



## POLARİZE BÖLGE-KENTİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ İLİŞKİSİ: SANAYİLEŞME İKTİSADI AÇISINDAN KOCAELİ YARIMADASI ÖRNEĞİ

Barış AYTEKİN\*

Kutuplaşma teorisi, kent tarihinin iktisadi faktörler tarafından bir kumaş gibi dokunma sürecinde, bir kentte üretim olanakları açısından ortaya çıkan üstünlüklerin aynı zamanda önemli bir çekim merkezi gücüne sahip olma avantajlarına vurgu yapmaktadır. Ancak bu sürecin, kendi içinde pozitif ve negatif dışsallıklara sahip olan optimal kent büyüklüğünü aşma riskini de kendi içinde taşıması, kentlerin sürdürülebilirliği sorunu açısından önemli olmaktadır. Bu nedenle polarize (kutuplaşmış-gelişmiş) merkezler -belirli bir ölçüğe kadar- büyümenin faydalarından yararlanma olanaklarına sahip olmasına rağmen daha sonra aşırı kalabalık bölge ve ulaşım sorunu; yerleşim alanı yetersizliği ile çevre kirliliği problemleri; sosyo-ekonomik dönüşümün neden olduğu problemler vb sonucu kentsel alanın sürdürülebilirliği sorunu ile karşılaşmaktadır.

Kocaeli yarımadası da Türkiye'nin sanayileşme tarihi sürecinde önemli bir polarize bölge olarak öne çıkarken, bu dönüşümün önemli sonuçları ortaya çıkmıştır. Öncelikle Türkiye ekonomisine önemli bir katma değer üreterek büyümenin anahtarına sahip olan bu bölge sanayileşmenin çekim kuvveti ekseninde ortaya çıkan bir sanayi-kenti olarak kentlerin sürdürülebilirliği sorunu açısından dikkat çekmektedir. Bunun yanında Türkiye'de sanayi kent tarihi açısından sahip olduğu gelişim dinamiklerinin belirlenmesi, sürdürülebilir kentleşme sorunu açısından da önemli bilgilerin elde edilmesine olanak sağlayacaktır.

Bu nedenle kentin tarihsel dönüşüm sürecinin, polarize bölge-kentin sürdürülebilirliği ilişkisi ekseninde incelenmesi; iktisadi büyüme sonucunda ortaya çıkan olumsuz yan sonuçların gelişim sürecine, zaman faktörünün göz önüne alınarak daha geniş açıdan ve dinamik bir bakış açısıyla bakılmasına olanak sağlayacaktır. Bu çözümleme sonucunda Kocaeli kentinin tarihsel olarak büyüme süreciyle birlikte önem kazanan nüfus, ulaşım, çevre sorunları, gelir dağılımı, kentleşme olgusu vb değişkenlerinin sürdürülebilir kent açısından önemi de vurgulanmış olacaktır.

### Giriş: Polarize Bölge-Kentin Sürdürülebilirliği İlişkisi ve Dinamikleri

#### Polarize Bölgenin Tanımlanması

Polarize bölge, kentin sürdürülebilirliği ilişkisinin belirlenmesi öncelikle 'polarize bölgenin' tanımlanabilmesi açısından önemlidir. Ayrıca kentlerin sürdürülebilirliğini etkileyen faktörlerin de açıklanmasını gerekli kılmaktadır.

Bölgeler arasındaki ilişkilerin yoğunluğu göz önüne alınarak dinamik bir bölge tanımlaması açısından polarize (kutuplaşmış) bölge kavramı ortaya çıkmaktadır<sup>1</sup>. Bir

\* Yrd. Doç. Dr. Kırklareli Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölümü, e-mail: baytek02@gmail.com,

1 Dinler, 2012: 77

ülkedeki yerleşim birimleri karşılıklı olarak ilişki içindedir. Küçük merkezler ticari yönden daha büyük yerleşme merkezlerine bağlıdır. Kendisinden daha küçük bir ya da birkaç yerleşim merkezini etkisi altına alan merkez, cazibe merkezi haline gelmiştir<sup>2</sup>.

Bu şekilde bir veya birden fazla yerleşim merkezini etkisi altına alan cazibe merkezinin oluşturduğu etki sahası polarize bölgeyi oluşturur. Bir ülkede yerleşim merkezlerinin sayısı çok fazlaysa irili ufaklı çok sayıda cazibe merkezi olacak ve bir o kadar da polarize bölge mevcut olacaktır. En büyük merkez ülkede birinci derecede polarize merkez olma özelliğini taşıyacaktır. Yani bir yerleşme merkezinin etki alanı ne kadar genişse o denli büyük bir polarize bölge oluşacaktır. Ülkede bulunan büyük yerleşme merkezleri ve etkiledikleri küçük yerleşme merkezleri göz önüne alındığında o ülkedeki ikinci, üçüncü, dördüncü derece polarize bölgelerin oluşumundan söz edilir<sup>3</sup>.

Polarize bölgenin açıklanması açısından ise kalkınma kutbu kavramı dikkat çeker. Hiç kuşkusuz kalkınma iktisadi kuramları içerisinde daha çok bilinen ve bölgesel planlama çalışmalarından en çok kullanılan yaklaşım, Perroux (1950) tarafından ortaya atılan büyüme kutupları (growth poles) kuramıdır. Perroux'ya göre iktisadi mekân, bir firmanın yada endüstrinin alıcı ve satıcıları ile arasındaki ilişki ağları, bu ilişkilerin oluşabileceği bir güçler alanı ve bu güçlerin birbirleri ile olan karşılıklı ilişkilerini içeren toplamdan oluşmaktadır<sup>4</sup>.

Perroux'un<sup>5</sup> kalkınma kutbu ilkesine göre ekonomik gelişme aynı anda, bir ülkenin tüm yörelerinde birden görülmez, farklı şiddetlerde, gelişme kutup yada noktalarda görülür ve buralarda yoğunlaşır. Belirli bir yoğunluğa eriştikten sonra çeşitli kanallardan değişen nihai etkilerle bütün ekonomiye yayılır.

Bu kutup büyümeyi önce harekete geçirir ve daha sonra da çevresine doğru yayar. Dolayısıyla, büyüme karşılıklı etkileşim ve dışsallıklar üzerinden gerçekleşecektir. Büyüme kutupları modelinde temel olan sektördür. Bu nedenle, büyüme kutbu modelini politika oluşturmada temel alan planlama çalışmalarında genellikle 'lider' sektörün seçilmesi en önemli konu olagelmıştır. Her ne kadar uygulama sonuçları ve yapılan çalışmalar bu modele bağlı politikaların başarısızlıklarının daha ağır bastığını gösterse de, çekiciliği hâlâ devam etmektedir. Modelin temel özelliği, kutup ile çevre arasındaki bağıntıdır. Eğer merkez ile çevre arasında yakın bağıntılar yok ise, merkezdeki büyümenin çevreye yayılımı mümkün olamayacaktır<sup>6</sup>.

