

71837

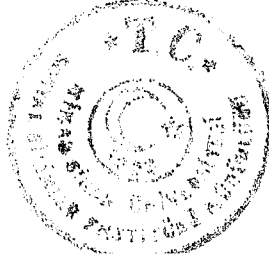
T.C.

Mimar Sinan Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sosyoloji Anabilim Dalı

Enformel Sosyoloji Ve Metodoloji Programı



Kent Sosyolojisi Açısından Enformel Sektörlerin Dönüşümü:  
İSTANBUL'DA OTOYOL SEKTÖRÜ  
(Yüksek Lisans Tezi)

95610126 Şükrü ASLAN

Danışman: Prof. Dr. Esin KÜNTAY

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İstanbul, Haziran 1998

## İÇİNDEKİLER

|  |     |
|--|-----|
| . Tablolar Listesi .....   | ii  |
| . Önsöz .....  | iii |
| . Özet .....   | iv  |
| . Summary .....  | v   |
| <br>   |     |
| . Giriş .....  | 1   |
| <br>   |     |
| 1. <u>Kavramsal Çerçeve</u> .....  | 7   |
| <br>   |     |
| 2. <u>Enformel Sektörlerin Tanımlanması</u> .....  | 13  |
| 2.1. Kent Ve Ülke Ekonomisinde Enformel Sektörlerin Ağırlığı .....                               | 15  |
| 2.2. Enformel Sektörlerin Gelişme Nedenleri .....  | 18  |
| 2.2.1. Kırdan Kente Göç Baskısı .....  | 19  |
| 2.2.2. Vergi Yüğü Faktörü .....  | 23  |
| 2.3. Enformel Sektörlerin Özellikleri.....   | 26  |
| 2.3.1. Sektörel Özellikler .....   | 26  |
| 2.3.2. İstihdama Ait Özellikler .....  | 28  |
| 2.4. Toplumsal Değişim Açısından Enformel Sektörler .....  | 31  |
| 2.4.1. Kentleşme Sürecinde Enformel Sektörler .....  | 34  |
| 2.4.2. Enformel Sektörlerde Değişim Süreci .....   | 39  |
| <br>   |     |
| 3. <u>Bir Enformel Sektör Örneği : İstanbul'da Otopark Sektörü</u> .....                         | 42  |
| 3.1. Kentsel Rant Açısından Otopark Sektörü .....  | 46  |
| 3.2. Otopark Sektörünü Besleyen Faktörler .....  | 58  |
| 3.2.1. Plansız/Çarpık Kentleşme .....  | 59  |
| 3.2.2. Kent İçi Ulaşım Politikalarının Etkisi .....  | 62  |
| 3.2.3. Otomobil Tüketiminde Hızlı Artış .....  | 67  |
| 3.3. Otopark Talebinin Yarattığı İlişki Ve Kurumlar .....  | 72  |
| 3.3.1. Enformel Sektör: Değnekçiler .....  | 74  |
| 3.3.2. Otopark İşletmecisi Vakıflar .....  | 78  |
| 3.3.3. Resmi Otopark Şirketleri .....  | 86  |
| 3.4. Otopark Sektörünün Sokaklara Etkisi :<br>Kamusal Mekanların Dev İşletmelere Dönüşmesi ..... | 89  |
| 3.5. Otopark Sektöründe Değişim : Formelleşme Süreci .....                                       | 92  |
| <br>   |     |
| 4. <u>Sonuç</u> .....  | 95  |
| <br>   |     |
| <u>Kaynakça</u> : .....  | 99  |

**TABLolar LİSTESİ**

|   |    |
|---|----|
| Tablo 1 : İstihdamın Sektörel Dağılımı .....  | 15 |
| Tablo 2 : Türk Ekonomisi İçin Tahmin Edilen<br>Kayıtdışı Ekonominin Boyutları .....                             | 17 |
| Tablo 3 : Türkiye Ve İstanbul'da Yıllık Ortalama<br>Nüfus Artışı .....  | 21 |
| Tablo 4 : Ücret Geliri Elde Edenler Üzerindeki<br>Vergi Yüğü Hesaplamaları .....                                | 24 |
| Tablo 5 : İstanbul'da Otopark Sayıları Ve Kapasiteleri .....  | 48 |
| Tablo 6 : 1988-1997 Yılları Arasında İstanbul'da Motorlu<br>Taşıt Sayısında Meydana Gelen Artış .....           | 50 |
| Tablo 7 : İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarafından<br>Yapımı Devam Eden Ve Planlanan<br>Katlı Otoparklar ..... | 55 |
| Tablo 8 : İnsan Ve Otomobil İçin Konfor Şartlarında<br>Mekan Gereksinmesi .....                                 | 61 |
| Tablo 9 : Yıllara Göre Trafik Kaza Ve Sonuçları .....   | 64 |
| Tablo 10: Otomotiv Sanayi Üretimi .....   | 69 |

## ÖNSÖZ

Sosyal Bilimler alanında yapılan araştırmaların, kendine özgü güçlüklerinden genellikle söz edilir. Bu çalışmaya, sözkonusu güçlükler bir yenisini daha eklenerek başlandı. Otopark sektörü gibi, bugüne dek kapsamlı hiç bir çalışmaya konu olmamış bir alanı incelemek, gerçekten uzun süreli ve zorlu bir çalışmayı gerektiriyordu. Başından itibaren, böylesine güç bir çalışmayı gerçekleştirebileceğim konusunda, sadece katkı ve eleştirileriyle değil, aynı zamanda güvenini ifade etmesiyle de teşvik edici olan, danışmanım ve bölüm başkanımız Prof. Dr. Esin Küntay'a sonsuz teşekkür borçluyum.

Bu çalışma başlangıçta, "İstanbul'da Otopark İşçileri"ni konu alan, bir alan çalışması amacını taşımaktaydı. Otopark işçilerinin sınıfsal ve kentsel ilişkiler içerisindeki yerlerini belirlemeye dönük çalışma, Yüksek Lisans dersleri içerisinde değerlendirilince, önce otopark sektörüne, oradan da kentsel enformel sektörlere giden bir ilişkiler zincirinin araştırılması gereği ortaya çıktı. Böylece çalışma, kentsel enformel sektörlerden yola çıkarak, özel alanını genişleten ve otopark sektörünü işleyen Yüksek Lisans Tezi tasarımına dönüştü. Sorunu, kentsel enformel sektörler ile ilişkileri içerisinde ele almak ve bu kavramsal çerçeve içerisinde değerlendirmek gerektiği noktasında, bölümümüz öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Güliz Erginsoy'un katkılarını özellikle anmak isterim.

Çalışmayı gerçekleştirme süresi içerisinde, otopark sektöründe yönetici ya da işçi olarak çalışan, çok sayıda kişiden gördüğüm yardımı da özellikle belirtmeliyim. Tek tek isimlerini saymadan hepsine, gösterdikleri destekten dolayı teşekkür ederim. Onların desteği olmadan, sektöre damgasını vuran enformel ilişkilerin gizlediği bir çok veriyi elde etmek ve sektörün, genellikle bilinmeyen dünyasını kavramak olanaklı olmayacaktı.

Son olarak, sınırsız desteği, sevgi ve sabrıyla, her zaman bir adım sonrasına gitmemi teşvik eden eşim Songül ve daha az sorunlu kentlerde yaşamasını arzu ettiğim kızım Övünç Örg'e, sonsuz sevgimi iletmemi isterim. Sevgi ve paylaşma üzerine kurulu aile ilişkilerinin, başarıda her zaman bir faktör olduğunu, yaşamımdaki deneyimlerden biliyorum. Bu çalışma süresince gördüğüm destek, bunu bir kez daha doğruladı.

## ÖZET

Türkiye’de kentleri karakterize eden özelliklerden birisi, sanayileşmeden önde giden kentleşme sürecini yaşamalarıdır. Bu süreçte kentlere yığılan nüfus, öncelikle konutlama ve istihdam sorunlarıyla karşılaşmaktadır. Söz konusu sorunları aşmada, formel yapının yetersiz kalması sonucu, çözüm yine kente gelenler tarafından bulunmaktadır: Gecekondular ve enformel sektörler.

Böylece kentsel bütünleşmenin sağlandığı kurumlaşmalar dışında, enformel sektörlerle bağlı olarak gelişen, ikinci bir ilişkiler ağı kurulmaktadır. Enformel sektörler bir yandan kente gelenlere istihdam olanakları yaratarak, onları kente hazırlarken, diğer yandan kentsel ilişkileri etkilemekte; gündelik yaşamda yeni davranış tarzlarının gelişmesine yol açmaktadırlar.

Sözü edilen sektörlerden birisi de otopark sektörüdür. Otopark sektörü vasıfsız işgücüne bir ölçüde istihdam olanağı sağlamaktadır. Sektör nedeniyle, kent kamusal mekanlarının kullanımında köklü değişiklikler oluşmakta; cadde, sokak ve meydanlar birer büyük işletmeye dönüşmektedir. Üstelik otopark sektörü büyük bir rant, yaratmakta ve artık yerel yönetimler buna kayıtsız kalmamaktadırlar.

Bunun ötesinde otopark sektörü, kent ulaşımının altyapısı içerisinde yer aldığından, her yönüyle kent ve onun yönetimini ilgilendirmektedir. Bu bakımdan otopark sorununun çözümüne yönelik perspektifler, kayıtdışı ekonomiye karşı mücadele etme; otopark sorunu da dahil, kent içi ulaşım ve trafik alanında karar, yetki ve uygulama süreçlerini yerel yönetimler şahsında merkezileştirme önceliğinden hareket etmelidir. Buna bağlı olarak kentlerin insana göre tasarlanmasını amaçlayan, bu bağlamda otomobilin kentlerdeki işgalini azaltmayı hedefleyen yeni ve radikal kararların hızla uygulanması zorunludur.

## SUMMARY

In Turkey, one of the properties which characterize the cities is that they are ahead in the process of urbanization than industrialization. Especially the population migrating from rural areas towards cities, faces with housing and employment problems. In formal structure, it is very difficult to solve these problems. Hence the solution is found creating their unique methods: squatters and informal sectors.

The second structure which based on unregistered economy is formed. Informal sectors, by someway employing the migrants, prepare them to the city. Furthermore, informal sectors influence the existing relationships in the city and lead to the improvement of new attitude.

One of the above mentioned informal sectors is parking sector. Parking sector creates employment opportunities for the unskilled labour. This sectoral structure leads to the conversion of the public spaces of the city like avenues, squares to big profit centers. Furthermore, parking sector produces an enormous rant; so it is impossible to be indifferant for local governors.

In addition, parking sector is important for cities and local governors due to its position in the transportal infrastructure. On the whole cities should the parking problem in a more radical way, since it is not only an informal sector problem but also has strong linkages with the major problems of the city like traffic and transportation. Local governors should not only formalize the rant in order to solve the parking problem, but also design the city according to the inhabitants with a radical perspective accepting this priority.

## GİRİŞ :

İkibinli yıllara girerken, kent sosyolojisi açısından en fazla ilgilenmemiz gereken ve zaten yaşamımızdaki ağırlığı nedeniyle bizleri ilgilenmek zorunda bırakacak olan konuların başında otomobil ve kent ilişkisi gelecektir. Bu, geride bırakacağımız yüzyılın devredeceği bir mirastır. Bireylerin, ulaşım gibi önemli bir gereksinmesine yanıt vermek ve günlük yaşamını kolaylaştırmak amacıyla üretilen otomobiller, kentlerin bugünkü fiziksel yapısında, adeta ulaşımı engelleyen birer araca dönüşmüş gibi görünmektedirler. Kent içinde cadde ve sokakları dolduran yüzbinlerce otomobil artık hızlı ulaşımın önünde birer engel haline gelmektedirler.

Öte yandan toplumun ekonomik gelişmesinin parametrelerinden birisi olarak değerlendirildiği için, her gün, yüzlercesi daha trafiğe çıkmakta; otomobillerin varlığından ve hareketinden kaynaklanan sorunlar, artarak devam etmektedir. Sonuçta, kentlerde işlerine toplu taşıma araçlarıyla gidenlerin, sokakta otomobillerin yoğunluğu nedeniyle yürüme gücünü çekenlerin, kentsel kirliliğin yaşamımızı tehdit ettiğini düşünenlerin vb.nin gözünde, otomobil "medeni bir canavar"a dönüşmektedir. Kent nüfusunun bir bölümünde otomobille ilgili değerlendirmelerde yerleşme biriminin salt insana göre değil, otomobillere göre planlandığı, kentsel ve insani değerlerin hızla aşındığı ve bozulmaya yol açtığı yönünde görüşlerin belirdiğini görmekteyiz. İşte bu görüşler sonucunda kentlerde yaşayanlar için "yaya hakları" gibi yeni istem alanları ve örgütlenmeler ortaya çıkmaktadır. Buna karşılık, 1993 yılında Almanya'nın Rheinland Pfalz eyalet seçimlerinde örneğini gördüğümüz gibi, "Otomobillere Özgürlük" isteyen, kent merkezlerinde otopark yasağını reddeden ve "çözümünüz otomobildedir" vb. sloganlarla politik olarak örgütlenmiş yeni gruplar da ortaya çıkmaktadır. *Böylece giderek otomobil, bir anlamda toplumsal karşı karşıya gelişlerin öznelinden biri haline gelmektedir.*

Bugün kent içi ulaşım ve trafik sorununu, sözkonusu yerleşim birimlerinin en önemli sorunlarından biri haline getiren temel faktör, otomobillerin, kent mekanlarına sığmayacak sayıda artmış olmasıdır. Kentler de artık yeni sunum alanları bakımından tükenmiştir. Türkiye'de, otomobil sayısı 1987 yılında 1.193.021 iken, on yıl sonra, 1997 yılı sonu itibarıyla bu sayı 3.570.105'e yükselmiştir. Yani yaklaşık üç misli bir artış gerçekleşmiştir.



Önümüzdeki on yılda, bu artışın aynı oranda gerçekleşeceğini varsaysak bile, kentlerin mevcut fiziksel kapasiteleriyle bu yükü taşıyamayacaklarını kolaylıkla görebiliriz. Bu bakımdan konunun önemi, etki alanları, ve kentler açısından olumsuz sonuçları göreceli olarak artmaya devam edecektir.

Bu genel tabloyu, İstanbul'a uyguladığımızda da aynı sonuçlarla karşılaşmaktayız. 30 Kasım 1997 nüfus tesbitinin kesin sonuçlarına göre, İstanbul'un nüfusu 9.061.096 'ya ulaşmış durumdadır. 1990 yılında yapılan nüfus tesbitinde, İstanbul nüfusunun 7.195.773 olduğu dikkate alındığında, yıllık nüfus artış oranının binde 32.93 olduğu görülmektedir. Kitleli göçlerin etkisi altında olsa bile, İstanbul'un nüfusu, önceki yıllara göre giderek yavaşlayan bir hızda artmakta iken, motorlu kara taşıtlarının sayısında meydana gelen artışın yoğun bir ivme kazandığı gözlenmektedir. Motorlu taşıt ve özellikle otomobil tüketimi hızla artmaktadır. 1990'lı yıllarda uluslararası otomobil üreticisi kuruluşların, Türkiye'de yatırım yapmaya özel bir ilgi göstermeleri bu açıdan anlamlıdır.

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre, 1997 yılı sonu itibarıyla göre İstanbul'da trafiğe kayıtlı olan, 1.136.551 motorlu kara taşıtı vardır. İstanbul'da trafiğe kayıtlı olmayıp, trafik içerisinde yer alan araçlarla birlikte bu sayı 1.700.000'ü aştığını, trafikten sorumlu İstanbul Emniyet Müdür Yardımcısı, Nisan ayı içerisinde katıldığı bir panelde ifade etmektedir. Yine DİE verilerine göre, Türkiye'deki toplam otomobillerin yaklaşık % 25'i İstanbul'da bulunmaktadır.

Yıllık nüfus artış oranındaki yavaşlamaya karşın, otomobil tüketiminde çok hızlı bir artışın gerçekleşmesi, bu alandaki yoğun talep olgusuna ve batı kentleri baz alınarak nüfus ve kullanılan otomobil ilişkisi açısından normal karşılanabilir. Gerçekte nüfus ve otomobil ilişkisi noktasında, ileride değineceğimiz gibi, Avrupa kentlerine göre oldukça gerideyiz. Ne var ki büyük ölçüde kendiliğinden gelişen plansız ve çarpık kentleşme ortamında, bu tarz bir değerlendirme yetersizdir. Nitekim, kent daha şimdiden otomobillerin işgaline yenik düşmüş durumdadır.

İstanbul'da kentin yerel düzeydeki yöneticileri, 2000'li yıllara girerken, bu en önemli sorununun çözümü için yoğun tartışmalara öncülük etme gereksinimi duymaktadırlar. 18 Nisan 1998 günü Atatürk Kültür Merkezi konferans salonunda yapılan ve kent halkının önerileriyle katılımının özellikle istendiği panel, bu gereksinimin



aciliyetini ortaya koymaktadır. İstanbul Valiliğinin düzenlediği ve ilgili kuruluş temsilcileri ile akademisyenlerin katıldığı panel, kentin geleceğini ciddi biçimde tehdit eden soruna, kısa ve uzun vadeli çözümler bulma amacını taşımaktadır. İl Trafik Komisyonu tarafından gündeme alınan "Acil Eylem Planı"da aynı amaca yöneliktir. Diğer bir deyişle trafik ve otopark sorununun, kenti çok ciddi biçimde etkilediği gözlenmektedir.

Kent bugün, kendisine barınma alanı bulamayan ve bu nedenle gelişigüzel parkeden yüzbinlerce otomobilin işgali altındadır. Yasada öngörülen otopark ihtiyacına uygun yapılaşma ve otomobil alım satımı sırasında, park etme faktörünün hiç bir şekilde hesaba dahi katılmaması sonucu, trafiğe çıkan bütün araçlar, sonuçta kentte herkese ait olan alanları, başka bir deyişle kamusal mekanları kullanmak zorunda kalmaktadırlar. Dolayısıyla sorun, otomobil sahiplerinin de ötesinde, kamuyu ilgilendiren bir boyut kazanmaktadır. Duran trafik açısından da sorunun "toplumsallığı" ortadadır. İşgal edilen kamusal mekan bedellerinin kime, nasıl ve hangi ilişkiler üzerinden ödendiği; bu ilişkiler içerisinde hangi kurumsal yapıların ortaya çıktığı ve bunların kentsel yaşamda yarattığı etkiler giderek önem kazanmaktadır.

Konuyla ilgili yapmış olduğumuz kaba gözlem, duran trafiğin ücretlendirilmesi sürecinde, ağırlıklı olarak enformel bir ilişki ağının kurulmuş olduğu yönündedir. Dolayısıyla, kentin büyük bir bölümünde, kamuya ödenmesi gereken bedelin ödenmediği; ödenen ücretlerin de genellikle enformel kişi ve gruplara gittiği yönünde genel bir düşünceye varmış bulunmaktayız. Bizi bu düşünceye yönelten olgu, otoparkların, kamu yöneticileri tarafından ne "kamusal hizmet" ne de işletmecilik mantığıyla ele alındığı gerçeğidir. Bu nedendir ki, belirlenen mekanlarda, kamusal denetime açık bir şekilde, standart kurallar ve ücretlendirme ile çalışma ve çağdaş kentlere uygun sistemler kurulamamaktadır. Bugün uygulanan haliyle, duran trafiğin ücretlendirilmesi yönündeki ilişkinin aktörleri; kimi zaman "yasal" görünüme de bürünebilen değnekçiler, otomobil sahipleri, otopark mafyası ve onların yerel yönetimler içerisindeki bazı özel bağlantılarıdır. Kamusal mekanlar bu gruplar için, kesintisiz olarak gelir getiren birer büyük işletmeye dönüşmüş durumdadır.

Bununla birlikte, duran trafik ile ilgili konular (mekansal kullanım ve finansal sorunlar ile parketme durumunun ücretlendirilmesi) kentlerin en önemli sorunlarının

başında gelen ulaşım ve trafik sorunu ile birlikte ele alınmak durumunda olduğu için, otopark sektörü giderek daha fazla kentsel müdahalelere uğramaktadır.

Böylece kentsel bir sorunun çözümü, aynı zamanda enformel ilişki ağını da hedeflemek durumundadır. Bu anlamda, kent içi ulaşım ve duran trafik sorunları birlikte çözümlendiği sürece ve ölçüde, buna bağlı olarak ortaya çıkan enformel otopark sektörünün formel yapıya dönüşümü de olanaklı hale gelecektir. Diğer bir deyişle, önümüzdeki dönemde enformel otopark sektörünün dönüşümü de, trafik ve ulaşım sorunu gibi aktüel önemini sürdürecektir.

Öte yandan kent içi trafikle bağımlı olarak ortaya çıkan İstanbul otopark sektörünün, gelinen noktada ürettiği büyük rant nedeniyle ciddi bir ekonomik potansiyel olduğunu ve bu alanda dolaşan sermayenin çok az bir bölümünün resmi dolaşım sürecine dahil olduğunu yaptığımız araştırma ve gözlemler sonucu görmekteyiz. Kentleri yönetenlerin, özellikle de yeni yatırımlar ve kentsel hizmetler için kaynak sıkıntısından yakındıkları bir dönemde, böylesine büyük ranta daha fazla ilgisiz kalmayacaklardır. Nitekim yakın zamana kadar duran trafik sorunuyla hemen hiç ilgilenmeyen yerel yönetimlerin, bugün daha çok gelirlerini yükseltme kaygısıyla, ücretli otopark sistemleriyle ilgilendikleri görülmektedir.

İstanbul, otomobillerin yükü altında ezilen kent, yeni otopark alanlarını yaratma konusunda fiziksel olarak tükenme noktasına geldiğine ancak otomobil akımı da aynı tempoda devam ettiğine göre, hangi stratejik önlemleri uygulamak zorunda kalacaktır? Yerel yönetimler, ciddi bir ekonomik potansiyel oluşturan otopark rantını elde etme amacının ötesinde bir çözüm projesi geliştirebilecekler midir? Ücretli otopark uygulamalarında bugün görülen parçalanma ve enformel yapı nasıl aşılacaktır? Bu sorular kentsel yönetimlerin, üzerinde ciddiyetle durup yanıtlamaları gereken en önemli konular olarak durmaktadır.

Bu çalışmada amacımız, öncelikle ücretli otopark uygulamalarıyla ortaya çıkan aktörlerin, kamusal mekanlar üzerinde kurdukları son derece karmaşık ilişkiler demetini kent sosyolojisi açısından araştırmak ve kent planlaması, kent ekonomisi gibi farklı disiplinlerin alanına giren ve yukarıda ifade edilen sorunlarla ilgili tartışmalara da yine kent sosyolojisi açısından katkıda bulunmaktır.

Araştırmanın yöntemi ve örneklem seçimine gelince; öncelikle çalışmanın kavramsal çerçevesi genel olarak kentleşme süreci, özel olarak da enformel sektörlere ilişkin savunulan tezlerle bağlantıları içerisinde ele alındığından, bu alanda literatür çalışması yapıldı. Kentleşme kuramları bağlamında modernleşme, bağımlılık yaklaşımı, eklemleme ve küreselleşme yaklaşımları ile sözkonusu kuramlar ışığında kentleşme pratiklerine dair yapılan bazı çalışmalar incelendi.

Ülkemizde kentleşme süreçlerini inceleyen saha araştırmaları ve kent ekonomisi alanında yapılmış çalışmalar olabildiği ölçüde taranarak, çalışmanın dayandırıldığı genel kavramlar ile somut görünümeler arasındaki ilişkiler kurulmaya çalışıldı. Özellikle kent ekonomisi içerisinde yer alması bakımından kentsel enformel sektörlere ilişkin yapılmış dar ya da kapsamlı bir çok çalışmada ortaya konan veri ve sonuçlardan yararlandı.

*Çalışmanın bu kısmı genel olarak belgesel gözlem teknikleriyle hazırlanmış; buna bağlı olarak ele alınacak olan pratiklerin, teorik temelini oluşturmuştur.*

İstanbul'da, içinde büyük ölçüde otopark sektörünün de yer aldığı enformel sektör örneklerinin bir kısmında, söz konusu sektörlerin varolma biçimleriyle ilgili, bir bölümü derinlemesine gerçekleştirilen görüşmeler yapıldı. Bu amaçla kent merkezi sayılan Eminönü ve Karaköy'de seyyar satıcılar ve Çay Ocağı İşleticilerini kapsayan bir grup ile doğrudan görüşmeler yapılırken ayrıca bu sektörlerden birer kişiyle yüzyüze derinlemesine görüşmeler yapıldı. Her iki alanda da , ilgili istihdam mekanındaki kişilerle ilgili olarak, Karaköy/Bankalar Caddesi üzerinde bulunan çay ocağı işleticilerinden 12 kişi , ve Eminönü Meydanında Belediyenin onayı ile satış yapan seyyar simit satıcılarından 37 kişi ile görüşülmüştür.

*Yaptığımız bu sondajla hem kent merkezlerinin "öteki" yüzünün somut görünümelerini yakalamak, hem de otopark sektörü ile paralelliklerini saptamak amaçlanmıştır. Bu yüzden de kentin en hareketli, en eski, gün içerisinde nüfusunun en fazla toplandığı mekanlar olan Karaköy ve Eminönü bölgeleri araştırma alanı olarak seçilmiştir.*

Otopark sorunu, en önemli kentsel sorunlardan birisi olan kent içi ulaşım ve trafik sorunu kapsamında yer aldığından, konu bu bağlamda da incelendi; kent içi ulaşımın tarihi, yasal altyapısı ve pratikteki gelişme biçimleri ile günümüzdeki sonuçları araştırıldı.

Otopark sorunu bu açıdan ilişkili olduğu kent planlaması, kent rantı, otomotiv endüstrisinin gelişimi, yerel yönetimlerin görev ve yetkileri ve otomobile ilişkin olarak oluşan yeni toplumsal kültürle ilişkileri çerçevesinde ele alındı.

Çalışmanın bu kısmı için başvurulmuş kaynaklar genellikle yerel yönetimlerin otopark hizmetlerine ve kent içi trafiğe yönelik raporları, İl trafik Komisyonu kararları, Otomotiv endüstrisi ve motorlu taşıtlara dair ilgili kuruluşların raporları, otopark sektörü içerisinde yer alan firma raporları ve trafik/ulaşım ile ilgili DİE verileridir. Ayrıca çalışma kapsamında 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası, 3030 Sayılı Belediyeler Yasası, Bayındırlık Ve İskan Bakanlığının değişik tarihlerde çıkardığı Otopark Yönetmelikleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, bu yönetmeliğe dayanarak hazırladığı İstanbul Otopark Yönetmeliği, Belediyelerin otopark ihale kararları, otopark işletmeciliği yapan firmaların raporları, konuyla ilgili olarak yapılmış panel ve sempozyum metinleri ile 1996-1997 yılı boyunca ve 1998 yılının ilk aylarında, otopark sorunuyla ilgili olarak süreli basında çıkan haber ve yorumlar incelendi. *Özetle bu kısımla ilgili olarak elde edilen kaynaklar taranmış; varılan sonuçlar somut ve ayrıntılı veri ve bilgilere dayandırılmaya çalışılmıştır.*

Yine çalışmanın bu kısmı ile ilgili olarak, otopark işletmeciliği yapan kuruluşların yöneticileriyle görüşmeler yapılmış; yüzyüze yapılan bu görüşmelerde elde edilen bilgiler, ilgili kişilerin isimleri verilerek çalışmaya yansıtılmıştır. Ayrıca otopark uygulamalarının, otomobil sahipleri açısından nasıl değerlendirildiğini saptayabilmek açısından, özellikle Şişli ve Beşiktaş'ta otopark uygulama alanlarında, otomobil sahipleri ile görüşülmüş, tepki ve düşünceleri alınmış, bunlar da *birer gözlem olarak çalışmaya yansıtılmıştır.*

Son olarak otopark sektöründe çalışan işçilere yönelik olarak da bir anket çalışması yapılmış; *sözü edilen çalışma ile, otopark sektörünün enformel ve formel özellikleri ve istihdamın niteliği yakalanmaya çalışılmıştır.* Bu amaçla, Mayıs 1997'de otopark sektöründe yer alan; Beyoğlu İnsan Ve Çevre Vakfı (BİVA), Eminönü Hizmet Vakfı, Parmet (Üsküdar), Ulukar (Fatih, Bayrampaşa ve Sarıyer), Repimeks (Şişli) ve Bilpark Park yön. San. Ve tic. AŞ. çalışanlarına yönelik olarak toplam 102 kişi ile görüşülmüştür. Bu rakam sözü edilen firmalarda çalışan otopark işçilerinin yaklaşık % 70'ini kapsadığından, sektörde çalışanların genel durumunu yansıtmaktadır. Anket verileri bu çalışma içerisinde değerlendirilmektedir. (Anket formu örneği için bakınız. Ek. 1)

## 1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Geride bıraktığımız yüzyılın özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki en önemli olgularından birisi, hızlı kentleşme sürecidir. Gelişmekte olan ülkeler açısından hızlı kentleşme sürecinin sonucunda nüfus artışı, ekonomik kaynakların kullanımı, toplumsal hayatın düzenlenmesi ve yönetsel sorunlar, kaçınılmaz olarak en fazla kentler üzerinde etkili olmaktadır. Ekonomik ve toplumsal yaşamın kentlerde yoğunlaşması nedeniyle, ortaya çıkan sorunların kent ölçeğinde ele alınması hem zorunlu hem de gereklidir. Bu bakımdan kentler, sadece ekonomi, politika ve yönetim gibi bilim dallarının değil, bu çalışma örneğinde olduğu gibi, birçok yönden kent sosyolojisinin de ilgi ve araştırma alanlarını oluşturmaktadırlar.

Kentle ilgili yapılan araştırmalar, “kentsel sorunlar” kavramı içerisinde ele alınabilecek durumların, sayısal açıdan önemini ortaya koyduğu gibi, kentsel yaşama olan etkilerinin olumsuz sonuçlarını da göstermektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından “öteki kent” olarak tanımlanan<sup>1</sup> ve kentsel merkezleri çevreleyen alanlardaki sorunların bir çok çalışmaya konu olduğunu gözlemlemekteyiz. Bu çalışmaların içeriği, her disiplinin kavramsal alanına göre değişmektedir; gecekondular, ulaşım, çevre, imar, ekonomi, kentsel yönetim vb. konu ve sorunlar. Bunların yanı sıra, kent sorununu esas olarak, bütün toplumsal grupların gündelik yaşamlarının temelinde yer alan ortak tüketim araçlarının (konut, eğitim, sağlık, kültür, ticaret, ulaşım vb.) örgütlenmesi ile ilişkili gören yaklaşımlar da vardır. Buna göre; tüketimin artan toplumsallaşması ile tüketim araçlarının üretimi ve dağıtımının kapitalist bir mantıkla ele alınmasının yaratacağı çatışma, devletin müdahalesini kaçınılmaz kılacağından, kent sorunu sonuç olarak siyasi bir nitelik taşımak durumundadır.<sup>2</sup> Özetle kent sorunu sadece ekonomik değil, politik, kültürel ve gündelik yaşama ilişkin diğer boyutlarıyla da, adeta tüm toplumsal sorunların içiçe geçtiği bir yumak gibidir.

<sup>1</sup> Baydar, Oya: “Ötekine Yenik Düşen İstanbul”, İstanbul Dergisi, Sayı: 23, Ekim 1997, s: 74

<sup>2</sup> Castells, Manuel : KENT, SINIF, İKTİDAR (Çev. Asuman Erendil) Bilim Ve Sanat Yayınları, Ankara, 1997, s: 14,25



Bu çalışmanın bir bölümü, kentsel enformel sektörleri konu etmektedir ve bu nedenle kent ekonomisiyle ilgilidir. Doğal olarak kent ekonomisi, ülke ekonomisinden ayrı düşünülemez. Üretim ve dağıtım ağı ile hizmetlerin organize edildiği , bu anlamda ekonomik hayatın kalbi olan kentlerin ülke ekonomisinin ağırlığına sahip olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Bu nedenle, yirminci yüzyılın ikinci yarısında ekonomi bilimi içerisinde kent sorunlarına özel bir ilgi gösterilmeye ve sözkonusu bilimin bir alt dalı olarak kent ekonomisinin gelişmeye başladığını görmekteyiz. Kent ekonomisi, bir yandan ekonomik etkinliklerin ve nüfusun belirli bir coğrafi alanda yoğunlaşmasının kuramsal temellerini incelerken, diğer yandan bu yoğunlaşma ile ilişkili olan ulaşım, konut, işsizlik, kent planlama, çevre kalitesi vb. konularında kent politikalarını da ele almaktadır.<sup>3</sup> Görüldüğü gibi aynı kavramsal alanlar, kentle ilgili disiplinlerin adeta kesişme noktasıdır.

Araştırmamızın temel kavramlarından birisi olan, kent ve gelişme olgusu arasındaki ilişkiler de, konuyla ilgili çeşitli kuramlar tarafından farklı şekillerde ele alınıp yorumlanmaktadır. Örneğin, modernleşme kuramı, kalkınma sürecini "geleneksel " yapıdan "modern"e doğru uzanan, evrimci ve doğrusal bir gelişme çizgisi olarak tanımlar. Bu sürecin başlangıcını, tüm toplumlar için evrensel olduğu varsayılan, "geleneksel" yapı oluşturmaktadır. Günümüzün gelişmiş sanayi toplumları ise, bu sürecin devamıdır. *Kentleşme, bu sürecin en önemli ayaklarından birisidir.* Modernleşme kuramcılarına göre, kentleşme ile toplumsal modernleşme arasında çok sıkı bir ilişki vardır. Aynı kuramcılara göre, kentleşmenin, dünyanın her yerinde eğitim düzeyini yükseltmesi, haberleşme ve iletişim olanaklarını arttırması, iktisadi ve politik katılımın kapsamını genişletmesi modernleşme kuramının evrensel olmasının kanıtlarıdır. <sup>4</sup> Gelişmekte olan ülkelerin kentlerinin de giderek aynı gelişme çizgisini takip edeceği varsayılmakta ve genel olarak kentler, iktisadi gelişme ve toplumsal modernleşmenin merkezleri olarak görülmektedir.

Ne var ki kentlerin gelişme düzeyleri arasındaki farklar ve farklı dinamiklerle gelişme süreçleri, sözkonusu yerleşme birimlerine çok olumlu özellikler atfeden modernleşme kuramının sorgulanmasına yol açmaktadır. Modernleşmenin; tarihi, kültürel,

<sup>3</sup> Ertürk, Hasan : KENT EKONOMİSİ, Ekin Kitapevi Yayınları,Bursa, 1995, s:3

<sup>4</sup> Ersoy, Melih: Şengül, Tarık: "KALKINMA KURAMLARINDA KENTLER,"

Bilim Ve Ütopya Dergisi, Sayı: 41, Kasım 1997, s.68/69

coğrafi vb. bağlamları dışında gelişme süreçlerini açıklayan kavramsallaştırması, öteki sorunlarda olduğu gibi kent ve kentsel sorunlar konusunda da eleştirilmeye başlanmıştır. Gerçekte yüzyılın başından beri, gelişmiş ülkelerin kentleri ile gelişmekte olan ülkelerin kentleri arasındaki ilişkiler, bu iki tip ülke arasındaki bağımlılık ilişkileri nedeniyle ikinciler aleyhine gelişmektedir. Sonuçta, gelişmekte olan ülkelerin büyük kentleri, diğer bölgelerdeki kaynakların merkez ülkelere aktarılması işlevini yerine getirmektedir. Bu işleviyle hem ülke içi sosyal dengenin bozulmasına, hem de bağımlılık ve sömürü zincirinin bir halkası olma sonucunu doğurmaktadır. Bu durum, kendi iç dinamiğine dayanan bağımsız bir gelişmeyi zaten en baştan olanaksız kılmaktadır. Sosyal, kültürel, politik vb. farklı özellikler de, bu duruma eklendiğinde ortaya, modernleşme kuramının öngördüğünden farklı kurumsal yapılar ve özelliklerle gelişen kentler ortaya çıkmaktadır.

Kalkınma kuramları açısından gelişmekte olan ülke kentlerinin özellikleri dikkatle incelendiğinde, hem yukarıda sözü edilen eşitsiz gelişmeye yol açtıkları için bağımlılık yaklaşımının, hem de farklı ekonomik tarzların eklemelendiğini savunan yaklaşımın, modernleşme kuramına yönelik eleştirilerinin doğruluğunu gösteren pratik unsurları görebiliriz. Gelişmekte olan ülke kentleri farklı üretim tarzlarının eklemelenmesine dayalı olarak gelişmekte; bu eklemelenme kentsel ilişkilerin hemen her alanında gözlenebilmektedir.

Bilindiği gibi kentsel gelişme ve kalkınma süreçleri açısından önem taşıyan faktörlerden birisi de, ekonominin gelişme süreçleri içerisinde ortaya çıkan sektörel dağılımlar ve istihdamın niteliğidir. Nitekim ekonomik gelişme sonucunu verdiği varsayılan çeşitli parametrelerin referans noktası genellikle ekonominin ve istihdamın sektörel dağılımıdır. Buna göre, sektörel dengelerde, tarımdan sanayiye, oradan da hizmetler sektörü lehine değişme, ekonomik gelişme ve kalkınma sağlandığı sonucunu vermektedir. Bunlardan birinci sektör, tarımsal alanı kapsayıp, az gelişmiş olma durumunu ifade etmektedir. İkinci sektör, sanayi alanını kapsayıp, orta düzey ve daha üzerinde gelişme durumunu ifade eder. Üçüncü sektör ise, hizmetler alanını kapsayıp, gelişme düzeyinin üst sınırını ifade eder. Bu yaklaşıma bağlı olarak ekonomide sektörel dengelerin, nasıl bir değişme eğilimi göstereceği, konuyla ilgili çeşitli çalışmalarda gösterilmiştir.



