

# 1980 Sonrası Türkiye'nin Büyük Kent Sorunu ve Göç Olgusu

Ece Demiray Erol<sup>80</sup>, İbrahim Erol<sup>81</sup>

## Giriş

Türkiye’de 1980 sonrası değişen bölgesel politikalar çerçevesinde büyük şehirlerin nüfusları aşırı bir biçimde artmıştır. Türkiye’deki göç hareketlerinin artışında Neo-liberal politikalar ve küreselleşme hareketleri etkili olmuştur. Bu göç olgusunun perde arkasında büyük kentlerdeki daha iyi yaşam koşullarının varlığı, yeni iş fırsatları, eğitim ve sağlık hizmetlerinden daha iyi yararlanma ile kültür olanakları ön plana çıkmaktadır.

Bu çalışmanın amacı büyük kent sorununu analiz etmek, büyük kentlerin olumlu ve olumsuz etkilerini tartışarak optimal şehir büyüklüğünü ortaya koymak ve bu çerçevede göç olgusunu değerlendirmektir. Değerlendirmeyi zorlaştıran en önemli etken bu alandaki çalışmaların çok az olmasıdır.

## Kent Kavramı

Kent kavramını tanımlamak oldukça güçtür, çünkü 10.000 yıldan beri değişik bilim dalları şehir(Kent) kavramını incelemiş ve değişik tanımlarda bulunmuşlardır. İstatistik verileri dayanak kabul ettiğimizde, nüfusu 20.000 ve üzerindeki yerleşkeler şehir olarak kabul edilmektedir. Şehir ve Kent kavramları aynı anlamda kullanılmıştır. Bu veriyi dikkate aldığımızda aşağıdaki gibi bir yerleşke oluşturmak mümkündür.

**Tablo 1.** Yerleşkelere Göre Şehir Büyüklükleri

Büyük Şehirler (İller)	750.000 ve üzeri
Merkezi Şehirler(İlçeler)	20.000 – 100.000
Beldeler	5000 ve üzeri
Köyler	150-5000

Bu gruplandırmaya göre 2014 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi dikkate alındığında, Türkiye'nin nüfusu 77.695.904 olarak gerçekleşmiştir. 1927 yılında nüfusun %75'i kırsal alanlarda yaşarken, %24,2'i şehirlerde yaşamıştır. 2011 yılına gelindiğinde, bu oran tersine dönmüş ve nüfusun %23,2'si kırsal alanlarda yaşamaya başlamış ve %76,8' i kentsel alanlarda yoğunlaşmıştır. Kentsel nüfus oranı 2012 yılında %77,3 iken, 14 ilde büyükşehir belediyesi kurulmuş ve büyük şehir statüsündeki 30 ildeki belde ve köylerin ilçe belediyelerine mahalle olarak katılmasıyla birlikte 2013 yılında kentleşme oranı %91,3'e çıkmıştır. Bir kentin nüfusu tek başına bir gösterge değildir. Daha çok sosyal ve ekonomik ilişkiler ön plana

<sup>80</sup> Yrd. Doç. Dr., Celal Bayar Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü. E-Mail: [ecehan.erol@hotmail.com](mailto:ecehan.erol@hotmail.com)

<sup>81</sup> Prof. Dr. Celal Bayar Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü. E-Mail: [ibrahim.erol@cbu.edu.tr](mailto:ibrahim.erol@cbu.edu.tr)

geçmek zorundadır. İstatistiki verilerin yanında kentlere olan yığılma(kümeleşme) koşullarının da analiz edilmesi kaçınılmazdır.

### **Kentsel Ekonomi Faaliyetlerini Belirleyen Faktörler**

Hane halkının (Tüketicilerin) ve üreticilerin belirli kentlerde yoğunlaşmalarını gerektiren nedenler, kaçınılmaz olarak dışsal faktörlerin etkisiyle olmuştur. Bu durumu kentlerdeki yığılma etkileriyle açıklamak mümkündür (Ahlers 2006:15).

