

**T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
ORTAÖĞRETİM SOSYAL ALANLAR EĞİTİMİ ANABİLİM DALI  
COĞRAFYA ÖĞRETMENLİĞİ PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**İZMİR'DEKİ KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE  
ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: BUCA ÖRNEĞİ**

**Cahit ALCI**

**Danışman  
Yrd. Doç. Dr. Nevzat GÜMÜŞ**

**İzmir  
2007**



## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “İzmir’deki Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencileri Üzerindeki Etkisi: Buca Örneği” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla doğrularım.

19/10/2007

Cahit ALCI

**Eğitim Bilimleri Enstitüsü M¼d¼rl¼đ¼'ne**

İşbu alışma, j¼ri tarafından Orta Öğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Anabilim Dalı Coğrafya Öğretmenliği Bilim Dalında Y¼KSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan

¼ye

¼ye

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim ¼yelerine ait olduğunu onaylarım.

...../...../2007

.....

Prof. Dr.....

Enstit¼ M¼d¼r¼

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ			
TEZ VERİ FORMU			
Tez No:		Konu Kodu:	Üniv. Kodu:
* Not: Bu bölüm merkezimiz tarafından doldurulacaktır.			

Tezin Yazarı			
Soyadı	ALCI	Adı:	Cahit
Tezin Türkçe Adı:			
İzmir'deki Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencileri Üzerindeki Etkisi: Buca Örneği			
Tezin yabancı dildeki adı:			
The effects of the urban problems on university students in İzmir: The Buca Example			

## ÖNSÖZ

Kentleşme sadece bir nüfus hareketi olmayıp toplumun; ekonomik, sosyal ve kültürel yönden değişim sürecidir. Ülkemizde 1950 yılından sonra çok hızlı ve plansız bir kentleşme süreci yaşanmıştır. Buna bağlı olarak ta günümüzde çözülmesi zor kentsel sorunlar yaşanmaktadır.

Bu araştırmada İzmir'deki kentsel sorunların üniversite öğrencileri üzerindeki etkisi: Buca örneğinde anket ve literatür taraması ile açıklanmaya çalışılmıştır. Kentleşme ve kentsel sorunlar ile ilgili genel çalışmalar yapılmasına rağmen, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili günümüze kadar herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Ülkemizdeki üniversitelerin büyük kentlerde olması ve üniversite öğrencilerinin çoğunluğunun ailesinden ayrı olması çalışmanın önemini arttırmaktadır. Böyle özgün bir konunun seçilmesinde ve yürütülmesinde yardımlarını esirgemeyen, liderlik yapan ve her konuda destekleyen danışmanım, Yrd.Doç.Dr. Nevzat GÜMÜŞ'e teşekkür ederim.

Yüksek Lisans Eğitim sürecinde, her zaman yardımcı olan ve çalışmalarımı destekleyen; Prof.Dr. İbrahim ATALAY, Yrd.Doç.Dr. İsmail BULDAN, Yrd.Doç.Dr. Hasan ÇUKUR, Yrd.Doç.Dr. Adnan SEMENDEROĞLU, Dr. Raziye OBAN ve Arş.Gör. Meryem KÖRHASAN'a teşekkür ederim.

Çalışmanın yürütülmesinde çok yönlü verilerin toplanmasına özen gösterilmiş, ilgili özel ve resmi kurumlardaki uzman personelin görüşlerine başvurulmuş ya da destekleri alınmıştır. Anketlerin hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi sürecinde yardımcı olan; Yrd.Doç. Dr. Arife KARADAĞ'a, Yrd.Doç.Dr. Şermin ATAK'a, Doç.Dr. Vedat PAZARLIOĞLU'na, Dr. Murat ELLEZ'e teşekkür ediyorum.

İzmir'le ilgili güncel verilerin toplanmasında yardımcı olan, İzmir Valiliği Kriz Merkezi Müdürü Okşan MERSİN'e teşekkür ediyorum.

Yüksek Lisans Eğitimim boyunca her konuda yardımcı olan çalışma arkadaşlarıma, Öğ.Bnb.Gökhan UYAR'a, Şube Müdürüm Öğ.Yb. Necmettin MAKİNACI'ya, Öğretim Başkanı Öğ.Alb. Zeki TATAR'a, maddi ve manevi destekleri ile beni devamlı ileriye yönlendiren Metin TURAN'a ve Öğ.Alb.Ahmet ÖĞREDEN'e teşekkür ediyorum.

19.10.2007 İzmir

Cahit ALCI

## İÇİNDEKİLER

Yemin Metni.....	ii
Değerlendirme kurulu üyeleri.....	iii
Yüksek Öğretim Kurulu Dökümantasyon Merkezi.....	iv
Önsöz.....	v
İçindekiler.....	vii
Tablolar Listesi.....	xii
Haritalar Listesi.....	xvii
Şekiller Listesi.....	xiii
Özet.....	xix
Abstract.....	xxi

## BÖLÜM 1

1. GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Durumu .....	1
1.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	1
1.3. Araştırmanın Problemi ve Alt Problemleri.....	3
1.4. Sayıltılar/Varsayımlar.....	4
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	4
1.6. Tanımlar.....	4
2. İLGİLİ YAYIN ve ARAŞTIRMALAR.....	5
3. YÖNTEM.....	8
3.1. Araştırmanın Modeli.....	8
3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	9
3.3. Veri Toplama Araçları.....	13
3.3.1. Kimlik Bilgileri ve Genel Konular.....	13
3.3.2. Kentleşme Sorunları Bölümü.....	13
3.4. Verilerin Toplanması .....	13
3.5. Verilerin Çözümlemesi ve Yorumlanması.....	14



## BÖLÜM II

### KENT KAVRAMI, KENTLEŞME VE KENTLEŞME SORUNLARI

1.	KENT KAVRAMI, KENTLEŞME VE KENTLEŞMENİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	15
1.1.	Kent Kavramı ve Kentleşme.....	15
1.2.	Kentlerin Tarihsel Gelişimi.....	16
1.3.	Kentleşme Nedenleri.....	19
1.3.1.	Ekonomik nedenler.....	19
1.3.2.	Teknolojik nedenler.....	20
1.3.3.	Siyasal nedenler.....	20
1.3.4.	Sosyo-psikolojik etmenler.....	21
2.	TÜRKİYE’DE KENTLEŞME.....	22
2.1.	Cumhuriyet Döneminde Kentleşme .....	23
2.2.	1950 – 1960 Dönemi Kentleşme.....	24
2.3.	1960’dan Günümüze Kentleşme.....	25
2.4.	Kentleşme Politikaları.....	26
3.	TÜRKİYE’DE KENTLEŞME NEDENLERİ.....	31
3.1.	İtici Nedenler.....	31
3.2.	İletici Nedenler.....	32
3.3.	Çekici nedenler.....	33
4.	KENTLEŞME SORUNLARI.....	35
4.1.	Çarpık Kentleşme Sorunları –Gecekondu.....	35
4.2.	Konut Sorunu .....	38
4.3.	Ulaşım Sorunu.....	41
4.4.	Çevre Sorunları.....	44
4.4.1.	Hava kirliliği.....	45
4.4.2.	Su kirliliği.....	46

4.4.3. Gürültü kirliliği.....	48
4.4.4. Katı atık (çöp) sorunu.....	49
4.5. Kentleşme ve Suç.....	51

### **BÖLÜM III İZMİR' DE KENTLEŞME VE KENTLEŞME SORUNLARI**

1. İZMİR'İN KURULUŞU, TARİHSEL GELİŞİMİ VE İZMİR'DE KENTLEŞME.....	54
1.1. İzmir'in Kuruluşu ve Tarihsel Gelişimi.....	54
1.2. Cumhuriyet Dönemi ve 1950 Yılları Arasında İzmir'de Kentleşme..	56
1.3. 1950 – 1980 Dönemi İzmir'de Kentleşme.....	58
1.4. 1980 Sonrası İzmir'de Kentleşme.....	59
2. İZMİR'DE KENTLEŞME SÜRECİNDE ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR.....	65
2.1. İzmir'de Çarpık Kentleşme Sorunları-Gecekondu Sorunu.....	65
2.2. Konut Sorunu.....	67
4.3 Ulaşım.....	70
4.4. Çevre Kirliliği.....	75
4.4.1. Hava Kirliliği.....	76
4.4.2. Su Kirliliği.....	79
4.4.3. Gürültü Kirliliği.....	82
4.4.4. Katı Atık.....	86
4.5. İzmir'de Güvenlik Durumu ve Suç.....	90

### **BÖLÜM IV ARAŞTIRMAYA İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

1. KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....	97
2. ÇARPIK KENTLEŞME SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....	99

3. KONUT SORUNUNUN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE  
ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....101
4. ULAŞIM SORUNUNUN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE  
ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....104
5. ÇEVRE SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE  
ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....106
6. GÜVENLİK SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE  
ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....108
7. CİNSİYETE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN  
ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN  
BULGULAR VE YORUMLAR.....111
8. YAŞ GRUBUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN  
ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN  
BULGULAR VE YORUMLAR.....112
9. ÖĞRENCİNİN ÖĞRENİM GÖRDÜĞÜ FAKÜLTELERE GÖRE  
KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE  
İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....113
10. ÖĞRENCİLERİN KALDIĞI YERE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN  
ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE  
YORUMLAR .....116
11. ÖĞRENCİLERİN KALDIĞI SEMTE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN  
ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE  
YORUMLAR.....117
12. ÖĞRENCİLERİN BABALARININ ÖĞRENİM DÜZEYİNE GÖRE  
KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE  
İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....119
13. ÖĞRENCİLERİN ANNELERİNİN ÖĞRENİM DÜZEYİNE GÖRE  
KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE  
İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....121
14. ÖĞRENİM KREDİSİ ALMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL  
SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN  
BULGULAR VE YORUMLAR.....122

15.	BURS ALMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR .....	123
16.	ÖĞRENİM HAYATI SIRASINDA ÇALIŞMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR .....	124
17.	ÖĞRENCİLERİN AİLELERİNİN YAŞAMIŞ OLDUĞU BÖLGEYE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....	125
18.	ÖĞRENCİLERİN AİLELERİNİN KAZANÇ DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR.....	126
<b>BÖLÜM VI SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER.....</b>		<b>129</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>		<b>135</b>
<b>EKLER.....</b>		<b>140</b>

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. İzmir de Yer Alan Üniversitelerin Öğrenci Sayıları.....	9
Tablo 2. Fakültelere Göre Anket Uygulanan Öğrenci Sayısı.....	12
Tablo 3. Sayım Yıllarına Göre Kentsel Kırsal Nüfuslar ve Yıllık Artış Oranları 1927-1950.....	23
Tablo 4. Nüfus Sayım Yıllarına Göre Kentsel ve Kırsal Nüfus Oranları.....	24
Tablo 5. Türkiye’de Bölgelere Göre Kent ve Köy Nüfusu ve Yıllık Artış Hızı.....	26
Tablo 6. Coğrafi Bölgelerin Kentleşme Düzeyleri ( % ).....	32
Tablo 7. 1950-2000 Yılları Arasında Metropol Kentlerdeki Nüfus Oranları %.....	34
Tablo 8. Türkiye’de Gecekondu ve Gecekondu Nüfus.....	37
Tablo 9. Yerleşim Yerleri Arasında Göç Eden Nüfus.....	39
Tablo 10. Yıllara Göre Bina ve Konut Sayıları.....	40
Tablo 11: Yıllara Göre Enflasyon-Kira Artışı Karşılaştırması.....	41
Tablo 12. Bazı Dünya Kentlerindeki Raylı Ulaşım Sistemi Uzunlukları.....	43
Tablo 13. Belediyelerin Atıksu Göstergeleri.....	48
Tablo 14. Toplanan Katı Atıkların İçerisinde Yer Alan Maddeler.....	50
Tablo 15. Türkiye de İşlenen Suçların Zaman Sıklığı (2006).....	52
Tablo 16 İzmir Şehir ve Köy Nüfusu.....	57
Tablo 17. 1990–2000 Yıllarında İzmir’de Nüfusun Değişimi.....	63
Tablo 18. 2005 Yılında İzmir’de Nüfus ve Konut Dağılımı.....	64
Tablo 19. İzmir Anakent Sınırları İçinde Kalan Gecekonduların İlçelere Dağılımı...66	
Tablo 20. İzmir’de Konut İhtiyacı(1990).....	68
Tablo 21. İzmir de Toplu Konut Uygulamaları.....	69
Tablo 22. ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin Teknik Özellikleri.70	
Tablo 23. ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin Nitelikleri.....71	
Tablo 24. ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin İşletme Bilgileri ...71	
Tablo 25. 2005 Yılı İskelelere ve Aylara Göre Yolcu Dağılımı.....75	
Tablo 26 Hava Kirliliği Denetim Ekibince 1999-2005 Yılları Arasında Yapılan Denetimler ve Sayıları.....77	
Tablo 27. İzmir İline Ait Yıllara Göre Aylık SO <sub>2</sub> (Kükürtdioksit) Ölçüm Değerleri (G/M <sup>3</sup> ).....78	

Tablo 28. İzmir’de Belli Noktalarda Yapılan Gürültü Ölçüm Sonuçları.....	82
Tablo 29. Eğlence Yerleri Denetim Ekibinin 2004–2005 Yılı İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar.....	84
Tablo 30. Motor Kaynaklı Gürültü Kontrol Ekibinin 2002–2005 Yılı İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar.....	85
Tablo 31. Kahvehane, İnternet Merkezi V.B. Gibi Yerlerde Gürültü Kontrol Ekibinin 2003–2005 Yıl İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar.....	85
Tablo 32. Harmandalı Depolama Tesisi ve Uzundere Kompost Fabrikasına Gelen Çöp Türleri ve Miktarları (Ocak 2004-Eylül 2004).....	87
Tablo 33. Uzundere Kompost Tesisine Gelen Atık Miktarı.....	88
Tablo 34. 2005 Yılı Harmandalı Düzenli Atık Depolama Alanında Aylara Göre Bertaraf Edilen Atık Miktarları.....	88
Tablo 35. Uzundere Kompost Tesisinde Geri Kazanılan Atık Miktarı (2005).....	89
Tablo 36. Harmandalı Düzenli Atık Depolama Tesisinde 2005 Yılında Bertaraf Edilen Atık Miktarları ve Gelirleri.....	89
Tablo 37. Transfer İstasyonlarının 2005 Yılı Atık Verileri (Kg).....	90
Tablo 38. Suç Türüne Göre Cezaevine Giren Kadın Hükümlüler, 2003.....	91
Tablo 39. Suç Türüne Göre Cezaevine Giren Erkek Hükümlüler, 2003.....	92
Tablo 40. Yaş Grubuna Göre Cezaevine Kadın Giren Hükümlüler (2003).....	93
Tablo 41. Yaş Grubuna Göre Cezaevine Erkek Giren Hükümlüler (2003).....	93
Tablo 42. Daimi İkametgâh ve Öğrenim Durumuna Göre Cezaevine Giren Hükümlü Sayısı (2003).....	94
Tablo 43. Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları...97	97
Tablo 44. Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	98
Tablo 45. Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	98
Tablo 46. Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	99

Tablo 47. Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	100
Tablo 48 Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	100
Tablo 49. Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	101
Tablo 50. Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	102
Tablo 51. Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	102
Tablo 52. Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	104
Tablo 53. Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	104
Tablo 54. Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	105
Tablo 55. Öğrencilerin Yararlanmış Olduğu Ulaşım Araçları ve Kullanma Öncelikleri.....	105
Tablo 56. Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	106
Tablo 57. Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	106
Tablo 58. Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	107
Tablo 59. Öğrencilerin Okul Dışı Zamanlarda Gezmeye Gittiği Yerler ve Gitme Sıklıkları.....	108
Tablo 60. Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları...109	109
Tablo 61. Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	109
Tablo 62. Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	110

Tablo 63. Bayan ve Erkek Öğrencilerin Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları.....	111
Tablo 64. Cinsiyete Göre Öğrencilerin Kentsel Sorunlardan Etkilenme Durumları.....	112
Tablo 65. Öğrencilerin Yaş Grubuna Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	112
Tablo 66. Öğrencilerin Yaş Grubuna Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	113
Tablo 67. Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakültelere Göre Kentsel Sorunların ile Etkisi İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları...	114
Tablo 68. Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakültelere Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları .....	114
Tablo 69. Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakültelere Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	115
Tablo 70. Öğrencilerin Kaldığı Yere Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	116
Tablo 71. Öğrencilerin Kaldığı Yere Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	117
Tablo 72. Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	118
Tablo 73. Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	118
Tablo 74. Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	119
Tablo 75. Babalarının Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	120
Tablo 76. Babalarının Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	120
Tablo 77. Annelerinin Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	121
Tablo 78. Annelerinin Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	122



Tablo 79. Öğrenim Kredisi Alan Öğrenciler ile Almayan Öğrencilerin, Kentsel Sorunların Etkisi İle İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları.....	122
Tablo 80. Burs Alan Öğrenciler İle Almayan Öğrencilerin, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları.....	123
Tablo 81. Öğrenim Hayatı Sırasında Çalışmaya Devam Eden Öğrenciler İle Çalışmayan Öğrencilerin Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları .....	124
Tablo 82. Ailelerinin Yaşamış Olduğu Bölgeye Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	125
Tablo 83. Ailelerinin Yaşamış Olduğu Bölgeye Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	126
Tablo 84. Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları.....	127
Tablo 85. Öğrencilerin Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları.....	127
Tablo 86. Öğrencilerin Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları.....	128

**HARİTALAR LİSTESİ**

Harita 1. Çalışma Alanı Lokasyon Haritası .....	10
Harita 2: Buca'da Yer Alan Yüksek Öğretim Kurumları ve Devlet Yurtlarının Yerleri.....	11
Harita 3: 1970'li Yıllarda Kentsel Arazi Kullanımı.....	59
Harita 4: 1980'li Yıllarda İzmir Kent Alanı Ve Kent İçi Arazi Kullanımı .....	60
Harita 5: 1990'lı Yıllarda İzmir Kent Alanı Ve Kent İçi Arazi Kullanımı .....	62
Harita 6 İzmir Ulaşım Sistemi.....	74
Harita 7 İzmir İçme Suyu ve Atık Su Şebekesi.....	80

**ŞEKİLLER LİSTESİ**

Şekil 1. İzmir'in İçme ve Kullanma Suyu Kaynakları.....	79
Şekil 2: Öğrencilerin Kaldığı Yerler.....	103
Şekil 3: Öğrencilerin Kaldığı Yerlerin Bulunduğu Semtler.....	103
Şekil 4: Cinsiyete Göre Öğrencilerin Kaldığı Yerler.....	110

## ÖZET

Coğrafi şartların uygun olduğu, verimli toprakların ve su kaynaklarının bulunduğu yerler insanların buralarda toplanmasını sağlamıştır. Zaman içerisinde bir bölgede toplanan insanların temel ihtiyaçlarının karşılanması, çevredeki doğal kaynakların kullanılması ve iş bölümü (mesleklerin oluşumu) sayesinde oluşmuştur.

Bu şekilde ortaya çıkan kentler; dünya nüfusunun artması ve gelişmelere bağlı olarak nüfusun büyük çoğunluğunu bünyesinde toplamıştır. Kentleşmenin hızlı ve plansız olduğu kentlerde; çarpık kentleşme sorunları (göç, plansız kentleşme, gecekondular), konut, ulaşım, güvenlik, çevre sorunları gibi çözülmesi zor kentsel sorunlar ortaya çıkmıştır.

İzmir, çok eski bir tarihte kurulmuş bir liman kentidir. Kent Yunan işgali döneminde yakılması ve 1950'lere kadar ülkenin ekonomik sorunlarının olması nedeniyle planlı bir şekilde büyüyememiştir. 1950'lerden sonraki ekonomik ve sosyal gelişmelere bağlı olarak İzmir çok fazla göç almış, konut alanları ve ekonomik merkezler düzensiz olarak kurulmuştur. Bu nedenle İzmir'de kentsel sorunlar önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yapılan çalışmadaki amaç kentleşme sorunlarının, büyük çoğunluğu diğer illerden İzmir'e gelerek farklı yerlerde kalan öğrencilere olan etkisini belirlemektir. Araştırma sonucunda elde edilen sonuçlara göre, kentsel sorunlar ile ilgili çözüm önerileri yapılmıştır.

Araştırma sırasında; TÜİK verilerinden, İ.B.B.nin çalışmalarından, İzmir Çevre İl Müdürlüğü'nün yayınlarından ve ilgili kaynaklardan yararlanılmıştır. Kentsel sorunların etkisini belirlemek amacıyla üniversite öğrencilerine (500 öğrenci) anket uygulanmıştır. Genel istatistikî bilgiler ve anket verileri, Excel ve SPSS 13.00 programları yardımıyla tablollaştırılıp, analizleri yapılarak yorumlanmıştır.

Araştırma sonunda öğrencilerin büyük bir çoğunluğunun kentsel sorunlardan orta düzeyde etkilendiği belirlenmiştir. Alt problemlere göre değerlendirildiğinde ise; çarpık kentleşme sorunlarının (nüfus artışı, göç, gecekondü, plansız kentleşme v.b.), konut sorununun, çevre sorunlarının, ulaşım ve güvenlik sorununun öğrencilerin büyük çoğunluğunu orta düzeyde etkilediği belirlenmiştir. Ayrıca kentsel sorunların etkisinin öğrencilerin, kişisel ve sosyal niteliklerine göre farklılaştığı belirlenmiştir. Sorunların bilgilendirme ve alınacak tedbirlerle çözülebileceği değerlendirilmektedir.

## ABSTRACT

The places where the geographical conditions are suitable and which have sufficient water supplies and a highly fertile soil had ensured people to gather around them.

Meeting the fundamental needs of people who gathered around in a field through time had only been possible by the use of the natural resources around and division of labour (also, with the emergence of new occupations).

The cities which came up in this way had collected the majority of the population in their structure with relation to the boom in the world population and other factors.

In the cities, where the urbanization is fast and unplanned, existed some crucial insoluble problems, such as squattering, housing, transportation, security, immigration, environmental problems and other general urbanization problems. Izmir is a harbour city that was founded many years ago. It couldn't develop systematically because of Greece invasion and demolition during the Independence war and for the financial problems until 1950s. Large number of people immigrated to Izmir after 1950s with the development of economic and social changes and this led to new housing problems as well as randomly scattered financial centers.

For this reason, unplanned urbanization problems are still there and facing us in Izmir. The aim of this study is to find out the effects of this unplanned. New solutions are suggested according to the results that are obtained from this research.

During this research, data from Turkish Institute of Statistics (TÜİK), Municipality of Izmir (İ.B.B), publications of Head of Izmir Environmental Affairs and other related publications were used. A survey was applied on 500 university students with the purpose of defining the effects of unplanned urbanization and

survey outcomes were tabled and assessed with the help of Excel and SPSS 13.00 programs.

At the end of the survey, it was defined that the great majority of the university students were affected on a medium scale by the unplanned urbanization problems. When assessed according to the lower problems (boom in the population, immigration, squatting, unplanned building construction...etc), housing, environmental problems, transportation and security problems affected the students on a medium scale. Besides, it was found out that the effect of urbanization problems varies from student to student according to their individual and social qualities. In conclusion, it is evaluated that these problems can be solved by informing the students and taking the necessary precautions.

# BÖLÜM 1

## 1.GİRİŞ

### 1.1. Problem Durumu

Türkiye de kentleşme ve kentleşmeye bağlı sorunlar 1950 yılından sonra başlar. Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar kırsal ve kentsel nüfus doğal artışına devam etmiştir.

Tarımda makineleşme, karayollarının yapılması, kırsal kesimdeki şartların zorlaşması ve kentlerin cazibesinin artması köyden kente göçü hızlandırmış ve beraberinde Türkiye de son elli yılda hızlı bir kentleşme süreci yaşanmasına neden olmuştur.

Gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Türkiyede de; ekonomik yetersizlikler ve kanuni tedbirlerin azlığı zaman içerisinde özellikle büyük kentlerde kentsel sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Türkiye de genel olarak; çarpık kentleşme sorunları (göç, gecekondular ve plansız kentleşme), konut sorunu, ulaşım sorunu, çevre sorunları ve güvenlik sorunu gibi kentsel sorunlar yaşanmaktadır.

Kentlerde yaşayan insanlar yaşamlarındaki; etkinliklere ve ihtiyaçlara göre kentsel sorunlardan farklı derecelerde etkilenmektedirler. Üniversite öğrencileri her gün kentsel yaşama yoğun olarak katıldıkları için kentsel sorunlardan çok fazla etkilenmektedirler. Bu nedenle kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisinin belirlenmesi ve elde edilen sonuçlara göre çözüm önerilerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

### 1.2. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950 yılına kadar Türkiye’de kentleşme çok yavaş olmuştur. Bu dönemde kırsal nüfus yoğunluğu kentsel nüfus yoğunluğundan yüksektir. II. nci Dünya Savaşının sona ermesi ve dünyadaki ekonomik hareketlere



bağlı olarak 1950 yılından sonra Türkiye’de kentleşme çok hızlanmıştır. Tarımda makineleşme, kırsal kesimdeki yaşam şartlarının zorlaşması ve kentlerdeki iş olanaklarının çekiciliği kentlerin göç almasına ve hızla büyümesine neden olmuştur.

Türkiye geliştirmekte olan bir ülke olduğu için ekonomik yeterlikleri ve siyasal yapısı planlı bir kentleşme oluşumuna imkân vermemiştir. Buna bağlı olarak ta her geçen gün büyüyerek devam eden kentsel sorunlar ortaya çıkmıştır.

Kent içi nüfus yoğunluğunun ve sanayi tesislerinin semtlere dağılımındaki dengesizliği, beraberinde kentsel sorunların farklı derecede büyümesine neden olmuştur. Türkiye’deki kentlerde 1950’li yıllardan itibaren; çarpık kentleşme sorunları (göç, plansız kentleşme, gecekondu), konut, ulaşım, güvenlik, çevre sorunları gibi çözülmesi zor kentsel sorunlar yaşanmaya başlamıştır.

Türkiye’de üniversitelerin büyük çoğunluğu kentlerde yer almaktadır. Eğitim amacıyla yaşadıkları yerlerden kentlere gelen öğrenciler eğitim sorunlarının yanında kentsel sorunlarla da uğraşmaktadır. Üniversiteler kurulurken okul tesisleri ile yurt ve sosyal tesislerin birbirinden uzak ya da yetersiz yapılması öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmesine neden olmaktadır. Ayrıca öğrencilerin ekonomik yönden yetersiz ve kentte yalnız olmaları kentsel sorunlardan etkilenme derecelerini arttırmaktadır.

Gelişmiş bir il olmasına rağmen İzmir’de öğrenim gören üniversite öğrencileri de kentsel sorunlardan çeşitli derecede etkilenmektedir. Öğrencilerin yaşamış olduğu bu sorunların etkisini belirlemek ve çözüm yollarını araştırmak amacıyla coğrafya biliminin temel prensiplerinden yararlanmanın uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### 1.3. Araştırmanın Problemi ve Alt Problemleri

Araştırmanın problemi “İzmir’deki kentsel sorunların üniversite öğrencileri üzerindeki etkisi Buca örneğinde ne düzeydedir?” Araştırmanın alt problemleri ise şunlardır;

1. Kentsel sorunlar üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
2. Çarpık kentleşme sorunları (gecekondu, hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme) üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
3. Konut sorunu üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
4. Ulaşım sorunu üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
5. Çevre sorunları üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
6. Güvenlik sorunu üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilemektedir?
7. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin cinsiyetine göre değişmekte midir?
8. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin yaşına göre değişmekte midir?
9. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin öğrenim gördüğü fakülteye göre değişmekte midir?
10. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencilerin kaldığı yere göre değişmekte midir?
11. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencilerin yaşadığı semte göre değişmekte midir?
12. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin babasının öğrenim durumuna göre değişmekte midir?
13. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin annesinin öğrenim durumuna göre değişmekte midir?
14. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin öğrenim kredisi alma durumuna göre değişmekte midir?
15. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin burs alma durumuna göre değişmekte midir?

16. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin çalışmaya devam etme durumuna göre değişmekte midir?
17. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin ailesinin yaşamış olduğu bölgeye göre değişmekte midir?
18. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin ailesinin kazanç durumuna göre değişmekte midir?

#### 1.4. Sayıtlar/Varsayımlar

1. Özel Üniversite de öğrenim gören öğrenciler kentsel sorunlardan daha az etkilenmektedirler.
2. Öğrenciler ankette yer alan soruları samimi ve doğru cevaplamışlardır.

#### 1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırma, İzmir Buca da yer alan Dokuz Eylül Üniversitesine bağlı; Eğitim Fakültesi, Hukuk Fakültesi, İşletme Fakültesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Mühendislik Fakültesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ve Mimarlık Fakültesinde öğrenim gören öğrencilerle sınırlı tutulmuştur.

#### 1.6. Tanımlar

**Cürüm:** Kötü bir niyetle işlenen, bireylerin ve toplumun hukukunu doğrudan ve ağır bir şekilde ihlal eden suçlara denir. (Yücel, 1986:16)

**Gecekond:** Şehrin kenar semtlerinde kurulan fakat sosyal ve ekonomik bakımdan şehir hayatına bağlı yerleşme şeklidir. (Sezal, 1992:57)

**Gürültü kirliliği:** İstenmeyen, uyumsuz ve düzenli olmayan seslere denir.

**Kabahat:** Kötü niyeti olmayan kişilerce yapılan, bireylere ve topluma hafif zararlar veren suçlara denir. (Yücel, 1986:16)

**Kasaba:** Nüfusu 2000 ile 20000 arasında olan yerleşim yerlerine denir.

**Kent:** Nüfusu 20000'den fazla olan yerleşim yerlerine denir.

**Kent:** Mal ve hizmetlerin; üretim, dağıtım ve tüketimi sürecinde toplumun sürekli olarak değişen gereksinimlerini karşılamak için ortaya çıkan ve sürekli gelişerek ihtiyaçların karşılanmasını sağlayan yapıdır. (Keles, 2004:16)

**Kent:** işgücünün tarım dışı sektörlerde çalıştığı yerleşim yerlerine denir. (Sezal,1991:22)

**Kentleşme:** Bir yerleşmede tarımsal olmayan üretim oranının artması ve sektörler arasında; koordinasyonun, bütünleşmenin ve büyümenin sağlanması sürecidir.

**Konut :** Bir aile veya beraber yaşayan kimselerden teşekkül eden bir grup veya yalnız yaşayan kimse tarafından işgal edilen bir oda ya da odalar grubundan oluşan bağımsız yapılara denir (Ertan, 1996;1).

**Köy:** Nüfusu 200'den az olan yerleşim yerlerine denir.

## 2. İLGİLİ YAYIN VE ARAŞTIRMALAR

**AY, YUSUF (2004),** “İç Göç-Suç İlişkisi: Mersin Örneği” isimli araştırmasında iç göç ile suç arasındaki ilişkiyi Mersin ili örneğinde belirlemeye çalışmıştır. İç göç ile mala karşı işlenen suçlar arasında kuvvetli bir bağlantı olduğu sonucuna ulaşmıştır.

**AYAN, Şahin (1993),** “Şehirleşme ve Gecekondu” isimli araştırmasında, Türkiye de şehirleşme ve şehirleşmenin gelişimini, şehirleşmenin gelişimine etki eden sosyolojik etkenleri açıklamıştır. Ayrıca Türkiye deki gecekondu meselesini sebep-sonuçları ve kanuni boyutları ile değerlendirmiştir.

**ERKAN, Rustem (2002)**, “ Kentleşme ve Sosyal Değişme” adlı eserinde; yerleşim birimlerinin ortaya çıkışını, kentlerin oluşumunu ve kentleşmenin nedenlerini, Türkiye de kentleşmenin tarihsel gelişimini tarihsel süreç içerisinde açıklamıştır. Ayrıca Türkiye de kentleşmenin nedenlerini ve beraberinde gelişen sorunları, ayrıntıları ve örnek istatistikî değerleri ile ortaya koymuştur.

**HEPBİLDİKLER, Ümran (1993)**, “İzmir Yerleşim Alanında Toplumun Çevre Sorunları ve Çözümlerine İlişkin Bilinci Üzerine Araştırmalar” isimli çalışmasında, İzmir’in çeşitli semtlerinde araştırma yapmış ve vatandaşların; temiz, düzenli yeşil alanı fazla ve sakin bir çevrede yaşamak istediklerini belirlemiştir. Ayrıca araştırmaya katılanların, atıkların geri dönüşüm yoluyla değerlendirilmesi (% 97,5) görüşünde olduğunu, fakat % 20,4’nün kullanmış olduğu eşyaları (cam, kâğıt) ayrıştırarak geri kazanım imkânı sağladığını belirlemiştir.

**KARADAĞ, Arife (1998)**, “Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir” adlı doktora çalışmasında, İzmir’in kurulduğu yerin coğrafi özelliklerini ve kuruluştan günümüze kentsel gelişimi açıklamıştır. Hızlı kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan sorunları; nüfus artışı ve demografik sorunlar, yerleşim sorunu, doğal çevre sorunları, belediye hizmetleri ve sosyal yaşama ilişkin sorunlar olarak gruplandırmış ve ayrıntıları ile değerlendirmiştir.

**KARADAĞ, Arife (2000)**, “Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir” adlı eserinde, İzmir’in kurulduğu yerin coğrafi özellikleri ve İzmir kentinin kuruluşundan günümüze kadar olan kentsel gelişimi tarihsel süreç içerisinde ayrıntılı olarak değerlendirmiştir. Doğal ve beşeri koşulların İzmir kentinin kenti’nin gelişimine etkisi açıklanmıştır. Ayrıca süreç içerisinde kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkan sorunları, gelişim aşamalarına göre ortaya koymuştur.

**KELEŞ, Ruşen (2004)**, “Kentleşme Politikası” adlı eserinde, kentleşmenin Dünya da ve Türkiye de gelişimini bütün boyutları ile değerlendirmiştir. Kentleşmenin sağlıklı bir şekilde olması için gereken bütün yöntem ve teknikler ile kanuni yaklaşımlar ayrıntılı olarak sunmuştur. Ayrıca kentleşme sorunlarını bütün

ayrıntıları ile açıklamıştır.

**KODAL Ö.Erdem (2002)**, “İzmir Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Hizmetleri ve Metro Yönetimi” isimli araştırmasında, İzmir’in ekonomik ve bürokratik nedenlerden dolayı planlı bir şekilde gelişmediğini belirlemiştir. Ayrıca yapılan ulaşım etüt çalışmalarında; toplu taşıma oranı % 40 olduğunu, toplu taşıma içinde banliyö ve denizyollarının payının % 2,5 olduğunu, otomobil, dolmuş, taksi ve minibüs sistemlerinin trafik içindeki düzeninin sağlıklı olduğunu, yolculuk isteminin % 42’sinin sabah ve akşam pik saatlerde olduğunu belirtmektedir.

**KORNOŞOR, Murat (2002)**, “İzmir’de Toplu Taşıma Hizmeti Olarak Deniz Ulaşımının Gelişimi ve Önemi” isimli araştırmasında, İzmir’in kent içi ulaşım sisteminin yetersiz olduğunu belirlemiştir. İzmir’de toplu taşıma sisteminin geliştirilebilmesi için “Kara-deniz taşımacılığı master planı hazırlanması gerektiğini önermektedir.

**KÖRHASAN, Meryem (2005)**, “Buca’da Nüfusun Sosyo-Ekonomik Özellikleri ve Eğitim Üzerindeki Etkileri” isimli araştırmasında; Buca’da nüfusun sosyo-ekonomik özellikleri ve eğitim üzerindeki etkisini belirlemeye çalışmıştır. Buca ilçesinin göç alma durumunu, göç eden ailelerin; ekonomik ve sosyal özelliklerini ve bu durumun eğitime etkilerini bütün yönleri ile değerlendirmiştir.

**LÜLECİ, Emel (2000)**, “İzmir’in Bornova İlçe Merkezinde Gürültü Düzeyleri Belirlenerek Gürültü Haritasının Oluşturulması” isimli uzmanlık tezi çalışmasında, İzmir’in Bornova ilçe merkezinde gürültü kontrol yönetmeliğine göre izin verilen gürültü düzeyinin çok üzerinde gürültü olduğunu belirlemiştir. Gürültü kirliliğinin okulların açık olduğu dönemde gündüz vakti en yüksek seviyeye ulaştığını tespit etmiştir.

**OBAN (ÇAKICIOĞLU) Raziye (2000)**, “İzmir Anakent İlçelerine Bağlı Kır Yerleşmelerinin Kır-Kent Bütünleşmesindeki Konumları ve Yapısal Analizi” isimli araştırmasında, İzmir’in kurulduğu yerin jeolojik ve coğrafik özelliklerini

açıklamıştır. İzmir’deki kentleşme sürecini tarihsel gelişime bağlı olarak ortaya koymuştur. İzmir’in büyüme yönlerini nedenleriyle açıklamıştır.

**ŞENER, Muharrem (1994)**, “Büyük Kentlerin Gecekondu Bölgelerindeki Sosyo-Ekonomik Yapının Suç Olgusuna Etkileri (İzmir Büyükşehir Belediyesi Yönetimi Alanında Konak İlçesi İçin Bir Yaklaşım” adlı araştırmasında, Türkiye deki kentleşme hareketini ve gecekondulaşma sürecini açıklamıştır. İzmir’deki gecekonduların alansal gelişimini incelemiş ve buralarda yaşayanların sosyo-ekonomik durumları ile suça yönelme arasındaki ilişkiyi anket çalışması ile ortaya koymaya çalışmıştır.

**UÇANLAR, C. Murat (1998)**, “ İzmir’in Coğrafik Yapısı ve Tarih İçinde Kent Gelişiminin Çevre Sorunları Açısından İncelenmesi” isimli araştırmasında, doğal çevre ile kent arasındaki etkileşimi ve kent-çevre ilişkisini açıklamıştır. Ayrıca İzmir’in kurulduğu yerin coğrafi özelliklerine bağlı olarak kentsel gelişimi ve ortaya çıkan sorunları belirlemeye çalışmıştır.