Örneğin, savunulan varsayımlardan birisi şöyledir : Gelişmemiş bir ekonomide egemen iktisadi etkinlik tarım olup, aktif nüfusun, büyük bir kısmını yutmaktadır. (% 70-80) Zamanla teknik gelişme karşısında aktif nüfusun bölünüşü tarım aleyhine değişmektedir. Eğilimin devam etmesi halinde, üçüncü sektör, ekonomide en önemli yeri tutacaktır. (% 80) İkinci sektör ise, önce yükselen ve sonra % 10'a kadar azalan bir eğilim taşıyacaktır...Böylece, gelecekteki dünya ekonomisinin denge hali, birinci ve ikinci sektör mallarına karşı tam bir doygunluğa karşılık, üçüncü sektör ihtiyaçlarının devamlı artış göstermesi arasında ortaya çıkacaktır. <sup>5</sup>

Kendi başına gelişmişliğin parametrelerinden birisi sayılan, üçüncü sektörün gelişme koşulları ve dinamikleri de en azından hizmetler sektörünün kendisi kadar önemlidir. Zira, bu dinamikler ve bağlı olarak ortaya çıktığı koşullar, toplumsal gelişmeye dair kuramların da sorgulanmasına yol açmaktadır.

Modernleşme kuramına göre, sektörler arasındaki değişim, doğal bir sıralama izleyerek; tarımdan sanayiye, oradan da hizmetler sektörüne geçiş gibi doğrusal bir çizgide ilerleyecektir. Ancak böyle bir ilerleme gerçekleştiği takdirde ekonomik gelişme ve toplumsal modernleşmeden söz etmek olanaklıdır. Nitekim, sanayileşme aşamasını tamamlamış, tam kalkınmış ülkelerde, üçüncü sektör olarak tanımlanan hizmetler sektörünün, gelişme süreci böyledir. Ne var ki, hizmetler sektörünün gelişme süreci her ülkede aynı doğrusal çizgiyi izlememektedir. Gelişmekte olan ülkelerde, sanayideki gelişmeye bağlı olmadan hizmetler sektöründeki gelişme hızlı ve kendiliğinden bir şekilde cereyan etmektedir. Bu durumun örneklerinden birisi de Türkiye'deki gelişmeleridir. Batı kapitalizminin gelişiminde sanayileşmeyi izleyerek, ona destek olarak gelişen ve sanayileşmenin tüm kritik evreleri aşıldıktan sonra ( ve 1930'lı yıllar dolaylarında) şişmeye başlayarak sanayinin önüne geçen hizmetler kesimi, Türkiye'de, başından beri sanayiden, hatta kimi zaman tarımdan daha geniş bir yer kaplamıştır. Üstelik bu aşırı şişkinlik zaman içerisinde daha da artmıştır.<sup>6</sup> Açık ki hizmet sektörünün bu tarz gelişimiyle, modernleşme kuramının öngördüğü anlamda ki kalkınma arasında bir paralellik yoktur.

<sup>5</sup> Ülken, Yüksel : 20. YÜZYILDA DÜNYA EKONOMİSİ, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, No:326, 1974, s. 18

<sup>6</sup> Boratav, Korkut : TÜRKİYE İKTİSAT TARİHİ (1908-1985) Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1989, s : 132

Gelişmekte olan ülkelerde kırsal alandan gelen kitleler, kendilerini doğrudan "hizmet" sektörünün içinde bulmaktadırlar. Üstelik bu sektörün; oluşumu, işleyişi, mekanı ve diğer unsurları, bizzat çalışanları tarafından yaratılmaktadır. Böylece, kentlerde birbirleriyle yan yana yaşayan, ve tüketim aşamasında büyük ölçüde içiçe geçmiş farklılıkları ve özgünlüklerinin adeta karıştığı ikili (dualist) bir ekonomik yapı ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birisi kapitalist bir üretim yapısına, ikincisi ise kırsal üretim yapısına ait özellikler taşımaktadır. Ama içiçe geçmiş olmaları nedeniyle, ne birincisinin tümüyle "kentsel", ne de ikincisinin tümüyle "kırsal" alana ait oldukları söylenebilir. Böylesine net bir ayırım görüntüsü artık gözle görülür, elle tutulur değildir. Burada vurgulanan durum, sadece iki yapının kendine özgü özellikleridir. Ancak ikili yapının ağırlıklı özelliklerinin birbirine eklenmesi, sadece ekonomik değil; onun üzerinde şekillenen "üstyapı" da da, kendine özgü yeni tarzların ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Böylece; geleneksel ile modern, kırsal ile kentsel, doğu ile batı gibi birbirine karşıt gibi görünen alanların "kritik etkileşimleri"<sup>7</sup> gerçekleşmektedir.

Kalkınma kuramlarında kentlerin gelişmesi incelenirken, eklenme olgusunun aslında küresel kentlerin de bir özelliği haline geldiğini görmekteyiz. Giderek küçülen Dünya'da, kentlerin de kendi başına birimler olarak değil, öteki kentlerle ilişkileri içerisinde anlam bulduğu varsayılmaktadır. Küreselleşme yaklaşımına göre; dünya sistemi, ülke düzeyindeki sınıf mücadelesinin hangi bağlamda ve hangi kısıtlar içerisinde süreceğini belirler.<sup>8</sup> Böylece kentsel sorunlara yerel düzeydeki faktörlerden yaklaşmanın yetersizliği ortaya çıkar. Kentler, hangi ülke sınırları içerisinde olduğundan bağımsız; iş, ticaret ve finans çevrelerinin ilgi alanları olarak, birer dünya kenti haline gelmekte; bu özellikleri nedeniyle uluslararası göç odağının da merkezleri olmaktadır. Bunun yarattığı sonuçlar, kentlerin kendi içsel dinamiklerinden çok, dünya kentleri ve ekonomisi ile vb. ilişkiler içerisinde ele alınmalıdır. Bu anlamda, gelişmekte olan ülke kentlerinde çok daha belirgin olarak görülen sorunlar, bir ölçüde dünya kentlerinin de bir özelliği haline gelmektedir.

<sup>7</sup> Göle, Nilüfer: "Modernleşme Bağlamında İslami Kimlik Arayışı" TÜRKİYE'DE MODERNLEŞME VE ULUSAL KİMLİK, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998, s: 71

<sup>8</sup> Keyder, Çağlar : TÜRKİYE DE DEVLET VE SINIFLAR, İletişim Yayınları, İstanbul, 1995, s: 13

Bu anlamda küresel kentlerin de sorunlarından birisi, ağırlıklı olarak da hizmet sektöründe ortaya çıkan, çok geniş bir yelpazede yer alan enformel sektörün varlığıdır. Sözkonusu sektör, kapitalizm öncesi toplumlarda yer almayan, yeni koşulların ortaya çıkardığı; bu anlamda özgün olarak nitelendirebileceğimiz bir alandır.<sup>9</sup> kapitalizmin tek egemen tarz olduğu formasyonlarda yer almadığı varsayılan ve bu anlamda "özgün" olarak tanımlanan enformel sektör, aslında küreselleşmeyle birlikte birer dünya kenti haline gelen kentlerde de, uluslararası göç ve gizli istihdam alanları bağlamında görülen bir olgudur.

Gelişmiş olan ülkelerde, artık "ticaret sonrası" bilgi toplumu aşamasına geçildiği ve toplumun nüvesinin "eğitilmiş kişi" olduğu, hızla zihin işçileri lehine değişen sürecin yaşanmakta olduğu<sup>10</sup> bir dönemde, gelişmekte olan ülkelere farklı bir şekilde, enformel sektörler, giderek kurumsal bir yapı kazanmaya başlamaktadır. Bu yöndeki gelişme, çeşitli destek ve denetim mekanizmaları etrafında yeni bir toplumsal yapı ortaya çıkarmaktadır. Nitekim gelişmekte olan ülke kentlerinin, bugünkü görünümünde tanık olduğumuz olgu; enformel sektörlerin, belirli bir değişim süreci içerisinde, formel yaşama eklenmesidir. Bu eklenmenin gerçekleştiği biçimler genellikle; enformel sektörlerin kısmen yasallaşması, formel kurumlar tarafından müdahaleye uğramaması ve bir tür toplumsal benimsenme ile karşılanmasıdır. Bütün bunlar bize, gelenekselden modern olana doğru geçiş sürecinde, bazı ilişkilerin sadece eklenmesine yol açmanın ötesinde, aynı zamanda yerleşik ve kurumsal özellikler kazandığını da göstermektedir.

Bu çalışmanın kapsamı ve işleniş biçimi açısından iki alanının bulunduğunu söyleyebiliriz. Çalışmanın genel alanını, enformel sektörlerin kentler üzerindeki etkileri oluşturmaktadır. Konu gelişmekte olan ülkelere örnek olarak ülkemizde yığılma ve yoğunlaşma ile biçimlenen kentsel toplumsal yapının özellikleri, kent sosyolojisinin temel kavramları olan kent, hızlı kentleşme, kentleşme ve enformel/formel istihdam kavramlarıyla bağlantısı kurularak ele alınmaktadır. Çalışmanın özel alanı ise, kentleri sarmalayan yüzlerce enformel sektör örneklerinden birisi olan, İstanbul'daki otopark sektörünü araştırmaktır. Böylece İstanbul otopark sektörünün gelişimi ve formelleşme süreci açısından değişimiyle, kurulan ilişkilerin niteliği yoklanacaktır.

<sup>9</sup> Ersoy, Melih; Şengül, Tarık : "KALKINMA KURAMLARINDA KENTLER", Bilim Ve Ütopya Dergisi, Sayı: 41, Kasım 1997, s: 7

<sup>10</sup> Drucker, Peter . GELECEK İÇİN YÖNETİM, (Çev: Fikret Üçcan) Türkiye İş Bankası Yayınları, Yayın No : 327, 1994, s: 6/7

## 2. ENFORMEL SEKTÖRLERİN TANIMLANMASI

Enformel kavramının literatürde yer alması, Keit Hart'ın 1960'larda Gana'da yaptığı bir araştırma ile başlamaktadır. Yazar bu kavramı, Gana'da kentsel istihdam özelliklerini araştırırken kullanmıştır.<sup>11</sup> Sonraki yıllarda enformel sektör ile ilgili araştırmaların daha sık yazın alanına girmesi, sözkonusu kavramın içerdiği anlamların daha somut olarak anlaşılmasına ve kent ekonomisine dair kavramsallaştırma ile ilişki içerisinde ele alınmasına olanak sağlamıştır.

Enformel sektör, *resmi kayıtlarda olmayan sektör* olarak tanımlanır. Bu ifade, enformel sektörün en genel tanımlanmasıdır. Bu tanımlama, kayıtdışı ekonomi kavramı için de genel olarak geçerlidir. Ancak enformel sektör kavramı da kayıtdışı ekonomi kavramı gibi, sınırları çok net olarak çizilmiş tanımlamaların ötesinde anlamlar içermektedir. Tek tek enformel sektör örneklerinden söz edildiğinde yapılabilecek olan somut tanımlamalar, aslında sadece sektörün bazı karakteristik özelliklerini tanımamıza olanak sağlayabilir. Bununla birlikte gayri safi milli gelir hesaplamalarını elde etmede kullanılan, geleneksel istatistik yöntemlerinde hesaplamalara dahil edilmeyen, ancak gelir yaratan tüm özel ekonomik faaliyetler olarak tanımlanan gizli ekonomi alanı enformel sektördür.

Enformel sektör kavramını karşılamak üzere "marjinal sektör", "örgütlenmemiş sektör", "kurumlaşmamış sektör" vb. kavramlar kullanılmaktadır. Sektörün, kayıtdışı ekonomik özelliğine vurgu yaparken de, "düzensiz ekonomi" (irregular economy), ikinci ekonomi (second economy), "gözlenemeyen ekonomi" (unobserved economy), "saklı ekonomi" (hidden economy) vb. kavramlar kullanılmaktadır. Bütün bu kavramların içerdiği ortak tema, sözü edilen ekonominin kayıtdışı alanda yer alması; başka deyişle ilgili ekonominin vergilendirilmemesi ve resmi kayıtlarda görünmemesidir.

Ancak "kayıtdışı" kavramı, örneğin faaliyetlerinin tümü vergi dairelerinin bilgisi dışında işleyen, bazı ekonomik faaliyetleri ve organizasyonları (seyyar satıcılar,

<sup>11</sup> Ekin, Nusret : KAYITDIŞI EKONOMİ ENFORMEL İSTİHDAM, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 1995, s: 37

hamallar, kahyalar vb.) kapsadığı gibi, "yarı-resmi" türden kayıtdışı faaliyetleri de içermektedir. Diğer bir deyişle, kuruluş bazında "resmi" olan ama uygulamada resmi gereklere genellikle uymayan firmalar söz konusudur. Gerçekten de, yaptığı hiç bir satışına satış fişi vermeyen ve etkinliklerini bu şekilde yıllarca fatura ve fiş vermeksizin sürdüren bir firma düşünmek olanaksızdır. Dolayısıyla vergi dairesi müdürlüklerinin bilgisi çerçevesindeki firmaların, yasalarda öngörülen kayıt ve belge düzenine uymadan yaptıkları, vergi tasarrufu sağlamaya yönelik alım ve satım işlemleri ile bu işlemlerden kaynaklanan ekonomik etkinlikler de kayıtdışı kavramının alanını oluşturmaktadır.

Diğer yandan kayıtdışı ekonomik faaliyetler içerisinde yer alan bir bölüm etkinliğin karakteristik özelliği, bunların sadece kayıtdışı olması ve bu nedenle resmi belgelerde görünmemesi değil, ama aynı zamanda toplumun sağlığına zararlı, ahlaki değerlerine de karşı olan niteliğidir. Bu yönleriyle sözkonusu etkinlikler yasadışı olmanın ötesinde aynı zamanda ahlakdışıdırlar. Bu tür yasadışı etkinliklerin diğer enformel sektör alanları gibi, zamanla toplumsal geçerlilik kazanmaları sözkonusu değildir. Örnek verecek olursak; hizmet sektörünün çeşitli alanlarında ortaya çıkan seyyar satıcılık, hamallık, kahyalık vb. enformel sektör dalları toplumsal geçerlilik kazanan birinci grupta yer aldıkları halde, kaçakçılık, uyuşturucu ticareti vb. faaliyetler ikinci grup içinde yer alır.

Gerçekte birinci grupta yer alan enformel ekonomik etkinlikler yasal değildir. Anayasanın, "siyasi haklar ve ödevler" bölümündeki bireylerin vergi ödeme yükümlülüğüne ilişkin madde uyarınca <sup>12</sup> tüm bireylerin, kamu giderlerini karşılamak üzere mali gücüne orantılı olarak ödemede bulunmaları öngörülmektedir. Anayasanın açık hükmüne karşın, yükümlülüğünü yerine getirmeyen sektörlerin bir bölümü uygulayıcılar tarafından da fiilen benimsenmekte; yasadışı tutumları çoğu kez görmezden gelinmektedir. Bu durum aslında, enformel sektörün, toplumsal yaşam üzerindeki ağırlıklı yerinin de bir göstergesidir.

Kısacası, enformel sektör ile ilgili yapılan tanımlama ve değerlendirmelerin ortak yönlerini bir araya getirdiğimizde, bu sektörü; yasal güvencesi ve koruması olmayan,

<sup>12</sup> Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982, Madde No : 73

toplam üretime net katkının son derece düşük olduğu, uzmanlaşmanın olmadığı bir sektör olarak tanımlamak mümkündür.

### 2.1. Kent Ve Ülke Ekonomisinde Enformel Sektörlerin Ağırlığı

Bilindiği gibi, enformel sektörlerin ortaya çıktığı alanlar esas olarak kentsel hizmet alanlarıdır. Hizmet sektörü, son yıllarda kentsel yaşamın hemen her alanında hızlı bir gelişme göstermiştir. Bu gelişme, aynı zamanda, sanayi ile koşut olmasa da hızlı kentleşmenin gerçekleştiğinin ve dolayısıyla ekonominin ana sektörleri olan; sanayi, tarım ve hizmetlere bölünmesinde oranların farklılaşmasını ifade etmektedir.

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre, 1990- 1996 yılları arasında, üç temel sektör arasındaki değişmelere ilişkin oranlar aşağıdaki tabloda görülmektedir.

TABLO : 1 : İSTİHDAMIN SEKTÖREL DAĞILIMI (%)

| Yıllar<br>(Years) | Tarım<br>(Agriculture) | Sanayi<br>(Industry) | Hizmetler<br>(Services) |
|-------------------|------------------------|----------------------|-------------------------|
| 1990              | 48.5                   | 15.3                 | 36.3                    |
| 1991              | 48.5                   | 21.0                 | 30.6                    |
| 1992              | 44.4                   | 22.3                 | 33.4                    |
| 1993              | 45.5                   | 21.8                 | 32.8                    |
| 1994              | 45.3                   | 22.2                 | 32.5                    |
| 1995              | 46.7                   | 21.5                 | 31.8                    |
| 1996              | 45.8                   | 21.7                 | 32.6                    |
| 1990-1996         | 46.4                   | 20.8                 | 32.8                    |

Kaynak: Türkiye Ekonomisi İstatistik Ve Yorumlar, DİE, Temmuz 1997, s.131

Tabloda, tarım sektörünün, öteki sektörlerle oranla ağırlığını gösteren verilerini bir yana bırakırsak, sanayi ve hizmetleri içeren sektörler arasındaki oranlara ilişkin veriler, hizmetler sektörünün, sanayiye göre büyüklüğünü göstermektedir. Gerçekte bu alanda



yapılan araştırma ve gözlemler de ülkemizde sanayinin yeterli bir düzeyde gelişmesi sağlanmadan, hizmetler sektörünün, ondan daha önde ve hızlı geliştiğini göstermektedir.

Öte yandan tabloda, hizmet sektörüne ilişkin olarak verilen oranlar, kuşkusuz ki formel hizmet sektörüyle ilgili resmi verileri içermektedir. Oysa özellikle ülkemiz ve kendiliğinden hızlı bir biçimde yoğunlaşan kentlerimizde, kayıtdışı alanda sayıları artarak süregelen hizmet sektörleri vardır. Bu kategoride yer alan hizmetlere ait, gözlemler veya tahminler sonucu elde edilmiş oranlar da eklendiğinde, hizmetler sektörü açısından ortaya tam bir “şişkinlik” çıkmaktadır. Ne var ki, yine de kentsel hizmetlerde devasa boyutlara ulaşan enformel sektörlerin, toplam ekonomi içerisindeki yerini tam olarak belirlemek bugünkü durumda kolay değildir. Bu konuyla ilgili, farklı yaklaşımlardan yola çıkılarak yapılan çeşitli araştırmalar vardır; ancak bu araştırmalar sadece yaklaşık sonuçlar vermektedirler.

Devlet İstatistik Enstitüsünün, Türkiye’de kayıtdışı ekonomi ile ilgili olarak farklı yaklaşımların sonuçları ile elde ettiği sonuçlar, bu açıdan örnek olarak görülebilir. Bu yaklaşımlardan birisi, harcama ve üretim yöntemiyle elde edilen sonuçlardır. Buna göre, örneğin 1987 yılı Hanehalkı Gelir ve Harcama Anketi verilerinde; yurt içi gelir toplamı 45.1 trilyon TL, yurt içi harcama toplamı ise 51.7 trilyon olarak belirlenmiştir. Bu durumda harcama toplamının, gelirlerin toplamından % 14.6 daha yüksek olduğu görülmektedir.<sup>13</sup> Bu, belki de kayıtdışı ekonominin en net görünümüdür. Ancak sadece harcamalar ile ilgili yaklaşımda değil, vergi yöntemi ve parasalcı yaklaşımlarda da farklı oranlarda kayıtdışı ekonomi gerçeği ortaya çıkmaktadır.

Bu sonuçların güvenilirliği, yapılan varsayımların gerçekçi olup olmamasına ve kullanılan verilerin doğruluğuna bağlı bulunmaktadır. Bununla birlikte, tüm farklı yaklaşımların birleştiği ortak nokta, oranları değişik olmasına karşın, Türkiye’de kayıtdışı ekonominin, toplam ekonomi içerisinde çok önemli bir paya sahip olduğudur. Bunu

<sup>13</sup> KAYITDIŞI EKONOMİ TANIMI, TESBİT YÖNTEMLERİ VE TÜRK EKONOMİSİNDEKİ BÜYÜKLÜĞÜ, DPT Yayınları, Eylül 1994, s.10



doğrulan örneklerden birisi de, kayıtdışı ekonomiye karşı yeni ve etkili önlemler alma zorunluluğunun, artık politik yönetim tarafından da ülke gündemine taşınmış olmasıdır.

Türkiye ekonomisinde kayıtdışı ekonominin oranları hakkında yapılmış değişik araştırmalarda elde edilen bazı sonuçlar, aşağıdaki tabloda toplu olarak gösterilmektedir.

TABLE 2 : TÜRK EKONOMİSİ İÇİN TAHMİN EDİLEN KAYITDIŞI EKONOMİNİN BOYUTLARI

| Araştırmacılar            | Tahmin Yöntemleri                  | Yılı     | Kayıtdışı Ekonomi/GSMH (yüzde) |
|---------------------------|------------------------------------|----------|--------------------------------|
| ALTUĞ                     | Kayıtdışı Ücret Yaklaşımı          | 1992     | 35                             |
| DERDİYOK                  | Parasalıcı Yaklaşım                | 1984     | 27.3                           |
|                           | Vergi Yaklaşımı :                  |          |                                |
|                           | - Vergi İnceleme                   | 1991 (*) | 40.4                           |
|                           | - En Düşük Vergi Oranı             | 1991 (*) | 7.78                           |
|                           | - Sıfır Vergi Oranı                | 1991 (*) | 26.20                          |
| HAKİOĞLU                  | Parasalıcı Yaklaşım<br>Ekonometrik | 1984     | 137.8                          |
| ÖZSOYLU                   | GSMH Yaklaşımı                     | 1990     | 7.5                            |
|                           | Parasalıcı Yaklaşım                |          |                                |
|                           | - Sabit Oran Yaklaşımı             | 1990     | 11.5                           |
|                           | - İşlem Hacmi Yaklaşımı            | 1990     | 11.5                           |
| KASNAKOĞLU                | Parasalıcı Yaklaşım                |          |                                |
|                           | - Ekonometrik (1)                  | 1990     | 7.748                          |
|                           |                                    |          | 9.338                          |
|                           |                                    |          | 7.244                          |
|                           |                                    |          | 9.069                          |
| KOÇOĞLU                   | Duyarlılık Analizi                 | 1987     | 19.6 - 26.5                    |
| TEMEL,ŞİMŞEK<br>Ve YAZICI | Harcamalar Yaklaşımı               | 1991     | 1.50                           |
|                           | Vergi Yaklaşımı (1)                | 1991     | 16.40                          |
|                           |                                    |          | 29.90                          |
|                           | Parasalıcı Yaklaşım                |          |                                |
|                           | -Sabit Oran Yaklaşımı              | 1991     | 1.91                           |
|                           | -İşlem Hacmi Yaklaşımı             | 1991     | 1.91                           |
|                           | -Ekonometrik                       | 1991     | 7.88                           |

(1) Farklı varsayımlara göre

(\*) GSMH'ya göre

KAYNAK: "KAYITDIŞI EKONOMİ TANIMI, TESBİT YÖNTEMLERİ VE TÜRK EKONOMİSİNDEKİ BÜYÜKLÜĞÜ" , Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Eylül 1994, s.27

Kayıtdışı ekonominin ancak dolaylı yoldan hesaplanabilmesi mümkün olabildiği için, yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi farklı oranlar ortaya çıkabilmektedir. Ancak yaklaşım biçimlerinin tamamında görülen ortak sonuç, ülkemiz ekonomisi içerisinde, kayıtdışı ekonomi alanının önemli bir oran oluşturmasıdır. Kayıtdışı ekonominin ulaştığı oranlarla ilgili yapılmış bir başka çalışmada ise, aynı zamanda toplumun ahlaki değerlerine de aykırı olan yasadışı faaliyetleri içermemiş olmasına karşın, 1988 - 1994 dönemi içerisinde, kayıtdışı ekonomi oranının, GSMH'nın % 55'ine ulaştığı belirtilmektedir. Aynı araştırmaya göre, 1988'den 1994 dönemine kadar, resmi GSMH 15.4 kat büyürken, aynı dönemde yeraltı ekonomisi 17 kat büyümüştür.<sup>14</sup>

Sonuç olarak, ülke ekonomisinde, özellikle de kent ekonomilerinde, enformel sektörlere ait oranların son derece yüksek olduğu, bütün araştırma sonuçlarında görülmektedir. Toplumsal yaşamın her alanını etkileyen bu olgu, gelişmekte olan öteki ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde de, ekonomik gündemin ve sonuçları itibarıyla sosyal gündemin, en önemli konularından birisini oluşturmaktadır.

## 2.2. Enformel Sektörlerin Gelişme Nedenleri

Enformel sektörü ortaya çıkaran birçok faktörden söz edilebilir. İç ve dış göçler, hızlı nüfus artışı, hızlı kentleşme, sanayinin gelişmesindeki yetersizlik, aile yapısı, eğitim olanakları vb. Her ülkede enformel ekonominin ortaya çıkması ve gelişmesi, bu faktörlerden birine, birkaçına veya hepsine bağlı olarak gerçekleşebilir. Başka bir deyişle her ülkede enformel sektörü ortaya çıkaran standart faktörlerden çok, somut şartların ortaya çıkardığı çeşitli faktörlerin varlığı ve bunların sosyal gelişme üzerindeki etkilerini saptamak gerekir. Zira enformel istihdama ilişkin sorunların çözümü de büyük ölçüde sözkonusu nedenlerin doğru bir şekilde kavranılmasına bağlıdır. Sektörün gelişme nedenlerini dikkate almadan geliştirilen ve uygulanan çözüm yöntemlerinin etkili olmaması da bu gerçekten kaynaklanmaktadır.

<sup>14</sup> DİSK-AR, DİSK Araştırma Enstitüsü Aylık Bülteni, Sayı: 20, Temmuz 1997, s: 20

Ancak özellikle az gelişmiş ülkeler açısından enformel sektörün gelişme nedenlerini iki temel başlık altında toplamak mümkündür. Bunlardan biri, hızlı nüfus artışı, kırdan kente göç ve sanayiden çok daha önde giden kentleşmedir. Diğeri ise, kentlerde formel istihdam alanlarının yetersiz olması ve varolan formel sektör alanlarına girişi son derece zorlaştıran bürokratik engellerdir. Birbiriyle ilişkili olan ve kentleri enformel sektörlerin yayılma alanı haline getiren bu faktörler; tek bir değişkene bağlı olmaksızın, bir ucu kırsal dönüşüme dayanan, öteki ucu ise kentsel örgütlenme olgusunda bulunan çok yönlü bir süreçte <sup>15</sup> ortaya çıkmaktadırlar. Diğeri bir deyişle, "süreç, çözülme, yoğunlaşma ve akım olaylarının gerçekleştiği iki uçlu olgular bütünüdür. Sürecin bir ucunda çözülmenin gerçekleştiği kır, diğeri ucunda yoğunlaşmanın gerçekleştiği kent bulunmaktadır. <sup>16</sup>

### 2.2.1. Kırdan Kente Göç Baskısı

Gelişmekte olan ülkelerin karşılaştıkları en önemli sorunların başında, kırsal alandan kentlere doğru hızla akan nüfus hareketi gelir. Kırsal alanın kendi şartlarında ortaya çıkan itici faktörler, buna karşın kentlerde iş bulma umudu ve özgürlük ortamı gibi çekici nedenler ve ulaşım teknolojisinin gelişmesiyle ortaya çıkan iletici nedenler <sup>17</sup> 1950'li yıllardan sonra çok hızlı gelişen kentleşmeye neden oldular.

Son 30-40 yılda kesintisiz bir şekilde kırsal kesimden kentlere sürekli bir biçimde ortaya çıkan, benzeri görülmemiş göç hareketi sonucu, düşük gelirli ülkelerde kentli nüfus, 1965 yılında toplam nüfusun % 17'sini oluştururken, bu oran 1988'de % 35'e ulaşmıştır. Orta gelir gruplu ülkelerde ise aynı oran % 42'den % 58'e yükselmiştir. <sup>18</sup> Kentli nüfusun bu ölçüde artışı ile ekonomik gelişme, sanayileşme ve kentleşme arasındaki ilişkiler doğrusal bir çizgide gelişmediği gibi, birbiriyle doğrudan uyumlu da değildir.

Bu durumun örneklerinden birisi de Türkiye'dir. Özellikle 1950'lerden sonra artan kırdan kopuş süreci ve hızlı kentleşme ülkemizin en temel problemlerinden birisidir. Bu

<sup>15</sup> Kongar, Emre : KENTSEL BÜTÜNLEŞME, Türkiye Gelişme Araştırmaları Vakfı Yayınları, Ankara, 1982, s: 34

<sup>16</sup> Bkz. (3), Ertürk, s: 14

<sup>17</sup> Keleş, Ruşen : TÜRKİYE'DE ŞEHİRLEŞME VE GECEKONDU SORUNU, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1978, s:72

<sup>18</sup> Bkz. (9), Ekin, s: 39

bağlamda, kentleşme ve iktisadi gelişme arasındaki bağıntıyı göstermek üzere düzenlenen bir endekse göre, Türkiye, birçok az gelişmiş ülke arasında listenin en sonlarında yer almaktadır. Bunun anlamı, Türkiye'nin kentleşme hızını, iktisadi gelişmesinin haklı çıkarmadığıdır. Bazı batılı bilim adamlarının, aşırı ya da sahte kentleşme adını verdikleri durum budur." <sup>19</sup>

Sözü edilen aşırı ya da sahte kentleşmenin görünen en belirgin yüzü, gecekondulaşma süreci de dahil olmak üzere, kentlerin her tarafında adeta fışkıran enformel sektörler ve istihdam alanları olmuştur. 1950'li yıllardan sonra tarımdaki makineleşme sonucu işsiz kalan onbinlerce ortakçı, yarıcı ve diğer köylü gruplarının, büyük şehirlere akın etmekten başka seçenekleri yoktu. Ama bu, kitlesel göçlerin tek nedeni değildi. Tarımda makineleşme süreciyle birlikte, kırsal alanda toprak üzerindeki nüfus baskısı, toprağın çok küçük parçalara ayrılması, küçük kasabalardaki düşük gelir düzeyi ve halkın gittikçe yükselen beklentileri gibi öğeler de, özellikle büyük kentlere akını sağlayan faktörler içerisinde yer aldılar. Bu süreçte gerçekleşen kentleşme ise, kentlerin eritme potansiyeli dikkate alınmadan gerçekleşen ve adeta kenti ezen bir yığılma şeklinde gerçekleşmektedir.

İstanbul, bu tür kentler içerisinde, her zaman nüfusu çeken ana merkez oldu. Çünkü, nüfusun kentlere yönelmesine yol açan "çekici nedenler" için en fazla potansiyel İstanbul'da vardı. Nitekim, DİE verilerine göre, İstanbul doğumlu olmayıp da, İstanbul'da oturanların oranı, 1950'de il nüfusunun % 35'i iken, 1966'da bu oran % 45'e, 1975'de % 55'e, 1985'de % 65'e ve 1990'da % 66'ya yükselmiştir. Yine DİE'nin 1996 Türkiye İstatistik Yıllığında yer alan verilere göre İstanbul, 1990 nüfus sayımına göre, % 108'lik göç hızıyla, en fazla göç alan illerin başında gelmektedir. 1997 yılı nüfus tespit sonuçlarının ayrıntılarına ilişkin verilerin DİE tarafından resmen yayınlanmamasına karşın, aynı eğilimin devam ettiğini gözlemlerimize dayanarak söylemek olanaklıdır.

1990 yılı ve öncesinde yapılan nüfus tespit sonuçlarına göre, İstanbul'da nüfus artış oranlarını, Türkiye'deki nüfus artış oranlarıyla karşılaştıran aşağıdaki tablo, aslında İstanbul'da bir nüfus patlaması gerçekleştiğini göstermektedir.

<sup>19</sup> Keleş, Ruşen : KENTLEŞME POLİTİKASI, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 1990, s: 15/16

TABLO: 3 TÜRKİYE VE İSTANBUL'DA YILLIK ORTALAMA  
NÜFUS ARTIŞI (Binde)

| Dönem   | Türkiye | İstanbul |
|---------|---------|----------|
| 1935-40 | 17.0    | 22.9     |
| 1940-45 | 10.6    | 16.9     |
| 1945-50 | 21.7    | 15.7     |
| 1950-55 | 27.8    | 54.2     |
| 1955-60 | 28.5    | 40.6     |
| 1960-65 | 24.6    | 39.6     |
| 1965-70 | 25.2    | 54.8     |
| 1970-75 | 25.0    | 51.4     |
| 1975-80 | 20.7    | 38.9     |
| 1980-85 | 24.9    | 41.8     |
| 1985-90 | 21.7    | 44.8     |

Kaynak: DİE Genel Nüfus Sayımı, İlgili Yıllara ait Veriler ; Mustafa Sönmez: 1980'den 2000'ne Değişim, Arkadaş yayınları, Ankara 1996, s.32

İstanbul'da gerçekleşen hızlı nüfus artışının, sadece iç göçler yoluyla değil, zaman zaman iç göçleri de katlayan kitlesel dış göçlerle birlikte geldiğini de vurgulamalıyız. Gerçekte bu, özgün bir durumdur. 1980'li yılların başından itibaren, Türkiye'nin içinde bulunduğu coğrafyada meydana gelen iç ve dış savaşlar, politik istikrarsızlıklar, darbeler vb. faktörler sonucu Balkanlardan, Kafkasya'dan, İran, Irak ve Afganistan'dan yüzbinlerce insan Türkiye'ye geldi. Bunların önemli bir bölümü başlangıçta ya da zaman içerisinde İstanbul'a yerleşti. İstanbul, çeşitli ulus, ırk, dil ve din gruplarından gelen büyük kitlelerin iş, istihdam ve konutlama olanağı sağlayan küresel bir kent özelliği de kazandı. Kente, bu tür göçlerle gelen nüfus, iç göçlerle gelenlere göre kıyaslanamayacak kadar, devletin ilgisini görmesine karşın, yine de tümünün, formel istihdam olanağını bulamayacakları açıktı. Bunun sonuçlarını, genel olarak İstanbul'da artan nüfusun hangi istihdam alanlarına yöneldiğini gösteren Devlet İstatistik Enstitüsü verilerinden çıkarmak olanaklıdır. DİE

verilerine göre, Türkiye'deki toplam ailelerin % 13'ü İstanbul'da yaşıyor. Toplam milli gelirinin % 21' de yine İstanbul'da üretiliyor. Buna karşılık toplam gelirin İstanbul'da tüketilen bölümü ise % 27.5'dir. Nüfusun formel yollarla istihdamının gerçekleşmesi durumunda sanayi ve imalat sektörünün de aynı hız ve oranda büyümüş olması gerekiyor. Oysa büyük imalat sanayinde 1980-1990 döneminde, İstanbul, Türkiye toplamı içindeki payını arttırmadı, sadece korudu. 1980'de İstanbul'da her yüz kişiden 34'ü imalat sanayinden geçinirken, bu sayı 1990'a kadar artmamış, hatta % 33'e düşmüştür.<sup>20</sup> Buradan çıkan sonuç, İstanbul'da istihdam alanlarının sanayi dışı sektörlerle kaydığıdır. Bunlar da esas olarak, ticaret ve hizmet sektörleridir. Bugün sözkonusu sektörler kent gizli işsizlerinin toplandığı merkezler durumundadır. Hatta İstanbul'un en önemli sektörlerinden ikisi olan tekstil ve inşaat sektörü de kayıtdışı istihdam alanları olarak hızla büyüdüler. 1990'nın başında tekstil sektöründe 341.000 ücretli çalışan görünmesine karşılık, sigortalı olanların sayısı 194.000 dolayındaydı. İnşaat sektörün de ise 208.000 ücretli çalışan görünmesine karşılık, sigortalı olanların sayısı 82.000 olarak görünüyordu.<sup>21</sup> Diğer sektörlerde de geçerli olan bu durum, ülkemizdeki genel yapının bir yansıması gibidir. Nitekim, 1996 yılı verilerine göre, iktisaden etkin nüfus yaklaşık olarak 25 milyon olmasına karşılık, SSK'lı çalışan sayısı 4.624.330 kişidir.<sup>22</sup>

Türkiye'de bugün de kentlere ve özellikle de İstanbul'a nüfus akışı devam etmektedir. Bugün için, büyük ölçüde iç göçler yoluyla gelen nüfus artışında değil ama son yıllarda göçün nedenleri bakımından bir değişiklik söz konusudur. Bugün artık iç göçlerin temel nedeni tarımda makineleşme değildir. Bundan çok daha etkili olan neden, özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da köylerin, özellikle 1990'lı yılların ilk yarısında "terörle mücadele" gerekçesiyle devlet tarafından boşaltılması stratejisinin sonuçları olmaktadır. Kırsal alanda tarım ve hayvancılığa da büyük darbe vuran söz konusu uygulamalarla birlikte, ilgili köylerin bağlı bulunduğu kent merkezlerinin nüfusu birkaç misli artmış ve büyük kentlerin varoşları da bu göçlerle gelen nüfusun akınına uğramıştır.

<sup>20</sup> Sönmez, Mustafa : İSTANBUL'UN İKİYÜZÜ 1980'DEN İKİBİNE DEĞİŞİM Arkadaş Yayınları, Ankara 1996, s: 59

<sup>21</sup> A.g.e. s: 70

<sup>22</sup> DIE, İstatistiklerle Türkiye 1997, s: 122



Kentlerdeki formel sektör alanlarının, kırsal alandan gelen nüfusu istihdam edebilmesinin olanağı bulunmadığı çok açıktır. Bu yüzden, sözü edilen nüfus, bulabildiği bütün olanakları değerlendirerek kentlerin her yerinde enformel çalışma alanlarını oluşturmaya başladı. Her şeyin, sokakta ve seyyar tezgahlar üzerinde satılmaya başlandığı bu dönem, enformel istihdam açısından da bir patlama dönemi idi. Bu süreç bugün de devam etmektedir. Türkiye'nin kentleri, sadece enformel sektördeki patlama ile değil; enformel sektörde de kendine yer bulamayan yüzlerce göçerin, yaşamlarındaki trajik sonuçlarının da etkisi altında biçim değiştirmektedirler.

