

Yazan : Ramize Esra Oğuz, Şehir Plancısı

Yüksek Lisans Ankara Üniversitesi Sosyal Çevre Bilimleri

SANAYİ VE KONUT ALANLARININ BİRLİKTE PLANLANMASI, FONKSİYONEL BİR BAKIŞ AÇISI : ÜRETEK KENTLER

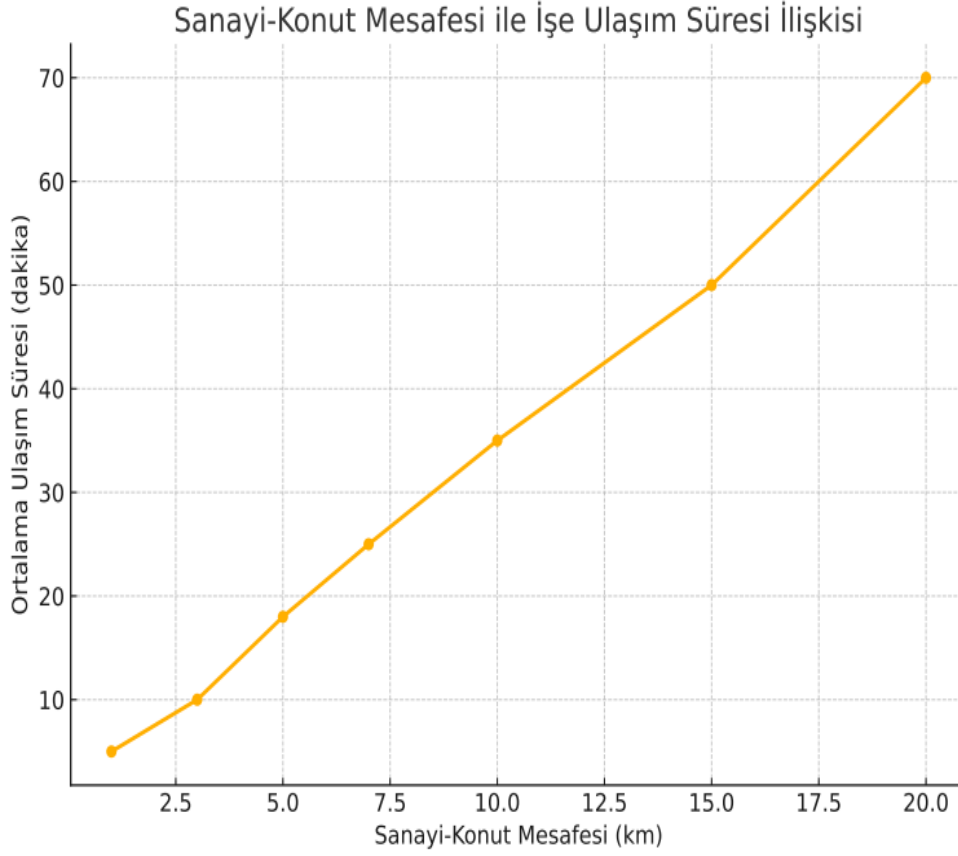
Geleneksel planlama anlayışı, sanayi ve konut alanlarını birbirinden mekânsal olarak ayırarak sanayi sektörünün faaliyetlerinden kaynaklı oluşabilecek çevresel etkilerden konutları uzak tutmayı amaçlamaktadır. Bu yaklaşım günümüzün çevre mevzuatları, kamuoyu hassasiyetleri, sanayi bölgelerinin ve tesislerinin yapmak zorunda olduğu çevresel yatırımlar, teknolojik gelişmeler, temiz üretim biçimleri ve kamunun çevre denetimleri sonucu geçerliliğini yitirmektedir. Sanayi ve konut alanları arasındaki uzak mesafeler, başta çalışanların iş ve ev arası yolculuk süresinin uzaması, karbon emisyonlarının artışı, çalışma yaşamında verimlilik kaybı ve yaşam kalitesinin azalması gibi çeşitli sorunlara neden olmaktadır. Bu durum, geleneksel şehircilik yaklaşımlarının sorgulanmasına ve işlevlerin birlikte planlandığı daha esnek modellerin gündeme gelmesine yol açmıştır¹.