Kalkınma kutbunun doğması söz konusu bölgede ekonomik ve sosyal yapıda hareketliliğe neden olur. Kalkınma kutuplarının altyapı ve dışsal ekonomiler gibi çekici yanları hem üretici hem de tüketicilerin en gerçekçi (rasyonel) davranan, en dinamik ve yeniliğe açık olanlarını kendine çeker. Bu gelişmelerden bazıları bölgede üretim ve kişi başına gelir artışı, teknolojik yenilikler ve yeni yatırımlar şeklinde sıralanmaktadır. Bu gelişmeler geleneksel bölgeler ile kutuplaşmış bölge arasındaki işgücü ve mal akımının yanı sıra ekonomik ve sosyal farklılığı ortadan kaldıracaktır. Kuşkusuz bu süreç yavaş ve bölgeseldir<sup>7</sup>.

2 Ildırar, 2004:11

3 Dinler, 2012: 78

4 Malizia ve Feser, 2004'ten aktaran TÜSİAD, 2008:25

5 aktaran Dinler, 2012:284

6 TÜSİAD, 2008:25

7 Han ve Kaya, 1997: 250

## Polarize Bölgenin Kentin Sürdürülebilirliğini Sosyoekonomik ve Kültürel Alanda Etkileme Kanalları

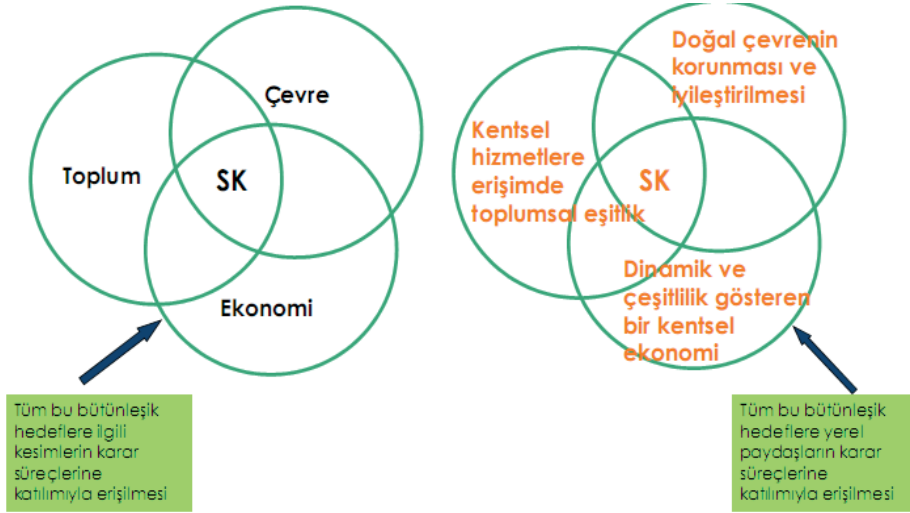
Sürdürülebilirlik, bir ekonomik ve sosyal toplumsal yapının yaşam kalitesi ve refah olanaklarının geliştirilmesi vurgusu açısından bir ekonomik büyüme ve kalkınma sorunudur. Diğer yandan ekonomik, sosyal, çevresel vb sahip olunan kaynakların en iyi şekilde kullanılması yanında gelecek nesillere de aktarılması açısından sürekliliğin sağlanması<sup>8</sup> sorunu olmaktadır.

Kutuplaşmış bölgeler ise bir yerleşme kademelenmesi içinde, birbirine bağlı kutuplaşmış yerleşme kümelerini tanımlamaya yarayan bölgelerdir. Bu bölgeler fonksiyonel ilişkiler kriterine göre seçilir. Bu açıdan bu bölgeler tek özelliğe göre seçilebileceği gibi birden fazla özellik içinde tanımlanabilme<sup>9</sup> özelliğine sahip olması kentin sürdürülebilirlik özellikleri açısından da birlikte kesişim alanlarını oluşturur.

Sosyoekonomik gelişmişlik düzeyi ve bunun bir yan çıktısı olarak çevresel yapının özellikleri bu açıdan kutup bölgenin dönüşüm biçimini açıklayan değişkenlerdir.

Diğer yandan “Sürdürülebilir Kentsel Gelişim” de toplum, ekonomi ve çevre boyutunu hesaba katan dinamik bir süreç olup kentsel ekonominin sürdürülebilirliği, doğal çevrenin dönüşüm sürecinde hesaba katılması ve sosyo-dinamik bir süreç olarak kentsel hizmetlere erişimde toplumsal eşitliğin sağlanması unsurlarını içermektedir.

Şekil 1: Sürdürülebilir Kentsel Gelişimin Temel Belirleyicileri<sup>10</sup>



Sosyal ve ekonomik alanın kesişmesinden oluşan Sosyoekonomik alan, Eren’in<sup>11</sup> de vurguladığı gibi hem sosyal hem de ekonomik yaşamı birlikte gözetken ve düzenleyen bir dinamik içerir. Bu bölge gelir dağılımı, beşeri kalkınma, istihdam politikaları, iş ve ticaret ahlakı, çalışma ekonomisi, sosyal politikalar, beşeri sermaye kalitesi, iş gücü piyasası, sosyal güvenlik yasaları gibi insan faktörünü doğrudan etki altına alan bir yapı arz eder. Diğer yandan çevrenin sürdürülebilirliği de sosyoekonomik alan ile çeşitli ilişki boyutuna sahiptir.

Kutup bölgeleri kentleri açısından değerlendirilirse *aşırı kalabalık bölge sorunu, arazi kullanımı ve demografik kentleşme sorunu, sosyo-ekonomik dönüşümün neden olduğu ulaşım, çevre ve gelir dağılımı problemleri* önemli konu başlıkları olmaktadır.

8 Dubois, 2004

9 Tekeli, 1972:50

10 Gedikli, 2012

11 Eren, 2012: 122

## Aşırı Kalabalık Bölge Sorunu: Makro ve Mikroekonomik Etkileri

Aşırı kalabalık bölge sorunu kutup bölgelerinin öne çıkan sorunlarından biri olmaktadır. Öncelikle nüfus artışının pozitif dışsallıkları (pazarlama olanaklarının gelişmesi, hizmetler sektörünün gelişmesi, beşeri sermaye gücünün artması vb) ortaya çıkmasına rağmen bir süre sonra negatif dışsallıklar (fiyat düzeyinin yükselmesi, hizmetlere ulaşılabilirlik sorunu, gelir dağılımının bozulması, kentsel suçların artması, iletişimsizlik ve yalnızlık sorunu vb) da ortaya çıkacaktır.