**YAREN, S. Şehnaz (2002)**, “Sağlıklı Kentleşme: Göstergeler ve Örnek Kent Bazında Karşılaştırmalı Analiz” isimli araştırmasında kentleşmenin tarihsel gelişimini ve Türkiye’deki kentleşme durumunu açıklamıştır. Ayrıca sağlıklı bir kentleşme için gerekli olan ekonomik şartları ve temel yaklaşımları belirlemeye çalışmıştır.

### 3. YÖNTEM

#### 3.1. Araştırmanın Modeli:

Araştırma tarama modeli kullanılarak yapılmıştır. Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisini belirlemek amacıyla anket uygulanmıştır. Anketlerden elde edilen veriler: t-testi, Varyans Analizi (Oneway Anova) ve Scheffe testleri uygulanarak değerlendirilmiştir. Araştırma betimsel bir çalışmadır. Yapılan çalışmada kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisini belirlemek

amaçlanmıştır. Ulaşılan sonuçlara göre çözüm önerileri belirlenmiştir.

### 3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi:

Araştırmanın evrenini, İzmir'deki üniversitelerde öğrenim gören öğrenciler oluşturmaktadır.

İzmir'de Türkiye'nin en eski ve büyük üniversitelerinden Dokuz Eylül Üniversitesi ve Ege Üniversitesi yer almaktadır. Ayrıca özel üniversitelerden Ekonomi Üniversitesi ve Yaşar üniversitesi de İzmir de bulunmaktadır. İzmir deki üniversitelerde öğrenim gören öğrenci sayıları tablo 1 de yer almaktadır.

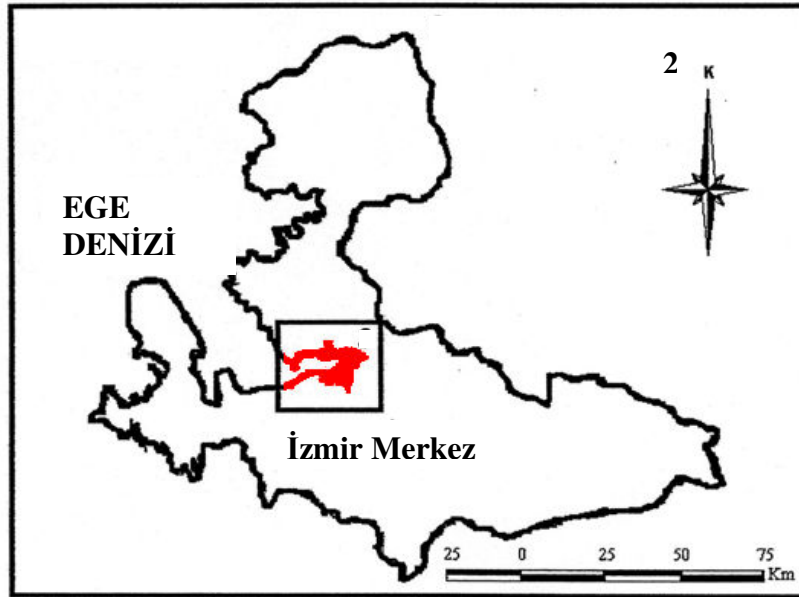
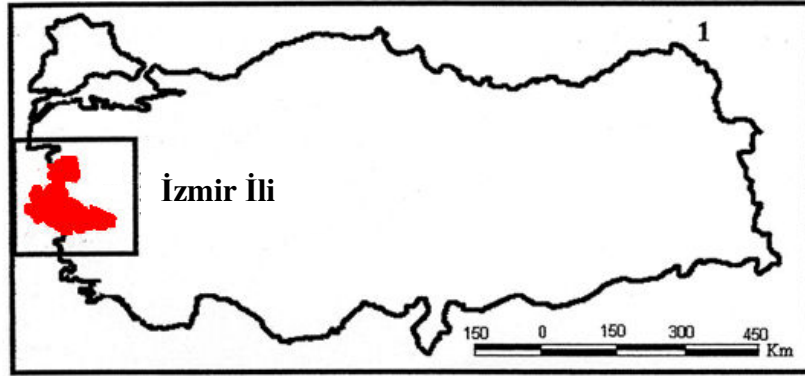
Ege Üniversitesine bağlı fakülteler ve sosyal tesisler Bornova da yer almaktadır. Dokuz Eylül Üniversitesine bağlı fakülte ve sosyal tesisler; Buca, Balçova ve Narlıdere de yer almaktadır. Ekonomi Üniversitesi Balçova da küçük bir arazi üzerinde kurulmuştur. Yaşar Üniversitesi Bayraklıda bulunan yeni kurulmuş bir üniversitedir.

**Tablo 1**  
**İzmir de Yer Alan Üniversitelerin Öğrenci Sayıları**

Üniversite	Öğrenci Sayısı
Ege Üniversitesi	38769
Dokuz Eylül Üniversitesi	36076
Ekonomi Üniversitesi	4513
Yaşar Üniversitesi	1755



Harita 1. Çalışma Alanı Lokasyon Haritası



**Harita 2 Buca'da Yer Alan Yüksek Öğretim Kurumları ve Devlet Yurtlarının Yerleri (KÖRHASAN, 2000'den Yararlanılarak Hazırlanmıştır.)**



Çarpık kentleşmenin fazla olması, farklı özellikte fakültelerin bulunması, yerleşkelerin kentsel yaşamla bağlantılı olması, İzmir kent merkezi ve diğer ilçelere nispeten uzak olması nedeniyle aştırma için Buca örnek olarak seçilmiştir.,

Örneklemin seçilmesin de öğrencilerin İzmir’de kalış süresi ve kentsel sorunlarla karşılaşma olasılığı dikkate alınmıştır. Bu nedenle örneklem, fakültelerin 4’ncü sınıf öğrencilerinden seçilmiştir. Anket uygulanacak öğrenciler belirlenirken fakülte ve bölümlerin dördüncü sınıfında öğrenim gören öğrenci sayısına göre bir oranlama yapılmış ve toplam 500 öğrenciye anket uygulanmıştır. Fakültele göre anket uygulanan öğrenci sayısı tablo 2’de yer almaktadır.

**Tablo 2**  
**Fakültele Göre Anket Uygulanan Öğrenci Sayısı**

Yerleşke/Kampus	Fakülte	Anket Uygulanan Öğrenci Sayısı
Dokuz Çeşmeler Kampusu	Hukuk Fakültesi	30
	İktisadi İdari Bilimler Fakültesi	127
<b>Toplam</b>		<b>157</b>
Tınaztepe Yerleşkesi	Mimarlık Fakültesi	16
	Mühendislik Fakültesi	40
	İşletme Fakültesi	42
	Fen Edebiyat Fakültesi	43
<b>Toplam</b>		<b>141</b>
Buca Kampusu	Eğitim Fakültesi	202
<b>Toplam</b>		<b>202</b>
<b>Genel Toplam</b>		<b>500</b>

### **3.3. Veri Toplama Araçları:**

Araştırma sürecinde verileri toplamak amacıyla kullanılan anket; kimlik bilgileri ve genel konular ile kentleşme sorunları bölümünden oluşmaktadır (EK-1).

#### **3.3.1. Kimlik Bilgileri ve Genel Konular:**

Bu bölüm altmışbir maddeden oluşmaktadır. Sorular öğrencilerin; cinsiyet, okuduğu fakülte, kaldığı yer ve semt, ailesinin özellikleri ve nitelikleri, günlük yaşamındaki etkinlikleri ve tercihleri ile ilgilidir.

##### **3.3.2.1. Kentleşme Sorunları Bölümü:**

Kentleşme sorunları bölümü elli sorudan oluşmaktadır. Sorular hazırlanmadan önce literatür taraması yapılmış ve benzer araştırmalar incelenmiştir. Araştırma konusu ile ilgili çalışmaları olan iki öğretim görevlisinin görüşlerine başvurulmuştur. Hazırlanan sorular ölçme ve değerlendirme alanında uzman bir öğretim görevlisi ile değerlendirilerek uygulamaya hazır hale getirilmiştir. Bu aşamalarda ayrıca farklı fakültelerden öğrencilerin görüşlerine başvurulmuş, anketin kapsam ve geçerliliği belirlenmeye çalışılmıştır. Ölçek beşli Likert olarak oluşturulmuştur.

Kentleşme sorunları bölümünde; çarpık kentleşme sorunları, konut sorunu, ulaşım sorunu, güvenlik sorunu ve çevre sorunları ile ilgili sorular yer almaktadır.

### **3.4. Verilerin Toplanması:**

2006–2007 öğretim yılı Haziran ayında fakültelerin örneklem olarak belirlenen bölümlerine gidilerek, ders saatinde öğretim görevlileri aracılığıyla anket uygulaması yapılmıştır. Anketlerin uygulanması ile ilgili öğretim görevlilerine tanıtıcı bilgi verilmiştir. Anketlerin sağlıklı bir şekilde uygulanabilmesi için fakülte yöneticiliklerinden yazılı izin istenmiş (EK-2) ve anketler uygulandıktan sonra ilgili

öğretim görevlilerinden alınmıştır.

### **3.5. Verilerin Çözümlemesi ve Yorumlanması:**

Anket uygulaması yapıldıktan sonra anketler; fakültelere göre ayrılmış, eksik doldurulanlar iptal edilmiş ve kalanlar numaralandırılmıştır. Kodlama yapıldıktan sonra Bilgisayara, Excel programında veri girişi yapılmıştır. Veriler çözümleme yapılabilmesi için SPSS for windows 13.00 programı için gerekli olan kodlama sistemine göre tanımlanmıştır. Alt problemlere ilişkin bulguları belirlemek amacıyla, SPSS for windows 13.00 programı kullanılarak t-testi, Varyans analizi (Oneway Anova) ve Scheffe testleri verilerin geneline uygulanmıştır.

Verilerin değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılığın oluşup oluşmadığı p değerlerine bakılarak saptanmıştır.  $P > 0,05$  olduğunda anlamlı bir farklılığın olmadığı,  $P < 0,05$  olduğunda anlamlı bir farklılığın olduğu kabul edilmiştir.

## **BÖLÜM II**

### **KENT KAVRAMI, KENTLEŞME VE KENTLEŞME SORUNLARI**

#### **1. KENT KAVRAMI, KENTLEŞME VE KENTLEŞMENİN TARİHSEL GELİŞİMİ**

##### **1.1. Kent Kavramı ve Kentleşme**

Queen ve Carpenter kenti: yerine ve zamanına göre geniş sayılabilecek bir biçimde bir araya gelmiş ve birtakım ayırt edici özellikleri olan insanlar ve yapılar topluluğu olarak tanımlamaktadır. Wirth'e göre kent, toplumsal bakımdan benzerlik göstermeyen bir şeylerin oluşturduğu, temel olarak sürekliliği olan, yoğun nüfuslu geniş yerleşimlerdir. (Keleş, 2004:107)

Kentler, karmaşık yapısı ve birçok işleve sahip olması nedeniyle yönetsel, ekonomik ve toplumbilimsel açıdan farklı şekillerde tanımlanabilir. (Erkan, 2002:16) Belli bir yönetsel örgüt biriminin sınırları içerisinde kalan yerlere kent, dışındaki alanlara kır yerleşmesi denir. Nüfus miktarına göre; 20.000'den fazla nüfuslu yerlere kent, 2.000 ile 20.000 arasında nüfusu olan yerlere kasaba ve nüfusu 2.000'den az olan yerlere köy denmektedir. Ekonomik ölçütlere göre kent, mal ve hizmetlerin; üretim, dağıtım ve tüketimi sürecinde toplumun sürekli olarak değişen gereksinimlerini karşılamak için ortaya çıkan ve sürekli gelişerek ihtiyaçların karşılanmasını sağlayan yapıdır. (Keleş, 2004:16) Ekonomik fonksiyonlar açısından bakıldığında ise işgücünün tarım dışı sektörlerde çalışmasıdır. (Sezal, 1992:22)

Kentleşme genel anlamıyla, kent sayısının ve kentlerde yaşayan insan sayısının artmasıdır. Temel olarak, doğum ve ölüm oranlarından ziyade kırsal kesimden göçler nedeniyle kentlerin nüfusu hızla artmaktadır. (Keleş, 2004:21)

Kentleşme, kent ortaya çıktıktan sonra; kentlerdeki büyümeyi, yoğunlaşmayı, farklılaşmayı, değişmeyi açıklamaktadır. Buna bağlı olarak kentleşme, bir yerleşmede ya da bir ülkenin yerleşmelerinde tarımsal olmayan üretim oranının

artması ve sektörler arasında koordinasyonun bütünleşmesinin ve büyümenin sağlanması olayıdır.

Kentleşme sadece bir nüfus hareketi olmayıp toplumun ekonomik, sosyal ve kültürel yönden değişmesi olayıdır. Kentleşme geniş anlamıyla;

- Kırsal yerleşmelerin kente dönüşmesi, nüfusu kent olarak tanımlanan yerleşmeler de toplanması ile ortaya çıkan bir demografik yoğunluk olarak,
- Nüfusun tarım sektöründen endüstri ve hizmet sektörüne yönelmesi ve kazancın iş bölümünün artması süreci olarak,
- Fiziksel çevre değişimi ve organize hayat süreci olarak,
- Sosyal değişim süreci olarak,
- Yönetimsel değişim süreci olarak değerlendirilebilir. (Yaren, 2002:11)

Ekonomik yönden kentleşme, tarım üretiminden daha ileri bir üretim düzeyine geçiş olarak tanımlanabilir. Bu süreç işbölümünün ortaya çıkması ve farklı sektörlerin şehirlerde toplanmasına neden olur ve kırsal kesime göre şehirlerde hızlı bir büyüme yaşanır. (Keleş, 2004:22)

Sosyolojik olarak kentleşme, dar mekânlı bir cemiyet hayatından, kalabalık bir toplum hayatına geçiş olarak tanımlanabilir. (Sezal, 1992:22) Köydeki akrabalık ilişkileri kentlerde en aza inmektedir.

Kentleşme olgusunun en belirgin yönlerinden biri de, bir toplumsal değişme ve yeni bir biçimlenme süreci olmasıdır. Kentleşmeyle insanlar, yeni toplumsal ilişkiler, yönetsel ve yaşamsal açıdan organize olmuş topluluklar oluşturmaktadır. (Sencer, 1979:3)

## **1.2. Kentlerin Tarihsel Gelişimi**

Kentleşme sürecinin başlangıcı, genellikle uygarlığın da başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Kesin tarih söylenmemekle beraber araştırmacılar, insanların avcılık ve toplayıcılıktan tarımsal faaliyetlere geçmesi nedeniyle yerleşik hayata

geçmesini, belirli bir mekâna bağlanmasını kentleşmenin başlangıcı olarak kabul ederler. (Karaman, 1995:1)

Kentlerin oluşumu ve şehir hayatının başlaması, insanlık tarihi açısından ateşin bulunmasından sonraki çok önemli bir olay olarak değerlendirilebilir. (Göney, 1970:18)

Coğrafi şartların uygun olduğu, verimli toprakların ve su kaynaklarının bulunduğu yerler insanların buralarda toplanmasını sağlamıştır. Zaman içerisinde bir bölgede toplanan insanların temel ihtiyaçlarının karşılanması, çevredeki doğal kaynakların kullanılması ve iş bölümü (mesleklerin oluşumu) sayesinde mümkün olmuştur. (Göney, 1970:19)

İlk kentler, Neolitik çağın sonunda kişi ve toplum başına düşen üretimin büyük ölçüde artması sonucu yakın doğudaki; Mezopotamya, Peru ve Çin'deki Sarı Nehir boylarında ortaya çıkmıştır. M.Ö. 5000 ile 3000 yılları arasında ilk kentleşmeyi; tekerlekli taşıma araçları, karasaban, sulama kanalları ve metalleri işleme sanatının gelişmesi ile toplum hayatında; sosyal, fiziksel ve ekonomik değişiklikler oluşturarak sağlamışlardır. (İsbir, 1986:8, Erkan, 2002:37)

Antik çağların kentlerinin büyüklükleri ile ilgili kesin bilgiler olmamakla beraber, M.Ö. 6.yüzyılda Babil'in 350 bin ve iki yüzyıl sonra da Syrause'un 400 bin nüfuslu olduğu belirtilmektedir. (Keleş, 2004:23)

Doğu Avrupa'da kentleşme, M.Ö. 3000 ile 2000 yılları arasında yavaş yavaş ortaya çıkmaya başlamış ve sanat türleri meslek grupları ve ticaret ile birlikte gelişmiştir. Kuzey batı Avrupa'da ise teknolojinin gelişmesi ve ticaretin parayla yapılması ile gelişen Roma İmparatorluğu kentleşmenin oluşmasında büyük rol oynamıştır. (İsbir, 1982:123, Yaren, 2002:13)

Güvenlik nedeniyle surlarla çevrilmiş olan ortaçağ kentlerinde siyasal ve kültürel işlevler ya da tamamen ekonomik işlevler hâkimdir. 2 yy. da nüfusu 100



binden fazla olan kent sayısı çok azdır. 15 yüzyılda Londra ve Brüksel'in nüfusları 40.000 civarındadır. (Keleş, 2004:23)

İslam kültürünün benimsendiği kentlerde, İslam dininin kentin mekânsal yapısını belirlediği ve caminin; kültürel, eğitimsel, dinsel fonksiyonlarından dolayı kenti biçimlendiren en önemli öge olduğu ileri sürülmektedir. (Aktüre, 1918:8, Erkan, 2002:76)

Sanayi devrimi, kentleşme sürecinde gelişmeyi etkileyen önemli bir aşamadır. Özellikle İngiltere'de sanayi alanındaki yeni buluşlar, tarım alanındaki ilerlemeler ve mülkiyetle ilgili yeni gelişmeler, kırsal kesimden sanayi bölgelerine göçe neden olmuştur. (Karaman, 1995:3)

Sanayi devriminin başlangıcında, kentlerin ekonomik yapısında; kent soylular, tüccarlar ve bankacılar önemli rol oynamaktaydılar. Gelişen ticaret yaşamı ve makineleşme kentlerin geleneksel yapısını ve şeklini değiştirmiştir. Hammadde ve enerji kaynaklarının bulunduğu yerler ise insan gücünün kolay bulunduğu ve ucuz olduğu yerler tüm sanayi kollarını kendisine çekmiştir. Zaman içerisinde sanayi kentleri, işçi kentleri ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle kentleşme, sanayileşmenin bir yan ürünü olarak da görülebilir. (Keleş, 2004:24)

Kentleşme, 20. yüzyılın ayırt edici özelliklerinden biri olmuştur. Gelişmiş olsun, gelişmekte olsun, kapitalist olsun, sosyalist olsun bütün ülkeler kentleşme sürecinin bütün sonuçları ile karşı karşıya kalmışlardır. Dünya nüfusu 1800'de 990 milyon iken, 1900'de 1 milyar, 1960'da 3,3 milyara, 1980'de 4,5 milyara, 1999'da 6 milyara yükselmiştir. (www.gençbilim.com.) Buna bağlı olarak ta kentleşmenin çok daha büyük hızla büyüdüğü görülmektedir. 1800 yılında 15 milyon olan kent nüfusu, 1980'lerde 800 milyona yükselmiş, 2000'li yıllarda ise 3,2 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir. (Keleş,2004:24)

Gelişmiş ülkeler, gelişmelerini kalkınma ile tarım ekonomisinden sanayi ekonomisine ve sonra hizmet ekonomisine yükseltirken, gelişmekte olan ülkeler

tarım ekonomisinden doğrudan hizmet ekonomisine geçmişlerdir. (Yaren, 2002:14) Bu durum temelinde sanayileşmenin olmadığı sağlıklı kentleşmeyi beraberinde getirecektir.

### **1.3. Kentleşme Nedenleri**

Kentleşme her ülkenin yaşamış olduğu; ekonomik, teknolojik, siyasal ve psiko-sosyolojik etmenlerin etkisi altında oluşur. Ülkelerin gelişmiş düzeyine bağlı olarak bu etmenler kentleşme üzerinde farklı derecelerde etkili olmakta ve ülkelere göre kentleşme şekilleri farklılık göstermektedir.

#### **1.3.2. Ekonomik nedenler**

Ekonomik nedenler büyük ölçüde tarım sektöründen kaynaklanmaktadır. Tarımda teknolojinin kullanımı sonucunda daha az insan gücüne gereksinme duyulur. Tarımsal nüfusun bir kesimi gelişen teknolojiyle birlikte serbest kalır. Tarımda çağdaş üretim araçlarının kullanılması, ulaşım imkanları ve depolama koşullarıyla geleneksel yöntemler terk edilmiş ve tarımda çalışan işgücü ihtiyacı azalmıştır. (Yaren, 2002:15)

Az gelişmiş ülkelerde, tarımsal üretimdeki verimlilik ve kişi başına düşen tarımsal gelir köylüyü köyünde tutmayacak kadar düşüktür ve gün geçtikçe düşmeye de devam etmektedir. Gelirin düşüklüğü, toprakların dengesiz dağılımı, miras yoluyla arazilerin küçülmesi ve doğal şartların gün geçtikçe olumsuzlaşması (iklim, toprak verimliliği) kırsal kesimden kentlere göçü artırmaktadır. Beraberinde ülkemizde çok hızlı ve sağlıklı bir kentleşme yaşanmaktadır. (Keleş, 2004:27-28)

İş imkânı, sosyal güvence, eğitim vb. gibi fonksiyonları bünyesinde barındıran şehirler, kırsal kesimdeki insanlar için bir cazibe merkezidir. Sanayinin gelişmesine bağlı olarak şehirlerin insanlara sunmuş olduğu hizmetler arttıkça, köyünde beslenme ve gelecek kaygısı taşıyan insanlar şehirlere göç etmektedirler. (Keleş, 2004:28-29)

Şehirlerde yoğun bir nüfus bulunması ve ekonomik faaliyetlerin çok çeşitli olması nedeniyle her nitelikteki insan için iş bulunmaktadır. Eğitimli ve nitelikli insanlar alanlarında rahat iş bulabilirken, herhangi bir yeterliği olmayanlar için; pazarcılık, işportacılık, hamallık v.b. gibi marjinal işler bulunmaktadır. Bundan dolayı köyden kente göç edenler kendileri için şehirde aç kalmadan bir yaşam alanı oluşturmaktadırlar. (Erkan, 2002:69)

### **1.3.2. Teknolojik nedenler**

Sanayi devriminin getirdiği değişiklikler ve tarıma egemen olan koşullar, kentleşmenin hızlanmasını teknolojik gelişmelerle birlikte sağlamışlardır. Hammaddelerin sanayi tesislerine taşınması ve işlenmesi, üretilen ürünlerin pazarlara ulaştırılması, sanayi faaliyetleri ve insanlar için gerekli olan enerjinin üretilmesi teknolojinin gelişmesine bağlı olarak kolaylaşmış ve kentleşmeyi hızlandırmıştır. (Keleş, 2004:29-30)

Sanayi devrimi ile birlikte makinelerin birçok alanda üretime katılması, el sanatları ile uğraşan kişilerin işsiz kalmasına yol açmıştır. Ayrıca ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmeler kırsal kesimdeki insanların kentlere ulaşmasını ve kentlere taşınmasını kolaylaştırmıştır. Kent hakkında bilgilerin, fikirlerin ve tecrübelerin insanlar arasında yayılması köyden kente göçü arttırmıştır.

Ulaşım araçlarında ve yol yapımındaki gelişmeler kentlerin çevreye yayılmasına, banliyöler ve çevre kentler kurulmasına neden olmuştur. (Keleş, 2004:30)

### **1.3.3. Siyasal nedenler**

Yönetim yapısının özellikleri, kentleşmeyi etkileyen faaliyetleri belirleyen kent politikası, kentleşmeyi özendirici veya caydırıcı nitelik taşıyabilir. Örneğin Bombay (Batı Hindistan), Fuayaquil (Ekvator) ve Shanghai (Doğu Çin) gibi

ekonomik merkezlerin yanında Delhi (Kuzey Hindistan) ve Peiping (Rusya) gibi merkezler politik olarak seçilmiş ve geliştirilmiştir. (Karaman, 1995:24)

Gezme, yerleşme ve ticaret özgürlüklerini kısıtlayan yasaların kaldırılması kentleşme üzerinde önemli etki yapmaktadır. Ayrıca kamuya ait tesislerin bazı illerde toplanması ve siyasal kararlarla başkent statüsü verilmesi o kentlerde kentleşmeyi hazırladığı gibi çevresindeki kentlerin de kentleşme düzeyini etkilemiştir. Ankara, Canberra, Brasilia ve Astana gibi kentler bunun en güzel örnekleridir. (Keleş, 2004:31-32)

Sanayileşmeye öncelik veren ekonomik ve toplumsal kalkınma planları ve toprak reformları kentleşmeyi hızlandırmaktadır. Tarım topraklarının bazı bölgelerde sahiplerinin iyi bir şekilde işlemeyecek kadar büyük olması, bazı bölgelerde ise geçim ve yaşam şartlarını karşılayamayacak şekilde küçük olması göçe neden olacağından dolayı kentleşme hızına olumlu ya da olumsuz etki yapacaktır. (Keleş, 2004:32-33)

#### **1.3.4. Sosyo-psikolojik etmenler**

Sosyo-psikolojik etmenler, köy ve kent yaşam biçimleri arasındaki farklardan kaynağını alır.

Kentlerin özgür havası, daha geniş bir grubun üyesi olma duygusu, kentli olmanın gururu, sosyal ve kültürel imkânlar kentlerin çekiciliğini artırmaktadır. (Erkan, 2002:72-73)

Tarihin çeşitli dönemlerinde olduğu gibi günümüzde de kırsal kesimde kavgaların fazla olması, terör baskısı ve gelecek korkusu insanların daha güvenli ve kontrollü yerleşim yerlerine gitmesine neden olmaktadır. Son 30 yıl içerisinde Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden diğer illere doğru olan göçün bir kısmı bu şekilde değerlendirilebilir.

## 2. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME

Türkiye'deki kentleşme, bazı farklılıklara rağmen gelişmekte olan ülkelerin kentleşme süreçlerine benzemektedir. Sanayileşmiş olan devletlerdeki kentleşme süreci ile Türkiye'deki kentlerin oluşumu ve gelişimi büyük farklılıklar göstermektedir.

Türkiye, kentleşme ve kentler açısından farklı dinlerin, milletlerin, devletlerin ve medeniyetlerin izlerini taşımaktadır. Milattan önceki dönemlerde Anadolu'nun birçok köşesinde kurulmuş olan kentlerden bazıları kalıntıları ile varlığını korumaktadır. Bizans Döneminde büyüyen kentlerin birçoğu Osmanlı Döneminde önemini yitirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun ordu sisteminin toprak sistemine bağlı olması nedeniyle kırsal kesimden kentlere çok az göç olmuştur. Osmanlı döneminde kentler, 17 nci yüzyıldan itibaren büyümeye başlamıştır. 17 ve 18 nci yüzyıllarda kentlerde yaşayan nüfusun toplam nüfusa oranı % 8,9 iken, 19 ncu yüzyılda % 25'lere yaklaşmıştır. (İsbir, 1982:18, Yaren, 2002:27)

Osmanlı döneminde kentlerin genel şeklini İslam dininin özellikleri ve bireyin yaşantısına etkileri belirlemiştir. Bedesten, cami ve çevresinde; ticari, kültürel ve dinsel etkinlikler şehirleri şekillendirmiştir (Erkan, 2002:75-80). Kentlerde yaşayanların mahallelere ayrılmasında temel faktör din olmuştur. Aynı dine mensup olan kişilerin bir mahallede yaşaması esas olup, kenar semtler genellikle dini açıdan azınlıkların yaşadıkları yerler olmuştur. (Şahin, 2000:25)

Osmanlı İmparatorluğunun yükselme döneminde büyükçe kentlerin ülkenin her yanına dağılmış olmaları nedeniyle, bütün bölgelerde ticaret ve ekonomik faaliyetler yönünden büyük farklılıklar bulunmaktadır. Bu dönemde Anadolu'da bulunan; Erzurum, Harput (Elazığ), Malatya, Tokat, Sivas ve Kastamonu önemli kentler arasında yer almaktadır. (Şahin, 2000:26)

Tanzimat dönemi ile Osmanlı İmparatorluğu'nun batılılaşma sürecine girmesiyle birlikte toplum hayatında meydana gelen; ekonomik, siyasal ve toplumsal

yapıdaki değişiklikler kentleri’de değiştirmiştir. Avrupa ülkeleri ile ticari ve kültürel ilişkilerin gelişmesi kentlerdeki ticari merkezlerin ve limanların gelişmesine, kültürel merkezlerin kurulmasına neden olmuştur. (Erkan, 2002:83)

## 2.1. Cumhuriyet Döneminde Kentleşme

Türkiye’deki kentleşme süreci, ülkenin ekonomik, sosyal ve siyasi yapısını biçimlendiren temel öğelerden birisidir. Tarım, sanayi ve ekonomik faaliyetlerde meydana gelen değişikliklerin yanında kentleşmeyle birlikte Türk toplumun da büyük bir değişim yaşamıştır. (Kongar, 1998:149, Erkan, 2002:83, Gümüş, 2003:64-65)

Osmanlı İmparatorluğunun yıkılışı ve cumhuriyetin kuruluşu sırasında yapılan savaşlar ve yaşanan yoksulluk, Türkiye’de nüfusun, özellikle kent nüfusunun artışı engellemiştir. (Yaren, 2002:28)

Türkiye’de kentleşme 1950’lere gelinceye kadar yavaş bir tempoda devam etmiştir. Cumhuriyetin kurulduğu yıllar ile II. Dünya Savaşının bulunduğu yıllar arasında kentleşmede görülen küçük gelişmeler devlet eliyle kurulan temel sanayi kuruluşları nedeniyle. Kentsel çekiciliğin az olmasının yanı sıra kırsal iticiliğinde az olması göç yoluyla kentleşmeyi geciktirmiştir. (Gümüş, 2003:64-65)

**Tablo 3**

### Sayım Yıllarına Göre Kentsel Kırsal Nüfuslar ve Yıllık Artış Oranları

Yıllar	Toplam*	KENTSEL			KIRSAL		
		Nüfus*	%	Y.Artış Oranı**	Nüfus	%	Y.Artış Oranı**
1927	13,648	3,306	24,2	-	10,342	75,8	-
1935	16,158	3,803	23,5	17,50	12,355	76,5	22,23
1940	17,821	4,346	24,4	26,72	13,475	75,6	17,34
1945	18,790	4,678	24,9	15,10	14,103	75,1	9,12
1950	20,947	5,244	25,0	22,47	15,703	75,0	21,49

\* Bin \*\* Binde Kaynak: Erkan, 2002:84, Gümüş, 2003:65

Tablo 3’de görüldüğü gibi 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımında toplam nüfus 13 milyon 648 bindir. Bu nüfusun 3 milyon 306 bini kentlerde (%24,2), 10 milyon 342 bini (%75,8)’i kırsal kesimde yaşamaktadır.

Kırsal ve kentsel yerleşmelerdeki nüfus oranı 1950 yılına kadar aynı oranlarda devam etmiştir. 1950 yılından sonra kırsal kesimden kentlere doğru olan göç nedeniyle kentsel nüfus aşama aşama artacaktır. (Kartal, 1992:21)

## 2.2. 1950 – 1960 Dönemi Kentleşme

Türkiye’de kentleşme, II. Dünya Savaşının sona ermesi ve 1950 yılından sonra ekonomik ve sosyal alanda meydana gelen gelişmelere bağlı olarak kentleşme hızlanmıştır.

**Tablo 4**  
**Nüfus Sayım Yıllarına Göre Kentsel ve Kırsal Nüfus Oranları**

Yıllar	Toplam*	Kentsel Nüfus*	%	Kırsal Nüfus*	%
1955	24,065	6,927	28,8	17,138	71,2
1960	27,755	8,860	31,9	18,895	68,1
1965	31,391	10,806	34,4	20,585	65,6
1970	35,605	13,691	38,5	21,914	61,5
1975	40,348	16,869	41,8	23,479	58,2
1980	44,737	19,645	43,9	25,092	56,1
1985	50,664	26,866	53,0	23,799	47,0
1990	56,473	33,326	59,0	23,147	41,0
2000	67,844	44,109	65,0	21,870	35,0

Kaynak: TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı

Tablo 4’de de görüldüğü gibi, 1955 yılından itibaren kentleşmenin arttığı görülmektedir. 1927 yılında 3 milyon 306 bin kişi (%24,2) kentlerde yaşarken, 1955 yılında 6 milyon 927 bin kişinin (% 28,8) kentlerde yaşadığı görülmektedir. Ülke nüfusunun artmasının yanında kentte yaşayan nüfusun 1927 yılına göre 1955 yılında

iki katının üzerinde olması ve toplam nüfus içerisindeki oranının yükselmiş olması Türkiye’de hızlı bir kentleşme yaşandığını açıkça göstermektedir. Bunun temel sebebi Türkiye’de tarımın modernizasyonu ile ortaya çıkan kırsal göçtür. Diğer yandan ulaşım ve iletişim imkânlarındaki artış da göçü desteklemiştir. (Gümüş, 2003:64-66)

### **2.3. 1960’dan Günümüze Kentleşme**

Nüfus sayım sonuçları incelendiğinde kentlerde yaşayan insan sayısının her dönemde sayı ve yüzde olarak arttığı açık bir şekilde görülmektedir. Ülke nüfusu 1960 yılında 27 milyon 755, kentsel nüfus 8 milyon 860 bindir. Kentte yaşayan nüfusun oranı % 31,9’dur. 1985’lere gelindiğinde ise kentte yaşayan insan sayısı, toplam nüfusun % 53’e ulaşmıştır. 2000’li yıllarda ise toplam nüfusun % 65’i kentlerde, % 35’i köylerde yaşamaktadır.

1960 ile 2000 yılları arasında kentte yaşayan nüfusun hızla artmasının temel nedeni nüfus artışının yüksek olması ve kırsal kesimden kentlere olan göçtür. Bu durumda kırsal kesimdeki şartların iticiliğini ya da kentlerin çekiciliğini açıkça göstermektedir.

Ülkemizde kent sayısı da sürekli bir artış içerisinde. 1927’de 66 olan kent sayısı, 1950’de 102’ye, 1960’da 147’ye 1970’te 238’e, 1980’de 320’ye, 1985’te 380’e, 1990’da 424’e ve 1997’de 453’e yükselmiştir. Bu sayı her geçen gün artmaktadır. Kent sayısının artması, küçük kasabaların nüfusu 10.000’i aşmış yerleşim yerleri haline gelmesi nedeniyle olmaktadır. (Keleş, 2004:59) Bu yerleşim yerleri Doğu ve güneydoğu Anadolu bölgelerinde terör nedeniyle boşaltılan köylerdeki insanların bölge içindeki ve batı bölgelerdeki köy, kasaba ve ilçelere göç etmesi sonucu oluşmaktadır. Ayrıca doğal ve beşeri şartlar nedeniyle Büyükşehirlerin çevresindeki yerleşim yerlerine kurulan sanayi tesisleri buraların kent merkezi olmasına neden olmaktadır.



**Tablo 5**  
**Türkiye’de Bölgelere Göre Kent ve Köy Nüfusu ve Yıllık Artış Hızı**

Bölgeler	1990 Genel Nüfus Sayımı Kesin Sonuçları			2000 Genel Nüfus Sayımı Kesin Sonuçları			Yıllık Nüfus Artış Hızı %		
	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy
Marmara	13,295,878	10,350,307	2,945,571	17,351,417	13,739,470	3,611,947	26,61	28,32	20,39
Ege	7,594,977	4,344,471	3,250,506	8,953,375	5,517,724	3,435,651	16,45	23,90	5,54
Akdeniz	7,026,489	4,051,596	2,974,893	8,723,839	5,239,500	3,484,339	21,63	25,70	15,80
İç Anadolu	9,913,306	6,412,910	3,500,396	11,625,109	8,046,723	3,578,386	15,92	22,69	2,20
Karadeniz	8,136,713	3,337,392	4,799,321	8,439,355	4,143,669	4,295,686	3,65	21,63	-11,08
Doğu Anadolu	5,348,512	2,285,798	3,062,714	6,147,603	3,267,692	2,879,911	13,92	35,73	-6,15
Güneydoğu Anadolu	5,157,160	2,873,801	2,283,359	6,604,205	4,154,558	2,449,647	24,73	36,85	7,03
Toplam	56,473,035	33,656,275	22,816,760	67,844,903	44,109,336	23,735,567	18,34	27,04	3,95

Kaynak: Keleş, 2004:67

Bölgelere göre kentleşme düzeyi değerlendirildiğinde tablo 5’te görüldüğü gibi en yüksek kentleşmenin Marmara bölgesinde (13.739.470 kişi ), en az kentleşme ise Karadeniz bölgesinde (4.143.669 kişi) ve Doğu Anadolu bölgesinde (3.267.692 kişi) bulunmaktadır. Bu sonuçların yanında Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgesinde köy nüfusun azalması, bölgelerin köylerinden batıdaki kent merkezlerine yoğun bir göçün olduğunu göstermektedir.

Doğal, ekonomik ve sosyal şartlara bağlı olarak Ege ve Akdeniz bölgelerinde kentleşme oranı yükselmeye devam etmektedir. Güney Doğu Anadolu Bölgesi’nde GAP’ın devreye girmesiyle beraber; halkın gelir düzeyi yükselmesi, ekonomik ve sosyal şartların değişmesi ve kentleşme oranının artması beklenmektedir.

#### 2.4. Kentleşme Politikaları

Kentlerde nüfusun hızla artması ve buna bağlı olarak ortaya çıkan plansız kentleşme birçok soruna neden olmuştur. Bu nedenle 1957 yılında nüfusun ülke

genelinde düzenli dağıtılmasını sağlamak ve kentleşmeye ilişkin genel politikaları belirlemek amacıyla İmar ve İskân Bakanlığı kurulmuştur.

Türkiye'nin bu dönemde planlı olarak büyümesini sağlamak amacıyla Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. 1963 yılından itibaren hazırlanan kalkınma planlarında kentleşmeyle ilgili devlet politikaları da belirtilmiştir.

- Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963 – 1967)

Beş yıllık planda ülke ekonomisinin tarıma dayandığı, nüfusun % 70'nin kırsal kesimde yaşadığı belirtilmiştir.

