

Yürünebilirliğin Kentsel Dirence Etkisi: Eskişehir Karapınar Mahallesi Örneği¹

Arzu MALTAŞ EROL, Kemal GÖRMEZ²

Yürünebilirliğin Kentsel Dirence Etkisi: Eskişehir Karapınar Mahallesi Örneği

Özet

Türkiye, uzun yıllar plansız kentleşme sürecinin yol açtığı sorunlara yönelik çeşitli politikalar geliştirmiştir. Bu politikaların başında gelen kentsel dönüşüm politikalarının bu hedeflere ulaşabilmesi için uygulamaların belli düzeyde esnekliğe sahip olması gerekmektedir. Nitekim her dönem kendi kentsel politikasını ve mimarlık anlayışını üretmektedir. Bu anlayışın son yıllarda dikkat çeken örneklerinden biri ise dirençli kentlerdir. Dirençli kentler, kentsel dönüşüm gibi çeşitli düzeylerde fiziksel ve toplumsal tehlike ve riskler barındıran uygulamalarda, esneklik ve değişikliklere uyum sağlama kapasitesi bakımından açıklayıcı olmaktadır. Son yıllardaki kentsel planlama literatürü yürünebilir mahallelerin dirençli kentler yaratma noktasında önemli bir değişken olduğunu ortaya koyduğundan bu çalışmada da yürünebilirlik, kentin direnci bağlamında değerlendirilmiş ve kentsel direncin desteklenmesinde bir değişken olarak ele alınmıştır. Çalışmanın amacı aynı mahallede kentsel dönüşüme uğrayan ve uğramayan farklı konut alanlarını yürünebilirlik ve dirençlilik açısından karşılaştırmalı olarak incelemektir. Bunun için öncelikle çalışmanın gerçekleştirildiği Eskişehir Karapınar Mahallesi yürünebilirlik bağlamında gözlemlenmiş ve mahallenin farklı alanları fotoğflanmıştır. Ardından ise katılımcılara, yürünebilirliğe ilişkin olarak mesafe, kolaylık, temel ihtiyaçlar bağlamında sorular yöneltilmiştir. Çalışmanın sonucunda ise gerek kentsel dönüşüm geçiren konut alanında gerekse dönüşüm geçirmeyen alanda sakinlerin yürünebilirlikten beklentilerinin, dönüşümün ortaya çıkardığı diğer yapısal sorunlara kıyasla ikinci planda kaldığı tespit edilmiştir. Ayrıca yapılan görüşmeler neticesinde yürünebilirliğin çerçevesinin çizilmesinin, dirençli kentler planlamak için rehberler oluşturmada oldukça önemli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Dirençli kentler, yürünebilirlik, kentsel planlama, kentsel dönüşüm.

Makale Türü: Araştırma

The Impact of Walkability on Urban Resilience: The Case Of Eskişehir Karapınar Neighborhood

Abstract

Turkey has developed various policies for the problems caused by the unplanned urbanization process for many years. Urban transformation, which is at the forefront of these policies, to achieve these goals, practices must have a certain level of flexibility. As a matter of fact, each period produces its own urban policy and understanding of architecture. One of the remarkable examples of this understanding in recent years is resilient cities. Resilient cities are explanatory in terms of flexibility and capacity to adapt to changes in practices such as urban transformation, which have physical and social dangers and risks at various levels. In recent years, urban planning literature reveals that walkable neighborhoods are an important variable in creating resilient cities. In this study, walkability was evaluated in the context of the city's resilience and considered as a variable in supporting urban resilience. The study comparatively examines different residential areas that have undergone an urban transformation and not in the same neighborhood in terms of walkability and resilience. For this purpose, first of all, Eskişehir Karapınar Neighborhood, where the study was carried out, was observed in the context of walkability, and different areas of the neighborhood were photographed. Then, questions were asked to the participants regarding walkability in the context of distance, convenience, and basic needs. As a result of the study, it has been determined that the residents' expectations from walkability were left behind compared to other structural problems caused by the transformation in both residential areas undergoing urban transformation and the area that has not transformed. In addition, as a result of the interviews, it was concluded that drawing the framework of walkability is very important in creating guidelines for planning resilient cities.

Keywords: Resilient cities, walkability, urban planning, urban transformation.

Paper Type: Research

1. Giriş

Kentler hızla büyürken ve benzeri görülmemiş değişimler geçirirken kent planlamasından beklenen, kentleri şekillendiren faktörlerin -demografik, çevresel, ekonomik ve sosyo-mekânsal zorlukların anlaşılmasıdır (UN-Habitat, 2009: xxii). Bu da planlamanın kısa vadeli bir yapıda ve esnek bir nitelikte olmasını; bahsi geçen değişimlere

¹ Bu çalışma, Prof. Dr. Kemal Görmez danışmanlığında tamamlanan ve Gazi Üniversitesi SBE tarafından kabul edilen doktora tezinden üretilmiştir.

² Arzu MALTAŞ EROL, Arş. Gör. Dr., Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu yonetimimaltasarzu@gmail.com, 0000-0003-2683-214X, Kemal GÖRMEZ, Prof. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, kgormez@hotmail.com, 0000-0001-5662-9543

uyum sağlamak için gerekli dayanıklılığı göstermesini gerektirmektedir. Nitekim kent planlaması ne sadece fiziksel mekânın tasarımı ne de sadece estetik değerler doğrultusunda işlevin geri planda bırakılması anlamına gelmektedir. Aksine kentlerin toplumsal, çevresel ve ekonomik gelişme ve değişmeden kaynaklanan gereksinmelerin mekânla ilişkilerinin kurularak bu gereksinmelere cevap verebilecek şekilde planlanmasını içermektedir (Seçkin, 2004: 87). Bu anlamda son yıllarda kentlerdeki değişimlere cevap verebilecek, onlara uyum sağlayan güçlü mekânlar inşa etmek için önemli bir sorun çözme aracı olarak kentsel dirençlilik kavramı geliştirilmiştir. Dirençlilik kavramının politika, uygulama ve planlamada daha geniş anlamlarda kullanılmaya başlanmasıyla birlikte kavram, akademik tartışmalarda giderek daha fazla ilgi çeken bir terim haline gelmiş (MacKinnon ve Derickson, 2013); bilhassa planlama teorisi ve uygulamasında toplum ve çevre ilişkisinin analizi açısından uygun bir zemin hazırlamıştır (Wilkinson, 2012: 148). Ancak dirençlilik doğrudan ölçülebilir bir kavram olmadığından yapılacak analizlerin dolaylı olarak gözlemler neticesinde değerlendirileceğini vurgulamak gerekmektedir (Carpenter, Westley, ve Turner, 2005: 941). Tam da bu noktada devreye yürünebilirlik girmekte; dirençliliğin dolaylı yollardan gözlemlenebilmesinde bir aracı olarak düşünülmektedir. Keza yürünebilirlik de dirençlilik gibi son dönemlerde planlama ve kent araştırmaları literatüründe önemli değişkenlerden biri olarak dikkat çekmektedir. Her ne kadar yürünebilirlik denildiğinde insanların aklında ilk canlanan şeyin otomobillerin olmadığı yayaların ön plana çıkarıldığı tasarımlar gelmekteyse de; esasında doğal çevrenin yapıları çevre ile bütünleştirildiği, otomobillerin değil; onların gündelik hayat için oluşturduğu tehlikelerin ortadan kaldırıldığı, yayalar için güvenli, konforlu bir ortamın sağlanması ve yürünebilirlik ile yüz yüze ilişkilerin geliştirilmesi anlaşılmalıdır (Rahnama, Roshani, Hassani, ve Hossienpour 2012: 197; Steuterville, 2000). Dolayısıyla gündelik yaşamın tam merkezinde bulunan yürünebilirlik, sakinlerin hareketliliğini koruyarak onların kentsel donatılara, ticari ve sosyal noktalara, dini ve politik hayata erişimini kolaylaştırarak, gündelik yaşamın dayanıklılığını sağlayan kentsel dirençle (Yalçiner Ercoşkun, 2012) aynı dili konuşmaktadır.

Bu çalışmada, kavramsal çerçeve dirençlilik ve yürünebilirlik kavramı üzerinden çizilerek, öncelikle dirençlilik kavramının içeriği, farklı kullanımları, ölçütleri ve etkileri incelenmiştir. Ardından yürünebilirlik kavramına ilişkin genel bir bilgilendirme sonrasında, dirençliliğin bir unsuru olarak ele alınan yürünebilirliğin kentsel direnç noktasında fonksiyonunun ne olduğu ve dirençlilikle olan ilişkisi vurgulanmıştır. Alan çalışmasını kapsayan üçüncü kısımda ise bu kavramsal bilgilerden hareketle mahallenin yürünebilirliğine ilişkin bir inceleme yapılmış ve mahallenin dirençliliğine ilişkin çıkarımlarda bulunulmuştur.

2. Dirençlilik Üzerine

Günlük kullanımda tehlikeler ve riskler karşısında tetikte olma, bunlara karşı korunma, istikrarı sürdürübilme veya bu istikrarı yeniden inşa edebilme anlamlarına gelen direnç kavramının kökeni mühendislik, biyoloji ve ekolojik sistemlere götürülebilir³ de kavram, sosyal bilimler tarafından ödünç alınarak (Figueiredo, Honiden ve Schumann, 2018: 9) 1990'lı yıllarda sürdürülebilirlik kavramının kentsel krizler karşısında yetersiz kalması neticesinde kentsel alanda kullanılmaya başlanmıştır (Porebska, Rizzi, Otsuki, ve Shiotsuki, 2019: 2-3). Nitekim hızlı kentleşme ve git-tikçe büyüyen kentler, nüfus artışının hızına ve nüfustaki hızlı demografik değişimlere, dünyadaki ekonomik ve çevresel krizlere dayanabilme kapasitesine sahip daha dayanıklı kentlere olan ihtiyaca işaret etmektedir (Desouza ve Flanery, 2013: 89). Dolayısıyla son yıllarda başta kent planlama olmak üzere pek çok alanda uygun politikaların ve uygulamaların belirlenmesinde dirençlilik kavramı ön plana çıksa da bu çalışmalar genellikle afet risklerinin azaltılması bağlamında ele alınmaktadır. Pek çok farklı tanımlama çerçevesinde ele alınan dirençlilik özünde farklı baskı ve risk biçimlerine yanıt verme, uyum sağlama ve bunlardan gelişme yeteneği olarak tanımlanabilir (Hassler ve Kohler, 2014: 119). Kentsel Dirençlilik ve Uyum Küresel Forumu'ndan üretilen bir raporda (ICLEI, 2015: 5) dirençli kent, "temel işlevlerini, yapılarını ve kimliğini korurken, aynı zamanda sürekli değişim karşısında uyum sağlamaya ve gelişmeye devam eden; bir yandan da herhangi bir şokla veya stresle baş etmeye ve bunlardan kurtulmaya hazır kent" olarak tanımlanmıştır. Konuya ilişkin olarak Meerow, Newell ve Stults'ın (2016: 40-42) yapmış olduğu sistematik araştırmada, literatürdeki atıf sayısı ve Scopus konu alanına göre tanımlanan 25 temel kentsel dirençlilik tanımı tespit edilmiştir. Bu tanımlamalar sınıflandırılırken, yarısı iklim değişikliği ya da sel gibi tehditler çerçevesinde;

³ Dirençlilik teriminin ilk dikkate değer kullanımı mekanik alanında 1858'de, ardından psikoloji alanında 1950'lerde kullanılmış ve 1980'lerde kullanımı yaygınlaşmıştır. Terim, 1990'larda ise psikoloji alanından bağımsız olarak ekonomistlerin ve coğrafyacıların çalışmalarıyla birlikte doğal ekolojiden insan ekolojisine geçiş yaparak sosyal bilimlerde kullanılmaya başlanmıştır (Alexander, 2013: 1263-4).