Türkiye’de özellikle Marmara bölgesinin bir kutup bölge olarak ortaya çıkması, aşırı kalabalık bölge sorununu doğurmaktadır. Bu açıdan nüfusu göre çizilecek bir harita hem makro olarak Türkiye ekonomisi hem de kutuplaşmış bölgedeki risklerin ve yoğunlaşmanın boyutunu daha iyi açıklayabilecektir

Harita 1: Türkiye'nin Nüfus Yoğunlaşma Haritası<sup>12</sup>



Nüfus yoğunlaşma haritası aslında daha gerçekçi bir haritadır. Eğitim, sağlık, ulaşım vb toplumsal ihtiyaçların yoğunluk derecesini göstermektedir. Aynı zamanda ekonominin üretim olanaklarının yoğunlaşma derecesini işaret eder.

Bu açıdan polarize bölgeler ülke ekonomilerinin yaşam sıvısının pompalandığı merkezler olması yanında, bir hastalığa yakalanmış bir çocuğun normal gelişimini tamamlayamaması sonucunda taşıdığı riskleri ve maliyetleri de göstermektedir.

Bu harita makroekonomik olarak ülke ekonomisi için milli gelirin üretim yoğunlaşmasını göstermesi yanında, mikroekonomik olarak bu yoğunlaşma merkezlerindeki kentlerin sürdürülebilirliği sorununu da vurgulamaktadır.

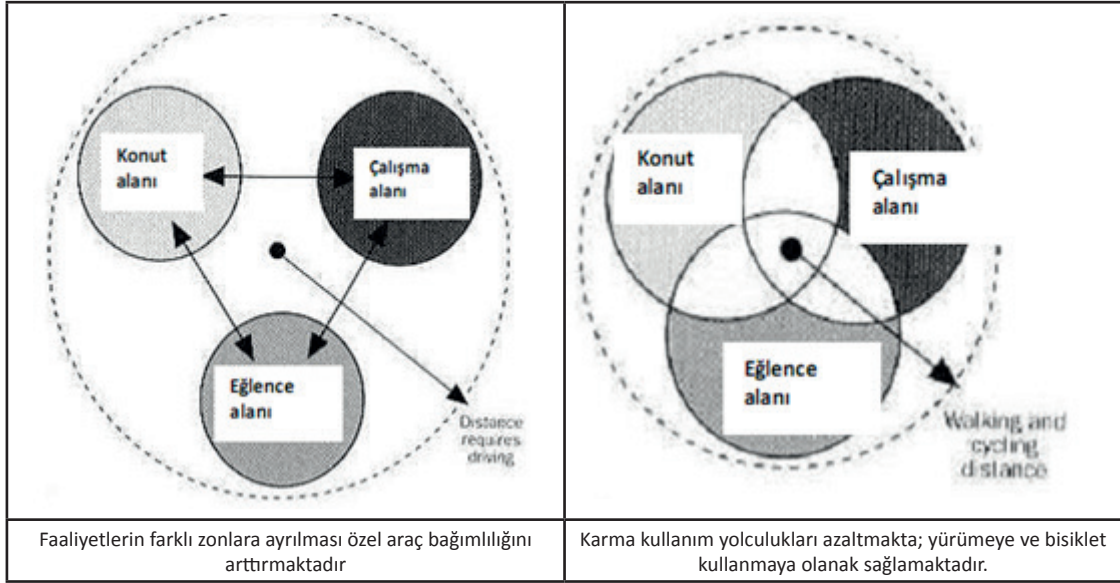
## Kentin Taşıma Kapasitesi: Nüfus ve Yerleşim Alanı Yetersizliği

Yerleşim alanı yetersizliği ve ulaşım sorunu kutup bölgelerin öne çıkan problemlerindedir. Kentin taşıma kapasitesi, kentin alan büyüklüğü yanında birim alan başına düşen insan sayısı tarafından belirlenmektedir. Kentin “Taşıma Kapasitesi”nin aşılması ekonomik maliyetler yanında sosyal maliyetlerin de artışına neden olarak kentin verimlilik fonksiyonunu olumsuz etkileyecektir.

Uygulama alanındaki ve plancılar ve akademisyenler, karma arazi kullanımının sürdürülebilir kente erişimde çok önemli bir rolü olduğu konusunda görüş birliğine sahiptir. Karma kullanım, ilişkili kullanımların birbirlerine yakın yerlerde konumlandırılmasını ve böylece ulaşım mesafelerini ve maliyetlerini azaltmayı amaçlamaktadır. Kompakt kent formu içindeki karma-kullanım noktaları, yolculuk ihtiyacını azaltmaktadır<sup>13</sup>.

12 Jewell ve dg, 2012

13 Jewell ve diğ, 2012

Şekil 2: Kentin Taşıma Kapasitesi Açısından Karma Kullanımın Önemi<sup>14</sup>

Kutuplaşmış bölgeler açısından kentin taşıma kapasitesinin aşılması sorunu aşmak açısından önemli maliyetler ortaya çıkmaktadır. Yeniden düzenlemelerin yapılması altyapı maliyetlerini artırmakta diğer yandan ulaşım kısıtlamasının ek maliyetleri ortaya çıkmaktadır.

### Demografik Kentleşme Sorunu

Az gelişmiş bölgenin çevresindeki dinamik ve kaliteli işgücü, kutuplaşmış bölgeye kayacaktır. Bu durum, zaten geri kalmış bölgelerin işe yarar nüfusu kaybetmeleri nedeniyle gittikçe tenhalaşmasına, buna karşılık gelişen bölgede ise nüfusu artmasına neden olacaktır. Buna bağlı olarak ise yeni yatırımlar, yeni istihdam alanları ortaya çıkacaktır. İşte bu şekilde bir nüfus göçünden dolayı ortaya çıkan kentleşmeye “Demografik Kentleşme” adı verilmektedir. Göçün yalnızca demografik bir süreç olarak tanımlanması onun içeriğini anlatmak bakımından yetersizdir. Göç kentleşmeyi artırdığı kadar birçok sosyal problemi de kentlere taşımakta, kentlerin genel yapısını etkilemektedir<sup>15</sup>. Demografik kentleşme, büyüme kutbu açısından olumsuz dışsallıklara örnek olmakta ve maliyet artışı yüksek sorunlara neden olmaktadır.

