

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KENTSEL YAYILMA ALANLARI VE BU ALANLARDA KONUT TALEBİNİ
ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN ANALİZİ:
ALACAATLI - YAŞAMKENT MAHALLELERİ ÖRNEĞİ**

Gizem HAYRULLAHOĞLU


GAYRİMENKUL GELİŞTİRME VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

**ANKARA
2018**


Her hakkı saklıdır

TEZ ONAYI


Gizem HAYRULLAHOĞLU tarafından hazırlanan “**Kentsel Yayılma Alanları ve Bu Alanlarda Konut Talebini Etkileyen Faktörlerin Analizi: Alacaatlı - Yaşamkent Mahalleleri Örneği**” adlı tez çalışması 28/06/2018 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı’nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman : Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU 
Ankara Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı

Jüri Üyeleri :

Başkan : Prof. Dr. Harun TANRIVERMİŞ 
Ankara Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı

Üye : Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU 
Ankara Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Kübra YILDIRIM ÖZCAN 
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Mimarlık Bölümü

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Prof. Dr. Atila YETİŞEMİYEN
Enstitü Müdürü

ETİK

Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez içindeki bütün bilgilerin doğru ve tam olduğunu, bilgilerin üretilmesi aşamasında bilimsel etiğe uygun davrandığımı, yararlandığım bütün kaynakları atıf yaparak belirttiğimi beyan ederim.

28.06.2018



Gizem HAYRULLAHOĞLU

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KENTSEL YAYILMA ALANLARI VE BU ALANLARDA KONUT TALEBİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLERİN ANALİZİ: ALACAATLI - YAŞAMKENT MAHALLELERİ ÖRNEĞİ

Gizem HAYRULLAHOĞLU

Ankara Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU

Kentsel yayılma yeni bir olgu olmasa da kentlerin karşılaştığı küresel bir sorun olmaya devam etmekte ve Türkiye'deki büyükşehirler de bu sorunun varlığını göstermektedir. Karar vericilerin farkında olmayarak yayılmayı teşvik edici hükümler getirmeleri kentin dağınık gelişme eğilimini artırmakta ve kent çeperlerinde yeni mekânların oluşumunu güçlendirerek kentlerin kontrolsüz büyümesinin önünü açmaktadır. Kontrollü büyüme kavramı doğal kaynaklar kadar finansal kaynakların da en ekonomik kullanımına vurgu yapmakla beraber, kentlerin kontrolsüzce genişlemesi yerel yönetimlerin hizmet sunum maliyetini artırmakta ve kentsel yayılma alanlarındaki yeni gelişme mekânlarının da ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Bu çalışmada niteliksel ve niceliksel araştırma metodolojisi birlikte kullanılarak, kentsel yayılma alanlarında konut talebini etkileyen yapısal, konumsal ve sosyoekonomik faktörler Ankara İli'nde yer alan Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri üzerinden ortaya konulmuştur. Diğer tüm fonksiyonların konut alanlarına hizmet etmesi yayılma alanlarında öncelikle konut talebinin incelenmesini gerekli kılmakta olup, bu nedenle araştırma konut kullanımı özelinde yapılmıştır.

Arz ve talebin dengesiz seyrettiği Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri, Ankara kentinin saçağındaiken artık neredeyse merkezi ile birleşir duruma gelmiştir. Bölgenin hızla artan yapı ve nüfus yoğunluğu zayıf yönetim stratejileri ile bir araya gelince kent saçaklarında çok fazla baskı olduğu ve mevcut durumun hafifletilmesi için uzun soluklu çözüm

önerilerine ihtiyaç duyulduğu görölmüştür. Bu çalışma, yayılmanın bir araya geldiğinde talebi oluşturabilecek göstergeler üzerinden resmedilmesini sağlamaktadır. Bulgular, örnek olarak seçilen alanda yayılmanın kentsel planlama sürecini şekillendiren önemli oyuncular, yetersiz politika uygulaması, kent merkezinde refahı düşüren güvenlik ve suç gibi unsurlar, kent merkezindeki konut tiplerinin düşük nitelikli ve geleneksel oluşu ile hedef kitleye yönelik olmayışı nedenlerinden dolayı geliştiğini ortaya koymaktadır. Araştırmanın sonuçları, konut karakteristikleri bakımından oldukça heterojen olan çalışma sahasında sosyoekonomik statü ile lokasyon tercihinin bağlantılı olduğunu; buna karşılık kent merkezinin öneminin giderek ortadan kalktığını ortaya koymakta ve bu nedenle, kent planlama ile gayrimenkul geliştirme ve yönetimi yapısını birlikte ele alacak yeni bir yerel yönetim yaklaşımına ihtiyaç duyulduğu sonucuna varılmaktadır.

Haziran 2018, 144 sayfa

Anahtar Kelimeler: Kentsel yayılma, konut talebi, kentsel büyüme, kentsel gelişme, hedonik model

ABSTRACT

Master Thesis

URBAN SPRAWL AREAS AND ANALYSING FACTORS AFFECTING HOUSING DEMAND IN THE SPRAWL AREAS: THE CASE OF ALACAATLI - YAŞAMKENT DISTRICT

Gizem HAYRULLAHOĞLU

Ankara University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Real Estate Development and Management

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU

Although urban sprawl is not a new phenomenon, it continues to be a global problem faced by cities around the world and the metropolitan cities in Turkey also suffer from this problem. Unthoughtful and sprawl-promoting provisions brought about by decision-makers increase the tendency of cities to spread in a scattered way and open up the path to uncontrolled growth of cities by strengthening the formation of new spaces at fringe. While the concept of controlled growth emphasizes the most economical use of financial resources as well as natural resources, the uncontrolled expansion of cities increases the cost of service delivery of local governments and necessitates dealing with new development places in urban sprawl areas. In this study using qualitative and quantitative research methodologies together, structural, spatial and socioeconomic factors affecting the demand for housing in the urban sprawl areas are introduced through the example of Alacaatlı and Yaşamkent Districts in Ankara. Since all other functions serve residential areas, it is firstly necessary to examine the housing demand in the spreading areas, and therefore, the research is specifically focused on housing.

The Alacaatlı and Yaşamkent Districts, where supply and demand are unbalanced, are now almost merged with the center of Ankara. When the region's rapidly increasing structure and population density are combined with poor management strategies, it has been found that there is a great deal of pressure on the outskirts of cities and long-term solutions are needed to alleviate the present situation. This study provides the illustration

of the spread over the indicators that may constitute demand when they come together. The findings show that urban sprawl in the area increases due to the important players shaping the urban planning process, insufficient policy implementations, elements such as insecurity and crime that reduce welfare in the city center, the low quality and traditional formation of housing types in the city center and the lack of concentrating on the target groups. The results of the survey reveal that socioeconomic status is linked to location preferences in the study area, which is quite heterogeneous in terms of residential characteristics, while the importance of the city center is gradually diminishing, and for this reason, a new local government approach is needed to address the urban planning and real estate development and management structures together.

June 2018, 144 pages

Key Words: Urban sprawl, housing demand, urban growth, urban development, hedonic model

TEŞEKKÜR

Kentsel yayılma kavramına yönelik araştırmaların bireylerin ekonomik ve doğal kaynaklara gereksinimlerinin bir sonucu olarak XX. yüzyıl sonlarından bu yana arttığı görülmektedir. Buna karşılık Türkiye’de veri yetersizliği kentsel yayılma alanlarının mikro düzeyde incelenmesini olanaksız kılmakta olup, kentsel büyümenin konut talebi ile ilişkisini inceleyen akademik araştırmalar yetersiz kalmaktadır. Kentin çeperlerinde bir yandan ekonomik değeri olan konut üretilirken, diğer yandan doğal ve ekonomik kaynaklar tüketilmekte, ancak konut piyasasındaki aktörlerin davranış biçimleri ve kentsel yayılmanın maliyetine yönelik farkındalık düzeyleri bilinmemektedir. Bu bağlamda kentsel yayılma alanlarında sosyoekonomik yapı ve konut piyasası ilişkisinin, Ankara İli güneybatı bölgesindeki düzensiz kent gelişimi üzerinden gayrimenkul geliştirici perspektifinden ele alınması önem taşımaktadır.

Araştırmamın her aşamasında beni cesaretlendiren, her anlamda desteğini esirgemeyen, deneyimi ve bilgisi ile yol gösteren danışman hocam Sayın Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOğLU’na (Ankara Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi), değerli bilimsel katkıları ve yönlendirmeleriyle çalışmamı anlamlı hale getiren hocam Sayın Prof. Dr. Harun TANRIVERMİŞ’e (Ankara Üniversitesi Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı Başkanı), akademik anlamda her zaman desteğini gördüğüm hocam Sayın Doç. Dr. Nihan ÖZDEMİR SÖNMEZ’e, Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı’nda yer alan tüm hocalarıma, daima yanımda olan çalışma arkadaşlarım Gülnaz ŐENGÜL GÜNEŐ, Buket Gülsüm ÜLGER, Sinan GÜNEŐ, Toygun ATASOY, Ahmet Hilmi ERCİYES, Sibel CANAZ SEVGEN, Ayşen SANBUR, Mehmet Oğuz ÖNDAğ, Salih DEMİRKAYA, Ümit GEDİK, Emir SUNGUROğLU, Abdurrahman TURSUN, Gizem ULUSOY ve Emine BAYDAN’a, veri toplamama katkı sağlayan başta Nergiz İPEK ve Gizem ARDIÇ ÇETİNKAYA olmak üzere tüm arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Ayrıca bu zorlu süreci çekilir kılan, sevgisiyle ve desteğiyle daima yanımda olan ve daima yanımda olmasını istediğim canım eşim Ahmet Cevdet HAYRULLAHOğLU’na, eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini her daim hissettiğim aile bireylerim Ayşe VAR, Muzaffer VAR, Selen VAR, Deniz VAR, Sibel HAYHRULLAHOğLU ve Murat Zafer HAYRULLAHOğLU’na sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

Gizem HAYRULLAHOğLU
Ankara, Haziran 2018

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI

ETİK.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	vi
SİMGELER DİZİNİ	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	xi
ÇİZELGELER DİZİNİ	xii
1. GİRİŞ	1
1.1 Araştırmanın Amacı	4
1.2 Araştırmanın Kapsamı	5
1.3 Araştırmanın Yöntemi.....	6
2. ÖNCEKİ ARAŞTIRMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE LİTERATÜR ÖZETİ.....	8
2.1 Kentsel Yayılma ile Konut Talebi ve Değer İlişkisi Üzerine Araştırmalar	9
2.2 Hedonik Konut Değerleme Üzerine Araştırmalar	17
3. KENTSEL YAYILMA KAVRAMI VE KENTSEL YAYILMA ALANLARININ İNCELENMESİ	22
3.1 Kentsel Yayılma Kavramının Gelişimi	23
3.2 Kentsel Yayılma Alanlarının Tanımı	26
3.3 Kentsel Yayılmanın Nedenleri	34
3.4 Kentsel Yayılmanın Etkileri.....	41
3.4.1 Kentsel yayılmanın kamu - özel sermaye ve işletme maliyetlerine etkisi	41
3.4.2 Kentsel yayılmanın ulaştırma ve yolculuk giderlerine etkisi	42
3.4.3 Kentsel yayılmanın arazi ve doğal yaşam alanı üzerine etkisi.....	43
3.4.4 Kentsel yayılmanın yaşam kalitesine etkisi	45
3.4.5 Kentsel yayılmanın toplumsal konulara etkisi	46
3.5 Kentsel Yayılmanın Kontrol Edilmesine Yönelik Öneriler	47
3.5.1 Mekânsal gelişime yönelik stratejiler	48
3.5.2 Mali teşvik veya yaptırımlar	54
4. KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	57
4.1 Kent İçi Yolculuk Süresi ve Erişilebilirliğin İncelenmesi.....	59

4.2 Sosyoekonomik Yapı Değişimi ve Kuşak Farklılıklarının İncelenmesi	62
4.3 Kent Merkezinin İtici Gücünün Etkisi.....	64
4.4 Piyasa Aksaklıkları ve Yerel Yönetimlerce Alınan Kararların Etkisi.....	65
4.5 Gayrimenkul Piyasasına Etkisi.....	66
5. KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN ALACAATLI - YAŞAMKENT MAHALLELERİNDE İNCELENMESİ.....	67
5.1 Alana İlişkin Planlama Süreci ve Konut Arzının Şekillenmesi	68
5.2 Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	74
5.2.1 Hanehalkı anket sonuçlarının değerlendirilmesi	74
5.2.2 Paydaş görüşlerinin değerlendirilmesi.....	84
5.3 Konut Talebinin Hedonik Model ile Tahmini	89
5.3.1 Verinin temini ve betimleyici istatistikler	89
5.3.2 Konut talebinin tahmin modeli	93
5.4 Araştırmanın Bulguları ve Tartışma.....	98
6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	107
KAYNAKLAR	112
EKLER.....	127
EK 1 Kentsel Yayılma Alanlarında Konut Talebinin İncelenmesine İlişkin Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde Yaşayan Hanehalklarına Uygulanan Anket Formu	128
EK 2 Kentsel Yayılma Alanlarında Konut Talebinin İncelenmesine İlişkin Paydaşlara Uygulanan Anket Formu	136
EK 3 Çoklu Doğrusal Bağlantı Testinin Sonuçları	141
EK 4 Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinden Görseller	142
ÖZGEÇMİŞ.....	143

SİMGELER DİZİNİ

km ²	Kilometrekare
m ²	Metrekare

Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ANN	Artificial Neural Network (Yapay Sinir Ağları)
APA	American Planning Association (Amerika Planlama Birliği)
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation (Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Forumu)
APEREC	Asia Pacific Energy Research Centre (Asya-Pasifik Enerji Araştırmaları Merkezi)
BM	Birleşmiş Milletler
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemleri
CLLS	Constrained Linear Least-Squares (Sınırlı Doğrusal Regresyon Modeli)
CORINE	Coordination of Information on the Environment (Çevresel Bilgilerin Koordinasyonu)
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
EUROSTAT	Statistical Office of the European Union (Avrupa İstatistik Ofisi)
ESPON	European Spatial Planning Observation Network (Avrupa Mekânsal Planlama Gözlem Ağı)
IV/2SLS	Instrumental Variables/Two Stage Least Squares (Araç Değişkenler/İki Aşamalı En Küçük Kareler)
MİA	Merkezi İş Alanı
MUSA	Metropolitan Urban Service Areas (Metropolitan Kentsel Hizmet Alanları)
OECD	The Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
OLS	Ordinary Least Square (En Küçük Kareler Yöntemi)
RICS	Royal Institution of Chartered Surveyors (Lisanslı Değerleme Uzmanları Kraliyet Kurumu)
RMSE	Root Mean Square Error (Ortalama Karesel Hatanın Karekökü)
RUF	Rural - Urban Fringe (Kır - Kent Saçağı)
SR	Stepwise Regression (Adım Adım Regresyon)
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TDH	Time Dummy Hedonic (Zaman Kukla Hedonik)
TDH-SEM	Time Dummy Hedonic - Spatial Errors Model (Zaman Kukla Hedonik - Mekânsal Hata Modeli)

TIF	Tax Increment Financing (Vergi Artırımı Finansmanı)
TL	Türk Lirası
TOD	Transit-Oriented Development (Toplu Taşıma Odaklı Gelişim)
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UGB	Urban Growth Boundary (Kentsel Büyüme Sınırı)
USB	Urban Service Boundary (Kentsel Hizmet Sınırı)
USD	United States Dollar (Amerikan Doları)



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 3.1 Sabit nüfus için karşılaştırmalı kentsel gelişme desenleri	32
Şekil 3.2 Kentsel yayılmanın formları	33
Şekil 3.3 Avrupa’da mevcut kentsel yayılmanın temel itici güçleri	36
Şekil 3.4 Dünyada ve Türkiye’de 1965 - 2015 yılları arasındaki kişi başına ekilebilir arazi miktarı	44
Şekil 3.5 İngiltere’deki yeşil kuşak alanlarının harita üzerinde gösterimi.....	49
Şekil 3.6 Londra Metropolitan Yeşil Kuşak Alanı’nın harita üzerinde gösterimi	50
Şekil 3.7 Portland’in kentsel büyüme sınırı	52
Şekil 3.8 İkiz kentler 2030 MUSA sınırı	53
Şekil 4.1 En yaygın mekânsal kent formları	60
Şekil 5.1 1/50.000 ölçekli 1990 Ankara Nazım Planı	69
Şekil 5.2 1/100.000 ölçekli 2015 Yapısal Plan şeması	70
Şekil 5.3 Araştırma alanının 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı üzerinde şematik gösterimi	72
Şekil 5.4 Araştırma alanının 1990 - 2012 yılları arası arazi kullanım değişimi	73
Şekil 5.5 Anket uygulanan hanehalklarının meslek grupları	75
Şekil 5.6 Hanehalklarının Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerini seçme nedenleri	76
Şekil 5.7 Araştırma alanında hanehalklarının sıkça karşılaştıkları sorunlar	77
Şekil 5.8 Hanehalklarının kentsel yayılma algısı.....	77
Şekil 5.9 Hanehalklarına göre kentsel yayılmayı etkileyen faktörler	78
Şekil 5.10 Hanehalklarına göre Ankara İli’nin odak algısı.....	79
Şekil 5.11 Hanelerin toplam otomobil sayıları	79
Şekil 5.12 Hanehalklarının şehir içi seyahatlerinde en sık kullandıkları araçlar	80
Şekil 5.13 Hanehalklarının işyeri - konut arası gidiş gelişlerinde en sık kullandıkları araçlar	80
Şekil 5.14 Hane giderlerini etkileyen faktörler	81
Şekil 5.15 Hanehalklarının semt tercihini etkileyen faktörler	82
Şekil 5.16 Hanehalklarının konut tercihini etkileyen faktörler	82
Şekil 5.17 Hanehalklarının şehir merkezinden uzakta yaşama nedenleri	83
Şekil 5.18 Araştırma alanından Kızılay’a hafta içi saatlik ortalama ulaşma süresi	102
Şekil 5.19 Kızılay’dan araştırma alanına hafta içi saatlik ortalama ulaşma süresi	102

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1 Kentsel yayılma ile konut talebi ve değer ilişkisinin incelendiği çalışmaların kapsamı	15
Çizelge 2.2 İlgili literatürde yer alan bazı araştırmalarda kentsel yayılma alanlarında konut talebini değerlendirme amaçlı kullanılan değişkenler	16
Çizelge 2.3 Gayrimenkullerin hedonik fiyatlandırılmasının incelendiği çalışmaların metodolojik analizi	21
Çizelge 3.1 Kompakt ve yayılmış büyüme formlarına göre kentsel büyümenin nedenleri	37
Çizelge 5.1 Ankara kent makroformunu belirleyen üst ölçek planlar	73
Çizelge 5.2 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın çevresel ve sosyo-ekonomik etkilerine yönelik değerlendirmeleri	86
Çizelge 5.3 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik değerlendirmeleri	87
Çizelge 5.4 Paydaşların kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik görüşleri	88
Çizelge 5.5 Modelde kullanılan bazı değişkenlerin medyan değeri	92
Çizelge 5.6 Modelde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler ve karşılıkları	94
Çizelge 5.7 Adım adım regresyonun sonucu	95
Çizelge 5.8 OLS modelinin sonuçları - 1	96
Çizelge 5.9 OLS modelinin sonuçları - 2	96
Çizelge 5.10 Değişkenlerin korelasyon ilişkileri	97
Çizelge 5.11 Ankara İli'nde 2006 - 2015 yılları arasında yerleşim alanı ve nüfus değişimi	99

1. GİRİŞ

Kentleşme düzeyinin yüksek olduğu ülkelerin sayısı son on yılda çarpıcı biçimde artmıştır. Birleşmiş Milletler (BM), 2007 yılında tarihte ilk kez küresel ölçekte kent nüfusunun kırsal nüfusun önüne geçtiğini, 2014 yılında ise dünya nüfusunun % 54'ünün kentlerde yaşadığını bildirmiştir (Anonymous 2015). BM tarafından yapılan projeksiyonun sonuçlarına göre kentleşme eğiliminin önümüzdeki yıllarda da artmaya devam edeceği ve 2050 yılına kadar dünya nüfusunun % 66'sının kentlerde yaşayacağı tahmin edilmektedir (Anonymous 2015). Kentsel nüfusun gerek doğal nüfus artışına gerekse iç ve dış göçlere bağlı olarak artma eğilimi, arazi gelişimini doğrudan etkileyen en önemli faktör olarak bilinmektedir (Bhatta 2010). Bunun temel nedeni, kent nüfusunun artması ile yeni kentsel mekânlar ve arazi kullanım türleri oluşturma ihtiyacının gelişmesi olarak görülmektedir. Diğer yandan arazi yüzeyinin kentsel kullanıma dönüştürülmesinin; verimli tarım arazilerinin kaybı, enerji talebinin artması, iklim değişikliği ve biyolojik çeşitliliğin azalması gibi geri dönüşü mümkün olmayan etkilere neden olduğu da bilimsel çalışmalarla ortaya konulmuştur (Seto vd. 2011).

Kentli nüfus oranı ve kent sayısındaki artışın ötesinde kentleşme olgusu, kente yeni katılanların yeni bir kültüre ve üretim biçimine uyum sağlama sürecini de beraberinde getirmiştir (Keleş 2015). Kent yaşamına entegrasyon sürecinde yaşanan sosyolojik ve ekonomik değişimler kentleşmenin çok değişkenli olarak seyretmesine neden olmuş ve içinde bulunulan yüzyılın kentleşme problemlerinin de bu yaklaşımla ele alınmasını gerekli kılmıştır. Böylelikle kentlerde yaygın olarak görülen konut ihtiyacı, altyapı ve ulaşım gibi hizmet gereksinimleri, gecekondu alanları, yoksulluğun ekonomik aktiviteye etkisi ve doğal felaketler gibi zorluklara ilave olarak “düzensiz kentsel büyümenin çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik üzerindeki olumsuz etkileri” de XXI. yüzyıl kentlerinin en çok tartışılan küresel problemleri arasında kendine yer bulmuştur (Martine vd. 2008). Kentlerin kontrol dışı bırakılmasından veya kötü yönetilmesinden kaynaklı olarak düzensiz büyümesi veya çeperlere doğru yayılarak genişlemesi ise kentsel yayılma olarak kavramsallaştırılmıştır (Travisi ve Camagni 2005).

Kentsel yayılma kavramına yönelik araştırmaların insanların ekonomik ve doğal kaynaklara gereksinimlerinin bir sonucu olarak XX. yuzyıl sonlarına doğru arttığı gürlemlerle beraber, olgunun aslında yeni olmadığı ve endüstri devrimi ile bağlantılı olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır (Christiansen ve Loftsgarden 2011). Özellikle Avrupa kentleri için bir dönüm noktası olan endüstri devrimi ile birlikte hızla göç alan kentlerde kısa zamanda gereksinimi veya talebi karşılayacak yeterlilikte konut stokunun olmaması ve kentsel gelişmeye yön verecek herhangi bir kurumun da bulunmaması kentlerin düzensiz genişlemesine neden olmuş ve modern kentlerin konut sorununa yetersiz altyapı, çevre kirliliği, salgın hastalıklar ve suç oranının artması gibi yeni kent sorunları da ilave olunca orta sınıf ve tüccarların kentin kötü barınma şartlarından uzaklaşmak üzere banliyölerde bahçeli konutlar inşa ederek kentsel yayılmanın ilk izlerini oluşturmaya başladıkları gürülmüştür (Christiansen ve Loftsgarden 2011). Amerika Birleşik Devletleri'ne (ABD) bakıldığında XIX. yüzyılda trolleybüslerin kullanımı ile konut alanlarının kent merkezinden uzaklaşmaya başladığı, 1920'li yıllarda ise otomobil odaklı kentsel yayılmanın ortaya çıktığı bilinmektedir (Gonzalez 2009). Nitekim kentsel yayılmanın kavramsal olarak ilk kullanımına da 1920'li yıllarda ABD'de yapılmış metropoliten planlarda rastlanmakta ve planda bir kent sorunu olarak tespit edildiği anlaşılan kentsel yayılmanın -çevresel konularda endişeye yol açması nedeniyle- kent bilimcilerin ilgisini çektiği gürülmektedir (Burchell vd. 1997). Kavramın akademik kullanımına ise Buttenheim ve Cornick'in (1938) ABD ve Avrupa'daki metropollerin kırsal alanlara doğru yayılarak genişlediğine dikkat çektikleri çalışmalarında rastlanmaktadır.

ABD'de II. Dünya Savaşı'ndan önce sermaye birikimi ve endüstriyel kapasitenin artması yayılmış kent bölgelerinin oluşumunu hâlihazırda tetiklemiş olsa da (Gonzalez 2009), dünyada kentlerin tarihsel gelişim sürecini inceleyen çalışmalar, kentsel yayılmanın II. Dünya Savaşı sonrasında ivme kazandığını göstermektedir (Christiansen ve Loftsgarden 2011). Özellikle endüstriyel ilerlemeler ve teknolojik imkânların artması ile birlikte değişen gereksinimleri karşılamaya yönelik olarak kent içi ulaşım teknolojisi ve araçlarının çeşitlenmesi, kentin merkezi ve çeperi arasındaki etkileşimi giderek artırmış, ekonomik aktivite ile yaşama mekânının ayrılmasına yol açmıştır. Sınırları genişleyen kentlerde artan doğal ve ekonomik kaynak tüketiminin ulaşım, sosyal ve teknik altyapı

ve güvenlik gibi kentsel hizmetlerin verimli bir şekilde temin edilmesi ve/veya yönetilmesini güçleştirdiği görülmektedir (Keleş 2015). Benzer şekilde örnek araştırma alanı olarak seçilen Ankara İli'nin çeperlerinde de düşük yoğunluklu ve sıçramalı kentsel büyüme ekonomik ve ekolojik kaygılara neden olmakta; hatta kentin kontrolsüzce yayılma sürecinin zaman içinde önlenmesi güç bir hal aldığı, kent planlarının kente yön veren araç olmaktan uzaklaştığı ve fiilen kentsel gelişim sağlandıktan sonra kent planlarının bu gelişime göre hukuki anlamda uygun duruma getirilmeye çalışıldığını öne sürmek mümkün olmaktadır (Sezgin ve Varol 2012, Bahar-Yenigül ve Alkan-Gökerler 2017). Bu bağlamda planlarla kontrol edilemeyen bir kentsel büyümenin ayrı bir perspektifle mikro düzeyde ve çok boyutlu olarak incelenmesi kentlerin sürdürülebilir gelişimi için önem kazanmaktadır.

Hanelerin sahip olduğu sosyoekonomik koşulların değişimi kent mekânını şekillendiren en önemli parametrelerden biri olarak görülmektedir. Sosyoekonomik statü değişimi ile ilişkili olarak gereksinimler arttıkça ve çeşitlendikçe artan refaha bağlı olarak tüketici taleplerinin de değiştiği, zaman içinde farklılaşan tüketim alışkanlıklarının ise kentlinin yaşama mekânı tercihini etkilediği dikkati çekmektedir. Nitekim değişen konut talebinin kent merkezinden karşılanamadığı durumda kentin büyüme sınırında yeni konut yerleşimlerinin oluşması söz konusu olabilecektir. Konut piyasasının değişen talep yapısına uyum sağlama çabaları sonucunda çeperlerde yeni konut arzı oluşturulmasıyla kentsel büyümenin istenmeyen bir formu olarak görülen kentsel yayılma olgusunun ortaya çıktığını, çeperlerdeki konutlara olan talebin ise kentin nüfus yoğunluğunu düşürücü yönde etki yaptığını ve kent merkezinin öneminin giderek ortadan kaybolmasıyla kentsel büzülme yaşandığını söylemek mümkün olacaktır.

Kentsel büyümenin planlama otoritesinin kontrolünde ve planların yönlendirdiği ölçüde gerçekleştiği durumlar olduğu gibi, kontrolsüz kentsel gelişimler ve spekülörlerin yatırım kararlarının kent planlarını biçimlendirdiği durumlarla da karşılaşmaktadır. Bu durumda çoğu zaman altyapı geliştirme süreci dahi tamamlanmadan, kentsel yayılma alanlarını karakterize eden dağınık, düşük yoğunluklu ve sıçramalı bir gelişim görüldüğü dikkati çekmekte, öte yandan soyut gerekçelerle gerçekleştirilen arsa arzının sürdürülebilirlik ilkeleri ve ruhuyla açıkça çeliştiği uluslararası literatürde kabul

görmektedir. Kentin yayılarak büyümesinin modern yaşam biçimleri ile ilişkili bir toplumsal süreci, modern toplumun değerlerini, beklentilerini ve tüketim kalıplarını yansıttığı dikkate alındığında; kentsel yayılmanın etkilerinin hafifletilebilmesi veya bu süreçle baş edilebilmesi, arazinin sürdürülebilir ölçülerde tüketilmesi ve kentlerin kontrollü büyümelerinin sağlanması adına yayılma alanları ve bu alanlardaki konut arz ve talep yapısının incelenmesinin önem kazandığı ortaya çıkmaktadır.

1.1 Araştırmanın Amacı

Geçmişten bu yana kentlerin sunduğu imkânların çekiciliği tartışılırken, son yüzyılda yapılan araştırmalar kent merkezlerinin itici gücünün de olduğunu ortaya koymaktadır. Kent merkezlerinin doygunluğa ulaşmasından ya da yanlış politikalar nedeniyle talebe yönelik konut üretiminin başarısızlığından dolayı konut talebinin kent merkezlerinden karşılanamadığı durumların oluşması, hanehalklarının merkezden dışarıya doğru hareket etmesine neden olabilmektedir. Diğer taraftan mekânsal genişlemenin sosyal ve ekonomik maliyetinin olduğu gerçeği kent çeperlerinin incelenmesini gerekli kılmaktadır. Benzer süreçleri yaşayan Ankara İli kent merkezinin özellikle güneybatı aksı üzerinde çeperlere doğru düşük yoğunluklu ve düzensiz olarak yayılmasının birtakım sorunlara neden olduğu akademik çalışmalardan anlaşılmaktadır (Sezgin 2010, Sezgin ve Varol 2012, Bahar-Yenigül ve Alkan-Gökerler 2017).

Bu araştırmada öncelikle olguyu anlamaya yönelik olarak kentsel yayılmanın gelişimi, nedenleri, etkileri ve önlenmesine yönelik politikalar irdelenmiş ve kentsel yayılma alanlarında konut talebini etkileyen faktörlerin analiz edilebilirliği literatür kabulleri üzerinden tartışılmıştır. Ankara İli güneybatı koridorunda seçilmiş Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde konut talebine etki eden faktörlerin analiz edilmesine yönelik bir uygulama da gerçekleştirilen araştırmanın amacı doğrultusunda cevap aranan sorular aşağıda yer almaktadır:

- Kentsel yayılma kavramı nasıl ortaya çıkmıştır?
- Kentsel yayılma alanlarının karakteristikleri nelerdir?

- Kentsel yayılmadan kaynaklanan sorunlar neler olmuştur?
- Ankara İli güneybatı koridorunda kentsel yayılma sorunu görülmekte midir?
- Ankara İli güneybatı koridorunda görülen düzensiz kent gelişiminde konut arz ve talebinin rolü nedir?
- Hangi faktörler Ankara İli'nde konumlu Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerindeki konut talebini etkilemektedir?
- Kentsel yayılma alanlarında yaşayan hanehalklarının kent içi seyahatleri nasıl olmaktadır?
- Ankara İli güneybatı koridorunda görülen düzensiz kent gelişimi hangi politikalarla önlenebilir?
- Kentsel yayılma kavramı Türkiye'de yasal mevzuatta yer almalı mıdır?

Araştırma sorularının cevaplarına yönelik alanda uygulanan anketler sonucunda kentsel yayılma alanlarında konut talebine ilişkin bulgular ortaya konulmuş ve karar verici konumundaki paydaşlardan alınan görüşler doğrultusunda ise çözüm önerileri geliştirilmiştir.

1.2 Araştırmanın Kapsamı

Bu araştırmanın konusunu oluşturan kentsel yayılma alanlarındaki konut talebi, Ankara İli'nin güneybatı aksı üzerindeki Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri üzerinden ele alınmıştır. Mekânsal büyüme dinamiklerinin, günümüz kentsel çalışmalarında önemli yer tuttuğu bilinen bir gerçek olup, bu bağlamda Ankara İli güneybatı koridorunda izlenen gelişmenin konut talebi ile ilişkisinin çözümlenmesi önem taşımaktadır. Bu amaçla araştırma; örnek alanda kentsel yayılmanın kent planlama deneyimlerinden etkilenme düzeyinin incelenmesi, kentsel yayılmanın görüldüğü yerleşimlerde yapısal ve sosyoekonomik faktörlerin talep ile ilişkisinin tahmin edilmesi ve tüketicilerin konut tercihlerinde ne derece heterojen davrandıklarının istatistikî modellerle araştırılması üzerine gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın amacı, kapsamı ve yöntemine değinilen birinci bölümün ardından, ikinci bölümde kentsel yayılma alanlarında konut talebinin

incelendiği ve konut piyasalarında hedonik modellerin kullanıldığı araştırmaları kapsayan iki başlık altında literatür özeti ele alınmıştır. Literatür özeti, uygulanan ankette sorulması gereken sorular ve kurulan hedonik modelde kullanılacak değişkenlere ilişkin gösterge niteliği taşımaktadır. Araştırmanın üçüncü bölümünde olguyu anlamaya yönelik olarak kentsel yayılmanın gelişimi, nedenleri, etkileri ve önlenmesine yönelik politikalar irdelenmiştir. Dördüncü bölümde kentsel yayılma alanlarını kent merkezinden ayıran temel oluşumlar saptanarak incelenmiş, beşinci bölümde ise Ankara İli'nde konumlu Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri üzerinden, kentsel yayılma görülen alanlarda konut talebinin incelenmesine yönelik gerçekleştirilen alan araştırmasının sonuçları yorumlanmış ve anketin istatistiksel analize elverişli sorularının veri olarak kullanıldığı bir regresyon modeliyle yayılma alanlarında konut talebini etkileyen faktörler ve etkileme düzeyleri tahmin edilmeye çalışılmıştır. Altıncı bölümde, oluşturulan modelin sonuçları ve paydaş görüşleri doğrultusunda kent makroformunun yönlendirilebilmesine ve kentsel yayılmanın kontrol edilebilmesine yönelik politikalar ile mevzuata ilişkin öneriler paylaşılmıştır.

1.3 Araştırmanın Yöntemi

Tez çalışmasında kentsel yayılma alanlarında konut talebini etkileyen faktörlerin hedonik model ile analiz edilmesi amaçlandığından, önceki araştırmalar incelenirken kapsam bakımından kentsel yayılmanın konut talebi ve dolayısıyla değer ile ilişkisinin ele alındığı çalışmalara yer verilmiştir. Farklı coğrafyalarda yapılmış model uygulamaları inceleme konusu edilerek yayılma alanlarında konut talebinin hangi değişkenler üzerinden ele alındığı tespit edilmeye çalışılmış ve değişkenlere ilişkin verilerin Türkiye koşullarına göre elde edilebilirliği de irdelenmiştir. Yöntem bakımından ise konut piyasasına etki eden her bir parametrenin ayrı ayrı ele alınmasını mümkün kılan hedonik modellerin değeri etkileyen faktörleri anlaşılabilir kıldığı dikkate alınarak, gayrimenkullerin hedonik modellerle analiz edildiği araştırmalar incelenmiştir (Hayrulloğlu vd. 2017). Bu aşamada dünyada ve Türkiye'de konut piyasalarında hedonik modelin değerlendirme yöntemi olarak uygulandığı bilimsel çalışmalar ele alınarak, çalışmalarda kullanılan verilerin sayısı ve niteliği, uygulanan regresyon modelleri, modellerin çıktıları ve nasıl rapor edildikleri kapsamlı olarak analiz edilmiştir.

Araştırmanın uygulama bölümünde ise üç aşamalı bir yöntem izlenmiştir. Birinci aşamada alana ilişkin planlama süreci ve konut arzının şekillenmesine dönük incelemeler paylaşılmıştır. Bu aşamada yayılma sürecinin analizi, yatırımcının kentsel yayılmadaki rolü ve bölgedeki konut piyasası analiz edilirken; imar planları, plan açıklama raporları, hâlihazır haritalar gibi planlama araçları, nüfus ve yapı yoğunluğundan oluşan ikincil veriler ile arazi kullanım ve su geçirmezlik haritalarından faydalanılmıştır. Konut kullanımı ekseninde örnek olay analizi yapılan ikinci aşamada örnek olarak seçilen araştırma alanı, son yıllarda arazi kullanım ve imar planı değişiklikleri nedeniyle akademik araştırmalarda sıkça konu edilen Ankara İli güneybatı bölgesinde bulunan Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerini kapsamaktadır. Söz konusu mahallelerde toplam 303 adet anket uygulanarak, anketin sonucunda elde edilen veriler hedonik modelde değişken olarak ele alınmıştır. Anketin örneklem büyüklüğünün hesaplanma metoduna ise araştırmanın beşinci bölümünde değinilmiştir.

Araştırmanın üçüncü aşamasında kentsel yayılma alanı üzerinden konut talebi üzerinde etkili faktörlerin analiz edilmesine yönelik regresyon modeli tahmin edilmiş ve model olarak literatürde bu amaç doğrultusunda sıklıkla kullanılan “en küçük kareler yöntemi” (ordinary least square, OLS) tercih edilmiştir. Araştırmada adım adım regresyon (stepwise regression, SR) da uygulanarak, p-değerleri 0.05’ten yüksek olan değişkenler modelin dışında tutulmuştur. Araştırma kapsamında anket uygulanan hanelerde gerçekleşmiş satış fiyatı verisine erişmenin mümkün olmaması nedeniyle, modelde bağımlı değişken olarak kullanılmak üzere, gerek bireylerin beyanı gerekse yerel emlak piyasasındaki geliştiricilerin görüşleri doğrultusunda her bir gözlem için satış değeri takdir edilmiştir. Regresyon modelinde toplam 22 adet bağımsız değişken tanımlanmış olup, değişken sayısı mümkün olduğunca fazla tutularak modelin açıklama gücünün artırılması hedeflenmiştir. Yapısal ve sosyoekonomik boyutlarda değişkenler kullanılarak oluşturulan modelde değişkenlerin katsayıları üzerinden talebi etkileyen her bir faktörün ağırlığı ortaya konulmuş ve sonuçları değerlendirilmiştir. Ayrıca sosyoekonomik ve yapısal değişkenler arası korelasyon ilişkilerinin konu edildiği analizler de gerçekleştirilmiştir.

2. ÖNCEKİ ARAŞTIRMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE LİTERATÜR ÖZETİ

Kentsel yayılma terimi ilk olarak XX. yüzyılın ortalarında kentsel arazi formunu tanımlamak amacıyla kullanılmış, ancak yarattığı çarpıcı etkiler nedeniyle zaman içinde kentlerin geleceği ile ilgili kaygıları ortaya çıkarmış ve farklı disiplinlerce yapılan araştırmalara konu edilmiştir. Literatürde kavram arazi kullanımını etkileyen ve ondan etkilenen ulaşım (Ewing vd. 2003, Zhao 2010), çevre (Johnson 2001, Frumkin vd. 2004), enerji tüketimi (Ewing ve Rong 2008), telekomünikasyon (Nilles 1991, Horrigan ve Wilson 2002) ve kamu sağlığı (Frumkin vd. 2004, Lopez 2004, Ewing vd. 2008) gibi pek çok farklı açıdan ele alınmış olsa da konuya yaklaşımda disiplinler arası farklılıklar bulunduğu dikkati çekmektedir. Özellikle son yüzyılda artan kent içi yolculuk giderleri, yüksek oranda otomobil kullanımının neden olduğu hava kirliliği ve yüksek oranda enerji tüketimi, fiziksel aktivite eksikliği ve obezite gibi sorunların kentsel yayılma ile ilişkisinin kurulduğu görülmektedir. Ayrıca paylaşımlı ofisler veya tele-çalışma (telecommuting) gibi yeni hizmet eğilimlerinin kent formuna etkisi gibi konuların önem kazandığını ve sıklıkla yerleşimlerin mekânsal formu ile insan davranışları ilişkisinin ele alındığını söylemek mümkün olacaktır.

Literatürde kentin mekânsal dokusu ve arazi kullanım değişiminin izlenebilmesine imkan veren uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemleri (CBS) tekniklerini kentsel yayılmanın modellenmesinde kullanan ampirik çalışmaların sayıca fazla olduğu dikkate alındığında, CBS çalışmalarının kuramsal bilginin mekânsal analizine olanak tanınması nedeniyle kentsel yayılmanın tespitinde özel öneme sahip olduğunu belirtmek gerekmektedir. Kentsel yayılma konulu teorik çalışmaların odak noktasını ise yayılmanın teşhisi ve yayılmaya müdahale edilmesi oluşturmaktadır. Farklı kaynaklar tarafından kentsel yayılmayı teşhis etmede ortaya konan parametrelerin de farklılık gösterdiği sıklıkla görülmekte olup (Harvey ve Clark 1965, McKee ve Smith 1972, Popenoe 1975, Mills 1981), bu ayrılaşmaya tezin üçüncü bölümünde değinilmiştir. Özetle, kentsel yayılmanın belirleyici faktörlerinin -kendi devingenliğine bağlı olarak- her kent için özgün olması gerektiğine vurgu yapılmakta olup, yayılmanın belirleyicilerinin tespit edilmesine yönelik çalışmaların makro düzeyde büyük veri gerektirdiğinden dolayı kısa

vadede Türkiye’deki kentler için gerçekleştirilmesinin mümkün görünmediğini ve buna bağlı olarak çalışmanın kapsamı dışında tutulduğunu belirtmek gerekmektedir.

Bu araştırmada kentsel yayılma alanlarında konut talebini etkileyen faktörlerin hedonik model ile analiz edilmesi amaçlanmakta olduğundan, kapsam bakımından kentsel yayılmanın konut talebi ve dolayısıyla değer ile ilişkisinin ele alındığı çalışmalar irdelenmiştir. Türkiye’de kentsel yayılma alanlarında konut talebi ve değer ile ilişkisine vurgu yapan herhangi bir araştırma veya makale düzeyinde çalışma bulunmamakta olup, çalışmada literatür özetinde konut talebinin modellenmesi ve kent merkezine olan mesafe ile gayrimenkul değeri ilişkisinin incelendiği alan araştırmalarına yer verilmiştir. Uluslararası literatürde sınırlı sayıda çalışma bulunmakla beraber, farklı ülkeler için yapılmış örnekler inceleme konusu edilerek yayılma alanlarında konut talebinin ele alındığı çalışmalarda kullanılan değişkenler tespit edilmeye çalışılmış, yöntem bakımından ise piyasayı etkileyen her bir parametrenin ayrı ayrı ele alınmasını mümkün kılan hedonik modellerin heterojen bir mal olan “konut” için nasıl kullanıldığının anlaşılabilmesi için gayrimenkullerin hedonik modellerle analiz edildiği araştırmalar incelenmiştir (Hayrulloğlu vd. 2017).

2.1 Kentsel Yayılma ile Konut Talebi ve Değer İlişkisi Üzerine Araştırmalar

Bu başlık altında; örnek uygulamada analiz edilecek parametrelerin tespit edilmesine yönelik literatür incelemesi yapılmış olup, çalışmanın gerektirdiği kapsamda kentsel yayılma ile konut talebi ve değer ilişkisinin incelendiği araştırmaların özetine yer verilmiştir.

Alkadi’nin (1996) hazırladığı doktora tezinde Portland Metropolitan Alanı’nda kente gıda sağlayan ve kentin çeperinde yer alan arazilerin Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu (The Land Conservation and Development Commission)¹ tarafından alınan kararlar doğrultusunda girdiği kentsel yayılma süreci işlenmektedir. Çalışmada kent merkezindeki

¹ Arazi Koruma ve Geliştirme Komisyonu, hükümetin arazi kullanım hedeflerini benimseyen ve kurallarını uygulayan, yerel planların tanımlanmış hedeflerle uyumunu sağlayan, eyalet düzeyinde ve yerel düzeyde planlamayı koordine eden gönüllü vatandaşlardan oluşmaktadır. Komisyon üyeleri vali tarafından atanmakta ve senato tarafından onaylanmaktadır (<http://www.oregon.gov> 2018b).

arsa fiyatlarının hızlı artışından kaygılanan komisyonun, yeni bir konut piyasasının mevcut metropoliten alana dahil edilmesiyle hem nüfus yoğunluğunun azalacağı hem de gayrimenkul fiyatlarının aşağı yönlü seyredeceği yaklaşımına sahip olduğu ve bu nedenle kentsel büyüme sınırına yakın arazilerden ihtiyaç duyulandan fazlasının arsaya dönüşümüne onay verildiği belirtilmiştir. Yapılan araştırma sonucunda kentsel büyüme sınırında yer alan ve komisyon kararı ile geliştirilmiş arsaların kent merkezindeki konutların fiyat artış hızını düşürdüğü, ancak piyasaya sunulan yeni yerleşim yerlerindeki konut fiyatlarını yükselttiği belirtilmiştir. Çalışmada ayrıca kentsel büyüme sınırında konut değerlerinin kent merkezine olan mesafeleri ile ters orantılı olarak değiştiği kurulan hedonik model ile ispatlanmıştır.

Mayer ve Somerville (2000), müstakil konut arzının model tahminini Capozza - Helsley kentsel büyüme teorisinden² yararlanarak yapmışlardır. Konutlardaki fiyat değişimlerini Freddie Mac'in³ yinelenen satış fiyat endeksi üzerinden karşılaştırdıkları çalışmada modelin sonucuna göre konut fiyatlarındaki bir seferlik artışın yeni konut arzında geçici bir artışa neden olduğu ve dolayısıyla konut stokundaki artışın da sınırlı düzeyde kaldığı saptanmıştır. Çalışmanın sonuçlarından yola çıkılarak arazinin arsaya dönüşüm sürecinde yaşanan gecikmeler nedeniyle konut piyasasının artan talepleri karşılamasının zaman aldığı tespit edilmiştir. Araştırma kapsamında ayrıca tek merkezli kentteki denge konut kira fiyatlarının kent büyüklüğü, ulaşım maliyeti, yapı maliyeti ve tarımsal arazi gelirine bağlı olduğu da ifade edilmiştir.

Dascher (2001) makalesinde İrlanda ekonomisinin hızla geliştiği Kelt Kaplanı (Celtic Tiger) döneminde, Dublin'de gayrimenkulün iç ve dış yatırımcılara çekici hale geldiğini, ödeme istekliliğinin artmasıyla kentin gerek merkezinde gerekse çeperinde kira ve satış fiyatlarının yükseldiğini ve bu durumun kent sakinlerinin arsalarını kar odaklı olarak göçmenlere ve yatırımcılara satmaları ile sonuçlandığını belirtmiştir. Çalışmada Kelt Kaplanı döneminde tarım arazilerinin büyük çaplı kazanç elde etmek isteyen

² Capozza ve Helsley tarafından geliştirilen kentsel büyüme teorisine göre kentsel alanın fiyatı; tarımsal arazi geliri, dönüşüm maliyeti, erişilebilirlik değeri ve gelecekte beklenen kira değeri ile büyüme primi olmak üzere dört bileşene sahiptir (Capozza 1989).

³ Freddie Mac (Federal Home Loan Mortgage Corporation) veya Federal Konut Kredisi İpotek Şirketi, 1970 yılında ABD'nin ikincil konut kredisi piyasasında faaliyet göstermek üzere ABD Kongresi tarafından kurulmuş konut finansman şirkettir (<http://www.freddiemac.com> 2018a).

spekülatörlerin talebi üzerine, belediye meclis  yeleri tarafından yeniden planlanarak fonksiyonlarının değiştirildiği sorununa da değinilmiştir. Kentin büyüme sınırının genişlemesinin kent içi yolculuk giderini artırdığı ve çeperde yaşamanın dezavantajları görüldükçe gayrimenkul değerlerinde düşüşün başladığı ifade edilmiştir. Makalenin sonucunda Dascher (2001) Dublin'in gelecek gelişimine yönelik olarak; ulaşım yatırımlarının gayrimenkulden kazanç elde edenlerden tazmin edilmesi, haksız kazanılan değer artışının vergilendirilmesi, sosyal konut üretmek yerine ihtiyaç sahiplerine kira yardımı yapılması konularında politika önerisinde bulunmuştur.

Akal (2006) tarafından Sakarya İl Merkezi ve Adapazarı İlçesi'nde, yerleşim alanlarının tek merkezli kent modeli ile açıklanıp aıklanmadığının araştırıldığı çalışmada mahalle ve sokakların emlak vergisine esas arsa rayiç değerleri veri olarak kullanılmıştır. Yerleşim merkezine mesafe ile değer ilişkisi incelenmiş, arsa için belirlenen en yüksek rayiç değerin uzaklıkla ters orantılı olması nedeniyle çalışma alanının klasik tek merkezli kent özelliği gösterdiği çıkarımı yapılmış ve merkezden uzaklaştıkça rantın düştüğü istatistiksel olarak ispatlanmıştır.

Bajari ve Kahn (2008), kentsel yayılma alanlarında tüketicici konut talebinin hedonik model ile tahmin edilmesi konulu çalışmalarını Los Angeles  rneği üzerinden gerçekleştirmişlerdir. Çalışmanın veri setini Los Angeles'ta 2000 yılından 2003 yılına kadar gerçekleşmiş yarı müstakil konut alım-satımları oluşturmaktadır. Bajari ve Kahn (2008) kurdukları hedonik model ile bireylerin satın aldıkları konutun yaşı, alanı, arsa yüzölçümü gibi fiziksel karakteristikler ile yüksek beşeri sermayenin mevcut olması, demografik yapı ve kent içi yolculuk süresi verilerini kullanarak ödeme istekliliğini tahmin etmeyi hedeflemişlerdir. Her bir konut için satış fiyatı, yapım yılı, alanı ve arsa yüzölçümü verileri temin edilmiş ve hanelerin sosyoekonomik yapısına ilişkin veriler ise 2000 yılı nüfus ve konut sayımından elde edilmiştir. Çalışmada Los Angeles'taki konut stokunun oldukça heterojen olması nedeniyle yüksek ve düşük yayılma alanları ayrımı yapılarak bu bölgelerdeki ortalama konut nitelikleri de karşılaştırılmıştır. Verilerin analizi sonucunda kentsel yayılmayı önlemek için kullanılabilecek iki alternatif politika uygulaması ele alınmış olup, bu politikalardan ilki arsa ve konut alanlarının küçültülmesiyle banliyönün nüfus yoğunluğunun artırılması ve yolculuk süresinin

azaltılması, ikincisi ise Los Angeles'ın tek merkezli bir kent haline getirilerek yayılma alanlarındaki istihdamın merkezi iş alanlarına yönlendirilmesi ve böylelikle kent içi yolculuk süresinin tek yönde 7,5 dakika daha kısa olmasına olanak tanınması ile ilişkilidir.

