

SİYASET BİLİMİ, ULUSLARARASI İLİŞKİLER VE KAMU YÖNETİMİ

ALANINDA ARAŞTIRMALAR VE DEĞERLENDİRMELER

HAZİRAN 2026

EDİTÖR

Doç Dr. Ahmet İŞLER

İmtiyaz Sahibi / Yaşar Hız
Yayına Hazırlayan / Gece Kitaplığı

Birinci Basım / HAZİRAN 2026 - Ankara
ISBN / 978-625-321-150-9

© copyright

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

Gece Kitaplığı

Kızılay Mah. Fevzi Çakmak 1. Sokak
Ümit Apt No: 22/A Çankaya/ANKARA
0312 384 80 40
www.gecekitapligi.com / gecekitapligi@gmail.com

Baskı & Cilt

Bizim Büro
Sertifika No: 42488

**SİYASET BİLİMİ, ULUSLARARASI
İLİŞKİLER VE KAMU YÖNETİMİ
ALANINDA ARAŞTIRMALAR VE
DEĞERLENDİRMELER**

HAZİRAN 2026

EDİTÖR

Doç Dr. Ahmet İŞLER

gece
kitaplığı

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM 1

ANKARA'DA TRAFİK YOĞUNLUĞU VE KENT İÇİ ULAŞIM POLİTİKALARI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Kemal YAMAN, Nur Banu KARAKUŞ 7

BÖLÜM 2

TÜRKİYE'DE GENÇLERİN AVRUPA VE BALKANLAR ALGISI: TARİH EĞİTİMİ, AİDİYET VE KÜLTÜRLERARASI DUYARLILIK

Onur KINLI, İrem ÖZGÖREN KINLI 27

BÖLÜM 3

SİYASET PSİKOLOJİSİ: KAVRAMSAL VE TEMEL YAKLAŞIMLAR

Zeynep ARPA 47

BÖLÜM 4

PANDEMİ SÜRECİNDE AKILLI KENT SÖYLEMİ: TEKNOLOJİK ETKİNLİK VE YETERSİZLİKLER ÜZERİNE BİR ANALİZ

Yasemin HAYTA 61

BÖLÜM 1

ANKARA'DA TRAFİK YOĞUNLUĞU VE KENT İÇİ ULAŞIM POLİTİKALARI ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Kemal YAMAN¹, Nur Banu KARAKUŞ²

¹ Prof. Dr., Karabük Üniversitesi, ORCID: 0000-0001-9844-4264

² Bilim Uzmanı, Karabük Üniversitesi, ORCID: 0009-0006-5840-8107

GİRİŞ

Büyükşehirlerde yaşanan hızlı nüfus artışı ve özel araç kullanımındaki artış, trafik yoğunluğunu günümüzde şehirlerin en önemli sorunlarından biri haline getirmiştir. Türkiye'nin başkenti Ankara son yıllarda artan nüfus ve genişleyen yerleşim alanları sebebiyle bu sorunu yoğun şekilde yaşayan şehirlerden biridir. Özellikle kamu kurumlarının, iş merkezlerinin ve ticari alanların belirli bölgelerde toplanması, sabah ve akşam saatlerinde trafikte ciddi derecede yoğunluk yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu yoğunluk; zaman kaybı, çevre kirliliği, ekonomik maliyetler ve yaşam kalitesinin düşmesi gibi birçok olumsuz sonuç doğurmaktadır.

Bu çalışmada, Ankara'daki trafik yoğunluğunun arkasında yatan temel nedenler kentsel politikalar açısından incelenmiş ve uygulanan ulaşım kararları değerlendirilmiştir. Çalışma hazırlanırken konuyla ilgili makaleler, tezler, TÜİK verileri ve Ankara Ulaşım Ana Planı raporları incelenerek analiz edilmiştir. Ayrıca şehirdeki raylı sistemler, otobüs hizmetleri ve akıllı ulaşım uygulamalarının mevcut durumu ele alınmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda, trafik problemini çözmek için sadece yeni yollar açmanın veya köprülÜ kavşaklar yapmanın yeterli olmadığı, bu yatırımların bir süre sonra trafiğe daha fazla aracın çıkmasına neden olduğu görülmüştür. Bu nedenle Ankara'nın ulaşım sorununu kalıcı olarak çözebilmek için; özel araç kullanımını azaltmayı hedefleyen, toplu taşımayı ve raylı sistemleri geliştirip, teşvik eden sürdürülebilir ulaşım politikalarının hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Kentsel alanlar, ekonomik faaliyetlerin, sosyal ilişkilerin ve idari mekanizmaların merkezidir. Bu mekanizmaların sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için kent içi ulaşım sistemlerinin düzenli ve sağlıklı çalışması gerekmektedir. Kentleşmenin hız kazanması, modern kentleri bir yandan büyüme merkezi haline getirirken, diğer yandan da çözülmesi gereken ciddi altyapı sorunlarıyla karşı karşıya bırakmıştır. Bu sorunların en başında gelen kent içi trafik yoğunluğu, yalnızca yollarda harcanan zamanı artırmakla kalmamakta; çevre kirliliği, ekonomik kayıplar ve kişilerin günlük yaşam kalitesinin düşmesi gibi birden çok olumsuz sonuç doğurmaktadır. Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanmasında sürdürülebilirliğin gözetilmemesi, şehirleri içinden çıkılmaz bir trafik kriziyle karşı karşıya bırakmakta ve bu durum kentsel yaşamı sorunlu hale getirmektedir (Akbulut, 2016).

Türkiye'nin başkenti ve ikinci büyük şehri olan Ankara, kentsel gelişim süreci ve ulaşım politikaları açısından kendine has dinamiklere sahip bir kenttir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında belirli bir plan dâhilinde inşa edilmeye başlanan kent, ilerleyen yıllarda yaşanan yoğun göç dalgaları ve hızlı nüfus artışı ve karar organlarının hatalı uygulamaları nedeniyle

planlı yapısını koruyamamıştır. Ankara’da trafik yoğunluğunun fazla olmasının en temel nedenlerinden biri, kentin idari ve ticari fonksiyonlarının uzun yıllar boyunca belirli merkezlerde toplanmış olmasıdır. Kamu kurumlarının, bakanlıkların, üniversitelerin ve iş merkezlerinin Kızılay ve Ulus gibi ana merkezlerde toplanması, sabah ve akşam saatlerinde şehrin genelinde çok ciddi bir trafik sıkışıklığına yol açmaktadır. Nüfusun yeni yerleşim alanlarına kaymasına rağmen istihdam merkezlerinin büyük oranda aynı kalması, kentsel hareketliliği tek bir hatta bağımlı hale getirmiştir.

Bu çalışmanın temel amacı, Ankara’da her geçen gün artan trafik yoğunluğunun mekânsal ve yönetsel nedenlerini kentsel politikalar çerçevesinde analiz etmektir. Bu doğrultuda, şehirdeki mevcut toplu taşıma altyapısı, raylı sistem projeleri ve akıllı ulaşım uygulamaları değerlendirilmiş, Ankara’nın trafik sorununa çözüm üretebilecek sürdürülebilir ulaşım politikaları tartışılmıştır.

1. KENT İÇİ TRAFİK SORUNUNUN ÇÖZÜMÜNE YÖNELİK TEORİK YAKLAŞIMLAR

1.1. Kentsel Mekan ve Hareketlilik İlişkisi

Kentsel mekan, toplumsal ilişkilerin, ekonomik üretim süreçlerinin ve yönetsel kararların somutlaştığı hareketli bir yapıdır. Şehirlerin fiziksel olarak büyümesi ve nüfus yapısının karmaşıklaşması, bu mekan üzerindeki hareketlilik ihtiyacını kentsel siyasetin merkezine taşımıştır. Kentsel mekanların, insanların toplumsal yaşamı üzerindeki etkilerinin önemi oldukça fazladır. Hem toplumsal hem de kamusal kullanımları ile insanları birleştirir, birbirleri arasındaki iletişim ve etkileşimi artırır ve sosyalleşmelerinin önünü açarlar (Doğan, 2023). Kentsel hareketlilik, bireylerin ev, iş, eğitim, sağlık ve sosyal ihtiyaçlarına ulaşabilmesi için kent mekanı üzerinde gerçekleştirdikleri yer değiştirme faaliyetlerinin bütünüdür. Ancak bu hareketlilik, kentsel mekanın nasıl organize edildiğiyle doğrudan ilişkilidir. Arazi kullanımı ile ulaşım sistemleri arasındaki bu karşılıklı bağ, kent içi ulaşım politikalarının temelini oluşturur. Kentsel alanlardaki yerleşim kararları ve imar politikaları, ulaşım talebinin hacmini ve yönünü belirleyen en birincil etkidir (Akbulut, 2016). Konut alanlarının iş merkezlerinden kentsel politika yoluyla ayrıştırıldığı şehir formlarında, hareketlilik ihtiyacı zorunlu olarak artmakta ve bu durum ulaşım altyapısı üzerinde yapısal bir baskı oluşturmaktadır. Tarihsel süreçte kentsel mekanın organizasyonu, üretim biçimlerinin değişimiyle paralel bir şekilde ilerlemiştir. Sanayi devrimi öncesinin yürünebilir, kompakt ve içe dönük şehir modeli; sanayileşme, motorlu taşıtların icadı ile birlikte yerini şehrin dış

kısımlarına doğru hızla saçılan metropollere bırakmıştır. Bu mekansal dönüşüm, kent sakinlerinin günlük yaşam alışkanlıklarını kökten değiştirirken, kentsel yönetimlerin de ulaşım hizmetlerini sunma biçimini dönüştürmüştür. Modern kent yönetimi anlayışında ulaşım, yalnızca teknik bir altyapı hizmeti veya mühendislik problemi olarak görülemez. Aksine ulaşım; kentsel kaynakların nasıl bölüşüleceğini, hangi toplumsal sınıfların kentsel mekânın merkezine veya çevresine erişebileceğini ve kamu bütçesinin hangi ulaşım türlerine aktarılacağını belirleyen ideolojik ve siyasi bir karar mekanizmasıdır. Ulaşım yatırımları, kentsel mekânın biçimlenmesini doğrudan etkileyen, kentsel fonksiyonların yer seçimi kararlarında etkisi olan ve kentin gelişim yönünü belirleyen temel etkenlerden biridir (Özbay, 2018).

1.2. Karayolu Odaklı Planlama ve Tetiklenmiş Talep

Yüzyılın ortalarından itibaren dünya genelindeki birçok büyükşehirde, kentsel ulaşım sorunlarına ve artan araç sayısına yönelik geliştirilen yaklaşım "karayolu odaklı planlama" olmuştur. Bu yaklaşım, trafikte yaşanan sıkışıklığı basit bir arz-talep dengesizliği olarak görmektedir. Soruna oldukça düz bir mantıkla yaklaşmaktadır. Bu mantığa göre bir yolda trafik sıkışıklığı varsa, yolun kapasitesi yetersizdir; o halde şerit sayıları artırılmalı, yeni köprülülük kavşaklar, altgeçitler ve otobanlar inşa edilerek yol kapasitesi genişletilmelidir. Ancak kentsel ulaştırma ekonomisi ve kentsel politikalar literatürü, bu mantığın uzun vadede tam iş görmediğini kanıtlamış, bu durum, ulaşım literatüründe "Tetiklenmiş Talep" veya "Yaratılmış Talep" şeklinde kavramsallaştırılmaktadır.

Tetiklenmiş talep kavramı, kent içindeki bir arterde yol kapasitesinin genişletilmesi, kısa vadede trafiği rahatlatıyor gibi görünse de, orta ve uzun vadede o yolu kullanan araç sayısının katlanarak artmasına neden olmaktadır. Bunun temel sebebi, yol kapasitesinin artmasının özel araçla seyahat etmenin zaman ve yakıt maliyetini düşürmesidir. Trafikğin açıldığını gören kent sakinleri, daha önce toplu taşımayı kullanırken özel araçlarına yönelmekte; seyahat saatlerini trafiğin yoğun olduğu saatlere kaydırmakta veya daha uzak mesafelerdeki rotaları tercih etmeye başlamaktadır. Karayolu altyapısına yapılan her yeni yatırım, aslında özel otomobil sahipliğini ve kullanımını doğrudan teşvik eden gizli bir sübvansiyon işlevi görmektedir. Yol genişletme politikaları, ulaştırma sorununu çözmek bir yana, kentsel mekânın daha fazla asfaltla kaplanmasına, yaya akslarının parçalanmasına ve özel araç bağımlılığının artmasına yol açmaktadır. Yerel yönetimlerin trafiği sıkışıklığını gidermek amacıyla inşa ettiği çok katlı kavşaklar, birkaç yıl içinde kendi tıkanıklığını üreten bir sisteme dönüşmektedir (Downs, 1962). Aksine bir uygulamada trafik sıkışıklığından

kaynaklanan zaman kaybı, aşırı yakıt tüketimi, trafikte dur kalkdan kaynaklı karbon emisyonundaki artış gibi sorunlara yol açmaktadır.

1.3. Ulaşım Ekonomisinde Sıkışıklık Maliyetleri ve Çelişkileri (Braess ve Downs-Thomson)

Kentsel ulaşım ağlarının yönetimi, matematiksel ve ekonomik bazı yapısal çelişkileri bünyesinde barındırır. Ulaşım ekonomisinde sıkışıklık maliyeti; bir sürücünün trafiğe çıkmasıyla birlikte hem kendisine zaman ve yakıt kaybı olarak hem de diğer tüm sürücülere yolu yavaşlatarak yüklediği marjinal zararların toplamıdır. Bireysel aktörler rasyonel davranarak kendi seyahat sürelerini optimize etmeye çalışırken, toplumsal ölçekte tam bir verimsizlik ve kilitlenme durumu ortaya çıkabilir. Bu durumun ulaştırma şebekelerindeki en somut karşılığı "Braess Paradoksu"dur. Alman matematikçi Dietrich Braess tarafından ortaya atılan bu teoriye göre, sıkışık bir ulaşım ağına trafiğin akışını rahatlatmak amacıyla yeni bir yol eklenmesi, sürücülerin bencilce en kısa rotayı tercih etme eğilimleri nedeniyle, ağdaki genel seyahat süresini kısaltmak yerine tam tersi bir şekilde uzatabilir. Bireysel fayda maksimizasyonu bütünsel kentsel faydanın çöküşüne yol açmaktadır (Braess, 1968). Bu konuda LeBlanc (1975) ve Sheffi (1985)'in de araştırma ve çalışmaları bulunmaktadır. Ceylan (2009)'un bildirdiğine göre; Bu yaklaşımı doğrulayan bazı uygulama örnekleri bulunmaktadır. Bunlardan biri Stuttgart'da şehir içi yollarının genişletilmesinden sonra ortaya çıkan sıkışıklıkların azaltılabilmesi için yeni inşa edilen bir yol kesiminin trafiğe kapatılmasıdır (Knodel 1969). Başka bir uygulama ise 1990 yılında New York'ta bir caddenin trafiğe kapatılmasından sonra aynı bölgede trafik sıkışıklıklarının azaldığı görülmüştür (Kolata 1990).

Bir diğer önemli teorik yaklaşım ise "Downs-Thomson Paradoksu"dur. Bu paradoks, kent içi özel araç trafiğinin ortalama hızının, toplu taşıma sisteminin, özellikle raylı sistemlerin ve ayrılmış hatların kalitesi ve hızı tarafından belirlendiğini ileri sürer. Eğer bir kent yönetimi sürekli karayollarına yatırım yapar ve toplu taşımayı ihmal ederse, toplu taşımanın kalitesi düşer ve yolcular bu sistemden kaçarak özel araç kullanmaya başlar. Karayoluna geçen her yeni sürücü, trafiği daha da sıkıştırır. Sonuç olarak, karayolu genişletilse bile, toplu taşıma çöktüğü için hem özel araçların hem de toplu taşıma araçlarının ortalama seyir hızı düşer. Kent içi ulaşım sorunlarının çözümünde toplu taşıma şebekelerinin hız ve konfor açısından özel araçlardan daha avantajlı bir konuma getirilmesi hayati önem taşımaktadır. Downs-Thomson Paradoksu'nun da işaret ettiği üzere, özel araç trafiğini rahatlatmanın tek rasyonel yolu, karayolunu büyütmek değil; toplu taşıma sistemini o

karayoluyla rekabet edebilecek düzeyde güçlendirmek ve özel araç talebini kentsel politika araçlarıyla bastırmaktır (Downs, 1962; Thomson, 1977).

2. ANKARA KENT İÇİ ULAŞIM TÜRLERİNİN ANALİTİK DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. Raylı Sistem Şebekesi

Modern metropollerde trafik yoğunluğunu azaltmanın ve kentsel hareketliliği sürdürülebilir kılmanın en etkili yolu, yüksek kapasiteli raylı sistem şebekeleridir. Ankara'nın raylı sistem altyapısı, 1996 yılında hizmete giren AŞTİ-Dikimevi arasındaki hafif raylı sistemi (Ankaray) ve 1997 yılında açılan M1 Batıkent-Kızılay metrosu ile başlamıştır. Bu iki hat, kentin doğu-batı ve kuzey-güney akslarındaki ilk omurgayı oluşturmuş ve Kızılay merkezli seyahat talebinin karşılanmasında uzun yıllar boyunca hayati bir rol oynamıştır. Ancak kentin nüfusunun hızla çevre ilçelere kayması karşısında, raylı sistem ağının genişletilmesi süreci kentsel politikalar düzeyinde uzun süren bir duraklama dönemine girmiştir. İlerleyen yıllarda merkezi yönetimin de (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) devreye girmesiyle tamamlanan M2 Çayyolu, M3 Eryaman-Törekent ve M4 Keçiören hatları sisteme dahil edilmiş olsa da, bu hatların işletme ve entegrasyon süreçlerinde ciddi yönetsel sorunlar yaşanmıştır.

Ankara'daki raylı sistem şebekesinin en büyük yapısal sorunu, hatlar arasındaki fiziki ve operasyonel entegrasyonun zayıflığıdır. Örneğin, Keçiören metrosunu (M4) kullanan bir yolcunun Batıkent (M1) veya Çayyolu (M2) aksına geçebilmesi için Atatürk Kültür Merkezi (AKM) istasyonunda uzun aktarma koridorlarını yürümek zorunda kalması seyahat konforunu düşürmektedir. Benzer şekilde, TCDD tarafından işletilen ve kenti doğu-batı ekseninde (Sincan-Kayaş) kat eden Başkentray banliyö hattı ile belediyeye bağlı metro hatları arasında tam zamanlı bir tarife ve sefer senkronizasyonu uzun süre tam anlamıyla kurulamamıştır. Şehir içi ulaşımda raylı sistemlerin özel araçlara karşı gerçek bir alternatif oluşturabilmesi için, istasyon tasarımlarının aktarma sürelerini minimuma indirecek şekilde kurgulanması ve "Park Et-Devam Et" (Park and Ride) otopark altyapısının istasyon çevrelerinde yaygınlaştırılması gerekmektedir (Bostancı ve Tanrıvemiş, 2024). Ankara'da metro istasyonlarının yakınlarında araç park edecek güvenli ve ekonomik alanların sınırlı olması, çevre ilçelerden merkeze gelen sürücülerin metroya geçiş yapmak yerine yolculuklarına özel araçlarıyla devam etmelerini tetiklemekte ve bu durum ana arterlerdeki araç yükünü sürekli kılmaktadır. Ankara'da son verilere göre (Haziran 2026) halen Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen 57 istasyon ve 67,93 km raylı sistem ağı bulunmaktadır (EGO, 2026a).

Ayrıca TCDD Taşımacılık tarafından işletilen 37,4 kilometrelik banliyö hattı ile birlikte bu uzunluk 102 kilometreye ulaşmaktadır. Ankara'nın raylı sisteminin en büyük eksikliği Esenboğa havalimanı ile kent merkezini bağlayan bir raylı sistem hattının bulunmamasıdır. Komşu başkentlerden Sofya ve Atina'da bile havaalanı-kent merkezi arasında raylı sistemin varlığı 6 milyonluk Ankara'da olmaması önemli bir eksikliklerdir. Ancak basına yansıyan haberlere göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, YHT Gar-Kuyubaşı-Esenboğa Havalimanı Metro Hattı Projesi için yapım ihalesinin 30 Haziran'da gerçekleştirileceğini bildirmiştir (AA, 2026).

2.2. Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma ve EGO Otobüs İşletmeciliği

Ankara genelinde yolcu taşımacılığının en büyük yükünü, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı EGO Genel Müdürlüğü tarafından işletilen geniş otobüs filosu sırtlamaktadır. EGO otobüsleri, raylı sistemlerin ulaşamadığı uzak mahalleleri, çevre yerleşimleri ve yeni genişleme alanlarını kentin ana merkezlerine bağlayan besleyici hatlardır. Ancak Ankara'da lastik tekerlekli toplu taşıma politikası, uzun yıllar boyunca "merkez odaklı" bir hat yapısıyla yönetilmiştir. Bu durum, kentin neredeyse tüm ilçelerinden kalkan otobüs hatlarının nihai varış noktasının Kızılay veya Ulus olması anlamına gelmektedir. Yüzlerce otobüsün aynı saatlerde kentin merkezine akması, zaten dar olan merkez sokaklarında ve bulvarlarda otobüslerin kendi iç trafiğini ve tıkanıklığını yaratmasına yol açmaktadır.

EGO otobüs işletmeciliğinin trafik yoğunluğu karşısındaki en büyük dezavantajı, kendilerine ait ayrılmış özel tercihli yolların bulunmamasıdır. Otobüsler, özel otomobiller, taksiler ve dolmuşlarla trafikte aynı kuldarda ilerlemektedir. Bu durum, trafik sıkışıklığının en yoğun olduğu saatlerde otobüslerin de kuyruklarda beklemesine, sefer sürelerinin uzamasına neden olmaktadır. Durağa zamanında gelemeyen veya içinde aşırı yoğunluk yaşanan bir otobüs hizmeti, kent sakinleri nezdinde güvenilirliğini kaybetmektedir. Toplu taşıma araçlarına trafikte öncelik tanıyan sistemlerinin eksikliği, vatandaşların toplu taşıma araçlarını kullanmalarını engellemektedir. Ankara'da otobüs hatlarının raylı sistemleri besleyecek şekilde "dikey hatlar" olarak yeniden organize edilmesi ve aktarmalı sistemin konforlu hale getirilmesi gerekirken, uzun otobüs rotalarının korunması kentsel ulaşım yönetiminin en kronik yapısal sorunlarından biri olarak varlığını sürdürmektedir.

2.3. Paratransit (Kayıtlı/Esnek) Ulaşım

Gelişmekte olan ülke metropollerinin birçoğunda olduğu gibi, Ankara'nın da kendine has bir ulaşım gerçeği bulunmaktadır. Bunlar dolmuşlar ve özel halk otobüsleridir (ÖHO). Kent içi ulaşım literatüründe "paratransit" (yarı toplu taşıma/esnek ulaşım) olarak adlandırılan bu sistemler, kamusal toplu taşıma altyapısının, yani metroların ve belediye otobüslerinin kentin büyüme hızına yetişemediği dönemlerde bir zorunluluk olarak ortaya çıkmış ve zamanla kentin vazgeçilmez bir taşıma aktörü haline gelmiştir. Ankara mavi dolmuşları, esnek rotaları, mahalle aralarına rahatça girebilme yetenekleri ve hızlı seyir kapasiteleri nedeniyle kent halkı tarafından çok yoğun bir şekilde tercih edilmektedir. Ancak bu esneklik, beraberinde kentsel trafik düzeni açısından ciddi bir disiplinsizlik sorununu da getirmektedir.

Dolmuşların sabit durak kurallarına uymayarak yolun herhangi bir yerinde yolcu indirme ve bindirme yapmaları, arkalarından gelen araç trafiğinin aniden durmasına ve ana arterlerde dalgalanma etkisiyle trafiğin kilitlenmesine neden olmaktadır. Özellikle Kızılay (Güvenpark), Ulus ve Bentderesi gibi dolmuş bekleme alanlarının kent merkezinin tam kalbinde yer alması, bu bölgelerde ciddi bir mekânsal yoğunluğa ve fiziki alan kapasitesinin zorlanmasına ve çevre kirliliğine yol açmaktadır. Para-transit ulaşım türlerinin kent içi ulaşımına esneklik katmakla birlikte, bu araçların parça başı kazanç modeline dayalı çalışması sürücüler arasında agresif bir rekabete yol açmakta, bu durum da hem trafik güvenliğini tehlikeye atmakta hem de şerit kapasitelerini verimsizleştirmektedir. Özel Halk Otobüsleri ve dolmuşların, EGO'nun merkezi bilet ve denetim sistemine tam anlamıyla entegre edilmesindeki gecikmeler ve bu aktörlerin sahip olduğu güçlü meslek odalarının kentsel politika kararları üzerindeki baskısı, Ankara'da bütüncül bir ulaşım reformu yapılmasının önündeki en büyük kurumsal engellerden birini oluşturmaktadır.

3. ANKARA KENT İÇİ ULAŞIMINDA ÇEVRESEL ETKİLER VE KARBON SALIMI ANALİZİ

3.1. Kent İçi Trafik Kaynaklı Hava Kirliliği

Kentsel ulaşım politikalarının başarısı günümüzde yalnızca taşınan yolcu sayısı veya azaltılan seyahat süreleriyle değil, kentin ekolojik dengesine ve hava kalitesine olan etkileriyle de ölçülmektedir. Ankara gibi çanak morfolojisine sahip metropollerde kent içi trafikten kaynaklanan emisyonlar, hava kirliliğinin en temel nedenini oluşturmaktadır. Özellikle sabah ve akşam saatlerinde ana arterlerde dur-kalk yaparak ilerleyen veya rölantide uzun süre bekleyen binlerce motorlu taşıt, kentin atmosferine karbondioksit, azot oksitleri ve

partikül madde salmaktadır. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın Ankara genelindeki istasyonlardan elde ettiği Hava Kalitesi İndeksi (HKİ) verileri, trafiğin yoğun olduğu Sıhhiye, Kızılay, Ulus ve Anadolu Bulvarı akslarında kirlilik oranlarının yılın birçok döneminde "hassas" ve "sağlıksız" sınırlarını zorladığını göstermektedir (HKİ, 2026). Şehir içi ulaşım sisteminden sorumlu kurumların karayolu kapasitesini artırmaya yönelik attığı her adımın, kentin hava kalitesini doğrudan etkilemektedir. Fosil yakıt tüketimine dayalı özel araç bağımlılığı, sadece günlük yaşam kalitesini düşürmemekte, aynı zamanda solunum yolu hastalıklarını tetikleyerek kentsel sağlık harcamaları üzerinde de görünmeyen ama çok büyük bir ekonomik yük yaratmaktadır.

3.2. Sürdürülebilir Kentsel Sürüş ve EGO Otobüs Filosunun Yeşil Dönüşümü

Lastik tekerlekli toplu taşıma araçları, özel araçlara kıyasla yolcu başına düşen karbon salımı noktasında çok daha çevreci bir alternatif sunsa da, dizel yakıtla çalışan otobüs filosunun kendisi de kentsel emisyonların önemli bir kaynağı haline gelmektedir. Bu sorunu çözmek adına Ankara Büyükşehir Belediyesi ve EGO Genel Müdürlüğü, son yıllarda ulaştırma politikalarında "Yeşil Dönüşüm" stratejisini benimsemiş ve otobüs filosunun yakıt teknolojisini değiştirmeye yönelik radikal adımlar atmıştır. Ankara, bu doğrultuda Türkiye'de filusunda en yüksek oranda Sıkıştırılmış Doğal Gaz (CNG) ile çalışan otobüs barındıran şehirlerin başında gelmektedir. Resmi verilere göre 2010 Yılı itibari ile EGO'nun araç filomuzdaki 2040 araçtan 1090 adeti CNG ile çalışmaktadır (EGO, 2026b). Doğalgaz Yakıtlı CNG teknolojisi, geleneksel dizel motorlara kıyasla partikül madde ve azot oksit salınımı %85'lere varan bir oranda düşürerek kentin hava kalitesine önemli oranda pozitif katkı sağlamaktadır. Son dönemlerde Avrupa Birliği fonları ve dış krediler vasıtasıyla tamamen sıfır emisyonlu elektrikli otobüslerin ve dizelden elektrikliye dönüştürülen yerli üretim otobüslerin EGO filosuna entegrasyonu başlatılmıştır. Toplu taşıma filolarının çevre dostu teknolojilerle dönüştürülmesi kentlerin iklim kriziyle mücadelesindeki en somut yerel yönetim hamlesidir. Ancak bu dönüşümün kalıcı olabilmesi için şarj istasyonları ve yenilenebilir enerji altyapısının eşgüdümlü inşa edilmesi gerekmektedir (Bostancı ve Tanrıvemiş, 2024).

3.3. Kentsel Isı Adası Etkisi ve Karayolu Altyapısının Yeşil Alanlar Üzerindeki Baskısı

Ankara'da uygulanan karayolu odaklı ve asfalt endeksli ulaşım politikalarının kentsel çevre üzerindeki bir diğer sonucu ise "Kentsel Isı Adası" etkisidir. Kısaca bu kavram, kent içindeki sıcaklığın eşzamanda, çevresindeki kırsal alandan daha yüksek olması olarak

tanımlanabilir (Duman Yüksel, ve Yılmaz, 2013). Kent merkezini ve ana ulaşım akslarını kaplayan binlerce kilometrelik asfalt yollar, katlı kavşaklar ve açık otopark alanları, gün boyunca güneş ışınlarını emerek ısıyı bünyesinde hapseden yapay yüzeylerdir. Bu durum, bitki örtüsünün ve yeşil alanların beton ve asfalt bariyerlerle parçalandığı Ankara merkezinin, çevre ilçelere kıyasla birkaç derece daha sıcak olmasına neden olan bir bozulma yaratmaktadır.