Bu sorunların başında eğitim ve sağlık hizmetlerinin yeterince karşılanamaması, belediye hizmetleriyle ilgili sorunların artması, ücretlerin düşmesi, kayıtdışı istihdamın artması, konut ve altyapı yetersizliği gibi sorunlar gelmektedir. Bir bölgede nüfusun artması, fiyat artışlarını da beraberinde getirebilecektir. Bu fiyat artışları, her türlü mal ve hizmetlerde görülmesine rağmen özellikle gayrimenkul ve kira artışlarında daha fazla görülecektir. İnsanların açıkta barınmaları söz konusu olmadığı için gelirlerine göre, hazine arazileri üzerine ucuz oturma yerleri yapacaklardır<sup>16</sup>

### Sosyo-Ekonomik Dönüşümün Neden Olduğu Problemler: Ulaşım, Çevre ve Gelir Dağılımı Sorunu

Kalkınma kutbunun çekim gücünün üretim faktörlerini (özellikle genç nüfusu) merkeze doğru çekmesi gelişmemiş yada az gelişmiş bölgeleri daha da geriye götürecektir ve yoksullaştıracaktır. Diğer yandan merkezde (kalkınma kutuplarında) göç olgusu kentleşmeyi de beraberinde getirecektir. Bu noktada kent altyapısının yeni duruma göre hazırlanmaması

<sup>14</sup> Jewell ve diğ., 2012

<sup>15</sup> TÜSİAD, 2008:52

<sup>16</sup> TÜSİAD, 2008:53

gecekonduşma gibi sorunları derinleştirecektir. Kutbun çevresi üzerindeki geriletici etkisi kutbun ölçeğine bağlıdır. Dolayısıyla bir kutup ne kadar büyükse, çekim gücü o kadar önemli, geriletici etkisi de o kadar büyük olacaktır<sup>17</sup>. Bu noktada kalkınma kutuplarının geriletici etkilerinin azaltılması için önlemler alınması gereklidir.

Kutuplaşma sorunu bu nedenle nüfus artışı ile kentsel alanın büyüklüğünün uyum sağlayabilmesi yanında üretim olanakları açısından kentsel gelirin bölüşüm sorunu ile de ilişki içinde olmaktadır. Kente göç eden nüfusun beşeri sermaye gücü olanakları çalışma biçimini de etkileyerek kentin gelir dağılımındaki sürdürülebilirliğini belirleyecektir. Bunun yanında emek arzı ve emek talebi arasındaki ilişki düzeyi kentsel istihdam ve işsizlik oranını ortaya çıkaracaktır.

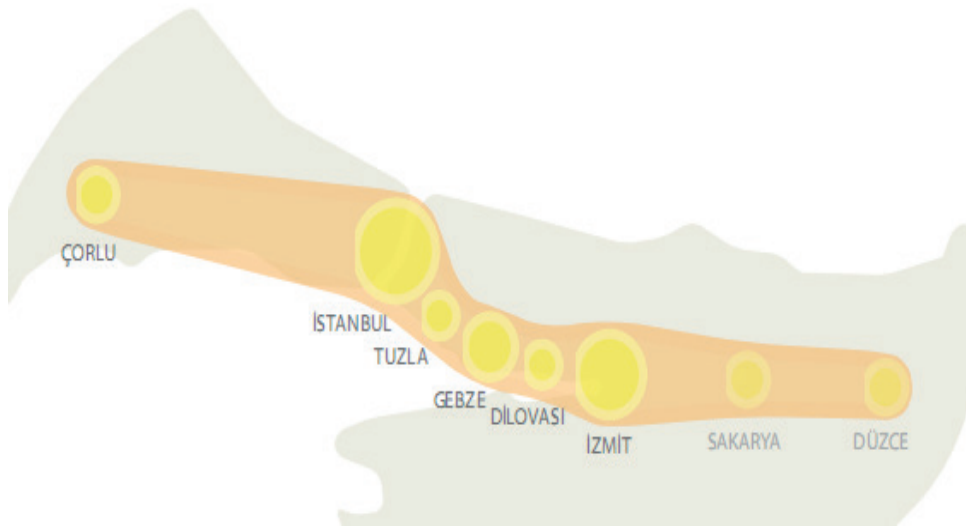
Diğer yandan kentin sanayileşme sürecinin yapısı, kentsel alanın etkin kullanılması sorunuyla birlikte sürdürülebilirliğin bir diğer bileşeni olarak çevre sorununu etkileyecektir. Hava, toprak ve su kaynaklarının temizliği yanında tüketilme yoğunluğu çoğu zaman kentin ekonomik büyümesi ile ters yönlü bir ilişkiye sahip olacaktır.

Şehirlerin büyümeleri ve yaşam yoğunluğunun artması birçok alanda yapılan faaliyetlerin daha verimli olmasını sağlamakla birlikte “optimum sürdürülebilir büyüme” diye tanımlanabilecek bir noktadan sonra bu yoğunluğun getirdiği ek maliyetler ağır basmaktadır. Bu noktada planlama eyleminin illerin vizyonlarına uygun bir şekilde uygulanması gerekliliği bir kez daha ortaya çıkmaktadır<sup>18</sup>.

### **Polarize Bölge-Kentin Sürdürülebilirliği İlişkisi Açısından Kocaeli için Dinamik Bir Çözümleme**

Ekonomik kalkınma ülkenin belli noktalarından (merkezlerinde, kutuplarında, bölgelerinde) başlar. Ekonomik kalkınmanın dengesiz bir şekilde gerçekleşmesini yani belli noktalardan (kutuplardan) başlamasını tarihsel bir rastlantıya, coğrafi konumlara, buluşlara (J.Schumpeter), stratejik etmenlere (J. Morice Clark) vb. birçok nedene bağlayanlar olmuştur. Günümüzde kalkınma kutuplarının birçok etmeden kaynaklandığı görüşü hâkimdir<sup>19</sup>. Kocaeli yarımadası da Türkiye sanayileşme tarihinde polarize bölge özelliği taşıyan merkezlerden en önemlisi olmuştur. İstanbul merkezli gelişme aksı, kalkınma kutbu olarak sürekli kendini besleyen ve gittikçe genişleyen bir alanda etkisini göstermektedir.

Harita 2: İstanbul Merkezli Polarize Bölge ve Gelişme Aksı<sup>20</sup>



17 Dinler, 1998: 407

18 Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), TR42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması

19 Küçükaltan vd, 2005: 4

20 Jewell vd, 2012

Bu aks, üretim düzeyi sürekli artan bir fabrikanın büyümesi gibi, ölçeğini sürekli artırmak zorunda kalırken, çevredeki tüm coğrafyayı da sanki içine çekip, gittikçe daha fazla alana yayılmaktadır.