### 2.2.2. Vergi Yüğü Faktörü

Vergi yükü ve kamusal denetim biçimi, hem tümüyle kayıtdışı biçimde, hem de yarı-resmi kurumlaşmalar düzeyindeki enformel sektörü beslemektedir. Örneğin, küçük çaplı sermaye ile kurulabilecek bir "işletme", ağır vergi yükü ve pek çok bürokratik engelin aşılması sürecinde ya tümüyle enformel alanda faaliyet yürütmeye yönelmekte, ya da yasal gereklerin bir çoğunu yerine getirmeden yarı-resmi bir tarzda çalışmaktadır. Yarı-resmi tarzdaki çalışmada da asıl amaç mümkün olan ölçüde vergi kaçırmaktır. Bu amaç, kendisini büyük ölçüde, çalışanların ve gerçek gelirlerin, kayıtdışı tutulması biçiminde ortaya koymaktadır. Büyük ya da küçük birçok işletme, çalışanlarının sigorta ve vergi giderlerinin oluşturduğu maliyetten kaçınmak için, çalışma müdürlüklerine ve vergi dairelerine bilgi vermeden işçi çalıştırmaktadırlar. Türkiye'de, özellikle de İstanbul'da, kentin her tarafına yayılmış binlerce küçük işyerinde olduğu gibi; tekstil, turizm, inşaat ve otopark sektöründe de bu durum oldukça yaygındır.

1997 yılı vergi rekortmenlerinin genellikle üretim dışı alandan; bankalardaki sermayeleri için faiz gelirlerinden vergi ödeyen mükellefler içerisinde gelmiş olmaları bu açıdan oldukça anlamlıdır. Buna karşın emek ve sermaye kullanımı ile üretim sürecinde aktif olarak yer alan kesimlerin, "en fazla vergi verenler" içerisinde ikinci planda kalmaları da, burada savunduğumuz tez bağlamında düşündürücüdür.



Aşağıdaki tablo, işletme sahibi veya yöneticilerinin, enformel çalışmayı tercih etmelerine yol açan maliyetlerin boyutu bakımından bir örnek teşkil edebilir. Tablo, ücret geliri elde edenler üzerindeki vergi yükü hesaplamalarını içermektedir.

TABLO : 4: ÜCRET GELİRİ ELDE EDENLER ÜZERİNDEKİ VERGİ YÜKÜ HESAPLAMALARI

|                 | İşverene<br>Maliyeti (1) | Net<br>Ücret (2) | Yıllık<br>Vergi | Ortalama<br>Vergi Yükü |
|-----------------|--------------------------|------------------|-----------------|------------------------|
| Asgari Ücret    | 3.101.413                | 1.563.473        | 5.813.724       | 19.30                  |
| Aylık 5 Milyon  | 6.192.000                | 3.008.344        | 12.860.000      | 21.43                  |
| Aylık 10 Milyon | 11.725.947               | 6.101.158        | 31.484.403      | 26.24                  |
| Aylık 20 Milyon | 22.035.947               | 11.908.249       | 76.999.818      | 32.08                  |

(1) İşverene minimum maliyet olarak dikkate alınmıştır.

(2) Vergi hesaplamaları toplam yıllık ücret üzerinden yapılmış olup, bu hesaplama göre ortalama aylık gelir dikkate alınmıştır.

KAYNAK: Ahmet Fazıl Özsoylu, TÜRKİYE'DE KAYITDIŞI EKONOMİ,

Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996, s: 94

Tablodaki verilerden de izleneceği gibi, ücretlilerin vergi gelirleri içerisindeki payı kademeli olarak artmaktadır. Bu durum başka bazı araştırma sonuçlarında da yer almaktadır. Örneğin 1991 yılı verilerine göre, ücretliler milli gelirden % 17 dolayında pay aldıkları halde, gelir vergisinin % 56.3'nü ödemektedirler. Gelir vergisinin % 86.2'si kaynakta kesinti (stopaj-tevkifat) yolu ile toplanmaktadır. Kaynakta kesinti yolu ile alınan gelir içinde de ücretlilerin payı % 68.2'ye ulaşmaktadır. Ücretlilerin ödedikleri gelir vergisinin, toplam vergi gelirleri içindeki payı da % 22.4 düzeyinde bulunmaktadır.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> ÜCRETLERİN VERGİLENDİRİLMESİ, Frederick Erbert Vakfı Yayınları, Turkey, 1994, s: 12

İşverenler, ücretliler adına ödedikleri vergi yüklerini, formel sektörde maliyetleri arttıran ve bu yüzden kendilerini enformel sektör karşısında, eşit olmayan rekabetçi bir piyasada zayıf durumda bıraktığını düşündükleri için, bu tarz vergi yüklerinden kaçınma eğilimine girmektedirler. Bunun kaçınılmaz sonucu olarak da, ücretlerin aşağıya çekilmesi; taşeron işçi çalıştırma eğilimi, kaçak işçi çalıştırılması, toplu sözleşmelerin zora sokulması, vergi kayıpları gibi toplumsal yaşamda gerginliklere yol açan uygulamalar ortaya çıkmaktadır.

İşletme sahipleri, yöneticileri veya sıradan bireylerin enformel çalışmaya kayma eğilimlerinin bir başka nedeni de, bu kesimlerde, genel olarak devlete ilişkin değer yargılarının değişmiş olmasıdır. Adaletsiz gelir dağılımı, kamu gelirlerinin israf edilmesi veya politik amaçlarla belirli kişilere peşkeş çekilmesi ve kamuya ait görevlerin yerine getirilmemesi gibi faktörler, tüm toplumda olduğu gibi bu kesimlerde de devlete olan güveni zayıflatmakta; devlete gidecek gelirlerin/vergilerin heba olacağı duygusuna yol açmaktadır. Özellikle kriz dönemlerinde görülen bu durum enformel çalışmanın yaygınlaşmasına yol açmaktadır.

Devlete duyulan güvensizlik, yolsuzluk ve suistimaller nedeniyle enformel çalışmanın yaygınlaşması, ülkemizde yaygın bir durumdur. Toplumsal beklentilerin karşılanamaması, kamu vicdanını rahatsız eden karar ve uygulamalar da, bu tür sonuçlarda etkili olmaktadır. Örneğin 1990-1995 yılları arasında Güneydoğu Anadolu'nun bazı kentlerinde hiç kimsenin vergi vermemesi yüzünden vergi dairelerinin kapanma noktasına geldiği veya Siverek örneğinde görüldüğü gibi, su ve elektrik borçlarını ödemeyenlerin, hoperalör ile tüm kente duyurulması uygulamalarının yapıldığı yönünde haberlerin günlük basında yer alması, bu açıdan ilginçtir.

Ne var ki yasal denetim mekanizmalarının uygulanması bir yana, paradoksal bir biçimde devletin özelleştirme ile ilgili teşvikleri, işin kesitlere ayrılması, fason üretimin yaygınlaşması gibi faktörler enformel istihdamın yaygınlaşmasına olanak sağlamıştır. Bu anlamda, enformel istihdamın yaygınlaşmasında, devletin dolaylı bir desteği söz konusu olmaktadır. Tek başına bu durum, özellikle az gelişmiş ülkelerde enformel istihdamın sürekli artan bir grafik çizmesinde önemli bir faktördür.

### 2.3. Enformel Sektör Ve İstihdamın Özellikleri

Enformel sektör veya istihdamın vurgulayıcı özelliklerinin neler olduğu konusunda yapılan araştırmalara baktığımızda, sözkonusu sektörün; zaman zaman birbirlerini dışlıyor olsa da, birçok özelliğinin bir arada sayıldığını görürüz. Oysa bu özelliklerin, çeşitli formlara göre sınıflandırılması, sektörün doğru bir şekilde anlaşılması için gereklidir.

Bu özelliklerin bir bölümü , enformel sektörün, sektörel yapısına vurgu yapmaktadır. Bunlar, sektörün üretildiği alanların, oluşma ve işleyiş biçimlerini büyük ölçüde karakterize eden bu özelliklerdir. Diğer özellikler ise, sektörün, istihdamla ilgili boyutuna vurgu yapmaktadır. Dolayısıyla bunların birbirleriyle ilişkisi içerisinde ama ayrı ele alınmasının, konuyu sağlıklı biçimde kavramamıza yardımcı olacağını düşünmekteyiz.

#### 2.3.1. Sektörel Özellikler

Enformel sektörün özellikleri, bu ekonominin tümüyle kayıtdışı oluşuna ya da yarı resmi bir nitelik taşımasına göre değişebilir. Örneğin, işin bir bölümünü taşeronla yaptırmak, geçici hizmet akdi ile işçi çalıştırmak, kapsam dışı işçi çalıştırmak ve esnek üretim gibi işverenlerin, "çalışma hayatına çağdaş kapitalizmin getirdiği yeni sorunlar"<sup>24</sup> olarak değerlendirdikleri faktörler, bir bütün olarak formel sektör işletmelerin kayıtdışı çalışmaları için elverişli bir zemin oluşturmaktadır.

Bu durum, kayıtdışı çalışmanın kendi içindeki çeşitliliğinin bir örneğidir. Aynı şekilde az gelişmiş ülkelerdeki enformel çeşitliliğin özellikleri de, gelişmiş ülkelerdeki enformel sektör özelliklerinden bazı noktalarda farklılaşabilir. Dolayısıyla, enformel sektörün, her ülkede ortak çizgilerini karakterize eden bazı evrensel özelliklerinden söz etmek -- örneğin kayıtdışı olması ya da korumasız olması gibi -- olanaklıdır ama bu özelliklerin bir kısmı yerel ekonomik, politik ve toplumsal şartlar içerisinde ortaya çıkan farklı özelliklerdir. Örneğin, basit teknoloji kullanımı veya emek yoğun çalışma, enformel sektörün ortak özelliklerini karakterize edebilir. Ama sektörün düşük gelirler ürettiği, bu

<sup>24</sup> MESS "MERCEK" Dergisi, Sayı : 7, Temmuz 1997, s : 56

yüzden de çalışanların yoksulluk sınırında kaldıkları savı, tüm enformel sektör dalları için geçerli değildir. Zira enformel sektörün bazı dallarında bunun tam tersi bir durum söz konusudur. Örneğin, İstanbul, Karaköy/Avizeciler Çarşısında, Çay Ocağı İşleticileri ile ilgili yaptığımız bir araştırma bu işleticilerin, 1997 yılı ortalarında, kendi ifadelerine göre, günlük ortalama 6.000.000 lira gelir elde ettiklerini ve vergiye tabi olmadıklarını gösterdi. Bunun, Türkiye'nin bugünkü şartlarında "yoksulluk sınırı" olmadığı açıktır.<sup>25</sup>

Enformel sektörün özellikleriyle ilgili yapılan araştırmalar arasında en detaylı ve değişik ülkeleri konu almaları nedeniyle en zengin olanları Uluslararası Çalışma Örgütüne (ILO) aittir. ILO'nun Kenya Örgütü tarafından yapılan çalışmaların birisinde, kayıtdışı ekonominin özellikleri sayılırken, sözkonusu ekonomi;

- . İçine rahatlıkla girilebilen,
- . Doğal kaynaklara dayanan,
- . Aile mülkiyeti biçiminde yürüyen,
- . Küçük ölçekli üretimin yapıldığı
- . Emek yoğun ve uydurma teknolojinin kullanıldığı,
- . Formel eğitim dışında kazanılan becerilerle yürütülen,
- . Düzenlenmemiş rekabetçi bir piyasada yaşayan bir ekonomi ,

olarak tanımlanmaktadır.<sup>26</sup> Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından farklı kurumsal çatılar altında, yirmiden fazla ülkede gerçekleştirilen araştırmaların sonunda, enformel sektörün, aslında yarı-yasal işletmeler topluluğu olduğuna ve bunların birçoğunun belli başlı yasal ya da yerel yönetimlerce konan kurallara uyduğuna, lisans ve ticari kayıtlarının bulunduğu işaret edilmektedir. Bu çalışmada, kayıtdışı olma durumu, daha çok yasal olmanın getireceği mali yüke bağlanıyor. Buna göre işletmelerin bir kısmı, yasal olmanın vereceği mali zorlukları yüklenmek ve gelir kaybını göze almak yerine, kayıtdışı kalmayı yeğlemektedirler.<sup>27</sup>

Enformel sektörün bugün vardığı gelişme düzeyi, sektörün başka bazı özelliklerini tanımamıza da olanak sağlamaktadır. Her şeyden önce enformel sektör, ağırlıklı olarak

<sup>25</sup> Zeki Anar ile Röportaj, Karaköy/Avizeciler Çarşısı, 5 Temmuz 1997

<sup>26</sup> Lubell, Harold : THE INFORMAL SECTOR IN THE 1980's AND 1990's, OECD Paris, 1991, s: 97

<sup>27</sup> Maldonado, Carlos: THE INFORMAL SECTOR: LEGALIZATION OR LAISSEZ FAIRE, ILO Review, 1995, Vol . 134, No:6, s: 726

kentsel hizmetler alanında ortaya çıkmaktadır. Kamuya ait olan ya da olması gereken ulaşım, sağlık ve eğitim alanın da bile enformel sektör örneklerine rastlamak olanaklıdır.(Korsan taşımacılık, kayıtdışı muayenehaneler, kuran kursları vb.) Diğer yandan kayıtdışı olması nedeniyle, milli gelir hesaplamalarına katılamaması da enformel sektörün özelliklerinden birisidir. Ve en önemlisi, sözü edilen sektörün korumasız ve güvencesiz oluşudur ki bu durumun en fazla etkilediği alan da, istihdam alanıdır.

Böylece, Uluslararası Çalışma Örgütü, Kenya Grubunun çalışmasında ifade edilen özelliklerin yanısıra, enformel sektörün diğer bazı özelliklerini şöyle özetleyebiliriz:

. Gerek sektörün kendisi açısından ve gerekse de sektörde istihdam edilenler açısından olsun, korumasız ve güvencesiz durumdadır.

. Kayıtdışı olması nedeniyle milli gelir hesaplamalarına katılamaz.

Hızlı kentleşme olgusuna bağlı olarak, ağırlıklı olarak kentsel hizmetler alanında ortaya çıkmaktadır.

### 2.3.2. İstihdama Ait Özellikler

Enformel istihdama ait özelliklerin birçoğu, sektöre ait özelliklerin kaçınılmaz sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bunların başında, sektörün korumasız ve güvencesiz oluşunun çalışanlar üzerinde yarattığı etkiler gelmektedir. İleride, otopark sektörünü ele alırken göreceğimiz gibi, bu sektörde çalışanların ezici çoğunluğu, sosyal güvenceden yoksun olarak çalışmaktadırlar. Tamamı sendikasız olup; kurdukları mesleki dayanışma dernekleri de yasal açıdan çok fazla etkili olamamaktadırlar. Temsil ettikleri kitlenin de yasal açıdan onaylanmamış bulunması sonucu, ilgili istihdam alanlarında çalışanlar, adeta kendi içine kapalı bir yapı oluşturmaktadırlar. Bu içe kapalı olma durumu, enformel istihdam alanlarında, giderek yöneten ve yönetilenlerin ortaya çıktığı, kendine özgü hiyerarşik yapıların oluşmasına yol açmakta ve ilgili istihdam alanlarını dışa kapatmaktadır.

Enformel istihdam alanlarının özellikleriyle ilgili yapılan araştırmaların bir çoğunda, enformel ekonomik faaliyetlere, çok rahatlıkla katılınabildiği savunulmakta ve bu noktanın, formel istihdama giriş zorluklarıyla kıyaslandığında en önemli farklardan

birisi olduğu iddia edilmektedir.<sup>28</sup> Formel sektörlerde, formel kanallarla iş bulabilme olanakları, gerçekten de son derece güçtür. Bu konuda, mutlaka yerine getirilmesi gereken yasal formalitelerin çokluğu; ama aynı zamanda bunları yerine getirmeyi de zorlaştıran bürokratik engeller, zaten formel yolla iş bulabilmeyi büsbütün zorlaştırmaktadır. Örneğin, İstanbul'un ilçelerinden birisi olan Ümraniye'de yapılan bir araştırmada, formel kanallarla iş bulabilenlerin sayısının yalnızca % 22 olduğu belirtilmektedir.<sup>29</sup> Bu oranı genelleştirmek yanlış olmayacaktır. Kaldı ki formel kanallarla iş bulabilenlerin bir bölümü de, politik ilişkilerdeki tercihler nedeniyle işe alınmakta, "geçici işçi" gibi statüler içerisinde çalıştırılmakta; sosyal güvence açısından sağlam bir pozisyondan uzak bulunmaktadır. Nitekim her yerel seçim sonrası, yüzlerce işçi, işten çıkarılmaktadır. Bu özelliği de dikkate aldığımızda, formel kanallarla iş bulabilenlerin, toplam istihdam olanağı bulabilenler içerisindeki oranının, gerçekten çok küçük olduğunu tahmin etmek zor olmamaktadır.

Öte yandan, enformel istihdam alanlarında oluşan içine kapalı yapılar ve bu yapılar içerisinde oluşan hiyerarşiler de, enformel istihdam alanlarına kolaylıkla girebilmeyi engellemektedir. Bunu, hem araştırmalarımız sırasında edindiğimiz gözlemlerden, hem de bu alanda yaptığımız araştırma sonuçlarında görebiliyoruz. Bu bağlamda tipik sayılabilecek bir örnek, konuya açıklık getirecektir. Diyelim ki İstanbul'dasınız ve kentsel yaşamda tutunabilmeniz mümkün olmadı. Bu noktada, halk arasında genellikle en önemsiz iş olarak görülen "hamallık" yapmaya karar verdiniz. Bu işi, hamallık sektörünün sözkonusu olduğu her yerde yapamazsınız. Bunun için ilgili sektör çalışanlarının onayını almak zorundasınız. Bu onay, ilgili enformel istihdam alanındaki hiyerarşinin en üst noktasında bulunan kişi ya da kişiler tarafından verilir. Diyelim ki onay verildi. Bu durumda bile çalışabilmek için, "hava parası" veya başka isimler altında bazı bedeller ödemek zorundasınız. Ancak bütün bedeller ödendikten sonra sözkonusu sektöre girilebilir. Buradaki örnekte görülen uygulamalar, enformel istihdam alanlarının büyük çoğunluğu için geçerlidir ve bu yüzden enformel istihdam alanlarına giriş, özellikle

<sup>28</sup> Bkz.(9),Ekin, s:39

<sup>29</sup> Erder, Sema : İSTANBUL'A BİR KENT KONDU : ÜMRANIYE, İletişim Yayınları, İstanbul, 1996, s: 267



hizmetler sektöründe ortaya çıkan ve bir anlamda “özgün” sayılabilecek “iş alanlarında” sanıldığı kadar kolay değildir.

İstanbul'da, kentin tarihi bakımından en eski ve kent ticareti açısından da en hareketli merkezlerinden ikisinde; Eminönü ve Karaköy'de, enformel sektör örneklerinin bir kısmıyla ilgili yaptığımız gözlem ve araştırmada , sözü geçen sektörlerde çalışanların, esas olarak kendi içine kapalı bir yapı oluşturdukları; bu yapının, hem dışardan çalışmak için gelenleri engelleyici bir işlev gördüğü, hem de gerektiğinde dışa karşı savunma mekanizması olarak çalıştığı gözlemlenmiştir. Bu durumu pekiştiren bir unsur olması bakımından, çalışanların, geldikleri bölgesel kökenleri itibarıyla birlik oluşturmaları da dikkat çekici bir başka husustur.

Bu konuyla ilgili olarak yaptığımız araştırma ve gözlem sonuçları, Eminönü meydanında seyyar tezgahlarda simit satanların % 50'sinin ve onlara simit veren yöredeki fırıncıların da büyük çoğunluğunun Tokat'lı olduğunu göstermektedir. Üstelik burada çalışanlar, Eminönü Belediyesi tarafından bir tür yasal statüye kavuşturulmuş olmalarına karşın, sözkonusu enformel özellik devam etmektedir. Oysa çalışanların vergilendirilmesi ve sadece meşru değil, aynı zamanda yasal bir statüye de kavuşmaları sürecinde, bu durumun değişmesi beklenirdi. Aynı şekilde Karaköy yeraltı çarşısının iki yanını dolduran satıcıların büyük bir bölümünün Malatya'lı olduğu; Bankalar Caddesi ve Şişhane Avizeciler çarşısındaki çay ocağı işleticilerinin de büyük çoğunluğunun Erzincan'lı olduğunu çalışmamızın sonucunda görmüş bulunmaktayız.

Sözü edilen enformel istihdam alanlarında çalışanlar ile yaptığımız görüşmelerde, başka yörelerden kişilerin de gelip aynı işleri yapmalarının olanaklı olduğunu söylemelerine karşın,<sup>30</sup> pratikte bunun olanaklı olmadığı, sözkonusu yerlerde en az 15- 20 yıldır aynı yöreden gelen insanların çalıştığı, yaptığımız araştırma sonuçlarında gözlemlenmiştir. Diğer bir deyişle bu tür enformel istihdam alanları, pratikte geçerli bir kural olarak, mevcut çalışanların genel olarak hemşehrilerine, ama özellikle de akraba ve yakınlarına açıktır.

<sup>30</sup> Zeki Anar İle Röportaj: Karaköy'de Çay Ocağı İşleticisi, 5 Temmuz 1997



Burada ortaya konan durum, bir bakıma Kıray'ın açıkladığı "tampon mekanizma" örneğine benzetilebilir.<sup>31</sup> Kırsal alandan kente gelen nüfus, barınma ve istihdam sorununu, akrabalık ve hemşehrilik ilişkileri üzerinden çözmekte, geleneksel değerlerinden bir ölçüde koparak yeni değerler içerisinde kendisine bir yer edinme çabasında bulunmaktadır.

Ancak bu, kırsal alandan gelenlerin tamamının, aynı şekilde tampon desteklerle kendilerine bir yer bulabildikleri anlamına gelmez. Kente daha önce gelmiş, enformel istihdam imkanlarının bir kısmını ellerinde bulunduranlar, sözü edilen imkanların kullanımında, hemşehri ve akraba ilişkileri açısından da "seçici davranmaktadırlar"<sup>32</sup> Dolayısıyla istihdamın niteliğinde de hemşehrilikten akrabalığa doğru bir geçiş gözlenmektedir. Sözkonusu istihdam alanlarında toplananları, aynı zamanda somut bir "güç" haline getiren faktörlerden birisi budur. Son yıllarda, politik ilişkiler de, enformel istihdam alanlarına girebilmenin araçlarından birisi haline gelmektedir. Özellikle 1980'den sonra, kent hukuku dışında gelişen gecekondu alanlarındaki yağma kültürü yerel siyasete eklenmiştir. Bu alanlarda istihdam ve yerleşme konularında politik seçicilik tavrı, yerel yöneticilerin en önemli politikaları arasında görülmektedir.<sup>33</sup> Bunun sağladığı avantajlar nedeniyle, hemşehrilik ilişkilerinin de kimi zaman politik biçimlere büründüğünü gözlemlemekteyiz. Hemşehrilik ve akrabalık ilişkileri içerisinde gerçekleşen istihdam ve barınma olanakları, bu kez aynı politik kümelenmeler içerisinde toplananların kendi aralarındaki ilişkiler üzerinden çözümlenmektedir. Özellikle yerel yönetimler bu açıdan fiili bir işlev yüklenmektedirler.

#### 2.4. Toplumsal Değişim Açısından Enformel Sektörler

Toplumsal değişme açısından enformel sektörlerin fonksiyonları nelerdir? Değişimi hangi yöne doğru ve nasıl etkilemektedirler? Bu soruların yanıtları, enformel sektörlerin devasa boyutlara ulaştığı günümüzde özellikle kentleşme ve kentleşme süreci bakımından önem kazanmaktadır. Kendileri de toplumsal değişimin aktörleri olan

<sup>31</sup> Kıray, Mübecel: EREĞLİ: AGIR SANAYİDEN ÖNCE BİR SAHİL KASABASI, İletişim Yayınları, Ankara ,1964,s:17

<sup>32</sup> Bkz. (29)Erder, s: 291

<sup>33</sup> Kongar, Emre : 21. YÜZYIL'DA TÜRKİYE, Remzi Kitapevi, İstanbul, Mayıs 1998, s: 577

toplumsal sınıflar, grup ve tabakalar, üretici ya da tüketici olarak, değişik düzeylerde, enformel sektörlerden etkilenmektedirler.

Bugüne kadar enformel sektörlerin toplumsal değişime etkileri en fazla ekonomik boyutları açısından ele alınmıştır. Genellikle ülkenin ekonomik haritasında büyük bir kayıtdışı alanın oluşması, ulusal gelir hesaplamalarının çarpıtılması ve yeni ulusal bütçeler yaratacak kadar yüksek miktarda vergi kayıplarının devam etmesine vurgu yapılmıştır. Dolayısıyla bu açıdan bakıldığında sorun; "küçük parçalara bölünmüş sayısız enformel işletmede toplanan, ancak miktarı oldukça büyük meblağlara ulaşan gelirlerin, bununla ilgili olarak yapılacak kurumsal ve kanuni düzenlemelerle kayıt altına alınması ile bir ölçüde çözümlenebilecektir."<sup>34</sup> Gerçekten de, enformel sektörün etkileri ve sonuçları; ulusal ekonomi,bütçe, ve vergi gelirleri açısından ciddi sorun oluşturmaktadır. Onun için de minimum düzeye indirilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte enformel sektörlerin, kentsel yaşamda ekonomik alandaki ağırlığı kadar, toplumsal alanda ve kentnin sosyal düzeninde de ağırlığı mevcuttur. Kentte kurulu toplumsal ilişkilerin önemli bir bölümü, enformel sektörler üzerinden kurulmakta ve gündelik yaşamın hemen her noktasında, enformel sektörler üzerinden kurulan ilişkilerin etkisini görmek olanaklıdır.

Enformel sektörlerin toplumu değiştirmesinin en önemli alanı, belki de toplumun, enformel sektörlerle yönelik değerlendirme ve yargılarında meydana gelmektedir. Burada karşılıklı bir etkileşimden söz etmek olanaklıdır. Bu bağlamda enformel sektörler ve onun yarattığı etkilerin ortadan kaldırılması gerektiği yönündeki görüşlere karşın, giderek sektörün, bazı olumlu işlevler taşıdığı da savunulmaktadır. Buna göre, enformel sektör, toplumsal değişme biçimlerinin şiddete dayanılarak gerçekleşmesini önlemektedir. Bir bakıma büyük toplumsal çatışmalara yol açacak olan işsiz kitleler, enformel sektör içerisinde istihdam olanağı buldukları için, düzene muhalefet edecek öğeler içerisinde aktif olarak yer almamaktadırlar. Azgelişmiş ülkelerde işsizlik oranlarının % 10' luk küçük bir bölümü bile, gelişmiş ülkelerde politik krizler yaratacak kadar ciddi bir rol oynayabiliyorken, böylesine büyük boyutlu işsizlik oranlarının azgelişmiş ülkelerde nasıl

<sup>34</sup> Özsoylu, A. Fazıl : TÜRKİYE'DE KAYITDIŞI EKONOMİ, Bağlam Yayınları, İstanbul, s: 91

olup da ciddi krizlere yol açmadığını; sürekli beklenen ve fakat bir türlü gerçekleşmeyen toplumsal patlamaların niçin meydana gelmediğini, enformel sektörün yarattığı ciddi istihdam olanakları açıklamaktadır. Bu anlamda ekonominin, "istihdam" ve "işsizlik" kategorilerinin, gelişmekte olan ülkelerin yapısal dönüşümleri sırasında yetersiz kaldığı da ileri sürülmektedir.<sup>35</sup>

Enformel sektörlerle ilişkin olarak, kenti ve ülkeyi yöneten parti veya grupların, tutumu ise tümüyle faydacı bir çizgide gelişmektedir. Koşullar gerektirdiği sürece ve ölçüde, enformel çalışma tarzına karşı, en azından kayıtsız kalınmaktadır. Örneğin iç pazara dönük büyümenin esas alındığı dönemlerde, enformel sektörler, sermaye birikimine hizmet ettiği gerekçesiyle kent ve ülke yönetimi tarafından sessiz bir onay bulabiliyor.<sup>36</sup> Kaldı ki, 1950'li yıllardan bu yana, Türkiye'de genel olarak uygulanan ekonomi politikası, devlet bazında olaya baktığımız zaman, "vergi alma oy al" gibi temel bir politikanın izlerini taşıyor.<sup>37</sup> Dolayısıyla, ülke yönetiminin enformel sektöre bakış biçimini belirleyen unsur, temel ilkesel bir tutum değil; söz konusu dönemin ekonomik ve politik şartlarının yarattığı kaygılarla oluşan günlük politikalar biçiminde oluşmaktadır.

Gerçekte enformel sektörlerin, bugünün ekonomik ve politik koşullarında geçici bazı "olumlu" işlevlerinden söz etmek olanaklıdır. Ama burada kullanılan anlamıyla "olumluluk" veya "olumsuzluk", kentte bulunan toplumsal sınıf veya grupların birbirlerine karşı konumlanışları açısından görecelidir. Konuya uzun vadeli olarak, kent ve toplumun yararları açısından bakıldığında, enformel sektörlerin bir dizi olumsuz öğeyi içerdikleri açıktır. Sözkonusu sektörler; ekonomik göstergeleri çarpıtmakta, devlet bütçesini olumsuz etkilemekte, sosyal devlet anlayışını zedelemektedir.<sup>38</sup> ve verimsiz, geleceği belirsiz, sosyolojik olarak tedirgin her an patlamaya hazır bir topluluğun gizli işsizliğini örtmek gibi bir işlev görmektedir.

<sup>35</sup> Tekeli, İlhan : BAĞIMLI KENTLEŞME, Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 1977, s: 46

<sup>36</sup> Bkz.(20), Sönmez, s: 46

<sup>37</sup> Altuğ, Osman : "Kayıtdışı Ekonomi", DİSK-AR Bülteni, Sayı: 15, Mart/Nisan 1994, s: 7

<sup>38</sup> Bkz. (35), Özsoylu, s: 104

### 2.4.1. Kentleşme Sürecinde Enformel Sektörler

Enformel sektörlerin, genellikle kentlerde ortaya çıktığını daha önce belirtmiştik. Kentsel ilişkilerin, bu sektörlerden nasıl ve ne kadar etkilendiklerini, günlük yaşam içerisinde tanık olduğumuz yüzlerce örnekten de gözlemlemek olanaklıdır. Konut edinme ve yerleşme biçimlerinden dinlenme ve eğlenme biçimlerine kadar, kentsel nüfusa ait sayısız davranış tarzı, geleneksel ilişki biçimlerini kente taşıyan enformel sektörün etkilerini göstermektedir. Kent ekonomisinin, neredeyse yarı yarıya enformel ekonomiden oluştuğu koşullarda, bu durumun bir bakıma kaçınılmaz olduğu söylenebilir. Dolayısıyla bir bütün olarak bakıldığında, ülkemizdeki kentleşme biçimleri, kendilerine özgü bir nitelik taşımaktadır. Türkiye'de kentleşme boyutlarının, artık doğrudan doğruya bir 'gecekondulaşma' olayına dönüşmüş olması<sup>39</sup> bunun bir göstergesidir. Burada sözü edilen gecekondulaşma, sadece enformel konut edinme biçimlerini değil, onun yaşam tarzları üzerindeki etkilerini de ifade etmektedir.

Bugüne dek enformel sektörlerin, kenti etkilediği alanlar ele alınırken üzerinde en fazla durulanı, sözü edilen sektör üreticilerinin mekansal yerleşmeleri olan gecekondu olmuştur. Özellikle İstanbul'da, enformel sektörlerde çalışanların önemli bir bölümü de gecekonduya yaşamaktadır. Gecekonduya konutlama, bir bağlamda enformel sektörü hem varlık nedeni hem de sonucudur. Kırsal alandan kente gelen eğitimsiz ve kentsel sektörler açısından hünersiz olan kitleler, kentte tutunabilmek için enformel sektörlere girmekte ve konut sorununu da genellikle gecekondu yoluyla çözmektedirler. Bu yüzden büyük kentlerde enformel istihdam alanlarındaki büyüme ile gecekondu sayısındaki artış arasında bir paralellik olduğunu gözlemlemekteyiz.

Gecekondulaşmanın bugün ulaştığı düzey dikkate alındığında, bununla paralel ilişkiler içerisinde gelişen enformel sektörlerin boyutu da kavranabilir. Gecekondulaşma bugün artık ülkenin genel kentsel dokusunu ve bu doku aracılığıyla da genel yapısını etkiler duruma gelmiştir.

<sup>39</sup> Kongar, Emre : "Kentsel Bütünleşme", Türkiye Gelişme Araştırmaları Vakfı Yayınları, s: 31

Gecekondu, bu anlamda, kendi başına kır ile kenti, köylülük ile kentliliği, çalışan işgücü ile işsizler ordusunu bütünleştirici bir rol sahibi gibi gözükmektedir.<sup>40</sup> Sonuçta, hem enformel istihdam alanlarının bir bölümü, hem de gecekondu alanları, "değişmenin bunalımsız olmasını sağlayan, çözülmenin önüne geçen ve her iki sosyal yapıya da ait olmayan bu yeni beliren kurumlar; ilişkiler, değerler ve fonksiyonlar olarak tanımlanan tampon mekanizma"<sup>41</sup> işlevini görmektedirler.

Ancak geriye dönük olarak yaptığımız gözlemlerde de gördüğümüz gibi, gecekondulaşma olayı, kentleşme hızına paralel olarak kabuk değiştirmekte; genellikle formel kurumların izni olmaksızın, giderek apartkondulara dönüşmektedir. Bu durum, sözkonusu konutların mülkiyetlerini ellerinde bulunduranların sınıfsal ve sosyal konumlarına yansımakta; yeni iş olanakları sağlamaktadır. Böylece sözkonusu tampon mekanizmalar içerisinde akrabalık veya politik ilişkilere dayanan yeni toplumsal ilişkiler kurulmakta; açık ya da gizli yeni destek ve denetim mekanizmaları ortaya çıkmaktadır.

Gerek enformel istihdam üreticilerinin mekansal yerleşme yerleri olan gecekondulaşma alanlarında olsun, gerekse, gerçekten yüksek rant üretilen enformel sektör alanlarında olsun; kentleşme sürecinde ortaya çıkan bütün bu mekanizmaların, kentsel alandaki en önemli etkisi, kent de kurulan ilişkilerin niteliğinde ve dolayısıyla *kentlerin kimliği* alanında olmaktadır. Bu husus, bir bakıma kent ekonomisi kadar önemlidir. Zira, kentlerin kimliği, toplumsal yapımızın özgünlüğünü tanımamıza da olanak sağlamaktadır. Bir kentin kimliği toplumsal olarak üretildiğine ve değişmez olmadığına göre, bunu belirleyen asıl unsur, öteki bazı faktörlerin (mimari, doğal çevre vb.) yanı sıra insanların birbirleriyle kurdukları ilişkinin niteliğidir.<sup>42</sup> Dolayısıyla bir kentin kimliğinden söz ettiğimizde, kentte yaşayanların onda buldukları değerler ve amaçlar kümesini ve kente yüklenen idealleştirmeyi anlıyoruz.

Bugün, kentlerimizin, özellikle de büyük kentlerimizin kimliği gerçekten de değişmektedir. Bu, kaçınılmaz bir süreçtir. Kentlerin kültürel yapısının değişmesine yol açan maddi temellerde; kentlerin ekonomik, politik, mimari haritalarında değişmeler

<sup>40</sup> A.g.e. s: 32

<sup>41</sup> Bkz. (31), Kıray, s:16

<sup>42</sup> Tekeli, İlhan: KIRDA VE KENTTE DÖNÜŞÜM SÜRECİ: BAĞIMLI KENTLEŞME, Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 1977, s: 82



meydana gelmektedir. Hemen her kuşak, kentin değiştiğini ileri sürmekte ve kendi bulunduğu konumdan bu değişimi değerlendirmektedir. Genelde, kentlerin “öteki”ne yenik düştüğü; kentli kültürün direnişinin tükenmekte olduğu vurgulanmaktadır. Bu anlamda değişim, kentli kültürünü savunma kaygısıyla olumsuz karşılanmaktadır. Ama öte yandan bu değişim, değişime yol açan kesimler tarafından da bir ölçüde yadsınmaktadır.

Şurası açıktır ki, kentlerin büyümesi ile, kent kimliğini etkileyen enformel sektörlerin büyümesi arasında bir paralellik gözlenmektedir. Bu paralel gelişme içerisinde, enformel sektörlerden beslenen ilişkilerin kurumsallaştığı bir süreç yaşanmaktadır. Böylece kent, büyük ölçüde geleneksel değerlerle, kentsel değerlerin içiçe geçtiği yeni bir kültürel kompozisyon tarafından etkilenmektedir.

Kent kimliğinin bu anlamda nasıl bir değişim geçirdiğini gösteren en önemli göstergelerden birisinin, tampon mekanizmalar olduğuna daha önce değinmiştik. Tampon mekanizmalar aracılığıyla, kitleler geleneksel değerleri ile kentsel değerleri birleştirebilmişlerdir. Tampon mekanizmaların, kentte taşıdığı ağırlığa paralel olarak sözü edilen yeni kültürel kompozisyon da kenti etkilemektedir.