Bölgesel ekonomide kümeleşme etkileri kalabalık sıkılaştırma ve ya kalabalık yerleşim alanlarını ifade etmektedir. Bu çerçevede mekânsal olarak pozitif kümeleşme alanları ile negatif kümeleşme alanlarını birbirinden ayırmak mümkündür. Kümeleşme demek değişik türdeki işletmeleri ve araştırma merkezlerini belirli bir yerde tutmak ve yerleştirmek demektir. Bu merkezlerde nüfusun çoğalmasıyla birlikte kümeleşme etkisi yaratılmış olmaktadır veya nüfusun yoğun olduğu yerler seçilerek bu merkezlere sanayi ve araştırma kurumları yerleştirilerek ekonomik gelişme etkisinin yayılması arzu edilmektedir. Literatürde Kent kavramını açıklayabilmek için pozitif ve negatif kümeleşme etkilerinden hareket edilmekte ve bu konu "Agglomerationsvorteile/-nachteile-Agglomeration economies/ Diseconomies-) adı altında incelenmektedir.

### **Pozitif Kümeleşme Etkileri**

Pozitif kümeleşme etkilerini üç grup altında özetlemek mümkündür.

### ***Kümeleşme Etkisi Olarak Verimlilik Artışı***

Kümeleşme (cluster) etkileri veya yığılma etkileri üzerine yapılan tartışmaların özünde verimlilik artışı yatmaktadır. Ancak verimlilik artışının olabilmesinin ilk başlangıç noktası belirli alanlarda kümeleşmenin veya nüfus yığılmasının oluşmasıdır. Kümeleşme belirli kurumsal çerçevede, belirli sanayi dallarının, belirli bir bölgede kendi aralarında birleşerek yerleşmelerini ifade etmektedir. Ancak daha geniş anlamıyla da kümeleşme birbirlerine bağlı sanayi işletmelerini ve rekabet için gerekli olan organizasyon birimlerini (Örneğin: Araştırma, Geliştirme, Üniversite ve Yüksekokulları, Meslek Odalarını, belirli kurumları) içermektedir. Buradaki amaç yüksek verimlilik artışının sağlanabilmesi için belirli enformasyon ve bilgilere ulaşımın kolay olduğu, yoğun kaliteli emek piyasasının bulunduğu, özel kamu hizmetlerini elde etmenin mümkün olduğu, kaliteli ulaşım ve iletişim hizmetlerinin var olduğu mekansal alanların kurulmasıdır

### ***Maliyetlerde Tasarruf ve Minimizasyon Hedefi***

Kentlerde kümeleşme etkilerini tartışırken ulaşım ve trafik koşulları en önde gelen sorunları oluşturmaktadır. Ulaşım sisteminin düzelmesiyle ulaşım zamanı ve maliyeti düşmekte, ekonomik faaliyetlere katılım artmaktadır. Bu durumda da fayda ve maliyet analizi yapmak gerekecektir. Altyapı veya ulaşım yatırımları pozitif dışsallıkları oluşturmakta ve kentlerdeki ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesi için gerekli görülmektedir. Kentler büyüdükçe iş piyasası da büyümekte ve daha büyük tedarikçi piyasalar oluşmakta ve daha büyük sürüm pazarlarına ulaşılmaktadır.

### ***Bilgi Yayılma Etkisi***

Bilgi yayılma etkisi bilgi toplumunun yararına olduğu kadar dışsal etkileri de beraberinde getirmektedir. Tarihte ilk defa Marshall (1890) belirli bir mekan içindeki sanayilerde çalışan işçiler arasındaki değişimin, onların öğrenme becerilerinin gelişmesine hizmet ettiğini ortaya koymuştur. İş deneyimi konularındaki bilgi alış veriş işlemlerindeki iş verimliliğini arttırmaktadır. Buradan hareketle büyük şehirlerdeki üniversiteler ve yüksek okullar bilgi ve yeniliklerin yayılmasına hizmet etmektedirler. İngiltere’de Cambridge Üniversitesinin kuruluşu ile birlikte sanayi kuruluşları da ilgili alana yerleşmeye başlamışlar ve bu alanda büyük bir kent oluşmuştur. Avustralya’da teknoparklar hem şehirleşmenin ve hem de sanayileşmenin öncüleri olmuştur.

### ***Mekansal Negatif Yayılma Etkileri***

Burada büyük kentlerin daha da büyümesiyle birlikte oluşabilecek negatif etkiler üzerinde durulacaktır.