### Önemli bir Polarize Bölge Olarak Kocaeli Yarımadasının Sanayileşmesi: “Kıyıya Yapışan Kaplumbağalar” Sorunu

Kutuplaşmış bölgeler, genellikle belli bir gelişme düzeyine varmış, yerleşme birimleri arasında işlev bağları ile ileri derecede gelişmiş bölgelerdir. Örneğin; İngiltere’de Manchester Havzası, Kuzey İtalya, Paris ve çevresi, Rhur Bölgesi kutuplaşmış bölgeye örnektir<sup>21</sup>.

Kutuplaşmış bölgelerin tarihlenmesinden kullanılacak bilgi ise daha çok karşılıklı temas kurmaya ve toplumların fonksiyonel ilişkilerine, mal akımlarına, dağıtım organizasyonlarına vs. dayanır<sup>22</sup>

Bu açıdan polarize bölgeler organizasyonel bütünlük kavramı ifade ettiği için, bölge planlaması için en uygun yaklaşımdır. Kutuplaşmış bölgenin başlıca özelliği, öğeleri arasında işlevsel ilişkiler bulunması ve büyük kent(megapol), bölge özeği, orta büyüklükte kent, kasaba ve köy gibi yerleşmeler kademelenmesine sahip olmasıdır. Kutuplaşma, kentleşmenin hızlandığı, sanayi ve ticaret uygarlığına özgü bir olgudur<sup>23</sup>.

Osmanlı toplumunda 19. yüzyıl sonunda ortaya çıkan bölgelerarası gelişmişlik farkı, batıya açılma sonucu, İmparatorluğun mevcut el sanatlarına dayalı ekonomik faaliyetlerinin gerilemesi ve yıkılmasıyla başlamıştır. Geleneksel ekonomik faaliyetlerin azalması İmparatorluğun kentleri arasındaki hiyerarşinin de bozulmasına neden olmuştur. Başta limanlar olmak üzere, Batı Anadolu’daki kentler, endüstrileşmiş Batı Avrupa kentleriyle daha sıkı ilişki içine girerek, ön plana çıkmışlardır. Bugün, yaklaşık 1800 sanayi firmasının yer aldığı Kocaeli’nde sanayi faaliyetlerinin varlığı Latinler dönemine kadar uzanmaktadır<sup>24</sup>.

Bölgesel dengesizliklerin azaltılması amacıyla, sanayileşmenin belirli bölgelerde yoğunlaşması sorunu açısından Celal Bayar’ın meclis oturumunda ifade ettiği gibi “kıyıya yapışan kaplumbağaları” simgeleyen fabrikalar bu kutuplaşmanın ortaya çıkmasının da yakın dönemde başlangıcı olmaktadır.

1960’larda girdiği hızlı sanayileşme süreciyle birlikte önemli ölçüde göç alan Kocaeli, çeşitli ekonomik ve sosyal işlevler açısından İstanbul metropoliten alanının bir parçasını oluşturarak<sup>25</sup> polarize bölge özelliği taşımaya başlamıştır. İlk endüstri gelişimi de kamu kuruluşlarınca başlatılmıştır. En eski endüstri kuruluşu, Osmanlı İmparatorluğundan beri (1834) etkinliğini sürdüren Hareke Dokuma fabrikasıdır. Bu fabrika ile önce dokuma ürünleri etrafında oluşan endüstri kompleksi daha sonra Petrol Ofisi (1941), Tüpraş’ın (1960) kurulmasıyla petrol ürünleri etrafında gelişmiş; son yıllarda da organik kimya, metal, gıda, ilaç, gübre, boya ve tersane endüstrilerine yönelerek çok çeşitlilik kazanmıştır<sup>26</sup>.

Yerel ekonomik gelişme, giderek yeni faaliyetlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu uyarılmış yatırımlarla yerel ekonomi kalkınma kutbu haline gelir. Çoğu iktisatçı da ekonomik gelişmenin her yerde aynı anda başlamasının imkansız olduğu ve bu gelişme başladığında, güçlü kuvvetlerin bunu başlangıç noktası etrafında yoğunlaştırma eğiliminde

21 Keleş,2004:347

22 Tekeli, 1972:51

23 Tekeli, 1972:50

24 TŪSİAD, 2008

25 KOTO, 2011

26 TŪİK, 2012

oldukları görüşündedir<sup>27</sup>.

“Kıyıya yapışan kaplumbağalar” bu nedenle uygun ulaşım olanakları ve pazarlara yakınlık koşullarının önemine vurgu yapmakta ve aynı zamanda sanayileşme tarihinde hareketliliğin önemine vurgu yapmaktadır. Bu büyük ölçüde sermaye ve işgücü hareketinin yoğunlaşması olmaktadır. Kocaeli'nin de bu açıdan kentsel sürdürülebilirliğinin sosyal, ekonomik ve çevresel boyutları önemli olmaktadır.

Kocaeli ili nesnel ölçütler göre ekonomik ve sosyal endekslerde Türkiye ortalamasından yukarıda olmakla birlikte yaşam kalitesi ve çevre boyutlarında aynı performansı gösterememektedir. İş dünyasının değerlendirmesine göre iş olanakları, sanayinin gelişmiş olması ve coğrafi konumu Kocaeli'nin en belirgin avantajları iken çevre kirliliği ve doğa tahribatı ilin en önemli sorunlarıdır<sup>28</sup>.

### **Sektörel Üretim Yapısının Sürdürülebilirliği ve Kentin Rekabet Gücü**

1960-1980 yıllarında hızla gelişen sanayi sektörü, tarım ve hizmet sektörünün yerini almıştır. Sanayinin Kocaeli'de yoğunlaşması ile başlayan yapılanma sonucunda bugün Türkiye imalat sanayi bağlamında Kocaeli, İstanbul'dan sonra ikinci sanayi metropolü olma özelliğini korumaktadır. İl Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası içerisinde sektörlerin dağılımı incelendiğinde, sanayinin payı %73, hizmetlerin payı %14, ticaretin payı % 9 ve tarımın payı %3'tür<sup>29</sup>.

Sanayi sektöründe yoğunlaşmanın sorunları büyük olmaktadır. Kentin rekabet gücünün yalnızca bir ana sektöre bağlı olması özellikle kriz dönemlerinde, talep yetersizliğine bağlı olarak bazı sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Kocaeli bu açıdan önemli bir ihracat odaklı kent olarak ortaya çıkması, dış ticaretin de kentin sanayi ağırlıklı üretim yapısının sürdürülebilirliği açısından önemli olduğunu göstermektedir. Kent bu nedenle uluslararası ekonomide ortaya çıkan değişmelere doğrudan bağlıdır.

