

BİLDİRİ METNİ

Çanakkale’de Kentsel Gelişme, Yayılma ve Kırsal Alanlarla Etkileşim

*Interaction with the Urban Development, Sprawl and the Rural Areas in Canakkale*Canan Zehra Çavuş,¹ Arzu Başaran Uysal²¹Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Terzioğlu Kampüsü, Çanakkale²Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Terzioğlu Kampüsü, Çanakkale

ÖZ

Kentin kontrolsüz bir biçimde yayılması olarak ifade edilebilecek kentsel yayılma, doğal kaynakları tahrip etmekte, kırsal alanları dönüştürmekte, kentsel altyapı maliyetlerinin, ulaşım taleplerinin ve sürelerinin artmasına neden olmaktadır. Bu kontrolsüz büyümeye hızlı nüfus artışı, sanayileşme, yaşam tarzı, yetersiz planlama ve arazi yönetimi gibi etkenlerin neden olduğu düşünülmektedir. Bu makalede, aşırı nüfus baskısı altında olmayan, küçük ve orta ölçekli bir kent olan Çanakkale'nin mekânsal gelişimi analiz edilerek, kentsel yayılmanın altında yatan nedenler tartışılmaktadır. Araştırma üç mekânsal analize dayanmaktadır. İlk analizde 1949-2016 yılları arasında yapılan imar planları ve kentsel gelişme süreci, Coğrafi Bilgi Sistemleri yardımıyla değerlendirilmiştir. İkinci analiz kent çevresinde yerleşime uygun alanların tespitini içermektedir. Üçüncü analizde ise, mevcut durumda kentsel yayılma ya da saçaklanma olarak tanımlanabilecek gelişme alanları tespit edilmektedir. Kentsel yayılmanın daha belirgin olduğu alanlarda kır-kent etkileşimi ve kırsal alanın değişimi fiziksel olarak irdelenmiştir. 1990 sonrası eğitim ve turizm eksenli bir büyüme dinamiği yakalamış olan kentte, 2010 sonrası kamu yatırımlarının da desteklediği spekülasyon ortamı oluşmuştur. Bu spekülasyon ortamı ucuz arsa stoku olarak görülen kent çeperlerindeki kırsal alanları yapılaşma baskısı altında bırakmaktadır. Çanakkale örneği, kamu yatırımlarının ve yer seçimi kararlarının küçük ve orta ölçekli kentlerin mekânsal gelişiminde ne kadar belirleyici olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca kentteki büyüme söyleminin kırsal alan üzerindeki spekülasyonu ve buna bağlı olarak yayılmayı artırdığı görülmektedir.

Anahtar sözcükler: Çanakkale; kentsel yayılma; kırsal alan; mekânsal gelişme.

ABSTRACT

Urban sprawl, which can be referred to as uncontrolled development of city, destroys natural resources, transform rural areas and causes an increase in urban infrastructure costs, transportation demands and durations. This uncontrolled growth is thought to stem from such factors as rapid population growth, industrialization, life style, insufficient planning and land management. In this study, spatial development of Çanakkale, which is not under high population pressure and is a small and medium-scale city, is analyzed and the reasons underlying urban sprawl are addressed. The study is based on three spatial analyses. The first one analyses the construction plans and urban development process during 1949-2016 through the Geographical Information Systems. The second one contains establishment of areas around the city suitable for settlement. The third one determines the development areas that may be defined as urban sprawl or leapfrog development in current situation. Rural-urban interaction and changing of rural areas were analyzed physically in areas where urban sprawl is more distinct. In the city, which gained an education and tourism-oriented growth dynamic after 1990, a speculative environment which was also supported by public investments was created. This speculative environment takes rural areas in the perimeters of cities, which are considered as cheap land stock, under construction pressure. The Çanakkale example is important in that it shows how determinative public investments and location choice decisions are in spatial development of small and medium-sized cities. In addition, growth expectation in the city appears to increase speculation on rural areas and accordingly sprawl.

Keywords: Canakkale; rural areas; spatial development; urban sprawl.

Geliş tarihi: 25.10.2017 Kabul tarihi: 06.10.2018

Online yayımlanma tarihi: 07.11.2018

İletişim: Canan Zehra Çavuş.

e-posta: cekrem@comu.edu.tr

TMMOB
Şehir Plancıları Odası

Giriş

20. yüzyılın ikinci yarısından sonra üretim biçimlerindeki değişim, ulaşım ve iletişimde yaşanan teknolojik gelişmeler kentlerin yapısında, büyümesinde ve çevresindeki yerleşimlerle olan ilişkilerinde de değişimi getirmiştir. Ulaşım olanaklarının gelişmesi ve otomobil sahipliğindeki artış kentin çevresine yayılmasını kolaylaştırmaktadır. Kentsel yayılma; plansız, sistematik olmayan, kentin kırsal alanlara doğru büyüdüğü, düşük yoğunluklu, sıçramalı, tek tip arazi kullanımının baskın olduğu, merkezin olanaklarından yararlanamayan bir kentsel gelişmeyi ifade etmektedir (EEA Report, 2006, Galster vd., 2001). Kentsel yayılma ile ilgili ilk araştırmalar Amerika Birleşik Devletleri'nin büyük kentleri üzerinde yoğunlaşmıştır (Ewing, 1997; Harvey ve Clark, 1965; Ottensmann, 1977; Downs, 1999; Pendall, 1999; Galster vd., 2001). Bunda şüphesiz bahçeli tek aile evini ve otomobil sahipliğini öne çıkaran Amerikan tarzı yaşam biçiminin, düşük yoğunluklu banliyö yerleşimlerinin etkisi bulunmaktadır. Diğer yandan bu yaşam tarzı günümüzde yalnızca Amerika kentlerini değil geleneksel olarak daha yüksek yoğunluklara sahip Avrupa kentlerini ve gelişmekte olan ülkelerin kentlerini de etkilemektedir. 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından hazırlanan Ortak Geleceğimiz Raporu'nda ve 1992 yılında gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kentsel yayılma önemli bir sorun olarak tanımlanmıştır (Yenigül, 2009). Avrupa Çevre Ajansı tarafından 2006 yılında yapılan bir araştırma, kentsel yayılmanın Avrupa'nın mekânsal gelişiminde de önemli bir sorun haline geldiğini göstermektedir (EEA Report, 2006).

Kentsel yayılma ile ilgili araştırmalar, kentsel yayılmanın nedenlerine, sonuçlarına ve karakterine odaklanmaktadır (Ewing, 1997). Nüfus artışı, ulaşım ve iletişim altyapısının gelişmesi, otomobil sahipliği, hane halklarının ekonomik gelişmişliği, yaşam tarzı tercihi gibi etkenler, kentsel yayılmanın nedenleri olarak sıralanmaktadır. Bununla birlikte ucuz arazi varlığı ve başarısız arsa piyasası, kentlerin çevrelerine doğru yayılmalarının başlıca nedenleri olarak görülmektedir (Archer, 1973; Ottensmann, 1977; Ewing, 1997). Arazi piyasası genellikle mükemmel bir piyasada olması gereken, çok sayıda alıcı ve satıcının varlığı, fiyat ve kalite hakkında yeterli bilgi, homojen ürün, dışsal maliyetlerin olmaması gibi faktörlerle buluşamaz. Arazi piyasasının belirsizlikler içermesi spekülasyonu ve dolayısıyla yayılmayı artırır (Ewing, 1997). Arsa spekülasyonu genel olarak "ileride meydana gelebilecek değer artışlarından yararlanabilmek için, bireylerin ellerindeki arsaları boş bekletmeleri veya bu amaçla arsa satın almaları" olarak tanımlanmaktadır (Ertürk ve Sam, s.161, 2011). Ottensmann'a göre (1977) gelecekteki konut talebi beklentisi, spekülasyona neden olmakta ve kentsel yayılmayı artırmaktadır. Arazi sahiplerinin gelecekteki gelişmeleri dikkate alarak, en yüksek getiriyi elde etmek için ellerindeki araziye bekletmeleri arsa arzının kısıtlanmasına,

arazi fiyatlarının yükselmesine ve arazinin daha küçük parsellere bölünmesine neden olmaktadır.

Kentsel yayılma ile ilgili araştırmalar keskin bir biçimde gelişmiş ülke ve gelişmekte olan ülke ayırımı yapmamakla birlikte, gelişmiş ülkelerde kentsel yayılma daha çok banliyöleşme ve yaşam tarzı ile ilişkilendirilirken, gelişmekte olan ülkelerde nüfus artışı ve ekonomik öncelikler öne çıkmaktadır. Bunun yanı sıra hukuk sisteminin işlevsizleşmesi, düzensizliğin hakim olması gibi etkenler daha çok gelişmekte olan ülkelerde kentsel yayılma nedenleridir (Brueckner, 2000; Haberl vd., 2004). Koordinasyonsuz bir büyüme olarak tanımlanmakla birlikte saçaklanma çoğu kez plan kararları sonucu oluşabilmektedir. Bu nedenle kentsel yayılmanın nedenlerinde plansız değil ancak yetersiz bir planlamadan ve arazi yönetiminden söz etmek mümkündür (Galster vd., 2001; Tregoning vd., 2002).

Kentsel yayılmanın çevresel, ekonomik ve sosyal maliyetleri olmaktadır. Kentsel yayılma ile birlikte kentlerin çevrelerinde tarımsal araziler ve doğal kaynaklar yok olmakta, arazi bütünlüğü bozulmakta ve tarımsal üretim azalmaktadır. Kentsel yayılmanın bir başka önemli sonucu, ulaşım, su, kanalizasyon, çöp toplama gibi kentsel altyapı maliyetlerinin artmasıdır. Ayrıca kamu hizmetlerinin yetersiz olduğu, sosyal ve kültürel donatı alanlarından yoksun konut alanları oluşmaktadır. Kentsel yayılma ile birlikte konut alanları ile merkezi iş alanı arasındaki mesafe artmakta, buna bağlı olarak ulaşım talepleri ve süreleri de artmaktadır. Bu durum daha fazla enerji tüketimine ve emisyon oluşumuna neden olmaktadır (Brueckner, 2000; Galster vd., 2001; Carruthers, 2003; EEA Report, 2006). Kentsel alanla etkileşime geçen kırsal alanda, kırsal üretimin azalmasının ekonominin yanı sıra kırsal topluluklar üzerinde sosyal etkileri de olmaktadır. Kentsel yayılma ile birlikte kent ile kırsal sınırı belirsizleşmekte, kırsal alanlar özelliklerini yitirmekte ne kırsal ne de kentsel olarak tanımlanamayacak sağlıklı yerleşimler ortaya çıkabilmektedir (Tekeli, 2016).

