

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL'DA ARAZİ DEĞERLERİNİN MEKANSAL
DAĞILIMININ NÜFUS, İSTİHDAM VE ULAŞIM
AÇISINDAN ANALİZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Zülfiye KESKİN**

**Anabilim Dalı: DİSİPLİNLER ARASI
Programı: GAYRİMENKUL GELİŞTİRME**

HAZİRAN 2007

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**İSTANBUL'DA ARAZİ DEĞERLERİNİN MEKANSAL
DAĞILIMININ NÜFUS, İSTİHDAM VE ULAŞIM
AÇISINDAN ANALİZİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Zülfiye KESKİN
(516041017)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 7 Mayıs 2007
Tezin Savunulduğu Tarih : 11 Haziran 2007**

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Vedia DÖKMECİ

Diğer Jüri Üyeleri: Prof.Dr. Gülay KIROĞLU (M.S.G.S.Ü.)

Doç.Dr. Ferhan GEZİCİ

HAZİRAN 2007

ÖNSÖZ

İstanbul'un arazi değerlerinin analiz edildiği bu tez çalışması süresince beni her konuda yönlendiren ve destekleyen hocam Sayın Prof. Vedia Dökmeci'ye göstermiş olduğu yardımlarından dolayı sonsuz teşekkür ve saygılarımı sunarım.

Tez çalışmasında kullanılan istatistik modelinin hazırlanması ve yorumlanması aşamasında desteğini esirgemeyen Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dekanı Sayın Prof. Gülay Kiroğlu'na yardımlarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Hayatım boyunca beni her konuda destekleyen ve her zaman arkamda olan, bana inanan sevgili aileme bütün kalbimle teşekkür ederim.

Tez çalışması süresince, gerek teknik konularda, gerek manevi açıdan beni her zaman destekleyen sevgili arkadaşlarıma sonsuz teşekkür erdim.

Haziran 2007

Zülfıye Keskin

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
HARİTA LİSTESİ	viii
FOTOĞRAF LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Problemin Tanımlanması.....	3
1.2. Araştırmanın Amacı.....	4
1.3. Araştırmanın Yöntemi.....	4
1.4. Araştırmanın Kapsamı.....	5
1.5. Literatür.....	5
2. RANT TEORİLERİ VE KENTSEL TOPRAK RANTI	11
2.1. Klasik İktisatçılar.....	11
2.1.1. Adam Smith.....	12
2.1.2. David Ricardo.....	13
2.1.3. Karl Marx.....	14
2.2. Neo-Klasik Teori.....	17
2.3. Kentsel Toprak Rantı.....	19
3. KENTSEL ARSA DEĞERLERİ DAĞILIMI NÜFUS, İSTİHDAM VE ULAŞIM FAKTÖRLERİ ARASINDAKİ İLİŞKİ	25
3.1. Nüfus.....	28
3.2. İstihdam.....	29
3.2.1. Sanayi.....	30
3.2.2. Servis.....	31
3.3. Ulaşım.....	33
4. İSTANBUL'UN KENTLEŞME SÜRECİNDE MEKANSAL GELİŞİMİ	36
4.1. 1950 öncesi dönem.....	36
4.2. 1950-1980 arası dönem.....	39
4.3. 1980 sonrası dönem.....	42
5. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA ARAZİ DEĞERLERİ DAĞILIMININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE MODEL UYGULAMASI	49
5.1. Değişkenlerin İncelenmesi.....	49
5.1.1. Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılımı.....	51
5.1.2. Nüfus Yoğunluğu.....	56
5.1.3. İstihdam.....	59
5.1.3.1. Sanayi.....	59
5.1.3.2. Servis.....	62
5.1.4. Ulaşım.....	64
5.2. Model Uygulaması.....	64

5.2.1.	Model Uygulaması 1	65
5.2.2.	Model Uygulaması 2	66
6.	SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	69
	KAYNAKLAR	73
	ÖZGEÇMİŞ	77

KISALTMALAR

TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
GİB	: Gelirler İdaresi Başkanlığı

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
.....	
Tablo 5.1 İstanbul ilçelerine ilişkin değişkenler.....	50
Tablo 5.2 Arazi değerlerinin mekansal dağılımının oranı.....	53
Tablo 5.3 Model 1 - Korelasyon katsayısı (R)	65
Tablo 5.4 Model 2 - Korelasyon katsayısı (R)	66
Tablo 5.5 Model 2 - Anova testi	66
Tablo 5.6 Model 2 - Değişkenlerle ilgili genel istatistikler.....	67

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 Alonso'nun kentsel rant ve yerleşim modeli.....	22
Şekil 5.1 Mahalle sayılarının arazi değerlerine göre dağılımı	53
Şekil 5.2 2006 yılı ortalama arazi değerleri (YTL/m ²)	54
Şekil 5.3 2006 yılı arazi değerlerinin 3 boyutlu görünümü	55
Şekil 5.4 2006 yılı arazi değerlerinin 3 boyutlu görünümü	56
Şekil 5.5 Nüfus yoğunluğu (Kişi/ha)	58
Şekil 5.6 Sanayi sektöründe istihdam edilenler	61
Şekil 5.7 Servis sektöründe istihdam edilenler	63

HARİTA LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
.....	
Harita 5.1 Arazi değerleri analizi	52
Harita 5.2 Nüfus yoğunluğu analizi	57

FOTOĞRAF LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Fotoğraf 4.1 Üsküdar meydanı (Kaynak: http://www.azizistanbul.com)	38
Fotoğraf 4.2 Aksaray (Kaynak: http://www.azizistanbul.com)	39
Fotoğraf 4.3 Barbaros Bulvarı (Kaynak: http://www.azizistanbul.com)	41
Fotoğraf 4.4 İş Kuleleri (Kaynak: http://galeri.istanbul.com.tr)	43
Fotoğraf 4.5 İstanbul (Kaynak: http://galeri.istanbul.com.tr)	45
Fotoğraf 4.6 İstanbul (Kaynak: http://galeri.istanbul.com.tr)	47

İSTANBUL'DA ARAZİ DEĞERLERİNİN MEKANSAL DAĞILIMININ NÜFUS, İSTİHDAM VE ULAŞIM AÇISINDAN ANALİZİ

ÖZET

Ekonomik yapılanmalar ve bununla birlikte yaşanan hızlı kentleşme sürecinin kentsel mekanda önemli etkileri olmaktadır. Artan nüfus etkisiyle kentte yaşanan gelişme baskısı giderek çevre alanlarda değer artışına neden olmaktadır. Bu durum kentsel arazinin spekülasyon amaçlı kullanımına yol açmaktadır.

Bu süreçten en fazla etkilenen kentlerden biri olması nedeniyle İstanbul bu araştırmanın çalışma alanını oluşturmaktadır. Özellikle 1950'lilerde başlayan ve hızla devam eden göç dalgası sonucu kentte oluşan nüfus baskısı İstanbul'un giderek çevreye doğru genişlemesine yol açmıştır. Artan taleple birlikte arazi değerlerinde artış yaşanmıştır.

Kentin farklı bölgelerinde spekülasyon davranışları sonucu arazi değerleri de farklılaşmaktadır. Arazi değerlerinde görülen bu farklılaşmayı açıklayabilmek ve kentin sağlıklı bir şekilde gelişimini yönlendirebilmek için çeşitli faktörlerin etkisi araştırılmıştır. Bu tez kapsamında İstanbul'un nüfus, istihdam ve ulaşım verileri incelenerek, bu değişkenlerin arazi değerlerine etkisi analiz edilmiştir.

Arazi değerlerini etkileyen birçok faktör vardır. Kent mekanının spekülasyon kullanımlara konu olmaması için kentsel toprak rantına neden olan davranışların neler olduğunun bilinmesi gerekmektedir. Kentsel toprak rantının mekanda yansımaları olan arazi değerlerinin iyi bir şekilde analizi haksız kazançların önüne geçilmesi için gerekli olmaktadır. Literatürde arazi değerlerini konu alan birçok araştırma vardır. Bu çalışmalarda arazi değerlerindeki farklılaşmaya neden olan değişkenler araştırılmış ve aralarındaki ilişki istatistiksel yöntemlerle ortaya konmuştur.

İstanbul'un arazi değerlerini konu alan bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, literatürde konu ile ilgili yapılan çalışmalara yer verilmiş, buradan yola çıkarak bu çalışmanın çıkış nedeni ortaya konmuştur. İstanbul için bu çalışmanın yapılmasının gereği açıklanmış, çalışmanın problemi, amacı, kapsamı ve uygulanan yöntemler bu bölümde anlatılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, arazi değerleri ile yakından ilişkili olan ve arazi değerlerindeki değişimi daha iyi anlamada yol göstereceği düşüncesiyle kentsel toprak rantına ilişkin teoriler açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde, arazi değeri kavramından bahsedilmiş, değeri etkileyen faktörler açıklanmıştır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, örneklem alanı olan İstanbul kentinin tarihsel süreç içinde mekansal gelişimi belli dönemlere ayrılarak incelenmiştir.

Beşinci bölümde, İstanbul'da 2006 yılına ait mahalle ölçeğindeki arazi değerleri ile 2000 yılına ait nüfus ve istihdam (sanayi ve servis) verileri incelenmiş ve mekansal dağılımı gösterilmiştir. SPSS istatistik programında hazırlanan model kullanılarak bağımlı değişken olarak kabul edilen arazi değeri ile bağımsız değişken olarak ele alınan nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım verileri regresyon analizi aracılığıyla test edilmiştir.

Altıncı son bölümde ise, model sonuçları yorumlanmış ve çalışmanın geneline ilişkin değerlendirme yapılmıştır. Buradan yola çıkarak gelecekte araştırma konusunun gelişeceği alanlar için önerilerde bulunulmuştur.

THE ANALYSIS OF THE SPATIAL DISTRIBUTION OF LAND VALUES IN ISTANBUL ACCORDING TO POPULATION, EMPLOYMENT AND TRANSPORTATION

SUMMARY

Economic development and periods of fast urbanization have important effects on urban areas. As the pressure of development emerges in a city, the increasing population will gradually cause rising land values. This process causes urban land to be used in a mostly speculative way.

Istanbul is used as a study area of this research because it is one of the metro areas most affected by this process. The large migration wave to Istanbul started in 1950 and the rate of migration has increased ever since. This has put great pressure on Istanbul and has resulted in enormous urban sprawl. It has also increased land values by increasing demand.

As a result of speculative behaviors, the land values change in the different regions of the city. Various factors have been researched to explain the differences of the land values and to manage the development of the town growth in a healthy way. In this thesis, Istanbul's population, employment and transportation data are examined, along with the affects of these variables on land values.

There are many factors that affect land values. To protect the city from speculative behaviours, the factors that cause rents to rise should be known. Proper analysis of the land values that are the result from the urban land rent can allow to stop the unjust gain. There are many studies related to land values. In these studies, the different land values are searched and the relation between them is exposed using statistical methods.

This study has six parts which analyze the land values in Istanbul.

Part one reviews previous projects and research. Taking these into consideration, it is explained why this study is made. Part one also describes why this study must be done for Istanbul, the problem of the study, the aim, the scope and the methods used.

In the second part, theories of how land values and urban land rent are related show a way to better understand changes in land values.

The third part explains land value concepts and the factors that affect value.

In the fourth part, the historical development of Istanbul as a city is analyzed in specific periods through case studies.

In the fifth part, 2000 and 2006 Istanbul land values, population and employment data at the district scale are analyzed and the spatial distribution is shown. A model is prepared by using SPSS statistics program. Land value data is accepted as the independent variable, population density, employment and transportation data are accepted as independent variables. Variables are tested by regression analysis.

Finally, in the sixth part, results of the model are explained and the study is evaluated. As a conclusion, suggestions are made for future research regarding the spatial distribution of land values.

1. GİRİŞ

Arazi değerleri kentsel toprak rantını açıklamada önemli bir araçtır. Bu değerler, kentin tarihi gelişimi sonunda geldiği aşamayı yansıtmaktadır. Toprak rantı servet birikiminin dengesiz dağılmasına neden olmakta ve bu şekilde kıt olan reel kaynakların kalkınma amaçlarına yönelmesi önlenmektedir. İkinci ve daha önemli olarak, kent arazisinin özel kazanç ve spekülasyon konusu olması, tarım toprakları ve kent arazisinin kötü ve savurgan biçimde kullanılmasına yol açmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

Bu çalışmada, önce kentsel ranta ilişkin genel açıklamalar yapılmış, daha sonra örneklem alanı olarak seçilen İstanbul'un arazi değerlerinin mekansal dağılımı incelenmiştir. Yapılan araştırmalar kentsel arazi değerini etkileyen birçok etken olduğunu ortaya koymaktadır. Kent mekanının sağlıklı gelişimi için bu değişkenlerin neler olduğunu bilmek ve aralarındaki ilişkiyi analiz etmek önemli olmaktadır. Dolayısıyla bu tez kapsamında, İstanbul kentinin arazi değerlerindeki farklılaşma nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım verileri ile ilişkilendirilerek açıklanmaya çalışılacaktır.

İstanbul tarih boyunca, gerek coğrafi konumu, gerek siyasal ve ekonomik gücü ile bir dünya kenti olma niteliğine sahip olmuştur. Önceleri ticaretin hakim olduğu kentte, daha sonra sanayi ile birlikte hizmet sektörünün gelişmesi ve buna bağlı olarak nüfus artışının birbirini etkimesi ile özellikle 1960'lardan itibaren metropolitenleşme olgusu İstanbul'da kendini iyice hissettirmiştir (Kahraman, 1997).

1950'lerde başlayan büyük iç göç dalgasıyla İstanbul metropolitenleşmenin en çarpıcı örneklerini yaşamıştır. Bu göç dalgası beraberinde, ulaşım, altyapı ve donatı yetersizliği, plansız yapılaşma ve önüne geçilemeyen gecekondulaşma sorununu getirmiştir.

Kente yönelen iç göç; var olan altyapı hizmetleri, sanayi sektörünün kapasitesi, girişim olanakları, sermaye, her alanda çeşitlilik ve tüketim nüfusunun kentte yarattığı çekim gücü; hızlı ve sağlıksız gelişen kentte, taşınmazların yer aldığı alanlarda ve diğer kentsel kullanım alanlarında oluşun rantlara dayanan ekonomik

işleyişin varlığı, iş çevreleri ve siyasal karar mekanizmalarının kurduğu baskılar, İstanbul'un metropolitenleşme sürecini etkileyen koşullar olmuştur (Örnek, 1996).

Özellikle 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul'a olan göç dalgası hız kazanmıştır. Bu gelişme sürecinin en temel ve belirleyici unsurları; hazine arazilerine yönelik kurumsallaşmış arsa işgali, ormanlık arazilerin tahribi, kaçak yapılaşma, birden fazla konut sahipliği ve kiracılık gibi aşamalardır. Bu süreçte toprak rantının gelişimi, belediyelerin kaçak yapılaşmayı özendiren bir tutum içine girmeleri ve gecekonduların barınma amacı olmak yerine "ranta el koyma" aracı haline gelmesi söz konusu olmuştur (Işık ve Pınarcıoğlu, 2001).

İstanbul'da nüfusun yanı sıra işgücünün de desantralize olmasıyla tek merkezlikten, çok merkezli bir mekansal yapıya geçtiği gözlenmektedir. Dolayısıyla, kent mekanında yaşanan bu değişimler arazi değerlerine de yansımaktadır.

Arazi değerleri kent merkezinden uzaklaştıkça düşme eğilimindedir. Kullanıcı için konut ve ulaşım maliyeti için ödeyebileceği bedel sabittir. Yerleşim kararları verilirken bu iki faktörün değişimi kullanılır. MİA'ya yakın yerlerde arazi değerleri yüksek ulaşım maliyetleri düşük, uzak yerlerde ise tam tersi söz konusudur.

Bireyler, ulaşım maliyetlerini asgari düzeye çekmek için, kentin merkezine yakın olan alanlarda daha yüksek kira giderlerine katlanmayı göze alırlar. Bu tercihin sonucunda, ulaşım maliyetleri ile arazi değerleri arasında bir takas meydana gelmektedir. Dolayısıyla merkezi iş alanından uzaklaştıkça, fiyatlar da düşmektedir (Akal, 2006).

Ulaşım maliyetleri farkı, arsa sahibinin rantını oluşturmaktadır. Kentin en uç noktasındaki arazi rantının değeri sıfırdır. Kentin merkezindeki rant, kentin en uç noktasında oturanların ödediği ulaşım masraflarına eşdeğer olmaktadır. Rant ve ulaşım masrafları arasında ters orantılı bir ilişki bulunmaktadır. Kentte yaşayanların ödediği toplam rant ve toplam ulaşım masrafları birbirine eşit olmaktadır. Kentte, arsa sahibinin aldığı bu erişebilirlik rantı, arsa sahibinin bir katkısı olmadan kentin büyümesine ve ulaşım sisteminin gelişmesine paralel olarak kendiliğinden oluşmaktadır. Arsanın konumu ve üzerinde zaman içinde oluşmuş faaliyetler kümesi bu rantı yaratmaktadır (Tekeli, 1992).

Son yıllarda teknolojik gelişmelerle beraber ofis çalışanları için yüzyüze görüşmenin önemi azalmaktadır. Bu durum bazı şirketlerin MİA'ya olan bağımlılığını azaltırken alt merkezlere yerleşmelerine neden olmaktadır. Çalışanların alt merkezlere yakın yerlerdeki konut arazilerine olan talebi arazi değerlerinin yükselmesine yol

açmaktadır. Böylece kentte yüksek arazi değerlerinin olduğu birkaç bölge oluşmaktadır (Sullivan, 1993).

Kentsel ekonomik teoriye göre, kentin mekansal gelişimi bir kaç temel etkenle açıklanabilir:

1) Gelirdeki artışlar daha pahalı ve geniş evlere olan talebi artırır. Bu tür konutların yapımına en uygun arsalar şehrin çeperinde bulduklarından, kentin mekansal gelişimini etkilerler.

2) Kentsel nüfustaki artışlar, kentsel yapılara ve dolayısıyla mekana olan ihtiyacı da artırır (Brueckner and Kim, 2002). Bu durum arsa spekülasyonuna yol açmaktadır.

İstanbul arazi değerlerinin dağılımı kentteki toprak rantını açıkça ortaya koymaktadır. Bu çalışmada İstanbul metropoliten alanında, nüfus yoğunluğu, ulaşım ve istihdam verileriyle arsa değeri dağılımı arasında ilişki aranmaktadır.

1.1. Problemin Tanımlanması

1980'lerden sonra teknolojik gelişmeler, ekonomik yeniden yapılanma ve küreselleşme süreciyle beraber kentsel mekanda önemli yapısal değişiklikler meydana gelmiştir. Sermaye birikim sürecindeki yeni yapılanma ile kentler, eski üretim mekanı olmaktan çıkarak hizmetler sektörünün kendine yer seçtiği prestij alanları olma özelliğine kavuşmuşlardır.

Merkez kentin iş ve hizmet faaliyetlerinin toplandığı bir yerleşme olarak belirmesi, ulaşım tekniklerinin gelişmesi ve ucuz arazilere olan talep ile nüfusun merkezden çevreye doğru yayılma süreci başlamıştır. Kentin büyümesinin baskısı sonucu, çevre alanlarında hızla değer artışı olmuştur. Bu değer de kentin belirli bölgelerinde arazi fiyatlarının spekülatif biçimde artışına neden olmuştur.

Spekülasyon kentte yerleşme kararlarını etkileyerek, kentin büyüme yönünün ve yoğunluğun planlanan şekilde olmasını önlemekte, planlamadan saptırıcı baskılar doğurmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

Türkiye'de tüm bu süreçten en fazla etkilenen kent İstanbul olmuştur. Özellikle 1950'lerde başlayan kırdan kente göç dalgası 1980'li yılların ikinci yarısından sonra giderek hız kazanmıştır. Ayrıca, ulaşım bağlantılarının güçlenmesi ile kent çeperine doğru büyüme gerçekleşmiş ve yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek alt merkezler oluşmaya başlamıştır. Yaşanan büyüme baskısı sonucu artan talep bazı bölgelerde arazi değerlerinde artışa yol açmıştır.

Arazi değerlerini etkileyen faktörlerin bilinmesi, kentsel gelişmeyi yönlendirirken doğru karar vermede önemli olmaktadır. Buradan yola çıkarak, İstanbul'da arazi değerlerinin mekansal dağılımındaki değişimin ve bu değişimindeki belirleyici faktörlerin analizi bu tezin genel problemini oluşturmaktadır. Yapılan çalışmada arazi değerlerinin oluşumunda nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım faktörlerinin doğrudan etkili olduğu kabul edilmektedir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmayla, "kent arazisinin özel kazanç ve spekülasyona konu olmasının önüne geçilerek, kentin gelişmesinde söz sahibi planıcı ve belediyelerin daha bilinçli karar vermelerinde yol gösterici olmak" amaçlanmıştır. Bu bağlamda, İstanbul'da kentsel arazi değerleri dağılımı incelenmiş ve değişkenler analiz edilmiştir.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada, öncelikle literatür taraması yapılarak dünyadaki ve Türkiye'de kentsel arazi değerleri ile ilgili yapılan çalışmalar incelenmiştir. Bu çalışmaların nasıl bir yöntemle, hangi değişkenleri ele alarak, nasıl bir sonuca ulaştıklarının incelenmesi bu tezin genel probleminin belirlenmesinde yol gösterici olmuştur.

İstanbul'un 2006 yılına ait arazi değerleri, 'Gelirler İdaresi Başkanlığı, 2006 Arsa ve Arazi Asgari Metrekare Birim Değerleri Listesi'nden her sokak için elde edilmiştir. Daha sonra sokak bazında elde edilen bu verilerin ortalamaları alınarak mahalle ölçeğinde ortalama değerlere ulaşılmıştır. Toplam 947 mahallenin arazi değeri verisine ulaşılmıştır.

İstanbul'un 2000 yılı nüfus ve istihdam verileri TÜİK-Türkiye İstatistik Kurumu'ndan (Devlet İstatistik Enstitüsü'nden) elde edilmiştir.

Mahalle merkezlerinin ana ulaşım bağlantılarına uzaklığı ise, ArcGIS programı aracılığıyla hesaplanmıştır.

İstanbul nüfus, istihdam, ulaşım ve arazi değerleri verileri SPSS programına girilmiş ve çoklu regresyon yöntemiyle değişkenler arasındaki ilişki test edilmiştir. Çalışmada, arazi değeri, nüfus yoğunluğu, istihdam (sanayi, servis) ve ulaşım verilerinin elde edildiği toplam 886 mahalle analiz edilmiştir. SPSS çoklu regresyon denkleminde mahallelerin ortalama arazi değerleri bağımlı değişken, bu değeri etkilediği varsayılan diğer faktörler ise bağımsız değişken olarak ele alınmıştır. Son

olarak, regresyon sonucu değerlendirilmiş ve İstanbul arazi değerlerindeki dağılım bu değerlendirmeye göre yorumlanmıştır.

1.4. Araştırmanın Kapsamı

Bu araştırmanın kapsamı İstanbul metropoliten alanıyla sınırlıdır. İstanbul kentsel arsa değerleri ile nüfus, istihdam ve ulaşım değişkenleri arasındaki ilişkinin analiz edildiği bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, arazi değerleriyle ilgili literatürdeki çalışmalar değerlendirilerek, sağlıklı bir kentsel gelişim için arazi değerlerini etkileyen faktörlerin bilinmesinin gerekliliği ortaya konmuştur. Çalışmanın genel problemi, amacı, uygulanan yöntemler ve kapsamı bu bölümde anlatılmıştır.

Kentin bazı bölgelerinde arsa değerlerindeki artışı daha iyi anlayabilmek için kentsel rant kuramlarını bilmek önemli olmaktadır. Bu nedenle araştırmanın ikinci bölümünde, kentsel toprak rantını açıklamaya çalışan teorilere yer verilmiştir.

Araştırmanın üçüncü bölümünde, kentsel arsa değerlerindeki mekansal dağılımı etkilediği varsayılan nüfus, istihdam ve ulaşım faktörleri açıklanmıştır.

Dördüncü bölümde, İstanbul'un arazi değerleri hakkında fikir sahibi olmak için kentin mekansal yapısındaki değişim belli dönemlere ayrılarak incelenmiştir.

Beşinci bölümde ise, İstanbul'daki arazi değerlerinin nüfus, istihdam ve ulaşım faktörleriyle ilişkisi regresyon analizi ile test edilerek değerlendirilmiştir.

Çalışmanın altıncı ve son bölümünde, değişkenler arasındaki ilişki model sonuçlarına göre yorumlanarak, genel bir değerlendirilme yapılmıştır ve gelecekte araştırma konusunun gelişeceği alanlar için önerilerde bulunulmuştur.

1.5. Literatür

Arazi değerleri dağılımı ve dağılımındaki farklılıkların nedenini araştıran çok sayıda çalışma yapılmıştır. Konu ile ilgili literatürde yer alan çalışmalar, bu araştırmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu çalışma, aşağıda özetleri verilen çalışmalardan yola çıkarak İstanbul'daki arazi değerlerindeki değişimin nüfus ve istihdam yoğunluğu ve ulaşım faktörleri arasındaki ilişkinin test edilmesi amacıyla yapılmıştır.

Alonso (1964)'te yaptığı çalışmayı 150 yıldır tartışılmakta olan klasik yer seçimi ve rant teorileri ile ilgili söylenen ve genelleme yapılan değer anlamı üzerinden geliştirmiştir. Alonso'nun teorisine göre, arazi değeri şehir içindeki arazi kullanımı ile

yakından ilişkilidir. Alonso bu çalışmayla, konut, işyeri ve tarım amaçlı kullanılacak bir arsanın yeri ve ölçüsü teklif edilen fiyat ve teklif edilen rant eğrileri kullanılarak saptanabileceğini ortaya koymaktadır. Alonso'ya göre denge noktasında arz ve talep miktarları yanında fiyatlar da eşit olmalıdır. Çalışmaya göre, nüfustaki artış araziye olan talepteki artışla beraber arazi değerlerinin yükselmesine neden olmaktadır.

McDonald ve Bowman (1979) bu çalışmayla Chicago şehrinin 1960 ve 1970 yılları arasındaki arazi değerlerinin alansal dağılımını araştırmışlardır. Araştırma sonucunda, arazi değeri ve merkezi iş alanına uzaklık arasındaki ilişkinin en iyi dördüncü derece bir çokterimlisi ile açıklanabildiği ortaya konmuştur. Bu fonksiyonel forma göre, arazi değeri MIA ya uzaklık ile yükselir. Dördüncü dereceli çokterimlisi, arazi değerindeki değişimi en iyi şekilde açıklamakla birlikte, çevresel ve komşuluk etkileri ve çokmerkezli metropoliten alanlar üzerinde odaklanan bazı güncel teorik çalışmalar ile de uyumludur. Deneysel çalışmalardan sonra bu etkilerin bazıları da hesaba katılmıştır.

Kau ve Sirmans (1979)'a göre, bir kent alanının yapısal karakteristikleri büyük ölçüde arazi değerinin mekansal biçimi ile belirlenir. Dolayısıyla, bu kentlerin mekansal yapısını doğru olarak tanımlayan kent arazi değeri fonksiyonunu geliştirmek önemlidir. Bu araştırma, arazi değerleri ile şehir merkezinden uzaklık arasındaki ilişkinin fonksiyonel formu üzerine ipucu verir. Chicago kentinin arazi değeri fonksiyonunu denemek için, Box and Cox transformasyon tekniği, kullanılmıştır. Fonksiyonel şekil parametresi konut talebinin fiyat esnekliğini belirlemek için kullanılabilir.