Geçmiş dönemlerde yolları genişletmek, şerit sayılarını artırmak veya köprülü kavşak varyantlarına yer açmak adına refüjlerdeki yetişkin ağaçların kesilmesi, Atatürk Orman Çiftliği (AOÇ) arazisi içinden geçirilen bulvar projeleri ve kentin koridorlarındaki yeşil dokunun tahrip edilmesi, ekolojik ulaştırma yaklaşımı bağlamında ciddi eleştirilere konu olan temel uygulamalardır. Modern kent planlamasında ulaşım koridorlarının aynı zamanda birer "yeşil altyapı" olarak kurgulanması, yolların etrafının karbon emici ağaç perdeleriyle örülmesi ve geçirgen yüzey malzemelerinin kullanılması gerekmektedir. Ankara'da karayolu şebekesinin yeşil alanlar aleyhine sürekli genişlemesi, kentin doğal drenaj sistemini bozarak ani sağanak yağışlarda alt geçitlerin sular altında kalmasına ve trafiğin tıkanmasına yol açan altyapısal afetleri de beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla, çevresel sürdürülebilirliği dışlayan her ulaşım kararı, Ankara'yı doğaya karşı daha savunmasız ve kırılgan bir şehir haline getirmektedir. Ancak Türkiye'de kişi başına düşen ortalama yeşil alan miktarının 2024 yılı verilerine göre 12,63 m² (CSB, 2026), Ankara'da ise 27,2 m² (2025 yılı verisi) olduğu göz önüne alındığında (ABB, 2026) Ankara bu konuda ülke ortalamasının çok üzerinde bir değere sahiptir. Özellikle son 20-25 yıldır Ankara'da açılan parklar kişi başı yeşil alan miktarının artmasında etkili olmuştur.

4. ANKARA KENT İÇİ ULAŞIM AKTÖRLERİYLE YAPILAN SAHA GÖRÜŞMELERİ

4.1. Metodoloji ve Katılımcı Profili

Kentsel ulaşım politikalarının yalnızca nicel veriler (araç sayıları, şerit kapasiteleri, bilet istatistikleri) üzerinden incelenmesi, sahadaki insani, kurumsal ve pratik dinamiklerin anlaşılmasında yetersiz kalmaktadır. Kamu politikası analizlerinde, politikanın bizzat uygulayıcıları, yürütücüleri ve etkilenen özneleriyle yapılan nitel araştırmalar, kuramsal çerçeve ile saha gerçekleri arasındaki boşluğu doldurmaktadır. Bu doğrultuda, çalışmanın bu bölümünde Ankara kent içi ulaşım şebekesinin farklı sacayaklarını temsil eden üç temel aktör grubuyla yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler, katılan aktörlerin

kurumsal kimlikleri ve mesleki güvenlikleri gözetilerek kod isimler vasıtasıyla (Katılımcı A, Katılımcı B, Katılımcı C) analiz edilmiştir. Araştırma kapsamında, kamusal ulaştırma yönetimini temsilen kıdemli bir EGO otobüs şoförü, para-transit ulaşım sektörünü temsilen Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası üyesi aktif bir dolmuş şoförü ve sivil toplum/katılımcı yönetim odağını temsilen Ankara Kent Konseyi Bisiklet Meclisi yürütme kurulu üyesi bir aktivist ile derinlemesine mülakatlar yürütülmüştür.

4.2. Kamusal Ulaştırma Penceresi: Bir EGO Otobüs Şoförünün Gözünden Ankara Trafığı

(Katılımcı A)

EGO Genel Müdürlüğü bünyesinde 14 yıldır aktif olarak görev yapan ve ağırlıklı olarak kentin en yoğun aksı olan Eskişehir Yolu koridorunda (Mesa-Kızılay hattı) direksiyon sallayan Katılımcı A ile yapılan görüşme, karayolu şebekesindeki optimizasyon sorunlarını net bir biçimde ortaya koymaktadır. Katılımcı A'ya yöneltilen "Ankara trafiğinde otobüs işletmeciliğinin önündeki en büyük operasyonel engel nedir?" sorusuna verilen yanıt, çalışmanın kuramsal kısmında ele alınan "ayrılmış otobüs şeridi" eksikliğini doğrulamaktadır. Katılımcı A'nın görüşleri şu şekildedir.

"Bizim en büyük sıkıntımız, milyarlık otobüsle arkamdaki 100 yolcuyla, tek başına giden hususi otomobille aynı kuyrukta beklemek zorunda kalmamız. Sabah Mesa durağından Kızılay'a normalde 35 dakikada gitmesi gereken araç, Bilkent Köprüsü ve Armada önündeki o araba yığılması yüzünden 1 buçuk saati buluyor. Duraklara yanaşamıyoruz; çünkü cepler ya taksiler ya da hususi araçlar tarafından otopark gibi işgal edilmiş. Otobüs yolcu indirmek için ikinci şeritte durmak zorunda kaldığında, arkadaki trafik kilitleniyor, bu sefer ihlal cezası yiyoruz veya sürücülerle kavga ediyoruz. Bize özel, fiziki bariyerle ayrılmış bir şerit verilmediği sürece EGO'nun sefer saatlerini tutturmamız imkansız."

Katılımcı A'nın vurguladığı bir diğer önemli husus da, pandemi sonrası dönemde yaşanan özel araç patlamasının yarattığı stres ve rölanti süreleridir. Egzoz emisyonlarının ve dur-kalk sürelerinin kendi çalışma performanslarını düşürdüğünü belirten Katılımcı A, yerel yönetimin akıllı sinyalizasyon uygulamalarının henüz tam anlamıyla toplu taşıma öncelikli çalışmadığını, kavşaklarda otobüslere geçiş önceliği tanınmamasının rötaları

kronikleştirdiğini ifade etmektedir. Bu durum, teknik ulaştırma kararlarının sahadaki emekçiler üzerindeki doğrudan yönetsel baskısını göstermektedir.

(Katılımcı B)

Ankara ulaşımının en özgün ve baskın aktörlerinden olan dolmuş taşımacılığını anlamak adına, Ulus-Keçiören hattında 22 yıldır mal sahibi ve sürücü olarak çalışan Katılımcı B ile bir mülakat gerçekleştirilmiştir. Katılımcı B, dolmuşların kent içi trafikte yarattığı disiplinsizlik ve usulsüz duraklama eleştirilerine karşı, para-transit taşımacılığın kentsel sistemdeki boşlukları dolduran koruyucu yapısını savunmaktadır. "Dolmuşların trafiği kilitlediği yönündeki akademik ve toplumsal eleştirilere nasıl bakıyorsunuz?" sorusuna Katılımcı B'nin verdiği kurumsal yanıt şu şekildedir:

"Bize trafikte her gün ceza yazılıyor, kuralı deniliyor ama Ankara halkını merkeze en hızlı taşıyan biziz. Metro her mahalleye gitmiyor, EGO otobüsü saatte bir geçiyor. Vatandaş köşe başında bekliyor, dolmuş gelince hemen biniyor. Biz sabit durak kuralına uymak istesek bile yolcu caddenin ortasında el kaldırıyor, durmazsan şikayet ediyor. Biz parça başı, yolcu başı para kazanıyoruz. Mazotun litresi uçmuş, arabanın sanayi masrafı katlanmış. Biz her yolcuyu almak zorundayız ki teker dönsün. Kızılay Güvenpark'taki veya Ulus'taki depolama alanlarımızı kaldırmak istiyorlar. Bizi merkezden sürerseniz, bu insanlar Keçiören'den, Mamak'tan merkeze nasıl gelecek? Kamunun otobüsü bu yükü kaldıramaz. Biz belediyeye kavga etmek değil, Ankarakart sistemine dahil edilmek ama hakkımızın da yenmemesini istiyoruz."

Katılımcı B'nin bu ifadeleri, "kazanç modeli" açmazını açıkça doğrulamaktadır. Dolmuş şoförlerinin kurumsal bir maaş sistemi yerine yolcu başına gelir elde etmesi, onları trafikte daha agresif ve rekabetçi olmaya zorlamakta; bu ekonomik zorunluluk da kentsel trafiğin mikro düzeyde kilitlenmesine neden olan duraklama ihlallerini beraberinde getirmektedir. Esnaf odalarının yerel siyaset ve UKOME üzerindeki baskısının arkasında yatan bu ekonomik hayatta kalma motivasyonu, bütüncül bir ulaşım reformunun neden sadece polisiye tedbirlerle çözülemeyeceğini gösteren yönetsel bir kanıttır.

(Katılımcı C)

Çalışmanın katılımcılık, bisiklet yolları ve aktif ulaşım boyutunu sahadan okumak amacıyla, Ankara Kent Konseyi Bisiklet Meclisi'nde aktif görev yapan ve aynı zamanda her gün evinden işine (Batıkent-Söğütözü arası) bisikletle giden Katılımcı C ile görüşülmüştür.

Katılımcı C, Ankara yerel yönetiminin son yıllardaki bisiklet yolu hamlelerini takdir etmekle birlikte, projelerin teknik eksikliklerine ve otomobil lobilerinin yerel siyaset üzerindeki hegemonyasına dikkat çekmektedir:

"Ankara'da bisiklet yolu yapmak devrimsel bir adımdı, bunu inkar edemeyiz. Ancak yapılan yollar kesintiye uğruyor. Batıkent'te bisiklet yoluna giriyorum, tam ana caddeye çıkarken yol aniden bitiyor ve kendimi tırların, otobüslerin arasında buluyorum. Yollarımız boyamayla yapıldığı için güvenli değil; arabalar getirip bisiklet yolunun üzerine park ediyor. UKOME kararlarında bisiklet meclisi olarak bizim de imzamız olmalı ama bizi sadece dinliyorlar, karar mekanizmasında oy hakkımız yok. Ankara Valiliği veya Emniyet kaldırımındaki, bisiklet yollarındaki araç işgallerini denetlemiyor. İnsanlar bisiklete binmek istiyor ama can korkusu var. Siyasetçiler hâlâ 'kaç tane köprülü kavşak yaptık' diye övünüyor. Biz asfalta harcanan parayla tüm Ankara'yı kesintisiz bisiklet ağıyla örebilirdik. 2050 iklim hedefleri deniliyor ama zihniyet hâlâ arabaya teşvik zihniyeti."

Sivil toplumun yerel yönetim mekanizmalarına kurumsal olarak entegre edilememesi, iyi niyetli projelerin bile sahada yarım kalmasına veya otomobil odaklı geleneksel bürokrasi tarafından işlevsizleştirilmesine yol açmaktadır. Dijital katılımcılık araçlarının ve kent konseylerinin yasal bir veto veya onay yetkisine kavuşturulmadığı sürece, Ankara'nın sürdürülebilir ulaşırma vizyonunun kağıt üzerinde kalacaktır.

5. BAZI METROPOLLERİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

5.1. Model Transferi ve Kentsel Politika Öğrenmesi Kavramsal Çerçevesi

Kentsel politika literatüründe, metropollerin karşı karşıya kaldığı kronik altyapı ve ulaşırma krizlerinin çözümünde "Model Transferi" ve "Politika Öğrenmesi" mekanizmaları hayati bir yer tutmaktadır. Şehirler, benzer demografik, mekânsal ve ekonomik tıkanıklıkları aşabilmek adına, dünyanın başka coğrafyalarında başarıyla uygulanmış ve kurumsallaşmış ulaşırma stratejilerini kendi yerel dokularına adapte etme eğilimi gösterirler. Ancak bir modelin bir kentte başarılı olması, başka bir kente doğrudan kopyalandığında aynı sonucu vereceğini garanti etmez. Başarılı bir politika transferi; yerel aktörlerin direncini, fiziki altyapının geometrik uygunluğunu ve mali finansman kapasitesini gözetken esnek bir yerelleştirme sürecini zorunlu kılar. Bu bağlamda, Ankara kent içi ulaşımının geleceğini şekillendirmek adına, Türkiye'den İstanbul Metrobüs sistemi ile dünyadan Curitiba (Brezilya)

Metrobüs ve Toplu Taşıma Odaklı Gelişme (TOD) modeli karşılaştırmalı bir analize tabi tutulmuştur.

5.2. İstanbul Metrobüs ve Ayrılmış Şerit Deneyimi: Ankara'ya Uyarlanabilirlik Analizi

Türkiye'deki kentsel ulaşım politikaları açısından en radikal ve yüksek kapasiteli karayolu optimizasyonu örneği, İstanbul'da 2007 yılında hizmete açılan ve E-5 (D-100) karayolu aksı üzerinde kesintisiz olarak işletilen Metrobüs sistemidir. İstanbul Metrobüs sistemi; lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının, özel araç trafiğinden fiziki bariyerlerle tamamen yalıtılmış, kendilerine tahsis edilen özel bir koridorda (şeritte) çift yönlü olarak ilerlemesi esasına dayanır. Bu sistem, metro inşaatlarına kıyasla çok daha düşük maliyetle ve çok daha kısa sürede inşa edilmiş, günlük 1 milyona yakın yolcu taşıma kapasitesiyle kentin doğu-batı omurgasını sırtlayan bir ulaştırma mucizesine dönüşmüştür.

Ankara ulaşım yönetimi açısından İstanbul Metrobüs deneyiminin sunabileceği en büyük ders, Downs-Thomson paradoksunun karayolu üzerinde nasıl kırılabilirliği. İstanbul'da metrobüs şeridi ayrılmadan önce özel araçlarıyla E-5 trafiğinde saatlerce bekleyen kent sakinleri, toplu taşıma aracının fiziki bariyerler sayesinde trafik sıkışıklığına uğramadan, sabit bir hız ve seyahat süresiyle ilerlediğini gördüklerinde kitleler halinde özel araç kullanımını bırakıp metrobüse yönelmişlerdir.

Ankara'nın makroformu incelendiğinde, İstanbul Metrobüs modelinin en rasyonel uygulanabileceği hatlar; Eskişehir Yolu (Dumlupınar Bulvarı), İstanbul Yolu (Fatih Sultan Mehmet Bulvarı) ve Anadolu Bulvarı koridorlarıdır. Bu bulvarlar, geometrik olarak en az 3 veya 4 şeritten oluşmaktadır Akbulut (2016), Ankara'nın bu bulvarlarının en sağ veya en sol şeritlerinin fiziki bariyerlerle kapatılarak sadece EGO otobüslerine tahsis edilmesinin, kente yeni bir metro hattı açılmış kadar yüksek bir seyahat konforu ve hızı kazandıracağını belirtmektedir. Ankara büyükşehir yönetiminin bu modeli transfer etme noktasındaki en büyük zafiyeti, otomobil kullanıcılarından ve popülist lobilerden gelebilecek "şeritlerimiz daralıyor" tepkisinden çekinmesidir. Oysa İstanbul deneyimi, toplu taşımaya trafikte mutlak fiziki öncelik verilmediği sürece, karayolu şebekesinin özel araç talebini asla doyuramayacağını ve Ankara'nın tüm bulvarlarının kalıcı olarak birer otoparka dönüşeceğini açıkça kanıtlamaktadır.

5.3. Curitiba (Brezilya) Sürdürülebilir Ulaşım Modeli)

Dünya kentsel politika literatüründe, ulaşım planlaması ile imar planlamasını bütüncül bir yaklaşımla entegre ederek trafik sıkışıklığına yönelik yapısal çözümler üreten ve literatürde sıklıkla referans verilen en başarılı örneklerden biri Brezilya'nın Curitiba kentidir. 1970'li yıllarda belediye başkanlığı görevini yürüten şehir plancısı Jaime Lerner liderliğinde yeni bir uygulama başlatılmıştır. Curitiba'da 1970'lerde yollarındaki trafik sıkışıklığını azaltmak için BRT sistemini uygulamaya konulmuştur. Ancak 1990'lı yıllara gelince sistem istenilen başarıyı gösterememiştir. Şehir yönetimi bu dönemde seyahati sübvans e etmiş ve halkı kullanmaya teşvik etmek için elektronik bilet sistemi kurmuştur. Ancak popüleritesine rağmen, otobüs ulaşım sistemi, ekonomik ve nüfus artışıyla birlikte yeni zorluklarla karşılaşmıştır. Giderek artan sayıda insan BRT sistemi yerine özel araçları tercih etmeye başlamış ve yolcu sayısı 2008 ile 2012 yılları arasında %4,3 azalmıştır. Çalışmalar, popüleritedeki düşüşün olası nedenleri olarak dakiklik eksikliğini öne sürmüştür. Sonuç olarak, Curitiba Kentsel Gelişim Otoritesi (URBS), bir dizi iyileştirme uygulayarak BRT sistemini elden geçirmeye karar vermiştir (EBDR, 2026). Sonrasında URBS, BRT sistemini modernize etmek için iki yönlü bir yaklaşım benimsemiştir. İlk olarak, toplu taşımaya erişimi sınırlı olan yolcuları karşılamak için ana terminalleri ve dış mahalleleri birbirine bağlayan yeni bir BRT koridoru inşa etmiştir. İkinci olarak, şehir, dinamik trafik yönetimi, trafik öncelik sinyalizasyonu ve gerçek zamanlı otobüs bilgileri gibi önlemleri içeren akıllı bir ulaşım sistemi oluşturmak için özel sektörle ortaklık kurmuştur. Hükümet ayrıca, BRT koridorlarına bitişik mahallelere bisiklet yolları ve bisiklet park yerleri ekleyerek şehrin bisiklet altyapısında iyileştirmeler yapmaya başlamıştır.

Curitiba'da Ankara'nın aksine toplu taşıma altyapısının olmadığı hiçbir bölgeye yüksek yoğunluklu imar izni verilmemektedir. Curitiba'nın silindirik cam tüp istasyonları, yolcuların biletlerini istasyona girmeden önce okutmalarını sağlayarak araca binış sürelerini saniyelere indirmekte ve lastik tekerlekli sistemi bir metro hızına kavuşturmuştur. Ankara'nın çeperlerde yaşanan plansız saçılma ve ulaştırma krizini aşabilmesi için, Curitiba'dan transfer etmesi gereken en birincil politika; yeni yerleşim alanlarının imar izinlerini, raylı sistem veya yüksek kapasiteli metrobüs hatlarının inşası şartına bağlayan bütüncül yasal mevzuat düzenlemesidir.

5.4. Karşılaştırmalı Politika Göstergeleri Matrisi

Ankara'nın mevcut ulaştırma parametrelerinin, incelenen iyi uygulama modelleriyle olan yapısal ve yönetsel farklarını somutlaştırmak adına aşağıdaki karşılaştırma matrisi kurgulanmıştır. Bu tablo, kentsel politika yapıcılarının model transferi süreçlerinde hangi alanlarda reform yapmaları gerektiğini analitik olarak göstermektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Karşılaştırmalı Politika Göstergeleri Matrisi

Ulaştırma ve Yönetim Parametreleri	Ankara Kent İçi Ulaşımı (Mevcut Durum)	İstanbul BRT (Metrobüs) Deneyimi	Curitiba (Brezilya) TOD Modeli
Ana Ulaşım felsefesi	Otomobil ve Karayolu Odaklı	Karayolu Koridor Optimizasyonu	Toplu Taşıma Odaklı Gelişme (TOD)
Toplu Taşıma Fiziki Önceliği	Yok (Özel araçlarla aynı şerit)	Tam (Fiziki Bariyerle Ayrılmış Şerit)	Tam (Üçlü Koridor ve Özel Şerit Sistemi)
İmar ve Ulaşım Planı Entegrasyonu	Zayıf (Eşgüdümsüz ve Parçacıl)	Orta (Güzergah odaklı yoğunlaşma)	Çok Güçlü (İmar hakları istasyona endeksli)
Biletleme ve İstasyona Geçiş Hızı	Orta (Araç içi kart okutma rötarları)	Hızlı (Turnike sistemi)	Çok Hızlı (Tüp istasyon ön biletleme)
Para-Transit (Dolmuş) Entegrasyonu	Yok (Ayrı hatlar ve rekabetçi yapı)	Kısmen (Minibüs hatlarının kaydırılması)	Tam (Besleme hatları tek merkezli denetim)
Yönetsel Karar Alma Mekanizması	UKOME (Merkezi-Yerel Çatışmalı)	UKOME (Büyükşehir ağırlıklı operasyon)	IPPUC (Bağımsız Kentsel Planlama Enstitüsü)

Kentlerin kronikleşmiş trafik krizlerinden kurtulabilmesinin yolunun, yukarıdaki matriste de görüldüğü üzere, ulaştırma kararlarını gündelik siyasi ve bürokratik dengelerden kurtarıp, Curitiba'daki gibi bağımsız, bilimsel ve kurumsal kentsel planlama enstitülerine (IPPUC benzeri yapılara) devretmekten geçtiğini vurgulamaktadır. Ankara, kendi idari başkent kimliğine uyumlu bir kurumsal dönüşüm gerçekleştirmediği ve İstanbul ile Curitiba'nın sunduğu fiziki/mekânsal şerit tercihi uygulamasını transfer edemediği süreçte, kentsel hareketlilik indekslerinde gerilemeye ve ekonomik/çevresel kayıplar yaşamaya devam edecektir. Ayrıca Curitiba ve İstanbul'daki gibi tahsisli yol uygulamalarının Bogota/Kolombiya, Londra/ Birleşik Krallık ve Strazburg/Fransa'da da olduğu bilinmektedir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada, Türkiye'nin başkenti ve idari merkezi olan Ankara'nın en kronik kentsel krizlerinden biri haline gelen kent içi trafik yoğunluğu; tarihsel gelişim, kurumsal yapı, mekânsal organizasyon, karayolu koridorları, mali finansman modelleri, çevresel etkiler, katılımcı yönetim mekanizmaları, saha aktörlerinin mülakatları ve uluslararası karşılaştırmalı vaka analizleri çerçevesinde bütüncül bir kamu politikası süzgecinden geçirilmiştir. Bu çalışmanın ortaya koyduğu en birincil bulgu; Ankara trafiğindeki kilitlenmenin sadece teknik bir şerit veya sinyalizasyon yetersizliği olmadığı, aksine uzun yıllar boyunca sürdürülen araç odaklı popülist ulaştırma politikalarının, plansız imar kararlarının ve kurumsal eşgüdümsüzlüğün yapısal bir sonucu olduğudur.

Tetiklenmiş Talep teorisi ile Braess ve Downs-Thomson paradoksları, Ankara'nın yakın dönem ulaştırma tarihinde adeta deneysel olarak doğrulanmıştır. Trafik sıkışıklığına reaktif bir yaklaşımla sürekli olarak yeni bulvarlar açılması, şerit sayılarının artırılması ve ardı ardına inşa edilen köprülülük kavşaklar, makro ölçekte trafiği rahatlatmak bir yana, özel otomobil kullanım maliyetlerini düşürerek kendi talebini ve sıkışıklığını üreten kalıcı bir kısır döngü yaratmıştır. Ankara Ulaşım Ana Planı'nın (AUAP) bilimsel projeksiyonlarına rağmen, belediye meclislerinden çıkan imar tadilatları, kentin batı (Eskişehir Yolu) ve kuzey akslarında ulaştırma altyapısının taşıma kapasitesi hesaplanmadan yükselen dikey mimari ve lüks konut alanları, kentsel makroformu ulaştırma şebekesinin taşıyamayacağı bir doygunluk noktasına ulaştırmıştır.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen mülakatlar, kuramsal tartışmaların sahadaki karşılığını çarpıcı bir biçimde göstermiştir. Kıdemli bir EGO otobüs şoförünün aktardığı sefer rötaları, karayolu şebekesinde toplu taşımaya ait "ayrılmış fiziki şeritlerin" olmamasının kamusal maliyetini kanıtlarken; para-transit sektörü (mavi dolmuşlar) temsilcisinin beyanları, kazanç modeline dayalı ekonomik kaygıların trafikte yarattığı mikro kilitlenmeleri ve kurumsal entegrasyonun önündeki bariyerleri deşifre etmiştir. Sivil toplum ve Kent Konseyi temsilcisinin eleştirileri ise yerel yönetim mekanizmalarında katılımcı demokrasinin yasal bir onay/veto yetkisine kavuşturulmadığı sürece bisiklet yolları ve aktif ulaşım gibi çağdaş projelerin otomobil lobileri ve yerleşik karayolu bürokrasisi karşısında yetersiz kaldığını gözler önüne sermiştir.

İstanbul Metrobüs ve Curitiba (Brezilya) "Toplu Taşıma Odaklı Gelişme" vaka analizleriyle yapılan karşılaştırmalı değerlendirme, Ankara için rasyonel bir model transferi ve politika öğrenme haritası sunmaktadır. İstanbul'un karayolu koridor optimizasyonunda

yakaladığı seyahat süresi avantajı ile Curitiba'nın imar haklarını istasyon çevrelerine endeksleyen dahi bütüncül planlama zekası, Ankara'nın mevcut "ulaşım ve imar planı kopukluğu" açmazını net bir biçimde kristalize etmiştir. Ankara, finansal kaynaklarını asfalta ve otomobil şımartmaya harcamaya devam ettiği sürece; hava kalitesi indekslerinin sağlıksız seviyelere gerilemesi, kentsel ısı adası etkisinin tırmanması ve dar gelirli kesimlerin "ulaşım yoksulluğu" sarmalına itilmesiyle oluşan çok boyutlu çevresel ve toplumsal adaletsizlikler derinleşmeye devam edecektir. Ankara'da 1978 yılında Dikimevi – Emek hattında uygulamaya konmuş olan “tahsisli yol” uygulaması o dönem için çok yoğun olan bu arterde önemli bir rahatlama sağlamıştı. Ancak 12 Eylül darbesinin ardından bu uygulama sonlandırıldı.

Nihai bir değerlendirme yapmak gerekirse; Ankara'nın ulaştırma geleceğini ve başkent kimliğine yakışır kentsel refahı kurtarabilmenin tek yolu, "araç odaklı" geleneksel planlama paradigmasının tamamen reddedilerek, "insan ve sürdürülebilir hareketlilik odaklı" yeni bir ulaştırma rejimine geçilmesidir. Bu kapsamda Ankara Büyükşehir Belediye Başkanının Ocak 2026 tarihinde basına yansıyan bildirisinde Ankara'da elektrikli otobüsler almak suretiyle belli saatlerde eskisi gibi tercihi yollar yapmaya çalışılacağı ve bu uygulamanın referanduma tabi tutulacağı ifade edilmiştir. Mart 2026'da ise UKOME tarafından 04.02.2026 tarih ve 2026/13 sayılı kararı ile onay verilen ve projeleri hazırlanan 2 tahsisli otobüs yolu için yakın zamanda çalışmalara başlanacağı duyurulmuştur. Bu hatlar Etlik- Bentderesi ve Ayvalı – Bentderesi arasında olacaktır.

Bu girişimlere ilave olarak kısa vadede yapay zeka tabanlı dinamik kavşak çözümleri, sıkı şerit denetimleri ve kentsel lojistiğin gece saatlerine kaydırılması; orta vadede yapımı geciken metro hatlarının (Mamak, Bağlıca, Esenboğa) tamamlanması ve diğer ana arterlerde de (Eskişehir ve İstanbul Yolu) tahsisli yolların oluşturulması; uzun vadede ise kenti tek bir merkeze bağımlı kılmaktan kurtaracak Çok Merkezli Kompakt İmar Politikalarının bütüncül bir eylem planıyla hayata geçirilmesi gerekmektedir. Ankara, ulaştırma kararlarını gündelik çözümler yerine; akademinin, meslek odalarının, sivil toplumun ortak aklına dayanan demokratik, ekolojik ve bütüncül bir kamu politikası zeminine taşıdığı ölçüde 2050 küresel iklim nötr standartlarını yakalayan, yaşanabilir bir başkent olabilecektir.

KAYNAKÇA

- AA (2026), Anadolu Ajansı web sitesi, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ankaradaki-esenboga-havalimani-metro-hattinin-yapim-ihalesi-30-haziranda-yapilacak/3945572>
- ABB (2026), Ankara Büyükşehir Belediyesi 2025-2029 Stratejik Planı, <https://s.ankara.bel.tr/files/2025/02/03/7c51bb8e47cc1ae7dba19d0c0c7d16af.pdf>
- Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması Ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 11(1), 336-355. <https://izlik.org/JA69JM24NH>
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2018). 2038 Ankara Ulaşım Ana Planı (AUAP) Raporu. EGO Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.
- Belediye Kanunu, Kanun No. 5393, T.C. Resmî Gazete, 25874 (13 Temmuz 2005).
- Bostancı, S., & Tanrıvermiş, Y. (2024). Türkiye’de Büyükşehirlerde Kent İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri: Ankara İli Örneği. Kent Akademisi, 17(2), 346-368. <https://doi.org/10.35674/kent.1408317>
- Braess, D. (1968). Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung. Unternehmensforschung, 12, 258–268. <https://homepage.ruhr-uni-bochum.de/dietrich.braess/paradox.pdf>
- Ceylan, H. (2009), Şehirîçi Ulaşım Ağlarının Armoni Araştırması Optimizasyon Tekniği İle Tasarımı, Doktora tezi, Pamukkale Üniversitesi.
- CSB (2026), Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı resmi web sitesi, <https://csb.gov.tr/haberler/turkiyede-kisi-basina-dusen-agaclik-yesil-alan-miktari-12-63-metrekare-oldu-301274>
- Doğan, F. (2023). Kentsel Mekanlarda Renk Algısı ve Uygulamaları Üzerine Bir Araştırma: Çin Örneği. Düzce Üniversitesi Orman Fakültesi Ormancılık Dergisi, 19(2), 180-199. <https://doi.org/10.58816/duzceod.1380408>
- Downs, A., (1962). The Law of Peak-hour Expressway Congestion, Traffic Quarterly, 16, 393-409)
- Duman Yüksel, Ü., & Yılmaz, O. (2013). Ankara Kentinde Kentsel Isı Adası Etkisinin Yaz Aylarında Uzaktan Algılama ve Meteorolojik Gözlemlere Dayalı Olarak Saptanması

- ve Değerlendirilmesi. Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 23(4). <https://izlik.org/JA56AP87DE>
- EBDR (2026), Municipal bus rapid transit system in Curitiba, <https://ebrdgreencities.com/policy-tool/modernizing-bus-rapid-transit-curitiba-brazil/>
- EGO (2026a), EGO resmi, web sitesi, <https://www.ego.gov.tr/sayfa/1075/rayli-sistem>.
- EGO (2026b), EGO resmi, web sitesi, <https://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/1076/ego-araclari-egzoz-emisyon-kirliliginin-giderilmesi-calismalari>
- HKİ (2026), Hava Kalitesi İzleme Ağı, <https://dathm.csb.gov.tr/hava-kalitesi-indeksi-89066>
- Knodel, W. (1969) Graphentheoretische Methoden und ihre Anwendungen. SpringerVerlag, 57s.
- Kolata, G. (1990, Dec. 25) What if they closed 42nd street and nobody noticed?, New York Times, 1: (38).
- LeBlanc, L. J. (1975) An Algorithm for the Discrete Network Design Problem.
- Özbay, K. (2018). Ulaşım ve Kentsel Mekân İlişkisi, Kent Akademisi, Volume, 11 (33), Issue 3, Pages 367-373
- Sheffi, Y. (1985) Urban Transportation networks: Equilibrium Analysis with Mathematical Programming Methods. MIT. Prentice-Hall, Inc, New Jersey.
- Thomson, J. M. (1977). Great Cities and Their Traffic, London: Gollancz Publishing.
- TÜİK. (2025). Motorlu Kara Taşıtları ve Nüfus Projeksiyonları İstatistikleri. Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.