Birinci planda kentleşmeyle ilgili açık bir politika belirlenmiştir. Sadece bölgeler arasında kentleşme açısından farklılıklar olduğu, nüfusun ve ekonomik faaliyetlerin belirli merkezlerde toplandığı ve bunun da sorunlara neden olduğu belirtilmiştir. Bu bölgelerin çevresinde yeni çekim ve büyüme merkezleri oluşturularak nüfus ve ekonomik faaliyetlerin dengeli olarak dağıtılması hedeflenmiştir. (Erkan, 2002:89)

- İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968 – 1972)

II. Beş yıllık planda kentleşmenin gelecek yıllarda hızla artacağı göz önüne alınmıştır. Bu amaçla;

- Kentlerde sanayi faaliyetlerinin geliştirilmesi,
- Gelişmenin daha hızlı olması için kentleşmenin desteklenmesi,
- Bölgelerarası kentleşme farklarını gidermek amacıyla İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana gibi illerin dışında yeni gelişmiş merkezlerin oluşturulması hedeflenmiştir. (Keleş, 2004:77-79)

- Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973–1977)

III. planda nüfusu 500.000 üzerinde olan üç büyük kentte yaşayanların toplam kent nüfusuna oranının % 31'e ulaşmasının, dengeli ve aşamalı bir kentleşmeden çok büyük kent olgusunu yansıttığı belirtilmektedir. (Erkan, 2002:90) Bu nedenle büyük kentlere olumlu bakılmamıştır. Seçilen il (40) ve ilçeleri (50) kalkınmada öncelik taşıyan yerleşim birimi olarak ilan edilmiştir. (Taner, 2002:31)

III. planda büyük kentlerin lüks tüketim alışkanlıklarını arttırdığı, yatırım malları gibi sanayiye dönük yatırımları kısıtladığı belirtilmiştir. Bu planda temel amaç sanayiye dayalı bir kentleşme oluşturmaktır. Bunun için de büyük kentlerde iş imkânlarının üzerinde nüfusun toplanması engellenmek istenmiştir. (Yaren, 2002:35)

- Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1978–1983)

IV. planda kentleşmenin toplumsal değişmeyi vurgulayan bir süreç olduğu belirtilerek kentleşme ile ilgili şu bilgiler verilmiştir;

- Türkiye'nin nüfusu hızla artmakla beraber, kentlerde nüfus daha fazla artmaktadır.

- İmar planlarının hazırlanması ve uygulanmasında büyük yetersizlikler bulunmaktadır.

- Kamu kesiminin konut yapımında yetersiz kalması, konut fiyatlarının yüksek olması ve kontrolsüzlük kentlere göç eden insanlara gecekondulaşmaya yöneltmiştir. (Erkan, 2002:91-92)

Bu nedenle IV planın temel ilkesi kentleri yaşanabilir hale getirmek ve kent halkının temel gereksinimlerini karşılamaktır. (Keleş, 2004:80)

- Beşinci beş yıllık plan (1985 – 1989)

Bu plan, kırsal kesimden kentlere olan göçün devam edeceğini, kentleşmenin yavaşlamayacağını öngörmektedir. Planda belirtilen temel görüş;

gelişme ve sanayileşmenin doğal sonucu olan kentleşmenin en iyi şekilde yönlendirilmesi ve ekonomik gelişmeye katkısının artırılması için önlem alınmalıdır. Keleş'e göre (2004:80-92) bu önlemler şunlardır;

- Kentlerde kamu hizmetleri ve yatırımlara öncelik verilmelidir,
- Kentlerde ortaya çıkan, konut, arsa, ulaşım ve altyapı gibi sorunlara çözüm yolları bulunmalıdır,
- Büyük kentlerden ziyade orta büyüklükteki kentler desteklenmeli, kentlerin sanayi kenti, turizm kenti gibi vb. işlerde de uzmanlaşması sağlanmalıdır,
- Tarım toprakları üzerinde dağınık ve düzensiz yapılaşma önlenmeli ve sanayi tesislerinin gelişmekte olan bölgelere kurulması özendirilmelidir,
- Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990 – 1994)

VI. planda, kentleşme hızının V. plan dönemine göre azaldığı tahmin edilmektedir. Öncelikle geliştirilmesi gereken yerleşim merkezlerinin belirlenmesi ve şehirlerde yaşayan insanlar için, yerleşme alanlarında kaliteli ve sağlıklı bir yaşam çevresi oluşturulması planlanmaktadır. Bu amaca ulaşmak için de, şehir imar planlarının hızla tamamlanması ve izinsiz yapılaşmanın önlenmesi gerektiği belirtilmektedir.

- Yedinci beş yıllık kalkınma planı (1996 – 2000)

1995 yılında % 60.9 olan kent nüfusunun, 2000 yılında % 70.6'ya yükseleceği tahmin edilmektedir. Yoğun bir nüfusun özellikle büyük kentlerde toplanacağı düşünüldüğünden kentlerdeki yaşam çevresi ve yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla şu kararlar planda yer almıştır. (Erkan, 2002:94-97)

- Kent planlamasına öncelik verilecek, teknolojiden yararlanılacaktır,
- Kentlerin konut ve alt yapı sorunları çözülecek ve gecekondulaşma önlenecektir,
- Kentler arasında ihtisaslaşma sağlanacaktır,
- Kentlerin doğal ve kültürel değerleri korunacak ve bu alandaki çalışmalar desteklenecektir,
- Kente göç eden nüfusun kentleşmesi sürecinde her türlü destek sağlanacak ve ilgili birimlerle koordine bulunacaktır.
- Sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001 – 2005)

VIII planda ulusal kültür özelliklerine sahip, dünyadaki gelişmelere paralel olarak sanayi, ticaret ve alt yapı yönünden gelişmiş kentler oluşturmak hedeflenmektedir. Bunu sağlamak için ülkede yer alan kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanması gerektiği belirtilmektedir.

Sağlıklı kentleşmenin oluşturulması için; kentlerin doğal ve kültürel değerlerinin korunması, girişimcilerin desteklenmesi ve orta büyüklükteki kentlerin büyümesi gibi politikalar belirlenmektedir.

- Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007 – 2013)

IX planda; çevrenin korunması, tarımsal yapının geliştirilmesi, kırsal kesimde kalkınmanın sağlanması, güvenlik hizmetlerinin iyileştirilmesi, e-Devlet uygulamalarının yaygınlaştırılması ve kültürün korunması için çalışmalar yapılması planlanmaktadır.

Eğitim, sağlık ve sosyal gúvenlik alanlarında yatırımların artırılması hedeflenmektedir. (Resmi Gazete, 1 TEMMUZ 2006:26215)

### 3. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME NEDENLERİ

Türkiye'de kentleşme hareketi gelişmekte olan úlkelerdeki kentleşme hareketlerine benzemekle beraber; úlke içersinde gelişen ekonomik faaliyetler, toplumsal yapıdaki değişiklikler ve teknolojiadaki gelişmeler nedeniyle farklılıklar göstermektedir.

Türkiye'deki kentleşme hareketlerinin nedenlerini; Sencer (1979:26) ve Keleş (2004:65) itici, iletici ve çekici nedenler olarak gruplandırmaktadır.

#### 3.2. İtici Nedenler

İtici nedenler temel olarak kırsal kesimdeki; tarım teknolojisi ve toprak mülkiyetindeki değişmeler ile nüfusun hızla artmasından kaynaklanmaktadır.

Tarımsal faaliyetlerden elde edilen gelirin azlığı ve kişi başına kazancın gün geçtikçe azalması köylünün toprağa bağlılığını azaltmaktadır. Toprak mülkiyetinin dengesiz olması ve tarımda teknolojinin etkinliğinin artması kırsal kesimdeki vatandaşlarda büyük işsizliğe yol açmaktadır. Bu nedenle yaşamış olduğu yerlerde ihtiyaçlarını karşılayamayan kişiler şehirlere göç etmişlerdir. (Özer, 1980:113, Erkan, 2002:101)

Úlkemizde, tarım kesiminde çalışanlar ulusal gelirden 1960'lı yıllarda % 55,4 pay alırken, günümüzde çalışanların % 50'si tarımsal çalışmasına rağmen ulusal gelirdeki payı % 16 kadardır. Bunda tarımsal desteklemelerin azaltılması ve tarımsal pazarın uluslararasılaşması etkilidir. Görüldüđu gibi kırsal kesimdeki doğal ve beşeri nedenlerden kaynaklanan gelir azlığı insanları şehirlerdeki diğer ekonomik faaliyetlere yöneltmiştir. (Keleş, 2004:67)

**Tablo 6**  
**Coğrafi Bölgelerin Kentleşme Düzeyleri ( % )**

<b>BÖLGELER</b>	<b>1940</b>	<b>1960</b>	<b>1980</b>	<b>1985</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>
Marmara	35,1	43,3	68,7	74,1	75,1	77,9
Güney Anadolu	20,1	31,6	49,8	62,7	54,3	59,1
Ege	23,3	30,3	48,6	54,8	53,0	62,3
İç Anadolu	14,8	24,8	47,4	53,3	59,5	62,1
Güneydoğu Anadolu	15,8	16,1	36,5	39,9	53,5	56,0
Doğu Anadolu	9,3	13,4	27,2	31,1	37,5	47,2
Karadeniz	7,2	11,4	24,0	29,2	33,7	41,2
<b>TÜRKİYE</b>	<b>18,0</b>	<b>25,2</b>	<b>45,4</b>	<b>50,9</b>	<b>55,4</b>	<b>61,7</b>

Kaynak: Keleş, 2004:67

Doğal şartların tarım üzerindeki etkisi ve bölgelerin gelişmişlik düzeylerine göre tablo 6'da görüldüğü gibi kentleşme oranları farklılıklar göstermektedir.

Tarım topraklarının miras yoluyla küçük parçalara ayrılması, aile başına düşecek toprak miktarının küçülmesi ve traktörün tarımsal faaliyetlere katılması göçü hızlandıran etmenler olarak değerlendirilmektedir. Özellikle bir traktörün ortalama 6 tarım işçisinin emeğine engel olduğu kabul edilirse kırsal kesimden 4-5 milyon köylünün köyünü terk etmesine ya da kentlere güç etmesine neden olduğu söylenebilir. Bu rakam, 1950 yılından günümüze 40 milyon kişinin kentlere göç etme nedeni olarak değerlendirilebilir. (Keleş, 2004:67-69)

### **3.2. İletici Nedenler**

Gelişen teknolojiye bağlı olarak günümüzde, kırdan kente göç edenler, göçten önce kentle ilişki kurabilmekte ve kente gelişlerini düzenleyebilmektedirler. Köyden kente gelişi kolaylaştıran ya da teşvik eden nedenler arasında sayılan ulaşım ve haberleşme imkânlarının artması, kırsal nüfusun kentler ve kentlerdeki ekonomik

faaliyetler hakkında bilgi sahibi olmasını sağlamaktadır. Buna bağlı olarak yakın geçmişte kente göç etmiş olanlar kentlere daha kolay uyum sağlamaktadırlar.

Ulaşım alanındaki değişmeler, karayolları yapımı ve taşımacılık (yk – yolcu) sektöründeki gelişmeler insanların kolay yer değiştirmelerini sağlamakla birlikte; kırsal kesimin pazara açılmasını da kolaylaştırmıştır. Bu da kentle etkileşimin artmasına neden olmuştur. (zer, 1987:117, Erkan, 2002:116)

Eğitim seviyesinin yükselmesi ve televizyonun her eve girmesi insanların kentsel yaşam hakkında bilgi sahibi olmalarına neden olmuştur. (Erkan, 2002:116) Türkiye’de ilk programlı radyo yayını 1965 yılında, deneme amaçlı ilk televizyon yayını 1968 yılında yapılmıştır. Televizyon yayınları gelişen teknolojiye bağlı olarak 1974 yılında haftada 7 gün yapılmaya başlanmıştır. (tr.wikipedia.org) Bu durumda, kırsal şartların iticiliğini, kentlerin çekiciliğini artırmış ve insanları psikolojik ve sosyal olarak g etmeye hazır hale getirmiştir

### **3.4. ekici nedenler**

Türkiye’deki kentleşme sürecinin başlangıcında kırsal şartların olumsuzluğu yer almakla beraber, iletici etmenlerin şehirlerin sahip olduğu ekonomik, kültürel ve sosyal imkânları insanlara ulaştırması kentlerin çekiciliğini artırmış ve g olgusunu harekete geçirerek kentleşmenin oluşmasının hızlanmasını sağlamıştır.

Türkiye’deki göç hareketleri incelendiğinde bütün kentlerin aynı çekiciliğe sahip olmadığı ve bu nedenle nüfusun İstanbul, Ankara, İzmir, Adana, Bursa gibi metropol kentlerde toplandığı görülür. (Gümüş, 2003:71)



**Tablo 7**  
**1950-2000 Yılları Arasında Metropol Kentlerdeki Nüfus Oranları %**

Kentler	1950	1960	1970	1980	1990	2000
İstanbul	18,75	16,56	15,58	12,61	19,67	20,01
Ankara	5,50	7,34	9,03	8,54	7,60	7,28
İzmir	4,34	4,07	3,80	3,45	5,22	5,07
Bursa	1,98	1,74	2,02	2,02	2,48	2,71
Adana	2,24	2,61	2,54	2,61	2,72	2,57
Genel Nüfusa Oranı	32,81	32,33	32,96	29,23	37,70	37,64

Kaynak: Gümüş, 2003:71

Erkan (2002:117), Türkiye'deki kentlerin çekiciliğini şu şekilde sıralamaktadır;

- a) Kentlerdeki iş olanakları ve işçi ücretleri,
- b) Büyük kentlerdeki vasıfsız insanların çalışabileceği marjinal işlerin bulunması,
- c) Sosyal güvence,
- d) Eğitim düzeyinin yüksek olması, iyi okulların şehirlerde bulunması,
- e) Kan davası ve terörün şehirlerde azalması.

#### 4. KENTLEŞME SORUNLARI

Kentleşmenin yol açtığı birçok sorun bulunmaktadır. Türkiye’de kentleşme sürecinin her ilde farklı şekilde yaşanması nedeniyle bu sorunların önceliği ya da olumsuz etkisi farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Bu araştırmada; çarpık kentleşme sorunları, konut sorunu, güvenlik, ulaşım ve çevre kirliliği gibi temel kentleşme sorunları değerlendirilecektir.

##### 4.1. Çarpık Kentleşme Sorunları -Gecekondu

Göç, plansız kentleşme ve aşırı nüfus gibi çarpık kentleşme sorunları kentleşme sürecinde açıklandığı için bu bölümde gecekondu sorunu bütün ayrıntıları ile değerlendirilecektir.

Türkiye’deki kentleşme hareketlerinin doğurduğu en önemli sorunlardan biri, belki de, birincisi gecekondu sorunudur. Büyük şehirlerin hızla artan nüfusunun barınma ihtiyacını karşılamak yönünde faaliyetlerin yetersizliği ve göçle şehre gelenlerin ekonomik durumlarının çok kötü oluşu gecekondu yapılmasına neden olmuştur.

Gecekondular ilk defa, ikinci dünya savaşından sonra başlayan ekonomik canlılık ve sanayileşme hareketi ile birlikte ortaya çıkmıştır. Gecekondu sözlükte “izinsiz olarak hemen bir gecede yapılan yapı” olarak tanımlanmaktadır Sezal (1992:57) gecekonduyu; şehir kenar semtlerinde kurulan fakat sosyal ve ekonomik bakımdan şehir hayatına bağlı bir yerleşme şekli olarak ta değerlendirmektedir. Ülkemizde hukuki açıdan gecekondu, 775 sayılı ve 1966 tarihli gecekondu kanununun 2. maddesinde imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuatta ve genel hükümlere bağlı kalmaksızın kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapı olarak tanımlanmaktadır.

Gecekondular, hazine arazisi veya şahıs arazisi üzerine yapıldıkları için teminatları ya da tapuları yoktur. Kullanılan yapı malzemesi ve evlerin ölçüleri standartlara uymamaktadır. Kolluk kuvvetlerince her an yıkılma veya çıkarılma

tehlikesi bulunduğu için gecekondular en ucuz malzeme kullanılarak yapılmaktadır. (Sezal,1992:57)

Gecekondu ile ilgili kanunda belirtilen esaslara göre değerlendirme yapıldığında şu nitelikteki konutlar gecekondu olarak kabul edilmektedir;

a) Konut, imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalmaksızın yapılmış olmalıdır;

b) Konut mülkiyeti kendisine ait olmayan arazi ve arsalar üzerinde yapılmış olmalıdır.

c) Konut mülkiyeti başkasına ait olan arazi ve arsalar üzerinde sahibinin rızası olmadan ve izinsiz yapılmış olmalıdır. (İsbir, 1986:137,Erkan, 2002:125)

Kanunda, bir kimsenin kendi arazisi üzerinde yaptırdığı gecekondu nitelikli taşınmaz yapılar gecekondu olarak değerlendirilmektedir. Bu tip yapılar, standartlara uygun olmadığı için kaçak (ruhsatsız) yapı olarak tanımlanmaktadır. (Şener, 1994:9)

Dünyada gelişmekte olan bütün ülkelerin kentlerinde görülen gecekondu bölgelerinde, kent nüfusunun % 20 si ile % 70'i arasında bir nüfus yaşamaktadır. Türkiye'de bu oran genel olarak % 35, Ankara'da % 62.5 civarındadır. İstanbul ve İzmir'de ise yarıdan fazla orandadır. (Keleş,2004:545-546)

Bazı araştırmacılar ve yazarlar; gecekonduda yaşayanları genellikle; dar gelirlili, yoksul, okuması yazması olmayan, niteliksiz, yeteneksiz, suça ve kamu düzenini bozucu duygulara sahip olarak görmektedirler. Bu değerlendirme marjinal işlerde çalışan insanlar incelendiğinde doğru olduğu söylenebilir. Fakat suç eğilimi konusunda yapılan araştırmalar genellemelerin yanlış olduğunu ortaya çıkarmıştır. (Keleş, 2004:548-550)

Gelişmekte olan ülkelerde halkın konut ihtiyacını karşılayacak politikaların yetersiz olması, arsa bedellerinin yüksek olması ve göç eden kişilere yapı üretimi konusunda teknik desteğin verilmemesi gecekondulu yapıyı artırmıştır. (Keleş,546-547) Bunun yanında gecekondulu yapılmaya başlandığı ilk dönemlerde sorunun polisiye tedbirlerle yıkım ve estetik kaybı olarak değerlendirilmesi gecekonduların rahat yapılmasına neden olmuştur. Son dönemlerde ise gecekondulu bölgelerinde yaşayanların seçmen kitlesi olarak siyasal gücünün artması (oy deposu) belediyelerin ve merkezi hükümetin baskısının azalmasına yol açmıştır. Siyasi kaygı nedeniyle gecekondulu aflarının çıkarılması ve gecekondulu bölgelerine hizmet götürülmesi gecekonduları kalıcı hale dönüştürmüştür.

İç göçe bağlı olarak kentlerin nüfusunun hızla artması gecekondulu sayısının artmasına neden olmuştur. Gecekondulu sayısı 1948 yılında büyük kentlerde 25-30 bin, 1953 yılında 80 bin 1960 yılında 240 bin ve 1983 yılında ise 1.5 milyon civarında bulunmaktadır. 21. yüzyılın ilk yıllarında Türkiye’de gecekondulu sayısı 2.200.000’e yükselmiştir. (Keleş,2004:561) Yıllara göre gecekondulu sayısı ve buralarda yaşayanların kentsel nüfusa oranı tablo 8 de yer almaktadır.

**Tablo 8**  
**Türkiye’de Gecekondulu ve Gecekondulu Nüfus**

<b>YILLAR</b>	<b>GECEKONDULU</b>	<b>GECEKONDULU NÜFUS</b>	<b>KENTSEL NÜFUSTAKİ PAYI (%)</b>
1995	50,000	250,000	4,7
1960	240,000	1,200,000	16,4
1965	430,000	2,150,000	22,9
1790	600,000	3,000,000	23,6
1980	1,150,000	5,750,000	26,1
1990	1,750,000	8,750,000	33,9
1995	2,000,000	10,000,000	35,0
2002	2,200,000	11,000,000	27,0

Kaynak: Keleş, 2004:561

Gecekondu sorununu çözmek amacıyla çıkarılan 775 sayılı yasa temel olarak; iyileştirme, önleme, ortadan kaldırma gibi çözüm yolları önermektedir. Bu amaçla hava fotoğrafları ya da gözlemlerle gecekondu bölgeleri tespit edilmektedir. Ayrıca 1981 yılında çıkarılan 2464 sayılı yasa, iyileştirme, önleme ve yıkım bölgesi olarak belirlenen gecekondu bölgelerine yapılacak olan alt yapı hizmetlerinin giderlerinin tümüne arazi ya da arsa sahiplerinin katılması ön görülmektedir. Bu şekilde gecekondu bölgelerinin yaşam standartları yükseltilmeye çalışılmaktadır. (Keleş, 2004:588-589)

#### **4.2. Konut Sorunu**

Bir aile veya beraber yaşayan kimselerden teşekkül eden bir grup veya yalnız yaşayan kimse tarafından işgal edilen bir oda ya da odalar grubundan oluşan bağımsız yapılara konut denir. Konut; barınma misafirlik ve komşuluk ilişkilerinin karşılandığı, mahremiyetin korunduğu, boş vakitlerin değerlendirildiği, bazen de üretimin yapıldığı yer olmaktadır. (Ertan,1996:1)

Keleş'e göre (1998:89) konut; bir kişinin ya da ev halkının yaşaması için yapılmış, insan yaşamının gerekli kıldığı uyuma, yemek pişirme, soğuktan ve sıcaktan korunma ve yıkanma gibi temel ihtiyaçlarını karşılama gibi kolaylıkları bulunan yapıdır.

Nüfusun hızla arttığı kentlerde fiziksel yerleşme olanaklarının sınırlılığı ve buna bağlı olarak konut kira ve maliyetinin yüksekliği, konut sorununu en önemli kentleşme sorunlarından birisi haline getirmiştir. (Sencer,1979:240)

Gelişmekte olan ülkelerde nüfus artışının çok fazla olması ve konut üretiminin ekonomik ve sosyal şartlar nedeniyle nüfus artışına paralel artmaması bu ülkelerde konut sorunu hızla büyümektedir. Bunun yanında kentlerin çekiciliğine bağlı olarak yaşanan iç göç bazı kentlerde yığılmalara yol açmaktadır. Ayrıca kırsal kesimde konutu olanlarda kentlere göç ettiklerinde konut sorunu ile karşı karşıya gelmektedirler. (Erkan: 2002:164)

**Tablo 9**  
**Yerleşim Yerleri Arasında Göç Eden Nüfus**

<b>YERLEŞİM YERİ</b>	<b>1975-1980</b>	<b>1980-1985</b>	<b>1985-1990</b>	<b>1995-2000</b>
Toplam-Total %	3.584.421 100	3.819.910 100	5.402.690 100	6.692.263 100
Şehirden şehre %	1.752.817 48.90	2.146.110 56.18	3.359.357 62.18	3.867.979 57.80
Köyden şehre %	610.067 17.02	860.438 22.53	969.871 17.95	1.168.285 17.46
Şehirden köye %	692.828 19.33	490.653 12.84	680.527 12.60	1.342.518 20.06
Köyden köye %	528.709	322.709 8.45	392.935 7.27	313.481 4.68

Kaynak: TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı Göç İstatistikleri

Bunun yanında köyden köye göç eden nüfus oranında ise sürekli azalma olmaktadır.

1975–2000 yılları arasında en fazla göç alan ilk üç il sırasıyla İstanbul, Ankara ve İzmir’dir. 1995–2000 döneminde iç göç nedeniyle 23 ilin nüfusunun arttığı, 58 ilin ise nüfusunun azaldığı görülmektedir. Tekirdağ, Muğla ve Antalya en fazla göç alan iller olurken, Ardahan, Bartın ve Sinop illeri en fazla göç veren iller olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nüfus hareketlerine bağlı olarak da yerleşim yerlerindeki konut ihtiyacı farklılaşmaktadır. (TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı Göç İstatistikleri , 10-11)

Kentlerde konut ihtiyacı, 1954 yılında kat mülkiyeti serbest bırakılarak yap sat yöntemiyle özel sektör tarafından karşılanmaya çalışılmıştır. Kentlerin yapılaşmaya açık alanlarında ve çevrelerinde arsa sahipleri ile anlaşılan müteahhitler büyük oranda konut üretmişlerdir. Kente göç etmiş fakat kira parasını karşılayamayacak ya da kentlerde ev satın alamayacak durumda olanlar konut ihtiyacını gecekondular yaparak karşılamışlardır. Derme-çatma ve ucuz malzemenle yapılan bu konutlar, dik yamaçlara yapıldığından tek katlı kırsal görünümüne mahalleler oluşturmuştur. Düz arazilere çok katlı gecekondular yapılmıştır. Gelir düzeyi düşük ama düzenli geliri olan; memur, esnaf vb. meslek grubunda olanlar kooperatifler kurarak uygun kredi, arsa ve ödeme koşullarını kendileri

belirlemişlerdir. Genelde; çok katlı, sıralı apartmanlar yaparak konut ihtiyacını karşılamışlardır. Türkiye’de ilk toplu konut uygulamaları Türkiye Emlak ve Kredi Bankasının İstanbul’da gerçekleştirdiği Levent (1949-1951) ve Koşuyolu (1951) evleridir (Tarih vakfı yyn:1994:54-55).

Günümüzde konut ihtiyacı; kamu kurumları (TOKİ, OYAK, vb.), özel sektör, kooperatifler, müteahhitler ve şahısların kendi evini kendisinin yapması yoluyla karşılanmaktadır. 2004 yılında konut kredisi faizlerinin düşürülmesi ve kredi vadesinin 20 yıla kadar uzatılması konut üretimini artırmış ve vatandaşlara büyük kolaylık sağlamıştır. 2007 yılında çıkarılan ipotekli konut edinme (Mortgage) yasası ile konut alımı kolaylaştırılmaya çalışılmaktadır. 1984-2000 yılları arasındaki konut sayıları tablo 10’da yer almaktadır.

**Tablo 10**  
**Yıllara Göre Bina ve Konut Sayıları**

YIL	BİNA SAYISI	KONUT SAYISI	BELEDİYE SAYISI
1984	4.387.971	7.096.277	1699
2000	7.838.675	16.235.830	3212
ARTIŞ ORANI	178.6	128.8	89.1

Kaynak:TÜİK, 2000 Genel Nüfus Sayımı Sonuçları

Ülkemizdeki konut sayısı, nüfusun ortalamasına bağlı olarak her geçen gün hızla artmaktadır. 1984-2000 yılları arasındaki bina ve konut artış oranı yüksek seviyededir. Bina sayısı ile konut sayısının farklı oranlarda artması binaların her geçen gün çok katlı yapıldığını göstermektedir.

Türkiye’de bulunan 15.070.093 hane halkının % 68’i şehirlerde yaşamaktadır. İl merkezlerinde yaşayan 7.344.751 hane halkının yaşadığı konutların;

- a) 313.871’inin tuvaleti dışarıda,
- b) 79.576’sının banyosu dışarıda, 101.351’nin banyosu yok,

- c) 59.435'inin mutfağı dışarıda, 56.968'inin mutfağı yok,
- d) 93.838'inin borulu su sistemi dışarıda, 72.792'sinin su sistemi bulunmamaktadır. (TÜİK, 2000 Genel nüfus sayımı, syf:241)

Türkiye genelinde hane halkının % 68'i kendi evinde oturmaktadır. Kendi evinde oturan hane halkı sayısı il merkezlerinde % 58, ilçe merkezlerinde % 64, köylerde ise % 87'ye yükselmektedir. İl merkezlerindeki hane halkının % 33'ü kiracı konumundadır. (TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı, 237-238) 2003-2006 yılları arasında enflasyon % 85 gerçekleşmesine rağmen, kira ücretleri % 115.73 oranında artmıştır. Kira ücretlerinin ve artış oralarının il merkezlerinde, özellikle büyük kentlerde fazla olması ekonomik yönden kiralık konutlarda yaşayan vatandaşları büyük sıkıntıya sokmaktadır. Enflasyon ve kira artış oranları tablo 11'deki şekildedir. (Yenigün Gazetesi, 5 Şubat 2007,sayfa 6)

**Tablo 11**  
**Yıllara Göre Enflasyon-Kira Artışı Karşılaştırması**

YIL	ENFLASYON ARTIŞI	KİRA ARTIŞI
2003	26.4	25.3
2004	16.2	20.29
2005	9.23	19.67
2006	9.65	19.62

Kaynak: Yenigün Gazetesi, 5 ŞUBAT 2007,syf 6.

### 4.3. Ulaşım Sorunu

Hızlı şehirleşme sonucu, şehirlerin nüfus ve alan yönünden hızlı büyümesine paralel olarak ulaşım ve trafik sorunları da hızlı büyümektedir. Şehirlerin yaşam alanında; iş, ticaret, eğitim ve eğlence tesislerinin bulunduğu merkez alanlarına sürekli bir insan akışı olmakta ve özellikle günün belli saatlerinde trafiğin yavaşlamasına neden olmaktadır.

Bir insanın 24 saat içerisindeki etkinliği temel olarak; 8 saat uyku, 8 saat çalışma ve 8 saat dinlenme şeklinde ayrılabilir. İnsanların bu süre içerisinde; rahat



edebilmesi, mutlu olması ve konforlu hizmet alımında ulaşım sisteminin büyük etkisi bulunmaktadır.

Genel olarak ulaşım motorlu araçlarla yapılmaktadır. Motorlu araçların; gürültüsü, egzoz dumanı ve ulaşım süresi insanların yaşamını her yünden olumsuz etkilemektedir.

Her geçen gün nüfus miktarının artmasının yanı sıra; ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesi, eğitim, kültür ve sosyal amaçlı yolculukların da artması kent içi ulaşım sisteminin yükünü arttırmaktadır. Toplu taşıma sistemlerinin yetersizliği ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak özel otomobillerin çoğalması, kent içi trafikteki araç sayısının artmasına ve kargaşaya yol açmaktadır. (Kornoşor, 2002:54-55)

Küçük şehirlerde yolcu ulaşımı minibüs ve otobüs gibi küçük kapasiteli araçlarla sağlanabilir. Şehirler büyüdükçe konut yerleri ve işyerleri arasındaki mesafe ve ulaşım süresinin uzaması nedeniyle; hızlı, güvenli ve özel yolları olan metro ve banliyö demiryolları, otobüs ve tramvay gibi ulaşım sistemlerinin kurulması gerekmektedir. Şehir içi ulaşım sistemleri kurulurken bütün ulaşım sistemlerinden yararlanılması ve birbirini tamamlamasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Temel olarak şehir içi ulaşım sistemi düzenlenmesinde, şehir içi ulaşım süresinin yaklaşık 1/3'nün evden durağa yürüme, durakta vasıta bekleme ve indikten sonra yürüme zamanları ve 2/3'nün ise vasıta içinde geçecek zaman olarak ayarlanması uygun görülmektedir. Buna göre, büyük şehirde iki nokta arasındaki ulaşım süresi 60 dakika ise bunun 20 dakikası evden durağa yürüme ve durakta bekleme süresi, 40' dakikasının ise araçta ulaşım süresi olarak planlanması gerekmektedir. (Kutlu, 1986: 210-214)

Şehir içi ulaşım sisteminin belirlenmesinde yolcu sayısı ile kentin yayılmış olduğu alanın büyüklüğü dikkate alınmaktadır. Kentin her yönde yayılmış olduğu alan 10 km'nin altında ise karayolu araçları ile daha fazla yayılmış ise metro ve demiryolu ulaşım sisteminin kurulması insanlar için büyük fayda sağlayacaktır. Bunun yanında ekonomik nedenle yolcu yoğunluğunun da dikkate alınması gerekmektedir. Yolcu yoğunluğunun gün içerisinde 10:00 – 15:00 arasında olduğu

yerlerde otobüs ve tramvay, yolcu yoğunluğunun günün bütün saatlerinde olduğu yerlerde metroların ekonomik ve hızla taşıma yapabileceği düşünülmektedir. (Kutlu, 1986: 213-214)

Şehirler kendi dinamikleri ve göçe bağlı olarak hızla büyümektedirler. Bu nedenle ulaşım sistemleri belirlenirken kentlerin gelecek yıllardaki büyüme durumlarının da öngörülmesi gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde raylı ulaşım sistemleri kurularak, kent merkezlerinde büyük bir nüfusun toplanması engellenmekte ve kent çevresinde küçük kentlerin gelişmesine imkân sağlanılmaktadır. Raylı ulaşım sistemleri ekonomik olmasının yanında, hızlı ve taşıma kapasitesinin yüksek olması nedeniyle insanlara büyük kolaylıklar sağlamaktadır. Bazı dünya kentlerindeki raylı ulaşım sistemi uzunlukları tablo 12’ de yer almaktadır.

**Tablo 12**  
**Bazı Dünya Kentlerindeki Raylı Ulaşım Sistemi Uzunlukları**

Kentler	Tramvay	Hafif Metro	Metro	Toplam
Paris	24.0	-	213.0	237.0
Londra	-	21.7	392.0	413.7
Hew York	-	-	393.2	393.2
Tokyo	12.2	5.1	241.0	268.3
Moskova	220.0	-	255.7	475.7
Roma	65.9	88.4	33.5	187.8
Berlin	178.0	-	143.0	321.0
Hong Kong	55.5	-	43.2	98,7
Mexico City	12.7	-	128.0	140.7
İstanbul	11.2	17.5	8.6	37.3

Kaynak: Uçanlar, 1998:18

#### 4.4. Çevre Sorunları

Bütün canlılar gibi insanlar da belli bir çevre içerisinde yaşarlar. Bu çevre; hava, su, toprak, bitkiler, hayvanlar ve insanların zaman içinde bilgi ve tecrübe ile üretmiş olduğu eserlerdir. (Güney, 2002:3) Dünya üzerinde insan hayatı başladığı günden bugüne doğanın sahip olduğu bütün değerler, insanlar tarafından kullanılmakta ya da tüketilmektedir. Bu süreçte doğa ile insan arasında bir denge bulunmaktadır.

Ancak, bugün insanlar ihtiyaçlarını temin etmek için doğayı kullanmasının yanında doğayı tüketerek yok olmasına neden olmaktadır .(İlkin, Aklin 1991:1) Bu süreçte insan kaynaklı etkiler, doğanın ilişkiler sistemini ve dengelerini zorlamaktadır. İnsan varlığını sürdürebilmesi açısından da önemli olan bu dengeler her gün artan ihtiyaçları ve ortaya çıkan atıkları karşılayamadığı zaman çevre sorunları ya da çevre kirliliği dediğimiz olay ortaya çıkmaktadır. (Erkan, 2002:138)

Çevre sorunları denilince akla ilk olarak çevre kirliliği gelmektedir. Oysa canlı türlerinin yok olmasından doğal kaynakların tükenmesine bütün olumsuzlukların çevre sorunu olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. (Uslu, 1995:19)

Sanayi devrimi, nüfusun artması ve kentleşme hareketleri çevre sorunlarının başlangıcı olarak görülmektedir. Günümüzde, artan nüfusun ihtiyaçlarının üretim ve dağıtım, ulaşım araçlarının hızla artması, sanayileşmenin ve teknolojik ilerlemenin doğal çevre üzerindeki baskısı nedeniyle çevre sorunları önem kazanmaktadır. Ayrıca ekonomik faaliyetlerde daha fazla kar elde etmek amacıyla doğanın tahribi ve sanayi tesislerine arıtma sisteminin kurulmaması çevre sorunlarının büyümesine neden olmaktadır. (Keleş, 2004:671-672)

Gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de çevre sorunları, genellikle hızlı sanayileşme ve ekonomik yetersizliğin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Kalkınma amaçlı yapılan faaliyetlerde çevrenin korunmasına yönelik yasal, mali ve idari önlemler alınamamıştır. Hızla büyüyen kentlerin ve sanayi

tesislerinin planlaması ve altyapıları tamamlanamamış, beraberinde; hava kirliliği, su kirliliği, toprak kirliliği, gürültü kirliliği ve sağlık sorunları ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar 1970'lerin başında, Haliç'in ve İzmir körfezinin kirlenmesi, Ankara'daki hava kirliliği olarak ilk defa gündeme alınmıştır. (İlkin ve Aklin, 1991:20)

Çevreyi kirleterek bozan maddelerin etkisi çoğu kez yalnız olduğu yerde kalmaz. Kirlenen ortamın özelliğine göre (hava, su, toprak) ve kirleticinin etkililiğine bağlı olarak (kimyasal ve nükleer atık) geniş alanlara yayılabilmektedir. (Güney, 2002:7)

Türkiye'de çevre ile ilgili düzenlemeler ve kontroller Çevre bakanlığı ve bağlı kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Düzenli olarak vatandaşlardan, Çevre vergisi, temizlik vergisi ve atık su ücreti alınmaktadır. Fakat siyasi kararlar ve bağlı kuruluşların yetersizliği çevre kirliliğine engel olamamaktadır. Ayrıca kanunların yetersizliği ve ilgili kişilerin kontrol etmemesi nedeniyle birçok sanayi tesisi filtresiz ya da arıtma tesisi kurmadan çalışmalarına devam etmektedir. (Sürmen, 1996: 217)

Bu araştırmada çevre sorunlarından; hava kirliliği, su kirliliği, gürültü kirliliği ve katı atık sorunu değerlendirilmektedir.

#### **4.4.1. Hava Kirliliği**

Havayı kirleten maddeler gazlarla birlikte ya da bileşik halinde atmosfer içerisinde yer almaktadır. Bunlar; azot oksitleri, kükürt oksitleri, kükürtlü hidrojen, ağır metal buharları, karbon monoksit, amonyak ve bileşikleri, metan, etan, hidrokarbon maddeleridir. (Erden, 1990:122)

Çeşitli kaynaklardan atmosfere bırakılan kirleticilerin, havanın doğal yapısını bozarak, onu canlılara ve eşyaya zarar verecek şekilde bir yapıya dönüştürmesine hava kirliliği denilmektedir. Havanın doğal yapısını bozan kirleticiler etki derecelerine göre ikiye ayrılmaktadır. Birinci dereceden kirleticiler, belirli bir kaynaktan atmosfere bırakıldığı andan başlayarak havayı kirleten kirleticilerdir.