diğer yarısı ise tüm risklere yanıt vermek için kentsel sistemin dirençliliği çerçevesinde yapılmıştır. Bahsi geçen bu ayrım nedeniyle kentsel dirençlilik, genellikle afet ya da risk çalışmaları kapsamında sınırlandırılmaktadır. Oysa dirençliliği değişikliklere direnme, uyumlaştırma, istikrarı koruma gibi anahtar kavramlarla birlikte daha geniş bir pencereden okumak mümkündür. Bu anlamda direnci, yaşanan değişimler neticesinde ortaya çıkan zorluklar, tehlikeler, tehditler ya da risklerle baş edebilme kapasitesi olarak düşünmek mümkündür. Keza Meerow vd.'nin (2016: 45) araştırmaları sonucunda kentsel dirençliliğe ilişkin geliştirdiği tanımlama da bu yaklaşımı doğrular niteliktedir. Buna göre kentsel dirençlilik, "bir kentin bir rahatsızlık karşısında istenen işlevleri sürdürmek veya hızla geri döndürmek, değişime uyum sağlamak ve mevcut veya gelecekteki kapasiteyi sınırlayan sistemleri hızla dönüştürmek noktasındaki yeteneğini ifade etmektedir". Bu açıdan bakıldığında kentsel dirençlilik, ideal bir kentsel mekânı tanımlamak ya da tasarlamaktan ziyade güvenli, yaşanabilir, açık, erişilebilir, sağlıklı ve insan ölçeğinde tasarlanmış kentsel alanlara olan ihtiyacı vurgulamaktır (Abastante, Lami, Luigi, Riccia, ve Gaballo, 2020: 1). Bu anlamda kentsel dönüşüm uygulamalarının da idealde benzer amaçlara hizmet ettiğini ifade etmek mümkündür. Zira en genel anlamıyla kentsel dönüşüm, bir kentin tümünün ya da belli kesimlerinin değişmekte olması; başka bir şekil almasıdır (Keleş, 2004: 73). Diğer bir deyişle kentsel alanlarda meydana gelen işlev değişimi, toplumsal ve ekonomik değişim ile kentsel müdahalelerin tamamını kapsayan devlet politikalarını oluşturan kentsel dönüşüm (Yalçın, 2014: 61), "kentsel sorunların çözümünü sağlayan ve değişime uğramış bir alanın ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarında kalıcı bir iyileşme sağlamaya çalışan, geniş kapsamlı ve bütünlük bir vizyon ve eylem" (Roberts, 2000: 17) şeklinde tanımlanmaktadır. Özetle kentsel dönüşüm, salt dönüşüme tabi olan alanın dönüşüm bölgesi ilan edilmesi ve o bölgede fiziksel birtakım değişikliklere gidilmesi anlamına gelmemektedir. Ayrıca kentsel dönüşümün süreç içinde anlamının farklılaştığı, kapsamının genişlediği, içeriğinin ve hatta zaman zaman isminin değişerek daha geniş çaplı bir yaklaşıma doğru evrildiği (Görgülü, Dinçer, Enil, Örnek, Kurtanır ve Altınok, E., 2006: 17; Sadioğlu, Tiryaki ve Korkmaz, 2016: 758) de dikkate alındığında, belli düzeyde esneklik taşıdığı/taşıması gerektiğini ifade etmek mümkündür. Bu noktada ise devreye kent planlama girmektedir. Kent planlama da kentin gelişimine ilişkin olarak, yeni gelişme alanlarından, dönüşüm alanlarının yönlendirilmesine kadar çeşitli ölçeklerde gerçekleştirilen, kentsel mekânın ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi çalışmalarında temel uygulama aracıdır (Firidin, 2004: 93). Bu nedenle fiziksel mekân müdahalelerden çok kentin gelişmesi için alternatifler geliştirerek, bu planların uygulanabilirliğini artıracak yaklaşımlar sunan kent planlaması, ani değişimler karşısında aksiyon alma, değişimlere uyum sağlama ve esnek olma, bu uyumu yaşam kalitesinin iyileştirilmesi şeklinde inşa etme ya da değişimleri olumlu anlamda geriye çevirme içeriğine sahip olan dirençlilikten bağımsız düşünülemez. Kent planlaması aynı zamanda mekânsal planlamanın toplumsal planlama hedefleriyle birleştirildiği, katılımcı, rant dağıtımında adaletin gözetildiği, kullanıcı odaklı olması gereken kentsel dönüşüm uygulamalarından (Keskinok, 2006: 75) da bağımsız değildir. Dahası tüm bu uygulamalar esasında planlamada bütüncülük, sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi, yerel değerlerde özgünlük gibi değerlere hizmet etmektedir. Dolayısıyla dirençliliğin tek boyut altında afet ve risk çalışmaları kapsamında değerlendirilmesi terimin içeriğini sınırlandırmaktadır. Dirençlilik, pek çok bileşene bağlı olarak şekillendiğinden, kriterleri ve etkileri de bu bileşenler doğrultusunda çeşitlilik göstermektedir. Nitelik kentsel dirençliliğin üç temel ayağı bulunmaktadır: toplum, ekonomi ve çevre (Soofi-Siavash, 2016: 7). Bu anlamda dirençli kentlerin inşa edilmesinde gereken temel morfolojik bileşenler ve kentsel tasarım niteliklerine ilave olarak sosyal, çevresel ve ekonomik dirençliliği etkileyen temel özellikleri de içeren aşağıdaki tablo, kentsel dönüşümle kesişim noktaları da hesaba katıldığında önem taşımaktadır:

Tablo 1. Dirençliliğin Kriterleri ve Etkileri

<i>Sosyal</i>	<i>Çevresel</i>	<i>Ekonomik</i>
<ul style="list-style-type: none"> •Sosyal dayanışma •Kent kimliği •Sosyal aktivite •Doğal gözetim •Kamusal alan 	<ul style="list-style-type: none"> •Yürünebilirlik •Peyzaj Mimarisi •Yeşil ve mavi ağ •Açık alanlar 	<ul style="list-style-type: none"> •Bağlantılar/erişilebilirlik •İşyerlerine yürünebilirlik •Ulaşım fırsatları
<ul style="list-style-type: none"> •Algısal deneyim •Fiziksel/zihinsel sağlık ve esenlik •Sosyal dayanışma 	<ul style="list-style-type: none"> •Biyolojik çeşitliliğin artması •Doğal ve yapı çevrenin bütünlüştürülmesi 	<ul style="list-style-type: none"> •Arazi piyasa değerinin artması

<ul style="list-style-type: none"> •Kamusal alan 	<ul style="list-style-type: none"> •Sürdürülebilir kentsel drenaj sistemlerinin teşvik edilmesi •Geliştirilmiş hava kalitesi ve mikro iklim 	<ul style="list-style-type: none"> •Verimli arazi kullanımına erişim •Enerji verimliliği •Kentsel ısı adasının etkilerinin azaltılması
<ul style="list-style-type: none"> •Sokak hayatı •Aktif/doğal gözetim •Çeşitlilik ve sosyal uyum •Aktif toplu taşıma 	<ul style="list-style-type: none"> •Mikro iklim sorunlarının (rüzgâr, güneş) ele alınması •Toplu Taşıma Odaklı Gelişim'in teşvik edilmesi •Sürdürülebilir Kentsel Drenaj sistemini içermesi •Kaliteli (yeşil) tasarım 	<ul style="list-style-type: none"> •Verimlilik ve yenilikte artış •Altyapı maliyetlerinde azalma •Toplu Taşıma Odaklı Gelişim'in teşvik edilmesi
<ul style="list-style-type: none"> •Hizmetlere, işlere ve eğitime erişim •Çeşitlilik ve sosyal uyum •Kent kimliği •Sokak hayatı, yürünebilirlik 	<ul style="list-style-type: none"> •Yeşil/mavi ve açık alana erişebilirlik ve yakınlık 	<ul style="list-style-type: none"> •Artan ekonomik aktivite •Çeşitlilik ve karma kullanım •Küçük/yerel işletmelerin desteklenmesi •Çok amaçlı geziler/Toplu Taşıma Odaklı Gelişim

Kaynak: Soofi-Siavash, 2016: 31.

Galderisi (2014: 44) de yapmış olduğu çalışmada dirençliliğe ilişkin farklı yaklaşımları derlemiş ve dirençliliğin farklı sistemlerinden hareketle dört disipline göre bir sınıflama yoluna giderek, bunların kesişimlerini tespit etmiştir. Buna göre temel sınıflar, 'ekoloji ve sürdürülebilirlik', 'riskler ve afetler', 'ekonomi' ve 'iklim değişikliği' iken; bunların ortak noktaları ise 'çeşitlilik, yedeklilik, uyarlanabilirlik, esneklik, öğrenme kapasitesi, beceriklilik, verimlilik/etkinlik, ağlar, sağlamlık, yenilikçilik, hızlilik, bilgi ve kendine güven' olarak belirlenmiştir. OECD tarafından hazırlanan raporda ise dirençliliğin ülke, bölge, kentsel alan, şehir, komünite veya hane halkı ölçeğinde ele alınabileceği ve bu ölçeklerin 'afet riskinin azaltılması', 'sosyo-ekolojik konular' ve 'sürdürülebilir yerleşimler' şeklinde üç temel yaklaşımla incelenebileceği belirtilmiştir (Figueiredo, vd., 2018: 13). Özetle bir kentin dirençliliği yalnızca olasılıklara atıfta bulunmamakta, sosyal, ekonomik ve çevresel zorluklarla yüzleşmek için bunları azaltmaya veya uyumlaştırmaya ilişkin stratejilere de yer vermektedir (Mehmood, 2016: 407). Lolita Jackson'ın konuşmasında da ifade ettiği gibi dirençlilik esasında "ne olabileceğinin tüm sonuçlarını düşünmektir". Bu da iklim değişikliğinin, doğal afetlerin, değişen iş ve ekonominin, göçün ve önemli nüfus ya da demografik değişikliklerin, sağlık ve refahın etkilerine yeterince yanıt verebilmeyi kapsamaktadır (Kato, 2019). Böylelikle dirençli kentler, gelecekte altyapılarını etkileyecek nitelikte olan olayların ekonomik, çevresel, sosyal ve kurumsal etkilerinin üstesinden gelme kapasitesiyle yapısını, işlevini, sistemini ve kimliğini devam ettiren kentler olarak tanımlanmaktadır (Özer, 2018: 19). Dolayısıyla bu araştırmada da kullanıldığı şekliyle bir kavram ve yaklaşım olarak dirençlilik, krizlere yanıt verme ya da bu krizlere hazır olma durumundan çok daha fazlasını kapsamakta (Mehmood, 2016: 407); kentsel sistemlerin ve insan topluluklarının sürdürülebilir ağlarına bağlı olarak şekillenmektedir (Godschalk, 2013: 137). Diğer bir ifadeyle dirençli kentler, yaşanabilir, güvenli ve nitelikli kentsel mekânların yaratılmasına olanak veren bir yaklaşıma (Eren ve Günay, 2015: 144) ve planlama, tasarım ve politika süreçlerinde gündem oluşturan bir niteliğe sahiptir. Bu özelliğiyle de dirençlilik toplum, yapılı çevre ve doğal çevreyle bir bütün olarak düşünülmelidir. Bunların hepsini kapsayan ve dirençliliğin kriter ve etkilerinde de bir değişken olarak gösterilen boyutlardan biri yürünebilirliktir. Yürünebilirlik, gerek trafik sıkışıklığı, çevresel etkilerin azaltılması gibi çıktılarla ulaşım konusunda gerek zihinsel ve fiziksel sağlığın gelişimi açısından gerekse de sosyal ve rekreasyonel amaçlarla son yıllarda gittikçe değerlendirilmektedir (Southworth, 2005: 246). Nitekim kentlerin direncini artırmada sosyal sermaye stratejik bir öneme sahip olduğundan (Hordijk ve Baud, 2011: 118) yürünebilirlik de sosyal sermayenin artırılmasında bir araç olarak kullanıldığından kavram incelemeye değer görünmektedir. Bu anlamda insan-mekân etkileşimi için belli düzeyde bir potansiyel yaratan yürünebilirlik, sosyal sermayenin de dirençliliğin de artırılmasında ya da inşa edilmesinde aracı olma etkisine sahip görünmektedir. Bu çalışmada da yürünebilirlik, kentsel yaşamın yürümeye elverişliliği ya da kentsel yaşamın yaya olmayı destek-

leme kapasitesi, kentlerin direnci bağlamında ele alınmıştır. Dolayısıyla yürünebilir bir kentsel mekânın hangi unsurları barındırması gerektiği ve bunların kentlerin direnci ile nasıl bir bağlantıya sahip olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir.