Kentsel yayılmanın engellenebilmesi için ulaşım taleplerini ve sürelerini azaltan karma arazi kullanımlarını, konut alanlarında daha yüksek yoğunlukları öneren kompakt büyüme, akıllı büyüme, sürdürülebilir mekânsal gelişme gibi yaklaşımlar geliştirilmektedir (Holden, 2004). Ayrıca kent büyüklüklerinin belli bir ölçekte kalmaları gerekliliği sürdürülebilir kentsel gelişme yaklaşımlarında vurgulanmaktadır. Küçük ve orta ölçekli kentler, dengeli bir mekânsal gelişme açısından büyük kentlere göre daha avantajlı bulunmaktadır (Holden, 2004; Breheny, 1992; Burgess ve Jenks, 2000).

Türkiye'de başta İstanbul, Ankara gibi metropollerin ve Konya, Denizli gibi göç alan büyük kentlerin mekânsal gelişimini, kentsel yayılma, merkez-çeper ilişkisi ve çevrelerindeki doğal kaynakların tahrip olması açılarından tartışan araştırmalar bulunmaktadır (Terzi ve Bölen, 2010; Özügül ve İnal-Çekiç,

2015; Sezgin ve Varol, 2012; Karataş, 2007; Akseki ve Meşhur, 2013; Özbek ve Eryiğit, 2005; Yenigül, 2009). Türkiye kentlerini ele alan araştırmalar kentsel yayılmanın temelinde yatan nedenlerin başında tarım topraklarını ya da doğal kaynakları dikkate almayan planlama kararlarının olduğunu göstermektedir (Sezgin ve Varol, 2012; Karataş, 2007; Akseki ve Meşhur, 2013). Ankara'nın mekânsal gelişimini analiz ettikleri araştırmalarında Sezgin ve Varol (2012) kentsel politikaların gündelik gelişmelere göre belirlendiği ve her ne olursa olsun sanayileşme ve kentsel gelişimin öncelikli hedef olduğunu, bunun sonucunda doğal kaynakların ve verimli tarım topraklarının korunmadığını ifade etmektedirler. Türkiye'nin büyük kentlerinde sanayileşme, nüfus artışı ve buna bağlı olarak artan konut talebi genel olarak mekânsal büyümeyi zorunlu kılan sebepler olarak kabul edilmektedir.

Bu makalede, küçük ve orta ölçekli bir kent olarak tanımlayabileceğimiz Çanakkale'nin mekânsal gelişimi, kentsel yayılma kuramı çerçevesinde ele alınmaktadır. Küçük ve orta ölçekli kentlerin, büyük kentlere kıyasla yoğun nüfus baskısı altında olmamaları, arazi piyasasındaki belirsizliklerin görece daha az olması, karar veren aktörler arasında koordinasyon ve işbirliği kolaylığı, merkez ve çeper arasındaki mesafenin az oluşu gibi etkenler nedeniyle kentsel yayılma sorunu ile daha az karşılaşılabileceği varsayılmaktadır. Çanakkale örneği, sanayileşme ve yoğun nüfus baskısı altında olmayan bir kentte mekânsal gelişimin hangi parametrelere bağlı olarak geliştiğini ve kararların temelinde yatan motivasyonları anlamaya olanak sağlaması açısından önem taşımaktadır. Büyük kentlerle karşılaştırıldığında kentsel yayılmanın hızı ve boyutları daha az olmakla birlikte, küçük bir kentte de saçaklanmanın varlığının saptanması ve nedenlerinin araştırılması daha akılcı bir gelişimin nasıl olabileceği tartışmasına katkı sağlayacaktır.

1. Yöntem ve Veri

Makalede üç ayrı mekânsal analizden yararlanılmıştır. İlk analiz tarihsel süreç içerisinde kentin mekânsal gelişiminin nasıl oluştuğunu, hangi dinamiklere bağlı olarak gerçekleştiğini belirlemeyi amaçlamaktadır. İkinci analiz, kentin bugünkü formu ve gelişme eğilimlerinin doğal kaynaklar üzerindeki etkisini ve kır-kent ilişkisini tartışmamıza zemin oluşturmaktadır. Üçüncü analizde ise mevcut durumda kentsel yayılmanın hangi noktalarda belirginleştiği ve bu yörelerde kırsal alanlardaki değişim tespit edilmeye çalışılmıştır.

Birinci analizde 1949-2016 yılları arasındaki mekânsal gelişim, onaylanan imar planlarından yola çıkarak, Coğrafi Bilgi Sistemleri yardımıyla tespit edilmiştir. Çanakkale'nin ilk planı 1949 yılında onaylanmıştır. Daha sonraki yıllarda Çanakkale Belediyesi ve hemen bitişiğindeki Kepez Belediyesi tarafından çeşitli tarihlerde onaylanan imar planları, mücavir alan kararları, 2015 yılında onanan 1/100 000 ölçekli Balıkesir-Çanakkale

Çevre Düzeni Planı ve son olarak 2016 yılı planlama kararları analiz edilmiştir. Çanakkale'nin kentsel gelişimini inceleyen, makalenin ilk yazarının da içinde bulunduğu çalışmalar makalenin temel verilerini oluşturmaktadır (Çavuş, 2004; Çavuş, 2006; Çavuş, 2014; Özel Cengiz, Çavuş ve Koç, 2014).

İkinci analiz 2015 yılı itibarıyla kent çevresinde yerleşime uygun alanların tespitini içermektedir. Çavuş ve Koç (2014) tarafından yapılan bu çalışmada, Çanakkale Boğazı Doğu kesiminde yerleşim alanlarını ve çevrelerini kapsayan çalışmada, fiziksel çevre analizleri doğrultusunda yerleşime uygun olan alanlar belirlenmiştir. Topoğrafik faktörler (eğim, baki, yükselti), jeolojik faktörler (litoloji, heyelanlı alanlar, zemin sıvılaşma özellikleri), arazi kullanım kabiliyeti, bitki örtüsü, hidrolojik faktörler (akarsu taşkın alanları, boğaz kıyısına olan mesafe, olası deniz seviyesi yükselmesi, içme-kullanma suyu kaynakları ve tarımsal sulama alanları) analizdeki değerlendirme faktörlerini oluşturmaktadır. Bu faktörlere göre yerleşime uygun olmayan ancak kentin geliştiği alanlar tespit edilmiştir.

Üçüncü analizde kentsel yayılmanın derecesi saptanmaya çalışılmıştır. Böylelikle kentin hangi alanlarında sağlıklı olarak tanımlayabileceğimiz bir gelişimin olduğu ve bunun altında yatan nedenler, kararlar tartışılmıştır. Kentsel yayılmanın karakterinin saptanmasında ve ölçümünde çeşitli parametreler kullanılmaktadır. Galster vd. (2001) Amerika Birleşik Devletleri'nin 13 kentini karşılaştırdıkları araştırmalarında, kentsel yayılmayı belirleyebilmek için sekiz parametre kullanmışlardır; yoğunluk (mil kareye düşen konut birimi ya da iş sayısı), süreklilik, konsantrasyon (mil kareye düşen yapılaşmış alan yüzdesi), kümelenme, merkezilik (arazi kullanımının merkeze mesafesi), çekirdekleşme (nuclearity), karma kullanım ve yakınlık (farklı arazi kullanımlarının birbirine yakınlığı). Bazı araştırmalarda kaybedilen doğal alanların (sulak alan, orman, verimli tarım arazisi gibi) da kentsel yayılmanın ölçümünde parametreler arasında kullanıldığı görülmektedir (Hasse ve Lathrop, 2003). İstanbul'un kentsel yayılımını ölçen araştırmalarda merkezi iş alanına uzaklık, tek bir arazi kullanım türüne sahip olma, iş ve konut arasındaki ulaşım süresi gibi parametrelerin de değerlendirildiği görülmektedir (Terzi ve Bölen, 2009; Özügül ve İnal-Çekiç, 2015). Nüfus ya da yapı yoğunluğu kentsel yayılmanın ölçümünde kullanılan başlıca parametredir (Bruecker ve Fransler, 1983). Kentsel yayılmanın fiziksel olarak mekana etkilerinin yanı sıra sosyal ve ekonomik olarak da önemli etkileri söz konusudur. Ancak bu araştırmada, kentsel yayılma yalnızca fiziksel göstergeler (yapı yoğunluğu, arazi kullanımı, merkeze uzaklık ve doğal kaynak varlığı) dikkate alınarak tespit edilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte kentsel yayılmanın yoğunlaştığı bulgular alanlarda kent-kır etkileşimi ve kırsal alanın değişimi üçüncü analizin sonuçlarına ve gözleme dayalı verilere dayanarak tartışılmıştır.

Analizlerde, Orman ve Su İşleri Bakanlığı GeoData'dan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü

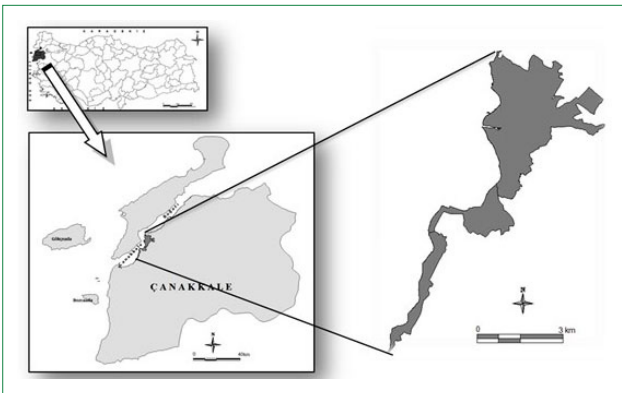
Balıkesir-Çanakkale Planlama Bölgesi 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'ndan elde edilen mevcut onaylı imar planları koordinatlandırılmış ve sayısallaştırılmıştır. Resim formatındaki verilerin sayısallaştırılması, temel haritaların üretilmesi ve analizlerin gerçekleştirilmesinde MapInfo Professional 10.5 ve Vertical Mapper 3.5 CBS programları kullanılmıştır.

2. Çanakkale'nin Mekânsal Gelişimi (1462-2016)

Çanakkale, antik dönemde Troas bölgesi olarak adlandırılan Biga Yarımadası'nda, Çanakkale Boğazı'nın doğu kıyısında yer almaktadır (Şekil 1). Çanakkale'deki mekânsal gelişme, imar planlarının onay tarihleri temel alınarak dört dönemde incelenmiştir. İlk dönem kentin kuruluşundan ilk imar planının yürürlüğe girdiği 1949 yılına kadar olan, mekânsal gelişmenin fiziksel bir plan dahilinde olmadığı dönemdir. İkinci dönem 1964, 1978 ve 1984 planlarını kapsayan, mekânsal büyümenin sınırlı olduğu, kent nüfusunun artmadığı, durağan bir dönemi kapsamaktadır. Üçüncü dönem 1993, 1995 ve 2001 planlarını kapsayan Üniversitenin kurulmasına ve turizme bağlı olarak ekonomik gelişme beklentilerinin yükseldiği dönemdir. Dördüncü dönem ise kent merkezinin desantralizasyonu olarak tanımlayabileceğimiz, kamuya ait hizmet binalarının kent çeperlerine taşındığı ve aynı zamanda gayrimenkul sektörünün hız kazandığı ve 2016 planlarını kapsayan son dönemdir.

