165877

KENTSEL GELİŞME İLE ULAŞIM ETKİLEŞİMİ-
SİVRİHİSAR ÖRNEĞİ

Erman AKSOY

YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TEMMUZ 2005
ANKARA

Erman AKSOY tarafından hazırlanan KENTSEL GELİŞME İLE ULAŞIM ETKİLEŞİMİ – SİVRİHİSAR ÖRNEĞİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yard. Doç. Dr. Nevin GÜLTEKİN
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: : Prof. Dr. Feral EKE

Üye : Prof. Dr. Zühal ÖZCAN

Üye : Yard. Doç. Dr. Nevin GÜLTEKİN

Üye : _____

Üye : _____

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

KENTSEL GELİŞME İLE ULAŞIM ETKİLEŞİMİ
SİVRİHİSAR ÖRNEĞİ
(Yüksek Lisans Tezi)

Erman AKSOY

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Haziran 2005

ÖZET

Yerleşimler tarihi irdelendiğinde; ulaşım bağlantılarının kesişme, durak ve konaklama noktaları, iletişim ve ticaret merkezlerinin kurulduğu dolayısıyla, yerleşimlerin oluşturulduğu alanlar olarak gelişmiştir. Yerleşimler ile ulaşım arasındaki bu etkileşim, kentsel ölçekte fiziksel büyüme ve biçimlenme ile birlikte, sosyal ve ekonomik boyutta gelişmede de belirleyici olmuştur. Özellikle, ulaştırma politikalarına koşut olarak değiştirilen bölgesel ulaşım ağları ve teknolojileri, kentsel gelişmeyi yönlendirmiştir. Bu olgu, kentin ticaret alan ve ilişkilerinde görece belirgindir. Bu nedenle, ulaşım ile kent arasındaki etkileşim, "ekonomik modeller" ile açıklanabilir. Bu sav, bu tez çalışmasında, açıklanan kentsel gelişmelerin yaşandığı Sivrihisar Kenti'nde sorgulanmakta ve elde edilen çıkarsamaların, kent planlama sürecinde değerlendirilmesini önermektedir.

Bilim Kodu :
Anahtar Kelimeler : **Kentsel Yerleşme, Ulaşım, Kent Merkezi, Kentsel Ekonomik Modeller**
Sayfa Adedi : **114**
Tez Yöneticisi : **Yard. Doç. Dr. Nevin Turgut GÜLTEKİN**

THE TRANSACTION OF URBAN DEVELOPMENT WITH TRANSPORTATION SİVRİHİSAR SAMPLE

(M.Sc. Thesis)

Erman AKSOY

GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

June 2005

ABSTRACT

The junction, station and halting points of transportation connections are established when the history of settlements is examined. Therefore, these are the areas where settlements are formed. This transaction between settlements and transportation, has been determinative in social and economical development along with physical growth and giving shape to urban scale. Especially, regional transportation networks and technologies, differentiating parallel to the transportation policies, directs urban development. This fact, is relatively indicative in commercial regions and relationships of the city. For this reason, the transaction between transportation and the city, can be explained by "economical models". This thesis, has been interrogated in Sivrihisar Settlement, where rural transformations lived, as explained in this thesis study, and the result processes, are suggested to be evaluated in the scope of provincial planning process.

Science Code :
Key Words : Urban Settlement, Transportation, City Center, Urban Economical Models
Page Number: 114
Adviser : PH.D. Nevin Turgut Gültekin

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca sabrı, değerli yardımları ve katkılarıyla beni yönlendiren danışmanım Yard. Doç. Dr. Nevin Turgut Gültekin'e; maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve bu çalışmanın oluşumu sürecinde destek olan herkese teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET iii

ABSTRACT vi

TEŞEKKÜR v

İÇİNDEKİLER vi

ÇİZELGELERİN LİSTESİ viii

ŞEKİLLERİN LİSTESİ ix

RESİMLERİN LİSTESİ xi

SİMGELER VE KISALTMALAR xii

1. GİRİŞ 1

2. ULAŞIMIN KENTSEL YERLEŞİME ETKİLERİ 6

2.1. Bölgesel ve Kentsel Ölçekte Ulaşım Bağlantılarının Kente Etkileri 8

2.2. Kentsel Ekonomik Modeller Bağlamında Ulaşım-Kent Merkezinin İlişkisi 10

2.2.1. Tek merkezli kent (monocentric city) teorisi 13

2.2.2. Çok merkezli kent (polycentric city) modeli 15

2.3. Ulaşım Politika ve Teknolojilerinin Kente Etkileri 16

2.3.1. Ulaşım politikalarının kente etkileri 17

2.3.2. Ulaşım teknolojilerinin kente etkileri 18

2.3.3. Konut, işyeri seçimi ve ulaşım ilişkisi 19

3. TARİHSEL SÜREÇTE ANADOLU'DA ULAŞIM VE KENTSEL YERLEŞİM ETKİLEŞİMİ 21

3.1. Anadolu'da Bölgesel Ulaşım Ağı'na Göre Oluşturulan Kentler 21

3.2. Anadolu'da Kentsel Yerleşim Sistemi 28

3.2.1. Kent sisteminde işlevler ve hiyerarşi 30

3.2.2. Kent içi ulaşım ve yerleşim ilişkisi 34

4. ANADOLU'DA 19. YÜZYIL VE SONRASINDA KENTSEL DEĞİŞİM VE GELİŞMEDE ULAŞIM BAĞLANTILARININ ETKİLERİ 38

4.1. Bölgesel Ulaşım Bağlantılarının ve Teknolojisinin Değişimi 38

4.2. Ulaşım Politikalarındaki Değişimin Kente Etkileri 40

4.2.1. Tanzimat'tan Cumhuriyete ulaşım politikaları 46

4.2.2. Cumhuriyet döneminde ulaşım politikaları 48

4.3. Küreselleşme İle Oluşan Dünya Kentleri 54

5. ULAŞIMA BAĞLI KENTSEL DEĞİŞİM VE GELİŞMEDE, SİVRİHİSAR ÖRNEĞİ 56

5.1. Kuruluş Döneminde Ulaşım Bağlantılarının Önemi 56

5.2. Roma Dönemindeki Gelişmede Ulaşımın Etkileri 59

5.3. Selçuklu Döneminde Değişen ulaşım Bağlantılarının Kente Yansımaları 63

5.4. Osmanlı Döneminde Ulaşımla İlintili Kentsel Değişim ve Gelişmeler..... 69

5.4.1. Sosyo-kültürel göstergeler 71

5.4.2. Sosyo-ekonomik göstergeler 78

5.5. Cumhuriyet Dönemi Sivrihisar 91

6. SONUÇ 98

KAYNAKLAR 109

ÖZGEÇMİŞ 114

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge **Sayfa**

Çizelge: 5.1. 15. ve 16. yüzyılda Sivrihisar'da Mahalle ve Hane Durumu 71

Çizelge: 5.2. 1486-1521 Tarihleri Arasında Sivrihisar'ın Tahmini Nüfus Durumu 71

Çizelge 5.3: Yıllara Göre Vergi Gelirleri 81

Çizelge 5.4: Sivrihisar'daki Dükkan Yerleri ve Sayıları 85

Çizelge 6.1: Ulaşım kentsel gelişme etkileşimi 102

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil **Sayfa**

Şekil 3.1: Anadolu'nun doğal yolları 22

Şekil 3.2: Anadolu'da M.Ö. 6-4. yüzyıllarda Kral Yolu'nun güzergahı 23

Şekil 3.3: Anadolu'da Roma dönemi yolları 24

Şekil 3.4: Selçuklu kervan yolları ve kervansaraylarının konumları 26

Şekil 3.5: Osmanlı dönemi 17. yüzyıl ulaşım ağları 27

Şekil 3.6: Anadolu'nun geçmişteki bilinen uygarlık merkezlerinin doğal yollara göre konumu 29

Şekil 4.1: Anadolu'daki imtiyazlı demiryolları 40

Şekil 5.1: Pessinus'un Sivrihisar'a göre konumu 58

Şekil 5.2: Pessinus yerleşim şeması 58

Şekil 5.3: M.Ö. 6-4. yüzyıllarda Kral Yolu 59

Şekil 5.4: Roma döneminde Sivrihisar da kentsel yerleşme 61

Şekil 5.5: Doğu Roma dönemi ticari kara yolları 62

Şekil 5.6: Selçuklu dönemi kervan yolları 64

Şekil 5.7: Selçuklu döneminde Sivrihisar 65

Şekil 5.8: Selçuklu döneminde Sivrihisar kent merkezi 67

Şekil 5.9: 19. yüzyılda Sivrihisar kazası 72

Şekil 5.10: Osmanlı dönemi kervan yolları 79

Şekil 5.11: Osmanlı döneminde Sivrihisar'da kentsel yerleşme alanı (13.yy. – 19. yy.) 83

Şekil 5.12: Osmanlı döneminde Sivrihisar kent merkezi 84

Şekil 5.13: 19. yüzyıl başı Osmanlı döneminde Sivrihisar kent merkezi 89

Şekil **Sayfa**

Şekil 5.14: 19.Yüzyıl Sonuna Kadar Anadolu'da Ulaşıma Açılan Demiryolları.... 94

Şekil 5.15: Cumhuriyet döneminde Sivrihisar'da kentsel yerleşme alanı (1900-1960) 94

Şekil 5.16: Günümüz Eskişehir-Sivrihisar karayolları ağı 96

Şekil 5.17: 1985 yılı Sivrihisar kentsel gelişmesi 96

Şekil 5.18: Sivrihisar İmar Planı 2001 96

Şekil 5.19: Günümüzde Sivrihisar 2005 97

Şekil 6.1: Sivrihisar Tarihi Kentsel Gelişme Şeması 107

Şekil 6.2: Ulaşım Kentsel Etkileşim 108

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim **Sayfa**

Resim 5.1: Pessinus odeon....58

Resim 5.2: Roma yolları....63

Resim 5.3 a,b: Sivrihisar Ulu Cami....66

Resim 5.4: Sivrihisar Kurşunlu Cami....68

Resim 5.5: Sivrihisar Alemşah Kümbeti....68

Resim 5.6 a,b,c: 19. yüzyıl Sivrihisar'da Göçmen Mahallesi, (günümüz Yenimahalle)....76

Resim 5.7 a,b: Sivrihisar Comnenus (Ermeni-Gregoryan) Kilisesi....78

Resim 5.8 a,b: Sivrihisar'da Unkapanı Caddesi ve Kapan yapıları....80

Resim 5.9: Sivrihisar Bedesten'inin günümüzdeki durumu....82

Resim 5.10 a,b,c,d: Osmanlı dönemi Sivrihisar çarşısı....83

Resim 5.11 a,b,c: Sivrihisar'da yeni gelişme alanları....97

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler	**Açıklama**
Bkz.	Bakınız
fr.	Fransızca
km.	Kilometre
lt.	Latince
m.	Metre
yy.	Yüzyıl

Kısaltmalar	**Açıklama**
ABD	Amerika birleşik Devletleri
DDY	Devlet Demiryolları
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
EOSB	Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi
MİA	Merkezi İş Alanı
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
ODTÜ	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TCK	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları

1. GİRİŞ

Kentsel yaşamda, çalışma, alış-veriş, eğlenme, dinlenme ve ziyaret gibi çeşitli gereksinimler nedeniyle, farklı kentsel işlev alanlarına ulaşma zorunluluğu vardır. Bu gereksinimlerin karşılanması için kentliler; gece ve gündüz boyunca, hareket halindedirler. Uygarlığın en büyük dinamiklerinden biri olan hareketlilik, sosyal hayatı zenginleştirip, insanlara geniş deneyimler kazandırır. Farklı mesafelerdeki hareketlilik, teknolojik ilerlemenin çalışma saatlerini kısaltması, gelirin yükselmesi ve gelirden büyük bir payın sosyal yaşantıya ayrılabilmesi ile artmaktadır. Hareketliliğe olanak sağlayan ulaşım, bu işlevi ile birlikte kentsel mekanı biçimlendirmekte ve/veya kent formunun oluşumunda etkin olmaktadır.

Diğer bir bakış açısıyla bu etkinliğin, karşılıklı geliştiği söylenebilir. Kentin yaşamasını veya sürekliliğini sağlayan sosyal, ekonomik, kültürel ve teknolojik faktörler, ulaşım alt ve üst yapısını da şekillendirmektedir. Ancak, ulaşımdaki değişme potansiyeli diğer faktörlere göre daha dinamiktir ve teknolojik olarak gelişmiş ulaşım öğe ve sistemleri, kentsel ölçekte kendini daha çabuk gösterir. Bu dinamik yapı, yeni kentlerin oluşmasına veya mevcut yerleşimlerde sosyo-kültürel ve ekonomik gelişmelerle birlikte, ekonomik gücün azalmasına hatta yerleşmelerin terk edilmelerine neden olmaktadır. Diğer bir deyişle, medeniyetin başlangıcından bugüne, yeni ulaşım bağlantılarının oluşması ile önce güvenlik, konaklama gibi gereksinimlerle yeni yerleşimler oluşmuş, eskileri ise gelişmişler ya da zamanla önemini yitirerek yok olmuşlardır. Bu süreçte, yeni ulaşım teknolojileri, devreye girerek, ulaşımın çeşitlenmesiyle birlikte yerleşimleri de etkilemiştir. Bu tezin varsayımlarından olan ve örneklem alanda sorgulanan bu etkileşimin, kentin geleceğine ilişkin kestirimlerde planlama aracı olarak değerlendirilmesi gerekliliği, bu tezin amacını da tanımlamaktadır.

Amaca ulaşmada, bir dizi yöntem serisi (Analitik Yöntem, Algı Yöntemi) aşağıda açıklandığı gibi kullanılmıştır. Analitik yöntem ile, yerleşmelerin tarihi süreç içinde ulaşıma bağlı yer seçimi ve konumuna bağlı stratejik önemlerinden dolayı nüfus artışı ve bu olgularla birlikte kentsel işlevlerin nasıl çeşitlendiği incelenmiştir. Kentsel işlevlerin ulaşımla etkileşimi, ulaşım politikaları ve teknolojilerinin kent

makroformuna ve arazi kullanımlarına etkileri; kuramsal boyutta kentsel yerleşim teorilerine göre değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmede, kentin fonksiyonlarını ve gelişimini tanımlamada, bu teorilerin "kentlerin kuruluş ve gelişim süreçlerini açıklayabilecek nitelikte, devingen ve geliştirilmeye elverişli olması" esas alınmıştır. Bu yaklaşımda, teorilerin geçerliliği, görgül verilerle test edilebilecek niteliğe sahip olmalarına bağlıdır. Bu nedenle örneklem alan üzerinde (Sivrihisar kentinde) çalışılarak, elde edilen görgül veriler kuramsal boyutta sorgulanmıştır. Ancak, kent olgusu gibi, karmaşık ve çok sayıda değişkeni içeren bir olguyu çözümlemeye çalışırken, değişkenler arasında önceliği olanların seçilmesi ve vurgulanması gerekmektedir. Bu nedenle, kuramsal boyutta çok sayıda değişkeni içeren kent ve ulaşım etkileşiminde iki yönlü işlevsel ilişki içinde olan ve gerekli bilginin sağlanabileceği üç değişken önemsenmiştir.

- Kentin, bölgesel kademelenmedeki yerinin ve işlevinin değişmesi; kentsel bölgenin üst ve alt bölgesindeki yeri, etkileşim içinde olduğu kurumsal yapının kent üzerindeki etkileri ve buna bağlı olarak işlevinin dönemler boyunca değişimi (Bkz. Bölüm 2.1),
- Yol sisteminin değişmesinin koşutu olarak ticaretin değişmesi; bölgesel ulaşım ağındaki değişmenin kentsel mekana yansımaları, kentin oluşumda önemli bir etken olan ulaşım sisteminin şekillenmesi ve buna bağlı olarak ticaret aktivitelerinin mekansal hareketleri, yer seçimi ve özellikle kent merkezinin oluşumu (Bkz. Bölüm 2.2),
- Siyasi yapının değişmesi ile yerleşimler üzerinde egemen olan bu değişimin, zaman sürecinde nasıl bir gelişim gösterdiği, özellikle yerleşim politikaları ile birlikte ulaşım politikalarının kentsel mekana, biçimine ve arazi kullanımına etkileri ve buna bağlı olarak kentsel gelişme düzeyi (Bkz. Bölüm 2.3) incelenmiştir.

Bu değişkenlerin tarihsel süreçte tanımlanmasında ve kentsel yerleşime olan etkilerinin açıklanmasında, kentsel gelişmeyi de tanımlayan bazı göstergelerden yararlanılmıştır. Bunlar, değişme dönemlerine göre irdelenen,

- Sosyo-kültürel yapı,

- Sosyo-ekonomik yapı,
- Fiziksel-mekansal yapı özellikleridir.

Bu göstergeler, ulaşıma bağlı değişim ve gelişimi en iyi yansıtan ekonomik aktivitelere ve bunlara göre biçimlenen kent ticaret merkezine odaklanarak tanımlanmıştır. Ekonomik aktivitelerin vurgulanmasında, Anadolu kentlerinde ticaret merkezi verileri 19. yüzyıla kadar ki dönemde genellikle literatüre bağlı olarak açıklanabildiği (Bkz. Bölüm 3) için, 19. yüzyıl sonrası dönem ayrı bir bölüm olarak ele alınmıştır. Bu izlencede en önemli diğer etken, sosyo-kültürel ve ekonomik yapıda bu tarihin batılılaşma ile birlikte önemli bir kırılma noktası olmasıdır. Ayrıca, varolan fiziksel yapıdan hareketle, kuramsal verileri sorgulama kolaylığı da etken olmuştur. Bu ele alışta, 19. yüzyıldan bugüne, Anadolu'da siyasal yapının değişimi ve nedenleri ile ulaşım sisteminin değişmesine koşut olarak, yerleşimlerde yaşanan değişim ve dönüşümlerin, ticari kademelenmeye, kent makroformuna ve nüfusuna etkileri incelenmiştir. Bu dönemde, küresel boyutta, ulaşım teknolojisindeki gelişmelerle artan seyahat olanakları ve toplumsal yapıdaki değişim ve farklı boyutlardaki bu dinamiklerin, kentin fiziksel mekanına etkileri de tartışılmıştır (Bkz. Bölüm 4).

İzlenen diğer bir yöntem de algı yöntemidir. Bu yöntem ile, kenti oluşturan değişkenlerin her birinin, mekansal yansımaları incelenmiştir. Siyasi tarihe tanıklık eden yapı ve kalıntılar, yazılı bilgilerle değerlendirilerek, örneklem alan üzerinde farklı siyasi dönemlerdeki olası kentsel kullanım alanları belirlenmiş ve haritalar üzerinde de tanımlanmıştır (Bkz. Selçuklu Döneminde, Sivrihisar kent merkezi Şekil 5.8). Analitik veriler ile algısal verilerin görsel sunumu veya değerlendirilmesi olan bu çalışmalarda tanımlanan fiziksel-mekansal yapının, Anadolu'daki farklı yönetim dönemlerine ait diğer göstergelerle de (sosyo-ekonomik ve kültürel yapı) örtüştüğü görülmüştür.

Tarihsel süreçte kentsel yapının değişimine bakıldığında; fiziksel büyümeyi açıklayan birinci evre; "antik çekirdek (ilk kuruluş aşaması) ve sonrasında kentin çevresini yeni konut alanlarının kuşatması", ikinci evre; "özellikle kenti diğer kentlere bağlayan ana

yollar üzerinde, yeni (uydu) yerleşmelerin ortaya çıkması ve zamanla bunların büyüyerek kentle birleşmesi" olarak tanımlanabilir. Tarihsel süreçte ulaşım, kentin kurulma nedeni ve ekonomik yapısını belirleyen etken olduğuna göre, kentin ulaşım bağlantılarıyla değiştiği söylenebilir. Anadolu'da da bölgesel yol ağı farklı dönemlerde, önemli değişikliklere uğramış ve bu yollar üzerinde bulunan yerleşmeler, yol önemini kaybedince ona bağlı olarak önemlerini kaybetmişlerdir. Selçuklular, özellikle Beylikler ve Osmanlı'nın yükselme dönemlerinde, Anadolu'daki doğu-batı ticaret yollarının gelişmesiyle ticaret hayatı canlanmış, bu yollar üzerindeki kentler, ulaşım kolaylığı nedeniyle, daha büyük bir alandan artı ürün toplar hale gelmiştir. Bu gelişmeye paralel olarak, kent nüfusları artmış ve ticaret yolunun geçtiği düz alanlara doğru yayılmıştır.

18. yüzyıl sonundan 19. yüzyıl başına kadar süregelen bu gelişmede, köşeli ve kırıklıklarla oluşan yol şebekesi ve üzerindeki bina kütleleri, cumba çıkıntıları ile perspektifleri çok zengin olan ve devamlı değişikliklere yönelten yol ve meydancıklar, Anadolu'daki kentsel yerleşmelerin karakteristik özelliklerdir. Bu düzende, parçalı ve çok hareketli olarak yerleştirilen konut kütleleri ile daralan genişleyen ve küçük meydanlara açılan yaya yolları birbirinin tamamlayıcısıdır. Ancak, bu oluşumda yola kütlelerin mi? yoksa yolun kütlelere mi? bağlı olarak geliştiğine ilişkin kesin bir sonuç çıkarılamaz. Bu durumda yerleşme formunun, komşuluk bağları içinde, eğim, güneşlenme ve topografyayı kullanma faktörlerine göre doğal bir şekilde gelişerek biçimlendiği söylenebilir. Aynı dönemde, kent merkezindeki ticaret kullanımının, kent çevresinde yer alan, üst gelir gruplarının oturdukları mahallelere doğru ana yollar üzerinde geliştiği bilinmektedir. Bu yerleşim şeması, sanayi öncesi kent modeli ile açıklanabilir. İkinci evre, 19. yüzyıl ve sonrasında, önce batılılaşma daha sonra Cumhuriyetle gelişen aydınlanma döneminin ve dolayısıyla teknolojik olanakların kente etkileri ile açıklanabilir. Bu evrede, yaklaşık 1950'lilere kadar ulaşım teknolojilerine bağlı olarak, demiryolu istasyonuna bağlanan ana yol üzerinde, kentin yeniden düzenlenmesi ve zamanla bu yolun yeni yerleşimlerin prestij noktası haline gelmesi dikkat çekicidir. 1970'li yıllar ve sonrasında liberalleşme eğilimi ile bölgesel karayolu yatırımlarının ve ulaşım biçiminin önemsenmesi ile demiryolu ağına bağlı kentsel yerleşimler ekonomik

önemini kaybetmiştir (Bkz. Bölüm 4.2.2). Bu etkileşim süreci, örneklem alan seçimi ölçütleri olarak değerlendirilerek, ön incelemelerle, bu sürecin izlenebildiği anlaşılan Sivrihisar kenti çalışma alanı olarak belirlenmiştir.

Çalışma alanında, Anadolu'daki bölgesel ulaşım ağının, ekonomik yapıya özellikle ticaret merkezine etkileri, kentsel kademelenme ve hiyerarşinin oluşumu, sosyo-kültürel açıdan kentlerdeki sosyal tabakalar arası ilişkiler ve bu ilişkilerin kentsel mekana yansımaları, teknolojik gelişmeler ile değişen ulaşım politikalarıyla, kent içi ulaşımın dolayısıyla yerleşim deseninin nasıl şekillendiği, farklı dönemlerde incelenmiştir. Ulaşımın kente etkileri Sivrihisar'da sorgulanırken, öncelikle kentsel kullanımların her dönem içinde nasıl biçimlendiği, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik göstergelerin, ulaşım teknolojisi ve biçimine göre nasıl bir gelişim ve değişim içerisinde olduğu önemsenmiştir. Bu olgunun fiziksel mekansal yapıya yansımaları ise siyasi tarihi doğrulayan bu etkileşim süreciyle de çakışan fiziki veriler ile açıklanmıştır (Bkz. Bölüm 5).

Bu çalışmanın sonucu, ulaşım ve kent etkileşiminin tanımlanması ile geleceğe veri oluşturacak kavramların ve açılımlarının, örneklem alan üzerinde ortaya konması şeklindedir. Diğer bir deyişle, bölgesel ve kentsel ölçekte ulaşım bağlantılarının, ölçekler arası geri-besleme (feed-back) yöntemiyle değerlendirilmesi ve sonuçlarının planlama aracı olarak, kentsel gelişmeyi sağlama veya yönlendirme bağlamında kullanılması gerekmektedir (Bkz. Bölüm 6).

2. ULAŞIMIN KENTSEL YERLEŞİME ETKİLERİ

Kent/kır ayrımının yapılabildiği Neolitik Dönem'den bugüne, çeşitli amaçlarla ve (kısa/uzun mesafe gibi) farklı ölçeklerde yapılan yolculuklar süregelmektedir. Günümüzde ise, kent içi ve kentler arasındaki yolculuklarda meydana gelen artışlar, küresel bir fenomen olarak değerlendirilmektedir. Daha fazla sıklıkla ve uzun mesafelerde yapılan yolculuklar, küresel dünya olanaklarıyla birlikte ekonomik koşullarda meydana gelen gelişmelerle paralellik göstermektedir. Kişi başına gelir arttıkça, çalışanların daha uzun mesafeler kat etmek, alışveriş yapmak amacıyla daha uzaktaki ticari merkezlere gitme veya daha uzaktaki egzotik yerlerde tatil yapma gibi değişik formlardaki yolculuk yapma isteği de artmaktadır. Diğer taraftan yolculuklardaki bu artış, ekolojik çevre ve sürdürülebilir kalkınma ile ilgili kaygılara da yol açmaktadır. Bu gelişmeler, yeni kentleşme (new urbanism) ve akıllı büyüme (smart growth) gibi, kentin arazi kullanımına ve fazla araba kullanım ihtiyacının azaltılmasına yönelik, yeni planlama arayışlarını da beraberinde getirmektedir (1).

Kent içi yolculuklarda da benzer gelişmeler görülmektedir. Özellikle (kentsel gelişmenin göstergesi kabul edilen) yüksek nüfus yoğunluğuna sahip kentlerde, ulaşım olanakları da gelişmektedir. Bu tür kentlerde ortalama mesafelerde kısa yolculuklar için toplu taşıma imkanları ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Ayrıca, motorize olmayan ulaşım modları da yüksek yoğunluğa sahip yerleşimlerde gelişmekte ve ulaşımda kişi başına harcanan enerji düzeyini düşürmektedir. Ancak, yüksek yoğunluklu kentler, ürkütücü düzeyde ulaşım sorunları da içerir. Özel araç sahipliliğinin ve kullanımının yüksek olduğu veya bu potansiyele sahip olan kentlerde ulaşım sorunları yoğunlaşmaktadır. Örneğin, araç yoğunluğuna bağlı olarak düşen yol kapasitesi, doğal olarak trafik tıkanıklığına neden olmaktadır. Ayrıca, hava kirliliği ile birlikte bir çok farklı sorunlar (stres, zaman ve enerji kaybı v.b.) meydana gelmektedir. Bir çok Avrupa ve Asya kentinde olduğu gibi özellikle dünya kentlerinde, son 10-20 yıllık süre içinde, ulaşımdaki hızlı değişiklikler bu tür sorunları arttırmaktadır. Bu gelişmede, özel

araç sahipliliği[1], ulaşım alt yapısı ve kentsel alt yapıdaki sorunlarla birleşmiştir. Dolayısıyla kentsel gelişmişlik ile ulaşımdaki sorunlar arasında dengesizlik de söz konusudur (2).

Bu tür sorunlarla yüklü kent içi yolculukların önemli bir bölümü, çalışma amacıyla yapılan yolculuklardan kaynaklanmaktadır. Bu olgu, gerek firmaların işletme yeri gerekse bireylerin konut yeri seçimlerini, işe gitmek amacıyla yapılan yolculukların mesafesi, ulaşım aracı seçimi, yol kapasitesi ve benzer özellikler bakımından etkileyeceğini gösterir. Dolayısıyla, mevcut bir ulaşım sistemi de hem bireylerin hem de endüstrinin yer seçimini bir çok yönden etkileyebilmektedir. Kısaca taşıt-km yolculuk mesafesindeki (vehicles miles of travel-VMT) artışlar, hane halkı demografisindeki değişmeler, ekonomik statü, konut yeri seçimi ve ekonomik yapıda zaman içinde meydana gelen değişmelerle örtüşürken, bir kenti karakterize eden büyüme şekli, ulaşım sistemi kapasitesindeki değişmelerden kaynaklanan uzun dönemli dengelere dayanır (1). Bu nedenlerle, bölgesel ve kentsel ölçekte farklılaşan ulaşımla ilintili bu dinamikler, kentsel gelişmede etkin olmaktadır. Özellikle (tarihsel süreçte de izlenebildiği gibi) ulaşım bağlantılarının kesişme, durak ve/veya konaklama noktaları iletişim ve ticaret merkezlerinin kurulduğu dolayısıyla, yerleşmelerin oluşturulduğu alanlar olarak gelişmiştir. Ulaşım bağlantıları, kentsel ölçekte büyüme ile birlikte sosyal ve ekonomik boyutta gelişmede ve mekansal biçimlenmede de belirleyici olmuştur. Bu tez çalışmasında da bölgesel ölçekten gelen ulaşımla ilgili dinamiklerle birlikte bu etkileşim ve sonuçları, örneklem seçilen yerleşmede sorgulanarak, elde edilen çıkarsamaların, kent planlanmada önemli bir araç olarak kullanılması önerilmektedir.

---

[1] Özel araç potansiyeli incelenirse; Kuala Lumpur ve Bangkok potansiyeli yüksek olan ve buna karşı durmaya direnen, Singapore, Hong Kong, Seoul ve Tokyo ise son yıllarda özel araç kullanım ve sahipliliğine karşı politikalar ile duran kentlerdir. Bangkok'ta 1990'ların başından beri trafik krizi vardır. Jakarta, Manila ve Surabaya henüz bu iki kent grubunun uygulamaya çalıştığı stratejilere adapte olamamıştır. Ancak, uygulanan toplu taşım politikalarında ve yaklaşımlarında önemli tezatlar vardır. Hong Kong, Seoul ve Singapore'da getirisi yüksek olmasına karşın özel ulaşımın engellenmesi, otobüs sisteminin olanaklı kılınması ile olmuştur. Bu yaklaşım toplu taşınımın gelişmesi, aktif olarak cesaretlendirilmesi ve uygulanabilirliğinin yitirilmemesi ile olasıdır. Bu çözüm yöntemi ile Seoul, Hong Kong ve Singapore'da otobüs sistemi toplu taşıma yöntemine hakim olmuş ve bu sayede transit sistemler içinde en önemli yeri almıştır. Günümüze gelindiğinde ise otobüs sistemi diğer ulaşım modları ile birlikte uygulanmaktadır (2).

2.1. Bölgesel ve Kentsel Ölçekte Ulaşım Bağlantılarının Kente Etkileri

Bölgesel ölçekte, ulaşım ile kentsel gelişme arasında belirgin bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağları, demiryolu ağları, havaalanları ve limanların hepsi yerel ticaret, iş merkezleri ve yerel ekonomi üzerinde belirleyici olmaktadırlar. Ayrıca doğrudan ulaşım aktiviteleri dışında, bu ulaşım ağları sanayiye ve bir çok iş merkezine hizmet etmek zorunda olduğu için, çarpan etkisi de yapar.

Kentsel yerleşmelerde bu etki, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmelere ivme verir ve hatta belirleyici olabilir. Bu nedenle, plancılar, ekonomistler ve kent politikacıları, ekonomik gelişmeye koşut olarak (artan özel araç sahipliliği ile seyahat etme isteği, ulaşım teknolojileri, güzergahları, durak noktaları ve güvenlikleri gibi) ulaşım ihtiyaçlarının artması ve farklılaşması ile ilgilenmek durumundadırlar. Ayrıca, artan ulaşım arzı, büyük merkezi iş alanları içindeki yerel merkezlerin (alt merkezler) gelişmesi ve özel kentsel hizmetler ile donatılması (bankacılık, finansman hizmetlerinde uzmanlaşmak) sonucu kentlerin desantrilizasyonu da gerektirmektedir. Ancak, ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki ilişkiler iyi bilinmemektedir. Bu konu üzerine analiz ve deneysel çalışmaları da sınırlıdır. Bu durum, bu tez çalışmasının kentsel gelişme üzerinde odaklanmasının nedenini de açıklamaktadır.

Ulaşım ile kentsel gelişme arasında; fiziksel ilişkiler (yoğunluk artışı, alansal büyüme, vb.), önemli ekonomik faktörler (arazi fiyatı, kira değeri, rant, vb.), sosyal faktörler (eşitlik ve dağılım, vb.) ve çevresel etkiler (yaşam kalitesi, vb.) bulunmaktadır. Bütün bu faktörler üzerinde kurgulanan ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki etkileşimi anlamak için; (aşağıda tanımlanan) etken olan bu faktörlerin ve/veya etkileşim biçimlerinin kentsel ölçekte yansımaları değerlendirilmelidir.

- Ana ulaşım ağlarının, yerel ekonomi ve gelişme potansiyeli olan alanlar üzerinde büyük etkileri vardır. Gelişme potansiyeli olan alanlar, ulaşılabilirliğin değişmesi ile diğer bölgelere göre yeni bir avantaj kazanırlar. Bu sayede yüksek üretim ve verim elde edilir. Ancak, yeni ulaşım yatırımlarından dolayı arazi değerleri ve kira bedelleri gibi çabuk

etkilenen etmenler ortaya çıkar. Göreceli olarak bir bölgenin diğerine göre rekabet arttırıcı gücü olur. Bunların sonucu uzun seyahat mesafeleri, daha sık geziler ve artan araç sahipliliği düşük yoğunluklu kentsel yerleşimleri birleştirir. Eğer bu hareketlilik yürüyerek veya toplu taşınım ile olursa yüksek yoğunluklu yerler ortaya çıkar.

- Bölgesel ölçekte daha fazla ulaşım altyapısı yatırımları, bölgesel kalkınma faydalarının temelini oluşturur. Bu faydalar bu alanlara yerleşecek yeni sermayeler için büyük çekim yaratır (malların ucuza dağıtımı ve iş, pazar alanlarının genişlemesi gibi). Ancak, bazı ters etkileri de bulunmaktadır. Örneğin hızlı tren hatlarının olumlu ve olumsuz etkileri vardır. Hızlı tren hatları sentrilizasyonun artmasına ve faydaların ikincil bölgelerde minimal kalmasına neden olmaktadır.
- İki veya daha fazla ulaşım modunun bir araya geldiği ulaşım kesişme noktalarında yerleşme potansiyeli yüksektir. Bu noktalar, büyük sermaye ve ticaret aktiviteleri için çekim noktasıdır. Günümüzde havaalanı bu bölgelerin çekiciliğini arttırır. Bilim parkları, dağıtım merkezleri, uluslararası konferans ve otel etkinlikleri gibi aktiviteler havaalanı ile doğrudan ilintilidir. Bunlar gibi, uluslar arası yerler, yüksek hızlı trenler, teknolojik gelişmeler uydu kentlerin kentsel düzeyde tamamlayıcısıdır. Ancak, küçük ölçekli gelişmelerde faydaları daha yalındır. Özellikle kentsel alan içindeki bölgelerde değişme, kuvvetli bölgesel eğilimlere doğru desantrilizasyon potansiyeli içermektedir. Yine de, bu durumlardan her biri yeni yerleşimleri cesaretlendirmede yeni ulaşım altyapılarının kalitesi için öncü olmaktadır.
- Geleneksel olarak, ulaşım maliyeti, genel üretim maliyetinin yalnızca küçük bir parçası olmalıdır. Örneğin, batı ekonomilerinde, yoğun bir yol ağı bulunan bölgelerde, mevcut yol ağına eklenen bağlantıların ulaşılabilirliği geliştirilmiştir. Diğer etkenler, işçi tedarik etmek, pazara ulaşım, arazinin kullanılabilirliği, merkezi ve yerel yönetimin onayları ve etkileri, yer seçiminde ulaşım altyapısına karar vermede önemli faktörlerdir. Ulaşım maliyeti, bir sermayenin veya yerleşim biriminin yer

seçiminde öncelikli bir faktör değildir. Fakat, en azından ekonominin gelişmesinde ikincil faktördür. Yine de, yüksek işsizlik oranları veya ekonomisi yeteri kadar gelişmemiş yerlerde ve kent çevresindeki (varoş) bölgelerde yatırımların adil olmasının ana nedenidir. Ulaşım maliyetindeki düşüşler daha yüksek fayda, düşük kiralar, yüksek maaşlar veya düşük fiyatlarla müşteriye ulaşmalıdır.

- Farklı ulaşım modları arasında kaynakları pay etmek her zaman sorun olmuştur. Ulaşım sisteminde maksimum fayda için farklı ulaşım modlarının uyum içinde işletilmesi gerekmektedir. Aksi taktirde, büyük karlarından dolayı her bir ulaşım mod işletmesi, alt merkezlerde pazar içerisinde çatışırlar. Gelişme, çevresel, sosyal ve diğer maliyetlerin yüklenmesine karşın, direkt faydalar işletmeci firmalar ve ulaşım servisinin kullanıcıları arasında dengelenmeye ihtiyaç duyar. Yalnızca ulaşımın kriterleri, arazi kullanımı ve gelişim etkileri üzerine değerlendirme yapmak için yetersizdir. Ulaşım ve arazi kullanım etkileri, hesaplanabilir tüm harcamalar ve faydalar doğal, ekonomik, sosyal ve kültürel çevre ile ilgili olarak kombine eden metotlar vardır (Ekonomik ve sosyal gelişme için Toplumsal Etki Değerlendirmesi Metodu gibi).
- Ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki ilişkileri inceleyen çok sayıda teori vardır. Bu teoriler, arazi tahsis etme ile arazi ekonomisinin optimal ve eşit olarak kullanılmasını kendilerine temel almaktadır. Bu teorilerin çoğunluğu pazar gelişmeleri, arazi kullanım ve gelişimi, ulaşılabilirliğin farklı kullanım değerleri, arazi kullanımı ve kiralar (rant) ile ilişkilidir (3).

Kentin gelişim ve değişiminde, ulaşım bağlantılarının görece daha etkin olduğu bu etkileşim biçimleri, bu tezin alt hipotezlerini de tanımlamaktadır.

2.2. Kentsel Ekonomik Modeller Bağlamında Ulaşım-Kent Merkezinin İlişkisi

Ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki -yukarıda tanımlanan- karşılıklı etkileşim, kent merkezine odaklanarak, kent planlama disiplininde, Teknik Teoriler (Kentsel Hareket Sistemleri), Ekonomik Teoriler ve (Market olarak kentler) Sosyolojik

Teoriler (Toplum ve Kentsel Mekan) ile açıklanabilmektedir. Kent merkezinin kentin gelişmişlik düzeyinin göstergelerinden olduğu kabulü ile öncelikle kent merkezine ilişkin kuramlar ele alınmaktadır.

Kent merkezine ilişkin kuramlar, yanıtladıkları sorular bakımından birbirini izleyen üç farklı düzeyde ele alınabilirler. Bunlardan ilki merkezi yer kuramıdır. Bir kentin ve dolayısıyla merkezinin işlevlerini, ülkenin yerleşme sistemi içinde nasıl belirlendiği sorusuna yanıt vermektedir. İkinci düzeydeki kuramlar, belirlenmiş olan merkezi işlevlerin, kent formu içinde nasıl yer aldığını açıklamaktadır. Kent ekolojisi kuramı olarak da adlandırılan bu kuramlar, merkezi iş alanının (MİA) diğer kullanışlara göre konumunu ve karşılıklı etkileşimini tanımlamaktadır. Üçüncü düzeydeki kuramlar ise MİA'nın iç farklılaşmasının nasıl olduğuna yanıt aramaktadır.

Merkezi yer kuramı ekonomistler tarafından çıkartılmıştır. Önermeleri görgül olarak sınandığı için kuram, davranışsal bir nitelik kazanmamıştır. Bu kuram kent merkezinin işlevlerinin ne olacağının ötesinde bir açıklama getirmez. Bu nedenle, MİA'nın kent içindeki göreli yeri, büyüklüğü vb. fiziksel özellikleri üzerinde kuramsal açıklamalar için ikinci gruptaki kuramlara başvurmak gerekmektedir.

Kentsel ekoloji kuramları ise kentlerde arazi kullanımlarının mekansal farklılaşmaları gözlenerek ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle, Tek merkezli bir mekanın farklılaşmasının en basit kavramsallaştırma biçimidir. Kentsel kullanımların merkezde MİA'nın etrafında halkalar şeklinde büyüyeceği kabul edilmektedir. İç halkalardaki bir kullanış zaman içinde kendi dışındaki bir kullanışı işgal etmektedir. Bu gelişmeden yola çıkarak kuram geliştirilmiş ve sektör kuramı ortaya konulmuştur. Bu kuram da kent merkezindeki kullanışların farklılaşmasının yalnız halkalar biçiminde değil aynı zamanda merkezden çevreye uzanan dilimler halinde de olduğunu ileri sürmektedir. Ayrıca, kent mekanındaki değişik dilimlerdeki ulaşılabilirlik farklılıklarını ve değişik sosyal grupların, kentsel kullanımların yer seçmesini de açıklamaktadır. Bu iki tek merkezli kent teorisi zaman içinde evrim geliştirilerek çok merkezli kent modeli ortaya çıkmıştır. Bu kuramı diğerlerinden ayıran en önemli özellik, kentteki arazi kullanımlarının

farklılaşmasını tek bir odağın varlığıyla değil birden fazla odağın varlığıyla açıklamasıdır. Kentin mekanındaki kullanışları, ulaşım, sanayi, toptancılık, eğitim gibi diğer odaklar kentsel işlevleri belirlemektedir. Ayrıca, MİA'nın içsel yapısına ilişkin önermeler esnek kuramsal çerçeve oluşturmaktadır. Diğer kentsel işlev alanlarında olduğu gibi netleşmiş kuramlar yoktur. Ancak, özellikle gelişmiş kentlerin MİA'ları çok sayıda görgül çalışmaya konu olmuştur. Bu tezde de MİA ile ulaşım bağlantıları etkileşimi kentsel gelişme kapsamında irdelenmektedir.