### ***Altyapıya Aşırı Yüklenme***

Büyük kentlerdeki aşırı kalabalık nüfus yoğunluğunun olması insan üzerindeki stresi arttırmakta ve hava kirliliğini de çoğaltmaktadır. Hava kirliliği belirli alanlarda, özellikle belirli zamanlarda, yani kış aylarında kendini hissettirmekte ve yaşlılar ile çocuklar üzerinde etkili olmaktadır. Büyük işletmelerin işyerlerinin en büyük sorunlarından bir tanesi ulaşım altyapısında görülmekte, işyerlerine zamanında ulaşmak pek mümkün olamamaktadır. Büyük kentlerde bir yerden diğer bir yere otomobille gitmek bir işkence halini almaktadır. Büyük işletmelerin işyerlerinin bulunduğu kentlerde mekânsal insan yoğunluğu artmakta ve kent merkezlerinden işyerlerine olan işgücü akımı büyük sorun yaratmaktadır (Ecoplan 2013).

### ***Çevre Problemi***

Büyük kentlerin en büyük sorunu yaşam kalitesinin bozulması ve stres yüklü bir toplumun oluşmasıdır. Bu durumda da toplumsal barış ve dayanışmayı sağlamak pek mümkün olmamaktadır. İçme su sıkıntısı, hava kirliliği, aşırı gürültü, yeşil alanların yok olması, betonlaşmanın artması gibi etkenler kent merkezleri büyüdükçe bireylerin yaşam kalitesini düşürmekte ve bireyler daha da problemlili hale gelmektedir.

### ***Toprak Rantı***

Toprak rantının artması ile birlikte büyük kentlerde toprağa talep artmakta ve buna bağlı olarak da maliyetler yükselmektedir. Bir konut sahibi olabilmek zorlaşmakta veya kira şartları ağırlaşmakta, bunun bedelini daha çok işsizler, yaşlılar ve fakir aileler çekmektedir. Büyük kentlerde toprak rantı arttıkça ayrıcalıklı insanlar yaratılmakta, mafyalaşma kendini göstermekte ve bürokrasi daha da önemli konuma yükselmektedir. Bu durum da refah toplumunun oluşmasını engellemektedir.

### ***Gecekondulaşmanın Artması***

Şehir merkezlerinde iş imkanları yüksek olan gruplar yaşamasına karşın, şehrin kenar semtlerinde gecekondu mahalleleri bulunmakta ve bu gruplar geçimlerini

zorlukla karşılaşmaktadırlar. Tarım sektörünün ihmal edilmesiyle birlikte işsizliğin artması ve kırsal alanlardaki fakirlik insanların kentlerin kenar mahallelerine yığılmalarına neden olmaktadır. Kentleşmenin negatif ve pozitif etkilerini belirledikten sonra şimdi de optimal kent büyüklüğü tartışılacaktır.

