 1950’lerde eğitime başlayıp 1974-1975 öğretim yılına kadar hizmet vermişlerdir. 1906 yılında açılan (Web 3) ve 1922 yangınından fazla zarar görmediği halde Cumhuriyet Bulvarı’nın açılması sırasında yıkılan, özenli mimarisiyle ilgi çeken İtalyan Kız Mektebi ise bugünkü Dokuz Eylül Rektörlük binası batısında yer alıyordu.

Alanda 1922 öncesinde var olan sağlık kuruluşu Fransız Hastanesi(1857)dir. Hastane bugün Alsancak Nevvar Salih İşgören Devlet Hastanesi ismini almıştır. Dr. Behçet Uz Çocuk Hastanesinin temeli ise Dr. Behçet Uz tarafından 23 Nisan 1938 tarihinde atılmıştır. 1946’da binanın bazı eksiklerini tamamlattırarak, 2 Nisan 1947’de dönemin başbakanı Recep Peker’le İzmir’e gelerek hastaneyi hizmete açmıştır (Web 4).

Alsancak semtinde yer alan cami Hocaşade Camiidir. Şair Eşref Bulvarı ile Ali Çetinkaya Bulvarının kesiştiği köşede bulunmaktadır. 1948-50 yılları arasında inşa edilmiştir. Hocaşade Ahmet Ragıp Üzümcü Vakfı tarafından yaptırıldığından dolayı Hocaşade Camii olarak anılmaktadır (Web 5).

Spor tesisi olarak Atatürk Spor Salonu 1971 yılında yapılmıştır. 2012 yılında oldukça kapsamlı bir tadilat görmüştür. Kuzey kısmında bir de otel yapılmıştır. “Tesisin ismi 2020 yılında yapılan sponsorluk anlaşma-

sı gereği “Atatürk Voleybol Salonu SigortaShop Spor Kompleksi” olarak değiştirilmiştir” (Web 6). Doğusunda yer alan İzmir Gençlik Hizmetleri ve Spor İl Müdürlüğüne ait olan Atatürk Yüzme Tesisleri içerisinde iki adet yüzme havuzu vardır. Üstü Açık olan Olimpik Yüzme Havuzu 1967 yılında, Kapalı olan Yarı Olimpik Havuzu ise 1971 yılında yapılmıştır. Tesis, İzmir Alsancak Atatürk Yüzme Tesisleri Açık ve Kapalı Havuzları ismi ile anılmaktadır.

Alanın ulaşım durumu

Alsancak Caddelerinin 1924 Danger-Prost planından bu zamana genişlediği pek görülmemiştir. Ancak Alsancak’ta inşaat alanının, nüfus yoğunluğunun ve araç sayısının son yıllarda giderek arttığı bilinen bir durumdur. Toplu taşımacılıkta hizmet veren otobüslerin güzergâh ve sefer sayısında ise sürekli değişiklikler yapılmıştır. Önceleri 11 Numaralı trolleybüsler, Alsancak-Kennedy Meydanı arasında ulaşımı sağlardı. 1992 yılında onlar kaldırıldı. Birinci Kordondan geçen 121 Numaralı Karşıyaka otobüsünün güzergâhı değişti. Çok uzun süre hizmet veren Talat Paşa ve Kahramanlar taksi-dolmuşları kaldırıldı. Hocaade Camii önünde yer alan otobüs durakları da son dönemde büyük ölçüde Lozan ve Montrö meydanları arasına taşındı. 169 numaralı Halkapınar-Balçova otobüsü, 216 numaralı Konak-Kahramanlar (bir dönem Halkapınar, Oyak Sitesi) otobüsü de kaldırıldı. Günümüzde hizmet eden Alsancak Devlet Hastanesi durağından geçen 253 Halkapınar Metro-Konak otobüsü ve Mimar Sinan durağından geçen 951 Lozan Meydanı-Konak otobüsü bulunmaktadır. 253, 10-15 dakikada bir geçerken, 951 için 50 dakika veya bir saatlik sefer sıklığı verilmesi uygun görülmüştür (Web 7, Eshot 2022).

2018 Mart ayında başka tür bir toplu taşıma aracı Alsancak’ta görülmeye başlamıştır. Fahrettin Altay Meydanı ile Halkapınar arasında işleyen tramvay Alsancak’ın en yoğun caddelerinden biri olan Şair Eşref Bulvarından geçmektedir. Bu durum yol güzergâhlarında tek yön düzenlemelerini de getirmiştir. Metro ve İzban güzergâhları ise, Kahramanlar tarafında ve alanın biraz çeperinde yer almaktadır. En yakın duraklar Alsancak Gar ve Hilal olarak konumlanmış durumdadır.