Cho vd. (2008), ABD'nin güneydoğusundaki orta büyüklükteki metropoliten alanlarda kentsel yayılmanın azaltılmasına yönelik bir akıllı büyüme politikası olarak "arazi değeri vergisi" kurgulanmasının etkisini incelemişlerdir. Düşük ve yüksek yoğunluktaki konut alanları bir arada yer alan ve heterojen bir yapı sergileyen Knox County'nin çalışma olarak seçildiği uygulama; parsel verileri, uydu görüntüleri, yerel nüfus verileri (census-block group), alan sınırı ve çevresel özellikler kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında arazi ve binaların vergi oranlarının eşit olduğu ve mevcut durumda da kullanılan "düzenli emlak vergisi" ile vergi değeri üzerinde arazi vergi oranının bina vergi oranına kıyasla daha fazla ağırlığa sahip olduğu "arazi değeri vergisi" karşılaştırılmıştır. Açık alan, parsel büyüklüğü ve merkezi iş alanına (MIA) olan mesafe üzerinden talep değişiminin ölçülmesi suretiyle yapılan karşılaştırmanın sonucunda arazi değeri vergisinin yüksek yoğunluklu gelişimi sağlamada başarılı olabileceği ortaya konulmuştur.

Ottensmann vd. (2008) makalelerinde alternatif konum ölçülerinin performanslarını hedonik model ile incelerken yerleşim ve iş merkezlerine olan seyahat mesafesi ve seyahat zamanı ölçütlerini göz önüne almışlardır. Kurulan hedonik modelde MIA olarak kabul edilen odak bölgelere olan mesafe ve ulaşım süreleri ölçülmüş, konutların yüzölçümü, oda sayısı, banyo sayısı, bina yaşı, arsa yüzölçümü, efektif vergi oranı gibi yapısal özellikleri ile çevre okulların kalite skoru ve hane geliri gibi bölgenin demografik yapısına yönelik veriler modele dahil edilmiştir. Konut fiyatlarında görülebilecek yüksek sapmanın etkisini minimuma indirmek için fiyatların logaritmik değerleri esas alınmıştır. İstatiksel modelleme yöntemi olarak literatürde benzer çalışmalarda sıklıkla karşılaşılan OLS kullanılmıştır. Hindistan'ın Indianapolis yerleşimi için yapılan araştırmanın sonucunda konut fiyatları üzerinde en yüksek etkiyi yapısal özelliklerin, daha sonra sırasıyla azalarak demografik yapı ve iş yerlerine olan mesafenin yaptığı görülmüştür.

Karantonis'in (2008) Sidney özelinde yaptığı araştırmada, kentteki konut arzının yayılma alanlarına doğru olduğu, ancak yayılma alanlarında altyapıya duyulan gereksinim, çevresel uyum maliyeti ve artan kalite beklentilerinin yeni arz maliyetini etkilediği, dolayısıyla konut fiyatlarının düşmesi için olumlu bir zemin sağlamanın mümkün olamayacağı belirtilmiştir. Araştırmada Sidney'in 1992 - 2004 yıllarına ait konut satın alma, konut kiralama ve haftalık kişi başına düşen ortalama gelir verileri üzerinden gayrimenkul piyasası incelenmiş ve 1998 yılından itibaren konut fiyatlarında yaşanan artışın ortalama kişi başı gelir seviyesindeki artışa kıyasla hızlanarak arttığı, aradaki makasın hızla açıldığı, hane başına düşen kişi sayısında düşüşün devam edeceği ve bunun da konut fiyatlarında baskı yaratacağı tespit edilmiştir. Araştırmada arz ve talep dengesinin sağlanmasına yönelik ekonomik konut üretiminin desteklenmesi, emlak vergilerinde indirimle gidilmesi ve ulaşım imkânları artırılarak kentin çeperleri ile merkezi arasındaki mesafenin kısaltılması önerilmiştir.

Karahan (2009) derinlemesine görüşme tekniği kullandığı çalışmasında, hanehalkı ve konut piyasası dinamiklerinin bütünleşik modelini geliştirmeyi ve konut talebinin yönelimlerini İstanbul İli üzerinden incelemeyi amaçlamıştır. Araştırmanın sonucunda mikro faktörlerin talep üzerinde makro faktörlerden daha etkili olabildiği sonucuna varılmıştır.

Gluszak ve Marona'nın (2011) Krakow örneği üzerinden yaptıkları çalışma, konut talep tahmin modeli oluşturulması ve kentsel yayılma riskinin değerlendirilmesi konularını kapsamaktadır. Toplam 1.500 adet hanehalkı anket verisinin analiz edildiği çalışmada konut tercihi, hanehalkı yaşam döngüsünün bir fonksiyonu olarak nitelendirilmiştir. Örneklem kümesinin % 60'ını oluşturan 35 yaşına kadar olan genç bireylerin kirada oturuyor iken ilk konutunu satın alarak ev sahibi olmayı tercih ettikleri; ikinci büyük grubu oluşturan 36 - 45 yaş aralığındaki çocuklu bireylerin ise daha geniş konutlarda yaşama arzusu nedeniyle kent saçağında yaşamayı seçtikleri sonucuna varılmıştır. Talep yönünde en düşük paya sahip grubun 45 yaş ve üzeri yaş grubu olduğu belirtilmiş olup, bu grubun şehir merkezine dönüş eğiliminde olduğu tespit edilmiştir. Araştırmada kentsel yayılma sorunu müstakil konut arzı ve yaşam tarzı değişikliğine bağlanmıştır.

Evans (2012), Yeni Zelanda’da değişen konut talebi nedeniyle kentlerin dışa doğru geliştiğini öne sürmüş ve benzer büyüklükteki kentlerden Londra’nın 5.100 kişi/km², Hong Kong’un 25.500 kişi/km², Mumbai’nin 35.000 kişi/km² nüfus yoğunluğuna sahipken Yeni Zelanda kent merkezlerinde yoğunluğun ortalama 2.200 kişi/km² olmasını eleştirmiştir. Evans (2012), konut büyüklükleri ve tasarımı kentsel yayılma sorununun bir parçası olarak görmüş, Birleşik Krallık ile Yeni Zelanda’nın konut büyüklükleri kıyaslandığında yaklaşık iki kat fark bulunduğunu belirterek, Yeni Zelanda’da konut talebindeki eğilimin nüfus yoğunluğunu düşürdüğüne, ancak geleceğin düşük yoğunluklu banliyölerde değil, insanların kültürel aktivitelerini gerçekleştirdiği, çalıştığı, yaşadığı kent merkezlerinde olduğuna vurgu yapmıştır.

Kiakou (2017), Yunanistan’ın Larisa kenti örneğinde kentsel yayılmanın etkisini gayrimenkul talebi üzerinden araştırmıştır. Çalışmada talebi ölçmek amacıyla, gayrimenkul piyasasını etkileyen karakteristikleri tespit etmeye yönelik hanehalkı anketi ve karakteristikler arası ilişkiyi ölçmeye yönelik ise hedonik regresyon uygulanmıştır. Yöntem olarak OLS kullanılmış ve en iyi modelin belirlenmesine yönelik adım adım regresyon uygulanmıştır. Anket sonucuna göre arazi değerinin; yol altyapısı ve kent merkezine mesafe ile arazinin şekli ve büyüklüğüne bağlı olduğu sonucu elde edilmiştir. Araştırmada arazinin farklı kullanım türlerinin kentin morfolojisini, dolayısıyla da arazi piyasasını etkilediği, üçüncü sektördeki mekânsal planlama eylemlerinin kent dışındaki gayrimenkul piyasası üzerinde de etkili olduğu tespit edilmiştir. Bu ilişkiden yola çıkılarak 2025 yılına yönelik nüfus ve arazi kullanım projeksiyonları yapılmış ve değişen arazi kullanımların değerlerinin hedonik model ile tahmin edilebileceği ifade edilmiştir.

Yukarıda özetlenen seçilmiş çalışmaların “kentsel yayılmayı teşvik eden konut talebi” çerçevesinde ele alındığı görülmektedir. Araştırmalar, kentsel yayılmanın Doğu ve Merkez Avrupa, ABD, Avustralya ve Yeni Zelanda’da yaygın bir olgu olduğunu ortaya koymaktadır (Çizelge 2.1). Çalışmalarda konutların yapısal ve konum özelliklerinin yanı sıra, komşuluk karakteristikleri, sosyoekonomik göstergeler ve makro verilerin de talep üzerindeki etkisinin incelendiği dikkati çekmektedir (Çizelge 2.2). Alan araştırmalarında mekânsal verilerin CBS üzerinden, fiyat, yapısal özellikler, komşuluk karakteristikleri, sosyoekonomik göstergeler ve makro verilerin ise çoğunlukla resmi kurumlardan elde

edildiği ve yöntem olarak OLS modelinin yaygın bir şekilde kullanıldığı tespit edilmiştir. Türkiye’de benzer çalışmaların yapılabileceği düzeyde yeterli ve nitelikli veri seti bulunmadığından, araştırma alanı sınırlandırılarak örnek olarak seçilen bölgede veriler anket yöntemi ile üretilmiştir.

Çizelge 2.1 Kentsel yayılma ile konut talebi ve değer ilişkisinin incelendiği çalışmaların kapsamı

Yazar (Yıl)	Kapsam
Alkadi (1996)	Portland Metropolitan Alanı’ndaki gayrimenkul değerlerinin düşmesi amacıyla kentin büyüme sınırında yer alan arazilerin arsaya dönüştürülmesine yönelik komisyon kararının sonuçları ele alınmıştır.
Mayer ve Somerville (2000)	Müstakil konut arzının model tahmini, Capozza - Helsley kentsel büyüme teorisinden yararlanılarak gerçekleştirilmiştir.
Dascher (2001)	Dublin gayrimenkul piyasasında Kelt Kapları dönemindeki fiyat değişimleri irdelenmiş, kentsel yayılmaya ilişkin politika önerileri paylaşılmıştır.
Akal (2006)	Sakarya ili Merkez ve Adapazarı ilçesinde, yerleşim alanlarının tek merkezli kent modeli ile açıklanıp açıklanamayacağı incelenmiştir.
Bajari ve Kahn (2008)	Los Angeles’ta yer alan yüksek ve düşük yoğunluklu yayılma alanlarındaki ortalama konut nitelikleri karşılaştırılmış, yayılmanın önlenmesine yönelik politikalar önerilmiştir.
Cho vd. (2008)	Knox County’de kentsel yayılmanın azaltılmasına yönelik bir akıllı büyüme politikası olarak “arazi değeri vergisi” kurgulanmasının etkisi incelenmiştir.
Ottensmann vd. (2008)	Indianapolis’te konum değişkeninin konut değerleri üzerindeki etkisi incelenmiştir.
Karantonis (2008)	Sidney gayrimenkul piyasasındaki arz - talep dengesinin sağlanmasına yönelik öneriler sunulmuştur.
Karahan (2009)	Hanchalkı ve konut pazarı dinamiklerinin bütünleşik modeli geliştirilmiş ve İstanbul İli üzerinden konut talebi yönelimleri incelenmiştir.
Gluszak ve Marona (2011)	Krakow’da konut talep tahmin modeli oluşturulması ve kentsel yayılma riskinin değerlendirilmesi konuları incelenmiştir.
Evans (2012)	Yeni Zelanda’da düşük yoğunluklu olarak dışa doğru büyüyen kentlerin neden olduğu problemlere değinilmiştir.
Kiakou (2017)	Yunanistan’ın Larisa kentinde yapılan çalışmada, kentsel yayılmanın kent çeperindeki gayrimenkul piyasası üzerindeki etkisi incelenmiştir.

Çizelge 2.2 İlgili literatürde yer alan bazı araştırmalarda kentsel yayılma alanlarında konut talebini değerlendirme amaçlı kullanılan değişkenler

	Alkadi (1996)	Mayer ve Somerville (2000)	Dascher (2001)	Akal (2006)	Bajari ve Kahn (2008)	Cho vd. (2008)	Ottensmann vd. (2008)	Karantonis (2008)	Karahan (2009)	Gluzak ve Marona (2011)	Evans (2012)	Kiakou (2017)
Bağımlı Değişken (Model Kurulmuşsa)												
Konutun satış fiyatı (talep)												
Emlak vergisine esas arsa değeri												
Belediyenin yıllık emlak vergisi geliri (arsa + bina)												
Makro Değişkenler												
Faiz oranı												
Emlak vergisi oranı												
Konut fiyat endeksi												
Enerji fiyat endeksi												
Petrol fiyatları												
Otomobil sahipliliği												
Göç												
Yapısal Karakteristikler												
Konut tipi (müstakil, gecekondu, apartman dairesi vd.)												
Konutun alanı												
Konutun oda sayısı												
Konutun banyo sayısı												
Konutun yaşı												
Konutta havalandırmanın varlığı												
Parselin alanı												
Parselin şekli												
Konutta garajın varlığı												
Konutta sundurmanın varlığı												
Konutun mimarisi												
Yapının prestiji												
Tesisler (sosyal tesis, sağlık tesisi vd.)												
Yapının üretim maliyeti												
Yapının kullanım maliyeti												
Komşuluk Karakteristikleri												
Nüfus												
Hanehalkı büyüklüğü												
Cinsiyet												
Medeni durum												
İrk												
Eğitim seviyesi												

Çizelge 2.2 İlgili literatürde yer alan bazı araştırmalarda kentsel yayılma alanlarında konut talebini değerlendirme amaçlı kullanılan değişkenler (devam)

	Alkadi (1996)	Mayer ve Somerville (2000)	Dascher (2001)	Akal (2006)	Bajari ve Kahn (2008)	Cho vd. (2008)	Ottensmann vd. (2008)	Karantomis (2008)	Karahan (2009)	Gluzak ve Marona (2011)	Evans (2012)	Kiakou (2017)
Hane geliri												
Güvenlik												
Suç oranı												
Altyapının varlığı												
Çevre kalitesi												
Semt prestiji												
Boş hane sayısı												
Konumsal Karakteristikler												
İşyerine yolculuk süresi												
MİA'ya mesafe												
Kentin büyüme sınırına mesafe												
Okula mesafe												
Hastaneye mesafe												
Üst kademe ulaşım aksına mesafe												
Açık alana mesafe												
Toplu ulaşım mesafe												
Alışveriş merkezine mesafe												
Aileye ve arkadaşlara yakınlık												
GIS verisi												

2.2 Hedonik Konut Değerleme Üzerine Araştırmalar

Wang (2006) tez çalışmasında, ArcMap'te oluşturulmuş parsel bilgileri üzerinden 2002-2005 yılları arasında, değerlemeye konu olmuş 4.007 adet konutun verisini kullanarak hedonik model oluşturmuştur. Modelde veriler bir değerlendirme firmasından temin edilmiş olup, konutların parsel üzerindeki konumları bilinmediğinden dolayı konum olarak parsellerin orta noktaları tercih edilmiştir. Konum bilgileri kullanılarak ağırlıklandırılmış uzaklık matrisi oluşturulduktan sonra matris yardımıyla kritik öneme sahip iki ana artere olan uzaklıklar hesaplanabilmiştir. Kullanılan tüm yapısal, çevresel ve konumsal özellik bilgileri 26 adet olup; yatak odası sayısı, banyo sayısı, yapı cinsi, konutun fiziksel

durumu, binanın yaşı ve şehir merkezine olan mesafesi gibi çok sayıda bilgiyi içermektedir. Wang (2006), hedonik fiyat denklemi oluştururken OLS ve araç değişkenler/iki aşamalı en küçük kareler (instrumental variables/two stage least squares, IV/2SLS) modellerini kullanmıştır.

Peterson ve Flanagan (2009) yaptıkları çalışmada, 1999-2005 yılları arasında el değiştirmiş 46.467 adet konutun satış verisini kullanmış ve veriyi North Caroline'daki bir değerlendirme firmasından temin etmişlerdir. Bina yaşı, konutun alanı, oda sayısı, ısıtma sistemi olan oda sayısı, banyo sayısı ve kullanılan yapı malzemesi değişkenlerine göre kurulan model, yapay sinir ağları (artificial neural network, ANN) ve OLS ile oluşturulmuş, bu sayede doğrusal olmayan ilişki ve doğrusal ilişki için hata oranları üzerinden performanslar kıyaslanmıştır. Gözlemler rastgele oluşturulmuş olup, farklı boyutlar için de testler yapılmıştır. Çalışmanın sonucunda ANN'nin hem test kümesi üzerinde hem de örneklem dışı küme üzerinde daha iyi sonuç verdiği ispatlanmıştır.

Akhras ve Saadeh (2010), yapay sinir ağları yöntemini kullanarak hedonik model yardımıyla Ürdün'deki gayrimenkul piyasasını incelemişlerdir. Akhras ve Saadeh (2010), değerlendirme firmasından temin edilen 891 adet konuta ait satış değerlerini kullanmış ve konutun kullanım amacına göre alanı, bina yaşı, oda sayısı, kirası, vergi giderleri ile bakım ve yönetim masrafları verilerini dikkate alarak gelir yöntemi, maliyet yöntemi ve karşılaştırılabilir satış analizine göre üç farklı ANN modeli kurmuşlardır. Çalışmada amaç modelin arsa ve yapı arasındaki ilişkiyi tahmin etmesini sağlamak olarak ortaya konulmuştur. Araştırma sonucunda değerlendirme işleminin otomasyonu ile zamandan % 20 ile % 50 oranında kazanılacağı ve bunun yanı sıra maddi tasarruf elde edileceği sonucuna varılmış ve modelin çıktıları mutlak ortalama fark (gerçek değer - modelin tahmin değeri) olarak rapor edilmiştir.

Rambaldi ve Rao (2011) Avustralya'da yaptıkları çalışmada, 1985-2005 yılları arasında satışa konu 65.239 adet konut verisini kullanmışlardır. Veriler içinden konutların satış tarihi, satış fiyatı, enlem ve boylamı, posta kodu, arsasının yüzölçümü, yatak odası sayısı, banyo sayısı ve konut başına otopark alanı değişkenlerini modele dahil etmişlerdir. Metodoloji olarak zaman kukla hedonik (time dummy hedonic, TDH) ve zaman kukla

hedonik - mekânsal hata modeli (time dummy hedonic - spatial errors model, TDH-SEM) modelleri kullanılmış olup, sonuçlar ortalama karesel hatanın karekökü (root mean square error, RMSE) değerlerine göre kıyaslanmıştır. Çalışmanın dikkat çekici sonuçlarından biri konut kredi faizlerinin ve farklı sezonların konut satış fiyatlarında gözle görülür etkiye neden olduğudur.

Yayar ve Karaca (2014) TR83 Bölgesi'nde bulunan konutların satış fiyatını etkileyen faktörleri inceledikleri çalışmalarında, konutların fiziksel, çevresel ve konut piyasası özelliklerini emlakçılardan elde ettikleri hâlihazırda satışı gerçekleşmiş veya beş ay içinde gerçekleşebilecek 1.453 adet gözlem üzerinden incelemiştir. Çalışmada sınırlandırılmış regresyon modeli (logaritmik - doğrusal) ile elde edilen sonuçlar daha anlamlı bulunarak yorumlanmış, analiz sonucunda modele katılan 32 adet değişkenden 21 adedi istatistiki olarak anlamlı bulunmuş ve bu değişkenlerden 13 adedinin konut fiyatlarını pozitif, 8 adedinin ise negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir.

Daşkiran (2015) Denizli İli'nde yaptığı çalışmada, konut talebine etki eden faktörleri hedonik model ile belirlemiş ve anket yoluyla elde ettiği 102 adet konutun verisini tam logaritmik regresyon modeli kullanarak analiz etmiştir. Araştırmada konutun yaşı, bulunduğu kat, asansör ve kaloriferin varlığı, oda sayısı, banyo sayısı, lokasyonu, şehir merkezine, sağlık tesislerine, toplu taşıma araçlarına yakınlığı ile eğitim kurumlarına uzaklığı değişken olarak seçilmiştir. Modelin sonuçlarına göre konutun fiyatı ile bulunduğu kat, asansörün varlığı, oda sayısı, banyo sayısı, kaloriferli ısınma sistemi, eğitim kurumlarına olan uzaklık, sağlık kuruluşlarına ve şehir merkezine olan yakınlık arasında anlamlı bir ilişki bulunmuş; ancak konutun yaşı, lokasyonu ve toplu taşıma araçlarına olan mesafesi arasında ise anlamlı bir ilişki bulunamamıştır.

Hülagü vd. (2016), Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın (TCMB) 2010 yılından itibaren Türkiye genelinde elde etmiş olduğu teminat amaçlı konut değerlendirme verilerini kullanarak hedonik değerlendirme çalışması yapmışlardır. Çalışma kapsamında konutlarda görülen fiyat artışının kalite artışından veya saf fiyat artışından kaynaklanması ihtimalleri irdelenmiş olup, metodoloji olarak karakteristik fiyat yöntemi seçilmiştir. Yapılan araştırmada konum özellikleri kullanılmamış olması dikkati çekmektedir. Öte yandan

açıklayıcı değişkenler arasında çoklu doğrusallığa yol açan faktörler veri setinden çıkarılmamıştır. Çalışmanın veri setinde çok sayıda karakteristik özellik bulunmasına rağmen bu özellikler her tabaka için aynı önem seviyesine sahip olmadığından, çalışmada karakteristik özelliklerin p-değerlerine bakılarak farklı girdileri olan yedi farklı model oluşturulduğu görülmektedir. Çalışmanın sonucu olarak, 2010 ile 2015 yılları arasında Türkiye genelinde konutlarda görülen % 78,80'lik fiyat artışının % 18,20'lik kısmının kalite artışından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Özetle, konut değerlerinde gözlenen reel artışın hemen hemen yarısının kaliteden kaynaklandığı ifade edilmiştir.

Hayrulloğlu vd. (2018) konut piyasalarında hedonik değerlendirme modelinin tahmini üzerine yaptıkları çalışmada, Ankara İli'nde yer alan Çukurambar Bölgesi'nde konumlu 163 adet konutun konumsal ve yapısal verisini kullanmışlardır. Çalışmada sınırlı doğrusal regresyon modeli (constrained linear least-squares, CLLS), SR ve ANN olmak üzere üç farklı model ile analiz yapılmış ve SR'nin en iyi performans gösterdiği ortaya konulmuştur. Konutların satış değer tahmini ve değeri etkileyen faktörlerin analiz edilmesi üzerine kurulan hedonik modelde toplam 8 adet açıklayıcı değişken olmasına rağmen modeli en iyi açıklayan 7 adet değişkene yer verilmiştir. Çalışmada Çukurambar Bölgesi'nde yapısal özelliklerin, konumsal ve çevresel özelliklere kıyasla değere daha yüksek oranda katkı sağladığı, konut alanının değeri en fazla etkileyen parametre olduğu, konutun diğer cephelere oranla güney cephede olmasının değeri olumlu etkilediği, buna karşılık değere en düşük etkiyi yapan cephenin batı olduğu ve konum özelliklerinin modele dahil edilmesinin anlamlı olduğu ortaya konulmuştur.

Literatür incelemesinde ele alınan bilimsel araştırmalarda çalışılan veri sayısının fazla olması dikkati çekmektedir (Çizelge 2.3). Verilerin sıklıkla gerçekleşmiş satış fiyatlarını içermekte olduğu ve yapısal özelliklerin modele mutlaka dahil edilmesine karşılık konumsal verilerin sınırlı sayıda çalışmada değişken olarak analiz edildiği görülmüştür. Kullanılan verilerin çoğunlukla zaman verisi olması nedeniyle araştırmalarda satış fiyatlarının zaman içindeki değişimi de incelenebilmiştir. Çalışmalarda veri setinin çoğunlukla devlet kurumlarından, çalışılan bölgede faaliyet gösteren değerlendirme firmalarından veya çevrimiçi emlak sitelerinden temin edildiği görülmektedir. İncelenen çalışmalarda doğrusal modeller içinde OLS'nin, doğrusal olmayan modeller içinde ise -

verilerin oldukça büyük olduğu göz önüne alınarak- ANN'nin sıklıkla tercih edildiği ve sonuçların genellikle RMSE üzerinden rapor edildiği tespit edilmiştir (Çizelge 2.3).

Çizelge 2.3 Gayrimenkullerin hedonik fiyatlandırılmasının incelendiği çalışmaların metodolojik analizi

Yazar (Yıl)	Veri Sayısı	Değişken Sayısı	Kullanılan Modeller
Wang (2006)	4.007	26	OLS ve IV/2SLS
Peterson ve Flanagan (2009)	46.467	9	OLS ve ANN
Akhras ve Saadeh (2010)	891	6	ANN
Rambaldi ve Rao (2011)	63.239	8	TDH ve TDH-SEM
Daşkiran (2015)	102	11	Belirtilmemiştir.
Yayar ve Karaca (2014)	1.453	21	CLLS
Hülagü vd. (2016)	Belirtilmemiştir.	9	Laspeyres
Hayrulloğlu vd. (2018)	163	7	CLLS, SR ve ANN

3. KENTSEL YAYILMA KAVRAMI VE KENTSEL YAYILMA ALANLARININ İNCELENMESİ

Son çeyrek yüzyılda yapılan çalışmalarda kentlerin hızlı nüfus artışı karşısında yayılarak büyümesinin çevresel, ekonomik ve sosyal etkilere neden olduğu kabul görmektedir. Kentsel yayılma olarak kavramsallaştırılmış bu terimin ilk kullanımını 1920'li yıllara değin uzanmaktadır. Literatürde kentsel yayılma kavramına ilk olarak 1930'lu yılların başında yapılan çalışmalarda yer verildiği, kavramın kır ve kentteki değerlere karşı sorumlu bir kentsel gelişme anlayışının gereği olarak zaman içinde önem kazandığı ve farklı disiplinlerce yapılan araştırmalara da konu edildiği görülmektedir.

Kentsel yayılma olgusu ve kentsel yayılma alanlarının irdelendiği bu bölümde öncelikle yayılmanın bir kentsel büyüme biçimi olduğunu ve kentsel yayılma, kentsel büyüme ve kentsel gelişme kavramlarının farklılaştığını belirtmek gerekmektedir. Kentsel büyüme; kent bütününe kapsayan fiziksel bir değişim ile beraber kentsel alanın genişlemesi anlamını taşıırken, kentsel gelişme; kentsel yerleşmelerin toplumsal, ekonomik, kültürel ve fiziksel unsurlarıyla nitelik anlamında daha iyiye doğru evrilmesi olarak görülmektedir (Delibay 2014). Mekânsal büyümenin kentleri planlananın dışında sınırların ötesine taşıdığına istenmeyen bir fiziksel doku oluştuğu, sözü edilen plansız, sağlıklı ve düzensiz dokunun ise kentsel yayılmayı karakterize ettiği dikkati çekmektedir.

Bu bölümde kentsel yayılma kavramının gelişimi ve kentsel yayılma alanlarının özellikleri literatürdeki kabuller üzerinden açıklanmış ve tezin konusunu oluşturan problemin tespiti ve çözülmesine yönelik olarak yayılma olgusunun neden ve sonuçları incelenmiştir. Kavramsal incelemeler, araştırma alanındaki yayılma türünün tanımlanabilmesi için kullanılmış olup, kentin yayılmasına neden olan etkenler, etkileri ve telafisinin her kentin kendi dinamiklerine bağlı olarak değişkenlik göstermesi nedeniyle kavramın ele alınış biçiminin coğrafyalara göre değiştiği de göz önüne alınmalıdır.

3.1 Kentsel Yayılma Kavramının Gelişimi

Yayılma kavramının ilk olarak ABD’de 1920’li yıllarda yapılan metropoliten planlarda kent sorunu olarak ele alındığı görülmektedir. Çiftlikler ve açık alanların istikrarlı olarak azalması, dış bölgelerdeki parsellenmiş arazilerin dikkatli planlanmasına yönelik kararlar, otomobillerin ortaya çıkışı ile banliyölerin oluşmaya başlaması gibi yayılma benzeri sorunların varlığı bu planlarda işlenmiş ve kentte endişeye neden olan bu olgunun adlandırılmasına ihtiyaç duyulmuştur (Burchell vd. 1997). Kavramın akademik çalışmalarda kullanımı ise Buttenheim ve Cornick’in (1938) “Land Reserves for American Cities” (Amerikan Kentleri için Arazi Rezervleri) adlı makaleleri ile başlamıştır. Makalede ABD’de ve Avrupa’da sınırsız genişlemeye ve kentlerin kırsal alanlara düzensiz yayılmasına izin verildiğine, yeşil alanların ve ormanların bunaltıcı kent sokaklarına çevrildiğine ve kırsal bölgelerin iç bölgelerdeki yoksul sakinler için erişilemez hale getirildiğine değinilmiştir.

Blumenfeld (1949) ile banliyönün yayılmasına alternatif olarak “kendine yetebilen kentin” önerildiği ve İngiltere’de II. Dünya Savaşı’nın yıkıcı etkileri yaşanmadan önce bile kentsel yayılmanın tartışıldığı anlaşılmaktadır. Rodwin (1945) ise “Garden Cities and the Metropolis” (Bahçe Kentler ve Metropol) isimli makalesinde Londra için sakıncalı olanın büyüklük değil, düzensiz yayılma olduğunu söyleyerek kentsel yayılma kavramına değinmiştir. Whyte’in 1957 yılında yayımlanan “The Exploding Metropolis” (Patlayan Metropol) adlı kitabında, kentsel yayılma ile ilgili “sıçramalı, dağınık gelişme” ve “ulusal ebatlara ulaşmış bir problem” ifadelerini kullandığı görülmektedir. Kitapta Whyte (1957) insanların artık saçaklardan kent merkezine değil, kentin dışındaki yeni alışveriş merkezlerine çekildiğini ve neredeyse hiç merkezi olmayan Los Angeles’ın da bu dokuyu en uç noktada yansıttığını belirtmiştir. 1960’lı yıllara kadar yapılan çalışmalarda yayılmanın metropollerin bir gerçeği haline geldiği görülmekte olup, ABD ile Avrupa’da negatif etkileri tartışılan yayılma kavramının genellikle doğal çevre üzerindeki etkilerine vurgu yapıldığı anlaşılmaktadır.

Clawson (1962) “Urban Sprawl and Speculation in Suburban Land” (Banliyö Arazisinde Kentsel Yayılma ve Spekülasyon) isimli makalesinde; yayılmış ve süreksiz banliyö

gelişiminin yüksek yoğunluklu gelişime göre daha maliyetli ve daha az etkin olduğu, maliyetlerin çoğunlukla maksimum mesafe veya alana bağlı olduğu ve bu değişkenler azaldığında kişi başına veya hane başına düşen giderlerin de düşeceği görüşünü paylaşmıştır. Clawson (1962), kent merkezi ile saçak arasında kalan arazilerin herhangi bir amaç için kullanılmaması nedeniyle yayılmanın arsa savurganlığına neden olduğu ve arazi spekülasyonunun sermaye, işgücü ve girişimci beceriyi kamusal kazanç elde edilmeksizin barındırdığı yönünde değerlendirmede bulunmuştur. Clawson'ın kentsel yayılmayı "süreksiz genişleme" olarak tanımladığı ve yayılmanın ekonomik etkilerine dikkat çektiği görülmektedir. Lessinger'a göre (1962) kentin yayılarak büyümesi yerleşimlerin homojen gelişmesini engelleyerek, sosyal olarak ayrılmış, tek tipte gecekondü alanlarını oluşturabilmektedir. Harvey ve Clark (1965), kent saçağındaki temel kentsel karakterlerin yayılma alanlarını teşkil ettiğini belirterek, bu alanların dağınık, kırsal ya da geliştirilmemiş alanlarla çevrili veya bu alanlara bitişik olduğu hususuna değinmiş; ayrıca yayılma alanlarının heterojen ve düşük yoğunluklu özelliğine de vurgu yapmışlardır (Harvey ve Clark 1965). Thompson (1966) nüfus ve alansal büyüklüğün artmasıyla otomobil kullanımının gittikçe arttığını ve yayılmanın başladığını belirtmiş, Lessinger (1962) ile benzer olarak yayılma ve sosyal ayrışma ilişkisinin de altını çizmiştir (Thompson 1966).

Ottensmann (1977) yayılmanın tanımını yaparken yerleşmelerin boş arsalarla birbirinden ayrıldığı düşük yoğunluklu gelişime vurgu yapmıştır. Brueckner ve Fansler (1983), kentsel yayılma için kentsel alanların şiddetli mekânsal genişlemesi ifadesini kullanmış ve yayılmanın ekonomik sistemin yolunda gitmediğinin bir göstergesi olarak yorumlandığını belirtmişlerdir. Ewing (1997), kentsel yayılma kavramını kompakt olmayan gelişim⁴, yerleşimlerin alışveriş merkezi, işyerleri gibi kullanımlara erişmezliği ve açık alan eksikliği üzerinden tanımlamıştır. Burchell vd. (1997), yayılmanın hem konut hem de konut dışı gelişimi içerdiğini belirtmiş, metropoliten alanın merkezden dışarıya doğru sınırsız ve sıçramalı olarak genişlediği gelişim türünü kentsel yayılma olarak ifade etmiştir.

⁴ Kompakt gelişme; kent merkezlerinde yüksek yoğunluklu, karma arazi kullanımlı ve etkin toplu taşıma sistemine sahip yerleşim alanları sunulmasını ifade etmektedir (Terzi 2009).

Bunun yanı sıra 1990'lı yıllara gelindiğinde kentsel yayılmanın büyüme yönetimi politikaları ile birlikte anıldığı, özellikle açık alanlar üzerinde kurulan baskının azaltılmasına yönelik politikalarda kentsel yayılmanın önlenmesi ve kompakt kent gelişiminin teşvik edilmesine yönelik çalışmaların artırıldığı dikkati çekmektedir (Audirac vd. 1990, Heim 2001, Anthony 2004, Robinson vd. 2005). Bu dönemde İstanbul Metrosu'nun ilk aşaması olan Taksim - Levent hattı projesinin amaçlarından birinin “en az kentsel yayılma ve düzenli büyümeyi teşvik etmek” olarak belirtilmesi, İstanbul'da 1990'lı yıllarda kentsel yayılmanın sorun olarak teşhis edildiğini göstermektedir (Yıldırım 1993). Öte yandan 1997 yılında Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından Ulusal Çevre Eylem Planı kapsamında hazırlanmış olan arazi kullanımı ve kıyı alanlarının yönetimi raporunda tarım alanlarının tarım dışı kullanımına değinilmiş, özellikle konut alanlarında sanayileşme, nüfus artışı ve göç nedeniyle yeni yerleşim yerlerine ihtiyaç duyulduğu, bunun sonucunda ise kentlerde plansız ve kontrolsüz gelişmelerin oluştuğu, kent sınırındaki tarım arazilerine doğru yayılma başladığı, ayrıca arazilerin arsaya dönüşümü sonrasındaki ani değer artışı nedeniyle bu arazilerin tarımda kullanılmasını sağlamanın son derece güç olduğu ve değer artışı nedeniyle tarım arazilerinin hızla tarım dışı kullanımlara kaydığı ifade edilmiştir (Ongan 1997). Esasen bu durum, Türkiye'de 1960'lı yıllarla birlikte kırsal alandan kente göçün ivme kazanmasıyla oluşan toplumsal dönüşümün de sonucunu yansıtmakta ve kentlilerin göçle gelen kesimden ayrışma isteğiyle yeni mekân arayışına girdiğini söylemek mümkün olmaktadır.

Torrens ve Alberti (2000) yayılmanın düşük yoğunluklu, savurgan bir kentleşme yöntemi olduğunu belirtmiştir. Travis ve Camagni (2005) kentsel yayılmayı kent ve banliyönün çevredeki kırsal veya yarı kırsal arazi üzerine kontrolsüzce yayılması olarak tanımlamıştır. 2000'li yıllara gelindiğinde artık kentsel yayılma kavramının nasıl tanımlanması gerektiğinden ziyade nasıl ölçüldüğü ve izlendiği, belirleyicilerinin neler olduğu tartışılmaya başlanmıştır. Özellikle yayılma, genişleme ve büyümenin uzaktan algılama ve CBS ile izlenmesi ve tahmin edilmesini içeren incelemelere literatürde sıkça yer verilmiştir (Weng 2001, Sudhira vd. 2004, Jat vd. 2008).

Galster vd. (2001), çalışmalarında mevcut literatürü inceleyerek yayılmanın kavramsal belirsizliğini eleştirmişlerdir. Kentsel yayılmanın açıkça ayırt edilmesine yönelik kesin bir ölçü olmadığı ileri sürülebilmekle beraber, literatür araştırmasından yola çıkılarak tanımların çoğunlukla düzensiz, sıçramalı ve kırsal alana doğru gerçekleşen düşük yoğunluklu bir gelişimden söz ettiğini söylemek mümkün olacaktır.

3.2 Kentsel Yayılma Alanlarının Tanımı

Sosyoekonomik yapıyla ilişkili olarak farklı anlamlar kazanan ve sürekli değişim içinde olan kent kavramı, ülkeden ülkeye farklılık gösteren birden fazla ölçüt üzerinden tanımlanmaktadır (Gökyurt vd. 2015, Aydın ve Çiftçi 2015). Kırsal ve kentsel alan karakteristiklerinin dünyanın farklı bölgelerine göre değişiklik göstermesi nedeniyle gerek kırsal ve kent kavramlarının küresel bir tanımını yapmak, gerekse farklı bölgelerdeki kırsal ve kentsel alanları karşılaştırabilecek benzer ölçütler bulmak mümkün olamamaktadır. Bu durumda ülkelerin ihtiyaçları doğrultusunda kendi tanımlarını oluşturmaları gerekmekte, ancak ortak bir kırsal alan - kentsel alan ayrımı yapılamaması, kırsal ve kentle ilgili istatistiklerin evrensel bazda karşılaştırılmasını da zorlaştırmaktadır (Dijkstra ve Poelman 2014). Benzer şekilde BM tarafından 2007 yılında küresel ölçekte kent nüfusunun kırsal nüfusun önüne geçtiği raporlandığında, farklı kent tanımları kullanan ülkelerin istatistiklerine dayandırılan bu verinin akademik çalışmalarda eleştiri konusu edildiği görülmektedir (Anonymous 2015, McGranahan ve Satterthwaite 2014).

Dünyada yaklaşık 101 ülkede kentsel alanlar tanımlanırken minimum nüfus eşiği kriterinin tek başına veya başka ölçütlerle birlikte kullanıldığı ve kırsal - kent ayrımının öncelikle demografik ölçüt üzerinden yapıldığı görülmektedir (<http://blogs.worldbank.org> 2018c). Kırsal ve kent ayrımının bulanıklaşması sonucunda, nüfus yoğunluğunun yaşam koşulları açısından kentsel ve kırsal alanlar arasındaki temel fark olarak görüldüğünü ileri sürmek mümkün olacaktır. Kırsal ve kent özelinde istatistikler üreten Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (The Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) ve Avrupa İstatistik Ofisi (EUROSTAT) de kırsal ve kentsel alanları tanımlarken temel ölçüt olarak nüfus yoğunluğu ve kent merkezlerinin büyüklüğü verilerinden faydalanmaktadır.

OECD tarafından kullanılan metodolojiye göre kır - kent ayrımı, 1 km²'lik gridler⁵ arasındaki nüfus baz alınarak tanımlanmakta ve OECD Bölgesel Tipoloji'de kentsel merkezler ile etki alanlarının üç aşamalı bir yöntemle belirlendiği görülmektedir (Anonymous 2011). Metodolojinin ilk aşaması kentin merkezini, ikinci ve üçüncü aşamaları ise merkezlerin birbirleri ve yakın çevreleri ile etkileşimi göz önüne alınarak kent sınırlarını tespit etmeye yöneliktir (Gökyurt vd. 2015). İlk aşamada nüfus yoğunluğu 150 kişi/km²'nin altında olan yerler saptanarak bu bölgeler kırsal olarak sınıflandırılmaktadır (Anonymous 2011). Ancak Japonya ve Kore gibi ulusal nüfus yoğunluğu km² başına 300 kişiyi aşan yerlerde bu eşiğin 500 kişi/km² olarak alındığını belirtmek önem taşımaktadır (Pizzoli ve Gong 2007). İkinci aşamada yerleşimler kırsal bölgelerde yaşayan nüfus oranı esas alınarak gruplandırılmakta, kırsal bölgelerde yaşayan nüfusun payı % 15'in altındaysa "ağırlıklı olarak kentsel", % 15 ila % 50 arasındaysa "önemli ölçüde kırsal", % 50'nin üzerindeyse "ağırlıklı olarak kırsal" bölge kategorisinde tanımlanmaktadır (Brezzi vd. 2011). Üçüncü aşamada ise bu bölgelerde yer alan kent merkezlerinin büyüklüğü dikkate alınarak yeniden sınıflandırma yapılmaktadır.

Kuzey Amerika ve Avrupa için hesaplanmış olan OECD Genişletilmiş Bölgesel Tipoloji'de ise bölgesel tipolojideki ayrım kapsam bakımından genişletilerek yeni bir metodoloji oluşturulmuş olup, burada kentsel merkezler ve etki alanları beş aşamalı bir yöntemle tespit edilmektedir (Brezzi vd. 2011). Bölgesel tipolojiden farklı olarak, sürüş süresi (driving time) ölçütü dikkate alınmakta olup, "önemli ölçüde kırsal" ve "ağırlıklı olarak kırsal" kategorisinde yer alan bölgelerin kendi içinde "kente yakın" ve "kente uzak" olarak iki gruba ayrıldığı görülmekte ve "önemli ölçüde kırsal" ile "ağırlıklı olarak kırsal" kategorisinde yer alan bölgelerde kırsal nüfusun % 50'si, en az 50.000 nüfuslu bir kent merkezine ulaşmak için minimum 60 dakika sürüş süresine ihtiyaç duyuyorsa, bu bölge kente uzak olarak tanımlanmaktadır (Brezzi vd. 2011).

Avrupa düzeyinde karşılaştırılabilir istatistiksel bilgileri uyumlu hale getirerek işleyen EUROSTAT, kır ve kenti üç aşamalı bir yaklaşıma göre sınıflandırmaktadır. İlk aşamada EUROSTAT, 1 km²'lik gridler arasındaki hücre için uygulanan nüfus yoğunluğu eşiği

⁵ Grid; dikey ve yatay çizgilerin oluşturduğu coğrafi alanı ifade etmektedir.

(300 kişi/km²) ile yoğunluk eşiğinin üzerindeki gruplanmış gridler arası hücrelere uygulanan minimum nüfus büyüklüğü eşiğinden (5.000 kişi) faydalanarak kentsel alanları tanımlamakta, bu alanlar dışındaki bölgeler ise kırsal olarak nitelendirilmektedir (<http://ec.europa.eu> 2018d). İkinci aşamada yerleşimler OECD ile benzer olarak kırsal bölgelerde yaşayan nüfusun oranı üzerinden ikinci sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır. EUROSTAT'ın metodolojisine göre kırsal bölgelerde yaşayan nüfusun payı % 20'nin altındaysa yerleşme "ağırlıklı olarak kentsel bölge", % 20 ila % 50 arasındaysa "ara bölge", % 50'nin üzerindeyse "ağırlıklı olarak kırsal bölge" olarak değerlendirilmektedir (<http://ec.europa.eu> 2018d). Üçüncü aşamada ise yine OECD ile aynı yöntemle, oluşturulan bölgelerdeki kent merkezlerinin büyüklüğü dikkate alınarak yeniden sınıflama yapılmaktadır.

Türkiye OECD'ye üye ülkeler arasında yer almasına rağmen, kırsal alan tanımının OECD'nin metodolojisi ile uyumlu olmadığı görülmektedir. Türkiye'de Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından kullanılan genel geçer kır - kent ayrımının, 2014 yılı Mart ayına kadar yalnızca nüfus kriteri üzerinden yapıldığı bilinmektedir. Bu tanıma göre nüfusu 20.000'in üzerinde olan yerleşim birimleri kentsel, diğer yerleşim birimleri ise kırsal yerleşimler olarak kabul edilmiş, 10.000-20.000 nüfusa sahip yerleşmelerin kent olarak nitelendirilebilmek için gereken gelişmişlik ve örgütlenme düzeyine sahip olmadıkları yaklaşımla, 20.000 nüfus eşik değeri olarak alınmıştır. Ancak 12.11.2012 tarihinde kabul edilen ve 06.12.2012 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanan 6360 Sayılı Kanun nüfus kriterinin yanı sıra idari sınırların da dikkate alındığı bir ayrımı beraberinde getirmiştir. Büyükşehir yapılanmasını değiştiren bu Kanunla kent merkezi ile ilişkisi olsun veya olmasın büyükşehir sınırlarında yer alan köy ve belde belediyelerinin tüzel kişiliği kaldırılmış olup, köyler mahalle olarak, belediyeler ise belde ismiyle tek mahalle olarak bağlı buldukları ilçenin belediyesine dahil edilmiştir. 2014 yılının Mart ayında yerel yönetim seçimi ile uygulamaya konulan bu idari bölünüş değişikliklerinin, TÜİK'in kır - kent ayrımında da ölçüt olarak kullanılmaya başlandığı dikkati çekmektedir.

İdari sınırlara bağlı kalınarak yapılan bu ayrımının Avrupa Birliği (AB) standartlarına uygun olmadığı ve ulusal bir tanım geliştirmeyi zorlaştırdığı hususlarından dolayı TÜİK tarafından, kır - kent ayrımında yeni bir yaklaşım geliştirilmesine yönelik bir adım atıldığı

görülmektedir (<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018a). Bu kapsamda, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçları ve Çevresel Bilgilerin Koordinasyonu (CORINE) Arazi Örtüsü Sınıflamasından faydalanılarak, EUROSTAT kriterlerine uygun tahmini nüfus yoğunluğu gridleri oluşturulmuş ve Türkiye için 2013 ve 2014 yıllarına ait nüfus yoğunluğu gridleri üretilmiştir. İdari sınırlara göre yapılan hesaplamada 2014 yılı için Türkiye’de kır nüfusu % 14, kent nüfusu % 86 olarak gerçekleşirken, Türkiye 2014 Nüfus Yoğunluğu Gridinden yola çıkarak yapılan hesaplama göre 2014 yılı için kır nüfusunun % 36, kent nüfusunun ise % 64 olarak elde edildiği görülmektedir (<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018a). İdari sınırlar esas alınarak kır - kent ayrımına gidilmesi yanıltıcı istatistiklerin oluşturulmasına neden olmakta olup, yeni yaklaşımla beraber Avrupa ülkeleri ile karşılaştırılabilir istatistik veriler üretilerek nitelikli kırsal ve kentsel politikalar oluşturulabileceğini ileri sürmek mümkün olacaktır.

OECD ve EUROSTAT gibi organizasyonların yaptığı ayrımlar, kır ve kent arasında bir geçiş bölgesi olduğu sonucunu ortaya çıkarmakta ve literatürde bu bölgenin kır - kent saçağı (rural - urban fringe, RUF) olarak kavramsallaştırıldığı görülmektedir. Blumenfeld (1949) saçak bölgesini normal kent içi ulaşım aralığının ötesindeki alan olarak tanımlamış olup, saçağın metropolün kolay erişilebilirlik aralığında gerek rekreasyonel hizmetleri arayan sakinleri gerekse ticari hizmetler arayan kurumları çektiğini belirtmiştir. Kır ve kentin çatıştığı bu bölge; kentin çeperindeki genellikle tarımsal arazi ve kentsel kullanım karmasından oluşan geçiş zonu olarak tanımlanmaktadır (Anonymous 2004). Bahsedilen çatışma; verimli olduğu halde tarım arazileri üzerinde havaalanı geliştirilmesi, orman alanının bir bölümüne golf sahası yapılması gibi arazi kullanım kararları ile ilgili konularda ortaya çıkmakta olup, dinamik ve arazi kullanım deseni içindeki en karmaşık alan olarak gösterilen bu bölgede gayrimenkul piyasasının tam anlamıyla oturmadığı ve arazi spekülasyonuna son derece müsait bir yapı görülecektir (Li vd. 2018).

Gallent vd. (2004), kırsal - kentsel saçakların temel özelliklerinin;

- Çok işlevli, ancak genellikle temel hizmet işlevleri ile nitelendirilen bir çevre,
- Kullanımlar arası uyum ve dönüşüm ile karakterize edilen dinamik bir çevre,

- Perakende, endüstri, dağıtım ve depolamayı içeren düşük yoğunluklu ekonomik faaliyet,
- Yaban hayatı açısından potansiyel olarak zengin, dağınık bir manzara olduğunu ileri sürmektedir.

RUF bölgesinde kırsal ve kentsel arazi kullanımların etkileşimi gözlenmekte, ancak tüm kentsel hizmetlerden yararlanmanın söz konusu olmadığı da görülmektedir (Li vd. 2018). Kentin en kritik bölgelerinden biri olarak görülen RUF'un, kır ve kent yetkililerince koordineli olarak yönetilmesi gerektiği ve yetkililerin bu bölgelerle ilgili politika tutumlarının önem arz ettiği vurgulanmalıdır. RUF çevrelerinin yönetilmesi için entegre ve disiplinler arası araştırma yaklaşımlarına gereksinim duyulduğunu ve bu sayede bu bölgelerin fırsat alanlarına çevrilebileceğini ileri sürmek mümkün olacaktır. Dünyada bu sorunun farkında olan yerel ve merkezi yönetimler, imar ve diğer planlama araçlarının kullanımı ile bu zonlarda arazi gelişimini koordine etmek ve düzenlemek için mücadele etmesine rağmen (Scott vd. 2013), Türkiye'de yapılmış akademik araştırmaların kır veya kente odaklandığı, RUF bölgelerinin çoğunlukla akademik araştırmalarda dikkate alınmadığı görülmektedir. Oysaki kır - kent ayrımının bulanıklığı Türkiye'de yargı kararlarına dahi konu edilmekte, özellikle köy tüzel kişiliğinin kaldırılmasına yönelik davalarda bu probleme sıklıkla rastlanılmaktadır. Danıştay'ın köy tüzel kişiliğinin kaldırılmasında kriter olarak kentsel sürekliliğin gerekliliği, yerleşmenin kentle bütünleşme düzeyi ve potansiyeli, korunması gerekli tarımsal alanlar, risk koşulları yaratan kullanımların yarattığı eşikler ve kentsel planlama çerçevesini belirleyecek üst ölçekli planın varlığını dikkate aldığı ve var olan tüzel kişiliğin korunmasında kamu yararı olduğu yönünde karar verdiği görülmektedir⁶.