Kau ve Sirmans (1984)'in geliştirdiği model araziye elde tutmanın sağlayacağı karı ölçmeyi amaçlar. Bunun için 1836 ile 1970 arasındaki dönemi özel periyotlar halinde "rastlantısal katsayı tahmin işlemi" kullanarak incelerler. Bu istatistiksel model arazi için ortalama bir değer ve herbir zaman periyodu için bir öngörü sağlar. Araştırmanın sonucuna göre, araziye uzun dönemli elde tutmanın karı, yüksek-oranlı tahvillerin sağlayacağı kar oranından daha yüksek değildir. Daha kısa periyotlarda ise karlar önemli oranda değişir.

Peiser (1987)'in bu araştırması, Dallas metropolündeki yerleşilmemiş kent arazi değerlerinin deneysel sonuçlarını içerir. Veri tabanı 467 tane boş arazinin 1978 yılından 1982'ye kadarki işlemlerini içermektedir. İslah edilmiş gayrimenkulden çok boş arazilerin satış fiyatları üzerine yoğunlaşmış böylece, ıslah edilen gayrimenkullerin kullanımında karşılaşılan problemler elenmiştir. Ayrı modeller endüstriyel, ticari ve ofis arazisi için de geliştirilmiştir. Merkezi iş alanı, banliyö

düğümleri ve diğer istihdam yoğunlaşma alanlarındaki arazi değerleri, üzerindeki etki ile ölçüldüğü için, bu çalışma her bir arazi kullanımı tüketicileri için yığılma eğilimi üzerinde odaklanmıştır. Sonuçlar kent arazi değeri üzerindeki bir dizi etkiye bir bakış sağlar ve ofis arazisinin ticari veya endüstriyel arazide olduğundan daha büyük kar sağladığını ortaya koyar.

Capozza ve Helsley (1989)'nin geliştirdiği modele göre, kent arazi fiyatı dört ilave bileşene sahiptir: Tarım toprağı kiralama değeri, dönüşüm fiyatı, erişebilirlik değeri ve beklenen kira artışı (büyüme primi). Hızlı büyüyen şehirlerde büyüme primi arazinin ortalama fiyatının yarısı için kolayca hesaplanabilir ve sınırdaki (minus conversioni cost) arazi değeri ile tarım arazisi kirası arasında geniş bir boşluk oluşturabilir.

Hatta ve Ohkawara (1993), dünyanın başkentleriyle karşılaştırıldığında Tokyo'daki arazi fiyatlarının neden yüksek olduğunu test etmeye çalışmışlardır. Bu araştırmayla Tokyo konut alanı yanında merkezi iş alanındaki arazi fiyatlarının alansal dağılımı incelenmiştir. Bu çalışmanın ana amaçlarından biri de, Tokyo ve New York'un nüfus ve istihdam dağılımındaki farklılıkların karşılaştırılmasıdır. Mills ve Muth'un teorisinin de gösterdiği gibi, bir şehrin arazi fiyatı fonksiyonu konut bölgesindeki nüfus yoğunluğu fonksiyonu ve merkezi iş alanındaki istihdam yoğunluğu fonksiyonu ile yakından ilişkilidir.

Hatta ve Ohkawara'nın çalışması nüfusu arazi değerlerini etkileyen faktörler arasında bir değişken olarak ele almaktadır. Çalışma kapsamında ele alınan ve kentsel arazi değerleri ile arasında ilişki olduğu düşünülen bir diğer faktör ise istihdam yoğunluğudur.

Mills ve Muth'un kentsel strüktür teorisi, ulaşım maliyetlerinin azaltılmasının (hızlı ve ucuz toplu taşıma ağları, demiryolu ağı gibi) şehri coğrafik ve demografik olarak daha büyük yapmakla birlikte arazi değeri ve nüfus yoğunluğu eğrisinin daha düz olmasına yol açtığını açıklamaktadır.

Araştırmaya göre, teknolojik ilerlemeler toplam arazi değerinin yükselmesinde bir etken olmakla birlikte, kent arazi vergisi nüfus yoğunluğu eğrisini etkilemediği gibi şehir büyüklüğünü de etkilememektedir.

Hatta ve Ohkawara'nın, Tokyo ve New York metropoliten alanlarındaki nüfus ve istihdam yapısını karşılaştırdıkları bu çalışmada, Mills ve Muth'un kentsel modelinden farklı olarak şu sonuçlara varmışlardır:

İlk olarak, Tokyo'nun nüfus ve istihdam büyüklüğü New York'ununkinden 2 kat daha büyüktür. Tokyo'daki iyi gelişmiş toplu taşıma sistemi bu büyüklüğü etkileyen bir faktördür.

İkinci olarak, Tokyo'nun daha geniş alana yayılmış konut alanı ve banliyö nüfus yoğunluğu eğrisi New York'ununkinden daha düzdür. Bu durum, banliyölerde iyi gelişmiş toplu taşıma sistemleri sayesinde işe gidiş-geliş maliyetinin ve zamanın daha düşük olmasıyla açıklanmaktadır.

Dolayısıyla, Tokyo'daki iyi gelişmiş toplu taşıma sisteminin (demiryolu ağı) sayesinde işe gidiş-geliş masrafları ve zamanın azalması, Tokyo banliyölerindeki konut arazi fiyatlarının yüksek olmasının nedenini açıklamaktadır.

Ward, Jimenez ve Jones (1993). Meksika'da oturmaya elverişli arazilerin fiyatlarının 1980'li yıllarda önemle gerilediğini ispatlamaktadırlar. Arazi fiyatları, Meksika'nın makro-ekonomik performansını takip eden periyodik eğilimler doğrultusunda değişmektedir. Gazetelerdeki arsa fiyatları ilanları ve üç orta büyüklükte Meksika şehrinde düşük gelirli yerleşmelerdeki hanehalkı görüşmelerinden elde edilen veriler, fakirlerin ödeyebilme gücünü göstermektedir. Maaşlardaki erozyon ödeyebilme imkanını gerilemesine sebep olmuş, fakat bu durum hanehalkının çoklu kazanç stratejileri ile dengelenmiş ve halkın satın alma gücü sabit tutulmuştur.

Rosenthal ve Helsley (1994) Bu araştırma, şehrin yeniden gelişiminin dengeli modelini gösteren ilk dikkatli incelemedir. Ek olarak, bu araştırma, imarlı bölgelerde boş arazi değerlerini tekrar kazanma maliyetinin metodolojisini göstermektedir. Vancouver'daki satılan tek ailelik ayırık nizam evlerin verileri kullanılarak, satış tahminlerinde bulunulmuştur. Satılan ve yeniden gelişen boş araziler ve imarlı araziler karşılaştırılmıştır. Boş arazi değerinin mevcut kullanımdaki arazi değerini geçmesi durumu, ezici çoğunlukla iskanın yeniden gelişimi hipotezini desteklemektedir. Bu sonuç, şehrin mekansal büyümesini çeşitli teorik modellerin desteklediğini göstermektedir ve yeniden gelişen mülkleri inceleyerek boş arazi değerleri yeniden kazanılabilir.

McDonald ve Osuji (1995) bu çalışmayla aşağı Chicago'dan Midway havaalanına 11 mil olan yeni yükseltilmiş transit bağlantı hattının çevresindeki konut alanı arazi değerlerini incelemişlerdir. 1990'da istasyon mahallinin bir buçuk mili içindeki konut arazi değerlerinde %17'lik bir yükselmeyi transit bağlantı yolunun sağladığı ulaşım kolaylığına bağlamaktadırlar.

Colwell ve Munneke (1997), bu araştırmayla lineer olmayan arazi değerlerinin varlığının fark edilmesinin, Őehir merkezinden uzaklařtıķça arazi değerlerinde dūřme oranlarının ölçümünü etkilediğini göstermişlerdir. Parsel fiyatları merkezden uzaklařtıķça konkav bir Őekilde dūřmektedir, çünkü parsel boyutları uzaklıkla büyümekte ve büyük parseller düşük birim fiyatla birleşmektedir. Bu hipotez, Cook Country, Illionois'teki konut bölgesi, ticaret bölgesi ve sanayi bölgeleri boş arazi satışları kullanılarak test edilmiştir. Bu çalışmanın önemli bir sonucu, merkezden uzaklařtıķça arazi değerlerinin azalmasıdır.

Miles, Berens ve Weiss (2000), nüfus verilerini kullanarak ulusal, bölgesel ve yerel pazarlardaki belirli aralarda arazi değerini etkileyen faktörleri incelemişlerdir. Altyapısı uygun olan yerlerdeki geliştirilebilir arazilere olan talep, bazı alanlarda arazi fiyatlarını hızla yükseltirken, aynı sūratle yüksek yoğunluklu ticari ve konut kullanımlarını da üretmektedir. Zamanla arazi fiyatlarının yüksekliği ve boş arazi azlığı gibi sebepler birçok imalatçıyı, arkalarında imalat kullanımı için görünüşte az potansiyele sahip boş binaları bırakarak metropoliten alan dışındaki küçük kasabalara itmiştir. Aynı zamanda, nüfus büyümesinin ve artan yoğunluğun etkisiyle metropoliten alanlarda coğrafi olarak dışa doğru genişleme devam etmektedir.

Dale-Johnson ve Brzeski (2002)'in araştırması, dönüşüme maruz kalan bir ekonomide bir kent arazi piyasasının evrimi üzerine yeni bir bakış sağlar. Polonya'da arazi kullanım kararları öncelikle yönetsel alınıyordu, fakat 1993 ile 1999 arasındaki süreçte, arazi kullanım kararları pazar güçleri tarafından devam ettirildi. Bu esaslı çalışmanın sonuçları zaman geçtikçe birçok örnekte arazi değeri fonksiyonlarının her birinin eğiminin daha dikleşmesine yol açmıştır. Bu sonucu ulaşım ve fırsat fiyatlarındaki ilgili gerçek artışlara bağlamak mümkündür. Ayrıca, bu çalışmayla altyapı varlığının parsel değerinin üzerinde önemli etkisinin olduğu gösterilmiştir.

Colwell ve Munneke (2003)'in çalışması, Şehir merkezine olan mesafeyle arsa değerleri arasındaki değişimi parametrik olmayan bir çerçeveye, sınamaktadır. Chicago metropoliten alanının 233.100 ha üzerinde bir bölümünü ve boş arazi parselleri düzeyindeki ilişkisini inceleyerek arazi değeri yüzeyini tahmin etmişlerdir. Arazi değeri yüzeyi tahmininde, 1998'de Colwell tarafından önerilen parabolik çoklu regresyon kullanılmıştır. Esneklik sağlayan bu yaklaşım, daha kompleks görünen değeri açığa çıkarmaktadır. Arazi değeri yüzeyi tahmini, mesafeyle azalan arazi değerlerinin standart kentsel ekonomi doktrinini desteklemektedir.

Akal (2006) bu çalışmasıyla Tek Merkezli Kent Modeli'nin yeterli yoğunlaşmaya sahip Adapazarı Merkez İlçe, Adapazarı Büyükşehir'i ve yol boyu metropolleşen Sakarya İli'nde ekonomik birimlerin arazi kullanım davranışlarının "teklif edilen rant fonksiyonu" (bid-rent fonksiyonu) ile açıklanıp açıklanamayacağını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Tahmin edilen "teklif edilen rant fonksiyonları" modelin bazı varsayımlarının esnekleştirilmesiyle teorik beklentileri doğrulamaktadır. Dolayısıyla, ele alınan merkez ilçe ve büyükşehirde tek merkezli bir yerleşim ve merkez etrafında il sathında "tek merkezli il-kent" ortaya çıkacak şekilde arazi kullanımı olduğu görülmektedir. Merkezden her bir kilometre uzaklıkta teklif edilen rantın merkez ilçede % 27.1, büyükşehirde % 11.7, ilde ise % 2.1 azaldığı görülmüştür. Arazi alanı genişledikçe de teklif edilen rantın daha az oranda azalmakta olduğu bulunmuştur. Tek Merkezli Kent Modeli teklif edilen rant fonksiyonları Merkez İlçe, Büyükşehir ve İlin yerleşimini açıklamakta istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur.

Uluslararası düzeyde konu ile ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde, arazi değerlerini etkileyen birçok faktör olduğu ve bu faktörlerin kentin gelişiminde önemli rol oynadığı çeşitli istatistiksel yöntemlerle ortaya konmuştur. Dolayısıyla, ülkemizde kentsel gelişimi daha iyi analiz edebilmek için arazi değerleri ile ilgili çalışmaların daha çok yapılması gereği düşüncesiyle bu çalışmada, İstanbul'da arazi değerlerini etkileyen faktörlerin incelenmesi konu olarak seçilmiştir.

Bundan sonraki bölümde kentsel arazi değerlerindeki farklılaşma rant teorileriyle ilişkilendirilerek açıklanacaktır. Kentsel gelişimi önemli ölçüde etkileyen kentsel rant ve spekülasyon yaratım mekanizmalarını anlayabilmek için rant teorilerinden yararlanılacaktır.

2. RANT TEORİLERİ VE KENTSEL TOPRAK RANTI

Kentsel toprak rantını açıklamaya çalışan yaklaşımlar, iktisat teorilerinin tarım topraklarında rantı açıklamak amacıyla geliştirdikleri rant teorilerinden yararlanmaktadırlar. İktisadi açıdan rant, bir üretim aracı olan toprağın işletilmesi ile elde edilen gelir ya da belirli bir süre kullanılmasına karşılık ödenen bedeldir.

Fransızca 'rente' sözcüğünden dilimize giren **rant** kelimesi, araziden edinilen artık değer karşılığı kullanılır. Rant olgusunun gerçekleştiği zemin topraktır, fakat ekonomi ve iktisat bilimiyle uğraşan A. Marshall, Ricardo, Henry George, K. Marx vd. bu rant anlamını, diğer kazanımlar için genişletmişlerdir. A. Marshall'a göre rant, toprak rantı dışında bir üretim aracının sağladığı net gelirdir. Buna somut bir örnek olarak, herhangi bir malın piyasada geçici bir süre için kıtlaşması sonucu, üreticisinin sebepsiz olarak fiyat artırımından sağladığı fazla kazancı gösterebiliriz (Açlar, ve Çağdaş, 2002).

Rant teorilerinde stratejik sorun rantın kaynağının belirlenmesidir. İktisadi sistem içinde rantın yerinin belirlenmesi, toprağın rolünün belirlenmesi, bu rolün değer teorisiyle, dolayısıyla fiyat teorisiyle ilişkisinin kurulmasıyla olmaktadır (Öztürk, 1992. s.14).

Çalışmanın bu bölümünde rant teorilerinden yola çıkarak kentsel toprak rantı açıklanmıştır. Kentsel rant oluşum sürecinin analiz edileceği bu bölüm sonraki bölümlerde ele alınacak İstanbul arazi değerlerindeki değişimi açıklamada yol gösterici olacaktır.

2.1. Klasik İktisatçılar

Klasik iktisatçılar araziye gelir sağlayıcı üç öğeden biri saymışlardır. Emek, kapital ve araziden ibaret bulunan bu faktörlere sonradan girişimcilik de eklenmiştir. Klasik anlayış arazi kirasından başka, bütün kira gelirlerini sermaye geliri saymaktadır. Bu anlayışın gerekçesi sadece toprağın, fiyat değişikliklerine karşı sürümü değişmeden gelişen üretim faktörü sayılmasıdır. Kullanım karşılığı ödenen arazi kirası, doğanın verimi olan asıl rantı dile getirmemektedir. Fransız düşünür J.J. Rousseau'nun rantı tanımlarken "ilkel toplumlarda bir arazi parçasının çevresine kazıklar çakıp burası

benimdir diyen ve etrafında buna inanacak kadar saf insanlar bulan kişilerin uğraşmadan elde ettiği gelirdir” demektedir (Boyner, 1995).

Klasik iktisatçılar asıl rantı tanımlarken, bir toprağın getirdiği toplam gelirden, arazi kirasını, o toprağa yatırılmış sermaye faizini, o arazi üstündeki teşebbüse isabet eden karı ve o toprağı işleyen emeğin ücretini çıkarırlar. Geriye kalan asıl ranttır (Tekeli, 1992).

2.1.1. Adam Smith

Klasik iktisat okulunun kurucusu olarak kabul edilen Adam Smith, 1776 tarihli “Ulusların Zenginli” adlı yapıtında, politik iktisadın teorik alanını iki temel öge aracılığıyla tanımlar: (1) Meta üretimi, yani üretimin değişim amacıyla yapılması, (2) sermayenin belirli ellerde birikmesi ve toprağın mülk edinilmesi. Buna göre, toplum sermayedarlar, işçiler ve toprak sahipleri olmak üzere üç sınıftan oluşur. Bu sınıfların toplumsal ürünü bölüşmeleri sonucunda üç temel gelir kategorisi ortaya çıkar; ücret, kar ve rant (Savran, 1997).

Smith’in geliştirdiği teoride, ‘emek, sermaye ve toprak’ üretimde kullanılan bileşenleri oluşturur. Üretimde kullanılan emek ücret, sermaye kar ve toprak da rant olarak üründen pay almaktadır. Smith’e göre, ürüne katılan emek ikiye ayrılır; bir bölümü ücretleri karşılarken, diğer bölümü ise karları karşılar. Bu kar, üretimde kullanılan emeğin yarattığı değer üzerinden yapılan ‘önceden ayırıp almadır’. Toprağın rant getirmesi ise; bir ülkenin toprağının özel mülkiyete dönüşümü ile, toprak sahiplerinin toprağın doğal ürünleri için bile sistemde yerini alıp rant isteminde bulunmasıyla oluşur. Smith’in teorisine göre, toprak mülkiyeti söz konusu değilken de kişi, çalışarak ürettiği şeylerin bir bölümünü toprak sahibine vermesi gerekir. Bundan dolayı, Smith toprağı üretim faktörü olarak görmekte ve rantın ücret ve karla birlikte fiyatı oluşturduğunu ifade etmektedir (Öztürk, 1992).

Toprağı kullanmak çiftçinin toprak sahibine ödediği rant; “biraz toprağın bulunduğu toplum ve yörede varolan genel koşullar ve biraz da toprağın doğal ya da işlenerek elde edilmiş verimliliği tarafından düzenlenen, ortalama ya da alışılmış” orandadır (Smith, 1985). Toprak rantı, toprağın özel mülk altında olmasından hareketle, toprak sahipleri tarafından belirlenmektedir. Bu durumda toprağın kullanımı için ödenen rant bir “tekel fiyatı”dır. Ancak diğer taraftan, Smith toprak rantını çiftçinin ödeme gücünün belirlediğini ifade eder. Çiftçinin ödeme gücünü belirleyen ise, ürünün ortalama fiyatıdır. Bu fiyat çiftçinin yaptığı harcamalar ile ortalama karının toplamını aşılıyorsa, bu fazla toprak rantına gidecektir. Smith’e göre, fiyat bu sınırını aşmazsa,

ürün pazara getirilmekle birlikte, toprak sahibine hiçbir rant ödenmeyecektir. Fiyatın bu sınırdan düşük yada yüksek olması ise ürüne olan talebe bağlıdır (Önal, 2002).

Smith, rantı ele alırken toprakların verimlilik farkı, mülkiyet, talep düzeyi, bireysel fiyatlarla piyasa fiyatları farkı gibi, rantın kaynağı, büyüklüğü, elde edilmesi konularına değinmekle birlikte, rant teorisine tutarlı bir açıklama getirememiştir (Öztürk, 1992).

2.1.2. David Ricardo

Ricardo, Smith'in emek-değer teorisinin temelini oluşturan "bir malın değerini belirleyen, o malın üretimi için gerekli olan emek miktarıdır" önermesini bir varsayım olarak alır ve buradan hareketle toplama teorisini reddeder. Ricardo'nun amacı, Smith'in aksine, emek-değer teorisinin kapitalizmin koşulları altında da geçerli olduğunu kanıtlamaktır.

Ricardo'ya göre, kar, ücret ve rant biçimindeki bölüşüm kapitalizmin dinamiğinin belirleyici unsurudur. Kar, sermaye birikiminin kaynağı olmakta, sermaye birikimi ise bölüşümü ve karı belirlemektedir.

Ricardo'nun teorisine göre rant, toprağın kullanılmasıyla elde edilen üründen toprak sahibine ödenen kısımdır. Ricardo rantı tanımlarken, Smith'den farklı olarak, toprağın özgün ve yok edilemeyen güçlerine, yani toprağın üretken güçlerine vurgu yapmaktadır.

Ricardo, bol ve verimli toprağı olan bir ülkeye ilk kez yerleşildiğinde, nüfusu geçindirmek için toprağın çok küçük bir oranının ekilmesinin yeterli olması halinde, rant ödemesinin söz konusu olmayacağını ileri sürer; çünkü, henüz özel mülkiyet altına alınmamış olması ve her isteyen ekebileceği kadar çok toprak bulunması nedeniyle hiç kimse toprağı kullanmasına karşılık olarak ödeme yapmaz. Ricardo'ya göre, tüm topraklar aynı özelliklere sahip, toprağın miktarı sınırsız ve kalitesi de tekdüze olsaydı, toprak kullanımı karşılığında, hiçbir ödeme istenemezdi. Toprağın kendine özgü ayrıcalıklara sahip olduğu, miktarı sınırsız olmaktan çıkıp kalitesi değişmeye başladığı ve nüfus artışı nedeniyle daha düşük kaliteli topraklarda ekime başladığı zaman toprak kullanımı karşılığında rant ödenir. Nüfus artışı ve sermaye birikimi sonucu daha düşük kaliteli yani daha az verimli topraklar ekilmeye başladığında birinci derecede kaliteli toprağa rant ödenmeye başlanır. Ödenecek rantın miktarı, bu iki toprak parçası arasındaki kalite farkına bağlı olacaktır. Ranttaki artış, farklı kalitelere sahip topraklarda kullanılan sermaye ve emek karşılığında elde edilen ürün miktarları arasındaki fark kadar olacaktır. Bir ülkenin nüfusu arttığında,

daha fazla yiyecek üretebilmek için eskisine oranla daha kötü kalitedeki toprakların rantı yükselecektir (Ricardo, 1971).

Bu süreçte kar oranı azalarak, toplam rant artacaktır. Toplam karlardaki değişim ters yöndeki iki etkiye bağlıdır; tarımda istihdamın artması karları olumlu etkilerken, artan istihdam nedeniyle daha düşük verimlilikteki toprakların ekime sokulması sonucu ürünün azalması, toplam karları olumsuz yönde etkileyecektir. Bununla birlikte, toprakta nüfus baskısının yoğun olduğu ve verimli toprakların hızla tükenmeye başladığı dönemlerde istihdamın artması marjinal toprağın verimliliğini hızla azaltacağı için toplam karlar azalacaktır. Dolayısıyla, tarımda azalan verimlilik, Ricardo'nun bölüşüm teorisinin temel dayanağını oluşturmaktadır.

Sonuç olarak, ürünün nispi değerinin artmasının arkasındaki neden toprak sahibine rant ödenmesi değil, son üretim parçasının elde edilmesi için daha çok emek kullanılmasıdır. Toprak sahipleri, ranttan tamamen vazgeçseler bile ürünün fiyatında hiçbir azalma olmayacaktır, çünkü ekime sokulan en az verimli toprakta bu ürünü yetiştirebilmek için gereken emek miktarı azalmaz. Dolayısıyla, ürünün fiyatı rant ödendiği için yüksek değil, ürünün fiyatı yüksek olduğu için rant ödenmektedir (Önal, 2002).

2.1.3. Karl Marx

Marx'ın rantı ele alış biçimi Ricardo'dan farklıdır. Ricardo için rant, toprağın üretimde kullanılmasından doğan doğal bir bölüşüm kategorisiyken, Marx'ta, toprak mülkiyeti ile ilgili bir kategoridir (Akyüz,1977).

Genel olarak toprak mülkiyeti "bazı kişilerin yeryüzününün belli bölgelerini, başkalarından yoksun bırakarak, tamamen kendi özel irade alanları şeklinde tekelleri altına almalarına dayanır" (Marx, 1978, s. 657). Marx'a göre, kapitalist üretim tarzının belli başlı sonuçlarından biri, toprak mülkiyetini egemenlik ve kulluk ilişkilerinden koparması, diğeri de bir üretim aracı olarak toprağı, toprak mülkiyetinden ve toprak sahibinden tümüyle ayırmasıdır (Marx, 1997. s. 544-546).

Marx'ın rant analizi, sanayide olduğu gibi tarımda da kapitalist üretim tarzının hakim olduğu varsayımıyla başlar. Bu varsayımına göre, toprağı işleyenler kapitalist bir çiftçi tarafından istihdam edilen ücretli işçilerdir. Kapitalist kiracı çiftçi, toprak sahibi ile tarım emekçisi arasına girdiği zaman eski kırsal üretim tarzından kaynaklanan tüm ilişkiler parçalanır. Toprak sahibi ise, yalnızca kapitalist çiftçi ile bir para ve sözleşme ilişkisi sürdürür. Kapitalist çiftçi, toprak sahibine, sözleşme ile saptanmış belirli

dönemlerde bir miktar para öder. Marx, ödenen bu para toplamını toprak rantı olarak adlandırır (Marx, 1997. s. 546-547,702).

Marx, toprağa katılan sermayenin faizinin ve bir üretim aracı olarak bu yolla toprakta meydana getirilen iyileştirmelerin, kapitalist çiftçinin toprak sahibine ödediği rantın bir bölümünü oluşturabileceğini, ancak bunun, toprağın o haliyle kullanımı için ödenen gerçek toprak rantını da oluşturmadığını ifade eder (Marx, 1997. s. 547).

Toprak rantı, toprak sahibinin belirli bir toprak parçasını kiraya vermek yoluyla topladığı belirli bir miktar para biçimine bürünür. Bu yolla sermayeye dönüştürülen toprak rantı, toprağın fiyatını ya da değerini oluşturur. Bu nedenle, Marx, toprağın fiyatının sermayeye dönüştürülmüş ve dolayısıyla öncelenmiş ranttan başka bir şey olmadığını söyler. (Marx, 1997. s. 550-551).

Sermayeye dönüştürülmüş rantın, toprağın fiyatı ya da değeri gibi görünmesinin bir sonucu da toprağın herhangi bir mal gibi alınıp satılmasıdır. Marx'a göre, topraktaki özel mülkiyetin haklılığını savunanların temel dayanak noktası toprağın metalaşmasıdır, çünkü diğer mallarda olduğu gibi, alıcı toprak için bir bedel ödemektedir. Toprak mülkiyetinin el değiştirmesi de bu yolla mümkün olur (Marx, 1997. s. 552-704-709).

Toprak sahibine ödenen bu kısım iktisadi açıdan toprak rantını oluşturmamakla birlikte, uygulamada gerçek toprak rantı kadar toprak sahibinin gelirini, diğer bir deyişle toprak üzerinde özel mülkiyet aracılığıyla yaratılan tekelin iktisadi gerçekleşmesini oluşturur ve toprak fiyatları üzerinde aynı derecede belirleyici etkisi vardır (Marx, 1997. s. 552-553).

