

PAPER DETAILS

TITLE: Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Aracı Şehirler

AUTHORS: Hicran HAMZA ÇELİKİYAY

PAGES: 265-298

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1027123>



[itobiad], 2020, 9 (1): 265/298

Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Aracı Şehirler¹

Intermediary Cities in the context of Sustainable Development Goals
(SDGs)²

Hicran HAMZA ÇELİKİYAY

**Dr. Öğr. Üyesi, Düzce Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi
Bölümü**

**Asst. Prof., Düzce University, Department of Political Science and Public
Administration**

hicrancelikyay@duzce.edu.tr

Orcid ID: 0000-0002-4256-1397

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü / Article Type	: Araştırma Makalesi / Research Article
Geliş Tarihi / Received	: 29.11.2019
Kabul Tarihi / Accepted	: 21.03.2020
Yayın Tarihi / Published	: 29.03.2020
Yayın Sezonu	: Ocak-Şubat-Mart
Pub Date Season	: January-February-March

Atıf/Cite as: HAMZA ÇELİKİYAY, H. (2020). Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Aracı Şehirler. İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, 9 (1), 265-298. Retrieved from <http://www.itobiad.com/tr/issue/53155/653069>

İntihal /Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği teyit edilmiştir. / This article has been reviewed by at least two referees and confirmed to include no plagiarism. <http://www.itobiad.com/>

Copyright © Published by Mustafa YİĞİTOĞLU Since 2012 – İstanbul / Eyup, Turkey. All rights reserved.

¹ Bu çalışma, Karabük Üniversitesi'nde 18 – 20 Ekim 2019 tarihinde düzenlenen I. Uluslararası İktisat, İşletme ve Sosyal Bilimler (ECONDER) Kongresi'nde sunulmuş "Aracı Şehirler İçin Yerel Kalkınma Stratejileri: Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Bir Değerlendirme" başlıklı bildirinin genişletilmiş ve yeniden düzenlenmiş halidir.

² This study is an expanded and revised version of the paper titled "Local Development Strategies for Intermediary Cities: An Assessment in the context of Sustainable Development Goals (SDGs)" which was presented at the 1st International Congress of Economics, Business and Social Sciences (ECONDER) was held at Karabuk University on 18 – 20 October 2019.

Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Aracı Şehirler

Öz

Aracı Şehirler (Intermediary Cities), en genel tanımı ile nüfusu 50.000 ve bir milyon arasında olan şehirlerdir. Orta Ölçekli Kentler (Mid Size Cities) veya İkincil Şehirler (Secondary Cities) olarak da ifade edilirler. Bu çalışmada erişilen kaynaklarda farklı kullanımlar nedeniyle her üç kavrama da yer verilmiştir. Aracı Şehirler, kırsal alanların kentsel alanlardaki hizmetlerle bağlantısında birincil bir rol oynamaktadır. 2015 yılında, Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri kabul edilmiştir. 2019 Yılında yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda ise sürdürülebilir kalkınma amaçları yer almaktadır. Aracı Şehirler, Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin (SKH) uygulanabilirliği için ideal alanlar olarak kabul edilmektedir.

Çalışmada, Türkiye'de aracı şehirler için bir yol haritası ve strateji belirlenmesi amacıyla, aracı şehirler için geliştirilen kent politikaları, yasal mevzuat ve strateji belgeleri Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri bağlamında incelenmiştir. Kavramsal çerçevede Aracı Şehirler ele alınarak, kentsel dinamikleri, yerel kalkınmada üstlendikleri rol ve taşıdıkları potansiyel incelenerek Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri bağlamında Aracı Şehirler için yol haritası ve stratejilerin ortaya konulması hedeflenmiştir.

Aracı Şehirlerin nüfus yoğunlukları, işlevsel özellikleri, bulundukları bölgede ekonomik kalkınmayı destekleyici yönleri, yaşam endeksleri yayınlanmış ulusal ve uluslararası raporlar ve araştırmalar ışığında ortaya konulmuştur.

Sonuç olarak, tüm bu çalışmalar aracı şehirlerin sadece demografik açıdan değil, yaşam kalitesi, refah durumu, temiz ve yeşil çevre, eğitim olanakları, konut imkanları, istihdam olanakları, ticari faaliyetleri gibi işlevler ile ön plana çıktığını ve sürdürülebilir kalkınmada önemli rol ve sorumlulukları olduğunu göstermiştir.

Özet

Aracı şehirler, genel kabul gören yaklaşıma göre nüfusu 50 bin ile 1 milyon arasında olan kentlerdir. Bulundukları bölgede hem metropoliten kentler hem de küçük ölçekli kentler arasında geçiş kentleri olarak sürdürülebilir kalkınmayı desteklerken aynı zamanda, ölçekleri itibarıyla yaşam kalitesi, refah durumu, temiz ve yeşil çevre, eğitim olanakları, konut imkanları, istihdam olanakları, ticari faaliyetler gibi yaşam standartlarını yükselten, kentsel hizmetlerin etkin ve vatandaş odaklı yapılmasını kolaylaştıran bir



işleve de sahiptirler. Bu açıdan, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de sayıca fazla olan aracı şehirler, kapsadıkları coğrafi alan ile de oldukça büyük bir öneme sahiptirler.

Çalışmanın amacı, aracı şehirlerin sürdürülebilir kalkınmada anahtar görevi gördüğü kabulü ile, bu bağlamda strateji ve politikaların geliştirilmesi, yasal düzlemde ele alınması ve mevcut belgelerdeki hedeflerin uygulamaya geçirilmesinin gerekliliğinin ortaya konulmasıdır.