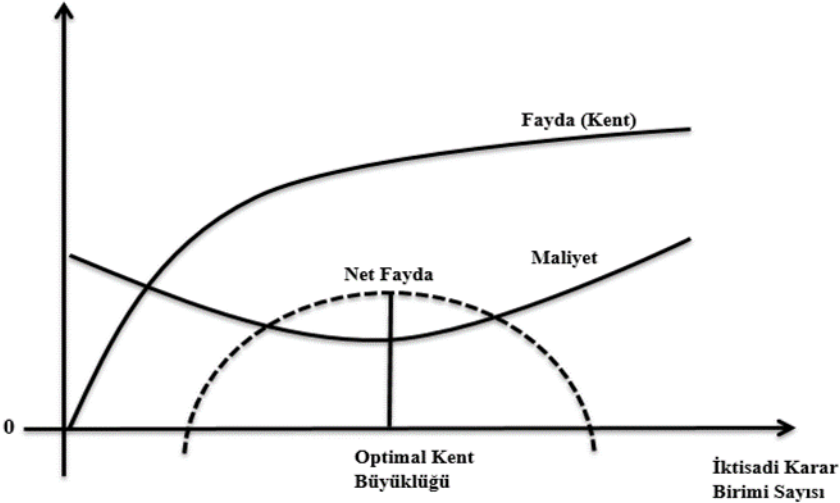
### Optimal Kent Büyüklüğü

Şimdiye kadar sayısız çalışma yapılmış olmasına rağmen, pratik açıdan hiçbir çalışma optimal kent büyüklüğünü belirleyememiştir. Bir taraftan kentlerin büyümesi ekonomik açıdan teşvik edilirken, diğer taraftan kentler belirli bir büyüklüğe ulaştıklarında maliyetler çok artmakta ve kentler yaşanmaz bir hal almaktadır. Kentlerin devamlı büyümesiyle kendini gösteren negatif etkiler, belirli bir zaman sonra insanların yaşam kalitesini çok etkilemekte ve tersine göç dediğimiz bir olguyu ortaya çıkarmaktadır, ancak kentten kaçış çok değişik nedenlerden dolayı minimal düzeyde kalmaktadır.

Optimal kent büyüklüğünü teorik bazdan hareketle oluşan düşünce bazında, bu alanda dünya kentleri üzerine yapılmış olan ampirik gözlemleri de ekleyerek yaklaşık olarak belirlemek mümkündür. Bu alandaki en önemli sorun optimal kent büyüklüğünün bir model çerçevesinde ele alınıp belirlenmesidir.

Şekil 1. Optimal Kent Büyüklüğü

Her İktisadi karar  
birimi başına düşen  
fayda ve maliyet



**Kaynak:** Ahlers, R. (2005:20)

Çalışmamızda optimal kent büyüklüğünün temelini fayda ve maliyet analizi almaktadır. Şekil 1’de görüldüğü gibi başlangıçta her ilave iktisadi karar birimi için fayda artmakta ve belirli bir sayıdan sonra azalarak artmaya devam etmektedir. Maliyet tarafında ise bu gelişmenin tam tersi yaşanmaktadır, yani maliyetler önce düşmekte ve belirli bir sayıdan sonra tekrar artışa geçmektedir. Her bir iktisadi karar

biriminin fayda ve maliyetlerinin yoğunluk kazandığı yerden türev alınarak bulunan net fayda optimal şehir büyüklüğünü vermektedir. Bu noktadan itibaren her ilave iktisadi karar birimi ilave maliyet artışına neden olmaktadır.

Ancak bu modelin uygulamaya aktarılması yolu ile optimal kent büyüklüğünün bulunması oldukça zordur, çünkü daha önce anlattığımız dışsalıkların ekonomik açıdan sayısal olarak değerlendirilmesi çok zordur. Bazı alanlarda, örneğin: ulaşım sektöründe bu modelin uygulanması mümkündür, çünkü ulaşım sektöründe şehirleşmenin pozitif ve negatif etkilerinden hareketle sayısal olarak fayda ve maliyeti belirlemek mümkündür. Bu çerçevede kentleşmenin fayda ve maliyet analizlerini de dikkate alarak değişik ülkelerdeki kentleşmeyi gözlemleyerek optimal şehir büyüklüğüne ulaşmak mümkündür (Ahlers 2006).

### **Literatür Araştırması**

G.M. Nutze Avusturalya şehirleri için yaptığı araştırmasında nüfusları 200.00 ile 500.000 arasındaki kentlerde kentleşmeyi negatif yönde etkileyen maliyetlerin düşme eğilimi içinde olduğunu ortaya koymuştur. Sonuç olarak kendisi sanayicilerin karlarını nüfusu 200.000 ile 1 milyon arasındaki kentlerde maksimize ettiklerini bulmuştur (Erol 1986:104).

Colin Clark Amerika, Kanada ve Avusturalya kentlerinin yapılarını analiz etmiş, nüfusu 200.000 olan şehirlerin altyapılarını optimize edebildiklerini iddia etmiştir. Nüfusu 500.000 üzerinde olan şehirlerin ulusal gelire katkılarının çok daha fazla olduğunu vurgulamıştır.

Dachmann değişik açılardan kentlerin özelliklerini araştırmıştır. Özellikle kendisi Amerika Birleşik Devletleri'nin kentlerindeki suç oranlarını, trafik kaza yoğunluklarını, ulaşım ihtiyaçlarını ve gürültü yoğunluğunu dikkate almış ve sonuçta nüfusu 250.000 üzerindeki kentlerde nüfus başına düşen marjinal maliyetin artış gösterdiğini hesaplamıştır.