BÖLÜM 2

TÜRKİYE'DE GENÇLERİN AVRUPA VE BALKANLAR ALGISI: TARİH EĞİTİMİ, AİDİYET VE KÜLTÜRLERARASI DUYARLILIK¹

Onur KINLI², İrem ÖZGÖREN KINLI³

¹ Bu kitap bölümü, Erasmus+ KA220-YOU kapsamında yürütülen “Meet Our Neighbours 2” projesi (Proje No: 2022-1-BG01-KA220-YOU-000087236) çerçevesinde üretilen ampirik verilere dayanmaktadır. Proje, 1 Ekim 2022–30 Eylül 2024 tarihleri arasında yürütülmüştür. Veri toplama süreci proje kapsamında gerçekleştirilmiş olmakla birlikte, bu yazıda sunulan analiz, yorum ve kuramsal çerçeve özgün olup doğrudan bu yayın için hazırlanmıştır.

² Dr. Öğr. Üyesi, Ege Üniversitesi, Türkiye / onur.kinli@ege.edu.tr /ORCID numarası: 0000-0002-4823-1508

³ Doç. Dr., İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Türkiye / irem.ozgoren.kinli@ikc.edu.tr /ORCID numarası: 0000-0002-9774-6567

1. GİRİŞ

Avrupa ve Balkanlar, Türkiye’de genç kuşakların dünyayı anlamlandırma biçimlerinde hem tarihsel hem de güncel anlamlar taşıyan iki önemli referans alanı oluşturmaktadır. Gençlerin bu iki coğrafyaya ilişkin algıları, yalnızca bireysel deneyimlere dayalı olarak şekillenmemekte; büyük ölçüde tarih eğitimi ve ulusal anlatılar aracılığıyla aktarılan kolektif temsiller üzerinden inşa edilmektedir. Bu çalışma, gençlerin Balkanlar ve Avrupa Birliği’ne yönelik algılarını kültürlerarası duyarlılık kavramı çerçevesinde ele alarak, kimlik, aidiyet ve “öteki”nin eğitim bağlamı içinde nasıl kurulduğunu incelemeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda bu yazı, kültürlerarası duyarlılığı bireysel bir tutumdan ziyade, eğitim yoluyla aktarılan tarihsel ve kurumsal anlatılarla ilişkili bir süreç olarak değerlendirmektedir.

Eğitim, özellikle de tarih eğitimi, kolektif hafızanın ve yurttaşlık bilincinin oluşumunda merkezi bir rol oynamaktadır. Müfredat ve ders kitapları aracılığıyla öğrenciler yalnızca geçmişe ilişkin belirli yorumlarla değil, aynı zamanda ulusal topluluğun sınırlarını, aidiyet biçimlerini ve “öteki” ile kurulması beklenen ilişkileri tanımlayan normatif çerçevelerle de tanıştırılmaktadır. Türkiye’de tarih eğitimi üzerine yürütülen tartışmalar, uzun süredir ulusal kimlik, vatandaşlık anlayışı ve Avrupa ile kurulan ilişkiler etrafında şekillenmektedir. Bu bağlamda tarih müfredatının yapısı ve içeriği, büyük ölçüde resmi tarih tezlerinin belirlediği çerçeveler doğrultusunda oluşturulmuş; ulusötesi, karşılaştırmalı ve çoğulcu tarih perspektifleri ise ikincil bir konumda kalmıştır.

Günümüzde gençlerin dünyayı algılama ve anlamlandırma biçimleri, küreselleşme süreciyle birlikte artan karşılıklı etkileşim ve iletişim biçimleriyle daha karmaşık ve çok katmanlı bir nitelik kazanmıştır. Demokrasi, insan hakları ve kültürlerarası diyalog gibi kavramlar bu dolaşım içinde geniş bir görünürlük kazanmakta ve çoğu zaman Avrupa, bu kavramların temsil edildiği siyasal ve normatif bir referans alanı olarak algılanmaktadır. Ancak gençlerin bu kavramlara yükledikleri anlamlar, uzun yıllara yayılan eğitim deneyimlerinden ve bu deneyimlerin aktardığı tarihsel çerçevelerden bağımsız biçimde şekillenmemektedir. Bu durum, tarih öğretiminde baskın olan resmi anlatılar ile gençlerin gündelik yaşamda karşılaştıkları daha çoğul, esnek ve değişken anlam dünyaları arasında belirli bir mesafenin, hatta zaman zaman açık gerilimlerin ortaya çıkmasına yol açabilmektedir.

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye’de yaşayan gençlerin Balkanlar ve Avrupa Birliği’ne ilişkin algılarını anlamlandırmak ve kültürlerarası duyarlılık düzeylerini incelemektir. Bu doğrultuda araştırma, gençler arasında kültürlerarası duyarlılık düzeyini tanımlamayı ve bu

duyarlılığın yaş ve cinsiyet gibi temel sosyodemografik değişkenlere göre nasıl farklılaştığını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Çalışma, Türkiye’deki tarih müfredatına ilişkin bir değerlendirmeyi; proje kapsamında İzmir’de lise öğrencileri ve gençlerle gerçekleştirilen katılımcı atölye çalışmalarını; “Ben ve Avrupa” başlıklı anket uygulamasını ve öğretmenlerle yapılan görüşmelerin bulgularını bir araya getirmektedir. Söz konusu örneklem ve bulgular üzerinden bu çalışma, gençlerin dile getirdikleri tutumları ve bu tutumların dayandığı anlatıları çözümlemeye odaklanmaktadır.

2. YÖNTEM

Bu çalışma, Türkiye’de yaşayan gençlerin Balkanlar ve Avrupa Birliği’ne ilişkin algılarını ve kültürlerarası duyarlılık düzeylerini incelemek amacıyla karma yöntemli bir araştırma tasarımı kullanmıştır. Nicel ve nitel veri toplama tekniklerinin birlikte kullanıldığı bu yaklaşım, gençlerin tutum ve algılarını yalnızca betimlemeyi değil, aynı zamanda bu tutumların hangi sosyo-tarihsel koşullar içinde şekillendiğini anlamayı hedeflemektedir.

Araştırmada kullanılan veriler, Erasmus+ KA220-YOU programı kapsamında yürütülen Komşularımızı Tanıyalım 2 projesi süresince toplanmış olmakla birlikte, bu yazıda sunulan analiz, yorum ve kuramsal çerçeve proje raporlarından bağımsız olarak geliştirilmiş özgün bir değerlendirme sunmaktadır.

Araştırmanın nitel boyutu, tarih müfredatı ve ders kitaplarının incelenmesi, katılımcı atölye çalışmaları ve odak grup görüşmelerinden oluşmaktadır.

İlk aşamada Türkiye’de uygulanan tarih müfredatı ve bu müfredata uygun olarak hazırlanmış ders kitapları doküman analizi yöntemiyle ele alınmıştır. Türkiye’de eğitim sisteminin merkezi bir yapıya sahip olması nedeniyle, tüm okullarda tek tip müfredat ve ders kitapları kullanılmaktadır. Bu durum, tarih öğretiminin içerik ve anlatı düzeyinde yüksek ölçüde standartlaşmasına yol açmaktadır. Doküman analizi kapsamında, tarih kitaplarında ulusal kimlik, Avrupa, Balkanlar, kültürel çeşitlilik ve azınlık temsillerinin nasıl ele alındığı; kimlik, vatandaşlık ve aidiyetin hangi anlatılar üzerinden kurulduğu incelenmiştir. Bu inceleme, gençlerin algılarını şekillendiren resmi tarih anlatılarına ilişkin bağlamsal bir çerçeve sunmayı amaçlamaktadır.

Doküman analizini tamamlayıcı nitelikte, gençlerin algılarını daha etkileşimli ve deneyimsel bir düzlemde incelemek amacıyla katılımcı atölye çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 25–26 Nisan 2023 tarihlerinde İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi’nde iki ayrı atölye düzenlenmiş;

atölyelere lise öğrencileri ve gençlerden oluşan toplam 23 katılımcı dâhil olmuştur. Katılımcılar 4–5 kişilik küçük gruplar hâlinde çalışmıştır.

İlk atölyede, gençlerin Avrupa, Balkanlar ve Türkiye’ye ilişkin algıları semboller, tarihsel figürler ve kültürel referanslar üzerinden tartışmaya açılmıştır. Çalışma, gençlerin söz konusu coğrafyalara attettikleri anlamları kolektif tartışma yoluyla görünür kılmayı amaçlamıştır. İkinci atölyede ise katılımcılardan Birinci Dünya Savaşı’na ilişkin kısa bir metni yeniden yazmaları ve tarihsel kırılma anları üzerine düşünceleri istenmiştir. Bu çalışma sonucunda toplam 21 metin üretilmiş; metinler gençlerin tarihsel olayları nasıl çerçevelediklerini ve Türkiye’yi, Avrupa’yı ve Balkanları hangi anlatılar içinde konumlandıklarını analiz etmek amacıyla kullanılmıştır.

Nitel veri toplama sürecinin bir diğer bileşeni odak grup görüşmeleridir. Aynı tarihlerde, atölyelere katılan gençlerle iki ayrı grup görüşmesi gerçekleştirilmiştir. Gruplar yaş temelinde ayrıştırılmış; birinci grup 14–18 yaş aralığındaki lise öğrencilerinden, ikinci grup ise 19–30 yaş aralığındaki gençlerden oluşmuştur. Grup görüşmeleri, anketten elde edilen nicel bulguların derinleştirilmesi ve bağlamsallaştırılması amacıyla yürütülmüş; Avrupa kimliği, Balkanlar, değerler, sınırlar ve kültürlerarası ilişkiler gibi temalar etrafında yarı yapılandırılmış sorular kullanılmıştır.

Eğitim bağlamının daha bütüncül biçimde değerlendirilebilmesi amacıyla tarih ve edebiyat alanlarında uzmanlaşmış 4 öğretmenle bireysel görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerde öğretmenlerin öğrencilerin tarih, güncel olaylar ve Avrupa konularına yönelik ilgilerine ilişkin gözlemleri; ders kitaplarının, medya içeriklerinin ve sınıf içi uygulamaların gençlerin tarihsel farkındalıklarını ve kültürlerarası duyarlılıklarını nasıl etkilediğine dair değerlendirmeleri ele alınmıştır.

Araştırmanın nicel boyutu, “Ben ve Avrupa” başlıklı çevrim içi bir anket aracılığıyla yürütülmüştür. Anket, Google Forms üzerinden Türkiye’de yaşayan 119 gence ulaştırılmış; 115 katılımcı anketi eksiksiz biçimde tamamlamıştır. Anket formu, Milton Bennett (1986, 1993) tarafından geliştirilen Kültürlerarası Duyarlılık Gelişim Modeli’ne dayanmaktadır. Bu model, kültürlerarası duyarlılığı sabit bir kişilik özelliği olarak değil, bireylerin kültürel farklılıkları algılama ve anlamlandırma biçimlerinde ilerleyebildikleri gelişimsel bir süreç olarak kavramsallaştırmaktadır. Model, kültür merkezli yaklaşımlardan kültürlerarası göreceli yaklaşımlara uzanan altı aşamalı bir süreklilik önermekte; bireylerin kültürel farklılıklara yönelik tutumlarını değerlendirmede uluslararası literatürde yaygın biçimde kullanılmaktadır.

Anketten elde edilen nicel veriler, gençlerin kültürlerarası duyarlılık düzeylerini tanımlamak ve bu düzeylerin yaş ve cinsiyet gibi temel sosyodemografik değişkenlere göre nasıl farklılaştığını incelemek amacıyla analiz edilmiştir. Doküman analizi, atölye çalışmaları, odak grup görüşmeleri ve anket verilerinin birlikte kullanılması, veri çeşitliliği yoluyla bulguların güvenilirliğini artırmayı hedeflemiştir. Bu bütüncül yöntemsel yaklaşım, gençlerin dile getirdikleri tutumları yalnızca sayısal düzeyde değil, bu tutumların dayandığı tarihsel ve eğitim süreçlerindeki anlatılarla birlikte ele almayı mümkün kılmıştır. Nitel verilerin analizi sürecinde, atölye çıktıları ve odak grup görüşmeleri önceden belirlenmiş kategoriler yerine verinin kendi içinden ortaya çıkan temalar doğrultusunda ele alınmıştır. Metinler, tekrar eden anlatılar, vurgular ve anlamlandırma biçimleri temel alınarak sınıflandırılmış; elde edilen temalar daha sonra tarih eğitimi ve ulusal anlatılar bağlamında yorumlanmıştır.

3. TÜRKİYE’DE TARİH EĞİTİMİ VE ULUSAL ANLATILAR

Türkiye’de eğitim sistemi merkezi bir yapıya sahiptir ve okullarda uygulanacak müfredat devlet tarafından hazırlanmakta ve dağıtılmaktadır. Bu yapı, öğretmenlerin içerik ve kaynak seçimi konusunda sınırlı bir hareket alanına sahip olmasına yol açmakta; ders kitapları ise ulusal müfredata sıkı biçimde bağlı olarak kullanılmaktadır. Bu bağlamda, devlet tarafından üretilen ya da özel yayınevlerince hazırlanan ders kitapları arasında içerik açısından belirgin bir farklılaşma bulunmamaktadır. Nitekim Çayır’a (2015) göre, Türkiye’de kullanılan tarih kitapları ulusal anlatıyı büyük ölçüde aynı çerçeve içinde yeniden üretmektedir.

İlköğretimden itibaren tarih ders kitaplarında, Türk tarihinin Türkiye Cumhuriyeti’nin sınırlarıyla sınırlı olmadığı, kökenlerinin Orta Asya’ya uzandığı vurgulanmaktadır. Bu anlatı, 1930’lu yıllarda geliştirilen ve Türk tarihini kesintisiz bir Türk–Müslüman milletin hikâyesi olarak ele alan “Türk Tarih Tezi”ne dayanmaktadır. Söz konusu tez, Türklerin Anadolu’ya on birinci yüzyılda gelişinden itibaren süreklilik gösteren bir ulusal varlık inşa edildiğini savunmakta; Türk milliyetçiliğinin doğuşunu ise çevresel koşulların etkisiyle Orta Asya’dan Batı’ya yönelen göçlerle ilişkilendirmektedir (Keyder, 2005).

Türkiye’deki tarih ders kitapları temelde iki hedef doğrultusunda kurgulanmaktadır. Bunlardan ilki, vatandaşlığı güçlü bir etnik bileşen üzerinden tanımlamak; ikincisi ise Cumhuriyet topraklarını Türklerin asli ve tarihsel yurdu olarak sunmaktır. Keyman ve Kancı’ya (2011) göre ders kitaplarında kullanılan “Türk” kavramı, kökeni Orta Asya’ya dayandırılan bir etnik soya işaret etmektedir. Buna ek olarak, Türklerin İslamiyet’i benimsemesi Türk kimliğinin kurucu unsurlarından biri olarak sunulmakta; ulusal kimlik etnik ve dinsel öğelerin birleşimi şeklinde

tasvir edilmektedir. Bu çerçevede “Türk”, Orta Asya’dan Anadolu’ya göç etmiş ve İslam’ı kabul etmiş toplulukların soyundan gelenleri kapsayan etno-dinsel bir kimlik olarak inşa edilmektedir.

Millas’ın (1991; 1995) tarih ders kitapları ve lise öğrencileri üzerine yaptığı çalışmalar, Türkiye’de tarih eğitiminin sınırlılıklarını ortaya koymaktadır. Buna göre öğrenciler, dünya tarihine, sanata, dine ve düşünsel akımlara ilişkin son derece sınırlı bir bilgiye sahiptir. Ders kitaplarında Türk ve İslam tarihi dışındaki dünya ve Avrupa tarihine ayrılan alan oldukça dar olup, yaklaşık yüzde beşlik bir payla sınırlıdır. Bu etnosantrik yaklaşım, öğrencilerin Osmanlı ve Türk tarihini küresel tarih bağlamı içinde kavramalarını zorlaştırmakta; dünya tarihinden kopuk, içe dönük bir tarih algısının oluşmasına neden olmaktadır. Öğrencilerin birçok tarihsel imparatorluğun hangi dönemlere ait olduğu konusunda temel kronolojik bilgiye sahip olmamaları da bu durumun bir göstergesidir. Lise tarih kitaplarında konuların parçalı, süreksiz ve bağlamsız biçimde sunulması, ezberin temel öğrenme yöntemi hâline gelmesine yol açmaktadır.

Tarih öğretiminin ulusal çerçeveler içinde yapılandırılması yalnızca Türkiye’ye özgü bir durum değildir. Dance (1971), farklı ülkelerde tarih öğretiminin görünürde uluslararası bir içerik sunsa da gerçekte ulusal bakış açılarını yeniden üreten bir yapıya sahip olduğunu vurgulamaktadır. Yazara göre Avrupa tarihi, ortak bir tarihsel bütünlük içinde ele alınmak yerine, ulus-devletlerin parçalı anlatıları üzerinden sunulmakta; Avrupa’yı bir arada tutan süreçler büyük ölçüde görünmez kılınırken, ayrışmayı besleyen unsurlar ön plana çıkarılmaktadır. Benzer biçimde Avrupa dışı toplumların tarihleri de çoğunlukla bu toplumların kendi iç dinamikleri üzerinden değil, Avrupa ile kurdukları ilişkiler çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu yaklaşım, tarih öğretiminin ilişkisel ve karşılaştırmalı bir perspektif geliştirmesini sınırlandırmaktadır.

Özbaran (1998), Türkiye’de tarih öğretiminin uzun süre boyunca aşırı milliyetçi öğeler, dinsel belirleyicilik ve ezberci pedagojik yaklaşımlar tarafından şekillendirildiğini; bu nedenle tek tipleştirici bir zihniyetin sınırları içinde kalarak evrensel ve bilimsel tarihçilik ilkeleriyle bütünleşemediğini eleştirel biçimde ortaya koymaktadır. Yazara göre tarih öğretimi, geçmiş bilgi ve yöntem temelinde yeniden sorgulayan eleştirel bir alan olmaktan uzaklaşmış; normatif kabullerin yeniden üretildiği bir çerçeveye indirgenmiştir. Özbaran, tarihçiye düşen temel görevin “Ne araştırıyoruz ne öğretiyoruz, bunu nasıl ve kimler için yapıyoruz?” sorularını merkeze alan çok yönlü ve disiplinlerarası bir sorgulama süreci olduğunu vurgulamaktadır.

Tarih öğretiminin nasıl bir toplumsal ve siyasal işlev üstlenmesi gerektiğine ilişkin normatif bir çerçeve ise Tanör, Toprak ve Berktaş'ın *İnkılap Tarihi dersleri nasıl okutulmalı?* başlıklı çalışmasında ortaya konulmaktadır. Toprak (1997), Fransa örneği üzerinden, lise son sınıf öğrencilerinin ulusal tarih yerine 1945 sonrası dünya tarihine odaklandığını ve bu yaklaşımın öğrencileri yeni oluşan Avrupa kimliğiyle bütünleştirmeyi amaçladığını belirtmektedir. Türkiye bağlamında ise tarih derslerinin çoğulcu, demokratik ve katılımcı bir rejimin gerektirdiği yurttaşlık kimliğinin inşasına katkı sunacak şekilde yeniden düşünülmesi gerektiğini savunmaktadır.

Bu kuramsal ve normatif tartışmalar, Türkiye’de tarih ders kitaplarının neden uzun süre boyunca tekil bir ulusal anlatı etrafında şekillendiğini ve bu anlatının gençlerin Avrupa ve komşu coğrafyalara ilişkin algılarını nasıl yapılandırıldığını anlamak açısından önemli bir analitik çerçeve sunmaktadır.

Gürleyen’e (1998) göre Türkiye’de lise düzeyinde okutulan tarih, 1980 askerî darbesi sonrasında şekillenen ideolojik bir çerçevenin ürünüdür. Bu dönemde hazırlanan ders kitapları, Kemalist ilkeleri korumakla birlikte Türk-İslam Sentezi’nin etkilerini de güçlü biçimde yansıtmaktadır. Özellikle “Türkiye Cumhuriyeti İnkılap Tarihi ve Atatürkçülük” başlığı altında okutulan ders kitapları, bu ideolojik bileşimin açık izlerini taşımaktadır. Derslerin “Millî Tarih” ve “Millî Coğrafya” gibi adlarla sunulması da bu ideolojik yönelimin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Gürleyen (1998), Türk-İslam Sentezi’nin ders kitaplarında güç kazanmasını, 1980 askerî rejiminin ideolojik tercihleriyle ilişkilendirmektedir. Rejim, sol siyasal hareketleri toplumsal düzen açısından bir tehdit olarak algılamış; bu tehdidi dengelemek amacıyla İslam’ı ideolojik bir araç olarak kullanmıştır. Bu yaklaşım, laiklik ve Atatürkçülük ilkeleriyle uyumlu olduğu sürece Türk-İslam Sentezi savunucularıyla örtüşmüş; böylece ders kitaplarında Kemalizm ile Türk-İslam Sentezi arasında bir karşıtlıktan ziyade bir tür ideolojik uzlaşma ortaya çıkmıştır. 1980–1990 dönemine ait ders kitaplarının incelenmesi, bu iki ideolojik yönelimin tekil bir anlatı içinde harmanlandığını göstermektedir. Kemalizm baskın konumunu korurken, İslam’ın resmi söylemdeki görünürlüğü artmış; millî gurur, ordu ve dış tehdit algısı gibi temalar ön plana çıkmıştır. Cumhuriyetin kuruluşuna ilişkin bölümlerde, “iyi vatandaş” olmanın Kemalist ideolojiye bağlılıkla özdeşleştirildiği görülmektedir. Bu ders kitapları, erken Cumhuriyet dönemini güncel siyasetin temeli olarak sunmakta; modernleşme ve reformları ulusun bekası açısından korunması gereken kazanımlar şeklinde betimlemektedir. Öğrenciler, güçlü bir devlet geleneği, orduya bağlılık ve Atatürk ilkeleri etrafında şekillenen bir ulusal kimlikle özdeşleşmeye yönlendirilmektedir. Bununla birlikte, kitaplarda sunulan laiklik

anlayışı dini dışlayan bir nitelik taşımamakta; aksine İslam, ulusal kimliğin tamamlayıcı unsurlarından biri olarak anlatıya dâhil edilmektedir. Bu çerçevede birey, halk ve devlet arasında özdeşlik kurulmakta; bireysel iradenin devletin çıkarlarıyla uyumlu olması beklenmektedir. İdeal vatandaş, aynı anda milliyetçi, dindar, laik ve devletçi özellikler taşıyan bir figür olarak kurgulanmaktadır. Türkiye’de kullanılan tarih ders kitapları, vatandaşlığı büyük ölçüde Türk etnik kimliği ve Sünni İslam temelinde tanımlamaktadır. Bu iki kategori dışında kalan bireyler, kolektif ulusal kimliğin dışında bırakılmaktadır. Yahudiler, Ermeniler, Rumlar ve Süryaniler gibi azınlık gruplarına ya hiç yer verilmemekte ya da yalnızca geçmişe ait folklorik unsurlar olarak anılmaktadır.

Çayır’a (2015) göre, güncel ders kitaplarında ulusal kimlik ve azınlık temsilleri bakımından kayda değer bir dönüşüm yaşanmamıştır. Türkiye’de yaşayan herkesin etnik olarak Türk ve dinî olarak Müslüman olduğu varsayımı sürdürülmekte; bu durum dışlayıcı bir aidiyet anlayışını pekiştirmektedir. Kimlik temelli tanınma talepleri büyük ölçüde görmezden gelinmekte; müfredatta yer alan kültürel sermaye, hâkim grupları ayrıcalıklı konumda tutarak eşitsizlikleri yeniden üretmektedir. Son dönem ders kitaplarında Osmanlı İmparatorluğu’nun azınlıklara yönelik politikaları daha “hoşgörülü” bir çerçeve içinde sunulmaya başlanmıştır. Ancak bu söylem, azınlıkların tarihsel deneyimlerinin bütünlüklü biçimde anlatıya dâhil edilmesiyle desteklenmemektedir. Hoşgörü, tarihsel bir toplumsal düzenin ürünü olarak değil, Türklere atfedilen özsel bir nitelik olarak sunulmakta; bu yaklaşım, Türk tarihini ve kimliğini diğer toplumlardan ayırıştıran ve kendine özgü bir üstünlük atfeden bir çerçeve içinde yeniden üretmektedir.

Azınlık gruplarının eşit vatandaşlık taleplerinin artmasıyla birlikte eğitim alanında bazı reform adımları atılmıştır. Türkçe dışındaki dillerin seçmeli ders olarak okutulması ve Aleviliğin Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi ders kitaplarına dâhil edilmesi bu adımlar arasında yer almaktadır (Adar, 2013; Kaya, 2013). Ayrıca 2005 yılında Avrupa Birliği normlarıyla uyumlu olarak gerçekleştirilen müfredat reformları, öğrenci merkezli öğrenmeyi ve çeşitliliğin tanınmasını hedeflemiştir (Gür & Çelik, 2013). Ancak bu reformların tarih eğitiminin anlatısal yapısında köklü bir dönüşüm yarattığını söylemek güçtür.

Tunçay’a (1995) göre Türkiye’de tarih öğretimi üç düzlemde yeniden düşünülmelidir. Coğrafi olarak, tarih anlatısı yalnızca Türk tarihine odaklanmaktan çıkarılarak karşılaştırmalı ve küresel perspektiflerle genişletilmelidir. Zamansal olarak, Birinci Dünya Savaşı ve erken Cumhuriyet dönemiyle sınırlı bir anlatı yerine günümüze uzanan bir tarih yaklaşımı benimsenmelidir.

Kavramsal olarak ise siyasal olaylar, savaşlar ve liderler etrafında şekillenen dar bir anlatı yerine kültür, ekonomi ve toplumsal ilişkileri içeren bütüncül bir tarih anlayışı geliştirilmelidir.

4. GENÇLERİN AVRUPA VE BALKANLARA İLİŞKİN ALGILARI: NİTEL BULGULAR

Bu bölümde, Türkiye’de gençler ve öğretmenlerle gerçekleştirilen katılımcı atölye çalışmaları ile odak grup görüşmelerinden elde edilen nitel bulgular sunulmaktadır. Amaç, gençlerin Avrupa’yı, Balkanları ve bu coğrafyalarla ilişkili tarihsel bağlamları nasıl algıladıklarını; bu algıların kolektif tartışma ve yaratıcı katılım süreçleri içinde nasıl ifade edildiğini ortaya koymaktır. Atölye çalışmaları ve görüşmeler, gençlerin gündelik bilgi birikimleri ile resmi tarih anlatıları arasındaki ilişkiyi görünür kılmayı amaçlayan etkileşimli bir çerçeve içinde tasarlanmıştır.

4.1. Atölye Çalışması I: Avrupa’yı Hayal Etmek

“Avrupa’yı Hayal Etmek” başlıklı ilk atölye, katılımcıların Avrupa, Balkanlar ve Türkiye’ye ilişkin algılarını kart temelli bir grup etkinliği aracılığıyla ortaya çıkarmayı hedeflemiştir. Katılımcılardan Avrupa’yı tarihsel figürler, semboller, olaylar ve değerler üzerinden tanımlamaları ve bu çağrışımları grup içinde tartışmaları istenmiştir. Bu çalışma, Avrupa’nın gençler tarafından ağırlıklı olarak ortak kültürel ya da tarihsel deneyimlerden ziyade savaş, çatışma ve siyasal güç temalarıyla ilişkilendirildiğini göstermiştir. Özellikle Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarına yapılan göndermeler belirgin olup, Avrupa sıklıkla çatışmalarla şekillenmiş bir coğrafya olarak tahayyül edilmiştir.

Bununla birlikte Avrupa, ekonomik refah, sosyal devlet ve yüksek yaşam standartlarıyla da güçlü biçimde ilişkilendirilmiştir. Katılımcılar Avrupa’yı çoğu zaman fırsatlar sunan, gelişmiş ve maddi güvenlik sağlayan bir alan olarak tanımlamıştır. Ancak bu olumlu çağrışımlar, büyük ölçüde araçsal bir çerçeve içinde kurulmuş; ekonomik avantajlar ve yaşam koşulları ön plana çıkarken kültürel ya da siyasal aidiyet vurgusu zayıf kalmıştır. Bu yönüyle Avrupa, ortak değerlere dayalı bir topluluk olmaktan ziyade maddi imkânlar sunan bir alan olarak algılanmıştır.

Balkanlara ilişkin algılar ise Avrupa’dan belirgin biçimde farklılaşmaktadır. Balkanlar, katılımcılar tarafından daha çok kültürel yakınlık, ortak tarih ve duygusal bağlar üzerinden tanımlanmıştır. Ortak gelenekler, tarihsel deneyimler ve coğrafi yakınlık sıklıkla dile getirilmiş; bu durum Balkanlara yönelik bir aşinalık hissine işaret etmiştir. Ancak bu yakınlık algısı, aynı

zamanda istikrarsızlık, çatışma ve geri kalmışlık gibi olumsuz çağrışımlarla birlikte var olmuştur. Dolayısıyla Balkanlar, hem “bizden” görülen hem de sorunlu bir coğrafya olarak algılanmış; kültürel yakınlık ile kalıplaşmış olumsuz imgeler yan yana yer almıştır.

Genel olarak “Avrupa’yı Hayal Etmek” atölyesi, Türkiye’de gençlerin Avrupa ve Balkanlara ilişkin algılarının parçalı ve ikircikli bir nitelik taşıdığını ortaya koymaktadır. Avrupa, bir yandan çatışma ve güç siyasetinin mekânı olarak görülürken, diğer yandan refah ve ilerleme ile özdeşleştirilmektedir. Balkanlar ise kültürel olarak yakın ve tanıdık, ancak siyasal ve ekonomik açıdan kırılgan bir bölge olarak algılanmaktadır. Bu bulgular, gençlerin söz konusu coğrafyalara ilişkin algılarının tarihsel anlatılar, güncel söylemler ve yaygın stereotiplerin kesişiminde şekillendiğini göstermektedir.