2.1. Birinci Dönem; Osmanlı Döneminin Çok-Kültürlü Ticaret Kenti

İstanbul'un fethinden 10 yıl sonra 1462 yılında, Fatih Sultan Mehmet'in emriyle Çanakkale Boğazı'nın en dar noktasında, boğazın ve İstanbul'un savunulması amacıyla, karşılıklı olarak iki kale inşa edilir; Çimenlik (Kale-i Sultaniye) ve Kilit Bahir Kaleleri. Boğazın doğu yakasında kurulan Çimenlik Kalesi, Sarıçay'ın boğaza döküldüğü alanda kurulmuştur. Sarıçay ve Sarıçay'ın taşıdığı alüvyon topraklardan oluşmuş delta muhtemelen yeni bir yerleşimin gelişimine daha uygun koşullar sunmuş, böylelikle Çanakkale Çimenlik Kalesi etrafında gelişmeye başlamıştır. Başka bir ifadeyle Çanakkale, başlangıcından itibaren depremsellik ve taşkın tehlikesinin yüksek olduğu bir



Şekil 1. Çanakkale'nin coğrafi konumu.

deltada, tarım toprakları üzerinde gelişimini sürdürmektedir. İlk aşamada, askerinin ve idari personelin yanı sıra kale inşaatında çalışanların da hemen kalenin kenarında (Sarıçay kıyısında) yerleşmeleri ile Çay Mahallesi ve Türk Mahallesi oluşmuştur. 1600'lü yılların ikinci yarısından itibaren, Boğaz geçişinin kontrolünü elinde bulunduran kentte ticaret gelişmeye başlamıştır. Bu dönemde Çanakkale'de Avrupa ülkelerinin ataşelikleri kurulurken, ticaretle uğraşan Yahudi ve Ermeni cemaatlerinin yaşadığı yeni mahalleler kurulmuştur. Yine bu dönemde bir grup Kırım Tatarı'nın kente gelerek yerleştiği bilinmektedir. Tatar Mahallesi, Sarıçay'ın güneyinde kurulmuş, böylelikle kentin gelişimi Sarıçay'ın güneyine de sıçramıştır (Çavuş, 2006). Bununla birlikte ticari etkinlikler ve bu etkinliklerde aktif olan farklı etnik grupların yer seçimleri daima boğaza yakın alanlar yönünde olmuştur. Sarıçay'ın boğaza açılan konumu da ticarete hizmet edecek depolar için uygun bir zemin hazırlamıştır. Çanakkale ticaret kenti kimliğini ve çok-kültürlü yapısını 1900'lü yılların başına kadar korumuş, ancak kent Balkan Savaşlarından ve I. Dünya Savaşından yoğun bir biçimde etkilenmiştir. I. Dünya Savaşı'nın önemli cephelerinden biri olan Çanakkale, savaş döneminde fiziksel olarak da tahrip olmuş, nüfus kaybetmiş ve çok-kültürlü ticaret kenti kimliğini kaybetmiştir. Bu süreçte azınlıklar kenti terk ederken, yerlerine mübadele ile Balkanlardan ve Ege Adalarından Müslüman Türkler gelmişlerdir. Bu dönemde kentin mekânsal gelişimi Sarıçay'ın Çanakkale Boğazı'na döküldüğü alan ve boğaz kıyısı ile sınırlı kalmıştır.

2.2. İkinci Dönem; Cumhuriyetin Sınır ve Garnizon Kenti (1950-1990)

Türkiye'de 1950'lere kadar kentsel nüfusun oldukça yavaş arttığı (kendi iç dinamikleri ile), 1950'lerden sonra kırsal alanlarda yaşanan yapısal dönüşüme bağlı olarak kırdan kente yoğun bir göç sürecinin yaşandığı ve kentsel nüfusun arttığı bilinmektedir (İçduygu ve Sirkeci, 1999). Çanakkale bu süreçte sınırlı olarak kendi kırsalından göç almış ama aynı zamanda büyük kentlere göç vermiştir. Sanayileşme ve kentleşme oranının yüksek olduğu Marmara Bölgesi'nde yer almasına ve bir boğaz kenti olma üstünlüğüne rağmen, kentin sanayisi gelişmemiştir. Bunda ana ulaşım akslarına uzak olmasının yanı sıra bir sınır kenti olmasının da etkisi olduğu söylenebilir. Çanakkale, Soğuk Savaş yıllarında bir sınır kenti olarak daha çok savunma misyonu üstlenmiştir. 3. Beş yıllık Kalkınma Planında (1973-1977), kalkınmada öncelikli iller kapsamına alınması ile birlikte gıda, içki ve taşa toprağa dayalı sanayi yatırımlarında bir artış gerçekleşmiş, ancak sanayi yatırımları il dışından göçe neden olacak ölçüde istihdam yaratmamıştır (Mortan, 2003). Diğer yandan kent, kırsal hinterlandı için bir hizmet merkezi olmayı hep sürdürmüştür. 1990'lı yıllara kadar kent ekonomisinin en önemli dinamiğini ordunun varlığı oluşturmuştur.

İlk planlama çalışmaları, Çanakkale'nin Cumhuriyet ideolojisi ile planlanmasını ve tahrip olan kent dokusunun yeniden

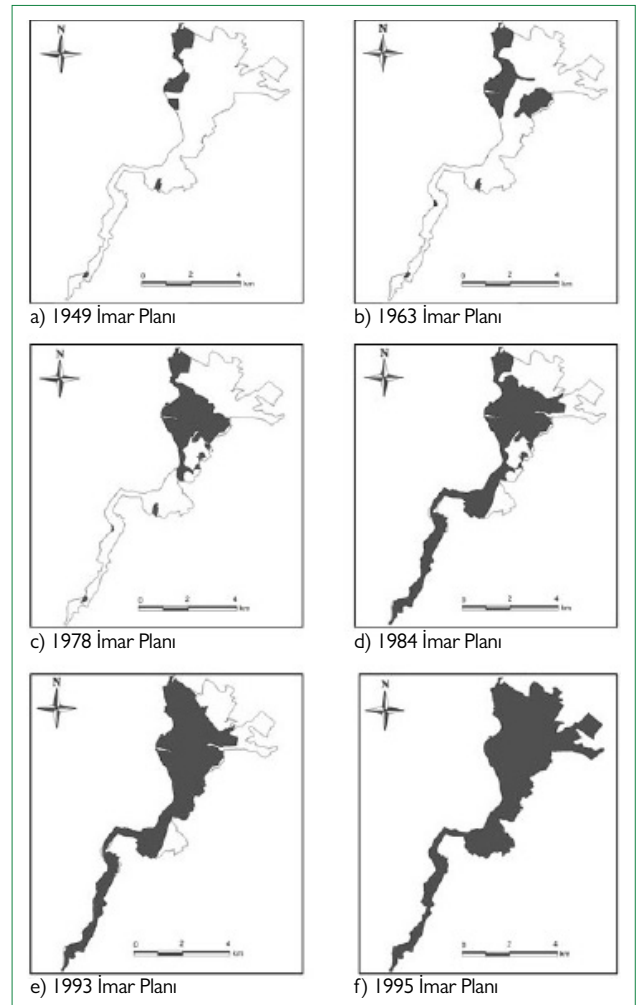
yapılanması amacıyla 1940'lı yılların sonrasında başlatılmıştır. 1949 yılında onaylanan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda oluşturulan Cumhuriyet Meydanı ve çevresindeki eğitim yapıları ile modern kentin yeni merkezi tanımlanmıştır. Kent içi bulvarlar, geniş caddeler, konut yerleşme alanları (bahçeli ve en fazla 3 katlı olacak şekilde), kamu yapıları (Karayolları, DSİ, Meteoroloji, Köy Hizmetleri), otogar, hastane, okullar gibi hizmet yapıları ve askeri alanların yer seçimi verilen önemli arazi kullanım kararlarıdır. Belediye'nin iskele meydanına, Hükümet Konağı'nın da kordona yakın bir alana taşınması ile Osmanlı dönemindeki kent merkezinin hemen yanında modern kentin yeni merkezi oluşturulur ve kent kuzeye, yeni merkez yönünde genişlemeye başlar. İlk planda kentin kuzey ve güney uçları askeri alanlar ile sınırlanmıştır (Şekil 2a). Kentin bugünkü dokusunda hala bu kararların izlerini görmek mümkündür. Ayrıca güneyden İzmir bağlantı karayolu, kuzeyden Bursa bağlantı karayolu ve doğudan Balıkesir bağlantı karayolu ile ana ulaşım aksları belirlenmiştir (Çavuş, 2004; Çavuş, 2006; Koç ve diğerleri, 2006; Erten, 2008). Bu karayolu aksları ilerleyen yıllarda kentin gelişme yönlerini de belirlemiştir.

Kentin ikinci imar planı 1963 yılında onaylanmıştır (Şekil 2b). Bu plan döneminde mekânsal gelişme, doğal bir eşik kabul edilen Sarıçay'ı geçerek güneyde Barbaros Mahallesi (Harmanlık ve Plaj semtleri), kuzeyde Esenler Mahallesi (Hastane Bayırı) ve doğuda stadyumun arkasına doğru gelişmiştir. Barbaros Mahallesi sınırları içinde kalan, askeri kullanım amaçlı havaalanı da bu dönemde planlanmıştır. İlerleyen dönemde kent, çeperlerde yer alan iki kamu yatırımına -stadyum ve havaalanı- doğru gelişmeyi sürdürmüştür. Ayrıca Çanakkale-Balıkesir karayolu güçlü bir gelişme aksı haline gelmiştir. 1973 yılında kurulan Kale Un Fabrikası ve Sümerbank Fabrikası¹ bu gelişme aksı (bugün Balıkesir Caddesi) üzerinde yer seçmişlerdir.