Sermayenin dönüştürülmesi bakımından rantın varlığı bir önkoşuldur. Bununla birlikte, rantın varlığı, onun sermayeye dönüştürülebilmesiyle açıklanamaz. Bu noktada Marx, rantın satış işleminden bağımsız olarak varlığının, araştırmanın başlangıç noktası olarak kabul edilmesinin daha doğru olacağını ifade eder. Çünkü toprak mülkiyetinin iktisaden gerçekleştirilmesinde ve toprak rantının gelişmesinde ön plana çıkan ayırt edici özellik, toprak rantının miktarının hiç de alıcının hareketleriyle belirlenmeyip, daha çok alıcının hiç katılmadığı toplumsal emeğin bağımsız gelişmesiyle belirlenmesidir. Toprak rantının miktarı ve onunla birlikte toprağın değeri toplam toplumsal emeğin bir sonucu olarak, toplumsal gelişme ile büyür. Bu biçim içinde artı-değer, sermayenin payına düşen ortalama kar olarak görünür. Diğer bir deyişle, kar, artı değerinin normal biçimi olmuştur. Ancak, artı-değerin ya da artı-ürünün sermaye tarafından ele geçirilişi ve bölüşümü toprak

mülkiyetinden kaynaklanan bazı sınırlamalarla karşılaşılır: artı-değer ve artı-ürün gelişirken, toprak sahibi bu artı değerın gittikçe artan bir bölümünü ele geçirerek rantını ve dolayısıyla da toprağının fiyatını yükseltme yeteneğine kavuşur (Marx, 1997. s. 551, 562-563).

Marx, sanayi ya da tarımsal hiçbir üreticinin tek başına değer ya da meta üretmeyeceğini, ürünlerin ancak belirli toplumsal karşılıklı ilişkiler kapsamında bir değer ve meta haline geldiğini belirtir (Marx, 1997. s. 716). Ayrıca, artı değerın toprak olmayacağını, toprağın mutlak verimliliğinin sonucunun da, elle bir miktar emeğin, toprağın doğal verimliliğine bağlı olarak, belli bir ürün üretmesi olacağını ifade eder (Önal, 2002. s. 10-15).

Marx rantı, farklılık rantı I, farklılık rantı II, mutlak rant ve tekel rantı olarak dört biçimde ele alır. Marx'a göre farklılık rantı, toprağın doğal verimliliğindeki farklılıklardan doğmaktadır. Marx en kötü, yani hiç rant getirmeyen topraktaki ürünün üretim fiyatının her zaman piyasa fiyatını düzenleyen fiyat olduğunu ifade eder (Önal, 2002. s. 15).

Farklı verimlilikteki alanlara eşit sermaye ve eşit emek miktarlarının uygulanması sonucu oluşan rant, Farklılık rantı I'dir. Farklılık rantı I, toprağın doğal verimlilik farkı ve toprağın yeri nedeniyle eşit genişlikteki araziye eşit miktarda sermaye uygulanmasına rağmen eşit olmayan sonuçların ortaya çıkmasında doğar. Farklılık rantı I'de en kötü toprak üzerinde üretilen ürünün üretim fiyatı her zaman piyasa fiyatını düzenleyen fiyattır. Bu en kötü topraktaki bireysel ürünün üretim fiyatı, dolayısıyla piyasa fiyatı daha verimli topraklardaki bireysel üretim fiyatından yüksek olduğu için bu daha verimli topraklar rant getirir. Farklılık rantı II, farklı verimlilikteki sermayenin aynı toprakta ard arda, ya da yan yana yatırılması sonucu ortaya çıkmaktadır. Yani, farklılık rantı yatırılan sermayenin farklı verimlilikte olmasından kaynaklanır. Farklılık rantı II'de piyasa fiyatını sermayenin uygulandığı en düşük verimli topraktaki ürünün üretim fiyatı belirlemede, daha düşük üretim fiyatına sahip olan ürünler rant getirmektedir (Öztürk, 1992. s. 9-11).

Marx farklılık rantını incelerken başlangıçta en kötü toprağın rant getirmediği varsayımını yapar. Marx'a göre en kötü toprak da farklılık rantı getirebilir. En kötü toprağın farklılık rantı getirmesi sermayenin tarımdaki hareketiyle açıklanır; "ardarda sermaye yatırımlarıyla Farklılık Rantı II yürürlüğe girer girmez ürünün artan üretim fiyatının sınırları daha iyi toprak tarafından düzenlenebilir ve Farklılık Rantı I'in temeli olan en kötü toprak da rant getirebilir" (Marx, 1978. s. 777).

Farklılık rantı durumunda, toprak mülkiyetinde bir tekelin varlığı artı-karın toprak rantına dönüştürülmesi için gereklidir. En kötü kalitedeki toprağın getirdiği varsayılan rant olarak tanımlanan mutlak rant durumunda da, bir sınırlama olarak, toprak mülkiyeti var olmaya devam eder. Çünkü sermayesini bu en az verimli toprağa yatırmak isteyen kapitalist çiftçi, bu toprakları kullanmanın karşılığında, mutlak rant adı altında toprak sahibine bir ödeme yapmak zorundadır. Toprak mülkiyetinin koyduğu engel yüzünden piyasa fiyatı, en kötü topraktaki ürünün üretim fiyatının üzerinde bir artı getirebileceği, yani mutlak bir rant getirebileceği düzeye çıkmalıdır (Marx, 1997: 660, 670). Mutlak rant toprağın veriminden bağımsız gelişmektedir. Toprak mülkiyetinin kendisi hiçbir koşulda rant yaratmaz. Toprak mülkiyeti, toprağın, toprak sahibine bir artı getirecek biçimde kullanma koşulları oluşuncaya kadar kullanım dışında tutulması gücünü verir. Böylece toprak sahibi “piyasaya konan toprak miktarını değiştirebilir” (Marx, 1978. s. 796).

Tekel rantı ise, üreticinin aşırı kar sağlamasına imkan sağlayan bir tekel konumuna sahip olması halinde elde edilen ranttır. Marx tekel rantının rekabet teorisinin kapsamında olduğunu belirtir. Fazlalık toprak sahibi tarafından tekel rantı olarak alınır (King, 1987. s. 209). Marx’a göre tekel rantı alıcıların gereksinimleri ve ödeme yetenekleri tarafından belirlenen gerçek bir tekel fiyatından kaynaklanmaktadır. Gerçek bir tekel fiyatı ise genel üretim fiyatıyla olduğu kadar ürünlerin değeriyle de belirlenen fiyattan bağımsız, yalnızca alıcıların satın alma istek ve ödeme yetenekleriyle belirlenen bir fiyat olarak tanımlanır. (Önal, 2002. s.17-18).

2.2. Neo-Klasik Teori

İktisadi kıtlık kavramından hareket eden Neo-klasik iktisat teorisine göre toplumsal ürünü yaratan kaynaklar arasında bir nitelik farkı yoktur, diğer bir deyişle sadece toprak değil, emek ve sermaye de birer kıt kaynaktır ve üretim faktörleri olarak adlandırılırlar. Üretim faktörlerinden her biri, ürüne kattığı kadarıyla, yaratılan toplam üründen bir pay alır.

Neo-klasik iktisat teorisinin rant analizinin temel referans noktalarından biri Ricardo’dur. Neo-klasik iktisat, Ricardo’nun rant kavramına eleştirel yaklaşır ve yetersiz bulur. Neo-klasik iktisatçılar, Ricardo’nun “ürünün fiyatı yüksek olduğu için rant ödenmektedir, rant ödendiği için ürünün fiyatı yüksek değildir” saptamasına dayanan rant teorisinin bazı durumlar için doğru olduğunu kabul etmekle birlikte, bunun evrensel bir doğru gibi algılanmasının yanlış olduğunu ileri sürerler.

Neo-klasik iktisatçılar için toprağın rantı, gelirin bölüşümü sorunundan çok genel fiyat teorisinin yalnızca bir diğer yönüdür. Neo-klasiklerin Ricardo'nun teorisinde eleştirdikleri ikinci nokta, toprak arzının sabitliği ve veri toprak arzının tek bir ürün ürettiği, diğer bir deyişle toprağın kullanım biçiminin tek olduğu varsayımlarıyla ilgilidir. Oysa Neo-klasik iktisat teorisine göre, toprağın alternatif kullanım biçimleri vardır ve bu nedenle, ürünün fiyatı, toprağın rantı yüksek olduğu için yükselebilir.

Neo-klasik iktisat teorisinin kurucusu Smith, emek-değer teorisıyla yola çıkmış, ancak emek-değerin kapitalist sistem içinde geçerliliğini yitirdiğini ileri sürerek, değeri toplama teorisıyla açıklamıştır. Klasik iktisat teorisinin bir diğer önemli ismi Ricardo ise, Smith'in aksine, emek-değerin kapitalist sistemde de geçerliliğini koruduğunu kanıtlamaya çalışmıştır. Marx ise, Ricardo'nun emek-değer teorisini benimseyip, Ricardo'nun ulaşamadığı artık-değer teorisini de geliştirerek önemli bir katkı sağlamıştır. Neo-klasik iktisat teorisinin ise, emek-değer teorisini savunan Ricardo'nun aksine, toplama teorisini savunan Smith'in yolunu izlediği görülmektedir. Neo-klasiklerin temel itiraz noktası, emek-değer ve artık değer teorileridir. Neo-klasikler, emek, sermaye ve toprağı aralarında bir nitelik farkı olmayan üretim faktörlerine dönüştürdüğü ve bu faktörlerin toplam üründen aldıkları payları da marjinal ürünlerine eşitlediği görülmektedir.

Neo-klasik iktisat, toprak ve diğer girdiler arasında bir ayırım yapmaz. Diğer girdiler gibi, toprağı da marjinal ürünün değeri ödenir ve bu da toprak rantını oluşturur. Neo-klasik iktisat, toprağın üretilmemiş bir girdi olması özelliğinden dolayı toplam arzının sabit olduğunu kabul eder (Önal, 2002. s. 19-21).

Neo-klasik teori toprağın mülkiyetini tartışmaz. Toprak tüm diğer faktörler gibi bir üretim faktörüdür. Firma veya girişimci toprağı kullanarak diğer üretim faktörleri gibi toprağı da "marjinal katkısına eşit bir gelir ödeyecektir, toprak sahibi için bu ranttır" (Akyüz, 1980. s. 144).

Neo-klasik iktisat Marshall'dan itibaren rant kavramını sadece toprakla sınırlamamış, arz esnekliği tam olmayan tüm üretim faktörlerine yaymıştır. Diğer bir deyişle, Neo-klasik iktisatta tüm faktörlerin arz analizi, azlık ya da kıtlık kavramından hareket edilerek incelenir. Dolayısıyla Neo-klasik iktisada göre toprağın fiyatı da bir kıtlık rantıdır (Schumpeter, 1968. s. 671-672).

2.3. Kentsel Toprak Rantı

Ekonomik gelişmeler ve ekonomik anlayışlarda ortaya çıkan değişiklikler toprakta ortaya çıkan rant kavramının genişletilmesini gerektirmiş, sanayileşen toplumlarda hızla artan şehir ve kasaba nüfusu; bu tür yerleşim alanlarındaki arsa ve arazi fiyatlarının hızla yükselmesine neden olmuştur. Henry George kent topraklarında ortaya çıkan bu emeksiz gelire kentsel rant adını vermektedir (Açlar ve Çağdaş, 2002).

Kentsel toprak rantı, kentsel toprak mülkiyeti yoluyla toplumsal artıktan alınan pay olarak ifade edilebilir. Kentsel toprak rantı açıklamalarında tarım topraklarına rantın açıklanmasında olduğu gibi toprağın yerinin açıklanması gerekir. Toprağın yeri bakımından ortak bir nokta vardır: Toprak ister tarımsal üretim amacıyla kullanılsın, isterse üzerine yapı yapılarak ya da başka biçimde kentsel bir ihtiyacı karşılamak amacıyla kullanılsın, kendiliğinden bir değer yaratmaz. Bu nedenle kentsel toprak rantı da artı değerden alınan bir payı ifade eder (Öztürk, 1992. s. 17-18).

Kentsel toprak piyasasını harekete geçiren ranttır. Bir bölüşüm kategorisi olarak rantın payı sermaye birikimi ile birlikte artar. Sermayenin artan biçimde yapıyı çevreye yatırılması sonucunda da kentsel rantların sermaye birikim aracı olarak önemi artar. Yine, sermayenin artan bir biçimde yapıyı çevreye yönelmesi sonucunda kentlerin mekansal yapısı da sermayenin egemenliğine girer (Önal, 2002. s. 51).

Farklı düzeylerde rant elde edebilmek mümkündür. Arsanın konumu, ulaşım imkanı, merkeze yakınlığı, topoğrafik ve coğrafi verileri, değer belirlenmesinde önemli girdileri oluşturur. Buna "Konum Rantı" denmektedir. Ulaşım kolaylıkları, kentsel hinterlandın özellikle alanlarının etki sınırlarının geniş olması ve çekici güçleri; konut arzındaki aşırı artış da kent ve büyükşehir alanı çevresinde de kentsel rantı yükseltmektedir.

Kentsel alanda görülen bir diğer önemli rant ise yoğunluk rantıdır. Birim alan üzerinde yatayda ve/veya düşeyde yoğunlaşma sonucu oluşan büyük bloklar veya gökdelenler bu rantı oluşturur. Bu sebeple kentsel rant büyük kentlerde kolayca spekülasyon maksatlı kullanımlara sahne olmaması için planlama ve yönetim aracılığı ile kontrol altına alınması gereken bir olgudur. Artan talep, kent bütünü içindeki yerinin değişmesi birden çok fonksiyona sahip olması ve özellikle risksiz bir servet yapma aracı oluşu kent toprağının değerinin artmasına neden olmaktadır. Bu

sebeple planlama açısından arsa fiyatlarının spekülâtif açıdan yükselişine engel olmak kent ekonomisinin bir gereğidir (Rasmussen, 1973. s. 44-45).

Kentsel toprak rantı kuramlarına genel olarak bakıldığında iki temel kuramsal yaklaşımın olduğu görülmektedir. Birinci yaklaşım klasik ve neo-klasik kuramların sentezine dayanan ama esas olarak neo-klasik çerçevenin temel öğeleri ağır bastığı için “neo-klasik rant kuramı” olarak adlandırılmaktadır. İkinci yaklaşım ise Marksist yaklaşımdır.

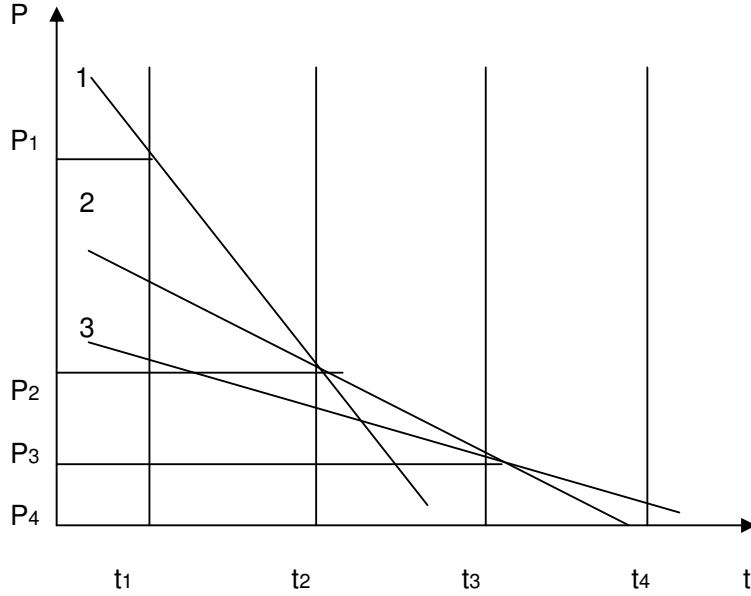
Neo-klasik rant kuramı, özellikle kentsel alanlar konusunda fayda maksimizasyonu yaklaşımını kullanır. Rantları belirleyen etmenler ulaşım maliyetleri, istihdamın, iş alanlarının dağılımı, zevk ve tercihlerdir. Bu kurama göre kentsel gayrimenkul fiyatlarını belirleyen en önemli etmen “kent merkezi”ne yakınlıktır. “Merkezi İş Alanı” kuramı Von Thünen’in geliştirdiği rant teorisi üzerine kurulmuştur. Kent rantının temelinde ticaret merkezinde bulunmak, iyi bir konuma sahip olmak, seçkin bir sosyal kitlenin iskan halinde olduğu bir yerleşim yeri içinde olmak gibi nedenler yer alır. Buna göre, kentsel toprağın değeri merkeze olan uzaklığın azalan bir fonksiyonu olarak belirlenir (Öztürk, 1992. s. 16).

Alonso, 1964’te yayınladığı “Location and Land Use” adlı kitabının giriş bölümünde kentin, artan önemine rağmen, hala ihmal edilen bir alan olduğunu ifade eder (Alonso, 1974. s. 2). Bununla birlikte, 1960’lı yıllar, Neo-klasik rant teorisine kentsel mekan boyutunun eklendiği yıllardır. Alonso, Neo-klasik iktisadın teorik çerçevesini kullanarak kentsel rant kavramını ve buna bağlı olarak şekillendirdiği kentsel yerleşim teorisini geliştirmiştir (Balchin and Bull, 1987. s. 188). Alonso’nun açıklamış olduğu kuram, şehir içinde arazi kullanımı ile arazi değerleri arasındaki ilişkileri kapsamaktadır. Alonso bu yaklaşımıyla, konut, sanayi ve tarım olmak üzere ele aldığı üç ekonomik birimin optimal seçimini içeren bir mikro ekonomik kuram geliştirmektedir. Alonso’nun bu modeli sadece kentsel alanı incelemekle sınırlı kalmamış, bütün coğrafi alanı içerecek şekilde geliştirilmiştir. Alonso’nun yaklaşımının temel sonucu, arazi değerini belirleyen ekonomik fonksiyonların (üretim, tüketim ve ikamet fonksiyonları) arazide optimal dağılımını sağlamak üzere yüksek verimli fonksiyonların merkezde, diğerlerinin ise çevreye dağılacak şekilde yerleşmesidir. Alonso’nun ekonomik alanı 4 karakter içerir: biçim, boyut, mülkiyet ve konum. Bunlar arazinin fonksiyonuna bağlı olmak üzere tasarruf ve spekülasyon ile arazinin kullanımına bağlı üretim ve tüketimdir. Alonso, araziye üretim ve tüketim fonksiyonlarının bir faktörü olarak değerlendirmiştir (Alonso, 1974).

Alonso, kentsel toprak değerlerini ve kentsel toprak kullanımlarını belirleyeceği modelini geliştirmek için basitleştirici varsayımlarda bulunmuştur: Kentin, hiçbir özelliği olmayan bir düzlük üzerinde yerleştirildiği, toprakların tümünün eşit kalitede olduğu, hiçbir iyileştirmeye, ıslaha gerek olmaksızın kullanıma hazır olduğu ve serbestęe alınıp satılabileceği varsayılmıştır. Ayrıca, hem alıcıların hem de satıcıların piyasayla ilgili sahip oldukları ve yasal ya da toplumsal kısıtlarla engellenmedikleri de varsayılmıştır. Topraklarını satanların toplam gelirlerini maksimize etmek istedikleri, toprak satın alanların da, firma ya da tüketici olmalarına bağlı olarak, karlarını ya da tatminlerini maksimize etmek istedikleri varsayılmıştır. Bu varsayımlar altında Alonso'nun kentsel yerleşim teorisi, kent merkezinden uzaklaştıka azalan rantlar ilkesince belirlenir. Kent merkezinde rantlar yüksek, işletim maliyetleri ise düşüktür. Kent merkezinden uzaklaştıka işletim maliyetleri ve özellikle de ulaşım maliyetleri yükselir. Dolayısıyla, birey ya da firma yer seçimini yaparken rant ve işletim maliyetleri arasında bir tercihte bulunmak zorundadır. Toprağın kullanım biğimlerindeki farklılaşma, talep eğrilerinin ya da diğer bir deyişle rant eğrilerinin farklılaşmasını getirdiğinden, tam rekabet koşulları altında, belirli bir yer için en yüksek fiyatı veren, o yerin kullanımına sahip olacaktır.

Dağınık yerleşmelerde konut ve işyeri mesafesi fazla olduğundan, ulaşım maliyeti artar, buna karşın arazi değerleri daha düşüktür. Alonso, kent merkezinden dışarıya doğru toprak değerlerindeki düşüşün ulaşım maliyetlerinde doğrusal olmayan (non-linear) artışlar tarafından oluşturulduğunu ileri sürmekte ve toprak değerleri ile ulaşım maliyetleri arasında kuramsal bir ilişki kurmaktadır.

Aşağıdaki şekilde dikey ekseninde fiyatlar ya da rantlar (p), yatay ekseninde de kent merkezinden uzaklıklar (t) gösterilmektedir (şekil 2.1). Talep esneklikleri farklı üç talep eğrisi çizilmiş ve farklı yerler için talepleri görölmektedir. Talep ya da rant eğrilerinin dikliği, kent merkezine yakın olmanın istenirlik derecesini göstermektedir: Rant eğrisi ne kadar dikse, diğer bir deyişle eğrinin esnekliği ne kadar düşükse, yerleşim de kent merkezine o kadar yakın olacaktır. Bu durumda, merkezden uzaklaşıldıka artan ulaşım maliyetlerinden kağınmak için, merkeze yaklaştıka artan rantlar tercih edilmektedir. Dolayısıyla, yüksek esnekliğe sahip olan bireyler ya da firmalar merkezden daha uzakta yerleşeceklerdir (Alonso, 1974).



Şekil 2.1 Alonso'nun kentsel rant ve yerleşim modeli

Alonso'nun rant ve merkezden uzaklık ilişkisi temelinde çerçevesini çizdiği kentsel yerleşim teorisine Neo-klasik iktisadın rant kavramlarıyla bakıldığında, kent merkezine yaklaşıldıkça, toprağın arz esnekliği de düştüğünden, ticari rantın büyük bir kısmını iktisadi rantın oluşturacağı, kent merkezinden uzaklaşıldıkça toprağın arz esnekliği de arttığından, iktisadi rantın azalarak, ticari rantın büyük bir kısmını transfer gelirlerinin oluşturacağı söylenebilir (Balchin and Bull, 1987. s. 188). Dolayısıyla, Neo-klasik iktisada göre, kent merkezine yaklaşıldıkça rantlar iktisadi rant niteliğine bürünmektedir.

Neo-klasik iktisat teorisi, toprağın en yüksek bedeli ödeyenin kullanımına tahsisinin önündeki engellerden biri olarak spekülasyon davranış biçimini görmektedir. Spekülasyon yapan toprak sahipleri, sahip oldukları toprağı daha ileri bir tarihte daha yüksek bir fiyat beklentisinde oldukları için ellerinde tutarak, o toprak parçasının piyasanın dışında kalmasını sağlamaktadırlar (Balchin and Bull, 1987. s. 190). Geleceğe ilişkin daha yüksek fiyat beklentisinden dolayı toprağın satılmayıp elde tutularak piyasa dışında bırakılmasının bir bütün olarak toplum çıkarı için olumsuz sonuçları olabileceği ve dolayısıyla spekülasyonun kişisel çıkarının toplum yararının önüne geçebileceği spekülasyon davranış biçimine yaklaşımdaki temel referans noktası yine piyasa olmakla birlikte, diğer bir deyişle spekülasyon piyasanın mükemmel işleyişi önündeki bir engel olarak tanımlanmakla birlikte vurgulanmaktadır. Toprak piyasası etkin işleyen bir piyasa değildir (Önal, 2002. s. 43-45).

Rantın oluşum ve korunması sürecinde varolan toplumsal ilişkileri önemsemediği gerekçesiyle Neo-klasik rant teorisi çok eleştiri almış ve 1970'li yıllarda Marxist rant teorisi yeniden canlandırılmıştır (Balchin and Bull, 1987. s. 188). 1970'li yıllarda Marx'ın rant kavramlarını kullanarak kentsel rantları açıklamaya çalışanların başında David Harvey gelir. Harvey, kentsel toprak piyasasını geliştirdiği sınıf tekel rantı (class-monopoly rent) kavramıyla açıklar: sınıf tekel rantı, sahibi oldukları toprak ve toprak üzerindeki görece sürekli ilaveleri, sadece keyfi bir seviyenin üzerinde getiri sağlamaları durumunda serbest bırakacak bir toprak sahipleri sınıfının varlığından kaynaklanır. Diğer bir deyişle, minimum bir getiri oranı elde etmek için sınıfsal güç çok önemlidir (Harvey, 1974. s.241). Bu nedenle Harvey, sınıf tekel rantının, mutlak ranta benzediğini ileri sürer (Balchin and Bull, 1987. s. 189). Bununla birlikte, Harvey'in mutlak rant benzetmesi çok eleştiri almış ve sınıf tekel rantının, mutlak ranttan çok, tekel rantına benzediği, hatta kentsel alanlarda hem mutlak rantın hem de tekel rantının farklılık rantından daha önemsiz olduğu ileri sürülmüştür (King, 1987. s. 210). Marx'ın rant kavramlarıyla baktığımızda kentsel rantları; özel mülkiyet kurumu aracılığıyla toprak tekel altına alınabildiği için tekel rantı, özel mülkiyet altındaki mekanlar farklılaştığı için farklılık rantı ve yine toprakta özel mülkiyetten kaynaklanan ve minimum bir getiri olmaksızın piyasa arzı engellendiği için mutlak rant kavramları ile mümkün görünmektedir. (Önal, 2002. s. 24-27).

Harvey en iyi koşullar altında bile, sanal sermayenin spekülasyon gerektirdiğini ve sermayenin sanal biçimlerinin büyük ölçekli yaratımı ve hareketi olmaksızın kapitalizmin işleyemeyeceğini ileri sürer. Gelecekteki gelir üzerindeki mülkiyet hakkı anlamını taşıyan sanal sermaye, tanımındaki "gelecek" sözcüğünde örtük olarak var olan "belirsizlik" ve "beklentiler"i de beraberinde taşır. Gelecekteki aşırı kar/kazanç beklentisi, saf bir finansal varlık ve sermayenin bir biçimi olarak toprağın bugünkü fiyatını etkiler. Diğer bir deyişle, spekülasyon toprak piyasalarının ve kapitalist sistemin işleyiş sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak ortaya çıkmaktadır. Spekülatif davranış biçimi, Marxist teori çerçevesinde kapitalist sistemin işleyişindeki vazgeçilmez unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Sermaye kazancını maksimize etmek amacıyla, spekülasyonun değeri yükseltmek için toprağı piyasa dışında tutma davranışının, yani spekülatif davranış biçiminin Marxist terimlerle ifadesi ise mutlak rantın sermayeye dönüştürülmesidir (Önal, 2002. s. 43-45).

Kentsel toprak piyasasını ve rant yaratım mekanizmalarını incelediğimiz bu bölümde ulaşılan temel sonuçlardan biri, kentsel toprak piyasasını harekete geçiren unsurun rant olduğudur. Toprağın üretilmeyen bir girdi olmasından dolayı toplam arzının

sabit olduğu, ancak artan taleple birlikte fiyatında artış olduğu ve toprak sahibine rant sağladığı görölmektedir. Rantı elde etmenin farklı düzeylerde mümkün olduğu ifade edilmiştir. Arsanın konumu, ulaşım olanakları, kent merkezine yakınlığı, sahip olduğu birtakım özelliklerine göre rant oluşmaktadır. Ayrıca bazı arsa sahiplerinin sermaye kazancını maksimize etmek için spekülatif davranış biçimi gösterdiği ve bu durumun kentin gelişimini olumsuz yönde etkilediği görölmektedir. Dolayısıyla, kentin gelişiminde önemli olan bu sürecin analizi, arazi değerlerini etkileyen faktörlerin detaylı bir şekilde açıklanacağı sonraki bölüm için önemli bir teorik altlık oluşturacaktır.