Alanda üç adet katlı otopark yapılmıştır. Alsancak Katlı Otoparkı, Punta Katlı Otoparkı adıyla da anılan, Alsancak Limanı karşısında yer alan ve İzelman A.Ş. tarafından çalıştırılan 456 araç kapasiteli otopark 1980’lerin ikinci yarısında inşa edilmiştir. Katlı otoparklar içinde, 1264 araç kapasitesi ile en büyüğü Kahramanlar Katlı Otoparkıdır. 2003 yılında hizmete girmiştir, 2016 yılında İzelman tarafından işletilmeye başlanmıştır. 2015’de Şair Eşref Bulvarı üzerinde 280 araçlık Tam Otomatik Alsancak Otoparkı yapıldı (Web 8). Kültürpark’ta 594 araçlık İzelman Kültürpark

Yeraltı Otoparkı yapıldı. Ağustos 2009'da hizmete açıldı. 2005 yılında Atatürk Spor Salonu önü 133 araç kapasiteli yeraltı otoparkı yapıldı.

Bu çabalardan izlendiği üzere tüm kentte olduğu gibi Alsancak'ta da giderek artan trafik yüküne cevap vermek ve giderek artan otopark ihtiyacının çözümüne yönelik olmak üzere birçok uygulama yapılmıştır. Bununla birlikte Alsancak trafiği özellikle zirve saatlerde ana caddeler üzerinde yoğun biçimde seyretmektedir. Bu yoğunlukta, konutlar kadar işyeri kullanımlarının giderek artmasının payı bulunmaktadır. Otopark sorunu katlı otoparklar, yeraltı otoparkları, birçok sokağın bir şeridinin otopark yapılması gibi önlemlerle çözülmeye çalışılsa da neredeyse her sokakta en az bir şeridin park yeri olarak kullanıldığı izlenmektedir. Tüm bu uygulamalara karşın Alsancak otopark sorununun ciddi olarak hissedildiği bir alan olma özelliğindedir.

Hâlihazırdaki Mahalle Nüfuslarına İlişkin Bazı İstatistikler

Mahalle-ler	Yaş Grubu				2018 Nüfusu Toplam	2018 Nüfusu Erkek	2018 Nüfusu Kadın	Mesken	Özel İşyeri
	0-6	7-14	15-64	65+					
Alsancak	218	367	4285	1169	6.039	2.978	3.061	4472	4718
Kültür	427	622	5739	2064	8.852	3.818	5.034	5519	2344
Mimar Si.	388	472	4337	1278	6.475	2.910	3.565	4074	1322
Toplam	1033	1461	14361	4511	21366	9706	11664	14065	8384

Tablo: 4 Alsancak Mahalleleri Nüfus Yapısı (Kaynak: Konak Belediyesi, 2022)

Alsancak, Kültür ve Mimar Sinan mahallelerindeki ortalama hanehalkı büyüklüğü nüfusun mesken sayısına bölünmesi ile 1,52 kişi olarak hesaplanmıştır. Aynı yıl Türkiye'de ortalama hanehalkı büyüklüğü 3,41 iken İzmir'de 2,98'dir (İzmir Valiliği, 2022). Cinsiyet oranı (%) erkek/kadın 2018 yılında Türkiye'de 100,7; İzmir'de 99,3 iken üç mahalle toplamında ise 83,2 olarak hesaplanmıştır. Bu oranlar İzmir'de Türkiye toplamında gözlenenenden daha yüksek olan kadın nüfus oranının Alsancak semtinde daha da yüksek olduğunu göstermektedir (İzmir Valiliği, 2022)

Mahallelerdeki nüfusun yaş gruplarına göre dağılımında 0-6 yaş nüfusu oranı % 4,83; 7-14 yaş nüfusu oranı % 6,84; 15-64 yaş nüfusu oranı % 67,21; 65 yaş ve üstü nüfusu oranı % 21,11'dir. TÜİK verilerine göre ise İzmir il nüfusunda bu oranlar 65 yaş üzeri için %10,88; 15-64 yaş grubu için %70,27 hesaplanmıştır. Bu sayılar da üç mahalledeki yaşlı nüfus oranının İzmir il nüfusuna göre yüksek olduğunu göstermektedir.