1978 yılında kentin tamamını kapsayan yeni bir Nazım İmar Planı onaylanmıştır (Şekil 2c). Bu dönemde havaalanı yönüne ve sanayinin yer seçtiği Çanakkale-Balıkesir karayolu boyunca mekânsal gelişme ilerlemiştir. Bu planda, kent içinde dağınık olarak yer alan küçük zanaat atölyelerinin de Çanakkale-Balıkesir karayolu üzerinde toplanmasına karar verilmiştir. İkinci gelişme aksı ise; güneyde kuzey-güney yönünde uzanan Çanakkale-İzmir karayoludur (bugün Atatürk Caddesi). AKFA (1951), Tekel Şarap ve Kanyak Fabrikası (1962), Petkim Petro Kimya Fabrikası (1970) ve Dardanel Gıda Fabrikası (1984) bu aks üzerinde yer seçmişlerdir.² Böylece 1978 planı ile yapay bir eşik olan havaalanı aşılıp doğu ve güney yönünde parsel ölçüğünde alınan sanayi kararları ile saçaklanmanın olduğu izlenmektedir. Bu süreçte kentin kuzeyindeki askeri alanlar ve doğusundaki havaalanı ile mevcut kentsel alan arasında kalan

tarımsal alanlar imara açılmıştır. Bugün bu alanlarda (Barbaros Mahallesi) terkedilmiş sulama kanallarının izlerini hala görmek mümkündür (Çavuş, 2004; Koç ve diğerleri, 2006). Mekânsal gelişme kararlarının yanı sıra 1978 planı konut alanlarında yoğunluk artırımına yönelik kararlar da içermektedir. Mevcutta 86 ki/ha olarak tespit edilen nüfus yoğunluğu 250 ki/ha olarak planlanmıştır (Koç ve diğerleri, 2006).

Merkez ilçeye bağlı köyler genel olarak deniz kıyısının uzağında, yamaçlarda kurulmuştur. Merkezin 15 km kadar güneyinde yer alan Güzelyalı köyü ise bir kıyı köyüdür. 1970'li yılların sonunda Güzelyalı köyü ve yamaçlarda kurulu olan Çınarlı köyünün bir mevkii durumunda olan Dardanos kıyısı, birer sayfiye yerleşimi olarak belirmeye başlamışlardır (Özel Cengiz, Çavuş ve Koç, 2014) (Şekil 2c). 1982 yılında Güzelyalı ve Dardanos,



Şekil 2. Çanakkale'nin kentsel gelişim süreci (Koç ve diğerleri 2006'dan yararlanılarak).

¹ 2002 yılında özelleştirilen Sümerbank tesisleri için 2017-2018 yılında yüksek yoğunluklu ve "prestijli" bir konut projesi geliştirilmiştir. Projenin uygulanmasına henüz başlanmamıştır.

² Dardanel tesisleri dışındaki sanayi tesisleri 1990'larda faaliyetlerini durdurmışlardır. Bugün bu sanayi tesisleri yerlerini hizmet sektörüne bırakmıştır. 2015 yılında açılan Çanakkale 17 Burda AVM ve inşaatı devam etmekte olan Hilton Otel, eski sanayi tesislerinin arazileri üzerinde yer almaktadır.

mücvir alan statüsü ile Çanakkale Belediyesi'nin hizmet alanı haline gelmiş, yaklaşık 300 hektar büyüklüğündeki kıyı/kırsal alan için İslah İmar Planı hazırlanmıştır. Bu yıllarda çam ormanları ve zeytinlikler ile çevrili Güzelyalı köyü ile merkez arası (Kepez köyünün de yer aldığı Kepez ovası) kesintisiz bir biçimde tarımsal üretimin yapıldığı alanlardır.

1984 yılında onanan Kuzey ve Kuzeydoğu İlave Nazım İmar Planında, Türkiye genelinde yaşanan kıyılama sürecinin etkileri açık bir biçimde görülmektedir (Tamer, 2009). Bu yıllarda sınır kenti ve garnizon kenti olma vizyonu önemini kaybederken turizm faaliyetleri önem kazanmaya başlamıştır. 1982 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Kanunu'nun hemen ardından hazırlanan yeni imar planı ile kırsal üretimin devam ettiği tüm sahil şeridi turizm ve ikinci konut yatırımlarına hazır hale getirilmiştir. Oysa bu yıllarda Çanakkale kıyılarına bu düzeyde bir talebin olmadığı bilinmektedir. 1984 planı ile güneyde Kepez, Dardanos ve Güzelyalı kıyı hattı boyunca yeni alanlar imara açılırken, kuzeyde Esenler Mahallesi, Jandarma ve Cezaevi çevresi; güneyde Barbaros Mahallesinde yeni alanlar imara açılmıştır (Şekil 2d). Bu planda şehirlerarası otobüs garajı, belediye, adliye, Bağ-Kur, cezaevi ve askeriye gibi kamu hizmetleri için yeni arazi kullanımları ayrılmıştır (Çavuş, 2004; Koç ve diğerleri, 2006; Erten, 2008). 1984 yılında onaylanan imar planı ile kentin özellikle kıyı boyunca yayılımı başlamıştır.

2.3. Üçüncü Dönem; Turizm ve Üniversite Kenti (1990-2010)

1990'lı yıllarda kent ekonomisinde proje temelli ve kalkınmacı bir söylemin hakim olduğu söylenebilir. Bölgenin sahip olduğu doğal, tarihi ve arkeolojik değerler turizmin gelişimi için önemli bir avantaj olarak görülmüştür. Öte yandan bu yıllarda, gündeme gelen boğaz köprüsü projesi, uygulamaya geçen liman, havaalanının genişletilmesi, organize sanayi bölgesi kurulması gibi kararlar Çanakkale'de bir ekonomik gelişme ve değişim söylemi yaratmıştır (Koç ve diğerleri, 2006). Bununla birlikte kentte asıl gelişme dinamiğini yaratan 1992'de kurulan Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi olmuştur. Bu yıllarda kentte hem öğrenci için hem de üniversite çalışanları için konut arzı çok sınırlıdır. Üniversite ile birlikte konut sektörü gelişmeye başlamıştır ve Üniversite ana yerleşkesi (Terzioğlu Yerleşkesi) için seçilen yer, kentin gelişme yönünü etkilemiştir.

Bugün ana yerleşkenin yer aldığı alan, bir eğitim vakfı olan Terzioğlu Vakfı tarafından üniversiteye bağışlanmıştır. Vakfın bağışladığı arazi bir yerleşke yaşantısının oluşmasını engelleyecek düzeyde eğimli ve rüzgâra açıktır. Eğimli arazinin inşaat maliyetlerini artıracak olması ve yürüyerek erişimin zor olacağı dikkate alınmamış, arazinin bağış olması ve çevresindeki hazine arazilerinin varlığı yerleşke yer seçimini belirlemiştir. Ana yerleşke için seçilen yer, kentin güneyinde kentsel yerleşim ile Kepez Ovası arasındadır. Verimli Kepez Ovası yaş sebzenin yanı sıra kayısı ve şeftali üretimi ile ünlüdür. Üniversite için kentin güneyinde yer seçilmesi, Çanakkale Belediyesi'nin kenti kuzey ve kuzey-doğu yönüne geliştirme kararına ters düş-

müş ve kentin Kepez Ovasına doğru gelişimini desteklemiştir. Üniversitenin kurulduğu 1992 yılında, Kepez köyü de belde belediyesine dönüştürülmüştür. Bu tarihten itibaren Kepez Belediyesi, üniversitenin yarattığı dinamizmin etkisiyle kentin güneyini yapılaşmaya açarken, aynı zamanda kamu yatırımlarını kendi sınırlarına çekerek gelişme ivmesini hızlandırma stratejisi izlemiştir. 1992 yılından itibaren Kepez-Çanakkale Nazım İmar Planı ile kentin güney çeperleri yapılaşmaya açılmıştır. 1990'ların sonuna gelindiğinde kent merkezi-üniversite yerleşkesi-Kepez hattı tamamen yapılaşmıştır. Bu hat üzerindeki yapılaşma, bu yıllarda düşük nüfus yoğunluklu konut şeklindedir. Konut alanlarının aralarında büyük parsellerde tarımsal üretim yapılmaya devam etmiştir.

1985 yılında imar planı yapma yetkilerinin yerele devredilmesi ve yerelde yüksek ekonomik gelişme beklentileri sonucunda 1993 ve hemen ardından 1995 yıllarında Çanakkale Belediyesi tarafından iki imar planı onaylanır. Bu yıllarda kentin yeni konut alanlarına ihtiyacı olduğu, havaalanının kentin mekânsal gelişimini ve yoğunluk artışını kısıtladığı görüşü hakimdir. Askeri amaçlı yapılmış olan havaalanı 1995 yılında tarifeli uçuş seferlerine başlamıştır. Havaalanının çevresi kısmen yapılaşmış olmakla birlikte, mania hattı nedeniyle yapı yükseklikleri sınırlanmıştır. Havaalanın başka bir yere taşınması ve bu alanın yapılaşmaya açılması kentte bugün de sıcak bir gündem maddesi olmaya devam etmektedir (Airnews Times, 2011). Bu dönemde üniversitenin, organize sanayi bölgesinin ve boğaz köprüsü projesinin yarattığı yüksek beklentiler karşısında ihtiyacın üzerinde bir alanın imara açıldığı görülmektedir (Şekil 2e ve Şekil 2f). Çanakkale Belediyesi, sınırları dahilindeki tüm alanları, başka bir ifadeyle halen kırsal üretimin yapıldığı alanları ilave imar planları ile yerleşime açmıştır (Çavuş, 2006; Özel Cengiz, Çavuş ve Koç, 2014). 1995 yılında Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi (OSB) için kentin kuzey çeperinde, merkeze yaklaşık 10 km mesafede, İzmir-Bursa karayolu üzerinde yer seçilmiştir. İlerleyen yıllarda bu güzergâhta küçük sanayi alanının geliştirilmesi (Testicikırı Küçük Sanayi Sitesi Nazım İmar Planı Revizyonu, 2001) ve bir sonraki dönemde şehirlerarası otobüs terminalinin inşası bu aksın gelişimini desteklemiştir. 1/25 000 ölçekli Çevre Düzeni Planında, OSB ve küçük sanayi alanı arası mera ve tarım alanı olarak planlanmıştır.

Çanakkale'nin mekânsal gelişiminde doğal eşiklerden (tarım alanları, zeytinlikler, yüzey suları, deprensellik gibi) daha çok karayolu, havaalanı, askeri alanlar gibi yapay eşiklerin belirleyici olduğu söylenebilir. Çanakkale Belediyesi 1993 ve 1995 planlarında kentin büyüme yönünü kuzey, kuzey-doğu olarak belirlemiştir. Kuzey ve doğu yönündeki Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgelerinin varlığı sıçramalı bir büyüme modelini zorunlu kılmıştır. 1995 yılında Çanakkale Belediyesi sınırında yer alan ve kırsal üretimin devam ettiği Karacaören mevki (Çanakkale-Karacaören köyü arası) mücvir alan olarak belirlenmiş ve bu alan yerleşime açılmıştır (Çavuş, 2004). Ayrıca bu dönemde kentsel gelişme önünde güçlü bir eşik olan Bursa-İzmir Karayolu açılarak, kırsal alan özelliği gösteren alanlarda düşük yoğunluklu, villa tipi, prestijli sitelere izin verilmiştir. Bu dönemde villa tipi yerleşimler çok yaygınlaşmamış, birkaç proje ile sınırlı kalmıştır. Ancak villa tipi konut siteleri zeytinlik ve

ormanlık alanlara doğru yeni bir sıçrama yaratmıştır. Bu dönemde kentte konut açığını karşılamak amacıyla yüksek katlı toplu konutlar inşa edilmeye başlamıştır. İlk toplu konut sitesi şehrin kuzeyindeki plato yüzeylerinde başlatılan 486 konutluk Barışkent'tir. Ayrıca Üniversite yerleşkesinin hemen yanındaki yamaçlarda toplu konut sitelerinin (Beldemiz ve Evim Siteleri) yapımı hız kazanmıştır. Karacaören ve Özbek köylerinin kırsalı olan bu alanlar yüksek katlı (6 kat ve üstü) siteler şeklinde gelişmektedir.