İkinci dereceden kirleticiler ise, atmosferdeki kimyasal reaksiyonlar sonucunda oluşan kirleticilerdir. (Keleş, Hamamcı,1998:92, Erkan 2002:141-142)

Hava kirliliği doğal olaylar (volkanizma, orman yangını) sonucu meydana geldiği gibi sanayi faaliyetleri, madencilik faaliyetleri, konutlarda katı yakıt kullanımı, egzoz dumanı, taş ocakları nedeniyle de oluşmaktadır. (Keleş, 2004:674-678)

#### **4.4.2. Su kirliliği**

Canlı hayatında vazgeçilmez kaynaklarından biri olan sular aynı zamanda insanlar için bir temizleme aracıdır. Ayrıca hava ve toprak çeşitli şekillerde bünyesindeki kirli maddeleri sular sayesinde temizlemektedir. Erkan'a göre (2002:142) suların kirlenmesi iki şekilde değerlendirilmektedir;

- Tatlı suların, nehirlerin ve göllerin kirlenmesi
- Kıyıların ve denizlerin kirlenmesi

Günümüzde; sanayi atıkları, evsel atıklar, şehirlerin kanalizasyonları doğrudan suları kirletmektedir. Bu atıklar içerisinde; sentetik maddeler, kimyasal maddeler ve ağır metaller çözülmeden su içerisinde kalmakta ve uzun süre suyun kirliliğine neden olmaktadır. (Güney, 2002:127)

Yeryüzünde yer alan katı ya da sıvı atıklar zaman içerisinde suyla çözülerek yeraltına sızmakta ve yer altı sularının da kirlenmesine neden olmaktadır. Bu kirlilik insanları etkilemesinin yanında hayvanları, toprağı ve üzerindeki bitkileri de olumsuz etkilemektedir. (Güney: 2002:128)

Suyu kirletebilen maddeler, suyu kirletme şekillerine göre üçe ayrılır (Erden,1990:162-163);

- Kirleticiler suda eriyor ya da her oranda su ile karışabiliyorlar,

- Kirleticiler suda erimiyorlar ve sudan ağırlar, buna bağılı olarak suyun dibine çöküyorlar,
- Kirleticiler suda erimiyorlar ve suyun üzerinde yüzüyorlar.

Su kirliliğı; akarsular, göller ve yeraltı sularında görülmesinin yanında ülkemizde denizlerde sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizlerin, taşımacılık ve turizm amacıyla kullanılmaları, atık maddelerin arıtılmadan veya kısmen arıtılarak denizlere akıtılması, deniz kazalarından meydana gelen sızıntılar, akarsulardan denizlere ulaşan evsel, endüstriyel ve tarımsal atıklar denizlerin kirlenmesine neden olmaktadır.

Su kirliliğı ülkemizde tehlikeli boyutlara ulaştığı için belediyeler içme ve kullanma suyu temininde arıtma tesislerinden yararlanmaktadır. Ayrıca denizlerdeki kirliliğı azaltmak amacıyla atık su arıtma sistemleri ve denizin derinliklerine atık suyu deşarj etmek için pompalama sistemleri kurulmuştur. Tablo 13'de görüldüğü gibi su kirliliğini azaltmak amacıyla her geçen yıl tesis kurulmaya ve yatırımlar yapılmaya devam edilmektedir.

**Tablo 13**  
**Belediyelerin Atıksu Göstergeleri**

	2001	2002	2003	2004
Anket uygulanan belediye sayısı	3215	3215	3215	1911
Kanalizasyon şebekesi ile hizmet verilen belediye sayısı	2003	2115	2195	1513
Kanalizasyon şebekesi ile hizmet edilen nüfusun toplam nüfusa oranı	64	65	67	66
Deşarj edilen atıksu miktardı (000 000 m <sup>3</sup> /yıl)	2301,2	2497,9	2861,0	2879,4
Atıksu arıtma tesisi ile hizmet edilen belediye sayısı	238	249	278	303
Atıksu arıtma tesisi sayısı	126	145	156	165
Atıksu arıtma tesisi ile hizmet edilen nüfusun toplam nüfusa oranı	27	28	30	35
Derin deniz deşarj yapan belediye sayısı	56	77	81	88
Atıksu arıtma tesisi toplam kapasitesi (000 000 m <sup>3</sup> /yıl)	2287,9	2358,5	2805,2	3303,7
Fiziksel arıtma	770,3	771,1	1045,6	1279,0
Biyolojik arıtma	1250,3	1320,1	1484,4	1749,5
Gelişmiş arıtma	267,3	267,3	275,2	275,2
Atıksu arıtma tesislerinde arıtılan atıksu miktarı (000 000 m <sup>3</sup> /yıl)	1193,9	1312,4	1586,6	1894,2
Fiziksel arıtma	325,3	344,5	482,3	596,3
Biyoloji arıtma	662,6	745,9	877,3	1066,8
Gelişmiş arıtma	26,0	222,0	227,0	231,1

Kaynak: 2005 Türkiye İstatistik Yıllığı

#### 4.4.3. Gürültü kirliliği

Gürültü kirliliği kentlere özgü olarak karşımıza çıkan bir çevre sorunudur. Gürültü göreceli bir kavramdır. İstenmeyen, uyumsuz, düzenli olmayan sesler gürültü kirliliği olarak tanımlanabilir.

Sesin gürültü olarak algılanması, o sesin şiddetine, frekansına; insanın fizyolojik ve psikolojik özelliklerine göre değişiklik gösterir. (Lüleci, 2000:15)

İnsanın hiç yaşamadığı veya daha seyrek yer aldığı kırlarda gürültü olmaktadır. Hava hareketleri, rüzgârlar, yapraklar ve yaban hayvanları da ses çıkararak gürültüye neden olmaktadır. Ancak bunlar doğal hayat içerisinde kaldığı için gürültü kirliliği olarak değerlendirilmemektedir.

Gürültü kirliliği kentleşmeye paralel olarak artmaktadır. Motorlu araçlar, seyyar satıcılar, görsel-işitsel araçlar, uçaklar, demiryolları ve insanların karşılıklı haykırışları kentlerde gürültünün temel kaynağıdır. Dünya sağlık örgütü (WHO) gürültünün etkinliklerini en aza indirebilmek için limitler belirlemiştir. Genel olarak alt limit 80 db, üst limit ise 130 db'dir. Belediyelerin ilgili birimleri bu ölçülere göre denetimler yapmaktadır. (Güney, 2002:262)

Lüleciye göre (2002:28-29), gürültü şiddetine göre insanlarda şu rahatsızlıklara neden olmaktadır:

- 30 – 60 db: Psikolojik etkiler, rahatsız eder, uykuyu bozar,
- 60 – 90 db: Psikolojik etkiler, deride kan akımı yavaşlar, kalpten geçen kan volümü azalır,
- 90 – 120 db: Bedensel ve ruhsal bozulma başlar, duymada gelip geçici azalma olur,
- 120 – 130 db: Kulak ağrısı, sinir hücrelerinde ağır bozukluklar,
- 130 db ve üzerinde baş dönmesi, sinir sisteminde rahatsızlık ve kulak zarında ağrı meydana gelir.

#### **4.4.4. Katı atık (çöp) sorunu**

Küçük, büyük her çeşit yerleşim biriminin çevresinde kirlilik olarak göze çarpan ilk şey çöplerdir. Çöpler; tüketilen, kullanılan, yenilen, içilen ve giyilen her çeşit maddenin atılan parçalarından veya eskimiş işe yaramayacak kalıntılarında meydana gelirler. Yerleşim merkezi içerisi ya da çevresinde, etrafa saçılan ya da belirli toplama kaplarında toplanan çöplerin, cinsi, miktarı, etrafa zarar durumu,



orada yaşayan insanların uygarlık durumu ve ekonomik faaliyetleri ile paralellik göstermektedir. (Erden, 1990:186-187)

Çöplerin toplanması ve ortadan kaldırılmasındaki etkinlikler katı atıkların çevreyi kirletmesi yönünden büyük önem taşımaktadır. Bu aşamada çöpün niteliği ve miktarının yanında çöpün uygun yöntemlerle toplanması ve iyi seçilmiş yerlerde biriktirilmesi ve ayrıştırılması gerekmektedir. (Keleş, 2004:678)

Erden'e göre (1990:189), yerleşim merkezlerinin büyüklüğüne ve buralardaki ekonomik faaliyetlerin çeşitliliğine bağlı olarak değişmekle beraber, toplanan katı atıkların içerisinde yer alan maddeler şunlardan oluşmaktadır:

**Tablo 14**  
**Toplanan Katı Atıkların İçerisinde Yer Alan Maddeler**

SIRA NO	MADDELER	ÇÖPLERE ORANI	% SU	% KÜL	K.cal-Kg Madde	K.cal-Kg. Çöpteki Payı
1	Kağıt, Karton	25	10	15	3600	900
2	Suni maddeler	6	1	5	9500	570
3	Odan, tekstil	5	20	20	4000	200
4	Mutfak çöpleri	25	80	20	800	200
5	Küçük taneler	15	15	60	800	120
6	Anorganik madde	20	1	100	-	-
7	Gruplanamayan	4	5	40	1000	40

Kaynak: Erden, 1990:189

Gelişmiş ülkelerde çöpler özelliklerine göre ayrılarak geri dönüşümle tekrar kazanılmaktadır. Bu çalışmalarla çöplerin doğayı kirletmesi önlenmekle beraber ekonomik kazançta elde edilmektedir. Ayrıca doğada uzun süre yok edilmeyen; nükleer atıkların, kimyasal atıkların ve petrol ürünlerinin kontrol edilmesiyle su ve hava kirliliği büyük oranda önlenmektedir. (İlkin ve Akin:1991:3)

#### 4.5. Kentleşme ve Suç

Suç kavramı, insanların toplu yaşamaya başlamasından beri hep var olmuştur. Dünyanın çeşitli yerlerinde, birbirinden çok uzakta yaşayan bütün insan topluluklarında; bazı davranışlar, yaklaşımlar ve hareketler toplumsal yaşam için tehlikeli olarak görülmüş ve bu eylemler suç olarak kabul edilmiştir.

Suç ile ilgili araştırma yapan toplumbilimcilerden Durkheim suçu; kolektif bilincin kuvvetli ve belirgin tutumlarını ihlal eden eylem, Jhernip; toplum halinde yaşama şartlarına yönelmiş her türlü saldırı, Thomas ve Znaiecky; kişinin kendisini mensubu saydığı grupta, varlığı toplum dayanışması ile çatışan fiil, Stanciu ise toplumun çoğunluğu tarafından tehlikeli sayılan ihmal ya da icra niteliğindeki hareket olarak tanımlamaktadır. (Dönmezer, 1994:51, Ay, 2004:55)

Suçlar, cürüm ve kabahatler olarak ikiye ayrılır. (TCK, md.:1, fık:2) Kötü bir niyetle işlenen, bireylerin ve toplumun hukukunu doğrudan doğruya ve ağır bir şekilde ihlal eden suçlara cürüm, kendilerinde kötü bir niyet bulunmayan kişilerce yapılan, bireylere ve topluma hafif zararlar veren suçlara ise kabahat denir. Kabahatlerde, failin eylemi bilerek ve isteyerek işlediğini kanıtlamaya gerek yoktur. (T.C.K.md.:45)

Herkes suç işleyebilir. Suçluluk ile suçlu olmama arasında kesin bir çizgi yoktur. Bazı durumlarda insanlar suç işlemesine rağmen diğer suçların yanında yaptığını suç olarak görmeyebilir. Örneğin bir hırsıza ne yaptın diye sorulduğunda; malı çaldım, ihtiyacım vardı ama kimsenin namusuna el sürmedim diyebilir. (Yücel,1986:16)

Bazı toplumlar veya yaşam çevreleri içerisinde yaşayan insanları suça yönlendirirler ya da suç işlemeyi öğretirler. Toplum içindeki gizli gruplar insanlara suç işlemeyi öğretirler. Marjinal sektörde çalışanlar, hırsızlar normal vatandaşlar gibi kendilerine iş düzeni kurarlar. (Giddens,2000:187)

Türkiye’de, kırlardan kentlere yoğun ve düzensiz bir göç yaşanmaktadır. Büyük umutlarla kentlere gelen bu insanların, özellikle ikinci kuşağın beklentilerine cevap alamaması suça yönelmeye neden olmaktadır. Organize suç ve terör örgütleri buralarda taban bulmaktadır. Doğal yollardan yalnız bir şey elde edemeyenler, güce sahip olamayanlar mafyaları oluşturmaktadır. (Özer, [www.tohav.org](http://www.tohav.org))

Bunun yanında büyük yerleşim birimlerindeki toplumsal hareketlilik, eylemin kolay yapılmasına ve gizlenmeye imkân sağladığı için kentlerde suç işlemek daha kolay olmaktadır. Kentlerde kimse kimseyi tanımadığı için suçlu yakalanmadan birden fazla suç işlemektedir. (Şener,1994:64)

**Tablo 15**  
**Türkiye de İşlenen Suçların Zaman Sıklığı (2006)**

SUÇ SAYISI	ADI	DAKİKASI
67.079	Ev soygunu	6
23.537	Oto hırsızlığı	17
42.331	İşyeri soygunu	9
3.199	Resmi kurum soygunu	120
21.402	Yankesicilik	18
9.668	Kapkaç	41
9.546	Dolandırıcılık	41
6.633	Gasp ve yağma	59
94.226	Yaralama ve darp	4
1610	Kasten adam öldürme	240
21.204	Tehdit	19
15.368	İntihar ve intihara teşebbüs	26
12.784	Aile içi şiddet	31
1774	Tecavüz ve tecavüze yeltenme	4
5.376	Adam kaçıрма	75
504	Çocuk kaçıрма	980
13.874	Ruhsatsız silah taşıma	28

Kaynak: Takvim gazetesi, 13 ŞUBAT 2007

Büyük kentlere yaşanan yoğun göçler kent içerisinde kentler oluşturmuştur. İstanbul'da, Bağdat Caddesi ile Gaziosmanpaşa, Ankara'da, Kızılay ile Çiğdem Mah. ve İzmir'de, Alsancak ile Çamdibi arasında çok büyük farklar vardır. Yoksul mahallelerden lüks semtlere gelen gençler gördükleri yaşam karşısında hınçla dolmakta ve gettolar oluşturmaktadır. (Özer, [www.tohav.org](http://www.tohav.org)) Bu nedenle kentlerde suç oranı her yıl çeşitlenerek ve yükselerek artmaktadır.

İnsanların güvenliği sadece güvenlik kurumları ve politikaları ile değil, devletin siyasi, ekonomik ve benzeri politika ve uygulamaları ile karşılanabilir. (Bal, 2003:18) 2006 yılında Türkiye'de Polisin sorumluluk bölgesinde işlenen suçların miktarı ve niteliği şu şekildedir;

- 2000 Yılında 12.000, 2004 yılında 18.000, 2005 yılında 25.724 ve 2006 yılında 39.766 kap kaç olayı yaşanmıştır. Suç işleme oranı yıllara göre artarak devam etmektedir.
- 2005 yılında 487.761, 2006 yılında 785.510 kişi ya da mala karşı suç işlenmiştir.
- 2006 yılında işlenen suçların %42'si İstanbul ve Ankara da işlenmiştir. Dolandırıcılık, fuhşa teşvik, yaralama ve cinayet işlenen suçların %47'sini, hırsızlık ve gasp %44'ünü oluşturmaktadır. (Cumhuriyet Gazetesi, 13 MART 2007 Salı)

## BÖLÜM III

### İZMİR' DE KENTLEŞME VE KENTLEŞME SORUNLARI

#### 1. İZMİR'İN KURULUŞU, TARİHSEL GELİŞİMİ VE İZMİR'DE KENTLEŞME

##### 1.1. İzmir'in Kuruluşu ve Tarihsel Gelişimi

İzmir kentinin kuruluşu oldukça eski bir tarihe dayanmaktadır. Şehrin başlangıcı olarak Milattan Önce üç binde Bayraklı'da tepe kulenin güney kısımlarında kurulan yerleşim yerini kabul edebiliriz. Bir dönem İonların da hakimiyeti altında kalan İzmir M.Ö.VIII ve VII yy da en parlak dönemini yaşamıştır. (Akurgal, 1993:44)

Lidya krallığının, M.Ö. 628 yılında İonları yenerek şehre hâkim olduğu, birçok yeri yakıp yıktıkları ifade edilmektedir. Savaştan kaçan halkın şehir çevresindeki küçük yerleşmelere göç ettiği ve bugünkü; Gaziemir, Buca, Bornova, Balçova, Narlıdere ve Kokluca gibi yerleşim yerlerini oluşturduğu düşünülmektedir. (Malay, 1993:36)

Persler döneminde yakılıp yıkılan kent (M.Ö.545) Büyük İskender döneminde tekrar kurulmuş (M.Ö.334) bir dönem Bergama Krallığı hâkimiyetinde kaldıktan sonra M.Ö.133 yılında Roma İmparatorluğu yönetimi altına girmiştir. (Akurgal, 1993:48-49)

Roma imparatorluğu döneminde bir ticaret merkezi konumunda olan İzmir, Bizans döneminde önemini yitirmiş ve fazla gelişme gösterememiştir. (Atalay, Gümü, 1996:10) Bu dönemde İzmir; Kadifekale çevresi (Yukarı kısım) ve Liman çevresi (Aşağı kısım) olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Kurulduğu günden bugüne aynı alan üzerinde varlığını sürdüren şehir; depremler, savaşlar ve yangınlar nedeniyle harap olmuşsa da tekrar yerine kurulmuştur.(Saran, 1973:140)

İzmir’de ilk Türk hâkimiyeti, Aydınoğlu Mehmet Bey’in Kadifekaleyi almasıyla başlar. Timur döneminde (1402) tamamıyla Türk topraklarına katılır. Osmanlı döneminde zengin, ticaretin gelişmiş olduğu bir merkez halini alır. Deniz ticareti ekonomiyi her zaman canlı tutar. Şehrin geneli; On Müslüman, On Frenk ve Yahudi, iki Ermeni ve bir Kıpti mahallesinden oluşmaktadır. Türkler, Kadifekale yamaçlarında yaşamaktadırlar. Şehirde 40 medrese olduğu söylenmektedir. (Baykara, 1974:29-35)

Azınlıklara liman çevresinde yaşama ve ticari faaliyetleri devam etme izni verilmesi, ticari ve ekonomik hayatta güçlü olmalarına neden olmuştur. Osmanlı hakimiyetinde olmasına rağmen azınlıklara ticari hakların verilmesi yabancılara verilen ilk kapitülasyon olarak’ ta kabul edilmektedir. (Atay, 1993:15-21)

16 yüzyılda deniz ticareti; İzmir limanı, Urla limanı ve Çeşme limanlarından yapılmaktadır. İzmir Gümrüğünün geliri 80 000 akça, Çeşme’nin Ayayorgi İskelesiyle birlikte Gümrük mukataa geliri 684 000 akça civarındadır. Bu durum da Çeşme’nin dış ticarete İzmir’den daha faal olduğunu göstermektedir. (Ülker, 1993:82)

Osmanlılar döneminde bir ticaret merkezi olan İzmir’de 17 ve 18 nci yüzyıllarda büyük deprem ve salgın hastalıklar yaşanmıştır. Bu afetler çok fazla insan kaybına neden olmuştur. İzmir’in nüfusu 18 nci yüzyılın ikinci yarısında 100 000’nin üzerine çıkmıştır. (Beyru, 2000:3-19)

I. Dünya Savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu yenilince Yunanlılar İzmir’i işgal etmiştir. Uzun süre Türklerle birlikte yaşayan Rumlar, Yunan ordusuna destek vermiş ve onlarla birlikte katliam yapmışlardır. Kurtuluş savaşı sonunda Yunan ordusu denize dökülünce; Rumların bir kısmı şehri yakıp, yıkıp kaçmış, bir kısmı da nüfus mübadelesi sonucu Yunanistan’a göç etmek zorunda kalmıştır. (Arı, 1995:71)

İzmir, savaş sonrası büyük yıkıma ve kent merkezi nüfusunun 350.000’den 130.000’e düşmesine rağmen 1923’te, Türkiye’nin İstanbul’dan sonra ikinci büyük

şehri olma özelliğini koruyordu. Şehir sınırları Üçkuyular'dan başlıyor; Arap deresi, Bozyaka, Seydiköy Şosesi, Melez deresi, Mersinli ve Bornova sınırından Salhane civarında körfeze ulaşıyordu.

## 1.2. Cumhuriyet Dönemi ve 1950 Yılları Arasında İzmir'de Kentleşme

Kurtuluş savaşı sonunda şehrin yakılması ve bazı azınlıkların şehirden ayrılması, İzmir'in yeniden yapılanması ihtiyacını doğurmuştur. Ayrıca ekonomik sorunlar ve alt yapı tesislerinin savaş sonrası harap olması şehirdeki imar çalışmalarını zorlaştırmıştır. İzmir belediyesi, kentin yeniden imarı için Rene Danger'e 1926 yılında kent planı hazırlatmış ancak, 1935 yılında uygulamaya koyabilmiştir. Hazırlanan plana göre şehir; konut, ticaret ve sanayi alanları olarak üçe ayrılmıştır. Fransız planlama anlayışına göre hazırlanan planda birbirini dik kesen 15-30 m. genişliğinde caddeler ve simetrik planlı meydanlar dikkati çekmektedir. (Karadağ, 2000:50-51)

Bu dönemde Türkiye genelinde ilk nüfus sayımı yapılmıştır. Sayım sonuçlarına göre 1927 yılında İzmir'in toplam nüfusu 531.579 olarak belirlenmiştir. Nüfusun % 52,13'ü kırsal alanlarda (277 135 kişi ), % 47,87'si (254 444 kişi) kentlerde yaşamaktadır. 1935 yılında yapılan genel nüfus sayımında ise İzmir'in nüfusu 596.850'ye yükselmiştir. Nüfusun % 48,14'ü kentlerde, % 51,86'sı kırsal kesimde yaşamaktadır. Türkiye'nin genelinde olduğu İzmir'de nüfus artışı 1950 yılına kadar yavaş yavaş devam etmiştir. 1940 yılında nüfus, 640 107'ye, 1945'te; 673 581'e ve 1950 yılında 768 411'e ulaşmıştır. 1950 yılına kadar kırsal nüfus varlığını korumuştur. Nüfusun % 53,23'ü kırsal kesimde, nüfusun % 46,77'si kentlerde yaşamaktadır (Tablo14). İzmir ilinin geçmişten günümüze sanayi ve ticaret merkezi olmasına rağmen kentsel nüfusun 1927–1950 döneminde aynı düzeyde olması, il çevresinde yer alan toprakların verimliliği ve ekonomik hayatın canlılığı ile açıklanabilir. Diğer yandan, 1930'dan itibaren süregelen “dünya ekonomik buhranı” ve II Dünya Savaşı nedeniyle ticaretin ve endüstri yatırımlarının zayıflamasını da kentsel nüfusun artışına engel olarak gösterilebilir.

Bu dönemde kentin imarı için ikinci bir plan hazırlanmıştır. Bu planla; Bornova'nın kentle bütünleşmesi, konut alanlarının; Karşıyaka, Turan, Buca, Tepecik, Alsancak bölgesinde toplanması amaçlanmıştır. (Oban, 2000:54)

**Tablo 16**  
**İzmir Şehir ve Köy Nüfusu**

<b>SAYIM YILI</b>	<b>TOPLAM</b>	<b>ŞEHİR NÜFUSU</b>	<b>KÖY NÜFUSU</b>	<b>ŞEHİR NÜFUS %</b>	<b>KÖY NÜFUS %</b>
1927	531.579	254.444	227.135	47.87	52.13
1935	596.850	287.295	309.555	48.14	51.86
1940	640.107	303.688	336.419	47.44	52.56
1945	673.581	318.342	355.239	47.26	52.74
1950	768.411	359.372	409.039	46.77	53.23
1955	910.496	441.047	469.449	48.44	51.56
1960	1.063.490	548.327	515.163	51.56	48.44
1965	1.234.667	621.553	613.114	50.34	49.66
1970	1.427.173	753.041	674.132	52.76	47.24
1975	1.673.966	905.059	768.907	54.07	45.93
1980	1.976.763	1.059.183	917.580	53.58	46.42
1985	2.317.829	1.800.797	517.032	77.69	22.31
1990	2.694.770	2.134.816	559.954	79.22	20.78
2000	3.370.866	2.732.669	638.197	81.07	18.93

Kaynak: TÜİK, 2000 Genel Nüfus Sayımı İzmir:44



### 1.3. 1950 – 1980 Dönemi İzmir’de Kentleşme

Bu dönemde, Türkiye genelinde görüldüğü gibi İzmir de hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. 1950’li yıllarda tarımda makineleşme ve ekonomik hareketlere bağlı olarak İzmir ilinin nüfusu; 1955 yılında 910 496’ya, 1960 yılında 1 063 490’a yükselmiştir. Kentsel nüfus oranı 1950 yılında % 48,44 (359 372 kişi) iken, 1960 yılında % 51,56 (548 327 kişi) olmuştur.

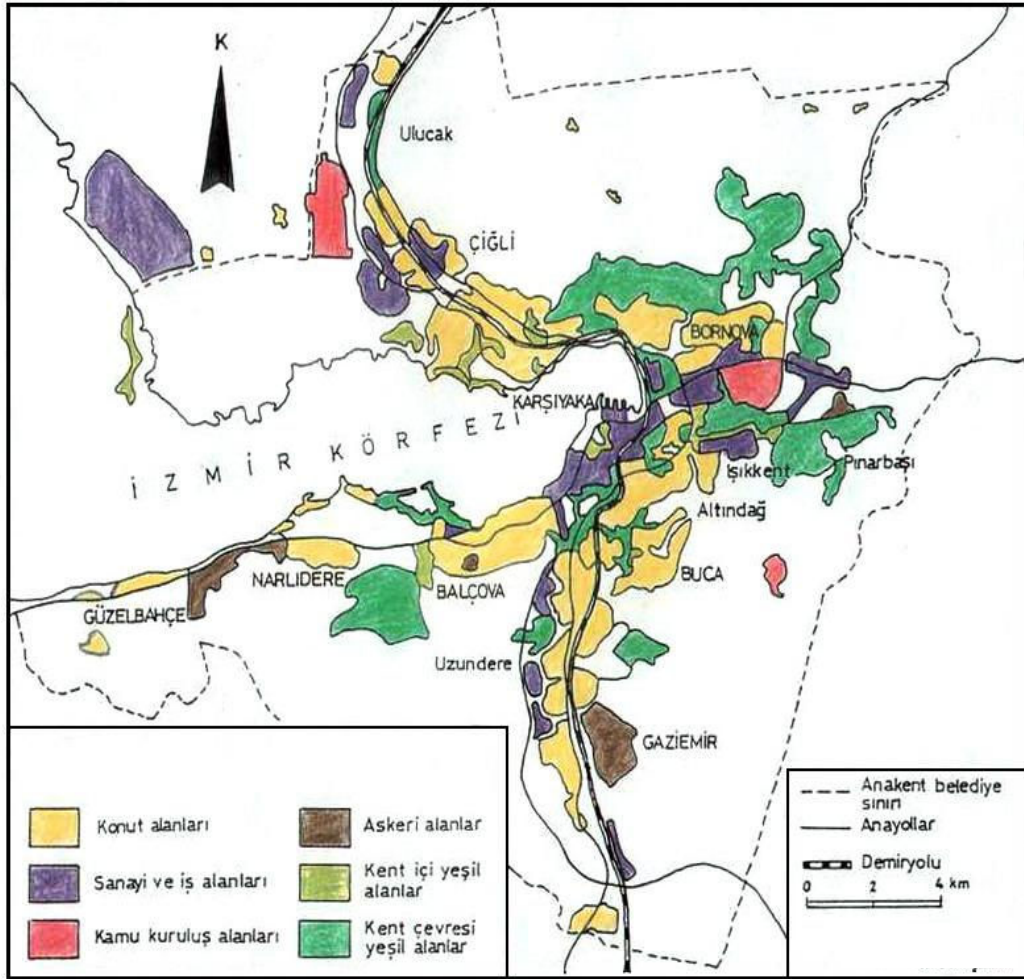
1950’li yıllarda İzmir’de yoğun nüfuslu yerler; Göztepe, Güzelyalı, Alsancak ve Karşıyaka’dır. İnciraltı ve Balçova’da tarım yapılmaktadır. Kentin en önemli yeşil alanları: Bahribaba Parkı, Cumhuriyet Korulukları ve Kültür Park’tır. (Karadağ, 2000:57-58)

1960’lı yıllarda ise nüfus artışı ve iç göçün etkisiyle kent daha da büyümüş ve kuzeyde Çiğli, batıda Güzelbahçe, doğuda Işıkkent ve güneyde Gaziemir yönünde yayılmıştır. Urla-Güzelbahçe yönündeki yerleşmeler askeri tesisler ve konut şeklinde olurken, Işıkkent yönünde sanayi tesislerinin, Gaziemir yönünde sanayi tesisleri ve askeri tesislerin kurulduğu görülmektedir. Ayrıca, Gaziemir ve Çiğli’de havaalanları açılması, Aydın yolu çevresinde sanayi tesislerinin kurulması kentin ulaşım ağını ve büyüme yönünü şekillendirmiştir. (Karadağ, 2000:60–61, Oban, 2000:55)

1965 yılında İzmir ilinin nüfusu 1 234 667, 1970 yılında 1 427 173’e yükselmiştir. Bu yıllarda kentsel nüfus oranı 52,76’ya ulaşmıştır. Kentsel nüfus oranı artışına 1975 yılında da devam etmiş ve % 54,07’ye yükselmiştir. (Tablo 16)

1970’li yıllarda kentin en yoğun yerleşim alanları; Karşıyaka, Alsancak limanı, Hatay ve Üçkuyular arasındadır. Bu alanlarda konut alanlarının yanı sıra; iş merkezleri, ticarethaneler, askeri alanlar yer almaktadır. Narlıdere’de konut alanları yoğunlaşmıştır. Sanayileşme hareketleri ile beraber Yeşildere’den başlayarak Karabağlar ve Gaziemir’e kadar konut alanları yayılmıştır. Yeşildere, Gültepe ve Yeşilyurt’un bir kısmı gecekondularla işgal edilmiştir. (Karadağ, 2000:63)

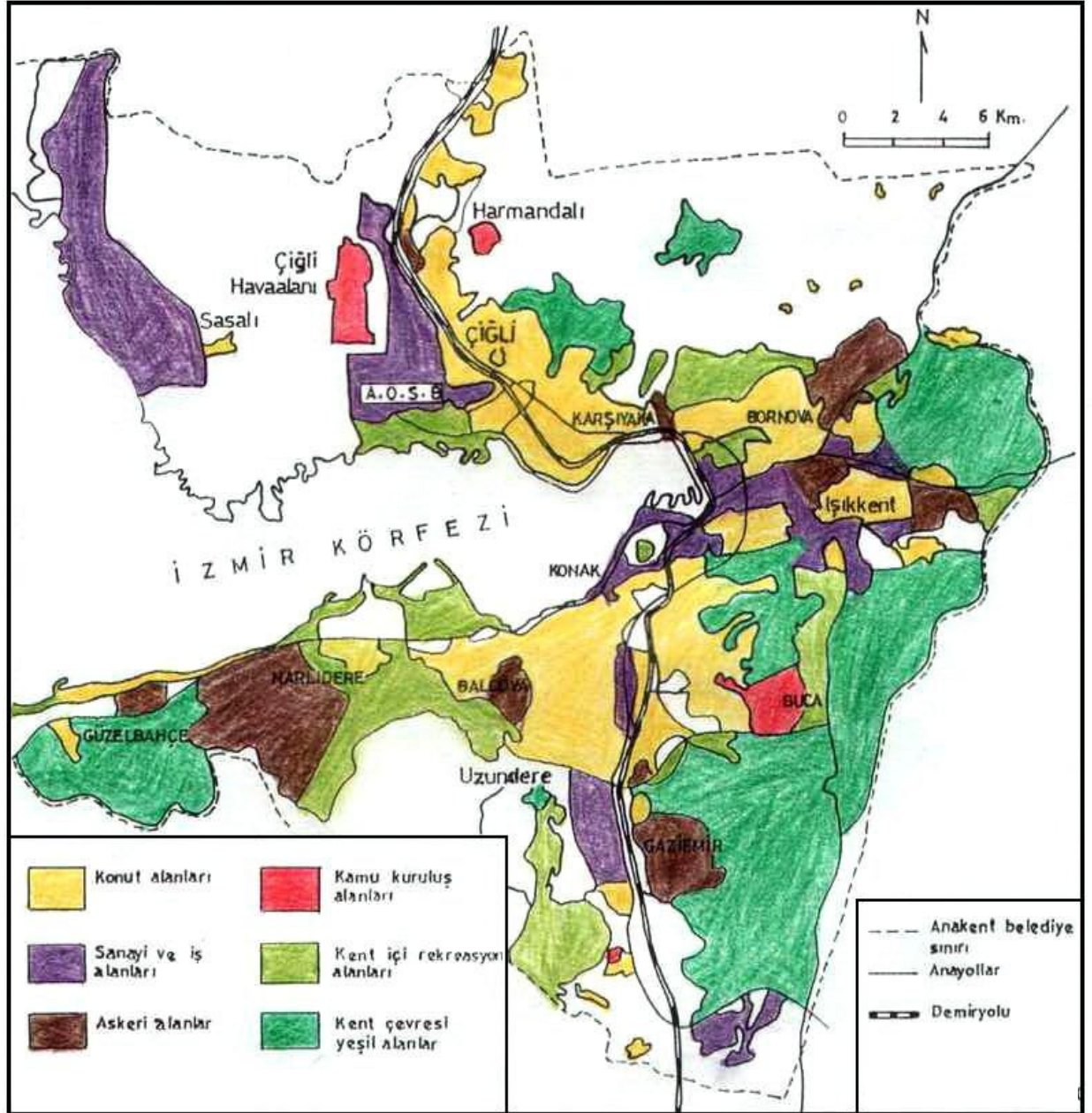
**Harita 3: 1970'li Yıllarda Kentsel Arazi Kullanımı ( KARADAĞ, A. 2000)**



#### 1.4. 1980 Sonrası İzmir'de Kentleşme

Bu dönemde en hızlı nüfus artışı yaşanmıştır. 1980 yılında kent merkezinde yaşayan nüfus 1 059 183 iken, İzmir kentinin 1981 yılında anakent statüsü kazanmasıyla nüfusu 1985 yılında hızla artmış ve 1 800 797'ye ulaşmıştır. Anakent sınırları içerisinde merkez ilçe, Karşıyaka, Bornova, Pınarbaşı, Işıkkent, Altındağ, Çamdibi, Gültepe, Buca, Gaziemir, Yeşiyurt, Balçova, Narlıdere, Güzelbahçe yer almaktadır.

**Harita 4: 1980'li Yıllarda İzmir Kent Alanı Ve Kent İçi Arazi Kullanımı**  
( KARADAĞ, A. 2000)



1985 yılında kentsel nüfus oranı % 77,69'a yükselmiş, kırsal nüfus oranı % 22,31'e düşmüştür. Kentsel nüfus oranı 1990 yılında yükselmeye devam etmiş ve % 79,2'ye ulaşmıştır. (Tablo 16)

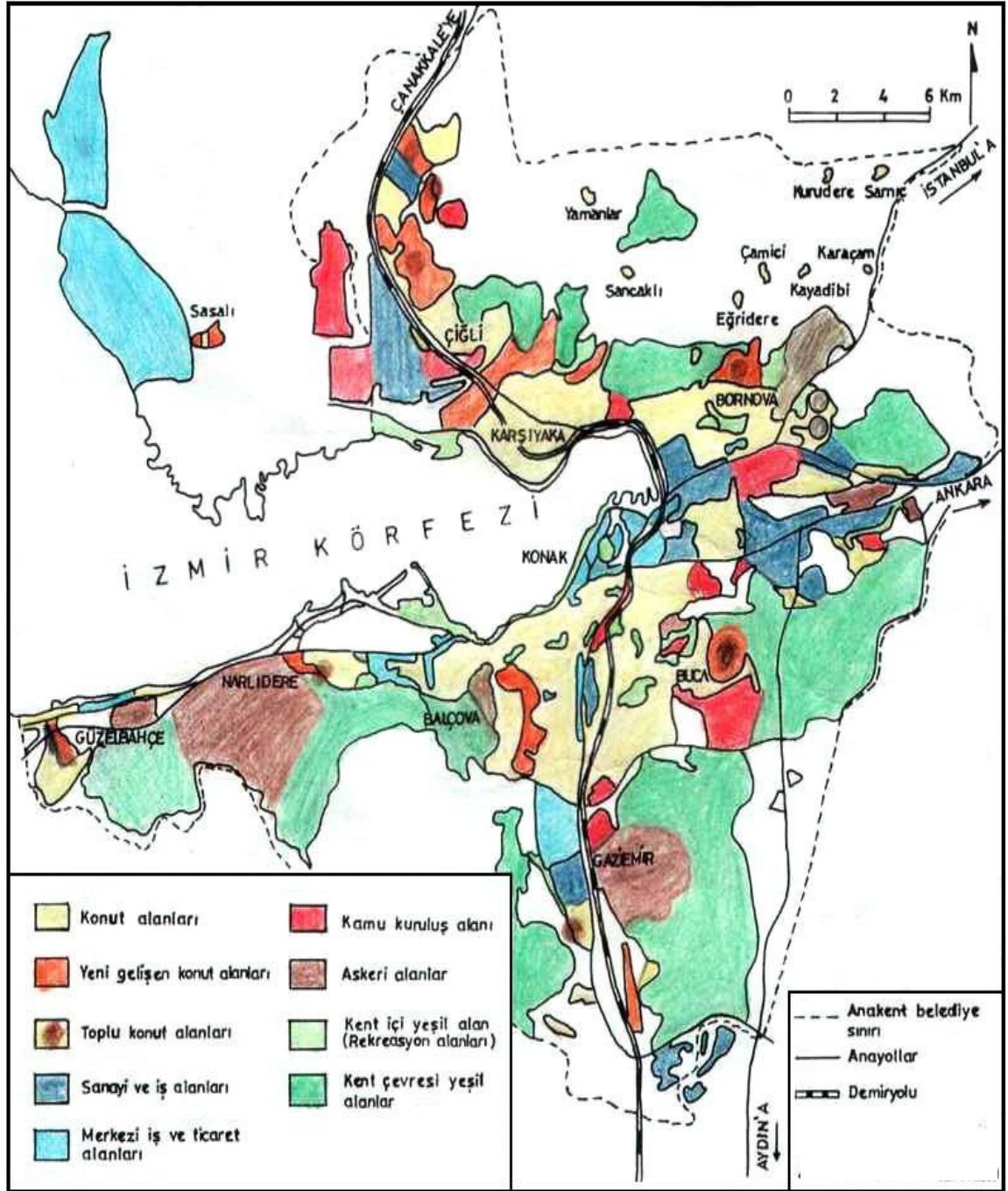
1980 sonrası İzmir kenti; kenti çevreleyen anayollar doğrultusundan kuzeyde Ulucak'a, doğuda Kemalpaşa'ya (Ankara asfaltı), güneyde Menderes'e (İzmir-Aydın yolu) ve batıda Urla ve Seferihisar'a doğru genişlemektedir. Gecekondular kentin merkezi ile bu yeni yerleşim yerleri arasında kalmıştır. Özellikle 1950'li yıllardan sonra yaşanan hızlı kentleşme sonucu; Bornova, Narlıdere, Güzelbahçe, Karşıyaka, Buca ve Çiğli'deki verimli tarım arazileri sanayi tesisleri ve konutlarla işgal edilmiştir. Kentin büyümesine paralel olarak yapılan konutlar ve sanayi tesisleri de arada ve yamaçlarda yer alan tarım arazilerini ve yeşil alanları işgal etmektedir. (Karadağ, 2000:73)

1990 yılında yapılan nüfus sayımına göre İzmir de 2 694 770 kişi yaşamaktadır. Nüfusun 2 134 816'sı kent merkezinde yaşamaktadır. Kent nüfusunun oranı geçmiş yıllara göre yükselmiş ve kentleşme oranı %79,22' ye ulaşmıştır. Bu yıllardaki İzmir kent alanı ve kent içi arazi kullanımı harita 5'de yer almaktadır.