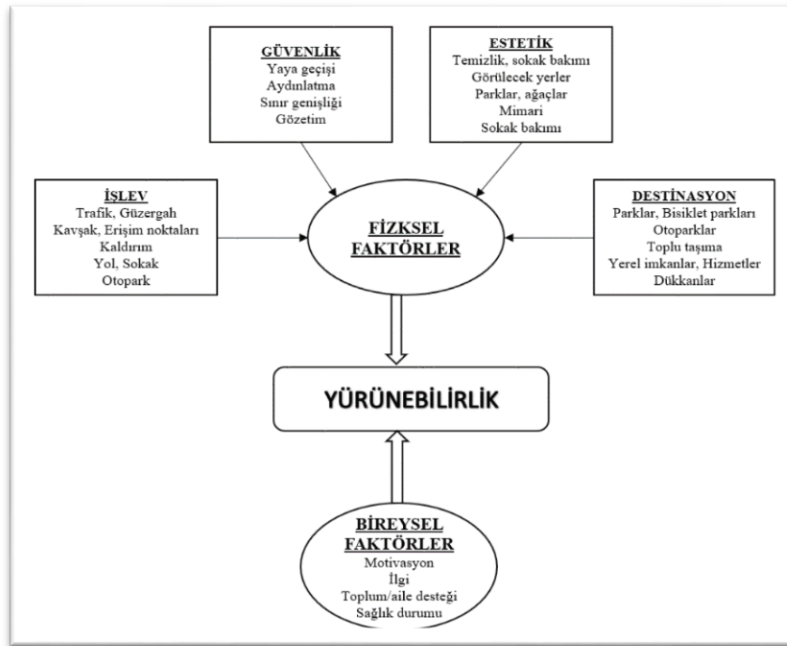
3. Kentsel Dirençlilik Kapsamında Yürünebilirlik

Kentsel mekânların geleneksel özelliklerinin kaybolmaya başlaması, 1950'li ve 60'lı yıllarda yapılan bölgeleme (zoning) politikaları ve kentsel dönüşüm projelerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Trancik, 1986: 12). Bu süreçte Amerika'da başlayan ve kentin çeperlerine doğru genişleyen yayılma süreci başlangıçta II. Dünya Savaşı'nın ardından ortaya çıkan kentsel sorunların çözümü için bir araç olarak görülse de ilerleyen zamanlarda pek çok yeni sorunu beraberinde getirmiştir. Otomobilin kilit bir öneme sahip olduğu ve dönemin en önemli şekillendiricilerinden biri olarak kabul edilen otomobil odaklı büyüme, insanlara hareket kolaylığı ve serbestliği tanıyarak, kentsel yerleşimlerin biçimini ve yönünü değişime uğratmıştır (Gökşin, 2001: 90). Ulaşımında sağlanan kolaylıklarla kent dışında da yaşanabileceğinin farkına varılması ve bu yönde bir popülerliğin oluşması, aynı zamanda bu yaşam biçimine yönelik eleştirilerin de doğmasıyla sonuçlanmıştır. Özellikle ulaşım biçiminin bireysel araçlara bağımlı olması, düşük gelirliler için kısıtlı konut olanakları, arazi ve altyapı hizmetlerinin yetersizliği dikkat çekmeye başlamıştır (Christoforidis, 1994: 431). Ayrıca bu yerleşim biçiminin ortaya çıkarmış olduğu en önemli sonuçlardan biri sosyal ve fiziksel parçalanma (Putnam, 2000) ile komünite duygusunun yitirilmesi olmuştur (Talen, 2005). Yine otomobillerde geçirilen uzun saatler ve gittikçe homojenleşen bir çevrenin oluşması da bu sonuç üzerinde oldukça etkili olmuştur. Bunlara ilave olarak kentsel yayılma, doğal alanların kaybı, hava ve su kalitesinin azalması, ekilebilir tarım arazilerinin azalması, enerji tüketiminin artması, kentsel estetiğin azalması, bitki ve hayvan türlerinin azalması, sel riskinin artması, doğal bitki örtüsünün yok olması, tek tipleşmiş konut alanlarının vermiş olduğu görsel monotonluk ve dağ manzaralarının yok olması gibi olumsuz etkiler yaratmıştır (Johnson, 2001: 721-722). Bu yayılmacı yerleşim biçimi doğaya ve yapı çevreye vermiş olduğu zararın yanı sıra, homojen bir çevre yaratmasının doğal sonucu olarak iktisadi anlamda da bir eşitsizliğe neden olmuş; belli bir ekonomik seviyeye sahip kişileri bir arada toplamış; kamu hizmeti kalitesinde bir dengesizliğe, ulaşım ve altyapıda da çeşitli sorunlara neden olmuştur (Squires: 2002, 11-15). Bu gelişmeler ve oluşan sorunlar neticesinde son yıllarda ulaşım ve altyapı maliyetlerinin azaltılması amacının yanı sıra sürdürülebilirliğin, kentsel gelişimin ve kent politikalarının merkezine alınmasıyla birlikte alternatif bir arayış olarak yürünebilirlik kavramı dikkat çekmeye başlamıştır. Son yıllarda kent politikaları kapsamında da pek çok raporda adı geçen yürünebilirlik, planlama ve tasarım uygulamalarında da pek çok taraftar toplasa da gerek akademik anlamda gerekse uygulamada Türkiye'de çok ses getirememiştir. Kontrolsüzce büyüyen kentlerde toplu taşımada yaşanan yetersizlikler ile buna ilişkin hizmetlerdeki eksiklikler, otomobil sahipliğinin hızla artması, özel araç kullanımını teşvik eden altyapı yatırımlarına ağırlık verilmesi, sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği azaltan kentsel gelişim ve dönüşüm uygulamaları ve politikaları Türkiye'deki pek çok kentin yaya öncelikli olmadığını, erişilebilirliğinin zayıf olduğunu göstermektedir (Akkar Ercan ve Belge, 2017: 231). Gündelik yaşamın en eski, en temel aktivitelerinden biri olan yürüme eylemi, en basit ulaşım biçimi olmasının yanı sıra, insan ilişkilerinin kurulmasında ya da devamlılığında da oldukça önemli bir role sahiptir. Bu anlamda yaya olmak da insanın çevresiyle bütünleşmesini sağlamak için kullandığı en büyük olanaklardan biri olarak kabul edilmektedir (Yazıcıoğlu Halu ve Yürekli, 2011: 31). Genel kullanımda yürünebilirlik, bir çevrenin yürüyüş için ne kadar elverişli olduğunu ifade etmektedir (Tekel ve Görür Tamer, 2016: 207). Daha detaylı şekilde ele alındığında ise yürünebilirlik, "yapılı çevrenin yayaların konforlu ve güvenli bir şekilde çeşitli varış noktalarına makul bir süre ve çaba içinde ulaşmasını sağlayacak, yürüyüş esnasında ilgi çekici görseller sunarak yürümeyi destekleme ve teşvik etme ölçüsü" olarak tanımlanmaktadır (Southworth, 2005: 248).

Yürünebilirliğe ilişkin yapılan çalışmalar büyük oranda yürünebilir mahallelere ilişkin olumlu dışsallıklara odaklanmış, fiziksel aktivite sağlayarak halk sağlığına, temiz bir ulaşım modeli sağlayarak çevreye, aidiyet duygusu sağlayarak topluma çeşitli düzeylerde katkıda bulunduğunu göstermiştir. Bu katkılar ise toplumun ve mahallelerin devamlılığına katkıda bulunduğundan (Won, Lee ve Li, 2017: 1), sürdürülebilirliğe ulaşmada tehlikelere ya da risklere karşı savunmasızlığı azaltmaya yardımcı olduğu düşünülen kentsel direnç için yürünebilirlik bir araç olarak düşünülmektedir (Callaghan ve Colton 2008: 932). Ayrıca yürünebilirlik, sürdürülebilir kentlerin temeli olarak kabul edildiğinden, yürünebilirlik olmaksızın kaynakların korunmasının mümkün olmayacağı ifade edilmektedir (Southworth, 2005: 248). Yürünebilirlik sürdürülebilirliğin yanı sıra kentsel donatılara erişilebilirlik; dolayısıyla da kentsel yaşam

kalitesi ile doğrudan ilişkilidir (Talen, 2002). Nitekim kentsel planlama literatürü, yürünebilir mahalleler inşa etmenin aynı zamanda dirençli ve sağlıklı bir mahalle ve kent oluşturmada bir adım olduğunu öne sürmekte; bu anlamda da yürünebilirliğin dirençli kentlerin planlamasında bir destek olarak kullanılabileceğini iddia etmektedir (Abastante, vd., 2020: 1). Dirençliliğin genel kabul gören tanımlamalarına göre dâhi yürünebilirlik, dirençliliğin inşasında önemli bir araç olarak dikkat çekmektedir. Yürünebilirlik en başta sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğine yönelik olarak (Porebska, vd., 2019), otomobil ve ulaşım için kullanılan fosil yakıtlara bağımlılığın azaltılmasına, iklim değişikliğinin önüne geçilmesine ve sürdürülebilirliğe katkıda bulunma potansiyeline sahiptir (Robertson ve Hachem-Vermette, 2017). Ayrıca yürünebilirlik ucuz, kolay ve sosyal anlamda bir eşitlikle ulaşım ve mobilite olanağı sunduğundan sosyal, çevre ve ekonomik boyutlara sahip olan kentsel dirençle ortak paydada buluşmaktadır. Kentsel dirençliliğin amacı, toplumun tüm kesimleri için yaşam kalitesinin inşa edilmesi, daha iyi ekonomik kazanımların elde edilmesi ve daha güçlü bir yerel yönetim yapısının oluşturulması olduğundan, dirençlilik yalnızca hayatta kalmak için alınan önlemlerin ötesinde bir içeriğe sahiptir (Tuğaç, 2019: 1012). Dahası sürdürülebilirlik, uyarlanabilirlik, dirençlilik, evrensellik ve yürünebilirlik gibi kavramlar aynı madalyonda yer almaktadır. Bu nedenle yeniden yapılanmanın ve dolayısıyla kentsel planlamanın bir parçası olması gerekmektedir (Porebska, vd., 2019: 16). Bu kapsamda kentsel dirençliliğin, yürünebilirlik bağlamında değerlendirilebilmesi için yürünebilirliğin içeriğinin ve kriterlerinin anlaşılması gerekmektedir. Ancak yürüme motivasyonlarında yaşanan farklılık, aynı zamanda yürünebilirliğin ölçümünü de zorlaştırmaktadır. Diğer bir ifadeyle yürümenin hangi motivasyonla yapıldığı, kentsel mekânın yürünebilirlik kapasitesinin farklı yorumlanmasına ve yürünebilirliğin ölçümünde de farklılaşmalara neden olmaktadır. Bu anlamda yürüme eyleminin yaygın olarak 'ulaşım' ve 'rekreasyon' için gerçekleştirildiği (Pikora, Giles-Corti, Bull, Jamrozik ve Donovan, 2003; Giles-Corti, vd., 2005a; 2005b; Saelens ve Handy, 2008) ifade edilmektedir. Dolayısıyla bu motivasyonlara bağlı olarak da yürünebilirlik farklı unsurlardan etkilenmektedir. Nitekim geçmiş araştırmalar ulaşım için yapılan yürüyüşün mahallenin tasarımıyla ilişkili olduğunu gösterirken; rekreasyonel amaçlarla yapılan yürüyüşün tasarımdan etkilenmediğini ileri sürmüştür (Rodríguez, Khattak ve Evenson, 2006; Saelens, Sallis, Black, ve Chen, 2003; Toit, Cerin, Leslie ve Owen, 2007). Bu çalışmada yürünebilirlik, kentsel yapının fiziksel özellikleri ile ilişkilendirildiğinden, yürünebilirliğin fiziksel çevresel faktörlerden etkilendiği; ancak bireysel faktörlerin de dikkate alınması gerektiği kabulünden hareket edilmiştir:

Şekil 1. Yürünebilirliği Etkileyen Faktörler



Kaynak: Pikora, vd., 2003: 1696.