Gallent vd. (2004), literatür taraması sonucunda RUF bölgelerinin sıklıkla konum, arazi kullanım, nüfus yoğunluğu, mekânsal ekonomi, geçiş bölgesi ve peyzaj olmak üzere altı

⁶ Danıştay 8'inci Daire'nin 02.10.2009 tarih ve E: 2008/11127, K: 2009/5341 sayılı kararı ile 02.10.2009 tarih ve 2009/243 ve K: 2009/5342 sayılı kararı.

boyutta ele alındığı sonucuna ulaşmış, sözü edilen altı boyutun içeriği özetle aşağıdaki gibi işlenmiştir (Gallent vd. 2004):

- **Konum:** Konum ile ilgili en yaygın tespit, RUF'un yerleşik alana yakın olmasıdır. Ancak kentsel saçığın kenti çevreleyen bir kuşak olarak görülmesinin eksik bir yaklaşım olduğu, kentsel saçıkların çoğunlukla kentin içine de dahil olduğu, RUF bölgelerinin karakteristiklerinin kent sınırına olan mesafelerine bağlı olarak değiştiği vurgulanmalıdır.

- **Arazi Kullanım:** Tarım ve orman alanı gibi kentsel baskıdan etkilenen arazilerin yanı sıra su arıtma tesisi, golf sahası gibi alan gerektiren kullanımlar da RUF alanlarında sıklıkla yer almaktadır.

- **Nüfus Yoğunluğu:** RUF bölgeleri kentleşme ile karşı karşıya kalmış kırsal peyzaj olarak görülmekte, özellikle kentsel alana yakın saçıklar, hızla büyüyerek nüfus yoğunluğu kentsel seviyeye ulaşacak potansiyele sahip olmaları bakımından kentten kıra geçiş bölgesi olarak görülmektedir.

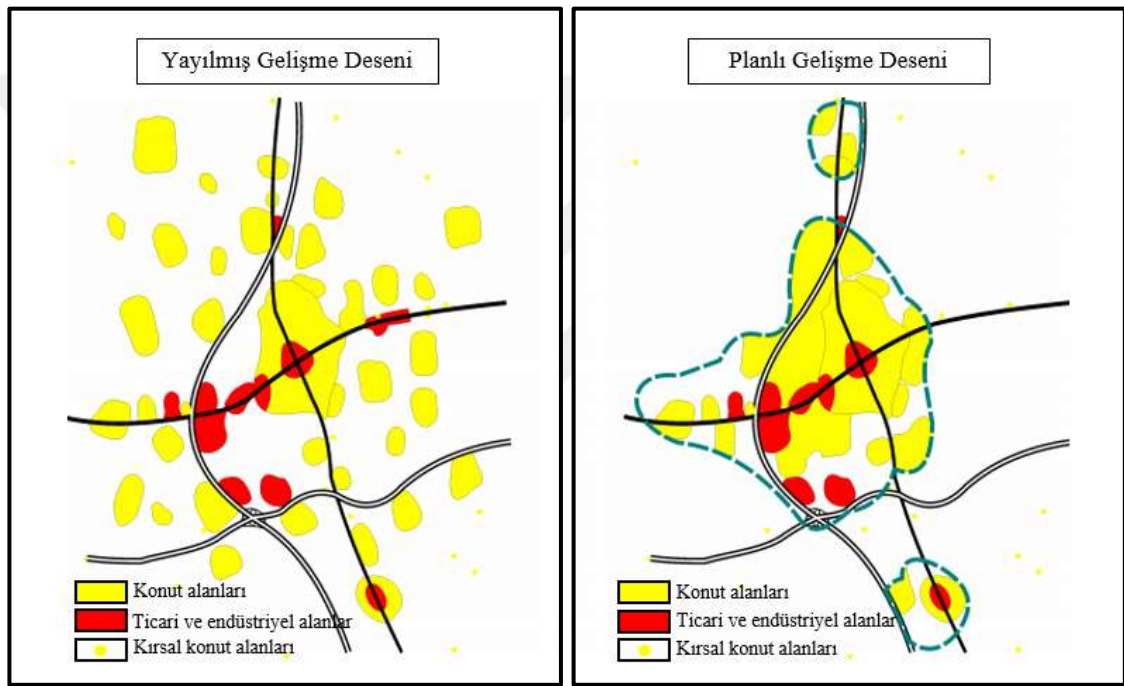
- **Mekânsal Ekonomi:** Kır ve kentin ekonomik getirisinin farklılaştığı göz önüne alındığında, kent saçığı ekonomik getiri anlamında geçiş bölgesi olarak görülmektedir.

- **Geçiş Bölgesi:** Kent saçığının geçiş bölgesi olması farklı yönleriyle yorumlanmakta olup, kentsel alan ile kırsal alan arasında tampon veya yeni ekonomik ve sosyal aktiviteler için mekân sağlayan bir bölge olarak görüldüğü gibi, kırsal ve kentsel kullanımların çatıştığı ve rekabet ettiği alanlar olarak da görülmektedir (Broughton 1996).

- **Peyzaj:** RUF; çöp dökme alanları, depolar, antrepolar, süpermarketler, terkedilmiş sanayi tesisleri, ofis kompleksleri, golf sahaları ve tarım arazileri gibi kullanımlardan oluşan çok unsurlu ve düzensiz bir yapıya sahiptir.

Kentin RUF olarak nitelendirilen bölgelere doğru kontrolsüzce genişlemesi kentsel yayılma olarak ifade edilmekte (Anonymous 2004), burada düzensiz ve yeterince iyi

yönetilemeyen bir kentsel gelişmenin neden olduğu sağlıksız kentsel büyümeden söz edilmektedir. Dieleman ve Wegener (2004) tarafından yapılan çalışmanın sonuçlarına göre de güçlü bir planlama müdahalesinin olmayışı kentin yayılmasına neden olmaktadır. Kentsel yayılma alanlarında kırsal alan, vaktinden önce ve planlanmamış bir biçimde kentsel kullanımlara dönüşmekte, baskın arazi kullanımıyla uyumsuz bir desen gözlenmektedir (Anonymous 2004). Ağırlıklı olarak kırsal bölgelerde görülen kentsel gelişim dokusu veya kırsal alanlarda düşük yoğunluklu kentsel kullanımların varlığı kentsel yayılma alanlarının ayırt edici özelliği olarak öne çıkmaktadır (Şekil 3.1).



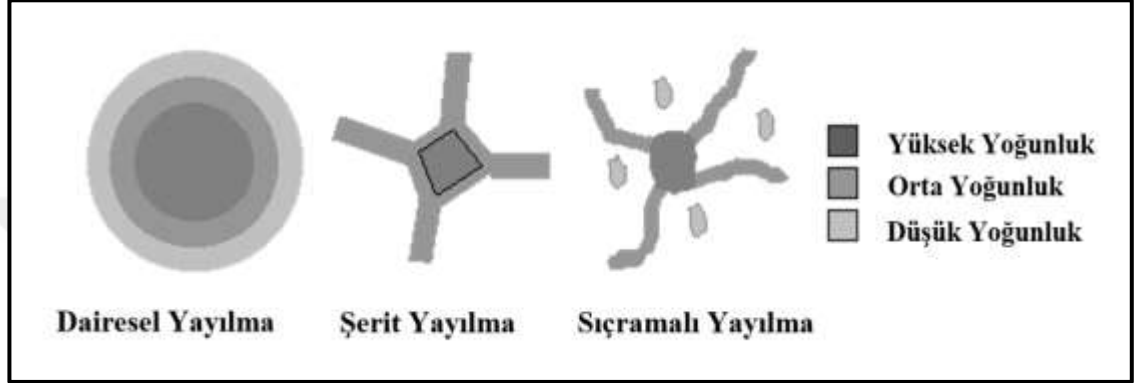
Şekil 3.1 Sabit nüfus için karşılaştırmalı kentsel gelişme desenleri (Anonymous 2000)

Barnes vd. (2001), kentsel yayılmanın düşük yoğunluklu (radyal veya dairesel), şerit ve sıçramalı gelişim olmak üzere üç farklı mekânsal formda gerçekleştiğini öne sürmüş olup (Şekil 3.2), mekânsal formları şu şekilde açıklamıştır:

- Düşük Yoğunluklu (Radyal veya Dairesel) Yayılma: Dairesel yayılma, mevcut metropoliten alanların kenarlarında yer alan arazinin kentsel amaçlar için kullanılmasıdır.
- Şerit Yayılma: Bu gelişme türünde ana ulaşım koridorlarını kent merkezinden çepere doğru takip eden bir gelişme görülmekte, ulaşım koridorlarının bitişiğinde konumlu

araziler geliştirilmekte, ancak doğrudan erişim sağlanmayan araziler kırsal kullanım kapsamında kalmaktadır.

- Sıçramalı Gelişim: Kentleşmenin süreksiz bir deseni olup, bu gelişme formu, su ve kanalizasyon gibi kentsel hizmetlerin sağlanmasında en maliyetli olanı olarak görülmektedir.



Şekil 3.2 Kentsel yayılmanın formları (Barnes vd. 2001, Sudhira vd. 2005)

Burchell vd. (1997) tarafından yapılmış geniş kapsamlı literatür inceleme çalışması sonucuna göre yayılma;

- Düşük yerleşim yoğunluğu,
- Yeni gelişimin sınırsız dışa doğru gelişmesi,
- Farklı arazi kullanım alanlarının imar yönetmeliklerine göre mekânsal anlamda ayrışması,
- Sıçramalı gelişim,
- Merkezi bir arazi mülkiyeti veya planlama olmaması,
- Ulaştırmanın özel araçların hâkimiyeti altında olması,
- Arazi kullanım üzerindeki idare yetkisinin birçok yerel yönetim birimleri arasında bölünmesi,

- Yerel yönetimlerin mali kapasitelerindeki büyük farklılıklar (çünkü her birinin gelir yaratma kabiliyetleri, kendi sınırlarındaki taşınmaz değerlerine ve ekonomik faaliyetlere güçlü bir şekilde bağlıdır),
- Anayollar boyunca yaygın ticari şerit gelişim ve
- Düşük gelirli hanehalklarına konut sağlamak için “filtering” veya “trickle down” sürecine büyük ölçüde güven duyma⁷ unsurlarını içeren bir kentsel gelişme biçimi olarak görülmelidir.

Kentsel yayılma alanlarının düzensiz gelişen ve kır - kent arası geçiş sürecindeki bölgeler olması nedeniyle bu bölgelere götürülen kentsel hizmetlerin yetersiz olduğu görülmektedir. Ham arazinin arsaya dönüşümü ile kamu yönetimlerinin planlama ve kentsel hizmetler götürmesi sonucunda arsalar değer kazandırılmakta olup, arsa üretimi kentleşme hızının önünde gidecek şekilde planlanmadığında kentlerin kontrolsüz geliştiği durumla sıklıkla karşılaşmaktadır (Keleş 2015, Var vd. 2017).

3.3 Kentsel Yayılmanın Nedenleri

Bir çekim merkezi olan kentin saçaklara doğru genişlemesi her coğrafyada farklı gerekçelerle gerçekleşmiş olmasına rağmen, kavramın akademik tartışmalara ilk kez konu olduğu dönem göz önüne alındığında, sanayileşme ile birlikte modern kentlerin doğuşu ve sonrasında karşılaşılan kent sorunlarının başlıca neden olduğunu söylemek mümkün olacaktır. Avrupa kentlerindeki düzensiz konut alanları, altyapı yoksunluğu, sanayinin neden olduğu hava ve çevre kirliliği, salgın hastalıklar ve suç oranının artması gibi yeni kent sorunlarının kentsel yayılmaya ivme kazandırdığı, bir yandan tramvay ve metronun kente girmesi, diğer yandan kent merkezinde yaşamaktan tedirgin olan ve kentin sorunlarından uzaklaşmak isteyen orta ve üst sınıfların kenti terk etmesi ile çeperlerde yeni konut alanları gelişmeye başladığı ve bu gelişimin Avrupa’da kentsel yayılmanın çıkış noktasını oluşturduğu görülmektedir (Büyükcivelek 2017). Özellikle

⁷ “Filtering” veya “trickle down süreci” ABD’de düşük gelirli hanehalklarına konut sağlama anlamı taşımakta ve ABD’deki bütün kentsel gelişme yapısının bu süreçten etkilendiği bilinmektedir (Dewart 1989). Konut piyasasında ise, hanelerin daha da zenginleşme eğiliminde olduğunu anladıkları ve daha iyi konaklama birimlerine taşınarak, yoksul yerleşmeleri yoksul hanelere bıraktıkları bir süreci ifade etmektedir (Krehm 1980).

kent merkezinde yükselen arsa fiyatları ve artan otomobil kullanımının kent içi mobilitenin artması üzerinde etkili olduğunu ileri sürmek mümkün olacaktır. ABD’de ise kentsel yayılmanın İkinci Dünya Savaşı sonrasında gerçekleştiği görüşü yaygındır. İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki doğum oranındaki ani artış nedeniyle gerçekleşen konut talebi, konut sahipliğinde kamu sübvansiyonları, yeni yolların yapılması ve otomobilin yaygınlaşmaya başlaması kentlerin banliyölere doğru büyümesine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda ABD’deki yayılma hareketinin genel olarak çağdaş yaşam biçimleriyle ilişkili olduğunu söylemek mümkün olacaktır.

Bhatta (2010) kentsel büyüme ve yayılma ayrımına dikkat çekerek yayılmanın bir kentsel büyüme formu olduğunu vurgulamıştır. Kentsel yayılmayı diğer kentsel büyüme türlerinden ayıran birtakım özellikler mevcut olup, araştırmacıların yaklaşımlarının bu bağlamda farklılaştığı görülmektedir. Sözelimi Mieszowski ve Mills (1993); nüfusun büyümesi, bireylerin gelirinin artması ve işyeri - konut arası gidiş geliş giderlerinin düşmesini talep üzerinde etkili ekonomik güçler olarak görmekte ve kentte talebin değişmesinin yeni kentsel arazi üretimi ve kentsel yayılmayı tetiklediğini belirtmektedir. Ewing (1997) kentsel yayılmanın dört temel nedenini; tüketici tercihleri, teknolojik yenilikler, sübvansiyonlar ile kamu ve kamu yararına çalışan şirketler olarak açıklamaktadır. Brueckner’a göre ise gelir artışı, nüfus artışı, ulaşım sistemleri ile altyapı hizmetlerinin geliştirilmesi, vergi oranı ve işyeri - konut ilişkisi kentsel yayılmanın nedenleri olarak nitelendirilmelidir (Brueckner 2001a).

Avrupa’da mevcut kentsel yayılmayı teşvik eden temel nedenler Avrupa Mekânsal Planlama Gözlem Ağı (European Spatial Planning Observation Network, ESPON) tarafından makro, bölgesel ve mikro olmak üzere üç farklı ölçekte ve beş grupta ele alınmış olup (Anonymous 2010a), ESPON’un kentsel yayılmayı toplum, ekonomi, yönetim, ulaşım ve arazi perspektifinden incelediği görülmektedir (Şekil 3.3).

Toplum	Nüfus artışı Yaşlanan nüfus Azalan hanehalkı büyüklüğü İdeoloji		Bireysel kararlar Konut tercihleri Yaşam kalitesi Kent içindeki problemler
Ekonomi	Küreselleşme Ekonomik büyüme Avrupa entegrasyonu Ucuz enerji	Yaşam standartlarının yükselmesi Arazi fiyatı Belediyeler arası rekabet Gayrimenkul piyasası	
Yönetim	AB politikaları Uluslararası yönetmelikler	Yasalar ve yönetmelikler Yetersiz arazi kullanım planlaması Konut sahipliğinde kamu sübvansiyonları	Mevcut planların yetersiz yaptırımı
	Koordinasyon eksikliği		
Ulaşım	Yakıt giderlerinin düşük olması Ulaşım masraflarında azalma	Özel araç sahipliği Yolların varlığı Yetersiz toplu ulaşım	
Arazi	Yerel coğrafya ve çevre		
	Makro	Bölgesel	Mikro

Şekil 3.3 Avrupa’da mevcut kentsel yayılmanın temel itici güçleri⁸ (Anonymous 2010a)

Bhatta’nın (2010) kompakt ve/veya yayılmış olarak nitelendirilebilecek iki farklı kentsel büyüme formunun nedenlerini karşılaştırmalı olarak incelediği çalışmasında her iki büyüme formunda da nüfus artışı, ekonomik büyüme, sanayileşme, daha fazla yaşama mekânı talebi, ulaşım ve çekirdek aile faktörlerini ortak olarak tespit ettiği görülmektedir (Çizelge 3.1). Habibi ve Asadi (2011) ise kentsel yayılmanın nedenlerini ekonomik yapı, demografik yapı, konut, ulaşım ve kent içi problemler faktörleri üzerinden sınıflandırarak ele almışlardır.

⁸ Kalın harflerle gösterilenler kentsel yayılmayı yönlendiren faktörlerdir.

Çizelge 3.1 Kompakt ve yayılmış büyüme formlarına göre kentsel büyümenin nedenleri (Bhatta 2010)

Kentsel büyümenin nedenleri	Kompakt büyüme	Yayılmış büyüme
Nüfus artışı	•	•
Bağımsız karar verme		•
Ekonomik büyüme	•	•
Sanayileşme	•	•
Spekülasyon		•
Beklentiler ve arazi değerinin artışı		•
Toprak elde etme hırısı		•
Hukuki uyuşmazlıklar		•
Fiziki coğrafya		•
Geliştirme ve emlak vergisi		•
Yaşam ve mülkiyet giderleri		•
Ekonomik konutların yetersizliği		•
Daha fazla yaşama mekânı talebi	•	•
Kamu düzenlemeleri		•
Ulaşım	•	•
Yol genişliği		•
Müstakil konut		•
Çekirdek aile	•	•
Kredi ve sermaye piyasaları		•
Hükümet kalkınma politikaları		•
Düzenli planlama politikalarının yetersizliği		•
Planlama politikalarını uygulamada başarısızlık		•
Kırda yaşama arzusu		•
Konut yatırımları		•
Geniş parsel büyüklükleri		•

Asya-Pasifik Ekonomik İşbirliği Forumu (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) tarafından APEC Bölgesi'ndeki kentlerin sürdürülebilir gelişimi hakkında rapor hazırlanarak, kentleşme ve ekonomik kalkınma trendlerinin yarattığı baskıyla mücadele edebilmek için sürdürülebilir yaklaşımlara ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir (Anonymous 2018). Biçimsiz kent formu sürdürülebilirliğin önündeki engellerden biri olarak tespit edilmiş ve kentlerin düşük yoğunluklu ve dağınık formda gelişiminin çevresel açıdan

sürdürülebilir ve ekonomik anlamda verimli olmadığı ifade edilmiştir. APEC'e göre problemlerin temelinde arazi kullanım ve ulaşımın entegre edilemediği planlar, etkin olmayan lojistik çözümler ve zayıf yönetim - yönetişim stratejileri yer almaktadır. Bu bağlamda sürdürülebilir gelişim için kentsel yoğunluğun artırılmasının büyük önem taşıdığı vurgulanmaktadır.

Özetle, yapılmış çalışmalarda belirlenmiş en önemli faktörlerin; nüfus artışı, ekonomik büyüme, çeperlerde arsa değerinin düşük olması, ulaşım olanaklarının artması ile yerel ve merkezi yönetim politikaları olduğu tespit edilerek bölümün devamında kentsel yayılmanın nedenlerine yönelik yaklaşım bu başlıklar kapsamında incelenmiştir.

• **Nüfus Artışı:** Kente gerek doğal nüfus artışıyla, gerekse göçle katılan nüfusun konut ihtiyacına neden olması kaçınılmazdır. Doğal nüfus artışıyla eklenen nüfusun konut ihtiyacı daha uzun vadede ortaya çıkmasına karşılık, iç ve dış, hatta uluslararası göçlerle gelen nüfusun konut talebine daha hızlı yanıt verilmesi gerekebilmektedir (Brueckner 2001a). Göçün başlıca nedenleri arasında kentteki istihdam olanaklarının fazlalığı ve sunulan eğitim, sağlık gibi sosyal ve kanalizasyon, içme suyu gibi teknik altyapıya yönelik hizmetler yer almaktadır. Bunun yanı sıra kentlerde sosyal hareketliliğin mümkün olması ve kentlerin sermaye birikim sürecinde önemli role sahip olmaları kent dışında yaşayanlar için çekici etki yaratmaktadır. Diğer yandan savaş gibi zorunlu nedenlerle ülkelerini terk etmek durumunda kalan mülteciler de ülkelerin yerleştirme politikalarına bağlı olarak kent nüfusuna katılabilmektedir. Kent nüfusundaki artış ek kentsel alan ihtiyacı oluşturmakta olup, nüfus artışına karşılık yeterli kentsel alan ayrılmadığı takdirde, kentin plan dışı, kontrolsüz ve hazırlıksız olarak büyümesi beklenen bir durum olarak görülmektedir. Bu büyüme genellikle sıçrayarak ve düşük yoğunluklu olmakta ve hem yerel yönetimlerin hizmet sunma maliyetlerini artırmakta hem de sağlıklı koşullara sahip yapılı çevreler oluşmaktadır. Benzer şekilde Putnam (2000) kentsel yayılmaya bağlı olarak düşük yoğunluklu gelişmiş banliyölerin sosyal sermayeyi düşürdüğünü savunmuştur.

• **Ekonomik Büyüme:** Gelir artışı ile arazi ve konuta olan talep arasında doğru orantılı ilişki olduğundan, ekonomik konut (affordable housing)⁹ üretiminin veya aksine ekonomik durumu iyileşen hanehalklarının konut tercihi değişikliklerinin kentlerin yayılarak büyümesini teşvik eden unsurlar arasında yer aldığını ileri sürmek mümkün olacaktır (Brueckner 2001a). Bu durumda nüfus artmasına bakılmaksızın gelirin artması, hanehalklarını daha geniş arsalar üzerinde ve daha geniş konutlarda yaşamaya yönlendirmektedir. Diğer bir durum da kent merkezinin eskimeye başlaması halinde ekonomik koşulları iyi olan bireylerin yaşam kalitesini artırmaya yönelik arayış içerisine girmeleri olarak görülmektedir. Burada bireylerin satın aldıkları konutla birlikte bulunduğu bölgedeki yaşam tarzını da satın aldığı yaklaşımı egemendir. Her ne kadar bireylere daha iyi yaşam alanları sunulsa da kişi başına tüketilen arsa miktarı artmakta ve kentsel yayılmanın belirtilerinden biri olan düşük yoğunluklu gelişim kaçınılmaz olmaktadır.

• **Arsa Değerleri:** Konut alanlarının büyüme dokusunda gelecek değer beklentisi önemli bir yere sahip olduğu dikkate alındığında, bilginin hızla yayıldığı bu yüzyılda özellikle arsa spekülâtörlerinin yarattığı beklenti kentsel yayılmayı büyük ölçüde etkilemekte, arsa malikleri, arsalarını üzerinde geliştirme yapılmadan uzun yıllar ellerinde tutmak isteyebilmektedir (Ottensmann 1977). Nihayetinde değer artış beklentisiyle boş bırakılan arsalar nedeniyle merkezden daha uzak konumdaki arsalar geliştirilmekte, dolayısıyla kentin sıçramalı ve düşük yoğunluklu olarak büyümesi önlenemez hale gelmektedir. Öte yandan elde tutulan arsalar arzı sınırlayarak arsa değerlerinin artmasına zemin hazırlamaktadır (Ottensmann 1977). Geliştiricilerin elde tutulan arsalar için daha fazla ödemeye istekli olması durumunda ise piyasada oturmuş bir değerden söz etmek mümkün olamamaktadır.

• **Ulaşım Olanaklarının Artması:** Sanayi devriminden sonra otomobil kullanımının yaygınlaşması ve otoyolların gelişmesi ile kent merkezi ve çeperi arasındaki seyahat süresi kısalmıştır. Zamanla kentin merkezi ve saçağı arasındaki etkileşim artmış, ulaşım

⁹ Ortalama hane gelirine sahip bireyler için konutun tahmini üretim maliyetinin ekonomik anlamda uygun olduğu konut birimini ifade etmektedir. Burada belirtmek gerekir ki, medyan çok düşük veya çok yüksek değerlerden etkilenmediği için “ortalama” hanehalkı yerine “medyan”ın kullanılmasının daha belirleyici bir gösterge olduğu kabul görmektedir (Bhatta 2010).

süresinin kısılması ile kişilerin kent çeperinde yaşamak için daha fazla ödemeye istekli olması arasında sebep sonuç ilişkisi gelişmiştir (Lin vd. 2015). Günümüzde ise bireylerin yaşamak için kent saçağı ve yakın çevresini seçse dahi kent merkezine ulaşmak için eskisi kadar çaba sarf etmediğı görülmektedir. Özellikle iletişim teknolojilerinin gelişmesi mekânsal yakınlığın önemini azaltmış, kent içi mobilite üzerinde önemli ve yönlendirici etkilere neden olmuş ve arazi kullanım desenini değıştirmiştir. Endüstri 4.0¹⁰ birtakım meslek gruplarının işlerini evden idare etmelerine yönelik yeni bir çalışma modeli sunmakta, dolayısıyla mekânsal yakınlığın önümüzdeki yıllarda da sorun olmaktan çıkacağına sinyallerini vermekte, internet tabanlı teknolojik imkânların artması ile bireylerin çalışma ortamı tercihleri de değışmekte, ev-ofis veya tele-çalışma gibi seçeneklerin kullanımı yaygın hale gelmektedir. Kamu kurumları veya bankalar ile ilgili işlemlere uzaktan erişmenin kolaylığı da kent içi mobiliteyi azaltıcı yönde etki etmektedir. Bu yeni kentsel yaşam tarzı, lineer biçimde desantralize gelişen ticari birimlerin ortaya çıkmasına da neden olmaktadır.

Bir diğerkonu yakıt fiyatlarının düşmesiyle ulaşım masrafları azalan bireylerin kent merkezinden uzaklaşmak için bir çekincelerinin daha ortadan kalkması durumudur. Benzer şekilde ESPON, enerji kaynaklarının ucuzlaması ve yakıt masraflarının azalması ile kentsel yayılma arasında güçlü bir ilişki olduğuna vurgu yapmaktadır (Anonymous 2010a).

• **Yerel ve Merkezi Yönetim Politikaları:** Avrupa'da kamu sübvansiyonlarının yayılmayı yönetsel anlamda teşvik ettiği, ABD'de de benzer şekilde sübvansiyonların düşük yoğunluklu gelişimi dolaylı olarak desteklediğı tartışılmaktadır. Sözgelimi ABD'de otoyolların sübvansiyon edilmesi ulaşım ağlarının genişlemesine neden olmuş ve maliyet etkin olup olmadığı sorgulanmaksızın ulaşım da hizmet maliyetini düşürmek için verilen sübvansiyonlar aslında işyeri - konut mesafesinin artması ile sonuçlanmıştır. Diğerk taraftan planlama politikalarının yetersizliğinin kentsel yayılmaya neden olabileceğı görüşü de kabul görmektedir (Bhatta 2010). Yerel yönetimler parçacı

¹⁰ Dördüncü Sanayi Devrimi olarak da nitelendirilen endüstri 4.0, üretimde robotlar ve yapay zekanın ağırlıklı olduğu, siber-fiziksel sistemler ile insan gücüne daha az ihtiyaç duyulan, ancak diğerk taraftan iş ve özel yaşamın daha fazla bütünleştiğı bir dönemi yansıtmaktadır.

planlarla farklı gelişmişlik seviyesine sahip izole yerleşmeler oluşturarak, plan notlarıyla geniş otopark alanları ve büyük yüzölçümlü konutlar şart koşarak istemsizce sıçramalı gelişimi teşvik edebildiği gibi, piyasa güçlerinin işleyişinden ziyade yerel yönetimlerin gelirlerini artırma yarışının ham arazinin arsaya dönüş sürecini hızlandırabilmesi de mümkün görünmektedir. Arazinin arsaya dönüştürülmesinde arz, talep ile dengeli ilerlemediğinde, altyapısı geliştirilmiş ancak boş kalmış kent parçaları oluştuğu dikkati çekmektedir. McGuire ve Sjoquist (2003), sözü edilen daha fazla vergi elde etme yarışının metropoliten alandaki belediye sayısı ile ilişkili olduğunu savunmaktadır.

3.4 Kentsel Yayılmanın Etkileri

Düzensiz kentsel büyümenin sorun olarak görülmesi, ihtiyaç duyulanın ötesinde açık alan tüketiminin doğal çevre ve mali kaynakların hızlı tükenme riskini artırarak yerel yönetim hizmet sunumunu zorlaşmasının bir sonucudur. Burchell vd. (1998) tarafından yapılmış kapsamlı literatür incelemesi sonucunda kentsel yayılmanın -pozitif veya negatif etkilerinin beş grupta sınıflandırılabilceği belirtilmiştir. Bu kapsamda, yayılmaya yönelik eleştirilerin çerçevesinin; kamu - özel sermaye ve işletme maliyetleri, ulaştırma ve yolculuk giderleri, arazi ve doğal yaşam alanı koruma, yaşam kalitesi ve toplumsal konulara bağlı olarak çizildiği saptanmış ve incelemeler bu doğrultuda yapılmıştır (Burchell vd. 1998).

3.4.1 Kentsel yayılmanın kamu - özel sermaye ve işletme maliyetlerine etkisi

Kentsel arazi kullanım desenleri ile kamusal hizmet sunma maliyetinin yakından ilişkili olduğu bilinmektedir. Keleş (2015), geniş alana yayılmış, dağınık yerleşmeli kent bölgelerine kentsel hizmet sağlamanın pahalı bir girişim olduğundan bahsetmiş, Benito vd. (2010) ise, İspanya’da kentsel yayılmanın belediye giderleri üzerindeki etkilerini inceledikleri çalışmalarının sonucunda kişi kentsel yayılma alanlarında kent merkezlerine göre kişi başına harcamanın fazla olduğu, nüfus yoğunluğu yüksek olan kentlerde kişi başına toplam yatırım ve cari giderin azaldığı sonucuna varmışlardır. Kentin düşük yoğunluklu ve yayılarak büyüdüğü bir model, kompakt kent modeline göre daha fazla sosyal ve teknik altyapı maliyetine neden olmaktadır. Diğer bir ifadeyle yerleşmelerde

nüfus yoğunluğu arttıkça kişi başına düşen altyapının gerek inşa ve gerekse bakım maliyeti azalmaktadır. Zira işgücü genellikle merkezde yoğunlaşmakta ve çeperlerden kent merkezine ulaşım sağlanabilmesi için ulaşım ağının genişletilmesi zorunluluğu doğmakta, ayrıca komşuluk grubundaki sokakların inşa edilme maliyetinin de bu maliyetin üzerine ekleneceği göz önüne alınmalıdır. Diğer yandan sosyal tesis alanları her ne kadar kişi başı olarak ayrılıyor olsa da, vatandaşın mekânsal anlamda uzaklaşmak yerel yönetimlerin hizmet verimliliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

The State of the Cities 1999 raporunda, ABD’de kentsel yayılma alanlarında, yayılma görülmeyen bölgelere göre yol yapım maliyetinin % 25 - 33, elektrik, doğalgaz, çöp toplama gibi kamu hizmetleri sunum maliyetinin ise % 18 - 25 arasında arttığı belirtilmektedir (McGuire ve Sjoquist 2003). Başka bir çalışmada ise sığrayarak kent sınırı dışında gelişen yerleşmelere altyapı sunma maliyetinin şehir merkezindeki yerleşmelere kıyasla % 40 daha fazla olduğu savunulmaktadır (McGuire ve Sjoquist 2003). Gelişmekte olan birçok ülkede yerel yönetimlerin mevcut mali kaynaklarının, kentsel hizmetlerin etkin, verimli ve yüksek kaliteli sunumu için yetersiz kaldığı bilinen bir gerçektir (Var vd. 2017). Bu kapsamda yerel yönetimlere vergi artırımı finansmanı (tax increment financing, TIF)¹¹ gibi yeni finansman modelleri önerilebileceği gibi, büyüme yönetimi yaklaşımı ile arazi kullanımının kontrol altına alınmasına yönelik mekânsal politikalar da benimsenmesi önemli görülmektedir. Bununla beraber Keleş (2015), kentlerin büyümesinin hangi noktadan sonra gereksiz olduğu hususunda yapılan çalışmalarda yalnızca sunulan hizmet maliyetlerinin konu edilmesini eleştirerek, maliyete ilave olarak sunulan hizmetlerin verimliliğinin de hesaba katılması gerektiğini vurgulamaktadır.

3.4.2 Kentsel yayılmanın ulaştırma ve yolculuk giderlerine etkisi

Kanada ve ABD’de yapılan çalışmalar, yayılma alanlarında yaşayan kent sakinlerinin araç içinde daha fazla zaman geçirdikleri, araçla daha büyük mesafeler kat ettikleri, araç

¹¹ Vergi artırımı finansmanı, yatırımın etki alanında kalan taşınmazlardan belirli oranlarda ek vergi alınarak fon sisteminin oluşturulduğu bir finansman aracı olup, temel prensibi, yeni kentsel gelişme projelerinden kaynaklanan gayrimenkul değer artışlarının kamu sektörüne aktarılmasıdır (Anonymous 2013).

sahipliğinin fazla olduğu ve toplu ulaşımın daha az kullanıldığını ortaya koymuştur (Anonymous 2005). Düşük yoğunluklu yerleşim yerlerinden kent merkezine yerel idarelerce toplu ulaşım hizmeti sunulması maliyet etkin olmamakta, zira mesafenin artmasına karşılık taşınan kişi sayısının az olması, toplu taşıma hizmetinin verimli sunulmasını engellemektedir. Kent çeperinde toplu taşımanın yeterli olmayışı ve toplu taşıma ile seyahat süresinin çoğunlukla uzun sürmesi bireyleri otomobil kullanımına yöneltmektedir. Ayrıca yayılma alanlarında yaşayanlar ile yüksek nüfus yoğunluğuna sahip çevrelerde yaşayanlar karşılaştırıldığında, yayılma alanlarında yaşayan bireylerin kent içi seyahatlerinde yürüme, taksi kullanma, bisiklet kullanma gibi alternatiflerden yeterince yararlanamadıkları anlaşıldığından (Burchell vd. 1997), kent çeperine yakın yaşayan hanelerin toplam hane giderleri içinde kent içi yolculuk gideri payının daha yüksek oranda olması, dolayısıyla da yaşam maliyetlerinin artması beklenmektedir.

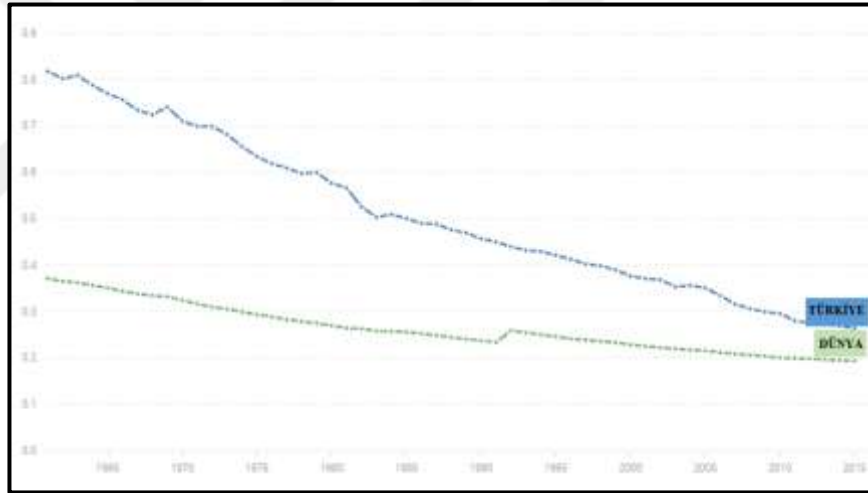
ABD’de yapılan bir araştırmaya göre 1983 yılından 1995 yılına dek işyeri - yaşanılan konut arası gidiş geliş mesafesinin % 36,50, gidiş geliş süresinin ise % 13,70 oranında arttığı ve bu trendin devam ettiği ortaya konulmuştur (Burchell vd. 1997). Buna karşılık yayılma alanlarındaki tüketici talebinden kaynaklanan “desantralize gelişmiş ticari birimler”¹² nedeniyle, çalışma alanlarının da konut alanları ile benzer şekilde kent merkezinden uzaklaştığını ileri sürmek de mümkündür. Bireylerin çalışma ve yaşama mekânlarının birbirine yaklaşmasının mobilitayı azaltıcı etki yapabileceği ve sözü edilen olumsuz etkileri hafifletebileceği göz önüne alınmalıdır.

3.4.3 Kentsel yayılmanın arazi ve doğal yaşam alanı üzerine etkisi

Dünyada kişi başına düşen ekilebilir arazi miktarı 1965 yılında 0,351 hektar iken, 1990 yılında 0,237 hektara, 2015 yılında ise 0,194 hektara gerilemiştir (Anonymous 2018f). Türkiye’de ise 1965 yılında 0,770 hektar, 1990 yılında 0,457 hektar, 2015 yılında 0,264 hektar olarak gerçekleşmiş, ekilebilir arazi miktarı azalma trendinin dünya genelinden daha yüksek seviyede olduğu görülmüştür (Şekil 3.4). Diğer yandan dünya nüfusu 1965 yılından 1990 yılına % 59, 1990 yılından 2015 yılına ise % 39 çoğalmış, azalan ekilebilir alana karşılık gıda ihtiyacı katlanarak artmıştır (Anonymous 2018e). Bu rakamlar mevcut

¹² Ekonomik aktivitelerin belli bir hiyerarşi içinde dağılmasını ifade etmektedir.

eğilimlerin devam etmesi halinde nasıl bir tabloyla karşı karşıya kalınacağına anlaşılması bakımından önem taşımaktadır. Ekilebilir arazilerin en çarpıcı azalma nedenlerinden biri, bu arazilerin kentsel kullanımlara ayrılarak mevcut statüsünün değiştirilmesi olup, yerleşik alanın çepere doğru düşük yoğunluklu olarak genişlemesi çoğu zaman verimli tarım arazilerinin kentsel kullanıma açılmasını gerektirmekte ve ihtiyaç duyulandan fazla arazi ve doğal kaynak tüketilmektedir. Nihayetinde ise yenilenemeyen doğal kaynakların kaybedildiği ve hassas ekosistemlerde yaşayan canlı türlerinin yok olduğu bir tablo ile karşı karşıya kalınmaktadır. Kentsel yayılma Lisanslı Değerleme Uzmanları Kraliyet Kurumu (Royal Institution of Chartered Surveyors, RICS) tarafından da çevresel tehdit olarak görülmekle beraber, RICS'in 2016 yılında yayımladığı raporda kent çeperlerinde gıda üretilen alanların stratejik yönetimine yönelik kentsel büyüme sınırı ve yeşil kuşak gibi mekânsal önerilerde bulunulduğu dikkati çekmektedir (Wynne vd. 2016).



Şekil 3.4 Dünyada ve Türkiye’de 1965 - 2015 yılları arasındaki kişi başına ekilebilir arazi miktarı (hektar) (Anonymous 2018e)

Kentsel yayılmanın neden olduğu kayıplardan biri de açık alanlardır. Konut ve ticari kullanımlar kent merkezinden uzaklaştıkça açık alanlar yok olmakta, açık alanların azalması ise bireylerin yaşam kalitesini, buna bağlı olarak verimliliğini ve üretkenliğini etkilemektedir (Öztürk ve Özdemir 2013). Ağaçlar, çalılar ve çimlerden oluşan açık alanlar yerel iklimi değiştirmekte, rüzgâr hızını artırmakta ve sıcaklığı düşürmekte, bu sayede kentlerde hava dolaşımı sağlanabilmektedir (Cho ve Choi 2014). Ayrıca kent yayıldıkça yerleşim alanları daha geniş yüzeyleri kaplamakta, bu suretle su geçirimsiz

alanlar artmakta ve toprağın üzeri yol, kaldırım, bina gibi su geçirimsiz yüzeylerle kaplandığında yağmur suyunun depolanacağı toprak yetersiz kalmaktadır. Böylece doğal su yolları engellendiği için kent merkezinde sel ve taşkınlar görülebilmekte, kent yaşamının düzeni bozulmakta, can ve mal kayıpları oluşmaktadır.

Ulaştırılmaya yönelik etkilerde değinildiği üzere, yayılma alanlarında kent merkezine olan mesafenin arttığı, ulaşım olanaklarının azaldığı bir yapı görülmekte olup, bu durum bireyleri otomobil bağımlılığına sevk etmektedir. Kontrollü kent gelişiminin trafikteki araç sayısının azalmasına engel olabilmesine rağmen, birtakım akademik araştırmalar kentlerde artan hava kirliliğinin emisyon kaynaklarının mekânsal yoğunluğu sonucu oluştuğunu göstermektedir (Cho ve Choi 2014). Benzer şekilde Chen vd. (2008) kompakt kent gelişiminin çevresel özellikler üzerindeki etkisinin beklenen düzeyde anlamlı bulunmadığını belirtmişlerdir. Ancak düşük yoğunluklu yerleşimlerde bireysel araç sahipliği ve katedilen mesafenin artmasıyla enerji tüketiminin de arttığı tartışılmazdır. Asya-Pasifik Enerji Araştırmaları Merkezi (Asia Pacific Energy Research Centre, APERC) kentsel yoğunluğun sabit kalması veya artması durumlarının kent makroformuna etkilerini incelemiş ve politika önlemleri veya etkin ulaşım sistemleri ile yoğunluğun kontrol edildiği kentlerde araç sahipliğinin yaklaşık % 10 ila % 20 oranında azalabildiğini saptamıştır (Anonymous 2016).

3.4.4 Kentsel yayılmanın yaşam kalitesine etkisi

Yaşam kalitesini belirlemeye yönelik faktörler; fiziksel çevre, konut, iklim, kirlilik ile eğitim ve sağlığa yönelik sosyal tesisler olarak sıralanabilecek olup (Royuela vd. 2007), bu anlamda iyi planlanmamış bir kentsel gelişmenin yaşam kalitesi üzerinde tehdit oluşturacağı açıktır (Bhatta 2010). Günümüzde kent çeperlerinde daha geniş arsalar, daha büyük yüzölçümlü konutlar, daha yeni yaşam alanları gibi imkânların sunuluyor olması, yayılma alanlarında yaşam kalitesinin merkeze kıyasla daha yüksek olduğu algısına neden olabilmektedir. Kent çeperine yakın konumdaki arsalarda kişilere daha büyük bahçe ve açık alanlara sahip yaşam alanları sunulabilmesi ile birlikte, kent çekirdeğinden uzaklaştıkça finansal ve teknik nedenlerle kentsel hizmet sunumları

yetersiz olmakta ve eğitim, sağlık gibi kentsel servislerden yeterince yararlanılamaması yaşam kalitesini düşürücü etki yapmaktadır.

Diğer yandan yatayda büyüyen kentlerde otomobil bağımlılığının arttığı ve fiziksel aktivite düzeyinin azaldığı bir yaşam tarzı oluşmaktadır. Bu yaşam tarzının obezite problemlerine yol açtığı da bilinmekte olup, obezite ve neden olduğu kronik kalp rahatsızlıkları ile kentsel yayılma arasındaki ilişkinin kuvvetli olduğu yönünde akademik çalışmalar bunu desteklemektedir (Plantinga ve Bernell 2007, Ewing vd. 2008, Eid vd. 2008). Çevresel faktörlerin etkilediği bir diğer sağlık problemi de astım olup, yapılan araştırmalar trafiğin neden olduğu hava kirliliğine maruz kalan çocukların astım ve bronşit belirtilerinde % 5 - % 8 arasında bir artışın gerçekleştiğini ortaya koymaktadır (Anonymous 2005).

3.4.5 Kentsel yayılmanın toplumsal konulara etkisi

Yayılma alanlarında yaşamayı talep edenlerin karakteristikleri incelendiğinde iki farklı ve hatta karşıt demografik grup ile karşılaşılması olası görülmektedir. Bunlardan ilki kent merkezlerinde barınmanın maliyetli olması nedeniyle kentin çevresindeki daha düşük fiyatlı konutlarda yaşamayı tercih eden grup, diğeri ise merkezde karşılaşılan gürültü, trafik, güvenlik, eskime gibi olumsuzluklar nedeniyle kent merkezinden uzak konumda yaşamayı tercih eden ekonomik bakımdan avantajlı gruptur. Tanımlanan ilk gruba göre kent çekirdeğinde gayrimenkul değerlerinin yüksek olması merkezde yaşamının maliyetini artırmakta, modern iletişim teknolojileri sayesinde mekânsal yakınlığın öneminin azalması itici yönde etki yapmakta ve bireyleri arsa değerlerinin ucuz olduğu çevrelere yönlendirmektedir. Dolayısıyla bu tarz bir yerleşim dokusunda; suç oranının artması, alkol ve uyuşturucu bağımlılığı, işsizlik gibi toplumsal refah kaybına neden olan unsurlar yoğunlaştığı görülmektedir (Burchell vd. 1998).

Öte yandan ekonomik durumu iyileşen bireyler en iyi deneyimi yaşama arzusuyla kent merkezinden uzaklaşarak refah seviyesi yüksek yerleşmelerde yaşamayı isteyebilmekte, bu tarz taleplerde temel motivasyon bireylerin tatmin duygusu olmaktadır. Hangi demografik grubun tercihi olursa olsun, kentin kontrolsüz, düşük yoğunluklu, sıçrayarak

büyümesi günlük seyahat sürelerinin uzaması ve sosyal aktivitelere daha az zaman ayrılması ile sonuçlanmakta olup, kentin sosyal ve kültürel yaşamına katılamayan bireylerin kentlileşmesinden söz etmek mümkün olmamaktadır (Kaypak 2016).

3.5 Kentsel Yayılmanın Kontrol Edilmesine Yönelik Öneriler

Kentsel büyüme dinamikleri, günümüz kent çalışmalarının önemli konu başlıklarından birini oluşturmaktadır (Bhatta 2012). Mekânsal anlamda büyümeye neden olan bu dinamikler genel hatlarıyla makroekonomik gelişmeler, sosyoekonomik yapı değişimleri, plan kararları ve kent içi hareketlilik imkânlarının gelişmesi ile ilişkilendirilmektedir. Bu anlamda en önemli dönüm noktalarından biri İkinci Dünya Savaşı olup, savaştan sonra hızla gelişen kentsel alanların kontrol edilmesine yönelik yeni mekânsal planlama arayışları içine girilmiştir. Yine bu dönemde ortaya atılmış “kentsel büyüme yönetimi” kavramı, gereklilikler tespit edilerek iyi planlanmış bir arazi kullanımı vadedyorsa da, arazi kullanımını optimize etmek amacıyla kentsel büyümenin kontrol edilmesinin yeni bir yaklaşım olmadığı bilinmektedir (Carruthers 2002, Fertner vd. 2016).

Bu başlık altında kentsel yayılmanın literatürde karşılaşılan olumsuz etkilerine çözüm olabilecek stratejiler incelenmiştir. Kentsel büyümenin tedavi edilmesi gereken hastalıklı bir formu olarak görülen kentsel yayılmanın kontrol edilmesindeki başarı, sağlıklı kent gelişimi için önkoşul olarak görülmektedir. Araştırma bağlamında kentsel büyümenin yönetilmesi dahilinde uygulanabilecek politikaların iki grupta ele alınarak açıklanmasının daha işlevsel olacağı uygun görülmüş ve yayılmanın kontrol edilmesine yönelik stratejiler; mekânsal gelişime yönelik kararlar ile mali teşvik veya yaptırımları içeren politikalar ekseninde tartışılmıştır. Diğer bir ifadeyle konu, gerek arazi kullanım kararlarına imar ve parselasyon kararları ile hükmedilmesi yoluyla fiziki önlemlerin alındığı, gerekse vergilendirme, sübvansiyon, teşvik gibi mekanizmalarla kent çeperinde yaşamının mali yükünün artırıldığı ya da kent merkezinde yaşamının teşvik edildiği politika araçları üzerinden ele alınmıştır.

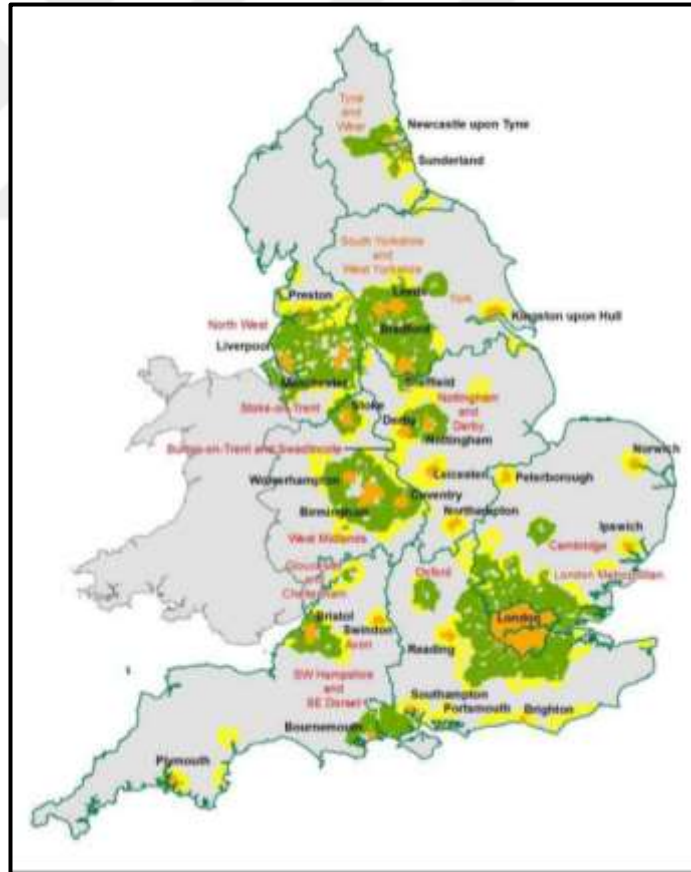
3.5.1 Mekânsal gelişime yönelik stratejiler

Kentlerin karmaşık yapıları, mekânsal gelişime dönük yaklaşımların çok boyutlu olarak ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Kentsel büyümenin tarım alanları ve doğal çevrenin bozulması, otomobil bağımlılığı, sosyal eşitsizlik gibi negatif etkileri tartışılmaya başlandığından beri plancılar ve politika üreticiler daha sağlıklı kentsel büyümeye yönelik adımlar atılması gerektiği konusunda hemfikir olmaktadır. Gerek yerel gerekse bölgesel ölçekte hayata geçirilebilen, ancak halen etkileri tartışmalı olan büyüme yönetimine ilişkin düzenlemeler de bu adımlardan birini oluşturmaktadır. Temel amacı kentsel alanlara yeni bir vizyonla korunma stratejileri uygulanması olan “büyüme yönetimi” kapsamında yeşil kuşak (green belt), kentsel büyüme sınırı (urban growth boundary, UGB) ve kentsel hizmet sınırı (urban service boundary, USB) stratejilerinin yaygın olarak uygulandığı bilinmektedir (Burchell vd. 1998, Dawkins vd. 2002, Han vd. 2017). İlâveten, sürdürülebilir kentsel büyümenin sağlanmasına yönelik uygulanan toplu taşıma odaklı gelişim (transit-oriented development, TOD) stratejileri de alternatif ulaşım teknikleri ile karma arazi kullanım yaklaşımını bir araya getiren mekânsal çözümler sunmaktadır (Goodwill ve Hendricks 2002).