Kentte gerçekleşen kültürel değişimin somut göstergelerinden birisi de, hemşehri yardımlaşma derneklerinin sayısında meydana gelen artıştır. Artık hemen her semtte ya da mahallede bu tür derneklere rastlamak olasıdır. Hemşehrilik dernekleri, kent yaşamının zorluklarına karşı, geleneksel dayanışma tavrı ile kurulmakta ve üyelerine, enformel sektörler de dahil, kentsel sektörlerde istihdam ve çeşitli türden destek mekanizmaları yaratmaktadırlar. Hemşehri yardımlaşma dernekleri, üyelerine kentte çeşitli olanaklar hazırladığı gibi, bölgesel kökenleriyle de bağlantısını sürdürmekte; gündelik yaşam içerisinde bir çok yönden “dayanışma” işlevi görmektedir. Son yıllarda, kente kitlesel göçlerin gelmesiyle, hemşehri derneklerinin üye ve faaliyetlerinde ciddi bir hareketlenme yaşanmakta, oy hesapları ya da başka nedenlerle çeşitli partilerin de ilgi odağını oluşturmaktadırlar. Bu nokta,  *kentte yeni kültürel yapının, yerel veya merkezi düzeyde politikacılar tarafından desteklendiğini* göstermesi açısından da önemlidir.

Kentin, yeni kültürel yapısı içerisinde oluşan örgütlenmelerin yaygınlığına bir örnek de, “marjinal sektörler”de istihdam olanağı bulanların bir bölümünün, 507 sayılı Esnaf Ve Küçük Sanatkarlar Kanununun sağladığı olanaklardan da yararlanarak, özellikle dernekler



biçiminde örgütlenmeleridir. Bu dernekleri yönetenler, doğrudan Belediyelerin denetimi dışında olmasının yarattığı avantajları, ekonomik yönden kullanırken, çeşitli partilerle ilişkiler kurarak ve hatta bu partilerde aktif görevler alarak etkinlik sağlamak ve kalıcı güvenceler yaratmaya çalışmaktadırlar.<sup>43</sup>

Kentleşme süreci içerisinde gerçekleşen bu tarz kurumlaşmalar, bir yandan ekonomik güç elde etme ve istihdam olanakları yaratma bakımından, kente gelenlerin kendi çabalarının düzeyini ve bu anlamda göreceli özgürlüklerini ortaya koyarken, diğer yandan kentte yepyeni bir kültürel kurumlaşmanın oluştuğunu göstermektedir. Bu kültürel kurumlaşma tahmin edileceği gibi, sanayileşmiş ülkelerde görülen türden, kentsel bütünleşmeyi sağlamamakta, sadece geleneksel değerlerin değişimi sürecinde, kentte var olabilmeye amacını taşımaktadır.

Tarih Vakfı tarafından yapılan bir araştırmada, büyük kentlerde kurulan dernek sayısında adeta bir patlama olduğu vurgulanmaktadır. Kendileriyle görüşülen 1793 sivil toplum kuruluşunun, % 39'unun İstanbul'da, % 25'nin Ankara'da, % 11'inin de İzmir'de olduğu belirlenmiştir. Başka bir deyişle, bu tür kuruluşların % 75'i sadece üç kentte bulunmaktadır. Bunların % 52'si dernekler % 30' u da vakıflardır.<sup>44</sup> Yine, enformel sektörlerin gelişmesine paralel bir özellik göstermesi bakımından, bu kuruluşların üçte ikisinin son on beş yılda kurulmuş olması ilgi çekicidir.

Kuşkusuz, bütün bu kuruluşları, enformel sektörün "temsilcileri" olarak görmek doğru değildir, ancak örgüt tipi olarak genellikle dernekleri ve bir ölçüde vakıfları ortaya çıkaran en önemli faktörlerden birisi, kentlerdeki enformel sektör gerçeğidir. Ekonomik nedenlerle ya da kentin, görünürdeki özgürlük havasından etkilenerek, kente gelen kitleler, burada "organik cemaati dayanaksız bir yığına dönüştüren yüksek eritme fırınının" yıkıcı gücü karşısında, geleneksel özellikler taşıyan hemşehrilik örgütlerine; ekonomik veya politik çıkarlara göre kurulmuş vakıflara girme gereksinimi hissetmektedirler. Sonuç, bu tür dernek ve kuruluşların sayısında patlama meydana gelmektedir.

<sup>43</sup> Tekeli, İlhan : KENT PLANLAMASI KONUŞMALARI, TMMOB Yayınları, Ankara, 1991, s: 80

<sup>44</sup> SIVİL TOPLUM KURULUŞLARI REHBERİ, STK Bilgi Merkezi, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1997, s: 12

Sözkonusu dernek ve vakıfların sayısında meydana gelen bu artış,kentte yeni bir kültürün kurumsallaştığını da göstermektedir. Çünkü bu durum aynı zamanda kentsel kurumların sayısında ve gücündeki yetersizliğe de işaret etmektedir. Nitekim aynı çalışmada,toplam sivil toplum kuruluşları içerisinde sendikaların oranının % 5, ve meslek odaları oranının ise % 8 olduğu belirtilmektedir.<sup>45</sup> *Oysa bu kurumlardan özellikle sendikalar, kentsel bütünleşme açısından en önemli işlevi yüklenmektedirler.* Ne var ki, bugün sendika ve sendikalı işçi sayısında da artış değil, gerileme eğilimi sözkonusudur. Bu eğilim, Tarih Vakfı tarafından yapılan STK araştırma sonuçlarıyla uyumlu gözükmektedir. Nitekim 1996 yılı itibarıyla yapılan bir çalışmada,Türkiye'de, toplu iş sözleşmesine tabi sendikalı işçi sayısı 515.840 kişi, toplam sendikalı işçi sayısı ise 960.357 kişi olduğu görülmektedir ki bu rakam 1970'li yılların başındaki sendikalı işçi sayısı ile aynı düzeydedir.<sup>46</sup>

Kuşkusuz kent, bir *örgütler toplamıdır*. Kentli bireyler, kentsel normlara göre oluşturulmuş bu örgütlere dahil olarak, çıkarların belli bir dengede tutulduğu uzlaşma ortamında bir arada yaşarlar. Bu anlamda, kentli dediğimiz zaman, örgütlerin yoğurduğu, şekillendirdiği insanı kastederiz. Örgütler içinde doğan,eğitilen, çalışan, boş zamanlarını değerlendiren kişidir, kentli. Ancak yukarıda sözünü ettiğimiz vakıf ya da hemşehrilik dernekleri gibi kurumlaşmaların, kentsel bütünleşmeyi sağlayan kurumlar olmadıkları açıktır. Bu anlamda kentsel kurumlaşmada bir değişme olduğunu gözlemlemekteyiz.

Aynı değişme bireyler bazında da yaşanmakta; modernleşme sürecindeki "kentli" tipinin yerini, geleneksel değerlerle modern değerler arasında kendisine yeni bir yer edinmiş yeni bir "kentli" tipi almaktadır. TÜSİAD'ın, 1990 yılında yaptığı "Türk Toplumunun Değerleri Verileri" araştırmasında, bu değerler; kanaat etme ve şükrederek yaşama, atıl ve tekdüze yaşamı devam ettirme, kadercilik, insanların kendi iç dünyalarına çekilmesi, sınırlı rekabet, girişimciliğe ve daha fazla kazanmaya önem verilmemesi, yabancılara karşı güvensizlik, üretimde zamanlama ve planlamaya önem verilmemesi olarak özetlenmektedir.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> A.g.e. s: 13

<sup>46</sup> Petrol-İş : YEARBOOK 1995-1996, Yayın No: 44, s.:519

<sup>47</sup> Birleşik Metal İş, 1992-95 DÖNEMİ ÇALIŞMA RAPORU, İstanbul 1995, s: 36

Bu değerlerin yarattığı toplumsal kültür bugün kentleri çok büyük ölçüde etkilemektedir. Tek başına bir kriter olmamasına karşın, büyük kentlerde yerel yöneticilerin seçilmesi sırasında, sözkonusu toplumsal kültür de etkili olmuştur. Artık kentleri kuşatan varoşlardaki kitlelerin manevi/dinsel ağırlıklı "yeni" değerleri, en üst düzeydeki kent yöneticileri tarafından da temsil edilmekte; ortak söylemler kullanılmaktadır. Bu noktada bir örnek olarak, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı R. Tayyip Erdoğan'ın; *Osmanlı döneminde köyden kente gelenlerin bir "şehir kültürü" ile karşılaştıkları halde, 1950'li yıllardan bu yana, adına şehir kültürü denen şeyin, geleneksel değerleri rededen* ucube bir kültür olduğu yönündeki değerlendirmesi anlamlıdır.<sup>48</sup> Kent kültürü ve geleneksel kültür bakış açılarından bakıldığında, eklemlenme ile oluşan yeni kültür yadsınmaktadır. Ama bugün, *geleneksel değerlerin* daha çok etkilediği toplumsal kültür, giderek kent yaşamında etkili olmaktadır.

Süreci, neden-sonuç ilişkileri açısından incelediğimizde, özetle görünen şudur: kitlesel göçler yoluyla kentlere gelenler, kendi geleneksel değerlerini de birlikte getirmekte; bu değerler, enformel istihdam alanlarında belirli bir değişime uğramakla birlikte, kent kültürüne eklemlenerek varlığını devam ettirmektedir. Sözkonusu kültür, giderek dernekler biçiminde örgütlenmekte ve kentlerin kimliğini de etkilemekte ve değiştirmektedir. *Enformel sektörler, bu özellikleri nedeniyle, kentsel bütünleşme sürecini engelleyen bir işlev görmektedirler.*

#### 2.4.2. Enformel Sektörlerde Değişim Süreci

Enformel sektörler, kent ve kentleşme sürecini etkilerken, kendileri de kentlerde kurulu ilişkilerden etkilenmekte ve bunun sonucunda belirli bir değişim geçirmektedirler. Enformel sektörlerin değişim geçirmelerine yol açan dinamikler, yine kendi içinde bulunmaktadır. Kent ve enformel sektörler arasındaki ilişkiler; birincisinin, ikincisini kent yaşamı içerisinde geçerli bir yere oturtması; ikincisinin de birincisinin yasal formuna uyma kaygısı nedeniyle bir tür eklemlenme ile sonuçlanmaktadır.

<sup>48</sup> Zabıta Dergisi : İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Vakfı Yayını, Sayı: 4, Temmuz 1997, s: 5

Kentlerin yönetsel sistemi ve yerel yönetimlerin yetki ve görevlerini belirleyen yasalar, enformel sektörlere karşı etkili önlemler alma konusunda yeterli değildirler. İlgili yasalar, enformel sektörlerin varlığından yola çıkmadıklarına göre, böyle olması da doğaldır. Ancak, kentler; yığılma ve yoğunlaşma nedeniyle çok hızlı bir şekilde gelişmekte ve bir süre sonra değişme ve gelişmenin gerektirdiği yeni yasal normlara gereksinim duyulmaktadır. Bunun örneklerinden birisi, kent mekanlarını kuşatan enformel sektörler karşı uygulanan "işgal harcı" konusundaki yasal düzenlemedir. 2464 Sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 96. maddesinin (b) fıkrasına göre, işgal harcının alt ve üst hadleri Bakanlar Kurulu tarafından belirlenmek koşuluyla, ücret belirleme yetkisi Belediye Meclislerine verilmiştir. <sup>49</sup> Oysa, kentlerin bugünkü gelişme düzeyinde, ilgili konuda gerçek değerlere en yakın kararı yerel yönetimler verebilir. Kentlerin demokratik bir tarzda, yerinden yönetilmesine aykırı sayısız örnekten birisi olan bu durumun sonuçlarından birisi, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 1997 yılı ücret tarifesinde görebiliyoruz. Buna göre, 1997 yılı içerisinde, semt pazarlarında kurulacak tezgahlar için bir yıllık ücret bedeli olarak 5 milyon lira belirlenmiş ve her ay için 500 bin lira aylık ücret alınması öngörülmüştür. <sup>50</sup> Belirlenen ücretin miktarı, yorum yapmayı gerektirmeyecek kadar, yasanın yetersizliğini göstermektedir.

İşgal harçları genellikle, kamusal mekanları işgal eden enformel sektörler uygulanmaktadır. Otopark sektöründe de bu durum yaygındır. Yerel yönetimler, yasalardaki bu yetersizliği aşmak için, kendilerince yeni pratik yöntemler bulmaktadırlar. Bunun tipik örneklerinden birisi, Eminönü Belediyesi'nin, ilçe sınırları içerisinde tezgah kurarak mekanları işgal eden seyyar satıcıların bir kısmını, dolaylı olarak vergilendirme uygulamasıdır. Buna göre, seyyar satıcılara belediye tarafından bir tezgah, bir şemsiye ve tek tip giysi ücret karşılığında satılmakta; bunların kullanımı Belediye Zabıtası tarafından kontrol edilmektedir. Bunun dışında, "bağış" adı altında, ilgili kişilerden her ay belirlenmiş miktarlarda para alınmaktadır. Bu para aslında sözkonusu seyyar satıcıların aylık kira ödemelerinden başka birşey değildir. <sup>51</sup>

<sup>49</sup> DİSK/Genel-İş: Belediyeler, Yapısı, İşleyişi, Sorunları, Ankara, Haziran 1997, s:78

<sup>50</sup> İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, 1997 Yılı Ücret Tarifesi kararları, Tezgah Kurma Ücret Belgesi, 10.12.1996

<sup>51</sup> Mehmet Özen İle Röportaj, (Eminönü Meydanında seyyar simit satıcısı) 25 Haziran 1997,

Burada sözü edilen uygulamaların "yasallığı" muğlaktır. Ancak doğrudan vergilendirme yerine, "bağış" adı altında dolaylı vergilendirmenin nedeninin, yasal yetersizlikler olduğu da açıktır. Mevcut yasalar ve yönetmeliklere göre hareket edildiğinde, ancak "işgal harcı" alınabilir ki, bu, bugünün parasal değerleri açısından göstermelik denilecek kadar önemsizdir. Bugün enformel sektörde üretilen rantın büyüklüğü, mevcut "yasallık" sınırını zorlamaktadır. Bu nedenle yerel yönetimler, Eminönü örneğinde olduğu gibi, yeni çözüm yöntemleri geliştirmektedirler.

Böylece enformel sektörlerde değişimi sağlayan olgulardan birisi; ücretlendirme/vergilendirme yaklaşımı ile, sektörün fiziksel varlığını kabul etmektir. Yerel yönetimler açısından önümüzdeki dönemde, bu konuda yetkileri genişleten yeni yasal düzenlemeler yapılacağı beklentisi yaygındır. Enformel sektörlerin değişim sürecini karakterize eden asıl olgu, sözkonusu sektörlerin "yasallaşması" değil; enformel sektörlerin toplumsal hayatta geçerli bir yer edinmeleridir ki bu durum, bir anlamda "yasallaşma"yı da zorlayan koşullardan birisidir. Bugün kentin, sadece varoşlarında değil, merkezi semtlerinde bile, enformel sektörler kendilerine geçerli bir yaşam alanı bulmaktadırlar. Artık sokağımızda seyyar tezgah ile sebze/meyve satan bir kişi, bindiğimiz dolmuşun kahyası, kolilerimizi taşıyan hamal, büromuza servis yapan çaycı, acıktığımızda ilk müracaat yerimiz olan simitçi, kısaca günlük yaşamda gereksinim duyduğumuz hemen her şeyi hızlı bir şekilde bize ulaştıran kişilerin hepsinin, kentteki günlük yaşamda geçerli bir yerleri vardır. Belki vergi ödememekte, korumasız ve güvencesiz çalışmakta, kentsel normlara uymamakta, çevre kirliliğine yol açmakta vb. ama yine de , kent yöneticileri de dahil olmak üzere bir tür toplumsal benimsenme ile karşılaşmaktadırlar.

Bugün, kentleri enformel sektörlerden temizlemenin fiziki bakımdan olanaklı olmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle enformel sektörlerin toplumsal benimsenme ile karşılandığı şartlarda, artık yeni yaklaşım tarzları ön plana çıkmaktadır. Bunlar; yukarıdaki örnekte de görüldüğü gibi, enformel sektörleri vergilendirme ekseninde toplanmaktadır. Bu yasal kimlik, aynı zamanda geleneksel olanla modern olanın eklemlendiği kentlerimizin de, yeni kimliğinin minyatür bir örneği sayılabilir.

Enformel sektörlerin dönüşümü sürecinde, yerel yönetimler tarafından benzer bir yaklaşımla ele alınan enformel sektör örneklerinden birisi de İstanbul Otopark Sektörüdür.



### **3. BİR ENFORMEL SEKTÖR ÖRNEĞİ : İSTANBUL'DA OTOPARK SEKTÖRÜ**

Öncelikle, şu soru ile başlamalıyız: otopark sorununun önemi nedir? Bu sorunun yanıtı, bizi, on yıl önce kentlerimizde sorun olarak bile görülmeyen, ama günümüzde özellikle büyük kentlerimizin en önemli sorunları arasında yer alan ve aynı zamanda kesintisiz gelir üreten büyük bir sektöre götürecektir. Artık sadece büyük kentlerde değil, Anadolu'daki küçük kentlerde bile, otopark ihaleleri açılmakta; yeni otopark alanları inşa edilmekte, otopark uygulamalarıyla ilgili sorunlar her düzeyde daha ciddi tartışılmaktadır.

Şimdi, enformel sektörlerle ilişkin olarak ortaya çıkan genel çerçeve içerisinde otopark sektörünü nereye oturtabileceğimizi, sektörün üretim ve tüketim süreçlerinde ortaya çıkan bir dizi özelliğine bağlı olarak değerlendirebiliriz. Otopark sektörünün gelişme süreçlerine ait özelliklerin, kentsel enformel sektörlerle ilgili olarak oluşturulan kavramsal çerçeveye ne ölçüde uygunluk gösterdiği de bu bağlamda değerlendirilebilir.

Üç sektörlü analize göre oluşturulmuş kavramsallaştırma içerisinde, otopark sektörü hizmetler grubunda yer almakta; bu anlamda kentsel yönetimlerin görev ve yetkileri dahilinde bulunmaktadır. Kentsel yönetim organlarının görev, yetki ve çeşitli uygulamalarını tanımlayan yasalar ve onlara dayanılarak çıkarılan yönetmeliklerde de bu durum doğrudan ya da dolaylı olarak vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, 3030 sayılı Belediyeler Yasası, Karayolları Trafik Yönetmeliği, Bayındırlık Ve İskan Bakanlığının, 1972'den bu yana her defasında güncelleştirme iddiasıyla yenilediği "Otopark Yönetmeliği" ve buna bağlı olarak çıkarılan İstanbul Otopark Yönetmeliğinde, otopark hizmetleriyle ilgili görev ve yetki belirlemelerini ifade edebiliriz.

Ancak otopark sektörü bütün bu yasa ve yönetmeliklere sığmayacak şekilde gelişmiştir. Zira sektör, sanayileşme sürecini tamamlamış ülkelerde gördüğümüz gibi, sanayileşme ile koşut kentsel bir hizmet olarak değil, hızlı kentleşme içerisinde, kırsal kökenli, vasıfsız işgücüne dayanan bir tarzda gelişmiştir. Hizmetler sektöründe meydana gelen şişkinlik, otopark sektörünün gelişimine de yansımış; kentin her tarafında "otopark



hizmetleri" ve bunları uygulamakla kendini görevli sayan kişi ve gruplar ortaya çıkmıştır. Bugün, kentin hemen her yerinde, bu tarzda çalışan enformel otopark sektörüyle karşılaşmamız artık olağandır. Hastane bahçelerinde, ticaret merkezlerinde, dev alışveriş mağazalarının önlerinde, kamu kurumlarının bahçelerinde, ulaşım aktarma noktalarında, sokaklarda, caddelerde, küçük arsalarda, dini kurumların çevrelerinde vb. kendilerini "görevli" ilan eden veya "görevlendirilen" enformel kişi ve gruplarla karşılaşmaktayız.

Resmi görev ve yetkilere sahip olan yerel yönetimlerin çalışmaları ise her zaman, kendi kendini "görevli" ilan eden sözkonusu kesimlere göre, ikinci planda kalmıştır. *Yerel yönetimler, otopark hizmetlerini ne "hizmet" mantığıyla, ne de işletmecilik mantığıyla ele almışlardır.* Otopark sorununun, zaman içerisinde kentlerin en önemli sorunlarından birisi olacağı görülemediği ve buna uygun önlemler alınmamıştır. Bununla birlikte son yıllarda, yerel yönetimlerin bir bölümünde, bu konuda belirli bir değişim olduğunu gözlemlemek olanaklıdır. Örneğin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, 1990'ların başında hazırlanan yatırım programlarında, otopark yatırımlarını gösteren herhangi bir bölüm bulunmamakta iken, 1998 yılı yatırım programında, 2000 yılına dek gerçekleştirilecek etüt ve devam eden otopark projeleri için 5 trilyon 965 milyar lira harcama yapılacağı öngörülmektedir.<sup>52</sup>

Ama yine de bugün bile yerel yönetimlerin, otopark hizmetleri ile ilgili doğrudan sorumlu olan merkezi birimleri bulunmamaktadır. Örneğin, Türkiye'nin en büyük ve otopark potansiyelinin en fazla olduğu İstanbul'da, Büyükşehir Belediyesinin katlı ve kapalı otoparklarının bir kısmı İşletmeler Müdürlüğüne, bir kısmı da Emlak Müdürlüğüne bağlıdır. Caddeüstü otoparklarında ki uygulama ve kontrol ise, Araç Gereç Satınalma Müdürlüğüne bağlıdır. Tek başına bu örnek, yerel yönetimlerin, yetki ve hizmetlerle ilgili görevlerinden birisi olan otopark hizmetlerine bakış biçimlerini ortaya koymak için çarpıcı bir örnektir. Bu durum, otopark sektöründe istihdamın kendiliğinden ve enformel biçimde gelişiminin nedenlerinden birisini de anlatmaktadır. Böylece, gelişmekte olan diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemiz kentlerinde de dualist yapıların; enformel ve formel sektörlerin bir arada yaşadıklarını gösteren örneklerden birisinin de, Otopark sektörü olduğunu görmekteyiz.

<sup>52</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1998 Yılı Yatırım Programı, Belbin A.Ş. Matbaası, 1997, s:21

Bilindiği gibi enformel sektör en genel anlamda "resmi kayıtlarda görünmeyen sektör" olarak tanımlanır. Bu tanımlama bir anlamda, İstanbul'daki otopark sektörünü de açıklamaktadır. Kuşkusuz, otopark sektörünün kayıtlarda hiç görünmemesi sözkonusu değildir. Ama sektörün, kayıtlarda görünen yüzü, görünmeyene oranla küçük bir bölümdür. Bunu, kentsel rant açısından otopark sektörünü ele alacağımız bir sonraki bölümde aktarılan verilerde göreceğiz. Ayrıca kente dair gözlemlerimiz de bu konuda bir çok veri sağlamaktadır. Resmi izinlerle ve yasal yetkilerle işletilen otoparklarda bile, gerçek gelirlerin ne ölçüde kayıt altına alındığı konusu tartışmalıdır. Nitekim bununla ilgili olarak elde edilen çeşitli bilgilerden de görüleceği gibi, sözkonusu yasal kurumların da büyük ölçüde enformel tarzda çalıştıklarını göstermektedir. Her şeye karşın bu konuda somut ve gerçek rakamlar, sektörün adım adım formelleşmesi ve kent çapında merkezi bir örgütlülüğe kavuşması sürecinde ortaya çıkabilecektir.

İstihdamın niteliği açısından otopark sektörüne baktığımız zaman, büyük ölçüde enformel istihdam özellikleriyle örtüşen bir tablo ile karşılaşırız. Giriş bölümünde de açıkladığımız gibi, 1997 yılı Mayıs ayı içerisinde, İstanbul'da otopark işletmeciliği yapan kurumlardan; Ulukar, Repimeks, Parmet, Bilpark, Eminönü Hizmet Vakfı ve Beyoğlu İnsan Ve Çevre Vakfı çalışanlarına yönelik olarak yaptığımız anket araştırmasında elde edilen veriler, bu gerçeği göstermektedir. Bu çalışmada kendileriyle görüşülen toplam 102 otopark işçisine yöneltilen sorulardan bir kısmı, sektörde istihdamın niteliğini ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Bunlar; çalışanların sendikalı ve SSK'lı olup olmadıkları, eğitim durumları, sektörde ne kadar süredir çalıştıkları, sektör içerisinde akrabalarının olup olmadığı yönündeki sorulardır.

Araştırma sonuçlarında elde edilen veriler, otopark sektörünün özellikle istihdam boyutunda, enformel özelliklerin ağırlık taşıdığını göstermektedir. Araştırma, kendileriyle görüşülen otopark işçilerinin tamamının sendikasız olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durum, otopark sektörünün istihdam özellikleri bakımından kentsel bütünleşme sürecinden ne kadar uzakta olduğunu gösterir. Bilindiği gibi kentsel bütünleşme, kentte çalışanların bağımsız iş ve yaşam olanaklarının kalıcı olması ve bu koşulların kentsel örgütler tarafından toplumsal olarak savunulmasını öngörmektedir. Sendikalar, bu tür kentsel örgütlerin başında gelmektedir. Otopark sektörü ise hızla gelişmesine ve bugün

formel/enformel alanda binlerce çalışanı olmasına karşın, henüz sendikalar ile tanışmamış bir sektör durumundadır. Aynı araştırmada, çalışanların SSK'lı olup olmadıkları sorusuna % 29'u sigortalı olmadıklarını belirtmiş; kalanların büyük bir bölümü sigortalı olacakları konusunda işverenden söz aldıklarını, bu yüzden kendilerini sigortalı varsaydıklarını belirtmişlerdir. Ancak bunların, otopark sektöründe çalışmaya başlama tarihleri gözönüne alındığında, SSK girişlerinin yapılmasının zor olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, kendileriyle görüşülen işçilerin % 51'i son 6 aydır otopark sektöründe çalıştıklarını belirtmektedirler ki bunların % 50' si de üç aydan daha az süredir otopark sektöründe çalışmaktadırlar. Özel sektörün istikrarlı kurumlarında bile çalışan her işçi için bu süre, bir "deneme dönemi" olarak kabul edildiğine göre, otopark sektörü gibi yeni ve istikrarsız bir yapıda çalışanların hemen SSK'lı yapılması olanağının olmadığı açıktır. Kısaca, enformel sektör ve istihdamın özelliklerinden birisi, korumasız ve güvencesiz olma durumudur ki, İstanbul otopark sektörü için de geçerli bir özelliktir.

Çalışma süreleri bakımından sektörün istikrarsız olduğunu gösteren, bir diğer olgu da, soruya yanıt veren 102 işçiden % 79'unun, son bir yıldır, otopark sektöründe çalıştıklarını ifade etmeleridir. Sektörün en önemli özelliklerinden birisi, çok hızlı bir personel değişiminin yaşanmasıdır. Personel yönetiminde hızlı değişme unsuru, istikrarsızlığın bir göstergesi olarak tanımlanır. Hızlı personel değişiminin yaşandığı İstanbul otopark sektörü de, bu bakımdan son derece istikrarsızdır. Otopark işletmeciliği yapan hemen bütün firmalarda, çok sık personel alınmakta veya değiştirilmektedir. Sektörde iki ya da üç yıl çalışmak, adeta bir "istikrar" göstergesi olarak görülmektedir. Nitekim, yukarıda sözü edilen otopark firmalarından, en uzun süreli ve personel sayısı bakımından da en büyük firma olan Bilpark'da, otopark uygulamasına başladığı ilk tarih olan 1995 yılından beri, çalışanların, bugün çalışan personel içerisindeki oranı sadece % 10'dur.<sup>53</sup> Diğerlerinde bu oranlar çok daha düşüktür.

Enformel istihdamın özelliklerinden birisi olan; çalışanların kendi içine kapalı yapısı ve büyük ölçüde akrabalık ilişkilerine dayalı olarak yürütülmesi durumunun, otopark sektörünün de karakteristik özellikleri olduğunu görmekteyiz. Kendilerine yöneltilen,

<sup>53</sup> Bilpark, Genel Müdür Yardımcısı, M. Sermet Sakin ile Görüşme Notları, İstanbul, 5 Ocak 1988

"otopark sektöründe çalışan akrabamız var mı" sorusuna % 61' i evet yanıtını vermektedir. Bu durum otopark sektörüne gelen işçilerin büyük ölçüde akrabalık ilişkileri üzerinden geldiklerini göstermektedir. Kaldı ki, bu soruya yanıt verenlerin tamamı, en azından biçimsel olarak formel otopark sektöründe çalışmakta olan kişilerdir. Formel otopark sektöründe bile bu ölçüde geçerli olan akrabalık ilişkileri, enformel otopark gruplarında tam bir "aile" veya politik ilişkiler üzerine kurulu şiddet gruplarına dönüşmektedir. Her iki halde, "akraba"lardan veya politik ilişkilerden kurulu "görevliler", aynı zamanda bir saldırı/savunma grubu işlevini de yerine getirmektedirler.

Çalışanların eğitim durumlarına ilişkin olarak sorulan soruya ise, % 63'ü ilkökul mezunu, % 24'ü ortaokul mezunu ve diğerleri de lise mezunu olduklarını belirterek yanıt vermişlerdir. Büyük çoğunluğun ilk ve ortaokul mezunu olması, çalışanların genelde eğitimsiz olduklarını göstermektedir ki bu, enformel istihdamın özelliklerinden birisidir.

Bütün bu sonuçlar, bize otopark sektöründe enformel istihdam özelliklerinin egemen tarz olduğunu göstermektedir. Ancak dikkat çekici nokta şudur: Yukarıdaki sonuçlar, kendilerini formel otopark sektöründe tanımlayan otopark işletmelerinde yapılan araştırmalar sonucunda elde edilmiştir. Bu işletmeler, belki birer yasal kuruluş olmaları anlamında "formel"dirler ancak otopark sektöründeki etkinliklerini ve bu etkinlik biçimini karakterize eden olgu büyük ölçüde enformeldir. Bu durum Uluslararası Çalışma Örgütü'nün, enformel sektörlerle ilgili olarak yaptığı araştırmaların sonuçlarında belirlenen, firmaların, aslında yarı yasal olma konumlarıyla örtüşmektedir. Firmalar, yasal ama çalışma tarzları, istihdam biçimleri genellikle enformel özellik taşımaktadırlar. Bunlar dışında zaten enformel olarak işleyen bir otopark sektörü olduğunu da gözönüne aldığımızda, kent çapında otopark sektörünün enformel karakteri anlaşılacaktır.

### 3.1. Kentsel Rant Açısından Otopark Sektörü

Kent rantı denince, akla ilk gelen kentteki emlak ve arazi piyasası olmaktadır. Özellikle planlamadan yoksun olarak gelişen kentlerde, uygun olsun ya da olmasın yeni alanları imara açmak ve hazine arazileri üzerine gelişigüzel konut yapmak en yaygın eğilimlerden birisidir. Bu alanda oluşan kent rantı, gerçekten de ölçülemez düzeydedir.

Kentin emlak ve arazi piyasasını etkileyen birçok değişkenden sözedilebilir. Göç, yerleşme, ticaret vb. Bu faktörlerin sonucu olarak, kentteki emlak ve arazi piyasası hemen her zaman toplumsal çatışmaların konusu durumundadır. Bu çalışmada ağırlık taşıyan konu emlak ve arazi piyasası olmamakla birlikte, bu piyasayı da etkileyen önemli değişkenlerden birisi olan otopark uygulaması olgusudur. Bu değişkenin rolünü, bir konutun, ekonomik değerinin belirlenmesinde, konutun bağımsız ve yeterli otopark kapasitesine sahip olup olmaması noktasında görebiliriz. Yani emlak piyasası, bir yönüyle otopark piyasasıyla ya da otopark sorunu emlak piyasasıyla da ilgilidir.

Otoparklar, sektörün formelleşme sürecinin yarattığı sorunlar bir yana bırakılırsa, özellikle son on yılda kentte sessiz ve hızla büyüyen en önemli rant alanlarından birisidir. Bu durum, aslında tüm kentler için değişik ölçülerde geçerli olmakla birlikte, büyük kentlerde ve özellikle de İstanbul'da çok daha somut olarak görülebilen bir gerçektir. Kent, otomobillerin akınına uğradıkça, otopark rantının oranı büyümektedir. Otomobil sayısının dondurulması sözkonusu olsa bile, bu rant her gün kendisini yeniden üretmektedir. Bu noktada kentteki emlak piyasasıyla ilginç bir paralellik ortaya çıkmaktadır. Kente yeni gelen her ailenin veya bireyin, kendisine barınabileceği bir mekan araması ile otoların park ve barınma alanlarının aranması arasında bu paralelliği görmek olanaklıdır. Her ikisinde de kesintisiz olarak gelişen talep olgusu ön plana çıkmakta; pazarın müşteri potansiyeli sürekli artmaktadır.

Bugün için kentsel otopark rantının kesin miktarı konusunda somut rakamlar vermek olanaklı görünmemektedir. Çünkü rant öncelikle enformel ve formel sektör arasında bölünmüş durumdadır. Diğer yandan her sektörün kendi içinde farklı kişi, grup ya da kurumlarda toplanmaktadır. Bir başka ifadeyle "merkezileşme" sözkonusu değildir. Bununla birlikte otopark uygulamalarının sektörel örgütlenişlerine ve günlük yaşam içerisindeki uygulanma biçimlerine göre ele almak ve bununla ilgili somut örneklerden yola çıkarak bazı sonuçlara ulaşmak olanaklıdır.

Bunun için öncelikle, formel otopark sektörünü ve bu çerçevede kentsel hizmet için, altyapı sunumu bakımından nereden, nereye kadar geldiğine bakmak gereklidir. Bu bağlamda, İstanbul otopark haritasının değişiminde, yerel yönetimlerin rolünü saptamak da olanaklı olacaktır. Bundan on yıl önce, İstanbul'da otopark sayı ve kapasiteleri,

bugünkünden oldukça azdı. O günkü otomobil tüketimi ve trafiğe çıkan araç sayısındaki artışa göre normal sayılabilen bu kapasite, aşağıdaki tabloda görülmektedir.

TABLO 5 : İSTANBUL'DA OTOPARK SAYILARI VE KAPASİTELERİ (1987)

| İlçeler     | Açık    |          | Kapalı  |          | Katlı   |          | Toplam   |
|-------------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|----------|
|             | otopark | Kapasite | Otopark | Kapasite | Otopark | Kapasite | Kapasite |
| Bakırköy    | 23      | 3650     | 2       | 70       | 0       | 0        | 3720     |
| Beşiktaş    | 15      | 455      | 7       | 175      | 0       | 0        | 630      |
| Beykoz      | 2       | 50       | 0       | 0        | 0       | 0        | 50       |
| Beyoğlu     | 2       | 400      | 0       | 0        | 5       | 3331     | 3731     |
| Eminönü     | 38      | 3530     | 5       | 386      | 1       | 800      | 4716     |
| Eyüp        | 2       | 250      | 0       | 0        | 0       | 0        | 250      |
| Fatih       | 32      | 3077     | 14      | 573      | 1       | 350      | 4000     |
| G.Osmanpaşa | 12      | 600      | 0       | 0        | 0       | 0        | 600      |
| Kadıköy     | 13      | 1255     | 7       | 270      | 0       | 0        | 1525     |
| Kartal      | 7       | 990      | 0       | 0        | 0       | 0        | 990      |
| Şişli       | 24      | 3145     | 38      | 789      | 2       | 1300     | 5234     |
| Üsküdar     | 2       | 300      | 0       | 0        | 1       | 950      | 1250     |
| Zeytinburnu | 6       | 775      | 0       | 0        | 0       | 0        | 775      |
| TOPLAM      | 178     | 18.477   | 73      | 2.263    | 10      | 6.731    | 27.471   |

Kaynak : İstanbul Büyükşehir Belediyesi: Sayılarla İstanbul, Cem Ofset Matbaacılık,  
Ocak, 1989, s: 182

1987 yılına ait otopark kapasiteleri ile geçen süre içerisinde yapılan yeni otopark kapasiteleri birlikte değerlendirildiğinde 45.000 araç kapasitesine ulaşıldığını ve toplam kullanım kapasitesinde meydana gelen artış oranının % 60 dolayında olduğunu görmekteyiz. Oysa bu süre içerisinde, İstanbul'da trafiğe katılan motorlu araç sayısındaki



artış oranı % 200'den daha fazladır. 1988 yılında İstanbul'da toplam 501.538 adet motorlu taşıt varken, bugün bu sayı sadece trafiğe kayıtlı olan araçlar bakımından, 1.136.551 civarındadır. 1988 yılında 373.767 adet olan otomobil sayısı, 1997 yılı sonu itibarıyla 894.798 adede yükselmiştir.<sup>54</sup> Bu rakamlara, İstanbul trafiğine kayıtlı olmayıp, gün içerisinde kent trafiğinde yer alan araçları da ilave ettiğimizde artış oranı % 300 olacaktır. Ancak gördüğümüz gibi, bu süre içerisinde sözü edilen otopark kapasiteleri % 60 arttırılabilmektedir. Oysa en başta, insan ögesini ön planda tutan kent tasarımı anlayışı içerisinde otomobil kullanımının yaygınlaşma eğilimi de dikkate alınarak, otopark sunum alanlarının yaratılması gerekmektedir. Buna bağlı olarak ele alınabilecek talep yönetimi tekniklerinin de kullanılmasıyla bir ölçüde çözümlenebilecek sorun, bugün artık çok daha güç, hatta olanaksız hale gelmiştir.

Şimdi, artan otomobil yığınağı karşısında, fazla seçeneği kalmayan yerel yönetimler, biraz da, gelirlerini arttırmak amacıyla, yeni otopark sunum alanları yaratmaya çalışmaktadırlar. Bu "sunum" anlayışında, kentsel mekanlar içerisinde otopark olarak kullanılabilir yerlerin tespiti ve kullanılması ile belirli mekanlarda katlı otoparklar yapılmasını öngörmektedir. Birinci grupta yer alan sunum alanları için ciddi sayılabilecek bir yatırım harcaması gerekmez iken, ikinci gruptaki sunum alanları için yatırım harcamaları zorunlu görünmektedir. Nitekim yukarıda belirtilen otopark yatırımları, Yapı İşleri Müdürlüğü tarafından kapalı ya da katlı otopark kapasitelerini arttırmak amacıyla yapılmaktadır. Artık otopark yatırımları, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yatırım projeleri içerisinde hatırı sayılır bir yer almaya başlamaktadır. Ancak bunun, tek ve talebe yanıt vermeyi olanaklı kılacak bir çözüm şekli olmadığı unutulmamalıdır.