Benzer şekilde Southworth (2005: 249) de kentsel yürünebilirliğin etkin bir biçimde planlanması ve tasarlanması için altı temel fiziksel kriterin işlevsel hale getirilmesi gerektiğini ileri sürmüştür:

1. Bağlantılı olma; yaya ağının hem yerel hem de daha büyük kentsel alanlarla bağlanabilirliği.
2. Toplu taşıma araçlarıyla bağlantılılık; otobüs, tramvay, metro, tren gibi toplu ulaşım araçlarıyla bağlantı.
3. Özellikle yerel hizmet kullanımı için karma arazi kullanım modelleri.
4. Güvenlik; hem trafik hem de suçlara ilişkin emniyet.
5. Yol kalitesi; genişlik, asfalt, çevre düzenlemesi, bilgilendirici işaretler, aydınlatma, vb.
6. Sokak tasarımı; yapılı çevrenin görsel ilgi uyandırması, mekânsal tanımlanabilirlik, peyzaj vb.

Geçmiş araştırmalar kişilerin yürüme eylemini etkileyen pek çok faktör olduğunu ortaya koymuş ve bireysel, grup, bölgesel ve fiziksel çevresel değişkenlerin hepsinin yürümeyi etkileyebileceğini göstermiştir. Ancak bunlardan hangisinin ya da hangilerinin yürüme üzerinde daha belirgin olduğu ya da yürünebilirlikle ne şekilde etkileşime girdiği net bir şekilde tespit edilmemiştir (Alfonzo, 2005: 817). Alfonzo (2005) da çalışmasını bu yönde şekillendirmiş ve Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisinden hareketle yürünebilirliği etkileyen değişkenlerin sıralamasını yapmış; sosyo-ekolojik bakış açısıyla geliştirdiği yürünebilirlik piramidini çevresel faktörler bağlamında oluşturmuştur:

Şekil 2. Yürünebilirlik Hiyerarşisi



Kaynak: Alfonzo, 2005: 820.

Özetle, pek çok çalışmada yürünebilirliği etkileyen temel etkenler, mekânın fiziksel/çevresel nitelikleri ile sosyal çevre ve yaşam koşullarını içeren bireysel nitelikler olarak saptanmıştır. Nitekim bu çalışma kapsamında da yürünebilirlik dirençli kentler bağlamında ele alındığından, her ikisinin kesişimini oluşturan kentsel çevresel kriterler dikkate alınmış ve çalışma bu bağlamda şekillendirilmiştir. Ayrıca yürünebilir kentsel alanlar inşa etmek için öncelikle hangi yapısal çevre özelliklerinin insanları harekete geçirdiğinin anlaşılması gerekmektedir. Elbette bu nitelikler evrensel özelliklere sahip değildir ve daha önce de değinildiği üzere, yürünebilirlik bireysel faktörlerden de etkilenmektedir. Ancak kentin dirençliliği yürünebilirlik çerçevesinden okunacağından bu hareketliliği mümkün kılan özelliklerin saptanması önem taşımaktadır.

4. Eskişehir Karapınar Mahallesi'nin Yürünebilirlik ve Dirençlilik Bağlamında Değerlendirilmesi

Kentsel dönüşümün yaşandığı ve kentsel dönüşüm baskısı altında kalan alanlarda sakinlerin gündelik pratikleri, beklentileri ya da ihtiyaçları farklılık göstermektedir. Bu anlamda farklılıkların yönetilebilmesine ilişkin olarak mahalle ölçeği, izlenen dönüşüm stratejileri ya da süreçleri noktasında dikkate alınması gereken temel düzey olarak dikkat çekmektedir. Bu nedenle mekâna müdahale ve onun yeniden düzenlenmesi noktasında en önemli araçlardan biri olan kentsel dönüşümün hayata geçirildiği bir mahalle, farklılıkları tespit edebilme açısından önemli olacaktır. Dolayısıyla bu araştırma aynı mahallede bulunan, biri kentsel dönüşüme

uğramış ve yeni bir yerleşim alanı yaratılmış; diğeri kentsel dönüşüm alanı ilan edilmiş fakat henüz bir yıkım süreci başlamadığından yerleşimin devam ettiği iki yerleşim bölgesinde gerçekleştirilmiştir. Böylesi bir kıyaslama olanağı verdiği için çalışma, Eskişehir ili Odunpazarı Belediyesi'nin TOKİ ile yürüttüğü "Karapınar Vadisi Gecekondu Önleme Bölgesi"nin bir kısmının dâhil olduğu Karapınar Mahallesi'nde yürütülmüştür. Bu kıyaslamanın aynı zamanda dirençliliğin anahtar kavramlarından olan adaptasyon, değişime ayak uydurma, farklılıklardan doğan olumsuzlukları geriye çevirme, farklılıklardan gelişebilme gibi durumların anlaşılmasına da olanak vereceği düşünülmektedir. Ayrıca Karapınar Mahallesi'nin Eskişehir'in en eski mahallelerinden biri olması ve geleneksel mahalle özelliklerini büyük oranda koruması, sakinlerinin sosyo-demografik özellikleriyle homojen bir yapıda olması, ortak dönüşüm geçmişlerinden kaynaklı olarak güçlü bir dayanışma ve işbirliği sergilemesi ve son olarak Karapınar Mahallesi'nin merkeze ve Tarihi Odunpazarı Evleri'ne oldukça yakın olan coğrafi konumu da gerek yürünebilirlik gerekse de dirençlilik noktasında önem taşımaktadır.

Karapınar Vadisi Gecekondu Önleme Projesi, etaplar halinde gerçekleştirilen bir uygulamadır. 2006 yılında detay alımıyla başlayan 1. Etap Alanönü, Karapınar, Huzur ve Erenköy mahallelerini kapsamaktadır. 2012 yılında ise 2. Etap süreci başlatılmış; 2014 Haziran ayında ise 1. Etap'ın anahtar teslimi tamamlanmıştır (ugurkentseldonusum.com). Dar gelirli gecekondu sakinlerine yardımcı olabilmek adına tasarlanan 1. Etapta, Uğur Kentsel Dönüşüm isimli müşavir firma projede öngörülenleri tamamlamamıştır. 2. Etapta ise Van depremi sonrası alınan kararlara paralel bir biçimde deprem riskine odaklanılmıştır. Fakat 2012'den bu yana devam bu süreç, siyasi ve bürokratik anlaşmazlıkların yanı sıra bahsi geçen alanın tamamının tapulu olmasından kaynaklı olarak tamamlanamamıştır⁴.

Fotoğraf 1. Çalışma Sahası



İnsanın mekânla kurduğu ilişkinin ölçülmesinde gözlem, mülakat, anket, arşiv taraması gibi pek çok yöntem kullanılmaktadır. Yerinde yapılan bir araştırma, her şeyden önce doğrudan doğruya sosyolojik gözleme dayandığından (Bernot ve Blancard, 2006: 133) bu ilişkinin önemli boyutlarından biri olan yürünebilirliğin ölçülmesi de bu çalışmada sahada gözlemlerle başlamıştır. Bu anlamda öncelikle Karapınar Mahallesi'nin yerleşim alanlarının ve kamusal alanların mekânsal özellikleri incelenmiş ve fotoğraflanmış; yarı özel mekânlarda, sokaklarda, parklarda, kapı önlerinde mahalle sakinlerinin davranışları, kullandıkları mekânlar, mahalledeki gündelik pratiklerine ilişkin çeşitli bilgiler toplanmaya çalışılmıştır. Ardından mahalleye ilişkin harita, fotoğraf ve belgelere ulaşılmış ve durum çalışması aşamasına geçilerek uygulama alanının fiziksel ve toplumsal yapısının anlaşılabilmesi ve mahalle hakkında genel bir fikir sahibi olunabilmesi için mahalle muhtarı, Tüm Bel-Sen Eskişehir Şube Başkanı, TOKİ Halk Merkezi çalışanı ve kursiyerlerle görüşmeler yapılmıştır. Nitekim durum çalışması olarak adlandırılan bu araştırma yöntemine göre du-

⁴ Bu bilgiler Karapınar Mahallesi Muhtarı ile 18.03.2019 tarihinde yapılan ön görüşme sonucunda elde edilmiştir.

rum ya da durumların derinlemesine araştırılması (Yin, 2017: 4), durumu etkileyen etkenlerin bütüncül bir yaklaşımla araştırılması ve ilgili durumu nasıl etkilediği ve ilgili durumdan nasıl etkilendiği üzerine odaklanılmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 73). Bu görüşmeler araştırmanın konusu, amacı, kapsamı gibi genel bilgilendirmelere yönelik ve yapılandırılmamış şekilde gerçekleştirilmiştir. Son olarak ise mahalle sakinleriyle görüşülerek, mahallenin yürünebilirliğe ilişkin durumunu ve sakinler tarafından mahallenin yürünebilirlik kapasitesinin nasıl görüldüğünü anlamaya yönelik açık uçlu sorular yöneltilmiştir. Bu kapsamda araştırmanın evreni Eskişehir ili Odunpazarı Belediyesi'ne bağlı Karapınar Mahallesi'nde yaşayan 18 yaş ve üzeri mahalle sakinleridir. Buna göre belirlenen örneklem sayısı ise 576'dır (280 adet TOKİ, 296 adet Karapınar eski merkez). Araştırmada örneklem sayısının çok olmasından dolayı daha erişilebilir olduğu için (Yıldırım ve Şimşek, 2013:141) kolayda ve kartopu örnekleme yöntemleri birlikte kullanılmıştır. Araştırmanın yalnızca tek bir ilde ve tek bir mahallede gerçekleştirilmesi, kıyaslamalara olanak vermediğinden çalışmanın en önemli kısıtını oluşturmaktadır. Ancak bunu aşabilmek adına aynı mahallede kentsel dönüşüme uğrayan ve uğramayan alanlarda çalışmanın yürütülmesi, farklı özelliklere sahip alanları kıyaslama imkânı yaratmıştır. Kolayda örnekleme tekniğinin kullanılması da araştırmanın bir başka kısıtıdır. Son olarak, durum çalışması aracılığıyla elde edilen bilgilerin genellenememesi noktasındaki zorluklar çalışmanın diğer bir kısıtını teşkil etmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 73).

Araştırma kapsamında öncelikle katılımcılara ilişkin demografik bilgilere yer verilmiştir. Buna göre katılımcıların %60,8'i kadınlardan, %39,2'si erkeklerden oluşmakta; katılımcıların çoğunluğu (%20,7'si) 56-65 yaş aralığında ve %66,5'i ise evlidir. Görüşme yapılan katılımcıların çoğunluğunun (%37,4) eğitim düzeyi ilköğretimdir. Katılımcıların %38,6'sı ev kadını, %19,1'i emeklidir. Görüşme yapılan katılımcıların yine büyük kısmı (%30,1) 1021- 2020 TL arası aylık toplam hane halkı gelirine sahiptir. Katılımcıların çoğunluğu (%43,7) 5 yıldan uzun süredir Karapınar Mahallesi'nde ikamet etmekte ve %67,5'i yaşadıkları evin sahibidir. Yürüme eylemini anlamaya ilişkin sorulardan biri olarak yöneltilen işyeri konumuna ilişkin soruya katılımcıların %32,7'si işyerinin Karapınar dışında bulunduğunu belirtmiştir. Ardından yöneltilen işyerine ulaşım şekli sorusuna ise katılımcıların %59,2'si servis; %8,5'i ise yaya yanıtını vermiştir. Yine yürünebilirlikle bağlantılı olan otomobil sahipliğine ilişkin soruya katılımcıların %59,4'ü hayır yanıtını vermiştir. Son olarak sakinlere ortalama yürüyüş süreleri sorulmuş ve katılımcıların %34,6'sı 0-15 dakika yürüdüğünü ifade etmiştir.