Tuğrul Akçura Türkiye'de nüfusu 1 milyonu aşan kentlerde altyapı maliyetlerinin arttığını vurgulamış, fakat bu araştırmasını fayda ve maliyet analizine dayandırmamıştır (Erol 1986:105).

### **Türkiye'de Büyük Kent Sorunları**

Bu bölümde kentleşmenin pozitif ve negatif etkilerinden hareketle Türkiye'nin seçilmiş bazı büyük kentlerindeki sorunlara değinilecektir.

2013 yılında dünya çapındaki metropollerini trafik sıkışıklığına göre sıralayan navigasyon sistemleri firması Tom Tom trafik sıkışıklık endeksi verilerini dikkate alarak, İstanbul'da trafiğin yoğun olduğu saatler ile trafiğin yoğun olmadığı saatleri birbirine oranlayarak trafik yoğunluk endeksinin hesaplamış ve dünyada trafiğin en yoğun olduğu üçüncü kentin İstanbul olduğunu, ilk sırayı Mexico City(Meksika), ikinci sırayı Bangkok'un aldığını ve sonra da İstanbul'un geldiğini Rio de Janeiro(Brezilya, Moskova(Rusya) ve Salvador(Brezilya)'nın onu takip ettiğini ortaya koymuştur(TOMTOM (Trafic Index 2015). 14 milyon nüfusu olan İstanbul'un trafik çilesi insanları bunalıma sokmaktadır. Almanya'nın şehirleşme politikasında şehir nüfuslarının birbiriyle dengeli olarak geliştiğini, trafik yoğunluğunun da Türkiye'deki büyük şehirlerden daha az olduğunu ve karayolları trafik alt yapısının daha iyi olduğunu bir örnek olarak görebilmekteyiz (Güven 2015:271; Just und Stephan 2009:18).

Diğer taraftan büyük kentlerin nüfusları arttıkça gürültü kirliliği de artmaktadır. Gürültü kirliliği toplumun yaşam kalitesini bozmakta ve bu nedenle de Şehircilik ve Çevre Bakanlığı Türkiye illerinin gürültü kirliliği haritasını çıkarmak için çalışmış ve 2015 yılı itibarıyla da bitirmiş bulunmaktadır. İstanbul'un hava kirliliği 2015 yılında 10 günden daha fazla artmıştır. 126 gün hava kirliliği ile ilgili rekor Esenyurt'ta kırılmıştır ve bu değer Avrupa Birliği standardının iki katı kadardır.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odasının hazırlamış olduğu raporda hava kirliliğinin bir çok ilde tehlike sınırlarını aştığı vurgulanmaktadır. Düzce'de 13 kat, Denizli'de 4 kat, Samsun'da 210 gün, Ankara'da 297 gün hava kirliliği değerleri aşılmıştır. İzmir'de hava kirliliği hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme ve sanayileşme ile atmosfere bırakılan zehirli gazlar sayesinde Avrupa Birliği değerlerinin çok üstüne çıkmıştır (Haberler.com 2016).

Kentler büyüdükçe yol, kanalizasyon ve su şebekesi gibi altyapı hizmetleri ihtiyaca cevap verememekte, iklim koşullarının elverişli olmadığı yıllarda barajlardaki doluluk oranları azalmakta ve su kullanımında hemen tüm büyük kentlerde sıkıntılar yaşanmaktadır. Ayrıca yağmurların şiddetli yağdığı kış aylarında da tüm büyük kentlerde kanalizasyon şebekeleri yetersiz kalmakta ve çarpık kentleşme nedeniyle de su baskınları yaşanmaktadır.

World Cities Culture Form'un 2013 yılında yayınladığı rapora göre yeşil alanlar kentlerimizde gittikçe azalmaktadır. Halka açık yeşil alanlar, parklar ve bahçeler İstanbul'un sadece %1,5' lik bir dilimine tekabül etmektedir. Londra'da bu oran %38,4, New York'ta %14, Berlin'de %14, Hong Kong'ta %41 ve Paris'te %9,1 kadardır. Dünya Sağlık Örgütü'nün ve Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'nün kabul ettiği minimum yeşil alan oranı %9 iken, İstanbul'da kişi başına düşen yeşil alan miktarı %6 civarındadır.

İzmir'de kişi başına düşen yeşil alan miktarı dünya standartlarında 9,5 m<sup>2</sup> iken, bu oran İzmir'de 2,8 m<sup>2</sup> dir (World Cities Culture Report 2013).