Kentsel gelişmede, ulaşım ile etkileşim, kaynağını yerleşim kuramlarından alan ekonomik modellerle de örtüşmektedir. Yerleşim kuramlarının, kentsel gelişmede belirleyici olan tarım dışı ekonomik aktivitelerin yerlerini tahmin etmek ve açıklamak gereksinimine dayandırılması, bu iddiayı doğrulamaktadır. Diğer bir deyişle, yerleşim kuramları, ticaret alan ve mekanlarının (bir ya da bir grup firmanın) yerleşimi ve farklı arazi kullanımlarının kentsel mekanda nasıl ilişkilendirileceğini hatta rekabet edeceğini kavramaya yöneliktir. Dolayısıyla, ulaşımla yakından ilişkilidir. Ayrıca, kent sosyolojisi ve ekolojisine dayalı, kent yapısını açıklamaya ilişkin kuramlar da kentlerin biçimlenmesinde etkin olan güçleri tanımlanırken, ekonomik bağlam ve ulaşım öncelikli olmuştur.

Kentlerin biçimlenmesinde etkin olan bu güçler aşağıda belirtildiği gibi açıklanabilir.

- Ekonomik Faaliyetler; bir kentin sahip olduğu büyüme potansiyeline göre şekillenen etkinliklerdir. Bu potansiyel hem kentin konumundan hem de özelliğinden gelir.
- Politik Güçler; kentin biçimlenmesinde ve büyümesinde çok rol oynar çünkü son sözü politikacılar söyler.
- Sosyal Güçler; sosyo-kültürel özellikler kentlerde farklı özellikler yansıtır.
- Teknoloji; özellikle ulaşım teknolojisindeki yenilikler, teknolojiye bağlı haberleşme, sanayileşme, inşaat sektörleri kentlerin şekillenmesinde etkilidir.

- Kent İdaresi; yönetim, denetim ve uygulama kent yapısının temellerini inceler.
- Plancı; gücü ve seviyesi kentin sağlıklı büyümesini ve gelişmesi için gereklidir.

Kentlerin biçimlenmesinde aktif rol oynayan -yukarıda belirtilen- bu güçlerle "kent ekonomik modelleri" geliştirilmiştir. Kentin ekonomik aktivitelerinin yoğunlaştığı ya da ekonomik gücünün göstergesi olan kent merkezlerinde yoğunlaşan bu modeller de diğer modeller gibi ulaşım bağlantıları ve/veya sistemleri üzerine odaklanmaktadır. Bu nedenle, bu tezde, yönteminde de açıklandığı gibi (Bkz. Bölüm 1) örneklem alan seçilen Sivrihisar'da, tarihsel süreçte kentsel gelişmede ulaşımın etkileri, kentsel ekonomik modellerle irdelenmektedir. Bu ele alışta, Sivrihisar'da olduğu gibi kent merkezinin konumu ve biçimlenişi, süreç içerisinde tek ve çok merkezli nitelik gösterdiği için bu oluşumların özellikleri teorik bağlamda öncelikle incelenmektedir (Bkz. Bölüm 2.2.1. ve 2.2.2.).

2.2.1. Tek merkezli kent (monocentric city) teorisi

Konut arazi kullanımına uygulanan bu teori, aşağıda sıralanan varsayımlara dayandırılmaktadır[1]:

- Bütün iş olanakları, kentin iş merkezinde (central business district-CBD/MİA) bulunmaktadır.
- Her hane halkından bir bireyin, kent merkezine çalışmak amacıyla yolculuk etmesi zorunludur.
- Kamu hizmetleri, vergiler, ve hava kalitesi her yerde aynı özellikleri taşır.
- Bütün hane halkları, aynı gelir seviyesi ve zevklere sahiptir.

[1] Literatürde en etkili olan konut yeri seçimi teorisi, (Alonso, Mills ve Muth'in Von Thünen'ın tarımsal yerleşim kuramını esas alarak oluşturdukları) tek merkezli kent (monocentrik city) modelinin bir parçasıdır. Von Thünen tüm dünyadan tamamıyla soyutlanmış ve sadece merkezdeki mevcut bir tek kenti ürettiği tarımsal ürünlerle besleyen geniş ve düz bir tarımsal alan hayal ederek geliştirdiği modeli, sonrasında yumuşattığı gerçekçi olmayan varsayımları yoluyla, gerçek hayatla daha uyumlu hale getirmiştir (1).

- Çalışma yerine ulaşma amacı dışındaki yolculukların, toplam şehir içi ulaşımındaki payı önemsizdir.
- Yolculukların alternatif maliyetleri, sıfır olarak kabul edilmektedir. Bu olgu kentsel alanların kullanım yoğunluğunu arttırmaktadır(1).

Diğer taraftan arsalarından elde edebilecekleri en yüksek ekonomik rantı elde etmek isteyen arsa sahipleri ise, arsaları bu rantı ödeyebilen kişi veya kullanımlara aktarırlar. Bu durumda bir kullanımdan elde edilebilecek en yüksek rant, yukarıda ileri sürülen koşullar ve serbest rekabet ortamında, ulaşım masraflarından sonra geriye kalan net kara eşit olabilir. Bu rant için, "teklif edilen rant" (bid-rent) kavramı da kullanılabilir. Sonuç olarak her arsa, "en yüksek rantı" ödeyebilen "en iyi kullanıma" eşdeyişle, ekonomik yönden mevcut mekandan en çok avantaj alabilme kapasitesine kaydırılacaktır. Bu nedenle kentliler ve ekonomik aktiviteler, ulaşım maliyetlerini asgari düzeye çekmek için, kentin merkezine yakın olan alanlarda daha yüksek kira giderlerine katlanır. Bu tercihin sonucunda, ulaşım maliyetleri ile arazi değerleri arasında bir "ikame etkisi" veya takas meydana gelmektedir. Merkezi iş alanından uzaklaştıkça, rant ve konut fiyatları da düşer. Diğer bir deyişle, kentin merkezine doğru yaklaşıldıkça ulaşım maliyetleri düşer, fakat aynı anda birim arsa rantları yükselir. Dolayısıyla, kent merkezinde yapı yoğunluğu da artmaktadır.

Tek Merkezli Kent Modelinde, değişik arazi kullanımlarından elde edilen rantlar ve nüfusun yoğunluğu ile kent merkezine olan uzaklık arasındaki ilişkinin, ulaşım sistemindeki gelişmeler ve artan gelirlere paralel olarak zamanla değişimi ile kentsel nüfusun periferiye doğru yöneldiği, yani banliyöleştiği görülür. Hem imar maliyetlerinin hem de arsa değerlerinin kentin dışında daha düşük olması, kentin periferiye doğru bir gelişim göstermesinde etkili olmaktadır (1).

Tek Merkezli Kent modelinin ulaşım sistemi, konut ve sanayi alanı yer seçimi arasındaki kompleks ilişkilerin analizinde başarısız olması, kentsel arazi kullanım modellerinde yeni arayışlara neden olmuştur. Örneğin; birimsel Farklılaşma Seçim (discrete choice) Teorisi, (binary, multinomial, nested logit ve probit gibi)

istatistiki modelleri kapsar ve bireylerin konut, iş mekanı ve ulaşım aracını aynı anda nasıl seçtiklerini analiz eder. Ayrıca, bir çok sosyo-ekonomik değişkenleri aynı anda modele dahil ederek inceler.

Kuramsal olarak, merkezleşen her yerleşme noktasının, eşdeyişle Tek Merkezli Kent'in hizmet sunduğu bölgenin merkezinde bulunması ve bu alanların daireler halinde olması gerekir. Belli bir önemdeki merkezleşmiş bir yerleşme noktası, kendinden, daha önemsiz olan merkezleşmiş yerleşme noktalarının sundukları bütün mal ve hizmetlere ve kendinden önemli merkezlerin sundukları mal ve hizmetlerin de bir kısmına sahip olmalıdır. Böylece oluşan daire biçimindeki ticaret alanları, birbiri içine giren ve büyükten küçüğe doğru sıralanan bir kentsel kademelenme sistemi oluştururlar. En üstte bulunan kentler, en fazla ihtisaslaşmış hizmet ve faaliyet biçimlerine sahiptirler. Aynı kademelerdeki, yerleşmeler ise, bir arada bulunmakta ve daireler biçimindeki hizmet alanlarının sınırları arasında hizmet boşlukları kalmasına meydan vermemektedirler. Bu kuram, kentlerin büyümesini açıklamak da yararlı olmuştur. Bir kent ile hinterlandı, bir başka deyişle, kent ile içinde bulunduğu bölge arasındaki ilişkiye önem vermesi, kuramın değerini arttırmaktadır (4). 19. yüzyıl ve sonrasında Sivrihisar yerleşmesi de bu kurama koşut olarak irdelenmiştir (Bkz. Bölüm 5).

2.2.2. Çok merkezli kent (polycentric city) modeli

Metropolitan alanların giderek desantralize olmasıyla birlikte, geleneksel merkezi iş alanlarının bütün iş olanaklarındaki payı da düşmüştür. Çok sayıda iş olanakları sunabilen ve merkezi iş alanlarıyla yarışabilecek kentin merkezinin dışında geniş iş merkezlerinin doğması, kentin mekansal örgütlenmesini de etkilemiştir. Bilişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin etkisiyle bu değişmeler, merkezi ve potansiyel iş olanaklarını, nüfusu banliyölerde ortaya çıkan yeni yerleşimlere kaptırmasına yol açmıştır (Örneğin, New York Metropolitan' ın merkezi iş alanındaki istihdam oranı toplamın sadece %20'si, Dünya'nın en büyük metropolitan alanını oluşturan Tokyo'daki oran % 15, Chicago Merkezinde ise bu oran % 10'a kadar düşmektedir). Günümüzde Los Angeles, Chicago, Ankara gibi bir çok büyük

kentlerin karakteristik özelliği, birden fazla merkezi iş alanlarının olması, yani çok merkezlilikleridir (1).

Çok Merkezli Kent teorisi olmasa da, alt merkezlerin yerleşimi ve nasıl ortaya çıktığını açıklamaya çalışan teoriler bulunmaktadır. Örneğin Wieand, geleneksel Tek Merkezli Kent Modelini geliştirerek banliyölerdeki yeni iş merkezlerinin, bir ulaşım sistemi boyunca nasıl sırayla oluşabileceklerini inceler. Diğer taraftan kent banliyölerinde ortaya çıkan ve merkezi iş alanıyla aynı ekonomik aktiviteler için rekabet eden yeni alt merkezlerin, aynı anda ortaya çıkma olasılıkları daha güçlü bulunmaktadır. Ayrıca, bir kenti çok merkezliliğe iten kuvvetleri, merkezi iş alanındaki yığılma ekonomileri (agglomeration) ile bundan kaynaklanan trafik tıkanıklıklarını da açıklamak mümkündür. Çok Merkezli Kent modellerinden olan, Çok Çekirdekli (multiple nuclei) Kent teorisine göre, bir kent büyüdükçe homojen ve spesifik aktivitelerin yürütüldüğü merkezler gelişir. Ancak bu merkezlerin, birbiri içine geçmiş halkalar veya sektörler şeklinde gelişmesi gerekmez. Dolayısıyla, günümüzdeki bir çok kent, konut, ticaret, depolama, sanayi, finans, hükümet, kültürel ve eğitim hizmetlerinin yoğunlaştığı merkezlerden meydana gelmektedir. Tiebout tarafından geliştirilen Ayaklarınla Seç (vote on foot) modeli ise tüketicilerin maliyetleri farklılık arz eden kent veya beldelerdeki kamu mal ve hizmetleriyle ilgili tercihlerini göstermek amacıyla geliştirilmiştir (1).

2.3. Ulaşım Politika ve Teknolojilerinin Kente Etkileri

Gelişen teknolojiler ulaşım maliyetini arttırırken, ekonomik aktiviteye ulaşma zamanını azaltmaktadır. Yeni ulaşım modları, bir veya birkaç ulaşım modu ile birleştiğinde, ekonomik aktivitelere ve kentsel hizmetlere erişim kolaylaşır. Bu birleşme veya durak/aktarma noktaları, yeni yerleşmelerin doğmasına neden olur. Bölgesel ölçekteki ekonomik aktiviteler ve aralarında ulaşımı sağlayan modların, arazi kullanımı ise (özellikle zaman faktörü ile birleşince) mutlak fayda için planlanmakta ve böylece kentsel arazi kullanımının biçimlerine karar verilmektedir. Dolayısıyla, kent formunun oluşumunda ve kentsel işlev alanlarının kentsel ölçekteki konumunun belirlenmesinde, ulaşım politika ve teknolojileri etkin olmaktadır.

2.3.1. Ulaşım politikalarının kente etkileri

Ulaşım politikaları, ekonominin gelişimi ile ya da üretim biçiminin dönüşümüne ve nüfus artışına paralel olarak, çoğalan mal ve yolcu taşıması taleplerinin karşılanmasına yönelik olmalıdır. Bu taleplerin karşılanmasında, ulaşım hizmetlerinin örgütlenmesi ve bu örgütlenmede ne tür dönüşümler ortaya çıkacağı, analizler ile tartışılmalıdır. Böyle bir analiz çalışmasında ulaştırma hizmetleri, yalnızca doğan taşıma taleplerini karşılamak için değil, ekonomik gelişmeyi sağlamada da etkin bir araç olarak kullanılırlar.

Ulaşım politikaları, bazı bileşenler içerir. Bunlar, siyasi yapının zaman içinde değişmesi, yerleşmelerin bölgesel kademelerindeki yerinin ve işlevinin değişmesi ve yol sisteminin değişmesinin koşutu olarak, ticaretin değişmesidir. Bu değişenler, birbirleri ile yakından ilişkilidir. Örneğin, ana ulaşım ağlarındaki bir değişiklik, bir önceki dönemde ana yol üzerinde bulunan kent, yolun işlevini yitirmesi ile ticaretteki önemini yitirmekte, etki alanı daralmakta ve bölgesel kademelenmede daha aşağı bir kademeye düşmektedir. Ayrıca, kent politikacıları ve planlamacılar, uyguladıkları politikalar ve stratejiler ile birlikte ulaşım ağlarının arazi kullanımları, ulaşım modu ve ulaşım düğüm noktaları gibi bölgesel karar alırken, ulaşım modellerinin, teknolojik olarak gelişimlerini de göz ardı edemezler. Geçmişten gelen alışkanlıklar ve gelişme potansiyelleri de önemsenmelidir. Bu nedenle, ulaşım politikalarına koşut olarak değiştirilen bölgesel ulaşım ağlarının kentsel gelişmeye etkilerini (Sivrihisar örneği üzerinde) tanımlamak, bu tezin ana kurgusunu oluşturmaktadır.

Ulaşım politikalarının belirlenmesinde, ulaşım sistemi ve teknolojik gelişmeler de belirleyici diğer bileşenlerdir. Diğer bir deyişle, ulaşım araçları bölgesel ve kentsel ölçekte ulaşım ağını değiştirirken, mekansal düzenlemelere göre ulaşım aracının seçimi de belirleyebilmektedir. Bu olgu II. Dünya Savaşı sonrası dönemde ki gelişmelerle açıklanabilir. Bu süreçte büyük kentlerde daha önce raylı sistemlerle yapılan kent içi yolculukların büyük bir bölümü, özel otomobiller ile yapılmaya başlamıştır. Böylece, ilk olarak kent içi trafiğinde sorunlar ortaya çıkmış ve bu sorunlara çözüm üretme çalışmaları ile farklı ulaşım politikaları geliştirilmiştir. Bu

politikalarla, lastik tekerlekli toplu taşım araçlarının sayısında büyük artış meydana gelmiş ve özellikle gelişmiş ülkelerin toplu taşıma sistemlerine öncelik tanıyan politikalar uygulanmıştır. Ayrıca, ulaşım sorunlarının çözümü, ulaşım talebinin yönetilmesini de gerektirmiştir. "Yolculuk talep yönetimi" olarak tanımlanan ulaşım politikası, ulaşım talebine ilişkindir. Neo-klasik ya da yeni kentçilik (new urbanism), kent planlaması anlayışında, ulaşım talebine göre biçimlenen karma arazi kullanımı ve motorsuz ulaşım yolu ile enerji tasarrufuna yönelik toplu bir konut alanları tasarımları süregelmektedir (5).

2.3.2. Ulaşım teknolojilerinin kente etkileri

Kentlerin evrimi ile teknoloji gelişiminin aşamaları arasında yalın paralellikler veya benzerlikler görülür. Bu benzerlikler, kent formunun ve gelişiminin teknoloji tarafından şekillendirdiğini de ifade etmektedir. Ekonomik üretim de teknolojinin yaptığı gibi kenti tarih boyunca etkileyerek biçimlendirmiş ve dönemin egemen ekonomilerine uygun olacak ve onların sürdürülebilirliğini destekleyecek biçimde şekillendirmiştir. Diğer bir deyişle, tarihsel süreçte toplumların ve kentlerin gelecekleri, teknolojik gelişmeler tarafından belirlenmiştir. Antik Mısır ve Roma uygarlıklarında olduğu gibi sulamanın gelişmesi, nehir ve deniz ulaşımı, ticari ve kültürel merkezlerin yerini belirleyen en önemli etken olmuştur.

Endüstri devrimi ile ortaya çıkan fabrika sistemi ise geniş bir kentleşme sürecini başlatarak, değişik altyapıların kentlerde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Ancak, otomobilin yönlendirdiği ulaşım sistemi, bu eğilimi tersine çevirmiş, insanların, endüstri ve ticari faaliyetlerin kentsel merkezlerden periferiye doğru yönelmesinin önünü açmıştır. Telgraf ve telefon, firma karargahlarının kent içinde toplanmasına neden olurken, fabrika ve dağıtım aktivitelerinin geniş bir alanda yayılmasına yol açmıştır. Ulaşım teknolojisi ile yakından ilgili ve kentin çevresine doğru yayılmasına neden olan bir diğer etken de ulaşım ağına erişim için yapılan yoğun yatırımlardır. Bu yatırımlar, ulaşımın birim zamandaki hızını ve uygunluğunu arttırır. Böylece, kişi başına düşen ulaşım harcamasının azalmasından kaynaklanan yeni gelir, kent

merkezine seyahat etmek, iş ilişkileri kurmak veya boş zaman değerlendirmeleri olarak ekonomiye geri dönmektedir (6).

Görülmektedir ki, lokomotif, elektrik ve otomobilin yarattığı etki bilgi, telekomünikasyon ve ulaşım teknolojileri de kent formunda belirleyici olmuştur. Böylece, kentler, üretimde ve ürünlerin dağıtımında oynadıkları önemli işlevler nedeniyle telekomünikasyon ve ulaşımın, günümüzde ise bilgi sistemlerinin yoğunlaştığı merkezler olarak biçimlenmiştir. Özellikle, bilişim, ulaşım ve telekomünikasyon teknolojilerinde süregelen gelişmelerin, ulaşım ve yerleşim arasındaki ilişkilerin şekillenmesindeki rolleri 2. sanayi devrimi sonrası giderek artmaktadır. Bu süreçte teknolojik gelişmelerin, dünyadaki bütün kentlerin mekansal formu ve dinamikleri üzerindeki etkileri ile toplumların bütün temel boyutlarını da dönüştürdüğü söylenebilir.

2.3.3. Konut, işyeri seçimi ve ulaşım ilişkisi

Kent formunu belirleyen arazi kullanımı ile ulaşım şekilleri arasında da yakın bir ilişki bulunmaktadır. Özellikle ekonomik aktiviteler arasında uzaklığın az olduğu kentsel formların, yürüyüşle yapılan kent içi yolculukların sayısını artıracağı ve bu tür yolculukların motorlu araçlarla yapılan yolculukların yerine gelişeceği anlaşılmıştır. Benzer bir biçimde konut ve ticaret alanlarının belli bir bölgede yoğunlaşması, yaya olarak yapılan yolculukları pozitif yönde etkilemektedir (1). Bu yaklaşımla, arazi kullanımı ile ulaşım arasındaki karşılıklı etkileşim (aşağıdaki çıkarsamalarla) tanımlanabilir:

- Konut, sanayi ve ticaret kullanımlarının kentsel alandaki dağılımı, insanların yaşama, çalışma, alış veriş yapma, eğitim ve boş zamanları değerlendirme gibi aktivitelerini belirler.
- İnsan aktivitelerinin mekandaki dağılımı, mekansal etkileşimi ve dolayısıyla da bu aktiviteler arasındaki mesafenin ortadan kaldırılması için ulaşım sistemi üzerinde kent içi yolculuk ihtiyacını ortaya çıkarır.
- Ulaşım sistemini meydana getiren altyapı, mekanlar arasında fiziksel yakınlık olarak ölçülebilen etkileşim olanaklarını doğurur.

- Mekandaki fiziksel yakınlığın dağılımı, hem yer seçme kararlarını hem de arazi kullanımında meydana gelen değişmeleri birlikte belirler (1).

Ancak, ulaşım sistemine yakınlığın, konut yeri ve konut seçiminde ne kadar etkili olduğu tam olarak bilinmese de, tüketicilerin kişisel tercihleri doğrultusunda konut yoğunluğu ve yerini, mahalle, konut, iş ve ulaşım faktörleri arasındaki takasa (trade-off) dayanarak açıklanabilir. Ulaşım sistemine yakınlığın (accessibility), konutun ve bulunulan yerin diğer özellikleriyle takas edildiği fikri yeni değildir. Ayrıca, ulaşım sistemine yakınlığın dışında, mahallelerin sosyo-ekonomik yapısı, konut yoğunluğu, konutun büyüklüğü ve kalitesi ve konut stokunun fiyatının da konut yerinin seçiminde etkili olduğu bilinmektedir (1).Bu konuda, yapılan ampirik çalışmalar:

- Kent düzeyinde hane halklarının çoğu için polis, itfaiye, eğitim ve rekreasyon hizmetlerinden kaynaklanan harcamaların konut yeri seçimindeki etkileri, iş amacıyla kullanılan ulaşım sistemine olan yakınlığın etkisinden daha az bulunmuştur.
- Konut yer seçiminde, hane halklarının geliri ile konutun büyüklüğü, ulaşım sistemine yakınlıkla karşılaştırıldığında daha çok önem kazanmaktadır.
- Hane halklarının motorlu özel araca sahip olma kararları, konut yer seçimi ile doğrudan ilgilidir (1) sonuçlarını vermektedir.

Bu sonuçla birlikte, bireylerin zevk ve sosyo-ekonomik özellikleri farklılıklar gösterdiğinden, onların konut ve iş yeri seçimlerinin değiştiği bilinmektedir. Ev sahiplerinin başka bir yere taşınması, bir kiracıya nispeten daha pahalıya mal olur. Dolayısıyla, kendisine ait bir evi olanın çalışacağı bir iş ararken, evine olan uzaklığı göz önünde bulunduracağı ve bunu iş seçiminde dikkate alacağı yüksek bir olasılıktır (1). Bu nedenlerle, ulaşım bağlantıları kentsel yerleşim biçimi kadar, yaşam biçimi üzerinde ve kentsel hareketlilikte de etkin olmaktadır. Bu türden etkenlerle ulaşımın davranışlarına referansla kentsel yaşamda ve arazi kullanım kararlarında etken olduğu söylenebilir.

3. TARİHSEL SÜREÇTE ANADOLU'DA ULAŞIM VE KENTSEL YERLEŞİM ETKİLEŞİMİ

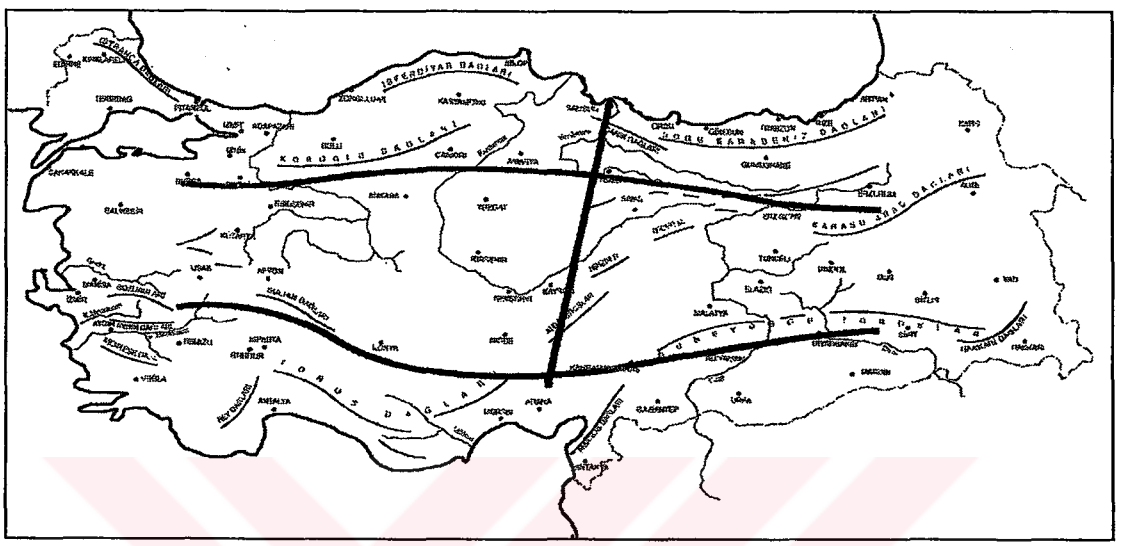
Anadolu yaklaşık 6000 yıl sürekli yerleşim alanıdır. Bu süreçte, gelişmeye koşut olarak farklılaşan dönemlerde, farklı ulaşım sistem ve güzergahları, kentsel yerleşmelerin konumunu, biçimini, arazi kullanım tercihlerini ve özellikle ekonomik bağlamda rekabet gücünü belirleyici en önemli etkenlerden biri olmuştur. Anadolu'da bu etkileşim tarihsel süreçte bu coğrafyada yer alan kentsel yerleşimlerin ulaşıma bağlı gelişimi, geleceğe yönelik planlanmasına ilişkin verileri elde etmek için irdelenmektedir. Diğer bir deyişle, neden-sonuç ilişkisinde bütünsel bir yaklaşımla kentin gelişme süreci, gelişmişlik düzeyi ve potansiyellerinin ulaşımla ilintisini tanımlamada, tarihsel süreç özellikle bugünkü durumunu değerlendirmede ve geleceğe ilişkin ip uçları elde etmede önemli bir araç olarak ele alınmaktadır. Bu ele alışta, kentsel yerleşimlerin ulaşımla etkileşimi, öncelikle ulaşım politikaları ile ilişkilendirilerek, 19. yüzyıl öncesi ve sonrası itibari ile incelenmektedir.

3.1. Anadolu'da Bölgesel Ulaşım Ağı'na Göre Oluşturulan Kentler

Coğrafi özellikler ulaşım bağlantılarının oluşturulmasında en önemli etkendir. Anadolu'da da coğrafi koşulların belirlediği doğal yollar olarak adlandırılan, başlıca sıradağların belirlediği üç ana yol güzergahı bulunmaktadır. Bunlar kuzeyde Kuzey Anadolu Torosları, güneyde Güney Anadolu Torosları ve bunları bağlayan ve dik kesen üçüncü bir yol güzergahıdır (Şekil 3.1). Bu doğal ulaşım ağlarının yerleşimleri nasıl etkilediğini anlamak için, ilk yerleşimlere ve bu yerleşimlerin birbirleri ile bağlantılarını irdelemek gerekmektedir.

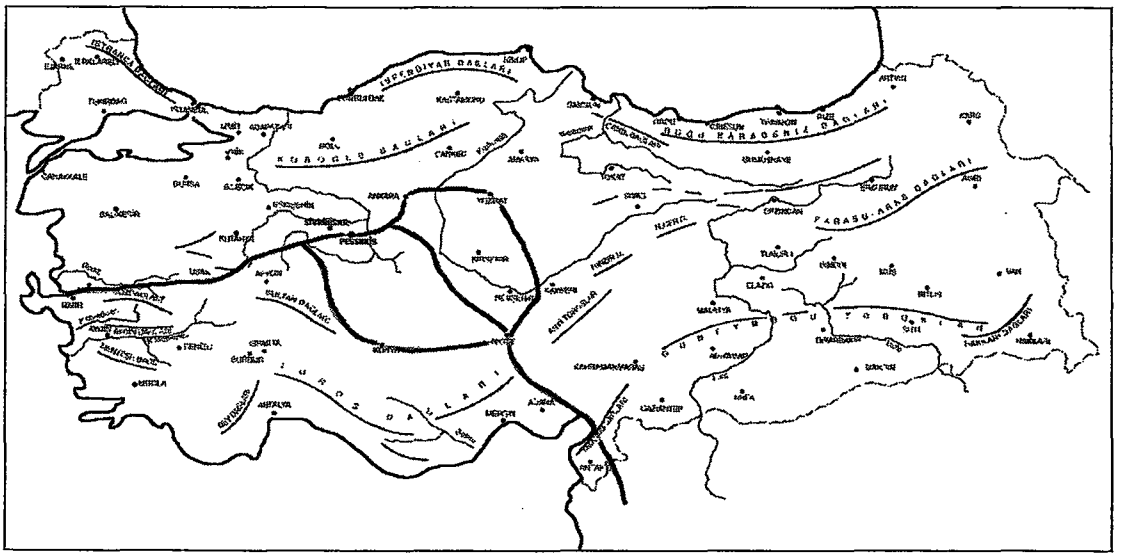
M.Ö.6800'de Çatalhöyük' te 9000 kişinin yaşadığı, son derece ileri ve gelişmiş bir kent kurulduğu bilinmektedir. Bu yerleşimin bu kadar büyük yoğunlukta olmasının nedeni; hayatta kalabilmesi için gerekli olan güvenlik ile hayatlarını devam ettirebilmelerini sağlayan ticarettir. Bu türden ilk kentlerin karakteristik özelliği; büyük ulaşım ağlarının kesiştiği yerlerdeki konumu ile yakın çevredeki küçük

yerleşimlerden toplanan artı tarım ürünlerinin pazarlandığı ticaret merkezleri yani pazar kentleri olmalarıdır.



Şekil 3.1: Anadolu'nun doğal yolları (7)

Anadolu'da ilk büyük örgütlenmeyi M.Ö. 2000'lerde gerçekleştiren Hitit İmparatorluğunun başkenti Hattuşaş'ın ticaret merkezi ya da Pazar kenti olması, bu ana üç yolun birbirine bağlandığı bölgede kurulmuş olması ile açıklanabilir. Hititler sonrasında M.Ö. 547'ye kadar Orta ve Batı Anadolu'ya hakim olan Lidyalılar Anadolu ticaretini ilk olarak, sistemli bir biçimde geliştirmişlerdir. Lidya'lılar, Ege kıyılarından Mezopotamya'ya, Sinop üzerinden de Karadeniz'e bağlanan ve bu dönemde dünyanın en işlek ticaret yolu olan Kral Yolu (Şekil 3.2) ile Karadeniz ticaretini ellerinde tutmuşlardır. Bu transit ticaret ile Lidyalılar, ekonomisi yüksek bir seviyeye ulaşmışlar ve daha çok Yunanlılar ile ticaret yapmışlardır. Bu dönemde Kral yolu üzerindeki yerleşmeler sadece konaklama yeri değil, önemli ticaret merkezleri oldukları için askerler tarafından korunup, posta işlerinde de kullanılmıştır. Yunanlı tarihçi Heredot; "İran'dan Efes'e uzanan Kral Yolun'da 30-40 km.'de bir dinlenme, konaklama yerleri" olduğunu söyleyerek, bu iddiayı doğrulamaktdır (7).

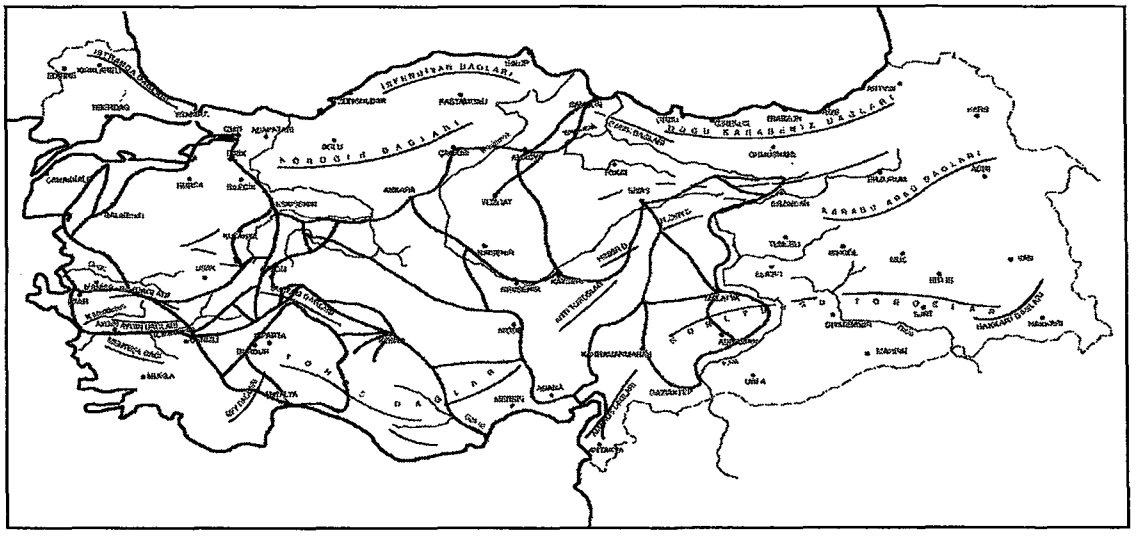


Şekil 3.2: Anadolu'da M.Ö. 6-4. yüzyıllarda Kral Yolu'nun güzergahı (7)

Aynı yolun, Roma döneminde M.S. 2. yüzyılda ticaret ve askeri kullanımlar için geliştirildiği, Çiçero'nun anlattıklarından da bilinmektedir. Doğu Roma'nın başkent olarak Kostantinopolis'i (bugünkü İstanbul'u) seçtiği tarih, bu yolun yönü değiştirilmiştir. Böylece batıdan ve doğudan gelen bütün yollar başkente çıkmaya başlamış ve Balkanlar da ticari önem kazanmıştır. Ancak yol güzergahında asıl köklü değişiklik Anadolu'da olmuştur (7). Kentsel ölçekte yerleşim biçimini de etkileyen bu değişimi anlayabilmek için, Roma döneminin ulaşım ve yerleşim özelliklerinin irdelenmesi gerekmektedir.

Roma Döneminde Anadolu'daki yerleşimler tarım alanlarına yakın bölgelerde kurulmuştur. Bu yerleşimler, tarım toplulukları ve ana ulaşım bağlantıları üzerindeki daha büyük toplayıcı pazar kentler olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulaşım teknolojilerinin gelişmemiş olması dolayısıyla, yol sisteminin yetersizliği, toplayıcı kentlerden büyük pazarlara ve liman kentlerine kervan yollarının kurulmasını zorunlu kılmıştır. Savunulması ve ulaşım kolaylığı açısından yüksek tepelerin düzleştirilmesi ile bu kervan yollarının odak noktalarında kurulması Roma kentlerinin karakteristik özelliğidir.

Selçuklular döneminde, Doğu Roma (Bizans) kontrolü dışındaki Anadolu topraklarında, ulaşım ağları (kervan yolları) konaklama ve lojistik ikmal tesisleri ile savunulmaya çalışılmıştır. İstanbul'dan başlayan ticaret yolu, Anadolu'yu çapraz geçerek İzmit, İznik, Eskişehir, Ankara, Toros geçitleri ile Klikya, Amanos geçitleri üzerinden Suriye'ye ulaşıyordu. Bu ana ulaşım aksının Eskişehir'de ayrılan diğer kolu ise Akşehir, Konya üzerinden, Toros ve Amanos geçitleriyle Suriye'ye ulaşıyordu. Roma döneminde omurgası değişen bu yol aksı Anadolu'yu İstanbul'a ve Balkanlara bağlayarak kıtalararası bir kimlik kazanmıştır. Sard'dan başlayan Kral Yolu ile birlikte bu bağlantılar, Anadolu'daki yerleşimlerin ticarette gelişmelerinde en önemli etkendir. Özellikle İstanbul'a ülkelerarası ticaret merkezi niteliği kazandıran bu yeni ulaşım bağlantısı üzerinden yerleşmeler ekonomik olarak da gelişmişlerdir. Bütün bu gelişmeler, Doğu Roma'nın gücüne bağlıydı. Ancak bu durum, Doğu Roma'nın doğusundaki İslam ülkeleri ve Arapların Anadolu'yu ele geçirmek istemelerine neden olmuştur. Dolayısıyla, Anadolu'da Doğu Roma güçlü olamayınca, bu ülkelerin saldırıları ile yol güvenliği de ticaret güvenliği de kalmamıştır (7) (Şekil3.3). Bu nedenle, Anadolu'daki Doğu Roma (Bizans) kentleri, daha ortaçağın başlarında küçülmüş ve birkaç istisna dışında gerçek anlamda kentten çok, iyi korunması gereken küçük yerleşim birimlerine dönüşmüştür. 13. yüzyılda Selçukluların koruması altında, yeniden oluşan Anadolu birliği ve kentler, Müslüman nüfusun çokluğu ile birlikte yeniden güçlenmişlerdir (8).



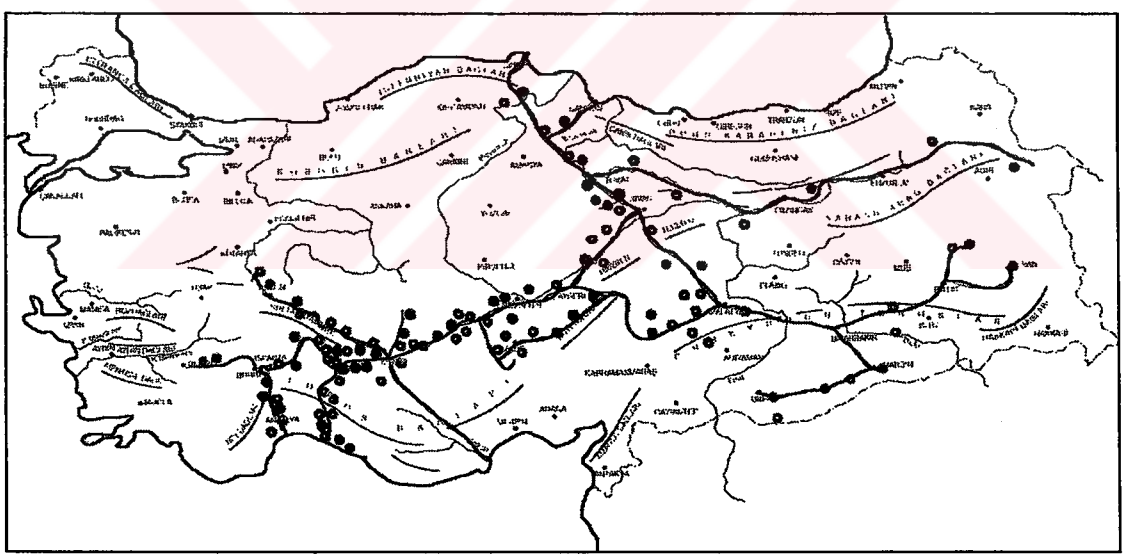
Şekil 3.3: Anadolu'da Roma dönemi yolları (7)

Selçuklu İmparatorluğu Anadolu'da güvenliği sağlamak ve ticaret yollarını Anadolu'ya çekmek için yabancı devletlerle ticaret antlaşmaları yapmışlar ve yabancılara kolaylıklar sağlamışlardır. Bu dönemde yollarda soyguna ve her türlü tehlikeye karşı devlet güvencesi düzeni kurulmuş, ülke sınırları yol güvenliği politikasına göre belirlenmiştir. Ayrıca, ticaret yollarında güvenceyi kalıcı kılmak için, bir kervan yol boyunca istenilmeyen bir durumla karşılaştığında, hemen olayın geçtiği yerde, yerleşik olanlara bunun karşılığını ödetmişler, hiçbir kötü olayın olmadığı yerlerden ise vergi almamışlardır. Böylece yol üzerindeki yerleşmeler, vergi bağışıklığı karşılığında yolları ve dolayısıyla ticareti koruyarak, gelişmesini sağlamışlardır (7).