Aşağıdaki tablo 1988-1997 yılları arasında İstanbul'da motorlu taşıtların sayısında meydana gelen artışın, taşıt türlerine göre dökümünü göstermektedir. Tablodaki rakamlar, bir önceki tabloda, otopark kapasiteleriyle ilgili olarak verilen verilerle karşılaştırıldığında, araç sayısındaki artış hızına uygun düzeyde yeni otopark sunum alanları yaratabilmenin, bugün geldiğimiz noktada, mevcut fiziksel yapı içerisinde olanaksız olduğunu göstermektedir.

<sup>54</sup> T.C. Devlet İstatistik Enstitüsü, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Nisan 1998

TABLO 6: 1988-1997 YILLARI ARASINDA İSTANBUL'DA MOTORLU TAŞIT SAYISINDA MEYDANA GELEN ARTIŞ

| Taşıt Türü           | 1988    | 1997 (Ekim) | Yıllık Artış Oranı (%) |
|----------------------|---------|-------------|------------------------|
| Otomobil             | 373.767 | 874.939     | 9.98                   |
| Kamyonet             | 52.039  | 105.444     | 8.16                   |
| Kamyon               | 21.983  | 31.996      | 4.26                   |
| Minibüs              | 15.167  | 19.968      | 3.10                   |
| Motosiklet           | 9.087   | 24.793      | 11.80                  |
| Yol Ve İş Makineleri | 15.309  | 23.444      | 4.85                   |
| Özel Amaçlı Taşıtlar | 3.737   | 7.676       | 8.33                   |
| Toplam               | 501.538 | 1.108.739   | 9.21                   |

Kaynak : DİE, Ulaştırma Ve Trafik Kazaları İstatistikleri Özeti 1988

DİE, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Ekim 1997

Görüldüğü gibi, yeni otoparkların yapımı, gelinen noktada talep yönetimi gibi öteki önlemlerle birlikte ele alınmadığı takdirde, tek başına, araç sayısındaki artış hızına yetişemeyecek; talebe ancak kısmi bir yanıt verecektir.

Otopark yapımının yanısıra, yerel yönetimler açısından otopark işletmeciliği de, kiralama veya doğrudan işletme biçiminde giderek yaygınlaşmaktadır. Resmi otopark işletmeciliği açısından İstanbul'da otopark rantının sessiz ve hızlı büyümesini gösteren iki çarpıcı örnekten söz etmek gerekir. Bunlardan birincisi, 13 Haziran 1995 de, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin, kendi bünyesinde bulunan 61 anaarterde 6541 araçlık yeri, otopark olarak işletilmek üzere kiraya vermesi kararıdır. Bu yerlerin bir kısmı, son derece hareketli ve işlek yerler olmakla birlikte, büyük bir bölümü işletmecilik açısından özenle seçilmemiştir. Seçimin hatalı olduğu sonraki çalışma içerisinde görülmüş yerlerdir. Bunlara karşın, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 6541 araç park kapasiteli 61 anaarteri, 1995 yılı Haziran ayında, aylık 20 milyar 500 milyon lira kira karşılığı özel bir işletmeye

ihale etmiştir. Bu bedelin, o günkü döviz kuru karşılığı olan 478.000 Doların "ilk ödeme tarihinden itibaren, 12'şer aylık dönemlerle Merkez Bankası döviz alış kuru üzerinden Türk Lirası olarak ve ayrıca aylık cirodan Belediye'ye % 5 pay ödenmesine" karar vermiştir.<sup>55</sup> İhaleyi kazanan firma, İstanbul Büyükşehir Belediyesine ödemelerini yukarıda öngörülen biçimde yapmaktadır. Eğer Belediye taahhüt ettiği 6541 araç yerinin tümünü ilgili firmaya teslim edebilseydi bugünkü dolar kuru itibarıyla, 1998 yılı başından itibaren ayda yaklaşık 100 milyar lira kira geliri elde edecekti. Ayrıca tüm gelirin % 5'ni de alma hakkına sahip olduğu için, bu rakam daha da artacaktı. Önceki yıllarda, Belediyenin otopark gelirlerinin toplandığı ana birim olan Emlak Müdürlüğünün, örneğin 1995 yılında açık otoparkların tümünden elde ettiği gelirlerin, sadece 14.653.410.000 TL. olduğu<sup>56</sup> gözönüne alınırsa, bu rakamın önemi daha iyi anlaşılabilir. Kaldı ki burada sözkonusu olan anaarterler, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin alanı içerisinde bulunan toplam ana arterlerin küçük bir bölümüdür. Bütün ana arterler içerisinde, otopark olarak kullanılacak alanların belirlenmesi ve bu amaçla kullanılmasının sağlanması halinde, ortaya çıkacak rant miktarının oranı daha somut görülebilir.

Burada sözkonusu olan, ve sadece Büyükşehir Belediyesine ait, parkomatlı otopark uygulamasının -zaman zaman kesintiye uğrasa da- yapıldığı ana arterler şunlardır:

Üsküdar, Doğancılar Halk Caddesi (Kısmen)

Karaköy, Tersane Caddesi

Valikonağı Caddesi (Şişli)

Atatürk Bulvarı (Eminönü)

Ortabahçe/Ihlamurdere Caddesi (Beşiktaş)

Abdi İpekçi Caddesi (Şişli)

Mim Kemal Öke Caddesi (Şişli)

Maçka/Maçka Oteli Önü (Şişli)

Abide-i Hürriyet Caddesi (Şişli)

Teşvikiye Caddesi (Şişli)

<sup>55</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi Encümeni, Satım Ve kira Kararı 13.06.1995, No: 589-311-379-396

<sup>56</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1995 Yılı Faaliyet Ve Tanıtım Raporu, s.99

Yeni Mahalle Caddesi (Sarıyer)  
 Ümraniye/ Çakmak-Netaş Alemdağ Caddesi  
 Meşrutiyet Caddesi, Odakule Önü (Beyoğlu)  
 Maçka Caddesi (Şişli)  
 Unkapanı İMÇ Blokları Önü (Eminönü)  
 Karaköy/ Rıhtım Caddesi (Beyoğlu)  
 İnkılap Caddesi/İSKİ Arkası (Fatih)  
 Bebek Meydanı (Beşiktaş)  
 Beykoz (Merkez)  
 Kanlıca (Merkez)  
 Hüsrev Gerede Caddesi (Şişli)  
 Şişhane Avizeciler Çarşısı Önü (Beyoğlu)  
 Ergenekon Caddesi (Şişli)  
 Silahşör Caddesi (Şişli)  
 Mecidiyeköy Ortaklar Caddesi (Kısmen)  
 Kısıklı Caddesi (Üsküdar)  
 Arnavutköy /Sahil (Beşiktaş)  
 Halaskargazi Caddesi (Şişli)  
 Karaköy/Salı Pazarı (Beyoğlu)  
 Sarıyer Sahil Yolu İstinye Mevki (Sarıyer)  
 Yeşilyurt Çarşı Sipahioğlu Caddesi (Bakırköy)  
 Yeşilyurt Sermesti Caddesi (Bakırköy)  
 Rumeli Caddesi (Şişli)  
 Bostancı Sahil Yolu (Meydan)<sup>57</sup>

İkinci örnek ise, İstanbul'un 33 ilçesinden yalnızca birisinde, Beşiktaş İlçesinde, otopark olarak işletilmek üzere bazı caddelerin, belediye tarafından ihale ile kiraya verilmesi kararıdır. Beşiktaş Belediyesinin ihale kararı, otopark uygulamalarının, sağlanacak gelirler nedeniyle belediyelerin gündeminde nasıl yer aldıklarını göstermesi

<sup>57</sup> İstanbul Bülteni, "İstanbul'a 30 Kavşak", sayı:93, Nisan 1998, s:16

açısından da ilginçtir. Beşiktaş Belediyesi, Ağustos 1997 içerisinde, ilçe sınırları içerisinde bulunan toplam 225 araçlık yeri, ki bunlar ilçenin yalnızca dört caddesi üzerinde bulunmaktadır, açık arttırma yolu ile ihale etti. Bu ihaleyi, Beşiktaş Belediyesinin öngördüğü bedeli neredeyse ikiye katlayacak şekilde yükselten BİLPARK aldı. Bilpark'ın 225 araç kapasiteli yer için Beşiktaş Belediyesine ödemeyi kabul ettiği miktar aylık 50 milyar liranın üzerindeydi. Bu durum, belediyenin bir araçlık yer için, bütün gün boyunca tek bir aracın park etmesi halinde dahi,günde yaklaşık 900.000 lira gelir elde etmesi anlamına geliyordu. Ya da olaya aracını tam gün aynı yerde park eden bir kişi açısından baktığımızda, günde 900.000 lira ödemesi anlamına geliyordu. Oysa bir araçlık yerin, gün boyunca kısa süreli parketme nedeniyle sadece beş araç tarafından kullanıldığını varsaydığımızda, bu rakam iki mislini geçmektedir. Sadece bir aracın işgal edebileceği bir yer için ödenecek bu bedeller, bir aylık toplamı neredeyse merkezi semtlerdeki lüks dairelerin aylık kira gelirlerine denk düşmektedir.

Bir süre sonra, bu ihale çeşitli nedenlerle iptal edildi ve aynı yerler yeni bir ihale ile, bir başka firmaya kiralandı. Yeni ihaleye, önceki ihaleyi kazanan firma, parkomatların yeterli teknik şartları taşımaması gerekçesiyle sokulmadı. İkinci kez yapılan ihalede, Beşiktaş ilçe sınırlarında bulunan 1. Levent Gonca Sokak ve Adil Caddesi, 4. Levent Selvili Sokak ve Gayrettepe Vefabey Sokak'ta toplam 225 araç yeri, aylık 22.634.100.000 lira açık arttırma ile ihaleye çıkarıldı<sup>58</sup> ve yine yaklaşık iki misli rakamlarla bir başka firmaya kiraya verildi. Bu rakamlar belirlenirken, Büyükşehir Belediyesi'nin 1995 yılında belirlediği, gerçekleşmesi imkansız görünen ama uygulama içerisinde katlanarak artan gelirler emsal alınmıştır. Gerçekleşemez gibi görünen rakamlar, uygulama içerisinde adeta katlanan gelirlere dönüşünce, belediyeler de ihale bedellerini arttırmış ve açık arttırma yöntemiyle maksimum hedeflere ulaşmışlardır. Beşiktaş Belediyesi gelir raporlarında önceki dönemde otoparklarla ilgili olarak, sadece 27.000 adet otopark makbuzunun tanzim edilip<sup>59</sup> tahsilatlarının yapıldığı dikkate alınırsa, bu ihale kararının rant açısından önemi anlaşılır.

<sup>58</sup> Beşiktaş Belediyesi Encümeni Kararı, Karar No: K.1071-925, 21.10.1997

<sup>59</sup> Beşiktaş Belediyesi 01.06.1996-31.05.1997 Çalışma Raporu, s:42

Burada sözkonusu edilen otopark alanları Beşiktaş Belediyesi örneğinde ki gibi sadece dört cadde veya sokakta otomobillerin park edebilecekleri alanları içermektedir. Bunun, yüzlerce cadde ve sokağa sahip olan Beşiktaş Belediyesi için ne kadar küçük bir oran olduğu açıktır. Aynı durum, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ihale ettiği yer sayısı açısından da geçerlidir. Her ikisinde de bugün için, araç park yasağının olmaması nedeniyle fiilen otopark olarak kullanılan ve adım adım ücretli hale dönüşecek olan daha onbinlerce araç park yeri olduğu ise bir başka gerçektir. Özellikle ilçe belediyeleri, yeni keşfedilen bu atıl rant alanlarını hızla işletmeye yönelmektedirler.

Cadde ve sokak otoparkları dışında, kapalı ve katlı otoparklar da, İstanbul'daki otopark rantının çapını göstermesi açısından çok önem taşımaktadır. Sadece İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait 10 adet kapalı ve 13 adet de katlı olmak üzere toplam 23 adet otopark bulunmaktadır. Bu otoparklar 45.000 araç kapasitelidir.<sup>60</sup> Yani sözü edilen cadde ve sokak otoparklarına göre çok daha büyük bir kapasitedir.

Buralardaki ücret tarifeleri, cadde ve sokak otoparklarına göre çok daha yüksektir. Örneğin Nişantaşı katlı otoparkında, 1998 yılı başında bir saatlik ücret tarifesi 300.000 TL, bir günlük ücret tarifesi ise 1.250.000 TL.ve bir aylık otopark abone ücreti ise 20.700.000 Lirasıydı. Diğer katlı ya da kapalı otoparklarda da yaklaşık olarak aynı düzeyde olan ücretler yılın ikinci yarısında arttırılmaktadır. Bu otoparklarda bir saatlik ücretin ortalama 300.000 TL. olduğunu ve otoparkların doluluk oranının % 70 olduğunu varsaydıgımızda bile, yalnızca bir saatte 94.500 bin lira gelir elde edildiği görülecektir. Kaldı ki bu, minimum rakamlar baz alınarak yapılmış, kaba bir hesaplama. Ama otopark sektöründeki rantın sınırsızlığını göstermesi açısından ilginç, çarpıcı bir örnektir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin belirlemelerine göre, kent'de kapalı ve katlı otoparklar açısından 450.000 yeni kapasiteye ihtiyaç vardır. Bugün kullanılan kapasite ise, ihtiyacın yalnızca % 10'una cevap vermektedir. Kapasitenin arttırılması amacıyla, Büyükşehir Belediyesi tarafından aşağıda belirtilen semtlerde katlı otoparklar yapılmakta; ya da proje veya ihale aşamasına getirilmiş olup, yapılması öngörülmektedir.

<sup>60</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1996 Yılı Faaliyet Ve Tanıtım Raporu, s.99



TABLO 7 : İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARAFINDAN YAPIMI PLANLANAN KATLI OTOPARKLARA İLİŞKİN BAZI BİLGİLER

| İlçesi   | Mahalle         | Aşama            | Alanı                 | Kapasitesi |
|----------|-----------------|------------------|-----------------------|------------|
| Pendik   | Doğu Mahallesi  | İhale Aşamasında | 1.000 m <sup>2</sup>  | 80 Araç    |
| Bakırköy | Yeni Mahalle    | İhale Aşamasında | 8.008 m <sup>2</sup>  | 1600 Araç  |
| Beyoğlu  | Kasımpaşa       | İhale Aşamasında | 1974 m <sup>2</sup>   | --         |
| Beyoğlu  | Kasımpaşa       | İhale Aşamasında | 2223 m <sup>2</sup>   | --         |
| Beşiktaş | Dikilitaş       | Proje Aşamasında | 3.100 m <sup>2</sup>  | --         |
| Fatih    | Gureba Hast.    | Proje Aşamasında | 1.250 m <sup>2</sup>  | --         |
| Eminönü  | İMÇ Blokları    | Proje Aşamasında | 2.000 m <sup>2</sup>  | --         |
| Eminönü  | Yerebatan       | Proje Aşamasında | 3.000 m <sup>2</sup>  | --         |
| Ümraniye | Atatürk Mah.    | İhale Aşamasında | 4.598 m <sup>2</sup>  | --         |
| Ümraniye | Alemdağ         | İnşaatı Sürüyor  | 11.000 m <sup>2</sup> | 650 Araç   |
| Üsküdar  | Hayrettin Çavuş | İnşaatı sürüyor  | 5.000 m <sup>2</sup>  | 450 Araç   |
| Eminönü  | Saraç İshak     | İhale Edildi     | 2275 m <sup>2</sup>   | 620 Araç   |

KAYNAK: İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 1996 FAALİYET RAPORU VE TANITIM KİTABI, s.99

Yukarıdaki tabloda ihale edildiği belirtilen ya da inşaatı devam etmekte olan katlı otoparklar, sadece Büyükşehir Belediyesine ait olanlardır. Kuşkusuz bu tür çalışmalar ilçe belediyelerinin de gündeminde ciddi bir yer almaktadır. Özellikle kent merkezi sayılan ve ticaretin kalbi durumunda olan Eminönü, Kadıköy, Bakırköy, Beyoğlu, Beşiktaş gibi ilçelerde konu, çok daha ciddi bir önem taşımaktadır. Nitekim, sözkonusu kent merkezlerinde, otopark talebini karşılamak üzere birçok katlı otopark özel kişiler veya kurumlar tarafından inşa edilip işletilmektedir. Yine bu şekilde Belediyeler veya özel kişi ve kuruluşlar tarafından işletilen çok sayıda açık otopark da vardır.

Otopark işletmeciliğine yönelik, özel girişimciler tarafından gerçekleştirilen yatırımlar dışında, kamu kurumları arasında da, otopark işletmek yoluyla gelir elde etme eğilimi giderek artmaktadır. Bunu en somut örneğini hastaneler oluşturmaktadır. Kentte bulunan büyük hastanelerin hemen tümü, bariyerli sistemler kullanarak kendi bahçelerini otopark olarak işletmekte veya kiralamaktadırlar. Bu şekilde elde edilen gelirlerin yüksek olması, diğer kamu kurum yöneticilerini de benzer arayışlara sevketmektedir. Örneğin

İstanbul Valisi Kutlu Aktaş, mülkiyeti İl Özel İdaresinde olan okulların bahçelerine yerin altına doğru birkaç katlı otoparklar yapılacağını, bu otoparklardan ilk etapta, bugünün rakamlarıyla ayda 10 milyar lira gelir elde edileceğini ve bunun da eğitime aktarılacağını belirtmektedir.<sup>61</sup> Bu tarz düşünme ve davranma eğilimi, genel olarak kamu kurumlarında da hızla yaygınlaşmaktadır.

Resmi uygulamalar bakımından otopark rantının üretildiği bir başka alan da yerel yönetimler tarafından, inşaat sahiplerinden alınan otopark harçlarıdır. 21.03.1993 tarihinde hazırlanarak yürürlüğe giren "otopark yönetmeliği", imar planları gereği parselinde otopark yapımı mümkün olmayan hallerde yararlanılacak bölge veya genel *otopark yerinin ruhsat aşamasında belirlenmesi ve bu yerin, parselde 500 metreden fazla uzakta olmaması* prensibini getirmiştir. Bunun karşılığında inşaat sahibinden alınacak bedeller yerel yönetimler tarafından belirlenip, bu bedellerin % 25'i ruhsat aşamasında % 75'i de izleyen 18 ay içerisinde eşit taksitler halinde olmak üzere ödenmesi zorunluluğu getirilmiştir.<sup>62</sup> İstanbul gibi, konut sayısının hızlı bir şekilde arttığı bir kentte, bu tür otopark harçlarının ne kadar büyük meblağlara ulaşacağı kolaylıkla tahmin edilebilir. Gerçi aynı yönetmelikte, bu şekilde biriken otopark gelirleri ile belediyelerin, otopark yapmaları öngörülmektedir, ama bunun sözde bir "kural" olarak kaldığını mevcut kent tecrübesinden görebiliyoruz

Otopark rantının buradaki "resmi" görünümü yanında, bir de resmi olmayan varlığı söz konusudur ki, bu resmi olmayan görünüm, adeta kente serpiştirilmiş durumdadır. Enformel otopark sektörü olarak tanımlayabileceğimiz bu ikinci tür otopark işletmeciliği, kentin bugünkü yapısında sektöre damgasını vurmaktadır. Artık kent merkezlerinde bile 200-300 metrekarelik arsaların yanında "Burası Ücretli Otopark Alanıdır" gibi tabelalar görmek olağandır. Kamu kurumlarının bahçeleri, bankaların ve ticaret merkezlerinin önleri, hastanelerin parkları, kalabalık merkezlerdeki kaldırımlar, cadde ve sokakların büyük bir bölümü vb. birer otopark olarak kayıtdışı bir biçimde işletilmektedir. İbadet amacıyla yapıldığını düşündüğümüz büyük camilerin altında bile yüzlerce araç kapasiteli kapalı otoparkların yapıldığını ve işletildiğini görmek olağan hale gelmektedir.

<sup>61</sup> Yerel Yönetim, Aylık Aktüel Dergi, Sayı: 9, Şubat 1998, s: 11

<sup>62</sup> Çulha, Durukal : OTOPIK YÖNETMELİĞİ VE UYGULAMALARI, Panel Konuşması, İTO Yayınları, 15 Temmuz 1992, s:18

İlk başta önemsizmiş gibi görünen bu alanların tümünde, gerçekte büyük bir sermaye dolaşmaktadır. Kent içerisinde kullanımı hızla yaygınlaşan otopark teknolojileri ile sayıları sürekli artış gösteren büyüklü küçüklü otoparklar, sözkonusu sermayenin büyüdüğünü göstermektedir. Ne var ki, bu sermayenin miktarını, sektörün ağırlıklı olarak kayıtdışı olması nedeniyle belirlemek olanaksızdır.

Yine de bununla ilgili olarak, sadece bir örnek, bu durumdaki sermayenin miktarı hakkında bir fikir oluşturmamıza katkıda bulunabilir. İstanbul Haseki Hastanesinin bahçesi 1996 yılı Aralık ayına kadar, hastane yönetimi tarafından bilinmesine karşın, aslında *resmi olarak* hiç bir yere bağlı olmayan ve bu anlamda "kendilerine çalışan" 6-7 kişilik bir grup tarafından "işletiliyordu". Sözü edilen döneme ilişkin elde edilen gelirin miktarı ise, kayıtlı bir faaliyet olmadığı için bilinmiyordu. Yaklaşık 230-250 aracın otopark alanı bulabileceği ve bunların çoğunun da personel veya hastane araçları tarafından kullanıldığı bahçe, otopark olarak işletilmek üzere 1996 yılı sonlarında, hastane yönetimi tarafından özel bir şirkete kiralandıktan sonra Şubat 1997'de 1.680.079.000, Mart ayında 2.017.650.000, Nisan ayında 1.997.542.900 ve Mayıs ayında 1.839.169.600 Türk Lirası gelir elde etmiştir.<sup>63</sup> Üstelik bu gelirler, zaten sınırlı bir park yeri kapasitesine sahip olan ve bu kapasitenin büyük bir bölümünün de ücretsiz park eden personel ve hastane araçları tarafından kullanıldığı şartlarda elde edilmektedir. Dolayısıyla sadece bu örnekten yola çıkarak enformel sektöre dahil olan otopark işletmeciliğinde dönen sermaye miktarını tahmin edebilmek olanaklıdır.

Özetle, kentsel rant içerisinde formel ya da enformel otopark sektörünün oluşturduğu alan gerçekte görülenden çok daha büyüktür ve üstelik de birçok kentsel sektöre göre çok daha hızlı bir şekilde gelişmektedir. Otopark teknolojilerinin üretimi, pazarlanması ve kullanımının yaygınlaşmasının yanısıra, yabancı sermayenin yalnızca bu teknolojileri ülkemize ihraç etmekle kalmayıp, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin caddeüstü otoparklarını işletme hakkını kazanan Bilpark'a ortak olma örneğinde olduğu gibi, doğrudan işletmeci olarak da, kent sokaklarındaki otopark sektörüne girmeleri bu açıdan yeterince anlamlıdır.

<sup>63</sup> BİL.PARK, Haseki Hospital Monthly Revenue, Jun. 1997

### 3.2. Otopark Sektörünü Besleyen Faktörler

Otopark sektörünün bugünkü gelişme düzeyi ve özellikle büyük kentlerin hızla yükselen sektörlerinden biri haline gelmesi, kentsel sorunlar kavramı içerisinde ele alınabilecek bir dizi faktör ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilidir; kentsel ulaşım, planlama, tüketim tercihleri vb. Ancak kentsel sorunlar ile ülkenin ekonomik ve sosyal yapısı arasında doğrudan bir etkileşim olduğu da açıktır. Dolayısıyla otopark sektörünün hızla büyümesine yol açan sorunların bir bölümü, kentlerin planlanması gibi bir ölçüde "yerel" nedenlere dayansa da önemli bir bölümü ülkedeki sosyal ve ekonomik yaşamın düzenlenmesi gibi daha genel ve kapsamlı nedenlerden kaynaklanmaktadır.

Bugün, kentlere yönelik gözlemlerimiz bize, genel ya da yerel nedenlerden kaynaklanan otopark sektörünün hızlı büyüme süreci içerisinde olduğunu göstermektedir. Ne var ki, sektörün hızla büyümesine yol açan faktörler sistematik bir biçimde var olmaya devam ederken, kentsel önlemler sorunun büyümesi karşısında yetersiz kalmıştır. Bunun, belki de en önemli kanıtı, merkezi hükümet düzeyinde otoparklarla ilgili olarak 1972 yılında yapılan ilk düzenlemeden sonra, bugüne dek otopark yönetmeliğinin yaklaşık oniki kez değiştirilmiş olmasıdır. Yani kentsel bir sorun olarak otopark sorununun gelişmesi, genellikle bununla ilgili olarak düzenlenen yasa ve yönetmeliklerin önünde gitmiştir.

Bugün de aynı durum sözkonusudur. Otopark sektörünün geldiği noktayı ve uygulama biçimlerini gözönüne aldığımızda, bunların önemli bir bölümünün, en son 1993 yılında çıkarılan otopark yönetmeliğinde tanımlanma düzeyinde dahi yer almadığını görüyoruz. Çünkü yönetmelik, sorunun bölge ya da genel otoparklar yapılarak çözümlenmesini öngörmektedir. Oysa merkezi ve yerel iktidarların otopark sorununu besleyen; göç, yerleşmeler, imar planları, otomotiv endüstrisinin desteklenmesi, ulaşım gibi yeni dinamiklerle ilgili politikaları, sektöre bugün, ağırlığı caddelerin üzerine taşınan yepyeni bir biçim kazandırmıştır. Üstelik daha önceki otopark yönetmeliklerinde öngörülen görevlerin yerine getirilmemesi de başlı başına bu süreci besleyen bir faktör olarak görülebilir. Bunun dışındaki faktörleri, ana başlıklar halinde aşağıdaki gruplandırma içerisinde ele alabiliriz.

### 3.2.1. Plansız/Çarpık Kentleşme

Kentlerin planlanamayan gelişmesi, gelişmekte olan ülke kentlerinin ortak özelliklerinden birisidir. Bu tür ülkelerin , mekansal ve nüfus olarak büyüyen metropolitan alanlarında sınıf çatışmaları ve farklılıklarının tüm görüngüleri çok daha somut biçimlerde ortaya çıkmaktadır. Kente özgü sosyal ve tinsel değer yargılarının paylaşımında olduğu gibi kentsel mekanların belirlenmiş planlara göre kullanımı konusunda da, planlı kentleşme kavramının gerektirdiği kurumlaşma ve düzenlemeler gerçekleşmemektedir. Bunun, kentsel mekan kullanımına ilişkin örneklerinden birisi de kent trafiğinde yer alan otomobillerin park edebilecekleri veya barınabilecekleri alanların belirlenmesinde, belirli bir planlamadan yoksun hareket edilmesidir.

İstanbul, bütün bu özellikleri taşıması bakımından, belki de gelişmekte olan ülke kentleri içerisinde tipik bir örnek olarak değerlendirilebilir. Otopark yönetmeliğinin çıkarıldığı ilk yıllarda, kentlerde inşa edilen yapılardan otopark harcı alınması ve harçların bölge ya da genel otoparkların yapımında kullanılması öngörülüyordu. Ama kentte ciddi bir trafik sorununun olmayışı ve sanki hep böyle devam edecekmiş gibi düşünme tarzı, bu harçların, yatırım olarak otoparkların yapımına dönmesini engelledi. Otopark harçları, belediyelerin başka amaçlara yönelik giderlerinde kullanıldı. Diğer yandan, kentler ve kent içi ulaşım ile ilgili, bir ulaşım planı da -bugün hala tamamlanmış değil- geliştirilemedi. Çarpıklık, sadece kentin genel yapısında ve mekansal yerleşmelerde değil, ulaşım ve kent içi trafikte de egemen görüntü oldu.

Sonuncusu 1 Temmuz 1993 tarihinde, 21624 sayılı resmi gazetede yayınlanan "Otopark Yönetmeliği"nin, ilk maddesinde amacı; "yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tesbit ve giderilme esaslarını aynı kanunun 5. maddesinde tanımlanan ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümünü gösteren imar planlarına uygun olarak düzenlemek"<sup>64</sup> olarak belirtilmektedir.

<sup>64</sup> Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı, OTOPIK YÖNETMELİĞİ , Resmi Gazete, Sayı :21624, 1 Temmuz 1993



Aynı yönetmeliğin geçici 5. maddesinde belediyelerin, "bu yönetmelik ile kendilerine tesbit yetkisi verilen konular ile ilgili esasları, yönetmeliğin yayımı tarihinden itibaren en geç üç ay içinde düzenlemekle yükümlü" <sup>65</sup> oldukları da vurgulanmaktadır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmesi bakımından İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi tarafından 17.12.1993 tarihinde 1063 sayı ile kabul edilen, geçici 5. maddeye ilişkin yönetmelik maddeleri, uygulamayı İstanbul'un kendi konumunda somutlaştıran kararları içermektedir. <sup>66</sup> Bu kararda; genel esaslar, bölge ve genel otoparkları düzenleme esasları, kullanım çeşitleri, otopark bedelinin tahakkuk ve tahsili gibi uygulamalar, otopark yönetmeliğine paralel bir biçimde somutlaştırılmıştır.

Ne var ki hem Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından çıkarılan yönetmelik hem de bunun İstanbul'da nasıl uygulanacağını somutlaştıran Büyükşehir Belediye Meclisi kararı, İstanbul'da hızla yaygınlaşan çarpık kentleşmenin önüne geçememiştir. Ne inşaatlardan alınan otopark harçları ile yeni otoparklar yapılmış, ne de otoparksız ve ruhsatsız yapılaşmanın önüne geçilebilmiştir. Zaten büyük kitlesel göçlerin etkisi altında gelişen İstanbul'da, ağırlığı gecekondulardan oluşan bir mekansal yerleşmede, her binanın imar planında öngörüldüğü gibi, otoparklı olarak inşa edilmesi olanaklı değildir. Bu anlamda otopark yönetmeliği, İstanbul için en azından bugüne kadar pratik bir değer taşımamıştır. Nitekim İstanbul İl Trafik Komisyonunun, 1997 yılı sonunda yaptığı bir toplantıda aldığı kararlardan birinin de, bu durumun resmi kabulünü görmekteyiz. Bu toplantıda "bina otoparkı yönetmeliğinin ve bu bağlamda bina ruhsatı verilmesi işlemlerinde otopark şartının aranması zorunluluğunun gözardı edilmemesi için, başta ilçe belediyeleri olmak üzere, bu yönetmelikte adı geçen tüm kurumlar tarafından titizlikle uygulanmasının sağlanması gayesiyle, başta ilçe belediyeleri olmak üzere, diğer ilgili tüm kurumlara yazılı talimat gönderilmesine" <sup>67</sup> yeniden karar verilmiştir.

Zira, İstanbul bugün tam anlamıyla bir otomobil "ordusunun" işgali altındadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma Dairesi Başkanlığına göre, 1997 yılı sonu itibarıyla İstanbul'da 1.550.000 motorlu taşıt vardır ve bunların yaklaşık bir milyonu

<sup>65</sup> Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı, OTOPARK YÖNETMELİĞİ, Resmi Gazete, Sayı :21624, 1 Temmuz 1993

<sup>66</sup> İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı, Sayı: 1063, 17.12.1993

<sup>67</sup> İstanbul İl Trafik Komisyonu Başkanlığı Kararı, No:1997/85, 24.10.1997



otomobillerden oluşmaktadır. Bu taşıtların, ne kadarının katlı ya da kapalı otoparklarda kendilerine yer bulabildikleri konusunda ne yazık ki resmi bir bilgi yoktur. Bununla birlikte, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, 450.000 kapasiteli yeni katlı veya kapalı otoparklara ihtiyaç olduğu yönündeki raporu,<sup>68</sup> bugün varolan kapasitenin, mevcut otomobillerin % 10'nuna bile yanıt vermekten uzak olduğunu göstermektedir.

Kentsel çarpıklığın bir başka boyutunu mekan kullanımında görüyoruz. İstanbul'da kentsel mekanın otomobiller tarafından işgal edilme oranları başlı başına bir çarpıklık örneğidir. *Akan ve duran trafikteki yoğunlaşmaya karşın, bu amaçla kullanılan mekanların aynı oranda artmaması, kentte ciddi bir mekan kullanımı sorunu yaratmaktadır.* Mekan kullanımı konusunda en çarpıcı boyut büroda çalışan bir kişi için en az net 3 m<sup>2</sup>, brüt 10-12 m<sup>2</sup> gerekirken, o kişinin otomobili için net en az 12.5 m<sup>2</sup>, brüt 20-23 m<sup>2</sup> alan gerekmektedir. Taşıt trafiği için mekan gereksinmesinde ise aynı mekanın birkaç kez kullanılabilmesidir.<sup>69</sup> Aşağıdaki tablo, bu konudaki fiziki mekan değerlerini içermektedir.

TABLO : 8 : İNSAN VE OTOMOBİL İÇİN KONFOR ŞARTLARINDA MEKAN GEREKSİNİMİ

| Mekan Tanımı                      | m <sup>2</sup> |
|-----------------------------------|----------------|
| İnsan İçin -- yürüyebilmek için   | 0,50           |
| -- ayakta durabilmek için         | 0,25           |
| -- oturabilmek için               | 3,00           |
| -- yaşayabilmek için              | 40,00          |
| Otomobil İçin-- akan taşıt olarak | 27,00          |
| -- duran taşıt olarak             | 21,38          |

Kaynak : Acar, İsmail ; "Kentler Ve Otomobil", II. Ulusal Trafikte Güvenlik Ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, MMO Yayını, 28-30 Nisan 1995, s: 160

<sup>68</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1996 Yılı Faaliyet Ve Tanıtım Raporu, Büyükşehir Belediyesi Yayını s:75

<sup>69</sup> Acar, İsmail : "Kentler Ve Otomobil", II. Ulusal Trafikte Güvenlik Ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Makine Mühendisleri Odası Yayını, 28-30 Nisan 1995, s: 160

Tablodan da görülebileceği gibi otomobillerin kentsel mekanları işgal etme hacimleri yüksektir. Sözkonusu mekanların ağırlıklı olarak cadde ve sokaklar gibi kamusal mekanlar olduğu dikkate alındığında, bugün sayıları yaklaşık bir milyonu bulan otomobillerin, İstanbul'da kentsel alan kullanımında nasıl bir çarpıklığa yol açtıklarını tahmin edebiliriz. Kaldı ki tüm cadde ve sokakların otopark olarak kullanılması sadece çarpık bir görüntüye yol açması açısından değil, kentsel korunma açısından da uygun değil. Sadece 1997 yılı içerisinde İstanbul'da, otoların gelişigüzel park etmeleri yüzünden itfaiyenin müdahale etmekte geciktiği yangınların ve yoğun trafikte hastanelere yetiştirilemeyen hastaların trajik sonuçları, bu bakımından yeteri kadar öğreticidir.

Nitekim, Türk Standartları Enstitüsü, yol kenarı otoparkları için en az üç şerit olması zorunluluğu getirmektedir.<sup>70</sup> Gerçekten de, en az üç şeritli olmayan bir yol kenarında otomobillerin park etmesi, çeşitli olumsuz sonuçlar doğurabilecektir. Ama artık kent içinde, iki şeritli yollarda bile, otomobiller için park alanı bulabilmek olanaksızdır. Şeritlerden birisi mutlaka otomobiller tarafından doldurulmuştur. Zira plansız/çarpık kentleşme otomobillere başka bir alan bırakmamaktadır. Kentin bu özelliği nedeniyle, otopark talebi hızla yaygınlaşmakta; otopark sektörü büyümektedir.

### 3.2.2. Kent İçi Ulaşım Politikalarının Etkisi

İstanbul'da, özellikle kentin merkezi konumunda olan ilçelerinde, otopark talebini hızla arttıran faktörlerden birisi de, kent içi ulaşım sistemleri ile ilgili olarak, merkezi ve yerel yönetimler tarafından izlenen politikalar ve bu politikaların sonuçlarıdır. Bilindiği gibi, 1950'li yıllardan itibaren, merkezi hükümetlerin, kent içi ve ülke düzeyinde izledikleri ulaşım politikaları, ağırlıklı olarak motorlu araçları tercih etmek yönünde oluşmuş ve uygulanmıştır. Kent içerisinde raylı sistemlerden kalan ne varsa, -tünel hariç- tasfiye edilmiştir. Birbirini izleyen hükümetlerin hemen tamamının, aynı tercihler yönünde hareket ettiklerini söyleyebiliriz. Bugün gelinen noktada, toplumsal duyarlılık açısından,

<sup>70</sup> TSE : ŞEHİRİÇİ YOLLAR VE OTOLAR İÇİN OTOPARK TASARIM KURALLARI, Ankara 1992

bu tür politikalar daha fazla eleştiriye uğramakta, sonuçları tartışılmakta ve terk edilmesi istenmektedir ama yine de, aynı tercihlerin uygulandığı gözlenmektedir.