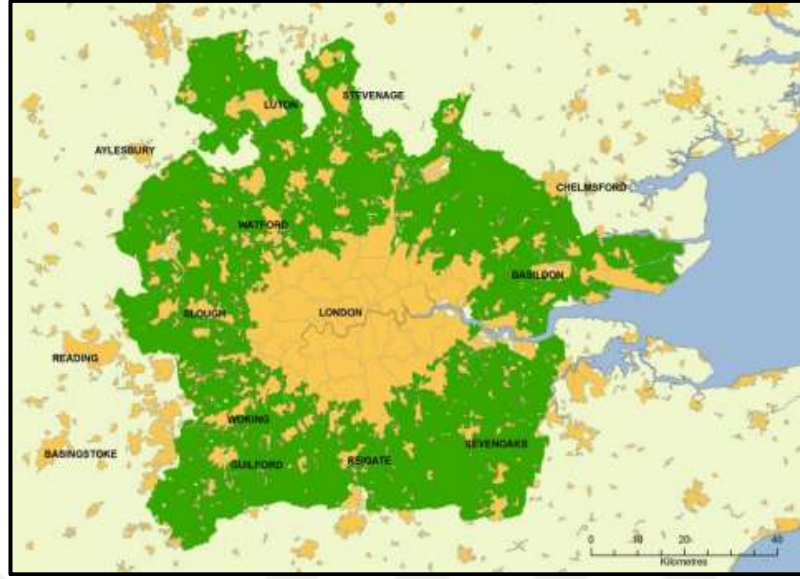
Yeşil kuşakların temelini İngiliz düşünür Sir Ebenezer Howard tarafından XIX. yüzyılda geliştirilen bahçe kent kavramı oluşturmaktadır. Howard’ın kurguladığı yerleşimde kent ve kır alanları bütünleşerek daha nitelikli konut alanlarından oluşan bahçe kenti (garden city) oluşturmaktadır (Büyükçivelek 2017). Ancak nitelikli konut alanlarından söz edilebilmesi için kentsel büyümenin sınırlı olması ve nüfusun desantralizasyonu zorunlu görülmüş, kentlerin optimum büyüklükte kalabilmeleri adına yeşil kuşakların tampon olarak kullanıldığı bir sistem kurgulanmıştır. XX. yüzyılın başlarında ilk olarak İngiltere - Letchworth’te bahçe kent modeli pratiğe geçirilmiş, 1938’de çıkarılan Yeşil Kuşak Yasası ile de Londra çevresinde yeşil kuşak oluşturulması hükme bağlanmıştır (Çınar 2000).

Günümüzde İngiltere hükümeti, kentsel yayılmanın önlenmesi için araç olarak kullandığı yeşil kuşak uygulamasını; kentlerin serbestçe yayılmasının önüne geçilmesi, komşu yerleşmelerin birbirine karışmasının engellenmesi, kırsal alanların istila edilmemesi,

tarihi yerlerin özel niteliğinin korunması ve sahipsiz kentsel alanların dönüştürülmesiyle kentsel yenilemeye yardımcı olunmasını amaçlayarak yapmaktadır (Anonymous 2012). Yeşil kuşaklardan fayda sağlama görevi ise yerel planlama yetkililerine atfedilerek açık spor alanı, rekreasyon alanı gibi kullanımlarla yeşil kuşakların işlevleri artırılmaktadır. Mevcut durumda İngiltere’de 1.6 milyon hektar yeşil kuşak alanı bulunmakta ve söz konusu yeşil kuşakların % 30’unu, İngiltere topraklarının ise % 3,7’sini Londra Metropolitan Yeşil Kuşak alanı oluşturmaktadır (Şekil 3.5), yeşil kuşak alanının % 58’inin tarımsal kullanımlara ayrıldığı, bunun dışında kalan alanların golf sahası gibi yarı kentsel kullanımlara tahsis edilebildiği görülmektedir (Şekil 3.6) (Anonymous 2010b). Ancak son yıllarda yeşil kuşak alanının; havaalanı, iletim hatları ve yeni konutlar gibi yeni gelişme önerilerinin büyük baskısı altında olduğu sıklıkla tartışma konusu olmaktadır (Anonymous 2010b).



Şekil 3.5 İngiltere’deki yeşil kuşak alanlarının harita üzerinde gösterimi (Anonymous 2010b)



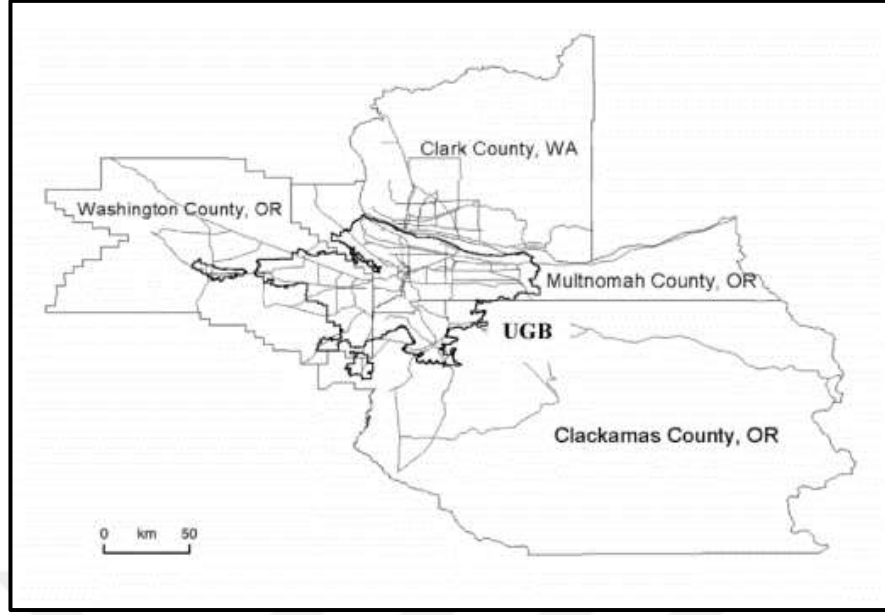
Şekil 3.6 Londra Metropolitan Yeşil Kuşak Alanı'nın harita üzerinde gösterimi
(Anonymous 2010b)

Kentsel yayılmanın engellenmesi ve kontrollü kent gelişiminin sağlanmasında yeşil kuşakların iyi bir kent planlama yaklaşımı olduğu, yaşam kalitesini büyük oranda artırdığı ve çevresel sürdürülebilirliğe de büyük oranda katkıda bulunduğu İngiltere örneğinden de anlaşılmaktadır (Han vd. 2017). Ancak belirtmelidir ki geniş yeşil kuşak alanı olarak belirlenmiş arazinin edinimi, yeşil kuşağın oluşturulması, bakımı ve iyileştirilmesi maliyet gerektirmekte ve bu maliyetin hangi araçlarla finanse edileceğinin önceden planlanması büyük önem taşımaktadır. Açık alanların kamulaştırma ile satın alınarak gelişimin sınırlandırılması veya fonlama, vergilendirme gibi araçlarla finansman sağlanması uygulanan yöntemlerden bazılarıdır. Sözgelimi Almanya'da yeşil kuşak projelerini finanse etmek üzere "Yeşil Hisse Senedi" uygulaması hayata geçirilmiş olup, 65 Euro ödeyenler yeşil kuşağın sembolik bir paydaşı haline gelerek hissedarlar toplantısı, rehberli geziler gibi etkinliklere davet edilmişlerdir (Terry vd. 2006). Bu fonlama sistemine ilginin büyük olduğu ve 9.000'in üzerinde paydaşın katılım gösterdiği belirtilmektedir (Terry vd. 2006).

Yeşil kuşaklar, arazi kullanımını gözle görülür biçimde değiştiren, katı bir gelişim şekli olarak bilinmekle beraber UGB, kentsel alan ile kırsal alanın bir sınırla ayrıldığı, mekâna yansması nispeten daha düşük oranda gerçekleşen kontrol mekanizmalarından biri olarak görülmektedir (Pendall vd. 2002). Büyüme sınırının belirlenebilmesi için öncelikle nüfus

tahminlerinin mümkün olduğunca hassas bir şekilde yapılması ve arazi kullanım kararlarının gelecek 15 - 20 yılı kapsayacak şekilde olması önem taşımaktadır. Büyüme sınırının kesinleştirilmesiyle; kompakt kent gelişiminin sağlanması, kentsel büyümenin yönlendirilmesi, sınırlandırılması ve gelişmenin izin verileceği coğrafi kapsamın belirlenmesi amaçlanmaktadır (Strauss ve Neamtu 2006). Böylelikle kırsal ve kentsel alanın net bir çizgiyle ayrılması ve toplulukların yerel kimliklerinin korunması da sağlanabilecek, ancak kent gelişiminin sınırlandırılması arsa üretimini de sınırlandıracağından, bu stratejinin yüksek yoğunluk bölgesindeki gayrimenkul değerlerini artırırken, düşük yoğunluk bölgesindeki gayrimenkul değerlerini azaltıcı yönde etkilemesi kaçınılmaz olacaktır (Terzi 2009).

UGB'nin ABD'de uygulamaları oldukça yaygın olup, 1999 yılına gelindiğinde ABD'deki 100'ün üzerinde şehir ve ilçenin UGB'yi benimsediği görülmektedir. Portland, Miami ve San Jose bu stratejinin pratiğe geçirildiği şehirlerden bazıları olmakla birlikte, Oregon Eyaleti'nde yer alan Portland kentinin ayrı bir önemi olduğu ileri sürülmektedir. Portland'de 1973 yılında büyüme yönetimine yönelik mevzuatların kabul edilmesiyle başlayan UGB serüveni, Portland'in ABD şehir planlama literatüründe en çok atıfta bulunulan kent olmasını sağlamıştır (Jun 2004). Kent sınırlarının onlarca kez genişletilmesi nedeniyle yapılan çalışmalar Portland'in UGB stratejisini tümüyle başarılı olarak yürütemediğini ortaya koymaktadır Diğer taraftan Portland'in büyüme sınırı belirlendikten sonra komşu yerleşme olan Washington Eyaleti'ndeki Clark County'de yeni konut inşaatları hızla artmış ve iki eyaletin büyüme sınırı politikalarının tutarsız ve uyumsuz oluşunun istenmeyen sonuçları ortaya çıkmıştır (Şekil 3.7) (Jun 2004). Bu durum yerel yönetimlerde koordinasyonun, uyumun ve birlikte hareket edilmesinin önemini ortaya koymaktadır. UGB uygulanmaya devam edilen Oregon Eyaleti'nde halen paydaşlar tarafından, son yıllarda artan kent nüfusun ihtiyaçlarına yönelik yeni konut ve işyeri alanlarının ayrılması için sınırların genişletilmesi önerilmektedir. Buna karşılık Amerika Planlama Birliği (American Planning Association, APA) hazırladığı raporda; altyapı inşa edilmesinin maliyetli olduğunu ve kısıtlı bütçeyle çalışan kentlerin altyapıya daha fazla harcamayı göze alamayacağını öne sürerek, kentsel sınırları genişletmenin çözüm olmayacağını kesin bir dille belirtmiştir (Anonymous 2017).

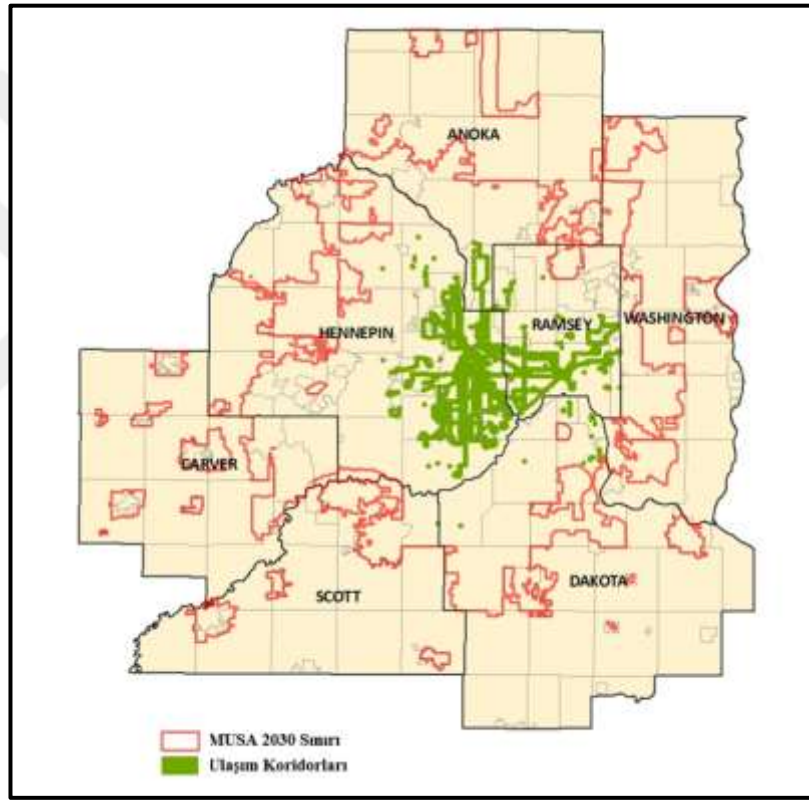


Şekil 3.7 Portland'in kentsel büyüme sınırı (Jun 2004)

Kentsel hizmet sınırı (USB), kentsel koruma politikaları içinde en esnek ve en az kısıtlayıcı olanı olup (Pendall vd. 2002), UGB ile benzer bir yöntem olduğu bilinmekle beraber, ayrıştıkları nokta USB'de kentsel alana sağlanan kentsel hizmetlerin verimli bir şekilde kullanılmasına ve kentsel altyapıya yapılan yatırımların korunmasına yönelik stratejilerin bulunması olarak görülmektedir. Diğer bir ifadeyle, çizilen sınırın ötesine kentsel hizmetlerin gitmediği, sınırın içinde geliştirilmesi önerilen yerlere ise hizmet götürüldüğü, böylece hizmet edilen alan kısıtlanarak hizmet sunma maliyetinin azaltıldığı bir sistem kurgulandığından, UGB'de olduğu gibi 20 yıl sonrasının kent nüfus tahminleri gerek kentsel alan ihtiyacının gerekse kentsel hizmet ihtiyacının tespit edilmesi için önemli bir girdi olarak dikkati çekmektedir.

USB politikasının en bilinen örneği ABD'deki ikiz kentler Minneapolis - St. Paul'dür. 1967 yılında Minneapolis Eyaleti'nde topluluklara planlama ve teknik yardım sağlamak amacıyla kurulan Metropolitan Belediye Meclisi, 1970'lerde ikiz kent bölgesini kentsel hizmet alanı ve kırsal hizmet alanı olmak üzere ikiye bölgeye ayırmıştır (Anderson 1999). Kentsel hizmetlerin artan maliyetleri ile mücadele edilebilmesi amacıyla; Minneapolis - St. Paul Metropolitan Kentsel Hizmet Alanları (Metropolitan Urban Service Areas, MUSA) dışında kalan bölgede kanalizasyon, su temini, arıtma tesisi, toplu taşıma, kavşak

ve anayol inşaa edilmesi gibi kentsel hizmetler kısıtlamış (Woo 2007), kentsel hizmet alanı dahilinde, demografik tahminlere ve belediye hizmetlerini etkili bir şekilde sağlamak için gerekli olan süreye bağılı olarak en az 20 yıllık bir süre için yeterli geliştirilebilir arazi ayrılmıştır (Şekil 3.8). MUSA, kentsel alan sınırı dışındaki arazi sahiplerinin iyi örgütlenmemiş muhalefeti haricinde son derece başarılı bir büyüme programı olarak görülmekte olup, bu başarıda yetkililerin bölgede odak grup görüşmeleri ve toplantılar düzenleyerek vatandaşların sürece katılımını sağlamalarının büyük katkısı bulunduğı belirtilmelidir (Anderson 1999).



Şekil 3.8 İkiz kentler 2030 MUSA sınırı (Slotterback 2010)

Kent içi seyahat eğilimleri ile kent makroformu arasında kuvvetli bir ilişki olduğu bilinmekle beraber bireylerin özellikle işyeri ile konut ilişkilerine bağılı olarak gerçekleşen kent içi hareketlilikleri, barınma yeri tercihleri doğrultusunda değışiklik göstermektedir. Konut tercihi kent içi seyahatlerde kullanılan ulaşım aracını da etkilemekte olup, otomobil bağımlı ulaşımın yaygın olduğu kentsel yayılma alanlarında sürdürülebilir ulaşım kurgusunun ortaya konulması büyük önem taşımaktadır. Kentlerin

sürdürülebilir mekânsal gelişme stratejilerinden biri de bireysel otomobil sahipliğinin azaltılması ve yürünebilir çevreler yaratılarak yaya aktivitelerinin artırılmasıdır. Bu kapsamda uygulanan TOD projeleri, bir aktarma istasyonu etrafında belirli bir coğrafi alan içinde gelişen karma arazi kullanımlarla toplu ulaşım imkânlarına erişilebilirliğin sağlanmasını hedeflemektedir (Goodwill ve Hendricks 2002). Fransa, ABD, Brezilya, Kanada ve Hong Kong'da özellikle banliyölerde yaşayan düşük ve orta gelir gruplarının ulaşım imkânlarının artırılması, sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin teşvik edilmesi ve kent merkezindeki trafik yükünün hafifletilmesi amacıyla TOD projelerinin kentsel gelişme stratejisi olarak sıklıkla uygulandığı görülmektedir.

3.5.2 Mali teşvik veya yaptırımlar

Kentsel büyümenin kontrol edilmesi ve yayılmanın önlenmesi kapsamında literatürde mali teşvik ve yaptırımlara dayalı politikaların sıkça tartışıldığı bilinmekte, bu bağlamda kent merkezinde yaşayanların emlak vergisi oranının düşürülmesi ile kent merkezinde gayrimenkul geliştirme yapanlara düşük faizli kredi ve altyapıya yönelik teşvik sağlanması ve benzeri araçların uygulanabildiği gibi, kent çeperinde yaşayanlardan yüksek oranda emlak vergisi alınması, kentin giriş ve çıkışlarına gişe konularak çeperde yaşayanlardan geçiş ücreti alınması şeklinde yaptırımların da pratiğe geçirildiği görülmektedir (Terzi 2009).

Kentsel alanlarda altyapı ve kamu hizmetleri çoğunlukla mülkiyet üzerinden alınan emlak vergilerinin tahakkukundan sağlanmaktadır. Kent çeperinde yer alan arsanın değeri kent merkezindeki arsaya kıyasla daha düşük olduğundan, çeperden tahakkuk edilen emlak vergisi o bölgeye sunulan kentsel hizmet ve altyapının maliyetini karşılayamamaktadır. Bu durum aynı zamanda kentin çeperinde yaşamının maliyetini daha düşük kılan ve kentin yayılmasını teşvik eden unsurlardan biri olarak görülmektedir. Yapılan çalışmalara göre kentin düşük yoğunluklu yayılma alanlarında yaşama maliyetinin vergilendirme benzeri finansal yaptırımlarla artırılması, bireylerin kent merkezinde yaşamaya yönelmesini ve kentsel yayılmanın azaltılmasını sağlayabilmektedir (Turnbull 2004, Jorgensen 2011). Vergilendirme iyi bir arazi yönetimi ve şeffaflığı sağlarken, ekonomik kayıp olarak görülen spekülasyonu da engellediğinden (Bahl ve Martinez-Vazquez 2008),

yatırım yapmak için elverişli anı bekleyerek arsayı boş halde elinde tutan ve spekülasyona neden olan arsa malikleri de kentsel yayılmanın en büyük sorumlularından biri olarak görülmektedir (Var vd. 2017). Kentin çekirdeğinde boş arsalar dururken çeperde konumlu değeri düşük arsalarda yeni konut alanları oluşmakta ve yatayda yayılmış kentte kentsel hizmetlerinin karşılanma maliyetleri artmasına rağmen (Tekeli 2009), kent merkezinde boş durumdaki geliştirilmemiş arsalardan ekstra vergi talep edilmesi ile kent merkezindeki konut stokunun artırılması ve bu yöntemle kentsel yayılma sorununa çözüm üretilebilmesi mümkün görülecektir. Nitekim Var vd. (2017) tarafından Ankara İli Çankaya İlçesi Çukurambar Bölgesi'nde değer artışının vergilendirilerek kentsel hizmetlerde kullanılmasına yönelik olarak gerçekleştirilen finansman modeli ile Kızılay - Söğütözü Metrosu yatırım tutarının % 88,63'ünün karşılanabileceği sonucuna varılmıştır.

Metropolitan kentlerde çalışma alanlarının plan kararlarından kaynaklanan desantralize gelişimi kent merkezlerinin önemini azaltmakta, paralelinde kente kimlik kazandıran odak noktaları da özelliğini yitirmektedir. Kentin ekonomik anlamda hayatta kalabilmesi için kent merkezlerinin bugünün ihtiyaçlarına yönelik yeni işlevlerle elden geçirilerek yeniden canlandırılması gerektiği vurgulanmalıdır (Gedik 2015). Diğer yandan kent merkezindeki terkedilmiş endüstriyel alanların (brownfield sites) kente yeniden kazandırılması, sürdürülebilir kentsel gelişime yönelik önemli bir potansiyeli oluşturmaktadır. Endüstriyel alanların yeniden geliştirilmesi, hem kentin yeniden canlandırılmasına hem de verimli olmayan kent arazisinin kullanılarak açık alanların tüketilmesinin önüne geçilmesine katkı sağlamaktadır. Portland ve Düsseldorf'un büyüme yönetimi stratejilerinde bu modelin uygulandığı görülmekte olup, nüfus artışı ile koordineli olarak ihtiyaç duyulan kentsel alanlar için hâlihazırda teknik altyapı anlamında büyük ölçüde geliştirilmiş sanayi bölgeleri planlama müdahaleleriyle farklı işlevlere yönelik olarak yeniden geliştirilmekte (Eisenbeis 2015), bu duruma ek olarak, kent merkezlerinin yeniden canlandırılması projelerinde yenilikçi finansman araçlarının uygulanması dünyada oldukça yaygın görülmektedir. Sözgelimi, Denver'da çok modlu ulaşım sistemi olarak geliştirilmiş olan 500 milyon Amerikan Doları (United States Dollar, USD) yatırım değerine sahip Union Station'ın bir kısmı etki alanında yer alan gayrimenkullerin emlak ve satış vergilerindeki artırımlarla finanse edilmiş ve 30 yılda

yatırımın yaklaşık % 28'inin vergi artırım finansmanı aracıyla yatırımcıya ödenmesi planlandığı görülmektedir (Matichich vd. 2013).

Kentsel yayılmanın durdurulması yönelik stratejiler, yayılma olgusunun uzun yıllardır var olduğunu kanıtlar nitelikte, her yerel yönetim biriminin problemleri ve ihtiyaçları farklı olduğundan büyümenin kontrol edilmesine yönelik tek bir çözümden bahsetmek olanaksız görülmektedir. Bununla birlikte uygulanan stratejilerden bir kısmının başarılı olduğu, bir kısmının ise çözüm getirmediği ve dahası yeni problemlere neden olabildiği bilinmektedir. Özellikle mülkiyet hakları devreye girdiğinde yaşanan problemlerin çözümsüz kalabildiği, hak sahipleri ve geliştiricilerle uzlaşmanın son derece zor olabildiği pek çok örnek bulunduğu dikkate alındığında, hak kayıplarının önlenmesi bağlamında imar hakkı transferinin oldukça etkin bir araç olabileceği vurgulanmalıdır (Aliefendioğlu ve Duman 2017). Ancak kent yetkililerinin bu durumu öne sürerek herhangi bir girişimde bulunmaması, kentlerin geleceği için daha büyük tehdit oluşturmakla birlikte, büyümenin sınırlandırılmasının pratiğe geçirilmesine yönelik endişeler taşıyan karşıt görüşler de söz konusu olmaktadır. Örneğin Keleş (2015) en uygun kent büyüklüğü tespit edilse dahi bunu sağlamaya yönelik politika araçlarının yeterli olmayacağı görüşünün ağır bastığını belirtmektedir.

4. KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Konut piyasasında bir gayrimenkulün denge fiyatı ve piyasa değeri arz ve talep kanuna göre belirlenmektedir. Tam rekabet şartlarının hüküm sürdüğü ekonomilerde gelire bağlı olarak oluşan talep ve maliyetler doğrultusunda ortaya çıkan arz miktarı piyasaların işleyişine bağlı olarak kendiliğinden dengeye gelmektedir. Bireylerin rekabet etmesi sonucu alıcı ve satıcının fiyat konusunda uzlaşması durumunda denge fiyatı oluşmakta, piyasa değişkenlik gösterdikçe arz ve talep arasındaki denge kaybolmaktadır (Han 2012). Öte yandan, konut üretiminin gayrimenkul piyasalarında kısa vadede ortaya çıkan değişikliklerden bağımsız olarak uzun yılları kapsayan bir süreç olması nedeniyle konut arzının kısa dönemde taleple dengeye gelemediği ve arzın fiyat esnekliğine yanıt vermesinin uzun zaman aldığı da bilinen bir gerçek olup (Kangallı-Uyar 2015), piyasa dengesinin genel itibarıyla gayrimenkulün bulunduğu bölgedeki doluluk oranları, kiralar ve birim masraflardan etkilendiği dikkati çekmektedir (Goddard ve Marcum 2012). Yerel gayrimenkul piyasasına ek olarak faiz oranları, enflasyon, döviz kuru, nüfus ve istihdam yapısı gibi makroekonomik göstergelerin de arz ve talep değişimleri üzerinde etkili olduğu gözden uzak tutulmamalıdır. Keleş (2015) konut talebinin iki boyutunu; ekonomik, demografik ve sosyopsikolojik etmenlerden etkilenen gerekli olan konut birimi sayısı ile konutun karakteristikleri ve bireylerin gelir durumundan etkilenen konut birimi başına harcanabilen para miktarı olarak açıklamış, Tanrıvermiş (2017) ise konut piyasalarında talebi etkileyen faktörleri;

- Bölgenin yerel nüfusu (hanehalklarının büyüklüğü ve sayısı, hanehalkı oluşumunda artış veya azalışlar ve yaş dağılımı),
- Gelir (toplam hane geliri ve kişi başına düşen gelir),
- İstihdam türleri ve işsizlik oranı,
- Mal sahipliği ve kiracılık oranları,
- Tasarruf düzeyleri ve borç verme şartları gibi finansal hususlar,
- Arazi kullanım düzenleri ve kentin büyüme ve gelişme yönü,
- Çevrenin fiziksel çekiciliğini etkileyen faktörler, coğrafya ve jeoloji,

- Vergilerin yapısı ve yönetimi, vergi oranları ve özel vergiler ve
- Kültürel tesisler, eğitim tesisleri, sağlık tesisleri gibi işlevlere olan mesafeleri olarak sıralamıştır.

Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi kuramının ilk basamağında yer alan barınma gereksiniminin temelinde bireylerin kendini güvende hissetmesi ve mahremiyet duygusu yer almaktadır (Maslow 1943). Kentlerde barınma gereksinimine cevap veren ve oturmaya elverişli gayrimenkul olarak nitelendirilen konutlar; bireylerin ekonomik statüleri, servet unsurları ve beklentileri arttıkça farklı niteliksel ve niceliksel karakteristikler taşımaya başlamakta, barınmanın yanı sıra yatırım ve finansman aracı olarak görülmeleri de söz konusu olmaktadır (Tanrıvermiş 2017, Hayrulloğlu vd. 2017). Bu bakımdan asgari standartlara sahip ihtiyaca yönelik konut ile hanehalklarının tercihlerini ve ödeme kabiliyetlerini göz önünde bulundurarak satın almayı talep ettikleri konut arasında önemli bir ayrım bulunmaktadır. Keleş (2015), konut gereksinimini kişi başına gerekli en küçük mekânı anlatan bir olgu; konut talebini ise hanelerin belli bir konutun fiyatını ya da kirasını ödemeye istekli olmaları olarak tanımlamıştır. Konut gereksiniminde, yalnızca barınma gayesi taşıyan hanehalkları ve ekonomik bir konuttan söz edilmesine karşılık, konut talebi denildiğinde, bireylerin özel ilgisine uyabilecek hedonik istekler söz konusu olmaktadır. Nitekim barınma gereksiniminin yanında gayrimenkul edinme ve yatırım yapmaya yönelik konut talebinin de oluşması nedeniyle hedonik değerlendirme çalışmalarında konut piyasası ile yakından ilgilenildiği görülmektedir.

Konut piyasasının içinde bulunduğu rekabet koşullarının belirlenebilmesi ve hatta arz ve talep dalgalanmalarının yönetilebilmesi için öncelikle konut değerlerini belirleyen faktörleri ele almak akılcı bir yaklaşım olarak görülmektedir (Kangallı-Uyar 2015). Heterojen bir mal olan konut için piyasaya etki eden her bir faktörün ayrı ayrı ele alınmasını mümkün kılan hedonik modellerle; konuta olan arz ve talep, yapısal, fiziksel ve mekânsal karakteristikler, sosyoekonomik yapı ve komşuluk karakteristikleri ile makroekonomik verilerin piyasa değeri üzerindeki etkisi tahmin edilebilmektedir. Özetle konut fiyatlarının bağlı olduğu içsel ve dışsal pek çok faktör bulunmakta, her bir faktörün konut fiyatı üzerindeki marjinal etkisinin tespit edilmesi piyasanın anlaşılabilmesine

yönelik en doğru sonucu vermekte ve bu sonucun elde edilmesi de hedonik değerlendirme ile mümkün olmaktadır.

Kentin merkezinden çeperlerine gidildikçe talebi etkileyen nüfus, gelir, istihdam, fiziki çevre ve arazi kullanım türleri gibi içsel faktörlerin değişmesi beklenen bir durum olmakla birlikte, çeperdeki spekülasyon amaçlı girişimler konut piyasasındaki dengeyi dalgalandırarak talebi artırmakta, dolayısıyla konut arzı üzerinde de değişime neden olmaktadır. Kentin merkezinden uzaklaştıkça konut piyasasını etkileyen unsurların değişimi, kentin yayılma alanlarındaki talebi ve dolayısıyla piyasa değerini farklılaştıran göstergelerin özel olarak ele alınması ile kentin tamamını etkileyen ekonomik aktivitelerin lokasyonla ilişkisinin kurulmasını gerekli kılmaktadır. Araştırmanın beşinci bölümünde konut tercihlerinin temel bileşenleri analiz edileceğinden dolayı, bu bölümde kentsel yayılma alanlarını kent merkezinden ayıran temel oluşumlar saptanarak incelenmiştir. Ele alınan kent içi yolculuk süresi ve erişilebilirlik, sosyoekonomik yapı değişimi ve buna bağlı kuşak farklılıkları, kent merkezinin itici gücü, piyasa aksaklıkları ve yerel yönetimlerce alınan kararlar ve gayrimenkul değerleri konuları ekseninde mekânsal ve sosyoekonomik farklılaşma ile politik kararların talebi nasıl değiştirdiği ortaya konulmuştur. Öte yandan konut karakteristikleri her koşulda modele dahil edileceğinden, bu bölümde ayrıca ele alınmasına ihtiyaç duyulmamıştır.

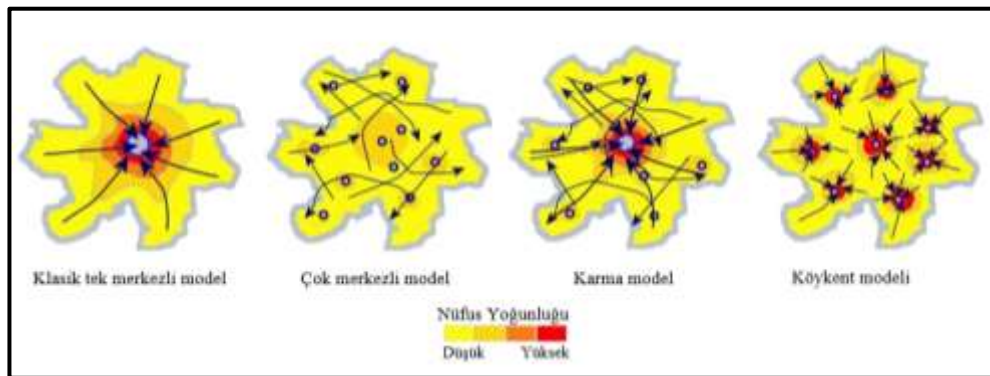
4.1 Kent İçi Yolculuk Süresi ve Erişilebilirliğin İncelenmesi

Kent içi yolculuk talebi, büyük oranda konuttan hareket edilerek iş, eğitim, sağlık, alışveriş gibi nedenlerle başka bir noktaya varılan günlük seyahatlerden kaynaklanmaktadır. Söz konusu seyahatlerin süresini ve mesafesini belirleyen en temel iki faktör kentin mekânsal yapısı ve buna bağlı olarak gelişen işyeri - konut gidiş gelişleri ile kentin ve bireylerin sosyoekonomik yapısı olarak görülmektedir (Lin vd. 2015).

Kentlerde nüfusun mekânsal dağılımının açıklanmasında önceleri tek merkezli kent modeli kullanılırken, 1980'li yıllardan itibaren işgücünün desantralizasyonu ve çok merkezli kent gelişiminin kent içi seyahatleri nasıl etkilediğine yönelik tartışmaların başladığı görülmektedir (Lin vd. 2015, Sat vd. 2017). Alonso (1964) tarafından ortaya

atılan tek merkezli kent modeli, kentlerin MİA olarak adlandırılan bir odağa sahip olduğu üzerine kurulmuş olup, tek merkezli kent modeline göre “kentte yaratılan yolculukların büyük çoğunluğu konut - işyeri kurgusuna bağlı olarak çeper ile merkez arasında gerçekleşmekte, çeper bölgelerin kendi aralarındaki yolculuklar oldukça sınırlı kalmaktadır” (Sat vd. 2017). Öte yandan Alonso (1964) modelde MİA’dan uzaklaşmasının ulaşım maliyetlerine bağlı olarak konut fiyatlarını azalttığını savunmaktadır.

XX. yüzyılın sonlarına doğru özellikle Avrupa’da MİA dışında gelişen işgücünün alt merkezleri oluşturmasıyla kentlerin tek merkezli yapısının ortadan kalktığı görülmektedir (Varol vd. 2015). Çok merkezli bir kentte baskın bir merkezden söz edilemediğinden, bireylerin kent içi hareketlilikleri de rastgele gerçekleşmektedir (Şekil 4.1) (Bertaud 2009). Günümüzde çok merkezli kent modelinin, işyeri ve konutların alt merkezlerde dengelenmesi nedeniyle, kent içi ulaşım mesafesi ve süresini tek merkezli modele kıyasla büyük ölçüde azalttığı ve trafik sıkışıklığını ortadan kaldırdığı yönünde çalışmalar bulunmakla birlikte (Gordon vd. 1991, Zhao vd. 2011, Sat vd. 2017), literatürde çok merkezli kent modelinin kent içi yolculuk tutumları üzerinde herhangi bir etkisinin olmadığını savunan çalışmalar da yer almaktadır (Naess ve Sandberg 1996, Ewing 1997). Sözelimi Naess ve Sandberg’in (1996) yaptığı çalışmada Oslo’da bir şirketin kent merkezinden uzaklaşmasının işe gidiş geliş mesafesini artırdığı tespit edilmiş iken, benzer şekilde Bajari ve Kahn (2008) çalışmalarında Los Angeles’ın tek merkezli bir kent haline getirilerek yayılma alanlarındaki istihdamın merkezi iş alanlarına yönlendirilmesinin kent içi yolculuk süresini tek yönde 7,5 dakika kısalttığını saptamıştır.



Şekil 4.1 En yaygın mekânsal kent formları (Bertaud 2009)

Bireylerin işyeri ve konutları arası gidiş geliş sürelerini ve modlarını belirleyen lokasyon tercihi kent içi hareketliliği büyük oranda şekillendirmekte, kent merkezinden uzaklaştıkça mobilite imkânlarının kısıtlandığı ve kentsel servis alanlarına erişim talebinin azaldığı bir yapı ile karşılaşmaktadır. Zira kentler çeperlere doğru yayıldıkça işyeri ile konut arasındaki mesafe ve dolayısıyla da ulaşım süresi büyük ölçüde artmaktadır. Kentlerin dağınık, düzensiz ve yayılarak gelişimi, toplu taşıma hizmetlerinin verimliliğini de olumsuz yönde etkilemekte ve kent içi seyahat maliyetini artırmaktadır (Akbulut 2016). Diğer bir ifadeyle kentin düşük yoğunluklu çeper bölgelerine sağlanan toplu taşımacılıkta yolcu taşıma kapasitesinin büyük bir kısmı kullanılmadığından dolayı ulaşım maliyet etkin olmamaktadır. Benzer şekilde Acar (2007) da yerleşim yoğunluğunun azalmasıyla metro, hafif raylı sistem, otobüs gibi toplu taşıma türlerinin verimliliğinin düştüğünü, buna karşılık toplumsal maliyetin ise arttığını savunmaktadır.

Kentte mobilitayı kolaylaştıran ulaşım altyapısı ve toplu taşıma benzeri imkânların artması, mekânsal dokuda somut olarak gözlemlenebilmekte ve kentin merkezi ile çeperi arasındaki ilişkiyi kuvvetlendirmektedir. Ancak kent merkezine ulaşım süresinin uzaması ulaşım da bireysel çözümleri beraberinde getirmekte, toplu taşıma kullanıldığında daha fazla aktarma ile daha uzun mesafeler katedildiği için bireyler otomobile bağımlı hale gelmekte ve diğer yandan kimi zaman banliyölerden kent merkezine seyahatin şehirlerarası seyahatten daha uzun sürdüğüne de şahit olunmaktadır (Akbulut 2016). Bir başka husus, kentin çeperlerinde oluşan alt merkezlerin bireyleri kent merkezinden soyutlaması ve sosyal ayrışmanın ortaya çıkmasıdır (Akbulut 2016).

Literatürden bazı çalışmalar işyeri ve konut arasındaki mekânsal ilişkinin kent içi hareketliliğe yönelik tutumları açıklayan tek neden olamayacağını, sosyoekonomik faktörlerin de bireysel tercihleri etkilediğini ifade etmektedir (Lin vd. 2015). Özellikle gelir durumu iyileşen hanelerde otomobil sahipliği de artmakta olup, bu durum kentte bir noktadan başka bir noktaya ulaşım süresini kısaltmaktadır. Böylece hane bireyleri kentten uzaklaşmayı göze alarak -çoğunlukla otomobile bağımlı halde- çeperlerde yaşamayı tercih etmeye başlamaktadır. Bununla birlikte Schwanen vd. (2011) hane geliri ve eğitim seviyesi ile işyeri - konut arası gidiş geliş mesafesi arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğunu tespit etmişlerdir.

4.2 Sosyoekonomik Yapı Değişimi ve Kuşak Farklılıklarının İncelenmesi

Konut talebinin sosyoekonomik yapı değişiminden büyük ölçüde etkilendiği, özellikle nüfus artışı, gelir artışı ve azalan hanehalkı büyüklüğünün konut talebini artırdığı bilinmekte, bununla beraber kültürel değerler, farklı kuşakların toplumsal normları, bireylerin eğitimi ve medeni durumlarının da konut talebiyle anlamlı ilişki içerisinde olduğu görülmektedir (Lin vd. 2015).

Sosyal sınıf farklılıkları, konut seçimini büyük ölçüde etkilemekte olup, gelir düzeyi artıkça bireylerde kendi sosyal ve ekonomik statülerine uygun kişilerle birlikte yaşama isteği gelişmektedir. Bu isteğin kapsamını gerek lokasyon tercihi gerekse konutun yapısal karakteristikleri oluşturmaktadır. Sadıkoğlu (2010), kent mekânlarındaki bu değişimi yansıtan iki farklı yaşam biçimi olduğunu belirtmektedir. Tarif edilen ilk grupta ulaşım olanakları ve kentsel hizmetlerden yana avantajlı konumda olan ve bakım, onarım, güvenlik gibi tesis yönetimi hizmetlerine ve sınırlı sayıda kullanıcıya yönelik sosyal olanaklara sahip dikey korumalı - kapalı yerleşmeler; ikinci grupta ise kentin çeperlerine yakın konumda yer alan düşük yoğunluklu, çoğunlukla müstakil konutlardan oluşan ve sosyal imkânları yine kendi içinde karşılanan yatay korumalı - dışa kapalı yerleşmeler yer almaktadır (Sadıkoğlu 2010). Bu bağlamda yatay korumalı - dışa kapalı yerleşmelerin kentteki gürültü, trafik sıkışıklığı ve güvenliği gerekçe göstererek kent merkezinden uzaklaşan profil tarafından tercih edildiği ve kentsel yayılma üzerinde etkisinin olduğu anlaşılmaktadır.

Günümüz konut piyasasındaki yeni tasarımların büyük çoğunlukla Y ve Z kuşağının istemleri göz önüne alınarak yapıldığı görülmektedir. Y kuşağı yaşam tarzı odaklı tercihlere sahip, daha küçük konutlara lokasyondan dolayı daha yüksek paralar ödemeye razı, sık iş değiştiren, ihtiyaç için olduğu kadar eğlence odaklı alışveriş de yapan ve online alışverişi sıkça kullanan profile sahip iken (Logan 2014), mortgage gibi finansal yükümlülükler göz önüne alındığında Y kuşağı konut satın alarak aynı lokasyonda uzun süre kalmaktansa konut kiralamayı tercih etmekte, bu da işyeri ile ilgili daha esnek seçimler yapabilmelerini mümkün kılmaktadır (<http://www.rics.org> 2018h).

Logan'ın (2014) Y kuşağının konut talebini anlamaya yönelik yaptığı çalışmada % 76'lık kesimin müstakil konutlarda, % 18'lik kesimin apartman tipi konutlarda, % 6'lık kesimin ise müstakil sıra konutlarda yaşamayı tercih ettiği görülmektedir. Gluszak ve Marona (2011) kentsel yayılma sorununu müstakil konutlara olan talep ve yaşam tarzı değişikliğine bağlamışlardır. Yaptıkları araştırmada 35 yaşına kadar olan genç bireylerin kirada oturuyor iken ilk konutunu satın alarak ev sahibi olmayı tercih ettikleri; 36 - 45 yaş aralığındaki çocuklu bireylerin daha geniş konutlarda yaşama arzusu nedeniyle kent saçağında yaşamayı seçtikleri; 45 yaş ve üzeri bireylerin ise şehir merkezine dönüş eğiliminde oldukları saptanmıştır (Gluszak ve Marona 2011). Nitekim ESPON tarafından kentsel yayılmanın nedenlerine yönelik olarak yapılmış sınıflandırmada nüfus artışının yanı sıra azalan hanehalkı büyüklüğü ve yaşlanan nüfusun da göz önüne alındığı dikkati çekmektedir (Anonymous 2010a). Öte yandan konut piyasasına henüz girmeye başlayan, dijital dünya ile iç içe ve önceki kuşaklara göre daha sosyal olan Z kuşağının sıkça iş ve konut değiştireceği, sürekli hareket halinde olacağı, konut satın alırken veya kiralarırken - kriptolu paralarla ödeme yapmak veya gayrimenkulleri sanal gerçeklik gözlükleri kullanarak incelemek gibi- teknolojik yenilikleri ön planda tutacağı öngörülmektedir (Lane 2018). Konut taleplerinin ise Y kuşağı ile benzer olması beklenmekle beraber, Z kuşağının teknolojiyi ileri düzeyde kullanmalarının yaşama yeri tercihlerinde daha serbest davranmalarına neden olabileceği tahmin edilmektedir (Betancourt ve Komosa 2016).

Özetle sosyoekonomik sınıf farklılıkları ile Y ve Z kuşağının çağın gerekliliklerine göre değişen talepleri konut yer seçimi üzerinde etkili olmakta ve iletişim teknolojilerinin de ilerlemesiyle kent merkezine yakın olmanın önemi giderek ortadan kalkmaktadır. Konut piyasasının değişen talep yapısına göre değişim göstermesi, kent merkezleri talebi karşılayamadığında çeperlerde yeni konut arzı oluşturmakta ve kentin genişlemesi söz konusu olabilmektedir. Çeperlerde yer alan konutlara olan talebin kentlerin nüfus yoğunluğunu düşürmesine rağmen, gelecekte tercih edilecek olanın düşük yoğunluklu banliyöler değil, insanların kültürel aktivitelerini gerçekleştirdiği, çalıştığı, yaşadığı ve deneyimlediği kent merkezleri olacağı öngörülmektedir (Evans 2012).

4.3 Kent Merkezinin İtici Gücünün Etkisi

Yetersiz ve/veya yapısal - konumsal karakteristikler bakımından şehir merkezlerinde karşılanamayan konut stoku, hanehalklarının merkezden dışarıya doğru hareket etmesine neden olmakta ve bu durum ya kent merkezlerinin doygunluğa ulaşması ya da yanlış politikalar nedeniyle talebe yönelik konut üretiminin başarısızlığından kaynaklanmaktadır. Konut stokunun yetersiz olması veya barınmaya elverişli standartlarda olmaması, zorunlu nedenlerden dolayı hanehalklarına yeni yaşam mekânları sunulmasını beraberinde getirmektedir. Eğer kent merkezinde yeni yaşam mekânları için gerekli arsa stoku yoksa kentsel dönüşüm politikalarının bir arsa üretim aracı olarak kullanılabilmesi gibi çeperlerde yer alan ham arazinin arsaya dönüştürülmesi de zorunlu hale gelebilecektir.

Yapısal - konumsal karakteristikleri temel alan itme gücünün iki ana nedeni olduğunu ileri sürmek mümkün olup, bu nedenlerden ilkinin, kent merkezlerinin güvensiz ve karmaşık yapısı itibariyle daha sakin yerlerde yaşamayı üstün tutan hanehalklarının kentten uzaklaşma isteği olarak ifade etmek mümkündür. Kent merkezlerinde yer alan ancak fiziksel anlamda merkezden kopmuş çöküntü alanları, işlevini yitirmiş tarihi kent merkezleri ve kentin içindeki kullanım dışı kalmış sanayi ve liman yerleşimleri gibi güvensiz bölgeler suç oranını artırmakta ve yaşam kalitesini düşürmekte, haliyle sosyal statüsü artan hanehalklarını çeperlerdeki daha nitelikli konut alanlarına itebilmektedir (Işıkkaya ve Önel 2008, Aliefendioğlu ve Tanrıvermiş 2015). Benzer şekilde Cowell (2011) çalışmasında suç oranının artması ile hanehalklarının kentten uzaklaşmaları arasında bir ilişki olduğunu tespit etmiştir. Öte yandan kent içi seyahatleri ve işe gidiş gelişleri kolaylaştıran ulaşım teknolojileri çeperlere erişilebilirliği artırmakta ve bireylerin merkezden uzaklaşmaya yönelik çekincelerinin büyük ölçüde azalmasının kentin itici gücü olarak yorumlanması yerine çeperlerin çekici etkisi olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

İtme gücünün ikinci ana nedenini, yüksek gayrimenkul değerleri ve yüksek emlak vergileri itibariyle kent merkezinde yaşamının artan maliyetini karşılamayı tercih etmeyen hanehalklarının banliyölere yönelmesi olarak ifade etmek mümkündür. Bu

durumda kapsamın genişleyerek konut talebinin yanı sıra konut gereksinimini de içine aldığı anlaşılmakta, özellikle konut geliştirme maliyetindeki artışların satış fiyatlarına yansımaya rağmen hane gelirlerinde aynı oranda artış gerçekleşmemesinin konut gereksiniminin banliyölerden sağlanmasını teşvik edebileceği ortaya çıkmaktadır.

4.4 Piyasa Aksaklıkları ve Yerel Yönetimlerce Alınan Kararların Etkisi

Brueckner'a (2001a) göre üç temel piyasa aksaklığı (market failure) kentlerin aşırı mekânsal büyümesine yol açabilmektedir. Birinci aksaklık, ham arazi kentsel kullanıma dönüştürüldüğünde açık alanın toplumsal değerinin hesaba katılmamasından kaynaklanmakta olup, açık alanların soyut (gayri maddi) faydaları, arazi tarımsal kullanımda iken elde edilen gelirlere katkı sağlamadığından, arazi kentsel kullanıma dönüştürüldüğünde bu faydaların ortadan kalkması mali kayıp olarak görülmemektedir (Brueckner 2001a).

İkinci başarısızlık, çeperlerde yaşayan bireyler tarafından, işyeri - konut arası gidiş geliş sırasında yaratılan trafik tıkanıklıklarının sosyal maliyetinin farkına varılmamasından kaynaklanmaktadır. Brueckner'e (2001a) göre işyeri ve konut arası gidiş geliş süresinin artması, kentin ölçüsüzce yayıldığına göstergesi olup, bu kapsamda çeper ile merkez arası seyahatlerinde otoyolları kullanarak trafik tıkanıklığına neden olanlardan "tıkanıklık payı" adı altında bir bedel alınması ve bu sayede bireylerin kent içi seyahat giderlerinin hane giderleri içindeki payının artırılması önerisinde bulunmuştur. Ulaşım gideri artan hanehalklarının işyeri - konut mesafesini kısaltmak için işyerine yakın çevrede yaşamayı tercih etmeleri beklenen bir sonuç olarak görülmektedir.