Konut ve işyeri sayıları incelendiğinde Alsancak Mahallesinde konut sayısından daha fazla sayıda işyeri olduğu, Kültür Mahallesinde konut sayısının yarısı kadar işyeri bulunduğu, Kordon'a görece daha uzakta yer alan Mimar Sinan Mahallesinde ise işyerlerinin konut sayısının üçte biri kadar olduğu izlenmektedir. Hanchalkı açısından ise yaşlı ve kadın nüfusun kentin diğer yerlerine göre daha fazla olduğu izlenmektedir. Alsancak bölgesi yapılanmasını büyük ölçüde 1990'ların başında tamamladığından, insanlarla birlikte, giderek yaşlanmakta olan binaların da önümüzdeki dönemde sağlıklılaştırma veya yenilenme ihtiyacı içinde bulunacakları düşünülmektedir. Tekil binalardan oluşan bir alanda bu çabaların ne ölçüde kolay olacağı ise belirsizdir.

Tartışma ve Sonuç

Alsancak, Cumhuriyet öncesinin Frenk Mahallesi ve çoğunlukla yabancı nüfusun yaşadığı mahallelerin yer aldığı alan. İş alanları, eğlence ve konaklama tesislerinin nitelikli konutların bulunduğu alan. Ve büyük bir yangının yok ettiği, kalan yıkıntılarla baş edilmesinde zorlanılan alan. Yeniden inşa edilen, modern mimarinin izlendiği alan. Sonra yeniden ve yeniden inşa edilen alan. Rant baskısının yoğun bir biçimde hissedildiği, fiziksel eskimeden önce ekonomik eskimenin olduğu alan. Gittikçe yükselen yapıların yer aldığı alan. Konut alanından ticaret alanına dönüşmekte olan bir alan.

Alsancak öyle özel bir konuma sahip ki, kentin neredeyse tam kalbinde yer alıyor. Körfezde gün batımının en güzel görüldüğü yer burası. Ulaşım güzergâhlarının kesişme noktasında yer alıyor. Geleneksel merkeze yürüme uzaklığında bulunuyor. İki özel meydana sahip, biri resmi kutlamaların 1932'lerden beri, 90 yıldır yapıldığı Cumhuriyet Meydanı, diğeri konser ve mitinglerin toplanma alanı olan Gündoğdu Meydanı. Kentin yıllarca en önemli toplanma alanı olan Fuar'ın yer aldığı Kültürpark'ın da Alsancak'ta yer aldığı izleniyor.

Bugünkü Alsancak önceki yıllardaki ihtişamından bir miktar uzaklaşıyor. Gabari yönünden ve parselde kapladığı alan yönünden üst sınırlarına ulaşmış apartmanlar ne kadar lüks malzeme ve tesisata sahip olursa olsun bahçe, ışık, manzara, esinti gibi olanaklara ulaşmakta zorlanıyorlar. Birçok alanda apartmanlardaki eskime, otoparksız sokaklar, donatı eksiklikleri yaşam kalitesini zorluyor. Alanda var olan donatıların yıllardır bu alanda olduğu, alanın gabari artışı karşısında yenilerinin eklenemediği, kamusal kullanımlarda bir artış olamadığı görülüyor. Yapılarda ticari ve büro kullanımları ile konut kullanımları karma olarak bulunuyor. Bu karışımın konut aleyhine azaldığı durumlarda konut sakinlerinin rahatlığı etkileniyor.

Alsancak olarak nitelenen alan artık neredeyse alabileceği gabarilerin tamamını alarak demiryoluna ve bulvarlara dayandı. Gidecek yeri kalmadı. Ama Alsancak ismi kendi mahalle sınırları ile bitmedi. Rant sağlanabilecek ismini aldı ve demiryolunun ötesine ve Mürselpaşa Bulvarının ötesine taşıdı. Buradaki çok katlı lüks projeler de Alsancak'ta diye anılmaya başladı.

Bu öyküden neler görüldü? İlk olarak bugünkü birçok kazanımımız ve değerlerimizin geçmişten gelmekte olduğu bir kez daha görülmektedir. İkinci olarak ise yine bugünkü birçok sorun ve kaybettiklerimizin de geçmişteki yaşananlarla bağlantısının bulunduğu görülmektedir.