2.4. Dördüncü Dönem; Kamu Binalarının Desantralizasyonu (2010 Sonrası)

2000'lerden itibaren Çanakkale'nin mekânsal gelişimini daha çok spekülâtif söylemlerin yönlendirdiği söylenebilir. 2005-2008 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul ve Trakya için yapılan planlama çalışmaları ve İstanbul'un sanayisinin çevre illere desantralize edileceği söylemi, 2014 yılında Çanakkale Boğaz Köprüsü projesinin hayata geçirilmesi üzerine atılan somut adımlar yalnızca kentte değil bölgede de hızlı bir gelişme beklentisi yaratmıştır (Başaran-Uysal, 2008). Gelecekteki gelişme beklentisinin ve spekülâtif ortamın kentlerde yayılmayı artırdığı bilinmektedir (Galster vd., 2001; Ottensmann, 1977). Özellikle köprü güzergahı olarak seçilen Gelibolu-Lapseki yönünde, halen tarımsal üretimin devam ettiği kırsal alanlarda toprağın hızlı bir biçimde el değiştirdiği ve beklendiği izlenmektedir. Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün, 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'na işlenmesinin ardından "Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün güzergahı netleşti!" başlığı ile yayımlanan gazete haberi, köprü'nün yarattığı dinamik hakkında fikir vermektedir. Haberde Çanakkale Boğaz Köprüsü tamamlandığında, yapımı devam eden İzmir-İstanbul Otoyolu'na bağlanacağı, bakanlığın hazırladığı imar planına göre köprü ayaklarının inşa edileceği Lapseki ve Gelibolu bölgelerinin kentsel gelişim alanı ilan edildiği, böylece bu bölgelerin de dolaylı olarak imara açılmış olduğu vurgulanmaktadır. Yeni imar planına göre 30 yıl içinde bölgenin nüfusunun üç kat artacağı, buna bağlı olarak da bölge için hazırlanan 1/100 binlik yeni imar planında da Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün bulunduğu alanların imara açılması öngörülmektedir. Köprü ayaklarının yükseleceği Lapseki ile Çardak, Umurbey ve Beyçayır beldelelerinde konut, villa, ticari-konut, turizm, tarla ve bağ-bahçe yatırımı yapılabilecek çok miktarda arazileri bulunmaktadır. Yatırımcıların bölgede yıllardır arazi topladığı, halen toplamaya da devam ettiği; büyük grupların özellikle Gelibolu ve Biga'da tersane ve liman işletmeciliği ile ilgili arazi arayışları da uzun süreden bu yana devam ettirdikleri görülmektedir. Haberde "imara açık köyler" başlığı altında hangi köyde hangi yatırıma uygun araziler olduğu, arazi m² fiyatları ile birlikte sıralanmış olması dikkate değer niteliktedir (Emlak Kulisi, 2014).

Bu dönemde İstanbullu yatırımcıya da hitap eden gayrimenkul sektörü (konut, arsa ve tarla) Çanakkale'nin mekânsal gelişimini yönlendiren önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Mekânsal gelişimi etkileyen diğer faktör ise kent merkezinden kent çeperlerine taşınma eğilimi gösteren kamu hizmet binalarının (hastane, adliye, okul, otogar gibi) yer seçimi kararlarıdır. Tarihi dokunun da yer aldığı kent merkezin-

de yoğun taşıt ve yaya trafiği ile birlikte otopark alanı ihtiyacı en önemli sorunların başında gelmektedir. Kentin ilk planları ile geliştirilmiş kamu hizmet alanları hem daha geniş alanlara duyulan ihtiyaç hem de trafik sorunu nedeniyle, merkez dışına taşınma eğilimi göstermeye başlamışlardır. Çanakkale Belediyesi, kent merkezinde yer alan otobüs terminalini, 2011 yılında kentin kuzeyine, OSB'nin yakınına taşınır. Aynı yıl Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılmış bir eğitim binasında eğitim-öğretime devam eden Çanakkale Fen Lisesi kentin güneyindeki Çınarlı köyü kırsalına taşınır. 2013 yılında Üniversite, Teknopark için kentin doğusundaki Sarıcaeli köyünde yer seçer. Kentsel gelişme yönünü etkileyen en önemli karar ise 2014 yılında Devlet Hastanesi için verilen yer seçimi kararı olmuştur. Kent merkezinde, erişilebilirliği yüksek bir konumda olan hastane için Kepez'de kırsal yerleşim özelliği devam eden (Ulupınar köyü kırsalı), toplu taşınmanın zayıf olduğu ve kentin kuzey mahallelerine uzak bir alanda yer seçilmiştir. Tüm kente hizmet verecek hastane için seçilen yerin, günlük ulaşım talebini ve süresini artıracak olması, kentte tartışma yaratmıştır. Diğer yandan hastanenin taşınma kararı aldığı bölge kısa sürede yeni bir yayılma alanı haline gelmiştir. Şekil 3'de 2010 sonrası kent çeperlerinde yer seçen yatırımların konumları görülmektedir. Hastane yer seçimi kararının ardından 2016'da yeni adliye binasının üniversite ana yerleşkesi yakınına taşınmasına karar verilmiştir.

Kamunun yer seçimi kararlarının, kentin kırsal alanlara doğru büyümesini, kentsel yayılmayı artırdığı açıktır. Diğer yandan bu kararlarının bir plan dahilinde yönetil(e)memiş olması ve spekülâtif ortamının kentsel yayılmanın altında yatan temel nedenler olduğu söylenebilir. Çanakkale Belediyesi bu süreci yönetme girişiminde bulunmuş ancak başarılı olamamıştır. Çanakkale Belediye Meclisi 2012 tarihinde bir imar planı değişikliği yaparak, tüm kamu binalarının bir arada olduğu yeni bir alan önermiş, kentin kuzey-doğusunda yeni bir idari tesis alanı oluşturmuştur. Ancak bu yer seçimi kararı kamu kurumları tarafından benimsenmemiş, kamu kurumları kent çeperlerinde daha ucuz arsa imkânı sunan kırsal alanlara taşınma kararı vermişlerdir. Bu yer seçimi kararlarının Çanakkale Boğaz Köprüsü ile birlikte arsa değerlerinin hızla arttığı ve gelişme



Şekil 3. Kent çeperlerinde yer seçen kamu tesisleri.

söylemlerinin yükseldiği bir ortamda verilmiş olmasının, özel sektör gibi davranan kamunun da en ucuz arsaya yönelmesine yol açtığı söylenebilir.

Kentsel arazi değerleri ile kent formları arasında sıkı bir ilişki olduğu bilinmektedir. Kent merkezinden uzaklaştıkça arazi fiyatları düşmektedir (Alonso, 1964). Tekeli'ye göre (2009) Türkiye'de büyük kentlerin büyümesi sırasında yüksek kent rantını ödemek istemeyen girişimciler kentin yapılan kısmına bitişik olarak değil arada boşluk bırakarak, bir sıçrama yaparak yer seçmektedir. Aradaki boşluklar ise zaman içinde yapılaşarak dolarken buradaki arsa sahipleri yüksek spekülasyon getiriler elde etmektedirler. Tekeli (2009) arazi değerinin yanı sıra arazi (parsel) büyüklüklerinin de kent formunun oluşumunda önemli olduğunu söylemektedir. Kentler, toplu konutlar, organize sanayi bölgeleri, serbest bölgeler, üniversite kampüsleri gibi kent parçalarının eklenmesi ile oluşmaktadır. Bu arazi kullanımları için uygun büyüklükteki parsellerin varlığı ve mülkiyet yapısı kentin gelişme alanlarının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Başka bir ifadeyle, mülkiyet açısından parçalanmamış büyük araziler, yeni kent parçalarının nerelere sıçrayacağını belirlemektedir. Çanakkale'de üniversite ana yerleşkesinin yer seçimi de dahil olmak üzere, 2010 sonrası kamu hizmet binalarının yeni yer seçimlerinde Tekeli'nin (2009) de vurguladığı gibi, büyük ve ucuz arazi varlığının önemli bir etken olduğu görülmektedir.

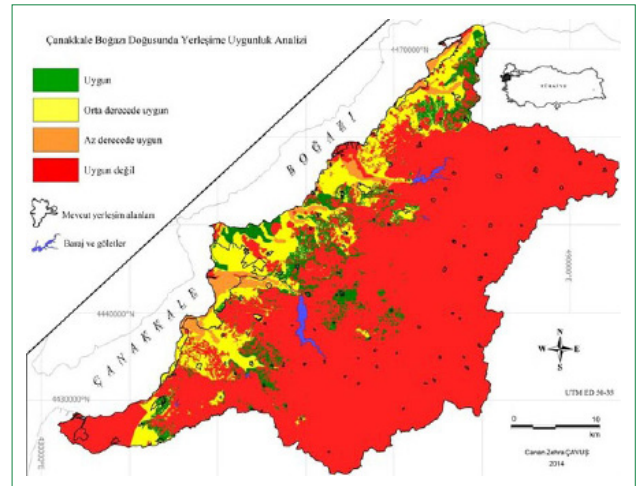
3. Kentsel Yayılma ve Kent-Kır Etkileşimi

Ewing (1997) kentsel yayılmayı, düşük yoğunluklu ve yayılmış (low density), dağınık gelişme (scattered development), lineer gelişme (strip development) ve sıçrayarak gelişme (leapfrog development) şeklinde sınıflandırmaktadır. Tarihsel süreç içerisinde Çanakkale'nin mekânsal gelişimi değerlendirildiğinde ilk dönemler ana ulaşım akslarının ve sanayi yer seçiminin, daha sonraki dönemlerde kamu yatırımlarının mekânsal gelişmeyi yönlendirmede belirleyici olduğu görülmektedir. Özellikle 1990'lara kadar olan dönemde kentsel yayılma şehirlerarası ulaşım aksları boyunca, Ewing'in (1997) kentsel yayılmanın lineer gelişme formu olarak tanımladığı biçimde ilerlemiş, 2000 sonrası dönemde kent çeperlerindeki kamu yatırımları, sıçramalı bir gelişmeye neden olmuştur. Bu gelişme tarzı da Ewing'in (1997) sıçrayarak gelişme olarak tanımladığı kentsel yayılma biçimine uygunluk göstermektedir. Kırsal alana doğru sıçrayarak genişleyen bu yayılma hem kırsal alanların karakterini değiştirmekte hem de doğal kaynakları olumsuz etkilemektedir.