Üçüncü piyasa aksaklığı ise, yeni geliştirilen arsalardan, teknik ve sosyal olanaklar için gerekli altyapıların maliyetine karşılık olarak, daha düşük oranlarda vergi alınmasından kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, kentsel gelişmenin maliyeti düşük görünmekte ve bu durum kentin yayılmasını teşvik etmektedir. Brueckner (2001a), altyapı maliyetinin karşılanmasına ilişkin finansman yönteminin değiştirilmesiyle plansız kentsel genişlemenin önlenebileceğinin mümkün olduğunu vurgulamaktadır.

4.5 Gayrimenkul Piyasasına Etkisi

Kentsel yayılma alanlarının mekânsal dinamiklerinin kent merkezinden farklı olması, bu alanlardaki gayrimenkul piyasasının özel olarak ele alınmasını gerektirmekte; konut talebinin kent makroformuna etkisi incelenirken piyasa güçlerinin ortaya konulması önem taşımaktadır. Bu kapsamda kentsel yayılma alanlarının gayrimenkul piyasası üzerindeki olası etkilerine de değinilmiş olup, kent merkezinden farklılaştıkları yönler aşağıda özet olarak yer verilmiştir.

- Gayrimenkul ekonomisinin en temel özelliklerinden biri toplam arazi miktarının sabit olması olarak bilinmekle beraber, talep koşullarına ve miktarına göre artırılıp azaltılamayan arazi arzı, yalnızca imar planları dahilinde arazi kullanım dokusunun değişime uğramasıyla gerçekleşebilmektedir (McKenzie ve Betts 2006). Ancak arazi kullanımının yoğunluğundaki herhangi bir değişikliğe verilen piyasa tepkisi zaman isteyen bir süreçtir ve piyasada konuta olan talep artış eğilimi gösterdiğinde talebe konu proje ile ilgili uygun arazi temini, yasal ve finansal koşulların yerine getirilmesi gibi hususlar arzın gerçekleşmesinde gecikmelere sebebiyet vermektedir. Ham arazinin arsaya dönüşüm sürecinde yaşanan gecikmeler nedeniyle kentsel yayılma alanlarında konut piyasasının talep yönlü tepkilere cevap vermesinin zaman alabildiğini (Mayer ve Somerville 2000) ve kent merkezindeki gayrimenkul piyasasının görece daha oturmuş bir piyasa olduğunu öne sürmek mümkün olacaktır.

- Kentsel yayılma alanlarında gelecek yıllarda beklenen değerlerin neden olduğu spekülasyon düşük yoğunlukla büyüyen kent gelişiminin arkasındaki itici güç olarak görülmekte ve kentte mevcut arsalar için spekülasyon bir piyasanın oluşması yeterince arsa arzı olmamasına bağlanmaktadır. Konut piyasasında arzın artırılması, fiyatların dengede tutulması için uygulanan politikalardan biri olarak görülmekle beraber (Lang ve Hornburg 1997), kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik uygulanan büyüme yönetimi stratejisiyle düşük kentsel yoğunluk teşvik edilmekte ve arsa arzının büyük ölçüde kısıtlanmasının gayrimenkul değerlerini artırarak ciddi olumsuz etkilere yol açabileceği savunulmaktadır (Carruthers 2002).

- Kentsel yayılma alanlarında arsa büyüklüklerinin kent merkezine kıyasla optimum boyutların üzerinde olduğu yaygın olarak bilinmekte olup, Clawson'a (1962) göre kentsel kullanım söz konusu olduğunda arsa yüzölçümü arttıkça değer daha düşük olmakta ve arsa değerinin maksimize edilmesi için ifraz yapılması zorunlu olmaktadır. Bu nedenle yayılma alanlarındaki geniş arsalar aslında halen düşük yoğunluklu kırsal karakterin etkisi altında kaldığını göstermektedir.

- Kent merkezlerinde alım satım sıklığının, diğer bir ifadeyle mobilitenin fazla olması, gayrimenkullerin likiditesinin yüksek olmasını sağlamakta ve sermayeye daha hızlı kazandırılabilmesini mümkün kılmaktadır. Kentsel yayılma alanlarında ise piyasa güçlerinin dinamik olması alıcılar tarafından risk olarak görülmekte; elden çıkarma süresi görece daha uzun bir dönemi kapsamaktadır.

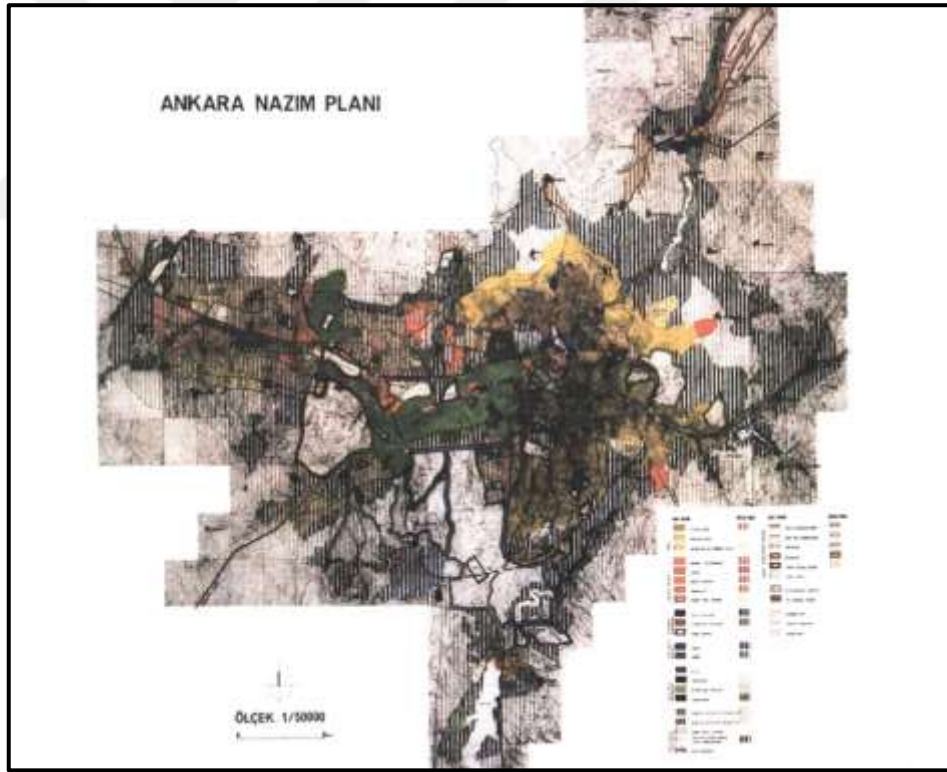
5. KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN ALACAATLI - YAŞAMKENT MAHALLELERİNDE İNCELENMESİ

5.1 Alana İlişkin Planlama Süreci ve Konut Arzının Şekillenmesi

Kentsel alanlarda konut arzı, sermayenin kentlere kaymasına bağlı olarak gelişen ekonomik dönüşüm süreçlerinden etkilenmektedir. Özellikle 1980 yılı sonrasında devletlerin dışa açık büyüme modelini benimsemesiyle kent mekânı karlı hale gelmeye, bireylerin taleplerini yatırım fırsatına dönüştürmeye başlamıştır (Özkan-Töre ve Kozaman-Som 2009). Nitekim fiyat oluşumunun arz ve talebin karşılıklı etkileşimine bağlı olduğu gayrimenkul piyasalarında, hanehalklarının beklentileri arzı etkileyen önemli parametrelerden biri haline gelmekte ve bu küresel trende Türkiye'nin ayak uydurması ise 1990'lı yıllara denk düşmektedir. 1990'lı yıllardan itibaren artık kentlerde özel sektör eliyle konut arzı başlamış ve hedef kitlesi sosyoekonomik statüsü yüksek bireyler olan, prestij simgesine dönüşmüş korunaklı konut alanları İstanbul ve Ankara'da türemeye başlamıştır (Şanlı 2008). Bireysel taleplere cevap veren bu konut alanları barınmanın ötesinde bir yaşam tarzı sunmakta ve bu nitelikleriyle de pazarlandıkları görülmektedir (Özkan-Töre ve Kozaman-Som 2009). Bu dönemle birlikte "sosyoekonomik statünün" konut talebini etkileyen faktörler arasından sıyrılarak ön plana çıkmaya başladığı ve konut arzının da bu grubun istemlerine yönelik değişerek barınmanın ötesinde imkânlar sunmayı hedeflediği anlaşılmaktadır. Bu yeni kent deneyiminin sunulmasına yönelik kentsel arazinin, büyük oranda çeperlere yakın bölgelerden sağlandığını ileri sürmek ve bu anlamda kentsel yayılma alanlarındaki konut piyasasının neoliberal politikalarla doğrudan ilişki içerisinde olduğu sonucuna varmak mümkün görünmektedir.

Eskişehir Yolu'nun güneybatı tarafında konumlu Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallerindeki konut yerleşimlerini kapsayan araştırma alanı Çankaya İlçesi sınırlarında olup, 1.895,00 hektarı Alacaatlı Mahallesi, 529,00 hektarı Yaşamkent Mahallesi'nden oluşmak üzere toplam 2.424,00 hektar büyüklüğe sahiptir. Alacaatlı Mahallesi'nin nüfusu 25.603 kişi, toplam hane sayısı 8.401 ve Yaşamkent Mahallesi'nin nüfusu 20.796 kişi, toplam hane sayısı ise 7.148'dir. Alanın mekânsal gelişim sürecinin anlaşılabilmesi için Ankara İli'nin planlama tarihçesi ile alanına yönelik üst ölçek plan kararlarının incelenmesi önem

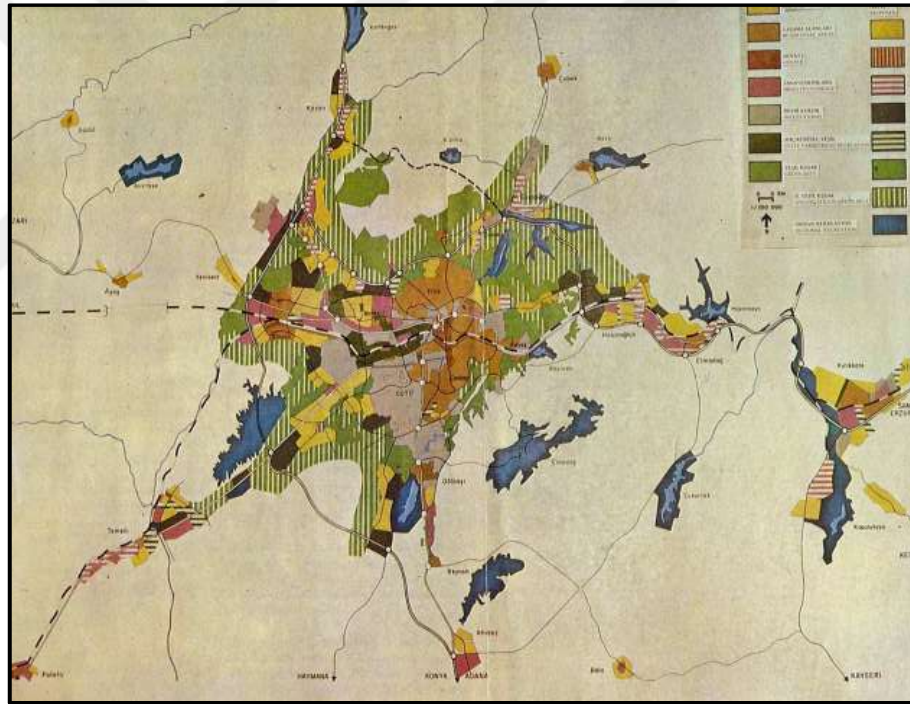
taşıdığından, bölgenin öncelikle Ankara'nın 1970'li yıllarda batı çeperlerinde kooperatif eliyle başlayan kent gelişiminden etkilendiğini belirtmek gerekmektedir (Gültekin 2015). Ancak bölgenin makroformunu tayin eden en önemli plan, 24.02.1982 tarihinde onaylanan 1/50.000 ölçekli 1990 Nazım Planı olup (Şekil 5.1), söz konusu plan, kent gelişimini ulaşım eksenleri üzerinden batıya yönlendirmiş, diğer bir ifadeyle çanağın dışına çıkarmış; aynı zamanda kentin kuzey - güney doğrultusunda gelişmesine önem veren Jansen Planı ile, başarısız nüfus öngörüsü nedeniyle kentin dolaylı olarak kuzey - güney doğrultusunda gelişimine katkı sağlayan Yücel - Uybadin Planı'nın neden olduğu sağlıklı kent gelişiminin üstesinden gelmeye çalışmıştır (Anonim 2006, Kamacı 2009, Yıldırım 2015). Bu plan kapsamında güneybatı koridorunda öngörülen kamu kurumları ile ODTÜ ve Bilkent gibi üniversite kampüsleri bölgedeki mevcut gayrimenkul piyasasının oluşumunu sağlamıştır.



Şekil 5.1 1/50.000 ölçekli 1990 Ankara Nazım Planı (Anonim 2006)

Ankara İli planlama tarihçesinde önemli yer tutan bir diğer plan, 1986 yılında 2015 yılı hedef alınarak hazırlanmış 1/100.000 ölçekli 2015 Ankara Yapısal Planı'dır. Bu planda kentin makroformuna etki eden ulaşım, yer seçimi, arsa fiyatları gibi süreçler ele alınmış

ve batı koridoru, kentin desantralize edileceği temel aks olarak belirlenmiştir (Kamacı 2009). Ancak kentin ana çanağında sıkışan konut alanlarının 1990 yılı sonrasında desantralize olma eğiliminde “otomobil sahipliğindeki artışın” da payının da bulunduğu dikkate alındığında (Anonim 2017), araştırma alanının yakın çevresindeki Çayyolu ve Beytepe Bölgesi’nde parçacı planlarla oluşturulan konut alanlarının söz konusu plan ile öngörülen konut - işyeri dengesini bozduğu, planda tanımlanan akslar üzerindeki aralarda spekülasyon hareketlenmelerinin oluşum gösterdiği ve kentin yayılma sürecine girdiğinin konu edilmeye başlandığını söylemek mümkündür (Şekil 5.2) (Anonim 2006). Bu anlamda kentin çepere doğru yayılmaksızın, düzenli ve kontrollü gelişimini sağlamaya yönelik ilkelerle kurgulanmaları gereken planların, spekülasyonların yönlendirmeleriyle gelişen kent mekânında işlevsiz kaldıklarına şahit olunmuştur.

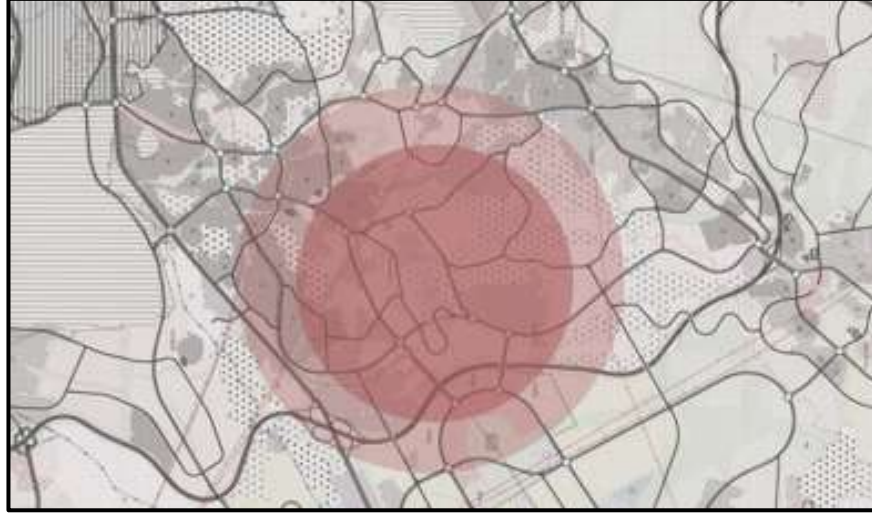


Şekil 5.2 1/100.000 ölçekli 2015 Yapısal Plan şeması (Anonim 2006)

1990 Nazım Planı'nın işlevini yitirmesiyle hazırlanan Ankara 2025 Nazım İmar Planı onaylanmamış olsa da, araştırma alanını etkileyen önemli politikalar barındırması nedeniyle değinmek gerekmektedir. Ankara 2025 Nazım İmar Planı'nda dengesiz kent gelişiminin engellenmesi amacıyla konut ve sanayi alanlarının dağıtıldığı görülmekte ve yine güneybatı koridorunun gelişiminin desteklendiği anlaşılmaktadır (Kamacı 2009). Bu

plan çalışması sonrasında parçacı çözüm önerileriyle, 18.06.2001 tarihinde Güneybatı Ankara Gelişme Aksı'nda 1/50.000 ölçekli Ankara 1990 Nazım Planı Kısmi Revizyonu, 24.02.2004 tarihinde ise 1/50.000 ölçekli Güneybatı Ankara Metropolitan İmar Planı yapıldığı tespit edilmiştir. Ancak 1/50.000 ölçekli Güneybatı Ankara Metropolitan İmar Planı'nın parçacı olduğu ve abartılı bir alanı yerleşime açtığı öne sürülerek Danıştay 6. Dairesi'nin 19.09.2006 gün ve E: 2005/875 sayılı kararı ile yürütmesi durdurulmuştur (Anonim 2006). 1/25.000, 1/50.000 ve 1/100.000 ölçekli planların yapım yetkisinin mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na bağlanması nedeniyle Ankara Büyükşehir Belediyesi 2001 yılında Alacaatlı Dodurga Bölgesi'ni kapsayan 1/5.000 ölçekli nazım imar planı hazırlamış olup, plan kapsamında bölge için kentin orta ve orta - üst gelir grubuna yönelik 50 kişi/ha yoğunluklu konut alanları önerildiği görülmektedir. Ancak söz konusu planın da mahkeme kararıyla iptal edildiği ve bölgenin planlı gelişimine yönelik girişimlerin başarılı olamadığı anlaşılmaktadır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 16.02.2007 gün ve 525 sayılı kararı ile onaylanan, parçacı planlardan kurtulma ve bütünleşik - derişik bir kent makroformu oluşturma amacı taşıyan 1/25.000 ölçekli 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı hâlihazır durumda bölgede geçerli üst ölçek mekânsal planlardan biridir. 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı ile araştırma konusu alana yönelik kentsel nitelik gösteren bölgelerin nüfus değerleri korunurken, parçacı mevzii planların nüfus öngörülerinin düşürüldüğü görülmektedir (Kamacı 2009). Plan kapsamında araştırma alanının Güneybatı Planlama Bölgesi dahilinde ele alındığı görülmekte olup, planda söz konusu bölgeye yönelik "Eskişehir Yolu temel gelişme ve çekim unsuru olarak, kentin güneybatı koridoruna yönlmesi biçimindeki eğilim ve spekülasyonlar ile, 1980'li yılların sonundan bu yana, kentin en yoğun planlama çalışmalarına konu olmuş bölgesini ifade etmektedir" (Anonim 2006) tanımının kullanıldığı dikkati çekmektedir. Planda Güneybatı Planlama Bölgesi'nin bir yandan otoyol içinde gelişmesini sürdürürken, diğer yandan Eskişehir Yolu üzerinde şeritsel yayılma eğilimi gösterdiği göze çarpmakta, planın açıklama raporunda ise Yaşamkent'in kentsel yerleşik alan, Alacaatlı'nın kentsel gelişme alanı olarak değerlendirildiği görülmektedir (Şekil 5.3).



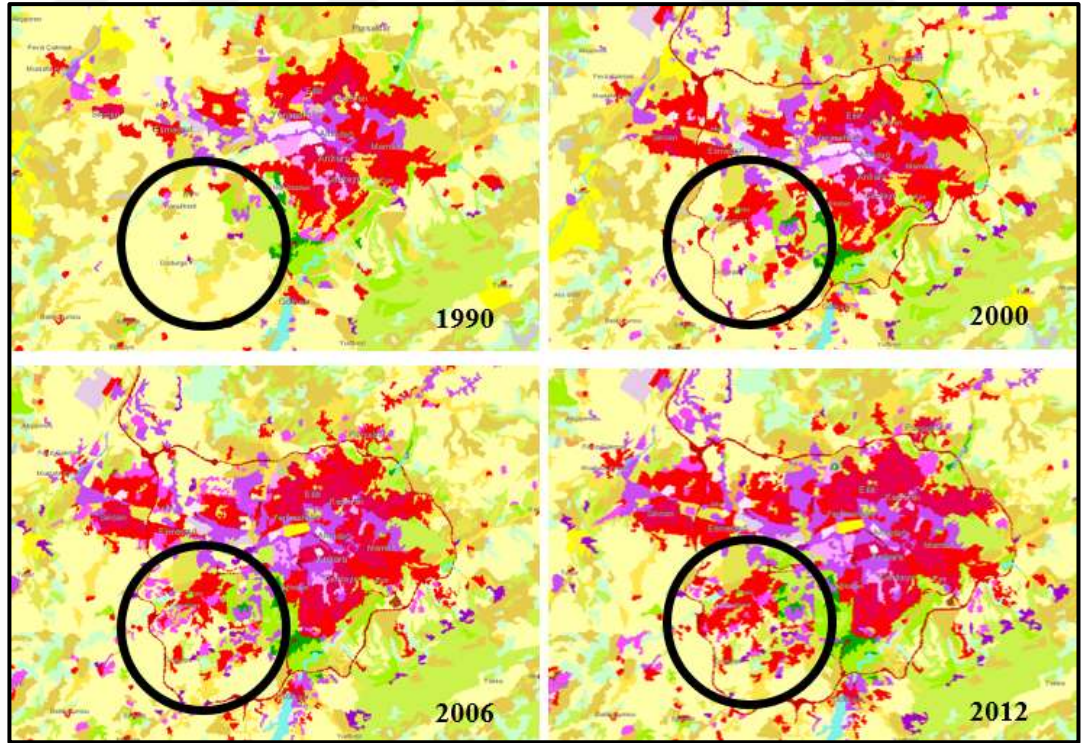
Şekil 5.3 Araştırma alanının 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı üzerinde şematik gösterimi (Anonim 2006)

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin 13.01.2017 gün ve 116 sayılı kararı ile onaylanan 1/100.000 ölçekli 2038 Ankara Çevre Düzeni Planı'nda araştırma alanına yönelik birtakım üst ölçek kararlar alındığı görülmektedir. Bu kapsamda Ankara Çevre Otoyolu dışında önemli koridorlar çevresi boyunca gelişen alanlarda kentsel yayılmayı engellemeye yönelik karışık kullanım kararlarının verilmesi, bütünleşik kent makroformunun oluşturulması ve raylı sistem hatları ile desteklenmesi önerilmiştir. Halihazırda işlemekte olan Kızılay - Koru metro hattına eklenerek Tuluntaş Mevkii'ne bağlanması planlanan, Koru, Yaşamkent, Alacaatlı, Dodurga, Güneykent, Tuluntaş ve Havaalanı olmak üzere yedi durak ve 18,38 km'den oluşan Koru - Tuluntaş Hattı da bu doğrultuda önerilen hatlardan birini oluşturmaktadır. Ayrıca planlama bölgelerinde nüfus, işgücü ve istihdam dengeleri gözetilerek konut alanlarının saçılmasını önleyecek projeler geliştirilmesiyle kent makroformunun korunmasının sağlanacak olması bu kapsamda alınan bir diğer önemli karar olarak görülmektedir.

Yukarıda özetlenen planlama sürecinden de okunabileceği gibi Ankara İli'nde 1982 yılında onaylanan 1990 Nazım Planı'ndan bu yana makroform batıya ve güneybatıya yönelmekte ve Eskişehir Yolu üzerinde şeritsel ticari gelişim, iç kısımlarında ise kentsel hizmetlerin sağlanmasında en maliyetli kentsel yayılma formu olan sıçramalı konut gelişimi gözlenmektedir (Şekil 5.4) (Çizelge 5.1).

Çizelge 5.1 Ankara kent makroformunu belirleyen üst ölçek planlar (Anonim 2006)

Plan Adı	Onay Yılı	Makroform Yönelimi
Lörcher Planı	1925	Güney aksına (Yenişehir) sıçrama, Ankara Garı çevresinde yeni ticaret merkezi oluşumu.
Jansen Planı	1932	Yenişehir gelişimi korunuyor. Doğu (Cebeci), Batı (Tandoğan) işçi mahalleleri bahçekent/güzelkent gelişimi.
Yücel-Uybadin Planı	1957	Kompakt bir gelişim. Kaçak yapılaşma alanlarında düzenli konut olarak yoğunlaşma, Etimesgut, Keçiören, Yıldız ve Yenimahalle yönlerine büyüme.
1990 Nazım Planı (1970-75)	1982	Batı Koridoru desantralizasyon stratejisi, Batıkent, Eryaman, Sincan yönlerine büyüme, “koruma” iş - iskân ilişkisi kurma, koridor gelişimi, yeşil kuşak öngörüsü.
2015 Yapısal Plan Şeması (1985)	Onaysız	Elmadağ - Kırıkkale, Kazan, Temelli Ağiboz odaklarına “ana çanak” dışına yeşil kamalarla desantralizasyon, koridorlar boyunca işinsal gelişme öngörüsü, çevre yolu tanımlama.
2025 Planlama Çalışması	Onaysız	Mücadir alan sınır içinde konut gelişme eğilimlerini yönlendirme çabası, güneybatı koridoruna genişleme yayılma.
2023 Başkent Ankara	2007	Parçacı planlardan kurtulma ve bütünleşik - derişik bir kent makroformu oluşturma, kent makroformunun işinsal ve yeşil kamalar doğrultusunda gelişimi, karışık kullanımlar ile koridor gelişimi.



Şekil 5.4 Araştırma alanının 1990 - 2012 yılları arası arazi kullanım değişimi (<https://land.copernicus.eu> 2018g)

İlk etapta düşük yoğunlukla planlanmış araştırma alanında, zaman içinde bireysel talepler doğrultusunda parsel bazında plan tadilatlarıyla yoğunluğun artırıldığı görülmeye başlanmış olup, Alacaatlı Mahallesi'nde 105 adet dolayında, Yaşamkent Mahallesi'nde ise 40 adet dolayında parsel ile ilişkin plan işleminin iptaline yönelik dava açıldığı tespit edilmiştir (Anonim 2018c). Bölgedeki konut arzı planlama süreci ile birlikte değerlendirildiğinde, öncelikle emsal artışı talep edilen müstakil konut arsalarındaki parsel bazlı plan tadilatlarının bir sonucu olarak homojen bir konut piyasasının olmadığı göze çarpmaktadır. Geçmişte düşük katlı ve düşük yoğunluklu olarak geliştirilen konut projelerinin günümüzde yerini parsel bazında yapılan plan değişikliklerine bağlı olarak yüksek katlı ve yüksek yoğunluklu konut projelerine bırakması, iki komşu parselden birinde villa tipinde konutlar bulunurken, diğer parsel üzerinde çok katlı, hatta karma kullanımlı bir konut projesinin yer alabilmesi ile sonuçlanmaktadır. Bu bağlamda gerek arz edilme süresi gerekse sermayeye dönüşme potansiyeli farklı iki konut dokusunun aynı finansal koşullara tabi olması bölgedeki konut piyasasının dengeye oturmasını zorlaştırmaktadır.

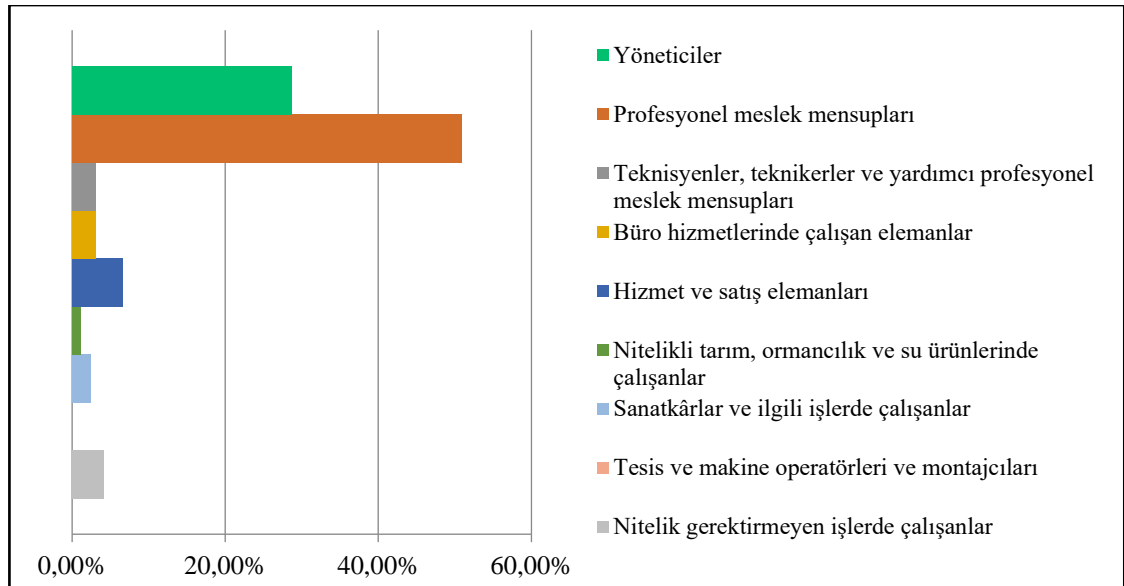
5.2 Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

5.2.1 Hanehalkı anket sonuçlarının değerlendirilmesi

Araştırmada kentsel yayılma alanlarındaki konut talebi Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri özelinde ele alınmış olup, ekte yer alan anket sonuçlarının değerlendirilmesi sonucunda kentsel yayılmanın konut talebi ile ilişkisinin çözümlenmesi hedeflenmektedir (EK 1). Bu kapsamda, araştırmaya katılanların sosyoekonomik statüsü, kentsel yayılma kavramına yönelik algısı, yaşadıkları bölgeyi tercih etme nedenleri, işyeri - konut arası gidiş gelişleri, yaşadıkları bölge ile ilgili sorunlar, şehir merkezinden uzaklaşmak isteme nedenleri ve tüketim mekânlarına yönelik 43 sorudan oluşan anket formu uygulanmıştır. Anket yanıtlarının tamamı bu bölümde nicel olarak değerlendirilirken, yanıtlardan bir kısmı kurulan hedonik modelde değişken olarak kullanılmıştır.

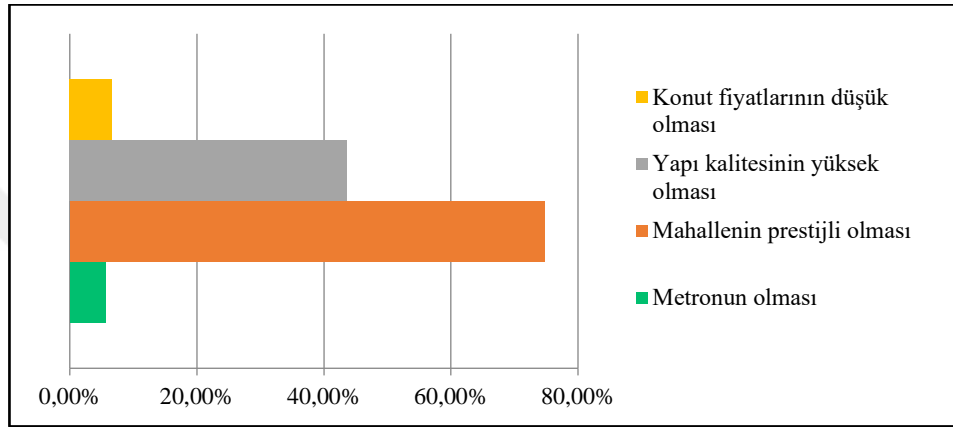
Uygulanan anket sonucuna göre ağırlıklı olarak (% 34,98) orta yaş grubunun (30-39 yaş arası) söz konusu bölgede oturmayı tercih ettiği, ikinci sırada % 23,10 oranla 40-49 yaş

aralığında bireylerin tercih bölgesinin Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri olduğu, bu grubu % 21,45 oranla 20-29 yaş aralığında bireylerin, % 14,19 oranla 50-59 yaş aralığında bireylerin, % 6,27 oranla ise 60 yaş ve üzeri bireylerin izlediği görülmektedir. Anket uygulanan hanehalklarının eğitim durumuna bakıldığında hane bireylerinin % 58,75'inin lisans mezunu olduğu, bu oranı % 32,67 oranla lisansüstü mezunlarının, % 8,25 oranla lise mezunlarının ve % 0,33 oranla ortaokul mezunlarının takip ettiği görülmektedir. Hanelerin toplam geliri incelendiğinde, % 25,41 ile 8.001 - 12.000 Türk Lirası (TL) arası geliri olan grup ilk sırayı alırken, bu grubu % 22,44 ile 4.001 - 8.000 TL arası, % 19,80 ile 12.001 - 16.000 TL arası, % 14,52 ile 16.001 - 20.000 TL arası, % 13,86 ile 20.001 TL ve üzeri ve % 3,96 ile 0 - 4.000 TL arası geliri olan gruplar izlemektedir. Anket uygulanan hanehalklarının tabi oldukları meslek grupları incelendiğinde ise profesyonel meslek mensuplarının (% 50,87) bölgede sayıca ağırlıkta olduğu, bu grubu sırasıyla % 28,72 oranla yöneticilerin, % 6,57 oranla hizmet ve satış elemanlarının, % 4,15 oranla nitelik gerektirmeyen işlerde çalışanların, % 3,11 oranla teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensuplarının, yine % 3,11 oranla büro hizmetlerinde çalışan elemanların, % 2,42 oranla sanatkarlar ve ilgili işlerde çalışanların ve % 1,04 oranla nitelikli tarım, ormancılık ve su ürünlerinde çalışanların izlediği görülmektedir (Şekil 5.5). Katılımcılar arasında % 67,99 oranla evli bireylerin çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir.



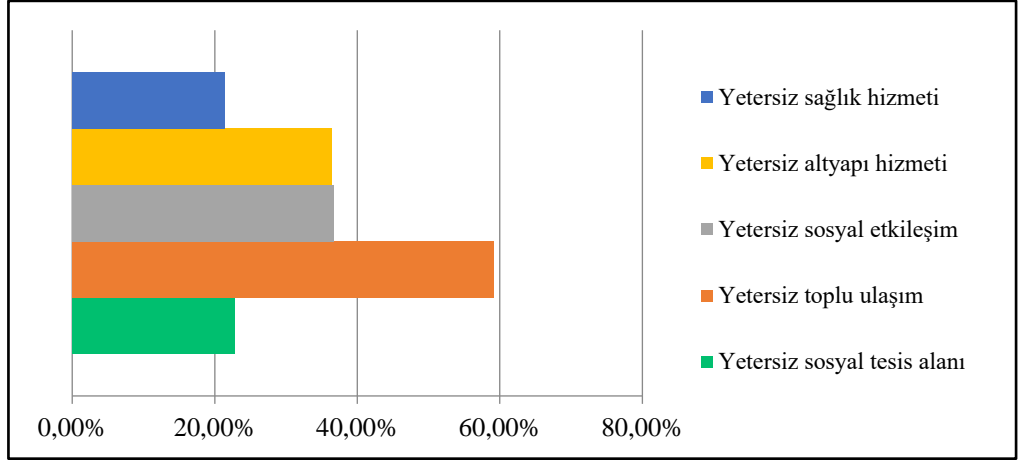
Şekil 5.5 Anket uygulanan hanehalklarının meslek grupları

Hane bireylerinin yaşadıkları mahalle seçme nedenlerini anlamaya yönelik sorulan çoktan seçmeli soruya karşılık, yanıtlayanların % 74,67'si mahallenin prestijli olması, % 43,67'si yapı kalitesinin yüksek olması, % 6,67'si konut fiyatlarının düşük olması ve % 5,67'si metronun olmasını tercihlerinde belirleyici olarak ifade etmiştir (Şekil 5.6). Bu soruya verilen yanıtlar esasen hanehalklarının çalışma alanını teşkil eden mahallelerde yaşama tercihinin sosyoekonomik, kültürel veya lokasyon ile ilişkili nedenlerden ziyade semtin prestijli oluşu doğrultusunda geliştiğini ortaya koymaktadır.



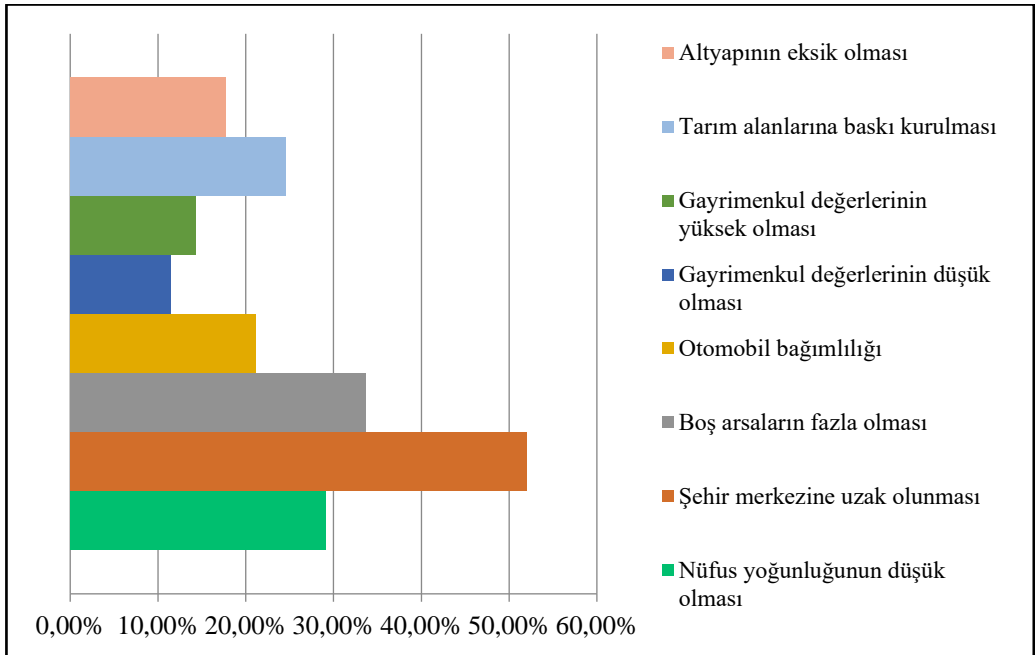
Şekil 5.6 Hanehalklarının Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerini seçme nedenleri

Araştırma alanında hanehalklarının sıklıkla karşılaştıkları sorunlar tespit edilmeye çalışılmıştır. Bölgede ikamet edenlerin başlıca sorununun yetersiz toplu ulaşım (% 59,18), yetersiz sosyal etkileşim (% 36,73) yetersiz altyapı hizmeti (% 36,39), yetersiz sosyal tesis alan (% 22,79) ve yetersiz sağlık hizmeti (% 21,43) olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.7). Toplu ulaşım konut yer seçiminde etkili bir faktör olmasına karşın, kentsel yayılma alanlarına hizmet sunma maliyetinin fazla olması ve bu alanların yönetimine özel önem verilmemesi, toplu ulaşım hizmetinin yetersiz olması ile sonuçlanmakta ve bu durumun hane bireylerini bireysel araç kullanımına yönelttiğini söylemek mümkün olmaktadır. Araştırma alanında hanehalklarının yetersiz sosyal etkileşim sorununun farkında oldukları görülmekle birlikte, bireyselci yaşam tarzının karşılıklı iletişim kurulmasını ve dayanışmayı güçleştirdiği anlaşılmaktadır.



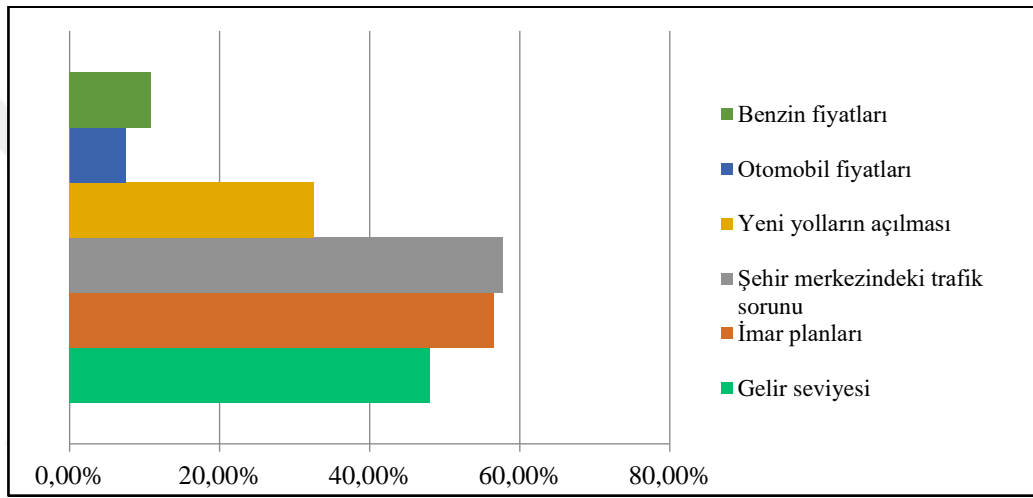
Şekil 5.7 Araştırma alanında hanehalklarının sıkça karşılaştıkları sorunlar

Kentsel yayılma algısının ölçülmesine yönelik olarak katılımcılara kentsel yayılma kavramını daha önce duyup duymadıkları sorulduğunda % 58,09'luk kesimin soruyu evet olarak cevaplandığı; "evet" cevabını verenlere yöneltilen kentsel yayılmayı tanımlayan faktörlerin neler olduğu sorusuna ise % 52,00 oranında şehir merkezine uzak olunması seçeneğinin işaretlendiği tespit edilmiştir. Boş arsaların fazla olması (% 33,71) ve nüfus yoğunluğunun düşük olması (% 29,14) ise kentsel yayılmayı tanımlayan diğer faktörler olarak sayılmaktadır (Şekil 5.8).



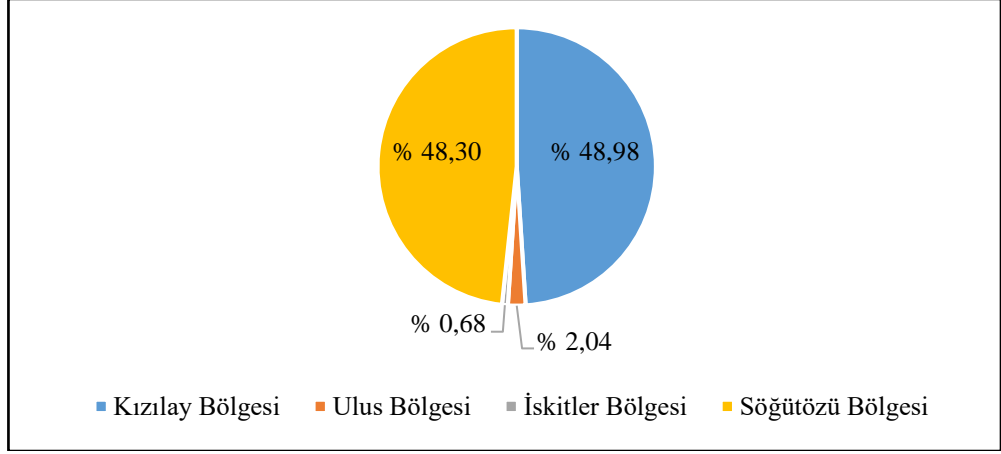
Şekil 5.8 Hanehalklarının kentsel yayılma algısı

Anket sonuçlarına göre hanehalkları kent merkezindeki trafik sorununu (% 57,71) kentsel yayılmayı etkileyen birincil faktör olarak görmektedir. Öne çıkan diğer yanıtlar ise imar planlarında yaşanan değişiklikler (% 56,57), gelir seviyesi (% 48,00) ve yeni yolların açılması (% 32,57) olarak tespit edilmiştir (Şekil 5.9). Araştırma alanındaki hanehalklarının % 57,53'ü yaşadıkları mahallenin kentsel yayılma alanı içerisinde kaldığının farkında olmasına rağmen, % 36,58'i kentsel yayılmayı tehdit olarak görüp görmedikleri sorulduğunda fikri olmadığını belirtmiş, % 35,91'i ise kentsel yayılmayı tehdit olarak gördüğünü beyan etmiştir.



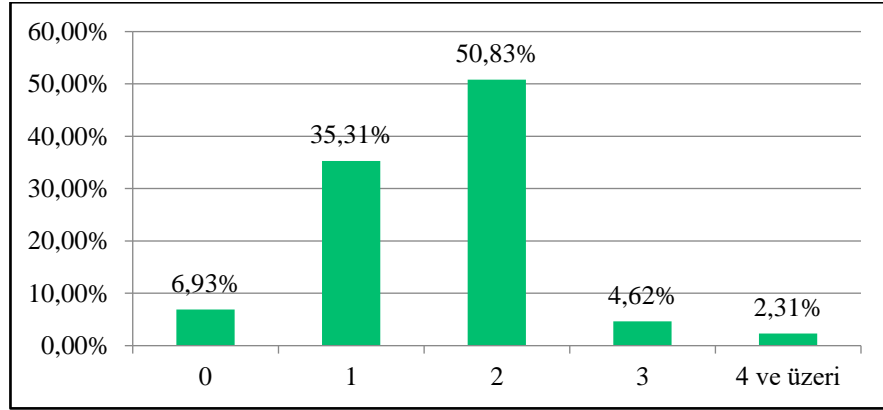
Şekil 5.9 Hanehalklarına göre kentsel yayılmayı etkileyen faktörler

Katılımcıların kent merkezi algısının ölçülmesine yönelik, 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı merkez planlama bölgesinde MİA alanı olarak tanımlanmış Kızılay, Ulus, İskitler ve Söğütözü Bölgelerinden hangisinin Ankara İli'nin odağı olduğu sorusu yöneltmiş olup, hanehalklarının % 48,98'i Kızılay Bölgesi'ni Ankara İli'nin odağı olarak görürken, % 48,30'unun Söğütözü Bölgesi'ni odak olarak gördüğü tespit edilmiştir (Şekil 5.10). Bu bağlamda Ankara İli'nde merkez algısının da değişmeye başladığı, özellikle kamu kurumları, üniversiteler ve Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nin etkisiyle nitelikli iş merkezlerinin Kızılay Bölgesi'nden Söğütözü Bölgesi'ne kaydığı anlaşılmaktadır.



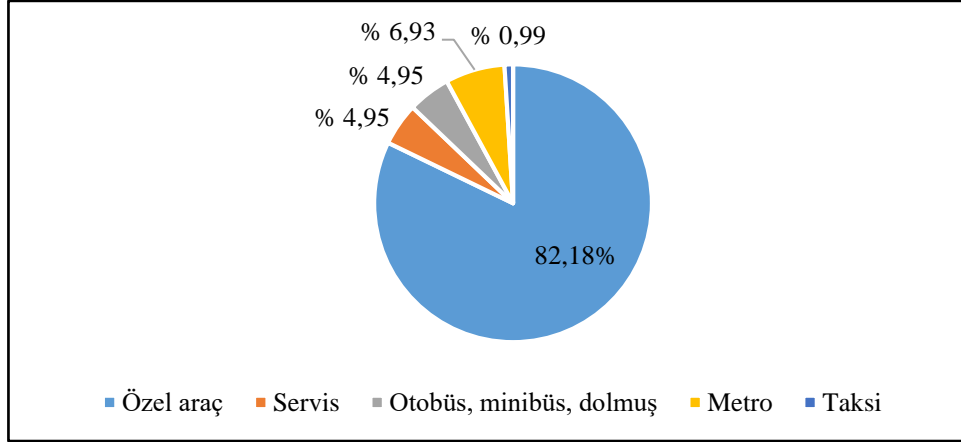
Şekil 5.10 Hanehalklarına göre Ankara İl'i'nin odak algısı

Otomobil sahipliğine bakıldığında çoğunlukla hane başına 2 (% 50,83) veya 1 (% 35,31) araç düştüğü, hanelerden % 6,93'ünde ise otomobil bulunmadığı tespit edilmiştir (Şekil 5.11). Araştırma alanında 1,89 kişiye bir otomobil düştüğü tespit edilmiş olup, Ankara İl'i genelinde 2017 yılı Aralık ayı verilerine göre bu oranın 3,90 olduğu görülmekte ve alandaki araç sahipliğinin Ankara İl'i genelinin iki katından fazla olarak gerçekleştiğini söylemek mümkün olmaktadır (Anonim 2018b).



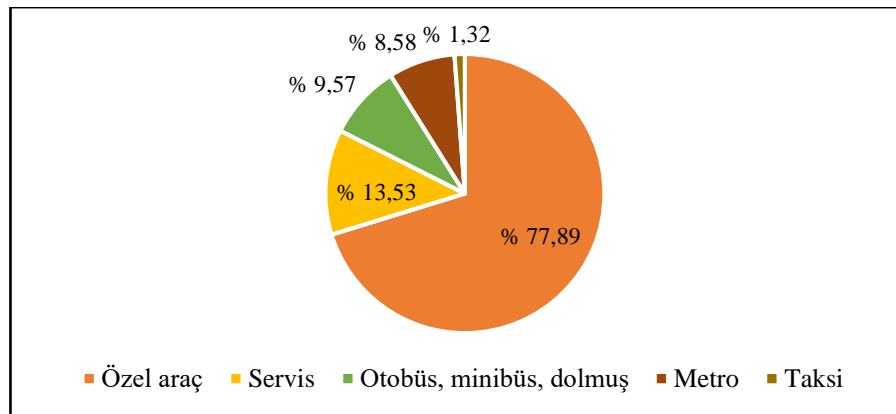
Şekil 5.11 Hanelerin toplam otomobil sayıları

Şehir merkezine uzak mesafede ikamet eden söz konusu kesim için kent içi seyahatlerde özel araçla ulaşım önem kazanmaktadır. Bölgede entegre toplu taşıma hizmetinin yetersizliği hane bireyleri tarafından da bildirilmekle beraber, bu durumun şehir merkezine erişimde en çok tercih edilen ulaşım aracının özel araç (% 82,18) olmasına neden olduğu ileri sürülebilir (Şekil 5.12).