Geçmişteki kazanımlarımızı korumak ve bugünkü sorunlarımızı çözmek için ortak çabaların ve ortak aklın gerektiği kanısındayım. Bugün var olan değerlerimizin hangilerini geleceğe taşımak üzere yapılacakların neler olduğu ve var olan sorunları çözmek üzere ne tür eylemlere gerek olduğu konusunun daha fazla müzakere edilmesine ve birlikte çalışılmasına ihtiyaç bulunduğu açıktır. Bu çalışmanın da daha yaşanabilir bir dünya için el birliği içinde çalışma gereksinmesinin benimsenmesine vesile oluşturabilmesi beklenmektedir.

NOT:

Bu çalışma, 15-17 Aralık 2022 tarihlerinde İzmir'de gerçekleşmiş olan İzmir'in Yüzyılı Sempozyumu'nda yazar tarafından sunulmuş olan, "İzmir'in 100 Yıllık İnşası: Alsancak Semti Üzerinden Bir Anlatım ve Değerlendirme" isimli yayınlanmamış bildirinin genişletilmiş versiyonudur.

Kaynakça

- Akbayırılı, Özgecan, 1923'ten Günümüze İzmir'de Planlama Kararları İle Konut Dokusu ve Mimarisinin Etkileşimi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2009, İzmir.
- Ballice, Gülnur, İzmir'de 20.Yy Konut Mimarisindeki Değişim Ve Dönüşümlerin Genelde Ve İzmir Kordon Alanı Örneğinde Değerlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı Bina Bilgisi Programı Doktora Tezi, 2006, İzmir.
- Baran, Tülay Alim, Bir Kentin Yeniden Yapılanması İzmir 1923-1938, Arma Yayınları, 2003, İstanbul.
- Belediye Bankası (a), "İzmir'de Ucuz ve Sıhhiç Otrular, 1383 liraya İşçi Evleri", Belediyeler Dergisi, , Yıl:1, Sayı:6, 1936, s.61.
- Belediye Bankası (b) , "İzmir Urayının Çalışması", İzmir Urbayı Doktor Behçet Uz'un 1934-1935 Yılına Ait İşler Hakkında İzahı, Belediyeler Dergisi, Yıl:1, sayı:6, 1936 s.42-59.
- Bilsel, Cana "İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası", Ege Mimarlık Dergisi, Ekim 2009, s.12-17.
- Çetin, Sıdika İğci, İzmir'in Yangın Bölgesinde 1922-1965 Yılları Arasında Yaşanan Mekansal Değişim ve Dönüşümlerin Konut Bağlamında Değerlendirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Programı Doktora Tezi, 2004, İzmir.
- Çırak, Ayşegül, Kaya, Nezihat Köşklük, Yörür Neriman, Alsancak Kentsel Sit Alanı Kararı ve Bölgenin Koruma Sürecine Dair Tartışma ve Öneriler, Meltem No. 10 Kış/Winter 2021, 44-61.
- Coral, Mehmet, Ateşin Gelini, Gavur İzmir, Doğan Kitap, 2008, İstanbul.
- İmar ve İskan Bakanlığı, 50 Yılda İmar ve Yerleşme 1923-1973, İmar ve İskan Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü Araştırma Dairesi Başkanlığı Teksir Matbaası, 1973, Ankara.
- İzmir Belediyesi, İzmir Şehri İmar Planı Raporu, İzmir Belediyesi yayını, 1939, İzmir.
- İzmir Belediyesi, İzmir Şehri İmar Komisyonu Raporu, İzmir Belediyesi yayını, 1951, İzmir.
- İzmir Belediyesi, Beyaz Kitap, DDY Matbaası, 1954, İzmir.
- İzmir ve Havalisi Asariyatika Muhipleri Cemiyeti, İzmir Rehberi, 1934, Resimli Ay Matbaası, İstanbul.
- İzmir Şehri Milletlerarası İmar Planı Müsabakası Jüri Raporu, Arkitekt, 1952, sayı: 5-8, s. 120-121.
- İzmir Valiliği, <http://www.izmir.gov.tr/istatistiklerle-izmir> adresinden 25.10.2022 tarihinde erişildi.