2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre İzmir'in nüfusu 3 370 866'ya yükselmiştir. Kentsel yerleşmelerde; 2 732 669 kişi yaşamaktadır. Nüfusun ilçelere göre dağılımı karşılaştırmalı olarak tablo 17'de yer almaktadır.

2000'li yıllarda İzmir kentinin alansal gelişimi ve nüfus artışı endüstriyel merkezlere ve ticarethanelere paralel olarak gelişmektedir. Buna bağlı olarak Gaziemir, Karşıyaka, Narlıdere, Güzelbahçe, Çiğli ve Buca'daki nüfus artış hızları yükselmiştir. Ayrıca ulaşım imkânları ve arazi maliyetinin düşük olması yeni konut alanları olarak buralara yönelimi arttırmıştır. 2005 yılında İzmir'in tahmini nüfusu tablo 18'de yer almaktadır.

**Harita 5: 1990'lı Yıllarda İzmir Kent Alanı Ve Kent İçi Arazi Kullanımı**  
( KARADAĞ, A. 2000)



**Tablo 17**  
**1990–2000 Yıllarında İzmir’de Nüfusun Değişimi**

İLÇELER	T.NÜFUS 1990	T.NÜFUS 2000	NÜF. ARTIŞ HIZI
Balçova	59 825	66 877	11,14
Bornova	278 300	396 770	35,46
Buca	203 383	315 136	43,78
Çiğli	78 462	113 543	36,95
Gaziemir	44 089	87 692	68,74
Güzelbahçe	14 269	18 190	24,27
Karşıyaka	345 734	438 764	23,82
Konak	721 570	782 363	8,08
Narlıdere	34 844	54 107	44
Aliağa	42 150	57 192	30,51
Bergama	47 126	106 536	0,19
Bayındır	101 421	47 214	4,92
Beydağ	14 632	14 147	-3,37
Çeşme	29 463	37 372	23,77
Dikili	23 219	30 115	26
Foça	25 222	36 107	35,87
Karaburun	9 020	13 446	39,91
Kemalpaşa	56 075	73 114	26,53
Kınık	37 617	32 109	-15,83
Kiraz	41 247	44 910	8,51
Menderes	52 934	73 002	32,14
Menemen	76 043	114 457	40,88
Ödemiş	124 968	128 259	2,60
Seferihisar	21 406	34 761	48,47
Selçuk	27 353	35 594	20,55
Tire	77 314	78 658	1,72
Torbalı	71 617	93 216	26,35
Urla	35 467	49 269	32,86
<b>Toplam</b>	<b>2 694 770</b>	<b>3 370 866</b>	<b>22,38</b>

Kaynak: TÜİK, 2000:44

**Tablo 18**  
**2005 Yılında İzmir’de Nüfus ve Konut Dağılımı**

İLÇELER	2005 MERKEZ NÜFUSU	2005 KÖYLER NÜFUSU	TOPLAM NÜFUS	BİNA SAYISI	KONUT SAYISI
BALÇOVA	68 795	0	68 795	7 399	31 524
BORNOVA	451 046	6 308	457 354	63 647	166 165
BUCA	370 107	7 568	377 675	53 687	142 028
ÇİĞLİ	124 245	7 475	131 720	18 656	55 899
GAZİEMİR	89 013	33 287	122 300	14 295	34 144
GÜZELBAHÇE	16 382	3 460	19 842	6 026	8 613
KARŞIYAKA	478 722	304	479 026	66 635	215 861
KONAK	792 424	858	793 282	138 268	365 790
NARLIDERE	64 933	0	64 933	8 510	22 794
<b>9 MERKEZ İLÇE TOPLAMI</b>	<b>2 455 667</b>	<b>59 260</b>	<b>2 514 927</b>	<b>377 123</b>	<b>1 042 818</b>
ALIAĞA	43 973	20 360	64 333	9 527	21 174
BAYINDIR	16 509	29 254	45 763	9 974	11 435
FOÇA	15 599	25 974	41 573	17 092	19 088
KEMALPAŞA	30 570	49 828	80 398	15 191	21 911
MENDERES	21 515	60 815	82 330	22 101	31 019
MENEMEN	55 892	78 205	134 097	19 784	39 519
SEFERİHİSAR	21 547	20 696	42 243	19 269	24 518
SELÇUK	28 153	7 960	36 113	6 251	11 352
TORBALI	49 000	55 136	104 136	15 352	32 632
URLA	42 181	13 735	55 916	21 034	24 967
<b>BÜYÜKŞEHİR İÇİNDEKİ DİĞER 10 İLÇE TOPLAMI</b>	<b>324 939</b>	<b>361 963</b>	<b>686 902</b>	<b>155 575</b>	<b>237 615</b>
<b>BÜYÜKŞEHİR TOPLAMI</b>	<b>2 780 606</b>	<b>421 223</b>	<b>3 201 829</b>	<b>532 698</b>	<b>1 280 433</b>
BERGAMA	56 045	50 260	106 305	20 272	31 439
BEYDAĞ	5 254	8 201	13 455	2 586	3 217
ÇEŞME	27 118	13 478	40 596	24 486	35 094
DİKİLİ	13 618	19 273	32 891	17 354	22 822
KARABURUN	3 183	12 480	15 663	6 054	8 802
KINIK	11 312	17 579	28 891	8 900	9 127
KIRAZ	10 938	34 205	45 143	2 805	12 898
ÖDEMiŞ	65 800	60 768	126 568	33 426	46 934
TİRE	44 549	32 649	77 198	18 813	24 290
<b>BÜYÜKŞEHİR DIŞINDAKİ 9 İLÇE TOPLAMI</b>	<b>237 817</b>	<b>248 893</b>	<b>486 710</b>	<b>134 696</b>	<b>194 623</b>
<b>İL GENELTOPLAMI</b>	<b>3 018 423</b>	<b>670 116</b>	<b>3 688 539</b>	<b>667 394</b>	<b>1 475 056</b>

Kaynak: İzmir Valiliği Kriz Merkezi

23.7.2004 tarihli 25531 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu İzmir Büyükşehir belediyesinin sorumlu olduğu sınırlar genişlemiştir. Yeni düzenlemeyle, mahalle statüsü kazanan köyler, Büyükşehir sınırları içerisinde kalan orman köyleri ve belde belediyeleri ile birlikte İzmir kent merkezinde yaşayan nüfus 2.788.847' ye yükselmiş, metropol dışında kalan nüfus ise 582 019 olmuştur. İlgili kanunun geçici 2. maddesine göre 50 km içinde kalan orman köyleri ve mahalle statüsü kazanan köylerle birlikte Metropol nüfusu 592 657 kişi artarak 2 273 388'den, 2 866 045 kişiye yükselmiştir. Köy sayısında da bir düşüş görülen İzmir ilinde köy sayısı 582'ye inmiştir. Son gelişmelere bağlı olarak belirlenen İzmir Büyükşehir Belediyesinin sınırları harita EK-3'de yer almaktadır.

## **2. İZMİR'DE KENTLEŞME SÜRECİNDE ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR**

İzmir'de tarihsel süreç içerisinde kentleşmenin hızlı olması nedeniyle, birçok kentleşme sorunu yaşanmaktadır. Mevcut sorunlar nüfusun artmasına ve sanayi faaliyetlerinin yoğunlaşmasına bağlı olarak hızla büyümektedir. Bunların en başlıcaları; çarpık kentleşme sorunları (göç, plansız kentleşme, gecekondü), konut sorunu, ulaşım sorunu, çevre kirliliği ve güvenlik sorunudur.

### **2.1. İzmir'de Çarpık Kentleşme Sorunları-Gecekondü Sorunu**

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'lere kadar olan dönemde nüfus artış hızının normal olması ve göç hareketlerinin az olması nedeniyle İzmir'in büyümesi ve alansal gelişimi planlı olarak değerlendirilebilir.

1950'den sonra yapılan kentsel planlama çalışmalarının yetersiz olması (geleceği görmemesi) ve kentin tamamını kapsamaması nedeniyle kentin büyümesi planlı olmamıştır. Buna bağlı olarak; Bornova, Buca, Çamdibi, Gültepe, Altındağ ve Yeşilyurt gibi yerleşmeler belediyenin sınırları dışında kalmanın rahatlığı ile



büyümüşler, kaçak yapı ve gecekondulu mahalleleri şeklinde gelişmiş yerleşim yerleri olmuşlardır. (Şener, 1994:41)

1950–1960 yılları arasında ilk gecekondulaşma hareketleri; Kadifekale sırtları, Bayraklı demiryolunun doğu uzantısı boyunca Altındağ ve Kadifekale arasında olmuştur. 1960–1975 yılları arasında Çamdibi – Mersinli bölgesinde gecekondulaşma görülmüştür. 1975–1985 yılları arasında kenti çevreleyen hazine ve hisse tapulu ucuz araziler ile tarımsal faaliyetlerin ve sanayi faaliyetlerinin yapıldığı hatlar boyunca gecekondular yayılmıştır. (Gökmen ve diğerleri, 1996: 47–48)

İzmir’de en fazla gecekondulu Konak, Bornova, Buca ve Narlıdere de yer almaktadır. Balçova ve Güzelbahçe yeni kurulan yerleşim yerleri olması ve toprak sahiplerinin rant nedeniyle müteahhitlere kat karşılığı bina yaptırması nedeniyle gecekondulu çok az bulunmaktadır. Karadağ’ın (2000) yapmış olduğu çalışmada, 1994 yılına ait verilere göre (Belediyelerin beyanları) İzmir anakente bağlı ilçelerdeki gecekondulu sayıları tablo 19 ’de gösterilmiştir.

**Tablo 19**  
**İzmir Anakent Sınırları İçinde Kalan Gecekonduların İlçelere Dağılımı**

Yerleşim birimi	Gecekondulu ve kaçak yapılar	Tahmini gecekondulu nüfusu*	İlçe kent nüfusu (1990)	Gecekondulu nüfus oranı %
Balçova	58	140	55.908	0.3
Bornova	2000	10.000	272.860	3.7
Buca	1500	7.500	199.130	3.8
Çiğli	Belirsiz	-	73.364	-
Gaziemir	95	475	39.905	1.2
Karşıyaka	730 (1994)	3650	345.360	1.0
Konak	80.000	400.000	724.419	55.2
Narlıdere	5.500	27.500	29.368	93.6
Güzelbahçe	-	-	17.100	-
<b>İzmir Toplam</b>	<b>89.853</b>	<b>449.265</b>	<b>1.757.414</b>	<b>25.6</b>

Kaynak: Karadağ, 2000:212.

Günümüzde; Konak, Karşıyaka ve Narlıdere belediyeleri gecekondu ıslah çalışmalarına büyük önem vermektedir. Karşıyaka belediyesi; Manavkuyu çevresindeki gecekondu bölgelerini ıslah etmekte ve buralarda yaşayanları Uzundere’de yapılan toplu konutlara yerleştirmektedir. Narlıdere Belediyesi; Atatürk ve İnönü mahallelerinde gecekondu ıslah çalışmaları başlatmış ve burada yaşayanları Nar-Bel toplu konutlarına yerleştirmiştir. (Topal,1998:142) Ayrıca Kadifekale ve Karşıyaka çevresindeki gecekondu da ıslah edilmekte ve burada yaşayanlar, Uzundere de yapılan toplu konutlara taşınması planlanmaktadır. Kentsel dönüşüm projesi olarak Uzundere’de yapılan bu çalışmalarda konut alanlarının içerisine, Midye üretim merkezi ve çamaşır yıkama merkezi gibi ekonomik ve sosyal tesislerde yapılmıştır.

## **2.2. Konut Sorunu**

Türkiye’nin diğer büyük kentlerinde olduğu gibi İzmir’de de konut sorunu önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

İzmir kent merkezinde 1950’li yıllardan sonra hızlı nüfus artışı yaşanmıştır. Artan nüfusa bağlı olarak konut açığı ortaya çıkmaktadır. Göçle gelen kitlelerin bir kısmının gecekondu, hemşeri ve akrabalarının yanına yerleşmesi konut açığının belirlenmesini zorlaştırmaktadır.

Karadağ (1998:200), yapmış olduğu araştırmada; İzmir’de 1990 nüfus sayımına göre 1.757.414 kişi yaşadığını ve ortalama hane halkı büyüklüğü 4 kabul edildiğinde, gerekli konut sayısının 439.353 olacağını belirtmiştir. 1990 yılında mevcut konut sayısının 434.291 olması ve elektrik abone sayısının 794.156 olduğundan hareketle İzmir’de gizli bir konut açığının olduğunu öne sürmektedir (Tablo 20).

**Tablo 20**  
**İzmir’de Konut İhtiyacı (1990)**

Yerleşmeler	Kent Nüfusu	Aile Sayısı	Konut İhtiyacı*
Bornova	272,860	63,873	69,215
Buca	199,130	47,534	49,783
Karşıyaka	418,724	105,887	104,681
Konak	866,700	216,997	216,675
İzmir Anakenti	1,757,414	434,291	439,353

Bayındırlık bakanlığının 1982 yılında yapmış olduğu araştırmada; İzmir kentinin toplam 240.000 konut talebi olduğunu ve yıllık 16.000 konut yapılması gerektiğini belirlemiştir. Ayrıca her yıl 6800 gecekondunun da ıslah edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Bu araştırmada konut açığının toplu konut yapımı ile karşılanabileceği öngörülmektedir. (Mutluer, 2000:58)

2000 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına göre İzmir kent merkezinde 2.207.652 kişi yaşamaktadır. Toplam hane sayısı 623.285’tir. Kent merkezinde yaşayan hane halkın % 59’u kendi konutunda oturmaktadır. Halkın % 32’si kirada ve % 9’u lojmanda ya da kira vermeden oturmaktadır. Ortalama hane halkı büyüklüğü 3,5’tir. (TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı, İzmir ili: 240)

Konut açığı, il merkezindeki semtlerin nüfusunun ve hane halkı sayılarının farklı olması nedeniyle tam hesaplanamamaktadır. Özellikle Konak ilçesi ve gecekondulu semtlerinde hane halkı sayısının fazla olması konut açığını ön plana çıkarmaktadır. (Karadağ, 2000:123)

Konutların nitelikleri büyük şehir merkezinde daha iyi durumdadır. Büyükşehir’deki hane halkının oturduğu konutların % 98’nin içerisinde borulu su sistemi ve % 96’sının içerisinde tuvalet bulunmaktadır. (TÜİK 2000 Genel Nüfus Sayımı, İzmir ili:239)

İzmir’de nüfus artışının hızlı olması ve konut ihtiyacının fazla olması nedeniyle toplu konut üretimi diğer illere göre ileri düzeydedir. Toplu konut üretimi; Büyükşehir Belediyesi, ilçe belediyeleri, kooperatifler, bankalar, OYAK ve özel girişimciler tarafından yapılmaktadır. Yıllara göre toplu konut üretimi tablo 21’de yer almaktadır. (Koç ve diğerleri, 1998:138-141)

İzmir Valiliği Kriz Merkezi 2005 yılı verilerine göre, İzmir kent merkezinde 1 042 818 konut olduğunu tahmin edilmektedir (Tablo 18). Hane halkı büyüklüğü (3,5) dikkate alındığında İzmir’de konut açığı olduğu söylenemez. Kirada oturan aile sayısı dikkate alındığında birden fazla konut sahibi olan vatandaş sayısının çok fazla olduğu ileri sürülebilir.

**Tablo 21**  
**İzmir de Toplu Konut Uygulamaları**

SIRA NO	KOOPERATİF ADI	YERİ
1	EGEKENT 1	ÇİĞLİ
2	EGEKENT 2	ULUKENT
3	EGEKENT 3	BUCA
4	EGE-VİLLAKENT	SEYREK
5	EGE-BAHÇEKENT	SEYREK
6	EGEKENT 4	AYRANCILAR
7	EVKA 1	BUCA
8	EVKA 2	BUCA
9	EVKA 3	BORNOVA
10	EVKA 4	BORNOVA
11	EVKA 5	ÇİĞLİ
12	EVKA 6	ÇİĞLİ
13	EVKA 7	GAAZİEMİR
14	İZKONUT	BUCA
15	İZKENT 1-2	BUCA
16	İZKONUT	ÇİĞLİ
17	İZYUVA	ÇİĞLİ
18	KONKENT	UZUNDERE
19	BOR-KOOP	BORNOVA
20	ÇİĞLİ-KOOP	ÇİĞLİ
21	BUCA-KOOP	BUCA

Kaynak: Koç ve Diğerleri, 1998:139

### 4.3 Ulaşım

İzmir bulunduğu yer ve sahip olduğu ekonomik, sosyal ve turistik fonksiyonlar nedeniyle kent içi nüfus hareketliliğinin fazla olduğu bir yerleşimdir. Nüfusun hızla artmasına bağlı olarak, kent içi ulaşım sisteminde her zaman gelişme ihtiyacı bulunmaktadır.

İzmir il sınırları içerisinde 2004 yılı itibarıyla 546 km devlet yolu, 773 km. il yolu , 4.146 km karayolu bulunmaktadır.

Kent içinde ulaşım İzmir Büyükşehir Belediyesine bağlı olarak hizmet veren ESHOT ve İzulaş tarafından gerçekleştirilmektedir. İzulaş ve ESHOT eşgüdüm içerisinde 286 hatta, 5 bölge esasına göre; Konak, Karşıyaka, Bornova, Buca ve Teleferik hatlarında 410 otobüs, 737 şoför personel ile hizmet vermektedir. Otobüslerin niteliği ve yolcu durumları ilgili bilgiler tablo 22, 23, 24'de yer almaktadır. (İ.B.B. 2005 Çalışma raporu, 2005:384-385)

**Tablo 22**  
**ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin Teknik Özellikleri**

ARAÇ MARKASI	MODELİ	ADEDİ
MAN SL-263	2002	1
MAN SL-232	1998	134
BELDE CB-263	2002	1
BELDE 220-17B	1999	70
BELDE 220-17C	1999	10
BELDE 214-17B	1991	61
K.İKARUS	1990	15
ISUZU	2000	50
K.VOLVO	1994	45
S.VOLVO	1993	20
V6 MERCEDES	1990	1
DAF	1994	5
<b>TOPLAM</b>		<b>410</b>

**Tablo 23**  
**ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin Nitelikleri**

KÖRÜKLÜ OTOBÜS	57
SOLO OTOBÜS	298
ÇİFT KATLI	5
MİDİBÜS	50
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>410</b>

**Tablo 24**  
**ESHOT ve İzulaşa Bağlı Olarak Çalışan Otobüslerin İşletme Bilgileri (2005)**

AYLAR	YAPILAN KM MEVCUDU	TAŞINAN YOLCU	KM BAŞINA TAŞINAN YOLCU	YAKIT SARFIYATI (LT)
OCAK	2 763 723	6 530 437	2,36	1 196 197
ŞUBAT	2 565 333	6 592 450	2,57	1 106 224
MART	2 910 598	7 902 173	2,71	1 220 005
NİSAN	2 798 203	7 645 179	2,73	1 240 140
MAYIS	2 861 997	7 486 264	2,62	1 245 363
HAZİRAN	2 759 895	7 258 936	2,63	1 209 388
TEMMUZ	2 665 142	6 171 408	2,32	1 171 770
AĞUSTOS	2 761 439	6 294 729	2,28	1 197 299
EYLÜL	2 719 379	7 036 093	2,59	1 190 680
EKİM	2 790 240	7 224 161	2,59	1 221 251
KASIM	2 664 625	6 994 753	2,63	1 173 636
ARALIK	2 874 610	7 671 118	2,69	1 271 957
<b>TOPLAM</b>	<b>33 108 184</b>	<b>84 807 701</b>		<b>14 443 390</b>
<b>GÜNLÜK ORT.</b>	<b>2 759 015</b>	<b>7 067 308</b>	<b>2,56</b>	<b>1 203 659</b>

Şehir içi karayolu ulaşımını rahatlatmak amacıyla; Çiğli-Cumaovası yolu bölünmüş yol olarak düzenlenmiş, Turan, Cumaovası, Zafer Payzın, Halkapınar, Hilal ve Konak köprülü kavşakları yapılmıştır. (İzmir 2005 Yılı Çevre Durumu Raporu, 2005:403) Ayrıca İzmir-Aydın ve İzmir-Çeşme otoyolu arasındaki 50 km.lik çevre yolu bağlantılı; Işıkkent, Gaziemir, İkiztepe, Limontep, Karabağlar, Otogar ve

Balçova kavşakları ile şehir içi ulaşım rahatlatılmaya çalışılmaktadır. Şehir içi yollar, otoyollar ve köprüler harita 6'da yer almaktadır.

Şehir içi toplu taşımada demiryolu ve metrodan da yararlanılmaktadır. Basmane garından günlük olarak 40 adet banliyö Basmane-Çiğli, 22 adet banliyö Basmane-Bornova arasında hizmet vermektedir. 2004 yılında 4.472.433 kişi demiryolu taşımacılığında yararlanmıştır. Günümüzde Aliğa-Menderes metro çalışması nedeniyle bu hatta yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır.

Aliğa-Menderes Metro hattı projesiyle 80 km.'lik banliyö hattının metro standartlarına kavuşturulacaktır. Kentin sanayi bölgeleri ile konut alanlarını birbirine bağlayacak proje tamamlandığında 80 km.'lik hatta seyahat süresi 86 dakikaya inecek ve günde 550 bin yolcu taşınabilecektir. Proje kapsamında; 20 istasyon, 11 karayolu alt-üst geçidi, Karşıyaka ve Şirinyer'de 5 km.'lik tünel ve 43 yaya üst geçidi yapılacaktır. (www.izmirmetro.com.tr)

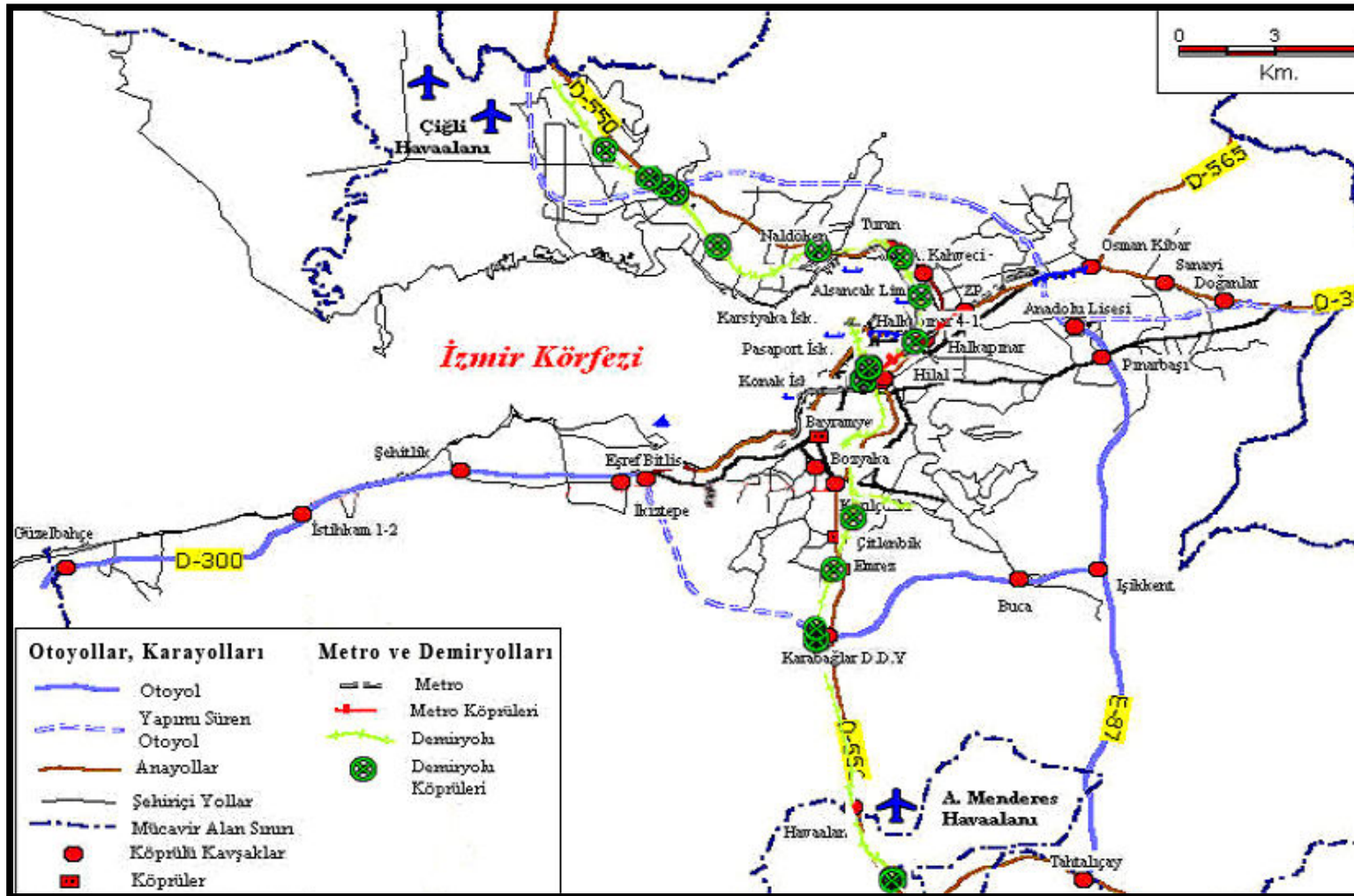
Günümüzde Üçyol-Bornova (11,5 km, 17 dakika) arasında metro taşımacılığı yapılmaktadır. İzmir metrosu, 2,5 dakikalık sefer sıklığı ve 3'lü araç dizileriyle günde 800.000 bin, beşli araç dizileriyle en yüksek kapasitede günde 1,7 milyon yolcuya hızlı ve güvenli ulaşım hizmeti sağlayabilecek kapasitededir. Mevcut Bornova-Üçyol (11,5 km) hattına eklenecek, Üçyol-Üçkuyular (5,5 km) hattıyla İzmir metrosu toplam 16 istasyonla 17 km. uzunluğa ulaşacak ve insanları 27 dakikada Üçkuyulardan Bornova'ya ulaştıracaktır. (İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005: 378-379) 2005 yılında metro ile taşınan yolcu sayısı EK-4'de yer almaktadır. Şehir içi metro ve demiryolları harita 6'da görülmektedir.

Yolcu taşımacılığında deniz ulaşımından da yararlanılmaktadır. İzmir Büyükşehir belediyesine bağlı 7 yolcu gemisi, 3 araba vapuru ve Turyol kooperatifine bağlı 12 gemi olmak üzere 22 gemiyle deniz ulaşımı yapılmaktadır. Bostanlı, Karşıyaka, Bayraklı, Alsancak, Pasaport, Konak, Göztepe ve Üçkuyular olmak üzere toplam 8 iskele arasında günde yaklaşık 197 sefer (400 gidiş-geliş)

yapılmaktadır. 2005 yılında yaklaşık 14 589 746 kişi vapurlardan yararlanmıştır. (İ.B.B. 2005 .R., 2005: 374). 2005 Yılı iskelelere ve aylara göre yolcu dağılımları tablo 25’de yer almaktadır.



Harita 6: İzmir Ulaşım Sistemi ( İzmir Valiliği Kriz Merkezinin Hazırlamış Olduğu Haritalardan Yararlanılmıştır.)



**Tablo 25**  
**2005 Yılı İskelelere ve Aylara Göre Yolcu Dağılımı**

	BOSTANLI	ÜÇKUYULAR	KARŞIYAKA	KONAK	PASAPORT	GÖZTEPE	ALSANCAK	BAYRAKLI	SERBEST GEÇEN	TOPLAM
OCAK	151 613	23 109	336 399	344 116	90 486	11 503	81.048	8.911	73.833	1.121.018
ŞUBAT	144 850	19 656	300 969	271 469	89 833	12 090	85.728	7.567	74.809	1.006.971
MART	185 428	26 840	375 876	335 356	113 694	16 751	101.764	9.729	135.221	1.300.659
NİSAN	186 626	27 516	385 839	355 163	107 062	16 494	103.977	9.411	100.659	1.292.747
MAYIS	196 072	30 171	401 288	380 166	112 033	17 708	105.514	9.737	100.392	1.353.081
HAZİRAN	193 512	32 314	411 336	397 448	110 810	18 148	105.143	11.437	92.962	1.373.143
TEMMUZ	163 370	28 415	377 590	375 762	85 667	13 801	82.422	10.523	74.864	1.212.414
AĞUSTOS	170 700	30 030	397 810	383 104	95 631	14 423	97.478	10.943	79.159	1.279.278
EYLÜL	177 373	28 092	387 919	348 386	110 122	15 658	103.829	9.510	83.726	1.264.615
EKİM	166 570	26 333	329 700	322 513	99 961	13 298	85.630	6.909	87.886	1.138.500
KASIM	161 532	25 256	313 968	303 976	88 836	14 075	74.084	6.194	80.600	1.068.521
ARALIK	179 700	28 939	343 605	316 830	106 510	14 947	90.900	6.902	90.466	1.178.799
<b>TOPLAM</b>	<b>2 077 346</b>	<b>326 671</b>	<b>4 362 299</b>	<b>4 134 322</b>	<b>1 210 645</b>	<b>178 896</b>	<b>1.117.517</b>	<b>107.473</b>	<b>1.074.577</b>	<b>14.589.746</b>

Kaynak:İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005: 375

Şehir içi ulaşımda kent kart kullanımı ile öğrenciler 580 Yeni kuruşa her ulaşım sisteminden yararlanmaktadır. İzmir Büyükşehir Belediyesi öğrencilerin ulaşım masraflarını azaltmak amacıyla tedbirler almaktadır. Son olarak öğrencilerin, herhangi bir toplu taşıma aracından indikten sonra, 30 dakika içerisinde başka bir toplu taşıma aracına binmesi durumunda ücret vermemesi kararı uygulamaya konulmuştur.

#### 4.4. Çevre Kirliliği

İzmir’de yaşanan hızlı kentleşmeye bağlı olarak çevre kirliliği’de önemli bir sorun haline gelmiştir. Kentte yaşayan insan sayısının artması, sanayi tesislerinin

çeşitlenmesi, motorlu taşıtlar ve teknolojiye bağlı olarak ortaya çıkan atıklar çevre kirliliğinde büyük rol oynamaktadır.

#### **4.4.1. Hava Kirliliği**

İzmir kurulduğu yer ve etkili olan iklim şartları nedeniyle hava kirliliği sorununu en az yaşayan iller arasında yer almaktadır. İzmir’de genel olarak hava kirliliğine; ısınmada kullanılan yakıtlar, sanayi tesisleri ve motorlu araçlar neden olmaktadır.

Şehir içindeki konutlarda kalitesiz yakıt kullanılması, kazan-baca bakımı ve temizleme işlemlerinin yetersiz olması hava kirliliğini arttırmaktadır. (İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005:158) Bu nedenle oluşan hava kirliliğini önlemek amacıyla ısınmadan kaynaklanan hava kirliliğinin kontrolü yönetmeliğinde belirtilen değerleri sağlayan ithal ya da yerli kömürlerin şehir içinde satılmasına izin verilmektedir.

İzmir’de kömür satışı yapmak isteyenler İzmir Valiliğinden, kömürün 1. Derecede kirli illerde kullanımının uygun olduğuna dair belge almak zorundadırlar. 2005-2006 kış sezonu için 57 firmaya kömür satış izni verilmiştir. (İzmir 2005 Yılı Çevre Durum Raporu, 2005:132)

Şehir içi ya da çevresindeki sanayi tesisleri de hava kirliliğini arttırmaktadır. 2005 yılı verilerine göre atmosfere 1 yılda; şehir içerisindeki sanayi kuruluşlarından 13.000 ton, yakın çevredeki sanayi kuruluşlarından 22.000 ton kükürt dioksit emisyonu verildiği tahmin edilmektedir. (İzmir 2005 Yılı Çevre Durum Raporu, 2005:132)

İzmir’de her geçen gün motorlu taşıt sayısının artması hava kirliliğinin her mevsim yaşanılmasına neden olmaktadır. Özellikle iş merkezlerinin yoğun olduğu Konak, Çankaya, Basmane, Alsancak ve Hatay gibi semtler ve buralara giden yol çevresinde egzozlardan çıkan duman çok fazla hissedilmektedir.

İzmir’de hava kirliliğini önlemek amacıyla İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, Büyükşehir Belediyesi hava kirliliği denetim ekibi önemli çalışmalar yapmaktadır. Hava kirliliğini ölçmek amacıyla; Bornova, Konak ve Karşıyaka’ya istasyonlar kurulmuş ve 1997 yılından itibaren 24 saat ölçüm yapılmaktadır. Hava kirliliği denetim ekibince 1999-2005 yılları arasında yapılan denetim ve sayıları tablo 26’da yer almaktadır.

**Tablo 26**  
**Hava Kirliliği Denetim Ekibince 1999-2005 Yılları Arasında Yapılan Denetimler ve Sayıları**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Sanayi Tesisi Sayısı *	46	97	121	75	48	45	38
Sanayi Tesislerine Verilen Uyarı *	49	108	81	29	18	17	11
Verilen Emisyon İzni *	4	15	5	29	5	-	-
Küçük Sanayi+Konut+Kömür Deposu Denetimi	1591	1692	1686	2308	2164	2630	2493
Küçük Sanayi+Konut+Kömür Deposuna Verilen İhtar	242	367	1038	1089	628	465	462
Görüş Verilen Ruhsat Dosyası Sayısı	23	40	21	20	31	16	18
Sanayi Tesisleri, Kömür Satıcıları ve Apartmanlar			8	34	20	56	91
Uygulanan Toplam Para Cezası			3	23	6	8	16

\* 2003 yılında sanayi denetim yetkisi İl Çevre ve Orman Müdürlüğü’ne verilmiştir.

Kaynak: İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005: 158

İzmir Çevre İl Müdürlüğü ve Dokuz Eylül Üniversitesi Çevre Mühendisliği Bölümünün işbirliği ile 1993 yılında yapılan ölçümlere göre, İzmir kentinde havadaki SO<sub>2</sub> oranı 20-340 mikrogram/m<sup>3</sup> olarak belirlenmiştir. Ortalama değeri SO<sub>2</sub> oranı ise 140 mikrogram /m<sup>3</sup> dür. Günlük olarak 300 mikrogram/m<sup>3</sup> SO<sub>2</sub>’nin insan sağlığı için tehlike oluşturduğu düşünülürse, hava kirliliği değerlerinin dikkat çekecek seviyeye ulaştığı söylenebilir. (Karadağ, 2000:216) Yapılan denetimler ve

kullanılan katı yakıtların kontrol edilmesiyle havadaki SO<sub>2</sub> oranı her geçen gün azaltılmaya çalışılmaktadır. Yıllara göre SO<sub>2</sub> ölçüm değerleri tablo 27'de yer almaktadır.