3. KENTSEL ARSA DEĞERLERİ DAĞILIMI NÜFUS, İSTİHDAM VE ULAŞIM FAKTÖRLERİ ARASINDAKİ İLİŞKİ

Arazi, ekonomik faaliyetlerin üzerinde yerleştiği fiziksel mekandır. Tarih boyunca kişi ve kurumlar arazi üzerinde mülkiyet için yarışmışlardır. Dünya nüfusunun sürekli artış içinde olması, aynı zamanda çevre kirliliğinin dünya sağlığını tehdit eden biçimde artışı doğru arazi kullanım politikalarını gündeme getirmiştir.

Kent çevresindeki ham araziye kentsel arazi kullanışlarına açık arazi haline getirmenin yüksek bir maliyeti vardır. Bu maliyetin büyük kısmı alt yapı yatırımlarından ileri gelmekte ve kentsel arazinin toplam değerinde artışlar olmaktadır (Kılınçaslan, 2002. s. 7-14).

Değer, sözlük anlamıyla; bir şeyin önemini belirtmeye yarayan soyut ölçü, karşılık, kıymet şeklinde tanımlanmaktadır (Türkçe Sözlük, 1969). Bu soyut ölçü, genel olarak bir malın alım ya da satımı sırasındaki para karşılığı ederi, pahası anlamına gelen fiyatla ölçülür. Fiyat ise, bir malın pazarda gerçekleşmiş para karşılığı, biçilen değer; bu mala uzman tarafından değerlendirme ilke ve yöntemleri uyarlanarak bulunan para karşılığıdır.

Değer, taşınmazın konumundan, işlevsel niteliklerinden doğar ve bireylerin gereksinmelerine, istemine göre artar ya da azalır. Bir toplumda artan istem eğilimlerinin yöneldiği taşınmazlarda kıtlık olursa, değer yükselimi de olur. Değer ayrıca yasal, fiziksel ve sosyo-ekonomik faktörlerin etkisi altındadır.

Değeri etkileyen yasal faktörler, yerel ya da ülke düzeyinde uygulanan imar, kamulaştırma, vergi, trafik, gibi yasalar ve bunlarla ilgili yönetmelik, tüzüklerdir. Değeri etkileyen fiziksel faktörler ise, taşınmazın kendine ve konumuna bağlı olan etmenlerdir. Bu etmenler, taşınmazın bulunduğu yörenin genel görünümü, kamusal ulaşım olanakları, alışveriş merkezlerine uzaklığı teknik altyapı ve donatıların varlığı, topoğrafya, manzara gibi özellikleri, büyüklük, şekil, nitelik ve kullanılabilirlik gibi özelliklerden oluşmaktadır (Açlar ve Çağdaş, 2002).

Arsa fiyatlarının yükselmesi şehirleşme sürecinin bir sonucudur. Bu durum, şehir içi arsaların spekülasyon değerlerini yükseltmekte ve potansiyel değerler kazanmak amacıyla şehir topraklarının büyük bir kısmı boş, imarsız halde bırakılmaktadır.

Diğer taraftan da şehir dışındaki ham ziraat toprakları da, herhangi bir belediye hizmetine sahip olmalarına bakılmaksızın parsellenmekte, başta mesken olmak üzere, sanayi, ticaret, kültür gibi şehirsal fonksiyonlara tahsis edilerek yüksek gelir sağlamaları beklenmektedir (Keleş, 1961).

Taşınmaz mallar olarak arazilere istemin yüksek olduğu ülkeler ya da bölgelerde arazideki ürünü alma karşılığı getiri yanında, kentleşme sonucu oluşan değer artışları çok büyük farklar oluşturmaktadır. Kentleşme hızı ve enflasyon oranlarının yüksek olduğu ülkelerde arazide toplam getiri, kira ile arazi değeri artışları toplamına eşittir.

Kentleşme baskısıyla kentin genişlemesi sonunda ticaret ve konut alanları yer değiştirmekte ve dışarıya doğru taşma görülmektedir. Bu olağan yayılma süreci dışında bir de belirli bir gelişme bölgelerinin hızlı kentleşme baskısı altında büyümesi söz konusudur. Bu nedenlerle arazi değerleri büyük değişim göstermekte, eskiden konut olan yerler ticaret işlevini yüklenmektedir. Benzer şekilde, eskiden kent dışı sayılan yerlerde kurulan sanayi tesislerinin kent içi arazilerde kalmaktadır. Yasal nedenler dışında büyük sanayi tesislerinin yer değiştirmesinin en önemli nedeni arazi değerlerindeki büyük artışlardır (Kılınçaslan, 2002. s. 72).

Kent çevresindeki tarımsal arazilerin değeri kent büyümesi ile devamlı olarak artacaktır. Önce tarımsal kullanım değerine sahip olan arazide kentin yaklaşması ile belirli bir değer artışı olacak sonra bu alanın imar sınırları içine alınışı tekrar yükselişe sebep olacaktır. Bu aşamada arazi kentsel kullanışa tam hazır değildir.

Tarımsal arazi değeri şu aşamalardan geçerek kentsel değere ulaşır:

- Kentin araziye yaklaşımı
- Arazinin İmar Planı kapsamına alınışı
- Plana göre altyapı inşaatlarını başlanması
- İlk binanın inşaatı
- Plan değişimi için yeni başvurunun yapımı

Altyapının yapılmasıyla tarımsal araziler kentsel arazi kullanımına hazır olacak ve bu durum değer artışına olanak verecektir. Bundan sonra çevre alanlarında yapılmaya başlayan inşaatla birlikte hızla değer artışı olacaktır.

Arazi değerlerinin artış hızı ve kentin büyümesinin baskısı sonucu ya imar planınca yapımına izin verilen inşaat yoğunluğu arttırılır ya da yeni kullanışlara izin verilmektedir. Her imar planı revizyonunda bu değişimler yeni değer artışlarına neden olacak ve arsa fiyatları tırmanmaya devam edecektir. Hızla büyüyen bir kentte arazi değeri artışı da hızlı olmaktadır. Tarımsal arazi değeri ile en son değer arasındaki fark kentsel gelişmeden doğan arazi rantını oluşturur.

Yerleşmelerin gelişiminde en önemli faktörlerden ikisi, birbirlerini sürekli etkileyen plan kararları ve arazi değerleridir. İmar planlarında en yaygın işlev olan konut alanlarının önerilmesi ile arazi belli bir değer artışına uğrayacaktır. Bu alanlardaki fiyat arttırıcı etkenler ise; altyapının olması, sanayiden uzak, ticaret alanına yakın, ulaşımın kolay, evre ile ilişkisinin rahat kurulabilir, manzara ve yeşil alana yakın, otopark ihtiyacının karşılanmış olmasıdır. Ayrıca inşaat hakkının ykseklieği de arsa fiyatının artışında önemli rol oynar.

Yerleşim alanlarında arazi ve arsa fiyatlarını arttırıcı diğer önemli faktör ise yoğunluktur. Birim alan üzerinde yatayda ve/veya düşeyde yoğunlaşma sonucu oluşan büyük binalar arsa değerini arttırıcı etkiye sahiptir. Yerleşmede işlev alanlarına verilen yoğunluk, TAKS-KAKS, ykseklilik hakları fazlalařtıķça, arsadan maksimum kar edilebileceği için fiyatlar da o ölçüde yükselmektedir. Ancak konut alanlarında parselin küçük, yapılanma şartlarının yüksek olması, kullanıcılar tarafından olumsuz koşulları sebebiyle talep görmemeye başlayarak kira ve arsa fiyatlarının düşmesine neden olmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

Arazi çevresinde gelecekte yapılacak yatırımların beklentisi ve haberleri otomatik olarak değer artışı doğurmaktadır. Örneğin köprü yapımı, yol genişletmesi veya büyük bir park yapımı gibi kamusal yatırım haberleri spekülatif faaliyeti hızlandırmaktadır. Arazi sahibi hiç gayret göstermeden ve risk almadan doğal kaynak üzerinde kendisine getiri sağlamaktadır. Enflasyon nedeniyle para değerindeki devamlı düşmeler, piyasada üretim girişimlerindeki risk miktarı arttıķça arsa spekülasyonu hızlanma eğiliminde olmaktadır.

Daha fazla kullanım oranı beklentisiyle kent içinde boş arsaların tutulması kentsel hizmetlerin etkisini azaltmaktadır. Spekülasyon kentte yerleşme kararlarını etkileyerek, büyüme yönlerinin, yoğunluğun planlanan şekilde olmasını önlemekte, planlamadan saptırıcı baskılar doğurmaktadır (Kılınçaslan, 2002. s. 175-177).

Arazi değeri, tek bir kullanım söz konusu ise, kullanım amacı olan fonksiyona ne derecede destek verebildiği ve söz konusu fonksiyonun bu desteği ve ekonomik olarak ne derecede karşılayabildiğine bağlıdır. Birden fazla kullanım söz konusu olduğu zaman ise, bir kullanım diğeri ile rekabet halindedir ve arsa en yüksek faydayı sağlayan kullanıma açılacaktır.

Kentlerde arsa değerlerinin yeniden dağılımının ana nedenleri:

- Nüfus ve refah seviyesindeki artışlar (özellikle en iyi konut bölgelerinin yer değişimi veya genişlemesine sebep olan hareketlenmeler),
- Ulaşım sistemindeki gelişmeler (zeminde, zemin üzerinde veya zemin altındaki ulaşım sistemleri, yeni köprüler, tüneller, yeni deniz ve demiryolu hatları),
- Yeni alanlarda oluşturulan yeni aktivitelerin kent genelindeki diğeri aktiviteler ile yeni bir entegrasyona sokulması olarak özetlenebilir (Rose and La Croix, 1988).

Yıllar boyunca yerleşim yerlerinde arsa ve konut fiyatlarının kent merkezine doğru arttığı, merkezden uzaklaştıkça da azaldığı gözlenmiştir. Bu durumun arkasında yatan, ekonomik bireylerin fiyat belirleme ya da değer biçme davranışlarıdır.

Merkezden uzaklaştıkça fiyatların azalması olgusu kent ekonomisi kentsel arazi seçimi modelleriyle açıklanmaktadır. Bu çerçevede Kentsel Arazi Seçimi Ekonomik Modelleri, birim arsa yada konut fiyatının belirlenmesini yada bireylerin takınmış olduğu davranışlarından dolayı oluşan fiyatı, dolaylı fayda ve harcama fonksiyonun tersi bir fonksiyonu olan “teklif edilen rant fonksiyonu” (bid-rent fonksiyonu) ile açıklamaktadır (Akal, 2006).

Arsa değerleriyle ilgili yapılan açıklamalardan değer artışına neden olan ana faktörlerin neler olduğu ortaya konmuştur. Aşağıda kentsel arsa değerindeki değişim nüfus, ulaşım, sanayi ve servis sektörleri açısından detaylı bir şekilde irdelenecektir.

3.1. Nüfus

Zaman içinde kent nüfusunun artması, artan nüfusun ihtiyaçlarının farklılaşması ve üretim ve bölüşüm ilişkilerinin değişmesi kentin büyümesine ve dolayısıyla toprak kullanımında ve değerlerinde değişime yol açmaktadır. Diğeri bir deyişle, toprak kullanımına ve toprak kaynaklarına yönelik talep değişir (Önal, 2002. s. 49).

Artan nüfus baskısı sonucu arsa talebinde bir artış meydana gelmektedir ve böylece toprak üzerinde rant oluşmaktadır. Arsa talebinin karşılanamaması durumunda kentler gecekondulaşma sorunuyla karşı karşıya gelmektedir.

Kentin büyümesiyle merkezin çevresindeki boş alanlara yayılma, daha önceleri ucuzluğu ve sosyal yapılarına uygunluğu nedeniyle buraları tercih etmiş olan düşük gelir grubunun oluşturduğu küçük yerleşim birimlerinin nüfus artışını getirmektedir. Nüfusu artan bu yerleşmelerde zamanla yol, konut, okul, su, elektrik gibi altyapı istemi doğmaktadır. Yüksek maliyeti gerektiren bu yatırımlar ve kentsel arazileşme potansiyeli bu alanın yeni yönetsel statüye geçme gereğini ortaya çıkarmaktadır. Yerleşmeye olan talebin artışı ile Belde Belediyesi statüsüne geçiş arazi değerini arttırıcı önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır (Kılınçaslan, 2002. s. 178-179).

Ani nüfus artışına uğrayan beldeler belediye statüsüne geçtikten sonra çarpık yapılaşmanın önüne geçebilmek ve alt ve üstyapı donanımlarının program dahilinde gerçekleştirilebilmek için ilk iş olarak plan çalışmalarına ağırlık verilmektedir. Artık tarımsal toprağın kentsel araziye ve arsaya dönüşüm süreci başlamakta, verilen kararlar ve işlemler değer arttırıcı olmaktadır. Plan yapım aşamasında başlayan fiyat arttırıcı bu faktörler planın onaylanıp uygulanması ve tüm yerleşmelerin imara açılmasıyla üst noktalara ulaşmaktadır.

Kent çevresindeki alanlarda arazi kira ve fiyatları ile nüfus yoğunlukları değişen ekonomik koşullarla birlikte artmaktadır. Kent merkezlerinde olduğu gibi belde yerleşmelerinin merkezlerinde de arsa alanları küçük, arsada yaşayan nüfusun fazla, yani arsayı paylaşan kişilerin fazla olmasına rağmen fiyatlar en üst değerlere sahiptir (Kılınçaslan, 2002).

3.2. İstihdam

Kapitalizmle birlikte, iktisadi faaliyetlerin yoğunlaşması, merkezileşmesi, işbölümü ve uzmanlaşmanın artışı, belli bir mekanda toplulaşması ve yoğunlaşması kentlerin hızla sayı ve büyüklük olarak artışına neden olmuştur. Bu durum, mekanda meydana gelen eşitsiz gelişmeyle birlikte belli bir yerin kullanım değerinin farklılaşarak o yerin rant getirmesi sonucunu doğurmuştur. Bu farklılaşma en başta o kentte yürütülen iktisadi faaliyetin diğer kentlere göre farkıyla belirlenmektedir. Sanayi ve hizmet üretiminin yoğunluğu, iktisadi ve siyasi kararların alındığı merkez, merkeze yakın olma, finans, eğitim gibi faaliyetlerin yoğunluğu bir kenti ülke mekanında merkezileştiren ve yoğunlaştıran özelliklerdir.

Kapitalizmin gelişmesiyle kent, iktisadi, siyasi, kültürel merkez olarak yoğunlaşp nüfus ve ilişki yoğunluğu artmaya başlayınca, aynı zamanda görece büyük ve farklı bir pazar olma özelliği kazanmaktadır. İktisadi ve siyasi faaliyetlerdeki yoğunluk, bu

faaliyetlerin devamını, yeniden üretimini gerçekleştirecek işgücünün yeniden üretimi için gerekli mekanın üretimini gerektirir. Bu zorunluluk bir yanda kitlesel üretimin yapıldığı sanayi sektöründe çok sayıda işgücünün yeniden üretilmesini gerektirirken, diğer yandan yönetim, denetim, karar ve teknik beceri gerektiren konularında nitelikli işgücünün kent mekanında yeniden üretilmesini de gerektirir. Bunun gerçekleşmesi için kentin, işgücünün yeniden üretimi için gerekli yaşam araçlarını temin edecek ilişki ağına, nitelikli işgücünü yetiştirecek kurumlara sahip olması gerekir. Kentlerde bu amaca yönelik fonksiyonlar kentlerin ayrılmaz parçaları haline gelmektedir. Kent mekanında yoğunlaşma, sosyalleşme, iktisadi, sosyal süreçlerde, mesleklerde, fonksiyonlarda farklılaşmayı, heterojenleşmeyi de beraberinde getirir. Gerekli ilişki ağı yoğunluğuna paralel olarak faaliyetler merkezde yer almak isterler. Dolayısıyla en yoğun ilişki ağı gerektiren, karar, yönetim, finans, hizmetler, eğitim, turizm gibi fonksiyonlar kentin merkezinde yer alırlar ve merkez mekanı bu fonksiyonların gelişimi ölçüsünde talep edilen mekan haline gelir (Kıray, 1982). Diğer taraftan, bu fonksiyonları gerçekleştiren işgücü merkeze yakın olmak ister, merkez çevresinde bu sektörlerde çalışan işgücü mekanları yoğunlaşır. Ancak daha önce merkezde yer almış sanayi faaliyetleri ve işgücü mekanları, hizmetler, finans, yönetim gibi fonksiyonların merkezde yoğunlaşmaya başlamasıyla beraber zamanla merkezden dışarı itilmeye başlarlar. Bu yeni fonksiyonların merkezde yoğunlaşmasına paralel olarak merkezde yeni ilişki ağları ve yeni binalar üretilir. Bunun sonucu olarak da zamanla merkezdeki yoğunluk çevreye yayılmaya başlar. Diğer taraftan merkezdeki arsa değerleri artık sınıra gelmiştir. Kent mekanına eklenen yeni değerler çevredeki yeni merkezlere kaymaktadır. Önceleri, olanaklı ilişki ağı, pazar ve merkeze yakın olma gibi nedenlerle merkezde kalmayı isteyen firmalar, artık, yeni ilişki ağları, hammadde kaynaklarına yakın olma, yeniden üretim maliyeti düşük olan işgücü kaynaklarına yakın olma ve kent merkezinde rantların yüksek olması gibi nedenlerin etkisiyle merkezdeki yoğunluktan doğan maliyetlerden kaçmak isterler. Bu süreçte tüm bu oluşumların cereyan ettiği toprak da değerlendirilir ve mülkiyet ilişkileri, rekabet ve pazar koşullarıyla bütünleşmektedir (Öztürk, 1992. s. 25-27).

3.2.1. Sanayi

Kentsel nüfusun kırdan kaynaklanan göçlerle hızla artması kentlerde yeni iş olanaklarının yaratılması gereğini ortaya çıkarmıştır. Nüfus yoğunluğu ve fiziksel yerleşme koşullarının elverişliliği sanayinin gelişmesi için ön koşul olmaktadır. Kentlerde sanayinin gelişmesi, sanayi sektöründe yaratılan istihdam konusunun gündeme gelmesine neden olmuştur (Arat, 1975).

Kentleşmeyle birlikte merkeze yakın konumlanmış imalat faaliyetleri hem rekabet, hem de merkezde yalnız kalma gibi nedenlerle şehrin dış bölgelerine itilmektedirler. Bu tür imalat içinde küçük çapta olanlar, teknolojik bir dönüşüm gerçekleştirebilirlerse merkezde kalmaya devam edebilmektedir. Kent merkezine yakın konumlanmış olan toptan ticaret de zamanla kent çevresine doğru yönelmektedir. Merkezle ilişki olanağı olan, kentin dış bölgelerin toptan ticaret sermayesiyle, imalat sermayesi arasında yeni bir rekabet başlar. Önceleri merkeze yakın olan ve merkezde çalışan işgücünü barındıran konut alanları, merkezin gelişmesiyle istila edilmektedir. Daha çok orta ve orta alt gelir grubundan olan bu kesimler merkez fonksiyonlarının gücüne dayanamazlar ve mekanlarını terk ederler (Öztürk, 1992. s. 26-27).

Yerleşmelerde mevcut sanayi alanları, artan kapasiteleri, yarattıkları olumsuz çevre şartları, hizmet sektöründeki hızlı artış ve paralelinde oluşan yüksek arazi değerleri karşısında yerlerini terk etmeye başlamışlardır. Mevcut tesislerin bu yerleşim evrimi dikkate alınarak, planda sanayi alanları, yerleşme sınırlarına doğru ve büyük mülkiyet yapısı özelliğine sahip parsellere önerilmektedir. Ekonomik faaliyetin gerçekleştirileceği bu alanların arazi değeri konut alanlarında yüksek fakat ticaret alanlarında düşük olmaktadır. Sanayi alanlarında arazi fiyatlarının kendi içinde farklılaşmasına neden olan kriterler ise ulaşım ve otopark ihtiyacının karşılanmış olması, yığışik sanayi bölgesinde konumlanması, her türlü teknik altyapının bulunmasıdır (Kılınçaslan, 2002. s. 181-184).

3.2.2. Servis

Sanayi kentlerinde üretim faaliyetlerinde verimliliği arttıran hizmet faaliyetlerinin yanı sıra yönetim ve diğer kamu hizmetlerinin de yaygınlaşması ile artan nüfusun yaşama düzeyi yükselerek gereksinimleri çeşitlenmiştir. Hizmet talebinin artmasıyla bu kesimde büyük bir gelişme potansiyeli görülmüştür.

Merkez kentte arazi fiyatlarının artışıyla sanayi çevre yerleşmelerine yönelmiştir. Metropoliten bölge, içinde barındırdığı kentlerin sanayileşmesiyle çok merkezli bir yapıya kavuşurken, kent içindeki sanayi kuruluşları merkezden çevreye doğru bir sıçrama sürecine girmişlerdir. Sanayinin merkezden uzaklaşması olarak nitelenen bu süreç sonunda üretim çevrede yapılırken, merkez kesim, bu üretimin karar organlarının bulunduğu, yönetim, denetim ve koordinasyon işlevlerinin yer aldığı bir kente dönüşmektedir. Merkez kent artık her tür ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı

bir yerleşme değil, bir hizmet merkezi veya çeşitli karar organları ve kamu kuruluşlarının yerleşme alanı olarak biçimlenmektedir.

Kent merkezinin bazı faaliyetler için çekim veya odak noktası olduğu görülmektedir. Örneğin bürolar ve diğer servis faaliyetlerinde çalışanlar için en çok ulaşılmak istenen yer kent merkezidir. Benzer olarak büyük mağazaların merkezde bulunmaları, çevresinde alışveriş yapacak kitlenin bulunmasından değil, çekim merkezine çok kişinin gelmesi ve istem miktarının bu nedenle fazla olmasındandır.

Merkez kentin iş ve hizmet faaliyetlerinin toplandığı bir yerleşme olarak belirmesi, ulaşım tekniklerinin gelişmesi üzerine nüfusun merkezden çevreye doğru yayılması süreci başlamıştır (Kılınçaslan, 2002).

Genel olarak servis sektörünün gelişmesinde dört belirgin safha izlenmektedir. Birinci safhada, servis sektörü merkezileşmektedir. Bu gelişme belli haberleşme merkezlerine yakın olmak isteyen firmaların eğilimi ile gerçekleşmiştir. Bundan sonra, firmaların haberleşme sınırlarının gelişmesiyle bazı ünitelerin desantralize olmaktadır. Daha sonra desantralizasyon, üniteler arasında haberleşmeyi sağlayan bilgisayar merkezinin kurulmasıyla, güçlenerek devam etmiştir. Dördüncü safhada ise, servis sektörünün bireylerin evlerinde çalışmasını sağlayacak kadar desantralize olduğu görülmektedir ve sadece küçük bir merkezde tecrübeli personelin organize olması yeterli idari kontrolü sağlamaktadır.

Servis sektörü, uluslar arası haberleşme sistemleri ile, hükümetlere ve firmalara dünya çapında mallarını pazarlayabilmeleri için bilgi sağlamaktadır. Bu durum mekansal ekonominin transformasyonu için imkan yaratmaktadır (Dökmeci ve diğ., 1993. s. 10-18).

Sanayileşmiş ülke metropolünde merkezi iş alanı hizmetler kesiminin faaliyet alanıdır. Perakende ve toptancı ticaret, bölgedeki tarımsal ve tarımdışı ekonomik faaliyetleri denetleyen kurumların yönetim binaları, finansman ve sigorta şirketlerinin yerleşme yerleri, ulaşım ve haberleşme en yoğun olarak merkezi iş alanında yer almaktadır.

Önemli ulaşım aksları kenarında önerilen ticaret ve hizmet sektörünün yerleşmeye başlamasıyla arsa fiyatları artar, merkezileştikçe de değerlerin katlanarak büyümesi kaçınılmaz olmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

Ulaşım, otopark ve bezer fonksiyonların bir arada yer aldığı bu alanlarda değerler olumlu yönde artmaktadır. Hizmet sektörünün faaliyet gösterdiği alanların kendi içindeki değer farklılığını yaratan kriterler, ulaşım ve otopark olanağı, verilen inşaat

hakkı, yoğunlaşmış hizmet bölgesinde olması, çevre ilişkisinin sağlanmış bir konuma sahip olmasıdır.

3.3. Ulaşım

Bir yerleşmede arsanın konumu, ulaşım imkanı, iş merkezine yakınlığı, topoğrafik ve coğrafi verileri, arsanın değerinin belirlenmesinde önemli etkenlerdir. Ulaşım kolaylıkları, kentsel hinterlandın etki sınırlarının geniş olması ve konut istemindeki aşırı artış kentsel alanlardaki toprak değerlerini yükseltmektedir. Kent merkezinde arsa fiyatlarının en üst değerlere ulaşması, çevresindeki beldelerde uygun büyüklük ve fiyatlardaki arzilere olan talebi arttırmakta ve bu alanlardan işyerlerine ve merkeze erişebilirliğin sağlanmış olması tercihte büyük rol oynamaktadır. Gelişen kentsel arazi kullanımları genellikle Thünen kuramından hareket etmektedirler. Kent merkezinden uzaklaştıkça ulaştırma giderleri farkına göre kentsel arazi getirisinin oluşacağı vurgulanmaktadır. Burada erişebilirlik kavramı kilit rol oynamaktadır (Kılınçaslan, 2002. s. 160).

1926 yılında Robert M. Hainig arazi getirisini hesaplarken ulaştırma giderleri toplamını "mekan sürtünmesi" olarak isimlendirmiş, ulaşım ile erişebilirlik arttıkça bu sürtünmenin azalacağını belirtmiştir (Kılınçaslan, 1995). Böylece araziye kullanan her aktör, alandan getiri elde ederken merkez alanlara olan uzaklığa göre ulaşım maliyetleri toplamı olarak "sürtünme maliyetleri" ödemektedir (Harsman and Quigley, 1991. s. 230). Bunun sonucunda kent formlarının bu maliyetleri minimum yapacak şekilde oluşacağı ileri sürülmüştür. Kentlerin yayılma sürecine girdiği dönemde geliştirilen getiri kuramlarında merkeze uzaklık kavramıyla birlikte tüketilen arazi miktarı da önemli değişken olarak katılmış, bireylerin ve firmaların toplam beklentilerini maksimize edecek biçimde yerleşecekleri gösterilmiştir.

Çoğunlukla arazi fiyatlarının ucuz, işyerine ulaşımın kolay olması nedeniyle insanlar yeni bölgelere kaymakta ve yeni beldeler oluşmaktadır. Kentin olumsuz yaşam koşullarından kurtulmak isteyenlerin de taleplerinin eklenmesiyle arazi fiyatlarının artışı görülmektedir. Asıl neden ulaşımın rahat çözülmesi erişebilirliğin artışıdır. Zaten kent zamanla bu alanlara yaklaşmakta, önceleri uzaklığın dezavantaj olarak öne sürüldüğü beldelerde hızlı bir kentleşme hareketi başlamaktadır. Erişebilirliğin sağlandığı her alanda değer artışının olması kaçınılmazdır. Bu nedenle arazilerden elde edilen getiri, hizmetlerin ve arazi kullanışlarının dağılımı ile ulaşım sisteminin işlerliği sağlayıcı biçimde entegre edilmesi önemli olmaktadır.

İşgücünün kentlere göçünde en önemli etkenlerden birisi de ulaşım teknolojisindeki yeniliklerdir. Ulaşım araçlarındaki gelişmeler yalnızca kırsal ve kentsel kesimler arasındaki uzaklığı kısaltmakla kalmamış, aynı zamanda bölgesel mal ve hizmet akışındaki hızlanma nedeniyle kent ve kır arasındaki ekonomik bütünleşmeyi de sağlamıştır. Ulaşımdaki ilerlemeler göçleri daha da hızlandırarak büyük kentsel yoğunlaşmaların oluşumunda da önemli bir etken olmuştur (Kılınçaslan, 2002).