Bir kutup bölge olarak büyümenin motoru olan İstanbul, Kocaeli ve Marmara bölgesinde iş arayan nüfusun büyük bir çoğunluğunu kendine çekmesine rağmen rekabet gücünü kaybetme belirtileri de ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlar yüksek işsizlik oranı, sosyal hizmetlerde (eğitim ve sağlık) büyük nüfus yığılması nedeniyle yaşanan zorluklar ve “Kentsel Verimlilik”te ortaya çıkan azalmadır.

Diğer yandan sanayi odaklı üretim biçimi sosyokültürel yapıda önemli sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Yabancılaşma sorunu çoğu zaman insan emeğinin makinelerle yoğun ilişkisi açısından tanımlanmaktadır. Tüketim kültürünün, kentin sanayi üretim biçimiyle birlikte ortaya çıkması, toplumsal ilişkilerin belirlenme biçimi açısından da kentin sürdürülebilirliği üzerinde etkilere sahip olmaktadır.

### **Nüfus Yoğunluğu, Göç Sorunu ve İstihdam Yapısının Sürdürülebilirliği**

Ulaşım ağları ilintili avantajı ve İstanbul'a yakınlığı sebebiyle yatırımcılar için bir cazibe merkezi olan Kocaeli, hızla gelişen ve yoğunlaşan sanayileşme nedeniyle, ülke genelinde işsizler için adeta bir umut kenti haline gelmiştir. Önceleri bölgede istihdam ve kalkınma için yararlı görülen bu gelişme, günümüzde kent sürdürülebilirliği açısından bakıldığında ise<sup>30</sup> bazı olumsuz sonuçları da beraberinde getirmiştir.

İstanbul ve çevre illerin nüfus yoğunluğu ülke ortalamasının oldukça üzerindedir. İstanbul'da km2 başına düşen nüfus 2.551, Kocaeli ve Bursa için sırasıyla 432 ve 250

27 Küçükaltan vd, 2005: 4

28 Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), TR42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması

29 Bayraktutan, 2010: 20

30 Kule ve Es,2005:274



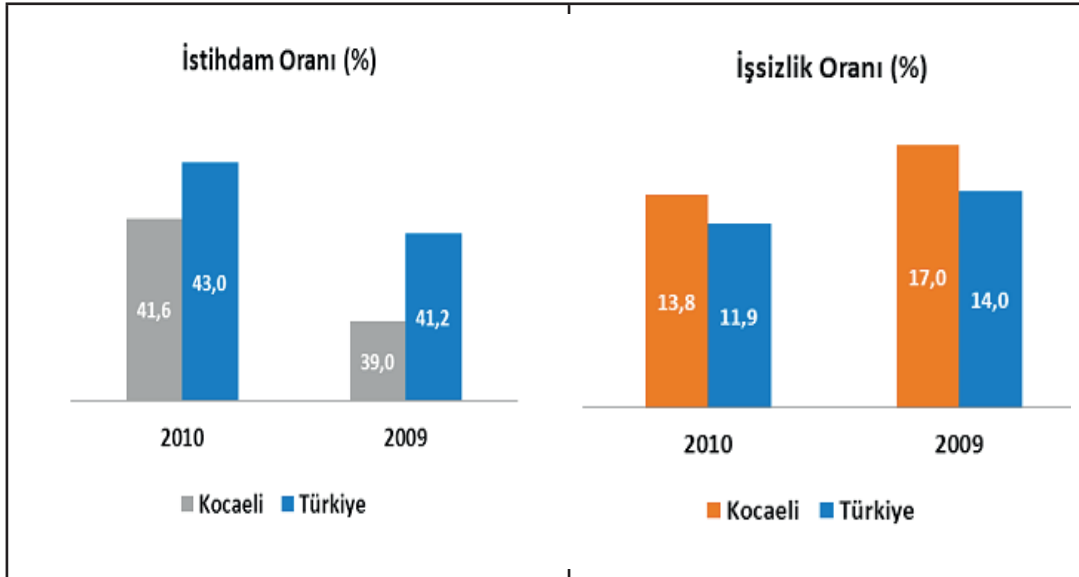
olurken ülke ortalaması 96'dır. İstanbul metropoliten alanının etki alanı içerisinde yer alan, bu nedenle İstanbul ve Kocaeli illerinden de çevreye yayılmaya başlayan sanayilerin çekim noktaları olan Tekirdağ, Edirne, Yalova, Kırklareli ve Sakarya illeri nüfus akımları için de yeni çekim merkezleri olmuştur<sup>31</sup>. Kocaeli İlinde nüfus yoğunluğunun değişim hızının da Türkiye ortalamasının oldukça üstünde yer alması, kentin taşıma kapasitesi açısından önemli bir sorunu vurgulamaktadır.

Tablo 1: Kocaeli ve Türkiye Ortalaması, 2000-2010 Yılları Nüfus Yoğunluğu (kişi/km<sup>2</sup>) ve Değişim Hızı<sup>32</sup>

Yıllar	Türkiye Ortalaması	Değişim Oranı (%)	Kocaeli	Değişim Oranı (%)
2000	88		353	
2007	92	4,55	421	19,3
2010	96	4,35	546	30

Sanayileşmenin tetiklediği bu hızlı göç ve nüfus yoğunluğu, kendisiyle zıt bir şekilde istihdam oranının da Türkiye ortalamasının altında kalması sonucunu doğurmuştur. Diğer yandan işsizlik oranı açısından ise aradaki fark daha yüksek olmuştur.

Şekil 3: Kocaeli'de İstihdam ve İşsizlik Oranının Türkiye Ortalamasına Göre Durumu, 2009-2010<sup>33</sup>



2010 yılında, kentte istihdam oranı %41,6 ve işsizlik oranı ise yaklaşık %14 düzeyindedir. Bu veriler Türkiye geneli istihdam oranının yaklaşık 1,5 puan altında kalırken, işsizlik oranı açısından 2 puan yüksek gerçekleşmiştir. Bir sanayi kenti olan Kocaeli'nin işgücü verilerinin Türkiye ortalamasının altında kalması düşündürücüdür ve kentin istihdam açısında sürdürülebilirliğini olumsuz etkilemektedir.

### Çevre ve Ulaşım Sorunları

Sanayileşmenin en önemli negatif dışsallıklarından bir tanesi çevre sorunudur. Bu açıdan çevre sorununun canlı sağlığını tehdit edici boyutu, yaşanabilir kent olma açısından tercihleri etkilemesi, mekân yoğunlaşmasının kalitesiz kentsel alanlar oluşmasına neden olması gibi olumsuz sonuçları bulunmaktadır. Kocaeli ili için özellikle öznel değerlendirmelerde bu durum ifade edilmektedir.