**Tablo 27**

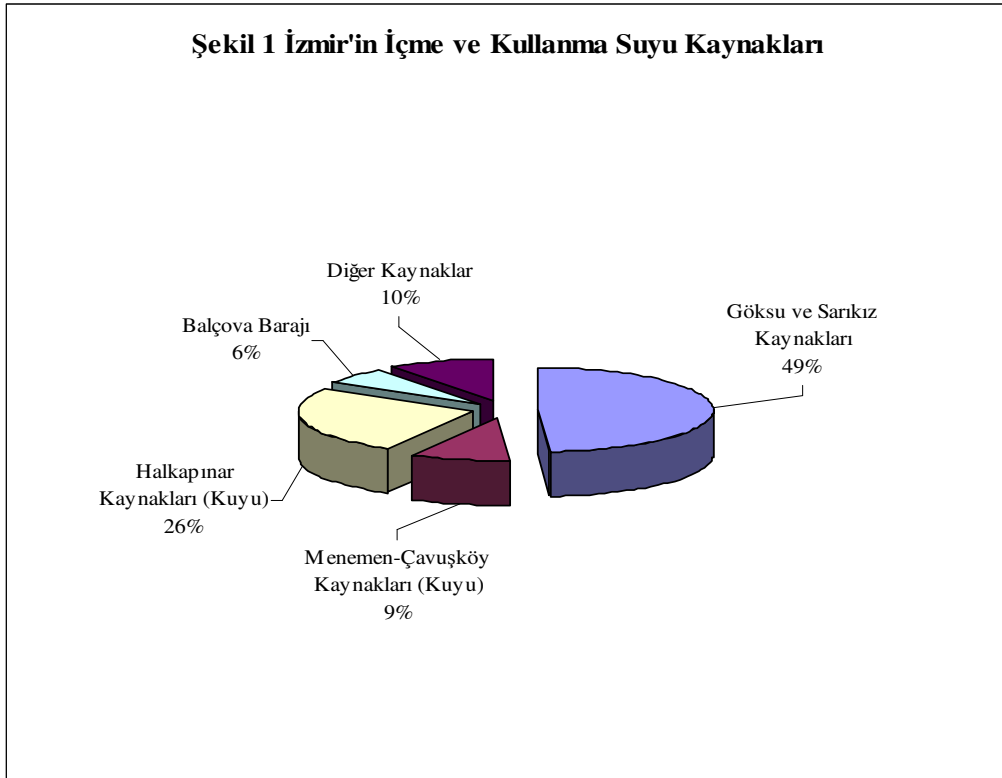
**İzmir İline Ait Yıllara Göre Aylık SO<sub>2</sub> (Kükürtdioksit) Ölçüm Değerleri (G/M<sup>3</sup>)**

AYLAR	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
OCAK	149	123	108	97	67	115	58	76	44	52	40
ŞUBAT	122	108	101	96	57	102	46	48	42	58	31
MART	109	97	76	63	53	84	28	28	61	34	22
NİSAN	-	41	50	30	35	24	21	24	32	18	13
MAYIS	-	45	36	18	29	28	28	24	25	14	10
HAZİRAN	-	48	28	23	34	19	23	19	23	12	7
TEMMUZ	-	64	22	26	27	21	20	18	17	5	9
AĞUSTOS	-	75	23	21	19	23	21	19	14	7	6
EYLÜL	-	59	34	19	24	17	27	18	15	8	11
EKİM	-	84	26	19	21	15	22	19	12	16	12
KASIM	89	84	48	17	28	29	20	41	46	32	15
ARALIK	87	85	75	55	66	51	38	68	55	36	169
<b>YILLIK ORTALAMA</b>	<b>88</b>	<b>76</b>	<b>52</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>16</b>
<b>AYLIK ORTALAMA SINIR DEĞERİ 400 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> YILLIK ORTALAMA SINIR DEĞERİ <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></b>											

Kaynak: İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005: 159.

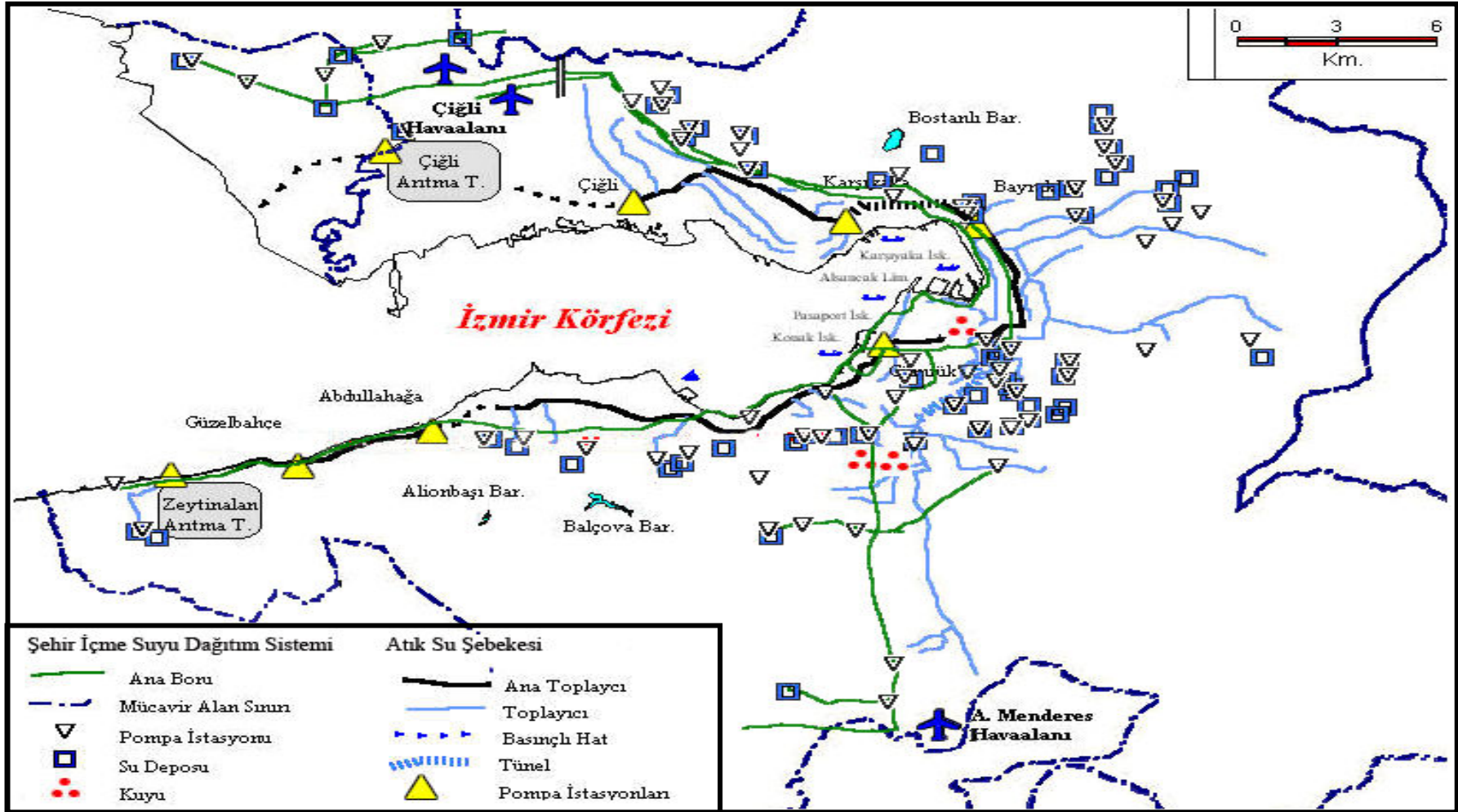
#### 4.4.5. Su Kirliliği

İzmir'de içme ve kullanma suyu büyük ölçüde yeraltı suyu ve barajlardan sağlanmaktadır. Kent nüfusun artışına bağlı olarak içme suyu ihtiyacı her geçen gün artmaktadır.



Kaynak: Karadağ, 2000:217

Harita 7 –İzmir İçme Suyu ve Atık Su Şebekesi (İzmir Valiliği Kriz Merkezinin Hazırlamış Olduğu Haritalardan Yararlanılmıştır.)



İzmir’de su sorunu yaşamamak için çok gelişmiş bir su dağıtım ve su pompalama sistemi kurulmuştur. Kent merkezindeki içme suyu dağıtım sistemi harita 7’de gösterilmiştir.

İzmir’de; evsel ve endüstriyel atıklar, zârai ilaçlama ve gübreleme, deniz suyu karışımı ve hava kirliliği yüzey ve yeraltı sularını kirletmektedir. Ayrıca plansız kentleşmenin olduğu alanlarda fosseptik çukurlarından sızan sular yeraltı sularını çok fazla kirletmektedir. Her geçen gün miktarı ve zararı artan atık suların düzenli toplanması, arıtılması ve deşarj edilmesi için Büyük Kanal Projesi geliştirilmiştir. Toplanan atık sular, kıyıdan uzakta derin deniz diplerine pompalanmaktadır. Kent merkezindeki atık su sistemi harita 7’de gösterilmektedir.

Yeraltı suları ve barajlardan elde edilen ham sular İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Türk Standartları Enstitüsünün içme ve kullanma suyu standardı olan TS 266’ya uygun olarak arıtılmakta ve hizmete sunulmaktadır. Şebeke suyu 9 ana noktada gaz klor, 2 ana noktada sıvı klor ile dezenfekte edilmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesi dezenfeksiyon birimi, şebeke suyunu her gün 150 noktadan alınan numuneleri inceleyerek kontrol etmekte ve içme sularının kirlenmesini önlemeye çalışmaktadır. (İ.B.B. 2005 Ç.R, 2005:334)

İzmir’de 31.12.2005 tarihi itibariyle 801.672 abone bulunmaktadır. 01.01.2005 ile 31.12.2005 tarihleri arasında toplam 113.297.805 m<sup>3</sup> içme suyu tüketilmiştir. Aynı tarihler arasında 37.136.690 m<sup>3</sup> atık su kullanılmıştır. (İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:322-323)

Türkman’a göre (1981), İzmir’deki içme sularının ph derecesi yüksek olmakla birlikte, TSE standartlarına göre içilebilir niteliktedir. (Akt. Karadağ, 2000:218) Fakat gerek sosyal seviyenin yükselmesi, gerekse şebeke suyunun sertliği nedeniyle damacana ve paket su kullanımı İzmir’de üst seviyelere ulaşmıştır.



#### 4.4.6. Gürültü Kirliliği

Gürültü, gelişigüzel yapılı ve birbiri ile uyumlu bir tonel özellik göstermeyen karmaşık ses düzenidir. Gürültünün birimi db/a'dır. Alt sınır 0 db/a, üst sınır 140 db/a'dır.

İzmir'de genel olarak; taşıtlar, uçaklar, trenler endüstri tesisleri, eğlence yerleri ve bazı işletmeler gürültü kirliliğine neden olmaktadır. Oluşan gürültü; kullanılan araçların modeline, bakım şartlarına ve tesislerin, izolasyon durumuna göre değişmektedir (İ.B.B. 2005 Ç. R., 2005:454).

İzmir'in belli noktalarında yapılan gürültü ölçüm sonuçları tablo 28'de yer almaktadır.

**Tablo 28**  
**İzmir'de Belli Noktalarda Yapılan Gürültü Ölçüm Sonuçları**

Ölç.Ah.N.	Ölç.Zam.	Gürültü Seviyesi Max Değer (dBA)		Ortam Gürültüsü Leg değeri		
Karataş Kavşağı	13.45	97.6	78.3	02.30	68.9	51.3
	20.27	92.3	78.1			
Küçükyalı Kavşağı	13.50	91.2	78.4			
	20.30	92.8	77.4			
Vali Konağı Önü	13.55	95,3	80,2	08,03	86,9	76,1
	20.35	84,8	73,2	02,38	66,3	50,5
Güzelyalı Park Önü	14,00	78,9	71,6			
	20,49	88,1	77,6			
Dokuz Eylül Üniv. Hst.Bahçesi	14,05	66,4	54,7	03,00	60,4	47,1
	21,07	56,8	53,4			
Narlidere İtf. Önü	14,10	84,6	73,3	03,15	61,8	50,6
	21,14	88,1	74,7			
Narlidere Otoban Kavşağı	14,17	78,9	71,1	03,19	60,6	48,1
	21,19	88,5	73,6			
Narlidere Bld.si Önü	14,23	84,9	74,2			
	21,27	83,6	74,3			
TLF.Grand Otel Önü	14,40	92,3	81,4			
	21,35	85,8	77,5			
Ata ve Sakarya Cad.Kavşağı	15,10	69,4	62,5			
	21,38	78,7	67,7			
Ata Cad. Esk.Bld.Önü	15,15	91,3	86,7			
	21,43	79,0	69,3			

F.Altay Meydanı	15,20 21,49	88,9 79,8	76,3 72,5	08,17	89,9	76,0
Üçkuyular Tansaş Önü	15,25 21,51	84,7 91,4	77,1 77,6			
Hıfzısıhha Meydanı	15,30 21,55	89,1 84,0	83,2 74,2	08,43	94,7	84,1
Hatay Nokta Durağı	15,35 22,02	90,7 88,9	81,4 74,3	08,52	94,7	81,6
Üçyol Kavşağı	15,38 22,07	93,8 91,8	82,4 78,7			
Bayramyeri Kavşağı	15,40 22,10	87,9 84,3	81,7 74,9			
Als.Tren İst. Önü	14,03	84,4	77,5			
Als.Güzel Sanat.Akd. Önü	14,08	99,5	85,2			
E.Ü.Rektörlük Önü	14,17	104,7	86,9			
E.Ü.Kampüs Girişi	14,25	98,8	84,6			
Konak Doğum Hst. Önü	07,40	86,0	76,0			
H.Şakir Ortaokulu Önü	07,48	97,3	85,6			
Türk Koleji Önü	07,56	95,1	80,1			
Vali Konağı Önü	08,03	86,9	76,1			
F.Altay Meydanı	08,17	89,9	76,0			
Poligon Kavşağı	08,34	97,4	79,9			
Renkli Durağı	08,49	90,3	80,3			
Y.Yurt Konağı	09,00	92,2	81,7			
Varyant Kız Yurdu Önü	09,10	94,6	82,6			
Borsa Egemak Önü	09,40	91,4	81,4			
Efes Oteli Cum. Meydanı	09,52	92,5	78,6			
Mezarlıkbaşı Katlı Otopark	22,15	88,3	80,4			
Çankaya Kavş. F.Paşa Bulv.	13,44 22,18	90,3 92,8	81,4 80,0			
Basmane Meydanı	13,47 22,21	90,1 84,4	80,4 75,6			
Montrö Meydanı	13,50 22,40	88,8 88,9	80,7 72,3			
Çankaya Gazi Bulv.Kavşağı	15,34 22,49	89,4 81,5	84,8 73,7			
Talatpaşa Blv. Gazi ilkokulu	09,56	88,2	76,7			

Kaynak: İzmir 2005 Yılı Çevre Durum Raporu, 2005:455-456

Tablo 28’de görüldüğü gibi; Karataş kavşağı, Üçyol kavşağı ve Ege Üniversitesi ön kısmında gürültü düzeyinin en yüksek değerlere ulaştığı söylenebilir.

İzmir’de eğlence yerleri ve ticarethaneler, Büyükşehir Belediyesi gürültü denetim ekibince kontrol edilmektedir. Çevresel gürültünün değerlendirilmesi ve yönetimi yönetmeliğine uymayan yerlere cezai işlem uygulanmaktadır.

**Tablo 29**  
**Eğlence Yerleri Denetim Ekibinin 2004–2005 Yılı İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar**

<b>YAPILAN İŞLER</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Denetim Sayısı	368	269
Monitör Mühürleme Sayısı	213	127
Cezai İşlem İçin Çevre İl Md.ne Gönderilen İşletme Sayısı	30	16
Canlı Müzik Rapor Sayısı	70	61
İçkili Yer (Müziksiz) Rapor Sayısı	33	20
Değerlendirilen Şikâyet Evrakı Sayısı	57	105

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:161

İzmir’de motor kaynaklı oluşan gürültüler, Büyükşehir Belediyesi gürültü denetim ekibince kontrol edilmektedir. Çevresel gürültünün değerlendirilmesi ve yönetimi yönetmeliğine uymayan yerler cezai işlem uygulanmaktadır.

**Tablo 30**  
**Motor Kaynaklı Gürültü Kontrol Ekibinin 2002–2005 Yılı İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar**

YAPILAN ÇALIŞMA	2002	20003	2004	2005
Yapılan Denetim	700	661	651	471
Verilen İhtarname	198	163	147	97
Cezai İşlem İçin Tanzim Edilen Tutanak Sayısı	98	108	88	35
Olumlu Yazılan Rapor Sayısı	146	129	155	107
Olumsuz Rapor Sayısı	101	109	88	53
Motor Ruhsatı Verilen İşletme Sayısı	2	11	7	1
Gürültü Ölçüm Raporu Düzenlenen İşletme Sayısı	32	9	17	23
Gürültü Yönünden Değerlendirilen Ruhsat Dosya Sayısı	8	12	7	-
Cezai İşlem İçin Valiliğe Gönderilen Yazı	88	80	68	35

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:162

Kahvehane, İnternet merkezi v.b. gibi yerlerde Büyükşehir Belediyesi gürültü denetim ekibince kontrol edilmektedir.

**Tablo 31**  
**Kahvehane, İnternet Merkezi V.B. Gibi Yerlerde Gürültü Kontrol Ekibinin 2003–2005 Yılı İçinde Yapmış Olduğu Çalışmalar**

YAPILAN İŞLEM	2003	20004	2005
Denetim Sayısı	188	284	326
Yapılan Tespit Tutanağı	107	160	142
Verilen Eksik Bildirme Formu	12	11	30
Olumlu Yazılan Rapor	114	174	142
Olumsuz Yazılan Rapor	-	-	6

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:162

#### 4.4.7. Katı Atık

Günümüzde hızlı kentleşmeyle beraber büyük kentlerde katı atık sorunu ortaya çıkmıştır. Önceki dönemlerde il ve ilçe belediyeleri tarafından toplanan çöplerin, gelişigüzel bir şekilde yakın çevredeki; çukurluklara, ormanlık alanlara ya da kıyılara bırakılması katı atık sorununu günümüzde daha büyük bir şekilde karşımıza çıkarmıştır.

İzmir'deki katı atıklar; evsel atıklar, sanayi atıkları, tıbbi atıklar, hurda araçlar, pil, plastik, akü gibi atıklar ve ambalaj atıklarından oluşmaktadır.

İzmir'de atıkların toplanması ve bertaraf tesisine taşınması, ilgili belediye tarafından, bertaraf edilmesi ise Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmaktadır. Metropol alan içerisindeki ilçe belediyeleri tarafından toplanan katı atıkların büyük bir kısmı İzmir'e 25 km mesafede bulunan Harmandalı Katı Atık Deponi alanında, diğer bölümü ise Uzundere Kompost Tesisi'nde bertaraf edilmektedir. Atıkların taşınması sırasında biri Büyükşehir Belediyesi tarafından (Halkapınar) diğerleri ilçe belediyeleri tarafından işletilmekte olan 2 adet transfer istasyonu (Gediz, Kısıkköy) bulunmaktadır. (İzmir 2005 Yılı Çevre Durum Raporu, 2005:439)

**Tablo 32**  
**Harmandalı Depolama Tesisi ve Uzundere Kompost Fabrikasına Gelen Çöp**  
**Türleri ve Miktarları (Ocak 2004-Eylül 2004)**

<b>EVSEL ÇÖP</b> <b>(ton/gün)</b>	<b>END.ÇÖP.</b> <b>(ton/gün)</b>	<b>HASTANE</b> <b>(ton/gün)</b>	<b>EVSEL ÇÖP</b> <b>(Kompost.Tes.'ne)</b> <b>(ton?gün)</b>	<b>TOPLAM</b> <b>(ton/gün)</b>
OCAK 2086	125	8	268	2487
ŞUBAT 1942	116	7	379	2444
MART 2035	159	8	276	2478
NİSAN 1743	145	8	343	2239
MAYIS 1675	153	8	284	2120
HAZİRAN 1804	202	8	312	2326
TEMMUZ 1956	168	8	190	2322
AĞUSTOS 1782	159	9	323	2273
EYLÜL 1706	202	10	348	2266
<b>TOPLAM</b> <b>16.729</b> <b>(ton)</b>	<b>1429</b>	<b>74</b>	<b>2723</b>	<b>20955</b>
<b>Ortalama</b> <b>1.859</b> <b>(ton/gün)</b>	<b>159</b>	<b>8,2</b>	<b>303</b>	<b>2328</b>

Kaynak: İzmir 2005 Yılı Çevre Durum Raporu, 2005:447-448

İzmir'de yer alan 48 hastane ve 1100 adet küçük ölçekli sağlık kuruluşunun tıbbi atıkları özel soğutmalı ve sıkıştırmasız araçlarla toplanmaktadır. (İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:174)

İzmir metropol alan içerisinde toplanan katı atıkların % 87.2'si Harmandalı Düzenli Atık Depolama Tesisinde, % 12.8'i Uzundere Kompost tesisinde toplanmaktadır.

**Tablo 33**  
**Uzundere Kompost Tesisine Gelen Atık Miktarı**

<b>YER</b>	<b>TOPLAM</b>
KONAK	9 504 610
KONAK MARBEL	18 280 350
BALÇOVA	15 500 630
GAZİEMİR	5 058 290
NARLIDERE	8 398 990
YELKİ BELEDİYESİ	304 060
GÜZELBAHÇE	3 243 910
BUCA	55 070
SEBZE HALİ	1 759 710
TANSAŞ	315 760
KAYNAKLAR	36 500
ASKERİ ÇÖP	3 906 630
ESBAŞ	6 820 780
URLA BELEDİYESİ	9 540 300
BADEMLER BELEDİYESİ	196 200
ÇAMLI KÖYÜ	145 360
<b>TOPLAM</b>	<b>93 067 150</b>
<b>TOPLAM DEŞE</b>	<b>44 136 578</b>

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:171

**Tablo 34**  
**2005 Yılı Harmandalı Düzenli Atık Depolama Alanında Aylara Göre Bertaraf Edilen Atık Miktarları**

<b>2005 YILI</b>	<b>EVSEL ATIK (Kg)</b>	<b>SANAYİ ATIĞI (Kg)</b>	<b>İMHA ATIĞI (Kg)</b>	<b>BİYOLOJİK ATIĞI (Kg)</b>	<b>KİMYASAL ATIĞI (Kg)</b>	<b>ENFEKTE ATIĞI (Kg)</b>	<b>TARTI (Adet)</b>
OCAK	62 051 250	1 666 800	336 700	17 400	1 253 250	237 050	707
ŞUBAT	68 946 300	1 944 100	372 800	29 000	1 407 600	257 750	764
MART	66 424 200	2 251 050	488 950	18 800	1 949 350	294 550	977
NİSAN	59 779 300	1 987 950	319 450	8 200	1 832 750	282 000	898
MAYIS	56 993 000	2 079 050	436 950	5 600	2 000 250	282 400	988
HAZİRAN	60 280 900	2 294 750	580 900	1 314 8000	2 415 400	277 800	1 204
TEMMUZ	59 739 400	2 233 850	304 250	2 500	2 424 900	244 100	1 061
AĞUSTOS	55 300 000	2 406 650	331 300	666 400	2 441 750	318 650	1 140
EYLÜL	50 486 200	2 206 200	1 189 200	623 600	2 399 300	262 050	1 238
EKİM	70 778 550	2 063 500	1 005 350	345 300	1 674 750	292 800	1 044
KASIM	73 740 450	1 822 700	553 650	321 300	1 573 900	279 100	837
ARALIK	73 729 550	2 507 500	1 171 650	28 800	2 073 900	329 200	1 130
<b>TOPLAM</b>	<b>718 550 650</b>	<b>25 464 100</b>	<b>7 091 300</b>	<b>3 381 150</b>	<b>23 447 100</b>	<b>3 358 100</b>	<b>11 988</b>

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:172

İzmir’de toplanan atıklar Uzundere Kompost Tesisi ve Harmandalı Atık Depolama tesisinde ayrıştırılmakta ve geri kazanım çalışmaları yapılmaktadır. Ayrıca sokaklara cam kumbaralar konularak yerinde kazanım çalışmaları yapılmaktadır. (İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:170-175)

**Tablo 35**  
**Uzundere Kompost Tesisinde Geri Kazanılan Atık Miktarı (2005)**

CİNSİ	MİKTARI (Kg.)
KAĞIT	2 602 959
PLASTİK	517 540
HURDA CAM	433 900
NAYLON	930 060
PET	405 545
HURDA DEMİR	720 630
ALÜMİNYUM	31 840
MADEN	13 080
BAKIR	960
ÇUVAL	147 080
<b>TOPLAM GERİ KAZANILAN ATIK</b>	<b>5 204 309</b>
SATILAN GÜBRE	3 230 848

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:170

**Tablo 36**  
**Harmandalı Düzenli Atık Depolama Tesisinde 2005 Yılında Bertaraf Edilen Atık Miktarları ve Gelirleri**

CİNSİ	MİKTARI (Kg)	BİRİM TUTARI (YTL/TON)	TUTAR
EVSEL ATIK	718.550.650	-	-
SANAYİ	25.464.100	18,00	458.353,80
KİM.ÇAMUR	23.447.100	18,00	422.047,80
BİO.ÇAMUR	3.381.000	9,00	30.429,00
İMHA	7.091.150	34,00	241.099,00
ENFEKTE	3.885.821	0,22	855.425,00
TARIM	11.988	4,50	53.946,00
<b>TOPLAM</b>			<b>1 944 464,15</b>

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:172



İlçe belediyelerine ait küçük tonajlı çöp toplama araçlarının daha iyi hizmet verebilmesi, günlük çöp toplama sefer sayısının artırılması ile akaryakıt ve zaman tasarrufu sağlanabilmesi amacıyla transfer istasyonları kurulmuştur.

**Tablo 37**  
**Transfer İstasyonlarının 2005 Yılı Atık Verileri (Kg)**

<b>TRANSFER/AY</b>	<b>HALKAPINAR</b>	<b>GEDİZ</b>	<b>KISIKKÖY</b>	<b>TOPLAM</b>
OCAK	20 253 500	2 494 500	986 900	23 716 900
ŞUBAT	19 195 500	3 176 150	1 819 450	24 191 100
MART	20 134 900	3 371 950	2 023 850	25 530 700
NİSAN	17 384 700	2 698 500	2 275 500	22 358 700
MAYIS	16 085 500	2 776 300	1 760 900	20 622 700
HAZİRAN	15 195 100	2 110 500	1 830 950	19 136 550
TEMMUZ	18 038 533	2 771 317	1 782 925	22 592 775
AĞUSTOS	18 038 533	2 771 317	1 782 925	22 592 775
EYLÜL	12 908 250	3 627 950	1 348 650	17 884 850
EKİM	19 678 900	4 574 300	1 770 600	26 023 800
KASIM	21.275.450	4 545 750	2 240 650	28 061 850
ARALIK	20.695.900	5 082 200	2 813 500	28 591 600
<b>TOPLAM</b>	<b>218 866 767</b>	<b>40 000 733</b>	<b>22 436 800</b>	<b>281 304 300</b>
<b>GÜNLÜK ORT.</b>	<b>599.635</b>	<b>127 798</b>	<b>71 683</b>	<b>799 1136</b>

Kaynak: İ.B.B. 2005 Çalışma Raporu, 2005:173

#### **4.5. İzmir’de Güvenlik Durumu ve Suç**

Göç, hızlı kentleşme ve gelir dağılımındaki aşırı farklılık ve adaletsizlik özellikle büyük kentlerde suç işleme oranını yükseltmektedir. Her geçen gün insanların yaşamındaki güvenlik kaygısı artarak devam etmektedir. (Cumhuriyet Gazetesi, 13 Mart 2007 Salı) Bunun yanında kentlerde işsizlik oranının yüksek olması ve göçle kente gelenlerin eğitim düzeylerinin düşük olması her geçen gün kentlerdeki suç oranını yükseltmektedir. Bazı gecekondu semtlerinin suç merkezi olma yönündeki görüntüleri basın yayın organlarında karşımıza sıkça çıkmaktadır.

Dolandırıcılık, hırsızlık, gasp, yaralama, fuhşa teşvik ve cinayet gibi suçlarla her gün büyük kentlerde sıkça rastlanılmaktadır. Basın yayın organları her türlü olayı bilgilendirme amacıyla halka duyurmaktadır.

İzmir’de; hırsızlık, adam dövmek, yaralamak, dolandırıcılık, uyuşturucu ticareti ve adam öldürmek gibi suçlar diğer suçlara göre daha sık işlenmektedir. Kadınların suç işleme oranı erkeklere göre daha azdır. 2003 yılında suç türüne göre cezaevine giren hükümlü sayısı karşılaştırmalı olarak tablo 38-39’da yer almaktadır.

**Tablo 38**  
**Suç Türüne Göre Cezaevine Giren Kadın Hükümlüler, 2003**

	<b>İZMİR</b>	<b>EGE</b>	<b>TÜRKİYE</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>6.669</b>	<b>18.201</b>	<b>99.876</b>
Kadın	245	584	3.243
Adam öldürmek	2	24	137
Dövmek, yaralamak	1	19	98
Kız, kadın ve erkek kaçırmak	-	-	11
Irza geçmek ve sarkıntılık	1	3	17
Hırsızlık	13	45	278
Zimmete para geçirmek	-	1	12
Rüşvet irtikap ve sahtecilik	10	12	65
Dolandırıcılık	5	18	83
Sövme, hakaret	-	1	10
Uyuşturucu madde kullanmak, satmak satın almak	5	5	69
Para ve mal kaçakçılığı yapmak	-	-	5
Kabahatler	1	16	84
Orman suçları	-	-	8
İcra iflas kanununa muhalefet	194	407	2.159
Ateşli silahlar	-	1	11
Trafik kanunu	1	6	24
Diğer suçlar	12	26	172

Kaynak: TÜİK Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir:136

**Tablo 39. Suç Türüne Göre Cezaevine Giren Erkek Hükümlüler, 2003**

	<b>İZMİR</b>	<b>EGE</b>	<b>TÜRKİYE</b>
Erkek	<b>6.424</b>	<b>17.617</b>	<b>96.633</b>
Adam öldürmek	123	345	2546
Dövmek, yaralamak	345	1263	6834
Kız, kadın ve erkek kaçırmak	27	88	493
Irza geçmek ve sarkıntılık	54	242	1474
Hırsızlık	380	1.178	7.888
Zimmete para geçirmek	6	35	185
Rüşvet irtikap ve sahtecilik	132	368	2.363
Dolandırıcılık	235	526	2.833
Sövme, hakaret	17	47	237
Uyuşturucu madde kullanmak, satmak satın almak	257	481	3.637
Para ve mal kaçakçılığı yapmak	44	196	911
Kabahatler	206	831	4.076
Orman suçları	36	136	1.074
İcra iflas kanununa muhalefet	3.572	9.218	44.602
Ateşli silahlar	54	210	2.211
Trafik kanunu	408	1.340	6.050
Diğer suçlar	528	1.113	9.219

Kaynak: TÜİK Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir:136

Yaş grubuna göre cezaevine giren hükümlüler karşılaştırmalı olarak tablo 40-41'da yer almaktadır.

**Tablo 40**  
**Yaş Grubuna Göre Cezaevine Kadın Giren Hükümlüler (2003)**

	İZMİR	EGE	TÜRKİYE
Kadın	105	576	3,243
—15	-	1	6
16-18	1	6	48
19-21	8	55	289
22-29	18	146	836
30-39	33	158	941
40-49	27	130	750
50-59	9	52	263
60-64	5	12	60
65+	4	16	52

Kaynak: TÜİK Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir:137

**Tablo 41. Yaş Grubuna Göre Cezaevine Erkek Giren Hükümlüler (2003)**

	İZMİR	EGE	TÜRKİYE
Erkek	3,761	17,548	96,633
—15	5	23	229
16-18	68	355	2,363
19-21	251	1,165	8,300
22-29	881	4,366	26,076
30-39	1,213	5,958	30,677
40-49	889	3,850	19,528
50-59	356	1,431	7,229
60-64	60	226	1,236
65+	38	174	995

Kaynak: TÜİK Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir:137

İzmir’de işlenen suçlar ve alınan güvenlik tedbirleri konusunda İl Emniyet Müdürlüğü Asayiş Şube Müdürü ile görüşme yapılmıştır. Görüşme sonunda işlenen suçlarla ilgili belirtilen görüşler şunlardır:

- En fazla suç işleyenler gecekondu semtlerinde yaşamaktadırlar,
- Basmane, Çankaya, Fuar çevresi, Yenişehir gibi semtlerde suç işleme oranı yüksektir,
- En fazla kavga ve hırsızlık gibi suçlar işlenmektedir,

Emniyet tedbirleri ile ilgili görüşler şunlardır:

- Sivil huzur timleri oluşturulmuştur. Bu timler esnaf, vatandaş ve muhtarlıklarla iletişim içerisinde olarak suç işlenmesini önlemek veya olaya anında müdahale etmek amacıyla çalışmaktadırlar,
- Resmi polis araçları 24 saat devreye dolaşmaktadırlar,
- Suçlarla ilgili veritabanı oluşturulmuştur. Suç oranının yükseldiği yerler için suçun türüne göre anında tedbir almak amaçlanmaktadır,
- Teknik malzeme ve araçlar aşama aşama yenilenmektedir,
- Personel ihtiyaç duyulan konularda hizmet içi eğitime alınmaktadır,

İzmir’de eğitim durumu yüksek olduğu için suç işleme oranı diğer büyük illere göre azdır. Ayrıca yaşam şartlarının kolay ve çekici olması nedeniyle emekli sayısının fazla olması da suç oranını azaltmaktadır. Daimi ikametgâh ve öğrenim durumuna göre cezaevine giren hükümlü sayısı tablo 42’de yer almaktadır.

**Tablo 42**  
**Daimi ikametgâh ve öğrenim durumuna göre cezaevine giren hükümlü sayısı**  
**(2003)**

Cinsiyet/Eğitim Durumu	İZMİR	ORAN %	EGE	ORAN	TÜRKİYE
<b>Kadın</b>	<b>117</b>		<b>567</b>		<b>3.243</b>
Okuma yazma bilmeyen	29	24,79	105	18,52	565
Okuma yazma bilen	88	75,21	462	81,48	2.678
<b>Okuma Yazma Bilenlerin Genel Dağılımı</b>	<b>88</b>		<b>462</b>		<b>2 678</b>
Okuryazar olup bir okul bitirmeyen	8	9,09	34	7,36	148
İlkokul	56	63,64	323	69,91	1.613
İlköğretim	-	-	-	-	-
Ortaokul ve dengi meslek okulu	9	10,23	34	7,36	267
Lise ve dengi meslek okulu	11	12,50	53	11,47	484
Fakülte ve yüksekokul	4	4,55	18	3,90	166
<b>Erkek</b>	<b>4.324</b>		<b>17.217</b>		<b>96.633</b>
Okuma yazma bilmeyen	89	2,06	286	1,661149	2.411
Okuma yazma bilen	4.235	97,94	16.931	98,33885	94.222
<b>Okuma Yazma Bilenlerin Genel Dağılımı</b>	<b>4.235</b>		<b>16.931</b>		<b>94.222</b>
Okuryazar olup bir okul bitirmeyen	102	2,41	262	1,55	2.294
İlkokul	3.212	75,84	13.237	78,18	66.537
İlköğretim	2	0,05	5	0,03	82
Ortaokul ve dengi meslek okulu	457	10,79	1.666	9,84	12.312
Lise ve dengi meslek okulu	382	9,02	1.461	8,63	10.850
Fakülte ve yüksekokul	80	1,89	300	1,77	2.147

Kaynak: TÜİK Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir:137

İzmir’de ikamet edip Cezaevine giren kadın hükümlülerin % 75,21’i, erkek hükümlülerin ise % 97,94’ü okuma yazma bilmektedir. Bunun yanında Cezaevine giren Ortaokul ve Lise dengi okullardan mezun bayan-erkek hükümlü sayısının oranı yaklaşık aynı düzeydedir. Tablo 42’de görüldüğü gibi okullarda yapılan eğitim-öğretim faaliyetlerinin “iyi-sorumlu-üretken” vatandaş yetiştirilmesi için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

## BÖLÜM IV

### ARAŞTIRMAYA İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Bu bölümde önceki bölümde açıklanan yöntemle toplanan verilerin, her bir alt bölümle ilgili olarak; t-testi, Varyans Analizi (Oneway Anova) ve Scheffe testleri uygulanarak elde edilen bulgulara ve bulgularla ilgili yorumlara yer verilmiştir.

#### 1. KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın birinci alt probleminde, kentsel sorunların üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilediği belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve kentsel sorunların etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 43**  
**Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	n	O .	SS
Düşük	52	134.62	23.52
Orta	401	182.99	10.58
Yüksek	47	212.66	13.49

Tablo 43 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin kentsel sorunlardan orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 44’de verilmiştir.



**Tablo 44**  
**Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi İle İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK (Varyansın Kaynağı)	Sd (Serbestlik Derecesi)	KT(Toplam Kareler Toplamı)	KO (Kareler Ortalaması)	F	Önem Denetimi
GA (Gruplar Arası)	2	160540.9	80270.47	490.53	Fark Önemli
Gİ (Grup İçi)	497	81329.80	163.64		p<0.05
GENEL	499	241870.7			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 45’de verilmiştir.

**Tablo 45**  
**Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	düşük	orta	yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta			Fark Önemli*
Yüksek			

\* p<0.05

Tablo 45’deki sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir. Bu farklılığın, araştırmanın örneklemini oluşturan öğrencilerin; kişisel ve sosyal nitelikleri ile öğrenim gördüğü fakültelerin farklı olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Ayrıca kentsel sorunları oluşturan; çarpık kentleşme sorunları (gecekondu, nüfus, plansız kentleşme), konut sorunu, ulaşım sorunu, çevre sorunu ve güvenlik

sorunu ile ilgili öğrencilerin görüşleri alt problemlerde incelenmiştir. Diğer alt problemlerde ise kentsel sorunların etkisinin öğrencilerin; cinsiyetine, yaşına, öğrenim gördüğü fakülteye, kaldığı yere, anne ve babasının öğrenim durumuna, öğrenim kredisi ve burs alma durumuna, çalışmaya devam etme durumuna, ailesinin yaşamış olduğu bölgeye ve ailesinin kazanç durumuna göre farklılaşma durumu ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

## 2. ÇARPIK KENTLEŞME SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın ikinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve çarpık kentleşme sorunlarının etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 46**  
**Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	n	O	SS
Düşük	56	25.20	6.30
Orta	409	40.27	3.25
Yüksek	35	49.25	8.03

Tablo 46 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin büyük çoğunluğunun (%81,8) gecekondü, hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme v.b. gibi çarpık kentleşme sorunlarından orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını belirlemek için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 47’de verilmiştir.

**Tablo 47**  
**Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	14989.01	80270.47	428.73	Fark Önemli
Gİ	497	8687.94	17.481		p<0.05
GENEL	499	23676.95			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 48’de verilmiştir.