Kentsel arazi kullanımı ile ulaşım arasında çok yakın ilişki olduğu bilinmektedir. Ulaşım maliyetleri, konut ve diğer ekonomik faaliyetlerin yerleşim alanların seçiminde belirleyici olmaktadır. Dolayısıyla, bireyler ve ekonomik etkinlikler, kent içi ulaşım maliyetlerini en aza indirmek amacıyla merkezi iş alanı ve buraya yakın yerlerde konumlanmak için rekabete girişmektedirler. Diğer taraftan arsalarından elde edebilecekleri en yüksek ekonomik rantı elde etmek isteyen arsa sahipleri, onları bu rantı ödeyebilen kişi veya kullanımlara aktarırlar (Dicken and Lloyd, 1990).

Bireyler, ulaşım maliyetlerini asgari düzeye çekmek için, kentin merkezine yakın olan alanlarda daha yüksek kira giderlerine katlanmayı göze alırlar. Bu tercihin sonucunda, ulaşım maliyetleri ile arazi değerleri arasında bir "ikame etkisi" veya takas meydana gelmektedir. Dolayısıyla, merkezi iş alanından uzaklaştıkça, rant ve arazi fiyatları da düşecektir (Alonso, 1974).

Kent merkezinden uzaklaştıkça ulaşımın toplam maliyeti de artmaktadır. Dolayısıyla hane halklarının tümü ve ekonomik etkinlikler, kent içi ulaşım maliyetlerini en aza indirmek amacıyla, ulaşım maliyetleri kavram olarak hem zaman kaybını hem de parasal bir harcamayı kapsamaktadır. Cadwallader'a (1996) göre, her arsa serbest rekabet içerisinde "en yüksek rantı" ödeyebilen ticari, sanayi, konutsal, tarımsal amaçlardan birine yönelik olarak "en çok avantaj alınacak" kullanıma kaydırılacaktır (Marin ve Altıntaş, 2004).

Toprağın konum farklarından dolayı rant getirmesinde ulaşım anahtar rolü oynamaktadır. Uygun konumda olmaktan dolayı bir toprağın getireceği rant, o toprağın ulaşım avantajları tarafından belirlenen ulaşım gideri tasarrufu oranında olacaktır. Toprağın kent içindeki konumu kentin gelişmesiyle sürekli olarak değişir, dolayısıyla konumdan ve ulaşım olanaklarından doğan avantajları da değişmek zorunda kalır. Bu değişim kentin yeni geliştiği ve yapıların yoğunlaştığı alanları daha merkezi ve yakın hale getirerek bu yerlerin daha fazla rant getirmesine neden olmaktadır. Kentin yeni geliştiği alanlar ulaşım ağının gelişmesiyle kente yakın bir konuma gelmekle kalmayıp, tarım toprağından kent toprağına dönüşmekte ve değeri ortalamanın üstüne yükselmektedir (Öztürk, 1992. s. 22).

Kentin gelişmesiyle birlikte bazı yerlerin konumundan doğan avantajlarını kaybetmesi de gözlenebilir. Bu durumda rant da azalır. Daha elverişli ulaşım olanaklarına sahip yerlerin ortaya çıkmasıyla, ulaşım ve konum avantajlarını yitiren yerlerde kiralardan ve rantların düşeceği söylenebilir (Öztürk, 1992. s. 22).

Bireyler, konut ve arazi değerlerinin kendi bütçelerine uygun ve konut-işyeri ulaşım maliyetlerinin minimum olduğu alanlarda yerleşmeyi tercih ederler. Ulaşım, konuttan işyerine olan erişebilirliği sağladığından arazi değerlerinin belirlenmesinde temel etken olarak görülmektedir.

Yerleşmelerdeki tüm işlev alanları erişebilirlik kriterlerine göre yer seçiminde bulunmakta, erişebilirliği arttırdığı için yol kenarlarında arsa ve getiri değerlerinin yüksekliği kararlarını etkilemektedir. Konut, ticaret ve sanayi kullanımlarının ana eksen kenarlarında konumlanması ilk tercih olduğu için buralarda arsa fiyatlarının en yüksek değere erişmesi, çevreye doğru bu değerlerin düşmesi kaçınılmaz olmaktadır (Kılınçaslan, 2002. s. 160-164).

Bu bölümde arsa değerlerini etkileyen faktörler açıklanmıştır. Kent merkezine doğru arazi değerlerinde artış meydana geldiği, merkezden uzaklaştıkça arazi değerlerinin düşmesine karşılık ulaşım maliyetlerinin arttığı görülmektedir. Bu durumun yer seçimi kararlarını doğrudan etkilediği ifade edilmektedir. Merkeze yakınlık ve ulaşım maliyetlerinin yanı sıra kentteki nüfus yoğunluğu baskısı ve istihdam sektörlerinin değerler üzerindeki farklı etkileri açıklanmıştır. Sanayi sektörünün yer seçiminde arazi değerleri önemli rol oynamaktadır. Buna karşılık servis sektörü ise kentin prestijli ve arazi değerlerinin yüksek olduğu merkez alanlarında yer seçmektedir. Ayrıca kentte artan nüfus, kıt olan kentsel toprak üzerindeki talebi artırmakta bu durum kentsel arsa fiyatlarının artışına neden olmaktadır.

Yukarıda ifade edilen bu faktörlerin arazi değerleri üzerindeki etkileri bu tezin örnek alanını oluşturan İstanbul kenti üzerinden açıklanmaya çalışılacaktır. Dolayısıyla ilerleyen bölümde öncelikle İstanbul'un tarihsel süreç içinde mekansal gelişimine yer verilecektir.

4. İSTANBUL'UN KENTLEŞME SÜRECİNDE MEKANSAL GELİŞİMİ

Kentleşme sürecinin ilk aşamasında İstanbul bölgedeki tüm kentsel gelişmeyi kendinde toplayarak çevre alanı bundan yoksun bıraktığı gibi, yarattığı taleple kır kesiminin hızla yapı değiştirmesine yol açmıştır. Giderek metropoliten büyüme gösteren İstanbul'dan bazı kentsel işlevlerin (özellikle sanayinin) çevre yerleşmelere kaymasıyla Marmara bütün olarak kentleşen bir bölge olmuştur (Kılınçaslan, 1981. s.224).

İstanbul'da, nüfusun yanı sıra işgücünün de giderek desantralize olması tek merkezlikten çok merkezli bir mekansal yapıya geçişin başladığını göstermektedir (Kaniçok, 1995).

Bu bölümde, İstanbul'un mekansal gelişimi tarihsel süreç içinde belli dönemlere ayrılarak incelenmektedir. Bu sayede, kentin mekansal yapısındaki değişimden yola çıkarak arazi değerleri hakkında fikir sahibi olmak amaçlanmaktadır.

4.1. 1950 öncesi dönem

Ticaretin başlıca ekonomik faaliyet olduğu 1920'lerde İstanbul'da sanayi faaliyetleri, büyük ölçüde Batı ile olan ticaret ilişkileriyle belirlenmiştir; bu ilişkiler yurt dışından gelen sanayi ürünleri karşısında geleneksel zanaatların gerilemesi ve ticaret ilişkilerinin tamamlayıcısı olarak modern bir imalat sanayinin oluşmasına neden olmuştur.

1929 sonunda Türkiye ekonomisinin karşılaştığı ödemeler dengesi bunalımı ve 1929 Dünya Bunalımı'ndan yansıyan olumsuz etkiler korumacı politikaların benimsenmesine neden olmuştur. Korumacı önlemlerle birlikte devlet işletmeciliğinin öncülüğünü yaptığı bir sanayileşme hareketi başlamış, İstanbul sanayi de bu politikaların etkisiyle biçimlenmiştir. İstanbul bu dönemde özel kesim yatırımları ve bir bölümü varlığını sürdüren yabancı sermayeli firmalarla birlikte ekonomik merkez olma vasfını sürdürür ve 1950'lerdeki sıçrama için belli bir birikim oluşturur (Öztürk, 1992. s. 41-42).

Ulusal bütünleşme politikalarının devamı olarak başkentin Ankara'ya taşınması sonucu İstanbul ekonomisinde görülen durgunluk kentin nüfus gelişmesine de

yansımıştır. 1927'de 690.000 olan kent nüfusu 1935 yılında 740.000'e, 1945 yılında ise 900.000 kişiye ulaşmıştır. İstanbul'daki bu nüfus artış hızı diğer büyük kentlerle karşılaştırıldığında ortalamanın altına düştüğü görülür.

Kentin büyüme hızındaki bu yavaşlama, istihdam ve konut gibi çözülmesi zorunlu olan sorunları ortaya çıkarmamış kent içinde "Güzel Şehir" anlayışına uygun olarak çeşitli düzenlemeler yapılmıştır (Tekeli, 1970. s. 56). Bu dönemde kentiçi yeni düzenlemelerde yabancı uzmanlardan yararlanılmıştır. Fransız Agache, Lambert ve Prost, Alman Elgötz bu dönemde İstanbul'a gelmiştir ve İstanbul'u bir Avrupa kentine benzetme çabalarına girişmişlerdir. (Duranay ve diğ., 1972).

Prost'un kentin gelişiminde etkili olan plan kararları şu şekildedir:

- Haliç kıyılarının sanayi fonksiyonuna ayrılması,
- Yeşil alan aksının Taksim'den başlayarak, Dolmabahçe, Maçka, Karaköy ve Galata Kulesi'ne kadar parklar, açık hava tiyatroları ile devam ettirilmesi,
- Eminönü'nün 1930-1950 yılları arasında 1. derece merkezi iş alanı olarak varlığını sürdürürken giderek Karaköy de gelişme göstermesi (Haliç'i bağlayan Galata köprüsü bu gelişime katkıda bulunmuştur),
- 1939 yılında Atatürk Bulvarı, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş caddelerinin genişletilerek bu alanlara erişebilirliğin kolaylaştırılmasıdır (bu kararlar kentsel gelişimde ticaretin giderek Karaköy'den İstiklal Caddesi ile Beyoğlu'na doğru yayılması kolaylaştırmıştır).

Prost bu planla Haliç ve çevresine getirdiği kararların yanında boğazdaki varolan sanayiler için belirli bir plan kararı getirmemiş olmasından dolayı boğazda sanayi alanları artmış ve buna paralel olarak nüfus ve gecekondulaşmada artış görülmüştür.

Sonuçta iç göç, konut ihtiyacı, istihdam gibi konularda yerel yönetimin bu durum karşısında devlet desteğinden yoksun oluşu, gerekli önlemlerin alınamamış olması, gelecekte kontrol altına alınması güç durumlara neden olmuştur. Artık İstanbul bir yağ lekesi gibi kontrolsüz büyüme sürecine girmiştir.

Bu dönemde en çok yığılma sanayi alanı olarak belirlenen bölgelerin etrafında kümelenen gecekondu konut alanlarında olmuştur. İlk toplu gecekondu mahalleleri Kazlıçeşme, Zeytinburnu ardından Haliç çevresinde Kağıthane, Kasımpaşa, Eyüp, Çarşamba, Karagümrük ve Boğaziçi'nde Paşabahçe ve Beykoz'da olmuştur.

Bu dönemde MİA Eminönü, Sirkeci, Kapalıçarşı bölgesinde “yoğunlaşma ve yayılma” sürecini gösterirken, diğer yandan merkez işlevi Galata’dan Pera’ya doğru yayılmaktadır. Böylece, servis sektörünün yoğunlaştığı suriçi bölgesi, bankacılık, sigortacılık, büro hizmetleri sektöründe yığılma ve yayılma gösteren Galata ve Pera bölgesine dayanmaktadır (Kahraman, 1997).

1950’li yıllara kadar “merkez” işlevleri iki alt bölgede yoğunlaşıp, yayılırken, ulaşım altyapısı konut nüfusu açısından altyapıları oluşmaya başlayan Aksaray, Şişli, Beşiktaş ve Kadıköy bölgeleri birer alt merkez olarak ortaya çıkmaktadır (Yenen ve diğ., 1996).



Fotoğraf 4.1 Üsküdar meydanı (Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>)

Diğer taraftan, tarımsal üretimde makine kullanılmasıyla, kırdan göçeden nüfusun büyük payını İstanbul almaktadır. Dolayısıyla İstanbul’da konut stoğu giderek gereksinimi karşılayamaz hale gelmiştir. Bu konut darlığı sonucu kiralar oldukça artmış ve 1947’lerde “Gecekondu evleri”nden bahsedilmeye başlanmıştır. İlk gecekondu fabrikalarda çalışanların başkalarına ait arsalarda kendileri için yaptığı, sağlık koşulları iyi olmayan konutlar olmuşlardır (Keleş, 1972). Gecekonduların İstanbul’da ilk ortaya çıktığı yerler Kağıthane sırtları, Yedikule, Gazhane ve Zeytinburnu gibi sanayi bölgesi çevreleridir.

4.2. 1950-1980 arası dönem

Bu dönemde kentsel yerleşme merkezden 30km yarıçaplı bir alan içinde uzanmakta ve Bakırköy-Küçükçekmece ile Kartal-Tuzla arasındaki alanı kapsamaktadır. Şişli, Aksaray, Beşiktaş, Kadıköy ilçeleri MİA'nın bir uzantısı haline gelmiştir. Mevcut merkez içinde, Eminönü ve Karaköy'deki konutlar işyerine dönüşmeye başlamıştır. 1950'lerde Beyazıt, Eminönü, Zeytinburnu, Eyüp, Kartal, Kağıthane, Bomonti ve Haliç çevresinde yerleşen sanayi 1960'larda kapasite ve sayı olarak artmış, Bakırköy ve Gaziosmanpaşa bölgelerinde yeni sanayi alanları ortaya çıkmıştır (Yüzer, 1996).



Fotoğraf 4.2 Aksaray (Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>)

1950'lerde benimsenen yatırım politikaları çerçevesinde İstanbul'a altyapı ve sanayi yatırımlarında artış gözlenmektedir. Bu dönemde Anadolu'da ilk birikimlerini gerçekleştirmiş sermaye grupları yeni yatırımlarını İstanbul'a yapmaya başlamaktadır. 1950 ve sonrasında İstanbul'da altyapı olanaklarının genişlemesi, il nüfusunun hızlı artışı, dış ticaret rejimindeki değişimler sanayinin ve özel sektörün İstanbul'da yoğunlaşmasının başlıca sebepleridir. 1950'lerden sonra artan göç aynı zamanda sanayi için ucuz işgücü de sağlamaktadır (Öztürk, 1992. s. 42).

1960'lara doğru kent içinde Belediye denetiminde yoğunlaşma artarken, çevrede de gecekondular çoğalmakta ve iç halkalarda yoğunluk artışı görülmektedir.

1960 yıllarına kadar yabancı uzmanların önerilerine uyularak kentte büyük caddeler açılmış, imar faaliyetleri hızlandırılmıştır. Kara surlarına paralel olarak geniş asfalt caddeler, Galata ve Unkapanı köprülerinin başlarını birbirine bağlayan caddeler, Boğaziçinin batı kıyılarına karadan yapılan Maslak asfalt yolu, İstanbul'da yeni biçimlenmelere neden olan ulaşım arterleridir (Kılınçaslan, 1981).

1960'dan sonraki planlı dönemde kentsel sorunlara geniş kapsamlı bir yaklaşım getirilememiş, ekonomide yapısal değişimler olmadan gecekondulaşmayı önlemenin gerçekleştirilemeyeceği henüz anlaşılammıştır. Bu dönemde İstanbul'da gecekondular önleme bölgeleri ayrılmış, beş, altı katlı apartmanlara kırdan yeni gelenler yerleştirilmeye çalışılmıştır (Tuna, 1977).

1960'lı yıllarda İstanbul'un hızla büyüme sürecine girmesiyle birlikte, Tarihi Yarımada'da Eminönü, Fatih ilçeleri ile Beyoğlu'nda gelişen MİA fonksiyonları zaman içinde ana ulaşım aksları boyunca kuzeye doğru Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermiştir. Şehrin doğu yakasında ise 1960'lı yıllarda Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinde ikinci derecede merkez fonksiyonları ana ulaşım aksları boyunca doğuya doğru gelişmeyi sürdürmektedir.

Şehrin nüfusça artması, alanca büyümesi ve buna paralel olarak ulaşım sisteminin gelişmemesi, şehir merkezine ulaşılabilirliği trafik tıkanıklığı nedeniyle zorlaştırmıştır. Çevre yollarının yapılması yeni büro ve işyerleri için daha ucuz ve modern büroların inşasına imkan sağlamıştır. Böylece şehir merkezi tarihsel gelişme sürecindeki çekiciliğini kısmen kaybetmiş ve merkezden dışa doğru gelişme kaçınılmaz olmuştur (Dökmeci ve diğ., 1993).



Fotoğraf 4.3 Barbaros Bulvarı (Kaynak: <http://www.azizistanbul.com>)

1960 sonrasında İstanbul ekonomisinde yüksek büyüme hızlarının gerçekleştiği ve yatırımlarda azalma eğilimi başlayıp çevre illere kaydığı görülmektedir. 1965 yılını izleyen dönemde sanayi kent dışına taşınma sürecine girmiştir.

Sanayinin İstanbul'dan uzaklaşmasında etkili faktörler arasında arsa fiyatları da yer almaktadır. Sanayinin kent yakınında bir yere yerleşmesi kentleşmeyi de hızlandırıp arsa değerini artırmış, sanayicilerin de bu durumdan yararlanmasına yol açmıştır. Planlarla sanayi bölgeleri belirlenmeye başlanınca bu bölgelerde değer artışından arsa sahipleri yararlanmaya başlar ve arsa maliyetleri artmaktadır. Dolayısıyla sanayiciler de plan kapsamında olmayan şehir dışlarını tercih etmeye başlamışlardır (Öztürk, 1992. s. 43).

1970'li yıllarda doğu yakasında Tuzla ve Gebze, batı yakasında da Büyükçekmece'ye doğru gelişme eğilimleri başlamıştır. 1973'de değişen yasal çerçeve ve ardından çıkarılan aflarla planlama ilkeleri ve yoğunluklar korunamamış, kaçak yapılaşmanın ve gecekonduların yasallaştığı ve 1980'deki askeri yönetimin Boğaziçi'ne konan inşaat yasağını getiren Boğaziçi Kanunu'na rağmen, boğazın hisseli satış, gecekondular ve korular içindeki villalarla hızla iskana açıldığı dönem olmuştur (Kahraman, 1997. s.33).

1970'lerden sonra ulaşım sistemi ülke düzeyinde alınan kararlarla değişmektedir. Bu tarihe kadar toplu taşımayla çözülemeyen ulaşım sorununa bu kez özel otomobilin çıkardığı sorunlar eklenmiştir. Kent içinde özel otomobil sayısının kısa zamanda çoğalması trafik tıkanıklığı ve otopark sorununu ortaya çıkarmış ve otomobilin neden olduğu mekansal yayılma İstanbul'da da başlamıştır.

Büyüyen ve yayılan metropoliten kentte mekansal yapıyı etkileyen bir diğer etmen 1973'te açılan Boğaz köprüsü ve çevre yollarıdır. Bu yıla kadar denizyoluyla merkezi kente bağlanan Anadolu yakası köprü yapımıyla erişilebilirliğini arttırmış ve bu yakınlaşma Kadıköy-Kartal bölgesinin olağanüstü yoğunlaşmasıyla sonuçlanmıştır.

Boğaz köprüsü ve çevre yollarının ikinci büyük etkisi Boğaziçi'nde olmuştur. 1973 yılına kadar kentin ana yoğunluk eksenini yarımada geçerken çevrede açılan ekspres yollar yoğunluğu kuzeye taşımış, açık ve yeşil alanlarda arazi değerleri artmıştır. Yolların oluşturduğu bu rant artışları paha biçilmez tarihsel ve doğal güzelliklerin yokolmasına neden olmuştur (Kılınçaslan, 1981).

Tarımda makineleşme ve İstanbul'daki sanayi ve hizmet sektörünün çekim gücü 1950 ve 1975 yılları arasında önemli denebilecek nüfus patlamalarının yaşanmasına neden olmuştur. Tarihsel gelişim süreci içinde, kentin çekirdeğini oluşturan tarihi yarımada, arazi kullanımı, konut-ticaret birlikteliğinden ve konut-ticaret-hizmet işlevlerinden giderek, imalathanelerin artması ile sanayi işlevine yer veren bir mekana dönüşmeye başlamıştır. Kentin ekonomisini elinde tutan ve özellikle Eminönü ilçesinde görülen bu değişim sonucu, konut işlevi bölgeyi tamamen terk etmeye başlamıştır. İlçede bir süre sonra, atan kapasiteden ve yeni sanayi alanı ihtiyaçlarına bağlı olarak sanayi tarihi yarımada dışına taşmıştır.

Büyüme sürecinde, Merkezi İş Alanı, kentin topoğrafyası, çevre baskısı, ana ulaşım arterleri ve gelişme alanları doğrultusunda önce Karaköy'e oradan da Beyoğlu Şişli hattı boyunca gelişme göstermiştir. Ancak bu arter üzerinde gelişme devam ederken bir önceki merkezi iş alanı hem konutun hem de işyerlerinin yeni yerleşim tercihlerinden dolayı boşalmış ve çöküntü alanı haline dönüşmeye başlamıştır. Bu durum Eminönü, Karaköy ve Beyoğlu'nda gözlemlenmiştir (Kahraman, 1997).

4.3. 1980 sonrası dönem

1970'lere kadar tek merkezli bir şehir özelliğini korumuş olan İstanbul, 1980'lerden sonra giderek çok merkezli bir şehirselleşme özelliği göstermiştir. İstanbul'un tek merkezli yapıdan çok merkezli bir yapıya doğru geçişi ile nüfus ve işgücü alt

merkezlere doğru yayılmaya başlamıştır. İstanbul'un konut alanlarının alabildiğine gelişmesinin yanı sıra, ticaret merkezi bir yandan gelişme aksları boyunca yoğunlaşırken diğer yandan, şehir modern ticaret organizasyonlarının ve yeni teknolojilerinin ihtiyacına cevap verecek şekilde yapısal değişime uğramıştır. Tarihi şehir merkezi, gerek yapısal eskime gerekse şehrin büyümesi sonucunda tarihi yol dokusunun artan trafiğine cevap verememesi nedeniyle boşalırken, Şişli-Mecidiyeköy- Maslak aksı boyunca yapılan modern büro binaları yeni merkezi oluşturmaya başlamıştır. Bu transformasyonda, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasının yanı sıra, 1980'lerde dış ticaret ilişkilerinin gelişmesinin ve dünya siyasal ekonomisindeki son değişiklerinin de rolü olmuştur (Dökmeci ve diğ., 1993).



Fotoğraf 4.4 İş Kuleleri (Kaynak: <http://galeri.istanbul.com.tr>)

1980'lerden sonra İstanbul'da sanayinin öncelik kaybı sürerken hizmet ve inşaat kesimlerinin öneminin arttığı gözlenmektedir. Kentin yapılaşmasında gecekondu belli bir ağırlığı korumaya devam ederken lüks konut villalarının yapımı, toplu konut alanları ve uygulamalarının yaygınlaşması ve yüksek katlı iş merkezlerinin yaygınlaşması gözlenmektedir. Yeni yapılan iş merkezlerinde yoğun olarak hizmet ve ticaret işyerleri yer almaktadır. Bu hizmet ve ticaret işyerlerinde yürütülen faaliyetlerin yabancı kuruluşlarla yoğun ilişkisi olduğu gibi buralarda yürütülen faaliyetlerde uluslararası standartlarda teknoloji ve işgücü kullanımı

yaygınlaşmaktadır. Bu gelişmeler İstanbul'un bir dünya şehri haline gelmesi olarak yorumlanmaktadır (Öztürk, 1992. s. 44).

İstanbul'un dış genişleme baskıları, iç büyüme baskılarından daha büyük olmuştur. 1980'lerden sonra serbest ekonomi politikasının uygulanması yatırım yapan uluslar arası şirketlerin sayılarını artırmıştır (Dökmeci ve diğ., 1993).

Kompleks iş örgütlerinin artması, büyük girişimlerin doğması ve orta girişimlerin sayılarının çoğalması ile pek çok insan aynı hizmet birimi içinde birbirini tamamlayan işlerde aynı mekanda çalışır olmuşlardır. Bu kişiler işyerlerine aynı erişebilirlik konumunda olan konut alanları ve konut türleri oluşturmuşlardır. Ancak İstanbul'un tek evli eski sokaklarının genişliği değiştirilmeden gelen bu yığılma, eski semtleri boğmuş, yeni semtler, yol-su-elektrik gibi altyapı olmadığından dışa doğru yayılamamış, kentin yakın çevresinde inanılmaz sıkışıklıkta yığılmalara yol açmıştır. Metropolenleşmenin genel bir özelliği orta tabakaları yaratması ile beraber üst ve alt gelir gruplarını da daha belirgin hale getirmesidir. Giderek bu farklılık konut mahallelerine yansır ve tabakalaşmaya göre "üst-orta-alt tabaka konut alanları" oluşur, İstanbul'da ise nüfus çok kısa sürelerde sosyo-ekonomik durumunu değiştirir olduğundan bu farklılaşma çok belirgin olmamış, apartmanlaşma ve yığılma çok değişik nedenlerle neredeyse tabakaların alt kısımlarından üst tabakalara kadar birbirine çok yakın özellikler gösterir hale gelmiştir.

Şehrin içindeki bütün apartmanlaşma ve yığılmaya rağmen gelişen orta ve üst-orta tabakalar gene de şehrin yoğun yerleşme hudutlarını aşmış ve her metropoliten kent gibi İstanbul da kendi alt-kentlerini (suburb) yaratmıştır. Önce buharlı gemi ve demiryolu güzergahı üzerinde şehrin merkezinde çalışıp gece evine dönen kimselerin oturduğu orta ve üst-orta banliyöler ortaya çıkmıştır (Suadiye, Erenköy ya da Emirgan, Yeniköy, Yeşilköy). Sonraları şehrin dışına kaçan sanayinin etrafındaki konut alanları ile sanayi banliyöleri oluşmuştur (Paşabahçe, Alibeyköy, Mahmutbey yöresi) (Kıray, 1998).

1988 yılında hizmete giren 2. Boğaz Köprüsü'nün kentin gelişmesine önemli etkisi olmuştur. Otomobil sahibi olanların artmasıyla erişilebilirlik de artmış, özellikle boğaz içinde açılan yeni yollarla arazi değerlerindeki artış tarihsel ve doğal güzelliklerin yavaş yavaş yok olmasına neden olmuş, kentsel nüfus hızla artmıştır. Nüfus oranının giderek artmasıyla birlikte, denetimsiz kentsel büyüme, hisseli tapulu aralarda kaçak yapılaşmaya ve gecekondulaşmanın giderek artmasına neden olmuştur (Kahraman, 1997).