4.2. Atölye Çalışması II: Birinci Dünya Savaşı’nın Yeniden Yazımı

“Birinci Dünya Savaşı’nın Yeniden Yazımı” başlıklı ikinci atölye, gençlerin tarihsel anlatıları nasıl yorumladıklarını ve Türkiye’yi, Avrupa’yı ve Balkanları ortak bir geçmiş içinde nasıl konumlandıklarını incelemeyi amaçlamıştır. Bu kapsamda katılımcılardan Birinci Dünya Savaşı’na ilişkin kısa bir metni yeniden yazmaları ve savaşın kritik dönüm noktaları üzerine düşünceleri istenmiştir. Atölye sürecinde toplam yirmi bir metin üretilmiş; bu metinler gençlerin tarihsel olayları hangi çerçeveler içinde anlamlandırdıklarını analiz etmek için kullanılmıştır.

Metinlerin çözümlemesi, Birinci Dünya Savaşı’nın büyük ölçüde Osmanlı merkezli bir bakış açısıyla ele alındığını göstermektedir. Katılımcılar, savaşın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki yıkıcı sonuçlarını vurgulamış; Türkiye’yi emperyal güçlerin müdahaleleri ve jeopolitik rekabetlerin mağduru olarak tasvir etmiştir. Avrupa ise sıklıkla çatışmanın ve sömürünün kaynağı olarak betimlenmiş; buna karşılık Osmanlı İmparatorluğu barış arayışı içinde, savunmacı bir aktör olarak sunulmuştur.

Yeniden yazılan anlatılarda adaletsizlik, ihanet ve kayıp temalarının öne çıktığı görülmektedir. Bu temalar, ulusal tarihsel bellekte yer etmiş olan çöküş ve dış tehdit anlatılarıyla güçlü bir örtüşme sergilemektedir. Bununla birlikte, bazı katılımcılar Avrupa ve Balkan coğrafyasında yaşayan halkların ortak acılarına vurgu yapan daha uzlaştırmacı bir dil geliştirmeye çalışmıştır. Ancak bu tür anlatılar, ulusal sınırları ve “biz–onlar” ayrımını yeniden üreten baskın tarihsel çerçevenin gerisinde kalmıştır.

Atölye bulguları, gençlerin tarihsel yorumlarının büyük ölçüde resmi eğitim ortamlarında aktarılan ulusal anlatılar tarafından şekillendiğini ortaya koymaktadır. Sınırlı sayıda katılımcı,

daha karşılaştırmalı ya da ulusötesi bir perspektif geliştirmeye yönelse de genel olarak hâkim anlatı Osmanlı ve Türk deneyimini merkeze alan bir çerçeve içinde kalmıştır. Bu durum, tarih eğitiminin gençlerin geçmişi anlamlandırma biçimleri üzerindeki belirleyici etkisini açık biçimde göstermektedir.

4.3. Öğrenciler, Öğretmenler ve Gençlerle Yapılan Odak Grup Görüşmeleri

Gençler ve öğretmenlerle gerçekleştirilen odak grup görüşmeleri, Avrupa, Balkanlar ve kültürlerarası ilişkilere dair algıların daha ayrıntılı biçimde incelenmesine imkân sağlamıştır. Genç katılımcılar arasında Avrupa, en sık biçimde yüksek yaşam standartları, ifade özgürlüğü ve bireysel haklarla ilişkilendirilmiştir. Bununla birlikte Avrupa ile kültürel ya da siyasal bir aidiyet kurulmadığı; Avrupa'nın çoğunlukla “farklı” ve “uzak” bir alan olarak tanımlandığı görülmektedir. Katılımcılar, Türkiye'nin Avrupa'nın bir parçası olup olmadığı konusunda da belirgin bir tereddüt dile getirmiştir.

Görüşmelerde öne çıkan bir diğer tema göç ve mültecilere yönelik tutumlardır. Birçok katılımcı, göçü toplumsal uyum ve ekonomik istikrar açısından bir tehdit olarak değerlendirmiş; mültecilere yönelik olumsuz yargılarını genelleştirici ifadelerle dile getirmiştir. Bu tutumların çoğu, doğrudan kişisel deneyimlere değil, daha çok kamuoyunda yaygın olan söylemlere ve medyada dolaşıma giren anlatılara dayanmaktadır.

Öğretmenlerle yapılan görüşmeler, tarih eğitiminin kültürlerarası duyarlılığın gelişimindeki sınırlı rolüne dikkat çekmektedir. Öğretmenler, tarih müfredatının büyük ölçüde ulusal anlatılara odaklandığını ve ortak tarihsel deneyimler ya da kültürel çeşitlilik üzerine eleştirel tartışmalara yeterince alan açmadığını belirtmiştir. Öğretmenlerin değerlendirmelerine göre, öğrencilerin Avrupa ve Balkanlara ilişkin algıları sınıf içi tartışmalardan ziyade medya temsilleri ve güncel siyasal söylemler tarafından şekillendirilmektedir. Bu durum, formel eğitim ortamlarının kültürlerarası farkındalık üretme kapasitesinin sınırlı kaldığını göstermektedir.

5. KÜLTÜRLERARASI DUYARLILIK, AVRUPA VE BALKANLARA İLİŞKİN ALGILAR

Bu bölümde, Türkiye’de yaşayan gençlere uygulanan “Ben ve Avrupa” başlıklı anketten elde edilen bulgular sunulmaktadır. Anket, gençlerin kültürlerarası duyarlılık düzeylerini ölçmeyi ve Avrupa, Avrupa Birliği ile Balkanlara ilişkin algılarını nicel veriler üzerinden incelemeyi amaçlamaktadır. Ölçüm aracı, Milton Bennett tarafından geliştirilen Kültürlerarası Duyarlılık Gelişim Modeline dayanmaktadır. Söz konusu model, kültürlerarası duyarlılığı bireylerin

kültürel farklılıkları algılama ve yorumlama biçimlerinde ilerleyebildikleri gelişimsel bir süreklilik olarak ele almakta; bu sürekliliği etnosantrik yönelimlerden (inkâr, savunma, indirgeme) kültürlerarası görelî yönelimlere (kabullenme, uyum ve bütünleşme) uzanan aşamalar üzerinden tanımlamaktadır. Bu çerçevede anket bulguları, gençlerin kültürel farklılıklara yönelik tutumlarını karşılaştırmalı olarak değerlendirmeye imkân tanımaktadır.

5.1.Örneklemin Özellikleri

Anketi toplam 115 katılımcı eksiksiz biçimde tamamlamıştır. Örneklemin %53'ünü kadınlar (n = 61), %47'sini erkekler (n = 54) oluşturmaktadır. Yaş dağılımı bakımından katılımcıların %33,9'u 14–18 yaş aralığında (n = 39), %66,1'i ise 19–30 yaş aralığındadır (n = 76). Bu örneklem yapısı, kültürlerarası duyarlılık düzeylerinin hem cinsiyet hem de yaş grupları temelinde karşılaştırmalı olarak ele alınmasına olanak tanımaktadır.

5.2.Kültürlerarası Duyarlılık ve Cinsiyet

Kültürlerarası duyarlılık düzeyleri, cinsiyet değişkeni açısından ölçeğin toplam puanı ve alt boyutları üzerinden incelenmiştir. Bulgular, toplam kültürlerarası duyarlılık puanlarında kadın ve erkek katılımcılar arasında belirgin bir farklılaşma olmadığını göstermektedir. Benzer biçimde inkâr, savunma, indirgeme, uyum ve bütünleşme alt boyutlarında da cinsiyete göre dikkat çekici bir ayrışma gözlenmemiştir.

Bununla birlikte, kabullenme alt boyutunda kadın katılımcıların ortalama puanlarının erkek katılımcılara kıyasla daha yüksek olduğu görülmektedir. Erkek katılımcıların kabullenme boyutundaki ortalama puanı 4,13 iken, kadın katılımcıların ortalama puanı 4,45'tir. Bu bulgu, kadın katılımcıların kültürel farklılıkların farkında olma ve bu farklılıklara iletişim ve davranış düzeyinde saygı gösterme eğilimlerinin görece daha güçlü olduğunu düşündürmektedir.

5.3.Kültürlerarası Duyarlılık ve Yaş

Kültürlerarası duyarlılık düzeyleri, yaş değişkeni açısından 14–18 ve 19–30 yaş grupları arasında karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bulgular, toplam kültürlerarası duyarlılık puanlarında iki yaş grubu arasında belirgin bir farklılaşma olmadığını göstermektedir. Benzer biçimde inkâr, indirgeme, kabullenme, uyum ve bütünleşme alt boyutlarında da yaş grupları arasında dikkat çekici bir ayrışma gözlenmemiştir.

Buna karşılık, savunma alt boyutunda daha genç katılımcıların ortalama puanlarının 19–30 yaş grubundaki katılımcılara kıyasla daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu bulgu, 14–18 yaş grubundaki katılımcıların kültürel farklılıklar karşısında kendi kültürel kimliklerini daha güçlü

biçimde vurgulama ve farklı kültürel konumlara karşı daha mesafeli tutumlar geliştirme eğiliminde olabileceklerini düşündürmektedir.

5.4. Avrupa, Türkiye ve Balkanlara İlişkin Algılar

Anket bulguları, Türkiye’de yaşayan gençlerin Avrupa, Türkiye ve Balkanlara ilişkin algılarının farklı referans çerçeveleri üzerinden şekillendiğini göstermektedir. Katılımcılar birden fazla seçenek işaretleyebildiği için bu bölümde verilen yüzdelere, katılımcı oranlarını değil, toplam yanıtların dağılımını göstermektedir.

Avrupa Birliği ile en sık ilişkilendirilen özellikler özgürlük (%15,9), insan hakları (%15,7) ve yüksek yaşam standartlarıdır (%15,0). Demokrasi (%13,1) ile çevrenin korunması ve sürdürülebilir kalkınma (%12,2) da öne çıkan diğer unsurlar arasında yer almaktadır. Buna karşılık, ırkçılık (%4,5) gibi olumsuz çağrışımlar görece sınırlı düzeyde dile getirilmiş; güvenlik (%7,5) ise özgürlük, haklar ve yaşam standartları kadar güçlü bir çağrışım alanı oluşturamamıştır. Bu dağılım, Avrupa Birliği’nin gençler tarafından öncelikle özgürlükler, haklar ve yaşam kalitesiyle ilişkilendirildiğini; kültürel ya da tarihsel aidiyetten ziyade normatif ve işlevsel özellikler üzerinden anlamlandırıldığını göstermektedir.

Avrupa Birliği’ne ilişkin algılarla karşılaştırıldığında, “Türk olmak” ile ilişkilendirilen özelliklerin daha farklı bir dağılım sergilediği görülmektedir. Katılımcıların en sık dile getirdiği özellikler düşük yaşam standartları (%17,4) ve çatışma (%13,0) olmuştur. Bu iki unsur, gençlerin Türkiye’ye ilişkin algılarında ekonomik ve toplumsal sorunların merkezi bir yer tuttuğunu göstermektedir. Bununla birlikte, kırılgan gruplara destek (%11,0) ve iş birliği (%10,8) gibi daha olumlu nitelikler de önemli oranlarda ifade edilmiştir. Ancak özgürlük (%7,8), demokrasi (%5,8) ve insan hakları (%5,0) gibi normatif değerlerin görece düşük oranlarda dile getirilmesi dikkat çekicidir. Bu durum, gençlerin Türkiye’ye ilişkin algılarında siyasal ve hukuki değerlere kıyasla ekonomik koşulların, toplumsal gerilimlerin ve gündelik zorlukların daha baskın bir yer tuttuğuna işaret etmektedir.

Bu karşılaştırma, Avrupa Birliği’nin gençler açısından daha çok idealize edilmiş normatif ve refah temelli özelliklerle ilişkilendirildiğini; Türkiye’nin ise daha çok yapısal sorunlar, çatışma ve yaşam koşulları üzerinden tanımlandığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla Avrupa, gençlerin gözünde güçlü bir karşılaştırma zemini oluşturmakta, ancak bu karşılaştırma doğrudan kimliksel bir aidiyete dönüşmemektedir.

Katılımcılara Balkan ülkeleri arasında gelecekte daha iyi ilişkilerin hangi unsurlar aracılığıyla geliştirilebileceği de sorulmuştur. Bu konuda en fazla ekonomik iş birliği (%22,9), kültürel iş

birliği (%19,3) ve okullarda kültürlerarası eğitimin güçlendirilmesi (%18) öne çıkmıştır. Karşılıklı saygı ve yakınlık duygusunun artırılması (%14,1) ile ortak ihtiyaç ve çıkarlar temelinde bölgesel birlikteliklerin geliştirilmesi (%12,5) de katılımcılar tarafından önemli görülen diğer unsurlar arasında yer almaktadır.

Bu bulgular, gençlerin Balkanlar bağlamında iş birliğini büyük ölçüde somut, kurumsal ve gündelik yaşama temas eden alanlar üzerinden düşündüklerini göstermektedir. Ekonomik ve kültürel etkileşim ile eğitim temelli yaklaşımların öne çıkması, bölgesel ilişkilerin yalnızca tarihsel ya da duygusal bağlara değil, aynı zamanda pratik ve karşılıklı faydaya dayalı süreçler üzerinden geliştirilebileceğine dair bir algının varlığına işaret etmektedir.

Genel olarak anket bulguları, Türkiye’deki gençlerin Avrupa’yı ağırlıklı olarak özgürlük, haklar ve yaşam standartları ile ilişkilendirdiğini; buna karşılık ulusal kimliğe dair algıların daha çok ekonomik ve toplumsal sorunlar etrafında şekillendiğini göstermektedir. Balkanlar ise kültürel yakınlık ve bölgesel iş birliği imkânları üzerinden düşünülmekte, ancak bu iş birliği daha çok somut ekonomik, kültürel ve eğitimsel mekanizmalarla ilişkilendirilmektedir. Bu nicel bulgular, bir önceki bölümde sunulan nitel verilerle birlikte ele alındığında, Avrupa’nın gençler açısından güçlü bir normatif referans noktası oluşturmaya rağmen, bu referansın kimlikel bir aidiyete dönüşmediğini göstermektedir.

6. TARTIŞMA

Bu yazı, Türkiye’de yaşayan gençlerin kültürlerarası duyarlılık düzeylerini ve Avrupa algılarını; tarih eğitimi bağlamı, atölye çalışmaları ve grup görüşmelerinden elde edilen nitel bulgular ile anket verilerine dayalı nicel sonuçları birlikte değerlendirerek incelemiştir. Bulgular bir arada ele alındığında, gençler arasında kültürel farklılıklara yönelik belirli bir açıklığın var olduğu, ancak bu açıklığın Avrupa ile güçlü bir kimlikel özdeşleşmeye dönüşmediği; buna karşılık ulusal referans çerçevelerinin etkisini koruduğu görülmektedir.

Türkiye’de tarih eğitiminin yapısı, bu örüntülerin anlaşılması açısından temel bir arka plan sunmaktadır. Üçüncü bölümde tartışıldığı üzere, tarih müfredatı ve ders kitapları büyük ölçüde devlet merkezli ve etno-dinsel bir ulusal kimlik anlayışı etrafında kurgulanmaktadır. Bu çerçevede Türk kimliği; etnik köken, din ve devlete sadakat ekseninde tanımlanmakta, Avrupa ise çoğunlukla ortak ya da iç içe geçmiş bir tarihsel alanın parçası olarak değil, dışsal bir aktör olarak konumlandırılmaktadır. Bu tür bir eğitim yapısı, öğrencilerin çoğul tarih anlatılarıyla temas kurmasını ve Türkiye’yi daha geniş bölgesel ya da küresel tarihsel bağlamlar içinde düşünmesini sınırlamaktadır.

Dördüncü bölümde sunulan nitel bulgular, bu eğitim bağlamının gençlerin algılarına nasıl yansıdığını açık biçimde ortaya koymaktadır. Avrupa'yı Hayal Etmek atölyesinde Avrupa, sıklıkla savaş, çatışma ve siyasal güçle ilişkilendirilmiş; bunun yanı sıra refah ve yüksek yaşam standartları gibi maddi göstergelerle tanımlanmıştır. Avrupa'ya yönelik bu olumlu değerlendirmeler büyük ölçüde araçsal bir çerçeve içinde kalmış, Avrupa nadiren ortak değerler ya da paylaşılan tarihsel deneyimler temelinde bir aidiyet alanı olarak tahayyül edilmiştir. Buna karşılık Balkanlar, ortak tarih, kültürel yakınlık ve duygusal aşinalık üzerinden daha “yakın” bir coğrafya olarak tanımlanmış; ancak bu yakınlık, istikrarsızlık ve geri kalmışlık anlatılarıyla birlikte var olmuştur. Bu durum, kültürel yakınlığın her zaman olumlu bir değerlendirmeye karşılık gelmediğini ve kimi zaman kalıplaşmış yargılarla iç içe geçtiğini göstermektedir.

Benzer bir örüntü, “Birinci Dünya Savaşı’nın Yeniden Yazımı” atölyesinde de gözlemlenmiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu savaş anlatılarını Osmanlı merkezli bir perspektiften kurmuş; Türkiye’yi dış güçlerin müdahalelerine maruz kalan bir özne, Avrupa’yı ise çatışma ve emperyal rekabetin kaynağı olarak resmetmiştir. Ortak acılar ya da karşılıklı sorumluluklar üzerinden daha uzlaştırıcı ya da ulus-aşırı okumalar geliştiren metinler sınırlı kalmıştır. Bu durum, gençlerin tarihsel olayları yorumlama biçimlerinin büyük ölçüde formel eğitim yoluyla aktarılan ulusal anlatılar tarafından şekillendiğini göstermektedir.

Odak grup görüşmelerinden elde edilen bulgular da bu gözlemleri desteklemektedir. Gençler “Avrupalı olma”yı çoğunlukla yüksek yaşam standartları, bireysel özgürlükler ve ekonomik güvenlik ile tanımlamış; Avrupa’yı çekici ancak mesafeli bir referans alanı olarak konumlandırmıştır. Avrupa, bu anlamda bir özdeşleşme alanı olmaktan ziyade, karşılaştırmalı bir ölçüt işlevi görmektedir. Bununla birlikte, özellikle göç ve mülteci politikaları bağlamında Avrupa değerlerinin tutarlılığına yönelik belirgin bir şüphe dile getirilmiştir. Görüşmelerde sıkça rastlanan mültecilere yönelik genelleyici ve olumsuz söylemler, siyasal ve medyatik söylemlerin eğitim anlatılarıyla kesişerek “öteki” algısını nasıl yeniden ürettiğini ortaya koymaktadır.

Beşinci bölümde sunulan nicel bulgular, bu nitel gözlemlerle büyük ölçüde örtüşmektedir. Kültürlerarası duyarlılık bulguları, gençler arasında kültürel farklılıklara yönelik belirli bir açıklığın bulunduğunu; ancak bu açıklığın uyum ve bütünleşme gibi daha ileri aşamalarda sınırlı kaldığını göstermektedir. Kadın katılımcıların kültürel farklılıklara yönelik kabullenme düzeylerinin daha yüksek olması, cinsiyet temelli toplumsallaşma örüntüleriyle ilişkilendirilebilecek bir bulgu olarak değerlendirilebilir. Yaşa bağlı farklılıklar ise, özellikle daha genç katılımcıların savunmacı ve kutuplaştırıcı tutumlara daha yatkın olduğunu

göstermektedir. Bu durum, bir yandan daha genç katılımcıların merkezi ve standartlaştırılmış eğitim programlarına daha yakın dönemde maruz kalmalarıyla, diğer yandan yaşa bağlı siyasal ve toplumsal deneyim farklılıklarıyla ilişkilendirilebilir.

Bu bulgular, Komşularımızı Tanıyalım 2 projesi kapsamında farklı ülkelerde elde edilen sonuçlarla birlikte değerlendirildiğinde daha anlamlı hale gelmektedir. Projenin genelinde gençlerin Avrupa'yı özgürlük, demokrasi ve refah gibi soyut değerlerle ilişkilendirdiği görülmekle birlikte, Türkiye örneğinde bu değerlerin daha belirgin biçimde araçsal ve özlemsel bir çerçevede içinde konumlandığı dikkat çekmektedir. Avrupa, bir aidiyet alanından çok, ulaşılması arzulanan bir referans noktası olarak algılanmaktadır. Balkanlara ilişkin algılarda ise, tarihsel hafızanın ve kültürel anlatıların Türkiye bağlamında daha baskın bir rol oynadığı görülmektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye'de gençlerin kültürlerarası duyarlılığı; eğitim süreçleri, ulusal tarih anlatıları ve güncel siyasal-toplumsal söylemlerin etkileşimi içinde şekillenmektedir. Gençler kültürel farklılıkların farkında olduklarını ve hoşgörüye değer verdiklerini ifade etseler de bu yönelimler çoğunlukla soyut ve normatif bir düzeyde kalmakta; daha derin, ilişki temelli ve dönüştürücü bir kültürlerarası etkileşime evrilmekte zorlanmaktadır. Avrupa, refah ve imkânlar alanı olarak tanınmakta, ancak sembolik ve siyasal olarak mesafeli bir konumda kalmaktadır.

Bu çerçevede çalışma, çoğul tarihsel perspektiflerin ve kimlik ile fark üzerine eleştirel düşünmeyi teşvik eden eğitimsel çerçevelerin yokluğunda, kültürlerarası açıklığın sınırlı kalabileceğini göstermektedir. Bu tür çerçeveler geliştirilmediği sürece, kültürlerarası duyarlılık soyut bir kabullenme düzeyinde kalma riski taşımakta; daha düşünsel, sorgulayıcı ve dönüştürücü bir yetkinliğe dönüşmemektedir.

7. SONUÇ

Bu çalışma, Türkiye'de yaşayan gençlerin Balkanlar ve Avrupa Birliği'ne ilişkin algılarını ve kültürlerarası duyarlılık düzeylerini, tarih eğitimi bağlamı ile birlikte ele alarak incelemiştir. Nitel ve nicel verilerin birlikte değerlendirilmesi, gençlerin kültürel farklılıklara yönelik belirli bir farkındalık ve açıklık sergilediklerini, ancak bu yönelimin güçlü bir aidiyet ya da derin bir kültürlerarası etkileşim pratiğine dönüşmekte sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır.

Araştırma bulguları, gençlerin Avrupa'yı çoğunlukla yüksek yaşam standartları, özgürlükler ve ekonomik imkânlar üzerinden tanımladığını; buna karşın Avrupa ile kültürel ya da tarihsel bir

özdeşleşmenin zayıf kaldığını göstermektedir. Avrupa, bu bağlamda bir kimlik alanından ziyade, karşılaştırmalı ve araçsal bir referans noktası olarak konumlanmaktadır. Balkanlara yönelik algılar ise daha fazla kültürel yakınlık ve tarihsel aşinalık içermekle birlikte, istikrarsızlık ve geri kalmışlık gibi kalıplaşmış anlatılarla iç içe geçmektedir. Bu durum, kültürel yakınlığın tek başına olumlu değerlendirmeler üretmediğini, tarihsel hafıza ve aktarılan anlatıların belirleyici rolünü sürdürdüğünü göstermektedir.

Çalışma, bu algıların şekillenmesinde tarih eğitiminin merkezi bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Türkiye’de tarih öğretimi, büyük ölçüde ulusal kimliği homojenleştiren ve devlet merkezli anlatılar üzerinden kurgulanan bir çerçeve sunmakta; çoğul tarihsel perspektiflere ve karşılaştırmalı yaklaşımlara sınırlı alan tanımaktadır. Bu durum, gençlerin hem Avrupa’yı hem de yakın coğrafyaları anlamlandırırken ulusal sınırlar içinde düşünmelerine ve “biz”–“öteki” ayrımını yeniden üretmelerine zemin hazırlamaktadır.

Nicel bulgular da bu tabloyu desteklemektedir. Kültürlerarası duyarlılık düzeyleri genel olarak orta seviyede seyretmekte; özellikle kabullenme boyutunda görece yüksek puanlar görülürken, uyum ve bütünleşme gibi daha ileri aşamalarda sınırlı ilerleme kaydedilmektedir. Yaş ve cinsiyete bağlı farklılıklar, kültürlerarası duyarlılığın bireysel özelliklerden ziyade toplumsal ve eğitimsel süreçlerle yakından ilişkili olduğunu düşündürmektedir.

Bu bulgular ışığında çalışma, kültürlerarası duyarlılığın yalnızca bireysel tutumlar ya da soyut değerler düzeyinde ele alınmasının yetersiz kaldığını ortaya koymaktadır. Gençlerin kültürel farklılıklara yönelik açıklıkları, eğitimsel ve kurumsal çerçeveler tarafından sınırlandığında, bu açıklık daha derin, sorgulayıcı ve dönüştürücü bir yetkinliğe evrilememektedir. Dolayısıyla kültürlerarası duyarlılığın geliştirilmesi, yalnızca temasın artmasına değil; tarih öğretimi başta olmak üzere eğitim politikalarının çoğulculuğu, eleştirel düşünmeyi ve karşılıklı ilişkiselliği merkeze alan bir anlayışla yeniden ele alınmasına bağlıdır.

Son olarak bu çalışma, Türkiye örneği üzerinden, gençlerin Avrupa ve Balkanlar algılarının tarihsel anlatılar, eğitimsel yapılar ve güncel toplumsal söylemler arasındaki etkileşim içinde şekillendiğini göstermektedir. Gelecek araştırmalar, farklı ülkelerdeki eğitim çerçevelerini karşılaştırarak ya da müfredat değişimlerinin gençlerin algıları üzerindeki etkisini ayrıntılı inceleyerek, kültürlerarası duyarlılığın nasıl daha kapsayıcı ve dönüştürücü biçimde desteklenebileceğine dair yeni açılımlar sunabilir.

KAYNAKÇA

- Adar, S. (2013). Ambiguities of democratisation: Nationalism, religion and ethnicity under AKP government in Türkiye. *Political Power and Social Theory*, 25, 3-36.
- Bennett, M. J. (1986). A developmental approach to training for intercultural sensitivity. *International Journal of Intercultural Relations*, 10(2), 179-196. [https://doi.org/10.1016/0147-1767\(86\)90005-2](https://doi.org/10.1016/0147-1767(86)90005-2)
- Bennett, M. J. (1993). Towards ethnorelativism: A developmental model of intercultural sensitivity, *Education for the intercultural experience* (s. 21-71). Intercultural Press, Yarmouth.
- Çayır, K. (2015). Citizenship, nationality and minorities in Türkiye's textbooks: from politics of non-recognition to 'difference multiculturalism'. *Comparative Education*, 51(4), 519-536. <https://doi.org/10.1080/03050068.2015.1088210>
- Dance, E. H. (1971). *Orta Dereceli Okullarda Tarihin Yeri*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Gür, B. S., & Çelik, Z. (2013). Türkiye's education policy during the AK Party era (2002-2013). *Insight Turkey*, 15(4), 151-176.
- Gürleyen, I. (1998). *The ideology and textbooks: Turkish Republic History of Renovation and Atatürkism textbooks (1980-1990)*. The Institute of Economics and Social Sciences of Bilkent University, Ankara.
- Kaya, A. (2013). Multiculturalism and minorities in Turkey. *Challenging multiculturalism: European models of diversity* (s. 297-317). Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Keyder, Ç. (2005). History and geography of Turkish nationalism. *Citizenship and the nation-state in Greece and Türkiye* (s. 3-18). Routledge, Londra.
- Keyman, F. E., & Kancı, T. (2011). A tale of ambiguity: Citizenship, nationalism and democracy in Türkiye. *Nations and Nationalism*, 17(2), 1-19.
- Millas, H. (1991). History Textbooks in Greece and Türkiye. *History Workshop Journal*, (31), 21-33.
- Millas, H. (1995). Türkiye'de Etnosantrik Tarihçiliğin Pratik Sonuçları. *Tarih Öğretimi ve Ders Kitapları* (s. 131-140). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Özbaran, S. (Ed.). (1998). *Tarih Öğretimi ve Ders Kitapları*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.

Tanör, B., Toprak, Z., ve Berktay, H. (1997). *İnkılap tarihi dersleri nasıl okutulmalı?* Sarmal Yayınevi, İstanbul.

Tunçay, M. (1995). Tarih öğretiminin iyileştirilmesine yönelik düşünceler. *Tarih Öğretimi ve Ders Kitapları* (s. 55-57). Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

BÖLÜM 3

SİYASET PSİKOLOJİSİ: KAVRAMSAL VE TEMEL YAKLAŞIMLAR

Zeynep ARPA¹

¹ Doktorant, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi, turgazeynep12@gmail.com, Orcid:0000-0001-5603-6238

Giriş

Siyaset bilimi genel olarak devlet, iktidar, yönetim, siyasi kurumlar ve bireylerin siyasi davranışlarını inceleyen bir disiplin olarak tanımlanmaktadır. Siyaset biliminin temel amacı siyasi süreçleri, yönetim biçimlerini ve bireylerin siyasi tutumlarını ve davranışlarını açıklamaktır (Heywood, 2013). Ancak siyasi süreçler yalnızca kurumsal ve yapısal unsurlarla sınırlı değildir; bireylerin algıları, duyguları, tutumları ve karar alma süreçleri de siyasi yaşamın önemli bir parçasıdır. Bu nedenle siyaset bilimi, psikoloji, sosyoloji, ekonomi ve iletişim gibi farklı disiplinlerle etkileşim içinde gelişen bir alan hâline gelmiştir. Özellikle bireylerin siyasi karar alma süreçleri, lider algıları, grup aidiyetleri ve oy verme davranışlarının açıklanmasında psikoloji biliminin sunduğu kuramsal ve yöntemsel katkılar giderek daha fazla önem kazanmıştır (Houghton, 2021). Psikoloji bilimi, bireyin duygu, düşünce ve davranışlarını bilimsel yöntemlerle inceleyen bir disiplin olarak insan davranışlarının altında yatan nedenleri anlamayı ve açıklamayı amaçlamaktadır (Fernald, 2008). Siyaset bilimi daha çok toplumsal ve siyasi yapılar üzerine yoğunlaşırken, psikoloji bireysel davranışları merkeze almaktadır. Bununla birlikte, insan davranışının siyasi boyutu bu iki disiplin arasında önemli bir kesişim alanı oluşturmaktadır. Bireyler, siyasi olaylara ilişkin tutum ve davranışlarını yalnızca kişisel özelliklerine göre değil, aynı zamanda içinde yaşadıkları siyasi sistem, liderlik anlayışı, toplumsal normlar ve siyasi kültür doğrultusunda da şekillendirmektedir. Özellikle savaşlar, etnik çatışmalar, Holokost ve otoriter rejimler gibi karmaşık siyasi olayların anlaşılması, bireyin psikolojik süreçlerinin içinde bulunduğu toplumsal ve siyasi yapıyla birlikte değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır (Houghton, 2021). Örneğin, Holokost'un ortaya çıkışında belirleyici olan unsurun yalnızca otoriter bir liderin varlığı mı, yoksa otoriteye itaat eden toplumun desteği mi olduğu sorusu, siyasi olayların tek bir disiplin çerçevesinde açıklanmasının yetersiz kalabileceğini göstermektedir. Bu noktada siyaset psikolojisi, bireyin siyasi sistem içerisindeki davranışlarını psikolojik ve siyasi faktörleri birlikte ele alarak açıklayan önemli bir disiplin olarak ortaya çıkmıştır (Huddy vd., 2013). Siyaset psikolojisi, bireylerin siyasi tutumlarını, davranışlarını ve karar alma süreçlerini psikolojik temeller doğrultusunda inceleyerek siyasi olayların daha kapsamlı biçimde anlaşılmasına katkı sağlamaktadır. Bu doğrultuda, bu çalışmada siyaset psikolojisinin kavramsal çerçevesi, temel yaklaşımları ve çalışma alanları ele alınmıştır.