Çalışmada öncelikle kavramsal çerçevede Aracı Şehir, İkincil Şehir ve Orta Ölçekli Kent Kavramları açıklanmıştır. Aracı Şehir (Intermediary City) terimi ilk olarak 1970’lerin sonları ve 1980’lerin ortalarında ortaya çıkmıştır. Avrupa Birliği, aracı şehirleri 20.000 ila 500.000 arasında bir nüfusa sahip yerleşim birimleri olarak tanımlarken, Dünya Bankası (World Bank) maksimum nüfus limitini bir milyona çıkarmaktadır. Kuzey Amerika’da, aralığın 200.000 ila 500.000 olduğu; Pakistan’da 25.000 ila 100.000 ve Arjantin’de 50.000 ve 1 milyon arasında tanımlandığı görülmektedir (UN DESA, 2019: 8).

Aracı şehirler dünya nüfusunun % 20’sine ve toplam kentsel nüfusun 1/3’üne ev sahipliği yapmaktadır. Aracı şehirler sadece demografik büyüklükleri ve coğrafi özelliklerine göre değil, aynı zamanda gerçekleştirdikleri işlevlerle de ön plana çıkmaktadır. Aracı şehirler, kırsal alanlar ile kentsel alanlar arasında ve diğer kent merkezlerine ticari faaliyetler, ürünlerin hareketliliği, verinin iletilmesi, inovasyonda öncü rol alma gibi konularda aracılık etmektedirler. Bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi yönünde ekonomik ve sosyal kalkınma için gerekli olan hizmetleri gerçekleştirmek, kurum ve kuruluşları tesis etmek ve yatırım faaliyetlerini desteklemek aracı şehirlerin diğer önemli işlevlerindendir.

Uluslararası Belgelerde Aracı Şehirlerin Önemi ve Etkinliğinden bahsedilmiştir. Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) Raporu, UNESCO ve Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG) Çalışmaları, Birleşmiş Milletler Rio+20 Zirvesi ve 2030 Gündemi bu çalışmalardan bazılarıdır.

Çalışmada, Türkiye’de Aracı Şehirler İle İlgili Politikalara da değinilmiştir. 1961 Anayasası’nda, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı gerçekleştirmek hedefiyle kalkınma planlarının yapılmasının devletin görevi olduğu belirtilmektedir (TBMM, 1961: Madde 41). 1982 Anayasası’nda ise sosyal ve ekonomik gelişmeyi sağlamak, sağlıklı ve düzenli kentleşmeyi gerçekleştirmek hedefinden bahsedilmektedir (TBMM, 1982: Madde 23).

Aracı Şehirler Kalkınma Planlarında da yer almıştır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Kentlerin kademelendirilmesi gündeme gelmiştir. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ilk defa “orta ölçekli kent” kavramından bahsedilmiştir. Son olarak Temmuz 2019’da Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı’nda (2019-2023), göçün özellikle metropoller ile



ekonomisi gelişme gösteren illerde yoğunlaşmasına dikkat çekilerek *“kentlerin büyümesi, ekonomik ve sosyal gelişmenin yanında çevresel tedbirlerin alınmasını gerekli kılmaktadır”* denilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 11).

Türkiye’de yerel yönetimler mevzuatına bakıldığında kentsel büyüklüklerin tanımlanmasında doğrudan nüfus ölçütünün esas alındığı görülmektedir. 1924 yılında kabul edilen kentsel büyüklükleri sınıflayan en eski kanun, 442 Sayılı Köy Kanunu’dur. Köy Kanunu’nun gerekçesinde Köy, Kasaba, Şehir ve Büyük Şehir şeklinde 4 dereceli kent ölçeği de tanımlanmıştır.

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu’nda ise Büyükşehir Belediyesi kurulabilmesi için asgari nüfus şartı 750.000 olarak belirlenmiştir. Diğer yandan, 5393 Sayılı Belediye Kanunu’nda ise belediyeler görevleri listelenirken 50.000 nüfus ölçütü kullanılmıştır. Yasal düzenlemelerde orta ölçekli kentler ve kentsel alanlara yönelik doğrudan tanımlama yapılmamakla birlikte, yasalardaki bazı ifadelerin dolaylı olarak alt ve üst nüfus sınırlarına işaret gösterdiği söylenebilir.

Çalışma, Aracı Şehirlerde Yaşam Endeksleri verileri ile desteklenmiştir. Yaşam Endeksi sıralamaları, Konut, Çalışma Hayatı, Gelir ve Servet, Sağlık, Eğitim, Çevre, Güvenlik, Sivil Katılım, Altyapı Hizmetlerine Erişim, Sosyal Yaşam ve Yaşam Memnuniyeti endekslerinden oluşmaktadır. Edinilen TÜİK verilerine göre, Türkiye’de orta ölçekli kentlerin birçoğunun Yaşam Endeksi sıralamasının metropoliten kentlerin üstünde olduğu sonucuna varılmıştır.

2015 yılında, Birleşmiş Milletler genel kurulu tarafından kabul edilen *“Gündem 2030: BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH)”*, 17 hedef ve 169 alt hedeften oluşmaktadır. Yayınlanan metin içerisinde yer alan 11. Hedef *“Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları”* başlığını taşımaktadır.