Sanayi alanlarının konutlarla birlikte planlanması, sürdürülebilir kentsel gelişim hedefleri doğrultusunda öne çıkan bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir².

Karma kullanım (mixed-use development), farklı işlevlerin aynı fiziksel alan veya yakın çevrede bir arada planlanmasını ifade eder. Bu yaklaşım hem ekonomik hem de sosyal fayda üretmeyi amaçlar³. Sanayi ile konutun birlikte planlanması da bu kapsamda değerlendirilmekte olup, kent içi mekânsal etkileşimin artırılmasını ve kaynak kullanımının optimize edilmesini hedefler⁴.

Sanayileşmenin artmasıyla birlikte sayısı da artan çalışanların barınma ihtiyacının ucuz ve konforlu olarak karşılanabilir olması, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik, istihdamın devamlılığı, mekânsal adalet ve üretim-verimlilik dengesi açılarından oldukça önemlidir. Özellikle sanayi sektörünün gelişmiş olduğu kentlerde, nüfusun dinamizmi ve bölgelerde çalışanların istihdam alanlarına yakın konut talebi, kira fiyatlarının şişmesine, evsizliğin artmasına kısaca konut krizine yol açmaktadır. Bu durum karşısında çalışanlar giderek daha uzak mesafelerdeki düşük fiyatlı ve riskli konut alanlarına yönelmektedir. Yüksek istihdam yapısına sahip sanayi bölgelerinde çalışan bireylerin uygun maliyetli, ulaşılabilir ve yaşanabilir konutlara erişimini sağlamak amacıyla oluşturulan yerleşim alanları, bu sorunun çözümü için ortaya çıkmış sosyal bir modeldir. Bu mahallelerin çalışma alanlarıyla birlikte planlanması, sadece konut üretimini değil, aynı zamanda sosyal bütünleşmeyi, kentsel yaşam kalitesini, insani yaşam koşullarını, karbon emisyonunun azaltılmasını ve çalışma verimliliğini de olumlu etkilemekte, iş-yaşam dengesini iyileştirmektedir.

Bu alanların yer seçiminde, sanayi bölgelerine yakın mesafede olması, toplu taşıma sistemlerine, ana arterlere ve servis yollarına kolay erişimi bulunan yerlerin tercih edilmesi, ulaşım sürelerini kısaltarak karbon salınımını ve trafik yükünü azaltmaktadır.



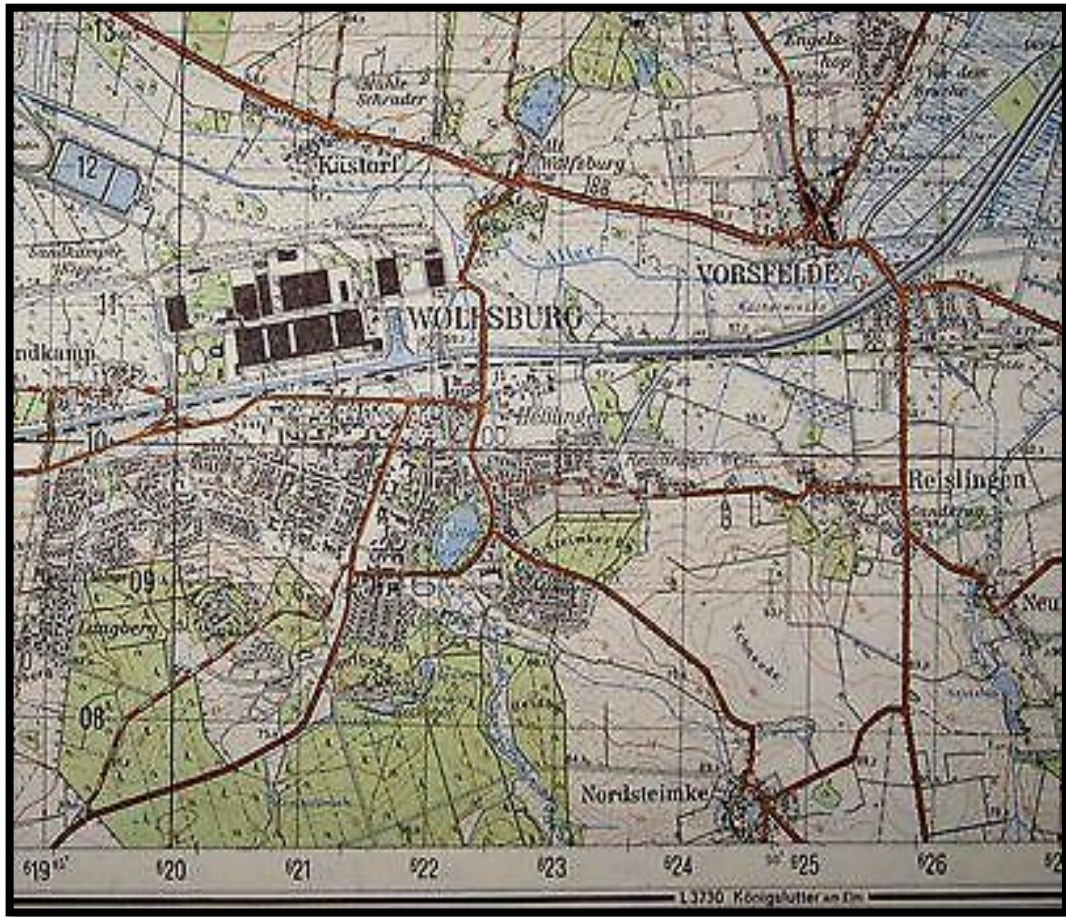
Arazinin uygun fiziksel koşulları kadar önemli bir husus da mülkiyetin niteliğidir. Kamu mülkiyetindeki veya düşük maliyetli arazilerin seçimi, projenin uygulama başarısını artırır.