Fotoğraf 4.5 İstanbul (Kaynak: <http://galeri.istanbul.com.tr>)

E-5 Karayolu boyunca hızla gelişen sanayi, çevresinde yasadışı yerleşimlerin oluşmasına yol açmış, imar planlarıyla sürekli artırılan imar hakları bölgede nüfusun hızla artması sonucunu doğurmuştur (İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı Birinci Rapor, 1988. s.19). Şehrin gelişimi, E-5 Karayolu'nun inşası ve bu yol çevresinde yatırımların artması, arkasındanda nüfus artışı şeklinde olmuştur. E-5 Otoyolu'nun güneyi ve kuzeyinde sanayinin gelişmesine paralel olarak yerleşim yerleri de artmaktadır. Güneyde özellikle Anadolu yakasında imar hakları verilmesiyle yüksek katlı yapılar artarken, kuzeyde heriki yakada da gecekondular alanları gelişmiştir. Bu gelişmeden gecekondular türü yapılaşmanın sanayiye paralel olarak ve sanayi bölgeleri yakınındaki 'boş' arazilerde gerçekleştiği sonucu çıkmaktadır. Zamanla gecekondular affı, imar affı gibi yollarla bu gecekondular alanlarının birçoğu 'yasadışı' olmaktan çıkmış, bu hakları elde etmekte şehrin 'yasal' bir parçası haline gelmişlerdir (Öztürk, 1992. s. 45-46).

1989 yılında açılan Aksaray-Esenler metrosu ile kentin batısına doğru yeni plansız ve yoğun yerleşmelere imkan verilmiştir. Bu dönemde de yine en fazla nüfus artışı gecekondular bölgesinde olmuştur. MİA niteliğindeki ilçelerde ise kontun işyerlerinin etkisiyle bölgeyi terk etmesinden nüfusu azalmıştır.

Bu dönemde tarihi yarımada, Beyoğlu ve Fatih ilçesinin sınırlı bir alanında yoğunlaşan MİA konut işlevini merkez işlevlerine dönüştürerek büyümeye devam etmiştir. Bir yandan var olan işyerleri düşey doğrultuda yenilenecek yapılaşma yoğunluklarını artırırken, diğer yandan zeminde giderek daha geniş alanlara yayılmaya başlamıştır.

Yine bu dönemde artan kapasite, genişleme ihtiyacı ve gelişen haberleşme teknolojisinin etkisi ile bazı işlevler merkez dışına çıkma, insan ilişkilerinin yoğun olduğu sektörlerde ise merkezde yoğunlaşma eğilimleri ortaya çıkmıştır.

Bu dönemde MİA, Karaköy'den Beşiktaş'a ve Şişli'den Zincirlikuyu'ya doğru saçaklanarak büyümüştür. Şişli ulaşım ve topografyasının elverişli oluşu, 2. Boğaz Köprüsü'nün açılması ile Büyükdere Caddesi boyunca ve Ayazağa'ya uzanan bir gelişmeye sahne olmuştur. Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu, Maslak hattı sanayi temsilcilikleri, mali kurumlar, büyük holdingler ve yabancı şirketlerin oluşturduğu hizmet sektörü faaliyetleri yer aldığı bir merkez olmuştur. Böylece, Beşiktaş Maslak aksı ile doğu ve batı yakalarında E5 aksları hızla büyüyen, giderek "yoğunlaşan" ve "yayılma" sürecine giren bölgeler olarak kimlik kazanmışlardır.

Ayrıca 1990'lı yıllar barınma işlevi için de değişim yılları olmuştur. Artan nüfus, değişen arazi kullanımı, artan rant, metropolitenleşmenin olumsuz etkileri, kirlilik, gürültü, yoğunluk gibi nedenlerden dolayı barınma ihtiyacı yer değiştirmelere sahne olmuştur. Zeytinburnu tamamen konuttan arınırken, Dolapdere ve Perpa bölgesindeki konutlar da hızla ticaret ve hizmet sektörüne yerlerini terk etmiştir. Levent-Maslak aksı üzerinde yer alan lüks konut ve siteler 2. Boğaz köprüsünün etkisiyle bir hayli yoğunluk kazanmıştır. Bu hattın devamında Tarabya üstü ve Sarıyer'e doğru gittikçe artan hem çok lüks sitelerin yanbaşıında, düzensiz ve kaçak yapılaşmalarla düşük gelirli nüfusun yerleştiği yerler oluşmuştur.



Fotoğraf 4.6 İstanbul (Kaynak: <http://galeri.istanbul.com.tr>)

İstanbul 1990 sonrası dönemde, başta sanayi ağırlıklı olan nüfusu metropolitenleşmenin bir gereği olarak hizmet ve ticaret sektöründe yoğunlaşmış ve bir hizmet kenti olma yoluna girmiştir. Sanayinin yerini giderek hizmet sektörüne bıraktığı İstanbul'da, yoğunlukları düşürmek, olumsuz yapılaşmayı sıhileştirebilmek ve kirletici etkilerden kurtulmak için desantralizasyon şart olmuştur (Kahraman, 1997). E-5 Karayolu'nun giderek şehir içi bir yol haline gelmesi, şehrin eski merkezinden uzaklaşarak E-5 Karayolu'na doğru yönelen ticaret, finans, yönetim ve hizmet ağırlıklı işyerlerinin E-5 Karayolu üstünde ya da yakınında yer alma eğilimlerini daha da güçlendirmektedir. Buna paralel olarak yeni konut alanları oluşturulmaktadır. Özellikle toplu konut uygulamaları giderek artış göstermiş ve şehrin merkezinden uzakta büyük projeler yapılmıştır. 2. Köprü'nün yapımı kentin gelişme eğilimini kuzeye doğru yönlendirmektedir. Bu dönemde Büyükçekmece ve Küçükçekmece gölleri arasında büyük alanlar imara açılmıştır, bu gölge hızla gelişmiştir. Doğu yakasında ise Ümraniye, Küçük Bakkalköy civarı, toplu konut taleplerinin yoğun olduğu bölgeler olmuştur. Kadıköy ve Kartal'da, imar hakları sürekli arttırılarak yoğun yapılaşmaya sahne olmuştur. Yine doğu yakasında, E-5

Karayolu'nun kuzeyinde gecekondular tarzında gelişme bu dönemde de devam etmiştir (İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı Birinci Rapor, 1988. s.24).

1994 yılında kabul edilen plan kararlarına göre merkezdeki yığılmayı önlemek isterken, aşırı ve kontrolsüz yayılma politikaları ile orman alanlarına ve su toplama havzalarına baskı oluşmuştur. Uydulent projeleri ile henüz altyapısı tamamlanmamış alanlarda yüksek yapılanma ve yoğunluklara neden olmuştur. Bu durum beraberinde yüksek rantı teşvik eden spekülasyonları ve buna bağlı uygulamaları ortaya çıkarmıştır (Kahraman, 1997).

İstanbul'da kamu ekonomik politikaları, yabancı sermaye akışı ve yerli sermaye birikiminin yönelimiyle ekonomik çekim merkezi haline gelmiş, bunun sonucunda İstanbul'da arsa değerlerinde artış meydana gelmiştir. Arsa değerleri kentte yapılan sanayi yatırımı, arsa talebinin artışı, kentsel altyapının artışıyla birlikte artmıştır. Bu değer artışları sonucu çeşitli birikimler için arsa çekici bir yatırım alanı haline gelmiştir (Öztürk, 1992. s. 47).

Bugünkü İstanbul eskisi ile kıyaslanamayacak ölçüde bir farklılaşma, uzmanlaşma ve beraberinde örgütlenme oluşumu ile karşı karşıyadır. Bu oluşum ile büyük ve orta ölçekli sanayinin kentin dışına çıkarak, etkisi altındaki orta çaplı kentlere yerleşmiş, insanların çalıştıkları yerle oturdukları yer birbirinden gittikçe uzaklaşmış, birden fazla insan günün çoğunu çok değişik amaçlarla evin dışında geçirmeye başlamış, çok geniş bir saha içinde çeşitli büyüklükteki yerleşmeler arasında çok hareketli bir ilişkiler düzeni kurulmuştur. Buna rağmen bu ilişkilerin yayıldığı bölgenin merkezindeki metropoliten kent, İstanbul, ekonomik, idari, sosyal ve kültürel ilişkilerde her şeye hakim kalmış ve kontrol eder olmuştur (Kıray, 1998. s.168).

Bu gelişmelere paralel olarak kentin mekanda biçimi değişmekte, dolayısıyla şehrin mekansal yapısı arsa değerini incelemekte önemli ipuçları sağlamaktadır. İstanbul'un mekansal gelişiminin anlatıldığı bu bölüm, İstanbul arsa değerlerini nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım açısından analiz edildiği tezin beşinci bölümü için önemli girdi oluşturmaktadır.

5. İSTANBUL METROPOLİTEN ALANINDA ARAZİ DEĞERLERİ DAĞILIMININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE MODEL UYGULAMASI

Bu bölümde İstanbul'un ilçeler bazında arsa değerlerinde oluşan bölgesel farklılıkları sunulacak ve daha sonra nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım değişkenlerinin etkileri açıklanmaya çalışılacaktır. Buradan yola çıkarak İstanbul ilçelerinin birbirinden farklı ölçeklerde meydana gelen kentsel gelişimine açıklık getirmek mümkün olacaktır.

Arazi değerleri kent gelişiminde önemli rol oynamaktadır, dolayısıyla arazi değerlerini etkileyen faktörlerin bilinmesi kentlerin mekansal ve ekonomik anlamda daha sağlıklı büyümesini sağlayacaktır.

Çalışmanın araştırma konusunu oluşturan İstanbul arazi değerleri ve arazi değerlerindeki mekansal dağılımı etkilediği varsayılan değişkenler çoklu regresyon analizi aracılığıyla incelenmiş ve değişkenler arasındaki ilişki test edilmiştir. Arazi değerleri bağımlı değişken olarak, nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım verileri ise bağımsız değişken olarak ele alınmıştır.

Bölümün ilerleyen kısımlarında öncelikle değişkenler incelenecek ve daha sonra değişkenler arasındaki ilişki model uygulaması aracılığıyla açıklanacak ve değerlendirilmesi yapılacaktır.

5.1. Değişkenlerin İncelenmesi

Bu tez kapsamında, İstanbul arazi değerlerini etkilediği varsayılan nüfus yoğunluğu, istihdam ve ana ulaşım bağlantılarına uzaklık değerleri ele alınarak aralarındaki ilişkinin değerlendirilmesi yapılmıştır. 2006 yılına ait İstanbul'un her sokak için arazi değerleri Gelirler İdaresi Başkanlığı'ndan, 2000 yılına ait mahalle bazında nüfus ve istihdam verileri ise TÜİK-Türkiye İstatistik Kurumu'ndan elde edilmiştir. Bu verilerin ilçeler genelindeki dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir (Tablo 5.1).

Tablo 5.1 İstanbul ilçelerine ilişkin değişkenler

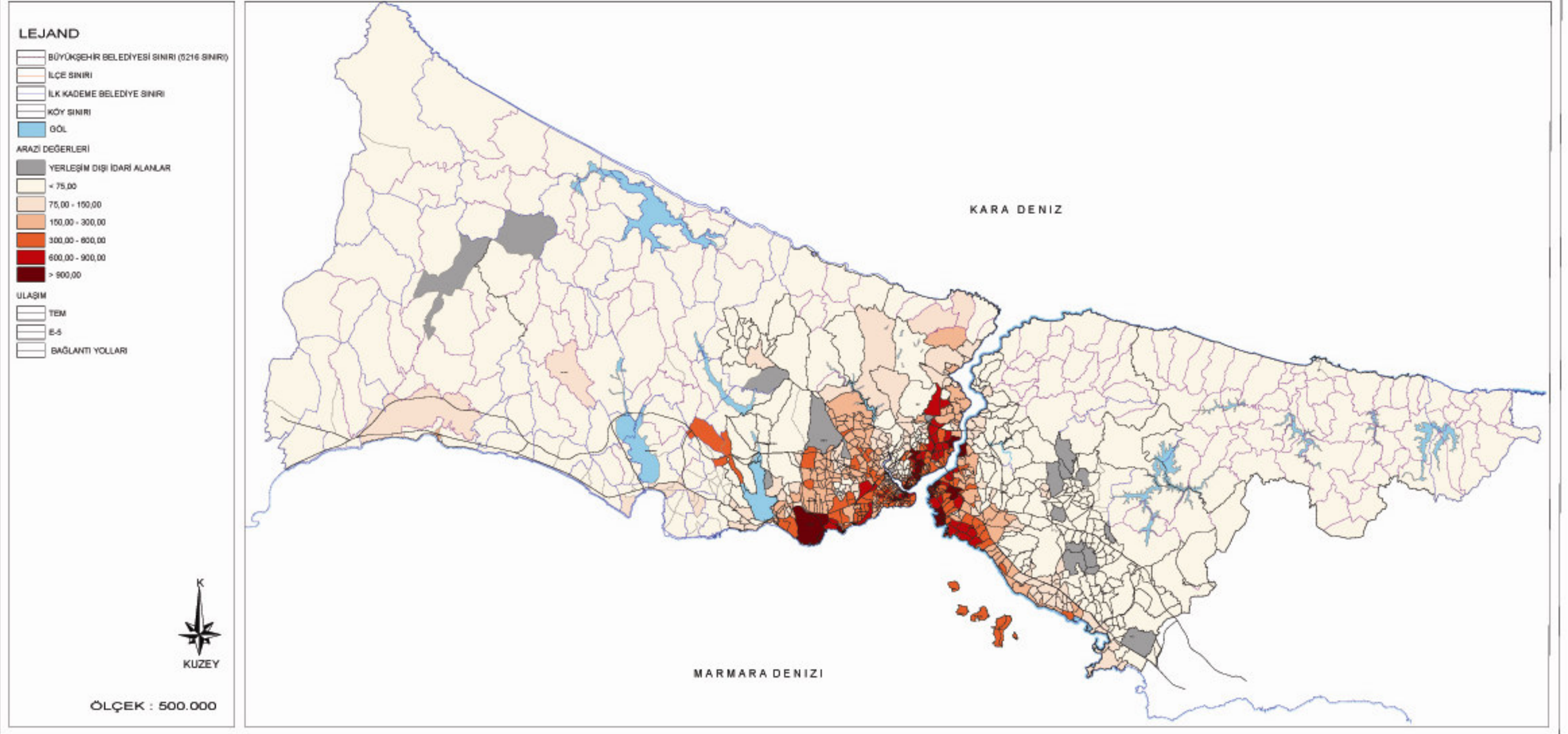
İLÇELER	ARAZİ DEĞERLERİ (YTL/M ²)	NÜFUS YOĞUNLUĞU	İSTİHDAM	
			SANAYİ	SERVİS
ADALAR	458,26	16,49	918	5071
AVCILAR	63,83	65,22	28171	43155
BAĞCILAR	216,13	255,29	84518	70383
BAHÇELİEVLER	224,1	288,10	55735	88814
BAKIRKÖY	588,65	69,78	15903	58064
BAYRAMPAŞA	262,54	257,65	36828	39664
BEŞİKTAŞ	550,81	106,51	12438	62958
BEYKOZ	36,43	6,78	16968	38253
BEYOĞLU	494,42	258,73	26385	46245
BÜYÜKÇEKMECE	65,14	21,01	49711	56787
ÇATALCA	9,49	0,57	6770	9071
EMİNÖNÜ	575,36	107,68	6310	16916
ESENLER	142,17	379,04	59588	49322
EYÜP	110,99	10,88	32409	43290
FATİH	359,12	373,27	36790	84963
GAZİOSMANPAŞA	146,34	30,70	113535	94015
GÜNGÖREN	173,85	356,66	29714	41343
KADIKÖY	482,92	160,06	43673	171707
KAĞITHANE	70,5	219,58	42315	63622
KARTAL	96,93	63,00	38835	69745
KÜÇÜKÇEKMECE	124,1	65,17	78687	76707
MALTEPE	140,29	64,47	25522	80836
PENDİK	74,09	19,83	39584	54989
SARIYER	136,41	13,27	12952	49268
SİLİVRİ	21,66	1,33	8927	16999
SULTANBEYLİ	18,62	76,71	15638	17962
ŞİLE	10,73	0,70	1136	5034
ŞİŞLİ	603,71	81,08	26715	71202
TUZLA	57,82	12,20	14578	19629
ÜMRANİYE	40,89	32,39	56235	96976
ÜSKÜDAR	550,25	130,97	35505	113513
ZEYTİNBURNU	443,48	219,14	39538	41364

Gelirler İdaresi'nden sokak sokak elde edilen arazi değerlerinin önce mahalle ölçeğinde ortalamaları alınmış daha sonra ilçe ortalamaları hesaplanmıştır. Ancak regresyon analizi mahalle ölçeğindeki veriler kullanılarak yapılmıştır.

5.1.1. Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılımı

İstanbul'un 2006 yılına ait arazi değerleri, 'Gelirler İdaresi Başkanlığı, 2006 Arsa ve Arazi Asgari Metrekare Birim Değerleri Listesi' esas alınarak her sokak için elde edilmiştir. Daha sonra sokak bazında elde edilen bu verilerin ortalamaları alınarak mahalle ölçeğinde ortalama değerlere ulaşılmıştır. Çalışmada, toplam 947 mahallenin arazi değeri derlenerek CAD ortamında mekansal dağılımı incelenmiştir. Haritalama çalışmasında arazi değerleri için 6 aralık oluşturulmuştur (Harita 5.1). Açık renkten koyu renge doğru mahallelerin arazi değerleri giderek artmaktadır.

İSTANBUL ARAZİ DEĞERLERİ ANALİZİ

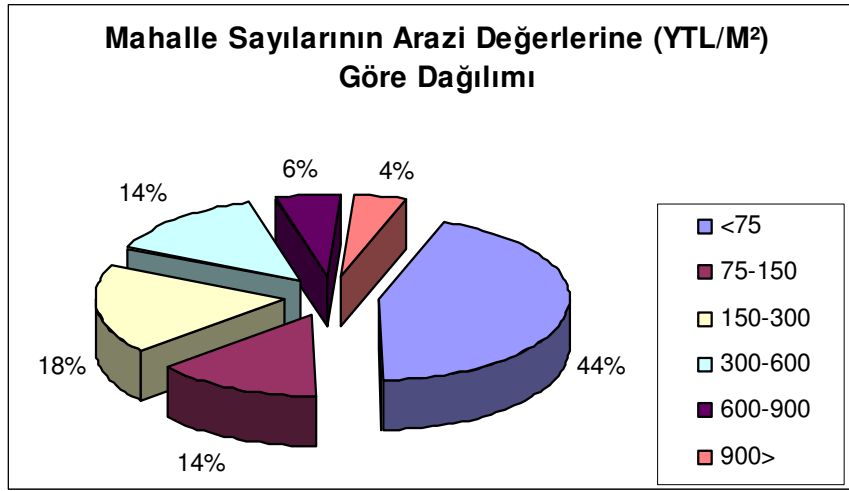


Harita 5.1 Arazi değerleri analizi

Tablo 5.2 Arazi değerlerinin mekansal dağılımının oranı

ARAZİ DEĞERİ (YTL/M ²)	MAHALLE SAYISI	% ORANI
0-75	418	44%
75-150	133	14%
150-300	171	18%
300-600	173	14%
600-900	53	6%
900>	42	4%

Tablo incelendiğinde arazi değerine ulaşılabilen 947 mahalleden %58'inin düşük arazi değerine, %32'sinin orta arazi değerine, %10'unun ise yüksek arazi değerine sahip olduğu görülmektedir (Tablo 5.2).

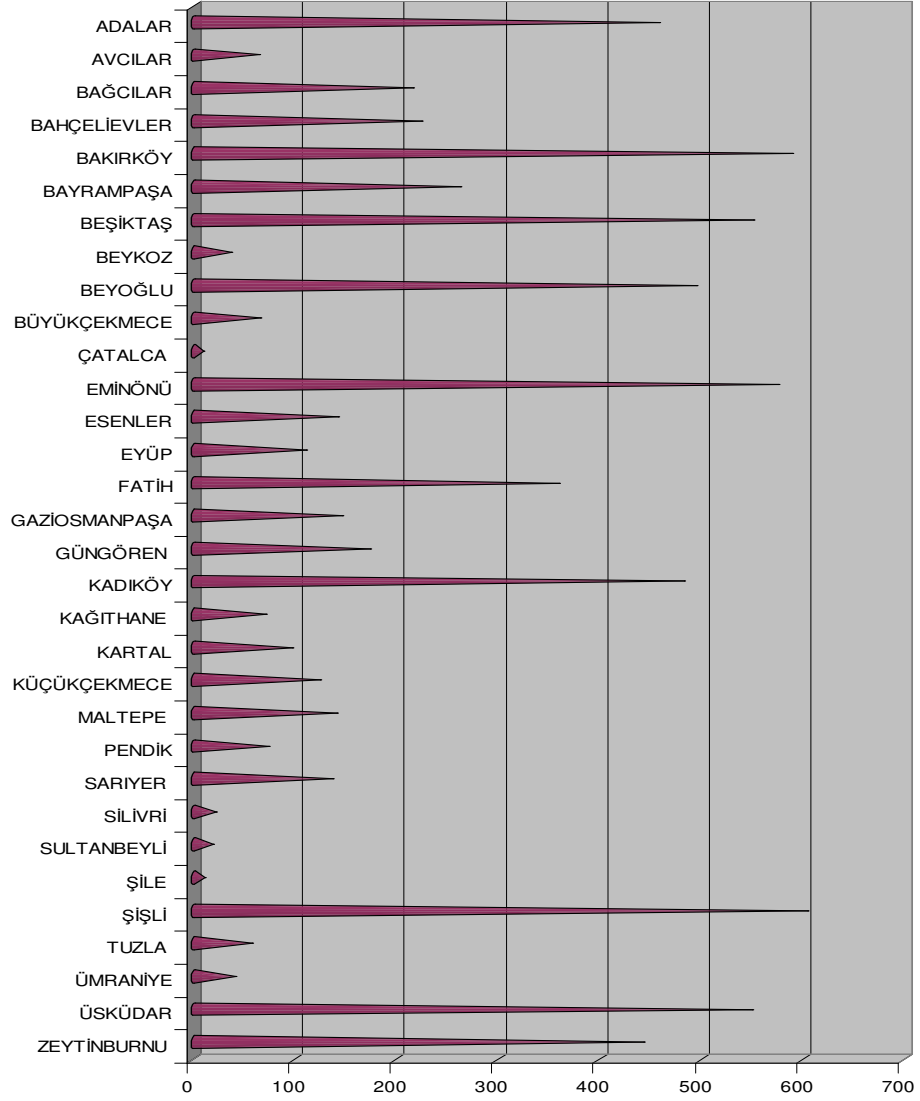


Şekil 5.1 Mahalle sayılarının arazi değerlerine göre dağılımı

Grafik incelendiğinde mahallelerin %44'ünün ortalama arazi değerlerinin 75 YTL/M²'den az olduğu görülmektedir. Arazi değerlerinin düşük olduğu bu mahalleler kent merkezinden uzak kırsal nitelikli yerleşmelerdir. Kent merkezine yaklaştıkça arazi değerlerinin giderek arttığı görülmektedir (Harita 5.1).

2006 arazi değeri verilerinin ilçeler genelinde ortalamalarına bakıldığında, sırasıyla en yüksek değerlerin Şişli, Bakırköy, Eminönü, Beşiktaş, Üsküdar ve Beyoğlu ilçelerinde olduğu görülmektedir (Şekil 5.2). Bu durum işyerlerinin yoğun olarak bulunduğu kent merkezi konumundaki arsaların değerinin yüksek olduğu şeklinde yorumlanabilir. Arazi değerleri merkezde yüksek olmakla birlikte merkezden uzaklaştıkça değerler giderek düşmektedir. Ayrıca arazi metrekare birim değerlerinin, kent merkezi dışında oluşan yeni "yerleşim alanları"nda kırsal bölgelere oranla daha yüksek olduğu görülmektedir.

2006 YILI ORTALAMA ARAZİ DEĞERLERİ (YTL/M²)

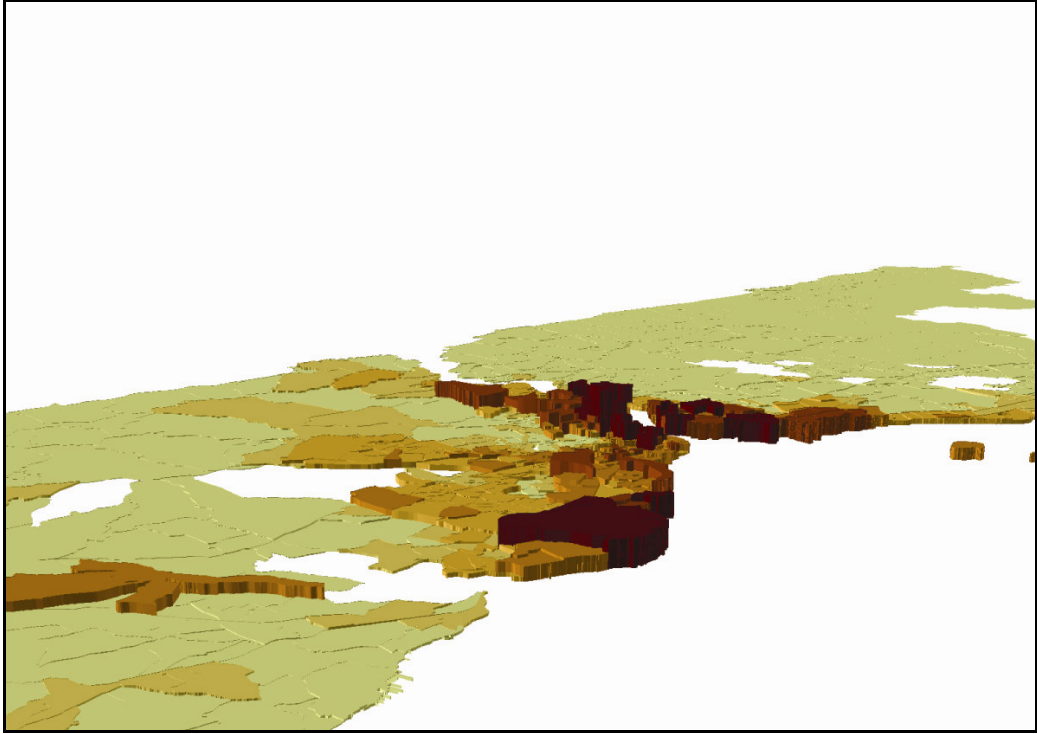


Şekil 5.2 2006 yılı ortalama arazi değerleri (YTL/m²)

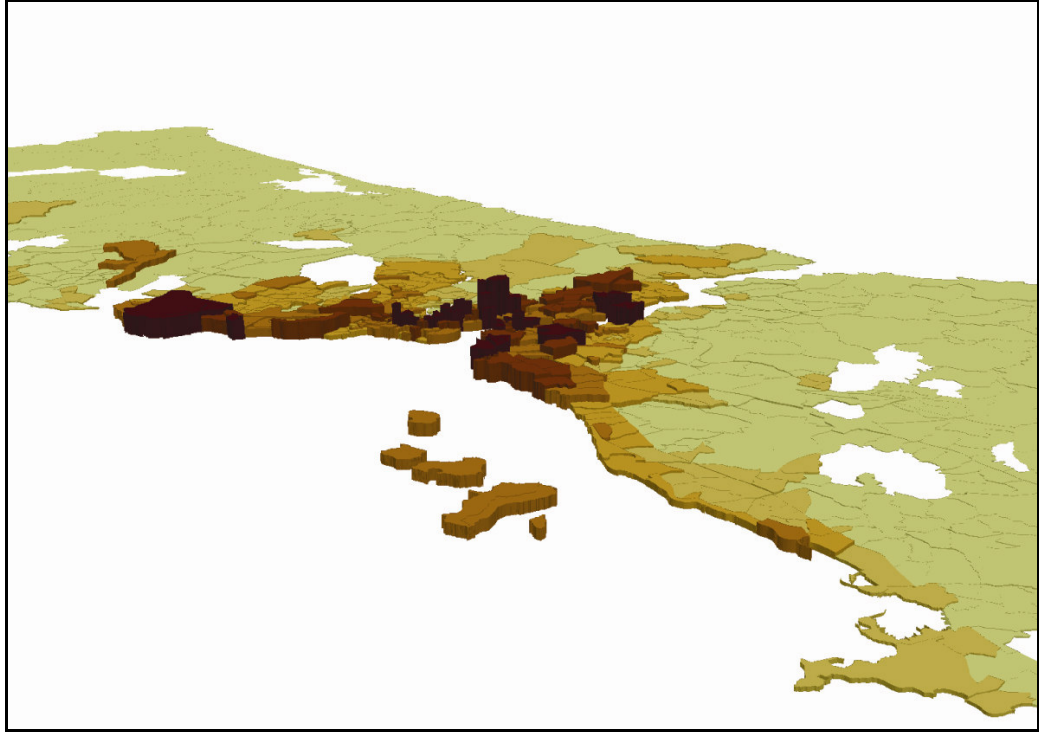
İstanbul metropoliten alanında yerleşim alanı talebi ve nüfus baskısıyla özellikle merkezde meydana gelen yığılma arazi değerlerinin buralarda yüksek olması sonucunu doğurmaktadır. Bununla birlikte son yıllarda ön plana çıkan hizmetler sektörünün özellikle kentin merkezinde yer seçim talebi arazi değerlerini merkezde artıran bir diğer etken olarak açıklanabilir.