Sözü edilen politikaların; çevreye, topluma ve kente çok önemli zararlar vereceği bilindiği halde tercih edilmesi, bunun; bir tür bağımlılık ilişkisinin sonucu olarak, uluslararası ilişkilerdeki dayatmacı faktörlerin bir sonucu olduğu izlenimini vermektedir. Nitekim, tarihsel bir deneyim olarak, bu konuda dikkati çeken bir husus; ülkemizde başlangıçta *demiryollarının*, Avrupa'nın en ileri demiryolları teknolojisine sahip ülkesi olan Almanya adına William Von Pressel aracılığıyla; karayollarının da, zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip bir Amerikalı uzman tarafından ilk planlamasının yapılmasıdır. Her iki öneride de Türkiye'nin öncelikleri gözardı edilmiş ve emperyalist istekler doğrultusunda, askeri amaçlara yönelik ulaştırma planlaması ülkemiz kaynaklarıyla finanse edilmiş olmasıdır.<sup>71</sup> O kadar ki, bu tür uluslararası istek ve yönlendirmeler, zaman zaman resmen karar altına alınmış ulusal politikaların bile uygulanmasını engellemiştir. Örneğin, 1982 yılında kabul edilen ve 1983-1993 dönemini kapsayan 10 yıllık Ulaştırma Ana Planı uygulanamamıştır. Plan uygulanmış olsaydı, 1993 yılında Türkiye'de demiryollarının ulaşımdaki payı % 27'ye yükselecek, karayollarının payı ise % 36'ya düşecekti.<sup>72</sup> Ne var ki, ulusal çıkarları gözeterek oluşturulan sözkonusu ana plana karşın, aynı dönemde, ulaşımaya ayrılan kaynaklardan demiryolunun aldığı pay 1983'de % 21.7'ye, 1994'de ise % 7.2'ye düşmüştür. Buna karşılık karayollarının payı ise aynı yıllarda % 54'den, % 72.5'e çıkmış ve yatırımlar ezici bir ağırlıkla karayollarına yapılmıştır.<sup>73</sup>

Ulaşım politikalarında raylı sistemlerin yerine, karayolu taşımacılığının tercih edilmesi, bir çok konuda çevreye ve sonuç olarak insana zarar verdi. Burada, karayolu taşımacılığına dayanan motorlu taşıtların, çevreye, havaya ve kentlere verdiği onarılamaz tahribatın yanısıra, yarattığı ekonomik ve toplumsal maliyet de ölçülemez düzeye ulaşmaktadır. Bunun, kesintisiz bir şekilde yeni yollar, köprüler, kavşaklar, geçitler,

<sup>71</sup> Merdol, Arif : EMPERYALİZMİN ULAŞIMA MÜDAHALESİ VE OTOYOL DAYATMASI, Teori Dergisi, Sayı: 97, Şubat 1998, s:5

<sup>72</sup> Altuğ, Orhan : ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE DEMİRYOLLARI, Teori Dergisi, Sayı : 97, Şubat 1998, s: 17

<sup>73</sup> BTS : TÜRKİYE'DEKİ ULAŞIM SİSTEMİ VE DEMİRYOLLARIMIZ, MMO

tüneller yapılmasını gerektiren ekonomik maliyetinin yanısıra, işlevsel açıdan da yetersizliğini şu örnekte görüyoruz. Üç şeride sahip çift hat bir otoyolun, kilometre yapım maliyeti, çift hatlı, elektrikli, sinyalizasyonlu, saatte 260-400 Km. hıza elverişli demiryolu yapım maliyetinden -arazinin düz, engebeli olmasına göre- 1.5 ile 3 kat arası daha pahalıdır. Böyle bir demiryolunun ekonomik ömrü 30 yıl iken, otoyolun ekonomik ömrü 10-15 yıldır. Taşıma kapasitesi bakımından da bu standarttaki bir demiryolu, % 200 daha fazla kapasiteye sahiptir. Böyle bir demiryolu için 50 metre genişliğinde kamulaştırma yapmak gerekirken, otoyol için kamulaştırma genişliği 100 metredir. Gene karayolu araçları, enerji tüketimi açısından, demiryoluna göre 2 ila 5 kat daha pahalıdır. Bu oran şehir içi taşımacılıkta 10 kata kadar yükselebilmektedir.<sup>74</sup> Kısaca, neresinden bakılırsa bakılsın, demiryolu ile karayolu taşımacılığı arasında kıyaslanamayacak kadar ekonomik ve işlevsel maliyet farklılıkları vardır. Bunun yanısıra, karayolu ile taşımacılığın bir de toplumsal maliyeti vardır ki gerçekten bu, hayali canavarlarla açıklanamayacak kadar çok büyük bir maliyettir. Her yıl binlerce insan, trafik kazalarında yaşamlarını yitirmekte; buna karşın, sözü edilen politikalar ısrarla savunulup uygulanmaktadır.

Aşağıdaki tablo, 1994, 1995 ve 1996 yıllarında, ülkemizde trafik kazalarının, yaralı ve ölü sayısı açısından sonuçlarını vermektedir.

TABLO : 9 : YILLARA GÖRE TRAFİK KAZA VE SONUÇLARI

| Yıl  | Kaza Sayısı | Ölü Sayısı | Yaralı Sayısı |
|------|-------------|------------|---------------|
| 1994 | 233.803     | 5.942      | 104.717       |
| 1995 | 279.663     | 6.004      | 114.319       |
| 1996 | 344.643     | 5.428      | 104.599       |

Kaynak : T.C. DİE, Ulaştırma İstatistikleri Özeti, 1996

<sup>74</sup> A.g.e.

Görüldüğü gibi her yıl ortalama 286.000 trafik kazası meydana gelmekte ve bu kazalarda yaklaşık olarak 5.800 kişi yaşamını yitirmektedir. Kazalar sonucu yaralananların sayısı ise yaklaşık 108.000 kişi civarında gerçekleşmektedir. Bu rakamlar bir savaşın, kitle katliamının sonuçlarından daha ciddi bir tabloyu sergilemektedir. Ve hayali trafik canavarlarının değil, genellikle güvenli olmayan bir taşıma ve ulaşım türünün uygulanmasından kaynaklanan sonuçlarıdır.

Bütün bu ekonomik ve toplumsal maliyetlerine karşın, karayolu ve motorlu taşıtlara dayanan taşımacılığın, kent içi ulaşımın kolaylaştırılması açısından olumlu sonuçlar vermediği de bir başka olgudur. Bu olgu sadece günümüz kentlerinde yaşanan trafik kaosunun sonucu değildir. Örneğin, İstanbul için geriye dönük bir değerlendirme yaptığımızda şunu görürüz: İstanbul'da, 1970'li yılların başında Boğaziçi Köprüsünün yapılmasıyla başlayan ve kentin doğal dokusunu tahrip eden süreç, 1980'li yıllarda, Turgut Özal hükümeti döneminde, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün yapılmasıyla daha da derinlemesine sorun oluşturan bir düzeye ulaştı. Her iki köprünün çalışmaya başlamasının ardından gelen trafikteki rahatlamanın, aslında geçici olduğu çok kısa sürede anlaşıldı; bu köprüler giderek yetmemeye başladı ve kent neredeyse milyonu bulan otomobillerin işgaline teslim oldu.

Batıda; Avrupa'nın birçok ülkesinde, iki kişiye bir otomobil düşmesine karşın, gelişmekte olan ülkelerde yüz kişiye üç motorlu araç düşmekte<sup>75</sup> ama Avrupa'nın kentleriyle kıyaslanamayacak kadar ağır ve çıldirtıcı bir ulaşım ve trafik sorunu yaşanmaktadır. Kuşkusuz bunun nedenlerinden biri de, batılı ülkelerin kentlerinde, merkezini raylı taşımacılığın oluşturduğu bir ulaşım ağının onyıllar önce kurulmasına karşın, bizim kentlerimizde raylı sistemlere ilişkin ciddi hiç bir adımın atılmamış olmasıydı. Ulaşım politikaları konusunda merkezi ve yerel hükümetler tarafından yapılan tercihler bugün kentleri, ulaşım ve trafik açısından tam bir açmazda sürüklemiş durumdadır.

İstanbul'da kent kamusal mekanlarını adeta bir oto pazarına çeviren sözkonusu hatalı politikaları terk ve kenti kurtarma tavrının en ciddi örneği, 1990'lı yılların başında

<sup>75</sup> Bilim Ve Teknik Dergisi : ŞEHİR VE ULAŞIM, Sayı: 349, Aralık 1996, s: 26

görüldü. Bu dönemde İstanbul Büyükşehir Belediyesi, "İstanbul'da kent içi ulaşımın kentin en önemli sorunu olduğunu ve bunun çözümünün de hızlı, ucuz, toplu ulaşım imkanı sağlayan ve çevre kirliliğine de çözüm olan raylı sistemler olduğunu belirleyerek bazı pratik adımlar attı<sup>76</sup>.

Bugün yapımı hala devam eden Taksim/Levent metrosunun temeli bu dönemde atıldı. O günlerin popüler söylemi "yüzyıllık metro özlemi" idi. Ulaşım politikaları bakımından yüzyıldır ihmal edilen raylı sistemlerin tercih edilmesinin ifadesiydi bu. Sirkeci/Zeytinburnu arasında işlemeye başlayan, haklı ya da haksız birçok eleştiriye uğrayan tramvay hattı, da yine aynı dönemde inşa edildi. Keza 1989'un ilk günlerinde ilk seferlerine başlayan Hafif Metro hattı aynı dönemde Esenler'e ve Bakırköy'e kadar yeni hatlar yapılarak kapasitesi genişletildi ve işletilmeye başlandı. Daha çok nostaljik önemi olan Beyoğlu Tramvayına da bu dönemde işlerlik kazandırıldı. Ulaşım sorununun köklü çözümü bakımından hayati proje olarak görülen Boğaziçi Tüp Geçit ile ilgili, proje dahil yapılan çalışmalar, -merkezi hükümetin onayını beklemek üzere- bu dönemde tamamlandı. Raylı sistemlere dönük tercihler açısından bunlar birer ilk adımdı ve trafiğin tükettiği bazı merkezleri kurtardığı gibi, kentin geleceği açısından da çok önemliydi.

Kent içi ulaşım politikaları konusundaki bu tercihler ve özellikle metro ile ilgili çalışmalar, İstanbul'da yerel yönetimin değiştiği 26 Mart 1994'den sonra da devam etti. Kent içi ulaşım ve trafik sorununun çözümünün ancak raylı sistemlerin yaygınlaşmasıyla olanaklı olabileceği,<sup>77</sup> yeni köprüler yapmanın şehre karşı suç işlemek anlamına geleceği ve tüp geçişin köklü çözüm için tek seçenek olduğu savunuldu.<sup>78</sup> Ancak yine de raylı sistemlerin geliştirilmesi yönünde, bir önceki dönemde yapılan çalışmaları, yavaşlayan bir hızda devam ettirmek dışında ciddi bir adım atılamadı. Yeni tramvay hatlarının açılması sağlanamadığı gibi, Hafif Metro hatlarının, projede öngörülen uzantıları da tamamlanamadı. Üstelik, 1996 yılı "ulaşımda seferberlik yılı" ilan edilmesine rağmen, aynı dönemde çözüm için öncelik, tıkanıklığı kronikleşen kavşaklara yönelik olan sinyalizasyon ve katlı kavşak çalışmalarına verildi ve bu öncelik savunuldu.<sup>79</sup>

<sup>76</sup> Sözen, Nurettin : 2000'li YILLARA HAZIRLANAN İSTANBUL VE DEV YATIRIMLAR, İstanbul, 1992, s: 27

<sup>77</sup> Erdoğan, R. Tayyip : İSTANBUL BÜLTENİ, 15 Mayıs 1996, s: 48

<sup>78</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1996 TANITIM VE FAALİYET RAPORU, Büyükşehir Belediyesi Yayını, s: 75

<sup>79</sup> ULAŞIMDA SEFERBERLİK YILI, İstanbul Bülteni Dergisi, Sayı :51, 1 Temmuz 1996, s: 20-21



İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bu tarz bir ulaşım politikasının gereklerini de yerine getirmeye çalıştı. Buna göre İstanbul'da, 1994 yılından bu yana toplam 17 kavşağın yapımı gerçekleştirildi ve bunun için 5.5 Trilyon lira harcama yapıldı. Bunlar dışında halen on ayrı noktada kavşak çalışmaları devam etmektedir.<sup>80</sup> Oysa kent içinde, köprülülük veya katlı kavşaklarla sorunu çözmeye çalışmak, kentsel trafik açısından eleştirilmekte; bunun, sınırlı bir alanda trafik akımını sağladığı, daha fazla mekanı işgal ettiği, yaya hareketini engellediği, trafik güvenliğini sağlamadığı ve köprü çevresini olumsuz etkilediği ileri sürülmektedir.<sup>81</sup>

Bütün bu farklı çözüm biçimleri ve uygulamalarına karşın, sonuçta İstanbul'da kent içi yolcu taşıma sistemleri içerisinde, raylı taşımacılık oranı % 6'da, deniz taşımacılığı oranı % 4 'de kalırken, karayolu taşımacılığı % 90'lık payını korumaya devam etti<sup>82</sup> ve karayolu taşımacılığının araçları olan motorlu taşıtlar kentin her yanını doldurmaya; kent içi taşımacılık ağırlıklı olarak bu araçlarla yapılmaya devam edildi. Bunun sonuçlarından birisi de, kamusal mekanların, motorlu taşıtlar tarafından işgal edilerek, ciddi bir otopark sorununun yaratılması oldu.

### 3.2.3. Otomobil Tüketiminde Hızlı Artış

Merkezi ve yerel hükümetlerin, karayolu taşımacılığını tercih eden ulaşım politikalarının kaçınılmaz sonucu olarak, motorlu araç üretimi ve kullanımında da, hızlı bir hareketliliğin yaşandığını gözlemlemekteyiz. Yolcu taşımacılığında otobüs ve minibüslerin, yük taşımacılığında ise kamyon ve kamyonetlerin tercih edilmesi, ulaşım olanaklarının buna göre biçimlendirilmesi, bu tür araçların üretiminde ciddi bir yükselmeye de yol açmaktadır. Son yirmi beş yılda trafiğe dahil olan motorlu araçların sayısında meydana gelen artış bu açıdan ilginçtir. Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre, 1973 yılından bu yana Türkiye'de motorlu kara taşıtlarının sayısı on misli artmıştır. 1973 yılında 543.318 olan motorlu kara taşıtı sayısı, 1997 yılı sonu itibarıyla 5.810.081

<sup>80</sup> İstanbul Bülteni Dergisi, Sayı :87, 4 Ocak 1988, s: 30

<sup>81</sup> Örer, Mete : ANKARA'DA KAVŞAK DÜZENLEMESİ UYGULAMALARI, Ulaşım Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Makine Mühendisleri Odası Yayınları, Yayın No: 193, 2-3 Mayıs 1997, s:211

<sup>82</sup> ŞEHİR VE ULAŞIM, Bilim Ve Teknik Dergisi, Sayı: 349, Aralık 1996, s:26

adede ulaşmıştır. Bu süre içerisinde kamyonların sayısı 86.780'den, 353.586'ya; kamyonetlerin sayısı, 71.043'den 529.838'e; otobüs ve minibüslerin toplam sayısı 50.066'dan 298.953'e ulaşmıştır. Aynı süre içerisinde, en ciddi artış ise otomobillerin sayısında meydana gelmiştir. 1973'de 240.360 olan otomobil adedi, 1997 yılı sonu itibarıyla 3.570.105'e ulaşmıştır.<sup>83</sup>

Otomobil tüketiminde hızlı artışın devam ettiğini gösteren bir başka gösterge ise yine DİE verilerinden elde edilen bilgilerdir. Buna göre, Türkiye çapında Şubat 1998 içerisinde trafiğe kaydı yapılan 28.971 adet motorlu kara taşıtı içerisinde, otomobil 16.384 sayı ile ilk sırada yer almaktadır. Bunun aynı ay içerisinde trafiğe kaydı yapılan toplam motorlu taşıt sayısına oranı % 56.6'dır.<sup>84</sup>

Motorlu kara taşıtlarının sayısında meydana gelen bu artış, bir başka yönüyle, Türkiye'de otomotiv endüstrisinin de gelişmesi anlamına gelmektedir. Otomotiv endüstrisi, Türkiye'de siyasal iktidarların her zaman çok önem verdikleri sektörlerin başında gelmektedir. Bu alanda kurulan fabrikaların çoğu, devletin en üst düzey yetkilileri tarafından açılmış; ve Türk ekonomisi için stratejik önemine vurgu yapılmıştır. 1960 yılında özellikle de ilk yerli üretim olması nedeniyle övünç vesilesi olan "Devrim" otomobilinden başlamak üzere, bugün açılışlarına Cumhurbaşkanı düzeyinde katılımın sağlandığı yeni fabrikaların desteklenmesi tutumunun devam ettiğini gözlemlemekteyiz.

Ülkemizde otomotiv endüstrisinin gelişimini, 1960'ların ikinci yarısında Koç Holding tarafından İngiliz sermayesi ile işbirliği yapılarak üretilen ford motorlu Anadolu otomobilleri, 1970'li yılların başında yine Koç Grubu tarafından üretilen Murat 124'ler ve Ordu Yardımlaşma Kurumu tarafından üretilen Renault 12'ler izledi. Bu dönem, otomobilde seri üretime geçiş dönemi idi. Kamyon, kamyonet, otobüs ve minibüs üretimi de yine 1960'lı yılların başından itibaren montaj ağırlıklı bir sanayi olarak gelişmeye başladı. 1970'li yıllardan günümüze gelen süreç ise otomotiv endüstrisinin yoğun desteklenme ortamında hızlı bir büyüme gösterdiği ve "ekonomide çok önemli ve stratejik bir yeri olan" sektör haline geldiği süreç olmuştur.

<sup>83</sup> DİE : Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Nisan 1998

<sup>84</sup> DİE : Haber Bülteni, 14.04.1998, s: 4

Aşağıdaki tablo, yıllara göre otomotiv endüstrisinde üretim ve işyeri sayıları ile ilgili verileri göstermektedir.

TABLO : 10 : OTOMOTİV SANAYİ ÜRETİMİ  
( 100 ve daha fazla kişi çalışan işyerleri)  
A-İşyeri Sayısı B-Üretim (Adet)

| Madde           |       | 1992    | 1993    | 1994    | 1995    | 1996    |
|-----------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Kamyon          | A.... | 7       | 8       | 9       | 9       | 8       |
|                 | B.... | 20.743  | 29.739  | 11.235  | 19.172  | 29.516  |
| Kamyonet        | A.... | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       |
|                 | B.... | 16.452  | 20.088  | 10.356  | 16.758  | 20.955  |
| Otomobil        | A.... | 4       | 4       | 4       | 5       | 5       |
|                 | B.... | 265.090 | 343.481 | 208.531 | 222.145 | 196.176 |
| Otobüs          | A.... | 4       | 3       | 5       | 3       | 4       |
|                 | B.... | 1.419   | 2.026   | 1.020   | 1.201   | 2.570   |
| Minibüs-Midibüs | A.... | 6       | 8       | 7       | 8       | 8       |
|                 | B.... | 17.883  | 19.559  | 7.771   | 11.223  | 16.042  |
| Traktör         | A.... | 3       | 4       | 4       | 3       | 3       |
|                 | B.... | 23.012  | 33.294  | 24.249  | 38.295  | 45.656  |

Kaynak : Devlet İstatistik Enstitüsü, İstatistiklerle Türkiye 1997, s: 73

Otomobil üretiminde 1993 yılında rekor düzeye varan artışın, izleyen yıllarda, sektörün yaşadığı krizler nedeniyle bir miktar düştüğü; buna karşılık diğer motorlu taşıtların üretiminde, 1996 yılında, bir önceki yıla göre; kamyonunda % 53.9, kamyonette % 25.0, otobüste % 113.9, minibüs ve midibüs' de % 42.9 ve traktör üretiminde ise % 19.2'lik bir artış gerçekleşmiştir.<sup>85</sup>

Otomotiv sektöründe bugün de aynı artışlar devam etmekte; toplam ekonomi ve istihdam içerisinde en önemli yeri oluşturan birkaç sektörden birisi olma konumunu korumaktadır. Bu özelliği nedeniyle de Türk ekonomisinin vazgeçemediği; dahası, kapasite ve kalite açısından Avrupa standartlarını yakalamaya çalıştığı ve bu yüzden de

<sup>85</sup> DİE, İstatistiklerle Türkiye 1997, s.73

daha çok özendirdiği sektörlerden birisi durumundadır. 1993 yılı verilerine göre Türkiye'de otomotiv sanayi ana üretim faaliyetinde 29.433 kişi istihdam ediliyordu. Otomotiv sektöründe bugün, ana üretim faaliyetinde çalışan bir kişinin, diğer faaliyet kollarında yaklaşık 20 kişiye iş imkanı sağladığı varsayıldığında, bu sayı yaklaşık 590.000 kişi olmaktadır. Bu haliyle Türkiye'de otomotiv ve yan sanayi, toplam istihdamın yaklaşık % 4.5 'luk kısmını oluşturmaktadır. Aynı şekilde otomotiv endüstrisinin ödediği verginin miktarı da, diğer sektörler göre oldukça yüksek görünmektedir. Örneğin 1992 yılında otomotiv sektörünün ödediği verginin toplam vergi gelirlerine oranı % 9, 1993 yılında aynı hesaplamalarla yaklaşık % 9.6 olmaktadır.<sup>86</sup>

Görüldüğü gibi ulaşım politikaları otomotiv sektörünü büyüttükçe, sektörün büyümesi de toplam ekonomiye yaptığı etkiler açısından daha kalıcı bir özellik taşımakta; sektör, sistem için vazgeçilemez bir konum kazanmaktadır. 1993 yılında, Türk ekonomisindeki, en büyük 500 firmanın, 34'nün özel otomotiv sektörüne ait firmalar olması, bu bakımdan çarpıcı bir örnektir.

Ulaşım politikaları, otomotiv endüstrisinin hızla palazlanmasının çok önemli ama tek değişkeni değildir. Yine bu politikalar tarafından beslenen, bir anlamda yeni bir toplumsal kültür de önemli bir değişken olarak ortaya çıkmaktadır. Bu yeni toplumsal kültür, otomobili adeta amaç haline getiren, onu "refah düzeyinin" neredeyse en önemli parametresi olarak gören ve özellikle 1980'li yıllardan itibaren gündelik yaşamımız içerisinde yer edinen bir davranış tarzıdır.

"İktisadi anlamıyla refahı en yüksek olan insan, en fazla mal ve hizmet elde edebilen insandır. Daha fazla mal ve hizmet elde edebilmek, bunların çeşitlerinin ve sayısının çokluğuyla ilgilidir. Bu anlamda otomotivin ortaya çıkışı mal ve hizmet sayısını arttırmıştır. Kentleşmenin gelişmesine, dinlenme ve turizm olanaklarının yayılmasına yol açmıştır. Bütün bunlardan dolayı da otomotiv sektörünün gelişme düzeyi, refahın ve gelişmişliğin ölçütlerinden birisi olarak değerlendirilir. Örneğin, gelişmiş ülkelerde 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 400-450 iken, az gelişmiş ülkelerde bu sayı 10-15 otomobildir

<sup>86</sup> TÜRK OTOMOTIV SANAYİNİN YAPISI VE SORUNLARI ARAŞTIRMASI, Türk-Ar Araştırma Dizisi, 1995, s: 40-41

Türkiye'de 1993 verilerine göre 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 34 olduğuna göre, gelişmiş ülkeler seviyesine gelebilmesi için daha çok fazla otomobil üretmesi gerekmektedir".<sup>87</sup>

Bu yaklaşım tarzının, bireylerin günlük yaşamındaki ifadesi ise, otomobilin bir statü sembolü olarak algılanmasıdır. Otomobilin, sahibine, öteki bireylerden farklı bir konum sağladığı varsayılır. Otomobil tüketiminin gittikçe yaygınlaşması ile birlikte, bu kez pahalı marka, ithal otomobil kullanımı, daha üst bir statü sembolü olarak algılanmaktadır. Ailede, bir arada bulunan bireylerin her birinin kendisine ait özel bir otomobile sahip olması ise, buradaki algılama biçiminin başka türlü bir yansıması olarak ortaya çıkmaktadır. İthal otomobil kullanma sayısındaki artış, bu açıdan üzerinde durmaya değerdir. 1989 yılında ithal otomobillerin içpazar içindeki payı % 6 iken, bu pay 1993 yılında % 25'e yükselmiştir.<sup>88</sup> İthal otomobillerin, genellikle gelir düzeyleri yüksek kesimler tarafından tüketildiğini gözlemlemek olanaklıdır. Böylece, günlük yaşamımız içerisine gerçekten çok önemli işlevler üstlenen otomobilin, insanlar için bir araç olduğu gerçeği, bu yeni toplumsal kültür içerisinde giderek kaybolmaktadır.

Otomobil tüketiminin, alt ve orta gelir gruplarına düşen payı açısından ise farklı bir tercih nedeni ile karşılaşırız. Bu gelir gruplarında, tüketim tercihleri açısından ortaya çıkan gerekçelerden birisi de, otomobilin "yatırım aracı" olarak değerlendirilmesidir. Hem günlük yaşam içerisinde belli bir gereksinmeye yanıt verdiği için bir kullanım değerine sahip olmakta, ama aynı zamanda sürekli değer kazanması bakımından değişim değeri de yükselmektedir. Dolayısıyla otomobili, en azından değer kaybına yol açmayan bir yatırım aracı olarak değerlendirmek, özellikle orta düzey gelir grupları açısından ekonomik bir davranış olarak ortaya çıkmaktadır. Bu grupların tüketim tercihleri, doğal olarak parça ve servis olanakları nedeniyle rahat alınıp satılabilen yerli üretim otomobiller olmaktadır.

Bu tercih türünün yaygınlığını göstermesi açısından, 1997 yılı Ekim ayı içerisinde ilk defa tescil belgesi alan otomobillerin markalarına bakmak anlamlı bir örnektir. Buna göre, sözü edilen otomobillerin % 33.2'si Tofaş marka (Murat-Fiat), % 23.4'ü Renault marka

<sup>87</sup> A.g.e, s.67/68

<sup>88</sup> A.g.e, s: 84

otomobiller olduğu tesbit edilmiştir.<sup>89</sup> Nitekim 1995 yılında yapılan "Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı ve Sorunları Araştırması"nda da kendilerine neden yerli arabayı tercih ettikleri sorulan deneklerin % 21.8'i yerli otomobili bir yatırım aracı olarak gördüklerini belirtmişlerdir.<sup>90</sup> Bu eğilimin izlerini kent nüfusunun günlük yaşamı içerisinde gözlemlemek de olanaklıdır. İkinci el oto piyasası olarak tanımlanan kullanılmış otoların alım satımı artık adından çok söz ettiren ciddi bir piyasaya dönüşmüş durumdadır. Kentin hemen her meydanında kurulan oto pazarlarında çok hızlı bir ilişki sürecinde gerçekleşen otomobil alım satımı, aracılılarıyla birlikte başlı başına enformel bir piyasayı oluşturmaktadır.

Sonuç olarak otomobil tüketimini arttıran birçok faktörden söz etmek mümkündür. Bu faktörlerin bir kısmı bireysel nedenlere, bir kısmı ise yukarıda ifade edilen toplumsal nedenlere dayanmaktadır. Ne olursa olsun, sonuçta sözkonusu otomobillerin büyük bir çoğunluğu kentlere ve özellikle de büyük kentlere akın etmektedir. İstanbul'da daha şimdiden sayıları bir milyonu aşan otomobillerin artışındaki bu hız artarak devam edecektir. Yukarıda ifade edilen faktörler ve İstanbul'da gelir düzeyinin Türkiye genelinin önünde seyretmesi sözkonusu oldukça, bu eğilimin devam etmesi kaçınılmazdır. Kentin, bir otomobil yığınağına dönüşmesi, sadece insanların değil, otomobillerin de hareket özgürlüğünün giderek daralması, otomobil tüketimindeki artışı etkilemeyecektir. Dolayısıyla otopark sektörü bu sonuçtan sistematik olarak beslenmektedir.

### 3.3. Otopark Talebinin Yarattığı İlişki Ve Kurumlar

Kent merkezlerinde yaşanan yoğun otopark talebinin günlük yaşamımızda yarattığı yeni toplumsal ilişkiler ve formel ya da enformel kurumlaşmalar, kent sosyolojisi açısından üzerinde durmamızı gerektirecek düzeyde önemli deneyimler sunmaktadır. Bu ilişki ve kurumlaşmalar, merkezi ve yerel yönetimlerin artan, trafik karmaşası ve otopark talebine yönelik olarak aldıkları önlemlerden başlayarak, bu önlemlerin uygulanma biçimleri ve uygulanma araçlarına kadar çeşitlilik sağlayan bir süreçte oluşmaktadırlar.

<sup>89</sup> DİE : Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Ekim 1997

<sup>90</sup> TÜRK OTOMOTİV SANAYİNİN YAPISI VE SORUNLARI ARAŞTIRMASI, Türk-Ar Araştırma Dizisi, 1995, s: 40-41



Kentteki trafik karmaşası ve ona bağlı olarak gelişen otopark talebi, günlük yaşamımız içerisinde gerçekte yeterince algılayamadığımız yeni toplumsal ilişkilerin kurulmasına yol açmaktadır.

Öncelikle İstanbul örneğini ele alacak olursak, yalnızca kent merkezlerinde değil, kentin varoşlarında dahi kamusal mekanlar üzerinde yoğun bir otomobil akımı olduğu gözlenmektedir. Ama özellikle kent merkezlerinde yollar ve kaldırımlar "yol içi otopark" olarak kullanılmakta, buna bağlı olarak cadde ve sokaklarda, duran trafik, akan trafiği de engellemekte ve araç akımı yavaşlamaktadır. Özellikle iş günlerinde sözkonusu merkezlerde kısa süreli park etme olanakları dahi hemen hemen olanaklı değildir. Bu nedenle araç çekilmesi de dahil, çeşitli riskler göze alınarak araçlar yol kenarlarına, kaldırımlara, park etme yasağının olduğu her yere bırakılmaktadır. Bir başka deyişle, tahminlerin çok ötesinde otopark talebi vardır. Talep, doğal olarak maliyeti de yukarıya çekmektedir.

Batı metropollerinde otopark talebi bir ölçüde karşılanmış olmasına karşın, gün içerisinde akan trafik içinde yer alan araçların çokluğu yoğun, ve tehlikeli bir trafik karmaşasına yol açmaktadır. Fakat sözkonusu kentler, giderek daha fazla sorun olmaya başlayan trafik problemine karşı, kendilerine özgü bazı çözümler geliştirmişlerdir. Örneğin, İsveç/Malmö'de trafiğin yoğun olduğu saatlerde, dışarıdan gelen araçlardan para alınmaktadır. Şehir içine sadece aylık "şehre girme aidatı"nı ödemiş arabalar ve içinde üç ve daha fazla kişi taşıyan arabalar bırakılmaktadır. İsviçre/Zürih'te, akşam bir dizi yolda bariyerler kapanmakta, sadece o caddede oturanlar girebilmektedirler. İsviçre'de arabaların girmesinin yasak olduğu bir dizi kasaba vardır. Bu şehir veya kasabalarda yaşamı zehir eden trafik problemine karşı, bu ve benzeri önlemler ile karşı durulmaya çalışılmaktadır.<sup>91</sup>

Önümüzdeki yıllarda, talebin yönetimi bağlamında bu tarz önlemlerin daha çok gelişeceği ve daha çok yerde uygulanacağını söyleyebiliriz. Zira, süreç, otomobillerin görünmeyen yanının kentlere verdiği zararları önleme, kentleri ve kentlerde yaşayan nüfusun geleceğini koruma amacını taşıyan yeni bir toplumsal bilincin hızla gelişmesi yönünde gelişmektedir.

<sup>91</sup> Yeşil, H : DOĞA VE İNSAN , Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 1996, s.144/145

Türkiye'de, trafik yoğunluğuna en fazla sahip kent olan İstanbul'da ise Batıdaki örneklere benzer önlemlerin alınması uygulamasına henüz başlanmış değildir. Ama 1997 yılının son aylarında gündeme gelen ve kamuoyunda çeşitli tartışmalara yol açan "trafiği rahatlatıcı önlemler", Türkiye'de de giderek benzer önlemlerin alınacağına habercisi durumundadır. İstanbul İl trafik Komisyonunun Ekim 1997 tarihinde aldığı ve altı ay içerisinde hazırlanması öngörülen Trafik Acil Eylem Planı da bu olasılığın bir ön adımını göstermektedir. Bununla birlikte aynı toplantıda alınan bazı kısa süreli kararlar sorunu çözmek bir yana hissedilir derecede etkilemeyecektir bile. Nitekim bu kararlardan birisi olan mesai saatleri üzerinde değişiklik yapmak, uygulama içerisinde de görüldüğü gibi, hemen hiç etkili olamamaktadır.

Otopark talebi ile otopark sunum alanları arasındaki uyumsuzlukla ilgili, yaşanan kargaşa konusunda da benzer bir gelişme sözkonusudur. Bu konudaki uygulama biçimleri ile sorunun çözümüne yönelik, alınabilecek önlemler, kaçınılmaz olarak yeni toplumsal ilişkilerin kurulmasına ve yeni kurumlaşmaların meydana gelmesine yol açmaktadır. Kaldı ki İstanbul'un mevcut fiziksel yapısı içerisinde, varolan araçlara yeni otopark alanları sunabilmek de kolay değildir. Bu konuda, hem fiziksel, hem de finansal sınırlara dayanıldığı bir gerçektir. Dolayısıyla otopark talebinin yoğunluğu, mevcut tüm mekanların kullanılmasına yol açmakta; talebi karşılama iddiasıyla bir dizi kurum ve kişinin ortaya çıkmasına ve bazı kamu kurumlarının da kendi bünyelerinde otopark işletmeciliği yapmalarına yol açmaktadır. Artık sadece sokaklarda değil; küçük arsalar da bile daha sık gördüğümüz "Burası Ücretli Otopark Alanıdır" tabelaları, sözkonusu talebi yanıtlayan kişi ve kurumlaşmalardaki çeşitliliği göstermektedir. Bu nokta aynı zamanda enformel otopark işletmeciliğinin de başlama noktasıdır.

### 3.3.1. Enformel Otopark Sektörü : Değnekçiler

İstanbul'da, kentin her yanını dolduran otomobillerin otopark talebine yerel yönetimler tarafından zamanında ve yeterli yanıt verilmediği için, kentin ekonomik ve ticari açıdan hareketli merkezlerinde enformel bir otopark piyasasının ortaya çıktığını görmekteyiz. Diğer bir deyişle, resmi sunum ve kontrol olmayınca, zaten doğal bir

otoparka dönüşmüş olan cadde ve sokaklar, çeşitli kişi ve gruplar tarafından fiilen ücretli otopark olarak işletilmeye başlanmıştır. Başlangıçta Karaköy, Eminönü, Bostancı, Bakırköy gibi kent merkezlerinde ve özellikle de vapur iskeleleri karşısındaki meydanlarda, otopark işleticiliği yapan enformel kişi ve grupların, bugün artık kentin otopark piyasasının önemli bir bölümünde etkili olduklarını gözlemlemek mümkündür.

1580 sayılı Belediyeler Yasasının 15. maddesinin çeşitli fıkralarında Belediyelerin görevleri sayılırken, bunlardan birisinin de "Otopark Hizmetleri" olduğu belirtilir.<sup>92</sup> Ancak bu hizmetler, ne gerçekten "hizmet" mantığıyla ne de işletmecilik mantığıyla yapılmıştır. Yerel yönetimler açısından otopark sorununa yaklaşım, aslında büyük bir ilgisizliktir. 2000'li yıllara girerken, yaklaşık on milyon nüfuslu ve bir buçuk milyondan daha fazla motorlu taşıtın bulunduğu İstanbul'da Büyükşehir Belediyesine ait sadece 13 adet katlı otoparkın bulunması, bu durumun çarpıcı kanıtıdır. Dolayısıyla otopark sorununda yasal açıdan sözkonusu olan durum büyük ölçüde ilgisizliktir ve onun yarattığı boşluktur. Bu boşluk, enformel otopark sektörünü yaratan belirleyici faktörlerden biridir.

Otopark uygulamaları konusunda var olan bu yasal boşluk ve yasal kurumların yetersizliği, herkesten önce, bunun iyi bir rant alanı olduğunu değerlendiren kişi ve kurumlar/gruplar tarafından doldurulmuştur. Bunlar, otopark alanlarında sürekli üretilen rantı sahiplenebilmek için adeta bir ağ oluşturmuşlardır. Bir kez otopark piyasasına girdikten sonra, sürekli yayılma eğilimi gösteren kişi ve grupların tavrında bu olguyu gözlemlemek olanaklıdır. O kadar ki, yasal yetkiye dayanarak kendi otopark alanlarını alıp işletmek isteyen kurumlar bile, İstanbul/Ortaköy'de Trafik Vakfı Otoparkında, iki kişinin ölümü ile sonuçlanan otopark çatışmasında olduğu gibi olduğu gibi, işletici enformel grupların şiddetli direnişiyle karşılaşmaktadırlar. Kayıtdışı ekonominin çeşitli alanlarında olduğu gibi, otopark uygulama ve işletmeciliğinden söz edildiğinde de, kentte bu alanın egemenleri olarak çeşitli isimlerin sayılması, sektördeki enformel karakteri göstermesi bakımından ilginçtir.

Otopark sektöründe çalışan kişiler açısından da öne çıkan özellik, kırsal alandan gelmiş vasıfsız kişilerin, kendilerine uygun bir çalışma ortamını bulmuş olmalarıdır.

<sup>92</sup> İLLER VE BELEDİYELER DERGİSİ, Türk Belediyecilik Derneği yayını, Sayı : 6, Nisan 1997, s: 207

Gerçekten bu durumda olan birçok kişinin, otopark sektöründe kahya, parkmen vb. olarak çalıştıklarını görmekteyiz. Otopark uygulamasındaki yasal boşluk bu gruplara da, kendilerini dahil edebilecekleri bir piyasa ve iş olanağı sağlamaktadır.