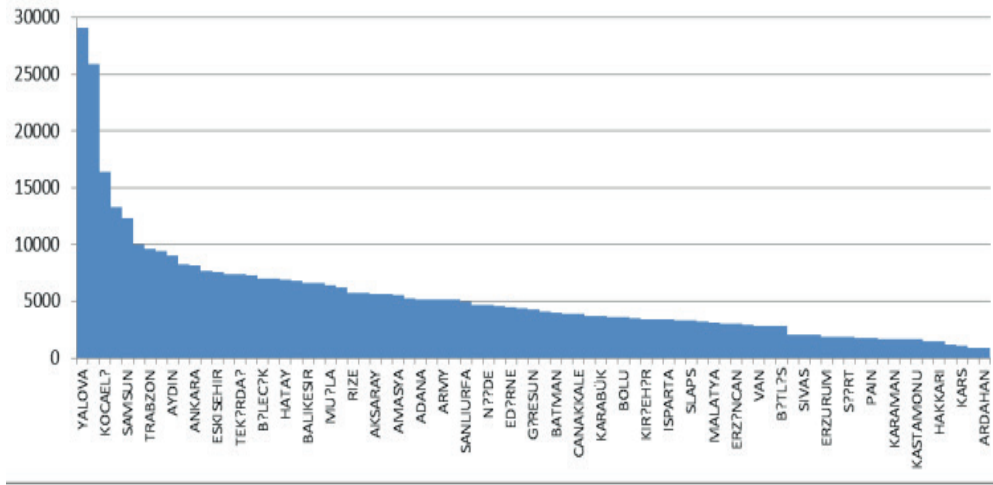
31 BGYUM, 2013

32 TÜİK verileri kullanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

33 TÜİK, 2010

Diğer yandan ulaşım açısından otoyollar ve devlet yolları trafik akışı çalışmasına göre, şehirlerarası anayol kullanımında yüksek varyasyon ortaya çıkmaktadır. Örneğin İstanbul ve Yalova arası ortalama günlük trafik, Tunceli ve Ardahan'a göre daha fazla 30 kat daha ağırdır Bu nedenle yol ağının verimliliği farklı bağlantı önlemleri gerektirir<sup>34</sup>.

Şekil 4: Türkiye’de Bazı Kentlerin Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu (Maksimum: 29.000, Minimum: 900), 2010<sup>35</sup>



Kocaeli’nde bu yüksek yoğunluk kentin sanayi bacaları yanında, ulaşım yolları ile bir fiziki görünümüne sahip olduğunu bu durumun ise kentlinin düşüncesindeki kent imajını önemli derecede olumsuz etkileyebileceği düşünülebilir.

### Genel Değerlendirme ve Sonuç: Tehdit ve Öneriler

Kocaeli yarımadası Türkiye’de sanayileşme tarihi sürecinde önemli bir polarize bölge olarak öne çıkmaktadır. Türkiye ekonomisine önemli bir katma değer üreterek büyümenin anahtarına sahip olan bu bölge, kentin sürdürülebilirliği açısından ise kutuplaşmış bölgelerin karşı karşıya olduğu bazı sorunlara sahiptir.

Kentler belli bir büyüklüğe eriştikten sonra doğru müdahale araçları kullanılmaz ve gelişme bilinçli bir şekilde yönlendirilmezse, o kentlerde sürdürülebilirliği sağlamak ve yaşam kalitesini artırmak güçleşecektir. Buna verilebilecek olan örnek bu çalışmadan çıkan sonuçlardan biridir. O da İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli gibi büyükşehirlerin sürdürülebilir ve yaşam kalitesi yüksek iller arasında anılmamasıdır. Önemli olan ekonomik gelişmeyi sağlarken mekân ve sosyal unsurları da birlikte planlayabilmek ve buna yönelik eylemlerde bulunabilmektir<sup>36</sup>.

Yapılan çözümler ve elde edilen verilerin değerlendirilmesi sonucu Kocaeli’nin sürdürülebilirlik sorunu açısından sahip olduğu tehditler genel olarak şöyle özetlenebilir (Tablo 2).

34 Jewell ve dig, 2012

35 Jewell ve dig, 2012

36 Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), Tr42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması

Tablo 2: Kocaeli'nin Sürdürülebilirlik Sorunu Açısından Tehdit Alanları

Tehdit Alanları	Kocaeli Kent Örneğinin Önemi
Üretim Sektörel Yapısında Dengesizlik	Sanayi Sektörünün Aşırı Yoğunluğu
İstihdam Düzeyinin Az olması ve İşsizlik Sorunu	Önemli bir Sanayi Ekonomisi Olmasına Rağmen Türkiye Ortalamasından Düşük İstihdam Oranı
Ulaşım Yoğunluğu ve Kentin Taşıma Kapasitesi	Nüfus ve Ulaşım Yoğunluğundaki Artışın Çok Yüksek Olması
Çevre Sorunu ve Kentleşme Yapısı	Sanayileşmenin Olumsuz Dışsallıkları Yanında Yaşanan Marmara Depreminin Etkileri
Kentin Rekabet Gücü	Özellikle Sanayi Sektöründe Bazı Zayıflamalar

Yapılan bir anket çalışmasına (10 üzerinden verilen puanlara göre) göre<sup>37</sup> ise bazı alanlarda toplumun öznel beklentilerine göre Kocaeli'nin Türkiye geneli ortalaması açısından karşılaştırılması Tablo 3'te ifade edilmiştir.

Bu araştırma sonucuna göre Kocaeli gibi yorgun dev olarak adlandırılan iller mevcut sorunlardan dolayı düşük puan almaktadırlar.

Tablo 3: Sosyo-Ekonomik Bazı Değişkenlerde Öznel Değerlendirmelere Göre "Kent Sürdürülebilirliği" Açısından Kocaeli'nin Türkiye Geneli Ortalaması Karşılaştırılması

Öznel Değerlendirme Bileşenleri	Türkiye Ortalaması	Kocaeli
Ekonomik Gelecek Beklentisi	6,7	7,9
Asayiş ve Güvenlik	7,1	7,0
Kadın Girişimciliğinin Desteklenmesi	5,3	5,2
Bina ve Arazi Fiyat ve Kiraları	5,1	4,8
Firmaların Çevresel Duyarlılığı	5,0	4,1
Turizm Potansiyeli	5,9	4,0
Tarım Potansiyeli	5,6	3,5
Çocuğunun İlde Kalmasını İster mi?	6,1	5,1

Bu sonuçlara göre, kentin sürdürülebilirliğini olumsuz etkileyen konular genel olarak sanayileşme yoğunluğu ile ilişkili olduğu görülmektedir. Kentte ekonomik gelecek beklentisi yüksek olmakla birlikte, istihdam oranının düşüklüğü önemli bir ayrışmadır. Kadın girişimciliğinin desteklenmesi bu açıdan önemli olmaktadır.