Selçuklular için yolları düzenlemek, köprüler kurmak, geçitler açmak ve dolayısıyla ulaşım bağlantılarında güvenliği sağlamak yeterli olmamıştır. Yolcuların, yollardaki tüm gereksinimleri özellikle, konaklama olanaklarını sağlamışlardır. Bu nedenle, iki konaklama yeri arası, en çok bir deve menzili olarak belirlenmiştir. Bu düzenleme ile hava aydınlanınca yola çıkan kervan, hava kararmadan bir sonraki konaklama yerine varabilmiştir. Konaklanacak yerde, asgari, yatacak yer, yiyecek içecek bulundurulmuştur. Selçuklular bu gereksinimleri karşılamak amacı ile "kervansaray" denilen yapıları yapmışlardır (7). Kervansaraylar, Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti Konya'yı liman kenti Antalya'ya, Aksaray ve Kayseri gibi başka önemli kentlere bağlayan yollar üzerinde yer almıştır (9). Ayrıca, daha doğuda, örneğin Malatya çevresinde de böyle kervansaraylara rastlanmıştır. Bu durum, 13. yüzyılda, Asya'da yaygınlaşmış olan Moğol barışının (Lt. Pax Mongolica) etkisiyle, Anadolu'dan geçen ticaret yollarının önemini de güçlenmiştir (8) (Şekil3.4).

Anadolu'da Selçuklular döneminde ticaretin gelişmesi ile birlikte, ticaretin gerektirdiği kervansaraylar, hanlar, Pazar alanları gibi işlev alan ve mekanları, bölgesel ve kentsel ölçekte oluşturulmuştur. Bu dönemde, özellikle, ana ulaşım bağlantısı üzerindeki kentlerde, bedesten, çarşı, arasta vb. ticaret yapıları ve alanları yer almaya başlamıştır. Örneğin, Ankara, Kayseri ve Sivas gibi kentlerde eski ve yeni bedestenlerin olması, en azından kapalı çarşı gibi üstü kapalı iki bina olduğu

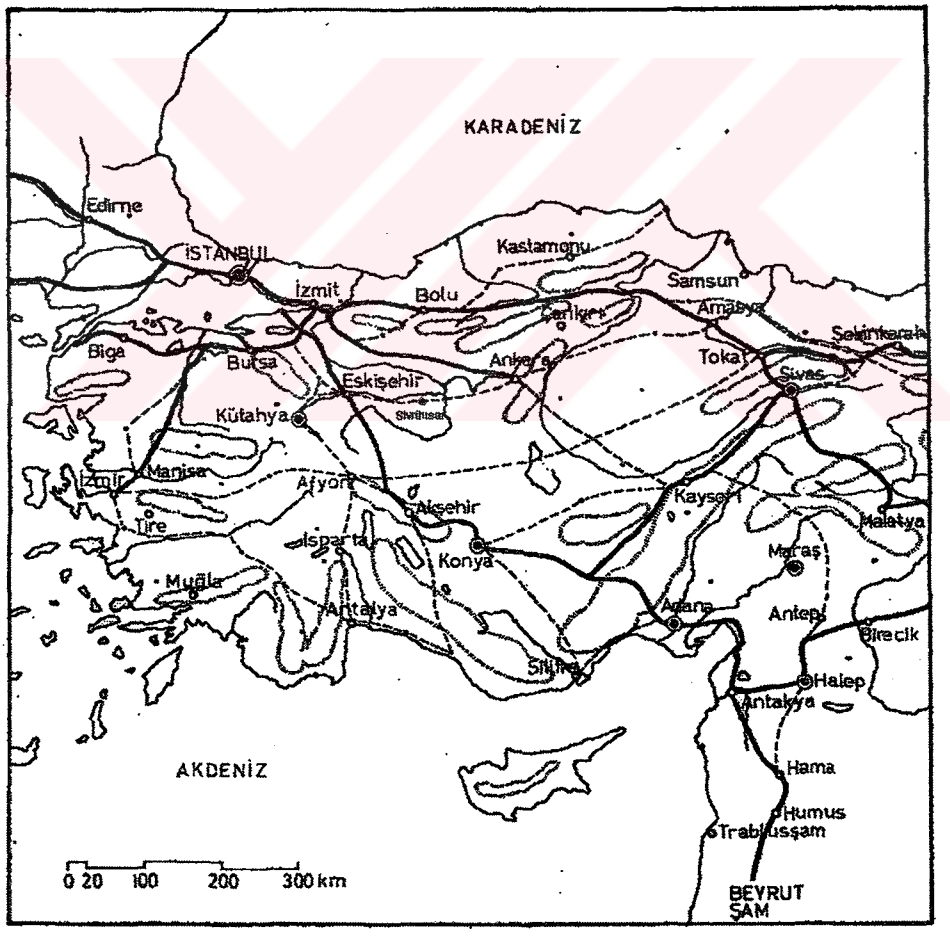
izlenimi vermektedir. Kapalı çarşısı olmayan kentlerde ise genellikle, kervansaraylar yer almıştır. Bu binalardan kent dışında işlek yollar üzerinde olanları, tüccarlar için güvenli geceleme yerleri olmuş, bazen de askerlerin yerleştiği kaleler olarak kullanılmıştır. Kentlerdeki hanlar ise daha uzun süreli kullanımlara ayrılmıştır. İşlek kervan yollarını izleyen tüccarlar kentte geçici olarak burada konaklamışlar, mallarını aynı yerlerde saklamışlardır. Bazı hanlar ise belli bir malın ticaretine ayrılır ve giderek o malın adıyla anılmaya başlanmıştır (Unkapanı gibi). Yerleşim alanlarının dışında ise kervansaraylar ve derbent köylerinde pazar kurulmuştur. Taşıma masrafları fazla olduğundan tüccarlar yiyeceklerini, yol üstündeki bu pazarlardan karşılamışlardır. Köylerin resmen tanınmış bir pazar oluşturulması yolundaki başvuruları, bu yol boyu ticaretinin, yerleşimler için önemini göstermektedir (10).



Şekil 3.4: Selçuklu kervan yolları ve kervansaraylarının konumları (7)

Osmanlı döneminde ise kervan yollarının günün koşullarına göre yeterli olup olmadığı; kervanların ulaşım araçları açısından incelendiğinde anlaşılabilir. 17. yüzyılın başlarında Anadolu'da uzun mesafeli yolculuklar için deve ve merkebin kullanıldığı, at ve katır ile ulaşımın yalnızca başkente yakın yörelerde gerçekleştiği bilinmektedir. Yeterli yolculuk parası olmayanların merkebi tercih ettikleri, kervanlarda ise ağır yol aldıkları için tercih edilmedikleri bilinmektedir (Şekil 3.5).

Kervanlarda develer ve atlar bir arada kullanılmıştır. Develer yük taşımacılığında kullanılırken, yolcular at sırtında daha rahat ediyorlardı. Başlıca kaygısı sürat olan tüccarlar ise yalnızca atların kullanıldığı kervanları oluşturmuşlardı. Merkepler yavaş yol aldıkları için deve kervanlarına ayak uydurması mümkün değildi. Köylüler genellikle parmaklıkları olmayan tekerlekli arabaları da ulaşımda kullanırlardı. Arabacının ödemekle yükümlü olduğu vergileri düzenleyen bir dizi kanunname, bu ulaşım aracının yaygınlığını ortaya koymaktadır. Diğer yandan tatar arabası denen dört tekerlekli araba, 16. yüzyılda yalnızca Anadolu'nun kuzey batısında, İznik, İstanbul arasında kullanılmıştır (10).



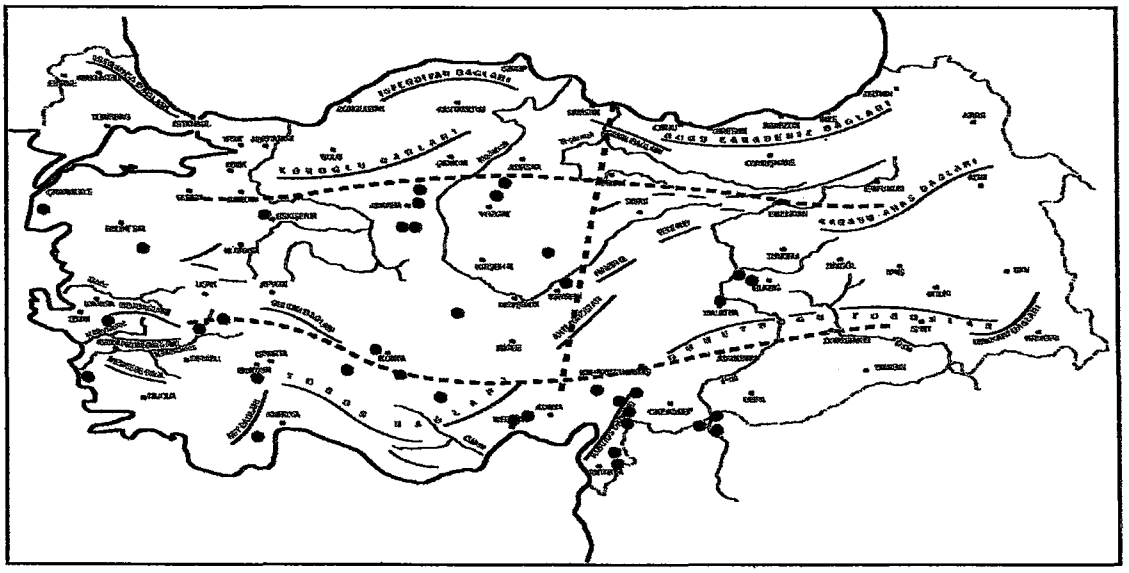
Şekil 3.5: Osmanlı dönemi 17. yüzyıl ulaşım ağları (11)

Osmanlı kayıtlarına bakıldığında; köprülerin, ticaret yolları veya askeri yollar üzerine inşa edildiği görülebilir. Bu köprülerin kervanlar için stratejik önemi olmuştur (10). Bu nedenle, Osmanlı yönetimi önemli yolları ve köprüleri, soyguncularа karşı korumaya özen göstermiş ve başarılı olmuştur. Özellikle, sayıca çok olan kervansarayları Selçuklu dönemindekiler gibi görkemli olup küçük kervanlara da güvenlik sağlayacak kadar sağlam yapılmışlardı (12). Yolların belli bir bölümünün güvenliğini üstlenen bazı köyler de daha az vergi veriyordu. Böyle derbentlik yapan köyün, sorumluluk bölgesi içinde soyulanlar zarar ziyan talebinde bulunabilirlerdi (13). Bu dönemde, kervan soygunları için köprüler de önemliydi. Merkezi hükümet bu soygunlara önlem olarak köprü yakınlarına derbentlerin kurulmasını desteklemiş ve derbentlerin yol güvenliğini sağlaması istenmiştir. Bu derbentlerin yakınındaki yerlerde, pazar kuran bir köyün oluşturulması da kolay olurdu. Merkezi idare can ve mal güvenliği için bu tür yerleşimler oluşturmaya çalışmıştır. Böylece yeni yerleşim bölgeleri kurulduğu gibi bu köylerin ticaret aktiviteleri ile yerleşmelere dönüştüğü de olmuştur. Han ya da kervansaray olmayan yerlerde ise zaviyelerde gecelenebilir ve yoldan geçenlerin yararlanmasına açık bir ev olarak tanımlanabilecek zaviyenin mutfağında gece-gündüz yemek pişirilirdi. Zaviyeler, gelip geçen yolculara fazla konukseverlik gösterebilmeleri için vergiden muaf tutulmuşlardı. Böylece, ulaşım canlılığı, yerleşim yerini, özelliğini ve geleceğini belirleyen en önemli etmen olmuştur (10).

3.2. Anadolu'da Kentsel Yerleşim Sistemi

Tuz Gölü'nün merkezini oluşturduğu Orta Anadolu'nun bozkırları istisna kabul edilirse coğrafi bakımdan, vadi ve dağ sistemleri ile ayrılmış dümdüz ırmak yataklarının oluşturduğu ovalar kompleksi ile karşılaşılır. Kentler de çoğunlukla iki vadiyi ayıran tepelerin eteklerindeki ilk yükseltilerin kıyısında yer almıştır. Yaklaşık olarak her bölgede, kent ağını, verimli bir ırmak vadisi veya yüksek bir göl ovasına bağlanan alt sistemlere ayırmak mümkündür (14). Bu sistemde Anadolu kentleri harita üzerine yerleştirildiğinde, dağılımlarının ilgi çekici bazı özellikler yansıttığı ve hiçbir kentin kırsal çevre ile bölgedeki kentlerden kopuk olmadığı görülür (10).

Coğrafi olarak Anadolu'nun kuzeyindeki sıradağların kuzey yamaçlarında Karadeniz, güneyindeki sıradağların güney yamaçlarında Akdeniz uzanır. Bu yamaçlar kıyılara dik indiği için liman olanağı bırakmazlar. Orta Anadolu yaylasının doğusu, ortalama bin metre daha yüksek ve yüksek dağların harman olduğu bir yerdir. Geçit bulmak zordur. Batı Anadolu'daki dağlar ise denize dik ulaştığı için batıdaki Ege Denizi bir çok doğal limanı oluşturur. Dağların etekleri, iklim ve buna bağlı yeşil örtü açısından, ulaşımın kolaylıkla sağlanmasına ve dolayısıyla yerleşmeye en uygun yerlerdir. Bu nedenle, önemli yerleşmeler, kuzeydeki, güneydeki dağların eteklerine, dağların sırtlarına kurulmuşlardır. Bu yerleşmeleri birbirlerine bağlayan yollar da bu doğal morfolojide kıyı dağlarına koşut olmuşlardır. Dağların denize dik vardıkları Ege'de (Pirene, Aiol, Milet, Efes, İzmir gibi) doğal limanlar, denizden gelenler için Anadolu kapılarıdır. Bütün bu limanlardan Anadolu'nun içlerindeki -daha önce de belirtildiği gibi (Bkz. Bölüm 3.1)- yerleşim yerlerine iki ana yol ulaşmaktadır. Kuzey sıradağlarının güneyinden veya güney sıradağlarının kuzeyinden Anadolu yaylasına ulaşılmaktadır. Bu iki yolu da, doğu yükseltisinin hemen kıyısından bu iki yolu dik kesen bir üçüncü yol daha bulunmaktadır (7) (Şekil 3.6).



Şekil 3.6: Anadolu'nun geçmişteki bilinen uygarlık merkezlerinin doğal yollara göre konumu (7)

Coğrafi koşulların olanaklarına göre oluşturulan bu ulaşım sistemine göre; Anadolu'da kurulan kentler ne soyutlanmış yerleşimlerdi, ne de vaha kentleriydi; geniş bir ekonomik sistemin öğeleri idi. Bu yerleşimlerin kent sistemi bakımından ulaştığı bütünlük, sadece kendi tarımsal arazisi ile olan ilişkisine indirgenemez. Selçuklu, Arap uygarlıklarının öğretisi ile oluşmuş Doğu Anadolu'daki kervan kentlerinin ve surlarla çevrilmiş orta büyüklükteki kentlerin karşısına, İstanbul (grande ventre Fr. büyük karın) çevresine yaslanmış küçük ama daha yaygın kent düzeni çıkmıştır. Dolayısıyla Anadolu yerleşim sistemi farklı hiyerarşik düzeyler arasında büyük tezatların veya kesin ayrım çizgilerinin oluşturduğu bir sistem değildir. Bu sistemde, kent ile kırsal bölge arası üst üste kesişme, karmaşıklık, ayrıca yerleşmelerin işlevlerinde belirsizlik söz konusudur. Kent düzeninin kendi strüktürü de kentin bu belirsiz görünümüne katılabilir (14).

3.2.1. Kent sisteminde işlevler ve hiyerarşi

Anadolu'da yerleşme ve kentleşme geleneği, varolan fiziksel-mekansal yapıdan hareketle Osmanlı dönemi ile açıklanabilir. Osmanlı'da bir yerleşmenin kent olabilmesi için günümüzde de kullanılan bir tanımla; "tarım dışı hizmet üretmesi ve bunların yakın çevresi ya da geniş bir alanda pazarlanması" gerekmektedir (16). Dolayısıyla, Osmanlı kenti öncelikle öteki kentler gibi içinde bulunduğu üretim tarzının özelliklerine göre artı ürünün denetlendiği yerlerdir. Kent artı ürünü denetleyen sınıflar ve sınırlı olsa da kırsal kesim için tarımsal olmayan mallar ve hizmetler üretmektedir. Böyle bir yapılanmada, Anadolu'nun önemli kervan yolları üzerinde bulunmasının etkisi büyüktür. Kervan bir taşıma örgütlenmesinden çok bir ticaret örgütlenmesidir. Kervan sadece iki nokta arasında sabit bir mal yüküyle yolculuk yapmaz, her geçtiği yerde alış veriş yaparak mal çeşitliliğini sürekli değiştirir. Kervan ticaretinin bu örgütlenme biçimi, kervan yolu üzerindeki kentlerin üretimde de ihtisaslaşmalarını zorunlu kılmıştır (16).

Günümüzde, kenti tanımlamada kullanılan "belli bir nüfus üzerindeki yerleşimleri kent kabul etmek" kolay bir tanımlama yöntemdir. Ancak, 16. ve 17. yüzyıllar öncesi bu sınırların belirlenmesi güç bir olgudur. Bu dönemde nüfusu oldukça sınırlı olan

kentler, önemli ticari ve idari işlevler üstlenmiş olabilirdi. Dolayısıyla, Osmanlı yönetiminde kent sadece nüfus büyüklüğü ile değil işlevi ile tanımlanıyordu. (Örneğin, Silifke'de 1584'te vergi veren nüfus yüzün altındaydı. Ancak, Silifke'de İçel Sancakbeyi oturuyordu, kentin iki ayrı kalesi vardı ve bazı vakıflar burada işyerleri yaptırmıştı) (10).

16. yüzyılda Anadolu'nun nüfusuna ilişkin tahminler 9-11 milyon arasında değişmektedir. Anadolu nüfusunu saptamak için yapılan çalışmalarda, 1520-1580 yılları arasındaki dönemin, teknoloji düzeyine göre oldukça hızlı bir nüfus artışı görülmektedir. Bu hızlı artışı açıklamanın bir yolu, Osmanlı Barışı (Lt. pax-Ottoman) diğer bir deyişle yol ve yerleşim güvenliği olabilir. Bu tür büyümenin varlığı, 16.yüzyılda kentsel yapının dönüşümünü de kolaylaştıran bir etken olmuştur. Dolayısıyla, yerleşme sistemi, tam bir egemen kent dağılımını göstermektedir. Birinci büyük kent nüfusunun, ikinci büyük kent nüfusuna oranı, 1520'deki 7 değerinden 1580 de 10'a yükselmiştir. Bu kentsel dağılım bir yandan büyüyen ve artı ürünün denetimini, merkezileştirmiş bir imparatorluk yapısını yansıtırken, o dönemin teknolojisi içinde artı ürünü denetlemede, İstanbul'un deniz ulaşımı bakımından coğrafi konumunun üstünlüğünü de kanıtlamış olmasıdır. İstanbul'a ulaşımın sağlaması, bu düzeni destekleyen en önemli etkendir. Osmanlı toprak düzeni içinde yaratılan artı ürün miktarı ve onun denetleme biçimi, İstanbul'dan sonraki ikinci kademeyi oluşturan eyalet merkezlerinin nüfusu 50.000 kişi düzeyinde tutmaktadır. Üçüncü kademe olan sancak merkezlerinin nüfusu 10.000 kişi ve daha az nüfuslu yerleşmeler olmaktadır. Bunun altında 3000-4000 nüfuslu oldukça çok sayıda pazar kentleri de yer almaktadır. Bu kentsel merkezlerin 16. yüzyıldaki mekansal dağılımı, Anadolu içine doğru bir yönelme göstermektedir. Kentler hem kervan yolları güzergahı olması hem de su sağlanmasındaki kolaylıklar açısından nehir vadilerinde toplanmışlardır. Ancak bu kervan yollarının kıyıya bağlandığı noktalarda oldukça az sayıda liman kenti vardır. 16. yüzyılda kırsal kesim nüfusunda da görülen artışlar, yerleşmelerin kademelenmesinin en altındaki köylerin sayısında da artış meydana getirmiştir. 16. yüzyılda bile çok sınırlı sayıda olan ova köyleri, 17. ve 18. yüzyılın karışık döneminde, "büyük kaçış" sonrasında iyice azalmış yamaç ve dağ köyleri

haline gelmiştir (16). Görülmektedir ki, bu dönemdeki kent hiyerarşisi ticarete olanak sağlayan ulaşım sistem ve bağlantısı ile açıklanabilir.

17. ve 18. yüzyılda ise Anadolu'nun içine girdiği karışıklık döneminin, Anadolu'da hem kentsel hem de kırsal nüfusta düşmeye neden olmuştur (16). 18. yüzyılın ikinci yarısında Orta Avrupa'da ticaretin canlanması ile Balkan kentlerinde, kapitalist ilişkiler doğmaya başlamıştır. 19. yüzyılın başında ise, bütün önemli kentler daha belirgin büyürken, daha küçük olanlar durağan kalmıştır. Anadolu'da da, Balkanlar'da olduğu gibi, nüfusları 5.000 ile 10.000 kişi arasında değişen, çok büyük olmayan, bir iç bölge ile sıkı ilişkide bulunan ve bu bölge için pazar kent görevini üstlenen ikinci derece öneme sahip kentler vardı. Bu dönemde de kent ile kırsal kesim arasında ticaret ve imalat işlevlerindeki ayrım belirsizdi. Tarım, imparatorluk gelirinin uzun zaman en önde gelen kaynağını oluşturmuşsa da, tarım kırsal bölgenin tek uğraşı olmamıştır. Kasabalarda ise imalata dayalı üretim çok önemliydi. Çok sayıdaki dokuma tezgahı ve fabrikası ile maden işletmelerinin tamamı kırsal bölgelere yerleştirilmiştir. Kamu işleri ve inşaat, hem kentte hem de kırsal bölgelerde gelişmiştir (Örneğin, yolların, köprülerin, su kemerlerinin yapımında çalışan kent şantiyelerinin ustaları kırsal bölge kökenliydi) (14).

18. yüzyılın sonları 19. yüzyılın başlarında imalathanelerin dağ ve tepelerdeki küçük merkezlerde gelişmesiyle, kent ile kırsal bölge arasında belirsiz olan sınır daha da azalmıştır (Belgelerde ve tarih yazılarında birkaç yüz evi barındıran kentler hakkında bilgilere rastlanır; başka kaynaklarda ise iki-üç bin nüfuslu büyük kasabalar köy olarak tanımlanır). Kent ile kasaba arasındaki fark daha çok yerleşmeye mal edilmiş ve yönetim göreviyle koşullanmıştır. Yerleşmelerin yönetim hiyerarşisi bir bölgeye veya geniş bir taşra yöresine karşılık gelen, bir paşanın yönetimindeki eyalet ve yahut sancağın merkezi; sancağın olduğu yer, yani çevresini veya çok sayıdaki kenti ve kasabayı kapsayan küçük bölgeye karşılık gelen bölge merkezi; subaşının bulunduğu, genelde küçük veya orta boy kasabadan oluşan yönetim bölgesinin merkezi biçimindeydi (14).

18. ve 19. yüzyıllardaki ticaret dolayısıyla kentsel gelişmede bazı değişiklikler yaşanmıştır. Mahalleleri ve yapı düzenleri çoktan belirlenmiş kentlerde, konutların tipolojik özellikleri başkalaşmış; mal akımı artmış, merkezi etkinlikler panayırlarda ve açık pazarlarda yoğunlaşmıştır (14). 19. yüzyılda gelişen Avrupa kapitalizminin önceleri gıda ve hammadde talepleriyle Osmanlı İmparatorluğundaki tarımsal üretimi iç pazardan çok dış pazara yönelik olmaya başlamıştır. Bu gelişmeye paralel olarak Avrupa'nın sanayi malları Osmanlı İmparatorluğunun geleneksel üretimi ile yarışarak onun iç pazar alanlarını daraltmıştır. İmparatorluğun kapitalizme açılmasına paralel olarak artı ürünü denetleme yolu, feodal kurumlar olmaktan çıkarak, piyasa mekanizması oluşmaya başlamış ulaşım sistem ve teknolojileri bu sistemi desteklemiştir. Mülkiyet ve servet toplumsal tabakalaşmanın tek belirleyicisi olmuştur (16).

Toplum içinde, batılılaşma ile değişme ve önemli çatışmalar yaşanmasına karşın, temelde üretim teknolojisi çok hızlı değişmediğinden, toplum içinde geleneksel yapının öğelerinin birden bire değişmesine değil, ikili bir yapının gelişmesine neden olmuştur. Bu yapılanma kentsel mekana da yansımıştır. Bu dönemde kentlerde nüfus değişimleri de görülmüştür. Anadolu'nun ikinci büyük kent nüfusunun birinci büyük kentine oranı, 16. yüzyıldaki 10 değerinden çok uzaklaşmış ve 5'e düşmüştür. İstanbul'dan sonraki büyük kentler İzmir ve Bursa'dır. İstanbul'un tek egemen kent dağılımından uzaklaşmış olmasının nedeni, İmparatorluk içinde artı ürün denetleme biçiminin değişmiş olmasıdır. Bu dönemde, gezici tüccarlar kalıcı olmuşlar ve kendi aralarında kademelenerek kentlere yerleşmişlerdir. İmparatorluğun en önemli liman kentleri ve onların hinterlandları, emperyalist güçler arasında bölüşülmüştür. Gelişen yerleşme şeması içinde, her liman kenti dış sermaye yatırımlarıyla gerçekleştirilmiş, demiryolları ise hinterlanda değil, denetimi altında olduğu emperyalist güce bağlamıştır. Böylece, 19. yüzyılda kentlerin dağılımı ile birlikte kırsal yerleşmelerin dağılımı da değişim geçirmiştir (16). Bu dönem, örneklem seçilen kentsel yerleşimde, ulaşımın etkileri varolan fiziksel-mekansal yapıdan referansla tanımlanmakta ve önemli bir kırılma noktası olduğu için detaylı olarak irdelenmektedir (Bkz. Bölüm 5)

Anadolu kentleri coğrafi konumlarına göre irdelendiğinde ise, dağılımının ilgi çekici özellikler taşıdığı ve hiçbir kentin kırsal çevre ile bölgedeki kentlerden kopuk olmadığı ve doğal ulaşım olanakları nedeniyle yüksek kentleşme düzeyine sahip üç bölgenin olduğu bilinmektedir (Bkz. Bölüm 3.1). Bu doğal oluşumda Osmanlı kent sisteminin temelindeki iletişim yolları ve/veya ulaşım bağlantıları, genellikle bu üç bölgeyi bağlayan Roma ve Bizans dönemlerine ait olanlardı. 16. ve 17. yüzyıllarda bu yolların bakımları yapılmışsa da, Batı Avrupa'nın ulaşım ve yol alanındaki yeni teknolojik olanaklara ulaşamadığı için, 19. yüzyılda durumları iyi değildi. Bazı ana yollarda tamamen bir bozulma da meydana gelmiştir (örneğin, Roma İmparatorluğu zamanında ve Kanuni egemenliği boyunca (16. yüzyıl) at arabalarıyla aşılan büyük Belgrad-İstanbul yolu, 1837'de tamamen değişmişti). Dolayısıyla, bütün yollar sadece yük beygirleri tarafından geçilebilecek büyüklükte idi. Posta yolları (atlıların kat ettiği tatar yolu denilen bu yollar) 18. yüzyılın bir yeniliği iken, ana altyapı yolları, ve özellikle köprüler, 16. yüzyıla ve 17. yüzyılın ilk yarısına aitti. Sadece 1830 ve 40'lardaki Tanzimat reformlarından sonra, yol ve köprülerin inşası yeniden ele alınmış ve demiryollarının yapımına başlanmıştı (14).

Yeni ulaşım sisteminin güçlendiği, 18. ve 19. yüzyıllarda ticaretin gelişmesi, hem imalata yönelik ilerleme açısından hem de burjuva kültürüne ait ev biçimleri, döşemesi ve donanımı ile ilgili modellerin aktarımı açısından etkili olmuştur. Bu süreçte, deniz taşımacılığının büyüyen etkileri kıta trafiğini değiştirmiş, limanlardan iç kısımlara doğru kervanlar yol alırlarken; iç kısımlardan da aynı amaçla büyük limanlara ulaşılmıştır. Böylece, kervanların beslediği büyük panayırlarda, yoğun bir ticaret ortamı yeniden gelişmiştir. Panayır alanlarında yollar ve trafik, otoriteler tarafından iki, üç ve hatta dört hafta için korunmuş ve güvenlik garanti edilmiştir. Bu dönemde, panayırlar, kent kültürünün ve kent ile kırsal bölgeler arasındaki ilişkilerin bütünleyici öğeleri olmuş ve ulaşımda gelişmeyi canlandırmıştır (14).

3.2.2. Kent içi ulaşım ve yerleşim ilişkisi

19. yüzyıl Anadolu'da ulaşım sistem ve teknolojisine göre kendiliğinden bir düzene sahip sokaklar dar olmalarına karşılık, ışık ve mikro klima özelliklerine göre ve

sosyal ilişiler çerçevesinde doğru yönlenmiş asgari fiziki doku yoğunluğu yönünden aşırı kalabalık olmayan bir mekandır. Kullanım insan ölçeğine ve insan ihtiyaçlarına göre düzenlenmiştir. Yapı ön çıkmaları, oturma mekanları, cumbaları yola değişik açılardan hakimdir. Bu çıkmaların yol üstü kotla meydana getirdiği kesikli düzlemler ise hava etkilerinden (güneş, yağmur vb.) sığınma hacimleri oluşturmaktadır. Avlu duvarlarından "yeşil" unsurun sokağa taşması ise, sokak mekanını zenginleştirmekte ve hareketlendirmektedir. Her ne kadar sokak, avludan eve ulaşmakta bir ara sistem olarak görülse de, sokağın sosyal ilişkilerde geleneksel kullanım yönleri de vardır. Dönemin sosyal toplanma yerlerinden önemli bir unsuru olan kahvehaneler, sokağa taşan ticari kullanımlar ve ticaretin bir bölümünün sokaklarda gezerek yapılması gibi ev halkının bir kısım ihtiyaçları (yiyecek, giyecek vb.) ve su dağıtımı kapıdan-kapıya hizmet şeklindedir. Böylece sokak mekanı ulaşım işlevi ile birlikte, sosyal hayatı, ilişkileri birleştirmektedir (Bu kullanım biçimi, geleneksel İtalyan ve Rum sokak mekanı yoğunluğunda olmasa da, Akdeniz'in diğer ucundaki İspanyol sokak kullanımı ve Asya'nın Doğu ucundaki Japon, sokak kullanımı ile paralellikler göstermektedir) (18). Kentsel ölçekte, ulaşım sisteminin biçimlendirdiği bu yerleşme deseni, 19. yüzyıl başında batılılaşma, teknolojik ilerleme ve bazı sosyal gelişmelere koşut olarak değişmiştir.

19. yüzyıl ile birlikte, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında milliyetçilik hareketleri sonucunda, Türk nüfusunun Anadolu'ya zoraki dönüşünün getirdiği yeniden yerleştirme sürecinde, göçmen mahallelerinde ızgara tipi kent formuna yeniden dönülmüştür (18). Göçmenler varolan kentin hemen bitişiğine, eski mahallelere benzemeyen bir dokuda yerleştirilmişlerdir. Bu yerleşim sistemi, kıvrımlı yol desenine göre süratli, basit fakat organik yerleşme desenine göre sosyal ilişkiler açısından yetersiz bir çözüm olmuştur. Ayrıca, tüm denetim önlemlerine rağmen kırdan kopup kente yerleşenlerde vardır. Bunlar da kentin çevresinde bugünkü gecekondu mahallelerine benzer şekilde yerleşmişlerdir (17).

Bu dönemde, kent içi ulaşım sisteminin değişimindeki en önemli etken, batılılaşmanın etkisiyle organik kent deseninin, kentsel hizmetlere uygun görülmemesiydi. Bu nedenle, geniş cadde ve rıhtımların açılmasını, dar sokak ve

çıkmazların kaldırılmasını, başkent İstanbul'un kentsel alanında köklü bir değişimi, kısacası mevcut kent görüntüsünün toptan reddedilmesi anlamına gelen ilk resmi belge ise 17 Mayıs 1839'da hazırlanmıştır (19). Yerleşmelerin fiziksel dokusunda da önemli değişmeler olmuştur. Çıkmaz ve dar sokaklı yüksek yoğunluklu kent dokusunda değişmeler başlamıştır. Kent içi ulaşım artık 16. yüzyıl yaya ya da su kıyısındaki kentlerde kayığa dayanan ulaşım geleneği değişmiştir (17). Önlem olarak, önce bina için yoldan yer alınmasını engelleyici hükümler getirilmiş, 1854 yılından itibaren ise yangın yerleri yeniden yaptırılırken, yolların geniş açılmasına ve ızgara sistemin uyarlanmasına çalışılmıştır. Sokaklarda boyutların büyümesine rağmen dış mekanlarda yaygın bir boyut denetimi sağlanamamıştır (18). 19. yüzyıl kent dokularındaki dönüşümü hızlandırıcı diğer bir etken yangınlardır. Ahşap binalardan meydana gelen kentlerde, büyük yangınlar olmakta bu da ızgara sistemli yeni dokuya geçişi hızlandırmaktadır. (17).

1862 (1298) Ebniye Kanunu ile kesinleşen ızgara sistemli yerleşim deseni ve yapılaşma koşulları ile sokak genişlikleri de artmıştır. Ancak, yollar düzleştirildikçe, ızgara sisteme uyarlandıkça, genişlikleri arttırıldıkça, sosyal doku ile uyumu azalan, sadece "ulaştırma" için kullanılan sokak mekanları ortaya çıkmıştır. Sonuçta, büyük bir kısmını sokak ve caddelerin, alanların oluşturduğu kentsel dış mekanlar, bu yapılaşmanın yer aldığı bölümlerde tekdüze, kimliksiz kent görünümüne geçişi hızlandırmıştır (18).

Tanzimat ve/veya batılılaşma dönemi sonrasında, kentlerin yapılanmasını ve büyüklüğünü belirleyen sanayi devrimi ve motorlu araçların ortaya çıkışı olmuştur. Özellikle, demiryolları ve karayollarının kentsel yaşama geçmesiyle, yaya egemen kentlerde fiziki/mekansal yapının değişimine koşut olarak toplumsal ve ekonomik yapı da değişmiştir. Türkiye'de de izlenebilecek bu olgu ile, 1950'lerden sonra karayolunun, demiryoluna tercih edildiği, süreçte kentin fiziki ve toplumsal yapısı da değişmiştir. Kent merkezinden geçen demiryolu ve gar çevresinde odaklanan ticari ve toplumsal yaşam kentin dışından geçen bir by-pass karayolu bağlantısı ile değişikliğe uğramıştır. Kent merkezinde ve gar çevresinde odaklanan yaşam, karayolunun çekim etkisiyle karayolu çevresine doğru kayma göstermeye başlamakta

bu da gerek kentin iç mekansal yapısını değiştirmekte gerekse kentin makro formunu karayoluna doğru çekmektedir. Osmanlı Türk toplum yaşamının mekansal boyutları da zaman içinde, dış ilişkilerin ve geriden de olsa takip edilebilen teknolojinin de etkisi ile değişime uğramıştır (19).

4. ANADOLU'DA 19. YÜZYIL VE SONRASINDA KENTSEL DEĞİŞİM VE GELİŞMEDE ULAŞIM BAĞLANTILARININ ETKİLERİ

Osmanlı İmparatorluğu'nda sosyo-ekonomik yapının genel değişim süreci içinde 17. yüzyıl başından 19. yüzyıl sonlarına kadar ki iki yüz yıllık dönemde, toplumun durağan yapısına koşut olarak, kentlerin mekansal yapıları da oldukça durağandır. Ancak, 19. yüzyıl sonunda, Anadolu'da dış etmenler sonucu, bölgesel ve kentsel ölçekte yaşanan değişimler, mekansal ve sosyal yapıda önemli kırılma noktası olmuştur. Günümüzde varolan fiziksel yapıdan hareketle izlenebilen bu gelişmenin, ulaşımla etkileşimini çözümlemek için 19. yüzyıl ve sonrası özellikle irdelenmektedir.

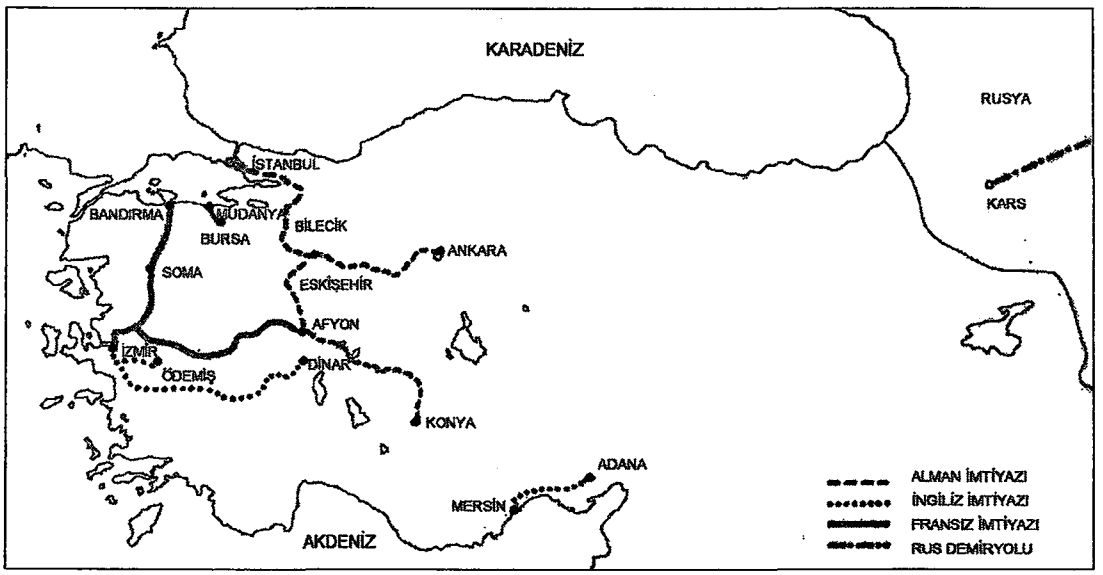
4.1. Bölgesel Ulaşım Bağlantılarının ve Teknolojisinin Değişimi

17. yüzyılda Anadolu'daki ticaret eylemlerinin temeli, kervanlarla yapılan bölgeler arası ticarete dayanıyordu. Ana ulaşım kanallarını oluşturan kervan yolları üzerinde bulunan ticaret kentlerinden her biri, üretimde özelleştiği işlenmiş malları, bu kervanlarla başka bölgelere göndermekteydi. Bu uzun mesafe kervan yolları, bazı eklemelerle 19. yüzyıl ortalarında da Anadolu'da dağıtım ve ticaret işlevini yerine getiren tek ulaşım ağı idi (11).

19. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu kentlerindeki ticaret eylemleri ve bölgelerarası ticaret ilişkilerine bağlı olarak mekansal yapının ve mal alımlarının değişim süreci başlamıştır. Bu değişimde, ulaşım teknolojisinin gelişimini benimsemekle geliştirilen politikalar etkindir. Böylece, Anadolu'da 1896'da tamamlanan ilk demiryolu İzmir-Aydın demiryolu olmuştur. Aydın demiryolu o zamana kadar Osmanlı İmparatorluğunda görülmemiş ölçekte bir yatırım olmasının yanı sıra çağının en modern teknolojisini de temsil etmiştir (21). Şekil 4.1'te de görüldüğü gibi 19. yüzyıl sonlarında, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde demiryolu yapımına hız verilerek 1889 yılında Alman sermayesi ile "Anadolu Şimendifer Osmanlı Anonim Şirketi" kurulmuş ve 1893 yılında Eskişehir'den ayrılıp Konya'ya varacak bir tek hattın imtiyazı, bu şirkete bırakılmıştır (11). Anadolu'nun ortasına uzanan bu demiryolu,

bir koldan Konya'ya ve Ereğli'ye, öbür koldan Ankara'ya kadar uzanıp bir nokta halinde kalmıştır. Bu iki noktadan kuzeyde Samsun'a, güneyde ise Mersin limanı aracılığı ile Akdeniz'le bağlantı kuramayan bu hattın daha fazla tarımsal ve küçük sanayi üretiminin gelişmesini teşvik edemeyeceği açıktır. İkincil demiryolu hatlarının kurulmamasından dolayı deve kervanlarıyla demiryolu vazgeçilmez bir biçimde birbirlerini bütünlemeye devam etmiştir. 20. yüzyılın ortalarında işlevini yitirmeye başlayan bu yolun, ilk anda idari merkeziyetçiliğin güçlenmesi, bürokrasinin kontrolünün büyümesinde etkileri görülmüştür (22)

Bu dışa dönük yeni yol sistemi; eski yol sisteminde deve, katır ve kağnı arabalarıyla taşınanın en az iki katından fazlasını, bölgenin en büyük kenti olan İzmir limanına indirmek ve aynı teknoloji düzeyine ulaşmış bulunan buharlı gemilere yükleyerek taşıma olanağını sağlamıştır. Bu koşullara karşın, demiryolu tek başına artı ürünün tamamını en etkin biçimde taşımayı başaramamıştır. Çok geri teknoloji ile üretim yapan kırsal yerleşmelerde, üreticinin malını kendisinin tren istasyonuna getirmesi olanaksızdı. İzmir-Aydın demiryolunun Aydın'a kadar olan bölümünün açıldığı yıl olan 1866 dan başlayarak kervan yolları ağının geçirdiği değişim izlendiğinde, demiryolunun bölgede egemen taşıma aracı olması sonucu kervan yollarının ikinci plana itildiğini, ancak demiryolu istasyonları ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında ulaşımı sağlamak amacıyla kısa kervan yollarının geliştiğini görülebilir. Tüm demiryolu ağı içerisinde yaygın olarak kullanılan bu sistem, bölge ölçeğinde yol ağlarının değişim süreci içinde kendi kendine yeterli (feodal) yapıdan, pazar için üretim yapan (kapitalist) yapıya geçişin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Diğer bir deyişle bu ikili yapı Anadolu'da sadece dış etmenlerin en yoğun düzeyde girdiği batı bölgelerinde görülen bir olgu değildir. 19. yüzyılın sonlarında, örneğin İç Anadolu'da da bu ikili sosyal ve mekansal yapı gelişmiştir. Ancak, bu olgunun mekandaki yansıması dış ilişkilerin yoğun olduğu batı bölgelerinde daha belirgindir (11).