Arazi değerleri, işyeri sayısının ve istihdam oranının yoğun olarak bulunduğu kentin ticaret ve finans merkezlerinde oldukça yüksektir. Sanayi sektörü faaliyetine devam edebilmek için daha geniş alana ihtiyaç duymaktadır ve bunun kentin çeperlerinde yer seçmektedir. Hizmet, finans, ticaret ve küçük imalat işyerleri daha çok kent merkezinde kalmaktadır. Daha küçük alanlarda faaliyet gösteren bu tür işletmeler daha yüksek kiralar ödeyebilmektedirler.

Mahalleler bazında ortalama arazi değerlerinin ArcGIS programında 3 boyutlu görünümü hazırlanmıştır (Şekil 5.3, Şekil 5.4). Buna göre açık renkten koyu renge doğru ve düşey düzlemde de yükselen bir formda arazi değerlerinin mekansal dağılımı ifade edilmiştir.



Şekil 5.3 2006 yılı arazi değerlerinin 3 boyutlu görünümü



Şekil 5.4 2006 yılı arazi değerlerinin 3 boyutlu görünümü

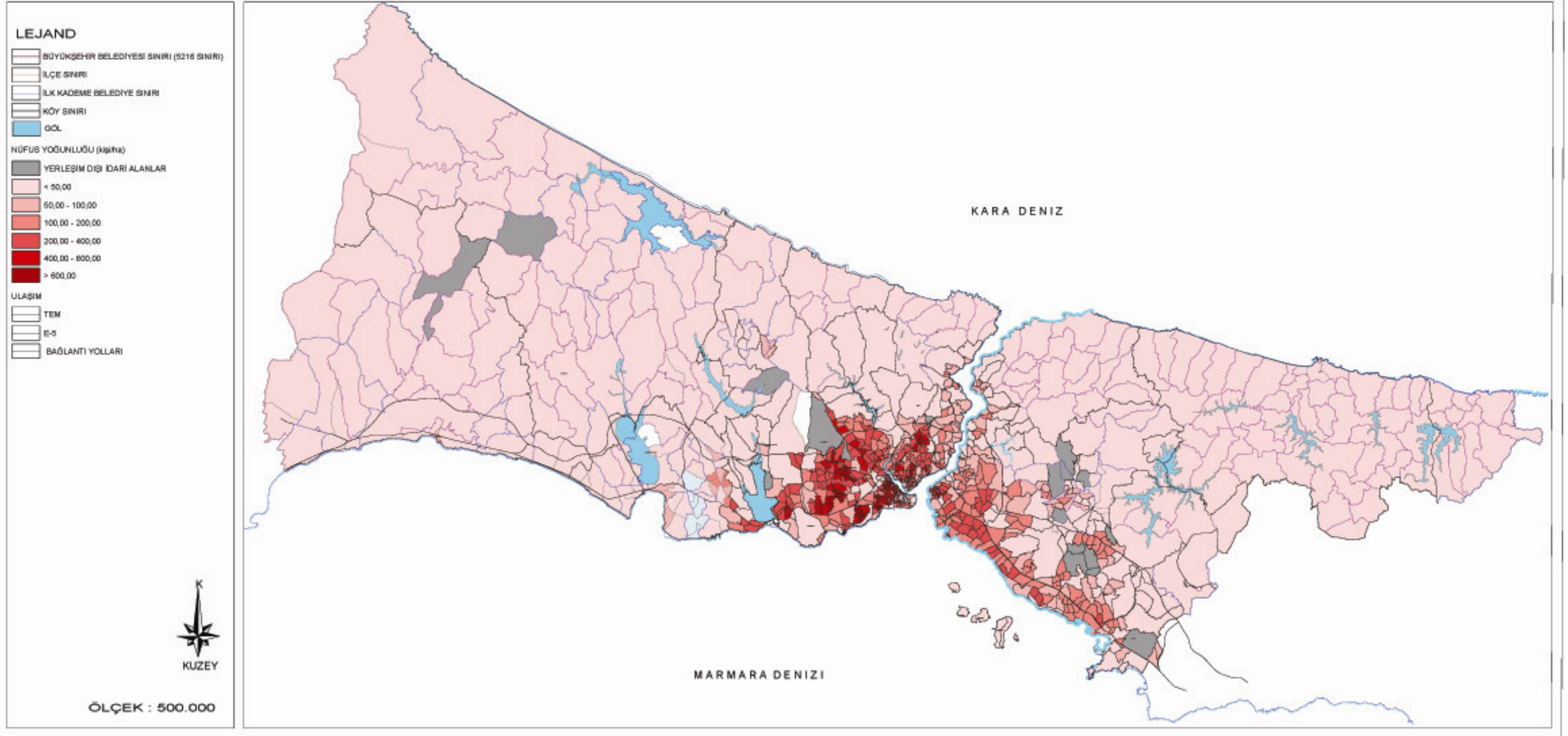
5.1.2. Nüfus Yoğunluğu

İstanbul nüfus yoğunluğu değerleri, TÜİK – Türkiye İstatistik Kurumu (DİE)'dan elde edilen 2000 yılına ait nüfus verilerinden yararlanılarak hesaplanmıştır. Daha sonra CAD ortamında İstanbul'un mahalle ölçeğinde nüfus yoğunluğu paftası hazırlanmıştır (Harita 5.2).

İstanbul'un nüfus yoğunluğu verilerine bakıldığında yoğunluğun en çok olduğu ilçelerin sırasıyla Esenler, Fatih, Güngören, Bahçelievler, Beyoğlu ve Bayrampaşa olduğu görülmektedir (Şekil 5.5). Nüfusun yoğun olduğu ilçelerin tersine, arazi değerlerinin en yüksek Şişli, Bakırköy, Eminönü, Beşiktaş, Üsküdar ve Beyoğlu ilçelerinde görülmesi bu ilçelerde konut nüfusunun ve yoğunluğunun giderek azalması, gündüz nüfusun artarak ticaret ve hizmet fonksiyonunun ön plana çıkmasıyla açıklanabilir.

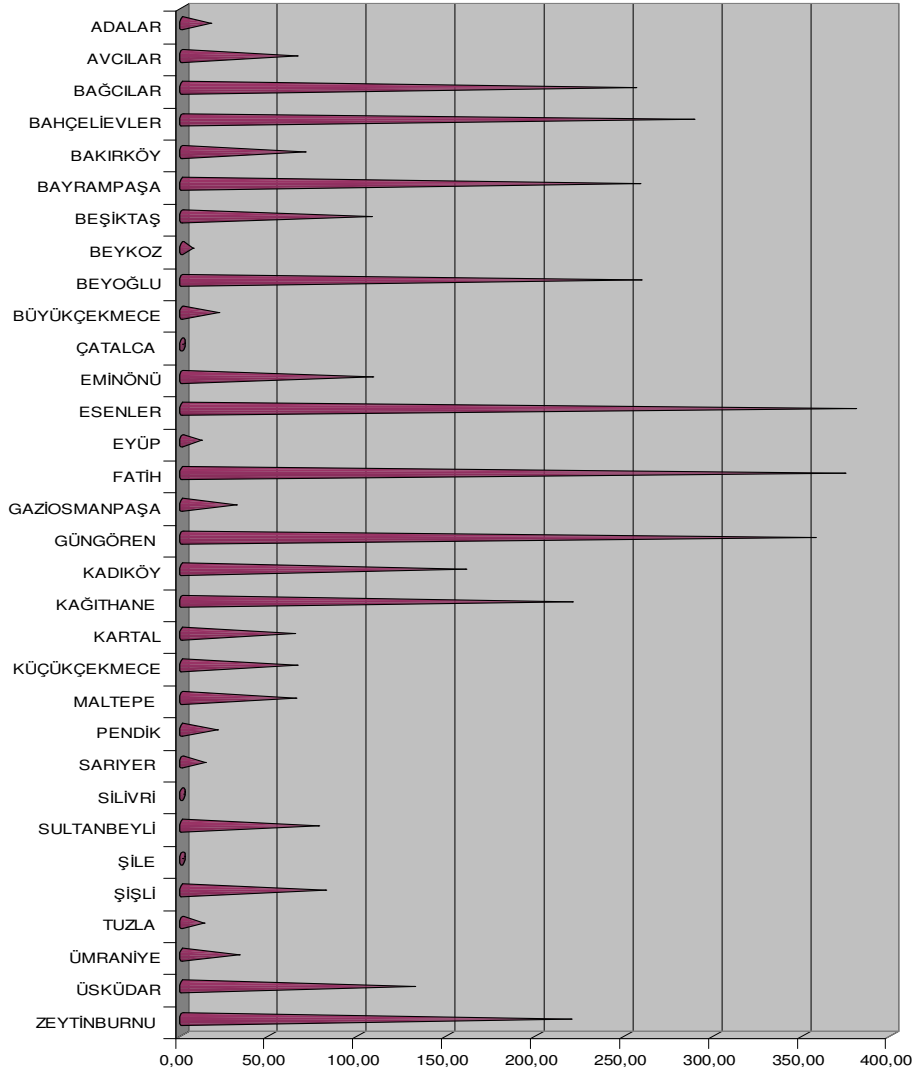
Arazi değerleri mekansal dağılımına ilişkin paftayı incelediğimizde merkezden uzaklaştıkça değerde azalma olduğu görülmektedir. Bu durum nüfus yoğunluğu paftasında da aynı şekildedir. Merkezden uzaklaştıkça nüfus yoğunluğu azalmaktadır. Ayrıca merkezden uzaklaştıkça ilçelerin alan büyüklüğü artmakta ve yoğunluk buna bağlı olarak düşmektedir.

İSTANBUL NÜFUS YOĞUNLUĞU ANALİZİ



Harita 5.2 Nüfus yoğunluğu analizi

NÜFUS YOĞUNLUĞU (KİŞİ/HA)



Şekil 5.5 Nüfus yoğunluğu (Kişi/ha)

Nüfus yoğunluğu arazi değerlerini doğrudan etkileyen bir değişkendir. Artan nüfusla birlikte toprak kullanımına olan talep de artmakta, bu durum ise arazi değerlerinde değişime neden olmaktadır. Artan taleple birlikte toprak üzerinde oluşan rant arsa sahiplerinin spekülatif davranışlarda bulunmasına yol açmaktadır.

5.1.3. İstihdam

Çeşitli istihdam faaliyetlerinin ve bunun alt sektörlerinin arazi değerleri üzerinde farklı etkileri olmaktadır. İstanbul'da iş merkezi konumundaki yerler arsa değeri en yüksek olan yerlerdir. Buna karşılık sanayi faaliyetinin yoğun olduğu alanlarda ise arazi değerlerinin düşük olduğu görülmektedir.

Bu çalışma ile sanayi ve hizmetler sektöründe istihdam edilenlerin mekanda dağılımı ile arazi değerleri arasındaki ilişki irdelenmiştir.

5.1.3.1. Sanayi

Gelişen teknolojilerle birlikte sanayi alanları diğer kentsel fonksiyonlardan ayrı bir alanda faaliyetlerine devam etmeyi tercih etmektedirler. Sanayi alanlarının yarattığı olumsuz çevre şartları diğer kullanımlar için getirilerden daha yüksek olduğundan artık bir arada olması istenmemektedir.

İstanbul'da sanayi alanları giderek azalmaktadır. Sanayi alanlarına yakınlık arazi değerlerinin düşmesine neden olmaktadır. Bu bölgelerin genelde merkezden uzak ve konut yerleşimleri için uygun koşullar sağlamayan bölgeler olmaları arazi değerlerinin de düşük olmasının nedenleridir. Bazı durumlarda sanayi alanlarına yakınlık arazi değerleri açısından olumlu sonuçlar da getirmektedir. Bunun nedeni sanayide çalışanların işyerlerine yakın yerlerde oturmayı tercih etmeleri bu sanayi alanlarının çevresine olan talebi artırabilir ve değerlerin yükselmesine neden olabilir.

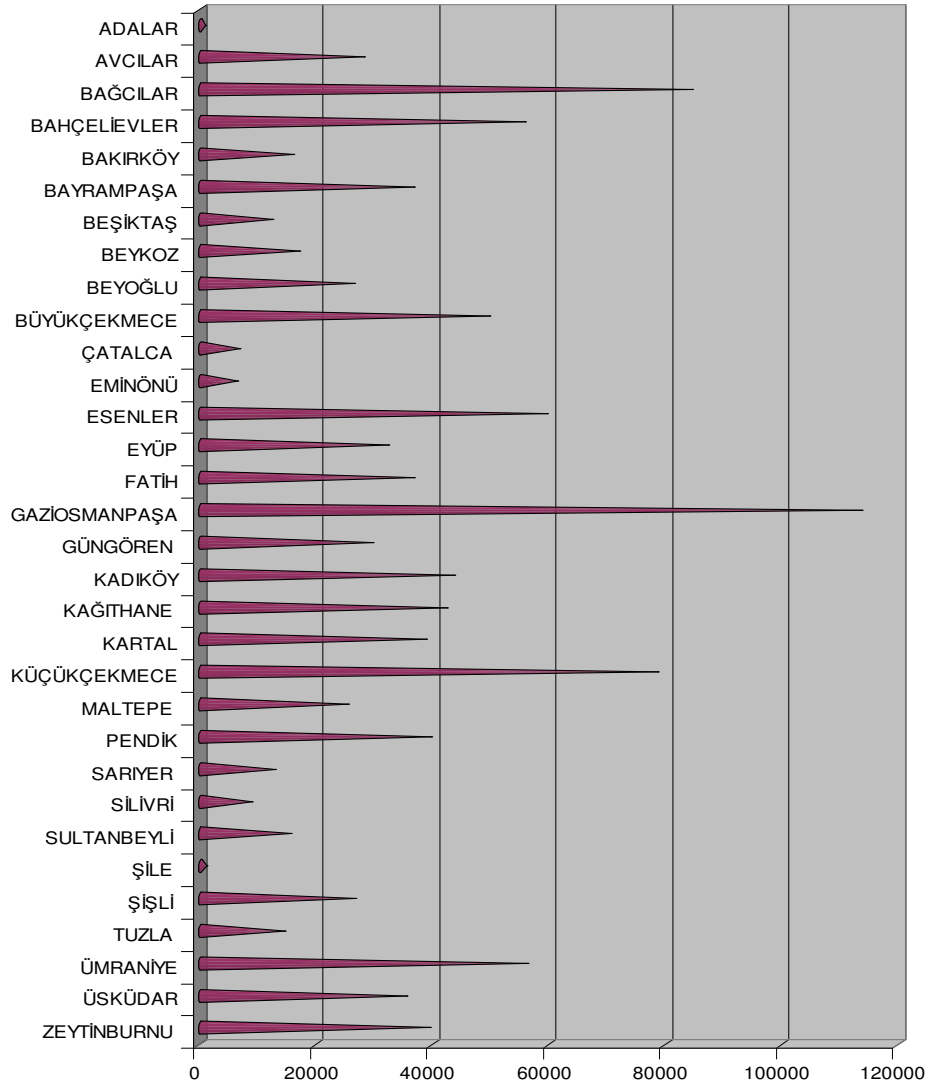
Tarihi kent merkezinin çevresinde sanayide çalışanların oranları son yıllarda giderek azalmaktadır. Bunun sebebi, bu bölgede önemli ulaşım hattı üzerinde bulunan bazı arsaların değerinin yükselmesi ve sanayi yerine büro veya alış-veriş merkezleri için daha rantabl olması nedeniyle dönüşüme uğramasıdır (Mutlu, 2006).

Sanayi sektöründe istihdam edilenler aşağıdaki çalışma kollarının toplamından oluşmaktadır:

- Maden ve taş ocağında alışanlar
- İmalat sanayinde alışanlar
- Elektrik, gaz ve su işlerinde alışanlar.

Sanayideki istihdam edilenlerin oranlarına bakıldığında daha çok kentin Avrupa Yakası'nda yoğunlaştığı ve arazi değerleri ile arasında ters yönde bir etkilenme olduğu grlmektedir. 2000 yılı DİE verilerine göre sanayide istihdam oranlarının sırasıyla Gaziosmanpaşa, Bağcılar, Küçükçekmece, Esenler, Ümraniye, Bahçelievler ilçelerinde yoğunlaştığı tespit edilmiştir (şekil 5.6).

SANAYİ SEKTÖRÜNDE İSTİHDAM EDİLENLER



Şekil 5.6 Sanayi sektöründe istihdam edilenler

5.1.3.2. Servis

Servis sektörü daha çok kentin merkezinde yer seçmeyi tercih etmektedir. Dolayısıyla kentin merkezinde servis sektöründe çalışanların sayısı da artmaktadır. Kentin merkezine olan bu talep merkezde arazi değerlerinin daha çok yükselmesine neden olmaktadır.

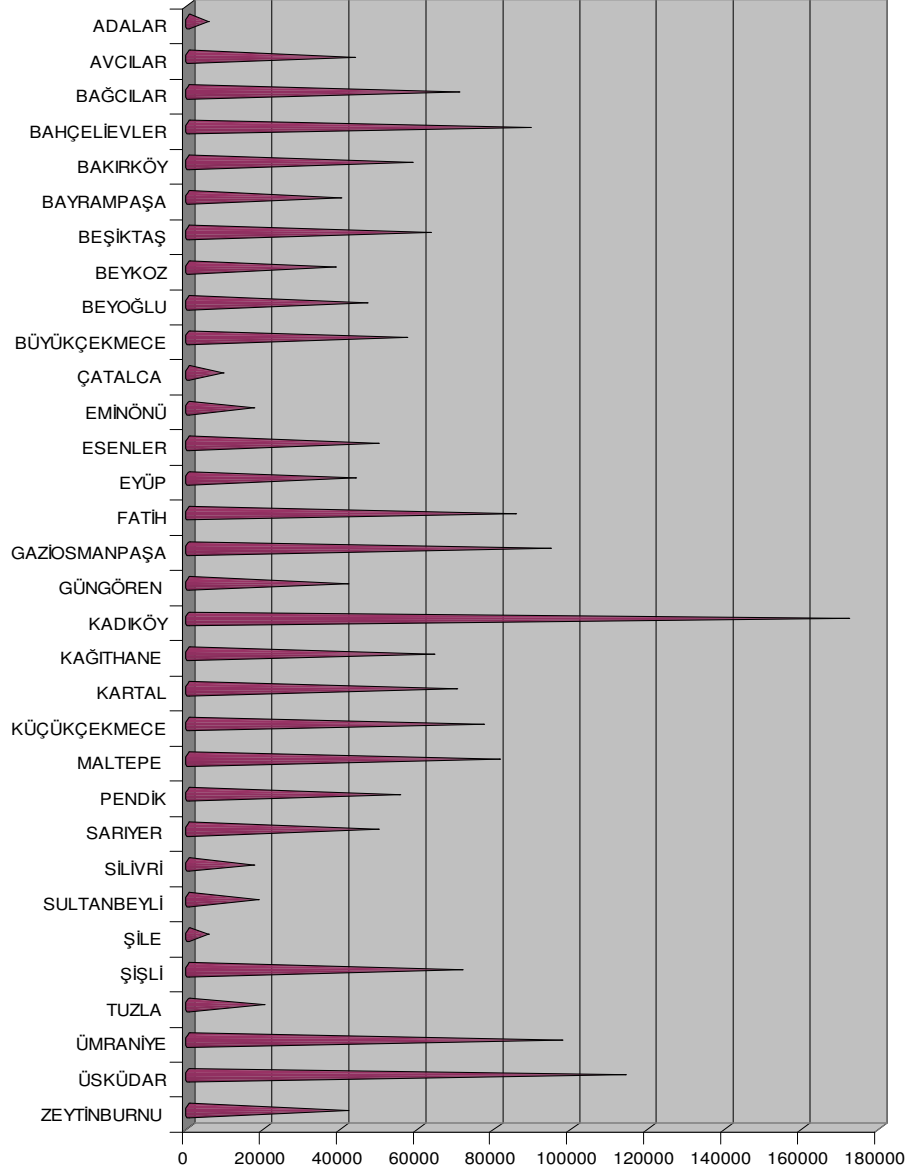
İstanbul'da son yıllarda servis sektöründe çalışanların sayısı oldukça artmıştır. Özellikle Beyoğlu'ndan kuzeye doğru ticaret, uluslar arası hizmetler, mali kurumlar, banka ve sigorta şirketleri, bürolar yer almaktadır. Büro binaları ve büyük şirketlerin genel müdürlük binaları ise Mecidiyeköy- Zincirlikuyu arasında, Büyükdere caddesi üzerinde yer almaktadır. Yapılan çalışmada bu aks üzerinde arsa değerlerinin oldukça yüksek olması servis sektöründe istihdam edilenlerin oranlarıyla arazi değerlerindeki artış arasında doğrudan ilişki olduğunu göstermektedir.

Bu çalışmada DİE'nin 2000 yılına ait istihdam verileri kullanılmıştır. Servis sektöründe çalışanlar aşağıdaki çalışma kollarında istihdam edenlerin toplamıdır.

- Toptan, perakende ticaret ve lokanta, otel işlerinde çalışanlar
- Ulaştırma, haberleşme, depolama işlerinde çalışanlar,
- Mali kurumlar ve sigorta işlerinde çalışanlar,
- Toplumsal hizmetlerde çalışanlar

2000 yılı DİE verilerine göre, servis sektöründe istihdam edilen ilçelerin başında Kadıköy gelmektedir (Şekil 5.7). Dolayısıyla, önemli ulaşım bağlantılarına yakınlığı ayrıca uluslararası ölçekte yönetim ve koordinasyon faaliyetlerinin yoğunluğu Kadıköy ilçesinin servis sektöründeki istihdam oranını artırdığını söylemek mümkündür.

SERVİS SEKTÖRÜNDE İSTİHDAM EDİLENLER



Şekil 5.7 Servis sektöründe istihdam edilenler

5.1.4. Ulaşım

Kentsel toprağı değerli kılan ve rant getirmesine neden olan temel belirleyicilerden bir diğeri de ulaşım olanaklarıdır. Yerleşmelerdeki tüm işlev alanları erişebilirlik kriterlerine göre yerleşiminde bulunmaktadır. Dolayısıyla erişebilirliği arttırdığı için yol kenarlarında arsa ve getiri değerlerinin yüksekliğı kararlarını etkilemektedir. Konut, ticaret ve sanayi kullanımlarının ana eksen kenarlarında konumlanması ilk tercih olduğu için buralarda arsa fiyatlarının en yüksek değere erişmesi, çevreye doğru bu değerlerin düşmesi kaçınılmaz olmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

İstanbul'un mekansal gelişiminde I. ve II. Boğaz köprülerinin ve çevre yollarının etkisi oldukça büyük olmuştur. Yolların oluşturduğu rant artışları kent içindeki yoğunluğu kuzeye taşıyarak bu alanlarda baskı oluşturmuş ve arazi değerlerinde artışa neden olmuştur.

İstanbul 20. yüzyılın son çeyreğinde yaşadığı banliyöleşmede ve şehir yapısının çok merkezli olarak gelişiminde ulaşımın ve sosyo-ekonomik seviyenin gelişmesi kadar araba kullanımının yaygınlaşması da rol oynamıştır. Daha önceleri ulaşılması zor olan ve değeri daha az olan araziler araba ile daha kolay ulaşılabilir hale gelince arazi değerleri de yükselmiştir (Mutlu, 2006).

Bu çalışmada ulaşım ile ilişkili veriler, İstanbul genelindeki mahallelerin ağırlık merkezlerinin ana ulaşım bağlantılarına kuş uçuşu uzaklıkları ArcGIS programı aracılığıyla hesaplanarak elde edilmiştir. Ulaşım arterlerine yakınlığına bağlı olarak arazi değerlerinde artış görüldüğü varsayımı bundan sonraki bölümde istatistiksel yöntemle test edilecektir.

5.2. Model Uygulaması

Bu bölümde İstanbul'daki arazi değerlerinin mekansal dağılımı, nüfus yoğunluğu, istihdam ve ulaşım açısından analiz edilmektedir. Kullanılan istatistiksel yöntemle bu değişkenler arasındaki ilişki araştırılmaktadır.

Model uygulamasında SPSS (Statistical Package for the Social Science) paket programının 15.0 versiyonu kullanılmıştır. Bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkenler üzerindeki yaptığı etkiyi belirlemek için çoklu regresyon analizi uygulanmıştır.

Bu çalışma kapsamında İstanbul'daki toplam 886 mahallenin verisi (arazi değeri, nüfus, istihdam ve ulaşım değişkenlerinden tümüne ulaşılabilen toplam 886 mahallenin verileri) SPSS programında test edilmiştir. Elde edilen veriler çoklu regresyon analizi kullanılarak ve tam (enter) yöntemiyle incelenmiş ve model ortaya konmuştur. Enter yöntemiyle bütün değişkenlere ait katsayıların önemliliği tek adımda istatistiksel olarak değerlendirilmektedir.

5.2.1. Model Uygulaması 1

Modelde arazi değeri bağımlı değişken olarak, nüfus yoğunluğu, istihdam (sanayi ve servis sektöründe çalışanlar) ve ana ulaşım arterlerine uzaklık değerleri ise bağımsız değişken olarak kabul edilmiştir. Model hazırlanırken değişkenlerin logaritmaları alınarak regresyon analizi yapılmıştır. Bunun nedeni, değişkenlerin hepsinin değişim aralığının (range) geniş olmasıdır. Böylece logaritmaları alınan değerlerin R² belirlilik katsayısı daha yüksek elde edilmiştir. Dolayısıyla bağımsız değişkenlerin bağımlı değişken arazi değerinin davranışını açıklamadaki oranı daha da yükselmiştir.

Kurulan modelde kullanılan bağımsız değişkenlerin (nüfus yoğunluğu, sanayi sektöründe istihdam edilenler, servis sektöründe istihdam edilenler ve ana ulaşım arterlerine uzaklık), bağımlı değişken arazi değerlerindeki değişimi %67,9 (R²=0,679) oranında açıkladığı görülmektedir (Tablo 5.3).