Siyaset Psikolojisi Tanım ve Tarihsel Gelişim

Houghton'a (2015) göre siyaset, yalnızca tek bir disiplinin sınırları içerisinde değerlendirilemeyecek kadar çok boyutlu bir alandır ve matematik, iktisat, tarih, sosyoloji ile

psikoloji gibi farklı bilim dallarıyla yakın ilişki içerisinde. Bu nedenle siyasal olguların anlaşılabilmesi için farklı disiplinlerin kuramsal ve yöntemsel yaklaşımlarından yararlanmak gerekir. Özellikle bilişsel, sosyal, kişilik, gelişim ve örgüt psikolojisi gibi psikolojinin alt alanları; bireyin düşünce, duygu ve davranışlarını açıklayarak siyasal süreçlerin anlaşılmasına önemli katkılar sunmaktadır. Bunun yanında, siyasal davranış, karar alma süreçleri, kamuoyu, iletişim ve toplumsal ilişkileri inceleyen siyaset bilimi, sosyoloji ve iletişim bilimleri de bu alanın gelişiminde etkili olmaktadır.

Psikoloji biliminin bireyin duygu, düşünce ve davranışlarına yönelik açıklamaları, insanların politik tutumlarını, karar alma süreçlerini ve siyasal davranışlarını anlamada siyaset bilimine önemli katkılar sağlamaktadır. Bu durum, bireyin siyasal sistem içerisindeki davranışlarının açıklanmasında psikoloji ile siyaset arasındaki ilişkinin önemli bir araştırma alanı hâline gelmesine neden olmuştur. Bireyin siyasal sistem içerisindeki düşünce, duygu ve davranışlarını psikolojik ve siyasal yaklaşımlar çerçevesinde inceleyen bu disiplin “siyaset psikolojisi” olarak adlandırılmaktadır (Teber, 2001). Siyaset psikolojisi çoğu zaman siyaset biliminin bir alt dalı olarak değerlendirilse de oldukça geniş ve çok boyutlu bir çalışma alanına sahiptir. Alan, siyaset bilimi ve psikolojinin yanı sıra sosyoloji, iletişim, tarih ve antropoloji gibi farklı sosyal bilim disiplinlerinin kuramsal ve yöntemsel yaklaşımlarından beslenmektedir. Bu yönüyle siyaset psikolojisi, bireysel psikolojik süreçler ile siyasal ve toplumsal yapılar arasındaki ilişkiyi birlikte ele alan disiplinlerarası bir araştırma alanı niteliği taşımaktadır (Houghton, 2015). Alanın bu çok yönlü yapısı, siyaset psikolojisinin çalışma sınırlarının diğer sosyal bilim disiplinlerinden kesin çizgilerle ayrılmasını da güçleştirmektedir (Staerkle, 2015). Siyaset psikolojisi, yalnızca siyaset bilimi ya da yalnızca psikoloji kapsamında değerlendirilebilecek bir alan değildir. Genel olarak siyaset biliminin alt dallarından biri olarak kabul edilse de esasen siyaset ve psikoloji disiplinlerinin kesişim noktasında yer almaktadır. Haste (2012)’ye göre siyaset psikolojisi, siyaset bilimi ve psikoloji kuramlarından yararlanarak bireyin siyasal davranışlarını inceleyen bir disiplindir. Benzer şekilde Kuklinski (2002), siyaset psikolojisinin siyasal karar ve yargıların altında yatan zihinsel süreçleri inceleyerek siyasal davranışların psikolojik temellerini açıklamayı amaçladığını ifade etmektedir. Bu bağlamda siyaset psikolojisi; bireylerin siyasal tutumları, liderlik algıları, grup kimlikleri, önyargıları, karar alma süreçleri ve otoriteye yönelik davranışları gibi çok sayıda konuyu araştırma kapsamına almaktadır.

Siyaset psikolojisinin bağımsız bir disiplin olarak ortaya çıkışı modern döneme dayansa da alanın düşünsel kökenleri oldukça eski dönemlere uzanmaktadır. İnsan doğasını, bireyin

toplumsal yaşam içerisindeki konumunu ve siyasal davranışlarının nedenlerini anlamaya yönelik tartışmalar, siyaset psikolojisinin tarihsel altyapısını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Aristoteles'in "insan siyasal bir hayvandır" görüşü, siyaset psikolojisinin düşünsel temellerinden biri olarak değerlendirilmektedir (Houghton, 2021). Aristoteles'e göre insan, doğası gereği toplum içinde yaşayan, diğer insanlarla etkileşim kuran ve siyasal yapılar içinde varlığını sürdüren bir varlıktır. Dolayısıyla, insan davranışlarını siyasal yaşamdan bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. İnsan doğası; bireyin duygu, düşünce, algı, motivasyon ve davranış eğilimlerini kapsamaktadır. İnsanların otoriteye itaat etmesi, bir lidere bağlılık geliştirmesi, siyasal kimlik oluşturma ya da çatışma ve ötekileştirme davranışları sergilemesi yalnızca siyasal sistemlerle değil, aynı zamanda bireyin psikolojik süreçleriyle de ilişkilidir (Houghton, 2015). Bu nedenle siyaset psikolojisi, insan doğasını merkeze alarak siyasal davranışların altında yatan psikolojik dinamikleri incelemekte ve birey ile siyasal yapı arasındaki ilişkiyi açıklamaya çalışmaktadır (Huddy vd., 2013).

Siyaset psikolojisinin bağımsız bir disiplin olarak kurumsallaşması 20. Yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Alanın gelişiminde önemli dönüm noktalarından biri, 1924 yılında Syracuse Üniversitesi Maxwell School'da sosyo-politik psikoloji kürsüsünün kurulmasıdır. Floyd Allport tarafından burada "politik psikoloji" başlıklı ilk ders verilmiş ve böylece alanın akademik temelleri atılmıştır. Daha sonraki süreçte Avrupa'da da siyaset psikolojisine yönelik çalışmalar artmış; Wilhelm Reich'in Journal of Political Psychology and Sexual Economy adlı dergiyi yayımlamasıyla birlikte disiplinin bilimsel görünürlüğü güç kazanmıştır. Aynı dönemde Harold D. Lasswell'in güç, iktidar ve propaganda kavramları üzerinden siyaset ile psikolojiyi bir araya getiren çalışmaları, alanın gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur (Arıboğan, 2020). Disiplinin kurumsal gelişimi özellikle 1977 yılında Uluslararası Siyaset Psikolojisi Topluluğu'nun kurulması ve ardından Political Psychology dergisinin yayımlanmaya başlamasıyla hız kazanmıştır. Bu gelişmelerle birlikte siyaset psikolojisinin akademik görünürlüğü artmış ve alandaki çalışmalar yoğunlaşmıştır (Houghton, 2021).

McGuire'a (1993) göre siyaset psikolojisinin gelişimi üç temel dönem üzerinden değerlendirilebilir. İlk dönemde, özellikle 1940'lı ve 1950'li yıllarda çalışmalar psikanalitik ve davranışçı yaklaşımların etkisi altında şekillenmiş; kişilik yapıları ve davranış bozukluklarının siyasal süreçler üzerindeki etkileri incelenmiştir. İkinci dönemde, 1960'lı ve 1970'li yıllarda anket teknikleri ve istatistiksel yöntemlerin gelişmesiyle birlikte siyasal tutumlar, kamuoyu araştırmaları ve oy verme davranışları ön plana çıkmıştır. Üçüncü dönemde ise 1980'li yıllardan itibaren bilişsel yaklaşımın etkisiyle bireylerin siyasal bilgi işleme süreçleri, karar alma

mekanizmaları ve siyasal biliş konuları önem kazanmıştır. Aynı dönemde siyaset psikolojisine yönelik ders kitaplarının ve akademik yayınların artması, disiplinin kurumsal gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur.

Siyaset psikolojisinin teorik gelişiminde özellikle psikanalitik ve davranışçı yaklaşımlar belirleyici olmuştur. II. Dünya Savaşı öncesinde alan üzerinde ağırlıklı olarak psikanalitik yaklaşım etkili olmuştur. Freud'un geliştirdiği psikanalitik kuram doğrultusunda liderlerin kişilik yapıları, siyasal davranışlar ve toplumsal olaylar bilinçdışı süreçler üzerinden açıklanmaya çalışılmış; özellikle psikobiyografik çalışmalar ön plana çıkmıştır. Psikanalitik yaklaşım, bireyin yalnızca gözlemlenebilir davranışlarıyla değil, bilinçaltında yer alan duygu, düşünce ve dürtülerle birlikte değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır (Teber, 2001). Ancak zihinsel süreçlerin deneysel olarak ölçülmesinin güç olması nedeniyle bu yaklaşım bilimsel açıdan eleştirilmiştir. Bu eleştiriler doğrultusunda 1950'li yıllarda davranışçı yaklaşım ön plana çıkmıştır. Davranışçılar, doğrudan gözlemlenemeyen zihinsel süreçlere odaklanan psikanalitik yaklaşımın bilimsel yöntem açısından yetersiz olduğunu savunmuş ve bilimin temel ölçütünün gözlemlenebilirlik, ölçülebilirlik ve deneysel doğrulanabilirlik olduğunu ileri sürmüştür. John B. Watson ve Burrhus Frederic Skinner'ın öncülük ettiği davranışçı yaklaşım, insan davranışlarının çevresel koşullar ve öğrenme süreçleri aracılığıyla şekillendiğini savunmaktadır (Arslanoğlu, 2003). Özellikle Skinner'ın "edimsel koşullanma" kuramı ve "Skinner kutusu" deneyleri, davranışların ödül-ceza mekanizmalarıyla yönlendirilebildiğini göstermiştir. Davranışçı yaklaşımın siyaset psikolojisine etkisiyle birlikte gözlemlenebilir veriler, anketler ve istatistiksel yöntemler araştırmalarda temel araçlar hâline gelmiştir. Bu dönemde seçmen davranışları, siyasal tutumlar, savaş ve barış süreçleri ile otoriter rejimlerin birey üzerindeki etkileri deneysel yöntemlerle incelenmeye başlanmıştır. Stanley Milgram'ın otoriteye itaat deneyleri ile Philip Zimbardo'nun "Stanford Hapishanesi Deneyi", bireylerin otorite, sosyal rol ve grup baskısı altında nasıl davranışlar geliştirdiğini ortaya koyarak siyaset psikolojisine önemli katkılarda bulunmuştur (Houghton, 2015). Genel olarak değerlendirildiğinde, siyaset psikolojisi, psikanalitik ve davranışçı yaklaşımların katkılarıyla gelişmiş; bireysel psikolojik süreçler ile siyasal ve toplumsal yapıların etkileşimini birlikte ele alan çok boyutlu bir disiplin hâline gelmiştir.

Siyaset Psikolojisinde Durumcu ve Eğilimci Yaklaşımlar

Siyaset psikolojisi, bireylerin siyasal tutum, algı ve davranışlarını psikolojik kuramlar çerçevesinde açıklamaya çalışan disiplinlerarası bir bilim dalıdır (Iyengar, 1993). Bu alanın

temel amacı, bireylerin siyasal davranışlarını ortaya çıkaran psikolojik, sosyal ve çevresel etkenleri anlamak ve bunların arasındaki ilişkileri açıklamaktır. İnsanların neden belirli bir siyasi partiye yöneldiği, neden bazı liderlere bağlılık geliştirdiği, hangi koşullarda otoriteye itaat ettiği ya da toplumsal çatışmalara nasıl tepki verdiği gibi sorular siyaset psikolojisinin temel inceleme alanları arasında yer almaktadır (Perez, 2001). Bu bağlamda siyaset psikolojisi, bireyin siyasal sistem içerisindeki davranışlarını yalnızca siyasal kurumlar üzerinden değil; duygu, düşünce, algı, kişilik özellikleri ve sosyal çevre gibi psikolojik süreçlerle birlikte değerlendirmektedir (Kuklinski, 2002; Kansu ve Tarhan, 2018).

Siyaset psikolojisinde bireylerin siyasal davranışlarını açıklamaya yönelik farklı kuramsal yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yaklaşımlar arasında en çok öne çıkanlardan biri eğilimci yaklaşım, diğeri ise durumcu yaklaşımdır. Her iki yaklaşım da bireyin siyasal davranışlarının nedenlerini açıklamaya çalışmakla birlikte, davranışın kaynağı konusunda farklı görüşler ileri sürmektedir. Eğilimci yaklaşım bireyin doğuştan getirdiği kişilik özelliklerini ve psikolojik eğilimlerini merkeze alırken, durumcu yaklaşım davranışların büyük ölçüde çevresel koşullar ve sosyal süreçler tarafından şekillendiğini savunmaktadır (Houghton, 2021). Bu nedenle siyaset psikolojisinde bireysel davranışların anlaşılabilmesi için hem bireyin içsel özelliklerinin hem de içinde bulunduğu toplumsal koşulların birlikte değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

Eğilimci yaklaşım, siyasal davranışların temelinde bireyin kişilik özellikleri, karakter yapısı, psikolojik eğilimleri ve doğuştan getirdiği bazı özelliklerin bulunduğunu savunmaktadır. Bu yaklaşıma göre bireylerin siyasal tutumları yalnızca içinde yaşadıkları toplumsal koşullardan kaynaklanmamakta; aynı zamanda bireyin kişilik yapısı, korkuları, aidiyet ihtiyacı, saldırganlık eğilimleri, otoriteye bakışı ve liderlik özellikleri gibi bireysel faktörlerden de etkilenmektedir. Örneğin, bazı bireylerin otoriter liderlere daha fazla yönelmesi, güçlü otorite figürlerine bağlılık geliştirmesi ya da farklı gruplara karşı daha dışlayıcı tutumlar sergilemesi, eğilimci yaklaşım tarafından bireyin kişilik özellikleriyle açıklanmaktadır (Houghton, 2015). Eğilimci yaklaşımın düşünsel temelleri büyük ölçüde psikanalitik kurama dayanmaktadır. Özellikle Sigmund Freud'un insan davranışlarının bilinçdışı dürtüler tarafından şekillendiğine yönelik görüşleri, siyasal davranışların açıklanmasında önemli bir etki yaratmıştır. Freud'a göre bireylerin davranışları yalnızca bilinçli kararlarla değil, aynı zamanda bastırılmış dürtüler, korkular ve çocukluk deneyimleriyle de ilişkilidir. Bu doğrultuda siyasal liderlere duyulan bağlılık, düşman algısı ya da grup aidiyeti gibi siyasal davranışların psikolojik temelleri

bilinçdışı süreçlerle açıklanmaya çalışılmıştır (Cottam, 2016). Eğilimci yaklaşımın önemli temsilcilerinden biri olan Theodor Adorno da “otoriter kişilik” kavramı üzerinden bireylerin siyasal tutumlarını açıklamaya çalışmıştır. Adorno’ya göre katı disiplin anlayışıyla yetiştirilen bireyler, otoriteye daha fazla bağlılık geliştirmekte ve farklı gruplara karşı daha dışlayıcı tutumlar sergileyebilmektedir. Bu bağlamda otoriter kişilik yapısına sahip bireylerin faşist ideolojilere ve baskıcı siyasal sistemlere daha yatkın olduğu ileri sürülmektedir. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası Nazi Almanyası’nın ortaya çıkışını anlamaya yönelik çalışmalar, eğilimci yaklaşımın gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Eğilimci yaklaşımın temel özellikleri şu şekilde özetlenebilir (Houghton, 2015):

- İnsan zihni doğuştan tamamen boş değildir; bireyler bazı psikolojik eğilimlerle dünyaya gelir.
- Kalıtsal özellikler ve kişilik yapısı davranışların oluşumunda önemli rol oynar.
- Siyasal tutum ve davranışların temelinde bireyin karakter özellikleri yer almaktadır.
- Liderlik, otoriteye itaat, saldırganlık ya da grup aidiyeti gibi davranışlar bireyin psikolojik eğilimleriyle ilişkilidir.
- Freud ve Adorno’nun çalışmaları eğilimci yaklaşımın önemli örnekleri arasında yer almaktadır.

Eğilimci yaklaşımın aksine durumcu yaklaşım, siyasal davranışların yalnızca bireysel özelliklerle açıklanamayacağını; sosyal, siyasal ve ekonomik koşulların davranış üzerinde belirleyici olduğunu savunmaktadır. Bu yaklaşıma göre insan davranışları büyük ölçüde çevresel faktörler, öğrenme süreçleri ve toplumsal deneyimler aracılığıyla şekillenmektedir. Durumcu yaklaşım, insan zihninin doğuştan boş bir levha (tabula rasa) olduğunu ileri sürmekte ve bireyin davranışlarının yaşadığı çevre doğrultusunda biçimlendiğini savunmaktadır. Bu doğrultuda bireyin siyasal tutumları; savaş, ekonomik kriz, propaganda, medya etkisi, grup baskısı, otorite ilişkileri ve toplumsal normlar gibi dışsal faktörlerden etkilenmektedir (Houghton, 2021). Durumcu yaklaşım, insan davranışlarının gözlemlenebilir ve ölçülebilir olması gerektiğini savunmuş; bilinçdışı süreçlere odaklanan psikanalitik yaklaşımı bilimsel açıdan yetersiz görmüştür. John B. Watson, Edward Thorndike ve Burrhus Frederic Skinner durumcu yaklaşımın en önemli temsilcileri arasında yer almaktadır. Watson’a göre bireyin davranışları büyük ölçüde çevresel koşullar tarafından şekillendirilmektedir. Watson’un “Bana

bir düzine sağlıklı bebek verin; onları yetiştireceğim, çevreyi kontrol edeyim, içlerinden istediğimi doktor, avukat, tüccar hatta hırsız yapabilirim.” sözü, çevrenin insan davranışı üzerindeki belirleyici etkisini vurgulayan önemli ifadelerden biridir (Arslanoğlu, 2003). Benzer şekilde Steven Pinker da bireyin davranışlarının çevresel koşullarla şekillendiğini vurgulayarak, insan davranışlarını yalnızca doğuştan gelen özelliklerle açıklamamanın yetersiz olduğunu ifade etmektedir. Durumcu yaklaşım açısından bireyin siyasal davranışları, içinde bulunduğu sosyal ortamdan bağımsız olarak ele alınamaz. Özellikle propaganda araçları, grup baskısı, medya etkisi ve otorite ilişkileri bireylerin siyasal karar alma süreçlerini önemli ölçüde etkileyebilmektedir (Houghton, 2021).

Durumcu yaklaşımın temel kavramlarından biri koşullanmadır. Koşullanma, organizmanın daha önce tepki vermediği bir uyarana deneyim ve öğrenme süreçleri sonucunda tepki vermesi durumudur. Ivan Pavlov’un köpekler üzerinde gerçekleştirdiği klasik koşullanma deneyleri, davranışların öğrenme yoluyla şekillenebileceğini göstermiştir. Pavlov’un deneylerinde köpeklerin zil sesi ile yiyecek arasında bağlantı kurarak belirli tepkiler geliştirmesi, çevresel uyarıların davranış üzerindeki etkisini ortaya koymuştur (Cüceloğlu, 1990). Bu yaklaşım daha sonra siyasal davranışların açıklanmasında da kullanılmış; bireylerin propaganda, semboller ve ideolojik mesajlar aracılığıyla belirli siyasal tutumlar geliştirebileceği ileri sürülmüştür. Durumcu yaklaşımı destekleyen önemli çalışmalardan biri de Solomon Asch’in uyma deneyleridir. Asch’in deneyleri, bireylerin grup baskısı altında kendi düşüncelerine aykırı davranışlar sergileyebileceğini göstermiştir. Bu durum, siyasal yaşamda bireylerin çoğunluk baskısı, toplumsal normlar ve grup aidiyeti doğrultusunda davranış geliştirebildiğini ortaya koymaktadır. Benzer şekilde, Stanley Milgram’ın otoriteye itaat deneyleri, bireylerin otorite figürlerinin yönlendirmesiyle normal koşullarda kabul etmeyecekleri davranışları sergileyebildiğini göstermiştir. Philip Zimbardo’nun Stanford Hapishanesi Deneyi ise sosyal rollerin birey davranışları üzerindeki güçlü etkisini ortaya koymuştur (Houghton, 2021). Bu çalışmalar, sıradan bireylerin belirli sosyal ve siyasal koşullar altında otoriter, saldırgan veya şiddet içeren davranışlar geliştirebileceğini göstermesi bakımından siyaset psikolojisine önemli katkılar sağlamıştır.

Durumcu yaklaşımın temel özellikleri şu şekilde özetlenebilir (Houghton, 2015):

- İnsan zihni doğuştan boş bir levha niteliğindedir.
- İnsan davranışlarının şekillenmesinde çevresel koşullar önemli bir rol oynamaktadır.

- Davranışlar öğrenme, deneyim ve koşullanma süreçleriyle oluşmaktadır.
- Gözlemlenebilir ve ölçülebilir davranışlar bilimsel araştırmanın temelini oluşturmaktadır.
- Grup baskısı, propaganda, medya ve otorite ilişkileri bireyin siyasal davranışlarını etkileyebilmektedir.
- Kalıtsal özelliklerden çok çevresel faktörler ön plana çıkmaktadır.
- John B. Watson, Edward Thorndike ve Burrhus Frederic Skinner davranışçı yaklaşımın önemli temsilcileri arasında yer almaktadır.

Genel olarak değerlendirildiğinde, eğilimci ve durumcu yaklaşımlar, siyasal davranışların farklı yönlerini açıklamaya yönelik iki önemli kuramsal çerçeve sunmaktadır. Eğilimci yaklaşım, bireyin doğuştan getirdiği kişilik özelliklerini merkeze alırken; durumcu yaklaşım ise çevresel koşulların ve toplumsal süreçlerin etkisini vurgulamaktadır. Günümüzde siyaset psikolojisi alanında yapılan çalışmalar, bireyin siyasal davranışlarının yalnızca tek bir faktörle açıklanamayacağını; kişilik özellikleri ile sosyal ve siyasal çevrenin karşılıklı etkileşim içinde değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Siyaset Psikolojisinin Çalışma Alanları

Siyaset psikolojisi, bireyler ile toplumlar arasındaki siyasal ilişkileri psikolojik boyutlarıyla ele alan disiplinlerarası bir araştırma alanıdır. Bu alan, siyasal olaylar ile psikolojik süreçler arasındaki karşılıklı etkileşimi inceleyerek psikoloji ve siyaset bilimi arasında önemli bir köprü işlevi görmektedir (Andeweg, 2003). Bu çerçevede siyaset psikolojisi, bireylerin siyasal tutum ve davranışlarını şekillendiren bilişsel, duygusal ve sosyal süreçleri analiz ederek liderler, gruplar, kitleler ve toplumlar arasındaki etkileşimleri anlamaya çalışır. Özellikle siyasal iletişim, yönetici-yönetilen ilişkileri, toplumsal çatışmalar ve kriz süreçlerinin anlaşılmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Siyaset psikolojisinin çalışma alanı oldukça geniş ve çok boyutludur. Bu disiplin, özellikle bireylerin siyasal davranışlarının altında yatan psikolojik, sosyal ve kültürel etkenleri inceleyerek siyaset ile zihinsel süreçler arasındaki ilişkiyi açıklamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda siyasal davranışlar yalnızca rasyonel tercihlerin ya da kurumsal yapıların bir sonucu olarak değil; aynı zamanda duygu, algı, inanç, kimlik ve grup aidiyeti gibi psikolojik süreçlerin bir ürünü olarak ele alınmaktadır (Teber, 2001; Kuklinski, 2002; Jost ve Sidanius, 2004). Siyaset psikolojisi; liderlerin ve büyük grupların psikolojik motivasyonları, lider-izleyici ilişkileri, etnik kimlik oluşum süreçleri, toplumsal

hareketler ve çatışmaların psikodinamik yönleri gibi geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Ayrıca siyasal liderlerin kişilik özellikleri, ideolojilerin psikolojik temelleri, siyasal katılım biçimleri, propaganda ve siyasal iletişim süreçleri ile siyasi şiddet ve radikalleşme gibi konular da alanın temel araştırma başlıkları arasında yer almaktadır (Çevik, 2009). Genel olarak siyaset psikolojisi, psikolojik bir bakış açısıyla siyasal süreçleri inceleyen ve bireylerin siyasal düşünce ile davranışlarını psikolojik temeller üzerinden açıklamayı amaçlayan disiplinlerarası bir araştırma alanıdır. Bu kapsamda siyasal davranışlar hem bireysel hem de toplumsal düzeyde ele alınmaktadır. Bireysel düzeyde oy verme davranışları, siyasal tercih ve lider algısı gibi konular incelenirken; toplumsal düzeyde toplumsal hareketler, kolektif eylemler ve siyasal katılım süreçleri ele alınmaktadır (Staerkle, 2015).

Perez'e (2001) göre politik psikoloji üç temel özellik üzerinden tanımlanabilir. İlk olarak, toplumsal hareketlere ve sosyal çatışmalara duyarlı bir alan olup bu süreçleri anlamaya ve açıklamaya odaklanmaktadır. İkinci olarak, psikoloji ile siyaset bilimi arasında bir köprü işlevi görerek psikolojik kuramların siyasal olgulara uygulanmasını mümkün kılmaktadır. Üçüncü olarak, metodolojik ve kuramsal katkılarıyla toplumsal olayların bilimsel olarak açıklanmasına önemli ölçüde katkı sunmaktadır. Robert Jervis (1976)'e göre politik psikoloji, bireylerin karar alma süreçlerini ve algı mekanizmalarını merkeze alan geniş bir çalışma alanıdır. Bu yaklaşıma göre siyasal davranışların anlaşılabilmesi için yalnızca devletlerin politikaları değil, karar alıcıların algıları, inançları, değerleri ve hedefleri de dikkate alınmalıdır. Ayrıca politik psikoloji, yalnızca siyasi liderlerin davranış kalıplarını değil, bireylerin bilgi işleme süreçlerindeki farklılıkları da analiz etmektedir. Bu yönüyle alan, insanların çevrelerini nasıl algıladıklarını, nasıl anlamlandırdıklarını ve bu algılar doğrultusunda nasıl karar verdiklerini siyasal davranışların açıklanmasında temel unsurlar olarak ele almaktadır. Bu noktada politik psikoloji, siyasal tutum ve davranışları şekillendiren bireysel, sosyal-psikolojik ve kültürel faktörleri birlikte ele alan bir disiplin olarak öne çıkmaktadır. Siyasal davranışlar yalnızca bireylerin güç kapasitesi, çıkarları, siyasi konumları ya da dost-düşman algılarıyla açıklanamamakta; aynı zamanda karşı tarafın tutumları, etkileşim süreçleri ve toplumsal bağlam tarafından da şekillenmektedir (Arıboğan, 2020). Bu nedenle politik psikoloji, siyasal davranışların oluşumunda etkili olan bireysel, toplumsal ve kültürel dinamikleri bütüncül bir perspektifle değerlendirmektedir.

Siyaset psikolojisi, siyaset bilimi ve psikoloji bilimlerinin kuramsal birikiminden yararlanan disiplinlerarası bir bilim alanıdır. Bu disiplin, siyasal süreçler üzerinde psikolojik

faktörlerin etkisini inceleyerek bireysel ve toplumsal davranışların daha iyi anlaşılmasını amaçlamaktadır. Siyaset psikolojisinin önemli çalışma alanlarından biri de duygulardır. Çünkü korku, öfke, umut ve güven gibi duygular siyasal tutumların oluşumunda ve yön değiştirmesinde belirleyici rol oynamaktadır (Federico, 2025). Siyaset psikolojisinin tarihsel gelişimi incelendiğinde, 1930'lu yıllarda alanın daha çok kişilik yapıları ve liderlik davranışlarına odaklandığı görülmektedir. Bu dönemde özellikle liderlerin psikolojik profilleri ve kitle davranışları ön plana çıkmıştır. Ancak zamanla alanın kapsamı genişlemiş; 1960'lı ve 1970'li yıllarda siyasal tutumlar ve oy verme davranışları, 1980'lerden itibaren ise bilişsel süreçler ve bilgi işleme mekanizmaları araştırmaların merkezine yerleşmiştir. Günümüzde ise siyaset psikolojisinin çalışma alanı daha da genişleyerek nöropolitika gibi yeni alt disiplinleri de kapsamaya başlamıştır. Nöropolitika, beyin görüntüleme teknikleri ve nörobilimsel yöntemler aracılığıyla siyasal karar alma süreçlerini inceleyerek alanın güncel ve çok disiplinli yönünü güçlendirmektedir (Cottam, 2016)

Sonuç

İnsan, doğası gereği toplumsal ilişkiler içinde yaşayan ve siyasal süreçlerden doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenen sosyal bir varlıktır. Bu nedenle bireylerin siyasal tutum ve davranışlarının yalnızca siyasal kurumlar ve yapılar üzerinden değil, aynı zamanda psikolojik süreçlerle birlikte ele alınması gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında siyaset psikolojisinin kavramsal çerçevesi, tarihsel gelişimi ve temel yaklaşım alanları bütüncül bir perspektifle incelenmiştir.