Şekil 4.1: Anadolu'daki imtiyazlı demiryolları (22)

19. yüzyıl sonunda, "Bağdat demiryolu projesi" de Anadolu'ya farklı boyutlar kazandırmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Asya toprakları üzerindeki politik etki alanları sorunu, "Bağdat demiryolu" çevresinde şekillenmiş ve ekonomik olduğu kadar, politik diğer etmenler de ortaya çıkmıştır. Dış ilişkilerde eski dengeyi bozan, İngiliz-Rus yakınlaşması ile Orta-Doğuda petrolün bulunması en önemli etkenler olmuştur. Bu etmenlere daha sonra ve özellikle Dicle-Fırat üzerindeki ulaşım sorunu, Ermeni sorunu gibi yenileri eklenince Bağdat demiryolu projesi, bu yeni denge içinde, farklı nitelikler kazanmıştır (11).

4.2. Ulaşım Politikalarındaki Değişimin Kente Etkileri

19. yüzyıl ticareti, 16.yüzyıldaki uzun mesafeli ticaretten çok farklıydı. Ticaret 16. yüzyılda Osmanlı üretiminin gelişmesini sağlarken 19. yüzyılda gerilemesini sağlamıştır. 19. yüzyıl ticareti, tarımsal ham maddeyi dış pazara yönlendirerek Osmanlı zanaatkarlarının ham madde bulmasını önlediği gibi, getirdiği ürünlerle pazar alanını da daraltmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında, özellikle dış etmenler sonucu, Anadolu kentinde sosyo-ekonomik yapıyı oluşturan öğelerde böylece değişmeler olmuştur. Tarımsal artı ürünün denetim biçimi ve yönü değişirken, yeni ticaret ilişkileri içinde, kentlerdeki zanaatlar düşük gümrük vergileriyle ithal edilen

malların rekabetine dayanamamış ve/veya kaybolmuştur. Dış ülkeler ile ticaretin gelişmesi ile geleneksel lonca düzeni içinde örgütlenen zanaatkarlık ekonomik önemini kaybetmiştir. Bunun yanında, ticaret kesimi gelişme göstermiştir. Ancak, bu gelişme milletlerarasında eşit yayılmamıştır. Ticaret için esas denetim Akdeniz'i denetimi altına alan İngiliz, Fransız Hollanda gibi Avrupa sermayesinin elinde idi. Avrupa devletlerinin bu gücü ellerinde tutmaları için hem ham maddeyi en küçük köyden toplamak hem de Avrupa sanayi mallarını bu noktalara kadar götürmek için yerli aracı kullanmak zorundaydılar. Bu aracılar belirli milletler içinden seçiliyorlardı bunlar içinde birinciliği (Sivrihisar'da olduğu gibi) Rumlar ve Ermeniler almıştır (17). Böylece, bölgenin ürünlerini düşük vergiler ödeyerek dış pazarlara satan Rumlar ile, bu ürünleri köylüden toplayıp, küçük ölçekte perakende ticaretle uğraşan Ermeniler zengin olmuşlardır. Bu yeni dönem, zanaat ürünlerinin kaybolup tarımsal üretimden elde edilen artı ürünün dış pazarlara aktığı, ancak bu artı ürünün eski denetim gruplarının eline geçmeyip yeni bir denetim çevresinin ortaya çıktığı bir dönemdir. Bu yeni işleyiş, hızla kendi akım sistemini de birlikte getirmiştir.

Bölge ölçeğinde yeni ulaşım teknolojisinin ürünü olan demiryolunun ve at arabasıyla ulaşıma olanak veren düzgün şoselerin, Anadolu'daki ulaşım sistemine girişi bu koşullarda gerçekleşmiştir. Anadolu'ya köylerin pazara açılmasını sağlayacak demiryolunun girmesiyle, köyün pazar için üretimini taşıyacak mekanizma gerçekleşmiştir. Köylerin pazara açılması taşıma kolaylığı gibi bir etmene bağlı olduğu gibi, yakın merkezlerde malın pazarlanabilme olanaklarına da bağlıdır. Bu koşul ancak yakın çevrede endüstri ve ticaretle gelişen bir kentin varlığı ile gerçekleşebilirdi. Kentlerde endüstri gelişmemiş olduğundan, tarımsal alanda ekim yapılan endüstri bitkilerinin pazarlaması ancak dış pazarlarda gerçekleşmekteydi. Diğer yanda, Anadolu'da, demiryolu yaygın ve ulaşım maliyetlerini en aza indirgeyecek bir ulaşım ağı olmadığı gibi örgütleşme düzeyinde, bölgeler arasındaki iç ticareti canlandırıcı bir işlevi de karşılayamamıştır. Bu süreçte, kentlerde, ekonomik yapıyı oluşturan iki öğe kendi aralarında da çatışmaktadır. Eski vergi toplama düzeni içinde, bölgede yetişen ürünün 1/10'u (öşür) ticarete konu olurken ve ticaret daha çok uzun mesafe taşınabilen mallar üzerinden yapılırken, Anadolu'da bölge ölçeğinde değişen ulaşım teknolojisinin koşutu olarak, dış ticarete açılan

bölgelerde 19. yüzyıl sonunda yetişen her çeşit ürünün ticareti yapılmasıdır. Özellikle Avrupa'da gelişen endüstriye gerekli bitkilerin ekimi ve ticareti de artmıştır. Artan artı ürün akımı nedeniyle, gelişen ticaretin yer aldığı bölge merkezi niteliğindeki kentler ise bu değişim sürecinde, kentsel nüfus yığılması ile artı ürün akımı arasındaki ilişki içinde, bu dönemde nüfus artışına neden olmuşlardır. Diğer bir olgu ise pazarların gereksinmelerini karşılamaya yönelik ve Anadolu'daki koşullara kendini uydurmuş olan yabancı sermaye işletmeleri ile, Anadolu'nun kendi iç dinamiğinin gereği olarak ortaya çıkan yerli burjuvazi, oluşan ekonomik yapının birbirine karşıt iki öğesidir. 19. yüzyıl boyunca yabancı sermaye sahipleri, özellikle dış ticarette elde ettikleri sayısız ayrıcalıklar ve teknolojik üstünlükleriyle yerel burjuvazinin gelişmesini önlemişlerdir. Ekonominin bu ikili yapısı, ticaret kentlerindeki sosyal tabakalaşmada ve bu tabakalaşmanın yansıması olarak kentlerin mekansal yapılarında çok belirgindir (11).

Kentte nüfus artışının diğer bir nedeni 19. yüzyılın son çeyreğinde göçmenlerin kentlere yerleştirilmeleridir. Bunlar ekonomik nitelik açısından çöken zanaatkar ile küçük ölçekte perakende ticaretle uğraşan Müslüman esnaf ile aynı düzeydedir. Gördükleri ekonomik işlevler ve sosyal nitelikleri açısından birbirlerinden oldukça farklılık gösteren bu iki kesime oranla daha küçük bir topluluğu oluşturan, yönetimde görevli devlet memurları, sivil ve askeri bürokratlar özellikle İstanbul'dan geldiklerinden, yaşam biçimi ve mekansal davranışlar acısından ikinci gruba daha yakındır. Bu değişim sürecinde bölge ölçeğindeki üretim ve akım ilişkilerinde görülen değişimin yanı sıra, dış etmen olarak ortaya çıkan ve bu dönemde kente ve yakın çevresine yerleşen göçmenler ile yönetimsel yapının değişmesine neden olan "reform" girişimleri sonucu, kente yerleşen asker ve sivil bürokratların da nüfus artışında etkinliği olmuştur (11).

Kentlerdeki sosyal tabakalaşmada ortaya çıkan ikili yapının koşutu olarak, bu iki farklı sosyal kesimin işyerlerinin mekandaki yer seçimi de farklılık göstermektedir. Sosyal tabakalaşmada bir kesimi oluşturan yerel burjuvazinin çalıştığı geleneksel esnaf çarşıları 16. ve 17. yüzyıldaki konumlarını 19. yüzyıl sonuna kadar korurken, diğer kesimin işyeri olarak tanımlayabileceğimiz, 19. yüzyılın ikinci yarısında dış

ticaret ilişkilerinin nitel ve nicel değişim süreci içinde ortaya çıkan ve kentlerde gelişen ticaret sermayedarlığının ürünleri olan yeni dükkanlar ve hanlar eski merkezin uzantısında, ana ulaşım aksı olan araba yolunun iki yanında sıralanmakta ve "yeni ticaret merkezini" oluşturmaktadır (22). Yeni kent merkezi, kent bölgesi ve dünya ile ilişkisini artık buharlı gemilerle ve demiryolu ile kurmaktadır. Bu olanağa sahip olmayan taşra kentleri (Sivrihisar'da olduğu gibi) giderek ekonomik önemini kaybederek nüfusu azalmıştır. Bu yeni ilişki kanalları merkezde yeni istasyon binaları, rıhtımlar ve postahane binaları demektir (17). Yeni gelişme yönünü belirleyen çekim noktaları ise "yönetici merkez" ve "demiryolu" gibi, yine dış etmenlerle ortaya çıkan, kentsel arazi kullanımındaki yeni öğelerdir. Başka bir deyişle 16. yüzyılın kervansaray ya da hanı farklılaşarak istasyon, antrepo ve otel haline gelmiştir. Özellikle kentlerde 19. yüzyıl sonunda ortaya çıkan yönetici merkez, hemen hemen tüm Anadolu ticaret kentlerinde gelişme gösteren yeni ticaret alanının çekim noktası olarak gözükmektedir (22).

19. yüzyıl Osmanlı kent merkezi Tazimatın getirdiği yeni bürokrasiden de nasibini almaktadır. Artık devlet işleri, askeri sınıf üyelerinin konaklarında değil, konuttan farklılaşmış, kent merkezinde yer alan devlet dairelerinde görülmektedir. Böylece devlet yapıları kent merkezinde bir başka çekim noktası yaratmıştır. Yeni ekonomik ilişkiler içerisinde batı kültürüne yönelmenin getirdiği kuruluşlar ortaya çıkmıştır. Lüks tüketim dükkanları, tiyatrolar, eğlence yerleri ve kafeler bunlara örnektir. Eski ve yeni kurumlar yan yana yer almıştır. Bunun kent merkezindeki yansıması, ikili bir merkez yapısının doğmasına neden olmuştur (17).

Toplumsal yapıdaki ilişkileri belirleyen temel değişkenin teknoloji olduğu söylenebilir. Örneğin eski İstanbul'un dar sokaklarını arabaların geçebilmesi için genişletmek, egemen ideolojinin hedefi olmuş ve önemli bir ihtiyaca cevap vermiştir. Bu tür yolların yapımı, insanın kendini ve/veya ekonomik ve sosyal statüsünü gösterebilmesini de sağlamıştır. Çünkü özellikle kadınlar için arabaya binmek, yüksek statünün önemli bir göstergesi olmuştur. İçindekiler görülmese de bir grup kadını taşıyan son derece gösterişli bir araba, Avrupalı fotoğrafçıları ve müşterileri için çok cazipti. 19. yüzyıl sonlarının sanatsal açıdan başarılı bir romanda arabanın,

üst sınıf İstanbulluların yaşamlarında ne kadar önemli olduğunu görmek mümkündür. Arabayı satmak zorunda kalmak, sosyal konumun çöküşünün işaretidir. Diğer yandan 1900'lerde başkent İstanbul'da giderek daha çok arabaya ihtiyaç duyulmuştur (22).

Bu dönem kadar, genellikle dağlık ve düzlük bölgedeki tarım alanlarını birleştiren engebeli eşik üzerinde kurulmuş olan taşra kentlerinde ise sokak düzeni, at arabasının kent içi ulaşımda yaygın olarak kullanıldığını gösteren nitelikler taşımamaktadır. Diğer bir deyişle, kentlerde birbirine uzak iki mahalle arasındaki yol bağlantısı yaya olarak 30-45 dakikada alınacak (yaklaşık 2 km) kadardır. Eşdeyişle, bu dönemde Anadolu kenti yaya ölçeğindedir. Osmanlı kentinin bu geleneksel yol düzeni kesinlikle kuralsız ve dardır. Kendi planimetrik yapısının uyumlu bir görüntüsünü sunması da güçtür. Alman tarihçiler ve coğrafyacılar bu yol düzenini, Orientalische Grundriss dedikleri genel Doğu yol tipolojisine özdeşleştirmek istemişlerdir. Ancak, (duvarlarla çevrilmiş oldukça sıkışık dokulu Selçuklu kentlerinde olduğu gibi) Konya ve Kayseri'nin planları Ahmedabad, Semerkant veya Şam'ınkilere kıyasla Batı Osmanlı kentleri öyle değildir (11).

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı İmparatorluğunda, sosyo-ekonomik yapı değişiminin yansıması olarak kentlere yeni gelen İstanbul kökenli sivil ve asker bürokratlar ile dış ticaretle uğraşan Rum ve Ermeni azınlıklar ulaşım teknolojisinin Anadolu için yeni bir aracını (at arabası) Anadolu kentlerine sokmuşlardır (11). Kent, Avrupa'da kapitalizmin gelişmesi ve sanayi devriminin gerçekleşmesi sonucu meydana gelen değişikliklerden etkilenerek bu dönemde önemli yapısal değişikliklere uğramıştır. İmparatorluğun kapitalizme açılmasıyla, sosyal ve siyasi yapıda farklılaşmalar oluşmuştur. Devlet hazinesini dolduran savaş gelirleri, gümrük gelirleri gibi gelirlerin azalmasıyla, halktan alınan vergiler artmıştır. Anadolu'da toprak-insan ilişkileri değişmiş, devlet düzeninde rol oynayan miri toprak düzeni bozulmuş, geleneksel Osmanlı sınıfsal şemasında değişmeler meydana gelmiştir. Bütün bunlar da kentsel mekan organizasyonuna yansımış ve fiziksel dokuda önemli değişmeler olmuştur.

Çıkmaz dar sokaklı yüksek yoğunluklu kent dokusunda değişmeler başlamıştır. Kent içi ulaşım artık 16. yüzyıl yaya ya da su kıyısı kentlerde kayığa dayanan ulaşım değildir. Yabancı şirket eliyle kentsel ulaşımda vapur işletmeciliği, tramvay işletmeciliği başlamış ve en önemlisi atlı araba kente girmiştir. Sultan bile Cuma namazına artık at üstünde değil at arabasıyla gitmektedir. Bütün bu gelişmeler daha geniş sokak gereksinmesinin kendini belirtmesi demektir (17). Bu yeni aracın kentlere girmesi, kente yeni gelen dış kökenli grupların yanı sıra, eski sık yerleşim alanı içinde yaşayan ve at arabasına sahip olabilme olanakları bulunan zengin kent soyluların, kenti çevreleyen bağlık-bahçelik alan içinde yaptıkları büyük bahçeli ve gösterişli konutlardan oluşan yeni mahallelere doğru kent içinde yer değiştirmelerine olanak sağlamıştır. Aynı dönemde çıkarılan nizamnamelere uygun olarak kent içinde, yangın alanları gibi yeniden düzenlenen veya yeni konut kullanımına açılan alanlarda ortaya çıkan doku da 1880'lerden sonra kentlerde gelişen mahallelerde yol düzenlemelerinin tekerlekli araçlarla ulaşıma, su ve kanalizasyon hizmetlerinin kolaylıkla götürülmesine olanak veren düzgün yollar olduğunu göstermektedir. Böylece at arabasının kent içi ulaşımda yaygınlaşması, kentin eski geleneksel merkezinin uzağında yeni mahallelerin ortaya çıkmasına neden olurken, yeniden inşa edilen mahallelerde araba ile ulaşıma olanak veren, birbirini dik açı ile kesen düzgün yolların yapımına neden olmuştur (11).

19. yüzyıl sonlarında konut alanlarında ortaya çıkan ve Osmanlı kentinin zaman boyutunda oluşan organik yol dokusundan, ilk bakışta kolaylıkla ayırt edilebilen "dama tahtası" düzenindeki yol ağı, Anadolu için yeni değildir. Batı Anadolu'da Helenistik devirde kurulan Milet, Priene gibi kentlerde ulaşım ağının tümü bu niteliktedir. Başka bir kültürün ürünü olan bu eski kentlerde ortaya çıkan "dama tahtası" düzenindeki yol şemaları, diğer amaçların yanı sıra, kent içi ulaşımda at arabasının yaygın kullanımından doğan gereksinimi karşılamıştır. Anadolu kentinde 1880'lerden sonra ortaya çıkan ve Helenistik dönem yerleşim şemasına benzer nitelikler gösteren bu yol şemasının yeniden kurgulanması, yerleşim alanında belirli bir düzen ve kademelenmeye neden olmuştur. Bu yeni düzenlemede, modern bir anlayış içinde, yol, kanalizasyon, su gibi kamu altyapı hizmetlerinin dağılımı yapmak öncelikliydi.

Ancak, kentlerin mekansal yapılarında kamu hizmetlerinin, öncelikle Avrupa kentlerindeki standartlara uygun olarak götürüldüğü yerler, kentlere yeni gelen yabancıların (Rum ve Ermeni tüccarlar, banka temsilcileri, asker ve sivil bürokratlar gibi) oturdukları yeni gelişen burjuva mahalleleri olmuştur (11).

19. yüzyıl sonunda bölge ölçeğindeki üretim eylemlerinde ortaya çıkan değişim sürecinin koşutu olarak, kentlerde ticaret eylemlerinin geçirdiği nitel ve nicel değişimin ve ortaya çıkan sosyal tabakalaşmanın merkez işlevlerinde yarattığı eski merkez-yeni merkez ikilemine ek olarak, Anadolu kentinin arazi kullanımında 19. yüzyıl sonunda ortaya çıkan dama tahtası düzenindeki geometrik dokulu yeni mahalleler ile büyük bahçeler içinde yer alan sürekli konutlar kentlerin mekansal yapılarında ortaya çıkan değişimin somut kanıtlarıdır (11).

4.2.1. Tanzimat'tan Cumhuriyete ulaşım politikaları

Kentlerin değişim süreci içinde, kent morfolojisinin en kalıcı öğesi yollarla tanımlanan yapı adalarıdır. Yapı adasının kullanım yoğunluğu zaman içinde artar. Ancak yollarla belirlenen sınırı kalıcıdır. Bu sınır gerçekte kamu mülkiyeti ile özel mülkiyeti ayıran kesin, belirli bir çizgidir. Yapı adalarının geometrisi gerçekte tüm kentin formunu belirler. Bu çerçevede, "ızgara plan" sağladığı süreklilik, esneklik, düzen, kolay uygulanabilirlik, erişilebilirliği maksimize etmek gibi temel özellikleri nedeniyle M.Ö. 3000 yıllarından günümüze kadar geçen yaklaşık beş bin yıllık süre içinde aralıklı olarak kullanılmıştır (23). Anadolu kentlerinde tekrar ızgara plana dönüş, 19. yüzyıl ikinci yarısında Tanzimat döneminde 1864 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nin çıkarılmasıyla olmuştur. Bunu 1882 tarihli Ebniye Kanunu izlemiştir. İngiliz Ticaret Anlaşması (1838) ve Tanzimat Fermanı (1839) sonrasında Türkiye dışa açılınca ve piyasa mekanizmasının kuralları işlemeye başlayınca, özellikle Türkiye'nin hammaddelerinin dış pazarlara aktarılabilmesinde geleneksel kervan sisteminin yetersiz olmaya başlaması bu kanunların çıkarılmasında etken olmuştur. Yeni taşıma taleplerinin karşılanması için önceleri daha çok Rumeli'de bulunan araba, Anadolu'da da yaygınlaşmaya başlamıştır. Arabanın girişi beraberinde araba için gerekli araba yollarının yapımını gerektirmiştir. Her iki

yasanın uygulamadaki ortak özelliği, çıkmaz sokakların yasaklanması, yolların birbirini dik açı ile kesmesi, yol genişlikleri ile yapı yükseklikleri arasında oransal ilişki kurulmasıdır. Her iki kanun öncelikle başkent İstanbul'da yangından sonra tekrar kullanıma açılan bölgelerde ve boş alanlarda, uygulanmıştır. İstanbul'da Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'ne göre yapılan değişiklikler 1878'den sonra Ankara'da da göçmenler için inşa edilen Boşnak Mahallesinde uygulanmıştır (23). Benzer uygulamalar kentler arası ulaşım bağlantılarında da düşünülmüştür. İlk şose Bursa-Gemlik arasında 1850 yılında yapılmıştır. Batı'ya açılma sürecinde artan ulaşım talebi, 1860'lı yıllarda karayolu, demiryolu ve denizyollarının örgütlenmesinde önemli dönüşümleri böylece başlatmıştır. 1856 yılında kurulan Nafia Nezareti'nden (Bayındırlık Bakanlığı) sonra araba yolları ve şoselerin yapımı hızlandırılmıştır.

II. Meşrutiyet döneminde 1908 yılında G. Narodukyan'ın Ticaret ve Nafia Nezareti döneminde hazırlanan nafia programı ile karayollarına daha önceki döneme göre daha çok önem verilmişi ve özellikle Doğu Anadolu'da askeri amaçlı bir yol ağı önerilmiştir. İttihat ve Terakki döneminin ulaşım politikasındaki ilginç gelişmeleri ise 1912 sonrasında Balkan Harbi yenilgisinden sonra ortaya çıkmıştır. İttihatçılar, altyapı ve özellikle demiryolu gelişmesine, ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak bakmışlardır. Bu nedenle (Alman, Fransız, İngiliz, İtalyan gibi) yabancı sermaye eliyle yapılan ulaşıma ilişkin yatırımları hızlandırmaya çalışmışlar ve bu yolla farklı sermaye grubunun hatları arasında ilişki kurularak, demiryollarının ağaç şeklindeki şemalardan, ağ şeklindeki şemalara dönüştürülmesi için çaba göstermişlerdir (25).

Kent içi yol şemasının değişimini de ön gören Ebniye Kanunu 1933 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Ayrıca, bu süreçte, çıkarılan yapı ve yollar Kanunu özünde yeni yerleşim alanlarında oluşan konut dokusu açısından önceki kanunların getirdiği özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar sürmüştür (23). Bu gelişme, Cumhuriyet ideolojisi ve ulaşım politikaları ile birlikte değerlendirilmelidir.

4.2.2. Cumhuriyet döneminde ulaşım politikaları

Türkiye'de, Cumhuriyet'in ilk yıllarında sermaye birikimi çok az olduğu için ulaşım altyapısının geliştirilmesi, devletin görevi olmuştur. İkinci Dünya Savaşı öncesinde demiryolu ağının, savaş sonrasında karayollarının geliştirilmesini amaçlayan büyük ulaşım altyapısı yatırımları yapılmıştır. Deniz ve hava ulaşımında devlet, altyapı yatırımlarını gerçekleştirmenin yanı sıra deniz ve havayolu şirketleri kurarak bu şirketler eliyle ulaşım hizmeti verilmesini sağlamıştır. Özellikle 1980 sonrasında deniz ve hava ulaşımında, özel sektörün faaliyetinde büyük artışlar olmuştur. Özel şirketler deniz ve hava limanlarının yapımını da gerçekleştirir duruma gelmiştir (25).

1950'li Yıllara kadarki tek partili yönetim

Kurtuluş Savaşı sonrasından II. Dünya Savaşı sonuna kadar geçen dönem, ulaşım politikası bakımından oldukça homojen bir nitelik göstermektedir. Bu dönemin ulaşım politikasının, büyük ölçüde demiryoluna dayanması, ulaşım sisteminin ülkenin dış ülkelerle bütünleşmesini sağlamaktan çok, iç pazar bütünlüğünü sağlamaya dönük olması, yabancılar elindeki altyapı şirketlerinin satın alınması, devlet işletmeciliğine ağırlık verilmesi ile önceki dönemden ayrılmıştır (25).

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde, milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmıştır. İlk aşamada; büyük parasal güçlüklere karşın, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır. Kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan I. ve II. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilerek, sanayi mallarını en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarının ağırlıklı olmasıdır. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde, sanayi alanlarının yer

seçiminde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz ekonomik koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal güçle başarılmış, kısıtlı kaynaklara rağmen demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülmüştür. Ancak, savaş nedeniyle demiryolu yapımı 1940'dan sonra yavaşlamıştır. (1923-1950 yılları arasında yapılan 3.578 km.lik demiryolunun 3.208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır).

İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine doğrudan ulaşarak, ana hatların elde edilmesi temin edilmiştir. Bu dönemde yapılan ana hatlar: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum (Kafkas hattı), Samsun-Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevzipaşa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı)'dır. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken, Cumhuriyet devrinde yolların % 78.6'sı doğuda döşenmiş ve günümüz itibarı ile batı ve doğuda % 46 ve % 54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir.

1935-45 yılları arasında iltisak (ara tali) hatlarının sağlanmasına çalışılmıştır. Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'de Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeş Gediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip olmuştur. İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeş Gediği-Adana-Narlı-Malatya-Çetinkaya döngüleri elde edilmiştir. Döngüler iltisak hatları ile sağlanmıştır. Bu iltisak hatların yapımında ayrıca fiziki ve ekonomik uzaklığın azaltılması da amaçlanmıştır. Bu bağlantılar ile; 19. yüzyılda yarı koloni ekonominin yarattığı "ağaç" biçimindeki demiryolları artık milli ekonominin gereksindiği "döngü yapan ağ" şekline dönüşmüştür. Karayolu sistemi ise bu dönemde demiryollarını besleyecek şekilde tasarlanmıştır (26). Bu dönemde, ilk kez Birinci Dünya Savaşı öncesinde ülkeye giren motorlu araçlar önemli ölçüde yaygınlaşma eğilimi göstermiştir, hatta 1929 yılında İstanbul'da oluşturulan serbest bir bölgede, Ford bir montaj fabrikası kurmuş ve imalata geçmiştir. Ekonomik bunalım fabrikanın kapanmasına neden olacağı gibi, motorlu araçların

yaygınlaşmasını da engellemiştir. Bu durumda kara ulaşımında atlı araba, önemini korumuştur (25).

Karayolu araçlarının gelişimi sınırlı kalınca yol yapımındaki gelişmeler de sınırlı kalmıştır. Yol yapımının finansmanı büyük ölçüde halkın bedel ya da çalışarak ödeyeceği yol mükellefiyetine bağlı kalmış, yol yapımı merkezi yönetimin işlevi olmaktan çok il özel idarelerinin işlevi olarak görülmüştür. 1929 yılında hazırlanan yol programında 3,600 km.'lik "milli şose"ler ağı kurulmak istenmişse de bu program ekonomik bunalım döneminde uygulanamamıştır (Cumhuriyet hükümetinin Osmanlılardan devraldığı 18,335 km. karayolu 1945 yılında 43,463 km'ye çıkarılmışsa da bunun sadece 11,000'km.'si iyi yoldur. 23,300 kilometresi ham ya da tesviye edilmiş yoldur). Karayolu yapımında, genellikle karayollarının demiryollarıyla yarışmaması, ancak onu tamamlaması ilkesine önem verilmiştir (25).

II. Dünya Savaşı yıllarında yol yapımında atılım olmuştur. Bir yandan Alman deneyiminden esinlenerek yol yapmak için askeri amele birlikleri oluşturulmuş, öte yandan İstanbul ve Cenup Yolları Mıntıka Müdürlükleri oluşturularak merkezi yönetim, karayolu yapımına girişmiştir. Yol teknolojisinde de makadam (sıkıştırılmış toprak yol) yollardan stabilize yol yapımına geçiş için ilk adımlar atılmıştır (25).

1950-1970 Döneminde yeniden yapılanmanın gerekleri

Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan karayolu mirası, 13,885 km bozuk satıhlı dar şose ve 4,450 km toprak yol olmak üzere 18,335 km' lik yol ile 94 adet köprüden oluşuyordu. Karayollarının adeta altın çağı olan 1950 sonrası dönem ise; İlk Atılım Dönemi (1950-1963), Planlı Atılım Dönemi (1963-1980), 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı Dönemi (1983-1986) ve Otoyollar Dönemi (1986- .....) olarak değerlendirilmektedir. Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bu dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır. ABD'nin Marshall yardımı ile Türk ekonomisi üzerinde etkin

olduğu bu dönemde, özellikle tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme süreci iktisadi yapıya egemen olmuştur (25).

1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen hayata geçirilememiştir (25).

1970-1980 Döneminde liberalleşme eğiliminin yaptırımları

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, Türkiye'nin kalkınma seçmeleri arasında önemli değişiklikler geçiren politikalardan biri de ulaşım politikası olmuştur. Savaş öncesinin demiryolu geliştirme politikası yerini karayoluna bırakmıştır. Türkiye'nin genellikle devletçilikten uzaklaştığı bu dönemde, bu yol programının yapımı (11 Şubat 1950'de 5539 sayılı kanunla kurulan) Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bırakılmıştır. Bu kuruluş, yapım işlerinde başarılı olmasını sağlayacak birçok kolaylıklarla donatılmıştır. Karayollarının finansmanında da artık geleneksel "yol vergisi" sistemi bırakılmış, akaryakıttan dolaylı vergi alınması ve bütçeden doğrudan tahsis yapılması yoluna gidilmiştir. Yeni örgütlenme içinde yol yapım teknolojisi tamamen değişmiştir. Makadam yolların yerini önce stabilize olarak yapılan, daha sonra trafik arttıkça asfaltlanan yollar almıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü 9 yıllık programı başarıyla zamanında tamamlayarak, devlet yollarını sürekli bakım altına almış ve yolcu taşımalarında karayollarının payı 1950'de yüzde 59 iken 1978'de yüzde 91,4'e yükselmiştir (25).

Bu gelişmelere paralel olarak karayolu taşımacılığının örgütlenmesinde de önemli gelişmeler olmuştur. Önceleri kentlerin belli noktalarından kalkan ve daha çok tek

tek otobüs sahipleri olan girişimcilerden oluşan yolcu taşımacılığında, otobüs filolarına sahip şirketler oluşmuştur. Her güzergah az sayıda şirket tarafından bölüşülerek, hatlar düzeyinde tekelleşmeler ortaya çıkmıştır. Bu gelişme paralelinde ilki 1938'lerde İzmir' de kurulan santral garajlar, tüm kentlere yayılmıştır (25). Önceleri kent merkezinde konumlanan bu garajlar, kent dışına "terminal" adı altında taşınırken, giderek kentsel gelişme yönünü belirleyen kullanımlar olmuşlardır.

OPEC'in petrol fiyatlarının artırması ve Türkiye'nin ekonomik bunalıma girmesi üzerine karayoluna dayanan taşımacılık politikası sorgulanmaya başlamış ve tekrar demiryollarının geliştirilmesi önerileri ortaya çıkmışsa da, bu konuda yapılanlar sınırlı kalmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında demiryollarında yeni hat yapımı yavaşlamıştır. Büyük şehirler çevresinde de kent içi ulaşıma yardımcı olmak üzere (1955'te Sirkeci-Halkalı, 1963'te Haydarpaşa-Pendik, 1969'da Pendik-Gebze, 1972'de Ankara-Sincan, Ankara-Kayaş gibi) banliyö hatları çift elektrikli hat haline getirilmiştir.

1979 yılında tüm demiryollarının uzunluğu 8,132 km.'den ibarettir. Bu rakam 1950'lerden günümüze demiryolu şebekesine yalnızca 611 km.'lik yeni yol eklendiğini göstermektedir. 1968 yılından sonra Ankara-Haydarpaşa hattından başlayarak elektrikli sinyalizasyona geçilmeye başlanmıştır. 1972-1982 dönemi için (İtalconsula firmasına) on yıllık bir master planı hazırlatılmıştır. Bu dönem içinde ele alınmaya çalışılan en önemli proje İstanbul-Ankara hattının kısaltılıp ve yüksek kaliteli çift hat haline getirilmesi, İstanbul-Ankara yolunun 4.5 saate indirilmesi çalışmaları olmuştur. Bu projenin gerçekleştirilmesi için başlatılan yatırımlar, ekonomik bunalım dolayısıyla devlet harcamalarında 1981 yılında yapılan kısıntılar dolayısıyla, ilk durdurulanlardan biri olmuştur. Birinci Beş Yıllık Plan'ın uygulanması olarak 1963 yılından sonra, demiryolu çekim araçlarında modernleşmeye gidilmiş, buharlı lokomotiflerin yerine önce dizel elektrik anahat lokomotifleri girmiştir. DDY bünyesindeki Eskişehir fabrikası bu tür lokomotifleri yapacak hale dönüştürülmüştür. Tüm bu gelişmeler Türkiye'nin demiryollarının modernleşme ihtiyacı karşısında yetersiz kalmış, demiryolu taşımacılığının tüm taşımacılık içinde payı gerilemiştir (25).

1980 sonrası küresel ölçeğe eklemlenme ve teknolojik olanakların etkisi

Bir yandan 1980 kararlarıyla ekonomisini dışa açmak isteyen Türkiye için ulaşımdaki darboğazlar önemini artırırken, öte yandan İran-Irak Savaşı'nın sürmesi Türkiye'ye önemli transit taşımacılığı işlevleri yüklemiştir. Bu durumda Türkiye'nin ulaşım altyapısını geliştirme sorunu gündeme gelmiştir. 1981 yılında DPT'nin koordinasyonunda tüm ilgili sektörlerin katıldığı Ulaştırma Ana Planı çalışmaları başlatılmıştır. 1983-1993 dönemini kapsayan bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanmış ve uygulamaya konulmuş, 1984'te ise yürürlükten kaldırılmıştır (25).

Karayolu taşımacılığında esas gelişme transit taşımacılığında olmuştur. Yurtiçi karayolu ulaşımında akaryakıt fiyatlarındaki artışa paralel olarak özel taşıt kullanımından toplu taşıt kullanımına bir geçiş olmuş, yolcu ve yük taşımacılığında şirketler daha rasyonel araçlar ve işletmeye yönelme eğilimi göstermişlerdir. Yük taşımacılığında karayolunun payında bir gerileme görülmüştür (25).

Bu yıllar içinde demiryolu taşımacılığında TCDD şebekesinde yeni hatlar eklenmesinden çok, varolan hatların yenilenmesine, darboğaz olan yerlerde yeni paralel hatlar kurulmasına, elektrifikasyon ve sinyalizasyona önem verilmiştir. Buharlı lokomotifler yerine dizelli ve elektrikli lokomotifler konularak taşıma kapasiteleri artırılmaya çalışılmaktadır. 1984 yılında hat yenilemelerinde 240 km. yenileme ile son yılların en yüksek değerine ulaşılmış, yük taşımada da % 29'luk bir artış gerçekleşmiştir (25).

Günümüz demiryolu projelerinden en göze çarpanı ve uzun yıllardır yatırım maliyeti nedeniyle sürekli sorun olan hızlı tren projesidir. Zaman kısalmasını sağlayacak olan Ankara-İstanbul hızlı tren Projesi ile ülkemizin en büyük iki kenti Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini azaltmak, hızlı, konforlu, güvenli bir ulaşım imkanı yaratmak ve ulaşımda demiryolu payının arttırılması amaçlanmaktadır.

Projenin 1. etabını, 206 km.lik Esenkent-Eskişehir kesimi oluşturmaktadır. Bu kesimde yapılacak alt ve üstyapıdaki iyileştirmeler sonucunda yol uzunluğunda 8,7

km.lik bir kısalma olacaktır. Ankara-İstanbul hattında şu anda 6 saat 30 dakika olan seyahat süresi ise konvansiyonel trenlerle (Lokomotif+Vagon) 5 saate, saatte 250 km. hız yapan hızlı tren setleri ile 3 saat 10 dakikaya inecektir. Projenin 2. etabını oluşturan Köseköy-Vezirhan,Vezirhan-İnönü arası uygulama projeleri tamamlanmış olup, yapım için ön yeterlilik ihalesine çıkılmıştır. İhaleye 11 adet Konsorsiyum/İş Ortaklığı müracaat etmiştir. Halen ön yeterlilik dosyaları incelenmektedir. Her iki Etabın bitirilmesiyle 576,6 km.lik Ankara-İstanbul hattı toplam 28,4 km. kısalacak standart trenlerle 3 saat 10 dakikaya inecek, 250 km/h hız yapan standart hızlı tren setleri ile Ankara-Gebze arası ise 2 saat 30 dakika olacaktır.

Diğer taraftan Ankara-Eskişehir arasında yapılacak iyileştirme,ülkemizin demiryolu yolcu taşımacılığı bakımından ikinci önemli arteri olan Ankara-İzmir arasındaki seyahat süresini de yaklaşık 1.5 saat azaltacak, böylece Ankara-Eskişehir arasında 2 saat 25 dakika olan seyahat süresi 1 saat 11 dakikaya, Ankara-Kütahya arası 4 saat 30 dakikadan 3 saat 16 dakika, Ankara-Balıkesir 9 saatten 7 saat 46 dakikaya Ankara-İzmir 13 saat 30 dakikadan 12 saat 16 dakikaya inecektir. Böylece Ankara-İstanbul arasında yolcu taşımacılığında yaklaşık % 10 olan demiryolu payının % 78'e çıkartılması hedeflenmektedir.

4.3. Küreselleşme İle Oluşan Dünya Kentleri

Dünya haritalarında küçülme ile şemalaştığı küreselleşme süreci uluslararası iletişim, ulaşım ve bilginin akış hızı, mekansal uzaklık duygusunu yok etmiştir. Zamanın daralması diye de adlandırılabilir. Gelişen teknolojiler ile ulaşım modlarının gelişmesi yeni küresel kentlerin oluşmasına neden olmaktadır. Diğer bir deyişle, küreselleşme, kavram olarak dünyanın sıkışması ve tek bir yer olarak algılanmasıdır. Modernitenin sonucu olarak değerlendirilen küreselleşme kavramı, uzak yerleşimlerin birbiri ile ilişkilendirildiği yerel oluşumların millerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği dünya çapındaki toplumsal ilişkilerin yoğunlaşması olarak tanımlanmaktadır (27).

Küreselleşme bu tanımlar doğrultusunda, ekonomik, siyasal ve kültürel olmak üzere hayatın üç alanında etkili olmaktadır. Ekonomik alan mal ve hizmetlerin üretim,

dağıtım ve tüketimini içermektedir. Siyaset alanında gücün yoğunlaşması, savunma ile ilişkili örgütlenmeler, bunların kurumsallaşmış olarak otorite ve diplomasiye yansıması yer almaktadır. Kültürel alan ise olaylar, etkileri, anlamlar, inançlar ve değerleri temsil eden sembollerin üretimini kapsamaktadır (27).

Zaman-mekan sıkışması olarak da adlandırılan küreselleşme ve küresel kentler, zaman içinde sıkışan sermaye akımlarının mekansal düzenleme ile yeniden akışkanlık kazandıkları yerler olmaktadır. Ulaşım ağları aracılığı ile mekan düzenlenmekte, bir başka deyişle zaman –mekan üzerinde egemen olmaktadır (27).

Kentin dünya ekonomisine eklemlenme biçimi ve bu süreçteki mekansal fonksiyonlar kentte oluşan yapısal değişiklikleri etkilemektedir;

- Küresel sermayeyi çekebilecek ulaşım altyapısına sahip olan kentler giderek dünya kent hiyerarşisinde yerini alacaktır.
- Dünya kentlerinin küresel kontrol fonksiyonları kentin yapısında etkin bir şekilde yansıtılırlar.
- Dünya kentleri gerek iç göç, gerek uluslar arası göç konusunda odak noktaları olarak öne çıkmaktadır.
- Dünya kenti mekansal kutuplaşma, sosyal sınıf kutuplaşması gibi sanayi kapitalizminin çelişkilerine sahne olmaktadır.
- Dünya kenti devletin mali kapasitesinin üzerinde sosyal maliyetler yaratmaktadır.

Bu etkileri ile küreselleşme tüm dünyayı etkilemektedir. Zamanın ve makanın sıkışması olarak tanımlanan küreselleşme hareketinde bazı yerleşimler potansiyelleri doğrultusunda öne çıkmakta, bazıları önemini yitirmektedir.

5. ULAŞIMA BAĞLI KENTSEL DEĞİŞİM VE GELİŞMEDE, SİVRİHİSAR ÖRNEĞİ

Tarihsel süreçte, bölgesel ve kentsel ulaşım bağlantılarının kentsel yerleşime etkileri, Sivrihisar kent merkezinde sorgulanmaktadır. Bu etki, sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve fiziksel-mekansal boyutlarda kentin kuruluşundan bugüne ulaşım bağlantılarının değiştiği dönemlere irdelenmektedir.