Konut alanlarının okul, sağlık, rekreasyon, kültürel alanlar gibi sosyal hizmetlere erişiminin bulunması, konut bölgesinin yaşam kalitesini belirler. Ortak yaşam alanları ve yeşil alanlar, konut-sanayi entegrasyonunun sosyal yönünü destekler⁸. İş dışında kalan zamanlarda konut bölgesinin sosyal ve rekreatif olanakları, çalışanların ve ailelerinin ihtiyaçlarını karşıladığı dinlenme, eğlenme ve sosyalleşme alanlarıdır. Yalnızca barınma ihtiyacının karşılandığı bir konut alanı uzun vadede projeden beklenen faydayı karşılamaz. Bu nedenle konut bölgesinin sosyal ve teknik altyapı ve donatı alanlarıyla birlikte planlanması ya da bu alanlara yakın yer seçiminin yapılması önemlidir.

Konut bölgesinin yer seçiminde, rüzgâr yönü ve güneşlenme gibi çevresel faktörlerin göz önünde bulundurulması; konut ve sanayi alanları arasında tampon bölgeler, kademeli

geçişler, doğal ve yapay eşikler oluşturulması planlama açısından gereklidir⁵. Örneğin sanayi bölgesi ile konut alanları arasında ticaret bölgeleri, hizmet alanları ve eşil akslar oluşturulması bu iki faaliyet alanını birbirinden ayıracaktır.

Almanya'nın Aşağı Saksonya eyaletinde yer alan Wolfsburg, Volkswagen'in merkezi olarak bilinen bir sanayi kentidir. 1938 yılında, "Kraft durch Freude" (KdF) otomobili üretimi için sanayi ve konut alanları entegre bir şekilde planlanmıştır. Wolfsburg'un kuruluşu, Volkswagen fabrikasının inşasıyla paralel olarak gerçekleşmiştir.



Görsel 1: Wolfsburg; Almanya

Peter Koller tarafından geliştirilen "Koller Planı", Mittelland Kanalı'nın kuzeyine fabrika alanını, güneyine ise konut bölgelerini yerleştirerek iş ve yaşam alanlarını ayırmıştır. Bu plan,

"yeşil içinde bir şehir" anlayışıyla, doğayla uyumlu bir kent tasarımı hedeflemiştir. İlk konut projeleri, Steimker Berg mahallesinde, fabrika yöneticileri için inşa edilmiş; işçiler için ise Wellekamp ve Schillerteich bölgelerinde konutlar yapılmıştır. Bu proje, Neuland adlı kamu konut şirketi tarafından inşa edilmiştir.