Hedefler ile şehirlerin yatırımlar, ticaret, kültür, bilim, nitelikli yaşam, sosyal gelişim ve daha birçok alanda odak noktası olarak kabul edildiklerinin altı çizilmektedir. Toplumların yaşam kalitesi, ulusal ekonomiler ve uluslararası çevre üzerinde etkili olan Aracı Şehirler, özellikle sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin uygulanabilirliği için ideal alanlar olarak kabul edilmektedir.

BM tarafından kabul edilen bu evrensel hedefler, Temmuz 2019’da Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı’nın hazırlanmasında da göz önüne alınmıştır. Plan içerisinde BM hedeflerinin oldukça kapsamlı bir şekilde ele alındığı ve Türkiye için adapte edilebilir amaçların belirlendiği görülmektedir. *“Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler”* başlığı altında Bölgesel Gelişme, Şehirleşme, Konut, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Altyapı, Kırsal Kalkınma, Çevrenin Korunması ve Afet Yönetimi gibi konularla ilgili stratejik hedefler, izlenecek yol haritası ve öneriler yer almaktadır (SBB, 2019). Çalışmada BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ile On Birinci Kalkınma Planı



“Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler” hedefleri Aracı Şehirler bağlamında karşılaştırılarak ele alınmıştır.

Sonuç olarak, çalışmada incelenen belgeler çerçevesinde dünya geneli ve Türkiye’de orta ölçekli kentlere yönelik geliştirilen politikalara kısa bir bakış sunulmaya çalışılmıştır. Orta ölçekli kentlere dikkat çekilerek, kalkınma bağlamında önemli rolleri ve sorumlulukları dile getirilmiştir. Orta ölçekli şehirlerde ekonomik faaliyetlerin ve istihdamın artırılması, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, kalkınmanın gerçekleştirilmesinde taşıdıkları önem ifade edilmiştir. Bu bağlamda, orta ölçekli kentler ile ilgili strateji ve politikaların geliştirilmesi, yasal düzlemde desteklenmesi ve mevcut belgelerdeki hedeflerin uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Aracı Şehirler, Orta Ölçekli Kentler, İkincil Şehirler, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, On Birinci Kalkınma Planı

Intermediary Cities in the context of Sustainable Development Goals (SDGs)

Abstract

Intermediary Cities are cities with a population of between 50 thousand and one million, according to the generally accepted approach. Intermediary Cities, also called Medium-Sized Cities or Secondary Cities, play a primary role in linking rural areas with services in urban areas. In this study, all three concepts are included due to different uses in the sources accessed. Intermediary cities play a primary role in connecting rural areas with services in urban areas. In 2015, United Nations Sustainable Development Goals was adopted. In the 11th Development Plan published in 2019, includes sustainable development goals and strategic goals for cities, road map and recommendations. Intermediary Cities are recognized as ideal areas for the applicability of Sustainable Development Goals (SDGs).

In this study, urban policies, legislation and strategy documents developed for intermediary cities were examined in the context of Sustainable Development Goals in order to determine a road map and strategy for intermediary cities in Turkey. The objective of this study, to introduce the roadmap and strategies for intermediary cities in the context of Sustainable Development Goals by examining the Urban Dynamics, the role they take in local development and the potential they carry.

The population densities of intermediary cities, their functional characteristics, supporting economic development in their region, life



indexes have been revealed in the light of published national and international reports and researches.

As a result, all these studies have shown that intermediary cities stand out not only from the demographic point of view, but also with functions such as quality of life, welfare status, clean and green environment, educational opportunities, housing opportunities, employment opportunities, commercial activities and have important roles and responsibilities in sustainable development.

Summary

Intermediary cities are cities with a population between 50 thousand and 1 million according to the generally accepted approach. While supporting the sustainable development as both transition cities between metropolitan cities and small-scale cities in the region they are in, at the same time, it is effective for urban services that increase the living standards such as quality of life, welfare status, clean and green environment, education opportunities, housing opportunities, employment opportunities, commercial activities. and they also have a function that makes it easier to be citizen-oriented. In this respect, Turkey as well as throughout the world, which means outnumber cities, with a large geographical area they cover are very important.

The aim of the study is to develop the strategies and policies in this context, to address the necessity of implementing the targets in the existing documents and the implementation of the targets in the current documents, with the acceptance that the intermediary cities serve as a key in sustainable development.

In the study, first of all, the concepts of Intermediary City, Secondary City and Medium-Sized City were explained in the conceptual framework. The term Intermediary City first appeared in the late 1970s and mid 1980s. While the European Union defines intermediary cities as settlements with a population of 20,000 to 500,000, the World Bank raises the maximum population limit to one million. In North America, the range is 200,000 to 500,000; It appears to be defined between 25,000 and 100,000 in Pakistan and 50,000 and 1 million in Argentina (UN DESA, 2019: 8).

Intermediary cities host 20% of the world's population and 1/3 of the total urban population. Intermediary cities come to the fore not only according to their demographic size and geographical characteristics, but also with the functions they perform. Intermediary cities mediate between rural areas and urban areas and other urban centers in commercial activities, mobility of



products, data transmission, and leading role in innovation. Other important functions of intermediary cities are to provide services required for economic and social development, to establish institutions and organizations and to support investment activities in order to realize regional development.

The Importance and Effectiveness of Intermediary Cities is mentioned in International Documents. International Architects Association (UIA) Report, UNESCO and United Cities and Local Government Organization (UCLG) Studies, United Nations Rio +20 Summit and 2030 Agenda are some of these studies.