5.1. Kuruluş Döneminde Ulaşım Bağlantılarının Önemi

İlk yerleşimlerin oluşum nedenlerinin açıklanması oldukça karmaşık süreçleri içermektedir. Kentlerin doğuşundaki süreç, ekonomik, dinsel ve sosyal faktörler ile oluşmaktadır. Eşdeyişle kentlerin ortaya çıkmasında, sosyal, ekonomik ve siyasi ilişkileri, tek bir neden ile ifade etmek doğru değildir. Sosyal örgütlenmedeki farklılık, ticaret, teknoloji ya da savunma duygusu ile başlatılmış olsun, kurumsallaşmış bir devamlılığın sağlanması için din ve benzeri sosyal araçlara gerek duyulmuştur. Bu bağlamda, ulaşım sisteminde durak, konaklama noktaları da zaman içinde insanların iletişim, ticaret kurdukları merkezler halinde gelişmiştir. Mısır hiyerogliflerinde, kentin iki yolun kesişmesinin bir daire ile ifade edilmesi, ilk kentlerin temel işlevlerini açıklanmaktadır. Hiyerogliflerde haç biçimi ya da sembolü, pazar alanındaki kesişim yollarını gösterirken, daire koruyucu duvarları simgelenmiştir.

Antik dönemde, pazar yerleri kentsel yerleşmede anahtar noktayı oluşturur. Burası kentliler ve yabancı tüccarların takas için karşılaştığı yer haline gelmiştir. Bu merkezler zamanla kentsel ihtiyaçlar ve bölgesel önemlerine göre diğer hizmetleri de çekmiştir. Artı ürünün, tarım-yüksek yoğunluklu nüfus-değiş-tokuşundan, dağıtım esasına geçişteki koşullar önem kazanmıştır. Artı ürünün yatırıma dönüştürülmesi kentleşmeyi hızlandırmış ve nüfus artışına neden olmuştur.. Oluşan bu yeni yerleşimler hizmet yoğunluğu bakımından stratejik öneme sahip alanlar arasına girmiştir. Bunun gibi güçlü potansiyele ve ulaşım kolaylıklarına sahip alanların nüfusları artmış, önemlerinden dolayı askeri olarak kuvvetlenmiştir (27).

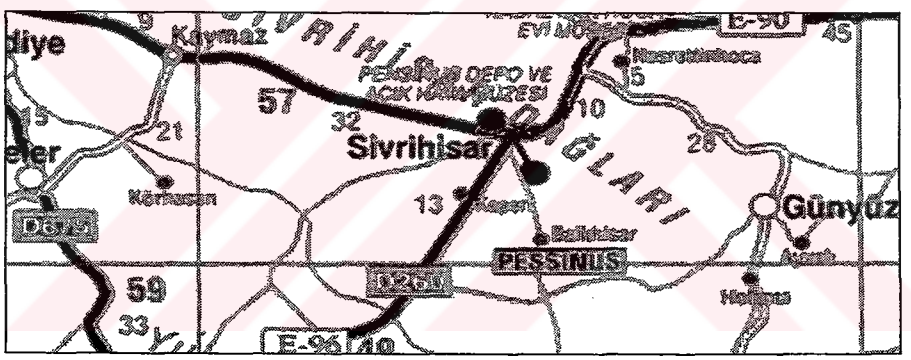
Sivrihisar'da ilk yerleşim, bu gerekçelerle açıklanabilir. Yerleşim, Anadolu'da doğal koşulların ulaşıma olanak tanıdığı düz alanda, yerleşime uygun ekolojik tabanda (Bkz. Bölüm 3.1) konumlanmıştır. Yerleşimin tarihi, Hititler'e kadar dayanır. Hititler devrinde "Sallpa" adıyla bilinmektedir. M.Ö. 700 yıllarında Frigler'in yerleşme yeridir ve adı "Spalya" olmuştur. Bu dönemde, Kral Yolu bugünkü ilçe sınırları içindeki Pessinus'dan geçmektedir. Pessinus'un coğrafi özelliklerden dolayı, Batı Anadolu'nun İç ve Doğu Anadolu'ya açılan bir noktasında ve doğal yollar üzerindeki konumu ile ekonomik ve dinsel bir merkez olması, bölgesel ulaşım bağlantılarının antik dönemden itibaren kentsel gelişmedeki etkinliğinin kanıtıdır (Bkz. Şekil 3.1).

M.Ö 3500' lerde kurulduğu tahmin edilen Pessinus, bugünkü Sivrihisar'ın 16 km. doğusunda yer almaktadır (Şekil 5.1). Şekil 5.5 'te de görüldüğü gibi Pessinus kenti bir yamaç kentidir (Resim 5.1). Kızılırmak'ın aşağı kısmında kurulmuştur. Bu kent, Sakarya havzasındaki başlıca merkezlerden biridir. Ana Tanrıça Kybele ve Atis adına kurulmuş bir tapınak kenti olan Pessinus, dönemin kutsal ve önemli yerleşmelerindendir. Pessinus (bugünkü adı Ballıhisar), tanrıların anası, ana tanrıça'nın şekilsiz taştan yapılmış kült heykelinin (Baitylas) gökten indiğine inanılan Kibele'ye tapılan ve döneminde "Rahipler Devleti" diye anılan, Frig yerleşmesidir (27).

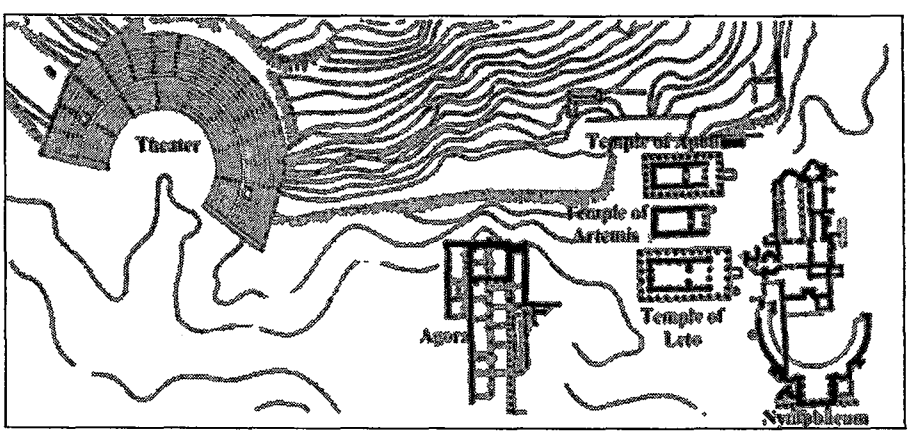
M.Ö. 3. yüzyılın ortalarında Galatlar'ın bir kolu olan Tolistoag'lar, Pessinus'ta ve Gordion civarlarında görülmüşlerdir. Bergamalılar'ın egemenliği altında olan Pessinus, bu dönemde dinsel olduğu kadar ticari yönden de önemli bir merkez konumuna gelmiş(28) ve Galatlar'ın saldırısına rağmen, rahipler kentte sınırlı bir özgürlüğe sahip olabilmişlerdi. Kenti beş Frigyalı ve beş de Galat rahiple birlikte bir baş rahip yönetmiştir. M.Ö. 204 yılında Roma senatosunun Pessinus'a elçiler gönderip Kibele'nin kült heykelini Roma'ya getirtmesi ve orada inşa ettirilen bir tapınağa bu heykelin yerleştirilmesiyle kent çok büyük bir üne kavuştur. Bu bilgiler değerlendirildiğinde kentin kuruluşunda, yerleşmeye uygun ekolojik taban kadar dinin önemli bir faktör olduğu söylenebilir. Kent M.Ö. 25 yılında Augustus, Galatia eyaletini kurunca, Romalıların yönetimine geçmiştir (Şekil 5.2).



Resim 5.1: Pessinus'da odeon



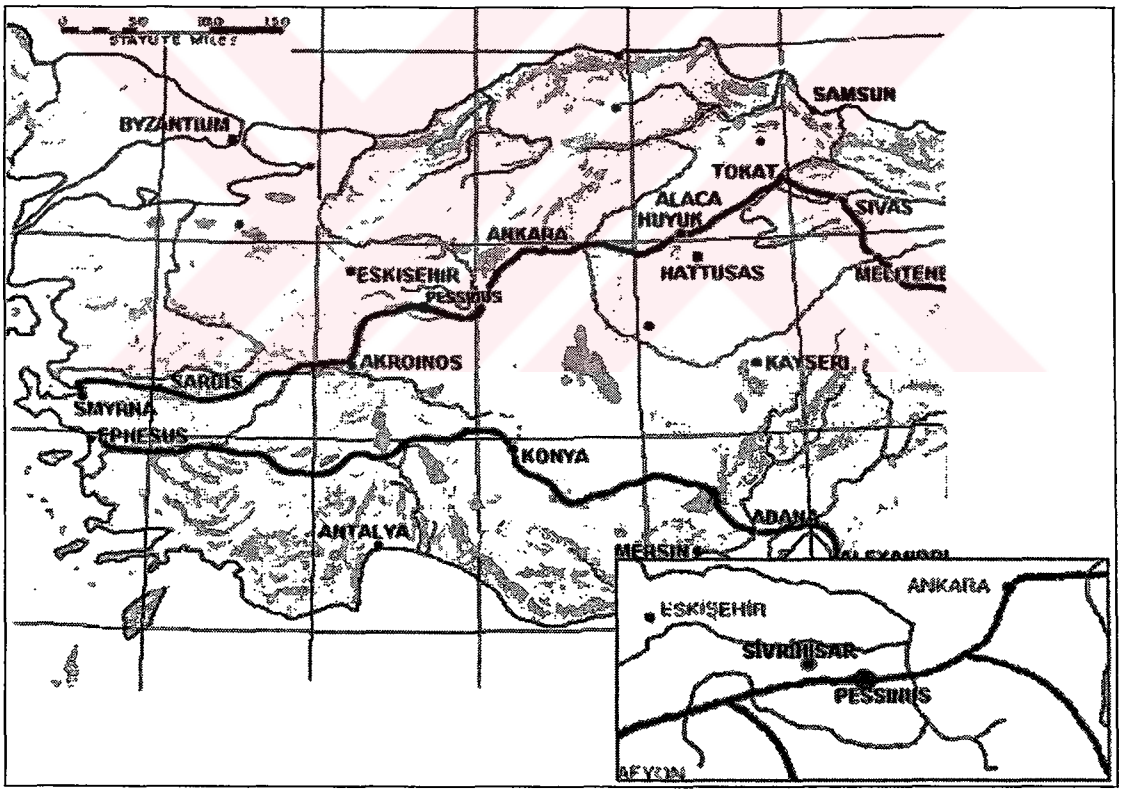
Şekil 5.1: Pessinus'un Sivrihisar'a göre konumu



Şekil 5.2: Pessinus yerleşim şeması

Antik dönemde Spalya'dan (Sivrihisar) Pessinus'a giden yolun bir bölümü, Sardes ile Pers egemenliğinin büyük kentlerini Persia, Susa ve Persepolis'i bağlayan antik Kral

Yolu'na bağlanmaktadır. Ballıhisar bu antik yolun durak noktalarından biridir. Güzergahı üzerine farklı yorumlar olsa da Batı Anadolu'yu İran'a bağlayan Kral Yolu'nun buradan geçtiği de söylenmektedir (Şekil 5.3). Bu veriler Sivrihisar'ın antik dönemde de önemli bir yerleşim birimi olduğunun ve antik Kral Yolu ile ilişkide olduğunun göstergesidir ve kuruluş nedenini de açıklamaktadır. M.Ö. 6. yüzyıl sonlarından M.Ö.4. yüzyıla kadar önemini koruyan bu yol, Efes'ten başlayarak, bugünkü Sivrihisar'ın yakınlarındaki Pessinus'tan geçerek Boğazkale'ye oradan Samsun ve Tarsus'a ulaşmıştır (28,29,31). MÖ. 106-44 yıllarında yaşamış olan filozof, tarihçi Çicero, Kral yolunun, Roma döneminde de kullanıldığından bahsetmiştir (7).



Şekil 5.3: M.Ö. 6-4. yüzyıllarda Kral Yolu (7)

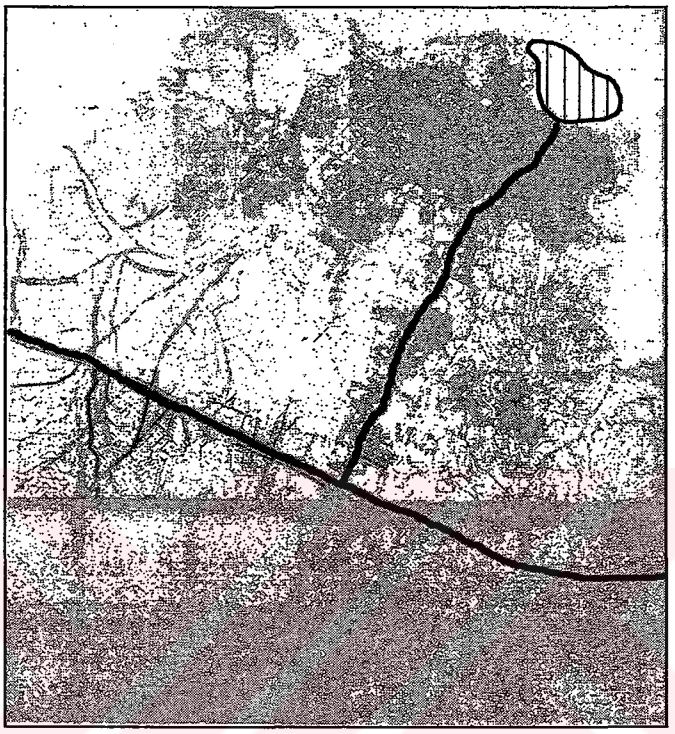
5.2. Roma Dönemindeki Gelişmede Ulaşımın Etkileri

Roma döneminde Anadolu'daki yerleşimler, tarım alanlarına yakın bölgelerde kurulmuş, "tarım toplulukları" ve ana ulaşım bağlantıları üzerindeki daha büyük

toplayıcı pazar kentler olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu pazar kentlerinin karakteristik özelliği, savunulması ve ulaşım kolaylığı acısından yüksek tepelerin düzleştirilmesi ile kervan yollarının odak noktalarında kurulmasıdır. Anadolu ulaşım teknolojisinin dönemi itibarı ile gelişmemiş olması ve yol sisteminin yetersizliği nedeni ile toplayıcı kentlerden büyük pazarlara ve liman kentlerine bağlantının sağlanması için kervan yollarının ve üzerindeki pazar kentlerinin kurulmasını gerektiren ulaşım politikası benimsenmiştir. Bu politika ile Roma döneminde 6. yüzyıldan itibaren, Eskişehir bölgesinde birçok kent kurulmuş ya da geliştirilmiştir. Bu kentlerden biri olan Sivrihisar'a (Spalya) Roma'ın güçlü imparatoru Jüstinyen (M.S.527-565) kendi adını vermiş ve kent "Justinianapolis" adı ile bu dönemde çok büyümüştür (32) (Şekil 5.4).

Roma döneminde ana ulaşım yollarının oluşturulması imparatorluğun yerleşme ve/veya büyüme politikaları ile birlikte açıklanabilir. Romanın erken dönem kolonileri açık biçimde askeri nitelikliydiler. Dolayısıyla, Adrianapolis'in M.Ö. 25'li yıllarda Roma topraklarını korumak amacıyla, Roma'nın muzaffer ordularının ardından kazanılmış yeni topraklarının güvenliğini sağlaması ve güçlendirilmesi için, ya da gelecekteki askeri seferlerde saldırı üsleri olmak üzere kurulduğu söylenebilir. Bu tür yol kolonileri, ana arterleri de oluşturmuştur (33). İyi kurulmuş, taş döşemeli ve akaçlanmış Roma yolları, hızlı bir kara iletişimi de sağlamıştır (34) (Resim 5.2) (Şekil 5.5). Roma döneminde, bugünün ölçüsüyle, 75 km'de bir yolcular ve atlar için bölümleri olan yapılar yapılmıştır. Bu yapılar posta için de kullanılmışlardır. Doğu Roma (Bizans) döneminde ise 50 km'de bir kervansaray benzeri yapılar inşa edilmiştir (7). Bu yolun Sivrihisar'dan geçmesi ile Roma askeri yolunun önemli bir durak, ticaret merkezi ve yığınak yeri olarak gelişen Justinianopolis bölgenin en önemli şehri Pessinus'u gölgede bırakmıştır (35). Roma döneminde Pessinus'un önemini yitirip, yerini Justinianopolis'in almasında Roma'nın Hıristiyanlığı kabul etmesi ile Ana Tanrıçaya inanışın reddedilmesi ve antik döneme ait dini yapıların tahrip edilerek, yapı taşlarının Roma kalelerinin inşaatında kullanılması da etken olmuştur (28,31). Sivrihisar'dan başka diğer yerleşim birimlerinin Doğu Roma (Bizans) döneminde de bu bölgede var olduğu bilinmektedir. Buna rağmen

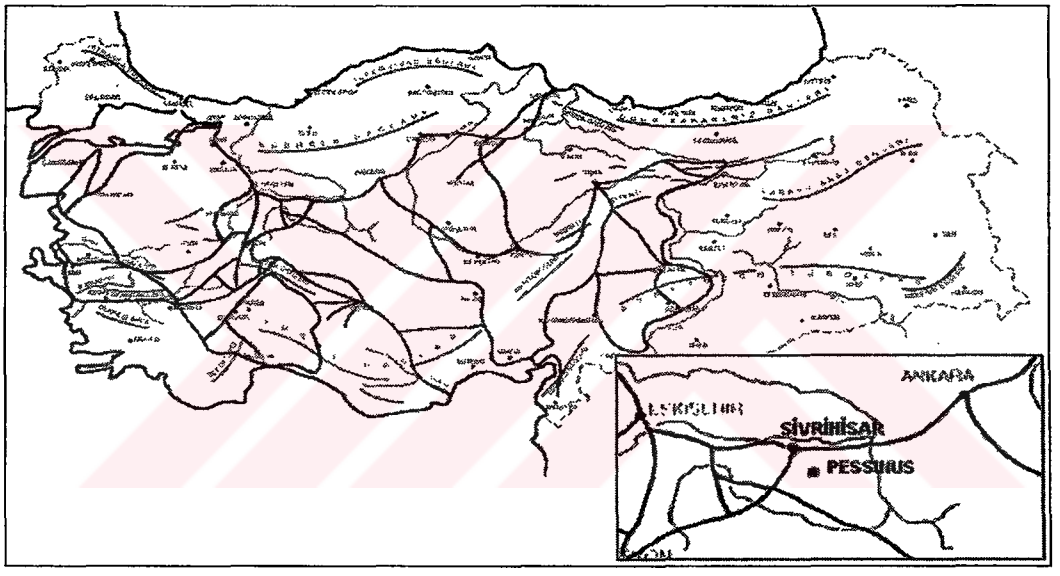
Justinionopolis-Sivrihisar, bölgenin ekonomik merkezi olduğu gibi Doğu Roma askeri yolundaki istihkam sisteminin önemli bir noktası olmuştur (36).



Şekil 5.4: Roma döneminde Sivrihisar da kentsel yerleşme (M.S. 4-5 yy. – 10.yy.)

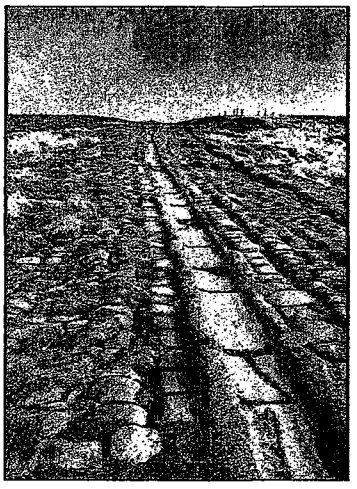
Görülmektedir ki; Pessinus'un önemini yitirerek yerini Justinianopolis'in almasında rol oynayan en önemli etken, değişen bölgesel ulaşım aksıdır. Bu dönemde Kral yolu önemini yitirmiş, Roma yolları ve kentsel hiyerarşi içinde yeni kurulan koloni yerleşimler önemli hale gelmiştir. Değişen bu ulaşım sistemi, yeni kurulan ya da geliştirilen yerleşimlerin kaderini değiştirmiştir. Sivrihisar gibi ana ulaşım aksı üzerine kurulan Roma kentleri, çevresi için yönetimsel, toplumsal, ticari ve dinsel merkez olma işlevine sahip olmuştur. Bu işlevini yerine getirebilmek için yapılan; bazilikalar, forumlar, hamam yapıları, tapınaklar, amfitiyatrolar, Roma kentinde yinelenen öğeleridir. Kentin formu Roma askeri kalesi (Castrium Romanum) formundadır. Bu tür yerleşmeler için genellikle hakim tepelerdeki düz alanlar veya önemli ulaşım yolları ya da kavşaklarında yer seçilmiştir. "Costra" olarak bilinen Roma kalesinin genel özellikleri de zamanla kale surları dışına doğru büyüyen kente yansımıştır. Bu yerleşimler ekonomik ya da politik nedenlerle kurulmuştur ve dış cephesi savunma nedeniyle kare veya dikdörtgen sur ile çevrili ve birbirini dik kesen

iki ana caddeden oluşmaktadır. İkincil yollar gridal yerleşimi ve bina bloklarını tanımlamaktadır. İki ana yolun kesiştiği meydanda, Forum (Yunan kentinde Agora'ya denk gelen) bulunmaktadır. Burası halkın toplandığı, kolonlu bir yapı ve bu yapıya yönelen kolonatlı yol ile tanımlanır. Ana tapınak, tiyatro ve hamam, meydanın diğer elemanlarıdır. Kenti çevreleyen ovaya tepeden bakan bir amfitiyatro bulunmaktadır. Bu yapılanmada, Roma'nın ızgara planı kentlerin yerleşim biçiminin temelini oluşturmuştur (37). Anadolu'daki kentlerin gelişiminde, (günümüzde de kullanılan) Roma yol sistemi etkin olmuştur.



Şekil 5.5: Doğu Roma dönemi ticari kara yolları (7)

Justinianopolis-Sivrihisar'da da bu dönemde, geleneksel Roma kenti formuna yakın bir yapılaşma ve yerleşim deseninin olduğu tahmin edilmektedir. Justinianopolis olarak yeniden kurulurken, doğal yükseltiden yararlanılarak, bugünkü Sivrihisar Dağlarının, Uluçukur Tepesi'ndeki (yaklaşık 1819 m) kale, bu formda yapılmıştır. Kalenin, Bizanslılarca yıktırılan Antik Pessinus kentinin kalıntılarıyla M.Ö. 25 yılında yaptırıldığı, 6 kapılı ve korunaklı bir kale olduğu rivayet edilmektedir. (28). Yüksek tepede konumlanan bu kale, hem bulunduğu vadiye hem de vadiye ulaşan yollara hakim bir pozisyondadır. Bu alanda, agora, hamam ve su kanalı kalıntıları bulunmuştur (28,38). Ancak yapım tarihleri hakkında kesin bir bilgi yoktur.



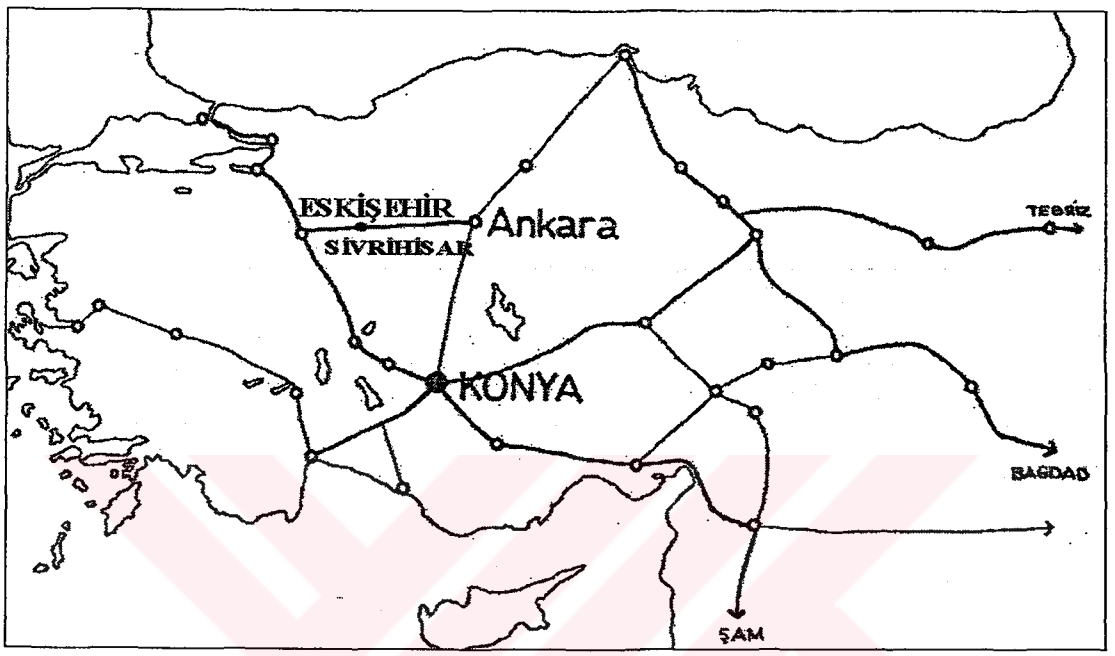
Resim 5.2: Roma yolları (34)

5.3. Selçuklu Döneminde Değişen Ulaşım Bağlantılarının Kente Yansımaları

Bölge, ekonomik ve kültürel zenginliği nedeniyle 8. yüzyıl başlarında Güneyden gelen Arapların saldırılarına hedef olmuştur. Araplar 708 ve 778'de Dorilaion'u (Eskişehir) işgal etmişlerdir. Fakat kısa bir süre sonra Bizans İmparatorluğu bölgeye yeniden egemen olmuştur (39). 1073'ten sonra Sivrihisar yöresinde Selçuklular görülmüştür. 1097'de 1. Kılıçarslan'ın ovaya hakim bir tepeye karargahını kurduğu ve bu nedenle buraya sonradan "Sultan Öyüğü" adı verildiği bilinmektedir (28,41). Sivrihisar, bu dönemde zamanının ikinci derece kervan yolları ve posta yollarının durak noktasındaki konumu ile özellikle 11. ve 12. yüzyıllarda ticari aktivitelerle önem kazanan merkezler arasına girmiştir. Kervan yoluna adını veren kervanlar bir ülkeden diğerine, bir şehirden başka bir şehre, at ve develer üzerinde ticari mal nakleden kafilelerdir (Şekil 5.6). Sivrihisar'dan da geçen bu kervanlarla güvenlik nedeni ile (eşkıya saldırılarından korunmak) topluluk halinde seyahat edilirdi. Kervanlara yolcular da katılırlardı.

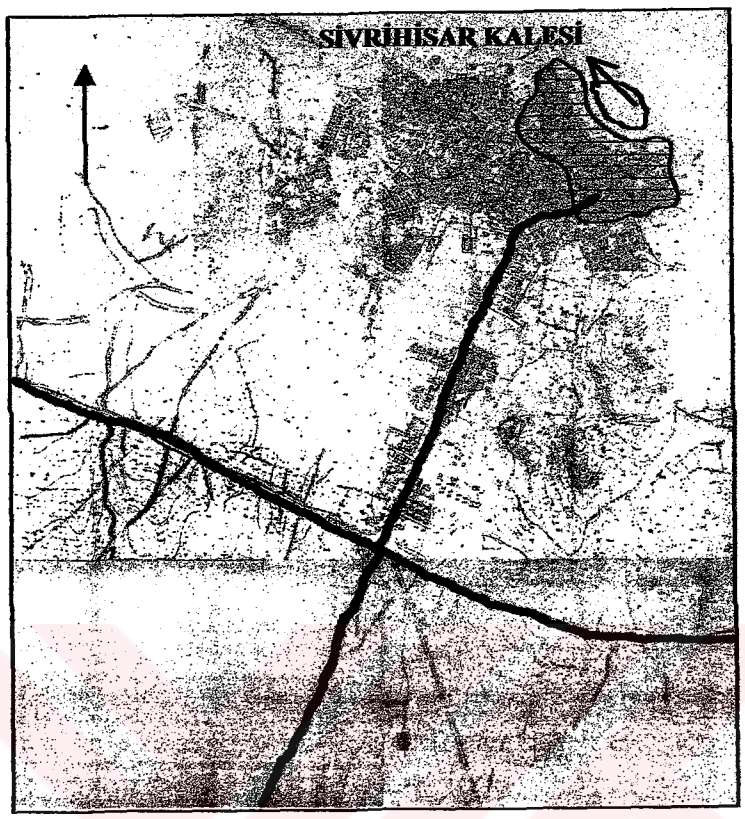
Doğuda ve Batıda ticaretin canlanması Anadolu'da transit ticareti ön plana çıkardığı için, Anadolu'da da kervan yollarının önemi giderek artmıştır. Bu nedenle Selçuklular Anadolu'daki ticaretin ve ulaşımın güvenliğini sağlamak için kervan yolları üzerinde konak yerleri ve "kervansaray" lar yaptırmışlardır (Bkz. Bölüm 3.1).

Kervansaraylar yol kavşaklarındaki konumları ile ticaretin gelişmesine de katkıda bulunmuşlardır.



Şekil 5.6: Selçuklu dönemi kervan yolları (7,43)

Anadolu Selçuklu Devletinde 13. yüzyılda Sinop-Antalya hattının doğusunda kalan kentler görece gelişmiş kentlerdir (40). Ancak, bütün Batı Anadolu ve Rumeli alındıktan sonra, devletin iktisadi ve siyasi merkezinin Marmara çevresine kayması üzerine, Selçuklu yol şebekesi esaslı bir biçimde değişmiştir (43). Bu süreçte, Eskişehir bölgesindeki görece gelişmiş olan Sultanönü Sancağının stratejik önemi göz önünde alındığında, yol kavşağında bulunan Sivrihisar'ın da Selçukluların önemli kasabalarından olduğu söylenebilir (36). Bu iddiayı, kentte bu döneme ait kamusal yapılar ile ticaret merkezi ve çevresindeki sokaklarla biçimlenen yerleşme büyüklüğü kanıtlamaktadır. Sivrihisar'ın Selçuklu dönemi kentsel gelişimi Şekil 5.7'de, kent merkezinde konumlanan yapılar ise Şekil 5.8'da tanımlanmaktadır.



Şekil 5.7: Selçuklu döneminde Sivrihisar (10.yy. – 12. yy.)

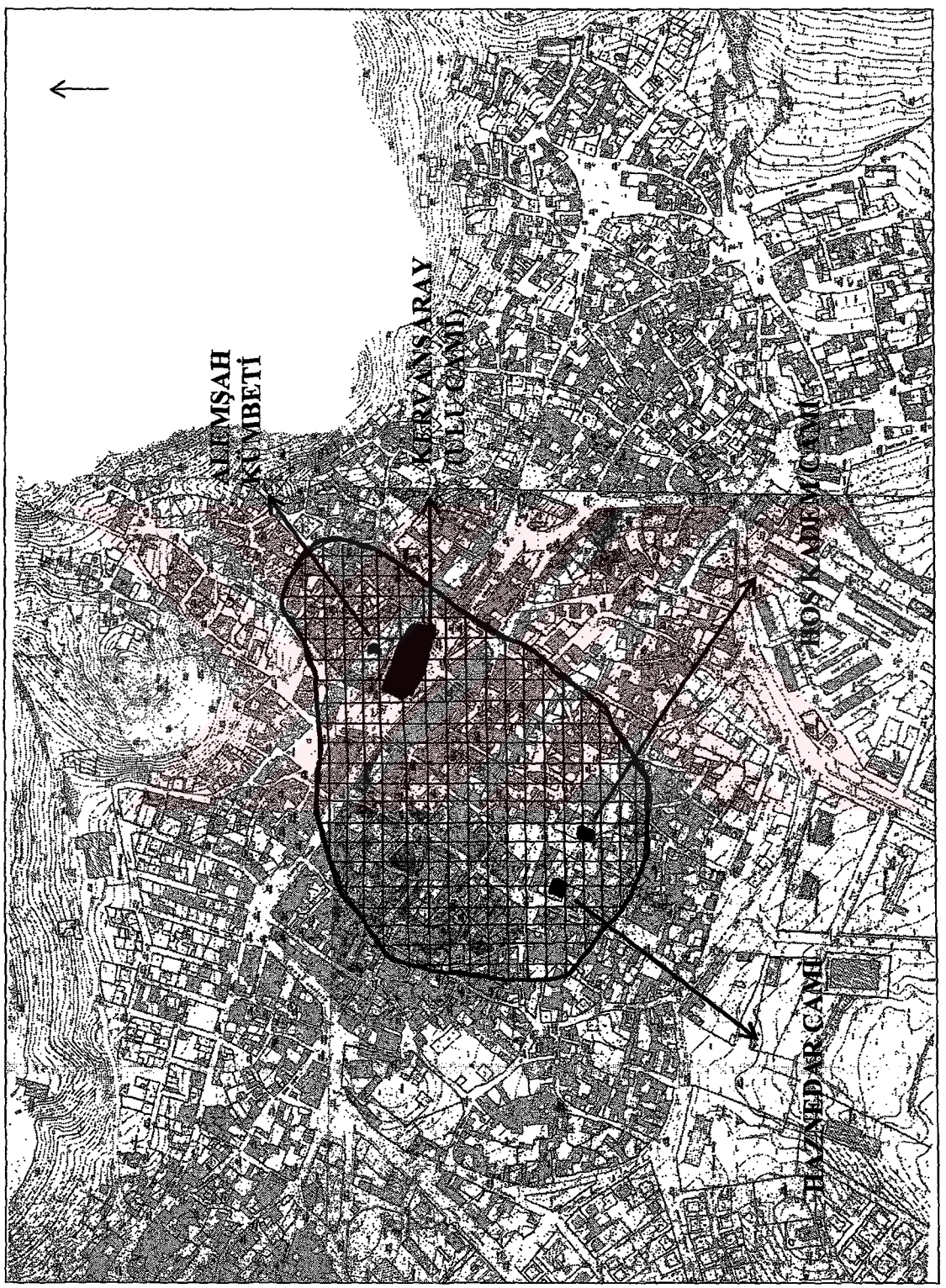
13. yüzyılda Anadolu kentlerindeki nüfus artışının temelini, doğudan gelen kentli ahali oluşturuyordu. Anadolu Selçuklu döneminde, Sivrihisar kalesinin etrafında kurulmuş olan yeni mahalleler Türklerin iskanına açılmıştır (36). Selçuklu döneminde kent merkezini oluşturan ve/veya tanımlayan ve günümüze ulaşan önemli yapılar; Ulu cami, Hoşkadem Cami, Kurşunlu Cami, Alemşah Kümbeti, Hazinedar Mescidi'dir. Ahşap malzemesi Mihalıççık civarındaki ormanlardan getirilerek yapılan Ulu Cami bir Anadolu Selçuklu eseridir. Önce kervansaray olarak kullanılan bu yapı 1257 yılında Selçuklu Emiri Emireddin-i Mikail Bin Abdullah tarafından camiye çevrilmiştir. En önemli özelliği, düz çatısını ağaç direklerin taşımasıdır. 55X27 m. boyutlarındaki minaresi, kitabe tarihine göre "ağaç direkli camiler" grubunun en büyük ve en önemli örneklerindendir (45). Dikdörtgen planlı, mihrabın uzun kenarda yer aldığı ve uzunlamasına altı şahından ve üst örtüyü tutan 67 ahşap ayaktan-oluşmuş bir yapıdır. Ağaç sütun başlıklarının yanısıra taş olanları da vardır. 1412'de yapılmıştır. 1439/1440'da kadı Hızır Bey tarafından onarılmıştır. Mihrabı ise Anadolu Selçuklu yapıtlarının en özgün örneklerinden olup, 1245'te yapılmış ve

sonradan bu camiye nakledilmiştir. Cami yanındaki (bugünkü müftülük binasının yerinde) 13. yüzyılın üçüncü çeyreğinde yapıldığı sanılan bir medrese bulunduğu bilinmektedir(Resim 5.3a,b). Hoşkadem Cami; 13. yüzyılın sonunda Anadolu Selçuklu devleti hazinedarlarından Necibüddin Mustafa'nın karısı Hoşkadem Hatun adına yapılmıştır. Kamu kullanımındaki yapıların sayıca artması, çeşitlenmesi kentin ekonomik düzeyinin yüksekliğinin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu yapılar ayrıca, fiziksel-mekansal yapıdaki gelişmeyi de açıklamaktadır(28).



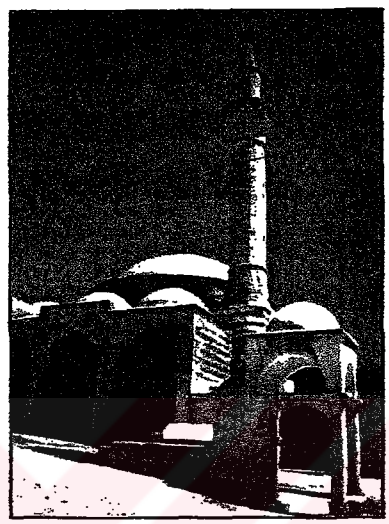


Resim 5.3.a,b: Sivrihisar Ulu Cami (Orijinal, 46)



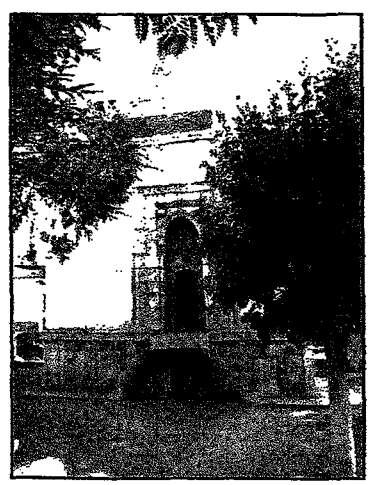
Şekil 5.8: Selçuklu döneminde Sivrihisar kent merkezi

Kurşunlu Cami; 1343'te Hoca İbrahim tarafından yaptırılmış bir Selçuklu eseri olup, yanında bir de çeşme vardır. 1492'de büyütülmüştür. Tek kubbeli, tek kare mekanlı, 3 kubbeli son cemaat mahalli olan bir yapıdır (28) (Resim 5.4).



Resim 5.4: Sivrihisar Kurşunlu Cami (46)

Alemşah Kümbeti; 1327/28'de Melik Şah'ın kardeşi Sultan Şah için yaptırılmış, iki katlı kryptalı (mumyalık) kare planlı kesme taş bir yapıdır. İçten kubbeli, dıştan piramidal çatılıdır (28) (Resim 5.5).



Resim 5.5: Sivrihisar Alemşah Kümbeti (46)

Hazinedar Mescidi; 13. yüzyılda yine Hazinedar Necibüddin Mustafa tarafından yapılmıştır. Kesme taş, kare planlı, tek kubbeli bir yapıdır (28).

Selçuklular'a ait bu yapılardan da anlaşılabileceği gibi bu dönemde de Sivrihisar önemli kültür ve ticaret merkezi olmuştur (45). Kent bu dönemde yeniden isimlendirilmiş ve "Seferihisar" adını almıştır. (28).

5.4. Osmanlı Döneminde Ulaşımla İlintili Kentsel Değişim ve Gelişmeler

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılması sonrası beylikler döneminde, daha sonra devlet ve imparatorluğa dönüşecek olan Osmanlı Beyliği'nin esas yerleşim çekirdeğini Karacadağ, Söğüt ve Domaniç oluşturmuştur. Osman Bey, 1291'de Eskişehir yakınlarındaki Karacahisar'ı Rum tekfurundan almış, çevresini de fethetmiştir (43). Eski Türk töresine uygun olarak Osman Bey, fethedilen toprakları kardeşleri, oğulları ve silah arkadaşlarına "dirlik" olarak vermiştir. Bu paylaşımda oğlu Orhan Bey'in payına Sultanönü (Karacahisar) düşmüştür. Bazı kaynaklarda önce Karacahisar sonra da Eskişehir'in merkez olduğu, yönetim birimine Osmanlıların Bizans'a karşı kazandıkları ilk zaferin anısına Sultanönü dedikleri şeklinde ifadelere de rastlanmaktadır. Yine H. Doğru, Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü, Kuyud-u Kadime Arşivi'ne dayanarak Osmanlı Devleti'nin ilk sancağının Eskişehir olduğunu belirtmektedir (46). Bu dönemde Seferihisar, İnönü, Kalmar, Aksu, Söğüt ve Günyüzü, yaya askerlerin toplatıldığı nahiyelerdendir (28). Bu nahiyenin yönetsel statülerinde Eskişehir'e ulaşım bağlantılarının olmasının etkin olduğu söylenebilir.