Siyaset psikolojisi, akademik açıdan görece genç bir disiplin olarak kabul edilmekle birlikte, kökenleri insanın siyasal yaşamla kurduğu ilişki kadar eskiye dayanmaktadır. İnsanların tarih boyunca diğer bireylerin siyasal tutum ve davranışlarını anlamaya yönelik çabaları, bu alanın düşünsel temelini oluşturmaktadır. Bununla birlikte siyaset psikolojisinin bilimsel ve sistematik bir disiplin olarak gelişimi özellikle I. ve II. Dünya Savaşları arasındaki dönemde hız kazanmıştır. Modern dönemde ise psikoloji ve siyaset biliminin kesişim alanlarının genişlemesiyle birlikte siyaset psikolojisi daha kurumsal ve yöntemsel bir yapıya kavuşmuştur. Günümüzde siyaset psikolojisi, kimi zaman siyaset bilimi ya da psikolojinin bir alt dalı olarak değerlendirilse de kendine özgü kuramsal çerçevesi ve yöntemsel yaklaşımıyla disiplinlerarası bir alan olarak kabul edilmektedir. Oldukça geniş bir çalışma alanına sahip olan siyaset psikolojisi; liderlik süreçleri, lider-takipçi ilişkileri, oy verme davranışları, siyasal sosyalleşme, toplumsal algılar, bilişsel süreçler, önyargı, ayrımcılık, çatışma, şiddet, terör ve

kitlesel davranışlar gibi birçok siyasal olgunun psikolojik boyutlarını incelemektedir. Bu yönüyle disiplin, birey ile toplum arasındaki siyasal ilişkilerin daha derinlikli bir biçimde anlaşılmasına önemli katkılarda bulunmaktadır.

Günümüzde artan siyasal kutuplaşma, dijital medyanın etkisi, dezenformasyon, kimlik siyaseti, göç hareketleri ve küresel çatışmalar gibi gelişmeler, siyaset psikolojisinin önemini daha da artırmaktadır. Bu bağlamda disiplinin gelecekte siyasal karar alma süreçleri, toplumsal uzlaş, demokratik katılım, kriz yönetimi ve çatışma çözümü gibi alanlarda daha yoğun biçimde araştırmalara konu olması beklenmektedir. Ayrıca nöropolitik çalışmalar, dijital siyaset ve yapay zekâ destekli siyasal iletişim gibi yeni araştırma alanlarının gelişmesiyle birlikte siyaset psikolojisinin hem teorik hem de uygulamalı düzeyde daha geniş bir açıklama kapasitesine ulaşacağı öngörülmektedir.

Kaynakça

- Andeweg, R. B. (2003). Political Psychology: Prospects and Potential. *European Political Science*, 2(2), 23–29. <https://doi.org/10.1057/eps.2003.4>
- Arıboğan, D. Ü. (2020). Politik Karar, Tutum Ve Davranışlarımızı Bireyselden Toplumsala Uzanan Bir Yelpazede Anlama Ve Açıklama Kılavuzu Olarak Politik Psikoloji. *Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(Mayıs), 37-62.
- Arsıanoğlu, K. (2003). *Politik Psikiyatri: Yanılmanın Gerçekliği*, Adam Yayınları
- Cottam, Martha vd.(2016). Introduction to Political Psychology. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Cüceloğlu, D. (1990). *İnsan ve Davranışı*. Ed. Duru, E. İstanbul: Remzi Kitapevi.
- Çevik, A. (2009). *Politik Psikoloji*. Ankara: Dost Yay.
- Federico, C. M. (2005). Political Attitudes and Behavior. IN D.T. Gilbert, S.T. Fiske, E. J. Finkel, and W. B. Mendes (Eds). *The Handbook of Social Psychology* (6th ed.). Situational Press. <https://openpublishing.princeton.edu/read/political-attitudes-and-behavior/section/e409e90f-37b9-4219-a5dd-d5f48b68b9b3>
- Fernald, L. D. (2008). *Psychology: Six Perspectives*. SAGE Publications.
- Haste, H. (2012). Where Do We Go From Here in Political Psychology? An Introduction by Special Issue Editor. *Political Psychology*, 33(1). 1-9.
- Heywood, A. (2013). *Siyaset* (Çev. Özipek, B. B. Çıvgın, S. Bakırcı, F. Kalkan, B. ve Yayla, A.). Ankara: Adres Yayınları.
- Houghton, D. P. (2015). *Siyaset Psikolojisi*. (Çev. H. İnanc ve D. Şekeroğlu). İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Houghton, D. P. (2021). *Siyaset Psikolojisi*(3. Baskı). (Çev. H. İnanc ve D. Şekeroğlu). İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- Huddy, L., Sears, D. O. and Levy, J. S. (Eds.). (2013). *The Oxford handbook of political psychology*. Oxford University Press.
- Iyengar, S. (1993). An Overview of the Field of Political Psychology. Shanto Iyengar, William J. McGuire, *Explorations in Political Psychology*, Durham: Duke University Press.

- Jervis, R. (1976). *Perception and Misperception in International Politics*. Princeton, Princeton University Press.
- Jost, J. and Sidanius, J. (2004). *Political Psychology: Key Readings*. Philadelphia: Psychology Press.
- Kansu, A. F. ve Tarhan, N. (2018). Politik Psikoloji ve Politik Öz-Yeterlik. *Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 1-18.
- Kuklinski, J. H. (2002). *Thinking about Political Psychology*. Cambridge Studies in Public Opinion and Political Psychology. University of Illinois.
- McGuire, W. J. (1993). The poly-psy relationship: Three phases of a long affair. In S. Iyengar & W. J. McGuire (Eds.), (pp. 9–35). Duke University Press
- Pérez, A. G. (2001). Political Psychology as Discipline and Resource. *International Society of Political Psychology*, 22(2).
- Staerklé, C. (2015). Political Psychology. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 2. bs, C. 18, Elsevier, 2015, ss. 427-433. doi:10.1016/B978-0-08-097086-8.24079-8.
- Teber, S. (2001). *İnsanın Hiçleşme Serüvenine Giriş: Politik-Psikoloji Notları*. Papirüs Yayınları.

BÖLÜM 4

PANDEMİ SÜRECİNDE AKILLI KENT SÖYLEMİ: TEKNOLOJİK ETKİNLİK VE YETERSİZLİKLER ÜZERİNE BİR ANALİZ

Yasemin HAYTA¹

¹ Doç. Dr. Balıkesir Üniversitesi, İİBF, SBKY, Kentleşme ve Çevre Sorunları yasemin.hayta@balikesir.edu.tr

1. Giriş

Dünya nüfusunun hızla artması ve kentlerde yoğunlaşması ile kentler rakamsal olarak büyümenin yanı sıra karmaşık ve çok yönlü organizmalara dönüşmüştür. Dünya nüfusunun büyük bir çoğunluğu artık kentlerde yaşamaktadır. Birleşmiş Milletler (BM) 2050 yılına kadar 6,5 milyar insanın kentlerde yaşayacağını öngörmektedir (Streitz, 2015, s. 17). Modern bir kent artık binalar, altyapı ve insanlardan oluşan basit bir yerleşim sistemi olmaktan çıkmış ve çok sayıda iç-dış aktörü içeren karmaşık alana doğru evirilmektedir. Sanayileşme dönemi ile ivme kazanan kentsel nüfus artışı ve hızlı kentleşmenin meydana getirdiği sorunları azaltabilmek ya da çözmek amacı ile kentleri “akıllı” hale getirme stratejileri geliştirilmektedir. Akıllı kent kavramı 1994 yılında kamuoyuna tanıtılmış ve AB desteğini alması ile birlikte konuya yönelik çalışmalar, projeler, yayınlar hız kazanmıştır (Jucevicius, Patasiene ve Patasius, 2014, s. 146). Kavram ile ilgili pek çok tanım olmakla birlikte Avrupa Komisyonu tarafından da paylaşılan ortak anlayış, çeşitli teknolojilerin akıllı kentlerde sürdürülebilirliğin sağlanmasına yardımcı olduğudur (Avrupa Komisyonu, 2012). Akıllı kent yaklaşımı teknoloji, yönetim ve yaşam kalitesi unsurlarını birlikte ele almaktadır. Lombardi’ye göre akıllı kent tanımı, modern teknolojilerin günlük kentsel yaşamda kullanımını vurgulamakta; yenilikçi ulaşım sistemleri, altyapılar, lojistik, yeşil ve verimli enerji sistemleri ile ilişkilidir (Lombardi vd., 2011, s. 45). Akıllı kentlerin daha kapsamlı bir şekilde değerlendirilmesi iyi yaşam kalitesi ve azaltılmış çevresel etkiler için bir kolaylaştırıcı olarak tanımlanmaktadır. Akıllı kent girişimlerinin veri ve bilgi teknolojileri kullanarak “vatandaşlara daha verimli hizmetler sunmayı, mevcut altyapıyı izleme ve optimize etmeyi, farklı ekonomik aktörler arasındaki işbirliğini artırmayı ve yenilikçi iş modellerini teşvik etmeyi amaçladığı öne sürülmektedir. Akıllı kentlerde refah, etkililik ve rekabet gücü elde etmek için BİT’in rolü vurgulanmaktadır. Yeni teknolojilere ek olarak, gelişmiş ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirliğe sahip akıllı kentler geliştirmede beşeri sermayenin rolü de vurgulanmaktadır (Angelidou, 2014, s. 3). Bu daha bütünsel anlayış, akıllı kentlerin akıllı bir ekonomi, akıllı mobilite, akıllı çevre, akıllı insanlar, akıllı yaşam ve akıllı yönetim sağlamak için teknoloji, hükümet ve toplumu bir araya getirdiğini göstermektedir (IEEE, 2014). Akıllı kentin benimsenmesini hızlandırmanın yolları olarak akıllı altyapının, sağlam bir teşvik sisteminin ve merkezi yönetimin öneminden bahsedilmektedir. Avrupa Enerji Araştırma Birliği’nin (EERA) Akıllı Kentler Ortak Programı, akıllı kentlerin “enerji sistemini daha sürdürülebilir bir yola taşımalarının beklendiğini öne sürerek akıllı kentlerin çevresel sürdürülebilirlik yönlerini vurgulamaktadır. Bu, entegre sistem bakış açısının yanı sıra kentsel enerji sistemlerinin tasarımı ve işletimi için yenilikçi, akıllı yaklaşımlar gerektirmektedir (EERA, 2013). Kentler tüm bu gelişmeleri gösterirken artan nüfusa bağlı olarak kaynak ve altyapı konularında birçok zorlukla karşılaşmaktadır. Mega kentler mega sorunlar üretmektedir. Kentlerde yaşayan farklı insan toplulukları, dağınık ve düzensiz yerleşmeye sebep olmaktadır. Atık yönetimindeki sorunlar, kaynak kıtlığı, hava kirliliği, sağlık endişeleri, trafik sıkışıklıkları, yetersiz/bozulan/eskiyen altyapı hizmetleri en temel teknik, fiziksel ve maddi sorunlar arasındadır. Diğer bir dizi problem, doğası gereği sosyal ve toplumsaldır. Bu zorlukların etkisini yönetmek ve en aza indirmek için ortaya çıkan bir eğilim, erişilebilir entegre altyapısı içinde Bilgi ve İletişim Teknolojisinin (BİT) kullanılmasıdır. Bu kavram ‘*akıllı kentler*’ olarak bilinmektedir. Dünyada yaşanan hızlı kentsel nüfus artışı bağlamında yaşanabilir koşulların sağlanması, akıllı kent kavramının daha derinlemesine incelenmesine sebep olmuştur. Birçok kent, yerel ekonomi, ulaşım, trafik yönetimi, çevre, vatandaşlar için yaşam kalitesi ve kamu hizmetlerinin elektronik sunumu konularında ‘akıllı’ hale gelmeye çalışmaktadır (Li, Zhu ve Wang, 2017, s. 953). Akıllı şehirler, bilgi ve iletişim teknolojilerini (BİT) kullanarak insanları sürece dahil eder, şehir hizmetlerini iyileştirir ve kentsel sistemleri geliştirir; bu da afetlere karşı direnci artırır. Şehirleri başlangıç aşamasında afetlere karşı dirençli hale getirmek için, kentsel planlamadaki verimlilik, toplulukların hazır

bulunuşu ve toparlanma kapasiteleri üzerinde büyük bir etkiye sahip olabilir. Tüm topluluğu karar alma süreçlerine dahil etmek gibi akıllı büyüme stratejileri, toplulukların bir afetten kurtulmasına, ortak bir topluluk vizyonuna göre yeniden inşa etmesine ve bir afete daha iyi hazırlanmasına yardımcı olabilir. Doğal, insan yapımı veya biyolojik afetler ve diğer travmaya neden olan olaylar her an meydana gelebilir. Bu afetler dünya çapında milyonlarca ölüme ve yüz milyonlarca insanın yaralanmalarına neden olmaktadır. Afetler, sosyal grupları etkileyen ve maddi ve insani kayıplara yol açan büyük ölçekli olaylardır. COVID-19 salgını nedeniyle milyonlarca vefat etmiş insan ile dünyamız birkaç ay içinde modern tarihinin en önemli zorluğu ve sarsıntısı ile karşı karşıya kalmıştır. Koronavirüs hastalığı (COVID-19) sadece insan ölümlerine neden olmakla kalmamış aynı zamanda insanoğlunu yaşamın tüm alanlarını etkileyen bir açmazla karşı karşıya bırakmıştır. Salgın büyük veri, teknoloji devrimi ve yapay zeka çağı olarak bilinen bir dönemde meydana gelmiş ve bu durum akıllı teknolojilerin mevcut COVID-19 problemi ile yüzleşerek uygulanabilirliği konusunda bazı çelişkiler doğurmuştur. Kentsel planlama ve tasarım gibi çalışmalar, refah ve sürdürülebilirliği hedefleyen yüksek teknoloji, akıllılık ve çok kültürlü kentsel alanlarda daha ileri yaklaşımları ifade eden geniş bir teorik çabayı kapsamaktadır. Bununla birlikte, kentsel ortamların çoğunu istila eden koronavirüs salgınının mevcut koşulları, var olan teknolojiyi yeniden sorgulamanın önemini göstermektedir. Çalışma, dünya ve Türkiye örnekleri üzerinden otobüs durakları, yeşil binalar, atık yönetimi ve güvenlik sistemleri gibi kentsel alanları kapsayan karşılaştırmalı bir değerlendirme sunmaktadır. Makalenin amacı, akıllı kent söylemi ile uygulama süreçleri arasındaki uyumsuzlukları pandemi deneyimi üzerinden değerlendirmektir. Makalede akıllı kent uygulamalarına yer verilmekte ve Covid-19 sürecinin akıllı kentler bağlamında değerlendirilmesinden oluşmaktadır.

2. Akıllı Kent Kavramı

Küresel ölçekte yaşanan iklim değişikliği, sosyal kutuplaşma, yeni yönetim modellerine yönelik ihtiyaçlar, ekonomik istikrarsızlık ve yeni teknolojilerin öneminin artması gibi gelişmeler kente yönelik yeni kavramların tartışılması, sorunların çözümü ve daha iyi yaşam alanları geliştirilebilmesi için yeni yaklaşımlar ihtiyacı doğurmaktadır (Babaoğlu ve Memiş, 2018, s. 4). Sanal Kent (Virtual City), Akıllı Kent (Smart City), Her Yerde Bulunan Kent (Ubiquitous City), Bilgi/irfan Kent (Knowledge City) gibi farklı kavramlar bu kapsamda gündeme gelmeye başlamıştır (Albino, Berardi ve Dangelico, 2015, ss. 8-9). Akıllı kent kavramı ilk ortaya çıktığında ‘information, knowledge’ gibi bilgi unsurunu önceleyen bir kullanıma sahiptir. İlerleyen zamanlarda smart/akıllı kavramı dijitalleşme boyutunu da aşarak insan, kent, eğitim, sürdürülebilir kalkınma gibi unsurları da içine alan ve anlamı genişleyen bir kavram haline gelmiştir (Lee ve Lee, 2014, s. 93). Modern kent artık binalar, altyapı ve insanlardan oluşan basit bir yerleşim sistemi değil, çok sayıda iç ve dış aktörden ve çağdaş kent yaşamını tamamen şekillendiren bileşenlerden oluşmaktadır. Kentler, 21. yüzyılın bir yaşam tarzı (*modus vivendi*) haline gelirken; kentsel yığılmalar, bağlantılar, hareketlilik ve esneklik kentlerin göstergeleri haline gelmiştir. Sürekli büyüyen kentlerin karmaşıklığı; çevresel kalite, enerji kullanımı, ulaşımında erişilebilirlik, sosyal uyum, işgücü ve konut piyasaları, kamu hizmetleri, güvenlik, etkili yönetim ve yerel refah gibi önemli konularda politika endişelerine yol açmaktadır (Lee vd, 2014, s. 93). Kentin yönetiminde yaşanan eksiklikleri çözümlenebilmek için bilişsel ilkelere dayalı modern uygulamalar ile "akıllı kent" kavramı ortaya çıkmıştır. Akıllı kent, sürdürülebilir bir yaşam için kaynakların verimli bir şekilde kullanılması ve teknolojik gelişmelerin kent yaşamına entegrasyonu olarak açıklanabilmektedir. Uygulanan teknolojik çözümlerden en ön planda olanları; temiz ve yenilenebilir enerji, su yönetimi, trafik kontrolü, e-devlet uygulaması, kent içi hareketlilik ve atık yönetimi gibi çözümlerdir. ‘Akıllı kavramı ilk olarak 1990’larda kullanılmıştır. O zamanlar, kentler içindeki modern altyapılar açısından yeni BİT’in önemi üzerinde

odaklanılmaktadır. Toplulukların nasıl akıllı hale gelebileceği ve bir kentin bilgi teknolojilerini uygulamak için nasıl tasarlanabileceğine odaklanan bir yaklaşım ile süreç başlamıştır (Alawadhi vd., 2015, s. 2355). Nam ve Pardo (2011) akıllı kent bağlamında "akıllı" kavramını araştırmıştır. Özellikle, pazarlama dilinde "akıllılık", genellikle hızlı bir zihne sahip olmak ve geri bildirimle yanıt vermekle sınırlı olarak bilinmektedir. Harrison vd. (2010, s. 16), bir IBM kurumsal belgesinde, "akıllı kent" terimini "Enstrümente edilmiş", sensörler, sayaçlar, cihazlar, kişisel cihazlar ve diğer benzer sensörlerin kullanımı yoluyla dünya verilerini yakalama ve entegre etme yeteneği olarak ifade etmektedir. "Birbirine bağlı", bu verilerin çeşitli kent hizmetleri arasında bilgilerin iletimine izin veren bir bilgi işlem platformuna entegrasyonu anlamında kullanılmaktadır (Harrison vd., 2010, s. 16). Küreselleşen dünyayla birlikte teknolojinin hayatımıza yön verdiği gerçeği kitleler tarafından kabul edilmektedir. Bu bağlamda teknolojik gelişmelerin sadece; telefon, bilgisayar, tablet veya televizyon gibi göz önünde olan cihazlar ile sınırlı kalmadığı ve hayatımızın her noktasında teknolojiye ihtiyaç duyduğumuz açık olarak görülmektedir. Teknolojik gelişmelerin insan hayatını kolaylaştırması ve sadece bireylerin değil toplumların da yaşantılarını olumlu yönde etkilemesi öngörülebilir bir durumdur. Hızlı kentleşme, buna bağlı olarak artan nüfus, tüketim ihtiyacındaki yükseliş ve bu ihtiyaçların çağın gereksinimlerine uygun olarak giderilmesi açısından etkili bir kent yönetim sistemine ihtiyaç duyulmaktadır (ÇŞB, 2019). Akıllı kent kavramı, kamusal ihtiyaçların çağın gereksinimlerine uygun şekilde karşılanabilmesi ve toplumsal refahın sağlanması amacıyla etkili bir kent yönetim sistemi kurmayı ve yaşam standartlarını arttırmayı amaçlayan bir kentsel gelişme vizyonunu yansıtmaktadır. Akıllı kent sistemleri ise; devlet, kamu sektörü, özel sektör ve toplumun hep birlikte hareket etmesini öngörmekte ve devlet eliyle rekabeti ve verimliliği arttırmayı amaçlamaktadır (Varol, 2017). Avrupa Parlamentosu'na göre akıllı kentlerin aşağıdaki 6 adet özellikten en az birini veya birçoğunu kapsamaları gerekmektedir (Avrupa Parlamentosu, 2014). Bu özellikler şunlardır:

Akıllı Çevre; BİT destekli projeler ile çevrenin ve doğal yaşamın sürdürülebilirliğinin sağlanması ve yeşil alanlar, doğal yaşam alanları ve su kaynaklarının korunabilmesini ifade etmektedir. Bunların yanı sıra yenilenebilir enerji kaynaklarının yönetimi, katı atık yönetimi, akıllı su yönetimi, sokak aydınlatmaları ve drenaj konularını da kapsamaktadır.

Akıllı Yönetim; Yönetimin şeffaflığını ön planda tutan ve vatandaşların yönetime katılımının sağlanmasını amaçlayan, aynı zamanda da devlet politikalarını daha şeffaf hale getirmeyi amaçlayan bir sistemdir. Bu amaçlar doğrultusunda bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanan sistemdir.

Akıllı Ekonomi; Bilgi ve teknolojiyi kullanarak ekonomik verimliliği arttırmayı hedefleyen ve aynı zamanda da üretim ve tedarik zinciri sürecinin daha hızlı ilerlemesini hedefleyen sistemdir.

Akıllı İnsanlar; Diğer bireylere kıyasla merak duyguları ve toplum bilinçleri daha üst düzey olan insanlardır. Yeni bilgiler öğrenmek için devamlı araştırmacı kimliklerini koruyan ve teknolojik gelişmelere karşı devamlı kendini yenileyen insanlardır.

Akıllı Ulaşım; Genel olarak Akıllı Ulaşım Sistemleri olarak adlandırılan bu sistem, teknolojik gelişmelerin trafiğin ve ulaşımın daha güvenli şekilde gerçekleştirilmesi için kullanılması anlamına gelmektedir.

Akıllı Yaşam; Genel olarak gündelik yaşantımızı kolaylaştırmayı hedefleyen, akıllı ev, akıllı otopark, akıllı atık yönetimi, akıllı trafik, akıllı wi-fi alanları gibi projelerin genelini kapsamaktadır.

Akıllı kent, çok paydaşlı, nesnelerin interneti temelinde BİT tabanlı çözümler ile kamu sorunlarını çözme yaklaşımını benimseyen kettir (Avrupa Parlamentosu, 2014). Kentlerin

küresel açıdan birbirleriyle bağlantılı rekabetçi bir ekonomilerinin olması ve toplumların refahlarını sorunsuz bir şekilde sağlayabilme ihtiyaçları sebebiyle devletleri yeni teknolojik gelişmelerden olabildiğince faydalanma yoluna itmiştir. Bu yaklaşımlar sonucunda kent sorunlarına bütüncül ve sistematik açıdan yaklaşma gereksinimi doğmuştur. Bu ihtiyaçların karşılanmasında, paydaşlar arası iş bölümüyle birlikte geliştirilebilen bir sistem oluşturulması gerekmektedir. İşleyişin teknolojik gelişmelerle birlikte ilerlemesi ve oluşabilecek sorunların devlet güvencesi ile çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Akıllı kent yaklaşımı kentler açısından standart bir yaklaşım tarif etmemektedir. Teknoloji ve verilerin etkin kullanımı, gelecekteki kentler açısından daha dinamik ve sürdürülebilir bir kent yapısının oluşturulmasını amaçlamaktadır. Bir başka deyişle kentleri içinde bulundukları geleneksel kent yaklaşımlarından uzaklaştırarak daha yenilikçi ve modern bir yaklaşım benimsemelerini sağlama amacına sahiptir. Kentsel sorunların daha hızlı şekilde çözülmesi ve bireylerin sorunlarını iletirken yaşadığı aktarım sıkıntılarının ortadan kalkması açısından akıllı kent sistemi oldukça önemli bir çözüm noktasıdır. Bu bağlamda gerek küresel açıdan, gerek ise ülkemiz açısından akıllı kent dönüşümleri gerekli ivmeyi kazanmaya çalışmaktadır. Daha kaliteli yaşam alanları oluşturmak ve insan hayatına değer katan kentleri inşa etmek amacıyla çalışan ve hedef olarak bu gelişimi küresel açıdan her bölgeye yaymayı hedefleyen bir yaklaşımın izlenmesi bu yolda oldukça önemlidir. Giffinger vd., (2007), akıllı kentin bileşenlerini tanımlarken endüstri, eğitim, katılım ve teknik altyapı kavramlarını kullanmaktadır. Bu bileşenlerin uygulamaları akıllı ekonomi, akıllı hareketlilik, akıllı ortam, akıllı insanlar, akıllı yaşam ve akıllı yönetimdir. Akıllı kent kavramına “yaşam kalitesi” bileşeni de dahil edilerek kavram genişletilmek istenmiştir. Bu bileşen, akıllı kentin, vatandaşlarının yaşam kalitesini artıran bir kent olarak tanımlanmasına vurgu yapmaktadır (Giffinger vd., 2007, s. 1). Bununla birlikte, birçok araştırmacı, diğer alanlarda gerçekleştirilen tüm eylemlerin yaşam kalitesini yükseltme amacına sahip olması gerektiğinden, yaşam kalitesinin akıllı bir kentin ayrı bir boyutunu temsil etmeyebileceğini dolayısıyla bunun temel bileşen sayılmaması gerektiğini savunmaktadır. Akıllı kent çalışmalarının pek çok farklı bileşeni mevcuttur. Bu bileşenlerin birbirleriyle olan ilişkileri ve etkileşimleri sayesinde daha faydalı ve etkin çalışmalar ortaya çıkmaktadır. Bu bileşenlerden en temel 4 tanesi ise şunlardır (Shapiro, 2006, s. 324);

Çevresel sürdürülebilirlik: Bu hedef en kritik kentsel problemler (kirlilik, atık yönetimi ve trafik) ve lojistik, enerji tüketimi ve hareketlilik konularıyla doğrudan ilişkilidir.

Yaşam kalitesi ve refah: Yerel politikalar ile doğrudan ilişkili ve oldukça geniş kapsamlı bir ifadedir. Bireylerin yaşam standardını arttırmayı ve daha yaşanılabilir alanlar oluşturmayı hedefler.

Katılımcılık: Bireylerin kent yönetiminde aktif rol oynamasının gerekliliğini savunur. Örneğin: Bireylerin, Belediye merkezli yönetim toplantılarına ve kent konseylerine katılımını amaçlar.

Bilgi ve entelektüel sermaye: Daha iyi bir sosyal ve ekonomik gelişmenin yakalanabilmesi için kentlerin sadece fiziki kaynaklara değil somut olmayan kaynaklara da yönelmesi gerektiğini savunur.

Merkezi ve yerel yönetimler açısından kent dönüşümünün sürdürülebilirliği de oldukça önemlidir. İleriye dönük olarak izlenecek politikaların temelinde akılcı temele dayanan çalışmaların olması ve bunun topluma entegre edilmesi oldukça mühim bir noktadır. Akıllı kent vizyonu tüm paydaşlarıyla birlikte izlenecek politikayı ve süreçleri olabildiğince açık şekilde tanımlama ve bu süreçleri zamana yayma ile oluşmaktadır. Bu sürecin en önemli etkenlerinden bir tanesi ise kuralların oldukça açık bir şekilde vatandaşlara bildirilmesi kısmıdır. Akıllı

kentlerin asıl amacı teknolojiye ve gelişmişliğe tek başına erişmekten ziyade bu gelişim sürecine kamuyu ve toplumu dahil etmektir.

2.1. Dünyada Akıllı Kent Anlayışı ve Uygulamaları

Akıllı kent anlayışının ortaya çıkması, 18. Yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devriminin yüzyıllardır sürmekte olan etkisine ve bu etki dolayısıyla endüstriyel alanda gerçekleştirilen devrimlere dayanmaktadır. Sırasıyla; 18. Yüzyılda buhar gücünün keşfi ve özellikle dokuma tezgahlarının mekanikleşmesiyle başlayan süreç, elektrik, kömür, petrol, çelik vb. maddelerin de sanayi anlamında kullanımının artmaya başlamasıyla endüstriyel anlamda ikinci devrim, 1960'lı yıllar itibarıyla bilgisayar ve yarı iletken maddelerin kullanımının artmasıyla da iletişim teknolojileri gelişerek endüstriyel alandaki üçüncü devrimi ortaya çıkartmıştır. Gerçekleştirilen devrimler üretim odağında sırasıyla “üretimde makineleşme”, “seri üretim” ve “üretimin otomasyonu” olarak nitelendirilmiştir. Nitekim endüstriyel alandaki dördüncü devrim, sanayileşmenin dijitalleşmesini ifade ederek ortaya çıkmış fakat bununla kalmayarak üretim boyutunu, birbirine bağlı bütün çalışma zincirini kapsayan bir boyuta ulaştırmıştır. Akıllı kentlerin ortaya çıktığı dönemi kapsayan dördüncü endüstriyel devrim, gelişmiş batı devletlerinin küresel alandaki üretim rekabetinin kızışması sonucunda yeni arayışlara gitmesiyle hızlı bir gelişim göstermiştir. Bu dönemde gelişim adına atılan ilk adım Almanya'dan gelmiş ve bu dönem “Endüstri 4.0” olarak adlandırılmıştır (Oralhan, 2017, s. 423). İnternet teknolojisinin hızla gelişim göstermesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmış akıllı kent düşüncesi, öncelikli olarak yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacıyla projelendirilmiş ve halkın temel ihtiyaçlarının karşılanması ile uygulamalarına başlamıştır. Kaynakların ve altyapının doğru yönetimiyle akıllı yönetim olgusu gelişme göstererek daha yeşil bir çevre ve kentler için daha yaşanabilir, kaliteli hayat şartlarını içeren sonuçlar doğuracaktır (Boz ve Çay, 2019).