In this study, policies related to intermediary cities in Turkey were also mentioned. It is stated in the 1961 Constitution that it is the duty of the state to make development plans to achieve economic, social and cultural development (TBMM (Grand National Assembly of Turkey), 1961: Article 41). In the 1982 Constitution, the goal of achieving social and economic development and achieving healthy and regular urbanization is mentioned (TBMM, 1982: Article 23).

It was included in the Intermediary Cities Development Plans. In the Third Five-Year Development Plan, the staging of the cities has come to the agenda. The concept of "medium-sized city" was mentioned for the first time in the Fifth Five-Year Development Plan. Finally, in the Eleventh Development Plan (2019-2023) published by the Presidential Strategy and Budget Directorate in July 2019, attention has been drawn to the concentration of migration, especially in metropolises and provinces where the economy is developing, "the growth of cities necessitates environmental measures besides economic and social development (Presidential Strategy and Budget Directorate, 2019: 11).

When the local governments legislation in Turkey is analyzed, it is seen that the population criterion is directly used in defining the urban sizes. The oldest law that classifies the urban sizes adopted in 1924 is the Village Law No. 442. The 4-degree urban scale in the form of Village, Town, City and Metropolitan City has also been defined under the grounds of the Village Law.

In the Metropolitan Municipality Law No. 5216, the minimum population requirement for the establishment of the Metropolitan Municipality is 750,000. On the other hand, 50,000 population criteria were used in the Municipal Law No. 5393 when municipalities listed their duties. Although the regulations do not directly identify medium-sized cities and urban areas, some statements in the law indirectly point to the lower and upper population limits.

The study was supported by Life Indices data in intermediary cities. Life Index rankings consist of Housing, Work Life, Income and Wealth, Health,



Education, Environment, Security, Civil Participation, Access to Infrastructure Services, Social Life and Life Satisfaction indices. Acquired according to TUIK data, Turkey in medium-sized towns to the conclusion that many of the top metropolitan cities of Life Index rankings were achieved.

“Agenda 2030: UN Sustainable Development Goals (SDG)”, adopted by the United Nations general assembly in 2015, consists of 17 targets and 169 sub-targets. The 11th target in the published text has the title “Sustainable Cities and Living Spaces”.

It is highlighted that the goals and cities are considered as focal points in investments, commerce, culture, science, qualified life, social development and many more. Intermediary Cities, which have an impact on the quality of life of communities, national economies and international environment, are considered as ideal areas especially for the applicability of sustainable development goals.

These universal targets adopted by the UN were also taken into account in the preparation of the Eleventh Development Plan published by the Presidency Strategy and Budget Directorate in July 2019. UN targets in the Plan which dealt with quite extensively in Turkey and it is seen that determining can be adapted for the purpose. Strategic goals, roadmap and suggestions on topics such as Regional Development, Urbanization, Housing, Urban Transformation, Urban Infrastructure, Rural Development, Environmental Protection and Disaster Management are included under the title of “Livable Environment, Sustainable Cities” (SBB, 2019). In the study, UN Sustainable Development Goals and Eleventh Development Plan were addressed by comparing the objectives of “Livable Environment, Sustainable Cities” in the context of Intermediary Cities.

As a result, the global framework documents examined, and medium enterprises in Turkey to develop policies for the city has attempted to present a brief overview. By drawing attention to medium-sized cities, important roles and responsibilities were expressed in the context of development. In medium-sized cities, the importance they bear in increasing economic activities and employment, improving the quality of life, and realizing development was expressed. In this context, it is necessary to develop strategies and policies related to medium-sized cities, support them at the legal level and implement the targets in the existing documents.

Keywords: Intermediary Cities, Mid Size Cities, Secondary Cities, Sustainable Development Goals, Eleventh Development Plan



Giriş

Aracı şehirler, genel kabul gören yaklaşıma göre nüfusu 50 bin ile 1 milyon arasında olan kentlerdir. Metropoliten kentlerin dışında ancak bu büyük kentlerin etkileşim alanında yer alırlar. Nüfus yığılmaları, hızlı ve plansız kentleşmenin getirdiği sorunlar gibi büyükşehirleri olumsuz etkileyen sorunlardan ve metropoliten alanlardaki baskılardan uzak kalırlar. Bulundukları bölgede hem metropoliten kentler hem de küçük ölçekli kentler arasında geçiş kentleri olarak sürdürülebilir kalkınmayı desteklerken aynı zamanda, ölçekleri itibarıyla yaşam kalitesi, refah durumu, temiz ve yeşil çevre, eğitim olanakları, konut imkanları, istihdam olanakları, ticari faaliyetler gibi yaşam standartlarını yükselten, kentsel hizmetlerin etkin ve vatandaş odaklı yapılmasını kolaylaştıran bir işleve de sahiptirler. Bu açıdan, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de sayıca fazla olan aracı şehirler, kapsadıkları coğrafi alan ile de oldukça büyük bir öneme sahiptirler.

Çalışmanın amacı, aracı şehirlerin sürdürülebilir kalkınmada anahtar görevi gördüğü kabulü ile, bu bağlamda strateji ve politikaların geliştirilmesi, yasal düzlemde ele alınması ve mevcut belgelerdeki hedeflerin uygulamaya geçirilmesinin gerekliliğinin ortaya konulmasıdır.