1402'de Ankara Savaşı'nın kaybedilmesinden sonra, Osmanlılar' ın işgal ettikleri Germiyan, Saruhan, Aydın, Menteşe ve Teke Beylikleri, Timur'un torunu Mehmet Mirza tarafından eski sahiplerine geri verilmiştir. Beypazarı, Sivrihisar, Kırşehir, Kayseri ve yöreleri de Karamanoğulları'na bırakılmıştır (45). Ancak İ. H. Uzunçarşılı Sivrihisar'ı, Ayasoluğ, Güzelhisar, Çeşme, Sultanhisarı, Kestel, Bozdoğan, Yenişehir, Alaşehir, Birgi, Sard, Ortakçı ile birlikte Aydınoğulları' na bırakıldığını belirtmektedir (50). Ancak bu gerçekleşmemiş l. Murad dönemine kadar (1362-1389) Osmanlılar komşu Türk Beylikleri ile mücadeleye girmemişlerdir. Beylikler de Osmanlıların üstünlüğünü kabul etmiş görünmektedirler, fakat Anadolu

Selçuklu Devleti'nin en önemli kentlerinden olan Konya'nın yeni sahipleri Karamanoğulları kendilerini Selçukluların varisi saymışlardır. Fetret Devri'nde Karamanoğulları Sivrihisar'ı eline geçirmiştir (43). Fetret Devri sonrasında Çelebi Mehmet, Karamanoğulları' na karşı kazandığı zafer sonrasında Karamanoğulları aleyhine 1415'de bir antlaşma yapmıştır. Buna göre Osmanlılar'a tabi olan Karamanlılar, Timur'un kendilerine verdiği Beypazarı, Sivrihisar, Akşehir, Yalvaç, Beyşehir ve Seydişehir'i Osmanlılara bırakmışlardır (28,48).

Selçuklular zamanında Anadolu'da kurulan yol güzergahları, Osmanlılar zamanında değişmiştir. Bunun sonucu olarak bazı yerler, ticaret merkez olma konumunu kaybetmişlerdir. Zaten Ümit Burnu yolunun bulunması ile Hindistan'a ulaşan ticaret yolunun ağırlık merkezi de Atlas Okyanusuna kaymıştır. Anadolu'da ticaretin önemini kaybetmesi üzerine, Selçuklular zamanındaki kervan yolları da ıssızlaşmıştır. Örneğin, Osmanlı Devletinin başkenti olan İstanbul'u, Suriye ve Irak'a bağlayan yol, Konya-Adana istikametini takib ettiği için, Antalya'dan Sivas'a veya Elbistan'dan Kayseri ve Sivas'a giden yollar, bu kentleri birbirine bağlayan tali yol durumuna düşmüştür. Bu yollar üzerinde bulunan kervansaraylar da zorunlu olarak eski önemini kaybetmiştir. Fakat yeni yol güzergahlarının ortaya çıkması üzerine Osmanlılar da, kervansaray yapımına devam etmişlerdir. İstanbul'u, Suriye üzerinden Mekke ve Medine'ye bağlayan yol üzerinde hacca giden hacıların her türlü ihtiyaçlarını karşılamak üzere kervan yolları ve kervansaraylar kurmuştur. Osmanlı kervan yolları, devrine göre dünyanın en bakımlı yolları idi. Genellikle granit taş döşeli bu yolların iki yanında sürülerin geçmesi için tesviye edilmiş toprak şerit bulunurdu.

Yeni coğrafi keşifler ile değişen ulusal ve bölgesel ulaşım ağlarının Sivrihisar'a etkileri ise olumlu olmuştur. Selçuklu döneminde tali kervan yolu güzergahı üzerinde bulunan kentin, kentsel kademesi artmıştır. Bu da kentsel biçimlenmeye yansımıştır. Dönemin ulaşım teknolojisi olan kervan yolları ve ulaklar, bölgesel ulaşımda Sivrihisar'ı daha çok ziyaret etmeye başlamıştır. Bu gelişmelerin kentsel göstergeleri ise elde edilen verilerin niteliklerine göre sosyo-kültürel ve sosyo ekonomik olarak iki bölümde incelenmiştir.

5.4.1. Sosyo-kültürel göstergeler

1486 yılında Sivrihisar'da 24 Müslüman 1 Ermeni mahallesi bulunuyordu. Kanuni devrinde de bu mahallelerin durumunda değişiklik olmamıştır (36). Hane sayısında da değişiklik olmamasına rağmen mücerred (bir ailenin yetişkin oğulları varsa, ergenlerinden her yıl alınan vergi (49)) sayısı, üçe katlanmıştır. Bu ise kentte nüfusun gençleştiğini ifade etmektedir. Nüfusun bu kadar gençleşmesi geleceğe dönük bir nüfus artışının habercisidir. Mücerredler kısa bir gelecekte vergi hanesi oluşturacak ve kent nüfusu daha da artacaktır. Bu durum Akdeniz bölgesindeki nüfus hareketine paralellik göstermektedir (36) (Çizelge 5.1).

Çizelge: 5.1. 15. ve 16. yüzyılda Sivrihisar'da Mahalle ve Hane Durumu (36)

Mahalle	Hane		Mücerred	
	1486	1521	1486	1521
Toplam	584	589	134	306

Ömer Lütfü Barkan'ın önerdiği ve geleneksel hale gelen hesaplama yöntemine göre tahmini kent nüfusu şöyledir;

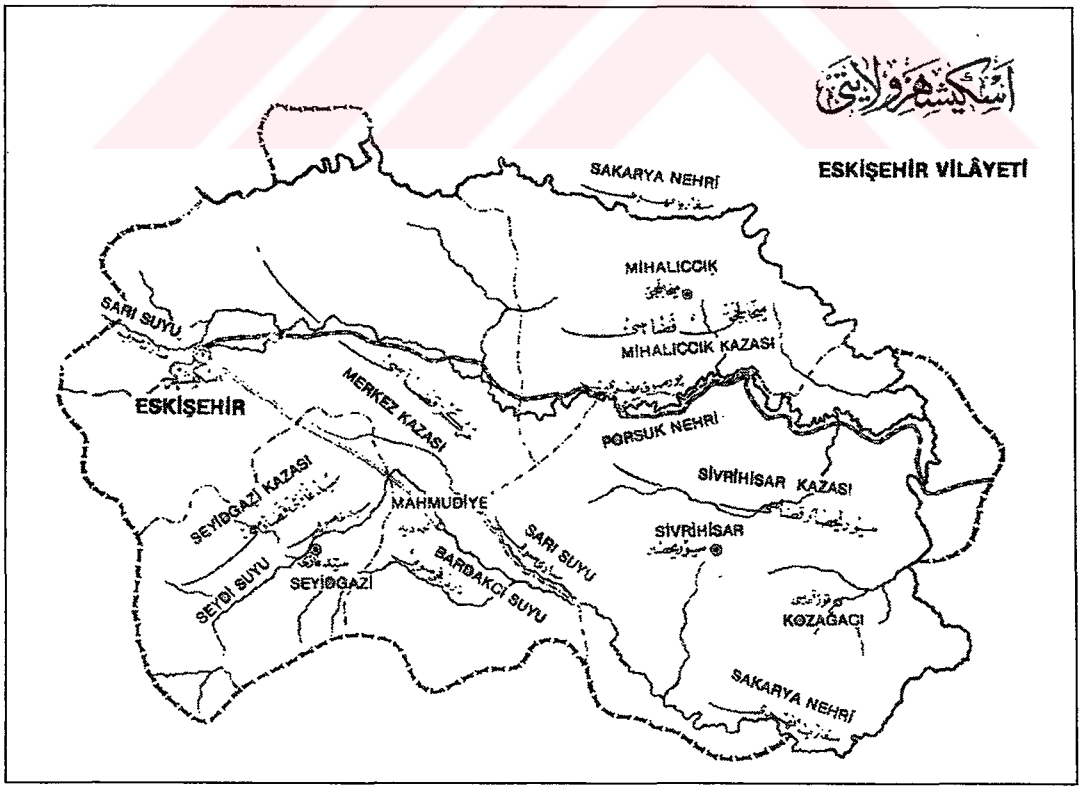
Çizelge: 5.2. 1486 – 1521 Tarihleri Arasında Sivrihisar'ın Tahmini Nüfus Durumu (36)

Yıllar	Nüfus
1486	3512
1521	3739

16. yüzyılın birinci çeyreğinde İstanbul (1520-35) 400.000, Manisa 6496, Eskişehir 3034 kişi nüfusa sahipti. Bu açıklamaya göre Sivrihisar'ın günün koşullarına göre büyükçe bir kasaba olduğu görülmektedir (36).

Sivrihisar'ın 19. yüzyıldaki durumu ile ilgili bilgilerin bir kısmı, bu kentten geçen seyyahlara, bir kısmı da Osmanlı belgelerine dayandırılmaktadır. Ahmet Şerif, Anadolu'da Tanin'de, 1909 yılının Sivrihisar'ını şöyle betimlemektedir."Taşlık bir

patikadan yürümek için bir çok tehlikeyi atlatmak lazım geliyordu. Pek zahmetli geçen bu günün akşamının saat on ikisinde Sivrihisar'a girebildik. İndiğim han odası oturulacak, yatılacak gibi değildi. .....odada mucize olarak bir de soba gördüğümde rastlantının bu bahtiyarlığına teşekkür ettim." Bu dönemde Sivrihisar bölgenin en büyük ve bayındır kasabalarından biridir. Ahmet Şerif, kentte 26 İslam, 6 Ermeni mahallesinde yaklaşık 3.500 ev bulunduğunu tahmin etmektedir. Kazanın 97 köyünde nüfus, 31.892 İslam, 3.989 Ermeni, 186 Musevi olarak bildirilmektedir. Yazar, Türk çocuklarının devam ettikleri okulların yapı olarak "süslü birer konağı" andırmakla birlikte gerek öğretmenlerin ve gerekse eğitimin Ermenilere ait okullarla kıyaslanamayacak kadar kötü olduğunu ısrarla belirtmektedir. Toplumsal olarak da "İslamlar ve Türkler cahilliklerinde ne kadar ısrarlı iseler, Hıristiyan vatandaşlar çalışmakta, özellikle gelecek için çocuklarını hazırlamakta o kadar inatçılar" notunu düşmekte ve gelecek için endişelerini ifade etmektedir. Aynı endişelerini kaymakamlık makamında da belirttiğini yazmaktadır (28,50).



Şekil 5.9: 19. yüzyılda Sivrihisar kazası (51)

Seyyahlar çoğunlukla arkeolojik kalıntılara, dolayısıyla da Pessinus üzerine bilgi vermelerine rağmen Sivrihisar'ın o günkü yerleşimine, folklorüne ve ekonomik hayatına da zaman zaman değinmişlerdir (Gültekin, 1998, 32). Bu seyyahlar sırasıyla Hamilton (1842), Ainsworth, Saint-Martin, Tschihatscheff (1847-1863), Perrot, Texier (1862), Van Lennep (1870), Barkley (1891)'dir. Gezginlerin hemen tamamı, Sivrihisar'ı granit kayalık tepeleri, kalesi, kent yerleşimini, Hıristiyan (başlıca Ermeniler) ve Müslüman toplumunu, özelde kadın-erkek ilişkilerini, giysileri ve konuk olunan evleri, özellikle iç mekan organizasyonu ile anlatmaktadırlar (28).

Texier 1839'da; Sivrihisar Kalesi'nin kente dokuz saat mesafeden görüldüğünü ve burada antik bir kent olmadığını ifade etmektedir. Aynı tarihlerde, Hamilton, Pessinus'tan sonra Sivrihisar'a geldiğini, kasabanın arkasındaki tepelere çıkarak aşağıya baktığında kayalara yaslanmış eski bir Türk kalesinin pek değerli kalıntılarını gördüğünü söylemekle yetinir.Ainsworth'un tanıklık ettiği kent hakkındaki yazdıkları ise şaşırtıcıdır. Volkanik kayaların üzerinde bir kalenin yıkıntılarından, aşağıdaki vadide de Grek Hıristiyanlara ait bir kasaba ile çevresinde yapılaşma olmayan ve yıkılmaya yüz tutmuş bir Yunan kilisesinden söz etmektedir. Ancak bu gün Sivrihisar'da bir Rum kilisesi kalıntısı yoktur. Ayrıca bugün varolan Ermeni Kilisesinin çevresinin daha 1842'lerde boş olduğunu söylemesi de 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başını yaşamış görgü tanıklarının ifadeleriyle çelişmektedir. Buna karşılık Saint-Martin, Sivrihisar'ı kısmen Pessinus kenti kalıntıları ile kurulmuş 2000 hanelik bir Türk kenti olarak tanımlamaktadır. G. Perrot ise sosyal yaşantıya ilişkin olarak renkli notlar düşmüştür. Günlüğüne: ".....kente ismini veren sivri tepeler gördük. Kalenin duvarları blok taştan yapılmıştır. .....Ermeni toplumu lideri ile Türk Müdür (?) her akşam rakı içiyorlar. Bu duygulu dostluk daha çok Hıristiyanların yararınadır. Ermeni kadınları da yüzlerini örtüyorlar ve erkeklerden kaçıyor ve evlerde erkeklerin yanına çıkmıyorlar". Van Lennep ise Sivrihisar'ı kara granitten oluşmuş sivri kayalık tepelerin eteklerinde gördüğünü belirtiyor ve şu ilginç notu düşüyor: "..... bu Karadağlar kasabanın ak evleriyle zıtlık teşkil ediyor". Van Lennep ayrıca Sivrihisar'ın Yozgat'tan daha küçük bir kasaba olduğunu belirterek,- Texier' in görmediğini yazdığı-antik kalıntı ve sütunları gördüğünü ifade ediyor. Konutlarla ilgili en geniş bilgiyi Barkley vermektedir.

Sivrihisar'ı, tepenin bir yarım daire gibi çevirdiğinden, bu alanın içini çeşitli boyutlarda konutların doldurduğundan söz ettikten sonra, kasaba halkının yarısından çoğunu Türklerin, kalanını da Ermenilerin oluşturduğunu yazmaktadır. Ayrıca konutların tepelere doğru yaslandığını, ön cepheden bakıldıklarında iki katlı olduklarını, üst katlarının derin bir verandaya açıldığını ifade etmektedir. Barkley alt katlarda küçük odalar olduğunu ve üst katların yazın kullanıldığını da sözlerine eklemektedir (28,53-59).

17. yüzyılda kaleme alınmış olmakla birlikte bir seyahatname niteliğindeki Evliya Çelebi Seyahatnamesinin 1983 tarihli Kültür ve Turizm Bakanlığı basımında tarandığı kadarı ile Sivrihisar'a yönelik bir bilgiye rastlanmamıştır (28).

18. yüzyılda Eskişehir yöresine Kırım, Kafkasya, Romanya ve Bulgaristan'dan göç olmuştur. Rusların 1783'te Kırım'ı ilhak etmesinden sonra kitlesel bir göç başlamıştır. Reha Ülkü'nün çocukluk anılarından anlaşılacağı gibi Balkan Savaşı sonrasında Tatar'ların göç ettiği anlaşılmaktadır. Aynı kaynaktan edinildiğine göre Kırım'dan göç edenlerin Balkan Savaşın'dan iki yüzyıl önce göç ettikleri anlaşılmaktadır. Ayrıca, Tatar nüfusunun da Eskişehir bölgesinde çok olduğundan bahsedilir. Ancak bazı belgelere ve yaşlı Sivrihisarlıların ifadelerine göre, Sivrihisar'ın I. Dünya Savaşı'na kadar göç aldığı söylenebilir. Bu dönemde devletin, göçmenleri, köylülerin, Türkmen ve Yörüklerin geçim alanı dışında kalan, devlete ve vakıflara ait topraklara yerleştirildiği bilinmektedir. Bu sürede göçmenlerin yerleştirildikleri bu topraklar (ova tabanları ve kıyı bölgeleri) sıtmanın yayıldığı bölgeler olduğundan, göçmenlerin bir kısmı hastalanarak ölmüş, kalanlar ise başka yerlere göç etmişlerdir. İç göçlerle yeni köyler kurulduğu gibi, göçmenler kentlerin ve kasabaların çevrelerine yerleşmişler ve yeni mahalleler oluşturmuşlardır. Eskişehir bölgesine göç eden Kırım Tatar'larının buralara yerleştirildikleri ve yerleşimler kurdukları bilinmektedir. Bunlar; Yaverören Köyü, Eskişehir'in Sivrihisar İlçesi'ne bağlı olup 1895-1897 yıllarında Kırım'ın Bahçesaray, Gözleve ve Kerç civarındaki köylerden göç eden Kırım Tatarları tarafından kurulmuştur. Pasakadın köyü, 1902 yılında Kırım'dan göç eden Kırım Tatarları tarafından kurulmuştur. 1877'den sonra Çerkesler Abazalar, 1860'tan sonra Tatarlar bölgeye

yerleştirilmişlerdir (28) (Resim 5.6a,b,c). Bu tür iç göçlerin diğer bir nedeni ise, tarımla uğraşmış olan, kent yaşamına ve ticarete alışmış olan göçmenlerin, köylere uyum sağlayamadıklarından yerleştikleri yerlerden ayrılarak kentlere göç etmeleridir. Vilayetlerden gelen bu haber üzerine Bab-ı Ali'nin 1878 yılında çıkardığı bir talimatnameye göre göçmenlerin kentlerin yakın çevrelerine yerleşmelerine izin verilmiştir. Böylece kentlerin yakın çevresindeki boş alanlar yerleşime açılmıştır. Bu olguyu Sivrihisar'da tanımlamak mümkündür. Sivrihisar'da Ulu cami çevresindeki mahalleye göreceli yeni olan ve bugün "Yenimahalle" olarak adlandırılan geleneksel dokunun bu tür göçmenler tarafından kurulduğu söylenebilir. Sivrihisar kaza merkezinde, 1878'den sonra gerçekleşen göç ile Aktüre'nin de sözünü ettiği "göçmen mahallesi" (60) olgusuna rastlanmıştır. Bu mahallede kapı girişlerinin üzerinde 1907 ve 1903 tarihli oldukları belirtilen konutların bulunmasının, bu varsayımı doğruladığı söylenebilir. Bu konudaki bir diğer veri ise yerleşme şemasının ızgara planlı olmasıdır. Ayrıca yine bu mahalledeki evlerin çoğunun giriş kapısının arkasında var olan "en son tarih olarak 1955 yılını gösteren" sıtma hastalarını takip ve araştırma formlarıdır. Kentin yaşlıları da bu iddiayı doğrulamaktadır (28).

19. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı İmparatorluğunda sosyo-ekonomik yapının genel değişim sürecinin yansıması olarak, taşra kentlerinde de sosyal tabakalaşmada iki kesim oluşmuştur. Bunlardan biri perakende ticaretle uğraşan küçük esnaf ve zanaatkar, diğeri bölgenin ürünlerini düşük vergiler ve imtiyazlarla dış pazarlara satan ve bu yolla zengin olan Rum tüccarlarla bu ürünleri köylüden toplayan küçük ölçekteki toptan-perakende ticaretle uğraşan Ermenilerdir. Bu yapılanma kentlerin mekansal yapısını da değiştirmiştir (60).

19. yüzyıl sonunda kent, kendi iç dinamikleri yerine, dış etmenler sonucu kentsel arazi kullanımına eklenen demiryolu, yeni ticaret merkezi, yönetici merkez, burjuva mahallesi, göçmen mahallesi gibi yeni öğelerin yarattığı çekim noktaları ve akım ilişkileri nedeniyle büyüme ve değişme süreci içine girmiştir (11). Ermeni nüfusun toplumsal yaşamdaki etkinliği ve Sivrihisar'ın onlar için öneminin kanıtı mütevazı bir mahalle kilisesi büyüklüğünün üzerinde olan Ermeni Kilisesi'dir.Sivrihisar'da

Comnenus Kilise halk tarafından hayvan hastalıklarının iyileşmesine faydası olduğu inancı ile müştereken ziyaret edilen bir yer haline gelmiştir (61). Bu yapı ticari olduğu kadar Sivrihisar'ın dinsel bir merkez olduğunu da kanıtlamaktadır.



Resim 5.6a,b,c: 19. yüzyıl Sivrihisar'da Göçmen Mahallesi, (günümüz Yenimahalle) (Orijinal)

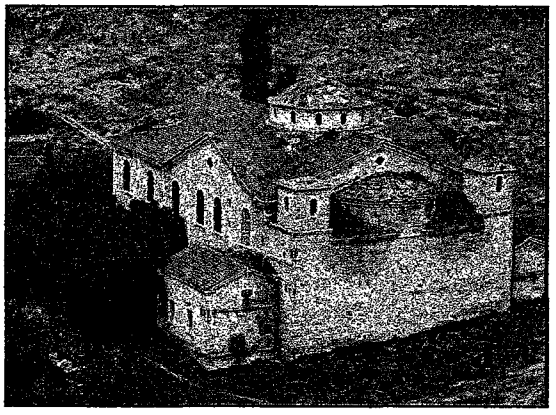
Kentsel merkezdeki canlılığın bir diğer göstergesi, kentte yaşayan ve dönemin ticari mal alım satımında özellikle 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başında yabancılarla ticarette aracı olan gayri müslümlerin kentteki statüleridir. Gayri müslümlerin bölge ve yakın çevresindeki statülerinin göstergesi tehcir yazışmalarıdır. Bu konuda Edhem'in verdiği bilgilere göre; Cartali Maliye ve Dahiliye Nazırı Talat Bey'e Osmanlı Bankası düşman devletler tabiyetinden kişilere yönelik bu tehditlerle hemen hemen aynı sırada, Ermeni memurların tehciri meselesiyle karşı karşıya kalındı. İlk haberler 1915 Haziran ayında Giresun'dan geldi. Ermeni personelden üçü "iç bölgelere gitme daveti" almışlardır. Çeşitli şubelerde müdür ve personel olarak görev yapan Ermenilerin ayrılmasıyla bankanın hizmetlerinin aksayacağı endişesini dile getirdi,

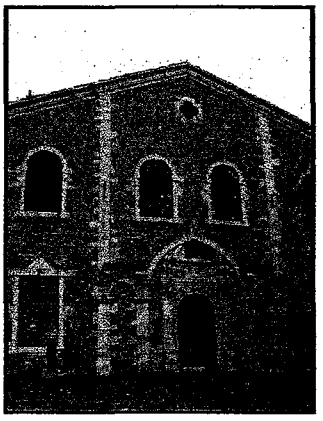
hatta, memurları çoğu Ermenilerden oluşan bazı şubelerin kapanmak zorunda kalacağını belirtti. Benzer haberler Konya, Bilecik, Eskişehir ve Akşehir'den gelmeye devam ediyordu..... (62).

Bölge ekonomisinin etkinliğini ve coğrafi konumundan dolayı yoğunluğunun bir diğer göstergesi de Eskişehir'de Ziraat Bankası, Osmanlı Bankası'nın bir şubesinin olması ve Düyun-ı Umumiye ile Reji idarelerinin yine birer şubesinin burada bulunmasıdır (63).

Tehcirden sonra daha önceleri Ermeniler tarafından işletilen büyük dükkanlar önce Müslümanlara geçmiş sonradan da kapanmıştır. Sivrihisar'da da üst gelir grubunun önemli kısmını oluşturan tüm dükkan sahipleri Eskişehir'in bölgesel merkez statüsünü devralmasıyla Eskişehir'e göç etmiştir.

I. Dünya Savaşı sonrası Ermenilerin bölgeden ayrılmaları ile bugünkü Ermeni mahallesinin kuzey kesimleri yıkılmıştır. Mahallenin merkezinde olan Ermeni Kilisesi; mütevazi bir mahalle kilisesi büyüklüğünün çok üzerindedir. Doğu/batı ekseni üzerinde yerleştirilmiş bir taş yapıdır. Üç nefli ve tek apsisli bazilikal plan şeması gösterir. Narteksi vardır. Orta nef üzeri kubbelidir. Mihrap önündeki bölüm dışarıdan da okunabilecek şekilde yükseltilerek transept oluşturulmuştur. Nişlerde, kemer üstlerinde Ermenice yazıtlar vardır. Yapının üzerinde 1881 tarihi, latin rakamlarla yazılıdır (28). Sivrihisar'da Comnenus Kilise'si halk tarafından hayvan hastalıklarının iyileşmesine faydası olduğu inancı ile müştereken ziyaret edilen bir yer haline gelmiştir (61) (Resim 5.7a,b).





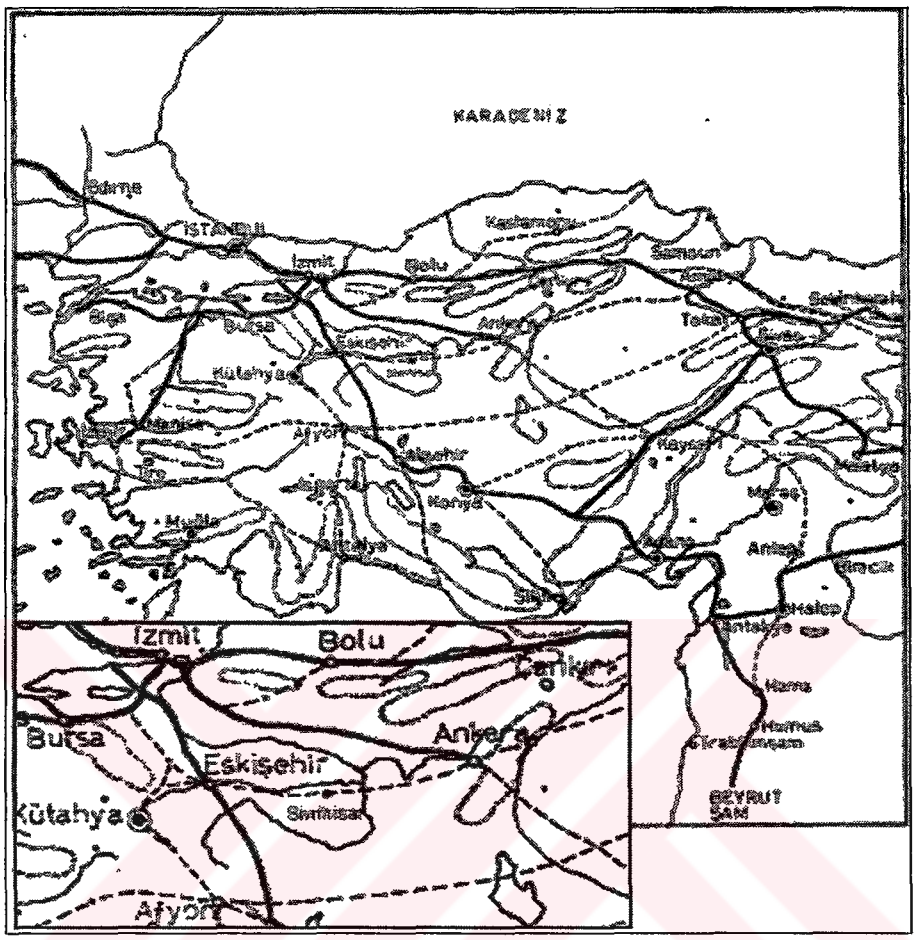
Resim 5.7a,b: Sivrihisar Comnenus (Ermeni-Gregoryan) Kilisesi (Orijinal)

5.4.2. Sosyo-ekonomik göstergeler

16. yüzyılda Eskişehir'den geçen ve Sivrihisar'ı da etkileyen doğrudan veya dolaylı bağlantılı olduğu ana kervan yolları şunlardır (Şekil 5.10).

- Bursa'nın 15. yüzyılda önemli bir ticaret merkezi haline gelmesinden sonra önem kazanan Bursa-Tebriz İpek Yolu'nun Anadolu içindeki bir kolu, Ankara-Çankırı-Çorum-Amasya-Tokat güzergahını takip ederek Erzincan ve Erzurum'a ulaşıyor ve oradan da Aras Vadisi'ne uzanıyordu (64).
- Bir başka önemli yol ise; Anadolu'yu çaprazlama olarak kateden Halep, Şam yoludur. Bir ucu İstanbul ve Bursa olan bu aks, Anadolu'yu Eskişehir-Kütahya-Afyon-Akşehir-Konya-Adana doğrultusunda geçtikten sonra Şam'a ulaşıyordu. Sivrihisar bu yola Eskişehir üzerinden bağlanıyordu (65).

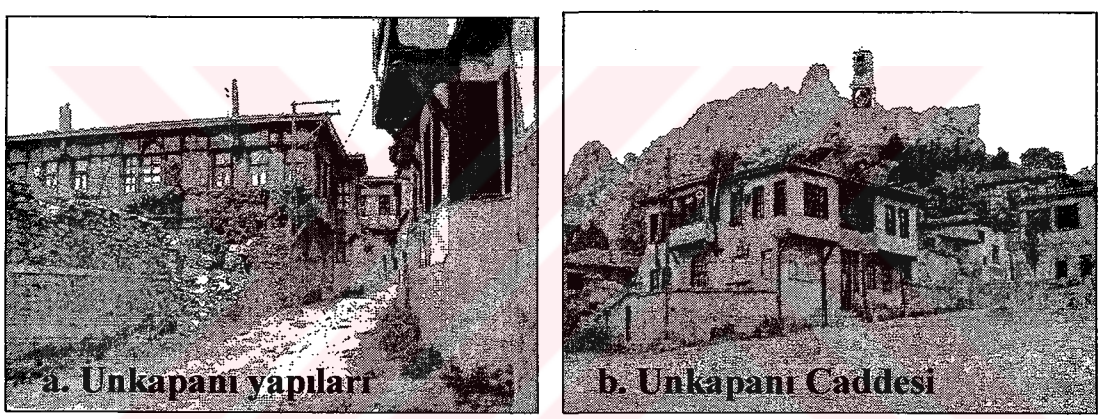
16. yüzyılda ana kervan yolları ile kent ekonomisinin gelişmişlik düzeyi, fiziksel-mekansal yapı üzerinde okunabilmektedir. Diğer bir deyişle, 15. ve 16. yüzyılda Sivrihisar, kale, han, kervansaray, hamam, pazaryeri, çarşı, kapan, medrese ve ibadethanesiyle fiziki ve sosyal olarak tam bir kent niteliğinde idi. Yöneticilerin ve halkın yaşadığı mahalleler genellikle mescit ve camilerin etrafında oluşmuştur. Esnaf örgütleri de kentin vaz geçilmez parçaları idi (36). Bu döneme ait Seyidler Hamamı; 1490'da Seyit Nurettin kızı Seyide Nuriye tarafından yaptırılmıştır, eyvanlı köşe hücreli plan şeması gösterir (28)



Şekil 5.10: Osmanlı dönemi kervan yolları (11)

Osmanlı döneminde kullanılan kervan yolları ekonomide gelişmenin ön koşulu olmuştur. Kervan yolları üzerindeki han ve kervansaraylar, genel olarak, bir büyük avlu etrafında iki katlı olarak yapılırdı. Yol cephesinde büyük giriş kapıları bulunur ve bu kapının iki tarafında genellikle bir kahvehane, nalbant dükkanı ve araba tamirhanesi yer alırdı. Bazen bu kullanımlar hanların içerisinde de bulunurdu. Hanların giriş kapısından üstü açık bir avluya girilir ve bu avlunun karşı tarafında ahırlar, arabaları koymaya yarayan bir sundurma ile yanlarda yükleri koymak için depo ve ambarları bulunurdu. Avlunun bir kenarından, ahşap veya taş bir merdiven ile, üstteki odaların ön kısmında bulunan dolaşma mekanına çıkılırdı. Odalar içinde sedir ve yolcuların ısınması için ocak bulunur. Bazı hanların avlusunda, kuyu, şadırvan ve hayvan sulamak için yalaklar bulunmaktadır (66).

Kanuni devrindeki vakıf kaydına göre de Sivrihisar çarşısı bir meydan etrafında yerleşmiştir. Çarşı'nın merkezi Ulu cami veya "Hacı Abdi Kervansarayı" idi. Ulu cami hem kervansaray hem de cami işlevini bir süre sürdürmüştür. Verilen bilgiden anlaşıldığı kadarıyla Kervansaray misafirlere hizmet verdiği gibi satış merkezi olarak da ekonomiye katkıda bulunuyordu. Hemen Kervansarayın yanında "Kapan"(her türden ticari eşya ve besin maddelerinin toptan alım-satım ve ölçüm yeri) dan söz edilmiştir (36).***"Kapan'a giren yol kurbundan iki dükkan vakfeylemiş"*** Şeklinde kaydedildiğine göre Kapanın da meydana açıldığı kuşkusuzdur. (36) Kapan'ın ihtisas konusu un'dur. Bölgenin günümüzde Unkapanı Caddesi diye anılmasından bellidir (Resim 5.8a,b).



Resim 5.8a,b: Sivrihisar'da Unkapanı Caddesi ve Kapan yapıları (Orijinal)

Küçük atölyelerde yapılan üretim ancak nahiye dahilinde tüketim olanağı bulmaktadır. Küçük baş hayvancılık yapılan bölgede buna bağlı olarak dokuma atölyeleri bulunmaktadır. Nitekim aynı yüzyılda Ankara keçisinin yumuşak yününden dokunan kumaşlar ülke içinde ve dışında aranılan bir mal durumunda idi. Sivrihisar çarşısında Bezzazistan'da bulunduğu belirtilen atölyelerin de pamuklu kumaştan ziyade yünlü kumaş dokunduğunu düşünmek daha akılcı olacaktır. Çünkü boya ve cendere için Sivrihisar'ın yünlü dokumaları Ankara'ya gönderiliyordu. Kayıtlarda pamuk'a hiç rastlanmaması da bu düşünceyi güçlendirmektedir (36) (Resim 5.9).



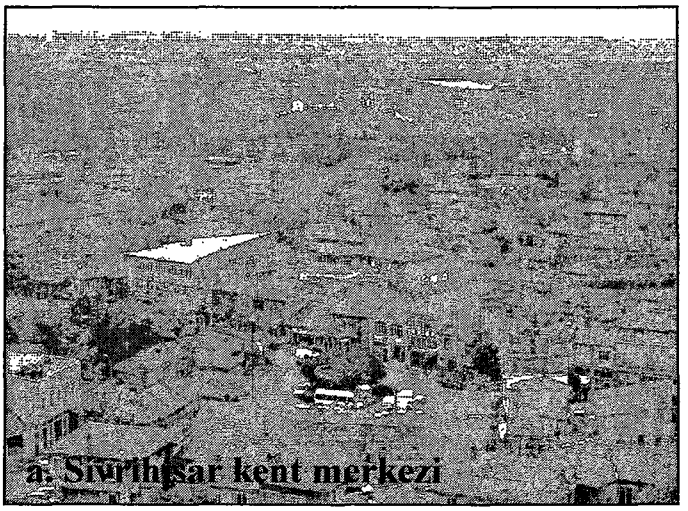
Resim 5.9: Sivrihisar Bedesten'inin günümüzdeki durumu (Orijinal)

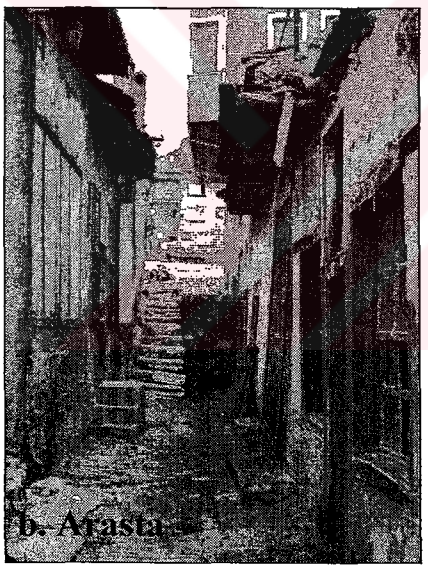
1486 ve 1521 yılında Sivrihisar çarşısının tahmini iş kapasitesini anlamak için zaim'e (subaşının kentin asayişinden elde edilen hasılatı, toplayarak devlet hazinesine yollamaktaydı. Bundan dolayıdır ki maliye memuru sıfatına denk gelen zaim unvanı taşımaktaydı.) ayrılmış olan vergi gelir listesini incelemek gerekir. (40) (Çizelge 5.3)

Çizelge 5.3: Yıllara Göre Vergi Gelirleri (36)

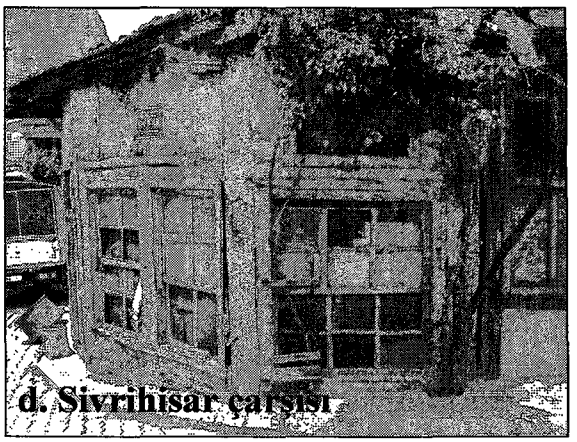
Yıllar	Gelir (Kuruş)
1486	55,310
1521	65,334

Daha önce belirtildiği gibi Sivrihisar'ın çarşısı Kervansaray, Kapan ve dükkanlardan oluşuyordu (36). Dükkanlar iş kollarına göre gruplanmıştı. Demirciler, Şıracılar, Saraçlar, Kavaflar bir arastada, Dericiler, Takyacılar, Bakkallar bir arada bulunuyordu. Bu iş kollarının kendi çarşısı içinde kaç dükkana sahip olduğu tespit edilememiştir. Aynı çarşıda ayrı bir birim olarak "Bezzazistan-Bedesten" (Bedesten kelimesinin aslı, "Bezistan veya Bezzazistan" diye bozularak Bedestan veya Bedesten halinde kullanılmaktadır. Bedestenler, kumaş ve bez satmak için yapılmış, daha sonraları kıymetli mallar eşya alım-satımına tahsis edilmiş kapalı çarşılardır (67) bulunuyordu. Sivrihisar Bezzazistan-Bedesten'i bu yapılara bir örnektir. Bedesten ve Kılıç mescidi (günümüzde sadece minaresi kalmıştır) çevresinde terzi, hırdavat, tenekeciler, yağcılar yerleşmiştir. Bozahaneler ise çarşının ayrı bir bölümünde bulunuyordu. Doğru'nun döneme ilişkin yorumunda kentte bulunan vakıf dükkanlarının toplam sayısını tespit etmek mümkün olmamaktadır (36) (Şekil 5.11) (Resim 5.10a,b,c,d). Dönemin kent merkezi Şekil 5.12'te verilmektedir.

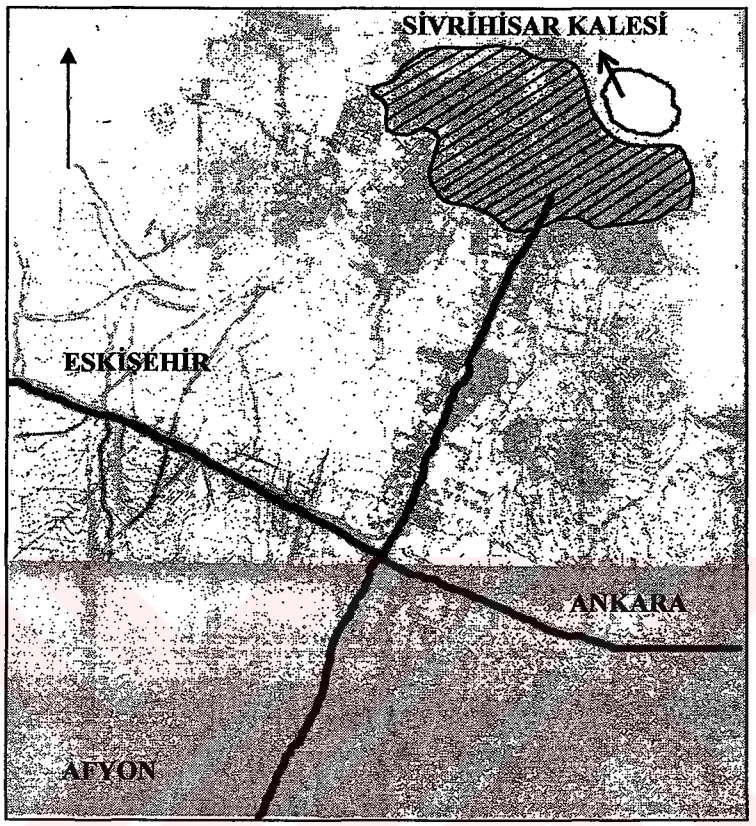




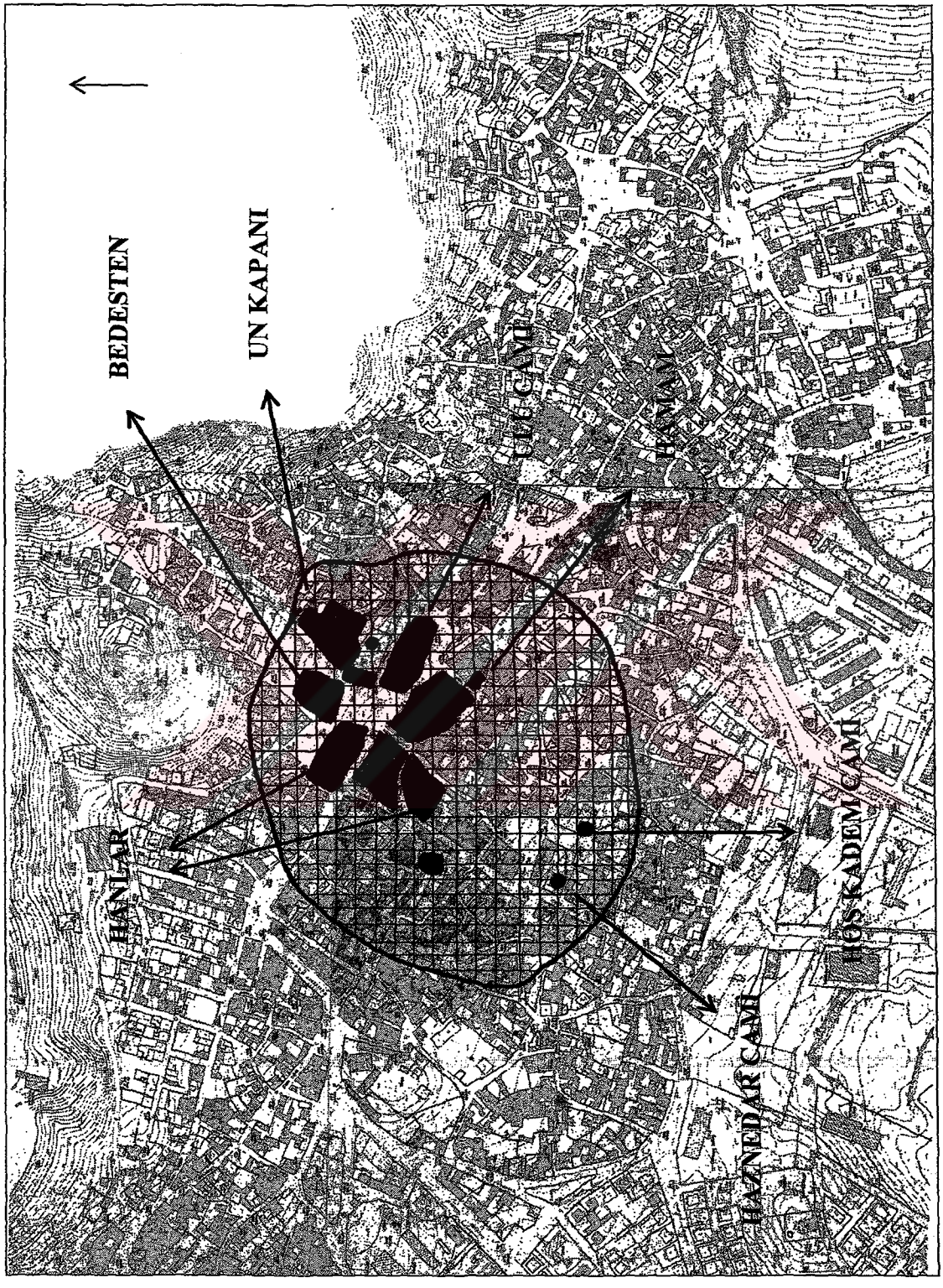




Resim 5.10a,b,c,d: Osmanlı dönemi Sivrihisar çarşısı (Orijinal)



Şekil 5.11: Osmanlı döneminde Sivrihisar'da kentsel yerleşme alanı(13.yy. – 19. yy.)