- Koç, Hülya. “1940-1960 Döneminde İzmir Alsancak’ta Konut Yapı Kooperatifleri ve Konut Sunumu”, Egemimarlık, 2018/1-2, Sayı:98-99, sayfa 20-23, 2018, İzmir.
- Koç, Hülya, Cumhuriyet Döneminde İzmir’de Sosyal Konut ve Toplu Konut Uygulamaları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Yayın No: MİMF-01-DK-003, 2001, İzmir, 413 sayfa.
- Koç, Hülya, “Zamanda Yolculukta Yazlık Mekânlarımız Alsancak Yaz Sinemaları”, İzmir Kent Kültürü Dergisi, Yıl:1, No:4, 2001, İzmir, s.5-10.
- Koç, Hülya, “Bir Zamanlar Kooperatif Konutları..”, Kent, Planlama, Politika, Sanat, Derleyen : İlhan Tekeli, İkinci Kitap, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, 1994, Ankara, s.405-421.
- Koç, Hülya, İzmir’de Cumhuriyet Döneminde Toplu Konut Uygulamaları, Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, Yüksek Lisans Tezi, 1981, İzmir.
- Konak Belediyesi, <https://www.konak.bel.tr/sayfa/alsancak-mahallesi>; <https://www.konak.bel.tr/sayfa/kultur-mahallesi>; <https://www.konak.bel.tr/sayfa/mimar-sinan-mahallesi> 25.10.2022 tarihinde erişildi.
- Konak Belediyesi Etüd Proje Müdürlüğü’nün “Belediyemiz Bölgesine İlişkin Değişikliği İlçe Sınırları İçerisinde Yer Alan Alsancak 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Plan Notu” konusundaki Raporu, Mart 2021, https://www.konak.bel.tr/files/plan/raporpdf_14-06-2021_11-32-26.pdf adresinden 12.12.2022 tarihinde erişildi.
- Kültürpark Şube Müdürlüğü, <https://www.kulturparkizmir.org/tr/KurulusÖyküsü>, 2.11.2022 tarihinde erişildi.
- Olgaç, Ulvi, Güzel İzmir Ne İdi, Ne Oldu?, Meşher Basımevi, 1939, İzmir.
- Oral, Uğur <http://www.uguroral.com.tr/arastirma/izmir-enternasyonal-fuarinin-tarihcesi>, 2.11.2022 tarihinde erişildi.
- Özeçoğlu, Halil, Modernleşme Sürecinde İzmir’de İtalyanların Eğitimi, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, ÇTTAD, VII/16-17, 2008/Bahar-Güz, s. 3 -18
- Say, Mehmet, İjiyen Bakımından İzmir Şehri, Bilgi Matbaası, 1941, İzmir.
- Serçe, Erkan; Yılmaz, Fikret, Yetkin, Sabri, Küllerinden Doğan Şehir, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, Kent Kitaplığı Dizisi, No:45, 2003, İzmir.
- Serçe, Erkan, “İzmir’in Düşlerde Kalan İmarı”, KNK İlkbahar 2020, sayı:42, sayfa 16-21
- Serim, Erkal, Yıkım Yapım Satım Olgusu ve Kentsel Yenileme – İzmir Alsancak Örnek Olay Üzerinde Bir Araştırma, Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi, Doktora Tezi, 1979, İzmir.
- Seymen, Ülker Baykan “Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği”, Üç İzmir,

s. 297-321, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Yurdkoru, Suat vd., İzmir Şehir Rehberi 1941, İzmir Belediyesi Neşriyatı, Meşher Matbaası, 1941, İzmir.

Web Kaynakları:

Web 1 <https://www.izmirsj.k12.tr/index.php/tr/aday-ogrenci/okulumuzun-tarihi.html>

Web 2 https://tr.wikipedia.org/wiki/İzmir_Özel_Türk_Koleji

Web 3 Halil Özeçoğlu, Modernleşme Sürecinde İzmir’de İtalyanların Eğitimi, ÇTTAD,VII/16-17, (2008/Bahar-Güz), s. 10

Web 4 <https://behcetuzsch.saglik.gov.tr/TR-105885/tarihcemiz.html>

Web 5 https://tr.wikipedia.org/wiki/Alsancak_Hocazade_Camii

Web 6 Vikipedi, https://tr.wikipedia.org/wiki/İzmir_Atatürk_Spor_Salonu adresinden 10.11.2022 tarihinde erişildi.

Web 7 (Eshot, 2022)https://www.eshot.gov.tr/tr/UlasimSaatleri_adresinden_9.11.2022 tarihinde erişildi.

Web 8 <http://www.arkiv.com.tr/proje/izmir-otomatik-otopark/4728>

NOT:

Bu çalışma, 15-17 Aralık 2022 tarihlerinde İzmir’de gerçekleşmiş olan İzmir’in Yüzyılı Sempozyumu’nda yazar tarafından sunulmuş olan, “İzmir’in 100 Yıllık İnşası: Alsancak Semti Üzerinden Bir Anlatım ve Değerlendirme” isimli yayınlanmamış bildirinin genişletilmiş versiyonudur.