Çalışmada, öncelikle Aracı Şehirler ulusal ve uluslararası literatür taranarak kavramsal çerçevede mekansal ve işlevsel özellikleri, bulundukları bölgede yerel kalkınmaya olan katkıları ve diğer kentsel hizmetleri destekleyici fonksiyonları ile ele alınmıştır. Ayrıca, dünya genelinde yapılan çalışmalarda aracı şehirlere olan yaklaşımların ve bu şehirlerin önemi ve etkilerinin ele alındığı uluslararası politika belgeleri, anlaşma ve raporlara tarihsel süreç içerisinde çalışmada yer verilmiştir.

Türkiye’de Aracı Şehirler ile ilgili politikaların desteklenmesi, yol haritası ve stratejilerin oluşturulması son derece önemlidir. Öncelikle Türkiye’de aracı şehirler ile ilgili geliştirilen kentsel politikalar incelenmiştir. 1961 ve 1982 Anayasaları, yasal ve yönetsel mevzuat, kalkınma planlarında Aracı Şehirler için getirilen öneriler ve hedefler çalışmada farklı bir bölüm olarak yer almaktadır.

Aracı şehirlerin kentsel yaşam standartlarını yükselten alanlar olduğu, bu kentlerde kentsel hizmetlerin daha etkin ve verimli gerçekleştirilebildiği, çevre politikalarının uygulanabildiği, yeşil ve temiz çevreyi korumanın, iklim değişikliği ile mücadelenin daha etkin yapılabilirdiği bilinmektedir. Bu açıdan Türkiye’de aracı şehirlerin yaşam endeksleri incelenmiş ve bu durum bir tablo ile ortaya konulmuştur.

Son olarak, çalışmanın çıkış noktasını oluşturan sürdürülebilir kalkınma perspektifinde 2015 yılı BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) ile 2019 yılında yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı Sürdürülebilir Kalkınma



Amaçları (SKA) aracı şehirler ile ilgili hedefler bağlamında karşılaştırılmış, benzer hedefler ve öneriler ortaya konulmuştur.

Sonuç olarak, bu çalışma aracı şehirlerin sürdürülebilir kalkınma bağlamında önemli roller ve sorumluluklar üstlendiklerini ortaya çıkarmaktadır. Aracı şehirler ile ilgili geliştirilecek ilke ve politikaların uygulanmasına daha fazla önem verilmesi, strateji ve politikaların geliştirilmesi, yasal düzlemde ele alınması ve mevcut belgelerdeki hedeflerin uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

1. Kavramsal Çerçeve

1.1. Aracı Şehir, İkincil Şehir ve Orta Ölçekli Kent Kavramı

Nüfus ölçütü, kentlerin tanımlanmasında kullanılan en bilinen ve genel bir ölçüttür. Bu ölçüte göre tanımlanan kentler, çeşitli şekillerde adlandırılmaktadır. Birleşmiş Milletler Dünya Kentleşme Raporu'na göre şehirler Metropoliten Kentler veya Mega Kentler, Aracı Şehir, İkincil Şehir veya Orta Ölçekli Kentler ve Küçük ölçekli kentler olarak sınıflandırılmıştır. 10 Milyon ve daha fazla nüfuslu yerleşimler için “mega kent” tanımlaması yapılırken metropoliten kentler için nüfusu 5 ile 10 milyon arasında nüfus ölçütü belirlenmiştir. Orta ölçekli kentler için ise 1 ile 5 milyon arasında nüfusu olan yerleşimler tanımlanmaktadır. Küçük ölçekli kentler için ise çeşitli nüfus aralıkları belirlenmiştir. 500.000 ile 1 milyon, 300.000 ile 500.000 ve 300.000'den az nüfuslu kentler küçük ölçekli olarak sınıflandırılmıştır (BM Ekonomik ve Sosyal İşler Birimi [UN DESA], 2019:55).

Aracı Şehir (Intermediary City) terimi ilk olarak 1970'lerin sonları ve 1980'lerin ortalarında ortaya çıkmıştır. Kavramın ilk kez Rondinelli tarafından ortaya atıldığı belirtilmektedir³. Rondinelli, bu şehirler için Aracı (Intermediate) ve İkincil (Secondary) kavramlarını birlikte kullanmıştır. Aracı şehirlerin ekonomik ve sosyal fonksiyonlarına dikkat çekerek hem ticaret ağların hem de özel ve kamu sektörü hizmetlerinin merkezinde olmaları nedeniyle hükümetlere destek olarak kırsal kalkınmada da önemli rol oynadıklarını ifade etmiştir. Rondinelli'ye göre ikincil şehirler, en az 100.000 nüfusu olan ve ülkenin en büyük kentini içermeyen yerleşimlerdir (Roberts ve Hohmann, 2014:3).

Aracı Şehirler; nüfus bağlamında ulus üstü ve uluslararası kurumlar tarafından çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. Avrupa Birliği, aracı şehirleri 20.000 ila 500.000 arasında bir nüfusa sahip yerleşim birimleri olarak tanımlarken, Dünya Bankası (World Bank) maksimum nüfus limitini bir

³ Rondinelli, 1983 “*Secondary Cities in Developing Countries: Policies for Diffusing Urbanization*”



milyona çıkarmaktadır. Kuzey Amerika'da, aralığın 200.000 ile 500.000 olduğu; Pakistan'da 25.000 ile 100.000 ve Arjantin'de 50.000 ve 1 milyon arasında tanımlandığı görülmektedir. Avrupa'da orta ölçekli veya aracı bir şehir olan, 1 milyondan fazla nüfusu olan birçok şehir bulunduğu bilindiği gibi Çin veya Hindistan'daki küçük bir şehre de aracı şehir denilebilmektedir (UN DESA, 2019: 8).

Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Kuruluşuna (UCLG) göre aracı şehirler önemli kırsal ve kentsel alanları temel yatırım merkezlerine bağlamada ve hizmetlere erişimde genellikle birincil rol oynayan, 50.000 ile 1 milyon arasında nüfusa sahip şehirler olarak tanımlanırken (Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Kuruluşu [UCLG], t.y.) metropoliten bölge veya metropolis için 1 milyondan fazla olan şehirler denilmektedir (UCLG, 2016:50). Farklı bir yayında büyükşehirlerin nüfusunun yine 1 milyondan fazla olması gerektiği belirtilirken ikincil şehirlerin nüfus aralığı 200.000 ile 1 milyon olarak tanımlanmıştır (Camagni vd., 2014:3). Aracı şehirlerin 500.000 ile 3 milyon arasında nüfusa sahip olabileceği de ifade edilmektedir (Kumar, 2018).

1.2. Aracı Şehir Kavramının Genişlemesi

Bir şehrin demografik büyüklüğüne atıfta bulunularak ortaya atılan “aracı şehir” teriminin tanımı da zamanla genişletilmiştir. Aracı şehir kavramı, nüfus ölçütü yanında belirli bir bölgesel bağlamı da ifade etmektedir. Bu terim, sadece kentsel ağları değil, aynı zamanda bölgesel, kırsal ve kentsel alanlar arasında kurulan bağlantıları, kentsel alanların işleyişini düzenleyen doğal ekolojik sistemleri de kapsamaktadır (Torné ve Duque, 2016:8). Diğer bir ifadeyle, aracı şehirler demografik büyüklüğün dışında ve/veya yanı sıra; sosyal, ekonomik ve kültürel olarak karşılıklı etkileşimin önemli merkezleridir (Gökgür, Altay ve Alpay, 2016).

İkincil Şehirler, gelişmekte olan ülkelerde plansız büyüme ile karşı karşıya kaldıkları halde en hızlı büyüyen kentsel alanlar olarak görülmekte ve sadece nüfus, büyüklük, işlev ve ekonomik durumları ile değil, komşu ve/veya çevre şehirler ile geliştirdikleri sosyo-ekonomik ilişkileri ile de tanımlanırlar. İkincil bir şehrin nüfusunun, ülkenin en büyük kentinin nüfusunun % 10 ile % 50'si arasında değişebileceği kabul edilmektedir. İkincil şehirler yönetim araçları, entegre ulaşım ağları ve üretim sektörü için kritik destek sağlayan şehir merkezleridir. İkincil bir şehir, bir metropol bölgesi çevresindeki küçük şehir kümeleri arasından gelişebilir veya il, bölge veya ikinci kademe idari birimin merkezi olabilir (ABD Dış İşleri Bakanlığı HIU, t.y.).

İkincil kentlerin yeniden tanımlanmasına yönelik çalışmalarda çalışmalarında kentlerin hiyerarşileri, tipolojik özellikleri ve işlevleri arasında bütüncül analiz yapılması gerekli görülmektedir (Roberts, 2014:25). İkincil şehirler üç mekânsal kategori altında incelenmektedir (Roberts, 2014:28- 32) ve (Ulama, 2017):



- a) **Ulusaltı İkincil Şehirler:** Ulusaltı şehirler en yaygın kategoridir. Bu şehirlerde yerel yönetim, endüstri, tarım, turizm ve madencilik merkezleri öne çıkmaktadır. Önemli ekonomik ve işlevsel rollere sahiplerdir. Uluslararası sermaye, ulaşım ağları, büyük üretim tesisleri veya doğal kaynakları ile beraber kültür, eğitim, sağlık ve sosyal olanaklara sahip bulunmaktadırlar. Tipik olarak bu şehirlerin 200.000'den fazla nüfusları vardır. Örnek olarak Vancouver, Philadelphia, Basel ve Milan kentleri gösterilebilir.
- b) **Metropolitan İkincil Şehir Kümeleri:** Büyük metropol bölgelerini çevreleyen 5 milyonu aşan nüfusu olan uydu kentler ve yeni merkez şehirler olarak bilinirler. Bu kentlerde genellikle yerinden yönetim ve katılımcı demokrasi ilkesinin gelişmekte olduğu kabul edilmektedir. Şehir merkezlerine 50 km'den daha az olan bölgelerde yer almaktadırlar. Navi Mumbai şehri bu tip şehirlere bir örnektir.
- c) **Koridor İkincil Şehirler:** Büyük ulaşım aksları, ticaret veya ekonomik büyüme koridorları boyunca gelişen kent merkezleridir. Bu kategorideki şehirler ulaşım altyapısındaki gelişmelerle birlikte hızlı bir gelişme ivmesi gösterirler. Üretim hammaddelelerinin birincil veya büyük bölgesel ikincil şehirlerde bulunan fabrikalara nakledilmesinde, atık yönetimi maliyetlerinin azaltılmasında maliyet tasarrufu sağlayabilir; tarım ve diğer atık yan ürünlerin imalatı konusunda fırsatlar sunabilirler. İpek Yolu boyunca yükselen yeni şehirler bu kategoriye girmektedir.

Tüm bu tanımlar için ortak bir görüş birliği bulunmamaktadır. Genellikle, ikincil şehirler önemli idari veya lojistik faaliyetleri yürüten kentsel merkezler olarak tanımlanmaktadır. Metropolitan nüfusunun % 10 - % 50'si kadar bir nüfusu barındırarak, ulusal kalkınmanın gerçekleştirilmesinde özellikle ekonomik ve lojistik yönden önemli görevler üstlenmektedirler (Kumar, 2017).