Araştırmaya ilişkin yapılan gözlemler neticesinde elde edilen bilgilere göre Karapınar eski merkez, genellikle dar gelirli sakinlerin ikamet ettiği ve gelenekselliğini büyük oranda koruyan bir yerleşim alanıdır. Ancak yapılan görüşmelere göre sakinler, mahallenin gelenekselliğini korumasını bölgenin yerleşim özellikleri açısından geri kalmasına dayandırmaktadır. Mahalle sakinlerinin büyük kısmı birbirini tanımakta ve 'atadan kalma ilişkilerini' devam ettirmektedir. Mahallede bulunan konutların büyük kısmı müstakil ve bahçelidir; bölge genel olarak sokak tipi yerleşim alanı özellikleri taşımaktadır. Ancak bölgenin dönüşüm alanı ilan edilmesi nedeniyle herhangi bir aksiyon alınmaması, maddi imkânsızlıklar nedeniyle oluşan bakımsızlık, mahalleye gelen yabancıların⁵ evleri yağmalaması ya da işgal etmesi gibi sebeplerle bölgede âtil durumda, sağlıksız, yıkılmış/yarı yıkılmış pek çok yapı mevcuttur. Bu âtil yapılar ve yapıların yıkılmak üzere olmasından kaynaklanan korku, dışarıdan gelen yabancılar, yeterli aydınlatma olmaması gibi nedenler çevrenin emniyetsiz olarak algılanmasıyla sonuçlanmıştır. Dolayısıyla mahalle sokak tipinde olmasına ve insanların büyük kısmının birbirini tanımamasına karşın sakinler, mahalleyi güven verici bulmadıklarından genellikle yaya olarak bulunmayı tercih etmediklerini ifade etmiş ve bu nedenle gündelik işlerini hava kararmadan hallettiklerini belirtmiştir. Ayrıca sakinlerin faydalandığı yerleşim alanı donatıları yalnızca ilköğretim okulu, bakkal, cami, birkaç oyuncaklı bir park ve mahallenin çok yakınında bulunan büyük bir mesire alanı olan Şelale Park'tır. İmkânlar kısıtlı olsa da sakinler bu donatılara ve hizmetlere erişilebilirlik açısından bir sorun yaşamamakta, hepsine yürüyerek ulaşabilmektedir. Fakat yine de bir mahallede bulunan donatı yetersizliği ile yürünebilirliğin ilişkisini kurmak zor olmayacaktır. Mahallenin en yakın merkezi olan Alanönü Mahallesi, otobüs ve tramvay aktarım noktalarının, ödeme merkezlerinin veya alışveriş yapılabilecek alanların bulunduğu bir bölgedir. En yakın sağlık ocağı da yine

⁵ Özellikle Suriyelilerin çok fazla olduğunu ifade eden katılımcılar, mahallenin düzeninin bu kişiler tarafından bozulduğunu her fırsatta dile getirmiştir. Ayrıca mahallenin bir suç mahallesi haline geldiğini ifade eden katılımcılar, Eskişehirliilerin mahalle hakkında olumsuz düşüncelere sahip olmasını da bu kişilere bağlamaktadır.

burada bulunmakta; şehir hastanesi için ise iki otobüs değiştirmek gerekmektedir. 3,5 TL⁶ olan bilet, çoğunluğu dar gelirli sakinlerden oluşan mahalleli için büyük bir sorun olarak görülmektedir. Tüm hizmetlerin bulunduğu bu merkez, Karapınar Mahallesi'nin tam ortası olarak kabul edilen muhtarlık ile yokuş aşağı yaklaşık 5-6 dakika; yokuş yukarı ise 10 dakika yürüme mesafesindedir. Bu mesafe de katılımcıların çoğunluğunun (%34,6) günde ortalama yürüyüş süresine ilişkin soruya verdikleri yanıtla (0-15 dakika) paralellik göstermektedir. Ancak mahalle, yokuş bir alanda kurulduğundan neredeyse kaldırımsız sokakları ile başta engelli ve yaşlı sakinler olmak üzere insanların gündelik yaşamlarının akışına engel olmaktadır.

Çalışmada katılımcılara yürünebilirliğin artırılması noktasında neler yapılabileceğine ilişkin açık uçlu bir soru yöneltilmiştir. Bu soruda katılımcılar, kaldırımların yapılması ya da genişletilmesi konusunda fikir birliğine varmıştır. Nitekim gerek gözlemler gerekse de katılımcılarla yapılan görüşmeler kaldırımların belli başlı görünen yerlere yapıldığını, bunların da ya olması gerektiğinden daha yüksek ya da daha dar olduğunu göstermiştir. Sakinlere göre kaldırımlar bu haliyle hiçbir anlam ifade etmemektedir. Bu işlevsizliğe ek olarak temizlik hizmeti yetersiz olduğundan ve yeterli sayıda çöp konteynırın konulmadığından, sakinler var olan kaldırımlara da çöplerini/çöp kovalarını koymaktadır. Dolayısıyla yürünebilirliğin en kilit donatılarından biri olan kaldırımların göz ardı edildiği görülmektedir. Kaldırımla bağlantılı olarak sakinler, engelliler ve yaşlılar için ayrıca bir düzenleme olması gerektiğini vurgulamıştır. Nitekim katılımcıların çoğunluğu (%20,7'si) 56-65 yaş aralığında olduğundan, oldukça yokuş bir alana kurulan bir mahallede ilave düzenlemelere, kent mobilyalarına ihtiyaç duyulması şaşırtıcı değildir. Özellikle yürüyüş esnasında duyulan en büyük eksiklik yokuş yukarı çıkma esnasında dinlenecek gölgeli bir bank ya da çardak olmamasıdır. Mahallede hiç ağaçlandırma olmadığından bilhassa yaz aylarında yürüyüş daha da güçleşmektedir. Ancak bazı sokaklara konulan bankların, kimilerince⁷ alınıp evlerine götürülmesi de konuya ilişkin diğer şikayetlerdendir. Bu nedenle bank ya da çardak gibi dinlenme araçlarının konulması çözüm değildir, bunların zincirlenmesi ya da başka önlemlerle sabitlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Daha yürünebilir bir ortamın oluşabilmesi için sakinler, trafiğin düzenlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Halihazırda yetersiz kaldırımların yanı sıra, sokakların çok dar olması, trafik ışıklarının olmaması ve otomobillerin çok hızlı geçmesi ya da hızlarını sınırlayacak tümseklerin olmaması nedeniyle kendilerini güvende hissetmeyen sakinler, yetersiz aydınlatma nedeniyle de bu sorunun akşamları katlanarak arttığını ifade etmiştir. Sakinler, gerek trafik gerekse sağlıksız yapılaşmalar nedeniyle ortaya çıkan tehlikeler anlamında güvenle yürüyebilmek için polislerin sürekli devriye gezmesinin çok gerekli olduğunu belirtmiştir. Yürünebilir bir mahalle için yeşil alanların yapılması gerektiği vurgulanmış ve yürüyüş yoluna sahip olan büyük bir parkın olması durumunda sadece gündelik işlerini halletmek için ulaşım amaçlı değil, rekreasyon için de yürüyüş yapılabileceği belirtilmiştir. Esasında böyle bir alan olan Şelale Park, rekreasyonel anlamda pek çok imkâna sahip olsa da temizlik yapılmadığı, sadece alkol kullanan bekar erkeklerin tercih ettiği bir yere dönüştüğü için aileler ya da yalnızca kadınlar tarafından artık kullanılmamaktadır. Bu nedenle sakinler, yeni bir mesire alanın ya da parkın yapılmasından ziyade tekrar o alanın kullanıma açılmasının ve her türlü kirden ve kötü insanlardan temizlenmesinin daha iyi olabileceği düşünmektedir. Bazı sakinler ise yürünebilirliğin bir mahalle için herhangi bir önemi olmadığı konusunda hemfikirlerdir. Onlara göre yürünebilirlikten bahsedebilmek için öncelikle mahallenin diğer sorunları çözümlenmelidir. Bu nedenle 'yürümek gibi bir derdim yok' diyen sakinlerin yanı sıra, yürümeye bakış açısını 'evim yıkıldı yıkılacak diye çivi çakamıyorken yürüsem ne olacak?' şeklinde ifade eden sakinler de bulunmaktadır. Yine benzer düşüncelere sahip olan bazı sakinler ise yürünebilirliği artırmaya gerek olmadığını, insanların zaten mecburiyetten sürekli yürüdüğünü belirtmiş; asil yapılması gerekenin toplu taşımaya öncelik verilmesi olduğunun altını çizmiştir.

⁶ Bu ücretlendirme, araştırmanın yapıldığı 18.03.2019 tarihinde öğrenilmiştir.

⁷ Burada kimilerinden kasıt yine Suriyeliler. Yapılan görüşmelere göre Suriyeliler, eski evlere izinsiz girip orada yaşamakta ya da evleri yağmalamaktadır. Hatta pencere parmaklıklarını söküp satanlar, askıdaki yıkanmış çamaşırları ya da camideki kurnaları çalanların olduğuuna ilişkin iddialar da bulunmaktadır.

Fotoğraf 2. Çalışma Sahası: Karapınar Mahallesi



48 hektarlık bir alana kurulan TOKİ 1. Etap, mülk sahipleri için yapılan klasik ve tek tip 32-33 dairesi çok katlı apartmanların yanı sıra orta ve üst gelir gruplarına hitap eden daha az katlı apartmanlardan veya villa tipi evlerden oluşmaktadır. Ancak projenin yalnızca %40'lık kısmı gerçekleştirilmiş ve özellikle mülk sahibi alt gelir grupların yaşadığı alanda yalnızca tam olarak konutlar bitmiştir. Konutlar dışında tamamlanan ve sitenin genelinin kullanımına açık⁸ olan temel donatılar, halk merkezi, kameriyeler, çocuk parkı, açık ve kapalı otopark, büfe ve mescittir. Ancak sirkülasyonu yüksek olan çocuk parkı, halk merkezi ve büfenin sitenin girişinde olması ve bu girişin hız kesici tümsek vs. gibi düzeneklere sahip olmaması, yayalar açısından oldukça tehlikeli bulunmaktadır. Dahası sitede otopark sıkıntısı olmamasına karşın, sakinler araçlarını apartmanlarının önüne park ettiğinden yayalar için ayrılan alanı işgal etmektedir. Nitekim site içi yürünebilirliği artıracak özelliklerin ne olması gerektiğine ilişkin açık uçlu soruya sakinler, sitenin araç girişine kapalı olması ya da girişin bir güvenlikle denetlenmesi şeklindeki yanıtlarıyla fikir birliğine varmıştır. Sakinlerin konuya ilişkin hemfikir oldukları bir diğer mesele ise araçların otopark dışına park edilmemesi ve apartmanların önlerinin yürüyüş yolu olarak tasarlanmasıdır. Bu düzenlemeler yapılırken yeşil alanların da gözetilmesi gerektiği belirtilmiş ve yeşil alana sahip yürüyüş yolunun olmasının sağlık için yürüyüşü teşvik edeceği vurgulanmıştır. Keza sakinler, sitenin mevcut haliyle yalnızca arabalar için yapıldığını, evlerin de yalnızca uyumak için olduğunu ifade etmiştir. Yine özellikle yalnızca tek bir çocuk parkının bulunduğu ve genellikle mülk sahiplerinin yaşadığı alanda sakinler, büyük bir çocuk parkının olması durumunda yürünebilirliğin artacağını ifade etmiştir. Sakinlerin sitede yürünebilirlik adına yapılmasını beklediği bir diğer özellik ise aydınlatmalardır. Esasında aydınlatma birçok apartman için yeterli olsa da kör noktada kalan ve aydınlatmaya ihtiyaç duyan bloklar mevcuttur. Aydınlatma ile bağlantılı olarak sitede en çok rahatsızlık duyulan ve yine sakinlerin hemfikir oldukları şey, sitenin hemen yanı başındaki boş arazidir. 'TOKİ Bar' olarak adlandırılan bu açık hava barında insanlar çok hızlı araba kullanmakta, sürekli alkol ve esrar alıp, yüksek sesle müzik dinleyerek sakinlere rahatsızlık vermektedir. Bu nedenle sakinler, yetersiz aydınlatma ile birlikte akşamları dışarıda olmayı ve o alandan yürüyerek geçmeyi emniyetsiz bulmaktadır. Sitenin konumu nedeniyle manzarası ve havası da genel olarak bölgede yaşayanların en çok sevdiği özellikler arasındadır. Fakat bu manzaraya olanak tanıyan yüksek alanda konumlanma, özellikle kış ayları için büyük zorluklar yaratmaktadır. Kış aylarında Eskişehir'in ayazında yerler donduğundan yürümek neredeyse imkansızlaşmakta, hatta kimi zaman belediye otobüsü dâhi ulaşmamaktadır. TOKİ yerleşim alanı, mahallenin ortasında bulunan muhtarlığa yokuş yukarı 15-20 dakika, yokuş aşağı 10 dakika yürüme mesafesindedir. Ancak buraya ulaşmak için bir yaya yolu, kaldırım ya da güvenli bir alan olmadan insanlar ya ana caddeden yürüyerek bu alana ulaşmakta ya da sitenin arkasında bulunan ve şantiyeyle tarlayı birleştiren yoldan ulaşmaktadır. Bu nedenle merkeze ulaşabilmek için daha insancıl