Çanakkale yakın çevresi ve boğaz hattı boyunca mevcut arazi kullanım özellikleri değerlendirildiğinde, orman alanlarının en yüksek orana sahip olduğu görülür. Orman alanlarını, tarım arazileri (dikili alanlar içerisinde zeytinlikler, sulu tarım arazileri gibi) ve yerleşim alanları izlemektedir (Çavuş, 2014). İkinci analizde ele alınan değerlendirme faktörleri sonuçlarına göre Çanakkale kentsel gelişim alanının (toplam 33.83 km²) oldukça az bir kısmı (1.87 km²; % 6.7) yerleşime uygundur. Heyelan tehlikesi, zemin sıvılaşma riski, sulu tarım yapılabilen alanların

varlığı, orman alanlarının varlığı gibi faktörler dikkate alındığında, kentin gelişebileceği yerleşime uygun alanların oldukça sınırlı olduğu görülmektedir. Değerlendirme faktörleri ağırlıklarına göre yapılan analiz sonucunda yerleşime uygun bölgeler kentin kuzey kesiminde (Esenler mahallesi), güneyde (Barbaros Mahallesi Bayrak Tepe etekleri), Güzelyalı mücavir alanının İzmir-Bursa yolu ile boğaz arasındaki kesimlerde belirlenmiştir. Analiz sonuçlarına göre imarlı alanların büyük bir bölümü az değerde ve orta değerde uygun sınıfta yer almaktadır (Şekil 4).

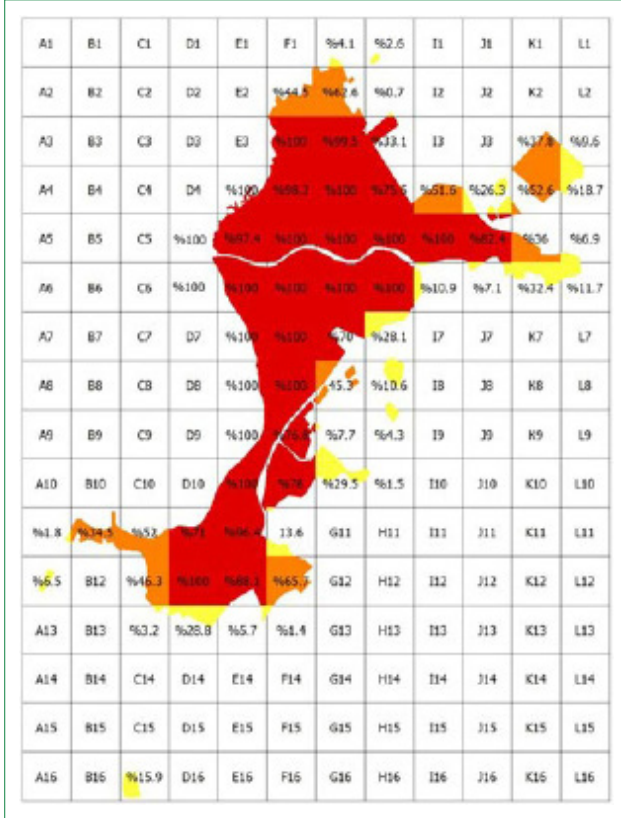
Kentsel yayılmanın varlığını ve derecesini tanımlamaya çalıştığımız üçüncü analiz, kentin her yöne doğru büyüdüğünü, ancak saçaklanarak yayılmanın doğu yönünde daha belirginleştiğini göstermektedir (Şekil 5). Yapılaşmış alan oranı, arazi kullanımı (tek tip ya da karma), merkeze uzaklık ve doğal kaynak varlığı parametreleri değerlendirildiğinde doğu yönünde üç yörede ve güneyde kentsel yayılmanın yoğunlaştığı görülmektedir. Şekil 5'de mevcut yapılaşmış alanlarda, kilometrekareye düşen yapılaşmış taban alanı oranı görülmektedir. Yapılaşmış alan oranında azalmanın görüldüğü, sıçramalı ve parçalı bir gelişim gösteren yöreler saçaklanmanın güçlü olduğu alanlardır. Bu yörelerde kırsal üretimin yapıldığı alanlar ile kentleşmiş alan parçaları iç içe geçmiştir. Kentsel yayılma göstergelerinin en belirginleştiği yöre, kentin kuzey-doğusundaki Otogar ve Organize Sanayi Bölgesi çevresidir (Şekil 5'de I4, J4-5-6, K3-4-5-6, L3-4-5-6). Bursa ve Çan-Balıkesir karayollarının keşiştiği bu yöre hem karayolu aksları üzerinde olması hem de küçük sanayi yatırımları nedeniyle güçlü bir gelişme yönüdür. Yörede kırsal üretim ile kentsel üretimin ve hizmetlerin yan yana olduğu, ancak mekansal olarak süreklilik göstermeyen parçalı bir yapılaşmış alan deseni bulunmaktadır. Arazi kullanımı açısından değerlendirildiğinde bu yöre sanayi, kırsal yerleşim, tarımsal üretim ve ulaşım şeklinde karma bir kullanıma sahiptir. Bu yörede yer alan Işıklar-Dörtüyal Köyü kent-kır ayrımının belirsizleştiği, sağlıksız yerleşimlere çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir (Şekil 6a, b). Temel geçim kaynağının halen tarımsal üretim olduğu köyde hizmet sektörünün de geliştiği (restoran,



Şekil 4. Çanakkale Boğazı doğusunda yerleşime uygunluk haritası (Çavuş, 2014).

market, depolama gibi), konut yüksekliklerinin ve yoğunluğun arttığı görülmektedir.

Çanakkale Belediye Meclisi de bu yöreyi potansiyel gelişme bölgesi olarak tanımlamış ve 2014 yılında “nüfus artışının sağlıklı kentsel mekânlarda çözümlenmesi, nüfus ihtiyacı olan teknik ve sosyal altyapı alanlarının ayrılabilmesi, büyük bölgesel park alanları ve kentin bütününe yönelik donatı alanları gibi çözümler getirebilmesi...” amacıyla Özbek, Kemel, Işıklar,



Şekil 5. Mevcut yapılaşmış alanda saçaklanma.

Kurşunlu, Saraycık, Sarıcaeli köylerini kapsayan 550 ha büyüklüğündeki bölgenin mücavir alan sınırlarına alınmasına karar vermiştir (Çanakkale Belediyesi, 2016). Ancak Kemel, Kurşunlu, Özbek, Saraycık ve Sarıcaeli köy ihtiyar heyetleri mücavir alana katılmak istemediklerini bildirmişlerdir. Işıklar köyü ise referandum yaparak, karar vereceğini açıklamıştır. Bunun üzerine Çanakkale Belediyesi, 2015 yılında onanan 1/100 000 ölçekli Balıkesir-Çanakkale Çevre Düzeni Planı'nda kentsel gelişme alanı olarak ayrılmış olan Saraycık köyü ve Saraycık köyü ile Sarıcaeli arasındaki alanı mücavir alan olarak ilan etmiş (Çanakkale Belediyesi, 2015), sayılan diğer köyler kendi istekleri ile mücavir alan sınırlarının dışında kalmışlardır. Bununla birlikte yörede gayrimenkul değerinin arttığı, mücavir alan olmaması ya da plansız alan olmasının önemini yitirmiş olduğu emlak sitelerindeki ilanlardan anlaşılmaktadır. Işıklar köyü kırsalındaki bir tarla için verilen satış ilanı şu şekildedir; “Çanakkale, Işıklar köyü sınırlarında, Çanakkale merkeze çok yakın, Çanakkale Belediyesi'nin sarı bölge olarak belirlediği çok yakında imara girecek bölgede, toplu konut, kooperatif veya müteahhitler için çok uygun konumda ve fiyatta tarla vasıflı arsa” (Emlak sitesi, 2016). “Sarı bölge” ile 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planında yer alan “gelişme alanı” lejantı ifade edilmektedir.

Kentsel yayılmanın bulgularıldığı ikinci yöre (Şekil 5, G7-8-9-10, H7-8-9-10), yine kentin doğu yönünde üniversite yerleşkesi ile Teknopark arasındaki yöredir. Yeni adliye de bu yörede yer seçmiştir. 1990'lı yıllarda mevzii imar planları aracılığıyla villa tipi yerleşimlerin geliştiği bu yörede, tarım toprakları ile ormanlık alanlar iç içe geçmiştir. Yörede villa tipi kapalı site yerleşimlerinin yapımı devam etmektedir (Şekil 7). Bu yörede yer alan Sarıcaeli köyü kırsal için verilmiş olan bir satılık ilanı, kırsal yerleşimde bir gayrimenkul piyasası oluşumunu ortaya koymaktadır; “yol, elektrik, su sıkıntısı yok, villa yapmak için, yatırım için, Çanakkale'nin gelişen köyünde (Sarıcaeli) bulunan bu arsa...” (Emlak sitesi, 2016). Bu yörenin yakın bir gelecekte mücavir alan ilan edileceği ya da belediye sınırları genişletilerek kentsel alan statüsü kazanacağına yönelik güçlü öngörü, kırsal alandaki gayrimenkulde spekülasyonu artırmaktadır.



Şekil 6. Işıklar köyü.



Şekil 7. Işıklar köyü.

Kentsel yayılmanın bulgulandığı üçüncü yöre (Şekil 5, F11-12-13) ise TOKİ konutları ve ardından Devlet Hastanesinin yer seçtiği Kepez yerleşiminin doğu kesimidir. Üniversite ana yerleşkesinin çok yakınında yer alan bu yöre uzun süre imara açılmamıştır. İzmir-Bursa karayolu kentsel gelişmede bir eşik olarak kabul edilmiş, böylelikle karayolunun doğusundaki zeytinlik faaliyeti son yıllara kadar devam edebilmiştir. Bu eşik TOKİ tarafından hayata geçirilen konut projesi ile aşılmıştır. 2008 yılında yaklaşık 10.000 nüfuslu Kepez'e, TOKİ 960 ko-

nutlu bir proje yapma kararı almıştır. Kepez Belediyesi sınırları içerisindeki alanın TOKİ'nin öncülüğünde imara açılmasının ardından bu yöre (Kalabalıklı köyünün bir mevkisi olan Hamidiye) orta ve orta-üst gelir grubuna hitap eden yüksek katlı ve kapalı konut sitelerinin birbirlerine eklenmesi şeklinde gelişmeye başlamıştır. Zeytinlikler kesilerek inşa edilen bu lüks konut siteleri her türlü kamusal alandan, sosyal donatıdan ve çevre kalitesinden yoksun bir biçimde gelişmektedir. Kapısında güvenliği, yüzme havuzu olan sitelere toplu ulaşım yoktur ya da çok yetersizdir. Otomobile bağımlı bu alanlarda yol alt yapısı yetersizdir, yürüme mesafesinde herhangi bir sosyal donatı alanı ya da ticaret alanı bulunmamaktadır. Siteler arasında kalmış tarım toprakları ve zeytinlikler yeni konut projeleri için yatırımcılarını beklemektedirler (Şekil 8 a, b).