Bu kentlerde yaşayanların yarısı 500.000'den az nüfuslu şehirlerde yaşamaktadır. Bazı şehirler küresel ticaretin kapıları olurken diğerleri ise yönetim becerileri, doğal kaynakları, ağır imalat sanayi veya bilgi iletişim teknolojileri gibi alanlarda öne çıkmaktadır. Sınırlı mali kapasitelerine rağmen, doğru analizler yapıldığında aracı şehirlerin metropoliten şehirlerle rekabet edebileceği düşünülmektedir (Ulama, 2017).

2. Aracı Şehirlerde Mekânsal ve İşlevsel Çerçeve

2.1. Nüfus ve Kentsel Alan Bağlamında Aracı Şehirler

Kentlerde yaşayan nüfusunun kırsal nüfusun üzerine ilk defa 2009 yılında, Asya ve Afrika'da gerçekleşen kentleşme süreçleriyle birlikte çıktığı



görülmüştür. 2015 yılında, dünyada kentlerde yaşayanların oranı % 54'e ulaşmıştır. Bu oranın 2030 yılında % 60'a, 2050'de ise % 68'e çıkması öngörülmektedir (Torné ve Duque, 2016:7).

Aracı şehirler dünya nüfusunun % 20'sine ve toplam kentsel nüfusun 1/3'üne ev sahipliği yapmaktadır. Ölçeklerinden dolayı, aracı şehirler, metropoliten alanlardan daha verimli ve etkin kentsel hizmetler sunarken uygun maliyetle temel konut ihtiyaçlarına da yanıt verebilmektedir. Kapsayıcı, güvenli ve dirençli bir şehirciliğin, dengeli ve sürdürülebilir kentsel sistemlerin geliştirilmesindeki önemli rolleri, aracı şehirleri bulundukları bölgede öne çıkarmaktadır (UCLG, t.y.). Tablo 1'de Metropoliten kentler, aracı şehirler ve küçük ölçekli kentlerin 2015 yılı nüfus projeksiyonları ve sayıları yer almaktadır.

Tablo 1: 2015 Yılı Kent Ölçeklerine Göre Toplam Nüfus⁴

Kent Ölçekleri	Kent Sayıları	Nüfus (2015 Tahmini)
Metropoliten Kentler		
1 Milyondan Fazla	501	1.624 Milyon
Aracı Şehirler		
1 Milyon – 500.000	547	371 Milyon
500.000 – 300.000	715	271 Milyon
100.000 – 300.000	2571	434 Milyon
50.000 – 100.000	5093	347 Milyon
Küçük Ölçekli Kentler		
50.000'den Az	-	896 Milyon

Kaynak: Torné ve Duque, 2016:7.

Tablo 1'e göre; 2015 yılında dünya genelinde 501 şehir 1 milyonun üstünde bir nüfusa sahip olarak "metropolis" olarak adlandırılmıştır. Aracı şehirler, nüfusları 100.000 ile 1 milyon arasında geniş bir aralık ile ele alınmış olup toplamda 8926 şehir olduğu belirtilmiştir. Küçük ölçekli kentler ise 50.000 ve altı nüfuslu olarak belirtilmiştir (UN DESA, 2019:8). Tablo 2'de kentsel yerleşimlerde kentlerin ölçeklerine göre nüfus oranları yer almaktadır.

⁴ Birleşmiş Milletler 2100 Nüfus projeksiyonunu yayınlamış, ancak şehir ölçekleri ile değil; ülke ve bölgeler bazında nüfus verileri paylaşmıştır (https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_Highlights.pdf). Bu çalışmada konu itibarıyla kentlerin kategorize edildiği 2015 tablosu kullanılmıştır.



Tablo 2: 2018 Yılı Kent Ölçekleri ve Nüfus Aralıklarına Göre Kentsel Alan Oranları

Kent Ölçeği	Nüfus Aralığı	Oran
Kentsel Alanlar	-	% 55
Mega Kentler	10 Milyon ve üzeri	% 7
Metropolitan Kentler	5-10 Milyon	% 4
Orta Ölçekli Kentler	1-5 milyon	% 12
Küçük Ölçekli Kentler -1	500.000 – 1 Milyon	% 5
Küçük Ölçekli Kentler -2	300.000 – 500.000	% 4
Diğer Yerleşimler	<300.000	% 23
Kırsal Alanlar	-	% 45

Kaynak: UN DESA, 2019:56.

Tablo 2'ye göre, kentsel alanlar dünya üzerindeki alanların % 55'ini kapsamaktadır. Bu alanlar içinde de orta ölçekli kentler, kentsel alanların % 12'si olarak görülmektedir. Raporda farklı bir sınıflandırmaya gidilmiştir. Ancak, orta ölçekli veya aracı şehirlerin nüfus tanımlamaları 1. Bölümde ifade edildiği üzere geniş kapsamlıdır. Aracı şehirlerin nüfusunun 50.000 ile 1 milyon arasında olduğu kabul edildiğinde, Tablo 2'ye göre aracı şehirlerin oranının yaklaşık % 32 oranında olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu durum, orta ölçekli kentler açısından önemli bir oran olarak dikkat çekmektedir. Tablo 3'te ise dünya geneli belli başlı coğrafi bölgelerdeki metropolitan, aracı şehir ve küçük ölçekli şehirlerin 2030 yılı nüfus projeksiyonları verilmektedir.