Türkiye İstatistik Kurumu "İllerde Yaşam Endeksi" çalışmasıyla ilk defa Türkiye'nin kentlerinde Çalışma hayatı, konut, gelir ve servet, sağlık, eğitim, çevre, güvenlik, sivil katılım, altyapı hizmetlerine ulaşım, sosyal yaşam memnuniyeti olmak üzere 11 boyutlu 41 göstereyi dikkate alarak yaşam kalitesini ölçen bir araştırma yapmıştır. Konut endeksinde ilk sırayı Isparta almakta, onu Sakarya, Bolu ve Sinop gibi orta nüfuslu kentler takip etmekte ve son sırayı da yine Mardin, Ağrı, Ardahan almaktadır (Tük Haber Bülteni).

Yaşam memnuniyeti boyutunda da ilk sırayı Sinop, Afyonkarahisar, Bayburt almakta ve sürpriz bir gelişme olarak da altyapı hizmetlerine erişim ile iletişim hizmetleri de bu çerçevede değerlendirildiğinde, ilk sırayı sırasıyla İstanbul, İzmir ve Ankara paylaşmışlardır.

İpsos MORI(İngiltere) 2013 yılında 24 ülkeden 18.000 kişiye yaşam koşulları, iş yapmak ve seyahat etmek için dünyanın hangi şehirlerini tercih ettiklerini sormuş, ilk sırayı New York, Londra, Paris alırken, orta sıralarda Berlin bulunmakta ve en son sıraları da İstanbul, Madrid, Kopenhag ile Moskova paylaşmaktadır (İpsos MORI 2013).

### **Türkiye'de 1980 Sonrası Kentleşme Olgusu**

Türkiye'nin kentleşme tarihinde, iç göç olgusunun 1980'li yıllardan sonra değişime uğradığı görülmektedir. Bunun birinci nedeni iç göçlerin giderek yoğunlaştığı ve nüfusun kentlerdeki oranının daha önceki yıllara oranla kırlardaki

orandan daha fazla olduğudur. Diğer bir deyişle, Türkiye’de kır- kent dağılımı kentler lehine değişmiştir.

**Tablo 1.** Kırsal ve Kentsel Nüfus Dağılımı

Yıllar	Kentsel Toplam Nüfus Payı %	Nüfusun İçindeki	Kırsal Toplam Nüfus Payı %	Nüfusun İçindeki
1980	43,9		56	
2000	64,9		35	
2012	77,3		22,7	
2013	91,4		8,7	
2014	91,8		8,2	

**Kaynak:** DİE Kaynaklarından derlenmiştir.

Tablo1’i değerlendirdiğimizde kırsal alanlardan kent merkezlerine çok hızlı bir göç dalgalarının oluştuğunu görüyoruz. 1980 yılında kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payı %43,9 iken, 2014 yılına gelindiğinde %91,8’e yükselmiş ve aynı dönemler içinde kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki payı %65 dan %8,2’ye düşmüştür. Türkiye’deki kentlerin bu kadar ağır bir yükü kaldırmaları mümkün değildir. Sadece bu durum bile Türkiye’de bölgesel politikaların iflas ettiğinin bir kanıtıdır.

İkinci neden 1960’lı ve 1970’li yıllarda uygulanan aktif bölgesel gelişme politikası terkedilmiş ve yerine daha pasif bir bölgesel gelişme politikası yerleşmiştir. Büyük kentleri özendirici yatırım ve kamu politikaları ön plana geçmiştir (Ece 2012). Sermaye yoğun teknolojilerin ön plana çıktığı ve teknoloji merkezlerinin mega kentlerde oluşabileceği olgusu büyük şehirleri daha da büyütmüş ve göç çekim merkezi konumuna dönüştürmüştür. Oysa orta ölçekli kentlerde de teknoloji ve inovasyonların(yeniliklerin) geliştirilebileceği Avrupa kentlerinde ispatlanmıştır.