**Tablo 48**  
**Çarpık Kentleşme Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Düşük	Orta	Yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta			Fark Önemli*
Yüksek			

\* p<0.05

Tablo 48.’deki sonuçlara göre, çarpık kentleşme sorunlarının üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin görüşleri arasındaki farklılığın, çarpık kentleşme sorunlarının çok yönlü olması ve diğer kentsel sorunların başlangıcı ya da temel nedeni olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

### 3. KONUT SORUNUNUN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın üçüncü alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve konut sorununun etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 49**  
**Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	N	O	SS
Düşük	60	19.43	3.19
Orta	389	28.05	2.72
Yüksek	51	36.57	5.89

Tablo 49 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin büyük bir çoğunluğunun (%77,8) konut sorunundan orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 50'de verilmiştir.

**Tablo 50**  
**Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	8141.96	4070.98	388.84	Fark Önemli
Gİ	497	5203.32	10.47		p<0.05
GENEL	499	13345.27			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 51’de verilmiştir.

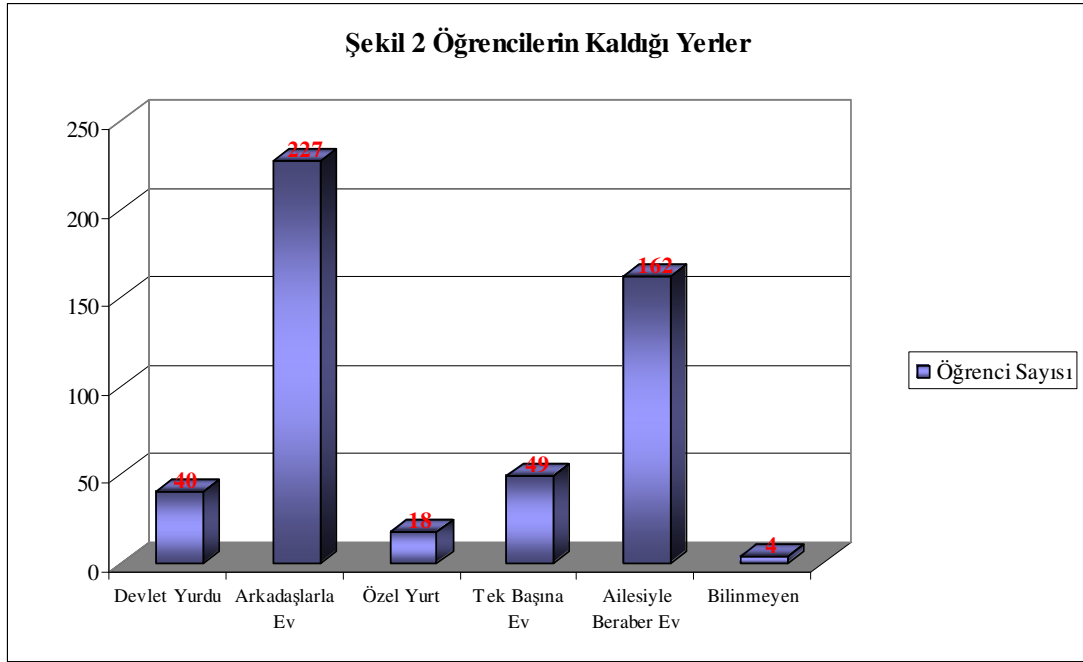
**Tablo 51**  
**Konut Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Düşük	Orta	Yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta			Fark Önemli*
Yüksek			

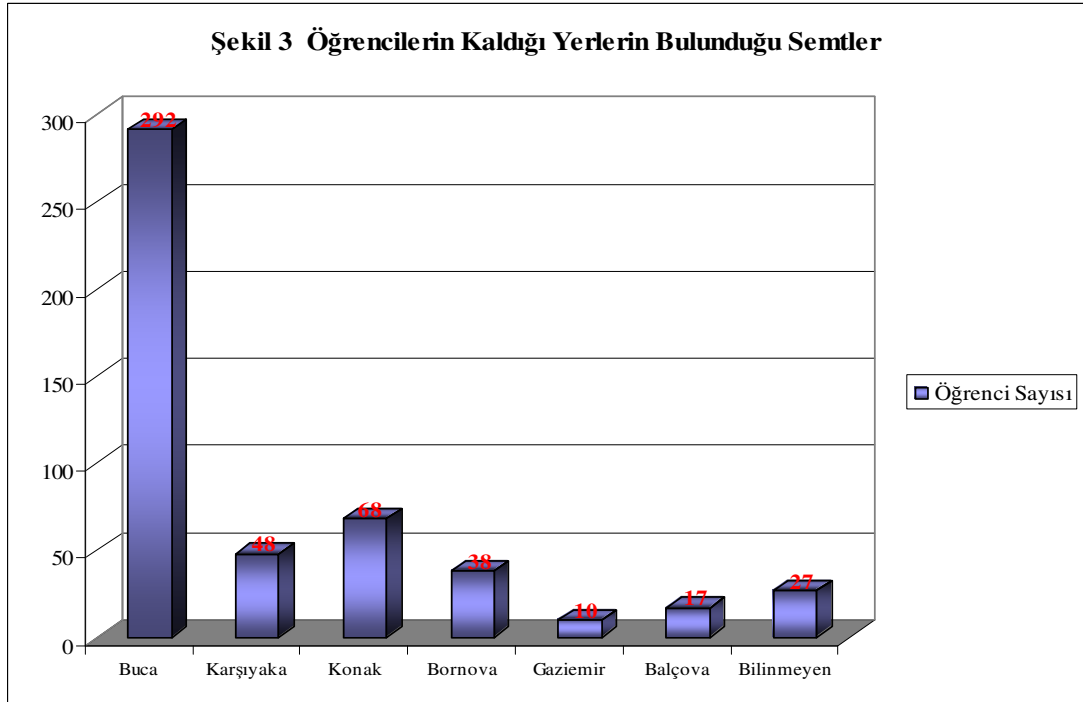
\* p<0.05

Tablo 51’deki sonuçlara göre, konut sorununun üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir. Örneklemi oluşturan öğrencilerin; 442 si çeşitli şekilde evde kalmaktadır. Bu nedenle öğrencilerin konut sorunu ile çok farklı şekillerde karşılaştıkları ve buna bağlı olarak görüşlerinin farklılaştığı değerlendirilmektedir. Öğrencilerin kaldığı yerler şekil 2’de, kaldığı yerin bulunduğu semtler şekil 3’de yer almaktadır.

Ayrıca konut sorununun etkisinin artmasına, gecekondular ya da kaçak yapı olarak nitelendirilen konutların yaygın olarak bulunduğu (yaklaşık 15.000 konut ) Buca ilçesinde örneklemi oluşturan 500 öğrenciden 292’sinin devamlı ikamet etmesinin de neden olduğu değerlendirilmektedir.(Şekil 3)



Şekil 2’de görüldüğü gibi öğrenciler en fazla ev’de kalmaktadır. Öğrencilerle yapılan görüşmelerde; arkadaşlarla evde kalmanın daha rahat olduğunu, öğrenci yurtlarındaki kuralların ve öğrenci davranışlarının kendilerinin rahatsız ettiğini belirtmişlerdir. Öğrencilerin kaldığı yerin bulunduğu semtler şekil 3’de yer almaktadır.



#### 4. ULAŞIM SORUNUNUN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın dördüncü alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve ulaşım sorununun etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 52**  
**Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	n	O	SS
Düşük	60	29.77	6.30
Orta	404	42.42	3.11
Yüksek	36	52.11	8.84

Tablo 52 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin büyük bir çoğunluğunun (%80,8) ulaşım sorunundan orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 53'de verilmiştir.

**Tablo 53**  
**Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	12652.90	6326.44	350.10	Fark Önemli
Gİ	497	8980.91	18.07		p<0.05
GENEL	499	21633.80			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 54’de verilmiştir.

**Tablo 54**  
**Ulaşım Sorununun Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Düşük	Orta	Yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta	Fark Önemli*		Fark Önemli*
Yüksek			

\* p<0.05

Tablo 54’deki sonuçlara göre, ulaşım sorununun üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir.

Şehir içi ulaşımda öğrencilerin 418’i (%83,6), birinci öncelik olarak belediye otobüsünü kullanmaktadır. Belediye otobüslerinin yetersizliği ve ulaşım sürelerinin düzensizliğinin ulaşım sorunun büyümesine neden olduğu değerlendirilmektedir. Öğrencilerin yararlanmış olduğu ulaşım araçları, kullanma önceliğine göre tablo 55’de yer almaktadır.

**Tablo 55**  
**Öğrencilerin Yararlanmış Olduğu Ulaşım Araçları ve Kullanma Öncelikleri**

Araç/ Kullanma Önceliği	1	2	3	4	5	6	Toplam
Belediye Otobüsü	418	33	18	1	9	-	479
Dolmuş	22	264	56	33	16	5	396
Taksi	13	25	65	45	116	4	268
Vapur	7	49	123	112	40	4	335
Metro	5	73	120	93	39	5	335
Diğer	20	9	5	1	6	10	52



## 5. ÇEVRE SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın beşinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve çevre sorunlarının etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 56**  
**Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	n	O	SS
Düşük	65	5.66	5.08
Orta	373	1.33	4.08
Yüksek	62	1.05	3.02

Tablo 56 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin büyük çoğunluğunun (% 74,6) çevre sorunlarından orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 57'de verilmiştir.

**Tablo 57**  
**Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	21468.81	10734.41	634.12	Fark Önemli
Gİ	497	8412.19	16.93		p<0.05
GENEL	499	29881.00			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 58’de verilmiştir.

**Tablo 58**  
**Çevre Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi İle İlgili Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Düşük	Orta	Yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta			Fark Önemli*
Yüksek			

\*  $p < 0.05$

Tablo 58’deki sonuçlara göre, çevre sorunlarının üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin, farklı yerlerde ve farklı semtlerde kalmaları (Şekil 2-3) ve şehir içerisinde çeşitli nedenlerle gezmeleri nedeniyle, il genelindeki çevre sorunlarını gözlemledikleri ve bundan farklı derecelerde olumsuz etkilendikleri değerlendirilmektedir. Bununla birlikte öğrencilerin eğlenmek ya da gezmek için gittikleri yerlerin şehrin kenar ya da merkezi kesiminde olması ve buralara gitme sıklığının fazla olması, kent içerisinde temiz ve güzel yerlerin fazla olduğunu göstermektedir. Öğrencilerin okul dışı zamanlarda gezmeye gittiği yerler ve gitme sıklıkları tablo 59’da yer almaktadır.

**Tablo 59**  
**Öğrencilerin Okul Dışı Zamanlarda Gezmeye Gittiği Yerler ve Gitme Sıklıkları**

Yer /Gitme Sıklığı	Hiç Gitmedim	Ayda 1-2	Ayda 3-4	Ayda 5-6	Ayda 7 ve Üzeri	Toplam
Kordon-Sahilboyu	3	166	126	90	<b>99</b>	484
Alsancak	3	173	98	90	<b>125</b>	489
İnciraltı	38	338	42	14	20	452
Karşıyaka(Kordon)	16	309	59	27	<b>55</b>	466
Fuar Alanı	24	334	67	20	20	465
Teleferik	<b>102</b>	311	16	11	11	451
Güzelyalı	<b>137</b>	228	28	16	39	448
Sahilevleri	<b>238</b>	179	12	6	12	447

Tablo 59'daki verilere göre öğrencilerin en sık gittiği yerler; Alsancak, Kordon boyu ve Karşıyaka Kordon çevresidir. Eğlence ve alışveriş merkezlerinin öğrencileri buralara yönlendirdiği değerlendirilmektedir. Ayrıca kolay ulaşım imkânlarına rağmen; Güzelyalı, Teleferik ve Sahilevleri gibi yerlere gitmeyen öğrenci sayısının fazlalığı da dikkat çekmektedir.

## 6. GÜVENLİK SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın altıncı alt probleminde, güvenlik sorunlarının üniversite öğrencilerini ne düzeyde etkilediği belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırmanın altıncı alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri değerlendirilmiş ve güvenlik sorunlarının etkisi düzeylere göre belirlenmiştir.

**Tablo 60**  
**Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili**  
**Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Gruplar	N	O	SS
Düşük	64	12.31	2.11
Orta	400	18.42	1.97
Yüksek	36	25.47	8.25

Tablo 60 incelendiğinde, üniversite öğrencilerinin büyük bir kısmının (% 80) güvenlik sorunlarından orta düzeyde etkilendikleri görüşünde oldukları görülmektedir.

Anket sonuçlarına göre grupların ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 61’de verilmiştir.

**Tablo 61**  
**Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi ile İlgili**  
**Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	4140.18	2070.09	243.91	Fark Önemli
Gİ	497	4218.16	8.49		p<0.05
GENEL	499	8358.34			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 62’de verilmiştir.

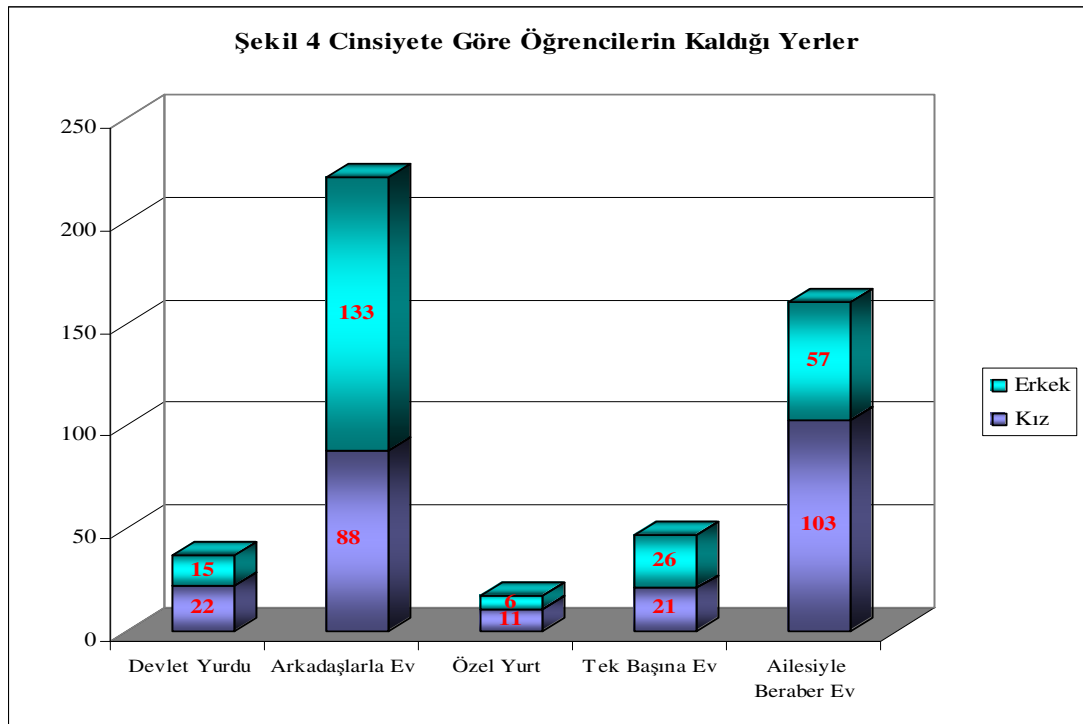
**Tablo 62**  
**Güvenlik Sorunlarının Üniversite Öğrencilerine Etkisi İle İlgili**  
**Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Düşük	Orta	Yüksek
Düşük		Fark Önemli*	Fark Önemli*
Orta			Fark Önemli*
Yüksek			

\* p<0.05

Tablo 62'deki sonuçlara göre, güvenlik sorunlarının üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasındaki farkın önemli olduğu görülmektedir.

Bu sonuçların öğrencilerin farklı yerlerde kalmalarından ve kent içerisindeki değişik merkezlere gitme sıklığının yüksek olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.(Şekil 2-3, Tablo 59) Bununla birlikte kız öğrencilerin evde kalma düzeyinin yüksek olmasının da İzmir'de güvenlik sorununun tehlikeli düzeyde olmadığını gösterdiği söylenebilir. Cinsiyete göre öğrencilerin kaldığı yerler şekil 4'de yer almaktadır.



## 7. CİNSİYETE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın yedinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri cinsiyete göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınıanmıştır.

Bu amaçla öğrencilerin görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmış, t – testi yapılmıştır.

**Tablo 63**  
**Bayan ve Erkek Öğrencilerin Kentsel Sorunların Etkisi İle İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları**

Cinsiyet	n	O	SS	sd	t değeri	Önem denetimi
Bayan	245	184.47	20.70	483	3.71	Fark Önemli
Bay	240	77.39	21.36			p<0.05

Kentsel sorunların etkisi ile ilgili bayan ve erkek öğrencilerin görüşleri arasındaki fark önemlidir.

Kentsel sorunlardan en fazla kız öğrenciler etkilenmektedir. Kız öğrenciler kentleşme sorunları içerisinde özellikle çevre sorunlarından erkek öğrencilere göre daha fazla etkilenmektedir. Kentsel sorunların türlerine göre öğrencilerin etkilenme durumları tablo 64’de yer almaktadır.

**Tablo 64**  
**Cinsiyete Göre Öğrencilerin Kentsel Sorunlardan Etkilenme Durumları**

Cinsiyet		N	O
Düzey	Kız	245	2.04
	Erkek	239	1.94
Çevre Sor.	Kız	245	<b>51.97</b>
	Erkek	239	49.19
Kentleşme Sor.	Kız	245	<b>39.82</b>
	Erkek	239	38.74
Güvenlik Sor.	Kız	245	<b>18.54</b>
	Erkek	239	17.81
Konut Sor.	Kız	245	<b>28.00</b>
	Erkek	239	27.72
Ulaşım Sor.	Kız	245	<b>42.58</b>
	Erkek	239	40.73

## 8. YAŞ GRUBUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın sekizinci alt probleminde kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisinin, öğrencinin yaşına göre değişip değişmediği belirlenmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın sekizinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri öğrencilerin yaşına göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınıanmıştır. Bu amaçla öğrencilerin görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmıştır.

**Tablo 65**  
**Öğrencilerin Yaş Grubuna Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Yaş	n	O	SS
0-22	207	179.98	23.53
23-25	270	181.46	20.32
26 +	21	178.80	28.06

Tablo 65 incelendiğinde, öğrencilerin yaş gruplarına göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin yaş gruplarına göre görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 66'da verilmiştir.

**Tablo 66**  
**Öğrencilerin Yaş Grubuna Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili**  
**Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	2	340.179	170.090	.349	Fark önemsiz
GI	495	241008.4	486.886		
GENEL	497	241348.5			

Tablo 66'daki sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin yaşına göre önemli bir farklılık göstermemektedir.

Örnekleme oluşturan öğrencilerin genel olarak 20 yaş üzerinde olması (tablo 65) ve kentsel yaşama arkadaş grubu ile birlikte katılması nedeniyle, öğrencilerin görüşleri arasında önemli bir farklılığın oluşmadığı değerlendirilmektedir.

## **9. ÖĞRENCİNİN ÖĞRENİM GÖRDÜĞÜ FAKÜLTELERE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

Araştırmanın dokuzuncu alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin öğrendiği fakültele göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınılanmıştır. Bu amaçla öğrencilerin



fakülterele göre görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmıştır.

**Tablo 67**

**Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakülterele Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Fakülte	n	O	SS
Hukuk Fakültesi	30	164.86	38.95
İktisadi İdari Bilimler Fakültesi	127	181.04	19.03
Mimarlık Fakültesi	16	177.37	21.20
Mühendislik Fakültesi	40	179.15	20.21
İşletme Fakültesi	42	181.19	11.14
Fen Edebiyat Fakültesi	43	182.09	20.32
Eğitim Fakültesi	202	183.11	22.07

Tablo 67 incelendiğinde, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, öğrencilerin öğrenim gördüğü fakülterele göre görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Fakülterele göre öğrenci görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 68’de verilmiştir.

**Tablo 68**

**Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakülterele Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	6	9083.456	1513.909	3.206	Fark Önemli
Gİ	493	232787.3	472.185		p<0.05
GENEL	499	241870.7			

Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 69’de verilmiştir.

**Tablo 69**  
**Öğrencilerin Öğrenim Gördüğü Fakülterle Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Fakülteler	Hukuk Fakültesi	İktisadi İ.B.Fak.	Mimarlık Fak.	Müh.lık Fak.	İşletme Fak.	Fen Ede Fak.	Eğitim Fak.
Hukuk Fakültesi		Fark Önemli*					
İktisadi İ. B. Fakültesi	Fark Önemli*						
Mimarlık Fakültesi							
Mühendislik Fakültesi							
İşletme Fakültesi							
Fen Edebiyat Fakültesi							
Eğitim Fakültesi	Fark Önemli*						

\*  $p < 0.05$

Tablo 69’deki sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda Hukuk Fakültesinde öğrenim gören öğrencilerin Eğitim ve İktisadi İdari Bilimler Fakültesinde öğrenim gören öğrencilerin görüşleri arasındaki fark önemlidir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Hukuk fakültesinde öğrenim gören öğrencilerin görüşleri ile diğer fakültelerde öğrenim gören öğrencilerin görüşleri arasında önemli fark bulunmaktadır. Bu farklılığın genel olarak hukuk fakültesindeki öğrenim sisteminin yoğunluğuna bağlı olarak öğrencilerin kentsel yaşama daha az katılmalarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Ayrıca anket uygulaması sırasında Hukuk fakültesindeki öğrencilerle yapılan görüşmelerde öğrenciler, her gün düzenli ders çalışmaları gerektiği için sosyal faaliyetlere katılmadıklarını ve kaldıkları yerden dışarıya çok az çıktıklarını belirtmişlerdir.

Eğitim fakóltesi çevresinde çarpık kentleşme ve yaşamsal faaliyetlerin yoğun olmasının öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmesine neden olduğu değerlendirilmektedir. Tınaztepe yerleşkesindeki; Mimarlık, Mühendislik ve İşletme fakóltesinde öğrenim gören öğrencilerin ise kentsel sorunlardan az etkilendiği söylenebilir. Bu durumun genel olarak, öğrencilerin ders dışı zamanlarını okulda geçirmelerinden ve ikamet ettiği yer ile okul arasında doğrudan gelip gitmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## 10. ÖĞRENCİLERİN KALDIĞI YERE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın onuncu alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin kaldığı yerlere göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın kalınan yere göre önemli olup olmadığı sınanmıştır.

**Tablo 70**  
**Öğrencilerin Kaldığı Yere Göre Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Kalınan Yer	n	O	SS
Devlet Yurdu	40	185.90	14.62
Arkadaşlarla Ev	227	180.47	22.48
Özel Yurt	18	182.00	22.54
Tek Başına Ev	49	183.55	20.75
Aileyle Beraber	162	179.00	23.34

Tablo 70 incelendiğinde, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, kalınan yere göre öğrencilerin görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin kaldığı yere göre görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 71’de verilmiştir.

**Tablo 71**

**Öğrencilerin Kaldığı Yere Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	4	1986.486	496.621	1.017	Fark önemsiz
Gİ	491	239648.3	488.082		
GENEL	495	241634.8			

Tablo 71’deki sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin kaldığı yere göre önemli bir farklılık göstermemektedir.

Tablo 71’deki sonuçlara göre yurttan kalan öğrenciler, arkadaşları ya da ailesi ile beraber evde kalan öğrencilere göre kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmektedir. Bu durumun evde kalan öğrencilerin, ailesi ya da arkadaşlarından destek almalarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## **11. ÖĞRENCİLERİN KALDIĞI SEMTE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

Araştırmanın onbirinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin kaldığı semtlere göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın kalınan yere göre önemli olup olmadığı sınımlanmıştır.

**Tablo 72**  
**Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili**  
**Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Semt	n	O	SS
Buca	292	183.06	22.05
Karşıyaka	48	178.77	19.55
Konak	68	173.51	25.17
Bornova	38	177.47	13.80
Gazimir	10	179.70	32.42
Balçova	17	180.70	24.75

Tablo 72'ye göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, kalınan semte göre öğrencilerin görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin kaldığı semte göre görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 73'de verilmiştir.

**Tablo 73**  
**Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile**  
**İlgili Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	5	5731.940	1146.388	2.345	Fark Önemli
Gİ	467	228321.2	488.910		p<0.05
GENEL	472	234053.1			

Tablo 73'deki sonuçlara göre kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencinin kaldığı semte göre önemli bir farklılık gösterdiği görülmektedir. Tablo 77'de görülen Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 74'de verilmiştir.

**Tablo 74**  
**Öğrencilerin Kaldığı Semte Göre, Kentsel Sorunların Etkisi ile İlgili**  
**Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Gruplar	Buca	Karşıyaka	Konak	Bornova	Gaziemir	Balçova
Buca						
Karşıyaka						
Konak	Fark Önemli*					
Bornova						
Gaziemir						
Balçova						

\*  $p < 0.05$

Tablo 74'de belirtilen sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda Buca'da oturan öğrenciler ile Konakta oturan öğrencilerin görüşleri arasındaki fark önemlidir.

Öğrencilerin 292'si Buca'da yaşamaktadır. (Şekil 3) Buca'nın yoğun göç alması, plansız bir şekilde hızla büyümesi ve öğrencilerin günün büyük bir kısmını burada geçirmeleri nedeniyle kentsel sorunlardan daha fazla etkilendikleri değerlendirilmektedir. Konak ilçesinin merkezde yer alması ve öğrencilerin ihtiyaç duymuş olduğu fonksiyonlara kolay bir şekilde sahip olması nedeniyle burada kalan öğrencilerin kentsel sorunlardan daha az etkilendikleri ileri sürülebilir.

## **12. ÖĞRENCİLERİN BABALARININ ÖĞRENİM DÜZEYİNE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

Araştırmanın onikinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin babalarının öğrenim düzeyine göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın öğrenim düzeyine göre önemli olup olmadığı sınanmıştır.

**Tablo 75**  
**Babalarının Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Öğrenim Durumu	n	O	SS
Okur yazar değil	15	185.20	11.04
İlkokul	111	181.64	21.92
Ortaokul	55	184.85	27.55
Lise	103	181.67	19.21
Meslek Lisesi	28	184.78	17.72
Yüksek okul	40	<b>176.82</b>	22.69
Üniversite	134	<b>177.70</b>	22.81
Lisans Üstü	10	<b>174.80</b>	26.77

Tablo 75'e göre kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, babalarının öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Babalarının öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 76'da verilmiştir.

**Tablo 76**  
**Babalarının Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	7	4066.73	580.962	1.194	Fark önemsiz
Gİ	488	237526.7	486.735		
GENEL	495	241593.4			

Babalarının öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşleri arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır. Bununla birlikte kentsel sorunlardan etkilenme durumu tablo 75'de görüldüğü gibi babanın öğrenim durumu ile paralellik göstermekte,

babasının öğrenim düzeyi yüksekokul ve üstü olan öğrenciler kentsel sorunlardan daha az etkilendikleri değerlendirilmektedir.

### 13. ÖĞRENCİLERİN ANNELERİNİN ÖĞRENİM DÜZEYİNE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın onüçüncü alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin annelerinin öğrenim düzeyine göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın öğrenim düzeyine göre önemli olup olmadığı sınıanmıştır.

**Tablo 77**  
**Annelerinin Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Öğrenim Durumu	n	O	SS
Okur yazar değil	40	<b>181.10</b>	22.59
İlkokul	187	183.56	22.10
Ortaokul	51	176.60	23.02
Lise	108	178.44	23.11
Meslek Lisesi	18	183.44	15.11
Yüksek okul	24	174.54	21.72
Üniversite	72	<b>181.00</b>	20.08

Tablo 77'ye göre kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, annelerinin öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Annelerinin öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 78'de verilmiştir.



**Tablo 78**  
**Annelerinin Öğrenim Düzeyine Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	6	3998.00	666.334	1.381	Fark önemsiz
Gİ	493	237872.7	482.500		
GENEL	499	241870.7			

Annelerinin öğrenim düzeyine göre öğrencilerin görüşleri arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır. Annenin öğrenim durumunun kentsel sorunlardan etkilenme durumunu tablo 77’de görüldüğü gibi fazla etkilemediği değerlendirilmektedir.

#### **14. ÖĞRENİM KREDİSİ ALMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

Araştırmanın onördüncü alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri öğrencinin öğrenim kredisi alma durumuna göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınıanmıştır. Bu amaçla öğrencilerin görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmış, t – testi yapılmıştır.

**Tablo 79**  
**Öğrenim Kredisi Alan Öğrenciler İle Almayan Öğrencilerin, Kentsel Sorunların Etkisi İle İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T-Testi Sonuçları**

Öğrenim Kredisi alma durumu	n	O	SS	sd	t değeri	Önem Denetimi
Alıyor	316	182.01	20.65	492	1.82	Fark önemsiz
Almıyor	178	178.26	24.14			

Öğrenim kredisi alan öğrenciler ile almayan öğrencilerin, kentsel sorunların etkisi ile ilgili görüşleri arasında önemli bir fark bulunmamaktadır.

Tablo 79’da görüldüğü gibi öğrenim kredisi alan öğrenciler kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmektedirler. Bununda öğrencinin gelir durumuna bağlı olarak kentsel yaşama daha fazla katılmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## 15. BURS ALMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın onbeşinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri öğrencinin burs alma durumuna göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınıanmıştır.

Bu amaçla öğrencilerin görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmış, t – testi yapılmıştır.

**Tablo 80**  
**Burs Alan Öğrenciler İle Almayan Öğrencilerin, Kentleşme Sorunlarının Etkisi İle İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve T- Testi Sonuçları**

Burs alma durumu	n	O	SS	sd	t değeri	Önem Denetimi
Alıyor	169	182.33	21.05	482	1.18	Fark önemsiz
Almıyor	315	179.83	22.64			

Burs alan öğrenciler ile almayan öğrencilerin, kentsel sorunlarının etkisi ile ilgili görüşleri arasında önemli bir fark bulunmamaktadır.

Tablo 80’de görüldüğü gibi burs alan öğrenciler kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmektedirler. Bununda öğrencinin gelir durumuna bağlı olarak kentsel yaşama daha fazla katılmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## 16. ÖĞRENİM HAYATI SIRASINDA ÇALIŞMA DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın onaltıncı alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri öğrencinin öğrenim hayatı sırasında çalışmaya devam etme durumuna göre ayrılmış ve görüş farklılığı olup olmadığı sınıanmıştır.

Bu amaçla öğrencilerin görüşlerinin; Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları hesaplanmış, t – testi yapılmıştır.

**Tablo 81**  
**Öğrenim Hayatı Sırasında Çalışmaya Devam Eden Öğrenciler İle Çalışmayan Öğrencilerin Kentsel Sorunların Etkisi İle İlgili Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları ve t- testi Sonuçları**

Çalışmaya devam etme durumu	n	O	SS	sd	t değeri	Önem Denetimi
EVET	49	181.42	13.33	478	.320	Fark önemsiz
HAYIR	431	180.35	23.08			

Öğrenim hayatı sırasında çalışmaya devam eden öğrenciler ile çalışmayan öğrencilerin kentsel sorunların etkisi ile ilgili görüşleri arasında önemli bir fark bulunmamaktadır.

Bununla birlikte tablo 81’de görüldüğü gibi çalışmaya devam eden öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilendiği söylenebilir. Bununda öğrencinin gelir durumundan ve çalışma ortamının neden olduğu yaşam farklılığından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## 17. ÖĞRENCİLERİN AİLELERİNİN YAŞAMIŞ OLDUĞU BÖLGEYE GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR

Araştırmanın onyedinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin ailelerinin yaşadığı bölgeye göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın öğrencilerin ailelerinin yaşadığı bölgeye göre önemli olup olmadığı sınınmıştır.

**Tablo 82**  
**Ailelerinin Yaşamış Olduğu Bölgeye Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Öğrenim Durumu	n	O	SS
Ege Bölgesi	207	181.32	18.65
Marmara Bölgesi	45	179.08	28.28
Akdeniz Bölgesi	85	181.43	24.67
İç Anadolu Bölgesi	45	181.88	25.66
Karadeniz Bölgesi	37	179.89	22.28
Doğu Anadolu Bölgesi	10	186.00	14.88
Güney Doğu Anadolu Bölgesi	5	184.20	10.13

Tablo 82'ye göre kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi konusunda, öğrencilerin ailelerinin yaşadığı bölgeye göre öğrencilerin görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Öğrencilerin ailelerinin yaşadığı bölgeye göre öğrencilerin görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 83'de verilmiştir.

**Tablo 83**  
**Ailelerinin Yaşamış Olduğu Bölgeye Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	6	568.730	94.788	.195	Fark önemsiz
Gİ	427	230337.01	485.567		
GENEL	433	207905.74			

Öğrencilerin ailelerinin yaşamış olduğu bölgeye göre kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili görüşleri arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır.

Örnekleme sayısı az olmakla birlikte tablo 82’de görüldüğü gibi ailesinin yaşamış olduğu bölge Doğu ve Güneydoğu Bölgesi olan öğrenciler, kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmektedirler. Bu durumda, bölgelerin kentleşme düzeyi ile İzmir’deki kentleşme düzeyi arasındaki farktan kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

## **18. ÖĞRENCİLERİN AİLELERİNİN KAZANÇ DURUMUNA GÖRE KENTSEL SORUNLARIN ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE ETKİSİNE İLİŞKİN BULGULAR VE YORUMLAR**

Araştırmanın onsekizinci alt problemine yanıt verebilmek için, anketi yanıtlayan öğrencilerin görüşleri, öğrencilerin ailelerinin kazançlarına göre gruplandırılmış ve görüşler arasında farklılığın öğrencilerin ailelerinin gelirlerine göre önemli olup olmadığı sınanmıştır.

**Tablo 84**  
**Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Aritmetik Ortalamaları, Standart Sapmaları**

Ailenin Aylık Gelir Durumu	n	O	SS
0-1000 YTL	173	184.52	20.55
1001-2000YTL.	171	179.35	24.23
2001-4000 YTL.	50	181.72	17.92
4001 ve üstü	106	176.36	21.54

Tablo 84’de ailelerinin kazanç durumuna göre öğrencilerin, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili görüşleri arasında farklılıklar olduğu görülmektedir.

Ailelerinin kazanç durumuna göre öğrencilerin görüşlerinin ortalamaları arasındaki farkın önemli olup olmadığını anlamak için Varyans Çözümlemesi uygulanmış ve sonuçlar tablo 85’de verilmiştir.

**Tablo 85**  
**Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Varyans Çözümlemesi Sonuçları**

VK	Sd	KT	KO	F	Önem Denetimi
GA	3	4873.592	1624.531	3.400	Fark Önemli
Gİ	496	236997.15	477.817		p<0.05
GENEL	499	241870.74			

Tablo 85'deki sonuçlara göre, kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi, öğrencilerin ailelerinin kazanç durumuna göre önemli bir farklılık göstermektedir.

Tablo 85'de görülen Varyans Çözümlemesi sonucu ortaya çıkan farklılığın kaynağını belirlemek amacıyla Scheffé testi uygulanmış ve sonuçlar tablo 86'da verilmiştir.

**Tablo 86**  
**Ailelerinin Kazanç Durumuna Göre Öğrencilerin Görüşlerinin Scheffé Testi Sonuçları**

Ailenin Aylık Gelir Durumu	0-1000 ytl	1001-2000 ytl.	2001-4000 ytl	4001 ve üstü ytl.
0-1000 YTL				Fark Önemli*
1001-2000YTL.				
2001-4000 YTL.				
4001 ve üstü				

\*  $p < 0.05$

Tablo 86'da belirtilen sonuçlara göre, ailesinin aylık geliri 0-1000 ytl. olanlar ile 4001 ytl ve üzerinde ailesinin geliri olan öğrencilerin görüşleri arasındaki fark önemlidir.

Ailesinin gelir durumu, 4001 ytl ve üstü olan öğrenciler tablo 86'da görüldüğü gibi kentsel sorunlardan en az etkilenmektedirler. Gelir durumu ile yaşam çevresi kalitesinin doğru orantılı olması nedeniyle, bu öğrencilerin kentleşme sorunlarından az etkilendikleri söylenebilir.

## BÖLÜM V

### SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Kentsel sorunların üniversite öğrencilerine etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşlerinin alt problemlere göre sonuçlarına bakıldığında;

1. Öğrencilerin büyük çoğunluğunun (%80,2), kentsel sorunlardan orta düzeyde etkilendiği belirlenmiştir. Kentsel sorunların etkisi ile ilgili öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir fark bulunmuştur.

Karadağ (1998) yapmış olduğu araştırma sonucunda İzmir’de gecekondulu ve kaçak yapı sayısının fazla olduğunu, yeni kurulan yerleşim yerlerinin; eğitim, sağlık, ulaşım, haberleşme, kültürel tesis ve alt yapı imkânları yönünden yetersiz olduğunu belirlemiştir. Bu sonuçlar ile araştırma sonuçlarının birbirini desteklediği ve aralarında neden-sonuç ilişkisi bulunduğu değerlendirilmektedir.

2. Öğrencilerin (%81,8); gecekondulu, hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme gibi çarpık kentleşme sorunlarından orta düzeyde etkilendikleri belirlenmiştir. Öğrencilerin görüşleri arasındaki fark anlamlıdır.

Genel kentleşme sorunlarının çok yönlü olması ve kent içerisinde farklı bölgelerde yoğunlaşması nedeniyle öğrencilerin görüşleri arasında farklılığın olduğu değerlendirilmektedir. Karadağ (1998) yapmış olduğu çalışmada, İzmir’de gecekondulu ve kaçak yapının fazla olduğunu, imar aflarının İzmir’de çarpık kentleşmeye (gecekondulaşma) neden olduğunu ileri sürmektedir. Her iki araştırma sonucunun birbirini desteklediği değerlendirilmektedir.

3. Üniversite öğrencilerinin (%88,4) konut sorunundan orta düzeyde etkilendiği belirlenmiştir. Örnekleme oluşturan 500 öğrenciden 442’sinin çeşitli şekillerde (tek başına ev, arkadaşlarla beraber ev, aileyle beraber ev) evde kalması nedeniyle konut sorununun etkili olarak yaşandığı değerlendirilmektedir.