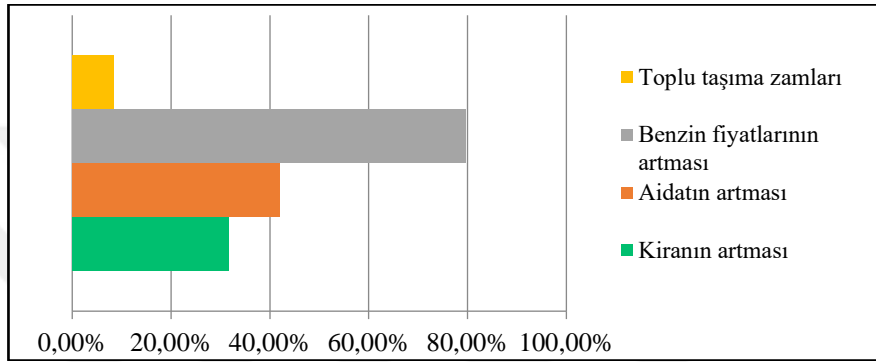
Şekil 5.12 Hanehalklarının şehir içi seyahatlerinde en sık kullandıkları araçlar

Kent makroformunun izlenmesi söz konusu olduğunda kent içi hareketliliği büyük ölçüde oluşturan işyeri - konut arası gidiş gelişler önemli bir göstere olmaktadır. Bu bağlamda bölgede işyeri - konut ilişkisinin araştırılmasına yönelik sorular da yöneltilmiş olup, hanehalklarının işyeri - konut arası gidiş gelişlerinin % 77,89 oranında özel araçları ile yaptıkları anlaşılmaktadır (Şekil 5.13). Hanehalklarının konut ve işyeri arası mesafelerinin 26,00 km ve üzeri olduğu dikkate alındığında, kişilerin işyerlerine gidişlerin yaklaşık 21 - 30 dakika aralığında sürdüğü, dönüşte ise bu sürenin artarak 31 - 40 dakika aralığına çıktığı görülmektedir. Hane bireylerinin işyerleri ile yaşadıkları konut arasında günlük katettikleri mesafenin oldukça fazla olması, konut talebinde semt prestijinin lokasyona kıyasla görece ön plana çıktığını ortaya koymaktadır.



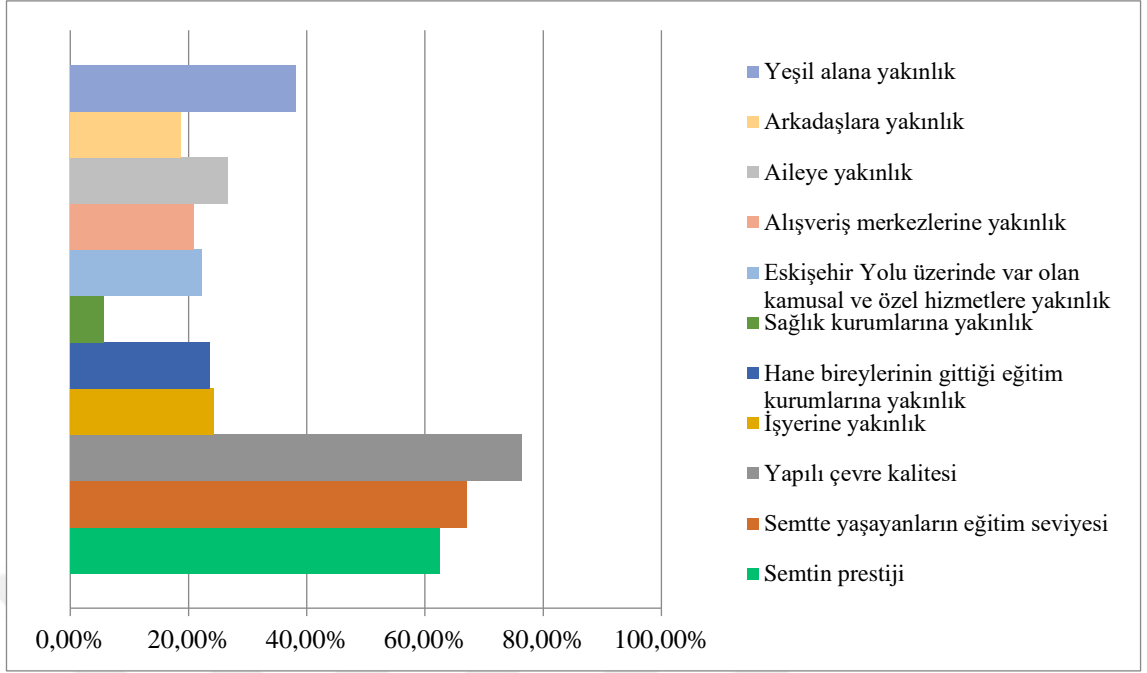
Şekil 5.13 Hanehalklarının işyeri - konut arası gidiş gelişlerinde en sık kullandıkları araçlar

Araştırma alanında ikamet eden hanelerin giderlerini en çok etkileyen harcama alanlarının sırasıyla; benzin fiyatlarının artması (% 79,67), aidatlara verilen tutarın artması (% 42,00), kiranın artması (% 31,67) ve toplu taşıma ücretlerinin artması (% 8,33) olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5.14). Otomobil sahipliğinin yüksek oranda olmasının bir sonucu olarak benzin fiyatlarının artması hane bireylerine ekonomik anlamda yük getirmekle beraber, benzin fiyatlarının artmasıyla kent içi seyahatlerde bireysel araç kullanımının önüne geçilemediği de görülmektedir.



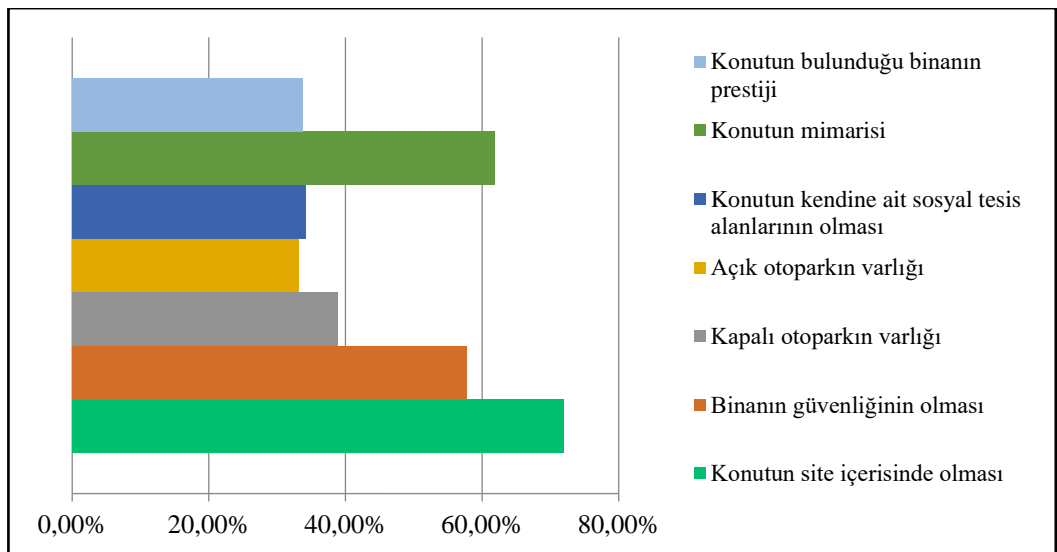
Şekil 5.14 Hane giderlerini etkileyen faktörler

Hanehalklarına buldukları semti tercih etme nedenleri sorulduğunda, %76,41'i yapı kalitesini, % 67,11'i semtte yaşayanların eğitim seviyesini, % 62,46'sı semtin prestijli olmasını, % 38,21'i yeşil alana yakınlığı, % 26,58'i aileye yakınlığı, % 24,25'i işyerine yakınlığı, % 23,59'u hane bireylerinin gittiği eğitim kurumlarına yakınlığı, % 22,26'sı Eskişehir Yolu üzerinde var olan kamusal ve özel hizmetlere yakınlığı, % 20,93'ü alışveriş merkezlerine yakınlığı, % 18,60'ı arkadaşlara yakınlığı ve % 5,65'i ise sağlık kurumlarına yakınlığı tercih ettiğini beyan etmiştir (Şekil 5.15).



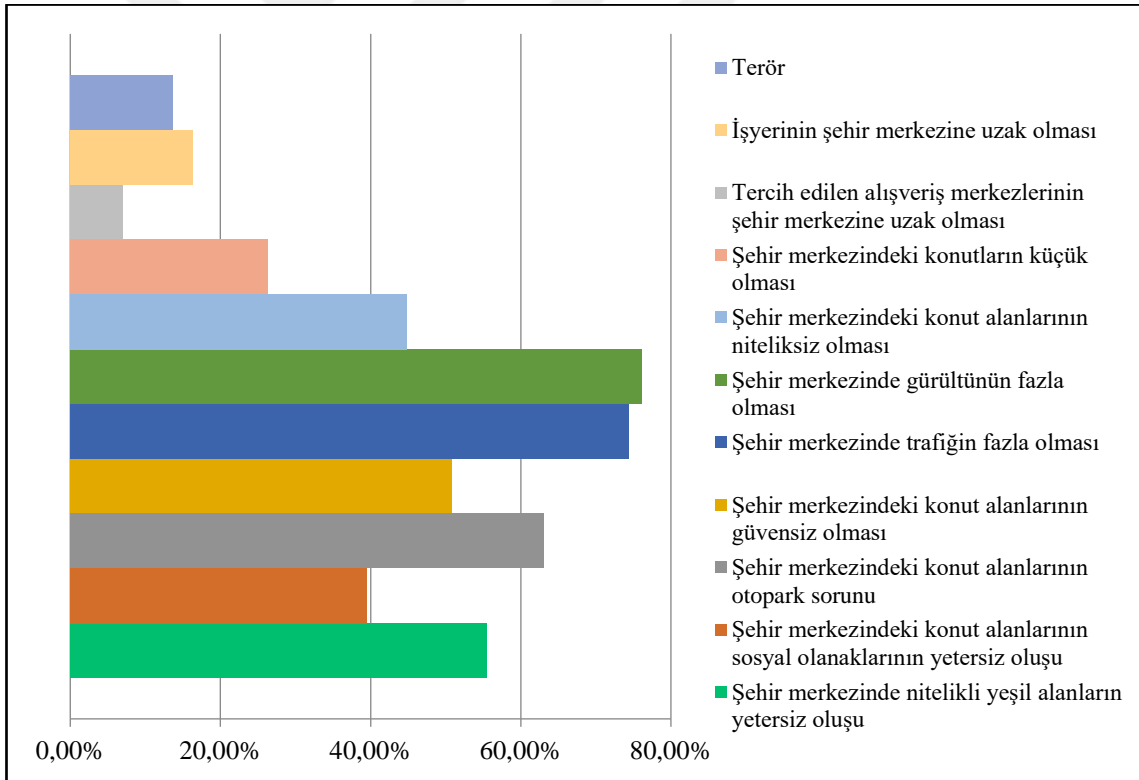
Şekil 5.15 Hanehalklarının semt tercihini etkileyen faktörler

Katılımcıların konut seçiminde dikkate aldıkları özellikleri sıralamaları istendiğinde, site içerisinde olması (% 71,96), konutun mimarisi (% 61,82), binanın güvenliğinin olması (% 57,77), kapalı otoparkın varlığı (% 38,85), konutun kendine ait sosyal tesis alanlarının bulunması (% 34,12), konutun bulunduğu binanın prestiji (% 33,78) ve açık otoparkın varlığı (% 33,11) yanıtları alınmıştır (Şekil 5.16).



Şekil 5.16 Hanehalklarının konut tercihini etkileyen faktörler

Hanehalklarının şehir merkezinden uzaklaşma nedenleri; şehir merkezinde gürültünün fazla olması (% 76,08), şehir merkezinde trafiğin fazla olması (% 74,42), şehir merkezindeki otopark sorunu (% 63,12), şehir merkezinde nitelikli yeşil alanların yetersiz oluşu (% 55,48), şehir merkezindeki konut alanlarının güvensiz olması (% 50,83), şehir merkezindeki konut alanlarının niteliksiz olması (% 44,85), şehir merkezindeki konut alanlarının sosyal olanaklarının yetersiz oluşu (% 39,53), şehir merkezindeki konutların küçük olması (% 26,25), işyerinin şehir merkezine uzak olması (% 16,28), terör tehlikesinin fazla olması (% 13,62) ve tercih edilen alışveriş merkezlerinin şehir merkezine uzak olması (% 6,98) olarak sıralanmaktadır (Şekil 5.17). Hanehalklarının semt tercihinde yapılı çevre kalitesine ve prestije önem verdikleri, kent merkezini ise trafik, gürültü, düşük nitelikli yaşam alanları ve otopark sorunu gibi nedenlerle yaşanabilir bulmayarak uzaklaştıkları görülmektedir.



Şekil 5.17 Hanehalklarının şehir merkezinden uzakta yaşama nedenleri

Araştırmanın önceki bölümlerinde belirtildiği gibi, kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik politika araçlarından biri de vergilendirme olarak görülmektedir. Bu kapsamda anket uygulanan hanehalklarına “oldukça yüksek oranda emlak vergisi ödemek

durumunda kalmalarının” şehir merkezine taşınmaya yol açacak bir etken olup olmayacağı sorulmuş ve % 69,76’lık bir oranın oldukça yüksek vergi ödeyecek olsa bile yaşadığı yerde kalmaya devam edeceği yanıtı alınmıştır. Bu durumda emlak vergilerinin artırılmasının bu bölgede yaşayan bireyleri kent merkezine yönlendirmeyeceği ve bunun bir yaptırım aracı olarak kullanılmasının olumlu sonuç vermeyeceği ortaya konulmuştur.

Katılımcılara Kızılay - Ulus Bölgesi’ne uğrama sıklıkları sorulduğunda, % 56,44’ünün yılda bir kaç kez, % 18,48’inin ayda birkaç kez, % 9,57’sinin haftada bir kez, % 7,92’sinin haftada birkaç kez, % 7,59’unun ise her gün uğradığı cevabı alınmıştır. Bu bağlamda Cumhuriyet döneminden bu yana kamu alanları ve toplanma mekânlarıyla bir bütün olarak kurgulanan Kızılay - Ulus Bölgesi’nin giderek önemini yitirdiği ve yerini yavaş yavaş Söğütözü Bölgesi’ne bıraktığı anlaşılmaktadır. Nitekim hanehalklarına mutfak ve ev alışverişlerini nerede yaptıkları sorulduğunda % 83,06’sının kendi mahallelerindeki imkânlardan faydalandıkları, giyim alışverişi içinse büyük çoğunluğun (% 66,67) Eskişehir Yolu üzerinde ve yakın çevresinde yer alan alışveriş merkezlerini tercih ettiği görülmekte, değişen tüketim alışkanlıklarının hanehalklarını kamusal mekânlar yerine yarı özel - kamusal mekânlar sunan alışveriş merkezlerine yönlendirdiği anlaşılmaktadır.

5.2.2 Paydaş görüşlerinin değerlendirilmesi

Bu bölümde araştırma alanındaki kentsel yayılma olgusunun kamu kurumunda karar verici konumdaki paydaşlar tarafından nasıl algılandığına yönelik irdeleme yapılmış olup, paydaşlardan edinilen cevapların kentsel yayılmaya yönelik politika önerilerine girdi oluşturması hedeflenmektedir (EK 2). Araştırma kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Türkiye Belediyeler Birliği, Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Çankaya Belediyesi’ndeki şehircilik ve/veya yerel yönetimlerle ilgili birimlerde karar alıcı pozisyonundaki 10 paydaş ile görüşme sağlanmıştır. Paydaş görüşleri; paydaşların kentsel yayılma olgusuna yönelik yaklaşımları, Ankara İli’nin kentsel yayılma kapsamında ele alınması, Ankara İli’nde kentsel yayılmanın (şayet görüldüğü düşünülüyorsa) farklı boyutlardaki etkisi, önlenmesine yönelik politikalar ve öneriler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Araştırmada paydaşların tamamının kentsel yayılma kavramına yönelik bilgi sahibi olduğu; paydaşlardan kentsel yayılmayı tanımlayan karakteristiklerin belirtilmesi istendiğinde ise şehir merkezinden uzak olunması, tarım alalarına baskı kurulması, nüfus yoğunluğunun düşük olması, otomobil bağımlılığı ve altyapının eksik olmasına yönelik görüşlerin ön plana çıktığı tespit edilmiştir. Paydaşların % 60,00'inin kentsel yayılmayı tehdit olarak görmesi dikkat çekicidir. Paydaşlar kentsel yayılma alanlarında yaşamayı tercih eden kişilerin daha çok "müstakil konutlarda yaşamak isteyen", "şehrin gürültüsünden kaçan" ve "gelir durumu iyi olan" kişilerden oluştuğunu düşünmekte, buna karşılık açık uçlu cevaplarda "nüfus artışı nedeniyle kent merkezinde konut ihtiyacını karşılayamayan bireylerin yayılma alanlarını tercih ettiği" ve "batı koridorundaki yayılma alanlarında varlıklı aileler yaşarken, doğu koridorunda işçi bloklarının yer alabileceği, bu nedenle tanımlanması istenen profilin kentin imar planlarına bağlı olarak değişeceği" görüşleri de yer almaktadır.

Paydaşlara kentsel yayılmanın Ankara İli için bir tehdit oluşturma durumu sorulduğunda, % 60,00'inin evet cevabını verdiği, Ankara İli'nin hangi bölgelerinde kentsel yayılma gözlemlendiği sorulduğunda ise güneybatı koridoru yanıtı öne çıkmakla beraber, bunu güney ve batı bölgesi yanıtlarının izlediği tespit edilmiştir. Kentsel yayılmanın Ankara İli'nde 1980'li yılların sonunda başladığını ve 2000'li yılların başında ise hız kazandığını düşünen paydaşların bu konudaki görüşü Ankara İli'nin tarihsel planlama süreci ile uyum göstermektedir.

Ankara İli'nde kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik politikalar uygulanıp uygulanmadığı sorulduğunda paydaşlardan % 80,00'i hayır cevabını verirken; mevcut yerleşim yerlerinde kentsel dönüşüm çalışmaları ile yenileme ve düzenlemeler yapılmasıyla güvenli, konforlu ve modern yapıların oluşturulduğu, buna karşılık çöküntü alanlarının oluşmasının engellenmeye çalışıldığı ve toprak koruma kurulları ve stratejileri ile tarımsal alanların amaç dışı kullanımının kontrol altına alınmaya çalışıldığını belirten sadece bir aksi görüş olmuştur. Buna karşılık paydaşlardan bir diğeri tarafından kentsel yayılmanın önlenmek zorunda olmadığını, zira kentleşmenin herkesin hakkı olduğunu, önlenmesi gerekenin plansız ve altyapısız gelişim olduğunu belirtmiş; ilaveten, günümüz kentlerinin yapısını insanların belirlemesi gerektiği, 2036 yılına kadar kentleşmenin

küresel politikasını “kent hakkı” teriminin belirleyeceği, kentleşmenin değil, insan odaklı olmayan kentlerin negatif unsur olduğu vurgulanmıştır. Bu kapsamda kentsel yayılma alanlarının bahçe kent, tarla kent, kadın dostu kent, çocuk dostu kent gibi pozitif kavramlarla yaşanılabilir ve toplum tarafından benimsenebilir alanlara çevrilebileceği görüşü paylaşılmıştır.

Görüşme kapsamında paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın çevresel, sosyal ve ekonomik boyutlar üzerindeki etkilerine yönelik değerlendirmeleri sorulmuş olup, 50 ve üzeri puan alan çevresel etkiler, etki düzeyine göre sırasıyla karbondioksit emisyonunun artması, arazi tüketimi, genişleyen kentsel alan için yetersiz toplu ulaşım, tarım alanlarına baskı kurulması, kent içi seyahatin artmasına bağlı olarak artan enerji tüketimi, trafik tıkanıklığı ve toprak biyoçeşitliliğinin azalması olmuştur (Çizelge 5.2). Sosyal etkiler içinden sosyal ve ekonomik ayrışma ön plana çıkmakla beraber, devamında konut alanlarının ayrışması ve sosyal etkileşimin azalması gelmektedir. Paydaşlar, kentsel yayılmanın ekonomik etkilerinin belirgin olduğuna yönelik fikir birliğine sahip olmakla birlikte, Ankara İli’ndeki hizmet sektörünün ağırlığı tarımsal üretime yönelik problemlerin geri plana atılmasına neden olmaktadır (Çizelge 5.2). Buna karşılık kentsel yayılma alanlarındaki otomobil sahipliğindeki artışın neden olduğu hava kirliliğine düşük etki puanı verilmesi dikkat çekicidir. Zira kentsel yayılmanın otomobil sahipliğini artırıcı etkiye sahip olmasının gerek hava kirliliği gerekse enerji tüketimi gibi çevresel sorunları beraberinde getirdiği literatürde kabul görmektedir.

Çizelge 5.2 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın çevresel ve sosyo-ekonomik etkilerine yönelik değerlendirmeleri

Çevresel etkilerin değerlendirilmesi etki puanı (100 üzerinden)	
Toprak biyoçeşitliliğinin azalması	52,00
Doğal yaşam alanlarının kaybı	44,00
Tarım alanlarına baskı kurulması	56,00
Su tüketiminin artması	44,00
Hava kirliliğinin artması	44,00
Karbondioksit emisyonunun artması	68,00
Arazi tüketimi	68,00

Çizelge 5.2 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın çevresel ve sosyo-ekonomik etkilerine yönelik değerlendirmeleri (devam)

Çevresel etkilerin değerlendirilmesi etki puanı (100 üzerinden)	
Kent içi seyahatin artmasına bağlı olarak artan enerji tüketimi	56,00
Yüksek gürültü seviyesi	40,00
Trafik tıkanıklığı	56,00
Genişleyen kentsel alan için yetersiz toplu ulaşım	60,00
Sosyal etkilerin değerlendirilmesi etki puanı (100 üzerinden)	
Sosyal ve ekonomik ayrışma	64,00
Konut alanlarının ayrışması	60,00
Sosyal etkileşimin azalması	56,00
Kent merkezinde düşük kalite yerleşimlerin yoğunlaşması	48,00
Ekonomik etkilerin değerlendirilmesi etki puanı (100 üzerinden)	
Kent içi yolculuk maliyetinin artması	76,00
Yayılma alanlarındaki kentsel altyapının yerel idarelere ilave mali yük getirmesi	80,00

Paydaşlara Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik değerlendirmeleri sorulduğunda, imar planlarına uygun olarak gelişen kentlerin daha yüksek yaşam kalitesi sunduğu ve yerel ve merkezi yönetimlerin, sürdürülebilir kentler için çevre ve enerji konularını daha fazla dikkate almaları gerektiği görüşleri ön plana çıkmaktadır. Öte yandan yerel yönetimlerce hazırlanmış uzun dönem planlarla, sürdürülebilir gelişme desteklenmesiyle kentsel yayılmanın azaltılabileceği ve yerel yönetimlerin terkedilmiş bölgelerin kente kazandırılmasına yönelik politikaları ile kentlerin daha düşük yoğunluklu hale getirilebileceği görüşlerinin etkisi de azımsanmayacak düzeydedir (Çizelge 5.3). Paydaşların kentteki nüfus yoğunluğu ile kişi başına düşen enerji ihtiyacı arasında herhangi bir ilişki olmadığını düşündükleri dikkat çekmektedir.

Çizelge 5.3 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik değerlendirmeleri (100 üzerinden)

Yerel yönetimlerce hazırlanmış uzun dönem planlarla, sürdürülebilir gelişme desteklenerek, kentsel yayılma azaltılabilir.	68,00
Yerel yönetimlerin terkedilmiş bölgelerin kente kazandırılmasına yönelik politikaları ile kentler daha kompakt hale getirilebilir.	68,00

Çizelge 5.3 Paydaşların Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik değerlendirmeleri (100 üzerinden) (devam)

Yerel yönetimlerce talebe uygun olarak hazırlanmış kentsel dönüşüm projeleri ile kentler daha kompakt hale getirilebilir.	48.00
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı birtakım politikalarla geliştirilmemiş arazi kullanımının önüne geçebilir.	64.00
Yerel yönetimler, jeolojik yapı elverdiğince, yoğun kentsel yapı ve yüksek binaları teşvik eden plan kararları alırsa, kentte kişi başına düşen enerji ihtiyacı azalabilir.	36.00
İmar planlarına uygun olarak gelişen şehirler daha yüksek yaşam kalitesi sunmaktadır.	96.00
Kentsel yayılma alanlarında yaşayan bireylerin işyeri-konut ilişkisi incelenerek trafik yükü hafifletilebilir.	48.00
Yerel ve merkezi yönetimler, sürdürülebilir kentler için çevre ve enerji konularını daha fazla dikkate almalıdır.	88.00
İyi bir toplu taşıma sistemi, bireysel araç kullanımının, bu sayede trafik tıkanıklığı ve kentsel hava kirliliğinin azaltılmasında en etkili yoldur.	56.00
Emlak vergisi politikaları değiştirilerek kent merkezinde yaşamın maliyetinin düşürmesiyle kentsel yayılma önenebilir.	60.00

Paydaşlara herhangi bir mevzuata konu edilmediği anlaşılan kentsel yayılmanın mevzuatta yer alma gerekliliği sorulduğunda, paydaşlardan % 80,00'lik bir kısmının evet cevabını verdiği ve kalan % 20,00'nin ise fikri olmadığı tespit edilmiştir. Görüş beyan eden paydaşların tamamı kentsel yayılmanın 3194 sayılı İmar Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanununda, % 75,00'i ise 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve 5488 sayılı Tarım Kanunu ile 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda yer alması gerektiğini belirtmişlerdir. Paydaşların kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik önerileri özetlenmiştir (Çizelge 5.4).

Çizelge 5.4 Paydaşların kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik görüşleri

Kurum	Kentsel Yayılmanın Önlenmesine Yönelik Öneriler
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	Güvenli, konforlu ve modern yapıların oluşumu kentsel yayılma hızını yavaşlatabilecektir.
Maliye Bakanlığı	Planlamayı ön plana çıkaran idari, ekonomik ve sosyal bileşenlerin örgütlenmesi gereklidir. Kent çeperlerinde tarımsal faaliyetlerde kullanılan arazilerin emlak vergisinden muaf tutulması gibi, vergilendirme kentsel yayılma alanlarında politika aracı olarak uygulanabilir.

Çizelge 5.4 Paydaşların kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik görüşleri (devam)

Kurum	Kentsel Yayılmanın Önlenmesine Yönelik Öneriler
Türkiye Belediyeler Birliği	Yüksek yapılaşma veya emlak politikaları kentsel yayılmanın önlenmesinde çözüm değildir. Çözüm “kent hakkı” kavramı içerisinde 1900’lü yılların kentleşme anlayışını oluşturan “araç için kentler” düşüncesinden “insan için kentler” düşüncesine geçmektedir.
Ankara Büyükşehir Belediyesi	5 yıllık imar programlarıyla kentin gelişim yönleri kontrol altında tutulabilir.
Çankaya Belediyesi	-

5.3 Konut Talebinin Hedonik Model ile Tahmini

5.3.1 Verinin temini ve betimleyici istatistikler

Küresel ölçekte ekonomik ve sosyal hayatta yaşanan değişiklikler, sermaye piyasaları ile beraber gayrimenkul piyasalarında da değişime neden olmaktadır. Gayrimenkul piyasalarının doğrudan veya dolaylı yollarla finansal istikrarı etkilemesi, tüm varlık piyasası ile birlikte izlenmeleri zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Tüm gayrimenkul türleri içinde özellikle konut türündeki gayrimenkullerin sayıca fazla olmaları ve bankalarda teminat gösterilmeleri nedeniyle makroekonomi açısından önem taşıdıkları vurgulanmaktadır. Konutlar bir ailenin çok çeşitli taleplerini karşılayabilmeleri, kullanıcıların yaşam, iş, eğlence gibi aktiviteleri ile yakın ilişki içinde olmaları, komşuluk ilişkileri, işyerlerine yakınlık ve okul, alışveriş merkezi gibi ilgili kamusal hizmetlere erişilebilirlik durumuna göre tercih edilmeleri nedeniyle benzersiz mallar olarak tanımlanmaktadır (Baldemir vd. 2007). Bu nedenle bir konut yatırımı söz konusu olduğunda, konutun sahip olduğu fiziksel, mekânsal, çevresel ve komşuluğa dair tüm karakteristik özellikleri dikkate almak önem taşımaktadır. Araştırmanın bu bölümünde örnek olay olarak seçilen Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde anket uygulanan gayrimenkullerin sahip oldukları karakteristiklerin değer üzerindeki marjinal etkisinin hedonik modelden yararlanılarak incelenmesi, böylelikle talebi etkileyen faktörlerin istatistiksel olarak analiz edilmesi hedeflenmektedir.

Örnek olay analizinde kullanılan veri Ankara İli Çankaya İlçesi’nde konumlu Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde uygulanan anketin sonucundan elde edilmiştir.

Araştırmanın hedef kitlesini 8.401'i Alacaatlı'da, 7.148'i Yaşamkent'te yer alan toplam 15.549 hane oluşturmaktadır. Araştırmada örnekleme yöntemi olarak oranlı tabakalama yöntemi tercih edilmiş olup, örneklem büyüklüğü hesaplanırken % 95,00 güven seviyesi ve % 5,00 hata payı esas alınmış ve tabakalı örnekleme yönteminde yaygın olarak tercih edilen Cochran formülü kullanılmıştır. Eşitlik I uygulanarak örneklem büyüklüğündeki gözlem sayısı 375 olarak hesaplanmış, mahalleye göre tabakalama uygulandıktan sonra gözlem sayısı Alacaatlı Mahallesi için 203 (% 54,13) ve Yaşamkent Mahallesi için 172 (% 45,87) olarak belirlenmiş, haneler mahalleler içinden rastgele seçilmiştir. Ancak araştırmanın kapsamı gereği konut ile işyeri gidiş geliş süreleri ve mesafesinin incelenmesinin zorunlu olması nedeniyle hane bireyleri istihdama katılmıyorsa örneklem dışı bırakılmıştır. Bu kapsamda kitle içinden rastgele seçilen 375 hane ile görüşülmüş, ancak 155'i Alacaatlı'da (% 51,15) ve 148'i Yaşamkent'te (% 48,85) olmak üzere toplam 303 haneye anket uygulanabilmiştir.

$$\text{Örneklem büyüklüğü} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left(\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N}\right)} \quad \text{Eşitlik I}$$

z^2 : Güven seviyesinin normal standart değeri,

e^2 : Hata payı,

N : Anakütle büyüklüğüdür.

Alan araştırmasında veriler toplanırken tabakalama yöntemi kullanılmış olup, değişkenler mahallelere göre alt gruplara ayrılmış ve veri örneklemden rastgele seçilen hanelerden elde edilmiştir. Tabakalama yönteminin uygulanmasındaki temel neden mahalle faktörünün değer üzerindeki olası etkisinin araştırılması üzerine iki veri grubunun oluşturulması zorunluluğudur. Nitekim anket sonucunda iki veri grubunun birim değerinin farklılaştığı, Alacaatlı Mahallesi için medyan metrekare birim değerinin 3.825,59 TL ve Yaşamkent Mahallesi için 3.679,42 TL olduğu tespit edilmiştir. Mahalle isminin değer üzerindeki etkisinin tespit edilmesi adına anket uygulanan hanelerin yer aldığı mahalleler kukla değişken olarak modele dahil edilmiş olmasına rağmen, adım adım regresyonun bu değişkeni anlamlı bulmaması nedeniyle modelden çıkarılmıştır.

Örneklem kümesinin boyutunu kısıtlayan diğerk bir faktör de regresyon modelinde kullanılacak bağımsız değışken sayıdır. Literatürde parametre başına tahmini 10 - 20 arası gözlem sayısının makul olduğuna yönelik kabullere sıklıkla rastlandığından (Harrell 2013), bu kapsamda alan araştırmasından elde edilen 303 adet gözlem sayısı ve modelde kullanılan 7 farklı bağımsız değışken olduğuk göz önüne alındığında, analizin kabul edilebilir bulunan 70 - 140 değıer aralığının oldukça üzerinde gözlem sayısı ile yapıldığı vurgulanmalıdır.

Betimleyici istatistiklerde, konutlara uygulanan anketin sonucunda elde edilen ve modele girdi sağlayan bazı verilerin medyan değıerleri yer almaktadır. Konutun alanı, bina yaşı, konutun bulunduğu kat ve oda sayısı gibi değışkenlerde uç değıerler olabileceğı için ortalama kullanılması yanıltıcı olmaktadır. Sözelimi Alacaatlı - Yaşamkent Mahalleleri konut piyasasında 3 odalı konuta ender rastlanırken, anket uygulanan hanelerin oda sayılarının aritmetik ortalaması 3 olarak bulunmuştur. Benzer şekilde örneklem grubundaki konutların alanları 42,00 m² ile 720,00 m² arasında değışmekte olup, ortalama yerine çok düşük veya çok yüksek değıerlerden etkilenmeyen medyanın kullanımı daha gerçekçi olmaktadır. Anket sorularında sınıflandırılmış veri de tercih edilmekle beraber, sınıflanmış verilerde medyan hesabı Eşitlik II'ye göre yapılmıştır.

$$\text{Medyan} = L_{med} + \frac{\sum f_i - f_i}{f_{med}} \cdot i$$

Eşitlik II

L_{med} : Medyan sınıfının alt sınırı,

f_1 : Medyan sınıfından bir önceki sınıfın yığılmalı frekansı,

f_{med} : Medyan sınıfının frekansı,

i : Sınıf aralığıdır.

Yapılan hesaplamalara göre anket uygulanan hanehalklarının yaş ortalamasının 37 olduğuk görülmekte olup, örneklem kümesinde 30 - 39 yaş aralığında hanehalklarının (Y kuşağı) sayıca öne çıktığı anlaşılmaktadır. Hanelerin toplam gelirlerinin 8.001 ile 12.000 TL aralığında yer aldığı ve toplam hane gelirinin medyan değıerinin ise 11.740 TL olduğuk

tespit edilmiştir. Hanehalkı büyüklüğü 3 olarak saptanan Alacaatlı - Yaşamkent Mahallelerinde, anket uygulanan bireylerin çoğunlukla profesyonel meslek grubunda yer aldığı dikkati çekmektedir.

Hanelerin araç sahipliğine bakıldığında çoğunlukla hane başına 2 araç düştüğü görülmektedir. Anket uygulanan hane bireylerinin işyerine ulaşımında çoğunlukla özel araç tercih ettiği görülürken, işyerine ulaşma süresinin 21 - 30 dakika aralığında kümelendiği, medyanının ise 28 dakika olduğu; işyeri ile konut arası mesafenin medyanının 28,49 km olarak gerçekleştiği görülmektedir. Site içerisinde apartman dairesinde oturanlar (% 60,40) anket yapılan kişilerin çoğunluğunu oluşturmaktadır. Bu grubu sırasıyla müstakil villada oturan (% 16,81), müstakil apartman dairesinde oturan (% 13,53) ve site içerisinde villada oturan (% 9,26) kişiler izlemektedir. Anket uygulanan hanelerde konutların çoğunlukla 4 odalı ve 2 banyolu olduğu görülmekte olup, oturulan katın medyan değerinin 3 olduğu, medyan olarak bina yaşının 10, konut brüt alanının 160,00 m², açık otopark sayısının 2 ve kapalı otopark sayısının 1 olduğu tespit edilmiştir. Hanelerin ödediği aidatın 351,00 TL ve üzeri grupta kümelendiği görülmekle beraber, medyan değeri 424,77 TL olarak, konutların medyan metrekare birim değerlerinin 3.821,10 TL olduğu tespit edilmiştir (Çizelge 5.5).

Çizelge 5.5 Modelde kullanılan bazı değişkenlerin medyan değeri

Değişken	Medyan
Hane Bireyinin Yaşı	37
Toplam Hane Geliri (TL)	11.740
Toplam Hanehalkı Sayısı	3
Meslek Grupları	Profesyonel Meslek Grupları
Hanehalkı Toplam Otomobil Sayısı	2
İşyerine Ulaşım Aracı	Özel Araç
Konuttan İşyerine Ulaşma Süresi (dakika)	28
Konut ile İşyeri Arasındaki Mesafe (km)	28,49
Oda Sayısı	4
Banyo Sayısı	2
Bulunduğu Kat	3
Bina Yaşı	10
Konutun Brüt Alanı (m ²)	160,00
Hane Başı Açık Otopark Kapasitesi	2

Çizelge 5.5 Modelde kullanılan bazı değişkenlerin medyan değeri (devam)

Değişken	Medyan
Hane Başı Kapalı Otopark Kapasitesi	1
Aidat (TL)	424,77
Birim Satış Değeri (TL/m ²)	3.821,10

5.3.2 Konut talebinin tahmin modeli

Bu bölümde yalnızca kurulan modelin yapısına ve çıktılarına değinilmiş olup, bulgular bir sonraki bölümde yorumlanacaktır. Araştırmada konut talebinin tahminine yönelik lineer regresyon modeli kurulmuş ve modelde kullanılan bağımsız değişkenlerin karşılıkları anket yanıtlarından faydalanılarak oluşturulmuştur. Anket soruları içerisinde çoktan seçmeli sorular da yer almakta olup, bu soruların cevapları modelde kukla değişken olarak kullanılmış, açık uçlu sorulardaki sınıflandırılmış verilere ise modelde rakamsal ağırlık olarak yer verilmiştir. Araştırma kapsamında oluşturulan korelasyon matrisi ile bağımsız değişkenler ile bağımlı değişken arasındaki ilişki incelenmiş ve lineer bir model kurulmasına karar verilmiştir (EK 3). Değişkenler kendi içerisinde incelendiğinde uç değerler barındırmadıkları ve normal dağıldıkları tespit edilmiş ve modelde logaritmik ilişki kurulmasına gereksinim duyulmamıştır.

Araştırmada yüksek korelasyona sahip bağımsız değişkenlerin modelde yer almasını önlemek adına adım adım regresyon uygulanmıştır. Bu sayede 0.5'in üzerinde korelasyon ilişkisine sahip değişken ikilisi modelde yer almamakta, ayrıca rank eksilmesinin önüne geçilmektedir. Adım adım regresyonda p-değerinin 0.05'in altında olması modele ilgili değişkenin alınıp alınmaması kararında belirleyici rol oynamaktadır. Bu yöntem ile modele her defasında yeni bir değişken dahil ederek veya çıkarılarak p-değerleri üzerinden karar alınması sağlanmaktadır (Çakır-Zeytinoğlu 2007). Adım adım regresyon sonucunda değişkenlere karar verildikten sonra lineer ilişki ve katsayı tahmini OLS yöntemi ile tespit edilmiş ve tahmin modeline Eşitlik III'te yer verilmiştir:

$$\begin{aligned} \text{Fiyat} = & \beta_1 \times \text{Mahalle} + \beta_2 \times \text{KişiYaşı} + \beta_3 \times \text{Gelir} + \beta_4 \times \text{HaneHalkı} + & \text{Eşitlik III} \\ & \beta_5 \times \text{Meslek} + \beta_6 \times \text{OtomobilSayısı} + \beta_7 \times \text{ÖzelAraç} + \beta_8 \times \text{KonutİşSüre} + \\ & \beta_9 \times \text{KonutİşMesafe} + \beta_{10} \times \text{MüstakilApt} + \beta_{11} \times \text{MüstakilKonut} + \beta_{12} \times \text{SitedeApt} + \\ & \beta_{13} \times \text{SitedeVilla} + \beta_{14} \times \text{Oda} + \beta_{15} \times \text{Banyo} + \beta_{16} \times \text{Kat} + \beta_{17} \times \text{BinaYaşı} + \beta_{18} \times \text{Alan} + \\ & \beta_{19} \times \text{AçıkOtopark} + \beta_{20} \times \text{KapalıOtopark} + \beta_{21} \times \text{Aidat} + \text{SabitDeğer} \end{aligned}$$

$\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_{12}$: Bağımsız değişkenlerin katsayılarıdır.

Araştırmada modeldeki karşılıkları verilmiş değişkenler regresyon analizinde kullanılmıştır (Çizelge 5.6). Burada değer bağımlı değişken, diğerleri ise bağımsız değişkenler olarak alınmıştır.

Çizelge 5.6 Modelde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler ve karşılıkları

Değişken Adı	Modeldeki Karşılığı
Değer	Birim değer ile (TL/m ²) alan (m ²) değişkenlerinin çarpımı (TL)
Mahalle	Eğer konut Alacaatlı'da ise = 1, Yaşamkent'te ise = 0
KişiYaşı	Hane bireyinin yaşı
Gelir	Toplam hane geliri (TL)
HaneHalkı	Toplam hanehalkı sayısı
Meslek	ISCO-08 Ana Grupları Beceri Seviyesi'nde belirtilen meslek grupları
OtomobilSayısı	Hanedeki toplam otomobil sayısı
ÖzelAraç	İşyerine ulaşım aracı özel araç ise = 1
KonutİşSüre	Konuttan işyerine ulaşma süresi (dakika)
KonutİşMesafe	Konut ile işyeri arasındaki mesafe (km)
MüstakilApt	Müstakil apartman dairesinde ikamet ediliyor ise = 1
MüstakilKonut	Müstakil villada ikamet ediliyor ise = 1
SitedeApt	Site içerisinde apartmanda ikamet ediliyor ise = 1
SitedeVilla	Site içerisinde villada ikamet ediliyor ise = 1
Oda	Konutun sahip olduğu (salon hariç) toplam oda sayısı
Banyo	Konut sahip olduğu toplam banyo sayısı
Kat	Konutun bulunduğu kat
BinaYaşı	Konutun yaşı
Alan	Konutun alanı (m ²)
AçıkOtopark	Hane başına düşen açık otopark kapasitesi
KapalıOtopark	Hane başına düşen kapalı otopark kapasitesi
Aidat	Yönetime aylık olarak ödenen (yakıt masrafları hariç) aidat (TL)

Araştırmada p-değeri 0.05'in üstünde olan değişkenler adım adım regresyon yöntemi ile modelden çıkarılmış, böylelikle gerek değer ile anlamlı ilişkiye sahip değişkenler gerekse korelasyonu düşük değişkenler modele dahil edilerek, modelin değeri, bir diğer ifadeyle talebi açıklama gücü artırılmıştır. Alacaatlı ve Yaşamkent Mahalleleri için uygulanan adım adım regresyonun sonucu çizelge 5.7'de yer almaktadır.

Çizelge 5.7 Adım adım regresyonun sonucu

Değişken Adı	Durum	P-Değeri
Mahalle	Çıkarıldı	0.3698
KişiYaşı	Çıkarıldı	0.1572
Gelir	Çıkarıldı	0.1375
HaneHalkı	Çıkarıldı	0.8975
Meslek	<u>Dahil Edildi</u>	<u>0.0239</u>
OtomobilSayısı	Çıkarıldı	0.4442
ÖzelAraç	Çıkarıldı	0.1172
KonutİşSüre	Çıkarıldı	0.5889
KonutİşMesafe	Çıkarıldı	0.9803
MüstakilApt	<u>Dahil Edildi</u>	<u>2.22E-05</u>
MüstakilKonut	<u>Dahil Edildi</u>	<u>2.68E-08</u>
SitedeApt	Çıkarıldı	0.8679
SitedeVilla	<u>Dahil Edildi</u>	<u>3.32E-06</u>
Oda	Çıkarıldı	0.7941
Banyo	Çıkarıldı	0.5763
Kat	Çıkarıldı	0.1538
BinaYaşı	<u>Dahil Edildi</u>	<u>8.62E-08</u>
Alan	<u>Dahil Edildi</u>	<u>5.04E-168</u>
AçıkOtopark	Çıkarıldı	0.8956
KapalıOtopark	<u>Dahil Edildi</u>	<u>1.56E-07</u>
Aidat	Çıkarıldı	0.2436

Adım adım regresyon sonucunda p-değerine göre kullanılan 22 adet değişkenden meslek grupları, müstakil apartman dairesi tercihi, müstakil villa tercihi, site içerisinde villa tercihi, bina yaşı, konutun alanı ve hane başına düşen kapalı otopark kapasitesi değişkenlerinin p-değeri, sınır olarak kabul edilen 0.05 değerinin altında çıkmış olup, söz konusu değişkenlerle Eşitlik IV'te yer alan model kurulmuştur. Regresyonun son

aşamasında ise OLS yöntemi kullanılarak değişkenlerin katsayıları hesaplanmıştır (Çizelge 5.8).

$$\text{Fiyat} = \beta_1 \times \text{Meslek} + \beta_2 \times \text{MüstakilApt} + \beta_3 \times \text{MüstakilKonu} + \beta_4 \times \text{SitedeVilla} + \beta_5 \times \text{BinaYaşı} + \beta_6 \times \text{Alan} + \beta_7 \times \text{KapalıOtopark} + \text{SabitDeğer} \quad \text{Eşitlik IV}$$

$\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_7$: Açıklayıcı değişkenlerin katsayılarıdır.

Çizelge 5.8 OLS modelinin sonuçları - 1

Değişken Adı	Katsayı Değeri	P-Değeri
Meslek	5.918,86	0.0239
<u>MüstakilApt</u>	<u>-55.378,33</u>	<u>2.22E-05</u>
<u>MüstakilKonut</u>	<u>-98.242,08</u>	<u>2.68E-08</u>
SitedeVilla	108.120,68	3.32E-06
<u>BinaYaşı</u>	<u>-4.143,90</u>	<u>8.62E-08</u>
Alan	3.733,98	5.04E-168
KapalıOtopark	18.849,38	1.56E-07
SabitDeğişken	18.606,77	0.3193

Kurulan modele ilişkin RMSE ve açıklama gücünü (R^2) de içeren sonuçlar ortaya konulmuş olup (Çizelge 5.9), regresyon denkleminin sonucuna göre R^2 değeri oldukça yüksek çıkmış ve bu oran kurulacak yeni bir değişken setinin % 96,90 oranında hesaplanan regresyon çizgisi üzerinde yer alacağını göstermektedir. Bu durumda modelin açıklama gücünün oldukça yüksek olduğunu vurgulamak gerekir (Çizelge 5.9).

Çizelge 5.9 OLS modelinin sonuçları - 2

Doğrusal Regresyon Modeli (OLS)	
Gözlem Sayısı	303
RMSE Değeri	8.09E+04
R^2	0.969
Düzeltilmiş R^2	0.968
P-Değeri	2.08E-218

Araştırma kapsamında değişkenler arasındaki korelasyon ilişkilerine de bakılmış olup, toplam hane geliri ile mülkiyet, toplam hane geliri ile site içerisinde müstakil konut tercihi, toplam otomobil sayısı ile hanehalkı sayısı, hane bireyinin meslek grubu ile site içerisinde müstakil konut tercihi, konutun alanı ile site içerisinde müstakil konut tercihi arasında pozitif yönlü zayıf korelasyon; konutun birim değeri ile site içerisinde konut tercihi arasında pozitif yönlü orta şiddette korelasyon; konutun birim değeri ile site içerisinde müstakil konut tercihi arasında pozitif yönlü yüksek korelasyon ilişkisi bulunduğu tespit edilmiştir (Çizelge 5.10).

Çizelge 5.10 Değişkenlerin korelasyon ilişkileri

İkili Değişken	Korelasyon Değeri
Toplam Hane Geliri - Mülkiyet	0,22*
Konutun Alanı (m ²) - Mülkiyet	0,17
Toplam Otomobil Sayısı - Konuttan İşyerine Ulaşma Süresi (dakika)	0,04
Toplam Otomobil Sayısı - İşyeri ile Konut Arası Mesafe (km)	0,12
Toplam Otomobil Sayısı - Hanehalkı Sayısı	0,38*
Hane Bireyinin Yaşı - Şehir Merkezindeki Trafikğin İtici Etkisi	0,04
Hane Bireyinin Yaşı - Şehir Merkezindeki Gürültünün İtici Etkisi	0,03
Hane Bireyinin Yaşı - Yeşil Alana Yakınlık	0,03
Toplam Hane Geliri - Konuttan İşyerine Ulaşma Süresi	0,19
Toplam Hane Geliri - İşyeri ile Konut Arası Mesafe	0,15
Toplam Hane Geliri - Site İçerisinde Müstakil Konut Tercihi	0,26*
Hane Bireyinin Yaşı - Mülkiyet	0,17
Hane Bireyinin Yaşı - Konutun Alanı (m ²)	0,10
Hane Bireyinin Yaşı - Müstakil Konut Tercihi	0,13
Hane Bireyinin Meslek Grubu - Site İçerisinde Müstakil Konut Tercihi	0,29*
Hane Bireyinin Meslek Grubu - Site İçerisinde Apartman Dairesi Tercihi	0,00
Konutun Birim Değeri (TL/m ²) - Site İçerisinde Konut Tercihi	0,42**
Konutun Birim Değeri (TL/m ²) - Site İçerisinde Apartman Dairesi Tercihi	0,15
Konutun Birim Değeri (TL/m ²) - Site İçerisinde Müstakil Konut Tercihi	0,61***
Konutun Alanı (m ²) - Site İçerisinde Konut Tercihi	-0,16
Konutun Alanı (m ²) - Site İçerisinde Apartman Dairesi Tercihi	-0,12
Konutun Alanı (m ²) - Site İçerisinde Müstakil Konut Tercihi	0,34*

* Zayıf Korelasyon

** Orta Şiddette Korelasyon

*** Yüksek Korelasyon

5.4 Araştırmanın Bulguları ve Tartışma

Günümüz kentsel çalışmalarında kent morfolojisinin incelenmesi, kentlerin ekonomik, ekolojik ve sosyal anlamda sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından önem taşımaktadır. Ankara İli güneybatı koridorunda son 30 yıldır gözlenen makroform değişiklikleri, başta imar planlarının açıklama raporları olmak üzere birçok farklı kaynaktan müdahale edilmesi gereken bir sorun olarak görülmekte olup, sağlıklı bir kent gelişimi için söz konusu gelişmenin konut piyasası ile ilişkisinin çözülmesinin rolü önemli görülmektedir. Bu amaçla gerçekleştirilen uygulamada; kentsel yayılmanın görüldüğü yerleşimlerde yapısal ve sosyoekonomik faktörlerin konut talebi ile ilişkisi tahmin edilerek, bireylerin kentin çeperlerine yakın bölgelerinde yaşama tercihlerinde nelerin etkili olduğunun ortaya konulması hedeflenmektedir. Bu çerçevede öncelikle Ankara İli'nin nüfus, göç ve konut istatistiklerinin ortaya konulmasının alanı yorumlamayı kolaylaştıracağı açıktır.