Yayılmının izlendiği dördüncü yöre halen tarımsal üretimin devam ettiği Kepez Ovasıdır (Şekil 5, D13, C11-12, B11). Ovanın denize kıyısı olan kesimleri konuta açılmıştır. Bu alanlar havuzlu, ikinci konut kullanımının ağırlıkta olduğu siteler biçiminde gelişmektedir (Şekil 9). Kentsel yayılma ile ilgili araştırmalar (Ewing, 1997; Downs, 1998; Burton, 2000) saçaklanmanın önce yakın çevresindeki kırsal alanların ve tarım alanlarının ni-



Şekil 8 (a, b). (a) Devlet Hastanesi ve çevresi (Kepez). (b) Yeni gelişen konut alanları (Kepez).



Şekil 9. Kepez ovası villa tipi yerleşimler.

telikliğini değiştirdiğini, bu alanların yarı kırsal yarı kentsel çevrelere dönüşerek kırsal alanda dağınık şekilde yer seçen kentsel kullanışlar oluşmaya başladığını göstermektedir. Bu çevrelerde kırsal aktiviteler bir süre daha devam etmekte, ancak saçaklanma alanı içinde kalan tarım arazileri giderek tarımsal önemini kaybetmekte ve tarımsal üretim yok olmaktadır. Bu olgu çevresi tarım toprakları ile çevrili olan Çanakkale'nin neredeyse tüm gelişme alanlarında söz konusudur. Ancak sulu tarımın yapıldığı ovası ve zeytinlikleri nedeniyle Kepez bu değişimin en yoğun yaşandığı yöredir.

Bu büyüme modeli şüphesiz kentsel altyapı ve hizmet maliyetlerini artırmaktadır. Kepez Belediyesi, hızla gelişen konut alanlarındaki altyapıyı geliştirmede yetersiz kalmaktadır. Kepez'e ulaşım hizmeti ise iki belediye arasında imzalanan ulaşım protokolü çerçevesinde Çanakkale Belediyesi tarafından verilmektedir. Ancak Kepez'in yeni gelişen alanlarına yeterli toplu taşıma hizmeti sunulmaması şikayetlere neden olmaktadır. Yakın bir zamanda Kepez Belediye başkanı, Devlet Hastanesine yeterli ulaşım hizmeti vermediği için Çanakkale Belediyesi'ni protesto etmiş ve hastaneye eşek üzerinde gidecek bir eylem yapmıştır (Aynalı Pazar, 2017).

2017 yılında yeşil alanlar ile ilgili 600 kişi ile yapılan bir anket çalışmasında, "Sizce Çanakkale'nin en önemli sorunu nedir?" sorusuna verilen en yüksek cevaplar "trafik sıklıklağı", "ulaşım hizmetlerinin yetersizliği" ve "merkezde otopark sorunu" şeklindedir (Uysal ve Özden, 2017). Kepez Beldesi ile birlikte Çanakkale'nin 2017 yılı nüfusu yaklaşık 175000'dir. Bu ölçekte bir kente göre yaşanan yoğun trafik probleminin temelinde şüphesiz ulaşım taleplerini ve sürelerini artıran arazi kullanımı kararları yatmaktadır. Diğer yandan Çanakkale otomobil sahipliğinin yüksek olduğu kentlerden biridir. 2009-2012 yılları arasında otomobil sayısındaki artış Türkiye genelinde %21,92, Çanakkale'de ise %27.98'dir (GMKA, s.109, 2014). Kent çeperlerindeki konut alanlarına toplu taşıma hizmetlerinin olmaması ya da çok yetersiz olması, kentsel yayılma sonucu merkez-çeper mesafesinin artması gibi nedenler kenti otomobil kullanımına bağımlı hale getirmektedir.

4. Sonuç ve Tartışma

Bu makalede küçük bir kent olarak tanımlayabileceğimiz Çanakkale'de kentsel yayılmanın varlığı, karakteri, nedenleri ve sonuçları analiz edilmiştir. Çanakkale yakın çevresi, verimli tarım toprakları, sulanabilir alanlar, zeytinlikler, orman alanları gibi doğal eşikler ile çevrilidir. Bu nedenle kentin gelişme alanları oldukça kısıtlıdır (Çavuş, 2014; Özel Cengiz, Çavuş ve Koç, 2014). Bununla birlikte hızlı bir nüfus artışı baskısı altında olmamakla birlikte kent çevresindeki doğal kaynakları tahrip ederek yayılmaktadır.

Kentsel gelişme dinamikleri değerlendirildiğinde kamu yatırımlarının, kentin büyüme yönünü belirlemede etkili olduğu

tespit edilmektedir. 1970'li yıllarda karayolu aksları ve sanayi yer seçimi kararları mekânsal gelişmeyi yönlendirmiştir. 1980'li yıllarda ise, Türkiye'de genel olarak ivmesi artan inşaat ve turizm sektörünün yansımaları olarak (Tamer, 2009), kentsel gelişme boğaz kıyası boyunca yayılmıştır (Çavuş, 2004; Koç ve diğerleri, 2006). İkinci konut taleplerinin ve küçük ölçekli turizm yatırımlarının bu gelişmeyi yönlendirdiği söylenebilir. Ancak yüksek gelişme beklentisi, çok büyük oranda kırsal üretimin devam ettiği alanların ve kıyılarının imara açılmasına neden olmuştur. 1990'lı yıllarda büyük ölçekli kamu yatırımlarının (organize sanayi bölgesi, havaalanı, liman gibi) hayata geçmesi ve özellikle yerel üniversitenin kurulması kentte önemli bir gelişme dinamiği yaratmıştır. Aynı yıllarda Çanakkale Boğaz Köprüsü projesinin gündeme gelmesi, üniversitenin yarattığı dinamik ile birlikte kentteki gelişme söylemini ve beklentisini artırmıştır. 2000'lerden itibaren İstanbul'un sanayisinin çevre illere desantralize edileceğine yönelik tespitler, açıklamalar ile birlikte, devam eden Çanakkale Boğaz Köprüsü projesi tartışmaları, kent ve bölgedeki gelişme beklentilerinin sürekli canlı tutulmasına ve gayrimenkul piyasasındaki belirsizliklerin sürekli hale gelmesine neden olmuştur (Başaran-Uysal, 2008). 2010 sonrası, Türkiye'deki gayrimenkul sektörünün gelişimine paralel olarak Çanakkale'de de özellikle konut sektörü ivme kazanmıştır. Kapanan sanayi tesislerinin arazileri üzerinde hizmet sektörü geliştirilirken, kent orta ve orta-üst gelir gruplarına hitap eden korunaklı konut yerleşimleriyle tanışmıştır. 2010 sonrası, konut sektörünün gelişiminin yanı sıra kent içindeki kamu hizmet binalarının kent çeperlerine taşıma kararları da kentsel yayılmayı hızlandıran önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentin çevresine, kırsal alanlara doğru sıçrayarak yayılmasının altında yatan en önemli neden şüphesiz uzun yıllardır devam eden spekülasyon ortamıdır. Ewing'in (1997) belirttiği gibi spekülasyon kentsel yayılmayı artırmaktadır. Türkiye'nin büyük kentleri üzerine yapılan araştırmalar nüfus artışı ve ulaşım altyapısının mekânsal büyüme üzerindeki en önemli etken olarak tanımlamakla birlikte, çeperlere doğru yayılmanın ya da sıçramalı olarak büyümenin temelinde spekülasyon kararların ve rasyonel bir arazi kullanımı planlaması geliştirilememesi olduğunu saptamaktadırlar (Terzi ve Bölen, 2010; Özügül ve İnal-Çekiç, 2015; Sezgin ve Varol, 2012; Karataş, 2007; Akseki ve Meşhur, 2013; Özbek ve Er-yiğit, 2005; Tamer, 2009). Çanakkale örneği, küçük ölçekli bir kentte de hızlı nüfus artışı yaşanmasa dahi gelişme beklentisi ve arsa spekülasyonunun kentsel yayılmaya neden olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte gelişme beklentisi yalnızca yerel yatırımcıyı değil, ulusal ölçekte yatırımcıları da bölgeye ve kente çekmektedir. Bir başka ifadeyle kent ekonomisi, Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün yaratmış olduğu dışallıktan etkilenmektedir.

Spekülasyon ortamının yanı sıra planlama sürecinin iyi yönetilememesi, yetersiz planlama kararları kentsel yayılmayı artırmaktadır (Galster vd., 2001; Tregoning vd., 2002). Çanakkale'yi ele aldığımız bu çalışma, planlama süreçlerinde kurumlar arasında yerel ölçekte de eşgüdümün sağlanamadığını göstermektedir.

Yer seçimi kararlarında planlama yetkisine sahip olan Çanak-kale Belediyesi, Kepez Belediyesi ve İl Özel İdaresi arasında uzlaşa sağlanarak bir karar alınamamış, kentsel maliyetler ve kentsel hizmetlerin kalitesi konusunda rasyonel bir çözüm üretilememiştir. Hatta kamunun bu süreçte spekülâtör gibi davrandığı iddia edilebilir. Kamu kurumları kendileri için en ucuz arsayı seçmiş ancak uzun vadede kentsel altyapıya getirebilecekleri maliyetler dikkate alınmamıştır.

Kamu kurumlarının kent çeperlerinde, kırsal alanlarda yer seçmesinin nedeni tek başına ucuz arazi fiyatı değildir. Kamu hizmet binaları ucuz olduğu kadar büyük alanlara da ihtiyaç duymaktadırlar ve imarlı alanlar içerisinde geniş parsel bulma olasılığı çok zordur. Kent toprağı üzerindeki spekülasyonun bir başka etkisi de arazi fiyatlarının yükselmesi nedeniyle kent topraklarının olabildiğince küçük parsellere bölünerek, satılmasıdır (Ertürk ve Sam, 2011). Tekeli'nin (2009) vurguladığı Türkiye'deki kentlerin büyük arazi parçalarının birbirine eklemesi ile büyüdüğü ve küçük parseller oluşturan imar planlarının bu büyüme modeline cevap vermediği saptaması, Çanak-kale örneğinde de doğrulanmaktadır. Üniversite, TOKİ, Hastane gibi kamu yatırımları kent çeperlerinde büyük arazi aramışlardır.