1980 sonrası Neo-liberal politikalar çerçevesinde uygulanan ekonomi politikaları kır-kent ölçeğinde gelir dağılımını bozmuş ve yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle köyden kente göç devam etmiştir. !990’lı yıllara gelindiğinde büyük kentlere gelen göçmenlerin %70’i yardıma muhtaç olarak yaşamlarını sürdürmek zorunda kalmışlardır (Gerşil, Temel 2015:423). Yeni göçmenlerin büyük kentlerde yeni iş imkanları bulmaları her geçen gün daha da güçleşmektedir. İşsizlik, part time çalışma artmış, düzenli iş bulma olanakları azalmış ve bu durum da yoksullaşmayı beraberinde getirmiştir.

Tablo 1’de Türkiye İstatistik Kurumunun verilerine dayandırılarak yapılan analizde, 2009-2014 yıllarında en fazla net göç alan seçilmiş İller incelendiğinde büyük kentlerin daha da büyüdüğü ve net iç göçlerin ülkemizin batı kesimlerindeki illerde yoğunlaştığı görülmektedir.

İç göçlerden kaynaklanan en önemli sorunlardan birisi de konut sorunudur. İç göçlere paralel olarak büyük kentlerde konut planlamaları yapılamadığı için kentlerin kenar mahallelerinde gecekondulaşma kendini göstermiş ve çarpık kentleşme doğmuştur. 1980’li yıllardan itibaren kentleşme tirmanışa geçmiş ve hükümetlerin populist politikaları da bu gelişmede etkili olmuştur.

Neo-Liberal politikalar ve küreselleşme sürecinde tarım sektörü kendi haline bırakılmış, tarımsal destek politikaları gevşetilmiş, emeklilik sisteminin de genişletilmesiyle birlikte köylerde ihtiyarlar kalmış ve gençlerin birçoğu daha iyi iş

imkanları için büyük şehirlere göç etmiştir. Tarım sektörünün teknoloji, eğitim, tedarik, pazarlama ve organizasyon gibi problemlerinin göz ardı edilmesiyle de bugün tarımsal ürünlerde yaşanan fiyat artışları bu ihmallerin bir sonucudur.

**Tablo 1:** Türkiye'nin 2009-2014 yıllarında Seçilmiş En Fazla Göç Alan İlleri

İller	5 Yıllık Net Göç (Kişi Sayısı)
İstanbul	335.400
Ankara	199.100
Antalya	125700
Kocaeli	80.700
İzmir	67.200
Bursa	67.00
Muğla	40.100
Eskişehir	32.500
Çanakkale	25.100
Kayseri	24.200
Sakarya	18.100
Gaziantep	15.300

**Kaynak:** Türkiye'nin İlleri değişik kaynaklardan seçilerek derlenmiştir.

1980'li yıllardan itibaren ülkemizin Doğu ve Güneydoğu bölgelerindeki terör nedeniyle halkın bir çoğu güvenlik nedeniyle büyük kentlere göç etmiştir. Bu göç hareketleri kentsel dokuyu büyük ölçüde bozmuş ve gecekondulaşmayı hızlandırmıştır.

### Sonuç

Optimal şehir büyüklüğünü teorik açıdan belirlemek mümkün olmasına rağmen, bunun uygulamaya aktarılmasında önemli güçlükler bulunmaktadır. Bu alanda yapılan çalışmalar çok azdır. Avrupa, Amerika ve Avustralya'da yapılan araştırmalar bize kentlerin nüfusunun 1 milyonu geçtiği takdirde, kentlerin büyümesine oranla maliyetlerin daha da artacağını göstermektedir. Türkiye'nin büyük kentlerine olan nüfus yığılmaları bu şehirleri yaşanmaz duruma sokmuştur. Trafik yoğunluğu, altyapı yetersizliği, içme su sıkıntısı, park yerlerinin yetersiz oluşu, betonlaşma, yeşil alanların tahrip edilmesi, arsa spekülasyonu, toprak rantı gibi problemler insanlarımızı strese sokmaktadır. Ancak kırsal alanlarda yeni iş olanaklarının yaratılamaması da büyük kentlerde yaşamayı zorunlu kılmaktadır.

Tarım sektöründeki üretim maliyetlerinin düşürülmesi, bu alandaki kurumsal organizasyon yapılarının düzeltilmesi, kooperatifleşme olanaklarının geliştirilmesi, inovasyon ağıının geliştirilmesi, kırsal alan projelerine öncelik verilerek toplumun kırsal alanlarda yerleşiminin sağlanması ve en önemlisi bürokrasi engelinin kaldırılması oldukça önemlidir. Kentlerin daha da büyümesini önleyecek bir bölgesel politikanın oluşturulması kaçınılmazdır.