Diğer yandan kentin hizmetler sektörünün geliştirilmesi önemli olmaktadır. Sanayileşmenin ağır yükü özellikle turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi ile azaltılabilir. Bu durum kentin fiziki yapısını ve kültürel zenginliğinin korunabilmesi açısından da önemli olmaktadır.

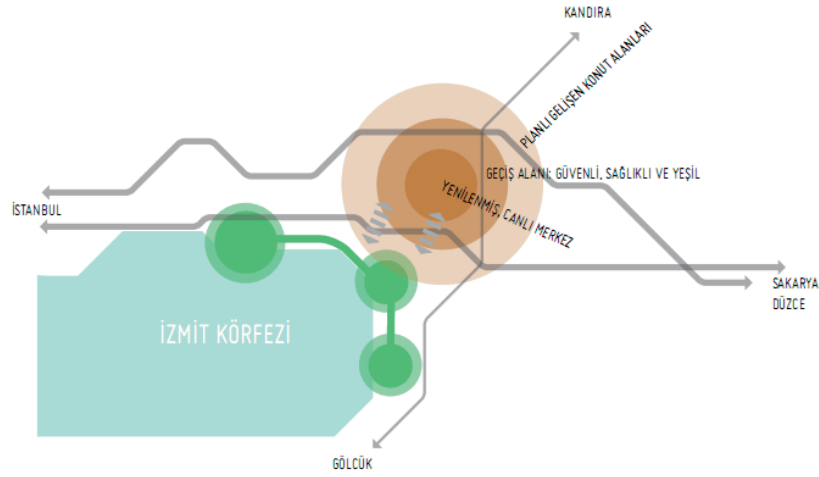
Nesnel verilerle yapılan değerlendirmede, ekonomik ve sosyal boyutlarda ilk beşte yer alan İstanbul, Ankara ve Kocaeli illeri Öznel Değerlendirmede alt sıralardadır. Kocaeli ili özellikle çevre alanındaki düşük performansından dolayı sürdürülebilirlik sıralamasında ancak 18. Sıradadır. Kocaeli ilinde mevcut durumda Çevre, Ekonomi, Yaşam Kalitesi ve Sosyal Hayat konusunda oldukça gelişmiş bir durum söz konusu iken bu dört gösterge birbirleri ile paralel gelişmişlik seviyesine sahiptir. İlde yapılan öznel değerlendirme sonuçlarına göre gelecek beklentisinde yaşam kalitesi ve ekonomi göstergelerinde gelişme beklenirken, çevresel ve sosyal göstergelerde gelişme beklenmemektedir<sup>38</sup>.

37 Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), TR42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması

38 Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), TR42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması

Kocaeli, sürdürülebilir sanayileşme açısından ise Türkiye’de çoğu kentin ulaşmaya çalıştığı bir durum olan oturmuş ekonomik ortamı avantajını kullanarak, gelişimini içinde bulunduğu sanayi koridorundaki rolünün getirdiği zincirleri kırarak kurgulamalıdır. İzmit’te ticari aks fiziksel ve fonksiyonel açıdan yenilenerek canlandırılmalıdır. Ayrıca, Körfez’e konumlanmış olmasının avantajını kullanarak, Kocaeli’ndeki kentsel yerleşim alanlarının birbiriyle denizden olan ulaşım bağlantıları güçlendirilmelidir. Fiziksel iyileşme ve kentin sürdürülebilirliği için endüstrinin yıkıcı etkilerinin giderilmesi, yapılaşmış çevrenin sağlıklılaştırılması, yenilenemez kaynakların etkin kullanımı, kaliteli ve sağlıklı kamusal alanlar yaratılması, afet bilincinin geliştirilmesi konuları öncelikler olarak göz önünde bulundurulmalıdır (Şekil 5) <sup>39</sup>.

Şekil 5: Kocaeli Yeni Kent Kurgusu Nasıl Olmalıdır



Kentin, düşük oranlarda gerçekleşen turizm potansiyelinin geliştirilmesi çevresel duyarlılık açısından da olumlu sonuçlara neden olacaktır. Ayrıca kentin fiziksel yapısının güzelleşmesi açısından önemli olmaktadır.

Çünkü sanayi kentlerinin yorgunluğu, dinlenme olanaklarının gelişmişliği ve yıkıcı tüketim alanlarına (AVM örneğinde olduğu gibi) yönelik olmayan bir dengeli tüketim kent kültürünün oluşturulmasına bağlıdır.

## KAYNAKLAR

### Kitaplar:

Dinler, Zeynel (2012), *Bölgesel İktisat*, Ekin Yayınevi, Bursa.

Keleş, Ruşen (2004), *Kentleşme Politikaları*, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, 2004.

Tekeli, İlhan (1972), *Bölge Planlama Üzerine*, İTÜ Yay. İstanbul, 1972

TÜSİAD, (2008), *Türkiye’de Bölgesel Farklar ve Politikalar*, Eylül 2008, Yayın No. T/2008-09/471

### Makaleler:

Bayraktutan, Yusuf (2010). Bilişim Kenti Kocaeli Çalıştay Raporu. Kocaeli: Kocaeli Ticaret Odası Yayını. Yayın No: 8.

BGYUM, (2013), İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü Ankara, Kalkınma Bakanlığı

Jewell, Henry, Somik V. Lall, Nancy Lozano Gracia, Hyoung Gun Wang (2012) Türkiye’de Kentleşme Analizi Şehirlerin Rekabet Gücü: Tartışma Serisi # 2 14 Haziran, 2012

Gedikli, Bahar (2012), Sürdürülebilir Kentsel Gelişim, Haziran 2012

Kule, Hüner ve Muharrem Es (2005). “Türkiye’de Kentsel Yoksulluk: Kocaeli Örneği”. Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi.

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2011), TR42 Düzey 2 Bölgesi Sürdürülebilir Şehirler Araştırması.

### İnternet:

Kentsel Vizyon (2010), ‘Kentsel Vizyon ile Kurgulanan Kentler, [www.kentselvizyon.org](http://www.kentselvizyon.org), ET: 13.05.2015

TÜİK, (2012), [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) , ET: 13.05.2015

TÜİK, (2010), İstatistiklerle Kocaeli, [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr) , ET: 13.05.2015, TÜİK Kocaeli Bölge Müdürlüğü