Bir başka sanayi kenti olan Toyota City (eski adıyla Koromo), Japonya'nın Aichi prefektörlüğünde yer almaktadır. 1959 yılında resmen "Toyota City" adını alarak Toyota Motor Corporation'ın etkisiyle yeniden yapılandırılmış ve planlamaya başlanmıştır. Hızlı sanayileşmeyle birlikte kentin altyapısı ve konut rezervleri yetersiz kaldığından kentte büyük çaplı konut projeleri, ulaşım hatları ve sosyal donatı alanları oluşturulmuştur. Kentte sürdürülebilirlik, akıllı ulaşım ve ekolojik şehircilik ilkeleri ön plandadır.



Görsel 2: Toyota City/ Toyota Stadyumu

Türkiye’de ise konut -sanayi ilişkisi çoğunlukla lojman üzerinden deneyimlenmiştir. Konut ve lojman kavramlarının her ikisi de bireylerin barınma gereksinimini karşılamayı amaçlasa da mülkiyet yapısı, kullanım amacı ve planlama yaklaşımı açısından belirgin farklar taşımaktadır.

Konutlar, bireylerin veya ailelerin özel mülkiyetinde ya da kiracı olarak yaşadığı, uzun vadeli ikamet amacıyla kullanılan yapılardır. Bu konutlar serbest piyasa koşullarında edinilir veya kiralanır.

Lojmanlar ise kamu kurumları, askeri teşkilatlar, üniversiteler veya büyük ölçekli sanayi kuruluşları tarafından personeline tahsis edilen, çalışılan kuruma bağlı olarak kullanım hakkı verilen hizmet amaçlı konut birimidir. Mülkiyeti kişide değil, kurumsal yapıda kalır. Kurumsal ilişkiye dayalı olarak tahsis edilir. Bu yönüyle lojman, bir çalışanın iş yerindeki pozisyonuna bağlı olarak kazandığı ve pozisyon sona erdiğinde geri alınabilen hak temelli bir mekândır.

Lojman alanları genellikle çalışanların günlük gereksinimlerini karşılayacak şekilde, sınırlı ama fonksiyonel sosyal donatılarla desteklenir. Buna karşın konut alanları, daha çeşitlenmiş sosyal altyapılar ve farklı gelir gruplarına yönelik tipolojik çeşitlilik sunar. Bu ayırım, yalnızca bireylerin yaşam pratiklerini değil, aynı zamanda kentlerin mekânsal örgütlenmesini ve sosyal yapısını da şekillendirir. Çalışanların bir araya gelerek kurdukları kooperatiflerin ya da kamu şirketlerinin inşa ettikleri sosyal konut projeleri, bir süre sonra piyasa koşulları içinde el değiştirerek değer artışına konu olabilmekte, zamanla kent içinde kalarak ve soylulaştırılarak işçilerin ya da düşük gelirliilerin yaşayabileceği bölgeler olmaktan çıkmaktadır (Yüzüncü Yıl İşçi Konutları ya da Türk-İş Blokları bu duruma örnek olarak gösterilebilir). Sanayinin konutla beraber entegre planlamasında bu farkların dikkate

alınması, daha bütüncül, amaca uygun ve sürdürülebilir mekânsal çözümlerin geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Geleneksel olarak Türkiye’de devletin kurduğu büyük sanayi yatırımları lojman alanları ile birlikte planlanmıştır. Bunun başlıca sebepleri arasında, nitelikli iş gücünün bölgeye çekilmesi ile bu iş gücünün barınma ve sosyal ihtiyaçlarının karşılanması yer alır. Sanayi sektörü, teknik bilgi ve deneyim sahibi nitelikli iş gücüne ihtiyaç duyar. Çalışanların refahının sağlanması nitelikli iş gücünü sanayi bölgesine çeker. Bu nedenle 1930’lardan 1970’lere kadar çeşitli illerde devlet tarafından kurulan demir ve çelik fabrikaları, petrokimya tesisleri, şeker fabrikaları, kâğıt fabrikaları, çimento fabrikaları, termik santraller, tekstil fabrikaları, maden sahaları ve kömür işletmeleri bu şekilde kendi lojman alanlarına ve sosyal tesislerine sahip olmuştur. Ancak, yukarıda belirtilen sanayi kuruluşlarının bazıları verimsizlik ve zarar gerekçesi ile özelleştirilirken bu kuruluşlara ait lojmanlar da satışa konu olmuştur.