Enformel otopark sektöründe çalışan kişileri tanımlamak için genellikle "değnekçiler" kavramı kullanılır. Değnekçi, bir dönem kayıkçıların, hamalların onbaşı olarak kullanılmış bir kavramdır. Daha sonraları ve günümüzde, dolmuşların ve taksilerin kahyası anlamında kullanılmaktadır. Ama şimdi kendi belirledikleri görev ve sorumluluk alanlarına, kentin sokak ve caddelerine dağılmış otomobilleri "ücretlendirmek" de girmiştir. Nedeni ise açıktır: Otomobili koruma görevi ! Ne olursa olsun, bunların hepsinde, değnekçi kavramına damgasını vuran ilk anlam, *enformel oluştur*. Otopark uygulaması anlamında da aynı olgu geçerlidir.

Otomobil neye ve kime karşı korunacaktır? Aslında bu sorunun yanıtı da çok açık değildir. Dolmuş durağında kahyaya ücretini ödemeyen bir araç sahibi hangi sonuçlarla karşılaşabilirse, otoparkta ücretini ödemeyen araç sahibi de aynı sonuçla karşılaşmaktadır. Yani kişinin kendisi değilse bile, aracı saldırıya uğramaktadır. Bu durumda şu garip çelişkiyle karşılaşırız: Araç, değnekçinin saldırısına karşı yine değnekçi tarafından korunmaktadır. Yani bir tür zoraki koruma sözkonusudur. Doğal olarak bu görev karşılığında bir ücret alınmaktadır.

Burada bir anlamda yeni bir toplumsal ilişki türüyle karşılaştığımızı söyleyebiliriz. Enformel sektörün egemen tarz olduğu otopark uygulamalarında, bu toplumsal ilişkinin bir tarafını "değnekçiler" oluşturmaktadır. *Sokak, bir anlamda değnekçilerin mikro iktidar alanıdır*. Otomobillerin parklanma biçimlerine ve park edebilecekleri yerlere değnekçiler karar verir. Sözkonusu olan durum, açık bir otoritedir. Otomobil sahipleri, araçlarının karşılaşabileceği muhtemel zararlardan kurtulabilmek için, değnekçiler tarafından belirlenen kurallara uymak gerekliliğini hissetmektedirler. Bu zorunluluk, her biri değişik meslek gruplarından ve değişik sosyal statülerden gelen ama ortak yanları aynı sokağı kullanmak olan pek çok kişiyi, değnekçiler karşısında edilgen duruma getirmektedir. Çünkü uygulamaya karşı çıkma, değiştirme olanakları sanıldığı kadar fazla değildir. Zira dikey ilişkinin kurulduğu bu mikro iktidar alanlarında, değnekçilerin iktidarını

sağlamlaştıracak yatay ilişkiler de kurulmuş; sokağın güvenliğinden ve kamusal amaçlarla kullanımından sorumlu yasal güçler, çeşitli ilişki kanallarıyla etkisizleştirilmişlerdir.

Bununla birlikte kent yaşamında, otomobil sahiplerinin bu türden enformel bir "korumayı" ve değnekçi egemenliğini, en azından bir ölçüde benimsediklerini görmekteyiz. Arabasıyla işyerine kadar gelen kişi, hemen orada otomobilini "kahyasına" vermekte; işin bundan sonraki kısmıyla, görevli kahya ilgilenmektedir. Zaten bundan sonraki "hizmet" otopark yeri bulmaktır. Otopark uygulamalarına devam edilen caddelerde yaptığımız gözlemlerde, özellikle gelir düzeyinin yüksek olduğu, otopark alanının yetersiz olduğu semtlerde, otomobil sahiplerinin bu tür bir uygulamayı benimsediklerini gösteren bir çok örnekle karşılaştık. Aynı zamanda sokakta kurulu ilişkilerin niteliği açısından da ilerdeki bölümlerde sorgulanacak bu durum, enformel sektörlerin, kent yaşamında benimsenmesi olgusunun bir yansıması olarak görünmektedir.

Bugün İstanbul'un her yanında, bu türden bir toplumsal benimsenme ile çalışan çok sayıda otopark kahyası vardır. Ama yine de bu toplumsal benimsenme ile yasal açıdan onaylanma arasında ciddi bir çelişki olduğu gözlenmektedir. Otomobil sahipleri açısından kabul edilebilir olan ve böylece uygulanan enformel otopark uygulaması, yasalar bakımından suçtur. Açıktır ki bu durum en başta, enformel otopark işleticiliği yapan kişi ve grupları etkilemektedir. Dolayısıyla bu kişi ve gruplar, kendilerine yasal bir görüntü sağlayabilecek bazı "önlemler" almaktadırlar.

Bu önlemlerin başında ilgili Belediyelere "işgaliye" adı altında bir ücret ödemek gelmektedir. İşgaliye uygulaması, enformel gruplara bir dereceye kadar yasal bir görüntü sağlamaktadır. Ayrıca işgaliye olarak ödenen parasal miktarlar, daha önce semt pazarlarındaki tezgah ücreti örneğinde değinildiği gibi önemsiz kalabilir. Bu yönüyle de enformel gruplara genellikle avantaj sağlamaktadır. Ancak bu tarz bir işgaliye statüsü sağlayabilmek, belediyelerdeki belirli çevrelerle kurulan özel ilişkiler üzerinden mümkün olabilmektedir. Nitekim enformel gruplar tarafından işletilen bazı otoparklarda, işletici kişilerin, tıpkı yerel yöneticiler gibi, beş yılda bir değıştiklerini görmekteyiz.

Enformel grupların yasal görünme kaygılarının bir başka biçimi de sahte bilet üretimidir. Otopark alanlarında araç sahiplerine verilen "otopark bileti", genellikle yasal bir geçerliliği olmayan biletlerdir. Bu tür biletler nasıl üretilip, kullanılmaktadır? Bu da



çoğunlukla, resmi kontrol görevlilerinin bazı ekonomik imkanlarla desteklenip, pasifize edilmeleriyle sağlanmaktadır. Zaten üst düzey yerel yöneticiler ile özel bağlantısı olan kişi ya da grupların üzerine, yerel yönetimlerin alt düzey görevlileri ne kadar ciddi gidebilirler, bu da bir sorun. İstanbul'da bu türden ilişkilerle enformel gruplar tarafından işletilen pek çok otopark olduğu gibi, yerel yönetimlerin en üst düzeydeki kararlarına karşın enformel grupların elinden alınamayan otoparklar da vardır. Bunlardan birisi, başına da sık konu olan Halaskargazi Caddesidir. Bu cadde, yerel yönetimden özel izinli olduklarını iddia eden gruplar tarafından uzun süre çalıştırılmış, sonra aynı nitelikte değişik gruplarla girilen mücadeleler ile el değiştirmiştir. 1995 yılı Aralık ayında, Büyükşehir Belediyesinin ihalesini kazanan firmaya teslim edilmesi gerektiği halde, bu tür çatışmalar nedeniyle ancak polisin müdahalesiyle Haziran 1997'de yasal uygulayıcıların eline geçebilmiştir. Bunun, ne kadar kesin bir çözüm olduğu da tartışmalıdır.

Otopark sektörü açısından enformel grupların gelişimine baktığımızda, 1990'lı yıllarda bunların, küçük arsa otoparklarından, ana arterlere ve meydanlara çıktıklarını görmekteyiz. 1990'lı yıllar bu grupların, aynı zamanda elde edilen rant alanlarını korumak amacıyla enformel tarzda örgütlendikleri ya da yasal bazı güçlere dayanma gerekliliğini hissettikleri yıllar oldu. Bugün İstanbul'un bir çok yerinde, enformel otopark işleticileri, kendilerini genellikle şiddet eğilimli gruplara ait olarak tanımlamakta; bu grupların sektördeki varlıkları, bu tür ilişkiler ve şiddet politikalarıyla mümkün olabilmektedir.

Özetle İstanbul'da otopark sektöründe bugün ağırlıklı bölümü enformel sektör oluşturmaktadır. 1990'lı yılların ikinci yarısında başlayan formelleşme sürecine karşın, otopark olarak kullanılan cadde, sokak, arsa ve meydanlarda "görevli" değnekçilerle karşılaşmak hala yaygın bir durumdur.

### 3.3.2. Otopark İşletmecisi Vakıflar

Kentte otopark talebine "yanıt vermeye" çalışan kurumlardan ikinci bir kategori olarak vakıfları sayabiliriz. Çeşitli adlarla veya amaçlarla kurulan bazı vakıfların, otopark sektörüne sessizce girip, hızla yaygın bir biçimde işletmecilik yapmaya başlamaları, yerel yönetimlerin sektöre bakış açılarını gösterdiği gibi, sektörün nasıl yönetildiği ve



yönetileceği konusunda da ipuçları sunmaktadır. Zira bu tür faaliyet yürüten vakıfların çoğunluğu, bizzat belediye başkanlarının öncülüğünde veya onların destek ve yönlendirmeleri ile kurulmaktadır.

Otopark hizmetlerini yürütmekle, yasal olarak görevli bulunan yerel yönetimler (Belediyeler)'in bir kısmı, bu görevi kendi bünyesinde görevlendirme yaparak sürdürürken, diğer bir kısmı ise, kurdukları vakıflar kanalıyla, otopark işletmeciliği yapmayı tercih etmektedirler. Örneğin Kadıköy Belediyesi, kendi bünyesi içerisinde bulunan 29 otopark işçisiyle; Bostancı, Merkez Karakol Yanı, Salı Pazarı, Başçavuş Sokak, PTT Önü ve Halitağa caddesi otoparklarından, bir yıl içerisinde, 67.324.375.000 TL. gelir elde etmiştir. Otopark işlerinde görevli olanlar, aynı zamanda toplu sözleşmeye tabi, sendikalı ve SSK'lı Belediye personelidir.<sup>93</sup> Buna karşın, Vakıflar kanalıyla yapılan otopark işletmeciliğinde, birçok farklı özellik söz konusudur.

Vakıfların, otopark işletmeciliğine başlaması, İstanbul'da otopark sektörünün gelişmeye başladığı 1990'lı yıllara denk düşmektedir. Kuşkusuz bu tarihten önce de vakıflar tarafından işletilen otoparklar vardı, ancak özellikle yol kenarı otopark uygulamalarının başlamasından sonra, çeşitli otopark firmalarının kurulmasının yanısıra, bazı vakıfların, özel olarak otopark işletmeciliğiyle ilgilendiklerini görmekteyiz.

Bu vakıflardan birisi Eminönü Hizmet Vakfı'dır. Vakfın kuruluş tarihi 1994 yılı yerel seçimler sonrasında rastlamaktadır. Aynı zamanda Eminönü Belediye Başkanı da olan Ahmet Çetinsaya, Eminönü Hizmet Vakfı'nın birinci başkanıdır. Eminönü Belediye encümeninin, 25.10.1994 tarih ve 1020-2265 sayılı kararı ile Eminönü ilçe sınırlarında bulunan otoparkları, Eminönü Hizmet Vakfı'na devretmesi ile birlikte sözkonusu otoparklar bu vakıf tarafından işletilmektedir. Vakıf Başkanı Ahmet Çetinsaya, zaman zaman Eminönü ilçe sınırlarında otopark mafyasını yendiklerini ve kamuya önemli miktarda gelir sağladıklarını belirterek, otopark uygulamaları konusunda Eminönü Belediyesinin örnek bir çalışma gerçekleştirdiğini savunmaktadır. Eminönü Hizmet Vakfı, gerçekten de otopark işletmeciliği konusunda son derece yoğun bir faaliyet yürütmektedir. Aşağıda isimleri verilen ana arterlerin yanısıra, Beyazıt Meydanı, Tahtakale, İstanbul

<sup>93</sup> Kadıköy Belediyesi : 1996/1997 Hizmet Yılı, Trafik Müdürlüğü Raporu, s: 60

Ticaret Odası Önü, Eminönü Otobüs Durağı arkası, Eminönü Camisi arkası ve yeni yapılan Eminönü katlı otoparkları da dahil olmak üzere pek çok otopark Eminönü Hizmet Vakfı tarafından işletilmektedir. Vakıf tarafından işletilen otopark araç kapasitesinin 2000 üzerinde olduğunu, yaptığımız gözlemlerde görmekteyiz.

Eminönü Belediyesi İşletmeler Müdürlüğü, 1994 yılında otoparklardan 19.751.935.000 TL gelir elde etmiş; 01.01.1995 tarihinde ise 1580 sayılı yasanın 15. maddesinin 11. fıkrası ve 2464 sayılı yasanın 52. maddesinin 3. fıkrasına dayanarak, Encümen Kararı ile Belediyenin tüm otoparklarını, Eminönü Hizmet Vakfı'na *işgaliye bedeli ödenmek şartıyla* devretmiştir. 1995 yılı için aylık 2 milyar olan devretme bedeli, 09.01.1996 tarih ve 1996/0000045 sayılı Encümen Kararı ile 1996 yılı için 3 milyar 200 milyon ödenmesine ve takibi yıllar için % 50 artış yapılmasına karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda Eminönü Belediyesi, 1997 yılı içerisinde, aylık 4.800.000.000 TL gelir elde etmiştir.<sup>94</sup> Aynı artış oranı baz alındığında, 1998 yılı için, Belediyenin aylık 7.200.000.000.TL gelir elde etmiş olması gerekmektedir.

Bu, çok yoğun otopark faaliyeti Eminönü Belediyesini, kimi zaman otopark sahalarının paylaşımı konusunda, öteki bazı yasal kurumlarla; örneğin Büyükşehir Belediyesi ile fiili çatışma noktasına dahi vardırılmaktadır. 1997 yılı içerisinde Büyükşehir Belediyesi görevlileri ile Eminönü Belediyesi ve dolayısıyla Eminönü Hizmet Vakfı görevlileri arasında meydana gelen ve basına da çok sık konu olan otopark kavgaları, bu açıdan ilginç birer örnek oluşturmaktadır. Adeta enformel otopark gruplarının çatışmalarını andıran bu kavgaların gerekirse büyüyeceği, Eminönü Belediye Başkanının, örneğin, 22 Ocak 1997 tarihli gazetelerde, Kumkapı Balıkçı Hali önündeki otopark kavgası ile ilgili olarak yaptığı açıklamalardan anlaşılmaktadır. Gerçekten de Eminönü Belediyesi, bu konuda oldukça kararlı görünmektedir. Nitekim İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Müdürlüğü binasının hemen önünde, bulunan ve Büyükşehir Belediyesinin izni ile Mart 1997'de işletilmeye başlanan, küçük bir otopark dahi, Eminönü Belediyesi tarafından engellenmiş ve sadece bir gün işletildikten sonra fiilen çalışması durdurulmuştur.

<sup>94</sup> Eminönü İlçe Belediye Başkanlığı Faaliyet Raporu, 01.06.1996- 31.05.1997, s.65

Özellikle Büyükşehir Belediyesi ile ilçe belediyeleri arasında yaşanan anlaşmazlıklar çerçevesinde gelişen benzer örneklerin de gelip dayandığı nokta, otoparkların mülkiyeti ve dolayısıyla işletilme hakkının kime ait olacağı konusudur. Eminönü Hizmet Vakfının işlettiği Araba Vapuru İskelesi Önü, Kadırga Caddesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi, Aşirefendi Caddesi, Piyerloti Caddesi üzerindeki otoparklar ile Gülhane Parkı girişi ve Yenikapı Lunapark önü otoparkları, Büyükşehir Belediyesinin de üzerinde hak iddia ettiği otoparklardır. Mülkiyetle ilgili hak iddia edişin yasal dayanağı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 10. maddesi uyarınca çıkarılan ve park etme yer, süre ve uygulamalarını belirleme yetkisini Belediyelere veren Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 16. ve 18. maddeleri<sup>95</sup> ile Büyükşehir Belediyelerinin Görevlerini belirleyen 3030 sayılı yasanın 6. maddesidir. Bu maddeye göre Büyükşehir sınırları içerisindeki meydan, bulvar, cadde ve ana arterleri yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak ve kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemelerinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek görevi Büyükşehir Belediyelerine verilmektedir.

Bu konuda, sadece Eminönü Belediyesi değil, öteki belediyelerin de kendi aralarında yaşanan hukuki anlaşmazlıklara ilişkin, bazı mahkeme kararları da vardır. Örneğin, İstanbul Anadolu yakasında bulunan Bağdat Caddesinin kullanımına ilişkin olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Kadıköy Belediyesi arasında yaşanan anlaşmazlık yargıya konu olmuş ve sonuçta İstanbul 6. İdare mahkemesi tarafından, adı geçen ana arterin, yukarıda anılan yasa ve yönetmelikler nedeniyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kullanılabilmesine karar verilmiştir.<sup>96</sup> Bu tür hukuki kararlara karşın, Eminönü Belediyesi, bir kısmı benzer durumda olan ve yukarıda belirtilen otopark alanlarının, 1990 yılında yapılan protokolle Eminönü Belediyesine devredildiğini iddia ederek, ilgili otopark alanlarını vermemekte ve vakıf aracılığıyla, kendisi işletmektedir.

Eminönü Hizmet Vakfı'nın bugünkü başlıca uğraş alanlarından birisi, otopark işletmeciliği ve dolayısıyla otopark sektörüdür. Vakıf yetkilileri, birçok kez basına da yansıdığı gibi, Eminönü'nde otopark mafyasına karşı mücadele ettiklerini, bunlardan

<sup>95</sup> Yılmaz, Halil : OTO PARK SORUNU ÜZERİNE DÜŞÜNCELER, Mahalli İdareler Dergisi, Sayı :34, Kasım/Aralık 1996, s: 49

<sup>96</sup> İstanbul 6. İdare Mahkemesi Kararı: Esas No: 1996/1270, 10.12.1996

aldıkları otoparkları kamusal amaçlarla işlettiklerini belirtmektedirler. Bununla birlikte, otopark sektörünü genelde karakterize eden bazı olgular, Eminönü Hizmet Vakfı bünyesinde çalışanlar için de geçerli görünmektedir. Vakıfa bağlı olarak otopark sektöründe çalışanlarla ilgili yapılan anket çalışmasında elde edilen veriler ve otopark uygulama biçimleri de enformel özelliklerin bir ölçüde devam ettiğini göstermektedir. Çalışan personel içerisinde sosyal güvenceden yoksun olanların sayısal çokluğunun yanı sıra, Otopark uygulama biçimleri de, gerçek gelirlerin bütünüyle belediyeye yansımaları engelleyecek biçimde uygulama zayıflıkları, ücret ödeme durumlarının net şekilde belgelenememesi vb. genel olarak otopark uygulamalarında görülen özellikler göstermektedir. Bu özellikleri itibarıyla da, resmi görünümüne karşın, zaman zaman enformel sektör ile paralellik gösteren uygulamalar söz konusudur.

Otopark sektöründe aktif bir işletici olarak ortaya çıkan vakıflardan birisi de Beyoğlu İnsan Ve Çevre Vakfı (BİVA)'dır. Kuruluş süreci ve gerçekleştirdiği işlevler açısından Eminönü Hizmet Vakfından farksızdır. Beyoğlu Belediyesi Başkan Yardımcısı başkanlığında kurulmuş olan vakıf, ilçede geniş çaplı bir otopark işletmeciliği yapmaktadır. Vakıf tarafından, otopark olarak işletilen yerler arasında Tarlabası Caddesi, Taksim Gezi Parkı, Söğütözü, Beyoğlu Balık Pazarı Arkası, Beyoğlu Belediye Binası Önü, Kasımpaşa, Kabataş Setüstü, Tophane ve Şişhane Otobüs durağı yanındaki otoparkları sayabiliriz. Adı geçen otoparklar yaklaşık olarak 1000-1200 araç kapasiteli otoparklardır.

BİVA'nın, Beyoğlu Belediyesine ait olan mekanlarda, otopark işletmeciliğini hangi yasal görev ve yetkilerle yaptığını tesbit etmek mümkün olamamıştır. Belediyenin 1996/1997 Dönemi Yıllık Faaliyet Raporunda, otopark geliri olarak, genellikle otopark harçlarından oluştuğu anlaşılan 35 Milyar lira elde edildiği belirtilmiş, ancak yukarıda anılan yerlerdeki otopark işletmeciliği sonucu elde edilen gelirler yer almamış; bununla ilgili olarak, belediye yetkilileri ve vakıfa sorulan sorular da yanıtsız kalmıştır. Oysa Beyoğlu, otopark rantının en yüksek olduğu ilçelerden birisidir. Hemen tüm ilçelerin, yıllık belediye faaliyet raporlarında yer alan, otopark gelirlerinin, Beyoğlu Belediye raporlarında yer almaması ilginçtir.

Vakfın, otopark işletme biçimleri de, kısmen parkomat uygulamasına ama genellikle otopark bilet türleri içerisinde örneği görülebileceği gibi "dip koçanlı parakende satış

fişi" ile, yapılmaktadır. Bu uygulama içerisinde dikkati çeken yön, uygulamanın zaman, mekan ve süre açısından belirli standartlara bağlanmamış olmasıdır. Beyoğlu ilçesinin birçok yerinde, günün değişik saatlerinde otopark uygulamasının yapıldığını görmekteyiz. Örneğin, Beyoğlu İnsan ve Çevre Vakfı'nın adresi olarak görünen Meşrutiyet Caddesinin bir bölümünde, gün içerisinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi kararıyla yetki verilen işletme tarafından yürütülmekte olan otopark uygulaması, gece saatlerinde ve hafta sonlarında, sözkonusu vakfın görevlendirdiği kişiler tarafından yürütülmektedir. Yani vakıf adeta "bulabildiği bütün boşlukları doldurmaktadır". Üstelik bu tarz çalışma, İstanbul Büyükşehir Belediye meclisinin, ilgili alanlarda; pazar ve bayram tatillerinde ve gün içerisinde akşam saat 19.00'dan sonra ücretli otopark uygulaması yapılmayacağı yönündeki kararına karşın yapılmaktadır.

Kuşkusuz bu tarz otopark çalışmasının da asıl karakteri, görünürde yasal bir kurum tarafından yürütülüyor olsa da, enformel bir çalışma olmasıdır.

Yasal açıdan geçerliliği tartışmalı olan makbuzlar kullanılarak otopark işletmeciliği yapılmasına en somut örneklerden birisi de İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zabıta Vakfı'nın uygulamasıdır. Yukarıda anılan diğer vakıflar gibi, Zabıta Vakfı'nda adeta bir otopark işletmesidir. Belediyeleri yöneten kişi ve grupların, birer vakıf kurarak, Belediyeye ait bazı görevleri "devretmeleri" şeklindeki uygulamaya İstanbul Büyükşehir Belediyesi de uymaktadır. Zabıta Vakfı'nda 1994 yerel seçimlerinden sonra kurulmuş bir vakıftır. İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait olan ve zaman zaman değişik kişi ve gruplar tarafından işletilen çok sayıda otopark, Zabıta Vakfı tarafından görevlendirilen kişilerce işletilmektedir. Vakıf elemanlarının, otomobil sahiplerinden otopark bedeli olarak aldıkları ücretlere karşılık olarak verdikleri bilet örneği, "Bağış Makbuzu"dur. Fiyatı sabittir. 350.000 Lira. Otomobil sahipleri, otolarını park ettikleri her yerde, Zabıta Vakfı'na 350.000 lira bağış yapmış olmaktadırlar. Bu da yasal kaygılar nedeniyle yapılmış ama yine de mevcut yasalar bakımından geçerliliği kuşkulu olan bir başka uygulamadır. Zabıta Vakfı tarafından yapılan otopark uygulamaları ve otopark olarak işletilmesi öngörülen yerlere ilişkin yaptığımız gözlemlere göre, aşağıda belirtilen cadde ve meydanlarda otopark işletmeciliğinin yapılması düşünülmektedir.



- 1- Eminönü Tahmis Sokak İETT Peronu etrafı
- 2- Yenikapı Deniz Otobüsleri İskelesi ve İETT Peron Girişi
- 3- Abdülezizpaşa Caddesi Haliç Köprüsü Altı- Eyüp
- 4- Kurtuluş Caddesi- Feriköy
- 5- Büyükdere Caddesi HBB Önü- Levent
- 6- Bakırcılar Fuatpaşa Caddesi- Beyazıt
- 7- Beyazıt TEK ve Üniversite Önü
- 8- Merter Metro İstasyonu Yanı
- 9- Üsküdar Harem Belpet İstasyonu Önü. Harem Otogar
- 10- Üsküdar Meydanı Harem Yönü Sahil Yolu
- 11- Mısır Çarşısı Yeni Cami Arası
- 12- Beyazıt İETT Peronu Yanı
- 13- İstanbul Ticaret Odası İle Unkapanı Arası Yeşil Alan Kenarı
- 14- Kağıthane Seyrantepe Mahallesi Karaođlanođlu Caddesi
- 15- Karaköy Meydanı Meclisi Mebusan Caddesi İle Necatibey Caddesi  
Arasındaki Meydana bakan Emlak Bankası Önündeki Cep
- 16- Eminönü Rağıp Gümüşpala Caddesi, Unkapanı İstikameti Yan Yol
- 17- Kadıköy Kalamış Caddesi
- 18- Şişli Kağıthane Caddesi Çađlayan
- 19- Meliha Avni Sözen Caddesi, Mecidiyeköy
- 20- Eminönü Nuruosmaniye Camii Yanı Otopark
- 21- Perpa Yanı Otopark, Okmeydanı

İstanbul Belediye Zabıta Vakfı, bugün listede yer alan tüm yerlerde otopark işletmeciliği yapamamaktadır. Ancak bunun nedeni sözkonusu yerlerin problemli olması, aynı yerlerde başka kişi ve kurumların da hak sahibi olduklarını iddia etmesidir. Örneğin Eminönü ilçe sınırları içerisinde kalan yerler böyle yerlerdir. Aynı şekilde bu caddelerden bazıları da, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale ile başka firmalara verilmiş veya verilmesi taahhüt edilmiş yerlerdir. Örneğin, Meliha Avni Sözen Caddesi, Kurtuluş Caddesi, Rağıp Gümüşpala Caddesi gibi caddeler bunlardan bazılarıdır. Bununla birlikte bu listede yer almadığı halde, Karaköy Deniz Otobüsleri İskelesi Önü, Karaköy Yapı Kredi



Bankası Önü, Maslak Çarşı Mağazası karşısında bulunan otoparklar Zabıta Vakfı tarafından işletilmekte veya Zabıta Vakfı'nın anlaşığı kişiler tarafından işletilmektedir. Üstelik sözkonusu otopark alanları, araç giriş çıkışının son derece hızlı olduğu, kentin merkezi yerleridir. İstanbul Belediye Zabıta Vakfının, son derece yoğun bir şekilde, otopark işletmeciliğinin içine girdiği gözlenmektedir.

Zabıta Vakfı'nın, otopark işletmeciliğinde çalıştırdığı kişiler de, bir bakıma işin "geçiciliği"nden ötürü, sendikasız ve sigortasız olarak çalışmaktadırlar. Bu yönüyle de yukarıda anılan vakıflara benzemekte; kurum olarak yasal ama otopark işletmeciliği açısından enformel bir konumda bulunmaktadır.

Yaygın bir şekilde otopark işletmeciliği yapan vakıflardan birisi de İstanbul Trafik Vakfı'dır. Trafik Vakfı'nın, sözü edilen diğer vakıflarla ortak yönlerinden birisi, yine kamu yöneticileri tarafından kurulmuş olmasıdır. İstanbul'da, öteki illerde olduğu gibi, kentin kamu yöneticileri değişmesine karşın, kurumsal olarak vakıf yöneticileri değişmemektedir. Buna göre Trafik Vakfı'nın Başkanı, ilk kuruluşunda, o zaman İstanbul Valisi olan Hayri Kozakçıoğlu idi, bugün ise yine İstanbul Valisi Kutlu Aktaş'tır. Vakıf Başkan Yardımcısı İstanbul Emniyet Müdürüdür. Vakıf Genel Sekreteri ise, Trafikten sorumlu İstanbul Emniyet Müdür Yardımcısıdır. Vakfın kurucuları içerisinde de Sakıp Sabancı, Jak Kahmi gibi kentin önde gelen işadamları bulunmaktadır.

Trafik Vakfı, kentin trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak, otopark alanları oluşturarak, otopark sorunun çözümüne de yardımcı olmak ve elde ettiği gelirleri yine trafik hizmetlerinin yürütülmesinde kullanmak amacıyla kurulmuştur. Vakıf kurulmadan önce, İstanbul'da korsan çekiciler çalışıyordu. Bir başka deyişle, araç çekme işi de kendi kendini görevli ilan eden kişi ve gruplar tarafından yapılıyordu. Vakıf, trafik akışını engelleyen araçları, İstanbul çapında kurduğu ve bugün sayısı 60 dolayında olan çekicilerle, belirlediği otoparklara çekmektedir. Türkiye'de ilk defa, otoparka çekilen araçlar, örneğin AKM otoparkında olduğu gibi vakıf tarafından sigortalanmaktadır. Oysa öteki resmi otopark işletmelerinin bir çoğunda, araçların güvenliğinden sorumlu olunmadığı hem uygulama alanlarındaki ilanlarda ve hem de basılı biletlerde yazılıdır. Bu nokta otopark uygulamaları açısından önem taşımaktadır.

Trafik Vakfı, İstanbul'un her tarafına yayılmış çekicileri ile araç çekerken, aynı zamanda belirlediği otopark alanlarında da otopark işletmeciliği yapmaktadır. Bu otoparklardan bazıları ve bunların araç kapasiteleri şöyledir: Taksim AKM otoparkı (600 araç kapasiteli), Ortaköy 1. ve 2. Otoparkları (130 araç kapasiteli), Etiler Otoparkı (400 araç kapasiteli), Şişli Otoparkı (250 araç kapasiteli), Zeytinburnu Otoparkı (150 araç kapasiteli), Kuruçeşme Otoparkı (300 araç kapasiteli), Kumkapı Otoparkı (90 araç kapasiteli). Bunlar dışında da Vakfın; Caddebostan, Kartal, Gayrettepe gibi daha bir çok semtte de otoparkları mevcuttur.<sup>97</sup>

Görüldüğü gibi Trafik Vakfı, kentin en büyük otopark işleten firmalardan biri durumundadır ve günlük basında kent haberlerinde de izlendiği gibi, sektörde daha da gelişmesi, hem potansiyel hem de hedefleri açısından olanaklıdır.

### 3.3.3. Resmi Otopark Şirketleri

Otopark rantının büyümesi ve sektörün gelişmesi, vakıflar ve enformel grupların yanısıra otopark işletmek amacıyla, yeni bazı işletmelerin kurulmasına da yol açmaktadır. Bu durumu, otopark sektörünün örgütlenmesi ve çok parçalı da olsa, *sektördeki formelleşme sürecinin başlangıcı* olarak değerlendirebiliriz. Profesyonel anlamda otopark işletmeciliğine yönelik firmaların kurulmaya başlanması, sektörün de yasal açıdan yeniden tanımlanmasını bir bakıma gerekli kılacaktır. Dolayısıyla asıl alanı otopark işletmeciliği olan otopark firmalarının ortaya çıkması -bunların genellikle enformel nitelikli çalışma tarzlarından bağımsız olarak- sektörün formelleşme süreci açısından bir başlangıç oluşturmaktadır.

İstanbul'da, otopark işletmeciliği yapan firmaları iki grupta ele alabiliriz. Bunların bir kısmı, açık ya da kapalı yüzlerce araç kapasiteli otoparkları işleten firmalardır. Bu işletmelerin bir kısmı, tek başına bir otoparkla ilgili olarak çalışıyor olsalar da, bunların sayısı aslında fazla değildir. Otoparkların bir kısmı genellikle diğer bazı sektörlerde yoğunlaşan özel girişimcilerin, aynı zamanda otopark işletmeye yönelmeleriyle, yani bir

<sup>97</sup> Cüneythan Ergene ile Görüşme: 1995-1997 Dönemi İstanbul Trafik Vakfı Genel Müdürü, 07.01.1998, İstanbul

anlamda ikinci bir iş alanı olarak işletilmektedirler. Bunlar içerisinde en yaygın olanları, kentte ihale piyasasında kendine özgü yöntemlerle "yer edinmiş", sonuçta birbirleriyle çok fazla ilgili olmasa da, bir çok alanda çalışan firmalardır.

İkinci grup otopark firmaları ise, genellikle yol kenarı otoparkları işletme amacıyla kurulan veya kuruluş amacı farklı olsa da, bu alanda çalışan firmalardır. Bunların büyük çoğunluğu, başka amaçlarla kuruldukları halde, otopark rantının elde edilmesi amacıyla, otopark işletmeciliği yapan firmalardır. Örneğin bir süre Bayrampaşa Belediyesi ve Fatih Belediyesi sınırları içerisindeki bazı cadde ve sokaklardaki otoparkları işleten ve su anda Sarıyer Belediyesinin otoparklarını işletmeye devam eden ULUKAR, aslında elektronik makine sanayi ürünlerini pazarlayan bir firmadır. İşletmenin bu özelliği, otopark ücreti karşılığında verilen biletlerin üzerinde de "Ulukar, Elektronik Makine San. Tic. A.Ş." şeklinde yazılıdır. Yani işletme aslında, otopark uygulamalarında kullanılan teknolojiyi de satan bir firmadır ama ortaya çıkan rant nedeniyle otopark işletme tercihi makine satmaya daha ağır basmıştır.

Bir başka örnek Fatih Belediyesinin bazı cadde ve sokaklarında otopark işletmeciliği yapan HALKTAŞ A.Ş.'dir. Bu firmanın otopark biletlerinin üzerindeki bilgiler şöyledir: "Halktaş A.Ş. Fatih Belediye Başkanlığı, Halk Pazarları İşletme ve Tic. A.Ş."

Benzer örnekleri çoğaltmak olanaklıdır. Gerçekte ağırlıklı bölümünü enformel otopark işletmeciliğinin oluşturduğu sektörde, kendileri yasal şirketler olan ama asıl kuruluş amacı otopark işletmeciliği olmadığı halde giderek bunu asıl amaç haline getiren bir çok firmanın bulunduğu da bir gerçektir.

İstanbul'da caddeüstü otoparkları işletmeye başlayan firmaların ilki, REPİMEKS'dir. Şişli Belediyesi sınırları içerisinde bulunan Samanyolu, Şair Nigar ve Şakayık sokaklarında , İl Trafik Komisyonunun kararı <sup>98</sup> ile parkmetreli otopark uygulamasına başlayan ve yine İl Trafik Komisyonunun yeni kararları ile yeni yerlerde uygulamaya devam eden Repimeks firması, bugün de Şişli Belediyesinin anılan cadde ve sokaklarında otopark uygulamasına devam etmektedir. Uygulamaya başlama yılına göre (1994) göreceli

<sup>98</sup> İstanbul İl Trafik Komisyonu Başkanlığı Kararı: No:1994/14, 21.01.1994

olarak "uzun ömürlü" olan Repimeks firması, bugün, işletmekle yükümlü olduğu otopark alanlarını, başka kişi ve gruplara ihale eden bir firmaya dönüşmüş durumdadır. Sözü edilen caddelerin bir çoğunda çalışanlar, günlük olarak ödemekle yükümlü oldukları bedeli çıkardıktan sonra, doğrudan kendi çıkarlarına çalışmakta; bu yüzden de yasal kurallara uymamaktadırlar.

Otopark işletmek amacıyla kurulmuş olsun ya da olmasın, işletmelerin bir çoğu istikrarlı ve yasal bir çizgiye oturmamakta, Ulukar örneğinde gördüğümüz gibi, günden güne otopark uygulamasından vazgeçmek durumunda kalmakta, Parmet (Üsküdar Belediyesi sınırları içerisinde bir süre cadde otoparklarını işletti) örneğinde olduğu gibi, İl Trafik Komisyonunun otopark alanlarıyla ilgili kararları sonucu fesih olmak durumunda kalmakta veya Repimeks örneğinde olduğu gibi otopark işletmek için, kendisi yeni taşeronlar bulmaya çalışan, göstermelik işletmelere dönüşmektedir. Açıktır ki, bu özellikleri nedeniyle, otopark sektörünün formelleşme sürecini sağlayamamakta, ancak sektördeki uygulama ve konumlanışları, formelleşme sürecini dolaylı olarak hızlandırmaktadır.

Otopark işletme doğrudan amacıyla kurulan ve şu ana kadar göreceli olarak istikrarlı bir çalışma yürüten firmaların başında BİLPARK Park Yönetimi Sanayi Ve Ticaret Limited Şirketi'nin geldiğini söyleyebiliriz. 1995 yılında kurulan işletme, bugün İstanbul'da en fazla otopark alanını işleten firmalardan birisi durumundadır. Kuşkusuz bu durum çeşitli değişkenlere bağlı olarak gelişmektedir. Her şeyden önce, BİLPARK'ın yarı sermayesi, otopark teknolojilerinin üretilmesinde ve pazarlanmasında uluslararası çapta faaliyet gösteren Japon Amano firmasına aittir. BİLPARK örneği dışında da, bu firma başka ülkelerde otopark işletmesi ve teknolojilerin pazarlanması ile ilgilidir. Yani bir bakıma BİLPARK, belli bir deneyimin sonucu olarak kurulmaktadır. Diğer yandan yabancı sermayenin varlığı, işletmeye başlı başına bir güven unsuru olarak yansımaktadır. Bir başka faktör, BİLPARK'ın, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin 6541 araçlık otopark ihalesini üstlenmiş olmasıdır ki, bu apayrı bir avantajdır. Çünkü İstanbul gibi bir megapolün otopark ihalesini kazanmak, tüm öteki kentlerde, bu konuda yapılacak ihalelerde en baştan avantajlı olmak demektir. Bu nedenlerle, BİLPARK, öteki otopark işleticisi firmalar içerisinde, benzer özelliklerine karşın, göreceli olarak farklı bir yer tutmaktadır.