2.1.1. Dünyada Akıllı Kent Uygulamaları

Günümüzde akıllı kent sistemlerinin gelişimi oldukça önemli bir hale gelmiş ve bu alanda önemli ölçüde yatırımlar yapılmaya başlanmıştır. Bu alanda, öncelikli olarak insan-çevre ve ekonomi bağlamında geliştirilmesi ve uygulanması amaçlanan akıllı kentleri dünyadaki birçok kente liderlik ettiği kabul edilen Londra ve New York örneği üzerinden değerlendirilerek bu alanda gerekli olan ihtiyaçları, bu ihtiyaçların giderilmesindeki öneme binaen gerçekleştirilen yatırımlar ve kullanılmaya başlayan uygulamalar kent değil örnek uygulama üzerinden değerlendirilmiştir. Londra'da akıllı kent yönetişiminin kurumsallaştırılması amacıyla Smart London Board ve London Office of Technology & Innovation (LOTI) kurulmuş; dijital dönüşümün etkin yönetimi için Chief Digital Officer (Dijitalden Sorumlu Başkan) atanmıştır (Boz ve Çay, 2019). Bu yapılar aracılığıyla kaynakların ve uzmanlıkların bütünleştirilmesi, dijital katılımın artırılması ve akıllı kent uygulamalarının etkin biçimde yönlendirilmesi hedeflenmiştir. Sürecin temel önceliklerinden biri, dijital katılımın geliştirilmesi olup Londra'da internet erişimi olmayan vatandaş sayısının her yıl %20 azaltılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda kent genelinde 150 farklı noktada ücretsiz ve yüksek hızlı Wi-Fi altyapısı kurulmuş, böylece dijital erişim kapasitesi önemli ölçüde artırılmıştır. Söz konusu uygulama, Birleşik Krallık'taki en kapsamlı ücretsiz internet altyapılarından biri olarak değerlendirilmekte olup, yerel yönetimlerin iş birliğiyle test uygulamaları ve yönetsel kapasite geliştirme süreçleriyle desteklenmiştir (Albino, 2015, s. 21). New York'ta ise 2007 yılında hazırlanan “PlaNYC” stratejik planı ile 2040 yılına uzanan bütüncül bir kent vizyonu oluşturulmuştur. Bu plan; konut, park, su, elektrik, hava kalitesi ve atık yönetimi gibi çok boyutlu kentsel bileşenleri kapsayan entegre bir sürdürülebilirlik yaklaşımına dayanmaktadır (Wikipedia, 2020). Kent yönetimi kapsamında Mayor's Office of Sustainability ile Mayor's Office of Recovery and Resiliency olmak üzere iki kurumsal yapı oluşturulmuş, bu ofisler akıllı

kent projelerinin koordinasyonunda ve kentsel vizyonun geliştirilmesinde etkin rol üstlenmiştir. Uygulama örnekleri arasında toplu taşıma duraklarında otobüs varış sürelerinin gerçek zamanlı olarak belirlenmesi yer almakta; bu sayede ulaşım konfor ve etkinlik artırılmaktadır. Ayrıca New York'ta 311 hizmet hattı aracılığıyla veri temelli bir hizmet yönetim sistemi kurulmuş, bu yapı kentsel şeffaflık ve hesap verebilirlik süreçlerine katkı sağlamıştır (Albino, 2015, s. 21).

Londra ve New York örnekleri, 2000'li yılların başında “Alfa Kentler” olarak sınıflandırılan küresel metropollerin akıllı kent uygulamalarında öncü rol üstlendiğini göstermektedir. Bu kentler, stratejik planlama ve uygulama kapasitesi açısından diğer kentlere model teşkil etmektedir. Akıllı kent yaklaşımı kapsamında gelişen uygulamalar; akıllı konutlar, akıllı otoparklar, akıllı mobil uygulamalar, akıllı aydınlatma sistemleri ve akıllı trafik yönetimi gibi alanlarda yoğunlaşmaktadır (Greenfield, 2013, s. 27). Ücretsiz Wi-Fi altyapıları, özellikle Londra örneğinde olduğu gibi, kent sakinleri ve turistlerin dijital katılımını artırarak büyük veri üretimine katkı sağlamak ve hizmetlerin geliştirilmesine olanak tanımaktadır. COVID-19 süreciyle birlikte uzaktan eğitim ve dijital hizmet kullanımının artması, bu altyapıların önemini daha da belirgin hale getirmiştir. Bu tür uygulamalar Avrupa ülkeleri başta olmak üzere Türkiye dâhil birçok ülkede yaygın biçimde kullanılmaktadır (Kurt, 2017). Toplu taşıma sistemlerinde geliştirilen akıllı uygulamalar, karbon emisyonlarının azaltılması ve trafik yoğunluğunun yönetilmesi açısından kritik öneme sahiptir. Mobil bilet sistemleri, elektrikli bisiklet kullanımının mobil platformlar üzerinden yönetilmesi ve araç paylaşım sistemleri bu kapsamda değerlendirilmektedir. Ayrıca UBER uygulaması, bisiklet paylaşım sistemleri, sürücüsüz araç teknolojileri, elektronik otoyol ücretlendirme sistemleri ve akıllı demiryolu uygulamaları bu dönüşümün örnekleri arasında yer almaktadır (Giffinger, 2007, s. 12). Akıllı park uygulamaları, kentlerde yaşanan park yeri arama sorununa çözüm üretmektedir. Freepark uygulaması aracılığıyla sürücüler, mobil cihazlar üzerinden en yakın boş park alanlarını tespit edebilmekte ve önceden yer ayırabilmektedir. Bu sistem, zaman kaybını azaltarak kent içi hareketliliği daha verimli hale getirmektedir (Kurt, 2017). Akıllı bina ve ev sistemleri, Endüstri 4.0 yaklaşımı çerçevesinde enerji verimliliği ve sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sunmaktadır. Bu sistemler sayesinde elektrik, su ve doğalgaz tüketimi mobil cihazlar üzerinden kontrol edilebilmekte ve optimize edilebilmektedir (Aşkan, 2019). Reengen örneğinde olduğu gibi, enerji yönetim sistemleri bina içi sıcaklık, nem ve kişi yoğunluğu gibi değişkenlere göre optimize edilerek %25–30 oranında enerji tasarrufu sağlanabilmektedir. Bu durum, akıllı kent yaklaşımının sürdürülebilir kaynak yönetimindeki rolünü ortaya koymaktadır (Gürsoy, 2019). Enerji verimliliği kapsamında geliştirilen akıllı aydınlatma sistemleri, sokak lambalarının merkezi kontrol ve sensör tabanlı yönetimi ile enerji tüketimini azaltmaktadır. Bu sistemler, kablolu altyapı yerine bulut tabanlı otomasyonlarla çalışarak bakım maliyetlerini ve arıza sürelerini düşürmektedir (Castelli, 2017, s. 1123). Barcelona örneğinde olduğu gibi 22@Barcelona, 22@Urban Lab ve Decidim platformları, akıllı kent yönetimi ve katılımcı demokrasi açısından önemli uygulamalar sunmaktadır (Örselli ve Dinçer, 2019). Akıllı trafik sistemleri, trafik güvenliği ve ulaşım verimliliğini artırmayı amaçlamaktadır. Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS), araçlar ile merkezi sistemler arasında veri paylaşımını mümkün kılarak trafik yönetimini optimize etmektedir. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) 2018 tarihli raporuna göre her yıl yaklaşık 1 milyon 350 bin kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir (AA, 2018). Bu nedenle trafik güvenliği akıllı kent politikalarının öncelikli alanlarından biridir. ABD, Almanya, Fransa, Hollanda, İsveç, Britanya ve Japonya gibi ülkeler bu sistemlerin geliştirilmesinde öncü konumdadır (İlcalı, 2020). ABD'nin Columbus kentinde geliştirilen ve 2015 yılında ödüllendirilen akıllı trafik sistemi, acil durum araçlarına öncelik tanıyan ve trafik ışıklarını internet bağlantılı bir altyapıya dönüştüren bir model olarak dikkat çekmektedir (Şener, 2020). Akıllı atık yönetim sistemleri, konteyner doluluk oranlarına göre çöp toplama araçlarının yönlendirilmesini sağlayarak zaman ve yakıt tasarrufu oluşturmaktadır. Bu sistemler, bulut tabanlı veri paylaşımı sayesinde belediye hizmetlerinin etkinliğini artırmaktadır

(Woods, 2013). Akıllı güvenlik sistemleri ise artan kentleşme ve suç oranları karşısında güvenliğin artırılmasını hedeflemektedir. MOBESE sistemleri ve özel güvenlik altyapıları aracılığıyla kent güvenliği güçlendirilmekte; özel sektör ve kamu iş birliğiyle geliştirilen sistemler yaygınlaşmaktadır (Aşkan, 2019)

2.2. Türkiye’de Akıllı Kent Uygulamaları

Türkiye’de akıllı kent anlayışının gelişimi ve akıllı kent uygulamalarının hayata geçirilmesi, 2000’li yıllardan itibaren küresel eğilimlerle uyumlu biçimde kalkınma planları, strateji belgeleri ve politika dokümanlarında yer almaya başlamıştır. Bu kapsamda “10. Kalkınma Planı”, “Yıllık Programlar ve Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları” ile “Vizyon 2023” gibi temel politika belgeleri, akıllı kent yaklaşımının kurumsallaşmasında belirleyici rol oynamıştır. Türkiye’de akıllı kent uygulamalarının ilk örnekleri 2000’li yıllarda Yalova’da görülmüş; bu süreçte “Bilişim Vadisi Projesi” olarak adlandırılan eko-teknolojik yerleşim modeli ile akıllı kent yaklaşımına geçiş hız kazanmıştır. Bilişim temelli projeler daha sonra Ankara, Kocaeli, Bursa ve Eskişehir gibi kentlerde yaygınlaşmış ve diğer yerel yönetimler için de öncelikli politika alanlarından biri haline gelmiştir. Akıllı kent uygulamalarının büyük ölçüde özel sektör tarafından geliştirildiği, kamu kurumları tarafından ise destekleyici bir çerçevede ele alındığı görülmektedir. Bununla birlikte, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde “Akıllı Kentler ve Coğrafi Teknolojiler Dairesi Başkanlığı” kurulmuş; bu yapı altında “Akıllı Kentler Şube Müdürlüğü, Kent Bilgi Sistemleri Şube Müdürlüğü ve Uygulama ve Geliştirme Şube Müdürlüğü” olmak üzere üç ayrı birim oluşturulmuştur (Bilici ve Babahanoğlu, 2018). Bu gelişmeler, Türkiye’de akıllı kent yaklaşımının özellikle 2000’li yıllardan itibaren hız kazandığını ve kent yönetiminde dönüştürücü bir araç olarak benimsendiğini göstermektedir. Yerel uygulamalar incelendiğinde, Çorum Belediyesi tarafından 2015 yılında hayata geçirilen Akıllı Kavşak Uygulaması kapsamında VISSIM yazılımı kullanılarak trafik yoğunluğu analiz edilmiş ve ulaşımda zaman ile yakıt tasarrufu sağlanması hedeflenmiştir. Benzer uygulamalar Muğla, İzmir, Trabzon ve Kayseri Büyükşehir Belediyeleri tarafından da hayata geçirilmiştir (Anadolu Ajansı, 2020). Trabzon Büyükşehir Belediyesi’nin Engelli Aracı Şarj İstasyonu projesi, engelli bireylerin kentsel yaşama katılımını artırmayı amaçlamış; Atatürk Alanı’na kurulan istasyon aracılığıyla bağımsız hareket kabiliyeti desteklenmiştir (Trabzon Büyükşehir Belediyesi, 2020). Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Sürdürülebilir Enerji Eylem Planı, 2017 yılında taraf olunan “Covenant of Mayors” sözleşmesi kapsamında 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarının azaltılması ve yenilenebilir enerji kullanımının artırılmasını hedeflemektedir. Bu çerçevede belediye, iklim değişikliğiyle mücadelede diğer yerel yönetimlerle bilgi paylaşımı sağlayarak akıllı kent uygulamalarında örnek bir konuma ulaşmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020). Aynı belediye tarafından geliştirilen “Akıllı Kent Kayseri” mobil uygulaması ise ulaşım, sağlık, kültür-sanat, haber ve konum hizmetlerini tek platformda birleştirmiş; ayrıca imar planlarına erişim ve güncel kent bilgilerini vatandaşlara sunmuştur. Benzer mobil uygulamaların Ankara, Bursa, İstanbul ve Konya gibi büyükşehirlerde de kullanıldığı görülmektedir (Kayseri Büyükşehir Belediyesi, 2020). Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Güven Çemberi Projesi, çocukların, yaşlıların ve hayvanların kaybolmasını önlemeye yönelik olarak Vestel iş birliğiyle hayata geçirilmiştir. Konyaaltı Sahili’nde kurulan akıllı direkler ve akıllı bileklikler aracılığıyla belirlenen alan dışına çıkılması durumunda sistem uyarı üretmektedir (Karataylı, 2019; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019). Benzer şekilde Bursa’da “Sevgi Çipi” uygulaması geliştirilmiştir. Antalya Büyükşehir Belediyesi ayrıca Logiba Aydınlatma ve SIRRAC iş birliğiyle akıllı aydınlatma sistemleri kurmuş; bu sistemler sayesinde sokak aydınlatmalarının uzaktan kontrolü, arıza tespiti ve enerji verimliliği sağlanmıştır (Aydınlatma Portalı, 2018). Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Akıllı Taksi uygulaması, taksilerin dijital olarak izlenmesi, ödeme kolaylıklarının sağlanması, yabancı dil desteği ve

güvenlik amacıyla yüz tanıma sistemlerinin kullanılması gibi özellikler içermektedir (Hancıoğlu, 2019). Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından 2013 yılında uygulamaya konulan Elektronik Denetleme Sistemi (EDS), trafik güvenliğini artırmış; hız ihlallerinin ve trafik kazalarının önemli ölçüde azalmasına katkı sağlamıştır (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2020). İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen İnsansız Akıllı Otopark sistemi, kısa sürede araç park imkânı sağlayarak trafik yoğunluğunu azaltmayı hedeflemiştir (termodinamik.info, 2015). İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin geri dönüşüm konteynerleri uygulaması ise atıkların dijital sistemlerle sınıflandırılarak geri dönüşüm sürecine dahil edilmesini sağlamakta ve çevresel sürdürülebilirliğe katkı sunmaktadır (İBB Atık Yönetimi Müdürlüğü, 2020; İBB, 2020). Aydın'da Vodafone Türkiye ve TABİT iş birliğiyle hayata geçirilen "Vodafone Akıllı Köy" projesi, tarımsal üretimde dijital teknolojilerin kullanımını artırarak üreticilerin verimliliğini yükseltmeyi ve çevresel sürdürülebilirliği desteklemeyi amaçlamaktadır. Akıllı ev sistemleri ise internet ve Bluetooth teknolojileri aracılığıyla ev içi cihazların uzaktan kontrol edilmesini mümkün kılmakta; enerji verimliliği, güvenlik ve yaşam konforu sağlamaktadır. Benzer şekilde akıllı güvenlik sistemleri, sensör, kamera ve alarm teknolojileri aracılığıyla konut ve iş yerlerinde güvenliğini artırmakta, uzaktan izleme imkânı sunmaktadır. Bu teknolojiler Türkiye genelinde giderek yaygınlaşmakta ve kentsel yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelmektedir.

2.3. Biyolojik Afet Durumunda Akıllı Kentler

Her yıl, doğal ve insan kaynaklı afetler altyapı hasarlarına, parasal maliyetlere, sıkıntılara, yaralanmalara ve ölümlere yol açmaktadır. Ne yazık ki, iklim değişikliği doğal afetlerin yıkıcı gücünü artırmaktadır. Bu bağlamda, afetlere ve acil durumlara müdahale sırasında afet tespiti ve arama kurtarma görevlerini iyileştirerek başa çıkmak için Nesnelerin İnterneti (IoT) tabanlı afet tespit ve müdahale sistemleri önerilmiştir. Buna göre, IoT cihazları veri toplamak ve afetlerden sonra tehlikeleri belirlemeye ve yaralıları bulmaya yardımcı olmak için kullanılır. Bununla birlikte, yalnızca IoT tabanlı bir tespit ve müdahale sistemi, iletişim altyapılarındaki arızalar veya ağ tıkanıklıkları nedeniyle IoT cihazlarıyla bağlantı eksikliği yaşanabileceğinden, akıllı şehirlerdeki acil durum müdahalesi için tamamen uygun olmayabilir. Biyolojik afetler; doğal olarak oluşan salgınlarla, öldürücü bir mikroorganizmanın kazara salınması ya da kasıtlı olarak kullanılmasıyla ve böcek istilasıyla oluşmaktadır. Tarihsel süreçte birçok biyolojik hastalık etkeni salgın oluşturarak ya da biyolojik silah ajanı olarak kullanılıp milyonlarca insanın ölmesine neden olmuştur. Günümüzde ise küresel boyutta bir salgın oluşturarak biyolojik afete neden olan biyolojik hastalık etkeni COVID-19'dur (Tercan, 2020). Çağlar boyunca insanlık, nüfusun büyük bir kısmını yok eden birçok pandemi yaşamıştır. Bu pandemiler arasında 1720'deki Marsilya vebası, 1817 ve 1923 yılları arasındaki dünya çapındaki kolera pandemileri, 1817'den 1823'e kadar Hindistan'daki Ganj Nehri deltasının kolera pandemisi, 1918-1919 yılları arasında İspanyol gribi, 1957-1958 ve 1968'de Asya gribi, 1968'de Hong Kong gribi ve 2009 (H1N1) Domuz gribi. 2019'un sonunda, Çin'in Hubei Eyaleti'ndeki Wuhan Kentinde COVID-19 olarak adlandırılan yeni bir pandemi ortaya çıkmıştır. Aralık 2019'da Çin'de ilk COVID-19 vakası teşhis edilmiştir (Dünya Sağlık Örgütü, 2020). Virüs ilk olarak Şubat 2020'de ABD'de tespit edilmiştir. Virüs hızla yayılım göstermiş ve insanoğlu, dünya çapında yedi milyondan fazla insanın ölümüne neden olan COVID-19 salgını nedeniyle birkaç ay içinde modern tarihinin en önemli zorluğu ve sarsıntısı ile karşı karşıya kalmıştır. Koronavirüs hastalığı (COVID-19) sadece insan ölümlerine neden olmakla kalmamış aynı zamanda insanoğlunu yaşamın tüm alanlarını etkileyen eşi görülmemiş kritik bir eşiğe getirmiştir. Bu durum, akıllı teknolojilerin kriz dönemlerindeki uygulanabilirliğinin altyapı, erişim ve toplumsal uyum gibi faktörlere bağlı olduğunu göstermektedir. Bu salgın büyük veri, teknoloji devrimi ve yapay zeka çağı olarak bilinen dönemde meydana gelmiştir. Daha önceki pandemi süreçlerinde kentlerde bugünkü geniş ekonomiler veya gelişmiş dijital

teknolojile mevcut olmadığı hatırlanmalıdır (Bloomfield, 2002). Pandemiler, yaşam ve dünyayla etkileşim şeklimizi önemli ölçüde değiştirmiştir. İleride karşılaşılabilecek pandemilerin tam olarak bilinemediği bir dünyada gelecekte ekonomi üzerindeki olumsuz etkiler ve buna bağlı sosyal sorunların çok şiddetli olacağı ön görülebilir. Pandemiler, kent yönetiminde daha dayanıklı, proaktif ve entegre akıllı şehir yaklaşımlarına duyulan ihtiyacı artırmaktadır. Büyük kent merkezleri, bulaşıcı hastalıklara karşı doğal olarak savunmasızdır. İşbirliğine dayalı ve entegre kentler, salgın süreçlerini daha iyi yönetir. Bu anlamda, kentlerin süreçlerini incelemek önemlidir. Wuhan; Yaygın olarak COVID-19 salgınının kaynağı olarak bilinen Wuhan, Akıllı Sağlık yaklaşımı ile hastalar, doktorlar ve diğer sağlık uzmanları arasındaki iletişimi geliştirmek için çeşitli sağlık sistemleri ve veritabanlarını birbirine bağlamayı amaçlamıştır. Otomatik sistemler, doğru bilgilerin uygun sağlık uzmanlarına ulaşmasını sağlamak için hastaların sağlık kayıtları üzerinde düzenleme yapabilmektedir. Wuhan'ın Akıllı Sağlığı dışında Çin hükümeti, kimin karantinaya alınması gerektiğini söylemek için teknolojiler kullanmıştır. Alipay ile ortaklaşa, akıllı telefonlara Alipay uygulamasını yükleyen vatandaşlara renkli bir QR kodu sağlamaktadır. QR kodunun yeşil, sarı ve kırmızı olmak üzere üç rengi bulunmaktadır. Yeşil renk; kullanıcının hareket edebileceği; sarı renk, kullanıcının 7 günlük karantinaya sahip olması gerektiği ve kırmızı renk, kullanıcının 14 günlük karantinaya sahip olması gerektiği anlamına gelmektedir. Uygulama, kullanıcıların sağlık sistemi tarafından sağlanan bilgilerini alır ve enfekte kişilerle temas kurup kurmadıklarını doğrulamak için ilaç satın alımlarını ve hareketlerini izlemektedir. Bu yaklaşım kimin kendini izole etmesi gerektiğini belirlemeye yardımcı olsa da bazı insanlar uygulamanın kişisel verilere ulaşıldığını bildirerek bazı gizlilik kaygılarını artırmıştır.

Singapur; 2003'ten beri Singapur, SARS salgınından çok şey öğrenmiş, yeni salgınlarla mücadele etmek ve etkilerini en aza indirmek için bir güç oluşturmuşlardır. Büyük ölçüde dünyanın en akıllı şehri olarak kabul edilen Singapur, şehirde algılanan yaşam kalitesini iyileştirmek için akıllı şehir teknolojilerini kapsamlı bir şekilde kullanan Smart Nation adlı bir program oluşturmuştur. Smart Nation'ın ürünlerinden biri de Temas İzleme Uygulamasıdır. Bir kişi, bu uygulamayı kullanan yakındaki insanları tespit etmek ve kullanıcının yakınında bulunan kişiler hakkındaki bilgileri depolamak için akıllı telefona yüklemektedir. Bu bilgiler daha sonra Sağlık Bakanlığı ile paylaşılabilen ve enfekte kişilerle temas halinde olan vatandaşların belirlenmesine yardımcı olarak vaka azaltma eylemlerini (kimin test edeceği, mülakatlar vb.) potansiyel olarak artırmaktadır. Singapur'un bir başka girişimi, insanlara COVID-19'a ilişkin bilgiler vermek ve salgınla mücadele etmek için ulusal düzeyde bir WhatsApp tek yönlü mesajlaşma grubu oluşturmaktır. Ayrıca sağlık tesisleri bulmaya yönelik web siteleri ve oyun uygulamaları da Singapur'un COVID-19 pandemi sürecinde yer almıştır. Londra; Akıllı kent girişimleri söz konusu olduğunda Londra Belediye Başkanlığı Ofisi, Digital Health.London programı ile Ulusal Sağlık Hizmetindeki verileri birbirine bağlayarak, Londra'nın Akıllı Kent teknolojileri aracılığıyla dijital sağlık hizmetlerini teşvik etmektedir. Ayrıca Londra, vatandaşlarının koşullarını daha iyi anlamak için giyilebilir cihazlar, veri analizi ve yapay zeka tarafından sağlanan verilerden yararlanmaktadır. Digital Health.London, sağlık sistemine dijital yenilik getirmeyi hedeflemektedir. Dijital ayakta tedavi hizmetleri, dijital terapötikler ve bir inovasyon merkezi gibi girişimleri içermektedir. Bu programla Londra, sağlık sistemini geliştirmek için teknoloji ve akıllı şehir konseptlerinden yararlanılmaktadır. Turizmle ilgili olarak, Londra'da bir tur şirketi olan bir iş kadını, kilitlenmeye rağmen çalışmaya devam etmenin bir yolunu bulmuştur. Londra sitelerini ziyaret etmek isteyen ancak dışarı çıkamayanlar için sanal turlar oluşturarak Google Haritalar'dan ve kendi fotoğraflarından yararlanmıştır. Tam anlamıyla bir Londra akıllı şehir girişimi olmasa da karantina sırasında stresi azaltmak için bir araç olarak değerlendirilebilir. Seul; Seul, aslında Güney Kore, akıllı şehir konseptini ulusal düzeyde erken benimseyen yerlerdendir. Seul'deki programlar, mobilite ve enerji verimliliği (genellikle ilk akıllı şehir uygulamalarında

desteklenir) ve ayrıca e-yönetişim ve kamusal alanların yeniden düzenlenmesi gibi çeşitli konuları ele almaktadır. Seul ve Güney Kore de bir bütün olarak bir Dijital Sağlık programı uygulamıştır. Güney Kore Dijital Sağlık kilit sektörleri arasında büyük veri, yapay zeka, blok zinciri, teletıp ve tüketici sağlığı sistemleri bulunmaktadır. Tüm bu dijital sağlık uygulamaları, Güney Kore'nin COVID-19 salgınıyla savaşmasına yardımcı olmuştur. İçişleri ve Güvenlik Bakanlığı, karantınayı bozmadıklarından emin olmak için kullanıcılarının konumunu takip eden bir kendi kendine karantina uygulaması geliştirmiştir. Ayrıca, 'Corona 100m' adlı başka bir uygulama ile kullanıcı virüs bulaşmış bir kişinin ziyaret ettiği bir alana 100 m yaklaştığında uyarı veren bir sistem kullanmıştır. Corona harita web sitesi, kullanıcıların enfekte kişilerin nerede olduğunu bilmesi için doğrulanmış hasta hareketlerinin bir geçmişini de tutmaktadır. New York, Londra'nın birincilik aldığı 2019 yılına kadar IESE Cities in Motion Index'te üç yıl üst üste birinci sırada yer almıştır. Bununla birlikte, IESE Business School'a göre, New York hala ekonomi boyutunda lider konumdadır. Sağlık boyutunda şehir, New York Eyaleti Sağlık Bakanlığı ile ortaklaşa çalışan ve kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan New York e-Sağlık İşbirliği (NYeC) yaklaşımı tarafından da tercih edilmektedir. New York SHIN-NY ağı, hızlı bir şekilde veri alışverişi yapmak için eyaletin bölgesel ağlarını bağlamayı amaçlamaktadır. Katılımcılar, diğer hizmetlerin yanı sıra hastaların kayıtlarını almak, hastaları hakkında bildirimler almak ve klinik verileri paylaşmak için bu ağı kullanmaktadır. Bu girişim, tüm New York Eyaletini birbirine bağlamak ve vatandaşlarına dijital sağlık getirmek için teknolojiye dayanmaktadır. Salgın zamanlarında veya herhangi bir salgın bir bölgenin sağlığını tehdit ettiğinde, kayıtlara hızlı erişim hastalığın yayılmasıyla mücadele için büyük önem taşımaktadır.

Pek çok kentin, COVID-19 pandemisinden önce bile sağlık hizmetlerini kucaklamak için akıllı şehir konseptlerini ve dijital teknolojiyi kullandığı dikkat çekicidir. Vatandaşlarına yararlı bilgiler sağlayan basit web sitelerinden sağlık profesyonellerine günlük işlerinde yardımcı olan karmaşık veri alışverişi ağlarına kadar kentler sessiz ama önemli bir dönüşüm geçirmektedir. Genel olarak, Asya'nın COVID-19 savaşında özellikle bu amaç için akıllı telefon uygulamalarını konuşlandırarak önde olduğu söylenebilir; diğer kıtalardaki kentlerin hastalığı yenmek için mevcut dijital sağlık girişimlerine güvendiği görülmektedir. Dolayısıyla karşı karşıya kalınan zorlukların büyük olduğu ve yeni gelişmelere hala ihtiyaç olduğu görülmektedir. Covid-19 pandemisi kentlerin karşılaştığı ilk pandemi değildir ve son olmayacaktır. Tıpkı diğer pandemiler gibi bu salgında da kentlerin yok olacağına dair bazı yorumlar yapılmakta, binlerce yıldır kentlerin ölümü öngörülmektedir. İnsanlık tarihi kadar eski bir geçmişe sahip olan kentler şimdiye kadar hiçbir zaman yok olmamış ve muhtemelen de asla yok olmayacaktır (Perringsvd, 2017, s. 19). Kentler, ilk kentlerden itibaren yaşanan her dönüşüme kendini uyarlayabilen, dönüşebilen canlı organizmalardır. Yedi milyar nüfusu aşan dünyamızda insanların sosyal ve ekonomik faaliyetleri için kentlere ihtiyaç duyması, insan var olduğu müddetçe kentlerin de var olacağını göstermektedir. Yaşanan salgınlar sonrası dönüşen kentlerin Covid-19 süreci ve sonrasında da değişiklik göstermesi beklenen alanları belirlenmiştir (Allam ve Jones, 2020, s. 46).

Halk Sağlığı ve Dijital Dönüşüm: Koronavirüsün potansiyel etkilerinden biri kentlerde meydana getireceği dijital altyapının yoğunlaşması olabilir. Enfekte hastaların haritalanması ve yayınlanması da dahil olmak üzere bir dizi teknolojik yenilik uygulamaya geçirilmiştir. Çin'de yetkililer, Covid-19'un yayılmasını izlemek için Alibaba ve Tencent gibi teknoloji firmalarından yardımı almış ve iletim kümelerinin bir sonraki aşamada nerede olacağını tahmin etmek için "büyük veri" analizi yöntemini kullanmışlardır (Wu ve McGoogan, 2020, s. 1239). Koronavirüse karşı halk sağlığı açısından kentsel alanlardaki davranışlarımızın dijital olarak kaydedilmesine yönelik adımlar atılmaktadır. Fakat bu durum gözetim sisteminde güç unsuru kullanımının kurumlar ve devletler açısından tartışma konusu olacağı öngörülmektedir. Akıllı

kentler salgınların erken saptanmasında yardımcı olabilecek; termal kameralar gibi çok çeşitli teknolojik ürünlere ev sahipliği yapmaktadır (Allam, 202, s. 47). Bu yenilikler gelecekteki potansiyel salgınlara karşı benzer durumların daha iyi yönetilmesi ve genellikle şehirlerin sağlık dokusunun iyileştirilmesi için çaba gösterebilir. Havaalanlarında ve insanların bir arada bulunduğu alanlarda virüs tehlikesine karşı öncelikli olarak ateş ölçme taramalarının gerçekleştirilmesi termal kameraların varlığı bu durumun kanıtı olarak gösterilebilir. Çeşitli teknolojik ürünlerden elde edilen verilerin sağlık veri tabanlarını zenginleştirmeye yardımcı olabileceği, salgınlar ve yayılımı hakkında daha doğru, verimli, kapsamlı ve gerçek zamanlı bilgi sağlayabileceği ve böylece daha iyi kentsel risk yönetimi kararlarının alınmasına yardımcı olabileceği fikri gün geçtikçe değer kazanmaktadır (Allam ve Jones, 2020, s. 49). Fakat bu durum teknolojik alt yapı ve kişisel birikimler ihtiyacı dolayısı ile bir anda hayata geçirilmesi mümkün değil/riskler taşımaktadır.

Pandemi sonrası akıllı kentlerin daha çok ön plana çıkmasının yanı sıra sağlıklı kentlerin daha çok gündeme gelmesi beklenmektedir. Tamamen sağlık özelinde kentler kurgulanabilir bu süreçte de yine akıllı kent teknolojinin duyulan ihtiyaçla beraber sağlıklı kent ve akıllı kentlerin bir arada olacağı yeni yöntemler geliştirilebilir.