Kentsel yayılmanın olumsuz sonuçları somut bir biçimde ortaya çıkmaktadır; yayılmanın olduğu alanlarda kırsal üretim azalmakta, kırsal yerleşimlerin nitelikleri değişmekte, kentsel altyapısı gelişmemiş alanlar ortaya çıkmaktadır. Kentsel yayılma sonucunda kırsal alanlar önce parçalı olarak yapılaşmakta, kırsal üretim azalmakta ilerleyen yıllarda alandaki kentsel işlevler çoğalmakta ve kırsal üretim sonlanmaktadır. Yapılmış alana ve kent merkezine daha yakın olan kırsal alanların –hastane çevresi gibi- daha hızlı bir biçimde kentsel alana evirildiği ve tarımsal üretimin sonlandığı gözlemlenirken, kentsel alana daha uzak noktalarda ise kent ve kır kullanımlarının bir arada olduğu ve yaygınlaştığı (Işıklar-Dörtüyal köyü çevresi) gözlemlenmektedir. Kentsel yayılma bir yandan ulaşım mesafelerini artırırken, toplu taşımanın yetersiz olduğu alanların yaygınlaşması ile otomobile bağımlılık artmaktadır. Çanak-kale'nin çevresindeki doğal kaynakların korunabilmesi ve sürdürülebilir bir kentsel gelişme için kentsel yayılmayı engelleyen, kontrollü bir büyüme modelinin benimsemesi gerektiği açıktır.

KAYNAKLAR

- Akseki, H., Meşhur, M. Ç. (2013). Kentsel Yayılma Sonucu Yapılaşmaya Açılan Verimli Tarım Alanları: Konya Kenti Deneyimleri, *Megaron*, 8 (3): 165-174.
- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Archer, R. W. (1973). Land Speculation and Scattered Development: Failures in Urban- Fringe Land Market, *Urban Studies* 10 (Oct.): 367-72.
- Başaran Uysal, A. (2008). Marmara Bölgesi Mekânsal Gelişme Stratejileri ve Çanak-kale'nin Planlanması, Çanak-kale Merkezi Değerleri Sempozyumu, 25-26 Ağustos 2008, 93-108.
- Breheny, M., (1992). Sustainable Development and Urban Form: An Introduction, *Sustainable Development and Urban Form*, ed: Michael Breheny, Pion Limited Press, London, 1-23.
- Bruecker, J. ve Fransler, D.A., (1983). The Economics of Urban Sprawl: Theory and Evidence on the Spatial Sizes of Cities, *The Review of Economics and Statistics*, 1983, vol. 65, issue 3, 479-82
- Brueckner, J. K. (2000). Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies, *International Regional Science Review*, 23 (2), 160-171.
- Burgess, R., Jenks, M., (2000). *Compact Cities, Sustainable Urban Forms for Developing Countries*, Spon Pres Taylor and Francis Group, London, UK, 2000.
- Burton, E. (2000). The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis, *Urban Studies*, 37 (11), 1969-2001.
- Carruthers, J. I., (2003). Urban Sprawl and the Cost of Public Services, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30, 503-522.
- Çavuş, C. Z. (2004). Yerleşme Özellikleri, Çanak-kale Yerleşmesinin Durum Raporu, Ed. Telar Koç, Çanak-kale Yerel Gündem 21 ve Çanak-kale Belediyesi, Çanak-kale.
- Çavuş, C. Z. (2006). Çanak-kale'de Kentsel Gelişimin Uzaktan Algılama Ve GPS Ölçümleri İle İzlenmesi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, 15, 44-58.
- Çavuş, C. Z. (2014). Çanak-kale Boğazi Doğusunda Arazi Kullanım Uygunluğunun Yerleşme İçin Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, ÇOMÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanak-kale.
- Çavuş, C. Z., Koç, T. (2014). Çanak-kale Boğazi Doğusunda Arazi Kullanım Uygunluğunun Yerleşme Açısından Analizi, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 13 (1), 41-59.
- Çevre Düzeni Planı (2015). Balıkesir-Çanak-kale Planlama Bölgesi 1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. http://www.csb.gov.tr/gm/mpgm_index.php?Sayfa=sayfaicerik&IcId=959, Erişim tarihi: 10.09.2017
- Downs, A. (1999). Some Realities about Sprawl and Urban Decline, *Housing Policy Debate*, 10, 955-974.
- EEA Report, (2016). *Urban Sprawl in Europe: Joint EEA-FOEN Report*, No:11/2016, European Commission, European Environment Agency, Joint Research Center.
- Erten, İ. (2008). Çanak-kale Kentinin Mimari/Kentsel Değerleri Ve Yapılaşma Kültürü, Çanak-kale Merkezi Değerleri Sempozyumu, 25-26 Ağustos 2008, 1-12.
- Ertürk, H. ve Sam, N. (2011). *Kent Ekonomisi*, Ekin Yayınevi, 4. Baskı, Bursa.
- Ewing, R. (1997) Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?, *Journal of the American Planning Association*, 63 (1), 107-126.
- Galster, G., Hanson, R., Wolman, H., Coleman, S., ve Freihage, J. (2001). Wrestling Sprawl To The Ground: Defining And Measuring An Elusive Concept, *Housing Policy Debate*, 12, 681-717.
- GMKA, (2014). Güney Marmara Bölge Planı 2014-2023, Balıkesir Çanak-kale, Güney Marmara Kalkınma Ajansı, <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/TR22-Guney-Marmara-Bolge-2014-2023-Bolge-Planı.pdf>İKESİR • ÇANAKKALE
- Harvey, R. O., ve Clark, W.V. (1965) The Nature and Economics of Urban Sprawl, *Land Economics*, 41, 1-9.
- Hasse, J.E ve Lathrop, R.G. (2003). Land Resource Impact Indicators of Urban Sprawl, *Applied Geography*, 23 (2003), 159-175.

- Holden, E., (2004). Ecological Footprints and Sustainable Urban Form, *Journal of Housing and the Built Environment*, 19, 91–109.
- İçduygu, A. ve Sirkeci, I. (1999). Cumhuriyet Dönemi Türkiye 'sinde Göç Hareketleri, ed. Baydar, O., 75 yılda köylerden şehirlere, 249-270, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Koç, T. ve diğerleri (2006). Çanakkale'nin Kentsel Gelişimi (1462-2006) ile Fiziki Coğrafya İlişkisi, Yerel Gündem 21, Çanakkale Kent Konseyi, Kentsel Gelişim Alanları Çalışma Grubu, Çanakkale.
- Mortan, K., (2003). Çanakkale Ekonomisi ve Gelecek Senaryosu Projesi, Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası, Dünya Yayıncılık, İstanbul.
- Ottensmann, J. R. (1977). Urban Sprawl, Land Values and Density of Development, *Land Economics*, 53 (4), 389-400.
- Özbek, O., Eryiğit, S., (2005). Kentsel Yayılma ve Toplu Taşımanın Ölçeği: Konya Tramvay Sistemi ve Kentsel Gelişme Stratejisinde Yeni Yönelimler, Planlamada Yeni Politika ve Stratejiler, Riskler ve Fırsatlar, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 29. Kolokiyumu, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul.
- Özel Cengiz, A., Çavuş, C.Z. ve Koç, T. (2014). Çanakkale ve Kepez Yerleşmelerinde Sulu Tarım Alanları Kentleşme İlişkisi, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, CBD 12 (1), 69-88.
- Özgül, D. ve İnal-Çekiç, T. (2015). Kentsel Saçaklanmayı Yerel Kentsel Hizmetlere Erişim Perspektifinden Okumak; Beykoz Üzerine Bir Çözümleme, *Mimar.ist Mimarlık Kültür Dergisi*, 15 (54) Güz 2015, 65-70.
- Pendall, R. (1999) Do Land Use Controls Cause Sprawl? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26, 555-571.
- Sezgin, D. ve Varol, Ç. (2012). Ankara'daki Kentsel Büyüme ve Saçaklanmanın Verimli Tarım Topraklarının Amaç Dışı Kullanımına Etkisi, *METU JFA* 2012/1, (29:1) 273-288.
- Tamer, N.G., (2009). Avrupa'da Bir Mekansal Gelişme Sorunu Olarak Görülen Kentsel Saçaklanma Olgusu ve Türkiye Kentlerindeki İzdüşümü, Dosya 09, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını, Ankara.
- Tekeli, İ. (2009). Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler, İlhan Tekeli Toplu Eserler-6, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2016). Dünya'da ve Türkiye'de Kent-Kır Karşıtlığı Yok Olurken Yerleşmeler için Temsil Sorunları ve Strateji Önerileri, *İdeal Kent Yayınları*, Ankara.
- Terzi, F. ve Bölen, F. (2010). İstanbul'da Şehrsel Saçaklanmanın Ölçülmesi, *İtüdergisi/A Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 9 (2), Eylül 2010, 166-178.
- Tregoning, H., Agyeman, J., ve Shenot, C., (2002). Editorial: Sprawl, Smart Growth and Sustainability, *Local Environment*, 7 (4), 341-347.
- Uysal, B.A. ve Özden, A.M., (2017). Çanakkale Kentsel Yeşil Alanların Geliştirilmesi Eylem Planı, Çanakkale Belediyesi, ÇOMÜ Döner Sermaye (Yayınlanmamış Taslak Rapor).
- Yenigül, S. B., (2009). Metropolitan Kent Etkisindeki Yerleşmelerin Dönüşüm Sürecinin Çözümlemesi: Ankara Örneği, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

İNTERNET KAYNAKLARI

- Airnews Times, (2011). <http://www.airnewstimes.com/canakkale-havaalani-sehrin-disina-tasinsin-10024-haberi.html>, 19.4.2011, erişim tarihi 22.4.2018.
- Aynalı Pazar (2017). Haftalık yerel gazete, <http://www.canakkaleaynalipazar.com/ulasimdaki-kavga-nin-adi-h-plaka/12586/>, 22.11.2017, erişim tarihi 07.09.2018.
- Çanakkale Belediyesi, (2016). <http://www.canakkale.bel.tr/icerik/13707/isiklar-dortyol-koyu-mevkiinin-mucavir-alana-katilmasi-hakkinda-bilgilendirme-toplantisi-gerceklestirildi>, 7.9.2016, erişim tarihi: 14.09.2017.
- Çanakkale Belediyesi (2015). <http://www.canakkale.bel.tr/assets/content/belediye-sinirlarinin-genisletilmesi-a652a.pdf>, erişim tarihi 25.04.2018.
- Emlak sitesi, (2016). <https://www.sahibinden.com/ilan/emlak-arsa-satilik-saricaelinde-satilik-tarla-554610918/detay>, erişim tarihi 15.08.2016.
- Emlak sitesi, (2016). <https://www.sahibinden.com/ilan/emlak-arsa-satilik-canakkale-isiklar-imara-cok-yakin-sari-bolgede-cok-cazip-arsa-567090003/detay>, erişim tarihi 15.08.2016.
- Emlak Kulisi, (2014). <https://emlakkulisi.com/canakkale-bogaz-koprusunun-guzergahi-netlesti/299141>, erişim tarihi 08.09.2018.