Şekil 5.12: 19. yüzyıl öncesi Osmanlı döneminde Sivrihisar kent merkezi

Osmanlı Devletinde, kent kültürü içinde, alışveriş merkezleri, kervansaray, han, hamam gibi yerler kamu yararına olan vakıflara gelir olmak üzere yaptırılıyordu.

Bunlar vakıf tarafından kiraya veriliyordu. Sivrihisar'daki dükkanlar: (Çizelge 5.4) (Bkz. Şekil 5.13).

Çizelge 5.4: Sivrihisar'daki Dükkan Yerleri ve Sayıları (36)

Dükkanın Yeri	Dükkan Sayısı
-Bedesten kapısı önünde	4
-Hoşkalem mescidi kapısına bitişik	4
-Kapan ağzında, hatip için	1
-Mescidin köşesinde cüz okumak için	1
-Kapana giden yol üzerinde	2
-Kervansaray ağzında	1
-Kavaflar Çarşısında	3
-Dericilerde	2
-Hasan Fakih'e	2
-Hoşkalem mescidine her gece mum yakmak için	1
-Mescidin önünde 4 dükkan yeri	
-Meydan kurbinde	1
-Takyacılar'da	1
-Demirciler'de, müezzinde	2
-Faruk mescidi imamına	1
-Faruk mescidi, kuran okuyucularına	2
-Bakkallar'da	1
-Aktogan mescidi imamına	2,5
-Sivrihisar cami cüz okuyanları	40
-Küçük Hamam Kurbunda	1
-Demirciler	1
-Şıracılar, caminin cerağ-ı yağı için	1
-Ahi Rüstem zaviyesine	5
-Ahi Ali zaviyesine	8
-Tatar mescidi	4
-Tatar mescidi imamı	1
-Tatar mescidi Hatibi	1
-Hazinedar mescidi	8
-Hazinedan mescidi	4
-Hacı Bahşayiş vakfı (Haznedar mescidi)	3
-Akdoğan mescidi ve Gecek'te cami için	
-Bezzazistandaki dükkanlar	36
TOPLAM	144,5

Zaim geliri içinde ihtisap (vaktiyle polis ve belediye işlerini yapan, başlıca görevi esnafın ölçülerini kontrolden ibaret olan muhtesip veya ihtisap ağalığı iş ve dairesi,

bu daireye ait her türden vergi) vergisinin bulunması ve bu verginin bir kısmının asesbaşı' ya (esas görevleri kentin asayişini korumak olan subaşılarının emrinde asesbaşı ile asesler vardır. Bunlar polis müdürü ve polis vazifesi görürler) ayrılması Sivrihisar pazarının kapasitesinin oldukça büyük olduğunu ifade etmektedir. Pazar bac'ı başka vergilerle birlikte verildiği için pazarın hareketini tespit etmek mümkün olamamaktadır (36).

Sivrihisar da bulunan ahi (her zanaat ustasının meslek derneği de sayılan zanaatçıların içinden en dürüst ve hürmete değer olan, her halde yaşça da ileri bulunan bir ustad derneğin reisi olup kendisine "ahi" deniliyordu) zaviyeleri kentte esnaf örgütünün ne kadar güçlü olduğunu açıklamaya yeterlidir. Sivrihisar çarşısında Bezzazistan'dan söz edildiği halde esnaf arasında dokumacı bulunmamaktadır. Bu dükkanların bir kısmı küçük atölye olduğu gibi her halde çoğu da kumaş satan mağaza idi. Dokumacılığın yan kolları ile ilgili meslekler de meslek listesinde bulunmamaktadır. Demirciler, alet imal ettiği gibi bu konuda onarımlar da yapıyorlardı. Dericiler, Kavaflar, Saraçlar ise günün koşullarında en geçerli meslek sahibi kimselerdi. Her türlü ulaşımın hayvanla yapılması, onların koşum takımları ve günlük hayatta kullanılan deri eşya bu meslek sahiplerinin gelirini arttırıyordu. Şıracılar ve Bakkallar ise gıda maddeleri alış verişi ile ilgileniyorlardı. Şıracılık, nahiyede yaygın olan bağcılığa bağlı olarak gelişiyordu. Defterlerde şarap ile ilgili vergi bulunmadığı halde nahiyede mutlaka şaraphaneler bulunuyordu. Sivrihisar'da kalabalık bir gayrimüslim mahallesi bulunması da üretimin olduğunu açıklamaya yeterlidir. Sivrihisar'da tahrir defterlerinde adı geçmeyen başka mesleklerin de olduğu kuşkusuzdur. Fakat bunlar örgütlenemeyecek kadar az sayıda idi (36).

15. ve 16. yüzyıllarda Sivrihisar, Hüdavendigar Vilayeti, Sultanönü Sancağı, Eskişehir Kazası'na bağlı bir nahiyedir. Bu dönemde Sivrihisar'a bir ekonomik etkinlik nedeniyle rastlanır; Ankara sofu ile aynı isim altında Tosya, Kalecik, Ayaş, Sivrihisar'da sof ve muhayüzyıler denilen kumaşlardan dokunduğu ve üst giyimde kullanıldığı bilinmektedir (28,47)

Ticari ilişkilerin yoğunluğunun bir diğer göstergesi Sivrihisar'daki vergi mükelleflerinin sayısıdır. 16. yüzyıl başını gösteren Faroqhi, kentleri vergi mükelleflerine göre kademelendirmiştir buna göre Sivrihisar'da 400-1000 vergi mükellefi vardır. Aynı çalışmada 16. yüzyıl sonunda bu sayı 1000-3000 kişiye çıkmıştır. Ankara'nın o döneme ait göstergeleri ise 3000 ve üstüdür (10).

S. Faroqhi 16. yüzyıldaki Vakıf kayıtlarına dayanarak Sivrihisar'da bir bedesten olduğunu belirtmektedir. Genelde köylerden toplanan vergiler kentlerdeki büyük vakıflar ve vakıf yapılarının bakımına aktarılırken, burada, alışılmışın dışında "Umur Beyoğlu Selçuklu Bey'in köyde kurduğu cami külliyeleri Sivrihisar bedesteninden gelen gelirlerle" desteklenmiştir. Bu olay Sivrihisar'ın o dönemdeki ticari etkinliği ve ekonomik canlılığı hakkında bilgi vermektedir. Ancak yapılan arazi çalışmalarında böyle bir yapıya rastlanmamıştır. Faroqhi, 1550-1600 yılları arasında Sivrihisar'da 36 dükkanı olan Umur Beyoğlu Selçuk Bey Külliyesine bağlı vakıf bedesteninin dışında, 1 han, 102 vakıf dükkanı (bedestendeki dükkanlar dahil) olduğunu belirtmektedir. Faroqhi, bedesten dışındaki dükkanları temel komplekslerin dışındaki dükkanlar olarak tanımlamaktadır. Ayrıca, Anadolu kentlerinde, bu döneme ait pazar ve çarşıların dağılımını yaparken Sivrihisar'da takke, tabanca, eyer ve ayakkabı imalatçılarının ve tabakhanenin bulunduğunu söylemektedir (10). Bu veriler, Sivrihisar'ın dönemine göreli olarak sanayideki gelişmişliğinin bir başka deyişle kent niteliğinin göstergesi kabul edilebilir (28).

17. yüzyılda bozulan ekonomi nedeniyle çıkan Celali isyanlarından Eskişehir ve civarının da etkilendiği bilinmektedir. Kaynaklarda 18. yüzyıl ile 19. yüzyılın ilk yarısında Sivrihisar siyasi tarihi ve buna bağlı olarak ekonomik hayatına ilişkin özel bir bilgiye rastlanmamıştır (28).

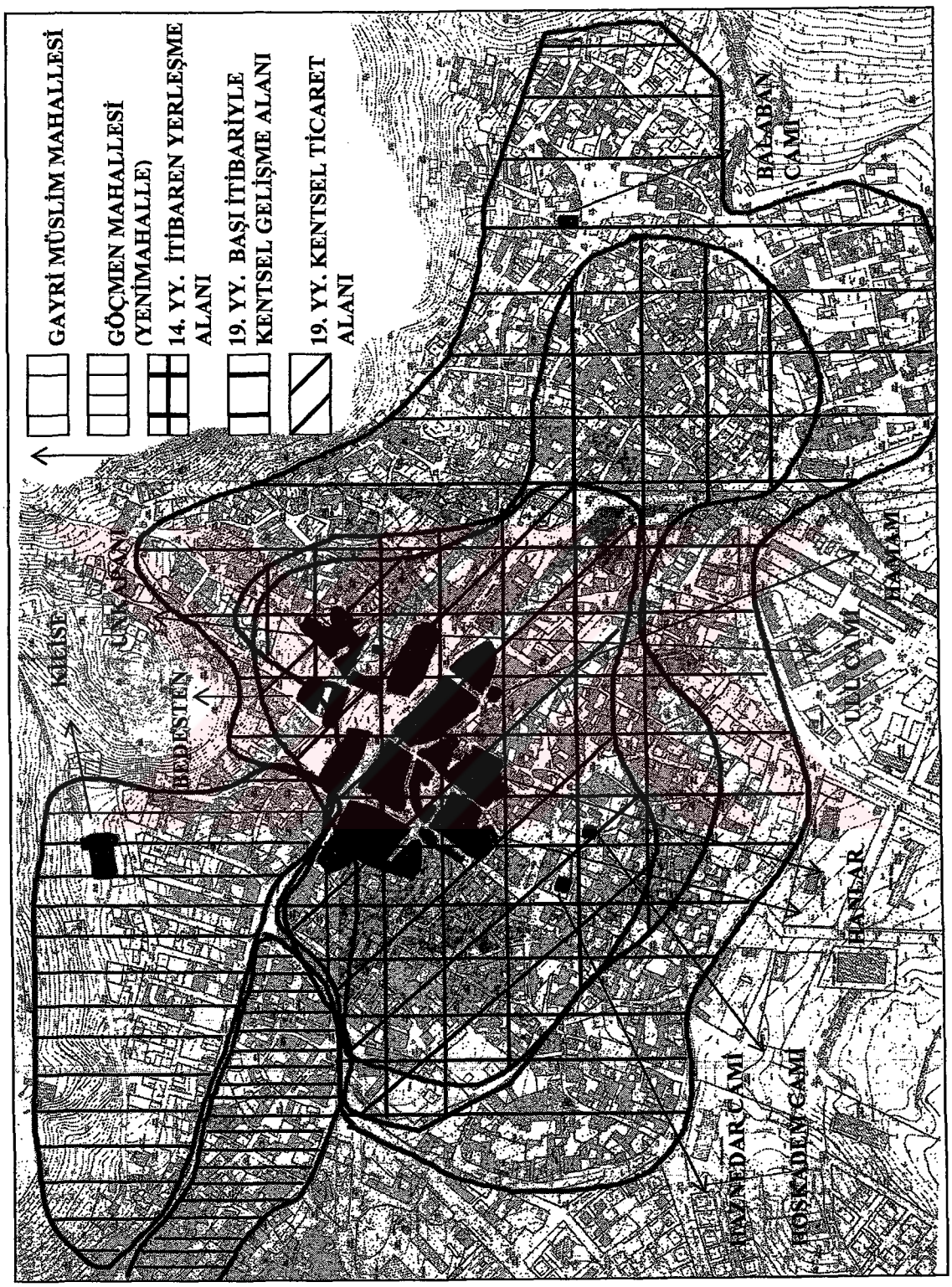
19. yüzyılın Osmanlı kaynaklarında Şemsettin Sami, Ali Cevad ve Ahmet Şerif'in notları bilgi vericidir. Şemsettin Sami, Sivrihisar'ın Ankara Vilayeti'nin Merkez Sancağına bağlı bir kaza olduğunu belirtmektedir. Yazara göre bu kaza, bakımlı ve bayındır bir ticaret merkezidir. 19. yüzyıl başında nüfusu 11,211 kişidir. Bir çarşısı, birkaç camisi, 1 rüştiyesi, 1,500 ciltlik bir kütüphanesi vardır. 1890'da Eskişehir'e

ulaşan Haydarpaşa-Ankara demiryolu kasabanın kuzeyinden geçer ve ticaretin daha da canlanmasına neden olur. Yazar, buğday, arpa, pamuk, afyon, sebze-meyve gibi tarım ürünlerinin yetiştirildiğinden, kilim, seccade, tiftik dokunduğundan, telkari altın bilezik benzeri ile bakır mutfak eşyası, mangal türü bakırdan yapılmış el emeği ürünlerinden de söz eder (28).

Ali Cevad Memalik-i Osmaniye'nin, Tarih ve Coğrafya Lugatı'nda aynı dönem hakkında, Sivrihisar'ın Ankara Vilayeti'nin Merkez Liva'sına bağlı bir kaza olduğunu ve Anadolu Demiryolu'nun üzerindeki konumu ile ticaretin gelişmiş olduğunu yazmaktadır. Kazanın tüm nüfusunun 34,901 kişi olarak vermektedir. Ayrıca kazada 185,045 koyun, 137,249 tiftik keçisi, 2,900 kıl keçisi, 20,000 sığır, 3,900 manda, 1,000 eşek, 1,800 esp (at), 110 ester (katır) ile 50 deve bulunduğunu ayrıntıları ile not etmektedir. 200,000 kile buğday, 100,000 kile arpa, çeşitli meyve-sebze yetiştirildiğini belirtmektedir. 150,000 okka yapağı, 100,000 okka tiftik üretildiğini de ayrıca not etmektedir. Küçük sanayi ürünleri olarak kilim, seccade, altın ve gümüş tel bilezik, işlenmiş post ve hayvan derileri ile keçe sayılmıştır (28,39).

19. yüzyılda Sivrihisar Şer'iyye Sicillerinde (1.2.3. no'lu Şer'iyye Sicillerine göre) Seferhisar olarak görülmektedir. Ne zaman Sivrihisar adına çevrildiği bilinmemektedir. Bu dönemde Sivrihisar ve Günyüzü artık nahiye değil kaza'dır. Bu, Sivrihisar'ın Orta Anadolu ve Batı Anadolu arasındaki konumu nedeni ile olduğu gibi nüfus artışı nedeni ile de olabilir. Bu dönemde ülkenin her yerine gönderilen fermanlar Sivrihisar'a da gönderilmiştir. Bunlar öncelikle ekonomik alanda fermanlar olup, ticari konuları kapsamaktadır. Sivrihisar için 19. yüzyıl öncesi sicillerin bulunmaması önemli bir eksikliktir. Siciller 19. yüzyıla aittir (63).

Sivrihisar'da ticaretin yaygın olduğu ve çok sayıda Ermeni'nin yaşadığı görülmektedir. Cizye (gayri müslümlerden alınan vergi) vergisinden ala (vergilendirmede beş hane anlamında) olarak 200 kuruş tutarında vergi alınmıştır. Sivrihisar Kazasında her tür esnafın bulunuşu burada ticaretin çok canlı olduğunun bir göstergesidir (63).



Şekil 5.13: 19. yüzyıl başı Osmanlı döneminde Sivrihisar kent merkezi

Sivrihisar'da 1836 yılında çeşitli esnaf dükkanları faaliyet göstermekteydi. Bunlar; habbazan (ekmekçiler), poğaçacılar, debbağlar (meşin, kösele yapmak için hayvan

derilerini düzeltenler), saraçlar (at takımlarını, araba koşumlarını, deri, meşinden çeşitli eşyaları satanlar), nalbantlar (hayvanların ayaklarına nal takanlar), berberler, yemeniciler, sahtiyan (dericiler, özellikle keçi derisi ile uğraşanlar), kasaplar, kalaycılar, demirciler, kuyumcular, bezciler, atarlar (çivit, sakız çivi vb satanlar), boyacılar, kahveciler, enfiyeciler, niyetciler, mumcular, hamamcılar, tahmisciler (kavrulmuş ve dövülmüş kahve satanlar), sabuncular, simitçileri, dülgerler, hanlardan acele olarak gelip geçen tüccarlar önemli bir yer tutmaktadır (63).

Sivrihisar konum bakımından önemli bir yere sahip olduğundan devlete ait önemli yaptırımlardan çoğu buraya gelmekteydi. İzmir'den Anadolu'ya kahve ve şeker benzeri malları getiren yabancı ülke tüccarları damga vergisinden kurtulmak için çeşitli hilelere başvuruyorlardı. Bunun önlenmesi için çeşitli fermanlar yollanmıştı. Ancak fermanların sık sık yinelenmesi vergi kaçırımının devam ettiğini göstermektedir (63). Osmanlı kentinin sabit göstergesi, "merkez cami" (Cuma cami) ve "Bedesten"dir. Bedesten çarşının odak noktasıdır. (Bkz. Resim 5.3a,b-5.8). Ticaret merkezi, Cuma cami ve bedesten etrafında gelişir. Dükkanlar, bunlara yapışık veya ayrık düzende yerleşmiştir. Cami ve dükkan ikilisi, ticari ve kültürel fonksiyonların bir cins birleşimidir. Caminin yarattığı talep ile dükkanlardan elde edilen kar, caminin bakımı için vakıfa dönüşerek sürecin bütünlüğünü gösterir. Merkezin önemli yapıları arasında mekansal ve tasarım açısından herhangi bir ilişki yoktur (66) (Bkz. Şekil 5.13).

Ayrıca İstanbul, Üsküdar, Bursa, Konya ve Sivrihisar kentlerinin her birinde başka kentlerden gelir aktarımı yapan ikişer vakıf'ın bulunduğundan bahsedilir (10). 19. yüzyıl Sivrihisar'ı hakkında bilgi veren seyyahlar ve Türk kaynaklar kentin yıkılmış bir kalesi olduğunu belirtmektedirler. Şemseddin Sami tüm kazada 108 cami, 20 mescid, 18 medrese, 1 rüştiye, 108 sıbyan mektebi, 1 kütüphane, 32 tekke, 1 kilise ve 6 su değirmeni olduğunu yazmaktadır. Ali Cevad kazada 6.234 ev, 60 dükkan, 30 kahvehane, 128 cami ve mescit, 33 dergah, 1 rüştiye, 109 ilkokul, 18 medrese ile 1 kilisenin kazanın tümünü kapsadığını yazmaktadır. Ahmet şerif ise kaza merkezinde 1 han, 1 kaymakamlık ve 1 Ermeni sıbyan mektebinin açıklıkla tanımlamaktadır.

Ancak tanımlanan bu yapılara ve okullara rastlanmamıştır. Günümüzde Sivrihisar ilçe merkezinde şu anıtsal yapılar görülmektedir (28).

5.5. Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikalarının Kente Etkileri

Sivrihisar 19. yüzyıl başı ilk yarısında kentleşmiştir. Bölgesel ölçekte merkez konumundadır. Çevresindeki köy ve küçük ölçekli kentlerin ticaret merkezidir. Ancak 1960'ların başında Eskişehir'i Ankara ve diğer illere bağlayan karayolu açılması ile merkez niteliğini Eskişehir kazanmıştır. 19. yüzyıl ilk yarısında kentleşen Sivrihisar 20 yüzyıl ikinci yarısında tekrar kırsallaşmaya başlamıştır. Bu değişimi daha iyi görebilmek için tarih içinde Eskişehir ekonomisinin gelişimi ve merkez niteliğini nasıl kazandığına bakmak yeterli olacaktır.

Coğrafi konumunun yarattığı avantaj ile Eskişehir, Anadolu'nun batıya açılan kapısı durumundadır. Demiryolu ve karayollarının kavşağında olması, tarımda ve sanayideki gelişmeler ile yer altı kaynaklarının zenginliği, Eskişehir'i ekonomik bakımdan önemli bir merkez haline getirmiştir (69).

Eskişehir tarihin hemen her döneminde bir merkez olma özelliği taşımaktadır. Bunun sonucu olarak da, tarih boyunca sürekli değişik kültürlerin etkisi altında kalmış ve değişik uygarlıklara beşiklik etmiştir. M.Ö. 6 ve 4. yüzyıllarda Anadolu'yu batıdan doğuya kat eden Kral yolu, İznik-Eskişehir-Sivrihisar-Gordion-Ankara-Boğazköy şeklinde devam ederken, İznik'i Akdeniz'e bağlayan yol da yine Eskişehir üzerinden geçmektedir. Anadolu'nun ulaşım merkezi olma özelliğini daha sonraları kaybetmeyen Eskişehir, giderek önemini arttırmıştır. Roma İmparatorluğu döneminde, hem kuzey-güney, hem de doğu-batı bağlantısını sağlayan yolların düğüm noktası yine Eskişehir olmuştur. Eskişehir'in ulaşım merkezi olma durumu, Türklerin hakimiyeti altına girdikten sonra da önemini korumuştur, 17. yüzyılın başlarında Anadolu'nun "ana ulaşım" yolları yine Eskişehir'den geçmiştir.

19. yüzyılda İstanbul'u Akdeniz'e bağlayan yollar Eskişehir üzerinden geçerken, Doğu Anadolu bağlantısı bu kez daha kuzeyde farklı bir güzergah izlemiş, bunun

sonucu olarak da Eskişehir giderek önemini yitirmiştir. Hatta 19. yüzyılın sonlarında, Eskişehir, "sancak" olmaktan çıkıp "kaza" durumuna düşmüştür.

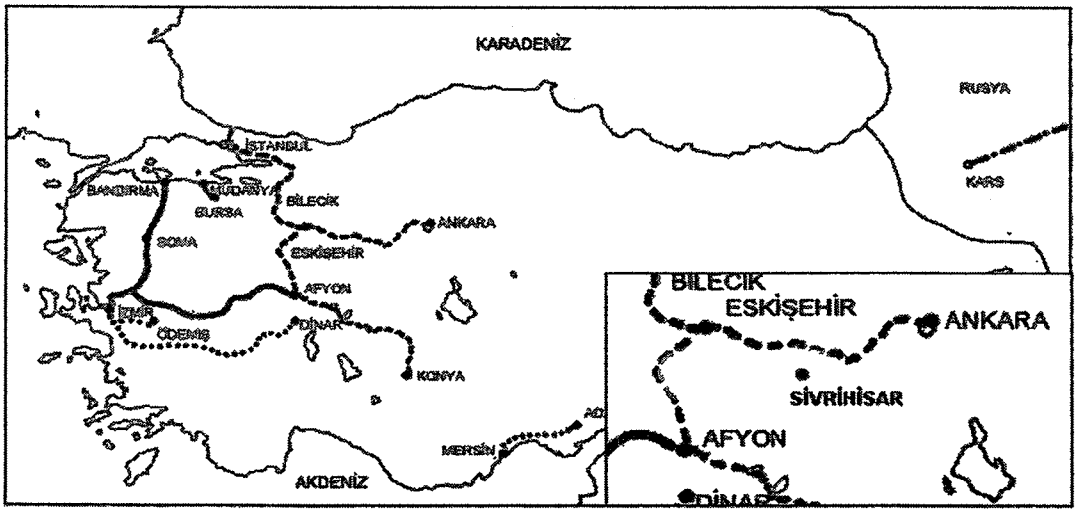
Yöre kültürü ve sanayisinin evrimine 19. yüzyıl sonlarında iki öğe etkili olmuştur. Bunlardan biri farklı kültürel geleneğe sahip göçmenlerdir. Diğeri ise, 1980'lerde Eskişehir'e ulaşan Berlin-Bağdat demiryoludur (Bkz. Şekil 5.14).

Eskişehir'in son yıllarda ekonomik hayatının dinamizminde hiç kuşkusuz en önemli pay sanayinindir. Şehir nüfusunun, kırsal nüfusa göre süratle büyümesi, yetişmiş işgücü varlığı, pazarlara yakınlığı, enerji ve hammadde kaynaklarının uygunluğu, sanayi için gerekli alt yapı yatırımlarının yeterli oluşu, bölge sanayinin giderek gelişmesini sağlamıştır (69).

Eskişehir'de sanayinin gelişmesinde 20. yüzyılın başında kurulan devlet işletmeleri önemli rol oynamışlardır. Özellikle kamu iktisadi teşekküllerinde yetişen nitelikli işgücü, il sanayinin gelişmesinde en önemli kaldıraçlardan biri olmuştur. Genel hatlarıyla Eskişehir sanayinin tarihsel gelişimi ise şöyledir: Cumhuriyetin ilk yıllarında Eskişehir'de sanayi, ağırlıkla ilin tarımsal ve doğal kaynaklarına dayalı bir biçimde gelişmiştir. Önemli bir tahıl bölgesi olan Eskişehir'de o döneme göre oldukça büyük sayılabilecek un fabrikaları kurulmuştur. Buna ek olarak Eskişehir'in önemli ham maddelerinden biri olan kil, ilde toprağa dayalı yatırımların gelişmesine neden olmuştur. 1894 yılında Berlin-Bağdat demiryolunun yapımı sırasında kurulan Cer Atölyelerinin, 1928 yılında devletleştirilmesinden sonra il sanayinin gelişmesi hızlanmış ve ilde metal ve makine sanayinin ilk temelleri de atılmıştır. Yine bu dönemlerde, yeraltı kaynakları açısından oldukça zengin olan Eskişehir'de gelişen bir başka sektörde çoğunluğu devlet eliyle gerçekleştirilen madenciliktir. 1926 yılında Tayyare Bakım Atölyesi (Hava İkmal Bakım Merkezi) kurularak işletmeye açılmıştır (69).

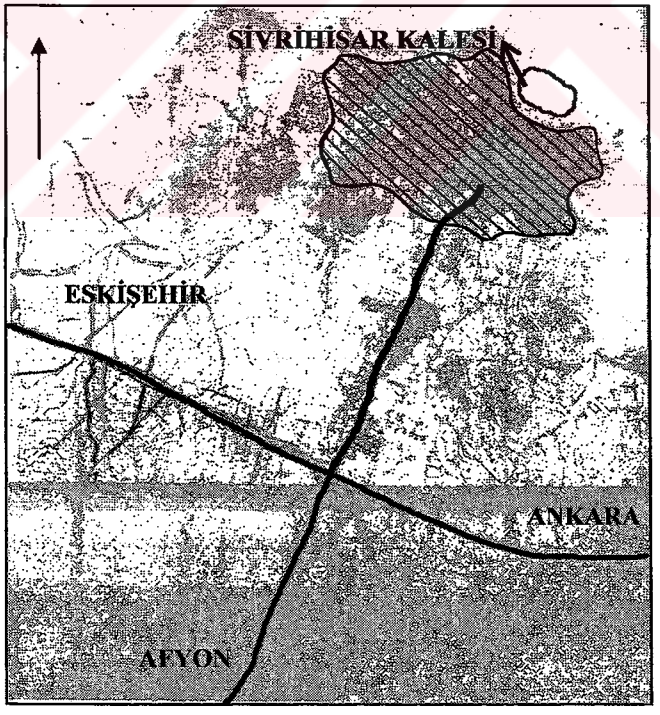
1930'lar, Eskişehir sanayine yeni kamu girişimlerinin katıldığı ve özel kesimdeki işletmelerin büyümelerini sürdürdükleri yıllardır. Bu tarihlerde kurulan Eskişehir Şeker Fabrikası mevcut olan un tesisleri ile birlikte ilde şekerli ürünler üreten yeni

işletmelerin kurulmasına yol açmıştır. Eskişehir sanayi, 1950-1960 döneminde sektörel yoğunlaşma alanları bakımından önemli bir değişiklik geçirmemekle birlikte küçük sanayi kesiminde bu yıllarda önemli bir gelişme olmuştur. Bu dönemde ilde kurulan büyük işletmelerinden en önemli ikisi, Eskişehir Çimento Fabrikası ile Eskişehir Basma Fabrikası'dır. Eskişehir Sümerbank Basma Fabrikası ise 1956 yılında kamu ortaklığıyla kurulmuştur. 1940'ta kurulan TÜLOMSAŞ, ulusal demiryolu sektörünün ihtiyaçlarını karşıladığı gibi yurtdışına lokomotif ve sanayi ürünleri ihraç etmekte, ayrıca yük vagonları, her çeşit dizel elektrik motorları, hafif raylı sistem araçları, tank motorları, cer motorları ve diğer ağır sanayi ürünlerini de imal etmektedir. Bölgesinde ağır sanayi devi olan TÜLOMSAŞ, ilk Türk buharlı lokomotifi "KARAKURT" tan bu yana çok yol kat etmiştir. 1970'lerin ilk yıllarından başlayarak Eskişehir imalat sanayi hızlı bir gelişme süreci yaşamıştır. Türkiye'nin büyük tüketim merkezlerine fazla uzak olmayan ve bu merkezlere kara ve demiryolu ile bağlanan Eskişehir'in coğrafi konumu, söz konusu gelişmede önemli rol oynamıştır. Eskişehir Sanayi Odası'nın, Eskişehir Ticaret ve Sanayi Odası'ndan ayrılması ile, planlı bir sanayileşme için yapılması gereken "Organize Sanayi Bölgesi", 1973 yılında hayata geçirilmiş ve ildeki sanayileşme gittikçe hızlanmıştır. Eskişehir'deki sanayi kuruluşların 1980 sonrasında ihracat dayalı sanayileşme stratejisinin bir uzantısı olarak hızla ihracata yöneldikleri tespit edilmiştir. Eskişehir'in önemli karayolu ve demiryolu güzergahlarının kesişme noktasında olması, aynı zamanda Gemlik ve İstanbul Limanlarına yakınlığı EOSB'ye de yeni yatırımlar anlamında avantaj sağlamaktadır (69).



Şekil 5.14: 19.Yüzyıl Sonuna Kadar Anadolu'da Ulaşıma Açılan Demiryolları (22)

Cumhuriyet dönemi Sivrihisar kentsel gelişmesi Şekil 5.14'te verilmiştir.



Şekil 5.15: Cumhuriyet döneminde Sivrihisar'da kentsel yerleşme alanı (1900-1960)

1960-1985 yılları arasında nüfus artışı ve kentsel ihtiyaçlardan dolayı kentsel gelişme Ankara-Eskişehir karayoluna doğru yönelmiştir. 1970 yılı imar planı kentsel gelişmeyi kent merkezi etrafında öngörürken 1980 yılı revizyonu ile kentsel yönelme

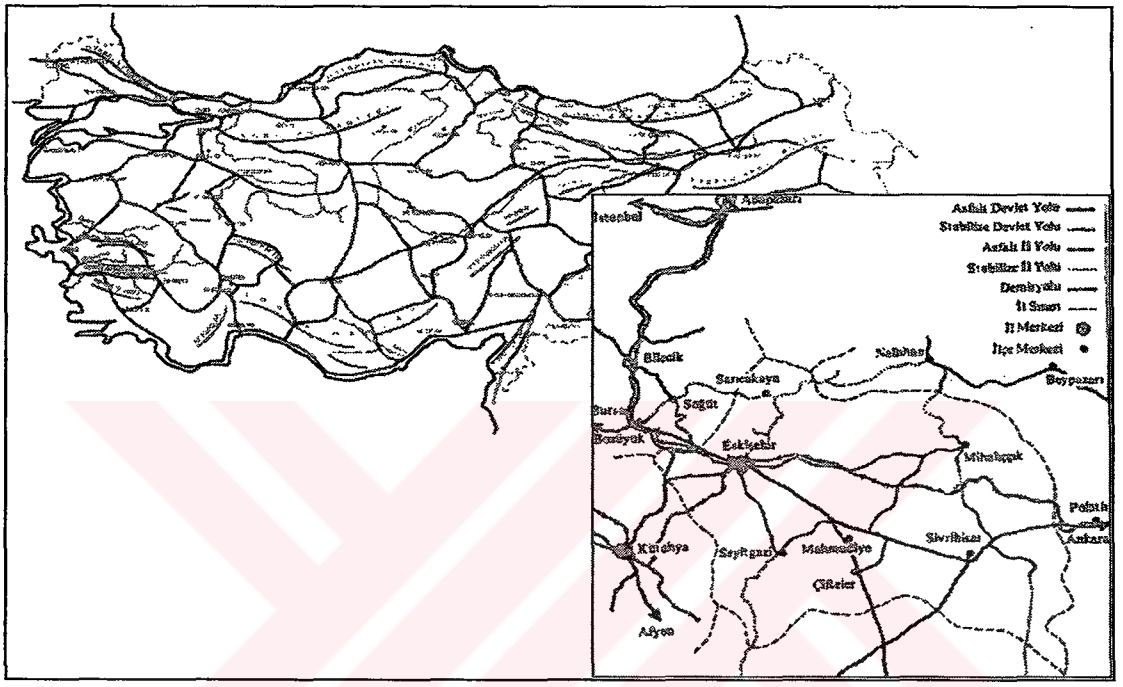
imar planına da görülmüştür. Yeni gelişme alanları tarihi kent merkezi ile karayolu arasında kalan alandır (Şekil 5.17). 1980 yılı imar planına göre öncelikle gerçekleşen yerleri kent merkezini bölgesel ulaşım ağına bağlayan Atatürk Bulvarı üzerindedir. Bu yönelme kentsel ihtiyaçlara ve kent merkezine yakın olmak için konut yer seçiminde bir etken olarak çıkmaktadır (Şekil 5.18). 2001 yılında yapılan yeni revizyon imar planı kentsel gelişmeyi kara yolunun güneyine yöneltmiştir. Bu yönelmede en önemli etken 1999 yılında tamamlanan Afyon kavşağı ve Polatlı Eskişehir karayolunun iyileştirilme çalışmalarıdır. Bölgesel ulaşım ağının ulaşım politikaları doğrultusunda kademesinin arttırılması Sivrihisar'ın kentsel gelişmesini etkilemiştir (Şekil 5.19). Günümüzde ise kentsel yönelmenin fiziksel mekana yansıması karayolunun güneyinde oluşan yeni gelişme konut alanlarıdır (Resim5.10a,b,c).

Gelişen teknolojiler, değişen ulaşım tercihleri ve uygulanan politikaların en önemli göstergelerinden biride demografik yapıdaki değişimdir. Demografik yapıdaki değişmeler, iç ve dış etkenler ile irdelendiğinde; bir kentin mekansal yapısı, kentsel mekana bağlı eylemler, bu eylemler arasındaki ilişkiler ve bunun kent mekanındaki göreli yer seçimleri olarak ortaya çıkar.

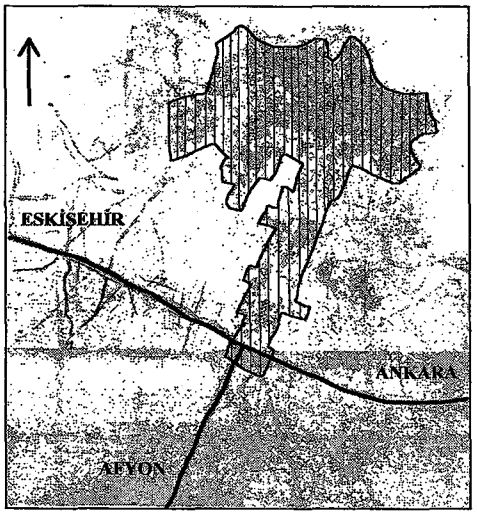
Osmanlı tarihinde 19. yüzyıl başı itibari ile sürekli batıya doğru yönelmede Eskişehir ile ilgili çok çarpıcı gelişmeler görülmemektedir. Ancak, 20. yüzyılın başında Eskişehir ekonomisi demiryolunun buradan geçmesi nedeniyle canlanmıştır. Tarım ürünlerini ve diğer hammaddeleri kolaylıkla taşıma olanağı doğmuştur. Ayrıca demiryolu yapımıyla başlayan endüstri etkinliği, burada yeni iş alanları yaratmıştır. Eskişehir'in 20. yüzyıl başlarında, göçlerle nüfusu oldukça artmış, kentin görünümü ve toplumsal yapısı değişikliğe uğramıştır. Eskişehir, 1925 yılında il olarak kendi kimliğini kazanmıştır.

Eskişehir'in ulaşım ağlarının düğüm noktasında olması, ekonomisinin 1950'lerden başlayarak bölge ve Türkiye için lokomotif olması çevresindeki diğer kentleri de etkileniş ve cazibe merkezi haline gelmiştir. Sivrihisar'da 19. yüzyıl ve 20. yüzyıllar da görülen ekonomik gelişme, Eskişehir'e bağlantılıdır. Bu değişimin en önemli

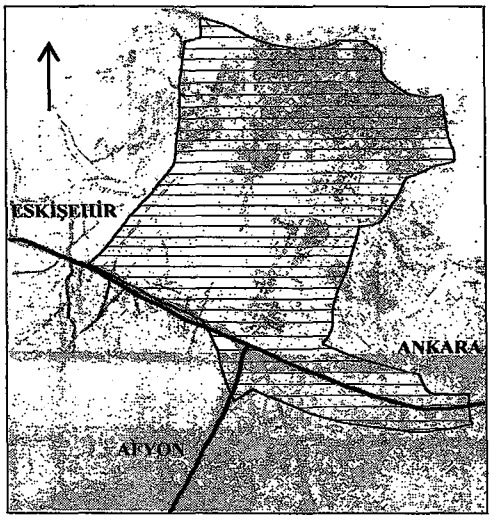
göstergesi nüfustur. Eskişehir Cumhuriyet dönemindeki hızlı atağı ile bir zamanlar nüfus ve ekonomik etkinlik olarak kendisinden büyük olan Sivrihisar'ı geçmiş ve kimliğini kazanmıştır (Bkz. Çizelge 6.1) (Resim5.10a,b,c).



Şekil 5.16: Günümüz Eskişehir-Sivrihisar karayolları ağı (7)



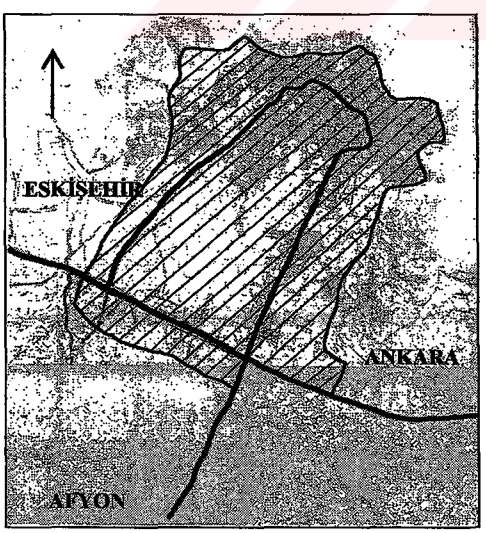
Şekil 5.17: 1985 yılı Sivrihisar kentsel gelişmesi



Şekil 5.18: Sivrihisar İmar Planı 2001



Resim 5.11a,b,c: Sivrihisar'da yeni gelişme alanları (Orijinal)



Şekil 5.19: Günümüzde Sivrihisar 2005

6. SONUÇ

Kentler, arazi kullanımı ve kent formu bakımından incelendiğinde, birbirleri arasında bir takım farklılıklar olduğu görülür. Bu farklılıklardan birincisi, kentlerin çoğunluğunun birden fazla iş alanına sahip olmasıdır. Bunun nedeni, kentsel ihtiyaçların ve piyasa güçlerinin etkisiyle kentlerin, bu doğal sürece uygun olarak büyümesidir. Diğer taraftan Sivrihisar gibi görece küçük kentler genellikle ticari aktivitelerin egemen olduğu tek merkezli iş alanına odaklanarak büyümekte ve biçimlenmektedir. Bu biçimlenmede, ticaret, gelişen ve değişen teknolojiler ile birlikte ulaşım gibi dinamik unsurlar etken olmaktadır.