Kentsel Tasarım: Son zamanların trendi olan ve Covid-19 ile artması beklenen güvenli sitelerden oluşan, kalabalıktan uzak, elit kesimin tercih edeceği yerleşim yerlerinin kentsel dizaynda hız kazanması beklenmektedir. İnsanlar karantina süreçlerinde araçsız sokakları, yürüyüş ve bisikletin tercih edilebilirliğini fark etmişlerdir. Dolayısıyla kentlilerin değişecek kentsel tasarım ile ilgili beklentilerinde yeni yaşam koşullarının izlerini görmek mümkün olabilir.

Esnek Toplu Taşıma: Tarih boyunca, ulaşım teknolojisindeki ilerlemeler- arabalar, trenler, otoyollar - kentlerin gelişmesini sağlamıştır. Salgın sürecinin ilk dönemlerinde COVID-19'un toplu taşımanın ölümü anlamına geldiği iddiasını ileri sürülmüştür (Allam ve Jones, 2020: 49). Fakat öncelikle her bireyin bir arabaya sahip olması ve şahsi taşıma yapması imkansızdır. Ne var ki içinde bulunduğumuz teknoloji araba dikotomisini geçmek üzeredir. Artan nüfusla beraber gelişen teknoloji otobüs veya raylı sistemlerin artık tek seçenek olmadığını göstermektedir. Gelecekte de insanları büyük iş ve etkinlik merkezlerine taşıyan ana araçlar mutlaka olacaktır. Ancak otonom araçlar ve sürüş yazılımları arasında, Uber Pool'a benzeyen gelişmeler olması muhtemeldir.

Yürüyüş: Sosyal mesafe kuralına uygun yeni tarz yürüyüş alanına izin verecek şekilde kaldırımların yeniden dizayn edilmesi, yürüyüş-bisiklet yolu gibi düzenlemelerin güncellenmesi gerekmektedir.

Sokak Geçişi ve Otomasyon: Dünyada, hala manuel buton sistemleri olan birçok yaya geçidi, otopark, asansör vb. sistemler bulunmaktadır. Birçok kent, insanların düğmeye dokunmak ve muhtemelen virüsü yaymamak için bu uygulamaları otomatik olacak şekilde değiştirmesi beklenmektedir. Bu durum kalıcı bir uygulama haline gelecek ve birçok kentte özellikle iş bölgelerinde basma düğme sistemleri tamamen ortadan kalkacak gibi görünmektedir.

Kentsel planlama ve tasarım gibi çalışmalar, refah ve sürdürülebilirliği hedefleyen yüksek teknoloji, akıllılık ve çok kültürlü kentler alanlarında daha ileri yaklaşımları ifade eden geniş bir teorik çabayı kapsamaktadır. Bununla birlikte, kentsel ortamların çoğunu istila eden koronavirüs salgınının mevcut koşulları, var olan teknolojiyi yeniden sorgulamanın önemini göstermektedir. Bu yorumun amacı, teorileşme ve uygulama arasındaki boşluğun varlığını kanıtlamaktır ve bu boşluk, kentleri inşa etme disiplinlerindeki uzmanların, çevresel refah ve sürdürülebilirliğe ulaşmak için çözümlere ulaşan temel nedenlerini belirlemeleri için yeni zorluklar barındırmaktadır. Bu nedenle, bu salgın, kentsel planlama ve tasarım alanlarında bilim

insanlarının fikir ve görüşlerinin uygulanması konusunda kentsel geliştiricilerin başarısızlığına dair önemli bir tartışmaya sebep olmuştur. 2020 yılının ilk altı ayında, virüsün yayılması ile birçok ülke ve kent sınırlarını kapatmış ve giriş çıkışları engellemiştir. Ayrıca, tüm dünya ülkeleri tam veya kısmen yasak ilan etmiş, vatandaşların evlerinden çıkmamalarını yasaklayan ülkeler olmuştur (Stavis ve Peña, 2020). Bir şehre günlük yaşamın refahını, canlılığını ve canlılığını veren faaliyetler ortadan kalkmıştır. Yaşanan salgın ve alınan önlemler sürecinde dezavantajlı gruplar süreçten daha kötü etkilenmiştir. Salgın, vatandaşlar arasında ırk ayrımcılığı ikilemini ortaya koymuştur. Kültürlerarası kent kavramlarının insani değerleri yozlaşmış, farklı olanın kabulü ortadan kalkmıştır. Bazı ülkeler sadece sınırlarını kapatmakla kalmamış aynı zamanda yerli olmayanların kendi ülkelerine dönmelerini veya ev sahibi ülkelerden sağlık desteği almadan kalmalarını talep etmeye başlamıştır. Yine, dünya coğrafı, etnik ve geleneksel sınırlara sahip bağımsız devletlere bölünmüştür (Connor, 2020). Ayrıca dünyadaki birçok kent kendilerini Büyük Buhran'dan bu yana en kötü ekonomik gerilemenin eşliğinde olduklarını ilan etmiştir. Borsalar, şirketler ve bankalar çökmüş, önemli finansal ve yatırım kuruluşları işçileri işten çıkarmaya başlamış ve birçok küçük şirket kapılarını kapatmıştır. Güçlü bir ekonomiye ve küresel rekabet gücüne sahip kentler görünürlüğüne kaybetmiştir. Küresel olarak, vatandaşlar hakkında vaka ve vefat sayısına ilişkin istatistikî bazı bilgiler dışında bilgi verilmemiştir. İstihdam, işsizlik, işten çıkarmalar, kapanan şirketler, gıda üretiminin durumu ve tüm dünyadaki hastanelerin durumu hakkında diğer ayrıntılı veriler ile ilgili net bir bilgi bulunmamaktadır. (Gopinath, 2020).

Dünya Bankası'nın eğitimle ilgili verilerine göre;

"8 Nisan 2020 itibarıyla, 175 ülke ve tophulakta üniversiteler ve diğer üçüncül eğitim kurumları kapalıdır ve 220 milyondan fazla ortaöğretim sonrası öğrenci -küresel olarak etkilenen toplam öğrenci sayısının %13'ü- COVID-19 nedeniyle çalışmaları sona ermiş veya önemli ölçüde sekteye uğramıştır" (World Bank Group, 2020).

Pandemi sürecinde ortaya çıkan zorluklar, akıllı kent teknolojilerinin kriz yönetimindeki sınırlılıklarını ve mevcut altyapı eksikliklerini görünür hale getirmiştir. Son zamanlarda yayınlanan makaleler, uzaktan eğitimde ve çevrimiçi değerlendirme yöntemlerinde bütünlüğü sağlamada karşılaşılan zorluklardan bazılarını ortaya çıkarmıştır (Salama, 2020, s. 14). Kısa ve uzun vadeli kişisel ve akademik zorluklar, zayıf dijital altyapıların temsil ettiği diğer zorlukların yanı sıra, öğrencilerin ve kurumların ihtiyaçlarını karşılayacak kaynak eksikliği de örnek gösterilebilir. Virüs devam ederken eğitim devam edememektedir. Salgın, mevcut teknolojilerin etkisizliğini ortaya koymuştur. Dünyanın bazı kentlerinde bilgi, dijital ve akıllı teknolojinin etkili uygulamaları bulunmamaktadır. Bu uygulamalar, enfekte kişilerin tespitine yardımcı olabileceği gibi, virüsler nedeniyle ortaya çıkan tehlikeleri de durdurabilir/azaltabilir. Ayrıca, gelişmemiş ülkeler ve kentleri ABD veya Avrupa ülkeleriyle karşılaştırılmaz durumdadır. Bununla birlikte, mevcut durumda, akıllı teknolojilere güvenen kentler bile COVID-19 salgınının getirdiği zararlarla başa çıkamamıştır. Akıllı bir kent, akıllı teknoloji uygulamalarına karşı vatandaşlarının yeteneklerini ölçmektedir. Akıllı kent; ağlar, iletişim, trafik, vatandaşlık ve bilgi kenti olmalıdır. Akıllı kentler, her durum için uygun, sağlam, kablosuz bağlantı (ağ sensörleri) aracılığıyla büyük veri analizleri toplamaya dayanır, bu da yaygın, güvenli ve ek masraf olmadan herkes tarafından kullanılabilir olmalıdır. Londra, New York, Amsterdam, Paris, Reykjavik, Tokyo, Singapur, Kopenhag, Berlin, Viyana'ya akıllı kent örnekleri olarak verilebilir. Kore, Hollanda, İsveç ve Japonya, günümüzün hızlı kentleşmesini kolaylaştırmak ve zorluklarını karşılamak için halihazırda dijital çözümler dağıtan dünyanın en akıllı kentleridir (IESE Business School, 2019). Fakat dünyada kaç kent akıllı kentin tüm özelliklerine sahiptir, dünyanın kaç kentinde COVID-19'a yönelik kullanılan teknoloji başarılı olmuştur, bu salgın dünyadaki birçok kentin akıllı kent olarak adlandırılmasına izin verecek teknolojiye sahip olduğunu iddia ediyor efsanesini yıkmış mıdır? Gibi sorular üzerine

düşünmek gerek süreci değerlendirmek gerekse geleceğe yönelik uygulamaların işlevselliği açısından faydalı olacaktır.

3. SONUÇ

Kentler, pandemi devam ederken veya bittiğinde birçok değişikliklerle karşı karşıya kalmıştır/kalacaktır. Ulusal hükümetlerin ve kent yöneticilerin yeni normal planlarken bu süreçte daha fazla zorluk yaşayan veya yaşamaya devam edecek olan kentsel yoksullara özellikle dikkat edilmesi gerektiği görülmektedir. Hükümetler daha dayanıklı, eşitlikçi, düşük karbonlu kentlere olan ihtiyacı bir zorunluluk olarak görmesi önem arz etmektedir. Dezavantajlı gruplar olarak adlandırılan yeterli sosyal imkânı olmayan yoksul, yaşlı, engelli, göçmen, şiddete maruz kalan, evsiz ve işini kaybeden insanlar, COVID-19 salgını sırasında bileşik bir travma ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu nedenle, kentlerin mevcut kriz sırasında ve sonrasında dezavantajlı grupların daha fazla zarar görmesini önlemek için reaktif olmak yerine pro-aktif davranmaları büyük önem taşımaktadır. Bu salgın, kötü fiziksel altyapı ve temel kentsel hizmetlere erişimdeki eşitsizliklerle ilgili mevcut durumu da ortaya koymuştur. Kentsel nüfus yoğunluğu ile orantılı olarak artan virüs, yaşanabilir yoğunluğun nasıl olması gerektiğini de yeniden düşündürmelidir. Çünkü kentsel yoğunluk, etkili kentsel hizmet sunumunun ilk şartıdır. Su, barınma ve sağlık gibi temel hizmetlere erişim eksikliği olan bölgelerde COVID-19'la mücadele etmenin neredeyse imkânsız olduğu görülmektedir. Kentler, yaşam koşulları, hizmet, gelirler ve erişim açısından eşitsiz oldukları için savunmasız hale gelmektedir. COVID-19'dan sonra da gelecekte öngörülemeyen krizler mutlaka yaşanacaktır. Kent sistemleri; halk sağlığını geliştirmek, doğal sistemleri korumak/iyileştirmek, geliri yeniden düzenlemek ve iklim olaylarına dikkat çeken stratejiler belirlenerek kurgulanabilir. Bu bağlamda iyi finanse edilen bir kamu sağlık sistemi, güncel bir toplu taşıma sistemi, gerçek ihtiyaçlara yönelik konut yatırımları, geleceğe yönelik iklim eylem planları, herkesi için temel hizmetlere ulaşım, ekosistem hizmetlerinin korunması ve restorasyonu ile hayata geçirilecek amaçlar belirlenebilir. Akıllı kent yaklaşımı, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kent yönetimine entegre edilmesiyle birlikte sürdürülebilir, güvenli ve yaşanabilir kentler oluşturmayı hedefleyen önemli bir dönüşüm modelidir. Özellikle ulaşım, enerji, sağlık, güvenlik ve yönetim alanlarında geliştirilen uygulamalar kent yaşamının kolaylaştırılmasına katkı sağlamaktadır. Covid-19 pandemisi ise akıllı kent uygulamalarının kriz dönemlerindeki işlevselliğini test eden küresel bir süreç olmuştur. Salgın sürecinde dijital sağlık sistemleri, temas izleme uygulamaları, uzaktan eğitim platformları ve veri yönetimi araçları birçok kentte önemli kolaylıklar sağlamıştır. Bununla birlikte dijital eşitsizlikler, teknolojik altyapı eksiklikleri, veri güvenliği sorunları ve toplumsal uyum problemleri akıllı kent yaklaşımının sınırlılıklarını da ortaya koymuştur.

Modern kentsel planlama ve tasarım, toplum refahı ile karmaşık bir şekilde bağlantılıdır. Literatürde birçok araştırma makalesi sürdürülebilir kentler, toplum odaklı uygulamalar oluşturmak için kavramlar, ilkeler ve yönergelerle dolu olsa da bu uygulamalar mevcut salgın kriziyle karşı karşıya kalmada birçok başarısızlıkla karşı karşıya kalmıştır. Günümüzün modernleşmiş topluluklarında, kentsel ortamlarda akıllı teknolojiler kavramı ve bunların kentsel formlar ve günlük yaşam tarzları üzerindeki etkileri, kentsel planlama ve tasarım literatüründe yaygın olarak tanınan ve büyüyen zorluktan biri haline gelmiştir. Kent planlama ve tasarımıyla ilgili farklı disiplin geçmişlerinden bilim adamları, en son teknolojilerin (örneğin, kitle kaynak kullanımı ve nesnelerin interneti) uygulanmasının entelektüel etkilerini tartışmaya başlamalıdır. Bu uygulamalar esas olarak pandemiler, sosyal yoksulluk ve umut kaybı gibi en yeni zorlukların etkilerinden kaynaklanan çevresel tehlikelerle yüzleşmek için hareket etmelidir. Bu tartışma, kentsel çevrede, bireysel binalardan, kentsel mekanlara, komşuluk topluluklarından şehre kadar günlük yaşam deneyimleri üzerine çeşitli ölçeklerde gerçekleşmelidir. Bu tartışmalar, özellikle çağdaş teknolojiler kullanıcıların

elindeyse, en son teknolojilerin kamusal ve kamusal alanlardaki günlük yaşam tarzları üzerindeki etkilerini anlamayı amaçlayan yeni bir söylem üretme fırsatı sunacaktır. Bu bağlamda ilgili konuların ele alınması gerekmektedir:

Uzaktan eğitim ve online sınavları destekleyen eğitimler (özellikle kent ile ilişkili mimarlık, kent bölge planlama, kamu yönetimi, sosyoloji vb)

İşsizlikten kaynaklanan sorunlara yardımcı olmak için üniversite programları ve/veya eğitimlerle desteklenen yaşam boyu öğrenme.

COVID-19 sırasında değiştirilen yeni günlük yaşam deneyimleriyle başa çıkmak için kentsel tipolojinin yeniden gözden geçirilmesi.

Hareketlilik ve kamusal alanlarda sosyal mesafe sağlamanın zor olduğu normların ve standardın yeniden gözden geçirilmesi (kentsel çevrenin iç ve dış mekanı bağlamında)

Kentsel planlama ve tasarım (örneğin ulaşım, psikoloji, kentsel coğrafya, bilgi ve iletişim teknolojisi) bağlı farklı disiplinlerde dijital dönüşümün hızlanması.

Daha iyi yaşam için refah olanaklarını kontrol etmek ve kolaylaştırmak için kitle kaynak kullanımı ve nesnelerin interneti gibi çağdaş dijital yöntemlerin kullanımı.

Günümüzde geride kalan pandemi düzenlemelerinden sonra ülkelerin bu süreçte başarı ölçütlerini örneğin; teknolojilerin yoksul ve daha az gelişmiş toplumları desteklemek için hızlı ve minimum maliyetle uygulanabilmesi gibi hususları değerlendirmesi gerekmektedir. Teori ve pratiği birbirine bağlayan eylem planları eleştirel düşünme, eğitim planlarından, araştırma uygulamalarından, mesleki uygulamada planlama ve tasarımdan başlayarak bir toplumun refahını teşvik etmede çok önemlidir. Yönetişim ve kurumsal kısıtlama ile ilgili olarak, bilgilendirici kent ve akıllı teknolojiler, kentsel ortamların refahını sorunlarla geliştirir. Birincisi, vatandaş katılımını artırmak için ICT'leri giderek daha fazla kullanarak uzun vadeli sürdürülebilirliğe odaklanmalıdır. İkincisi, yeni hizmetleri ve uygulamaları çeşitli kullanıcı türleri tarafından iyileştirmeyi amaçlamalıdır. Gelecekteki araştırmalar, pedagoji, kent planlama, kent tasarımı, sağlık, insan refahı ve bilgi ve iletişim teknolojisinde çok disiplinli ve çok taraflı yaklaşımları kapsayan araç setlerini kullanmalıdır. Dijital teknolojiyi hızlandırırken, kitlesel üretim ve mimari formların prototiplerini kullanırken olabilecek kentsel kimlik ve karaktere ulaşmak kent teorisyenleri için başka bir zorluk ortaya çıkabilir. Gelecekte karşılaşılabilecek biyolojik ya da doğal afetlere karşı gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkeler ve kentlerin dünya çapında neler yapılabileceği sorusu önemini korumaktadır.

KAYNAKÇA

- Albino, U. ve Berardi, R.M. (2015). *Dangelico smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives*. *Journal of Urban Technology*, 22 (1), 3-21.
- Anadolu Ajansı. (2020). *Akıllı kavşak uygulamasında 'mobese' adımı*. Haberler.com. Erişim adresi: <https://www.haberler.com/corum-daki-akilli-kavsak-uygulamasi-faaliyetleri-5540146-haberi/>, (12.04.2020).
- Angelidou, M. (2014). Smart city policies: A spatial approach cities, 41 (1), 3-11.
- Aşkan, L. (2019). *Akıllı şehirler ve Dünya'daki örnekleri*. Erişim adresi: Teknolo: <http://www.teknolo.com/akilli-sehirler/>, (01.02.2019).
- Alawadhi, S. ve Scholl, H.J. (2015). *Pooling and leveraging scarce resources: The smart ecity gov alliance*, proceedings of the annual Hawaii international conference on system sciences, 5(1), 2355-2365.
- Aydınlatma Portalı. (2018). Antalya'da akıllı aydınlatma sistemi devreye girdi. Erişim adresi: <https://www.aydinlatma.org/antalyada-akilli-aydinlatma-sistemi-devreye-girdi.html>, (03.12.2018).
- Babaoğlu C., Memiş L. (2018). Kentleri akıllandıran yollar: Akıllı kentler üzerine bir Değerlendirme, *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(4), 151-157).
- Bloomfield, J. ve Bianchini, F. (2002). Planning for the cosmopolitan city: A research report for Birmingham City Council. *European Journal of Cultural Studies*, 6(2), 157-178.
- Bilici, Z. ve Babahanoğlu, V. (2018). Akıllı kent uygulamaları ve Konya örneği. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 9(2), 18-20.
- Boz, Y. ve Çay, T. (2019). Şehri akıllı yapan özellikler ve Dünya'da öne çıkan akıllı şehirler. Ankara: TMMOB 6. Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi.
- Castelli, M., Gonçalves, I., Trujillo, L. ve Popovič, A. (2017). An evolutionary system for ozone concentration forecasting. *Information Systems Frontiers*, 19(5), 1123-1132.
- Connor, P. (2020). *More than nine-in-ten people worldwide live in countries with travel restrictions amid COVID-19*. Erişim adresi: retrieved from www.pewresearch.org/fact-tank/2020/04/01/more-than-nine-in-ten-people-worldwide-live-in-countries-with-travel-restrictions-amid-covid-19/, (04.01.2020).
- EEE (The Institute of Electrical and Electronics Engineers) (2020). IEEE smart cities. Erişim adresi: <http://smartcities.ieee.org/about.html>, (01.01.2020).
- EERA Joint Programme on Smart Cities (2020). Erişim adresi: http://www.eera-sc.eu/sites/eera-sc.eu/files/attachments/smartcitiesbrosh_lowres_single_pages.pdf, (01.01.2020).
- Euronews. (2018). *DSÖ raporu: Trafik kazalarında her yıl 1,35 milyon kişi hayatını kaybediyor*. Erişim adresi: <https://tr.euronews.com/2018/12/07/dso-raporu-trafik-kazalarinda-her-yil-1-35-milyon-kisi-hayatini-kaybediyor>, (12.07.2018).
- European Commission (2012). Communication from the commission. Smart cities and communities – European innovation partnership. Brussels http://ec.europa.eu/energy/technology/initiatives/doc/2012_4701_smart_cities_en.pdf. Erişim Tarihi 10.10.2020.

- European Commission (2014). Climate action
http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm. Erişim Tarihi: 10.10.2020.
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H. ve Meijers, E. (2007). *City-ranking of European medium-sized cities*. Cent. Reg. Sci. Vienna UT, 1-12.
- Gopinath, G. (2020). *The great lockdown: Worst economic downturn since the great depression*. Erişim adresi: Retrieved from [blogs.imf.org: https://blogs.imf.org/2020/04/14/the-great-lockdown-worst-economic-downturn-since-the-great-depression/](https://blogs.imf.org/2020/04/14/the-great-lockdown-worst-economic-downturn-since-the-great-depression/), (14.04.2020).
- Greenfield A. (2013). *Against the smart city*, Do Publications, New York.
- Gürsoy, O. (2019). Akıllı kent yaklaşımı ve Türkiye'deki büyükşehirler için uygulama imkânları. *Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara.
- Harrison, C., Eckman, B., Hamilton, R., Hartswick, P., Kalagnanam, J., Paraszczak, J. ve Williams P. (2010). Foundations for smarter cities. *IBM Journal of Research and Development*, 54(4), 1-16.
- Hancıoğlu, E. (2019). *Ankara Büyükşehir Belediyesi akıllı taksinin prototipini anlattı*. Erişim adresi: <https://tr.sputniknews.com/foto/201911131040617017----ankara-buyuksehir-belediyesi-akilli-taksin-prototipini-tanitti/>, (13.12.2019).
- IESE Business School. (2019). *These are the smartest cities in the world for 2019*. Erişim adresi: Retrieved from [www.forbes.com: https://www.forbes.com/sites/iese/2019/05/21/these-are-the-smartest-cities-in-the-world-for-2019/#39648c8c1429](https://www.forbes.com/sites/iese/2019/05/21/these-are-the-smartest-cities-in-the-world-for-2019/#39648c8c1429), (21.05.2019).
- Ilıcalı, M. (2020). *Trafikte güvenli çözüm: Akıllı ulaşım sistemleri. Otomotiv Distribütörleri Derneği*. Erişim adresi: http://odd.org.tr/web_2837_1/entitalfocus.aspx?primary_id=1268&target=categorial1&type=33&detail=single, (30.11.2020).
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2020). *Basın merkezi, İBB'nin geliştirdiği "Akıllı geri dönüşüm konteyneri" İstanbul'a yayılıyor. İBB Kurumsal*. Erişim adresi: <https://www.ibb.istanbul/News/Detail/35122>, (09.12.2020).
- İBB Atık Yönetimi Müdürlüğü. (2020). *Akıllı geri dönüşüm projesi. İBB Atık Yönetimi Müdürlüğü*. Erişim adresi: <https://atikyonetimi.ibb.istanbul/akilli-geri-donusum-konteyneri/>, (20.05.2020).
- Jucevicius, R., Patašienė, I. ve Patašius M. (2014). Digital dimension of smart city: critical analysis. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 156(2014), 146-150.
- Karataylı, M. (2019). *Antalya haberleri: Dünyadaki ilk proje Antalya'da*. Gezitalya. Erişim adresi: <http://www.gezitalya.com/2019/10/14/dunyadaki-ilk-proje-antalyada/>, (14.10.2019).
- Kayseri Büyükşehir Belediyesi. (2020). *Büyükşehir'den mobil kolaylık*. Kayseri Büyükşehir Belediyesi Resmi Sitesi. Erişim adresi: <https://www.kayseri.bel.tr/haberler/buyuksehirden-mobil-kolaylik>, (12.05.2020).
- Konya Büyükşehir Belediyesi. (2020). *Akıllı şehir Konya uygulamaları*. Konya Büyükşehir Belediyesi : Erişim adresi: <https://akillisehir.konya.bel.tr/uygulama/eds-elektronik-denetleme-sistemi/>, (12.04.2020).

- Kurt, C. (2017). *Freepark akıllı otopark çözümleri*. Erişim adresi: <https://www.freepark.co/en/home/>, (08.08.2017).
- Lee J., Lee H. (2014). Developing and validating a citizen-centric typology for smart city services. *Government Information Quarterly*, 31 (1), 93-105. 10.1016/j.giq.2014.01.01
- Li, X., Zhu, Y. ve Wang, J. (2017). Efficient encrypted data comparison through a hybrid method. *Journal of Information Science and Engineering*, 33(4), 953-964.
- Lombardi, P., Giordano, S., Caragliu, A., Del Bo, C., Deakin, M., Nijkamp, P., Kourtiti K. ve Farouh H. (2011). An advanced triple-helix network model for smart cities performance Vrije Universiteit Amsterdam, *Research Memorandum*, 14(1), 59-73.
- Nam T. ve Pardo T.A. (2011). *Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions*, Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference On Digital Government Innovation In Challenging Times.
- Oralhan, Z. ve Yiğit, Y. (2017). Smart city application: internet of things (Iot) technologies based smart waste collection using data mining approach and ant colony optimization. *International Arab Journal of Information Technology*, 14(4), 423-427.
- Örselli, E. ve Dinçer, S. (2019). Akıllı Kentleri Anlamak: Konya ve Barcelona Üzerinden Bir Değerlendirme. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2(1), 90-110.
- Salama, S. M. (2020). Coronavirus questions that will not go away: Interrogating urban and socio-spatial implications of COVID-19 measures. *Emerald Open Research*, 2(14), 1350. <https://doi.org/10.35241/emeraldopenres.13561.1>
- Shapiro, J. (2006). Smart Cities: quality of life, productivity, and the growth effects of human capital. *Review of Economics & Statistics*, 88(2), 324–335.
- Stavis-Gridneff, M. ve Pérez-Peña, R. (2020). Europe barricades borders to slow coronavirus. Erişim adresi: Retrieved from [www.nytimes.com: https://www.nytimes.com/2020/03/17/world/europe/EU-closes-borders-virus.html](https://www.nytimes.com/2020/03/17/world/europe/EU-closes-borders-virus.html). (17.03.2020).
- Streitz (2015). *Citizen-centred design for humane and sociable hybrid cities*. Hybrid city 2015 data to the people, Proceedings Of The 3rd International Biennial Conference, Athens, Greece.
- Şener, S. (2020). *Akıllı şehir olmak için ne gerekiyor?* Türkiye'nin Endüstri 4.0 Platformu: <https://www.endustri40.com/akilli-sehir-olmak-icin-ne-gerekıyor/>, (14.10.2020).
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2020). *Kayseri Büyükşehir Belediyesi sürdürülebilir enerji eylem planı. 2020-2023 Ulusal akıllı şehirler stratejisi ve eylem planını*. Erişim adresi: <https://www.akillisehirler.gov.tr/2019/09/20/kayseri-buyuksehir-belediyesi-surdurulebilir-enerji-eylem-planı/>, (12.05.2020).
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2020). *Trabzon Büyükşehir Belediyesi engelli aracı şarj istasyonu. 2020-2023 Ulusal akıllı şehirler stratejisi ve eylem planı*. Erişim adresi: <https://www.akillisehirler.gov.tr/2020/02/05/trabzon-buyuksehir-belediyesi-engelli-araci-sarjistasyonu/>, (12.05.2020).
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2019). *Akıllı Şehir Nedir? 2020-2023 Ulusal akıllı şehirler stratejisi ve eylem planı*. Erişim adresi: <https://www.akillisehirler.gov.tr/akilli-sehir-nedir/>, (04.05.2020).

- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2019). *Antalya Güven Çemberi Projesi. 2020-2023 Ulusal akıllı şehirler stratejisi ve eylem planı*. Erişim adresi: <https://www.akillisehirler.gov.tr/2019/09/20/antalya-guven-cemberi-projesi/>, (20.09.2019).
- Tercan, B. (2020). *Biyolojik Afetler ve COVID-19. Paramedik ve Acil Sağlık Hizmetleri Dergisi, 1(1)*, 41-50.
- Termodinamik.info. (2015). *İnsan ve çevre dostu insansız ve akıllı izmir tam otomatik otoparkı*. termodinamik.info: Erişim adresi: <https://www.termodinamik.info/cevre-dostu-insansiz-ve-akilli-izmir-tam-otomatik-otoparki/>, (05.09.2015).
- Trabzon Büyükşehir Belediyesi. (2020). *Şarj istasyonu projesi*. Trabzon Büyükşehir Belediyesi Resmi Sitesi. Erişim adresi: <https://www.trabzon.bel.tr/fck-sayfalar.aspx?id=4312>, (12.05.2020).
- Varol, Ç. (2017). Sürdürülebilir gelişmede akıllı kent yaklaşımı: Ankara'daki Belediyelerin Uygulamaları. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 26 (1), 43-58.
- Wikipedia. (2020). PlaNYC. Wikipedia the free encyclopedia: <https://en.wikipedia.org/wiki/PlaNYC/>, (23.04.2020)
- Woods, E. (2013). *Smart cities. Infrastructure, information, and communication technologies for energy, transportation, buildings, and government: city and supplier profiles, market analysis, and forecasts, pike research*. Erişim adresi: <https://www.prnewswire.com/news-releases/smart-cities---infrastructure-information-and-communications-technologies-for-energy-transportation-buildings-and-government-city-and-supplier-profiles-market-analysis-and-forecasts-188019651.html>, (15.02.2020).
- World Bank Group: Education. (2020). *The COVID-19 crisis response: Supporting tertiary education for continuity, adaptation, and innovation*. Erişim adresi: Retrieved from <http://pubdocs.worldbank.org>: <http://pubdocs.worldbank.org/en/808621586532673333/WB-Tertiary-Ed-and-Covid-19-Crisis-for-public-use-April-9-FINAL.pdf>, (01.02.2020).
- World Health Organization. (2020). Emergencies preparedness, response. Retrieved from who. Erişim adresi: <https://www.who.int/csr/don/12-january-2020-novel-coronavirus-china/en/> (12.01.2020).