⁸ Orta ve üst gelir grubun yaşadığı apartmanlar ile teras villaların yalnızca kendi kullanımlarına açık olan sahaları, çocuk parkları, spor alanları gibi donatıları ayrıca mevcuttur.

bir ulaşım yolunun yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Mahalle merkezi ve hizmetlere ulaşımında en yakın konum olan Alanönü'ne ulaşmak ise yaklaşık yarım saati almaktadır. Eski merkezde olduğu gibi TOKİ yaşam alanında da ne banka ATM'si ne de otobüs kartı dolmuş ya da fatura ödeme merkezi bulunmaktadır. Dolayısıyla tüm bu hizmetlere erişebilmek için en yakın merkez olan Alanönü'ne gitmek gerekmektedir. TOKİ'ye giden tek bir belediye otobüsü bulunmakta ve o da yarım saatte bir hareket etmektedir. Bu kısıtlar çocuklu sakinler açısından büyük sorun teşkil etmektedir. Zira en yakın okul, eski merkezin bulunduğu alanda olsa da sakinler güvenlik gerekçeleri ile çocuklarını bu okula göndermek istememektedir. Yakında bir sağlık ocağının bulunmaması da oldukça önemli bir eksikliklerdir. Bu nedenle mahallenin yürünebilirliğinden bahsedebilmek için yürümek için yapılan yolların yanı sıra mahallenin yakında konumlandırılan ve gündelik işlerin halledilebileceği yerlerin mevcut olması da gerekmektedir.

Fotoğraf 3. Çalışma Sahası: TOKİ



TOKİ konutlarında site içi yürünebilirlik orta ve üst gelir grupları için çeşitli donatıların sağlanması nedeniyle kısmen tatmin edici olsa da alt gelir grupları için eksik donatılar, güvenlik ve daha önce değinildiği üzere otopark problemleri nedeniyle mevcut durumda yeterli değildir. Ancak yine de yürünebilirliğin inşa edilebileceğine ilişkin inançları vardır. Bu durumda bilhassa TOKİ yerleşim alanı için çeşitli fiziksel aktivite ve sosyal etkileşime olanak tanıyan iyi tasarlanmış kamusal alanların varlığının yürünebilirliği teşvik ettiğini ifade etmek mümkün görünmektedir (Giles-Corti vd., 2005b: 173). İlave olarak imar planlarında yürüme mesafelerinin “eğitim, sağlık ile yeşil alanların hizmet etki alanındaki nüfusun erişme mesafesi topoğrafya, yapılaşma, yoğunluk, mevcut doku, doğal ve yapay eşikler dikkate alınarak planlanması” esastır. Bu doğrultuda “çocuk bahçesi, oyun alanı, açık semt spor alanı, aile sağlık merkezi, kreş, anaokulu ve ilkokul fonksiyonları takriben 500 metre, ortaokullar takriben 1.000 metre, liseler ise takriben 2.500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanmaktadır. Ayrıca imar planlarında; dini tesislerden küçük cami takriben 250 metre, orta (semt) cami takriben 400 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanabilir. Mescitler ise yerleşik veya hareketli nüfusa göre takriben 150 metre hizmet etki alanında yapılabilir” (Mekânsal Plan Yapım Yönetmeliği, 2014). Bu bilgiler de dikkate alındığında Karapınar eski merkezin de TOKİ'nin de yürünebilirlik anlamında eksiklere

sahip olduğunu ifade etmek mümkündür. Bu anlamda eski merkezde de TOKİ’de de çocuk oyun parkının mesafesinin Yönetmelik’teki kuralla paralellik gösterdiğini ancak sadece eski merkezde bulunan ilköğretim okulunun, TOKİ’den ulaşım mesafesinin 1000 metreyi aştığı söylenebilir. Bunların dışında aile sağlık merkezi ya da kreş, anaokulu gibi donatılar da bulunmamaktadır. Eski merkezde bulunan camii de, TOKİ’de bulunan mescit de yaklaşık olarak bu mesafelere uymaktadır. Belirtilen donatılar ve mesafeler de dikkate alındığında yürünebilirliğin, mekânsal yaşam kalitesi ve yaşanabilirliğin fiziki bir ölçütü olduğunu ifade etmek mümkündür (Akkar Ercan ve Belge, 2017: 233). Buradan hareketle dirençliliğin etkileri ve kriterleri arasında sayılan yürünebilirlikle benzer paradigmaya sahip olduğu söylenebilir. Nitekim yürünebilirlik dirençliliğin tüm boyutlarında (sosyal, çevresel ve ekonomik) aranan niteliklerinden ya da dirençliliğin çıktılarında biridir. Dirençliliğin sosyal boyutuna bakıldığında özellikle eski merkezin dönüşümün yaratmış olduğu mağduriyetlerden kaynaklı olarak ‘sosyal dayanışma’ içinde olduğu söylenebilir. ‘Kent kimliği’ unsurunun ise eski merkezde gerek fiziksel nitelikler gerekse de sakinlerin toplumsal ilişkilerinin bir düzeye kadar var olduğunu; ancak TOKİ yerleşim alanının tek tip yapılaşma ve buna bağlı olarak oluşan mahalle sakini profili nedeniyle özgün bir kimliğe sahip olduğunu ileri sürmek mümkün görünmemektedir. Dirençliliğin sosyal kriterlerinden bir diğeri olan ‘sosyal aktivite’ unsurunun ise yine eski merkezde oldukça sınırlı düzeyde olduğu söylenebilir. Nitekim sosyalleşebilecek donatıların olmaması bilhassa kadınları kapı önlerinde el işi yapma, çay içme gibi komşuluk faaliyetleriyle sınırlandırırken; erkekleri mahallede vakit geçirebilecekleri bir kahvehane ya da çay ocağı gibi bir mekânın olmaması nedeniyle de cami önündeki banklarda oturmakla sınırlandırmıştır. Gençler ve çocuklar için de durum benzerdir. Tek bir oyun parkının olması ve onun da oldukça eski, kırık dökük olması nedeniyle çocuklar da gençler de kapılarının önlerinde vakit geçirmektedir. Dolayısıyla eski merkez için en önemli ‘kamusal mekân’, hiçbir donatıya, çekiciliğe ya da insanların ilişki kurmalarını ya da yürümelerini teşvik edemeyen sokaklardır. Bu anlamda TOKİ yerleşiminin sınırlı da olsa belli başlı birtakım imkanlara sahip olması, sakinlerin sosyal aktivitelerini kısmen zenginleştirmiştir. Orta ve üst gelir gruplarının sosyalleşme ya da komşuluk ilişkilerini geliştirme gibi bir arzuları olmadığından, aktiviteleri büyük oranda kendi oturdukları yerde sağlanan donatılarla sınırlıdır ve bu aktiviteler de diğer sakinlerle değil daha çok bireysel ve aileye dönük ilişkilerle kurulmaktadır. Alt gelir grubunun oturduğu alandaki imkanların yetersizliği ve yerinde dönüşüm uygulaması neticesinde aynı yerden gelen insanların komşuluklarını devam ettirme eğilimi olduğundan, kameriyelerin olması, halk merkezindeki kurslar ve çocuk oyun parkı bu ihtiyaçlarını bir düzeye kadar gidermektedir. Dolayısıyla bu kriterlerin kısmi de olsa sağlanması, dirençliliğin sosyal boyutuna ilişkin bir fikir vermektedir. ‘Çeşitlilik ve sosyal uyum’ kriteri değerlendirildiğinde ise ne eski merkezin ne de TOKİ’nin uyumlu olduğu söylenememektedir. Nitekim eski merkez ekonomik durum, yaş, eğitim gibi sosyo-demografik açılarından homojen niteliğe sahiptir. Bu açıdan bir uyum olsa da çeşitlilikle beraber yakalanan uyumdan bahsetmek mümkün değildir. Öte yandan TOKİ’de alt gelir grubuna yönelik yapılan konutlarda yaşayanlar arasında yerinde dönüşüm olması nedeniyle mülk sahiplerinin bulunması, sakinler arasında belli düzeyde bir uyum olabildiğini gösterse de bu konut alanlarında da mahalle dışından gelen ve farklı sosyo-demografik niteliklere sahip kişiler bulunmakta; ilave olarak üst gelir grubuna yönelik yapılan konutlarda yaşayanların ise ekonomik olarak bir homojenliği yakalamış olmalarına karşın çeşitlilik ve uyumun sağlanabildiğini söylemek mümkün değildir. ‘Hizmetlere, işlere ve eğitime erişim’ kriteri noktasında ise her iki konut alanı da başarılı örneklerle sahip değildir. Nitekim bunların hepsinin bulunduğu nokta yukarıda da değinildiği üzere Alanönü Mahallesi’nde bulunmakta; ‘toplu taşıma’ imkanları da bağlantılar da yine burada kurulmaktadır. Son olarak ise fiziksel sağlık ve esenliğin sağlanmadığı, sokak hayatının güven vermediği, kaliteli tasarımın olmadığı, peyzaj problemleri olan, sürekli altyapı problemlerinin ortaya çıktığı bir yerleşim alanının dirençlilik nitelikleri ile bağdaştığını söylemek mümkün değildir.

Kentsel dirençliliğin çevresel boyutu incelendiğinde ise sosyal boyuta göre daha başarısız bir tabloyla karşılaşmaktadır. Öncelikle ne eski merkezin ne de TOKİ yerleşim alanının doğal ve yapısal çevresinin uyumlu olduğunu söylemek mümkün değildir. Bu anlamda peyzaj mimarisi konusunda çalışmalar yeterli değildir. Bilhassa eski merkez, yalnızca müstakil konutlardan ve bu konutların kendi bahçelerindeki ağaçlardan oluşmakta; TOKİ ise site tipi yerleşim alanlarında görülen standart bahçe çimlendirme çalışmaları dışında apartmanlardan oluşmaktadır. Dolayısıyla mevcut haliyle her iki yerleşim alanında da yapılar dışında yeşil tasarıma ilişkin girişimler bulunmamaktadır. Nitekim sakinler bu yeşil eksikliğinin yürüyüşü negatif olarak etkilediğini vurgulayarak konunun önemine dikkat çekmiştir. Fakat mahallenin ortasında bulunan Şelale Park bu eksiklikleri büyük oranda giderebilecek oldukça büyük bir yeşil alana ve görsel anlamda oldukça ilgi çekici bir manzaraya sahiptir. Ayrıca bu açık alana erişim noktasında her iki yerleşim alanının da ulaşımı oldukça kolaydır. Ancak yukarıda da değinildiği üzere bu yeşil alanın düzenlenmeye,

kaliteli bir tasarımla herkese hitap edebilir bir şekilde getirilmesine ihtiyaç vardır. Mahalle yüksek bir konumda bulursa da bu yüksekliğe, iklime veya hava koşullarına uygun bir tasarımın yapıldığını söylemek mümkün değildir. Nitekim dirençliliğin çevresel boyutunun sürdürülebilirlikle doğrudan bağlantılı olması ve genel anlamda sürdürülebilir kentsel drenaj sistemleri, hava kalitesi, mikro iklim, biyolojik çeşitlilik, mavi ve yeşil ağlar gibi konular son yıllarda tartışılmaya başlasa da uygulama örnekleri oldukça sınırlıdır. Ayrıca mahalle sakinlerinin maddi sıkıntıları, merkeze ulaştıracak düzgün bir yola sahip olmaması, toplu taşıma yetersizlikleri, dönüşümden kaynaklı mağduriyetler vb. gibi sorunları varken yürünebilirliğin ikinci planda kaldığı bilgisi hatırlanacak olursa, dirençliliğin çevre boyutunun da benzer düşüncelerle eleştirileceği tahmin edilebilir.