Kentler arasındaki farklılıklardan ikincisi, kentlerin arazi kullanımının karma özellikler taşımasıdır. Diğer bir deyişle, ticaret, konut ve sanayi gibi kullanımlar arasında kesin bir ayrım bulunmamaktadır. Bu koşulları taşıyan kentlerdeki arazi ve konut rantlarıyla fiyatlarının, merkezi iş alanından uzaklaştıkça azaldığı bilinmektedir. Bu oluşumda, kent merkezinde rantın ve dolayısıyla yapı ve kullanım yoğunluğunun yüksek olmasında, güçlü ulaşım bağlantılarıyla erişilebilirliğin yüksekliği önemli bir etkendir.

Bu farklılıkları oluşturan değişkenlerle birlikte ulaşım bilgi ve teknolojisindeki değişiklikler, Türkiye'de de kentlerin gelişiminde belirleyici olmaktadır. Dolayısıyla, kentler, ulaşım odaklı çekim noktalarına yönelmektedir. Ancak, plan dışı gelişen kentlerde ya da yapılan imar planlarında, ulaşım gibi kente doğrudan müdahale eden etkenler genellikle göz ardı edilmiştir.

Kentsel ölçekte olduğu gibi bölgesel ölçekte de ulaşım ile kentsel gelişme arasında belirgin bir ilişki vardır. Ana ulaşım ağları, demiryolu ağları, havaalanları ve limanların hepsi yerel ticaret, iş merkezleri ve yerel ekonomi üzerinde belirleyici etken olmaktadırlar. Doğrudan ulaşım aktiviteleri dışında, bu ana ulaşım ağları sanayiye ve bir çok iş merkezine hizmet etmek zorunda olduğu için, çarpan etkisi de yapmaktadır.

Kentsel yerleşmelerde bu etki sosyo-ekonomik, kültürel ve fiziksel melansal gelişmelere de ivme vermektedir. Bu nedenle, plancılar, ekonomistler ve kent

politikacıları, ekonomik gelişmeye koşut olarak (artan özel araç sahipliliği ile seyahat etme isteği, ulaşım teknolojileri, güzergahları, durak noktaları ve güvenlikleri gibi) ulaşım ihtiyaçlarının artması ve farklılaşması ile ilgilenmek durumundadırlar. Ayrıca, artan ulaşım arzı, büyük merkezi iş alanları içindeki yerel merkezlerin (alt merkezler) gelişmesi ve özel kentsel hizmetler ile donatılması (bankacılık, finansman hizmetlerinde uzmanlaşmak) sonucu kentlerin desantrilizasyonu da ortaya çıkmaktadır. Ancak, ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki ilişkiler iyi bilinmemektedir ve bu konu üzerine analiz ve deneysel çalışmalar sınırlıdır. Bu olgu, bu tez çalışmasının kentsel gelişme üzerinde odaklanmasının nedeni de açıklamaktadır.

Ulaşım ile kentsel gelişme arasında; fiziksel ilişkiler (yoğunluk artışı, alansal büyüme), önemli ekonomik faktörler (arazi fiyatı, kira değeri, rant), sosyal faktörler (eşitlik ve dağılım) ve çevresel etkiler (yaşam kalitesi) bulunmaktadır. Bütün bu faktörler üzerinde kurgulanan ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki etkileşimi anlamak için; (aşağıda tanımlanan) etken olan bu faktörlerin ve/veya etkileşim biçimlerinin kentsel ölçekte yansımaları kentin planlanmasında değerlendirilmelidir.

- Bölgesel ölçekte daha fazla ulaşım altyapısı yatırımları, bölgesel kalkınma faydalarının temelini oluşturur.
- İki veya daha fazla ulaşım modunun bir araya geldiği ulaşım kesişme noktalarında yerleşme potansiyeli yüksektir.
- Ana ulaşım ağlarının, yerel ekonomi ve gelişme potansiyeli olan alanlar üzerinde büyük etkileri vardır. Gelişme potansiyeli olan alanlar, ulaşılabilirliğin değişmesi ile diğer bölgelere göre yeni bir avantaj kazanırlar.
- Ulaşım maliyeti, sanayide genel üretim maliyetinin küçük bir parçasıdır. Dolayısıyla, ulaşım maliyeti, bir sermayenin veya yerleşimin yer seçiminde öncelikli bir faktör değildir. Ancak, ekonominin gelişmesinde ikincil faktördür.
- Ulaşım sisteminde maksimum fayda için farklı ölçeklerde farklı ulaşım modları bir harmoni halinde işletilmesi gerekmektedir.

- Ulaşım ve kentsel gelişme arasındaki ilişkileri inceleyen teoriler, kentsel işlev alanlarına arazi tahsis etmede, arazi ekonomisinin optimal ve eşit olarak kullanılmasını hedeflerler.

Tezin hipotezleri olarak kabul edilen bu faktörler örneklem alan seçilen Sivrihisar'da sorgulanmakta ve ulaşımın kente etkileri sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve fiziksel-mekansal boyutta belirlenmektedir. Sivrihisar kenti, üzerinde bulunduğu coğrafyanın yerleşim geleneği göz ardı edilmeden incelendiğinde, varolduğu her dönemde ulaşım ağlarının ve gelişen ulaşım teknolojisinin etkisi altında kalmıştır (Bkz. Çizelge 6.1). Kentin kuruluşunda, ekonomik-dinsel-sosyal süreçler etken olmuşsa da ulaşım belirleyici faktör olmuştur. Çünkü, Sivrihisar, Batı Anadolu'nun İç ve Doğu Anadolu'ya açıldığı noktada, ulaşım ağlarının düğüm noktasında kurulmuştur. Bu konuma bağlı olarak, bölgesel ticaret, transit ticaret, dinsel merkez, askeri toplanma ve lojistik merkezi gibi rollerin bir veya birkaçını eş zamanlı üstlenmiştir.

İnsan aktivitelerinin yoğunlaştığı, artı ürünün değer kazanıp ticari ilişkilerin geliştiği kuruluş döneminde Sivrihisar, Frig egemenliği altına girmiştir. Frigler Döneminde en önemli ticari yol güzergahı Kral Yolu üzerinde olan bu yerleşme, ticari aktiviteleri ile canlanmaya başlamış, ancak antik kent Pessinus'un dinsel merkez kimliğinin üstüne çıkamamıştır. Roma döneminde ulaşımın önemi yerleşmelerin kaderini belirlemiştir. İnanç sistemindeki değişiklik Roma'nın ulaşım politikaları ile birleşince Sivrihisar kenti ticari aktivitelerin yoğunlaştığı Roma koloni kentlerini birbirine bağlayan ulaşım sistemi içinde kendine bir yer edinmiştir.Bütün bu gelişmelerde belirleyici unsur ulaşım olmuştur. Zamanın kurumsal yöneticileri, ekonomik gücün, askeri güç kadar etkili bir silah olduğunun farkına varmışlardır.

Selçuklular bu gücü elde edebilmek ve Doğu Roma (Bizans) egemenliğine son verebilmek için öncelikle ticarette söz sahibi olmuşlardır. Dönemin ulaşım elemanı kervan ve kervan yollarının güvenliği sağlanmıştır. Yol güvenliğini sağlamak için stratejik noktalara yeni yerleşimler kurulmuş veya yakınlarındaki yerleşimlerin gelişmesi desteklenmiştir. Kurulan derbent teşkilatı ile yol güvenliği sağlanmıştır. Bu

dönemde ulaşım teknolojisinin bir diğer elemanı olan konaklama/durak merkezi kervansaraylar, çevrelerini de etkilemişlerdir. Kentlerde ve kent dışında bulunan kervansaraylar yeni çekim noktaları ve ticaret merkezinin odağı durumuna gelmişlerdir. Bu dönemde Sivrihisar tali veya ikincil kervan yolları üzerinde olduğu için gelişimi görece yavaş olmuştur.

Selçuklular zamanında Anadolu'da kurulan yol güzergahları, Osmanlılar Döneminde değişmiş, İstanbul bağlantılı ana kervan yolu Sivrihisar'a bağlanarak, kent bölgesel ölçekte ticaret merkezi olmuştur. 19. yüzyıl ikinci yarısında demiryolunun bölgeden geçmesi ile kent önemli bir durak noktası olarak gelişmiştir. Bu gelişmeler sosyo-kültürel, sosyo-ekonomik ve fiziksel-mekansal değişikliklere de neden olmuştur (Bkz. Çizelge 6.1).

Osmanlı dönemi sosyo-ekonomik göstergeleri incelendiğinde 19. yy. öncesi kentsel gelişmede belirleyici olan ulaşım bağlantıları olduğu görülmektedir;

- Bursa'nın 15. yüzyıl önemli bir ticaret merkezi haline gelmesinden sonra önem kazanan Bursa-Tebriz İpek Yolu ile
- Anadolu'yu çaprazlama olarak kat eden Halep, Şam yoludur.

Bu yolların ortasındaki yerleşim, 15. ve 16. yüzyılda bölgesel ölçekte ticaret merkezi olup, kale, han, kervansaray, hamam, pazaryeri, çarşı, kapan, medrese ve camileri ile fiziki ve sosyal boyutlarda dönemi itibari ile kent niteliğindedir.

17. yy.da bozulan ekonomi nedeniyle çıkan Celali isyanlarından Eskişehir ve civarının da etkilendiği bilinmektedir. Kaynaklarda 18. yüzyıl ile 19. yüzyıl ilk yarısında Sivrihisar siyasi tarihi ve buna bağlı olarak ekonomik hayatına ilişkin özel bir bilgiye rastlanmamıştır.

19. yy. sonlarında ülkenin her yerine ve Sivrihisar'a gönderilen fermanlar öncelikle ekonomik ve ticari konuları kapsamaktadır. Bu fermanlarla ana ulaşım güzergahı üzerindeki Sivrihisar'a, transit ticaretteki etkinliği nedeniyle devlete ait önemli yaptırımların getirilmesi emredilmiştir.

Çizelge 6.1: Ulaşım kentsel gelişme etkileşimi (28,36, 50, 68)

DÖNEMLER	ULAŞIM BAĞLANTILARI	KENTE ETKİLERİ			
		SOSYO-KÜLTÜREL		SOSYO-EKONOMİK	FİZİKSEL-MEKANSAL
M.Ö. 6-4 yy	Kral Yolu	Bilinmiyor		Askeri lojistik mal ticaretinin gelişmesi	**Spalya** Din ve ticaret merkezi Pessinus'a 16 km. uzaklıkta askeri toplanma alanı Spalya
M.Ö. 4. yy- M.S. 10. yy.	Roma Yolu	Ticarete bağlı nüfus artışı		Güzergahı değişen yolun kentten geçmesi ile yerleşimin transit ticaret merkezi ve pazar kenti olması	**Justinianopolis** Kale kenti olarak yeniden kurulması ve yamaçlara doğru gelişme
10 – 12. yy.	Selçuklu tali kervan yolları ve ikincil posta yolları	Türkmenlerin yerleştirilmesi ile nüfus artışı		Tüccar sınıfın oluşması, ticarete bağlı üretim	**Seferhisar** Kervansarayla birlikte ticaret merkezinin ve Türkmen mahallelerin oluşturulması
14 – 17.yy	Osmanlı kervan yoları	Kervan yollarının İstanbul'a bağlanarak güzergahının değişmesi ile kentsel kademede Bucak merkezi olması,	**Nüfus Verileri** 1486'da 3.512 kişi, 1521'de 3.740 kişi	16. yy. başı, 400-1000 vergi mükellefi, 16. yy. sonunda 1000-3000 vergi mükellefi	Kale yerleşiminin terk edilmesi, yamaca yerleşme, bedestenin ve kapan hanlarının kurulması, mahallelerin büyümesi

Çizelge 6.1: Ulaşım kentsel gelişme etkileşimi (28,36, 50, 68) (Devam)

DÖNEMLER	ULAŞIM BAĞLANTILARI	KENTE ETKİLERİ			
		SOSYO-KÜLTÜREL		SOSYO-EKONOMİK	FİZİKSEL-MEKANSAL
17 – 18. yy.	Osmanlı kervan yolları	Büyük kaçgun nedeni ile kırdan göç alma	**Nüfus Verileri** Bilinmiyor	Nüfusun artışına bağlı ticaretin çeşitlenmesi ve artması	Mahallelerin sayıca artması
18 – 19. yy başı	Osmanlı kervan yolları	Kırım Tatar'larının göç etmesi ile nüfus artışı	1800'de 11.200 kişi	Nüfusun artışına bağlı ticaretin çeşitlenmesi ve artması	**Sivrihisar** Izgara planlı göçmen mahallesinin oluşması
19. yy	Osmanlı kervan yolları	Tüccar Ermenilerin kente yerleşmesi	Bilinmiyor	Transit ticarette bağlı bölgesel ticaret merkezi olması, işlenmiş mal üretiminin artması	Ulu Cami, Bedesten ve Han yapıları ile arastalardan oluşan kent merkezinin gelişmesi
19. yy. sonu	Osmanlı kervan yolları ve Haydarpaşa – Ankara demiryolu hattı	Toplumsal yapıda ikili tabakalaşmanın ortaya çıkması, batılılaşma ile eğitim düzeyinin yükselmesi	1890' da Eskişehir merkez nüfusu 27.250 kişi iken kent nüfusu 32.900 kişi	Dış ticarete bağlı olarak zanaatların çökmesi, tüccar sınıfının zenginleşmesi	Ermeni kilisesi odaklı Ermeni mahallesinin kurulması, at arabasının kente girmesi
20. yy. başı	Osmanlı kervan yolları ve Haydarpaşa – Ankara demiryolu hattı	Tehcir ve I. Dünya Savaşı sonrası Ermenilerin göç etmesi	1909'da 36.000 kişi (4.000'i Ermeni)	Göçler ile kent ekonomisinin çökmesi	Gayri Müslim mahallesinin terk edilmesi, ticaret merkezinin küçülmesi
Cumhuriyet Dönemi	Osmanlı kervan yolları ve demiryolu	Savaş sonrası nüfusun azalması	1927'de 31.500 kişi	Savaş sonrası ekonominin çökmesi	Kentin küçülmesi

Çizelge 6.1: Ulaşım kentsel gelişme etkileşimi (28,36, 50, 68) (Devam)

DÖNEMLER	ULAŞIM BAĞLANTILARI	KENTE ETKİLERİ			
		SOSYO-KÜLTÜREL		SOSYO-EKONOMİK	FİZİKSEL-MEKANSAL
1950-1960	Karayolları - Demiryolları	Büyük kentlere göç ve sıtma nedeni ile nüfus artışının azalması	**Nüfus Verileri** 44.280 kişi	Geleneksel ticaret biçim ve mekanlarının terk edilmesi	Göç nedeni ile kentin küçülmesi
1960-1970	Ankara-Eskişehir Karayolu	Büyük kentlere göç	50.400 kişi	Karayolu ile ticaretin yeniden canlanması	Göç nedeni ile kentin küçülmesi imar planına göre kentin yeniden biçimlendirilmesi
1970-1980	Ankara-Eskişehir Karayolu	Eskişehir'e göç ile nüfusun azalması	56.370 kişi	Bursa'nın sanayi merkezi olması ile Eskişehir bağlantısının güçlenmesi kent ekonominin çökmesi	Geleneksel dokunun terk edilmesi
1980-1990	Ankara-Eskişehir Karayolu	Tatarların Eskişehir'e göç, kırdan göç alması	56.000 kişi	Ekonomik kriz nedeni ile transit ticaretin azalması	İmar planı ile gelişme alanının devlet karayoluna yöneldirilmesi
1990-2000	Ankara-Eskişehir Karayolunun iyileştirilmesi	Eskişehir'e göç ile nüfusun azalması	37.300 kişi	Tarihi ticaret merkezinin terk edilmesi	Devlet karayolu bağlantısının güçlenmesi ticaret merkezinin yer değiştirmesi
2000-Günümüz	Ankara-Eskişehir Karayolu	Büyük kentlere göç	31.600 kişi	Tarıma dayalı ticaret	Yeni yerleşim alanlarının karayolunun güneyine geçmesi

Osmanlı dönemi sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik göstergelerin fiziksel-mekansal yapıya yansımaları irdelendiğinde (Bkz. Çizelge 6.1); Osmanlı kentinin sabit göstergesi, "merkez cami" (Cuma cami) ve "Bedesten"dir. Bedesten çarşının odak noktasıdır. Ticaret merkezi, Cuma cami ve bedesten etrafında gelişir. Dükkanlar, bunlara yapışık veya ayrık düzende yerleşmiştir. Cami ve dükkan ikilisi, ticari ve kültürel fonksiyonların bir cins birleşimidir. Sivrihisar kent merkezinde; Ulu Cami buna örnektir. Kent merkezinin canlılığının göstergesi 36 dükkanı olan Umur Beyoğlu Selçuk Bey Külliyesine bağlı vakıf bedesteni, 1 han ve 102 vakıf dükkanıdır. Sivrihisar'daki Müslüman mahalleleri Cami odaklı yerleşim birimleridir. Topografya'ya uygun organik yerleşim ve ulaşım dokusuna sahiptir.

19. yy. sonlarında konut alanlarında ortaya çıkan ve Osmanlı kentinin zaman boyutunda oluşan organik yol dokusundan, ilk bakışta kolaylıkla ayırt edilebilen "dama tahtası" düzenindeki yol ağı 1880'lerde at arabasının kent içi ulaşımda yaygınlaşması, Sivrihisar eski geleneksel merkezinin uzağında yeni mahallelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Gayri Müslim mahallesinin odak noktası Ermeni Kilisesidir.

Cumhuriyet dönemi ulaşım politikalarının kentsel gelişmeye etkileri incelendiğinde I. Dünya Savaşından sonra, Ermenilerin Sivrihisar'ı terk etmeleri sonucu kent merkez kimliğini bir süre daha devam ettirmeye çalışmıştır. Ancak, Cumhuriyet ile birlikte bölgesel yatırımların Eskişehir de yoğunlaşması, Sivrihisar'ın göç vermesine ve ekonomik gücünü kaybetmesine neden olmuştur. Ulaşım teknik ve teknolojisindeki yeniliklerle 19. yüzyıl sonunda kentleşen Sivrihisar, ulaşım politikası olarak demiryolunun geliştirilmesi yerine karayollarına önem verilmesi sonucu 20. yüzyıl başında yeniden kırsallaşmaya başlamıştır (Bkz. Şekil 6.1).

1960'larda Ankara-Eskişehir karayolunun kentin güneyinden geçmesi kentin küçülmesini yavaşlatmıştır. Özellikle, Sivrihisar'ın Afyon ve Eskişehir'i ayırdığı kavşaktan 1,5 km. içeride bulunması kentin yok olmasının önüne geçmiştir (Bkz. Şekil 6.1).

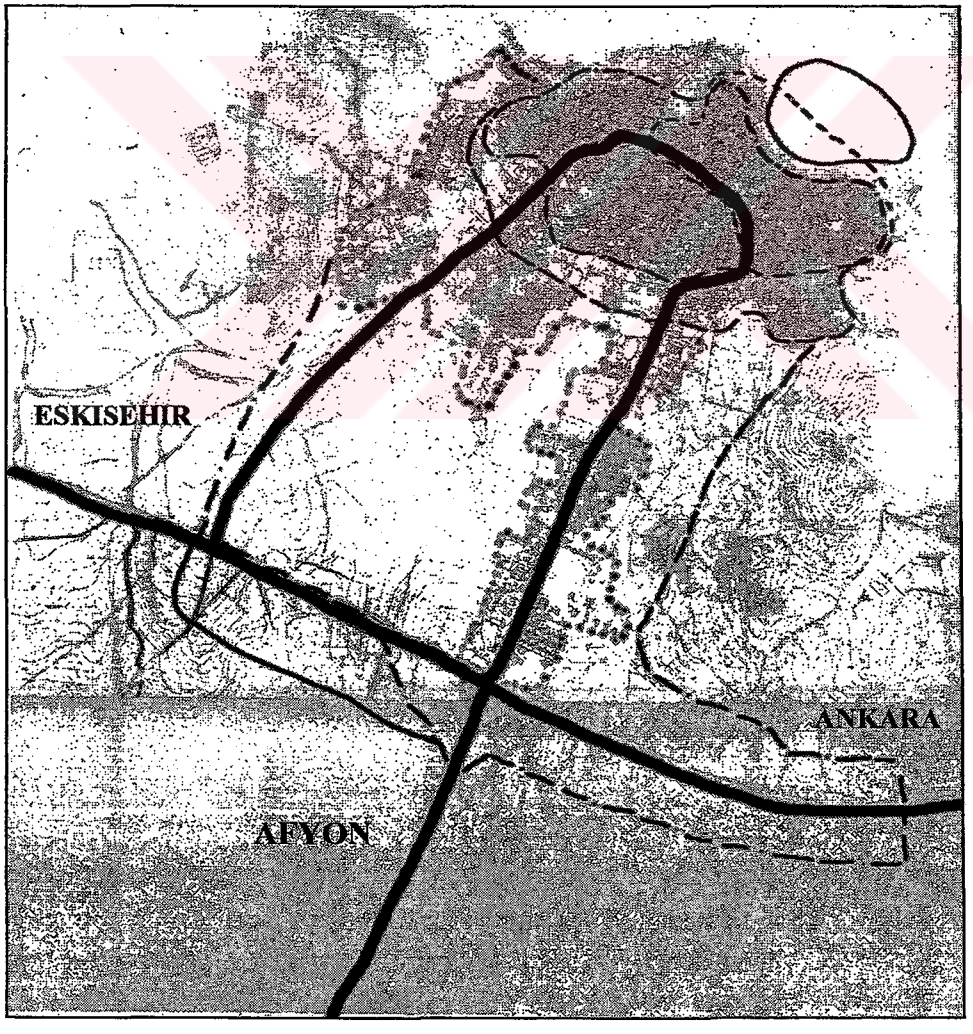
Sivrihisar'ın Cumhuriyet sonrasındaki kentsel biçimlenmesi incelendiğinde, küçülen kent merkezinin yeni bölgesel ulaşım ağındaki değişim sayesinde canlandığı görülmektedir. Ulaşım ağındaki bu değişim eski Eskişehir yolu ve Ankara caddelerinin üzerinde olan ticaret merkezinin kentin güneyindeki devlet karayoluna doğru kaymasına neden olmuştur.

Sonuç olarak, yol sisteminin değişmesi ticaret biçim ve merkezinin değişmesine neden olmaktadır. Anadolu'nun doğal yollarından Kral yoluna, Roma ikmal yollarından Selçuklu kervan yollarına, Osmanlı kervan yollarından imtiyazlar ile gelen demiryoluna ve Cumhuriyet dönemindeki devlet karayolları kentin biçimlenmesinde etkin rol oynamıştır. Bu etkileşimde, Roma döneminde önemli bir ticaret merkezi haline gelen Sivrihisar, Selçuklu döneminde kervan yolu ağında tali yollar üzerinde kendine yer edinmiştir. Osmanlı döneminde ise başkentin İstanbul olmasından sonra ana kervan yollarının durak noktası olmuştur. Demiryolunun bölgeden geçmesi ticareti canlandırmış ve transit ticaret merkezi haline gelmiştir. Tehcir, göçler ve Kurtuluş Savaşı yıllarında kent nüfus kaybetmiştir. Eskişehir'in bölgesel merkez kimliğine bürünmesinde sonra kentsel kademesi düşen Sivrihisar Devlet Karayolunun kentin güneyinden geçmesi ile kentsel yaşantısı canlanmıştır. Kent ile ulaşım etkileşiminde, kent kurulduğundan bugüne, yol kademesinin ve ulaşım teknolojisinin biçimine göre ticaret merkezi şekillenmiş ve ulaşım bağlantılarına doğru yönelmiştir.

Görülmektedir ki ana ve/veya bölgesel ulaşım bağlantılarının üzerinde ya da iki veya daha fazla ulaşım modunun kesişme noktasının yerleşme potansiyeli, tarihsel süreçte olduğu gibi günümüzde de yüksektir. Ulaşılabilirlik düzeyi yüksek olan, bu türden yerleşme alanları, büyük sermaye ve bölgesel ölçekteki ticari kademelenmede, merkez olma niteliği kazanırlar. Uzun mesafe bağlantılarının ve/veya bölgesel ölçekte ulaşım güzergahının değişmesi ile yerleşimler göreceli olarak ekonomik rekabet gücünü ve/veya ticari önemini kaybeder. Olumsuz bu gelişme, kentsel yerleşmeye doğrudan yansımaktadır.

Kent planlamada arazi kullanımı ile ulaşım davranışları arasındaki kompleks ilişkiler irdelendiğinde; yerleşimlerde, ulaşım sistemlerine yakın olanların gelişme olanağına daha fazla sahip oldukları söylenebilir. Özellikle, kent içi yolculuklarının ve yer seçimi kararlarının, birbirini belirlediğine ilişkin gözlemler, bu ikisinin planlama sürecinde birlikte koordine edilmesi gerektiği göstermiştir.

Değişen dünya koşulları ve küreselleşme doğrultusunda zamanın ve makanın sıkışmasında ulaşım altyapı, teknoloji ve gelişmeleri incelendiğinde ülkemiz kentlerinin, dünya kentleri hiyerarşisine giremediği görülmektedir.



Şekil 6.1: Sivrihisar Tarihi Kentsel Gelişme Şeması

Roma dönemi (Antik Çekirdek)

Selçuklu dönemi kentsel gelişme alanı M.S. 12-14. yy.

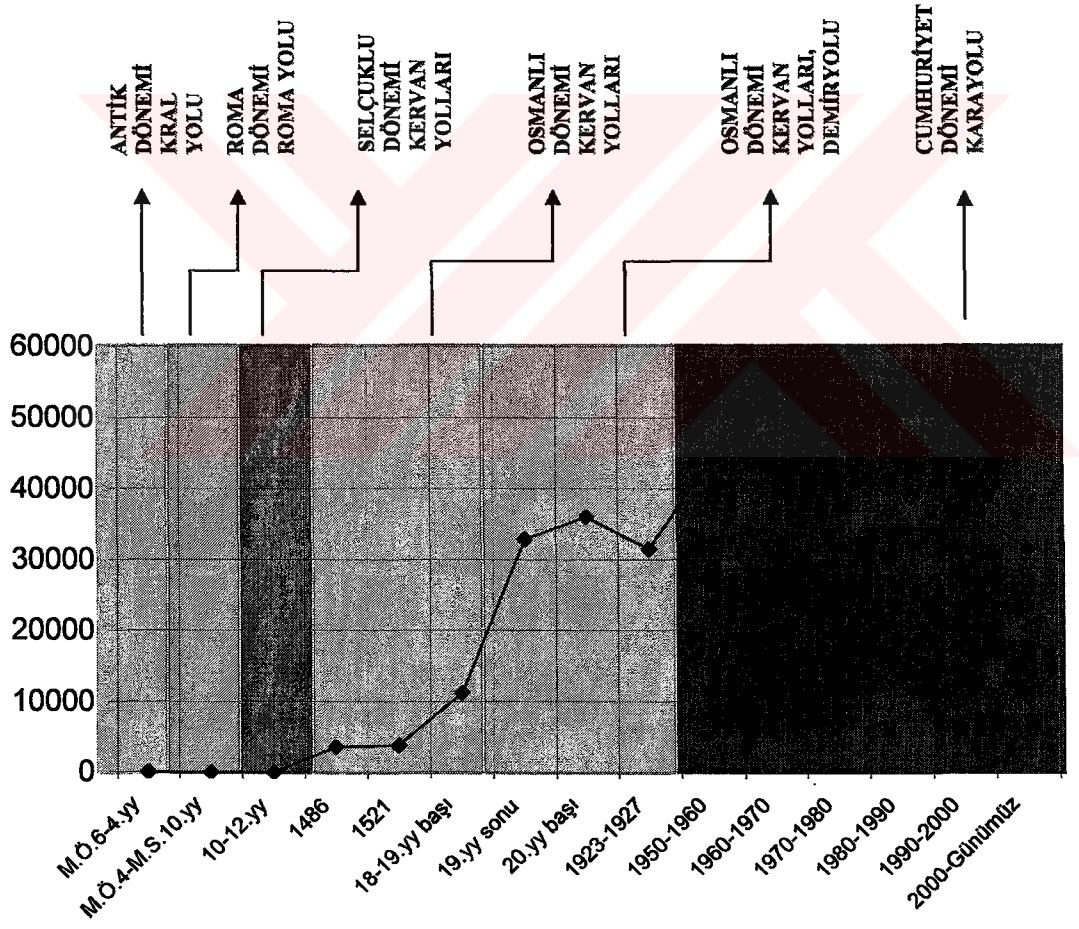
Osmanlı dönemi kentsel gelişme alanı M.S. 15-19. yy.

Cumhuriyet dönemi kentsel gelişme alanı 1900-1960

1985 yılı Sivrihisar kentsel gelişme alanı

2001 yılı Sivrihisar imar planı

Günümüz Sivrihisar kentsel gelişimi



Şekil 6.2: Ulaşım Kentsel Etkileşim

KAYNAKLAR

1- Marın, M.C., Altıntaş, H., "Konut Yer Seçim-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelemesi", ***Gazi Üniv. Müh. Mim Fak. Der***, Ankara, 19 (1): 73-88 (2004).

2- Barter, P., A., "Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries", ***London, Spon Press***, Edit: Mike Jenks, Rod Burgess, 279-281 (2000).

3- Banister, D., "Transport and Urban Development", ***Alexandrine Press***, Oxford, 5-8, (1995).

4- Keleş, R., "Şehirciliğin Kuramsal Temelleri", ***Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi Yayınları***, 332, Ankara, 5, 12-14 (1972).

5- Türkmen, M., Çubuk, M.K., "Ankara'da Raylı Ulaşım", ***Gazi Üniversitesi Mühendisliği Mimarlık Fakültesi Dergisi***,18, Ankara, (1) 125-144, (2003).

6- Gazi Üniversitesi Online, http://www.sosbil.gazi.edu.tr/edergi/makale, (erişim03.06.2005).

7- Bektaş, C., "Selçuklu Kervansarayları Korunmaları, Kullanılmaları Üzerine Bir Öneri", ***Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları***, İstanbul, 15-44 (1999).

8- Faroqhi, S., "Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla", Çeviri Neyyir Kalaycıoğlu, ***Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları***, İstanbul, 32,56 (1998).

9- Özergin, M. K., "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", ***Tarih Dergisi***, 20, 141-170 (1965).

10- Faroqhi, S., "Osmanlı'da Kentler ve Kentliler Kent Mekanında Ticaret Zanaat ve Gıda Üretimi 1550-1650", Çeviri Elif Kılıç, ***Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları***, , İstanbul, 32-33,61-75 (2000).

11- Aktüre, S., "19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi", ***ODTU Mimarlık Fakültesi Basım İşliği***, Ankara, 74-90,135-140,195, 220-225 (1978).

12- Barkan, Ö., L., "Osmanlı İmparatorluğunda Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler", ***Vakıflar Dergisi***, 11, 279-386, (1942).

13- Orhonlu, C., "Osmanlı İmparatorluğunda Derbentlik Teşkilatı", ***İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları***, İstanbul, 50 (1967).

14- Cerasi, M., "Osmanlı Kenti Osmanlı İmparatorluğu'nda 18. ve 19. Yüzyıllarda Kent Uygarlığı ve Mimarisi", Çeviri Aslı Ataköy, ***Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık***, İstanbul, 53-62, 88-97 (1999).

15- Akurgal, E., "Batı Anadolu'da Konut, Yerleşme ve Kent Planlaması (MÖ 3000-30)", Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme, ***Tarih Vakfı Yayınları***, Der, Yıdız Sey, İstanbul, (1996).

16- Yıldırım, S., "Kentsel & Mekansal Yapı Çözümlemesi Kent Oluşum Kuramları & Kent Çözümlemesinde Temel Dizgeler Edirne Kent Kurgusu ve Mekansal Yapı Çözümlemesi", ***Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Yayın***, 18, Ankara, 44 (1996).

17- Tekeli, İ., "Türkiye'de Kentleşme Yazıları", ***Turhan Yayınları***, Ankara, 15-16, 29-38 (1981).

18- Denel, S., "Batılılaşma Sürecinde İstanbul da Tasarım ve Dış Mekanlarda Değişim ve Nedenleri", ***Kurt Yayınları***, 45-52 (1982).

19- Dumont, P., Georgeon, F., "Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri", Çeviri Ali Berktay, ***Tarih Vakfı Yurt Yayınları***, İstanbul, 1-19 (1996).

20- Asatekin, G., "Anadolu'daki Geleneksel Konut Biçimlenmesinde Aile-Konut Karşılıklı İlişkilerin Rolü, Kent , Planlama, Politika, Sanat", ***ODTÜ Mim. Fak. Yayın.***, 94.01 der. İ.Tekeli, 1. Kitap, Ankara., 65-89 (1994).

21- Kurmuş,O., "Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi", ***BM 'in Yayınları***, İstanbul 33 (1974).

22- Ortaylı, İ., "19. Yüzyıl Ankara'sında Demiryolunun Gelişi, Hinterlandının ve Hinterlan'daki Üretim Eylemlerinin Değişimi", Tarih İçinde Ankara, Derleyen Ayşıl Tükel Yavuz, ***ODTÜ Ankaralılar Vakfı***, Ankara, 207 (2000).

23- Aktüre, S., "Şehir ve Bölge Planlama bölümü 191 sonbahar Yarıyılı seminer Programı", ***ODTÜ Mimarlık Fakiltesi Yayınları***, Ankara, (1991).

24- Cooley C. H, "The Theory of Transportation", ***Baltimore: American Economic Association*** , 5-7,90-96 (1894)

25- Tekeli, İ., "Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi", ***İletişim Yayın.***, İstanbul, 2758-2769 (1985).

26- Bayhan, İ., Şehir Planlaması, (1969).

27- Aslanoğlu, R. A., "Kent, Kimlik ve Küreselleşme", ***Ezgi Kitabevi,*** 18-22 (2000).

28- Gültekin, N., "Geleneksel Dokuda Kullanılabilirlik Ölçütlerinin Belirlenmesi Sivrihisar Geleneksel Konut ve Dokusu Örneği", ***Yaşanabilir Çevre Araştırma Dizisi-1***, Gazi Üniversitesi Araştırma Fonu, Proje Kod no: 06/97-08, Ankara, (1998).

29- Özalp, T., "Sivrihisar Tarihi", ***Tacir Yayınevi***, Eskişehir, (1960).

30- Çal, H., "Osmanlı Devletinde Asar-ı Atika Nizamnameleri", ***Vakıflar Dergisi***, (26) 391-400, (1997).

31- "Ana Brittanica", ***Ana Yayıncılık A.Ş.***, İstanbul, 443, 549 (1986).

32- Eskişehir Valilik Online, http://www.eskisehir.gov.tr (erişim 07.04.2005).

33- Owens, E. J., "Yunan ve Roma Dünyasında Kent", ***Homer Kitapevi***, Çeviri Cana Bilsel, İstanbul, 115-116 (2000).

34- Freeman, C., "Mısır, Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları", ***Dost kitapevi Yayınları***, Ankara, (2003).

35- İlter, F., "Sivrihisar Yöresi Araştırmaları", ***Anadolu (Anatolia) Dergisi***, XIX, 1975/76, Ankara, 13 (1980).

36- Doğru, H., "XV. ve XVI. Yüzyılda Sivrihisar Nahiyesi", ***Türk Tarih Kurumu Yayınları***, Ankara, (1997).

37- Morris, A. E. J., "History of Urban Form Before The Indestrial Revolutions", ***Addison Wesley Longman***, Essex, 57-58 (1998).

38- Hersek C., Şubat-Mayıs 9, "Kral Yolu Üzerinde Bir Durak", ***Ada Kentliyim***, Ankara, (1997).

39- "Yurt Ansiklopedisi", ***Anadolu Yayıncılık***, İstanbul, 4, 2939 (1982).

40- Thorpe, M., "Roma Mimarlığı", ***Homer Kitapevi***, Çev: Rıfat Akbulut, İstanbul, (2002)

41- Turan, O., "Selçuklular Zamanında Türkiye",***Acar Yayınevi***, İstanbul, 508 (1971).

42- Kostof, S., The City Shaped Urban Patterns And Meanings Through History, ***Thames And Hudson***, London, (1991).

43- Akdağ, M., "Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi cilt: I 1243-1453", ***Tekin Yayınevi***, Ankara, 35-36, 357 (1979).

44- Mitchell, S.,Geç Roma Anadolu'sunda Klasik Dönem Kent ve Yerleşmelerin Gelişimi, Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme, ***Tarih Vakfı Yayınları***, Der, Yıdız Sey, İstanbul, (1996).

45- Sevim, A.,Yücel, A., "Türkiye Tarihi", ***TTK, Basımevi***, Ankara, 3-21(1992).

46- Doğru, H., "XVI. Yüzyılda Eskişehir ve Sultanönü Sancağı", ***Türk Tarih Kurumu Yayınları***, İstanbul, 21 (1992).

47- Uzunçarşılı, İ.H., "Osmanlı Tarihi",cilt.1, ***TTK. Basımevi***, Ankara, 65 (1983).

48- "Osmanlı Ansiklopedisi", sayı.1993/94-95, cilt.1, ***Ağaç Yayın***, 65, 189-190 (1993).

49- Akdağ, M., "Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi cilt: II 1453-1559", ***Türk Tarih Kurumu Basımevi***, Ankara, (1971).

50- Şerif, A., "Anadolu'da Tanin", Hazırlayan Mehmet Çetin Börekçi, ***Türk Tarih Kurumu Yayınları***, Ankara, 143-151 (1977).

51- Tuğracı, P., "Osmanlı Şehri", ***Milliyet Yayınları***, İstanbul, 277-278 (1985).

52- Yerasimos, S., "Tanzimat'ın Kent Formları Üzerine, Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri", ***Tarih Vakfı Yurt Yayınları***, Çev: Ali Berkay, İstanbul, (1996).

53- Texier, "Asie-Mineure", vol. l. ***Pirre et CIE***, Paris, 165, 476 (1862).

54- Hamilton, W.J., "Researcher in Asia-Minor, Pontus and Armenia", vol.1., ***Charles Press,*** London, 444 (1842).

55- Ainston, W. F., "Travel and Research in Asia Minor, Mesopotamia", vol.2, ***Chaldes and Armenia***, London, 203 (1870).

56- Saint-Martin, M.V., "Description Historique et Geographique de L'Asia Mineure", vol.2., ***Angelle et CIE***, Paris, 553 (1852).

57- Perrot, G., "Sourvenir D'un Voyage en Asia-Mineur", ***Plessir et CIE***, Paris, 100-104 (1867).

58- Lennep, H.J., "Travel in Little Known Parts of Asia-Minor", ***Charles and Armenia,***London, 202-204 (1870).

59- Barkley, H.C., "A Ride Through Asia – Minör", ***Chales and Armenia***, London, 85 (1870)

60- Aktüre, S., "Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler", ***Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi***, sayı: 28-29, 891-904, İstanbul, (1985).

61- Diyanet İşleri Online, http://www.diyanet.gov.tr/turkish/weboku (erişim 12.04.2005).

62- Edhem, E., "Osmanlı Bankası Tarihi", Çeviri Ayşe Berktay, ***Osmanlı Bankası Tarihi Araştırma Merkezi,*** Ankara, 426 (1999).

63- Özkaya, Y., "Sivrihisar'ın 19. yy'daki Durumuna Genel Bakış (1.2.3. no'lu Şer'iyye Sicillerine Göre)", ***Tarihte Eskişehir Sempozyumu-1***, Eskişehir, 36 (2001).

64- Busbecq, O., G., "Türk Mektupları", Çeviri Yalçın Ç.,Y., ***Tekin Yayınevi***, 67-70 (1939).

65- Andre-Asyan, H., D., "Polonyalı Simeon Seyahatnamesi 1608-1619", ***Masson et CIE***, Paris, 157-162 (1964).

66- Tuncer, M., "Ankara (Angora) Şehir Merkezi Gelişimi (14.-20.YY)", ***T.C. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri***, Ankara, 9-16 (2001).

67- Özdeş, G., "Türk Çarşıları", Doktora Tezi, ***İTÜ, Mim. Fak. Yayınları***, İstanbul, (1953).

68- DİE Genel nüfus sayımları ilgili yıllar.

69- Işık,C., Şanlıer, K., "Sosyo Ekonomik Gelişmede Eskişehir Nereden? Nereye?", ***Eskişehir Ticaret Odası Yayın,*** 2, Eskişehir, 42, 69-70 (1988).

70- Can, B.B., "Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)", ***Tarih Vakfı Yurt Yayınları***, İstanbul, (2000)

ÖZGEÇMİŞ

1977'de Ankara'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitiminden sonra 1995 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık Mühendislik Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'ne girmeye hak kazandı. 2000 yılında lisans eğitimini tamamlayıp Kent Plancısı olarak mezun oldu.

Mart 2005 tarihinden itibaren Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde Okutman olarak görev yapmaktadır.