### 3.4. Otopark Sektörünün Sokaklara Etkisi :

#### Kamusal Mekanların Dev İşletmelere Dönüşmesi

Otopark sektörünün doğrudan etkilediği alanların başında kamusal mekanların kullanımı gelmektedir. Gerçekte bu nokta, kent sosyolojisinin ilgi çekici alanlarından birisi olmaya adaydır. Sektörün, kapalı ya da açık otopark uygulamasında veya otopark yeri olarak ayrılmış ve sadece bu amaçla kullanılan mekanlarda değil ama caddeüstü ve sokaklardaki uygulanması, beraberinde yeni toplumsal ilişkilerin kurulmasına da yol açmaktadır. Bu durum aynı zamanda başka bir tartışmayı da gündeme getirmektedir. Birinci kategoride sayılan yerlerin, kira, bakım, onarım, temizlik, vergi vb. tüm giderleri ancak ilgilisi olan kişi ve kurumların sorumluluğundayken, cadde ve sokakların giderleri kamusal gelirlere ve bir ölçüde aynı cadde ve sokakta ikamet edenlerden karşılanmaktadır. Cadde veya sokakta ikamet edenler veya ticaret yapanlar, çevre temizlik vergisini ödedikleri gibi, kaldırımların bakım ve onarımına da katkı da bulunmaktadır. Bunun da ötesinde, inşaat aşamasında, ilgili belediyelere otopark harcı da ödemektedirler. Bu duruma karşın onlar da, aynı caddelerde otomobillerinin işgal ettiği yerler için ücret ödemek zorundadırlar. Caddeüstü otopark sistemlerine, konut ve işyeri sahiplerinden gelen en ciddi tepki bu noktada olmaktadır. Onlara göre bu uygulama eşitsizlik ve adaletsizlik üzerine kuruludur. Binaların inşaat aşamalarında belediyeler tarafından alınan otopark harçlarına karşın, belediyelerin ilgili bina sahiplerine otopark yeri göstermemesi ise, başlı başına hukuksuz bir eylemdir.<sup>99</sup>

Otopark işletmeciliği yapan bazı şirketler, örneğin Şişli Belediyesi sınırlarındaki cadde ve sokakları çalıştıran Repimeks firması, konut ve işyeri sahiplerinin, bu durumlarını belgelemeleri halinde otomobillerini ücretsiz olarak park edebileceklerini kabul etmekte ve buna uygun davranmaktadırlar. Ama İstanbul'da genel olarak bunun tersi bir uygulama sözkonusudur. Özellikle İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ana arterlerindeki otoparklarda böyle bir ayırıma gidilmemektedir. Zaman zaman konut ve

<sup>99</sup> OTOPIK YÖNETMELİĞİ VE UYGULAMALARI, (Panel), İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No:1992-22, s.6



işyeri sahiplerine "abonman" uygulaması gibi, standart tarifelere göre daha düşük bir ücret tarifesi öngörülmüşse de, bu konuda da somut bir karar alınamamıştır. Dolayısıyla otopark olarak kullanılan cadde ve sokakların "mukim"leri ile, otopark işleticisi firmalar ve yerel yönetimler açısından bu, çözümlenmemiş bir sorun olarak devam etmektedir. Cadde ve sokakların kamusalılığı ile buraların giderlerine doğrudan vergilerle katılan "mukim"lerin, kullanım özgürlüklerinin sınırı nerede buluşmaktadır?

Bir başka nokta ise, cadde ve sokakların otopark olarak kullanımını mümkün kılacak fiziksel kapasiteye ve şartlara sahip olup olmadığıdır. Türk Standartları Enstitüsü'nün, otopark olarak kullanılacak caddelerin tek yönde en az üç şerit olmasını öngördüğünü daha önce belirtmiştik. Oysa pratikte bu kurala uymayan ve fakat buna karşın ücretli otopark olarak kullanılan birçok cadde ve sokak mevcuttur. İl Trafik Komisyonu, Ekim 1997 tarihinde aldığı bir kararla UKOME ve İl Trafik Komisyonundan izin almadan otopark olarak işletilen cadde ve sokakların yanısıra, daha önce izin alınmış olsa bile, trafik ve ulaşım açısından engel teşkil eden diğer parkmetre veya parkomat cihazları ile diğer park yerlerinin de aynı şekilde kaldırılmasına karar vermiş ve bu karar doğrultusunda Üsküdar Toptaşı Caddesi gibi bazı cadde ve sokaklardaki otopark uygulamasına son verilmiştir. Bu kararın yanısıra, parkmetre, parkomat veya diğer park yerlerinin mutlak surette cep içerisinde tesis edilmesine de karar vermiştir ki, TSE normları da bunu gerektirmektedir. Cadde ve sokakların, otopark olarak kullanılmalari haline, bu uygulamanın mutlaka cep içerisinde yapılması, trafik ve ulaşım güvenliği açısından gerekli olduğu gibi, bu tür kamusal mekanların kullanım hakları üzerindeki tartışmalar da asgariye inecektir.

Oysa bugünkü kullanımları bakımından, birer kamusal mekan olan cadde ve sokaklar genellikle kamusal çıkarılara ve kent estetiğine aykırı olarak kullanılmaktadır. Kentte yaşayan bireylerin, sözkonusu cadde ve sokakların bir çoğunda yaya olarak bile güçlkle yürüyebildikleri bir ortamda, kamusal kullanımdan söz edilemez. Acil durumlarda, müdahale olanağı bile bırakmayan gelişigüzel ve keyfi parklanmalar, sonuçta kamusal hakların kullanımını da ciddi bir şekilde tehdit etmektedir. Kamu kurumlarının veya özel grupların büyük gelirler elde etmeleri sözkonusu olsa bile, kamusal hakların ve bireysel özgürlüklerin zarar görmesi sözkonusudur ki otopark sektörünün cadde ve



sokakları ve dolayısıyla onlar üzerinden kurulan toplumsal ilişkileri etkilemesinin bir yönü, bu noktada gerçekleşmektedir.

Cadde ve sokakların otopark sektöründen etkilenmesinin diğer bir alanı ise, sözü edilen kamusal mekanların ticari bir kimlik kazanmaları noktasında ortaya çıkmaktadır. Özellikle yerleşik kent nüfusunun adeta kendisine ait hissedip benimsediği sokaklar, artık çeşitli kişi ve grupların ticari birer işletmelerine dönüşmekte; üstelik piyasasının "canlılığı" ve sürekliliği nedeniyle adeta birer dev işletme haline gelmektedirler. Bu durum, otopark sektörünün, sokakların niteliğine ilişkin olarak yarattığı en ciddi değişimdir. Sokaklar, hiç bir ciddi yatırım gerektirmeyen ve son derece ucuz işgücüyle çalışan, pazar alanı sürekli olan birer büyük işletmeye dönüşmüş durumdadır ve süreç bu yönde işlemeye devam etmektedir. Sokakların bu "yeni" niteliği, öteki enformel sektörlerin faaliyetleri için de geçerliydi ama otopark sektörü, diğer enformel sektörlerdeki seyyar yapının yerine kalıcı bir işletme yapısını yerleştirmektedir.

Bu yeni işletmelerin sahipleri, kimi yerde kamu kurumları, kimi yerde onlar adına uygulama yapmakla yükümlü özel firmalar veya gruplar ve kimi yerde de enformel sektördür. Müşterileri ise sayıları sürekli artan ve bu anlamda pazar alanı sonsuz olan otomobil sahipleridir.

Özellikle formel otopark sektörünün sokakları etkileme biçimlerinden birisi de, otopark ücret ödeme araçlarının sokaklara monte edilmesiyle oluşan, sokakların yeni görüntüsüdür. Kentsel tasarım kavramı içerisinde ele alınan cadde ve sokakların yeni ve kent estetiğine uygun görüntülere kavuşturulması çalışmalarındaki unsurlardan birisi de parkmetre ya da parkomatlar olmaktadır. Repimeks ve Ulukar firmalarının Şişli, Fatih ve Bayrampaşa ilçe sınırları içerisindeki otopark uygulamasında kullandıkları parkmetrelerden sonra, bu tarz kontrol ve ödeme biçimlerinin neredeyse her araç başına bir parkmetre gerektirdiği, böylece büyük bir sarfiyatın meydana geldiği, bunun da kent temizliğinde ve kentin güzelliğinde bir sorun yarattığı<sup>100</sup> belirtilerek, parkmetrelerin yerine parkomatlar tercih edilmiştir.

<sup>100</sup> Belediye Ve Kent Dergisi: DEĞNEKÇİLERE ALTERNATİF ÇÖZÜM, Sayı :2, Temmuz-Ağustos 1996, s.46

Bugün. Büyükşehir, Eminönü, Kadıköy ve Beyoğlu Belediyelerinin otopark uygulamalarında "kent mobilyası" olarak tanımlanan parkomatlar kullanılmaktadır. Daha az sayıda kullanılmasına karşın daha çok sayıda aracı kontrol imkanı olan parkomatlar, aynı zamanda gelir hareketlerini, arıza hallerini kontrol imkanı ve değişik kullanılma biçimlerini (jeton, madeni para, parkkart) içermesi nedeniyle parkmetrelere göre çok daha avantajlı bir işlev görmektedirler.

Otopark sektörünün gelişme hızına uygun olarak kent sokakları ve caddeleri de hızla bu yeni teknolojik araçlarla donatılmaktadır. Batıda, bir çok ülkede uzun zamandır varolan bu cihazlar hızla, İstanbul sokakları ve caddelerinin çehresinde de bir değişikliğe yol açmaktadır. Böylece sektör, sadece kentte kurulu ilişkilerin niteliğinde değil, ama aynı zamanda, kentsel tasarımda da etkili bir değişken olmaktadır.

### 3.5. Otopark Sektöründe Değişim: Formelleşme Süreci

İstanbul'da otopark sektörü, son yıllarda ağır ve sancılı da olsa, formelleşme sürecine girmiş bulunmaktadır. Sürecin, ağır olmasının nedeni, otopark sektöründe enformel yapının etkinliği ve yasal açıdan yeterli altyapının henüz yaratılmamış olmasıdır. Sürecin, sancılı bir şekilde gerçekleşmesi ise, genellikle enformel yapının direnişinden kaynaklanmaktadır.

Otopark sektöründe işletmecilik yapan kurumların uygulamaları, birbirinden oldukça farklıdır. Bu farklılıklar, en başta otopark hizmetlerinin yürütmekle yükümlü yerel yönetimler arasında meydana gelmektedir. Örneğin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, ana arterlerde otoparkları, açık arttırma yolu ile ihaleye çıkarmakta ve çok yüksek gelirler karşılığında kiralayabilmektedir. Ama aynı Büyükşehir Belediyesi gerekli önlemleri almadığı ve etkin bir çalışma göstermediği için, sözkonusu otoparklardan, öngördüğü gelirleri alamamaktadır. Aynı şekilde, kendi mülkiyetinde olan ve kentin en önemli merkezlerinde bulunan katlı otoparklarını da, adeta yok pahasına kiralamaktadır. Buna örnek olarak, Üsküdar Katlı Otoparkının 1997 yılı kira bedelinin 246.675.000 TL. olmasını, Mecidiyeköy Katlı otoparkının 1997 yılı kira bedelinin 968.240.000 TL. olmasını ve Beyoğlu/Cihangir Katlı otoparkının 1997 yılı kira bedelinin 1.054.120.000 TL.

Olmasını gösterebiliriz.<sup>101</sup> Diğer katlı otoparkların durumu da çok farklı değildir. Gerçekte sözkonusu otoparklar, kentin en hareketli merkezlerinde bulunmakta ve günlük/saatlik otopark ücret tarifeleri de son derece yüksek miktarlarda seyretmektedir.

Eminönü Belediyesi, "işgaliye" karşılığında, kendi otoparklarını bir vakıfa kiralamakta; işgaliye miktarlarının düşük olması nedeniyle, mevcut kapasite ile kıyaslandığında, daha önce verilen rakamlarda da görüleceği gibi göreceli olarak daha az gelir elde etmektedir. Buna karşın, Kadıköy Belediyesi, kendi otoparklarını, doğrudan kendi personeli ile işletmekte ve göreceli olarak daha yüksek gelirler elde etmektedir. Şişli Belediyesinin, Mart 1996-Nisan 1997 dönemi içerisinde elde ettiği otopark geliri ise, belediyenin gelir raporlarında 88.925.581.472 TL. Olarak görünmektedir.<sup>102</sup> Aynı kentte, yerel yönetimlerin uygulamalarında görülen bu farklılık, otopark işletmeciliği yapan kamu ya da özel, öteki kurumlar da katıldığında, iyice çeşitlenmektedir.

Bu durum, otopark sorunuyla ilgili olarak, yasal altyapının henüz oluşmadığını; varolan kuralların, farklı uygulamalara olanak verdiğini göstermektedir. Oysa yasal altyapı oluşturulmadan, otopark sektöründe, formelleşme sürecinin başarılı olması sağlanamaz.

Öte yandan yerel yönetimlerin otopark sektörünün formelleştirilmesi sürecini yeterli ve gerekli özen ve plan içerisinde ele aldıklarını, en azından bugüne kadar gelen uygulamalara bakarak, söylemek olanaklı değildir. İstanbul için bugün bir "otopark haritası" çıkarmaya çalışırsak, göreceğimiz manzara şudur: Caddeüstü otoparklarının bir bölümü, ihale bile yapılmadan, işgaliye statüsüne göre çeşitli kişi ve gruplara veya firmalara işletilmektedir. Özellikle ilçe belediyelerine ait cadde otoparklarında durum budur. Yani en başta İl Trafik Komisyonu Kararı olmadığı için, yasal olmaması anlamında enformel bir uygulama sözkonusudur. Bunların kimi belediyelerin Emlak Müdürlükleriyle, kimi de Zabıta Müdürlükleriyle bağlantılıdır. Kapalı ve katlı otoparklar kiralama usulü ile çalıştırılmaktadırlar. Bunların da bir kısmı İşletmeler müdürlüğüne, bir kısmı Emlak Müdürlüğüne bağlıdır. Büyükşehir Belediyesinin ana arterlerdeki otoparkları da daha önce de belirtildiği gibi Satınalma Daire Başkanlığı/Araç Gereç Satınalma Müdürlüğüne bağlıdır. Vakıf otoparkları çeşitli kişi ve gruplar tarafından kiralanmış olup, ilçeler

<sup>101</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1997 Yılı Faaliyet Raporu, s: 84

<sup>102</sup> Şişli Belediye Başkanlığı 31.3.1996-31.3.1997 Tarihleri Arası Faaliyet Raporu, s: 26

düzeyinde Kaymakamlıklarla muhatap durumdadırlar. Trafik Vakfı otoparklarında örneğini gördüğümüz gibi, kapasitesi göreceli olarak daha büyük olan otoparkların bir çoğu da, Trafik Vakfı kanalıyla İstanbul Emniyet Müdürlüğüne bağlıdır. Keza bina otoparklarının yapımı veya bunun mümkün olmadığı şartlarda bölgesel otoparkların yapımı, bunlar için belirlenen harçların alınması gibi uygulamalar da Belediyelerin İmar müdürlüklerinin yetki ve kontrolü içerisindedir. vb.

Görüldüğü gibi son derece parçalanmış, dağınık bir görüntüsü vardır. Aynı belediye örgütünün kendi içinde bile bu dağınıklığı görebiliyoruz. Bu durum, otopark hizmetlerinin kent çapında ele alınmasını en baştan olanaksız kıldığı gibi, bu konuda alınacak önlemlerin etkisini de zayıflatmaktadır. *Bu nedendir ki, bugüne kadar gerçekleşen formelleşme girişimleri, girişimi yapan kurumun, rantı sahiplenmesi amacının ötesine geçememiştir.* Dolayısıyla, formel otopark sektörünün, enformel sektörden nerede ve ne kadar ayrıldığını saptamak da kolay olmamaktadır. *Bu anlamda otopark sektörünün tam ve gerçek anlamda bir formelleşmesinden değil ama formelleşme sürecinin henüz başında bulunduğunu söylemek doğrudur.* Bunu, formel sektörde otopark işletmesi yapan işletmeler için de söylemek olanaklıdır. Tümüyle yasal kurallara göre çalışan işletmelerden değil ama bu kurallara göreceli olarak daha fazla ya da daha az uyan, bu anlamda kendileri de formelleşme sürecini uygulama çabalarının başında olan işletmelerden söz etmek olanaklıdır.

#### 4. SONUÇ :

Kent sosyolojisi alanına giren bu çalışmanın verileri, sadece içinde bulunduğumuz yüzyılda değil, gelecek yüzyılda da, kentleşme sürecinde ortaya çıkan sorunların büyük ölçüde gündemde kalacaklarını göstermektedir. Çünkü bu sorunların bir kısmı yapısaldir. Ülkenin ekonomik politikaları, planlı gelişmesi, sanayileşme hızı, istihdam olanakları gibi birbirleriyle ilişkili olan sorunlardır. Dolayısıyla çözümleri de, ülke çapında istihdam, üretim, iş ve konutlama vb. olanaklarının yeterli düzeye getirilmesine bağlıdır. Bu, bir anlamda yeniden yapılanma ve toplumsal dönüşüm konusudur, dolayısıyla bir zaman sorunu olduğu açıktır. Bu bakımdan, enformel sektörler, 21. Yüzyılın başlarında da, yaşamımızın bir parçası olarak kalmaya, bir ölçüde yeni kurumsal biçimlerde varlıklarını sürdürmeye, devam edeceklerdir.

Bu durum, kentlerimizde farklı istihdam, üretim, konutlama mekanlarının ve kültürel gerçekliklerin birbirine eklemlenerek, bir arada varolması, tampon mekanizmalar veya yeni toplumsal denetim mekanizmalarının devam edeceği anlamına gelmektedir. Kentler, küreselleşmenin getirdiği yeni yaşam tarzları ve tüketim tercihlerine karşın, temelde yapısal özelliklerden kaynaklanan sözkonusu sorunlarla birlikte varolmaya devam edeceklerdir. Bu bakımdan, nüfusun akışkanlık yönünü de dikkate aldığımızda ülkemizin geleceğinin büyük ölçüde kentlerin yazgısına bağlı olduğunu söyleyebiliriz.

Kentlerin geleceği ise, özellikle gelişmekte olan ülkelerin metropolitan alanlarının temel sorununun ekseninde yer alan otomobil olgusuna bağlı olacaktır. Otomobillerin kenti mi, insanların kenti mi ? Bu soru, 21. Yüzyılda kentleri yönetenler için, her zamankinden daha fazla aktüel önem taşıyacaktır. Zira kentlerle ilgili temel kavramlar içerisinde yer alan “yaşanabilirlik”, “sürdürülebilir gelişme” gibi kavramların temaları çerçevesinde, otomobil gerçeği her zaman önemli bir yer tutacaktır.

Bu çalışma kapsamında ele alınan İstanbul Otopark Sektörü, genellikle yeterli sanayi istihdam alanı olmadığı için ortaya çıkan ve bu anlamda geleneksel özelliklerin de etkilediği iş ve çalışma tarzına dayanan enformel sektör olgusu ile, kapitalizmin ortaya çıkardığı ve yoğunlaşma ile birlikte giderek kentlerin en temel sorunlarından biri haline

gelen ulaşım ve trafik probleminin bir tür buluşma noktasını oluşturmaktadır. Kapitalizmin, adeta hızına yetişilemeyecek sayıda otomobil tüketimine yol açan politikaları ve kentlerin hazırlıksız olarak sözkonusu araçların işgaline uğraması, enformel sektörlere yeni bir varolma alanı ve istihdam olanağı sağlamıştır. Dolayısıyla otopark sorunundan söz ettiğimizde, hem geleneksel tarzların etkilediği bir istihdam alanı olgusunu, hem de sanayileşme içerisinde bugün en önemli yeri tutan otomotiv endüstrisinin yarattığı ciddi sorun ve sonuçları anlıyoruz. Bu iki olgu, geleneksel olanla modern olanın eklemlenmesi gibi, kentlerimize özgü sayısız örneklerden birisidir.

Burada varmamız gereken sonuçlardan birisi şudur: Otopark sorununun sektörel boyutunu dikkate aldığımızda, yapılması gereken işlerden birisi, öncelikle *sektörün formelleştirilmesidir*. Otopark uygulamaları ve hizmetleri, yasal altyapısı oluşturulmak suretiyle yerel yönetimler tarafından yürütülmeli; sektör çalışanları da yasal güvence (sendika, sigorta vb. haklar bakımından) altına alınmalıdır. Böylece merkezi olarak denetlenebilir, geliştirilebilir, verimli ve etkin kılınabilir bir kentsel sektör ortaya çıkacaktır. Gelinecek noktada İstanbul'da otopark potansiyeli dikkate alındığında, bunun aynı zamanda ciddi bir kaynak sağlama alanı olduğu da açıktır.

Otopark sorununun sektörel boyutunun ötesi ise, kent içi ulaşım kavramının alt yapısı içerisinde yer almasıdır. Dolayısıyla sorunun çözümünün de, kent içi ulaşım ve trafik sorununun çözümüne uygun olarak ele alınması gerekir. Bugün artık her ikisinde de hedef, yeni sunum alanları oluşturmak değil, talebi kontrol etmek ve yönetmek olmalıdır. Zira, kentlerin kendiliğinden gelişmesinin olduğu noktada, otopark sorununu, yeni otopark alanları yaratarak, genelde çözmek fiziksel olarak olanaksız hale gelmiştir. Yeni yollar yapmak gibi, yeni otopark alanları yapmak da, kentin bugünkü fiziksel yapısı içerisinde artık daha fazla zorlanamaz. Gerçekleştirilebilecek yeni sunum olanakları; örneğin *büyük çaplı yeraltı otoparkları inşa etmek veya katlı otoparkların sayısını arttırmak*, fiziksel açıdan sınırlı hizmet vereceği gibi, talebin küçük bir bölümünü karşılayabilecektir ki bütün bunların, sorunu çözmek anlamına gelmeyeceği açıktır.

Kent içi ulaşım konusunda, bugüne kadar sürekli yeni koridorlar, kavşaklar, köprülülük kavşaklar, kazıklı yollar, köprüler yapılmasına karşın sonuç değişmemiştir. Bugün artık bir yandan, kent içi raylı taşımacılığı geliştirmek gerekirken, diğer yandan, ulaşım konusunda



talebi yönetmek, otomobil kullanımının yarattığı kirlilik, sisteme girmesiyle yarattığı sıkışıklık ve toplu taşıma araçlarının dolaylı olarak engellenmesi de dahil olmak üzere gerçek maliyetini, kullanıcılara ödettirmek; *kullanan, kirleten, tüketen öder* ilkesini uygulamak gereklidir.

Bu maliyetler içerisinde yer alan öğelerden birisi de, otomobilin işgal ettiği mekandır. Gerçekten de otomobil bir "seyyar gecekondur" gibi kamu arazisini işgal etmektedir. Bununla kastedilen, sadece otomobilin park etmesi değil, akan trafik içerisinde de işgal ettiği alandır ve bunun gerçek bedelini topluma ödememektedir. Söz konusu maliyetlerin, kullanıcılara yansıtılması durumunda, otomobil kullanımında göreceli olarak bir azalma meydana getireceği gibi, sorunun çözümü için finansal olanaklar da yaratacaktır. Otomotiv endüstrisinin ülke içerisindeki pazar alanını göreceli düzeyde etkileyecek sonuçlar doğursa da, kentlerin nefes alabilmesi ve kentsel nüfusun geleceği açısından, yaratılan maliyetlerin bedelinin, mutlaka ödettirilmesi gerekmektedir.

Kent içi taşımacılıkta raylı sistemlerin geliştirilmesi; artık politik birer vaat olmaktan çıkarılarak somut projelere dönüştürülmesi de, bu süreci olumlu yönde etkileyecektir. Bu bağlamda İstanbul'da inşaatı süren ve yapılması öngörülen metro ve tramvay hatlarının yapılması ve tamamlanması acil önem taşımaktadır. Boğaz tüpgeçisi projesinin yaşama geçirilmesi ve deniz otobüsü ve vapurlar ile gerçekleştirilen taşımacılığının yaygınlaştırılması da gene ivedilikli önem taşımaktadır.

Kent içi ulaşım açısından, birçok megapol kentte ciddi bir seçenek olarak ele alınan bisiklet kullanımı için gerekli altyapı hazırlanmalı ; ulaşım planlamasında bu seçeneğe gerekli yer verilmelidir. 19. Yüzyılda yaygın bir şekilde kullanılan bisiklet, son derece ucuz maliyeti, çevreye zararlı olmaması, bireysel özgürlüğe yanıt vermesi ve kentsel mekanların kullanımındaki avantajlı özellikleri nedeniyle önümüzdeki yüzyılda kent içinde ciddi bir ulaşım seçeneği olarak ortaya çıkmaktadır.

Kentlerin, otomobillerin zararlı etkilerinden korunması bağlamında, kent merkezlerinde belirli mekanlar otomobil girişine en azından yoğun saatlerde kapatılmalı veya bu çalışma içerisinde örneği verilen Avrupa'nın bazı kentlerinde olduğu gibi motorlu taşıt girişleri ücretlendirilmelidir. Ayrıca; Bakırköy, Bahariye, Beşiktaş, Pendik ve diğer bazı ilçelerde örneklerini gördüğümüz şekilde yayalaştırma bölgelerinin sayısı

arttırılmalıdır. Özellikle yayalaştırma, kent nüfusunun nefes alabilmesi açısından acil bir önlem olarak görüldüğü gibi, kentin tarihi ve turistik yapısını korumak, ticaret hacmini geliştirmek açısından da gereklidir. Bu aynı zamanda otomobil mi insan mı sorusu bağlamında da önemli bir ayırım noktasıdır.

Kent içi ulaşımda olduğu gibi, bu kapsamda yer alan otopark uygulamalarında da karar ve yetki süreçlerinin birleştirilmesi, tüm öteki önlemler içerisinde belirleyici bir önem taşımaktadır. Bugün, kent içi ulaşım hizmeti yasalarla belediyelere, trafiği yönetme görevi de Trafik Denetleme Şube Müdürlüğüne verilmiştir. İstanbul'da Kent içi ulaşımın bir kısmı (Şehir Hatları) belediyelere bağlı değildir. Otopark uygulamasını ise hem belediyeler, hem de trafik doğrudan ya da dolaylı olarak yapmaktadırlar. Bu karmaşa, sorunu daha da kronik hale getirmektedir. O halde sorunun çözümü için atılması gereken ilk adım, karar ve yetki süreçlerinin *yerel yönetimler şahsında* merkezileşmesidir. Böylece otopark sektörünün resmileştirilmesi, gelirlerin kamusal hizmetlere dönmesini sağlayacak şekilde tek elde toplanması ve standart uygulamaların sağlanmasına yönelik karar alma ve uygulama olanağı doğacaktır.

Ek. 1

.../...../ 1997

## MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Anket Çalışması

Konu : İSTANBUL'DA OTOYOL İŞÇİLERİ

Hazırlayan : Şükrü ASLAN

MSÜ/Sosyal Bilimler Enstitüsü

1. Hangi firmada çalışıyorsunuz, göreviniz nedir? .....
2. Kaç Yaşındasınız ? .....
3. Medeni Haliniz/cinsiyetiniz? .....
4. Tahsiliniz ? .....
5. Nerelisiniz ? .....
6. İstanbul' ne zaman geldiniz ? .....
7. Hangi semtte ikamet ediyorsunuz ? .....
8. Sendikanız Var mı ? .....
9. SSK'lı mısınız ? .....
10. Ne kadar süredir bu işi yapıyorsunuz? .....
11. Daha önce ne iş yapıyordunuz? .....
12. Aylık geliriniz ne kadardır ? .....
13. Kaç kişiyi geçindirmekle yükümlüsünüz ? .....
14. Bu işte ne kadar çalışmayı düşünüyorsunuz ? .....
15. Çalışan otoyol işçileri içerisinde akrabanız var mı? .....
16. Son zamanlardaki en büyük harcamanız nedir ? .....

Sorulara yanıt verdiğiniz için teşekkür ederim.

KAYNAKÇA :

A- KİTAPLAR :

- 1- Boratav, Korkut : Türkiye İktisat Tarihi (1908-1985), Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1989
- 2- Castells, Manuel : Kent Sınıf İktidar, Çev: Asuman Erendil, Bilim Ve Sanat Yayınları, Ankara, 1997
- 3- Çulha, Durukal : Otopark Yönetmeliği Ve uygulamaları, Panel Konuşması, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 15 Temmuz 1992
- 4- DİE : İstatistiklerle Türkiye 1997
- 5- DİE : Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Nisan, 1998
- 6- DİE : Türkiye Ekonomisi İstatistik Ve Yorumlar, Temmuz 1997
- 7- DİE : Türkiye İstatistik Yıllığı, 1996
- 8- DİE : Ulaştırma Ve Trafik Kazaları İstatistikleri Özeti, 1988
- 9- DİE : Ulaştırma İstatistikleri Özeti, 1996
- 10- DİSK/Genel-İş : Belediyeler ; Yapısı, İşleyişi, Sorunları :  
Araştırma Dizisi No: 5, Ankara, Haziran 1997
- 11- DPT : Kayıtdışı Ekonomi Tanımı, Tesbit Yöntemleri Ve Türk Ekonomisindeki Büyüklüğü, Ekonomik Modeller Ve stratejik araştırmalar Genel Müdürlüğü, 1994
- 12- Drucker, Peter : Gelecek İçin Yönetim, Çev: Fikret Üçcan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yayın No: 327, İstanbul, 1994
- 13- Ekin, Nusret : Kayıtdışı Ekonomi Enformel İstihdam, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 1995
- 14- Erder, Sema : İstanbul'a Bir Kent Kondu: Ümraniye, İletişim Yayınları, İstanbul, 1996
- 15- Ertürk, Hasan : Kent Ekonomisi, Ekin Kitapevi Yayınları, Bursa, 1995
- 16- Frederich Erbert Vakfı : Ücretlerin Vergilendirilmesi, Frederich Erbert Vakfı Yayınları, Turkey, 1994
- 17- İstanbul Büyükşehir Belediyesi : Sayılarla İstanbul, Cem ofset Matbaacılık, 1989

- 18- Keleş, Ruşen : Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi Yayınları, Ankara, 1990
- 19- Keleş, Ruşen : Türkiye'de Şehirleşme Ve Gecekondulu Sorunu, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1978
- 20- Keyder, Çağlar : Türkiye'de Devlet Ve sınıflar, İletişim Yayınları, İstanbul 1995
- 21- Kıray, Mübeccel : Ereğli: Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası, İletişim Yayınları, İstanbul, 1964
- 22- Kongar, Emre : Kentsel Bütünleşme, Türkiye Gelişme Araştırmaları Vakfı Yayınları, Ankara, 1982
- 23- Kongar, Emre : 21. Yüzyıl'da Türkiye, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1998
- 24- Lubell, Harold : The Informel Sector In the 1980's And 1990's, OECD, Paris, 1990
- 25- Maldonado, Carlos : The Informel Sector: Legalization Or Laissez Faire, ILO Review, 1995, Vol. 134, No: 6
- 26- Özsoylu, A. Fazıl : Türkiye'de Kayıtdışı Ekonomi, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996
- 27- Petrol-İş Sendikası: Yearbook For 1995-1996, Yayın No:44
- 28- Sönmez, Mustafa : İstanbul'un İkiyüzü 1980'den İkibine Değişim, Arkadaş Yayınları, Ankara, 1996
- 29- Sözen, Nurettin : 2000'li Yıllara Hazırlanan İstanbul Ve Dev Yatırımlar, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 1992
- 30- Tarih Vakfı : Sivil Toplum Kuruluşları Rehberi, STK Bilgi Merkezi, 1997
- 31- Tekeli, İlhan : Bağımlı Kentleşme, Mimarlar Odası Yayınları, Ankara, 1977
- 32- Tekeli, İlhan : Kent Planlaması Konuşmaları, TMMOB Yayınları, Ankara, 1991
- 33- TMMOB, Makina Mühendisleri Odası : Ulaşım Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, Yayın No: 193, 2-3 Mayıs 1997
- 34- Türk Metal Sendikası : Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı Ve Sorunları Araştırması, Türk-Ar araştırma Dizisi, 1995
- 35- Ülken, Yüksel : 20. Yüzyıl'da Dünya Ekonomisi, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, Yayın No: 326, 1974
- 36- Yeşil, H : Doğa Ve İnsan, Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 1997

## B- MAKALELER

- 1- Acar, İsmail : “Kentler Ve otomobil”, II. Ulusal Trafikte Güvenlik Ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu Bildiriler kitabı, MMO Yayını, 28-30 Nisan 1995
- 2- Altuğ, Orhan : “Ulaştırma Politikaları Ve Demiryolları”, Teori dergisi, sayı: 97 Şubat 1998
- 3- Altuğ, Osman : Kayıtdışı Ekonomi, DİSK-AR Bülteni, Sayı 15, Mart/Nisan 1994
- 4- Baydar, Oya: “Ötekine Yenik Düşen İstanbul”, İstanbul Dergisi, Sayı 23, Ekim 1997
- 5- Erdoğan, R. Tayyip: “Şehirli olmak Ve Estetik Görünüm”, Zabıta Dergisi, Sayı: 4 Temmuz 1997
- 6- Ersoy, Melih- Şengül, Tarık: “Kalkınma Kuramlarında Kentler”, Bilim Ve Ütopya Dergisi, Sayı 41, Kasım 1997
- 7- Göle, Nilüfer : “Modernleşme Bağlamında İslami Kimlik Arayışı”, Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998
- 8- Merdol, Arif : “Emperyalizmin Ulaşım müdahalesi Ve Otoyol Dayatması”, Teori dergisi, Sayı: 97, Şubat 1998
- 8- Orer, Mete : “Ankara’da Kavşak Düzenlemeleri Uygulamaları”, MMO, Ulaşım-Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı, 2-3 Mayıs 1997
- 9- Renda, Yaprak : “Şehir Ve Ulaşım”, Bilim Ve Teknik dergisi, Sayı: 349, Aralık 1996
- 10- Taşdemir, Mahmut: “Kayıtdışı Ekonomi”, MESS Mercek Dergisi, Sayı 7, Temmuz 1997
- 11- Yeter, Enis: “Merkezi Hükümetle Mahalli İdareler arasında Görev Ve Kaynak Bölüşümü”, İller Ve Belediyeler Dergisi, Sayı: 618, Nisan 1997
- 12- Yılmaz, Halil : “Otopark Sorunu Üzerine Düşünceler”, Mahalli İdareler Dergisi, Sayı: 34, Kasım/Aralık 1996



C- SÜRELİ YAYINLAR :

- 1- Belediye Ve Kent Dergisi: Temmuz/Ağustos 1996, Sayı : 2
- 2- Bilim Ve Teknik Dergisi : Aralık 1996, sayı : 349
- 3- Bilim Ve Ütopya Dergisi : Kasım 1997, Sayı : 41
- 4- DİSK-AR Bülteni : Mart/Nisan 1994, Sayı : 15 ve Temmuz 1997, Sayı .20
- 5- İller Ve Belediyeler Dergisi : Nisan 1997, Sayı : 6
- 6- İstanbul Bülteni: 15 Mayıs 1996, Sayı : 48
- İstanbul Bülteni : Temmuz 1996, Sayı : 51
- İstanbul Bülteni : Ocak 1988, Sayı : 87
- İstanbul Bülteni : Nisan 1998, Sayı : 93
- 7- İstanbul, Dergisi : Sayı: 23, Ekim 1997
- 8- Mahalli İdareler Dergisi : Kasım/Aralık 1996, Sayı :49
- 9- MESS Mercek Dergisi : Temmuz 1997, Sayı : 7
- 10- Teori : Ulaşım Sorununa Çözüm, Şubat 1998, Sayı : 97
- 11- Yerel Yönetim Dergisi : Ağustos 1997, Sayı : 3
- 12- Zabıta Dergisi : Temmuz 1997, Sayı : 4

D- RAPORLAR, KARARLAR :

- 1- Beşiktaş Belediyesi; Encümen Kararı, Karar No : 1071-925
- 2- Bilpark; Haseki Hospital Monthly Revenue, Jun. 1997
- 3- Birleşik Metal-İş Sendikası, 1992-1995 Dönemi Çalışma Raporu, İstanbul 1995
- 4- Eminönü Belediye Başkanlığı Faaliyet Raporu, 01.06.1996-31.05.1997
- 5- Eminönü Belediyesi Encümen Kararı; Karar No : 1020-2265, 25.10.1994
- 6- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Encümeni, Kira Ve Satım Kararı, 13.06.1995  
No : 589-311-379-396
- 7- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1995 Yılı Tanıtım Ve Faaliyet Raporu,
- 8- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1996 yılı Faaliyet Raporu Ve Tanıtım Kitabı,  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, 1997
- 9- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1997 Yılı Faaliyet Raporu
- 10- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1988 Yılı Yatırım Programı : Belbim A.Ş.  
Matbaası, 1997
- 11- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi Kararı, 17.12.1993, No. 1063
- 12- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1997 Yılı Ücret Tarifesi Kararları,  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, 1997
- 13- İstanbul 6. İdare Mahkemesi Kararı, Karar No : 1996/1270, 19.12.1996
- 14- İstanbul İl Trafik Komisyonu Kararı; Karar No: 1994/14, 21.01.1994  
İstanbul İl Trafik Komisyonu Kararı : Karar No: 1997/85, 24.10.1997
- 15- Kadıköy Belediyesi : 1996/1997 Hizmet Yılı (Çalışma Raporu)
- 16- TSE : Şehiriçi Yollar Ve Otolar İçin Otopark Tasarım Kuralları, Ankara, 1992
- 17- Şişli Belediyesi, 31.03.1996-31.03.1997 Tarihleri arası Faaliyet Raporu

## E- YASALAR VE YÖNETMELİKLER

- 1- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982
- 2- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Yasası
- 3- 4199 Sayılı Fahri Trafik Müfettişliği Yasası
- 4- 3194 Sayılı İmar Yasası
- 5- 1580 Sayılı Belediyeler Yasası
- 6- 3030 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasası
- 7- 2464 Sayılı Belediye Gelirleri Yasası
- 8- Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı Otopark Yönetmeliği, 1 Temmuz 1993
- 9- İstanbul Otopark Yönetmeliği, 17.12.1993

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