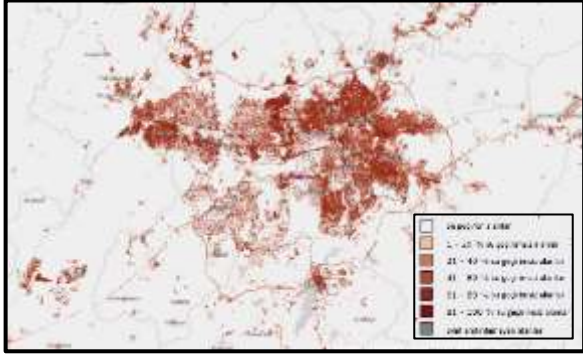
Konut piyasasının analizinde, Ankara İli'nin ESPON'un kentsel yayılmanın itici güçleri olarak gördüğü göç, nüfus artışı ve hanehalkı büyüklüğü gibi birtakım göstergeler üzerinden incelenmesi ve bu göstergelerle mekânsal ilişkinin kurulması önem taşımaktadır. Ankara'nın 2007 - 2017 dönemine ait veriler değerlendirildiğinde net göçün pozitif yönlü seyrettiğini, buna karşılık incelenen 10 yılda net göç hızının % 6,74'ten % 5,90'a düştüğünü söylemek mümkün olacaktır (<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018b). Aynı dönemin nüfus verilerine bakıldığında son 10 yılda Türkiye'de nüfus artışı % 14,48 olarak gerçekleşirken, Ankara İli'nde gözlenen nüfus artışının % 21,90, Çankaya İlçesi'nde ise bu oranın % 16,39 olduğu ve Türkiye ortalamasının üzerinde yer aldığı dikkati çekmektedir (<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018b). Buna karşılık ortalama hanehalkı büyüklüğü yıldan yıla düşüş göstermiş olup, 2006 yılında 4,95 olan hanehalkı büyüklüğü, 2015 yılında 3,01'e gerilemiştir. Toplumsal yapı eğiliminin değiştiğini ifade eden bu gösterge konut talebini de büyük oranda etkilemektedir; ilde konut sayısının 2006 yılında 884.635 iken, 2015 yılında 1.752.128'e ulaştığı görülmekle beraber nüfus/konut sayısı oranı ile ortalama hanehalkı büyüklüğü karşılaştırıldığında mevcut konut stokunun sayıca yeterli olduğu öne sürülebilmektedir (Çizelge 5.11). Konut satış istatistiklerine göre 2007 yılında Türkiye'de satılan her 5 konuttan biri Ankara İli'nde yer almasına

karşın, 2017 yılına gelindiğinde bu rakamın 10'a düştüğü görülmekte ve konut talebindeki düşüş olarak yorumlanabilecek bu rakamın, nüfusta ve hane gelirlerinde görülen değişime nispetle -diğer bir ifadeyle tasarruf kapasitesine nispetle- konut arzının fazla olmasından kaynaklandığı dikkati çekmektedir.

Çizelge 5.11 Ankara İli'nde 2006 - 2015 yılları arasında yerleşim alanı ve nüfus değişimi
(<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018b, <https://land.copernicus.eu> 2018j)

Ankara İli Su Geçirmezlik Haritası (2006 - 2015)	Yıl	Nüfus	Konut Sayısı	Ortalama Hanehalkı Büyüklüğü
	2006	4.380.736	884.635	4,95
	2009	4.650.802	1.149.108	4,05
	2012	4.965.542	1.445.030	3,44

Çizelge 5.11 Ankara İli'nde 2006 - 2015 yılları arasında yerleşim alanı ve nüfus değişimi
(<http://www.resmiistatistik.gov.tr> 2018b, <https://land.copernicus.eu> 2018j)
(devam)

	2015	5.270.575	1.752.128	3,01
---	------	-----------	-----------	------

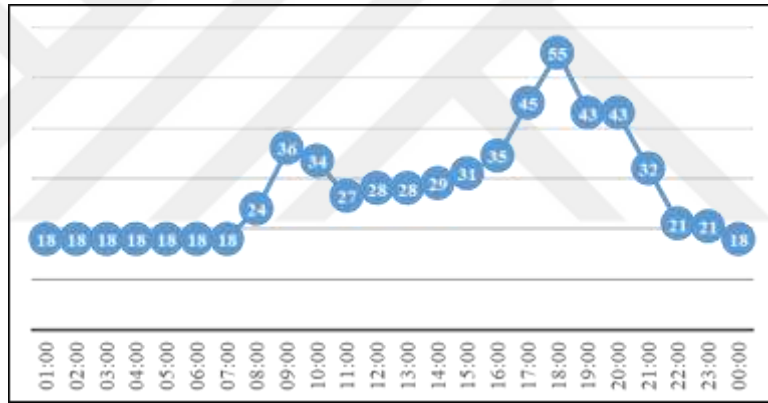
Türkiye’de 1980’li yıllarda toplu konut projelerinin kamu kaynaklarıyla desteklenmesi sonucu sayıları hızla artan kooperatifler, toplu konut uygulamaları için kentin çeperlerinde yer alan arazileri tercih etmişlerdir. Bu dönemde Ankara Belediyesi, 1990 Ankara Nazım Planı kararları doğrultusunda güneybatı koridorunda konut kooperatiflerine tahsis etmek üzere kamulaştırma çalışmaları yapmış ve 1990’lı yıllardan itibaren bölgede genellikle üst gelir grubunun taleplerine yönelik prestijli yeni yaşam mekânları tasarlanmaya başlamıştır¹³. Güneybatı koridorunda o dönem başlayan konut arzının yıldan yıla çeperlere açılmasıyla bugünkü makroformun oluştuğu bilinmekle beraber, araştırma alanındaki konut gelişimi 10 - 15 yıllık bir sürecin ürünü olarak görülmektedir. Nitekim araştırma konusu konutların bina yaşının medyan değeri de 10 olarak tespit edilmiştir. Öte yandan hanehalklarının ortalama 7 yıldır bu bölgede ikamet ettiği, % 13,86’sının şehir dışından, % 86,14’ünün Ankara içinden geldiği, Ankara içinden gelenlerin % 62,84’ünün ise güneybatı koridoru üzerindeki başka bir mahalleden geldiği, geri kalan kesimin şehir merkezinden taşınarak bu bölgede yaşamayı seçtiği anlaşılmaktadır. Bu anlamda çeperlerde yeni ve olanakları daha iyi konut alanları ile çekim yaratıldığı ve böylelikle gelir düzeyi görece yükseldikçe kentte mekânsal yakınlığın öneminin giderek ortadan kaybolduğu görülmektedir. Anket sonucuna göre hanehalklarının semt tercihinde prestij ve yapı kalitesine önem vermeleri de bu durumu desteklemektedir.

¹³ Mesa Koru Sitesi ile Angora Evleri’nin bu kapsamda değerlendirilmesi mümkündür.

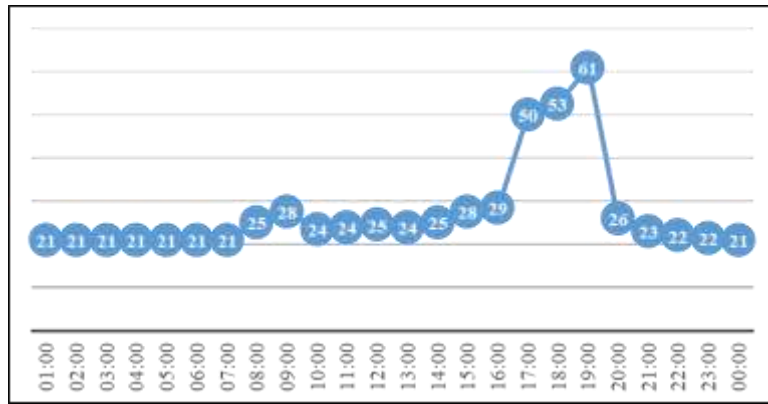
Mesleki beceri anlamında yöneticiler ve profesyonel meslek mensuplarının anket uygulanan bireylerin % 79,59'unu oluşturduğu göz önüne alındığında bölgede yaşayanların sosyoekonomik anlamda avantajlı oldukları anlaşılmaktadır. Bununla benzer olarak OLS modelinin sonuçları; meslek beceri sınıfı arttıkça hanehalklarının birim değeri daha yüksek konutlara yöneldiklerini göstermekte, sosyoekonomik statüsü artan bireylerin daha nitelikli konutları tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Buna karşın model; hanehalkının yaşı ve eğitim durumu ile toplam hane geliri gibi sosyoekonomik yapıya yönelik diğer bileşenlerin konut tercihinde görece etkili olmadığını ortaya koymakta olsa da, konut tercihinin bu bölgede yapanların büyük ölçüde Y kuşağına mensup bireyler olduğu belirtilmelidir. Logan'ın (2014) çalışmasında bahsedildiği gibi araştırma alanında da Y kuşağının yaşam tarzı odaklı tercihler yaptığı ortaya konulmaktadır.

Anket sonuçlarına göre hanehalklarının başlıca problemleri yetersiz toplu ulaşım olarak tespit edilmiş, zira kentin merkezine uzak mesafede ikamet eden söz konusu kesim için kent içi yolculuklarda özel araçla ulaşımın zaman kazandırdığı belirlenmiştir. Benzer olarak, hanehalkları şehir merkezine ulaşımında en çok tercih ettikleri ulaşım aracının özel araç olduğunu beyan etmiş olmalarına karşılık, kent içi seyahatlerinde toplu taşıma kullanan % 9,90'lık kesimin % 63,33'ü yalnızca metro kullanırken, geri kalan % 46,67'sinin birden fazla ulaşım aracını bir arada kullandığı tespit edilmiştir. Eskişehir Yolu'ndaki trafik yükünü hafifletmek adına 2014 yılından bu yana Ankara İli güneybatı koridoruna hizmet veren Kızılay - Kuru metro hattı ile Kızılay'a 25 dakikada ulaşım sağlanabilmekte, ancak Eskişehir Yolu'nun iç kesimlerinde yaşayanların en yakın metro istasyonuna ulaşmalarının uzun zaman alması hanehalklarını bireysel ulaşımaya yönlendirmektedir. Bölgedeki metro hattının diğer modlarla entegrasyonunun sağlanması bireysel ulaşımaya olan bağımlılığı azaltabileceğinden, bu kapsamda 2038 Ankara Çevre Düzeni Planı'nda kentin yayılmasını önlemek amacıyla Kızılay - Kuru metro hattına yeni hatların ilave edilmesi önerilmiş; ancak bölgenin düşük yoğunluklu olması metro yatırımının maliyet etkin olup olmayacağı sorusunu beraberinde getirmektedir. Bölgedeki konut projelerinin pazarlanmasında öneri metro hattının "değer artırma potansiyeli" tartışılmakta ve gayrimenkul piyasasında spekülasyon hareketlenmeler oluşmaktadır.

Kentsel yayılma alanlarında işyeri ile konut arası günlük seyahatler önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir. İşyeri - konut arasındaki mekânsal ilişki, kent içi hareketliliğe yönelik tercihleri açıklayan temel faktörlerden biri olarak görülmekte olup, bölgede hanhalklarının % 77,89'unun işyeri - konut arası gidiş gelişlerini özel araçları ile yaptıkları tespit edilmiştir. İşyeri ile konut arasındaki mesafenin medyan değeri 28,49 km, ulaşım süresinin medyan değeri ise gidişte 28, dönüşte 34 dakika olarak hesaplanmıştır. Ayrıca araştırma alanı ile Kızılay arası gidiş geliş süreleri trafik haritaları üzerinden beş işgünün ortalaması alınmak suretiyle incelenmiş olup, akşamları özellikle 17.00 - 19.00 saatleri arasında ulaşım süresinin neredeyse 3 katına çıktığı görülmektedir (Şekil 5.18 ve Şekil 5.19). Bireylerin günde ortalama 1 saatten fazla zamanlarını trafikte verimsiz olarak kaybetmelerini, gerek yaşam kalitesi göstergeleri gerekse ulaşım ve enerji giderleri bakımından olumsuz bir durum olarak değerlendirmek mümkün olabilecektir.



Şekil 5.18 Araştırma alanından Kızılay'a hafta içi saatlik ortalama ulaşma süresi (dakika)



Şekil 5.19 Kızılay'dan araştırma alanına hafta içi saatlik ortalama ulaşma süresi (dakika)

Araştırmanın bulguları, Ankara İli'nde işyerlerinin desantralize gelişiminin bir sonucu olarak, hane geliri ile işyeri - konut arası gidiş geliş mesafesi arasında kayda değer bir ilişki olmadığını göstermektedir. Hanehalklarına 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı merkez planlama bölgesinde MİA alanı olarak tanımlanmış Kızılay, Ulus, İskitler ve Söğütözü Bölgelerinden hangisinin Ankara İli'nin odağı olduğu sorusu yöneltildiğinde Kızılay Bölgesi (% 48,98) ve Söğütözü Bölgesi (% 48,30) yanıtını verenlerin oranının hemen hemen aynı düzeyde olduğu görülmektedir. Ankara İli'nde geçmişten bugüne MİA gelişiminin kamu kurumlarının yer seçtiği akslar ile bağlantılı olarak şekillendiği bilinen bir gerçektir. Nitekim Söğütözü MİA Bölgesi'nin Kızılay ile yarışır hale gelmesinde gerek bürokrasinin Söğütözü'nde yer almasının gerekse bölgenin yüksek erişilebilirliğin büyük etkisi bulunduğu dikkati çekmektedir.

Özel araç kullanımının bir diğer etkisi, artan ulaşım maliyetlerinin hane giderlerini hissedilebilir ölçüde artırmasıdır. Araştırmanın sonuçlarına göre hane bireylerinden % 79,67'si hane giderlerini en çok etkileyen kalemin benzin fiyatlarının artması olduğunu belirtmiştir. Kanada'da gerçekleştirilen bir araştırmada benzin fiyatlarının % 1 artmasıyla kent merkezindeki nüfusun % 0,32 arttığı, çeperdeki nüfusun ise % 0,60 azaldığı saptanmıştır (Tanguay ve Gingras 2012). Benzine yüksek vergi uygulanarak bireylerin toplu ulaşımaya yönlendirilmesi Avrupa ve ABD metropollerinde kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik uygulanan politikalar arasında yer almaktadır.

Türkiye'deki büyükşehirlerde kır ve kent geçiş bölgelerinin spekülörlerin yatırım kararlarına göre, çoğu zaman vaktinden önce ve kentsel hizmetler tamamlanmadan geliştirildiği için gelişmeden kaynaklanan altyapı ihtiyaçları arasında sağlıklı denge kurulmasının da mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Araştırma alanında da 1/1.000 ölçekli uygulama imar planlarının tamamlanmış olmasına rağmen sosyal ve teknik altyapıların gecikmeli olarak geldiği görülmekte olup, bu sorun yayılma alanlarının genel karakteristiklerini ortaya koymaktadır (EK 4). Sorun planlama otoriteleri tarafından da tespit edilerek 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı'nda Çayyolu Bölgesi'ndeki yoğun yapılaşma talebine paralel olarak sosyal ve teknik altyapı alanlarının konut inşaatlarıyla eşgüdümlü olarak hayata geçirilmesi için ilgili yatırımcı kuruluşlar ile koordinasyon sağlanacağına dair plan kararları bulunduğu göze çarpmaktadır (Anonim 2006). Öte

yandan bölgede sosyal donatılara ve yeşil alan kullanımına ayrılmış alanların geliştirilmeden boş bırakılması ve çevre düzenlemelerinin tamamlanmamış olması kamusal alanlardan faydalanılmasında eşitsizliğe neden olmaktadır.

Araştırmanın bulgularına göre bölgede yaşayanların serbest zamanlarını değerlendirmek için yine o bölgeyi tercih ettikleri, gerek günlük ihtiyaçlarını gerekse diğer alışverişlerini yakın çevreden karşıladıkları ortaya çıkmakta ve bu noktada üst gelir grubu konut alanlarının mekânsal dinamikleri sonucu gelişen desantralize ticari birimlerin bu ayrışmayı teşvik ettiği anlaşılmaktadır. Norveç, Finlandiya ve Almanya’da bu tip bir kentsel büyümenin kontrol edilebilmesi adına birtakım dolaylı mekânsal politikalardan yararlanılmakta olup, kentin dışında ve otomobile bağımlı olarak erişilen perakende tesislerini kısıtlamaya yönelik mevzuatların uygulanması bu politikaların başında gelmektedir (Nuissl ve Couch 2007).

Araştırmanın sonuçları, hanehalklarının kentteki güvensizlik ve karmaşadan kaçma isteğinin bu bölgeye yerleşmeleri üzerinde oldukça etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Anket uygulanan hanehalklarından % 71,96’sı seçtikleri konutun site içerisinde olmasının, % 57,77’si ise binanın güvenliğinin olmasının tercihlerini etkilediğini belirtirken, örneklem kümesinde yer alan konutların OLS modelinin bulguları ise, site içerisinde apartman dairesi değişkeninin değer ile aralarındaki yüksek korelasyon nedeniyle modele dahil edilmediğini göstermekte, ancak konutun site içerisinde yer almadığı durumda ise değer düşüğünü ortaya çıkarmaktadır. Öyle ki konutun değeri müstakil apartman dairesi ise 55.378,33 TL, müstakil villa ise 98.242,08 TL düşmekte; site içerisinde villa ise 108.120,68 TL arttığı tespit edilmektedir. Diğer yandan gerek müstakil gerekse apartman dairesi türünde bir konutun site içerisinde yer alması ile değer değişkenleri arasında pozitif yönlü korelasyon ilişkisi bulunduğu da saptanmış olup, korelasyon bulguları, site içerisindeki müstakil ve apartman dairesi türündeki konutların oldukça farklı karakteristiklere sahip olduğunu da ortaya koymaktadır. Zira müstakil bir konutun site içerisinde yer almasıyla alanı artarken, apartman dairesi türünde bir konutun alanı ise site içerisinde yer almasıyla azalmaktadır. Bu takdirde geliştiriciler, çok katlı ve korunaklı bir yapıyı inşa etmek için katlandıkları maliyeti düşürebilmek adına konutların alanlarını küçülterek hem toplam bağımsız bölüm sayılarını artırmakta hem de sosyal

olanakları öne sürerek konut satış fiyatlarını piyasadaki benzer karakteristiklere sahip diğer konutlarla eşitleme yoluna gitmektedirler.

Korelasyon sonuçlarına göre site içerisindeki müstakil konutlar ile meslek grubu ve toplam hane geliri arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Bu durumda bölgede site içerisindeki müstakil konutların görece en üst sosyoekonomik sınıf tarafından tercih edildiğini ileri sürmek doğru olacaktır; nitekim yapılan görüşmelerde site içerisinde müstakil konutlarda ikamet edenler bu bölgeyi düşük yapı yoğunluğu ve sakinliğinden dolayı tercih ettiklerini, son yıllarda yüksek katlı konutların hızlı artışını belirsizlik ve hak kaybı olarak gördüklerini belirtmişlerdir.

Alanda hanehalklarının kentsel yayılma kavramına yönelik bilinç düzeyleri de araştırılmış olup, hane bireylerinden kentsel yayılma kavramını duyduğunu söyleyen % 58,09'luk kesim tarafından kentsel yayılmanın büyük oranda “şehir merkezinden uzak olunması, boş arsaların fazla olması ve nüfus yoğunluğunun düşük olması” ile karakterize edildiği tespit edilmiştir. Hane bireylerinden % 57,53'ünün yaşadıkları bölgenin kentsel yayılma alanı içinde kaldığını beyan etmesine karşılık, “kentsel yayılmayı tehdit olarak görüyor musunuz?” sorusuna % 36,58'inin fikri olmadığını, % 35,91'inin ise tehdit olarak gördüğünü belirtmesi dikkat çekicidir. Bireylerin kentsel yayılma olgusunun farkında olmalarına rağmen, kentsel yayılmanın olumsuz etkilerine yönelik bilgi sahibi olmadıkları anlaşılmaktadır.

Vergilendirme benzeri politikalarla kentsel yayılma alanlarında yaşamının maliyeti artırıldığında bireyler dolaylı olarak kent merkezinde yaşamaya teşvik edilmektedir. Anket kapsamında benzer bir durumda hanehalklarının kent merkezinde yaşamayı tercih edip etmeyeceğine yönelik araştırma yapılmış olup, hanehalklarından % 69,76'sinin yaşadığı yerde kalmaya devam etmeyi tercih edeceği tespit edilmiştir. Bu çerçevede emlak vergisinin artırılmasının bu bölgede yaşayan bireyleri kent merkezine yönlendirmeyeceği ve bunun bir yaptırım aracı olarak kullanılmasının olumlu sonuç vermeyeceği açıkça görülmektedir. Paydaş görüşleri ise kentsel yayılmanın önlenmesi için planlama anlayışının değişmesi gerektiği noktasında birleşmektedir.

Bu araştırmanın önemli sonuçlarından biri de gerek paydaş gerekse hanehalkı görüşmelerinde kentsel yayılma alanlarındaki sosyal ve ekonomik ayrışma ile yetersiz sosyal etkileşimin olduğuna yönelik görüşlerin kayda değer düzeyde olmasıdır. Kentsel yayılma alanlarında görece sosyoekonomik üstünlüklere sahip sınıfın konut talebini karşılayan prestijli kent mekânları, sosyal etkileşimi ve kentsel aidiyet duygusunu azaltabilmektedir. Özellikle sunduğu sosyal imkânlar ve hissettirdiği mahremiyet duygusu nedeniyle orta ve üst gelir grubu tarafından sıklıkla tercih edilen korunaklı yerleşimlerin özel mülkiyet kullanımında olmaları sınıflar arası fiziksel engel oluşturmaktadır. Kent mekânında bireyselliğin söz konusu olduğu durumlarda kişiler ve kurumlar arası iletişim ve güvene dayalı ilişkiler kurulması mümkün olamamakta, bu durumda sürdürülebilir toplumlar için önemli bir kaynak olarak görülen sosyal sermaye değerlerinin zarar gördüğü vurgulanmalıdır. Sosyal sermaye kavramına büyük katkı sağlayan Putnam (2000) da kentsel yayılmanın sosyal sermayeyi olumsuz yönde etkilediğini öne sürmektedir.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kentler 1980 yılı sonrasında devletlerin dışa açık büyüme modelini benimsemesiyle tüm dünyada sermayenin toplandığı yerler haline gelmişlerdir. Bir yandan modern iletişim teknolojileri mekânsal yakınlığın önemini ortadan kaldırırken, diğer taraftan hizmet sektörünün yükselişiyle birlikte ticaretin desantralize olduğu çok merkezli kent gelişimi görülmeye başlanmıştır. Değişen ekonomik dinamikler yeni toplumsal sınıfların ve yeni yaşam biçimlerinin oluşum sürecinde etkili olmuş, özel sektörün konut piyasasına dahil olmasıyla sosyoekonomik statüsü görece yüksek kesimlerin değişen konut talebini karşılamaya yönelik konut yatırımlarının arttığı yeni bir dönem başlamıştır. Fiyat oluşumunun arz ve talebin karşılıklı etkileşimine bağlı olduğu gayrimenkul piyasalarında bireylerin beklentileri arzı etkileyen önemli parametrelerden biri haline gelmektedir. Nitekim kısa sürede konut piyasası modern toplum değerlerine, beklentilerine ve tüketim kalıplarına göre şekillenmiş ve çeperlerde yeni konut alanları oluşturulmasıyla kentsel büyümenin istenmeyen bir formu olarak görülen kentsel yayılmanın gelişimine katkı sağlanmıştır.

Esasen kentsel büyüme süreci, hanehalklarının sosyal, ekonomik veya psikolojik nedenlerle kent içinde bir yerden başka bir yere hareket etme kararı doğrultusunda oluşmaktadır. Büyümenin düşük yoğunluklu yerleşimlerle karakterize edilmiş, dağınık ve sıçramalı bir formda gerçekleştiği durumda ise gerek sosyal gerekse ekonomik maliyetten söz edilmektedir. Ankara İli güneybatı koridorunda özellikle 1990'lı yıllardan bu yana gözlenmeye başlanan makroform değişiklikleri kentsel yayılmaya işaret etmekte; bölgedeki süresiz gelişimden dolayı bölünmüş arazi kullanım, Eskişehir Yolu boyunca lineer gelişen ticari kullanımlar ve çevre yolunun iç kısımlardaki gelişigüzel düşük yoğunluklu konut alanları bu gelişimin fiziksel boyutunu açıkça ortaya koymaktadır. Kentsel yayılma alanlarının karakteristikleri coğrafyalara göre farklılaşmakta, hatta kentin iki farklı koridorunda görülen yayılma dahi farklı mekânsal dinamiklerle şekillenmektedir. Kentsel yayılmaya müdahale edilebilmesi için bölgeye özel arz ve talep gerekçelerinin ve yayılmaya neden olan dinamiklerin ortaya konulması önem taşımakta olup, yapılan araştırmada kentsel yayılmanın sosyoekonomik boyutu konut talebini etkileyen faktörler üzerinden incelenerek, hanelerin sahip olduğu sosyoekonomik yapı

değişiminin Ankara İli'nin makroformunu şekillendiren en önemli parametrelerden biri olduğu sonucuna varılmaktadır.

Günümüzde konutlar barınma işlevinin ötesinde sosyoekonomik statü göstergesi olarak da görülmekte, hatta kişilerin ikamet ettikleri yerler toplumun hangi sınıfına ait olduklarını ve kimliklerini belirlemede bir ölçüt olmaktadır. Nitekim bölgedeki konut talebinin gelişim sürecinde de üst gelir grubunun prestij ve güvenlik endişesiyle korunaklı sitelere yönelmelerinin belirleyici olduğu görülmekte, sosyoekonomik bakımdan avantajlı bu sınıfın tüketim alışkanlıklarının desantralize gelişmiş ticari birimlerin gelişimini sağladığı ve perakende sektörünün kent merkezinden uzaklaşmasına ortam hazırladığı anlaşılmaktadır. Bir odak oluşturmadıkları gibi sıçrayarak ve dağınık halde gelişim gösteren konut alanları ve ticari kullanımlar ise kentsel hizmet sunma maliyetini artırmakta; ekonomik maliyetin yanı sıra kent içi yolculuk sürelerinin artmasıyla orantılı olarak artan enerji tüketimi ve otomobillerin neden olduğu hava kirliliği ekolojik maliyet doğururken, kendi özel alanında bireysel isteklerine göre yaşayan bu profilin kentle bütünleşememe ve hatta kenti deneyimleyememe sorunu ise yayılmanın sosyal maliyeti olarak gerçekleşmektedir. Ancak üst gelir grubunun talepleri kadar mekânsal plan kararlarından kaynaklanan arz gelişiminin de kentsel yayılmadaki payı azımsanmayacak düzeyde olmaktadır. Ankara'da coğrafi koşulların hâlihazırda mekânsal gelişimi sınırlandırmamasına rağmen, plan kararlarıyla kentin Eskişehir Yolu üzerinde aks boyunca gelişiminin önerilmesiyle çepçevre doğru kontrolsüz büyümenin teşvik edildiği görülmektedir.

Alan araştırması yapılan Ankara İli Ankara İli Çankaya İlçesi'nde konumlu Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde 303 adet hanehalkı anketi uygulanmış ve anket sonuçları alandaki konut talebinin hedonik analizinde değişken olarak kullanılmıştır. Araştırmanın mekânsal bulgularına yönelik değerlendirmeler ise aşağıda özetlenmiştir:

- Bölgede konutun arzının şekillenmesinde imar planlarının payı büyük olsa da kent planlamanın iyi bir şehirciliğin araçlarından sadece biri olduğu göz önüne alınmalıdır. Planlama, insanların yaşam ortamlarını iyileştirmek için hızlı ve sağlıklı kentleşmeye müdahalenin ve kentsel gelişmeye yön vermenin bir aracı olarak kullanılmakta ve yerel

ekosistem üzerindeki baskıyı azaltmak için pek çok fırsat sunmaktadır. İyi bir kentsel formun gayrimenkul değerlerine de yansıdığı ve gayrimenkullerin sermayeye dönüşme hızını olumlu etkilediği bilinmekle beraber, kent makroformunun gelişiminde konut talebi ve konut piyasasına odaklanan politikalar, kentlerin planlarla yönlendirilmesinden daha başarılı olmaktadır. Benzer şekilde araştırma alanında da kullanım değerinin öne çıkarılması ve buna yönelik mekânsal düzenlemelerin yapılmasına ilişkin beklentilerin öne çıktığı görülmektedir. Bu durumun önüne geçmek adına yayılma alanlarında kurgulanan konut tasarımlarının kent merkezinde de uygulanabilirliği tartışılmalıdır. Zira bulgular, kentlerde trafik, gürültü ve güvenlik sorunları çözüldükten sonra kenti deneyimleme olgusunun yeniden önem kazanacağını göstermektedir.

- Akıllı büyüme politikaları her ne kadar açık alanların korunmasına yönelik kompakt konut gelişimini sağlamaya çalışsa da yüksek gelirli hanehalklarının geniş parsellerde ve büyük konutlarda yaşamayı tercih ettikleri görülmektedir. Kent merkezlerinde açık alanların artırılması veya yüksek gelir grubunun taleplerine yönelik konut alanları oluşturulması durumunda konut talebinin kent merkezine kayabileceği öngörülmektedir. Fakat hanehalkı anket sonuçlarına göre bu bölgede yaşamayı tercih eden bireyler için kent merkezinde benzer karakteristiklere sahip konut üretebilecek büyüklükte arsa elde edilebilmesi oldukça güç olup, bu ancak kent merkezinde yerel sosyokültürel dinamikler göz önüne alınmaksızın uygulanan kentsel dönüşüm projeleriyle mümkün olabilecektir. Böyle bir durumda karar vericilerin kent kimliğinin ve yerelliğin korunması ile kentin yayılarak hizmet maliyetini artırması endişelerinden birini diğerine tercih etmek zorunda kalması kaçınılmazdır. Karar verme sürecinde kamu yararı yok sayılmaksızın her iki seçeneğin fayda - maliyet ve SWOT analizlerinin yapılmasının yerinde olacağı vurgulanmalıdır.

- Kişiler konut seçimini bireysel faydalarını en üst düzeye çıkarma arzusunun dayalı olarak yapmaktadır. Kentin henüz geliştirilmemiş bölgelerinde ise istenilen kurguda tasarlanabilecek yeni bir dünya mevcuttur. Bu durumda sermayenin henüz geliştirilmemiş bölgelere aktarılması olağan karşılanmalı, ancak incelenen alanda olduğu gibi spekülasyon gelir olanakları yaratılıyorsa değer artış kazancının vergilendirilmesi gibi araçlarla bu kazancın kamuya aktarımı sağlanmalıdır. Değer artış kazancının vergilendirilmesi bir

finansman modeli olarak ulaşım yatırımlarının finanse edilmesini, altyapı yatırımlarının inşa edilmesi veya onarılmasını ve atıl alanların kente yeniden kazandırılmasını olanaklı kılmaktadır. Kamu eliyle yatırımların sağladığı değer artışı vergilendirmeye tabi tutularak hem haksız kazanç sağlanmasının önüne geçilmekte hem de vergi gelirleriyle yatırımların tamamı veya bir kısmı finanse edilebilmektedir. TIF gibi yenilikçi finansman araçlarıyla yerel yönetim gelirlerinin artırılması ve ekonomik açıdan sürdürülebilirliğin sağlanması mümkün görünmektedir. Nitekim emlak vergisinin artırılmasıyla çeperlerdeki yerleşimin önüne geçilemeyeceği yönündeki bulgular (% 69,76), TIF modelinin uygulanmasında semt sakinleriyle uzlaşmanın görece kolay olabileceğini göstermektedir.

- Araştırma sonuçlarına göre kentin merkezinden uzaklaştıkça bireylerin işyeri ve konut tercihi arasındaki bağlantının ölçülmesi zorlaşmaktadır. Zira artık mekânsal yakınlığın önemi ortadan kalkmakta, sosyoekonomik yapı bileşenleri ön plana çıkmakta, sosyoekonomik düzeyi yüksek olan yerleşmelerde konut alanları kentten uzaklaştıkça toplu taşıma olanakları önemini yitirmekte, kent içi seyahatleri kolaylaştıran bireysel araçların kentsel yayılma üzerindeki hükmü azımsanmayacak düzeylere ulaşmaktadır. Diğer yandan MİA'ların desantralize gelişimi kent için hareketliliğin modellenmesini zorlaştırmakta, yalnızca kentin çekirdeğine erişimin kolaylaştırılması yetersiz kalmakta, bunun yanı sıra alt merkezlerin de erişilebilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Bisiklete binme ve yürüme dahil tüm ulaşım modlarının karma kullanımlarını kapsayan TOD projeleri yayılma alanlarında erişilebilirliğin artırılmasını sağlayabilmekte ve bireysel araçlar için alternatif oluşturabilmektedir. TOD projelerinde, bir aktarma istasyonu etrafında belirli bir coğrafi alan içinde gelişen karma arazi kullanımlarla ulaşım imkânlarının artırılması, sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin teşvik edilmesi ve kent merkezindeki trafik yükünün hafifletilmesi sağlanabilmektedir. Araştırma alanında ulaşım modlarının entegre olamaması nedeniyle metro kullanımının sınırlı düzeyde kaldığı bilinmekle beraber (% 9,90), ulaşım kurgusunun arazi kullanımla bütüncül olacak şekilde gerçekleştirilmesi, toplu ulaşım erişilebilirliğinin artmasına ve araç sahipliğinin azalmasına katkı sağlayabilecektir.

- Kentsel yayılma olgusunun kişilerde “kentsel büyüme” olarak kodlandığı ve bir tehdit olarak görülmekten ziyade mekânsal boyutlarıyla algılandığı anlaşılmaktadır. Gelişmiş

ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de kentsel yayılma ile ilgili gerek yerel gerekse küresel kaygıların artırılması, yeni bir vizyon ortaya konulması ve kontrolsüz kentsel büyümenin neden olduğu olumsuz etkilere karşı bilgilendirilmiş ve daha katılımcı bölgesel tepkilerin oluşması önem arz etmektedir. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de yerel yönetimler veya gönüllü kuruluşlar kentsel yayılmanın neden olduğu olumsuzluklarla ilgili kent sakinlerini bilinçlendirilmeye yönelik kataloglar yayımlamalı ve hatta medya ile işbirliği içerisinde faaliyetler geliştirmelidir.

- Kentsel yayılma olgusunun yerel, bölgesel ve ulusal perspektiflerle ele alınarak arazi kullanım, toplu ulaşım ve doğal kaynakların korunması konulu mevzuatlara ve hatta kalkınma planlarına dahil edilmesi, yayılmanın kentler ve kent sakinleri üzerindeki etkilerinin daha anlaşılır kılınmasını sağlayabilecektir. Paydaş görüşleri doğrultusunda kentsel yayılma kavramının 3194 sayılı İmar Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve 5488 sayılı Tarım Kanunu ile 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda yer alabileceğini söylemek mümkündür.

- Kentsel yayılmanın yönetilmesi ve kontrol edilmesine yönelik mekânsal stratejilerin sıkı bir şekilde uygulandığında çoğu zaman başarı ile sonuçlandığı görülmekte; ancak mülkiyet hakları söz konusu olduğunda stratejilerin uygulanmasında gecikme yaşandığı dikkati çekmektedir. Bu durumda mülkiyet ve imar hakkı kayıplarının en aza indirgenmesi için kamulaştırma veya takas gibi klasik yöntemler yerine imar hakkı transferi gibi yenilikçi yöntemlerden faydalanılmasının daha olumlu sonuçlar doğurabileceği açıktır.

- Kentlerin sürdürülebilir gelişiminde çevresel bileşenler kadar önem arz eden ekonomik bileşenler mali kaynakların olabilecek en verimli şekilde kullanılması gerektiğini ortaya koyduğundan, ihtiyaca yönelik büyüme öncelikli olarak uygulanması gereken politika olmalıdır. Tüketicilerin konut eğilimlerinin önüne geçilmesi kısa vadede mümkün olmasa da bu eğilimlerin değiştirilebilmesi ve yönetilmesi söz konusu olabilmektedir. Yerel yönetimlerce konut piyasasındaki eğilimlerin gayrimenkul alanında lisans, yüksek lisans ve doktora düzeyinde eğitim almış uzmanlarla işbirliği yapılarak izlenmesi ve taleplere

makul sayılabilecek kentsel alanlarda cevap verilmesiyle bu kapsamda yaşanan sorunların çözülebileceği vurgulanmalıdır. Özellikle gayrimenkul geliştirme eğitiminin kurumsallaşmasının piyasa güçlerinin analizinden gayrimenkul değerlerinin güvenilirliğine dek pek çok sorunun çözümüne katkı sağlayacağı açıktır.

Kentsel yayılma alanlarındaki konut talebinin gayrimenkul geliştirme perspektifinden ele alındığı bu araştırmada teori ve uygulama arasında ilişki kurularak, literatürdeki kentsel yayılmaya yönelik niceliksel araştırmaların boşluğu doldurulmaya çalışılmıştır. Kentsel yayılma alanlarında konut talebinin incelenmesinde arz ve talep değişimlerine son derece duyarlı olan gayrimenkul değerleri önemli rol oynadığından, modelde değer bağımlı değişken olarak kullanılması önem taşımakta ve aynı zamanda araştırmanın yenilikçi yönünü oluşturmaktadır.

Bununla birlikte araştırmanın kapsamı dışında tutulan “kentsel yayılmanın izlenmesi ve tahmin edilmesine yönelik çalışmaların” kent makroformunun denetim altında tutulmasına katkı sağlayacağını belirtmek gelecek araştırmalar için önem taşımaktadır. Kent gelişiminin izlenmesi; gelişmekte olan ülkelerde gelecek yıllardaki talebin değerlendirilebilmesi, yeterli miktarda arzın sağlanabilmesi ve hatta daha sağlıklı altyapı planlama yapılabilmesi için kullanılacak önemli bir araç olarak görülmektedir. Bir diğer husus ise kentin makroformu izlendiğinde her ne kadar ticari birimlerin desantralize geliştiği görülebilse de, Ankara İli'nin tek merkezli veya çok merkezli olabilme ihtimallerinin istatistikî modeller üzerinden incelenmesiyle karmaşık mekânsal yapının çözümlenmesine büyük katkı sağlanacağı gözden kaçırılmaması gerektiğidir.

KAYNAKLAR

- Acar, İ.H. 2007. Trafik ve Ulaşım Konularında Kanılar ve Gerçekler. 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül, İstanbul, Türkiye.
- Akal, M. 2006. Tek Merkezli Kent Arsa Fiyat-Belirleme Davranışsal Modeli: Sakarya İli, Büyükşehir, Merkez İlçe İçin Teklif Edilen Rant Fonksiyonları. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11(2006); 1-26.
- Akbulut, F. 2016. Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Ocak 2016(11); 336-355.
- Akhras, M.A. and Saadeh, M. 2010. Automatic Valuation of Jordanian Estates Using A Genetically-Optimised Artificial Neural Network Approach. WSEAS Transactions on Systems, 8(9); 905-916.
- Aliefendioğlu, Y. ve Tanrıvermiş, H. 2015. Kentsel Dönüşüm Sürecinde Taşınmaz ve Proje Değerleme İşlemleri ve Sorunlarının Analizi: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Sahabiye ve Fatih Mahalleleri Dönüşüm Projesi Örneği Çerçevesinde Değerlendirme. Journal of International Social Research, 8(39); 736-769.
- Aliefendioğlu, Y. ve Duman, İ. 2017. İmar Hakları Transferinde Değer Esaslı Uygulama Olanakları: Van İli Örneği. Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi (ASOS), 5(49); 163-193.
- Alkadi, A. 1996. Hedonic analysis of housing prices near the Portland urban growth boundary, 1978-1990. PhD Thesis, Portland State University, Urban Studies, Portland, USA.
- Alonso, W. 1964. Location and land use: Toward a general theory of land rent. Harvard University Press, Cambridge MA, USA.
- Anderson, H.A. 1999. Use and Implementation of Urban Growth Boundaries. Center for Regional and Neighborhood Action, Denver, USA.
- Anonim. 2006. 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporu Etüdler ve Müdahale Biçimleri. Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Anonim. 2017. 2038 Ankara Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu. Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Anonim. 2018a. Web Sitesi: <http://www.resmiistatistik.gov.tr/?q=tr/content/18-k% C4% B1rkent-tan% C4% B1m% C4% B1n% C4% B1n-revizyonu>, Erişim Tarihi: 26.05.2018.

- Anonim. 2018b. Web Sitesi: <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr>, Erişim Tarihi: 27.05.2018.
- Anonim. 2018c. Ankara Büyükşehir Belediyesi Arşivi, Ankara.
- Anonymous. 2000. Virginia Chapter of the American Planning Association. Patterns of Suburban Growth, A graphic presentation of suburban development in Virginia: Past patterns and future options.
- Anonymous. 2004. American Planning Association. A Planners Dictionary, Davidson, M. and Dolnick, F. (eds), Planning Advisory Service Report No. 521/522.
- Anonymous. 2005. Ontario College of Family Physicians. The Health Impacts of Urban Sprawl Information Series, Volume One: Air Pollution, September 2005.
- Anonymous. 2010a. Future Orientations for Cities (FOCI). ESPON, 778 p., Luxembourg.
- Anonymous. 2010b. Green Belts in England: Key facts (A series of factsheets on England's 14 Green Belts). Campaign to Protect Rural England (CPRE), 32 p., London, UK.
- Anonymous. 2011. OECD Regional Typology: Directorate for Public Governance and Territorial Development. OECD, 16 p., Paris, France.
- Anonymous. 2012. UK Department for Communities and Local Government. National Planning Policy Framework, March 2012, London, UK.
- Anonymous. 2013. Infrastructure Financing Options for Transit-Oriented Development. United States Environmental Protection Agency Office of Sustainable Communities, Smart Growth Program.
- Anonymous. 2015. World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. United Nations, 493 p., New York, USA.
- Anonymous. 2016. APEC Energy Demand and Supply Outlook 6th Edition. Asia-Pacific Energy Research Centre, Institute of Energy Economics, Tokyo, Japan.
- Anonymous. 2017. Challenges to development in Oregon: It's not just about the UGB. Oregon Chapter of the American Planning Association, Challenges to Development in Oregon, February 2017.
- Anonymous. 2018a. Web Sitesi: <http://www.freddiemac.com/about/business/>, Erişim Tarihi: 10.05.2018.
- Anonymous. 2018b. Web Sitesi: <http://www.oregon.gov/lcd/pages/lcdc.aspx>, Erişim Tarihi: 14.05.2018.

- Anonymous. 2018c. Web Sitesi: <http://blogs.worldbank.org/sustainablecities/what-does-urban-mean>, Erişim Tarihi: 17.05.2018.
- Anonymous. 2018d. Web Sitesi: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/rural-development/methodology>, Erişim Tarihi: 19.05.2018.
- Anonymous. 2018e. Arable Land Data (Hectares Per Person). World Bank Data Catalog.
- Anonymous. 2018f. Total Population. World Bank Data Catalog.
- Anonymous. 2018g. Web Sitesi: <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/view>, Erişim Tarihi: 19.05.2018.
- Anonymous. 2018h. Web Sitesi: <http://www.rics.org/us/news/news-insight/comment/millennial-housing/>, Erişim Tarihi: 22.05.2018.
- Anonymous. 2018i. Partnership for the Sustainable Development of Cities in the APEC Region. Asia-Pacific Economic Cooperation, Cities Alliance: Cities without Slums, Heng Mui Keng Terrace, Singapore.
- Anonymous. 2018j. Web Sitesi: <https://land.copernicus.eu/pan-european/high-resolution-layers/imperviousness/status-maps>, Erişim Tarihi: 27.05.2018.
- Anthony, J. 2004. Do state growth management regulations reduce sprawl?. *Urban Affairs Review*, 39(3); 376-397.
- Audirac, I., Shermeyen, A.H. and Smith, M.T. 1990. Ideal urban form and visions of the good life Florida's growth management dilemma. *Journal of the American Planning Association*, 56(4); 470-482.
- Aydınlı, H.I. ve Çiftçi, S. 2015. Türkiye'de Kır-Kent Kavramlarının Değişen Niteliği ve Mevzuatın Sürece Etkisi. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(54); 192-200.
- Bahar-Yenigül, S. ve Alkan-Gökler, L. 2017. Kentsel Yayılma Baskısı Altında Kalan Yerleşimlerde Sosyal Sürdürülebilirlik: Ankara İncek Mahallesi Örneği. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 26(1); 59-78.
- Bahl, R. and Martinez-Vazquez, J. 2008. The property tax in developing countries: Current practice and prospects. *Lincoln Institute of Land Policy*, 1-25.
- Bajari, P. and Kahn, M.E. 2008. Estimating Hedonic Models of Consumer Demand with an Application to Urban Sprawl, In: *Hedonic Methods in Housing Markets*. Baranzini, A., Ramirez, J., Schaerer, C. and Thalmann, P. (eds), Springer, 129-153, New York, USA.
- Baldemir, E. Kesbiç, C.Y. ve İnci, M. 2007. Emlak Piyasasında Hedonik Talep Parametrelerinin Tahminlenmesi (Muğla Örneği). 8'inci Türkiye Ekonometri ve İstatistik Kongresi, İnönü Üniversitesi, Malatya.

- Barnes, K.B., Morgan, J.M., Roberge, M.C. and Lowe, S. 2001. Sprawl Development, its Patterns, Consequences and Measurement. Geospatial Research and Education Laboratory, Department of Geography and Environmental Planning, Towson University, Baltimore, Maryland, USA.
- Benito, B., Bastida, F. and Guillamon, M.D. 2010. Urban sprawl and the cost of public services: an evaluation of Spanish local governments. *Lex localis-Journal of Local Self-Government*, 8(3); 245-264.
- Bertaud, A. 2009. Urban Spatial Structures, Mobility and the Environment. World Bank Urban Week 2009, 9-12 March, Washington DC, USA.
- Betancourt, K. and Komosa, T. 2016. The Future of Multifamily: Generation Z. Fannie Mae Economic and Strategic Research, Multifamily Market Commentary - March 2016.
- Bhatta, B. 2010. Analysis of urban growth and sprawl from remote sensing data. Springer-Verlag, 172, Heidelberg, Germany.
- Bhatta, B. 2012. Urban Growth Analysis and Remote Sensing: A Case Study of Kolkata, India 1980-2010. SpringerBriefs in Geography, 106, Dordrecht, Netherlands.
- Blumenfeld, H. 1949. On the growth of metropolitan areas. *Social Forces* 28, 59-64.
- Brezzi, M., Dijkstra, L. and Ruiz, V. 2011. OECD Extended Regional Typology: The Economic Performance of Remote Rural Regions. OECD Regional Development Working Papers, 2011/06, OECD Publishing, Paris, France.
- Broughton, F. 1996. Fringe issues. *Landscape Design*, September 1996, 34-36.
- Brueckner, J.K. and Fansler, D.A. 1983. The economics of urban sprawl: Theory and evidence on the spatial sizes of cities. *The Review of Economics and Statistics*, 479-482.
- Brueckner, J.K. 2001a. Urban sprawl: Lessons from Urban Economics. *Brookings-Wharton papers on urban affairs*, 2001(1); 65-97.
- Brueckner, J.K. 2001b. Property Taxation and Urban Sprawl, In *Property Taxation and Local Government Finance*. Wallace E. Oates (ed.), Lincoln Institute of Land Policy, 153-172, Cambridge, UK.
- Burchell, R.W., Downs, A., Seskin, S., Moore, T., Listokin, D., Davis, J.S., Shad, N.A., Helton, D., Gall, M. and Phillips, H. 1997. The costs of sprawl-revisited: the evidence of sprawl's negative and positive impacts. Transportation Research Board National Research Council, Report 39, Washington DC, USA.

- Burchell, R.W., Shad, N.A., Listokin, D., Phillips, H., Downs, A., Seskin, S., Davis, J.S., Moore, T., Helton, D. and Gall, M. 1998. The costs of sprawl-revisited. Transportation Research Board National Research Council, Report 39, Washington DC, USA.
- Buttenheim, H.S. and Cornick, P.H. 1938. Land Reserves for American Cities. The Journal of Land and Public Utility Economics, 14; 254-265.
- Büyükcivelek, A.B. 2017. Tarih İçinde Kent, In: Kent Planlama. Özdemir, S.S., Özdemir Sarı, Ö. ve Uzun, N. (eds), İmge Kitabevi, 69-93, Ankara.
- Capozza, D.R. and Helsley, R.W. 1989. The Fundamentals of Land Prices and Urban Growth. Journal of Urban Economics, 26(3); 295-306.
- Carruthers, J.I. 2002. The impacts of state growth management programmes: A comparative analysis. Urban Studies, 39(11); 1959-1982.
- Chen, H., Jia, B. and Lau, S.S.Y. 2008. Sustainable urban form for Chinese compact cities: Challenges of a rapid urbanized economy. Habitat International, 32(1); 28-40.
- Cho, H.S. and Choi, M.J. 2014. Effects of compact urban development on air pollution: Empirical evidence from Korea. Sustainability, 6(9); 5968-5982.
- Cho, S., Lambert, D.M., Roberts, R.K. and Kim, S.G. 2008. Moderating urban sprawl through land value taxation. American Agricultural Economics Association Annual Meeting, 27-29 July, Orlando, Florida, USA.
- Christiansen, P. and Loftsgarden, T. 2011. Drivers behind urban sprawl in Europe. TØI Report, 1136/2011, Oslo, Norway.
- Clawson, M. 1962. Urban sprawl and speculation in suburban land. Land Economics, 38(2); 99-111.
- Cowell, C.N. 2011. Influencing factors behind urban sprawl in the United States. University of Northern Iowa UNI ScholarWorks Honors Program Theses 39, Iowa, USA.
- Çakır-Zeytinoğlu, F. 2007. İşletmelerin Dönen Varlıkların Satışlar Üzerindeki Etkileri: En İyi Regresyon Denkleminin Seçimi ve Sektörel Karşılaştırma. Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, 23(2); 331-349.
- Çınar, T. 2000. Bahçekent Modelinin Düşünsel Kökenleri ve Kentbilimine Katkıları. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 55(1); 27-51.
- Dascher, K. 2001. Land prices, urban sprawl and affordable housing: Dublin and the open city. The Economic and Social Review, 32(1); 69-79.