Dirençliliğin ekonomik boyutu değerlendirildiğinde ise eski merkezin 'bağlantılar ve erişilebilirlik' konusunda TOKİ yerleşim alanına göre daha başarılı olduğunu söylemek mümkündür. Öncelikle mahalle içindeki sınırlı hizmet ve mekanlara yürüyerek ulaşma imkanının yanı sıra pek çok hizmetin merkezi olan Alanönü Mahallesi'ne erişilebilirlik ve bağlantı noktaları TOKİ'ye göre daha kolaydır. Yine 'ulaşım' ve 'toplu taşıma' bağlantılarının merkezi olan Alanönü, pek çok ekonomik aktiviteyi de barındırmaktadır. Gerek TOKİ gerekse eski merkezde çalışanların büyük kısmının (%32,7) işyerlerinin Karapınar Mahallesi dışında olduğu ve işlerine servisle (%59,2) ulaştıklarını ifade etmiştir. Dirençliliğin ekonomik ölçütlerinden bir diğeri olan 'arazi piyasa değerinin artması' TOKİ için geçerli olsa da eski merkezde durum tam tersidir. Nitekim muhtarla yapılan görüşmeye göre çevrenin suçla anılması, bakımsızlık, altyapı sorunları, mahallenin kentsel dönüşümle ilgili belirsiz durumu, donatılarda ve hizmetlerde yaşanan mahrumiyetler gibi sebepler yabancıların özellikle tercih etmesine ve emlak piyasa değerlerinin düşmesine neden olmuştur. Mahallenin 'ekonomik aktiviteleri' ile 'yerel işletmelerin desteklenmesi' ne bakılacak olursa ise ortaya oldukça olumsuz bir tablo çıkmaktadır. Eski merkezde iki adet bakkal ile birkaç tane tekel bayii ve damacana su ile tüp satışının yapıldığı bir dükkân dışında herhangi bir işletme bulunmamaktadır. Mahalle sakinleri ise bu işletmeleri desteklemek amacıyla değil; genellikle veresiye çalıştıkları için ya da Alanönü'ne kadar gidemediği için mecburiyetten tercih etmektedir. TOKİ'de ise yalnızca bir adet büfe bulunmakta; üstelik oldukça küçük olan bu büfe tekel niteliğinde olduğundan ürünlerin fiyatı da piyasanın üzerindedir. Dolayısıyla buradaki sakinlerin de amacı küçük işletmeyi desteklemek değil zaruri ihtiyaçlarını kısa yoldan temin etmektir. Son olarak ise bu bilgilerin de ışığında her iki yerleşim alanının da karma kullanım ve çeşitliliğe sahip olmadığını; bu alanların yalnızca sakinlerin barınmaları amacını taşıdığını ifade etmek mümkündür.

5. Sonuç

Bir sistemin yapılan müdahalelere karşı göstermiş olduğu istikrarla ilgili olan direnç (MacKinnon ve Derickson, 2013: 253), son dönem kent planlama ve politikalarında kendine yer bulan kavramlardan biridir. Genel anlamda değişikliğe direnme ya da önceki haline geri çevirmeyi konu alan dirençlilik yalnızca afetlerde, iklim krizlerinde ya da risk ve tehlike barındıran durumlarda söz konusu olan dayanıklılık üzerine kurulu değildir. Dahası kentsel yaşamın bunların dışında pek çok belirsizlik kaynağına sahip olduğu ve bu belirsizliklerin kısa ve uzun vadede birtakım riskler ve tehlikeler barındırdığı gerçeğinden hareket edilecek olursa, kentsel dirençliliğin tüm bu değişiklikler karşısında dayanabilme ve istikrarlı olabilme kapasitesini göstermektedir. Bununla birlikte kentsel direnç karmaşık, bağlamsal ve çok yönlüdür. Bu nedenle de tanımlanması, tanınması ve ölçülmesi oldukça zordur (Nguyen ve Akerkar, 2020). Nitekim araştırmacılar kentsel direnç etkileyen birden çok bileşen olduğu noktasında hemfikirdir (Sharifi, 2016: 629). Yürünebilirlik de bu değişkenler arasında sayılan ve etkileri somut olarak gözlemlenebilen ölçütlerden biridir. Yayaların kentsel mekândaki ihtiyaçlarını değerlendirmek ve bu ihtiyaçları dikkate alan planlarla yürünebilir ve donatılarla hizmetlere erişilebilir kentsel mekânlar tasarlanmasının, kentin direncine katkıda bulunduğu düşünülmektedir. Nitekim ayrıcalıktan öte bir hak olarak tanımlanabilecek olan yürünebilirlik (Porebska, vd., 2019), insan-çevre ilişkisinin anlaşılması noktasında kentsel mekânda oluşabilecek değişimlerin ya da acil durumlarda uyum sağlama kapasitesinin göstergelerinden biri olarak değerlendirilebilir. Bu noktada dirençlilikle yolları kesişen yürünebilirlik, değişimler karşısında kent planlamasının kapasitesini ya da değişikliklerle başa çıkabilme gücünü de yansıtmaktadır. Ancak araştırmacılar, Batı'da sürdürülebilir kentsel planlama ya da ulaşım planlaması noktasında yükselişe geçen yürünebilirliğin kamusal alanların planlanması noktasında olumlu etkileri bulunduğu ilişkin görüş birliği içinde olsa da bilimsel yeniliği nedeniyle konunun planlama stratejilerine dâhil edilmesinin hâlâ zor olduğunu düşünmektedir. Bu nedenle de kısa vadede yürünebilirliğin planlama stratejilerine dahil edilerek dirençli kentlerin inşa edilmesinde kılavuzların oluşturulacağına inanılmaktadır (Abastante, vd., 2020: 1).

Yukarıdaki bilgiler ışığında yapılan bu çalışmada kentsel dirençliliğin inşa edilebilmesi için öncelikle kavrama açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Bu anlamda dirençliliğin boyutları, etkileri, ölçütleri gibi bilgilere yer verilerek kavram somutlaştırılmaya çalışılmıştır. Ardından bu somutlaştırmaya aracı olan kavramlardan olan yürünebilirlik, dirençlilikle ortak noktalarından hareketle kentsel dirence etkisi bağlamında incelenmiştir. Son olarak Eskişehir Karapınar Mahallesi'nde biri kentsel dönüşüme uğrayan diğeri uğramayan farklı yerleşim alanlarında yürünebilirlik ve dirençlilik açısından karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Yerinde gözlemin yanı sıra kamusal alanların fotoğraflanmasına ilave olarak katılımcılara yürünebilirliğe ilişkin erişilebilirlik, kolaylık, temel ihtiyaç ve hizmetler bağlamında açık uçlu sorular yöneltilmiş ve bu sorulara verilen yanıtlar dirençliliğin boyutları, etkileri ve ölçütleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Buna göre sokak tipi konut alanı özellikleri taşıyan eski merkezde yaşayan sakinlerin yürünebilirliğe ilişkin herhangi bir beklenti içinde olmadığı görülmüştür. Mahalle sakinlerine göre yaşadıkları bölgenin kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesi ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözülmesi, mahallenin yürünebilirliğinden önce gelmektedir. Ayrıca mahallenin yokuş bir alana kurulması da sakinlerin, yürünebilirlik için bir beklentiye girmemelerinin temel sebeplerindendir. Nitekim çoğunluğu yaşlılardan oluşan mahalle sakinleri, yokuş bir alanda yürünebilirliğin sağlanamayacağını düşünmektedir. Bunların dışında sağlıksız durumdaki âtil yapılar, yetersiz aydınlatma ve çeşitli suçların ortaya çıkmasından dolayı kendilerini güvende hissetmeyen sakinler için yürüme eylemi, gündüz vakti ve zorunlu haller dışında gerçekleşmemektedir. Yine yeterli toplu taşıma imkânı, bağlantı noktaları, karma kullanım, geniş kaldırımlar gibi niteliklere de sahip olmayan mahallenin yürünebilirlikten uzak olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla yürünebilirliğin unsurlarını taşımayan mahallelerin, bu koşullar altında dirençliliğin sosyal boyutunu sağlamadığı sonucu çıkarılabilmektedir. TOKİ yerleşim alanındaki tabloya bakıldığında ise Karapınar eski merkezde olduğu gibi yürünebilirliğin unsurlarının tamamen sağlanamadığını ifade etmek mümkün olsa da eski merkezdeki sakinlerin aksine TOKİ sakinlerinin site içi birtakım düzenlemelerle yürünebilirliğin artırılacağına ilişkin inancı vardır. Ancak TOKİ yerleşim alanının da konuya ilişkin farklı sorunları bulunmaktadır. TOKİ konutları gibi hızla türeyen yeni konut alanlarının genellikle merkezden kopuk bir şekilde tasarlanması ve yürümeyle sağlanabilecek sosyalleşme imkânlarından yoksun olması (Yazıcıoğlu Halu ve Yürekli, 2011: 32), mahalle sakinlerinin hizmetlere ve donatılara erişilebilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Eski merkezin halihazırda kentsel dönüşüm alanı olarak ilan edilmesi, TOKİ yerleşim alanının ise tamamen bitmemesi ve bölgeye yapılan yatırımlar birlikte düşünüldüğünde çevrenin şantiye alanı görünümüne sahip olması sakinlerin yürüyüşe mesafeli yaklaşımlarıyla sonuçlanmakta; bu nedenle de yürüyüşten ziyade toplu taşımaya ağırlık verilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Özetle yürünebilirlikten bahsedebilmek için insanların gitmek istedikleri yerlere erişiminin bağlantılı yollar aracılığıyla teşvik edilmesi, farklı yaş ve hareketliliğe sahip insanların birlikte düşünüldüğü, güvenli ve konforlu bir erişimi sağlayacak sokakların tasarlanması oldukça önemlidir. Bunların yanı sıra sokakların ağaçlandırma ve diğer peyzaj unsurları bakımından da ilgi çekici olması, böylelikle yürümeyi teşvik etmesi beklenmektedir. Yaya ağının diğer ulaşım türleriyle desteklenmesi ve hareketliliğin kesintisiz bir şekilde sürdürülmesi de yürünebilirlik için önemli olan unsurlardandır (Southworth, 2005: 248). İnsan ölçeğini dikkate alan ve karma kullanıma sahip alanlarıyla (Varma, 2017: 250) otomobili bir tür mecburiyet olmaktan çıkararak bir tercih meselesine dönüştürecek (mimdap.org) tasarımların yürünebilirliği artıracığı; böylelikle yitirilen sosyal ilişkilerin bu tasarımlarla tekrar inşa edilebileceği düşünülmektedir (O'Toole, 2001). Bu anlamda kentsel dönüşümle birlikte değişime uğrayan yapı çevrenin bu değişimler karşısındaki direnci, yürünebilirlik çerçevesinde değerlendirildiğinde fiziksel anlamda kısmi olarak iyileştirilen konut alanlarına karşın eksik donatılar, hizmetlere erişimin tamamlanamaması, toplu taşıma ağlarının geliştirilememesi, yürünebilirliğe ilişkin bilgi yetersizliğine bağlı olarak yürünebilirlik algısının ikinci planda kalması gibi nedenler, TOKİ yerleşim alanının eski merkeze kıyasla yürünebilirlik anlamında yeterli olmamakla birlikte daha dirençli bir çerçeve sunduğunu söylemek mümkündür. Bu durum esasında yürünebilirliğin de dirençliliğin de planlamanın bir unsuru olarak planlama sistemine dahil edilmemesinden kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak Şehircilik Şûrası Genel Kurul Çalışmaları'nda (2017: 34) Güzin Konuk'un da belirttiği üzere Türkiye'deki planlama sistemi, parsel bazında imar hakkı veren bir planlama anlayışına sahip olduğundan, yapılan planlarda tasarım, kapsayıcı, yere ve yerele özgü bir bakış açısı taşınmadığından yürünebilirlik ve dolayısıyla da dirençlilik, planlarda aranan bir özellik olmaktan oldukça uzaktır. Ancak yine de yürünebilirliğe ilişkin bir çerçeve çizilmesi, dirençli kentlerin planlanmasında gelecekteki araştırmalar ve uygulamalar açısından rehber niteliği taşıyacağından önemlidir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu çalışma, 2020 yılında tamamlanan doktora tezinden türetilmiş olup, gerekli 'Etik Kurul Onay Belgesi' Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Etik Komisyonu tarafından onaylanmıştır.