Karadağ(1998) İzmir’de gecekondulu ve kaçak yapının fazla olduğunu, alt gelir grubuna yönelik yeterli konut yapılmadığını belirlemiştir. Ayrıca İzmir’de gizli bir konut açığı olduğunu belirtmektedir.



Körhasan (2005) Buca'da, 132373 bina bulunduğunu, binaların % 80'inin imarlı konut ve işyerinden, % 11'i imar aflı konut ve işyeri, % 9'u kaçak konut ve işyerinden oluştuğunu belirtmektedir. Ayrıca toplam nüfusun % 62'sinin ev sahibi ve % 37'sinin kiracı olduğunu, Ev sahibi olanlarında % 56'sının imarlı, % 5'inn imar aflı, % 2'sinin kaçak konut ve gecekondularda yaşadığını belirlemiştir. Kiracıların ise % 32'sinin imarlı, % 3'ünün imar aflı ve % 1'nin kaçak konut ve gecekondularda oturduğunu öne sürmektedir.

Bu sonuçlara göre her iki araştırma sonucunun araştırma sonuçlarını desteklediği değerlendirilmektedir. Ayrıca bu araştırma ile Karadağ (1998) ve Körhasan'ın (2005) belirlemiş olduğu kentsel sorunların insanları ne düzeyde etkilediği ortaya konmuştur.

4. Üniversite öğrencilerinin (%88,4) ulaşım sorunundan orta düzeyde etkilendiği belirlenmiştir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir fark bulunmaktadır. Bu farklılığın, öğrencilerin ikamet ettiği semtlerin ve kullandığı ulaşım araçlarının farklı olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

KODAL (2002), yapmış olduğu araştırma sonucu İzmir'de toplu taşımanın yüksek olduğunu (% 40), kent içi araç trafiğinin düzensiz olduğunu, sabah 07:00-09:00 ve akşam 17:00-19:00 saatleri arasında trafiğin kilitlendiğini belirtmektedir.

KORNOŞOR (2002) ise, İzmir'de kent içi ulaşım sisteminin yetersiz olduğunu ve kara-deniz taşımacılığı mastır planının hazırlanması gerektiğini belirtmektedir.

Araştırma sonucu elde edilen sonuçlar ile KODAL (2002) ve KORNOŞOR'un (2002) yapmış olduğu araştırma sonuçlarının benzediği, birbirini desteklediği değerlendirilmektedir.

5. Üniversite öğrencilerinin (%74,6) çevre sorunlarından orta düzeyde etkilendiği belirlenmiştir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir fark bulunmaktadır.

Öğrencilerin günlük yaşamda hareketli olmaları, farklı yerlerde kalmaları ve birçok ihtiyaçlarını hazır almaları nedeniyle çevre sorunlarını iyi gözlemledikleri ya da çok etkilendikleri iddia edilebilir.

HEPBİLDİKLER (1993), İzmir'in çeşitli semtlerinde yapmış olduğu araştırma sonucunda vatandaşların; temiz, düzenli, yeşil alanı fazla ve sakin bir çevrede yaşamak istediğini belirlemiştir.

LÜLECİ (2000) yapmış olduğu çalışmada, Bornova ilçesinde normalin üzerinde gürültü olduğunu, gürültü kirliliğinin okulların açık olduğu dönemde gündüz vakti en üst seviyeye çıktığını belirlemiştir.

Çevre İl Müdürlüğü verileri ve ilgili araştırma sonuçları, İzmir'de çevre sorunlarının her geçen gün arttığını göstermektedir. Ayrıca öğrencilerin görüşleri de çevre kirliliğinin hayatı ne düzeyde olumsuz etkilediğini ortaya koymaktadır.

6. Üniversite öğrencilerinin (%80) İzmir'deki güvenlik sorunundan orta düzeyde etkilendikleri belirlenmiştir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir fark bulunmaktadır.

DÖNMEZER (1974), iş bulmak umuduyla şehre gelenlerin işsizlik ve ekonomik sıkıntıya düştüklerinde mala karşı suç işlediklerini ileri sürmektedir. Ayrıca; fuhuş, gasp, kumar ve dolandırıcılık gibi suçlara kalabalık ve toplumsal baskının az olması nedeniyle şehirlerde daha sık rastlanıldığını belirtmektedir.(Akt:AY,2004) Bunun yanında Adalet Bakanlığının verilerine göre İzmir'de suç oranının yüksek olduğu ve güvenlik sorunun bulunduğu söylenebilir.

Araştırma sonucu elde edilen bulgulara rağmen, evde kalan öğrenci sayısının fazla olması ve öğrencilerin kent içerisinde farklı yerlere gitme sıklığının yüksek olması, güvenlik kaygısına rağmen öğrencilerin yaşamlarını kısıtlamadıkları değerlendirilmektedir.

7. Kız öğrenciler kentsel sorunlardan erkek öğrencilere göre daha fazla etkilenmektedir. Erkek ve kız öğrencilerin görüşleri arasındaki fark anlamlıdır. Kız öğrenciler kentsel sorunlar içerisinde en fazla çevre sorunlarından etkilenmektedir. Bununda kız öğrencilerin erkek öğrencilere göre temizlik ve hijyene daha fazla önem vermesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Erkek öğrencilerin ise kentsel yaşama kız öğrencilere nazaran daha az korkarak, olaylara daha doğal bakarak katılmaları nedeniyle kentsel sorunlardan az etkilendikleri ileri sürülebilir.

8. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin yaşına göre farklılık göstermemektedir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir fark bulunmamaktadır. Bu durumun

öğrencilerin kentsel yaşama okul ve okul dışı zamanlarda arkadaş grupları ile birlikte katılmasından ve sorunlara zaman içerisinde benzer tepkileri göstermesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

9. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin öğrenim gördüğü fakültelere göre değişmektedir. Hukuk fakültesinde öğrenim gören öğrenciler ile İktisadi İdari Bilimler Fakültesindeki ve Eğitim Fakültesindeki öğrencilerin görüşleri arasındaki fark anlamlıdır. Eğitim fakültesinde öğrenim gören öğrenciler kentleşme sorunlarından en fazla etkilenirken, Hukuk Fakültesinde öğrenim gören öğrencilerin en az etkilendiği söylenebilir. Bu durumun Eğitim ve İktisadi İdari Bilimler Fakültesindeki öğretim programlarının Hukuk Fakültesindeki öğretim programından farklı olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Ayrıca Eğitim Fakültesi çevresindeki nüfus yoğunluğu ve çarpık kentleşmenin fazla olmasının, bu fakültede öğrenim gören öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilenmesine neden olduğu söylenebilir. Tınaztepe Yerleşkesindeki fakültelerde öğrenim gören öğrencilerin, ders dışı zamanlarda okulda olmaları ve Buca ilçe merkezindeki yoğunluğa katılmadan ikamet ettiği yerden okula gelip gitmesi nedeniyle kentsel sorunlardan daha az etkilendiği ileri sürülebilir.

10. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin kaldığı yere göre farklılık göstermemektedir. Kentsel sorunlardan en fazla devlet yurdunda ve tek başına evde kalan öğrenciler etkilenmektedir. Arkadaşları ve ailesi ile birlikte kalan öğrenciler ise kentsel sorunlardan az etkilenmektedirler. Bu sonuçlara göre yakın çevresinden ve arkadaşlarından destek alan öğrencilerin kentsel sorunlardan daha az etkilendiği iddia edilebilir.

11. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin kaldığı semte değişmektedir. Öğrencilerin görüşleri arasındaki fark anlamlıdır. Buca da oturan öğrenciler kentleşme sorunlarından, Konak'ta oturan öğrencilere göre daha fazla etkilenmektedir. Buca'nın Konak ilçesine göre, şehir merkezinden uzak olması ve fakültelerin çevresinde çarpık kentleşmenin yaygın olması nedeniyle, Buca da ikamet eden öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilendiği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, Konak ve yakın çevresindeki kentleşmenin çok eski ve nispeten planlı olması nedeniyle kentsel sorunların daha az olduğu ileri sürülebilir.

12. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin anne ve babasının eğitim düzeyine göre farklılık göstermemektedir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Bununla birlikte babasının öğrenim düzeyi yüksek okul ve üzeri olan öğrencilerin kentsel sorunlardan daha az etkilendiği belirlenmiştir. Bu durumda babanın öğrenim düzeyine bağlı olarak yükselen ya da iyileşen yaşam çevresinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Annenin öğrenim düzeyinin kentsel sorunlardan etkilenme düzeyine etki yapmadığı belirlenmiştir.

13. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin öğrenim kredisi ve burs alma durumuna göre değişmemektedir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Bununla beraber araştırma sonuçlarına göre öğrenim kredisi ve burs alan öğrencilerin almayan öğrenciler göre kentsel sorunlardan daha fazla etkilendikleri söylenebilir. Öğrenim kredisi ve burs alan öğrencilerin kişisel gelir durumu ölçüsünde (az-geçici-düzensiz) kentsel yaşama katıldıkları ve buna bağlı olarak'ta kentsel sorunlardan daha fazla etkilendikleri iddia edilebilir.

14. Kentsel sorunların etkisi, öğrenim hayatı sırasında çalışan öğrenciler ile çalışmayan öğrencilere göre farklılık göstermemektedir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık olmamasına rağmen verilere göre çalışan öğrencilerin çalışmayan öğrencilere göre gelirlerinin fazla olması ya da kentsel yaşama daha çok katılmaları nedeniyle kentsel sorunlardan daha fazla etkilendikleri değerlendirilmektedir.

15. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin ailesinin yaşamış olduğu bölgeye göre farklılık göstermemektedir. Öğrencilerin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık bulunmamaktadır. Bununla birlikte verilere göre ailesi Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yaşayan öğrencilerin kentsel sorunlardan daha fazla etkilendiği söylenebilir. Bu durumda bölgeler arası kentleşme düzeyi farklılığından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

16. Kentsel sorunların etkisi öğrencilerin ailesinin kazanç durumuna göre farklılık göstermektedir. Ailesinin kazancı 0-1000 Ytl. olan öğrenciler, ailesinin kazancı 4001 Ytl. ve üzeri olan öğrencilere göre kentleşme sorunlarından daha fazla etkilenmektedir. Ailesinin kazanç durumu yüksek olan öğrencilerin, yaşam ve

etkinlik çevresini kentsel sorunların en az olduğu yerlerden seçmeleri nedeniyle sorunlardan daha az etkilendikleri değerlendirilmektedir.

Bu sonuçlara göre şu önerilerde bulunulabilir;

1. Üniversiteler ve bağlı fakülteler; derslikleri, yurtları ve sosyal tesisleri ile birlikte yerleşke şeklinde bir arada kurulabilir.
2. İmkânlar ölçüsünde üniversiteleri şehir merkezine bağlayan yollar planlı yapılmalı, gelişmiş ulaşım sistemleri (Metro, Raylı Sistem, Klimalı Otobüs) kurulmalıdır.
3. Kiralık evlerin standartları ve kira bedelleri belediyelerce belirlenmeli ve kontrol edilmelidir. Evde kalan öğrenciler kira gideri için devlet tarafından desteklenmelidir.
4. Üniversitelerin mesai çizelgesi değiştirilmelidir. Derslerin başlangıç saatinin 09:00 dan 08.00'e alınması öğrencilerin sabah ve akşam trafiğinde zaman kaybını azaltacaktır. Ayrıca dersler 16.00'da bittiği zaman öğrencilerin diğer kamusal imkânlardan yararlanma imkânı artacaktır.
5. Çevre kirliliğini azaltmak için Belediyeler ve Çevre İl Müdürlükleri kontrollerini ve halkla iletişimini arttırmalıdır.
6. İl Emniyet Müdürlüğü, öğrencilere okula kayıt oldukları sırada, İzmir de güvenlikle ilgili sorun yaşayabilecekleri yerler ve asayiş olayları ile ilgili bilgi vermelidir.
7. Okul çevresindeki; Restoran, Kafe, Oyun Salonu v.b. gibi öğrencilerin gidebileceği yerler; zabıta, emniyet ve dekanlıklar tarafından sık sık kontrol edilmelidir. Nitelik ve emniyet açısından uygun olmayan yerlerin çalışma ruhsatları iptal edilmelidir.
8. Burs havuzu oluşturulmalıdır. Burs veren kurum ve kuruluşlar uyarılarak öğrencilerin birden fazla yerden burs alması önlenmelidir. İhtiyacı olan öğrencilerin burs alması sağlanmalıdır. Başarısız öğrencilerin bursları kesilmelidir. Öğrencinin Öğrenim belgesinin alt kısmına farklı renkte burs alma durumu yazılabilir.
9. Belirli saatlerde okuldan şehir merkezine ücretsiz servis sistemi kurulmalıdır.
10. Öğrencilerin ailelerine; üniversitenin faaliyetleri, öğrencinin ders durumu ve yakın çevrede yaşanan olaylarla ilgili bilgi verilmelidir.
11. Okula kayıt olan öğrenciler için danışma büroları kurulmalıdır.

## KAYNAKÇA

- AKURGAL, Ekrem; (1993)**, Eski Çağda Ege ve İzmir, Net Yayınları, İzmir.
- ARI, Kemal; (1995)**, Büyük Mübadele, Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- ATALAY, İbrahim-GÜMÜŞ, Nevzat, (1993)**, "İzmir İli Nüfusu", Eğitim Bilimleri Dergisi, Sayı 4, Yıl 2, İzmir.
- ATAY, Çınar; (1993)**, İzmir'in İzmir'i, Esiad Yayınları, İzmir.
- AY, YUSUF; (2004)**, İç Göç-Suç İlişkisi: Mersin Örneği, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- AYAN, Şahin; (1993)**, Şehirleşme ve Gecekondu, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- BAL, M. Ali; (2003)**, Modern Devlet ve Güvenlik, AQ Kültürsanat Yayıncılık.
- BALCI, Ali; (2005)**, Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntem, Teknik ve İlkeler, Pegema Yayıncılık, Ankara.
- BAYKARA, Tuncer; (1974)**, İzmir Şehri ve Tarihi, Ege Üniversitesi Arkeoloji Yayınları No:2, İzmir.
- BEYRU, Raif; (2000)**, 19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam, Literatür Yayınları No:41, İstanbul.
- CUMHURİYET GAZETESİ, 13 MART 2007 SALI.**
- ERTAN, M.Hakkı; (1996)**, Sosyo-Ekonomik Açından Konut Problemi ve Çözüm Önerileri, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Sosyal Yapı ve Sosyal Değişme Bölümü Doktora Tezi, İstanbul.
- ERDEN, A.Baki; (1990)**, Çağımız ve Çevre Kirliliği, Ankara.
- ERKAN, Rüstem; (2002)**, Kentleşme ve Sosyal Değişme, Bilimadamı Yayınları, Ankara.
- GİDDENS, Anthony; (2000)**, Sosyoloji, Yayına Hazırlayanlar; Hüseyin Özel-Cemal Güzel, Ayraç Yayınevi, Ankara.
- GÜMÜŞ, Nevzat; (2003)**, Urbanization In Turkey, Environmental Change And Sustainable Development, Proceedings Of The Second Romanian-Turkish Workshop Of Geography, Bucharest, Romania / June 15-22 2003, Editura Universiterâ, Bucharest 2004

**GÜNEY, Emrullah; (2002),**Türkiye Çevre Sorunları, Çantay Kitabevi.

**GÖKMEN, Hikmet ve Diğerleri; (1996),** İzmir’de Göç Olgusu ve Barınma Sorunu, İzmir Kentinde Gündem 21’e Doğru, İzmir

**GÖNEY, Süha; (1970),** Şehir Coğrafyası 1, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayın No:2274, İstanbul.

**HEPBİLDİKLER, Ümran; (1993),** İzmir Yerleşim Alanında Toplumun Çevre Sorunları ve Çözümlerine İlişkin Bilinci Üzerine Araştırmalar, Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

**İLKİN, Akın- AKLİN, Erdoğan; (1991),** Çevre Sorunları, Sosyal ve Ekonomik Sorunlar-Çözüm Önerileri Dizisi;1, TOOB.

### **İzmir Valiliği Kriz Merkezi Çalışma Raporları**

**İzmir 2005** Yılı Çevre Durum Raporu.

**2005** İzmir Büyükşehir Belediyesi Çalışma Raporu.

**KARADAĞ, Arife; (1998),** Metropol Kent Olarak İzmir’in Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı (Beşeri ve İktisadi Coğrafya) Doktora Tezi, İzmir.

**KARADAĞ, Arife; (2000),** Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir, Titizler Grafik Baskı Hizmetleri, İzmir.

**KARAMAN, Z.Toprak; (1995),** Kent Yönetimi ve Politikası, Anadolu Matbaacılık, İzmir .

**KARTAL, S.Kemal; (1992),** Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye’de Kentleşme, Adım Yayıncılık, Ankara .

**KELEŞ, Ruşen; (1984),** Kentleşme ve Konut Politikası, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları:500, Ankara.

**KELEŞ, Ruşen; (2004),** Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Ankara.

**KUTLU, Kemal; (1986),** Hızlı Şehirleşme ve Ulaşım Sorunu, Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar (10-11 Ocak 1986), İstanbul.

**KOÇ, Hülya ve Diğerleri;(1998),** Toplu Konut Uygulamaları, Kentleşme Raporu Cilt 1, İzmir Yerel Gündem 21, İzmir.

**KODAL, Ö.Erdem;** (2002), İzmir Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Hizmetleri ve Metro Yönetimi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

**KORNOŞOR, Murat;** (2002), İzmir’de Toplu Taşıma Hizmeti Olarak Deniz Ulaşımının Gelişimi ve Önemi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir.

**KÖRHASAN, Meryem;** (2005), Buca’da Nüfusun Sosyo-Ekonomik Özellikleri ve Eğitim Üzerindeki Etkileri, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Ortaöğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Anabilim Dalı Coğrafya Öğretmenliği Programı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

**LÜLECI, Emel;** (2000), İzmir’in Bornova İlçe Merkezinde Gürültü Düzeyleri Belirlenerek Gürültü Haritasının Oluşturulması, Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Ana Bilim Dalı Uzmanlık Tezi, İzmir.

**MALAY, Hasan;** (1993), İzmir, Kültür Bakanlığı Yayınları No:1555 , Ankara.

**MUTLUER, Mustafa;**(2000), Kentleşme Sürecinde İzmir’de Toplu Konut Uygulamaları ve Sorunları, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No:99, İzmir.

**OBAN, RAZİYE;** (2000), İzmir Anakent İlçelerine Bağlı Kır Yerleşmelerinin Kır-Kent Bütünleşmesindeki Konumları ve Yapısal Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Ortaöğretim Sosyal Alanlar Eğitimi Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

**RESMİ GAZETE,** 1 TEMMUZ 2006:26215

**SARAN, Cemal;**(1973), İzmir, Birlik Matbaası, İzmir.

**SENCER, Yakut;**(1979), Türkiye’de Kentleşme, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

**SEZAL, İhsan;**(1992), Şehirleşme, Ağaç Yayıncılık, İstanbul.

**ŞAHİN, Atilla;** (2000), Türkiye’de Kentleşmenin Yönetiminde Kent Yönetiminin Rolü Çorum Örneği, İnönü Üniversitesi Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, Malatya.

**ŞENER, Muharrem;** (1994), Büyük Kentlerin Gecekondü Bölgelerindeki Sosyo-Ekonomik Yapının Suç Olgusuna Etkileri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.



**SÜRMEN, Ali;** (1996), Taşıt Kaynaklı Hava Kirliliğinin Önlenmesinde Eğitim, Mentalite ve İşbirliğinin Önemi, Birinci Ulusal Ulaşım Sempozyumu Bildiriler, İEET Genel Müdürlüğü, İstanbul.

**TAKVİM GAZETESİ,** 13 ŞUBAT 2007

**Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşmenin Öyküsü,** Tarih Vakfı Yayınları. 1994.

**TANER, İsmail;** (2002), Türkiye'de 1960–2001 Arası Merkezi Yönetim ve Siyasal Yaklaşımlarda Kentleşme Politikaları, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset (Kent ve Çevre) Ana Bilim Dalı Doktora Tezi, Ankara.

**TÜİK 2000,** Genel Nüfus Sayımı.

**TÜİK 2000,** Genel Nüfus Sayımı Göç İstatistikleri, İzmir.

**TÜİK 2005** Bölgesel İzleme Göstergeleri, İzmir.

**TÜİK 2005** Türkiye İstatistik Yıllığı

**TÜRK CEZA KANUNU.**

**TOPAL, Hasan;** (1998), Yasa Dışı Yapılaşma, Kentleşme Raporu, İzmir Yerel Gündem 21, İzmir.

**UÇANLAR, C.Murat;** (1998), İzmir İlinin Coğrafik Yapısı ve Tarih İçinde Kent Gelişiminin Çevre Sorunları Açısından İrdelenmesi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Çevre Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

**USLU, İbrahim;** (1995), Çevre Sorunları.

**ÜLKER;** Necmi; (1993), İzmir, Kültür Bakanlığı Yayınları No:1555 , Ankara.

**YAREN, S.Şehnaz;** (2002), Sağlıklı Kentleşme: Yaklaşımlar, Göstergeler ve Örnek Kent Bazında Karşılaştırmalı Analiz, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

**YENİGÜN GAZETESİ,** 5 ŞUBAT 2007 PAZARTESİ.

**Yerleşme ve Şehirleşme Özel İhtisas Komisyon Raporu** (1995); T.C.Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Yayın No: DPT:2408-ÖİK:469.

**YILDIRIM, Ali- ŞİMŞEK, Hasan;** (1999), Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Seçkin Yayınevi, Ankara.

**YÜCEL, Mustafa T;** (1986), Kriminoloji “Suç ve Ceza”, Adalet Teşkilatını Güçlendirme Vakfı Yayını , Ankara.

[www.gençbilim.com](http://www.gençbilim.com)

[www.tohav.org.tr](http://www.tohav.org.tr)

[tr.wikipedia.org.](http://tr.wikipedia.org)

[www.izmirmetro.com.tr/projeler.htm](http://www.izmirmetro.com.tr/projeler.htm)

## KENTLEŞME SORUNLARININ ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ KONUSU ANKET ÇALIŞMASI

Bu anket çalışması; "Coğrafya Öğretmenliği Yüksek Lisans Eğitimi Tez Çalışması" kapsamında düzenlenmektedir. Araştırmanın temel amacı: İzmirdeki kentleşme sorunlarının üniversite öğrencileri üzerindeki etkisini belirlemektir. Anket, kimlik tanımı ve kentleşme sorunları ile ilgili bölümlerden oluşmaktadır. Soruları cevaplarken size uygun olan seçeneği; daire içine alınız, numaralandırınız veya işaretleyiniz. Anketi cevaplarken göstereceğiniz özen, sizin veya sizden sonraki üniversiteli arkadaşlarımızın yaşantısını kolaylaştıracağı ya da karşılaştığı sorunların zararlarını azaltacağından dolayı son derece önemlidir.

"Umutlarınızın gerçeğe dönüşmesi dileğiyle."

**Cahit ALCI**  
**Coğrafya**

Öğ.Yük.Lisans Öğ.

### KİMLİK BİLGİLERİ VE GENEL KONULAR

**Cinsiyetiniz:** 1.Kız                      2.Erkek                      **Yaşınız:**.....

**Okuduğunuz Fakülte:**..... **Bölüm:**..... **Sınıf:**..... **Beklemeli:**.....

**Nerede kalıyorsunuz?** 1.Devlet yurdunda                      2.Arkadaşlarımla evde  
3.Özel yurttta 4.Tek başına evde                      5.Ailemle beraber                      6.Akrabalarımnda  
7.Diğer(Açıklayınız).....

**Kaç yıldır İzmir'de yaşıyorsunuz:**..... **Kaldığınız yerin bulunduğu semt:**.....

**Bugüne kadar yaşamış olduğunuz yerleri ve süresini yazınız(1-2 yıl gibi)**

Yer	Köy	Kasaba	İlçe	Şehir	Büyükşehir	Diğer
Süre						

**Ailenin yaşamış olduğu il:**..... **İlçe:**..... **Kasaba:**..... **Köy:**..... **Diğer:**.....

**Ailenin yaşamış olduğu ev:** 1.Kira                      2.Evsahibi 3.Lojman  
4.Diğer(Açıklayınız).....

**Babanız:** 1.Sağ                      2.Vefat                      **Annemiz:** 1.Sağ                      2.Vefat

**Anne ve baba:** 1.Evli (Birlikte) 2.Boşanmış 3.Ayrı yaşıyor 4. Tek Başına (Vefat Nedeniyle)

**Babanızın bitirdiği en son eğitim kurumu/Okuryazarlık durumu?**

1.Okuryazar değil                      2.Okuryazar                      3.İlkokul                      4.Ortaokul                      5.Lise 6.Meslek Lisesi  
7.Yüksek okul                      8.Üniversite                      9.Lisans üstü

**Babanız hangi meslek grubunda?**

1.İşsiz 2.Geçici İşçi 3.Memur 4.Esnaf 5.Sanatkar 6.Emekli  
7.Tüccar 8.Sanayici 9.Serbest  
Meslek(Belirtiniz).....10.Diğer.....

**Annenizin bitirdiği en son eğitim kurumu/Okuryazarlık durumu?**

1.Okuryazar değil 2.Okuryazar 3.İlkokul 4.Ortaokul 5.Lise 6.Meslek  
Lisesi  
7.Yüksek okul 8.Üniversite 9.Lisans üstü

**Anneniz hangi meslek grubunda?**

1.İşsiz 2.Geçici İşçi 3.Memur 4.Esnaf 5.Sanatkar 6.Emekli  
7.Tüccar 8.Sanayici 9.Serbest  
Meslek(Belirtiniz).....10.Diğer.....

Kardeş sayınız.....

**Eğitime devam eden kardeşiniz varsa sayısını ilgili bölüme yazınız.**

Okul	Anaokulu	İlköğretim	Lise	Üniversite	Lisansüstü	Diğer
Sayı						

Ailenin gelir durumu	0-500 ytl	501- 1000 ytl	1001- 1500 ytl	1501- 2000ytl	2001- 4000 ytl	4001- 6000 ytl	6001+ytl
Babanın kazanç miktarı							
Annenin kazanç miktarı							
Diğer kazançların miktarı							

**Babanızın sosyal güvenlik durumu:** 1.Bağ-kur 2.SSK 3.Emekli sandığı  
4.Diğer:.....

**Annenizin sosyal güvenlik durumu:** 1.Bağ-kur 2.SSK 3.Emekli sandığı  
4.Diğer:.....

**Harç kredisi alıyor musunuz?** 1.Evet 2.Hayır

**Öğrenim kredisi alıyor musunuz?** 1.Evet 2.Hayır

**Burs alıyor musunuz?** 1.Evet 2.Hayır

**Öğrenim süresince çalıştığınız dönem oldu mu?** 1.Evet 2.Hayır

**Çalışmaya devam ediyor musunuz?** 1.Evet 2.Hayır

Şehiriçi ulaşımda kullanmış olduğunuz araçları kullanma sıklığına göre sıralayınız.(1,2,3..)

Araç	Belediye Otobüsü	Dolmuş	Taksi	Vapur	Metro	Diğer.....
Sıra						

Aşağıda belirtilen yerlere gitme sıklığınızı değerlendiriniz

Yer/Düzey	Hiç gitmedim	Ayda 1-2	Ayda 3-4	Ayda 5-6	Ayda 7 ve daha fazla
Kordon sahilboyu					
Alsancak					
İnciraltı					
Karşıyaka(Kordon)					
Fuar alanı					
Teleferik					
Güzelyalı					
Sahilevleri					

İlerde izmir'de yaşamak ister misiniz?

1.Evet

2.Hayır

İzmir de hangi semt/ ilçede eviniz olmasını istersiniz.....

## KENTLEŞME SORUNLARI

	TAMAMEN KATILMIYORUM	KATILMIYORUM	FİKRİM YOK	KATILYORUM	TAMAMEN KATILYORUM
1. İzmir kentsel alanında yaşayan insan sayısı çok fazladır					
2. İzmir diğer illerden çok fazla göç almaktadır					
3. Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinden İzmir'e çok fazla göç olmaktadır					
4. İzmir'de çok fazla gecekondü bulunmaktadır					
5. Gecekondü semtlerinde güvenlik problemi olduğunu düşünüyorum					
6. İzmir'de suç işleyenlerin çoğunun gecekondü semtlerinde yaşadığını düşünüyorum					
7. Şehir çevresindeki yeşil alanlar yok edilerek, buralara gecekondü yapılmış					
8. İzmir de plansız bir kentleşme olduğunu düşünüyorum					
9. Kenar semtlerdeki yolların yetersizliği (darlığı, virajlı oluşu vb.) ulaşımı olumsuz etkiliyor					
10. İzmir'de, sokaklar/caddeler çok temizdir					
11. İzmir'deki araç trafiği gürültüye neden oluyor					
12. Şehrin gürültüsü bende baş ağrısına neden oluyor					
13. Seyyar satıcıların seslerinden rahatsız oluyorum					
14. Kaldığım yerde içme suyu olarak damacana suyu içiyorum					
15. Dışarıdayken hazır paket suyu tercih ediyorum					
16. İzmir'deki çeşme sularında bulaşıcı hastalık riski olduğuna inanıyorum					
17. İzmir ve yakın çevresindeki sanayi tesisleri su kaynaklarını kirletiyor					
18. Yaşadığım çevrede çöp konteynırı bulunmamaktadır					
19. Dolup taşmış çöp konteynırlarına çok sık rastlıyorum.					
20. Çöp konteynırlarından çevreye çok kötü koku yayılıyor					
21. İzmir'de kış mevsiminde hava kirliliği gözle görülebiliyor					
22. İzmir'de motorlu taşıtlar hava kirliliğini artırıyor					
23. İzmirden hava kirliliği nedeniyle nefes almakta zorlandığım oluyor					
24. Öğrenciler kiralık ev bulmakta büyük zorluklar yaşıyor					
25. Öğrencilerden yüksek kira istiyorlar					

	TAMAMEN KATILMIYORUM	KATILMIYORUM	FİKRİM YOK	KATILYORUM	TAMAMEN KATILYORUM
26. Kaldığım yeri değiştirmek istiyorum					
27. Öğrencilerin kaldığı evler genelde yaşamaya uygun evler değildir					
28. Kaldığım yer okula yakındır					
29. Öğrencilere genellikle kiralık ev vermiyorlar					
30. Kaldığım yerde gün ışığından yeterince faydalanıyorum					
31. Kaldığım yerin büyüklüğünü yeterli buluyorum					
32. İzmir de yaşayanlar genellikle güvenlik sorunu ile karşılaşmazlar					
33. Sokakta gezerken fiziksel saldırı/tacize uğrama kaygısı taşıyorum					
34. İzmir’de dolaşırken kap kaçma uğramaktan endişeleniyorum					
35. Kaldığım yere hırsız girme riskini yüksek buluyorum					
36. Semtimde sürekli polis dolaşiyor.					
37. İzmir’i güvenli bir kent olarak tanımlayabilirim					
38. İzmir’de toplu taşıma hizmetleri pahalı					
39. Belediye otobüsleri ile ulaşım çok zamanımı alıyor					
40. İzmir’in araç trafiğini çok yoğun buluyorum					
41. Metro hattının Üçkuyulara uzatılması ulaşım problemimi rahatlatacaktır					
42. İzmir deniz ulaşımından daha fazla yararlanabilir					
43. Belediye otobüslerinde genellikle oturarak seyahat ediyorum					
44. Belediye otobüsüne fiyatı uygun olduğu için biniyorum					
45. Eğer semtimde metro hattı olsa sürekli ona binerim					
46. Belediye otobüsleri çok kalabalık oluyor					
47. Metro çok kalabalık oluyor.					
48. Sıkıldığım zaman çevrede, gidip dinlenebileceğim yeşil alanlar bulunuyor					
49. Evsel atıklar ayrıştırılmadan çöp konteynırına atılıyor					
50. İzmir de yaşamayı güzel buluyorum					



**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ**



**Büro:** Öğrenci İşleri

Sayı: B.30.2.DEÜ.O.F8.00.01-500/

Konu: Cahit ALCI hk.

20 Mart 2007

**DAĞITIM**

Enstitümüz Coğrafya Öğretmenliği yüksek lisans programı 2005950328 numaralı öğrencisi Cahit ALCI'nın "**İzmir'deki Kentsel Sorunların Üniversite Öğrencileri Üzerindeki Etkisi:Buca Örneği**" konulu tezi ile ilgili anket çalışması yapmak istemektedir.

Uygulama yapabilmek için gerekli iznin verilmesi hususunda bilgilerinizi ve gereğini arz/rica ederim.

**Elder**

Enstitü Etik Kurul Kararı

1 adet dilekçe

Anket

Prof.Dr.Sedat ÜSENER  
Enstitü Müdürü

**DAĞITIM:**

**BUCA EĞİTİM FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
FEN EDEBİYAT FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
HUKUK FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
İŞLETME FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA  
MİMARLIK FAKÜLTESİ DEKANLIĞINA**

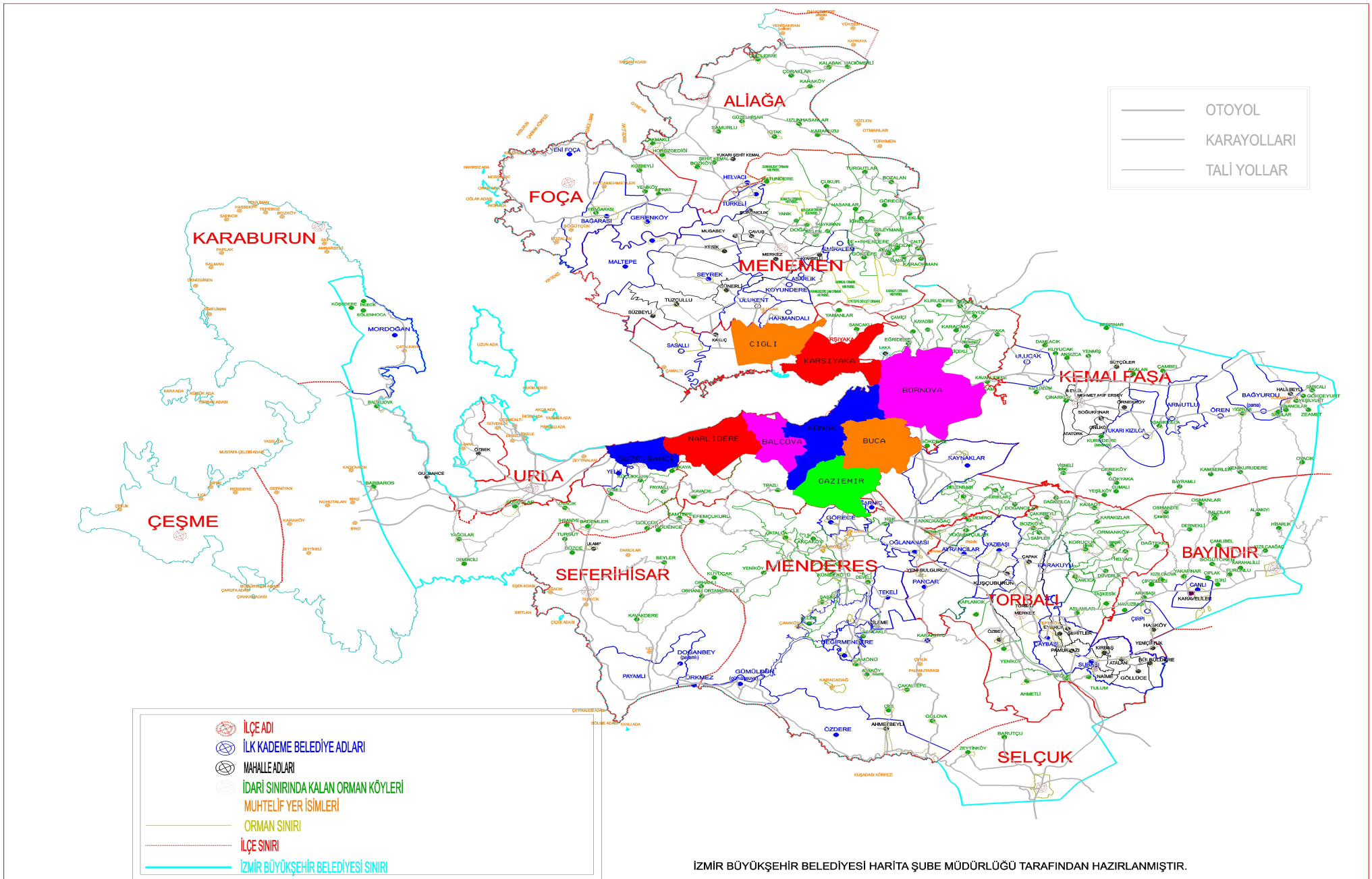
20/03/07 F.UZUN Memur

20/03/07 B.BOZAT Öğr. işi. sor.

20/03/07 A.İRİK Enst. Sek.

Adres: Uğur Mumcu Cad.135 Sk. No:5 35150 Buca/İZMİR





**METRONUN AYLARA GÖRE YOLCU SAYISI (2005)**

	GÜN/AY	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUSTOS	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK
Günlük Ort. Yolcu Sayısı	Pzt.- Cum.	68 372	73 586	79 790	81 050	78 770	75 354	63.513	63.113	74 226	72 268	69 290	76 259
	Pz.	40 722	37 887	40 820	45 818	41 149	41 976	27.128	30 270	42 760	38 171	34 586	37 626
	Gen.Ort.	63 912	68 486	74 762	76 353	72 702	70 904	57.645	58 876	70 031	66 768	64 663	71 274
Endeks (Gen.Ort.)		87 %	93 %	102 %	104 %	99 %	97 %	79 %	80 %	96 %	91 %	88 %	97 %
Aylık Toplam Yolcu Sayısı		1 981 283	1 917 614	2 317 616	2 290 576	2 253 773	2 127 113	1.786.987	1 825 141	2 100 924	2 069 815	1 939 878	2 209 507

Kaynak:İ.B.B. 2005 Ç.R., 2005; 380