- Daşkıran, F. 2015. Denizli Kentinde Konut Talebine Etki Eden Faktörlerin Hedonik Fiyatlandırma Modeli İle Tahmin Edilmesi. *Journal of International Social Research*, 8(37); 850-857.
- Dawkins, C.J. and Nelson, A.C. 2002. Urban containment policies and housing prices: an international comparison with implications for future research. *Land Use Policy*, 19(1); 1-12.
- Delibay, A.S. 2014. Kentsel Büyüme Yönetimi ve Mega Projeler: İstanbul 3.Havalimanı Etkileşimde Göktürk Yerleşmesi Örneği. Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler Ulaştırma Yönetimi Programı, 190, İstanbul.
- Dewart, J. 1989. *The State of Black America 1989*. National Urban League.
- Dieleman, F. and Wegener, M. 2004. Compact city and urban sprawl. *Built Environment*, 30(4); 308-323.
- Dijkstra, L. and Poelman, H. 2014. A harmonised definition of cities and rural areas: the new degree of urbanisation. European Commission Directorate-General for Regional and Urban Policy Working Paper, 01/2014.
- Eid, J., Overman, H.G., Puga, D. and Turner, M.A. 2008. Fat city: Questioning the relationship between urban sprawl and obesity. *Journal of Urban Economics*, 63(2); 385-404.
- Eisenbeis, D. 2015. Brownfield Redevelopment and Coordinated Land Use Planning Policy in Portland, Oregon and Düsseldorf, North Rhine-Westphalia. Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung 2014-2015 German Chancellor Fellow, Dortmund, Germany.
- Evans, B. 2012. Goodbye Urban Sprawl, Hello Apartments. *Build*, 130(2012); 30-31.
- Ewing, R. 1997. Is Los Angeles Style Sprawl Desirable?. *Journal of the American Planning Association*, 63(1); 107-127.
- Ewing, R., Pendall, R. and Chen, D. 2003. Measuring sprawl and its transportation impacts. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1831; 175-183.
- Ewing, R. and Rong, F. 2008. The impact of urban form on US residential energy use. *Housing policy debate*, 19(1); 1-30.
- Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R., Zlot, A. and Raudenbush, S. 2008. Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity. In: *Urban Ecology*. Marzluff, J.M., Endlicher, W., Alberti, M., Bradley, G., Ryan, C., ZumBrunnen, C. and Simon, U. (eds), Springer, 567-582, Boston, USA.

- Fertner, C., Jorgensen, G., Nielsen, T.A.S. and Nilsson, K.S.B. 2016. Urban sprawl and growth management–drivers, impacts and responses in selected European and US cities. *Future Cities and Environment*, 2(9); 1-13.
- Frumkin, H., Frank, L. and Jackson, R. 2004. *Urban sprawl and public health: Designing, planning, and building for healthy communities*. Island Press, 338, Washington, USA.
- Gallent, N., Shoard, M., Andersson, J., Oades, R. and Tudor, C. 2004. Inspiring England’s urban fringes: multi-functionality and planning. *Local Environment*, 9(3); 217-233.
- Gedik, G.S. 2015. Tarihi Çevrelerin Sürdürülebilir Yeniden Canlandırılmasında Kullanıcı Görüşlerinin Değerlendirilmesi: Bursa, Hanlar Bölgesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.
- Gluszak, M. and Marona, B. 2011. Housing demand, urban sprawl and gated societies: Evidence from Poland. “European Network for Housing Research Conference”, 5-8 July 2011, Toulouse, France.
- Goddard, G.J. and Marcum, B. 2012. *Real estate investment: a value based approach*. Springer Texts in Business and Economics, Heidelberg, Germany.
- Gonzalez, G.A. 2009. *Urban sprawl, global warming, and the empire of capital*. State University of New York Press, 162, New York, USA.
- Goodwill, J. and Hendricks, S.J. 2002. *Building Transit Oriented Development in Established Communities*. University of South Florida, Center for Urban Transportation Research, Florida, USA.
- Gordon, P., Richardson, H.W. and Jun, M.J. 1991. The commuting paradox evidence from the top twenty. *Journal of the American Planning Association*, 57(4); 416-420.
- Gökyurt, F., Kındap, A. ve Sarı, V.İ. 2015. Türkiye için Yeni Bir Şehir Tanımı Gerekli mi?. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 24(1); 1-32.
- Gültekin, A.T. 2015. Konut Kullanıcılarının Kentsel ve Sosyal Yaşam Kalitesi Farkındalığı: Ankara/Çayyolu-Prof. Dr. Ahmet Taner Kışlalı Mahallesi Örneği. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 3(2); 165-182.
- Han, H., Huang, C., Ahn, K.H., Shu, X., Lin, L. and Qiu, D. 2017. The Effects of Greenbelt Policies on Land Development: Evidence from the Deregulation of the Greenbelt in the Seoul Metropolitan Area. *Sustainability*, 9(7); 1259.
- Han, N. 2012. Gayrimenkul Piyasası: Kuramsal Çerçeve. *Sigma*, 4; 131-140.

- Harrell, F.E. 2013. Regression Modeling Strategies: With Applications to Linear Models, Logistic and Ordinal Regression, and Survival Analysis. Springer, 582, Switzerland.
- Harvey, R.O. and Clark, W.A.V. 1965. The nature and economics of urban sprawl. Land Economics, 41(1); 1-9.
- Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu, Y., Tanrıvermiş, H. ve Hayrulloğlu A.C. 2017. Konut Piyasalarında Hedonik Değerleme Modeli Tahmini: Ankara İli Çankaya İlçesi Çukurambar Bölgesi Örneği. İkinci İktisadi ve İdari Bilimlerde Gelecek için Bilimsel İşbirliği Uluslararası Konferansı, 6-8 Eylül, Selanik, Yunanistan.
- Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu, Y., Tanrıvermiş, H. and Hayrulloğlu, A.C. 2018. Estimation of the Hedonic Valuation Model in Housing Markets: The Case of Cukurambar Region in Cankaya District of Ankara Province. Ecoforum Journal, Vol:7, 1(14).
- Heim, C.E. 2001. Leapfrogging, urban sprawl, and growth management: Phoenix, 1950-2000. American Journal of Economics and Sociology, 60(1); 245-283.
- Horrigan, J.B. and Wilson, R.H. 2002. Telecommunications technologies and urban development: strategies in US cities. International Journal of Technology, Policy and Management, 2(3); 338-354.
- Hülagü, T., Kızılkaya, E., Özbekler, A.G. ve Tunar, P. 2016. Türkiye Konut Fiyat Endeksi'nin Kalite Değişimi Etkisinden Arındırılması: Hedonik Konut Fiyat Endeksi. Ekonomi Notları, 2016(2); 1-15.
- Işıkkaya, A.D. ve Önel, H. 2008. Kentsel Çöküntü Bölgelerinin Örgütlenmesi ve Yeniden Kullanım. Megaron, 3(2); 187-193.
- Jat, M.K., Garg, P.K. and Khare, D. 2008. Monitoring and modelling of urban sprawl using remote sensing and GIS techniques. International journal of Applied earth Observation and Geoinformation, 10(1); 26-43.
- Johnson, M.P. 2001. Environmental impacts of urban sprawl: a survey of the literature and proposed research agenda. Environment and Planning A, 33(4); 717-735.
- Jorgensen, G., Nielsen, T.A.S. and Grünfelder, J. 2011. Urban growth management: Effectiveness of instruments and policies. University of Copenhagen, Land use relationships in rural-urban regions, Module No. 2, Copenhagen, Denmark.
- Jun, M.J. 2004. The effects of Portland's urban growth boundary on urban development patterns and commuting. Urban Studies, 41(7); 1333-1348.
- Kamacı, E. 2009. Güneybatı Ankara Koridoru Yenikent Bahçeli Evler Yapı Kooperatifi. Gecekondu, Dönüşüm, Kent, Tansı Şenyapılı'ya Armağan, 327-352.

- Kangallı-Uyar, S.G. 2015. Hedonik Fiyat Teorisi Çerçevesinde İstanbul Konut Piyasası Fiyat Dinamiklerinin Parametrik ve Parametrik Olmayan Mekânsal Modeller ile Karşılaştırmalı Analizi. Doktora Tezi, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Doktora Programı, Pamukkale, Denizli.
- Karahan, E. 2009. Konut Talebinin Modellenmesi ve Konut Kariyeri Kavramı. İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 8(15); 79-105.
- Karantonis, A.C. 2008. Population growth and housing affordability in the modern city- Sydney a case study. "14th Pacific Rim Real Estate Society Conference". 20-23 January 2008, Kuala Lumpur, Malaysia.
- Kaypak, Ş. 2016. Kentsel Bir Sorun Olarak Kentsel Güvenlik. ASOS Journal (Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi), 4(33); 35-50.
- Keleş, R. 2015. Kentleşme Politikası. 14. Baskı, İmge Yayınevi, Ankara.
- Kiakou, A. 2017. The "urban sprawl" effect on the out-of-town real estate market. Open Science Journal, 2(4); 1-22.
- Krehm, W. 1980. How to Make Money in a Mismanaged Economy and Other Essays. Thornwood Publications, Toronto, Canada.
- Lane, I. 2018. New kids on the block: The housing habits of Generation Z. The New Daily, 8 June 2018.
- Lang, R.E. and Hornburg S.P. 1997. Planning Portland Style: Pitfalls and Possibilities. Housing Policy Debate, 8(1); 1-10.
- Lessinger, J. 1962. The Case for Scatteration: Some Reflections on the National Capital Region Plan for the Year 2000. Journal of the American Institute of Planners 28(Aug.); 159-169.
- Li, J., Qiu, R., Li, K. and Xu, W. 2018. Informal Land Development on the Urban Fringe. Sustainability, 10(1), 128; 1-17.
- Lin, D., Allan, A. and Cui, J. 2015. The impacts of urban spatial structure and socio-economic factors on patterns of commuting: a review. International Journal of Urban Sciences, 19(2); 238-255.
- Logan, G. 2014. The Millennial Generation's Influence on Real Estate Demand. ULI Capital Markets Conference, 29 September, Kiawah Island, USA.
- Lopez, R. 2004. Urban sprawl and risk for being overweight or obese. American Journal of Public Health, 94(9); 1574-1579.

- Martine, G., McGranahan, G., Montgomery, M. and Fernandez-Castilla, R. 2008. *The New Global Frontier: Urbanization, Poverty and Environment in the 21st Century*. Earthscan, 386, London, UK.
- Maslow, A. H. 1943. A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*, 50(4); 370-396.
- Matichich, M., Belzer, D., Graham, S. and Nemirow, A. 2013. *Infrastructure Financing Options for Transit-Oriented Development*. U.S. Environmental Protection Agency (EPA). Office of Sustainable Communities, Smart Growth Program, Washington DC, USA.
- Mayer, C.J. and Somerville, C.T. 2000. Residential construction: Using the urban growth model to estimate housing supply. *Journal of Urban Economics*, 48(1); 85-109.
- McGranahan G. and Satterthwaite D. 2014. *Urbanisation concepts and trends*. International Institute for Environment and Development Working Paper, June 2014.
- McGuire, T.J. and Sjoquist, D.L. 2003. *Urban Sprawl and the Finances of State and Local Governments*. David J. Sjoquist (ed.), *State and Local Finances under Pressure, Studies in Fiscal Federalism and State-Local Finance*, Edward Elgar Publishing, 299-326, Cheltenham, UK.
- McKee, D.L. and Smith, G.H. 1972. Environmental Diseconomies in Suburban Expansion. *American Journal of Economics and Sociology*, 31(2); 181-188.
- McKenzie, D.J. and Betts, R.M. 2006. *Essential of Real Estate Economics*. Thomson-South Western, Fifth Edition. 92-101.
- Mieszkowski, P. and Mills, E.S. 1993. The causes of metropolitan suburbanization. *Journal of Economic perspectives*, 7(3); 135-147.
- Mills, D.E. 1981. Growth, Speculation, and Sprawl in a Monocentric City. *Journal of Urban Economics*, 10(2); 201-226.
- Naess, P. and Sandberg, S.L. 1996. Workplace location, modal split and energy use for commuting trips. *Urban Studies*, 33(3); 557-580.
- Nilles, J.M. 1991. Telecommuting and urban sprawl: mitigator or inciter?. *Transportation*, 18(4); 411-432.
- Nuissl, H. and Couch, C. 2007. *Lines of Defence: Policies for the Control of Urban Sprawl*. Couch, C., Leontidou, L. and Petschel-Held, G. (eds), *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-Use Change & Policy*, Blackwell Publishing, RICS Research Real Estate Issues, New Jersey, USA.

- Ongan, S.E. 1997. Arazi Kullanımı ve Kıyı Alanlarının Yönetimi. Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Ulusal Çevre Eylem Planı, Ankara.
- Ottensmann, J.R. 1977. Urban sprawl, land values and the density of development. *Land Economics*, 53(4); 389-400.
- Ottensmann, J.R., Payton, S. and Man, J. 2008. Urban location and housing prices within a hedonic model. *Journal of Regional Analysis and Policy*, 38(1); 19-35.
- Özkan-Töre, E. ve Kozaman-Som, S. 2009. Sosyo-Mekânsal Ayrışmada Korunaklı Konut Yerleşmeleri: İstanbul Örneği. *Megaron*, 4(3); 121-130.
- Öztürk, S. ve Özdemir, Z. 2013. Kentsel Açık ve Yeşil Alanların Yaşam Kalitesine Etkisi “Kastamonu Örneği”. *Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 13(1); 109-116.
- Pendall R., Martin J. and Fulton W. 2002. Holding the line: urban containment in the United States. A Discussion Paper Prepared for the Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy.
- Peterson, S. and Flanagan A.B. 2009. Neural Network Hedonic Pricing Models in Mass Real Estate Appraisal. *Journal of Real Estate Research*, 31(2); 147-164.
- Pizzoli, E. and Gong, X. 2007. How to best classify rural and urban. “4th International Conference on Agriculture Statistics”. 22-24 October 2007, Beijing, China.
- Plantinga, A.J. and Bernell, S. 2007. The association between urban sprawl and obesity: is it a two-way street?. *Journal of Regional Science*, 47(5); 857-879.
- Popenoe, D. 1975. *The Suburban Environment*. University of Chicago Press, 275, Chicago, USA.
- Putnam, R.D., 2000. *Bowling Alone: : the collapse and revival of American community*. Simon and Schuster, New York.
- Rambaldi, A.N. and Rao, D.S.P. 2011. Hedonic Predicted House Price Indices Using Time-Varying Hedonic Models with Spatial Autocorrelation. School of Economics, The University of Queensland, Australia.
- Robinson, L., Newell, J.P. and Marzluff, J.M. 2005. Twenty-five years of sprawl in the Seattle region: growth management responses and implications for conservation. *Landscape and Urban planning*, 71(1); 51-72.
- Royuela, V., Moreno, R. and Vayá, E. 2007. Is the influence of quality of life on urban growth non-stationary in space? A case study of Barcelona. *Institut de Recerca en Economia Aplicada, Documents de Treball*, 2007/03, 25 p.

- Sadıkoğlu, H. 2010. Üst Gelir Grubu Konut Tercihleri ve Mekân Kullanımları Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.
- Sat, N.A., Üçer, Z., Varol, Ç. ve Yenigül, S.B. 2017. Sürdürülebilir Kentler İçin Çok Merkezli Gelişme: Ankara Metropolitan Kenti İçin Bir Değerlendirme. Ankara Araştırmaları Dergisi, 5(1); 98-107.
- Scott, A.J., Carter, C., Reed, M.R., Larkham, P., Adams, D., Morton, N., Waters, R., Collier, D., Crean, C., Curzon, R., Forster, R., Gibbs, P., Grayson, N., Hardman, M., Hearle, A., Jarvis, D., Kennet, M., Leach, K., Middleton, M., Schiessel, N., Stonyer, B. and Coles., R. 2013. Disintegrated development at the rural - urban fringe: Re-connecting spatial planning theory and practice. Progress in Planning, 83; 1-52.
- Schwanen, T., Dieleman, F.M. and Dijst, M. 2001. Travel behaviour in Dutch monocentric and policentric urban systems. Journal of Transport Geography, 9(3); 173-186.
- Seto, K.C., Fragkias, M., Güneralp, B. and Reilly, M.K. 2011. A meta-analysis of global urban land expansion. PloS one, 6(8), e23777.
- Sezgin, D. 2010. Kentsel Saçaklanmanın Verimli Tarım Topraklarının Amaç Dışı Kullanımına Etkisi: Ankara Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 171, Ankara.
- Sezgin, D. ve Varol, Ç. 2012. Ankara'daki Kentsel Büyüme ve Saçaklanmanın Verimli Tarım Topraklarının Amaç Dışı Kullanımına Etkisi. METU JFA, 2012/1(29:1); 273-388.
- Slotterback, B. 2010. What locations in the Twin Cities are eligible for LEED ND: Part 2. Web Sitesi: <https://netdensity.net/2010/06/15/what-locations-in-the-twin-cities-are-eligible-for-leed-nd-part-2/>, Erişim Tarihi: 17.06.2018.
- Strauss, E.J. and Neamtu, B. 2006. Policy Tools for Addressing Urban Sprawl: Urban Growth Boundaries. Transylvanian Review of Administrative Sciences, 2(16); 136-153.
- Sudhira, H.S., Ramachandra, T.V. and Jagadish, K.S. 2004. Urban sprawl: metrics, dynamics and modelling using GIS. International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation, 5(1); 29-39.
- Sudhira, H.S., Ramachandra, T.V., Wytzisk, A. and Jeganathan, C. 2005. Framework for integration of agent - based and cellular automata models for dynamic geospatial simulations. Centre for Ecological Sciences, Indian Institute of Science, Bangalore, India.

- Şanlı, T. 2008. Üst Gelir Grubunun Sosyo-Mekânsal Ayrışımı: Ankara Bilkent Angora Evleri Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, 176, Ankara.
- Tanguay, G.A. and Gingras, I. 2012. Gas price variations and urban sprawl: an empirical analysis of the twelve largest Canadian metropolitan areas. *Environment and Planning A*, 44(7); 1728-1743.
- Tanrıvermiş, H. 2017. Gayrimenkul Değerleme Esasları. SPL Sermaye Piyasası Lisanslama Sicil ve Eğitim Kuruluşu, Lisanslama Sınavları Çalışma Kitapları Ders Kodu: 1014 (Konut Değerleme Sınavı, Gayrimenkul Değerleme Sınavı), Ankara.
- Tekeli, İ. 2009. Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1. Baskı, İstanbul.
- Terry, A., Ullrich, K. and Riecken, U. 2006. The Green Belt of Europe: from Vision to Reality. International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), Gland, Switzerland and Cambridge, UK.
- Terzi, F. 2009. Mekânsal Büyüme ve Konut Alanlarına Yönelik Gelişme Stratejileri. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı, 236, İstanbul.
- Thompson, W.R. 1966. Economic problems and trends. In: US Chamber of Commerce (ed). *America's cities - Current Problems and trends*. United States Chamber of Commerce, 17-20, Washington DC, USA.
- Torrens, P.M. and Alberti, M. 2000. Measuring sprawl. Centre for Advanced Spatial Analysis Working Paper Series University College London, Paper 27, London, UK.
- Travisi, C.M. and Camagni, R. 2005. Sustainability of Urban Sprawl: Environmental-Economic Indicators for the Analysis of Mobility Impact in Italy. Working Papers 102.2005, Fondazione Eni Enrico Mattei, Milano, Italy.
- Turnbull, G.K. 2004. Urban growth controls: transitional dynamics of development fees and growth boundaries. *Journal of Urban Economics*, 55(2); 215-237.
- Var, G., Aliefendioğlu, Y., Canaz, S. and Tanrıvermiş, H. 2017. Transformation of Land to Land Lot, Value Gain, Land Speculation, and Opportunities for Sharing Value Increment: An Evaluation of The Turkey Example. 18th Annual World Bank Conference on Land and Poverty, March 20-24, 2017, Washington DC, USA.
- Varol, Ç., Sat, N.A., Gürel-Üçer, Z.A. ve Yenigül, S.B. 2015. Metropolitan Alanlarda Çok-Merkezli Mekânsal Gelişmelerin Sürdürülebilirlik Üzerinden Değerlendirilmesi: Avrupa Birliği'ndeki Uygulamalar. 2nd International Sustainable Buildings Symposium, 28-30 Mayıs, Ankara, Türkiye.

- Weng, Q. 2001. Modeling urban growth effects on surface runoff with the integration of remote sensing and GIS. *Environmental Management*, 28(6); 737-748.
- Wang, L. 2006. Spatial Econometric Issue in Hedonic Property Value Models: Model Choice and Endogenous Land Use. PhD Thesis, The Pennsylvania State University, The Graduate School, College of Agricultural Sciences, 135, Pennsylvania, USA.
- Whyte, W.H. 1957. *Urban Sprawl In The Exploding Metropolis*. Garden City. Doubleday, New York, USA.
- Woo, M. 2007. Impacts of Urban Containment Policies on Urban Growth and Structure. PhD Thesis, The Ohio State University, City and Regional Planning Graduate Program, 162, Ohio, USA.
- Wynne, L., Cordell, D., Chong, J. and Jacobs, B. 2016. Planning tools for strategic management of peri-urban foodproduction. Report for RICS, Sydney, Australia.
- Yayar, R. ve Karaca, S.S. 2014. Konut Fiyatlarına Etki Eden Faktörlerin Hedonik Modelle Belirlenmesi: TR83 Bölgesi Örneği. *Ege Akademik Bakış*, 14(4); 509-518.
- Yıldırım, C. 1993. *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Temmuz 1993.
- Yıldırım, K. 2015. Ankara'nın Batı Koridorundaki Kentsel Gelişimin ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Değerlendirilmesi: Ankara Lojistik Üssü ve Sanayi Bölgeleri Örnekleri. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 13(2); 1-22.
- Zhao, P. 2010. Sustainable urban expansion and transportation in a growing megacity: Consequences of urban sprawl for mobility on the urban fringe of Beijing. *Habitat International*, 34(2); 236-243.
- Zhao, P., Lu, B. and Roo, G.D. 2011. The impact of urban growth on commuting patterns in a restructuring city: Evidence from Beijing. *Papers in Regional Science*, 90(4); 735-754.

EKLER

- EK 1 Kentsel Yayılma Alanlarında Konut Talebinin İncelenmesine İlişkin Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinde Yaşayan Hanehalklarına Uygulanan Anket Formu
- EK 2 Kentsel Yayılma Alanlarında Konut Talebinin İncelenmesine İlişkin Paydaşlara Uygulanan Anket Formu
- EK 3 Çoklu Doğrusal Bağlantı Testinin Sonuçları
- EK 4 Alacaatlı ve Yaşamkent Mahallelerinden Görseller

**EK 1 KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN
İNCELENMESİNE İLİŞKİN ALACAATLI VE YAŞAMKENT
MAHALLELERİNDE YAŞAYAN HANEHALKLARINA UYGULANAN
ANKET FORMU**

Bu anket çalışması, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı'nda Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU danışmanlığında gerçekleştirmekte olduğum “Kentsel Yayılma Alanları ve Bu Alanlarda Konut Talebini Etkileyen Faktörlerin Analizi: Alacaatlı - Yaşamkent Bölgesi Örneği” konulu yüksek lisans tezine veri oluşturmak amacıyla yapılmaktadır. Elde edilen bilgiler bilimsel amaçlara uygun olarak topluca değerlendirilerek, kentsel yayılma alanlarında konut talebi ile kentsel yayılmayı oluşturan nedenler ve çözüm önerileri ortaya konulacaktır. Elde edilen veriler akademik araştırma dışında kullanılmayacaktır. İlginiz ve katkınız için şimdiden teşekkürler.

Gizem HAYRULLAHOĞLU
Yüksek Lisans Öğrencisi

GENEL BİLGİLER

1. İkamet ettiğiniz mahalle: Alacaatlı Yaşamkent

2. Ait olduğunuz yaş grubunu işaretleyiniz.

- a. 20-29
- b. 30-39
- c. 40-49
- d. 50-59
- e. 60 ve üzeri

3. Eğitim durumunuz nedir?

- a. Okur-yazar
- b. İlkokul mezunu
- c. Ortaokul mezunu
- d. Lise mezunu
- e. Lisans mezunu
- f. Lisansüstü mezunu

4. Hane geliriniz hangi aralıktadır?

- a. 0-4.000 TL
- b. 4.001-8.000 TL
- c. 8.001-12.000 TL
- d. 12.001-16.000 TL
- e. 16.001-20.000 TL
- f. 20.001 TL ve üzeri

5. Medeni durumunuzu belirtiniz. Evli: Bekar: Diğer:

6. Hanenizde kaç kişi yaşamaktadır?

7. Mesleğiniz hangi gruba girmektedir?

Yöneticiler		Profesyonel meslek mensupları	
Teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensupları		Büro hizmetlerinde çalışan elemanlar	
Hizmet ve satış elemanları		Nitelikli tarım, ormancılık ve su ürünlerinde çalışanlar	
Sanatkârlar ve ilgili işlerde çalışanlar		Tesis ve makine operatörleri ve montajcıları	
Nitelik gerektirmeyen işlerde çalışanlar			

Çalışma Saatleriniz: -

8. Kaç yıldır bu mahallede ikamet ediyorsunuz?.....

9. Daha önce yaşadığınız il, ilçe ve mahalle bilgisiniz belirtiniz.

İl	
İlçe	
Mahalle	

10. Aşağıda belirtilenler bu mahalleyi seçmenizi ne seviyede etkiledi?

(1=Etkilemedi, 2=Çok Düşük, 3=Düşük, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiledi.)

Metronun olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yapı kalitesinin yüksek olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Mahallenin prestijli olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Konut fiyatlarının düşük olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Diğer (Belirtiniz)					

11. Mahallenizde karşılaştığımız en önemli 3 sorunu önem derecesine göre sıralayınız. (1= En Yüksek Önemi İfade Etmektedir.)

Yetersiz toplu ulaşım	
Yetersiz sosyal tesis alanı (park, spor alanı, sosyal tesis alanı vb.)	
Yetersiz altyapı hizmeti (kaldırım, yol, kanalizasyon, içme suyu vb.)	
Yetersiz sağlık hizmeti	
Yetersiz sosyal etkileşim	
Diğer (Belirtiniz)	

12. Kentsel yayılma kavramını duydunuz mu?

Evet	
Hayır	

12. soruya cevabınız "Evetse", lütfen 13. ve 14. soruları cevaplandırınız.

13. Sizce aşağıdakilerden hangileri kentsel yayılmayı tanımlamaktadır?

Nüfus yoğunluğunun düşük olması		Gayrimenkul değerlerinin düşük olması	
Şehir merkezine uzak olunması		Gayrimenkul değerlerinin yüksek olması	
Boş arsaların fazla olması		Tarım alanlarına baskı kurulması	
Otomobil bağımlılığı		Altyapının eksik olması	
Diğer (Belirtiniz)			

14. Sizce aşağıdakilerden hangileri kentsel yayılmayı etkiler?

Gelir seviyesi	
Konut fiyatları	
Otomobil fiyatları	
Benzin fiyatları	
Şehir merkezindeki trafik sorunu	
Yeni yolların açılması	
İmar planları	
Diğer (Belirtiniz)	

15. Kentsel yayılmayı tehdit olarak görüyor musunuz?

Evet	
Hayır	
Fikrim yok	

16. Bulduğunuz bölgenin yayılma alanı olduğunu düşünüyor musunuz?

Evet	
Hayır	
Fikrim yok	

ULAŞIM

17. Sizce Ankara İli'nin odağı neresidir??

- a. Kızılay Bölgesi b. Ulus Bölgesi
c. İskitler Bölgesi d. Söğütözü Bölgesi

18. Hanenizde yaşayan bireylerin **toplam otomobil sayısını** belirtiniz.

19. Şehir içinde **en çok** hangi aracı kullanıyorsunuz?

- a. Özel araç b. Servis
c. Otobüs, minibüs, dolmuş d. Metro
e. Taksi f. Diğer (Belirtiniz).....

20. Evinizden işyerinize ortalama kaç dakikada ve neyle ulaşıyorsunuz?

Süre (Dakika)		Araç	
a. 0-10	b. 11-20	a. Özel araç	b. Servis
c. 21-30	d. 31-40	c. Otobüs, minibüs, dolmuş	d. Metro
e. 41-50	f. 51 ve üzeri	e. Yürüyerek	f. Taksi

21. İşyerinizden evinize ortalama kaç dakikada ulaşıyorsunuz?

Süre (Dakika)		Araç	
a. 0-10	b. 11-20	a. Özel araç	b. Servis
c. 21-30	d. 31-40	c. Otobüs, minibüs, dolmuş	d. Metro
e. 41-50	f. 51 ve üzeri	e. Yürüyerek	f. Taksi

22. İşyeriniz ile eviniz arasındaki mesafe **ortalama kaç km'dir?** (Bilmiyorsanız eviniz ve işyerinizin konumlarını mahalle ve cadde olarak belirtebilirsiniz.)

- a. 0-5 b. 6-10
c. 11-15 d. 16-20
e. 21-25 f. 26 ve üzeri

23. Aşağıda belirtilenlerin artışı toplam hane giderinizi ne ölçüde etkiler?

(1=Etkilemez, 2=Çok Düşük, 3=Düşük, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiler.)

Kiranın artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Aidatın artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Benzin fiyatlarının artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Toplu taşıma zamları	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Diğer (Belirtiniz)					

KONUT

24. İkamet ettiğiniz konutun mülkiyet durumunu belirtiniz.

- Ev sahibi
- Kiracı
- Lojman
- Ev sahibi değil ama kira ödemiyor
- Diğer
(Belirtiniz).....

25. İkamet ettiğiniz konutun tipini belirtiniz.

Müstakil konut	
Müstakil apartman dairesi	
Site içerisinde apartman dairesi	
Site içerisinde villa	
Gecekondu	
Diğer (Belirtiniz).....	

26. Konutunuzun oda sayısını belirtiniz.

27. Konutunuzun banyo sayısını belirtiniz.

28. Konutunuz müstakil değilse, hangi kattadır?

29. Konutunuz kaç yaşındadır?

30. Konutunuzu alanını (m²) belirtiniz (Balkonlar dahil brüt alanı esas alınız)

31. Konutunuzun birim satış fiyatını yaklaşık olarak belirtiniz?

- a. 0 - 1.000 TL/m² b. 1.001 - 2.000 TL/m²
c. 2.001 - 3.000 TL/m² d. 3.001 - 4.000 TL/m²
e. 4.001 - 5.000 TL/m² f. 5.001 - 6.000 TL/m²
g. 6.000 TL/m² ve üzeri

32. Konutunuzun cephelerini işaretleyiniz.

Doğu		Kuzey	
Batı		Güney	

33. Konutunuza ait açık otopark var mıdır? Evetse hane başına kaç araçlık olduğunu belirtiniz.

Evet (Hane başına araçlık)	
Hayır	

34. Konutunuza ait kapalı otopark var mıdır? Evetse hane başına kaç araçlık olduğunu belirtiniz.

Evet (Hane başına araçlık)	
Hayır	

35. Yakıt giderleri hariç kaç TL aidat ödüyorsunuz?

- a. 0 - 50 TL b. 51 - 100 TL
c. 101 - 150 TL d. 151 - 200 TL
e. 201 - 250 TL f. 251 - 300 TL
g. 301 - 350 TL h. 351 TL ve üzeri

36. Aşağıdakilerden hangileri bu konutta ikamet etmenizi etkilemiştir? Önem derecesine göre sıralayınız. (1=Etkilemedi, 2=Çok Düşük, 3=Düşük, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiledi.)

Konutun site içerisinde olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Binanın güvenliğinin olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kapalı otoparkın varlığı	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Açık otoparkın varlığı	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Konutun kendine ait sosyal tesis alanlarının olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Konutun mimarisi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Konutun bulunduğu binanın prestiji	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Diğer (Belirtiniz).....					

ÇEVRE

37. Şehir merkezinin ortalama 20-25 km uzağında-sınız. Şehir merkezine oldukça yakın konumda alternatif konut alanları mevcutken (Ayrancı, Bahçelievler, Emek vb.) Alacaatlı - Yaşamkent Bölgesi'nde yaşama tercihinizi aşağıdaki ifadelerden hangileri etkilemiştir?

(1=Etkilemedi, 2=Çok Düşük, 3=Düşük, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiledi.)

Semtin prestiji	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Semtte yaşayanların eğitim seviyesi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Çevre kalitesi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
İşyerine yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Hane bireylerinin gittiği eğitim kurumlarına yakınlık (Kreş, anaokulu, ilköğretim, lise, üniversite vb.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Sağlık kurumlarına yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Eskişehir Yolu üzerinde var olan kamusal ve özel hizmetlere yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Alışveriş merkezlerine yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Aileye yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Arkadaşlara yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yeşil alana yakınlık	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Diğer (Belirtiniz).....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

38. Aşağıdakilerden ifadelerden hangileri şehir merkezine (Kızılay - Ulus Bölgesi) 20-25 km kadar uzak bir yerde ikamet etmenizi etkilemiştir?

(1=Etkilemedi, 2=Çok Düşük, 3=Düşük, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiledi.)

Şehir merkezinde nitelikli yeşil alanların yetersiz oluşu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezindeki konut alanlarının sosyal olanaklarının yetersiz oluşu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezindeki konut alanlarının otopark sorunu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezindeki konut alanlarının güvensiz olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezinde trafiğin fazla olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezinde gürültünün fazla olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezindeki konut alanlarının niteliksiz olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Şehir merkezindeki konutların küçük olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Tercih edilen alışveriş merkezlerinin şehir merkezine uzak olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
İşyerinin şehir merkezine uzak olması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Terör	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Diğer (Belirtiniz).....					

39. (Bu soruyu konutunuz kendinize aitse cevaplayınız.) Emlak vergisinde artış olursa, emlak vergisinin daha düşük olduğu şehir merkezindeki konut alanlarına taşınmayı düşünür müsünüz?

Evet	
Hayır	
Fikrim yok	

KENT İÇİ HAREKETLİLİK

40. Şehir merkezine (Kızılay - Ulus Bölgesi) ne sıklıkta gidiyorsunuz?

- Her gün
- Haftada birkaç kere
- Haftada bir kere
- Ayda bir kere
- Senede birkaç kere
- Diğer (Belirtiniz).....

41. Mutfak ve ev alışverişinizi yapmak için nereyi tercih ediyorsunuz?

- Alacaatlı - Yaşamkent Bölgesi'ndeki süpermarketler ve/veya alışveriş merkezlerini
- Eskişehir Yolu üzerinde ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerini
- Şehir merkezi (Kızılay - Ulus Bölgesi) ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerini
- Diğer (Belirtiniz).....

42. Giyim alışverişinizi yapmak için nereyi tercih ediyorsunuz?

- Alacaatlı - Yaşamkent Bölgesi'ne yakın alışveriş merkezlerini
- Eskişehir Yolu üzerinde ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerini
- Şehir merkezi (Kızılay - Ulus Bölgesi) ve yakın çevresindeki alışveriş merkezlerini
- Diğer (Belirtiniz).....

43. Aşağıdakilerden hangileri yaşadığımız bölgede karşılaştığımız sorunları yansıtmaktadır?

Şehir merkezine erişmenin zorluğu	
Otomobil bağımlılığı	
Benzin fiyatlarının artmasının hane giderlerine yansması	
Aidatların yüksek olması	
Bölgedeki boş arsaların güvensizliğe neden olması	
Diğer (Belirtiniz).....	

Katkılarımız için teşekkürler...

EK 2 KENTSEL YAYILMA ALANLARINDA KONUT TALEBİNİN İNCELENMESİNE İLİŞKİN PAYDAŞLARA UYGULANAN ANKET FORMU

Bu anket çalışması, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı'nda Doç. Dr. Yeşim ALİEFENDİOĞLU danışmanlığında gerçekleştirmekte olduğum “Kentsel Yayılma Alanları ve Bu Alanlarda Konut Talebini Etkileyen Faktörlerin Analizi: Alacaatlı - Yaşamkent Bölgesi Örneği” konulu yüksek lisans tezine veri oluşturmak amacıyla yapılmaktadır. Elde edilen bilgiler bilimsel amaçlara uygun olarak topluca değerlendirilerek, kentsel yayılma alanlarında konut talebi ile kentsel yayılmayı oluşturan nedenler ve çözüm önerileri ortaya konulacaktır. Elde edilen veriler akademik araştırma dışında kullanılmayacaktır. İlginiz ve katkınız için şimdiden teşekkürler.

Gizem HAYRULLAHOĞLU

Yüksek Lisans Öğrencisi

Not: Yaygın tanıma göre kentsel yayılma alanları; kırsal alanın kentsel kullanımlar için vaktinden önce veya iyi planlanmamış dönüşümü ile oluşan alanlar ve kentin kır ile bulunduğu yerde baskın arazi kullanım ile işlevsel anlamda uyumlu olmayan kentsel gelişim alanları olarak bilinmektedir.

KENTSEL YAYILMA ANKETİ

Lütfen çalıştığınız kurumu ve pozisyonunuzu belirtiniz.

.....
.....
.....

1. Kentsel yayılma kavramını duydunuz mu?

Evet Hayır

2. Sizce aşağıdakilerden hangileri kentsel yayılmayı tanımlamaktadır?

Nüfus yoğunluğunun düşük olması	<input type="checkbox"/>	Gayrimenkul değerlerinin düşük olması	<input type="checkbox"/>
Şehir merkezine uzak olunması	<input type="checkbox"/>	Gayrimenkul değerlerinin yüksek olması	<input type="checkbox"/>
Boş arsaların fazla olması	<input type="checkbox"/>	Tarım alanlarına baskı kurulması	<input type="checkbox"/>
Otomobil bağımlılığı	<input type="checkbox"/>	Altyapının eksik olması	<input type="checkbox"/>

Diğer (Belirtiniz)

3. Kentsel yayılmayı tehdit olarak görüyor musunuz?

Evet Hayır

4. Sizce aşağıdakilerden hangileri kentsel yayılmayı etkiler?

Gelir seviyesi	<input type="checkbox"/>	Şehir merkezindeki trafik sorunu	<input type="checkbox"/>
Konut fiyatları	<input type="checkbox"/>	Yeni yolların açılması	<input type="checkbox"/>
Otomobil fiyatları	<input type="checkbox"/>	İmar planları	<input type="checkbox"/>
Benzin fiyatları	<input type="checkbox"/>	Diğer (Belirtiniz)	

5. Sizce kimler kentsel yayılma alanlarında yaşamayı tercih etmektedir?

Müstakil konutlarda yaşamak isteyenler	<input type="checkbox"/>
Şehrin gürültüsünden kaçanlar	<input type="checkbox"/>
Gelir durumu iyi olanlar	<input type="checkbox"/>
Semtin prestijine önem verenler	<input type="checkbox"/>
Diğer (Belirtiniz)	<input type="checkbox"/>

6. Sizce kentsel yayılma Ankara İli için bir tehdit midir?

Evet Hayır

7. Sizce Ankara İli'nin hangi bölgelerinde kentsel yayılma gözlenmektedir?

.....
.....
.....
.....
.....

8. Sizce Ankara İli güneybatı koridorunda kentsel yayılma hangi yıldan bu yana gözlenmektedir?

.....
.....
.....

9. Mevcut durumda Ankara İli'nde kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik politikalar uygulanmakta mıdır?

Evet Hayır

Evetse, lütfen açıklayınız.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

10. Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın çevresel ve sosyo-ekonomik etkilerine yönelik aşağıdaki ifadelere puan veriniz.

(1=Çok Düşük, 2=Düşük, 3=Orta, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiyi İfade Etmektedir.)

Çevresel etkilerin değerlendirilmesi					
Toprak biyoçeşitliliğinin azalması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Doğal yaşam alanlarının kaybı	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Tarım alanlarına baskı kurulması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Su tüketiminin artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Hava kirliliğinin artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Karbondioksit emisyonunun artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Arazi tüketimi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kent içi seyahatin artmasına bağlı olarak artan enerji tüketimi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yüksek gürültü seviyesi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Trafik tıkanıklığı	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Genişleyen kentsel alan için yetersiz toplu ulaşım	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Sosyal etkilerin değerlendirilmesi					
Sosyal ve ekonomik ayrışma	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Konut alanlarının ayrışması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Sosyal etkileşimin azalması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kent merkezinde düşük kalite yerleşimlerin yoğunlaşması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Ekonomik etkilerin değerlendirilmesi					
Kent içi yolculuk maliyetinin artması	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yayılma alanlarındaki kentsel altyapının yerel idarelere ilave mali yük getirmesi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

11. Ankara İli güneybatı koridorunda gözlenen kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik olarak aşağıdaki ifadelere puan veriniz.

(1=Çok Düşük, 2=Düşük, 3=Orta, 4=Yüksek, 5=Çok Yüksek Etkiyi İfade Etmektedir.)

Yerel yönetimlerce hazırlanmış uzun dönem planlarla, sürdürülebilir gelişme desteklenerek, kentsel yayılma azaltılabilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yerel yönetimlerin terkedilmiş bölgelerin kente kazandırılmasına yönelik politikaları ile kentler daha kompakt hale getirilebilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yerel yönetimlerce talebe uygun olarak hazırlanmış kentsel dönüşüm projeleri ile kentler daha kompakt hale getirilebilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı birtakım politikalarla geliştirilmemiş arazi kullanımının önüne geçebilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yerel yönetimler, jeolojik yapı elverdiğince, yoğun kentsel yapı ve yüksek binaları teşvik eden plan kararları alırsa, kentte kişi başına düşen enerji ihtiyacı azalabilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
İmar planlarına uygun olarak gelişen şehirler daha yüksek yaşam kalitesi sunmaktadır.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kentsel yayılma alanlarında yaşayan bireylerin işyeri-konut ilişkisi incelenerek trafik yükü hafifletilebilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Yerel ve merkezi yönetimler, sürdürülebilir kentler için çevre ve enerji konularını daha fazla dikkate almalıdır.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
İyi bir toplu taşıma sistemi, bireysel araç kullanımının, bu sayede trafik tıkanıklığı ve kentsel hava kirliliğinin azaltılmasında en etkili yoldur.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Emlak vergisi politikaları değiştirilerek kent merkezinde yaşamın maliyetinin düşürmesiyle kentsel yayılma önenebilir.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

12. Sizce kentsel yayılma mevzuatta yer almalı mıdır?

Evet	<input type="checkbox"/>
Hayır	<input type="checkbox"/>
Fikrim Yok	<input type="checkbox"/>

Cevabınız “Evet” ise sizce kentsel yayılma aşağıdaki kanunlardan hangilerinde yer almalıdır?

3194 Sayılı İmar Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun	
2464 Sayılı Belediye Gelirleri Kanunu	
5393 Sayılı Belediye Kanunu	
6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun	
5488 Sayılı Tarım Kanunu ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu	
6831 Sayılı Orman Kanunu	
2872 Sayılı Çevre Kanunu	
5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu	
Diğer (Belirtiniz)	

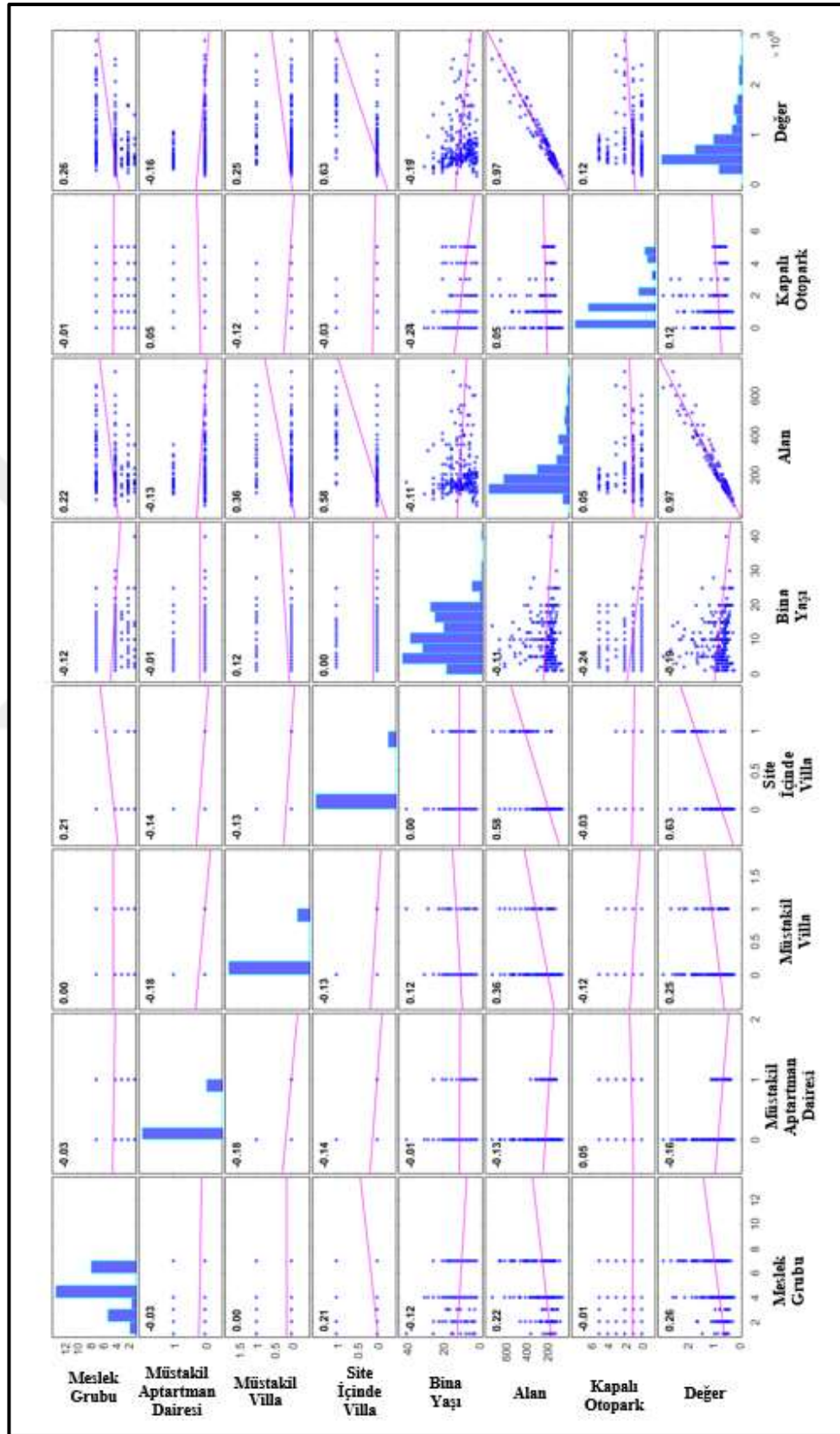
13. Kentsel yayılmanın önlenmesine yönelik başka öneriniz varsa belirtiniz.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Katkılarınız için teşekkürler...



EK 3 ÇOKLU DOĞRUSAL BAĞLANTI TESTİNİN SONUÇLARI



EK 4 ALACAATLI VE YAŞAMKENT MAHALLELERİNDEN GÖRSELLER



ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Gizem HAYRULLAHOĞLU

Doğum Yeri : Mersin

Doğum Tarihi : 27.05.1989

Medeni Hali : Evli

Yabancı Dili : İngilizce

Eğitim Durumu

Lise : Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Anadolu Lisesi (2007)

Lisans : Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü (2013)

Yüksek Lisans : Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Anabilim Dalı (Şubat 2016 -
Haziran 2018)

Çalıştığı Kurumlar ve Yıl

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Gayrimenkul Değerleme - Özel Projeler Departmanı
Gayrimenkul Değerleme Uzmanı (Mart 2014 - Mart 2016)

Ankara Üniversitesi - Gayrimenkul Geliştirme ve Yönetimi Bölümü
Araştırma Görevlisi (Mart 2016 -)

Hakemli Dergiler

Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu, Y., Tanrıvermiş, H. and Hayrulloğlu, A.C. 2018.
Estimation of the Hedonic Valuation Model in Housing Markets: The Case of
Cukurambar Region in Cankaya District of Ankara Province. Ecoforum Journal, Vol: 7,
1(14).

Kitap Bölümü

Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu, Y. ve Tanrıvermiş, H. 2018. Deprem Sonrası Kentte
Oluşacak Sorunlara Dirençli Kent Yaklaşımı ile Çözüm Aranması: Marmara Depremi

Örneği. Kentsel Politikalar, Ed. Ayşegül Mengi, Deniz İşçioğlu, Palme Yayıncılık, 290-304.

Uluslararası Bildiri Sunum

Var, G., Aliefendioğlu, Y., Canaz, S. and Tanrıvermiş, H. 2017. Transformation of Land to Land Lot, Value Gain, Land Speculation, and Opportunities for Sharing Value Increment: An Evaluation of The Turkey Example. 18th Annual World Bank Conference on Land and Poverty, March 20-24, 2017, Washington DC, United States.

Aliefendioğlu, Y., Canaz, S., **Var, G.** and Tanrıvermiş, H. 2017. Urban Growth, Spatial Change, Land Use, Housing and Population Relations: The Case of Ankara Province. European Real Estate Society 24rd Annual Conference, July 28-1, 2017, Delft, Netherlands.

Aliefendioğlu, Y., **Var, G.** and Tanrıvermiş, H. 2017. A Sustainable Tourism Approaches for Sustainable Urban and Regional Development: The Case of Göreme Municipality of Nevşehir Province. European Real Estate Society 24rd Annual Conference, July 28-1, 2017, Delft, Netherlands.

Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu, Y., Tanrıvermiş, H. ve Hayrulloğlu A.C. 2017. Konut Piyasalarında Hedonik Değerleme Modeli Tahmini: Ankara İli Çankaya İlçesi Çukurambar Bölgesi Örneği. İkinci İktisadi ve İdari Bilimlerde Gelecek için Bilimsel İşbirliği Uluslararası Konferansı, 6-8 Eylül, 2017, Selanik, Yunanistan.

Hayrulloğlu, G., Aliefendioğlu Y., ve Tanrıvermiş, H. Deprem Sonrası Kentte Oluşacak Sorunlara Dirençli Kent Yaklaşımı ile Çözüm Aranması: Marmara Depremi Örneği. Uluslararası Kentsel Politikalar Konferansı, 18-19 Eylül, 2017, Gazimağusa, Kuzey Kıbrıs.