Tablo 5.3 Model 1 - Korelasyon katsayısı (R)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0.824(a)	0.679	0.678	0.92305	0.825

Modelin hata terimleri arasındaki ilişkiyi gösteren Durbin-Watson istatistiği (d=0,825) olarak elde edilmiştir. Bu değer 2'den küçük olması hataların ilişkili olduğunu gösterir. Bunun nedenlerinden biri arazi durumunu etkileyebilecek başka değişkenler de olabileceği ve bunların modele olabildiğince katılma gerekliliğidir.

Bunun üzerine, arazi değerlerindeki değişimi açıklamak için önemli olabileceği düşünülen bölge faktörü de analize katılmak istenmiştir. Buna göre, arazi değerleri baz alınarak belirlenen aralıklara göre ilçelere bölge kodu verilmiştir. Böylece toplam 6 bölge oluşmuş ve bu bölgeler de modele dahil edilmiştir. Bölge kodlarının dahil edildiği model 2 aşağıda detaylı bir şekilde anlatılmaktadır.

5.2.2. Model Uygulaması 2

Bu modelde ilçeler arazi değerleri paftası için oluşturulan aralıklara göre 6 bölgeye ayrılmıştır. Buna göre arazi değeri 0-75 YTL/M² olan ilçeler 1. bölge, 75-150 YTL/M² olan ilçeler 2. bölge, 150-300 YTL/M² olan ilçeler 3. bölge, 300-600 YTL/M² olan ilçeler 4. bölge, 600-900 YTL/M² olan ilçeler 5. bölge, 900 YTL/M²'den büyük ilçeler ise 6. bölge olarak belirlenmiştir.

Önce bağımlı değişken olarak logarazi değeri alınmış ve model incelenmiş ancak modelde değişen varyanslılık sorunu gözlenmiştir. Daha sonra arazi değeri olan bağımlı değişkene karekök dönüşümü uygulanmış ve bu bağımlı değişkenin nüfus, sanayi, servis ve ulaşım faktörlerinin logaritmaları ve bölge kodu şeklindeki bağımsız değişkenler üzerinde regresyonu alınmıştır.

Model 2'deki istatistik sonuçlarına bakıldığında bağımsız değişkenlerin arazi değerini %94,5 (R²=0,945) oranında açıkladığı görülmektedir (Tablo 5.4). R²'deki yükselişe bakıldığında, bölge faktörünün modele katılmasıyla, arazi değerlerindeki değişimin açıklanabilirlik oranının arttığını söylemek mümkündür.

Tablo 5.4 Model 2 - Korelasyon katsayısı (R)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
2	0.972(a)	0.945	0.945	2.00162	0.730

Modelin anlamlılığını gösteren Anova testinde, sig; 0,00 < 0,05 yeterli değerini sağlayan değişkenler bulunmuş, F istatistiği F= 3052,386 elde edilmiş olup modelin anlamlı olduğu görülmüştür (Tablo 5.5).

Tablo 5.5 Model 2 - Anova testi

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig
2	Regression	61146.961	5	12229.392	3052.386	0.000(a)
	Residual	3525.722	880	4.007		
	Total	64672.683	885			

Modeldeki değişkenlere ilişkin regresyon katsayıları ve bu katsayıların 't' istatistikleri Tablo 5.6'te gösterilmiştir. Regresyon analizi sonucunda, tüm bağımsız değişkenler sig < 0,05 değerini sağlamaktadır. Dolayısıyla modeldeki tüm değişkenlerin marjinal katkıları anlamlıdır ve modelin güvenilir olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 5.6 Model 2 - Değişkenlerle ilgili genel istatistikler

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Hata	Std. Beta			Tolerance	VIF
2 (Constant)	-0.509	0.646		-0.788	0.431		
Innufus	0.255	0.059	0.071	4.320	0.000	0.227	4.414
Insanayi	-0.629	0.110	-0.118	-5.701	0.000	0.145	6.888
Inservis	0.703	0.119	0.123	5.907	0.000	0.142	7.044
Inulasim	-0.161	0.060	-0.029	-2.672	0.000	0.523	1.914
bölgekodu	5.043	0.061	0.890	82.198	0.000	0.529	1.892

Bağımlı Değişken: kökarazideger

Modelde ayrıca çoklu bağlantı incelemesi yapılmış, regresyon sonucunda VIF değerleri 10'dan küçük olduğu için veriler arasında çoklu bağlantı ilişkisine rastlanmamıştır.

Analiz sonucunda arazi değerini en çok etkileyen değişkenin bölge kodu olduğu görülmektedir (B=0.890). İlçelerin arazi değerlerine göre belirli gruplara ayrılması ve kodlanması modelin açıklanabilirlik düzeyini önemli ölçüde artırmıştır. Bölge kodu modelde en önemli faktör olarak ortaya çıkmaktadır.

Arazi değerlerini en fazla etkileyen ikinci değişken ise servis sektöründe istihdam oranıdır. Servis sektöründe istihdam ile arazi değerleri arasında pozitif yönde (B=0.123) bir ilişki vardır. İstanbul'da servis sektörünün kentin merkezinde yer seçmesi ve kent merkezinde arazi değerlerinin yüksek olması bu iki değişken arasında pozitif yönde ilişki olduğunu ortaya koymaktadır.

Sanayi'de istihdam edenlerin oranıyla arazi değerleri arasında negatif yönde bir ilişki (B=-0.118), ($p=0.00<0.05$) olup bu değişken üçüncü derece önemlidir. Buradan hareketle sanayi alanlarında arazi değerlerinin düşük olduğunu söylemek mümkündür. Sanayi alanlarının arazi değerlerini olumsuz yönde etkilediği regresyon sonucunda ortaya çıkmıştır. Bunun nedeni sanayinin yarattığı olumsuz çevre koşullarının itici etkisi olarak açıklanabilir. Bir diğer neden olarak sanayinin faaliyetine devamı için büyük alana ihtiyaç duyması ve bunun için kent çeperinde daha büyük ve ucuz arazilere olan talebi olarak gösterilebilir.

Modeli incelediğimizde nüfus yoğunluğu ile arazi değeri arasında pozitif yönde ve dördüncü derecede önemli bir ilişki olduğu anlaşılmaktadır (B=0.071). Nüfus yoğunluğunun artışına paralel olarak araziye olan talep artmakta, bu durum arazi değerlerinin yükselişine neden olmaktadır.

Regresyon sonucuna göre ana ulaşım bağlantılarına uzaklık ile arazi değerleri arasında negatif yönlü bir ilişki ($B=-0.029$) olduğu görülmektedir. Bu değişkenin arazi değeri üzerinde etkisi önemi olan son değişken olduğu söylenebilir. Dolayısıyla, mahallelerin ana ulaşım bağlantılarına uzaklığı arttıkça arazi değerlerinde azalma olduğu sonucuna varabiliriz. Ulaşım kolaylığı arazi seçiminde talep edilen bir faktör olmaktadır.

Çalışma kapsamında hazırlanan her iki modelde arazi değerlerindeki değişim belirli faktörlere dayandırılarak açıklanmıştır. Yapılan istatistikleri incelediğimizde, ikinci modelde bölge faktörünün de regresyona dahil edilmesiyle bağımlı değişken olan arazi değerindeki değişimin açıklanabilirlik oranının arttığı görülmüştür. Dolayısıyla çalışma kapsamında ikinci model daha anlamlı bulunmuştur.

Bölge faktörü önemli bulununca bölgeler arasında incelenen tüm değişkenler açısından farklılık olup olmadığını araştırmak için MANOVA (çok değişkenli varyans analizi) de yapılmış ve tüm bölgeler arasında her değişken açısından fark anlamlı bulunmuştur. Yani bölgeler tüm değişkenlere göre farklılık göstermektedir.

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada, İstanbul'un arazi değerlerinin mekansal dağılımındaki farklılığında etkili olan faktörlerin ve bu faktörlerin etki derecelerinin analizi yapılmıştır. Bunun için İstanbul'un 2006 yılına ait arazi değerleri baz alınarak bu değerlerin dağılımındaki farklılıklar, 2000 yılı nüfus ve istihdam verileri kullanılarak ve mahallelerin ulaşım arterlerine uzaklığıyla ilişkilendirilerek açıklanmıştır.

Kente ülke içinde işbölümünde yüklenen roller, sanayileşme politikası vb. kente yapılacak yatırımın boyutlarının tayin edilmesi kentte rant oluşturan nedenlerdir. Ayrıca devlet bir kente yatırım yaparak üretici hizmet, eğitim vb. kurumlar ya da kentsel ve sanayi altyapı şeklinde o kenti özel sermaye için de elverişli yatırım alanı haline getirir. Bu da yeni rantların doğması demektir (Öztürk, 1992. s. 28-29).

Planlama kenti ve rantları en çok etkileyen araçlardan biridir. "Devlet, kamu yararı ile özel çıkarları dengelemek, kent planlarını kolaylaştırmak, düşük gelirlere konut temin etmek, emlak fiyatlarında meydana gelen enflasyonu önlemek, arsa değerlerini dengelemek vb. amaçlarla" (Keleş, 1990, s. 396) da kentsel topraklara müdahale etmektedir. Bu amaçlarla devletin kullandığı araçlar, boş arsaların vergilendirilmesi, kentin istenen yönde gelişmesi ve yapılaşmasını sağlayacak vergiler, emlak vergileri, taşınmaz değer artışı vergileri gibi mali araçlarda olabilir (Keleş, 1990. s.398). Bunlar maliyet unsuru haline geldiği ölçüde rantların artışına neden olabileceği gibi, kent genelinde toprak üzerinde denetimi sağlamaya yeterli düzeyde ve etkinlikte kullanıldıkları takdirde rantları engelleyici, bölüşümünü dengeleyici sonuçlar da doğurabilmektedir.

Devletin planlama aracı ile yaptığı müdahalelerin doğal olarak arazi kullanımı ve arazi fiyat oluşumuna etkileri olmaktadır. Bunun yanı sıra devletin müdahalesi kadar müdahalesizliği de rantlar üzerinde etkili olmaktadır. Bu durumda spekülâtörler, kentsel mekanda bir biçimde yer tutmuş gecekondular, kendi kriterleriyle yer seçimi yapmış sanayi kuruluşları, yapılacak olan planları engelleyen, ortadan kaldıramayacakları için de planları kendilerine uyduran zorlamalar yapabilmektedirler. Bu gelişmeler kenti yayılma yönünü de belirleyebilmektedirler (Öztürk, 199. s. 28-29).

Hızlı kentleşme, son dönemde yaşanan teknolojik gelişmeler, ekonomik ve politik yaşamdaki değişiklikler ve içinde bulunduğumuz küreselleşme süreci özellikle gelişmekte olan ülkelerin büyük kentlerinde arazi değerleri üzerinde oldukça etkili olmaktadır. Bu değişimden en çok etkilenen kentlerden biride İstanbul'dur. Buradan yola çıkarak bu çalışmada dünyada yaşanan bu gelişmelerden İstanbul kentinin ne ölçüde etkilendiği ve bu değişimin arazi değerlerinin mekansal dağılımındaki farklılıklarını açıklamaya çalışarak anlaşılması amaçlanmaktadır.

İstanbul 1950'lerde başladığı metropolitenleşme sürecine daha sonra yaşadığı sanayileşme ve bunun yarattığı çekim gücü ile iç göçten kaynaklanan nüfus patlamasıyla devam etmiş, yoğunluklar artmış, arazi kullanım tercihleri değişmiştir. İstanbul kentsel nüfusun artması, örgütlenme, uzmanlaşma, üretimdeki farklılaşma, sosyal ilişkilerdeki yeni oluşumlarla kentleşme sürecini yaşarken gecekondü nüfusunun kentlileşememe problemlerini de beraberinde getirmiştir. Kentteki bu hızlı değişime ayak uyduramayan göç ile gelen nüfus ihtiyaçlarını çözümleyebilmek için yaşadıkları çevreyi kendi standartlarına göre değiştirmeye başlamış, hem fiziksel hem sosyal olarak kentin yaşadığı bu süreçten olumsuz yönde etkilenmiş ve etkilemişlerdir.

Önceleri Tarihi Yarımada da Eminönü'nde görülen merkez alan kimliği, artan kapasite, fiziksel ve topografik nedenlerle birlikte merkezin Karaköy, oradan da Beyoğlu'na doğru gelişmesini sağlamıştır. 1960'larda Taksim'deki ticaret alanı kapasitesinin darlığı, topografya ve ulaşım imkanları nedeniyle gelişme yönü Şişli'ye kaymış, bu gelişme 70'lerde Mecidiyeköy'e, 80'lerde Zincirlikuyu'ya ve 90'larda ise Maslak'a kadar devam etmiştir.

İstanbul emlak değerleri açısından en çok spekülasyona maruz kalan kent olmuştur. Arazi mafyaları kontrolün şahısların eline geçmesine neden olmuş, kolay ve emek harcamadan gelirin peşine düşülmüştür. Özellikle son 20-25 yılın zihniyeti olan bu değişim kent topraklarının yağmalanmasına ve kendi öz kaynaklarımızın sadece para için tüketilmesine neden olmuştur.

Dolayısıyla bu çalışmanın hedefi şimdiye kadar var olan arazi mafyasının ve arsa spekülasyonunun önüne geçmektir. Arazi değerlerini etkileyen davranışların bilinmesi ile daha bilinçli hareket edileceği, böylece arsa spekülasyonunun önüne geçmenin mümkün olacağı düşünülmektedir. Kent planlamasının önündeki en önemli sorun olan uygulanabilirlik probleminin çözümü için arazi değerlerinin analizi

gerekmektedir. Bundan dolayı bu tez kapsamında, Gelirler İdaresi Başkanlığı'ndan elde edilen İstanbul 2006 yılı arazi metrekaresi birim değerlerinin ortalamaları alınarak elde edilen mahalle ortalama değerlerindeki farklılıklar, TÜİK-Türkiye İstatistik Kurumu (DİE)'den elde edilen nüfus, istihdam verileri ve GIS ortamında hesaplanan ulaşım verileri kullanılarak çoklu regresyon analizi yardımıyla açıklanmıştır.

Analiz sonucuna bakıldığında bütün faktörler anlamlı çıkmaktadır. Modelde en önemli faktörün bölge kodu olduğu görülmektedir. İstatiksel verilerden alınan sonuçlara göre arazi değerleri ile nüfus yoğunluğu ve servis sektöründe istihdam verileri arasında pozitif yönde anlamlı ilişki vardır. Araştırma bulgularına göre, nüfus yoğunluğu ve servis sektöründe çalışanların sayısı artarsa arazilerin toplam değeri de kesin olarak artacaktır.

Sanayi sektöründe istihdam edilenlerin oranıyla arazi değerleri arasında ters orantı söz konusudur. Diğer taraftan ana ulaşım bağlantılarına uzaklık arttıkça da arazi değerlerinin azaldığı gözlenmektedir.

Planlı yerlerde plansız yerlere oranla arazi değerleri daha yüksektir. Politik çıkarlar doğrultusunda bazı bölgelerin plansız bir şekilde gelişimine terk edilmesi belli kesimlerin haksız kazanç sağlamasına neden olurken diğer taraftan kamu yararı açısından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Kentin gelişiminde önemli bir araç olan planlama kararları verilirken arazi değerlerinin göz önünde bulundurulması önemli konulardan biridir. Çünkü birbirini devamlı olarak etkileyen plan kararları ve arazi değerleri kentin gelişiminde en önemli unsurdur. Verilen kararların arazi değerlerini ne ölçüde etkileyeceği bir takım haksız kazançların ve arsa spekülasyonunun önüne geçmede etkili olacaktır. Dolayısıyla bu yetkiyi elinde bulunduranların bu konuda bilinçlendirilmeleri bu çalışmanın başlıca hedefini oluşturmaktadır.

Eğer gelişme kontrol altında tutulmazsa; dışardan gelen spekülasyon maksatlı müdahaleler, yüksek rant sağlamak amaçlı yapılan davranışlar, gücün belli kesimlerin eline geçmesine neden olur. Bu durum yetkiyi elinde bulunduranların en başta güvenilirliklerini yitirmelerine yol açar.

Yerleşmenin ekonomik faaliyetlerin gelişerek kentleşme sürecini hızlandıran ve konut alanlarından daha yüksek arazi fiyatını getiren ticaret ve hizmet alanlarının yer seçim kararı doğru yapılmalıdır. Çünkü bir yerleşmedeki en yüksek arsa değeri bu işlev alanlarında oluşmaktadır.

Ayrıca gerekli önlemler alınmaz ve kararlar sadece plan üzerinde kalırsa, beklenen gelişme gerçekleşmeyecek ve arazi değerlerinde bir değişme görülmeyecektir. Bu durumda plancuların yetkilerini en iyi şekilde kullanarak, kentin sağlıklı gelişmesi doğrultusunda yeni yatırımcılara güvenilir bir şekilde yön vermeleri gerekmektedir. Bu çalışmanın sonuçları, belediyelerin şehrin yapılanmasını etkileyecek yer seçimi kararlarını daha sağlıklı bir şekilde vermelerini sağlayacaktır.

Bu araştırmanın, sonraki dönemdeki yapılacak çalışmalar için sanayi ve servis sektörlerinin alt katmanlarının ve çeşitli ulaşım türlerinin arazi değerlerine etkisinin incelenmesiyle ilgili konulara yol göstereceği düşünülmektedir. Sanayi ve servis sektörlerinin değişik türlerinin arazi değerlerine etkilerinin farklı olacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca belirli zaman aralıklarına göre arazi değerlerindeki değişimin analizi bir sonraki aşamada araştırma konusu olabilir.

KAYNAKLAR

- Açlar, A. ve Çağdaş, V.**, 2002. Taşınmaz (Gayrimenkul) Değerlemesi, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Ankara
- Akal, M.**, 2006. Tek Merkezli Kent Arsa Fiyat Belirleme Davranışsal Modeli: Sakarya İli, Büyükşehir, Merkez İlçe Teklif Edilen Rant Fonksiyonları, *Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, **11**, 1-26
- Akyüz, Y.**, 1977. Sermaye Bölüşüm Büyüme, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi Yayını, Ankara
- Alonso, W.**, 1974. Location and Land Use, Harward University Press, Cambridge, A.B.D.
- Arat Z.**, 1975. Gelişmekte Olan Ülkelerde Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi: Türkiye İçin Bir Sınama, DPT. SPD, Ankara
- Balchin, P.N. and Bull, G.H.**, 1987. Regional and Urban Economics, Harper & Row Ltd., London
- Baycan, T.**, 1993. Arazi Kullanım – Ulaşım Etkileşimi ve Erişebilirlik: İstanbul için Bir Değerlendirme; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.T.Ü., Fen bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Brueckner, Jan K. and Kim, Hyun-A.**, 2002., Urban Sprawl and Property Tax. Institute of Government and Public Affairs, University of Illinois at Urbana-Shampaign, US
- Boyner, C.**,1995. Radyo Konuşması, (FM 89.5)
- Capozza, D. R. and Helsley, R. W.**, 1989. The Fundamentals of Land Prices and Urban Growth, *Journal of Urban Economics*, **26**, 295-306
- Colwell, P. F. and Munneke, H. J.**, 1997. The Structure of Urban Land Prices; *Journal of Urban Economics*, **41**, 321-336
- Colwell, P. F. and Munneke, H. J.**, 2003. Estimating a Price Surface for Vacant Land in an Urban Area, *Land Economics*, **79**, 15-28
- Dicken, P. and Lloyd, P. E.**, 1990. Location in Space: Theoretical Perspectives in Economic Geography, 3rd edition, Harper Collins Publishers, New York
- Dökmeci, V., Dülgeroğlu, Y. ve Berköz, L.**, 1993. İstanbul Şehir Merkezi Transformasyonu ve Büro Binaları, Literatür Yayınları, İstanbul
- Duranay, N., Gürsel E. ve Ural, S.**, 1972. Cumhuriyetten Bu Yana İstanbul Planlaması, *Mimarlık*, **7**.
- Harsman, B. and Quigley, J. M.**, 1991. Housing Markets and Housing Institutions, Kluwer Academic, Dordrecht
- Harvey, D.**, 1974. Class Monopoly Rent, Finance Capital and the Urban Revolution, *Regional Studies*, **8**, 239-255

- Hatta, T. and Ohkawara, T.**, 1993. Population, Employment and Land Price Distributions in the Tokyo Metropolitan Area, *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, **6**, 103-123
- Işık, O., ve Pınarcıoğlu, M.M.**, 2001. Nöbetleşe Yoksulluk, Sultanbeyli Örneği, İletişim, İstanbul, s. 368
- İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı Birinci Rapor**, 1988. s.24
- Johnson D.D. and Brzeski W.J.**, 2001. Land Value Functions and Land Price Indexes in Cracow, 1993–1999, *Journal of Housing Economics*, **10**, 307-334
- Kahraman, E.**, 1997. Kentsel İşlevler ve Arazi Değerleri İlişkilerinin Saptanması Örneklem Alanı Şişli; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Kanıçok F.**, 1995. İstanbul için Nüfus ve İşgücü Yer Seçimi Etkileşimi; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Kau, J. B. and Sirmans C. F.**, 1979. Urban Land Value Functions and the Price Elasticity of Demand for Housing, *Journal of Urban Economics*, **6**, 112-121
- Kau, J. B. and Sirmans C. F.**, 1984. Changes in Urban Land Values: 1836–1970, *Journal of Urban Economics*, **15**, 18-25
- Keleş, R.**, 1961. Şehir ve Bölge Planlaması Bakımından Şehirleşme Hareketleri, Ajans- Türk Matbaası, Ankara
- Keleş, R.**, 1972. Türkiye’de Şehirleşme, Konut ve Gecekondu, Gerçek Yayınevi, İstanbul
- Keleş, R.** 1990. Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi, Ankara
- Kıray, M.B.**, 1982. “Azgelişmiş Ülkelerde Metropolenleşme Süreçleri”. Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, ODTÜ. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayını, Ankara
- Kıray, M.B.**, 1998. Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayıncılık, İstanbul
- Kılınçaslan, İ.**,1981. İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul
- Kılınçaslan, İ.**, 1995. Doğu Trakya’daki Küçük Belediyelerde Ekonomik Faaliyetler ve Merkezi Ticaret Alanı Büyüklüğünü Belirleyici Etmenler, İ.T.Ü. Araştırma Fonu Projesi, İstanbul
- Kılınçaslan, İ.**,2002. Kentleşmenin Ekonomik Yönleri, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul
- King, R.**, 1987. Monopoly Rent, Residential Differentiation and the Second Global Crisis of Capitalism – The Case of Melbourne, *Progress in Planning*, Ed.D. Diamond & J.B. McLoughlin, **28**, Part 3, Pergamon Journals Ltd., USA
- Marin M. C. ve Altıntaş, H.**, 2004. Konut Yer Seçimi-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, **19/1**, 73-88, Ankara
- Marx, K.**, 1978. Kapital, C.III, 1. Basım, Çeviren: Alaattin Bilgi, Sol Yayınları, Ankara
- Marx, K.**, 1997. Kapital, C.III, 2. Basım, Çeviren: Alaattin Bilgi, Sol Yayınları, Ankara

- McDonald, J.F., and Bowman, H.W.**, 1979. Land Value Functions: A Reevaluation, *Journal of Urban Economics*, **6**, 25-41
- McDonald, J. F. and Osuji, C. I.**, 1995. The Effect of Anticipated Transportation Improvement on Residential Land Values, *Regional Science and Urban Economics*, **25**, 261-278
- Miles, M.E., Berens, G., and Weiss, M.A.**, 2000. The Raw Material: Land and Demographics in the United States, Real Estate Development Principles and Process, ULI, pp17-33
- Mutlu, H.**, 2006. İstanbul Metropolitan Alanında Kentsel Arazi Değerlerinin Mekansal Dağılımının Analizi; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Önal, A.Y.**, 2002. Kentsel Toprak Rantı Teorileri ve Bir Uygulama: İstanbul Esenkent Örneği; *Doktora Tezi*; İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı, İstanbul
- Örnek, A.Y.**, 1996. XXI. Yüzyılda İstanbul Metropolitan Alanının Geleceği. Habitat'a doğru İstanbul 2020 Sempozyumu, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul
- Öztürk, M.**, 1992. Kentsel Toprak Rantı ve İstanbul'da Arsa Değerleri; *Yüksek Lisans Tezi*; İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, İstanbul
- Peiser, R.B.**, 1987. The Determinants of Nonresidential Urban Land Values, *Journal of Urban Economics*, **22**, 340-360
- Rasmussen, D.W.**, 1973. Urban Economics, Harper and Row Publishers, pp. 44-45, Newyork
- Ricardo, D.**, 1971. Principles of Political Economy and Taxation, der. R.M. Hartwell, GB, Penguin Books
- Rose, A., L. and La Croix, S.**, 1988. Urban Land Price: The Extraordinary Case of Honolulu, pp. 236-278, Hawaii
- Rosenthal, S.S. and Helsley, R.W.**, 1994. Redevelopment and the Urban Land Price Gradient, *Journal of Urban Economics*, **35**, 182-200
- Savran, S.**, 1997. Ricardo'nun Dehası ve Körlüğü, Ekonomi Politiğın ve Vergilendirmenin İlkeleri, Çeviren: Tayfun Ertan, Belge Yayınları, İstanbul
- Schumpeter, J.A.**, 1968. History of Economic Analysis, Oxford University Press, New York
- Smith, A.**, 1985. ulusların Zenginliğı, Çeviren: A. Yunus – M. Bakırcı, Alan Yayıncılık, İstanbul
- Sullivan, A.O.**, 1993. Urban Economics, R.R. Donnelly & Sons Company, Boston, MA.
- Tekeli, İ.**, 1970. 50. Yılda Şehircilik (Açık Oturum), *Mimarlık*, **12**, 56
- Tekeli, İ.**, 1992. Kentsel Topraklarda Mülkiyet Kurumunun Varlığının Toplumsal Sonuçları ve Yeniden Düzenleme Olanakları Üzerine, Planlama Kent Plancıları Odası Yayını, **1-4**, 48-57
- Temel Mühendislik**, 1988. İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı I. Rapor

- Tuna, O.**, 1977. İstanbul Gecekondu Önleme Bölgeleri Araştırması, İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, İstanbul
- Türkçe Sözlük**, 1969. Türk Dili Kurumu Yayınları, Sayı:293, Ankara
- Ward, P., Jimenez, E. and Jones, G.**, 1993. Residential Land Price Changes in Mexican Cities and the Affordability of Land for Low-Income Groups, *Urban Studies*, **30**, 1521-1542
- Yenen, Z., Dinçer, İ., Şengezer, B., Yakar, H. ve Dikçınar, B.**, 1996.İstanbul Metropolitan Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada'nın Değişen Rolü. Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, s. 289-291
- Yüzer, M. A.**, 1996.İstanbul Metropolitan Alanının Değişen Sanayi Yapısı, Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, s. 191

ÖZGEÇMİŞ

Zülfiye Keskin, 1983 yılında Erzurum'da doğmuştur. İlköğrenimini Bayrampaşa Cevatpaşa İlköğretim Okulu'nda, ortaöğrenimini ise Bayrampaşa Rifat Canayakın Süper Lisesi'nde tamamlamıştır. 2000 yılında M.S.G.S.Ü. Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nü kazanmış, 2004 yılında bölüm birincisi olarak mezun olmuştur. İş hayatına 2004 yılında girdiği P&D Gayrimenkul Danışmanlık şirketinde part-time eleman olarak başlamış ve pazar araştırmaları pozisyonunda görev almıştır. Daha sonra bu şirketten ayrılarak 2005 yılında girdiği İ.B.B. Şehir Planlama Müdürlüğü'nde şehir plancısı olarak görev almış ve halen burada çalışmaktadır.