Günümüzün sanayi sektörü geçmişe kıyasla çok daha karmaşık, teknoloji odaklı ve küresel rekabetin içinde yer alır hale geldiğinden nitelikli iş gücüne olan ihtiyacı daha da artmıştır. Otomasyon, yapay zekâ ve robotik sistemler artık üretimin ayrılmaz parçalarıdır. Bu teknolojileri üretimde kusursuz bir biçimde kullanabilmek için nitelikli ve deneyimli insan gücüne ihtiyaç vardır. Küresel ekonomik ligde yükselmek için üretim süreçlerinde uluslararası kalite standartlarına uyulması, sertifikasyonlara sahip olunması, Ar-Ge çalışmaları yapılması gereklidir. Tüm bu işlemler uzmanlık ve süreklilik gerektirir. Son yıllarda sanayi bölgelerinde nitelikli insan gücünü yetiştirmek için teknik kolejler, meslek liseleri ya da yüksek okullar yapılması da bu ihtiyacı karşılamak üzere geliştirilen politikalardan biridir.

Türkiye’de 1960’lardan günümüze kadar sanayi sektörünün yapısal dönüşümüne, rekabetçiliğine ve sürdürülebilir büyümesine hizmet eden Organize Sanayi Bölgelerinin (OSB) mevzuatında yapılan bir düzenleme ile bu bölgeler için lojman yapılmasına imkân getirilmiştir. OSB özelinde sanayi alanları ile lojman bölgelerinin birlikte planlaması bir başka yazının konusu olacaktır. Ancak yine de OSB ve lojman planlaması konusunu genel bir çerçevede değerlendirmek mümkündür. OSB’ler için lojman alanlarının planlanmasının yalnızca mekânsal bir proje olarak görülmeyip ekonomik, sosyal ve çevresel yönleri de içeren çok boyutlu bir yaklaşımla ve katılımcı bir süreçle ilerletilmesi önerilir. Eğitimli ve nitelikli iş gücü refahının sürdürülebilmesi bakımından çalışanlara lojman imkânı sunan OSB’ler fark yaratacaktır.

Kaynakça

1. Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT Press.
2. Türk, S. S. (2005). "Kentsel Planlamada Karma Kullanım İlkesi." *Planlama Dergisi*, 2: 35–42.
3. Grant, J. (2002). "Mixed Use in Theory and Practice: Canadian Experience with Implementing a Planning Principle." *Journal of the American Planning Association*, 68(1): 71–84.
4. Talen, E. (2012). *City Rules: How Regulations Affect Urban Form*. Island Press.
5. Ersoy, M. (2001). *Kent Planlamasına Giriş*. İmge Kitabevi.
6. Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.
7. Keleş, R. (2012). *Kentleşme Politikası*. İmge Kitabevi.
8. Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
9. Newman, P. & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Island Press.
10. Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class*. Basic Books.
11. Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
12. Yücel, M. (2009). "Kentsel Planlamada Sanayi Alanlarının Konut Alanlarıyla İlişkisi." *Kent ve Çevre Araştırmaları Dergisi*, 6(1): 22–39.
13. Erkip, F. (2000). "Global Transformations Versus Local Dynamics in Istanbul." *Cities*, 17(5): 371–377.
14. Alexander, E. R. (1992). "A Transaction-Cost Theory of Land Use Planning and Development Control." *The Town Planning Review*, 63(1): 45–62.

15. Kentsel Strateji. (2021). *KSS Raporları: Türkiye’de Sanayi Alanlarının Gelişimi*.
16. TOKİ (2020). *Sanayi ve Konut Entegrasyonu Projeleri Raporu*. Ankara.
17. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). (2015). *Innovationspark in Deutschland*.
18. Zukin, S. (1989). *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*. Rutgers University Press.
19. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (2022). *Karma Kullanım Alanları Rehberi*.