### Kaynaklar

Ahlers, R.(2005), Eine theoretische Herleitung des Begriffs" Renaissance der Stadt", ZÖSS(Zentrum für Ökonomische und Soziologische Studien) EXMA-



Papers,Exemplarische Masterarbeiten,İSSN 1868-5005/05, [www.wiso.uni-hamburg.de/soess](http://www.wiso.uni-hamburg.de/soess)

Ece Demiray Erol (2012), Küresel Rekabet Sürecinde Bölgesel Kalkınma Ajanslarının Rolü, Hukuk ve İktisat Araştırmaları Dergisi, cilt 4,No.1,87-95

Ecoplan (Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik) (2013) Positive und Negative Effekte von Ballungsraumen, Qualitative Überblickstudie, Bereinigte Schlussbericht,28 Martz 2013

Erol, İ. (1986) Regional politische Entwicklung der Türkei,Probleme und Perspektiven, Volkswirtschaftliche Beiträge Band 106, Reihe 4, Schulz-Kirchner Verlag İdstein

Gerşil, Gülşen S. & Temel, Yeşil Yurt H. (2015) Türkiye’de İşgücü Piyasaları Açısından Göç Olgusu, Siyaset Ekonomi ve Yönetim Araştırma Dergisi, 16 Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Kongresi Özel Sayısı

Just, T & Stephan, P.(2009) Deutsche Bank Research: Die Seltsam Stabile Grössenstruktur deutscher Städte, 3 Juni 2009, Workingpaper Series, Research Notes 31,Marburg

İpsos MORİ(2013). New York beliebteste Stadt der Welt, Berlin im Mittelfeld <http://www.ipsos.de/publikationen-und-presse/pressemitteilungen/2013/new-york-beliebteste-stadt-der-welt-berlin-im-mittelfeld>, available on 13.09.213

Şeker, G.(2015). Bir Kamu Politikası Olarak Hız Limiti Belirleme Yöntemleri, 6 KARA YOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ SEMPOZYUMU VE SERGİSİ,Bildiriler Ed. Doç.Dr.Şenol Yaprak, Aralık 2015

TOMTOM Trafic İndex(2015). Measuring Congestion wordwide 2015,

[https://www.tomtom.com/tr\\_tr/trafficindex/list](https://www.tomtom.com/tr_tr/trafficindex/list), available on 20.05.2015

TUİK(Türkiye İstatistik Kurumu, Haber Bülteni), sayı:24561, 22 ocak 2016

[www.tuik.gov.tr/preHaberBultenleri.do?id=24561](http://www.tuik.gov.tr/preHaberBultenleri.do?id=24561)

Haber Türk, [www.habertürk.com/yasam/haber/1172178-istanbulda-hava-kirlilig-degerleri-korkutuyor](http://www.habertürk.com/yasam/haber/1172178-istanbulda-hava-kirlilig-degerleri-korkutuyor),available on 25.12.2015

Tuik-İnternet.com,07. Nisan 2016 Perşembe, [www.tuik-internet.com/portal/yazigoster.phd?yaziid=47084](http://www.tuik-internet.com/portal/yazigoster.phd?yaziid=47084), available on 12 Nisan 2016

Şehircilik ve Çevre bakanlığı, Hava Kalitesi İzleme İstasyonları Web Sitesi, Ulusal Hava Kalitesi İzleme Ağı, [www.havaizleme.gov.tr/Default.htm](http://www.havaizleme.gov.tr/Default.htm), available on 15.05.2016

Haberler Com, Çevre Mühendisleri Odası: Türkiye zehir soluyor, acil önlem alınmalı,29 Aralık 2015, [www.haberler.com/cevre-muhendisleri-odasi-turkiye-zehir-soluyor-8012630-haber/](http://www.haberler.com/cevre-muhendisleri-odasi-turkiye-zehir-soluyor-8012630-haber/), available on 29.12.2015

World Cities Culture Forum, World Cities Culture Report 2013, [www.worldcitiescultureforum.com/publications](http://www.worldcitiescultureforum.com/publications), available on 2014