Destek Beyanı

Araştırma herhangi bir kurum ve kuruluş tarafından desteklenmemiştir.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Bu makaleye yazarlar eşit oranda katkı sunmuştur.

Çıkar Beyanı

Makalenin yazarları arasında herhangi bir çıkar çatışması söz konusu değildir.

Kaynaklar

- Abastante, F., Lami, L. M. Luigi, R. L. and Gaballo, M. (2020). Supporting resilient urban planning through walkability assessment. *Sustainability*, 2020/12.
- Akkar Ercan, M. ve Belge, Z. S. (2017). Daha yaşanabilir kentler için mikro ölçek bir yürünebilirlik modeli. *METU JFA*, 34(1), 231-265.
- Alexander D. E. (2013). Resilience and disaster risk reduction: An etymological journey. *Natural Hazards and Earth System Sciences*, 1, 1257-1284.
- Alfonzo, M. A. (2005). To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs. *Environment and Behavior*, 37(6), 808-836.
- Bernot, L. ve Blancard, R. (2006). Yerleşme yerinin şahsiyet üzerine etkisi: Nouvelle araştırması. A. Yörükhan (Der.). Şehir sosyolojisinin ve insan ekolojisinin teorik temelleri içinde (133-142 ss). Ankara: Nobel Yayınevi.
- Callaghan, E. G., and Colton, J. (2008). Building sustainable and resilient communities: A balancing of community capital. *Environment, Development and Sustainability*, 10(6), 931-42.
- Christoforidis, A. (1994). New alternatives to the suburb: Neo-traditional developments. *Journal of Planning Literature*, 8(4), 429-40.
- Desouza, K. C. and Flanery, T. H. (2013). Designing, planning, and managing resilient cities: A conceptual framework. *Cities*, 35, 89-99.
- Eren, Ş. G. and Günay, A. S. (2015). Analysing the Transfer of immovable property rights for urban resilience: An alternative land management model for the Karaburun-Çeşme-Seferihisar Peninsula. *Ocean and Coastal Management*, 118(B), 139-157.
- Figueiredo, L., Honiden, T. and Schumann, A. (2018). Indicators for resilient cities. *OECD Regional Development Working Papers*.
- Firidin, E. (2004). Uygulama alanları: Amerika ve Türkiye'de kentsel tasarım. *Mimar.ist*, 14, 93-98.
- Galderisi, A. (2014). Urban resilience: A framework for empowering cities in face of heterogeneous risk factors. *Z magazine (Boston, Mass.)*, 11(1), 36-58.
- Giles-Corti, B., Timperio, A., Bull, F. and Pikora, T. (2005a). Understanding physical activity environmental correlates: Increased specificity for ecological models. *Exercise and Sport Sciences Reviews*, 33(4), 175-181.

- Giles-Corti, B., Broomhall, M., Knuiaman, M., Collins, C., Douglas, K., Ng, K., Lange, A., and Donovan, R. J. (2005b). Increasing walking: How important is distance to, attractiveness, and size of public open space? *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2), 169-176.
- Godschalk, D. R. (2003). Urban hazard mitigation: creating resilient cities. *Natural Hazards Review*, 4(3), 136-143.
- Gökşin, A. (2001). Yeni Kentleşme üzerine. *Mimar.ist*, (3), 90-93.
- Görgülü, Z., Dinçer, İ., Enlil, Z., Örnek, E., Kurtarır, E. ve Altınok, E. (2006). İstanbul'un eylem planlamasına yönelik mekânsal gelişme stratejileri araştırma ve model geliştirme işi mahalle ölçeğinde kentsel dönüşüm modeli: Küçükbakkalköy Örneği. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Hassler, U. and Kohler, N. (2014). Resilience in the built environment. *Building Research and Information*, 42(2), 119-129.
- Hordijk, M. and Baud, I. (2011). Inclusive adaptation: Linking participatory learning and knowledge management to urban resilience. *Resilient Cities*, 111-121.
- <http://www.mimdap.org/?p=3173>, (22.01.2019).
- <http://www.ugurkentseldonusum.com.tr/tr/1345/Eskisehir-Odunpazari-Gecekodu-Onleme-Bolgesi-Projesi-Detay-Alimi>. (06.03.2019).
- <http://www.ugurkentseldonusum.com.tr/tr/1365/Eskisehir-Odunpazari-Gecekodu-Onleme-Bolgesi-Projesi>. (06.03.2019).
- <http://www.ugurkentseldonusum.com.tr/tr/1375/ESKISEHIR-Odunpazari-Belediyesi-Karapinar-Gecekodu-Onleme-Bolgesi-2-Etap-Projesi>. (06.03.2019).
- ICLEI (2015). Resilient cities report 2015: Global developments in urban adaption and resilience. Erişim adresi https://www.cakex.org/sites/default/files/documents/RC2015_Congress_Report_Final.pdf, (25.04.2021).
- Johnson, M. (2001). Environmental impacts of urban sprawl: A survey of the literature and proposed research agenda. *Environ Plan A*, 33(4), 717-735.
- Kato, M. (2019). Resilient cities need a healthy countryside. Erişim adresi <https://en.japantravel.com/tokyo/resilient-cities-need-a-healthy-countryside/59791>, (25.04.2021).
- Keleş, R. (2004). Kentsel dönüşümün tüzel altyapısı. *Mimar.ist*, 12, 73-75.
- Keskinok, H. Ç. (2006). Kentleşme siyasaları. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Mackinnon, D. and Derickson, K. D. (2013). From resilience to resourcefulness: A critique of resilience policy and activism. *Progress in Human Geography*, 37(2), 253-270.
- Meerow, S., Newell, J. P. and Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38-49.
- Mehmood, A. (2016). Of resilient places: Planning for urban resilience. *European Planning Studies*, 24(2), 407-419.
- Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 14.06.2014 tarih ve 29039 sayılı Resmi Gazete.
- Nguyen, H. L. and Akerkar, R. (2020). Modelling, measuring, and visualising community resilience: A systematic review. *Sustainability* 12(19).

- O'Toole, R. (2001). A critique of neotraditionalism. The Thoreau Institute, Erişim adresi <http://www.ti.org/neotrad.html>, (21.02.2019).
- Özer, Y. E. (2018). Risk azaltma yaklaşımı çerçevesinde dirençli kentler. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K. and Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science and Medicine* 56(8), 1693-1703.
- Porebska, A., Rizzi, P., Otsuki, S. and Shirotaki, M. (2019). Walkability and resilience: A qualitative approach to design for risk reduction. *Sustainability* 2019/11.
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival of American community*. New York: Simon and Schuster.
- Rahnama, M.R., Roshani, P., Hassani, A. and Hossienpour, S.A. (2012). Use principles of New Urbanism approach in designing sustainable urban spaces. *International Journal of Applied Science and Technology*, 2(7),195-203.
- Roberts, P. (2000). The evolution, definition and purpose of urban regeneration. P. Roberts ve H. Sykes (Eds.). *Urban regeneration a handbook içinde* (9-36 ss.) London: Sage Publications.
- Robertson, N. and Hachem-Vermette, C. (2017). Walkability as an indicator of neighbourhood resilience (breakout presentation). *Journal of Transport and Health*, 7, S85.
- Rodríguez, D. A., Khattak, A. J. and Evenson, K. R. (2006). Can New Urbanism encourage physical activity?: Comparing a New Urbanist neighborhood with conventional suburbs. *Journal of the American Planning Association*, 72(1), 43-54.
- Sadioğlu, U. Tiryaki, V. ve Korkmaz, A. (2016). Altındağ Belediyesi örneği üzerinden Türkiye'de kentsel dönüşüm politikasının değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 71(3), 757-796.
- Saelens, B., Sallis, J. F., Black, J. B. and Chen, D. (2003). Neighborhood-based differences in physical activity: An environment scale evaluation. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1552-1558.
- Saelens, B. and Handy, S. L. (2008). Built environment correlates of walking: A review. 40(7 Suppl.), S550-S566
- Seçkin, E. (2004). Mahalle planlaması ve katılımın önemi üzerine. *Mimar.ist*, (12), 87-92.
- Sharifi, A. (2016). A critical review of selected tools for assessing community resilience. *Ecol. Indic.* 69, 629-647.
- Soofi-Siavash, Y. (2016). Achieving urban resilience: Through urban design and planning principles. Postgraduate Thesis, Department of Planning Oxford Brookes University.
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal Of Urban Planning And Development*, 131(4), 246-257.
- Squires, G. D. (2002). *Urban sprawl and the uneven development of metropolitan America*. Urban sprawl: Causes, consequences, and policy responses, Washington: The Urban Institute Press.
- Carpenter, S. R., Westley, F. and Turner, M.G. (2005). Surrogates for resilience of social-ecological systems. *Ecosystems* (8), 941-944.
- Steuteville, R. (2000). The New Urbanism: An alternative to modern, automobile-oriented planning development, *New Urban News*, Erişim adresi <http://readinglists.exeter.ac.uk/Resource%20List%20Odd%20Links/GEO3127/About%20New%20Urbanism%20by%20Robert%20Steuteville.pdf>, (22.08.2019).

- Şehircilik Şûrası (2017). Genel Kurul Çalışmaları 8-9 Kasım 2017, Ankara.
- Talen, E. (2002). Pedestrian access as a measure of urban quality. *Planning, Practice and Research*, 17(3), 257-278.
- Talen, E. (2005). Land use zoning and human diversity: Exploring the connection. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 214-232.
- Tekel, A. ve Görer Tamer, N. (2016). Yürünebilirlik kavramı ve yürünebilirliği etkileyen temel faktörler. A. Uğurlar, D. Erol, E. V. Öcalır Akünel, F. Erdoğanaras, K. Cihangir Çamur, L. Alkan, N. Görer Tamer, S. B. Yenigül, Ü. Duman Yüksel ve Z. Özdemir (Der.). 80 sonrası mekân ve planlama içinde (207-215 ss.), Ankara: Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Toit, L., Cerin, E., Leslie, E. and Owen, N. (2007). Does walking in the neighbourhood enhance local sociability?, *Urban Studies*, 44(9), 1677-1695.
- Trancik, R. (1986). *Finding lost space: Theories of urban design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Tuğaç, Ç. (2019). Kentsel dirençlilik perspektifinden yerel yönetimlerin görevleri ve sorumlulukları. *İdealkent*, 28(10), 984-1019.
- UN-Habitat (2009). *Planning sustainable cities: global report on human settlements*. Earthscan, London.
- Vama, G. R. (2017). A study on New Urbanism and compact city and their influence on urban mobility. 2nd IEEE International Conference on Intelligent Transportation Engineering (ICITE). (250-253 ss).
- Wilkinson, C. (2012). social-ecological resilience: insights and issues for planning theory. *Planning Theory*, 11(2),148-169.
- Won, J., Lee, C. and Li, W. (2017). Are walkable neighborhoods more resilient to the foreclosure spillover effects?, *Journal of Planning Education and Research*, 1-14.
- Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2012). A paradigm shift towards urban resilience. Ö. Yalçiner Ercoşkun (Ed.), *Green and ecological technologies for urban planning: Creating smart cities içinde* (49-64). Hershey, PA: Information Science Publishing.
- Yalçıntan, M. C. (2014). Sarıyer gecekondu mahalleleri örneğinde kentsel dönüşüm süreçleri ve bu süreçlerin sosyo-ekonomik ve fiziki etkileri. TUBİTAK Projesi No: 110K404, İstanbul.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. ve Yürekli, F. (2011). Yürünebilirlik kavramı ve kentsel mekânlarda yürüme. *İTÜ Dergisi/A Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 10(2), 29-38.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (Genişletilmiş 10. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yin, R. K. (2017). *Durum çalışması araştırması uygulamaları* (Çev. İ. Günbayı). Ankara: Nobel Yayınları.