Tablo 3: Metropolitan, Aracı Şehir ve Küçük Ölçekli Şehirlerin 2030 Yılı Nüfus Projeksiyonları

BÖLGELER	METROPOLİTEN KENTLER			ARACI VE KÜÇÜK ÖLÇEKLİ ŞEHİRLER		
	> 10 Milyon	5-10 Milyon	1-5 Milyon	500.000 – 1 Milyon	300.000 – 500.000	<300.000
Gelişmekte Olan Bölgeler	604	342	907	408	241	1,500
Afrika	101	74	160	83	42	309
Sahra Altı Afrika	77	60	139	67	34	244
Asya	457	258	595	283	160	1,000



Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) Bağlamında Aracı Şehirler

Avrupa	35	12	96	61	46	316
Latin Amerika ve Karayipler	103	25	163	44	41	220
Kuzey Amerika	33	54	105	38	26	83
Okyanusya	-	10	8	2	3	11
Toplam	1410	835	2173	986	559	3683
Grup Toplamı	4418			5178		

Kaynak: UCLG

Tablo 3'e göre 2030 yılında nüfusu 10 Milyonu aşması beklenen 1410 şehir, 5-10 Milyon arası 835 şehir ve 1-5 Milyon arası ise 2173 şehir görülmektedir. Orta ölçekli kentler için birçok çalışma 50.000 nüfusunu alt sınır kabul ettiğinden burada nüfusu 300.00'den az olan şehirler orta ölçekli kentler ile birlikte gruplandırılmıştır. Aracı Şehir kapsamına alınabilecek 936, 559 ve 3683 olarak toplam 5178 şehir bulunması öngörülmektedir. 2030 yılı dünya geneli metropoliten kentler toplamı ise 4418'dir. Arada çok açık bir fark gözükmesi de 2030 yılı itibariyle metropoliten kentlerden ziyade orta ölçekli kentlerin dünya genelinde yaygınlaşacağı öngörülmektedir.

2.2. İşlevsel Özellikler Bağlamında Aracı Şehirler

Aracı şehirler sadece demografik büyüklükleri ve coğrafi özelliklerine göre değil, aynı zamanda gerçekleştirdikleri işlevlerle de ön plana çıkmaktadır. 1990'lı yıllardan itibaren BM İnsan Yerleşimleri Programı (UN Habitat) şehirlerin yönetimi üzerine yayınladığı raporlarda ikincil şehirlere dikkat çekmiştir. 1991 yılında Côte d'Ivoire, Kenya, Nijerya, Zaire ve Zimbabwe ülkelerine yönelik bir raporda ikincil şehirlere merkezi yönetimlerin bütçe paylarında öncelik tanınması, kendi kaynaklarını geliştirebilmeleri için rekabet edebilme güçlerinin, hizmetlerin ve kentsel altyapı yönetimlerinin güçlendirilmesi önerilmektedir. 1995 ve 1996 yıllarında hazırlanan bir diğer raporda ise, Latin Amerika ve Güney-Doğu Asya'daki ikincil şehirlerin gelişimleriyle ilişkili birçok kurumsal hedef ele alınmaktadır (Roberts, 2014:23).

Aracı şehirler, kırsal alanlar ile kentsel alanlar arasında ve bunlara yakın veya daha uzak diğer kent merkezlerine ticari faaliyetler, ürünlerin hareketliliği, verinin iletilmesi, inovasyonda öncü rol alma gibi konularda aracılık etmektedirler. Aracı şehirler, konumları itibariyle siyasi ve ekonomik koşullar çerçevesinde bölgesel bağlamdaki kentleşme sürecini çeşitli yönlerden tetikleyebilirler. Kentleşme hızları; tarihi, sosyal, idari,



kültürel ve coğrafi koşullara uyum sağlayan ve karşılık üreten potansiyele sahiptir (UN DESA, 2019:8).

Bölgesel kalkınmanın gerçekleştirilmesi yönünde ekonomik ve sosyal kalkınma için gerekli olan hizmetleri gerçekleştirmek, kurum ve kuruluşları tesis etmek ve yatırım faaliyetlerini desteklemek aracı şehirlerin diğer önemli işlevlerindendir. Orta ölçekli kentlerin gelişmesi için optimum koşullar desteklendiğinde, nüfusu barındırmada, kırsal ekonomileri teşvik etmede, kademeli göç akışının oluşturulmasında ve büyük metropoliten alanlara olan baskıları hafifletmede önemli rol oynayabilirler (Rondinelli, 1986:267).

UIA-CIMES (International Union of Architects' Intermediary Cities Network) Uluslararası Mimarlar Birliği Aracı Şehirler Ağı tarafından dünya çapında 100'den fazla aracı şehirde yapılan karşılaştırmalı araştırmalar, 650.000'e kadar nüfusu olan şehirlerin kısa mesafelerde yoğunlaştığını ve nüfusun % 70'inin 3.9 km'lik bir yarıçap içinde yaşadığını göstermektedir. Hizmetlerin erişebilir ve etkin olması, vatandaş odaklı sunulması vatandaşların yaşadıkları kenti benimsemelerini ve aidiyet hissetmelerini sağlar. Bu şehirler vatandaş odaklı ve daha fazla yaya dostu alanlara sahip şehirlerdir. Aracı şehirlerde katılımcı mekanizmalar etkin bir şekilde işletildiğinden yerel demokrasi daha etkindir. Ayrıca, yürünebilir şehir, turizm şehri, eğitim şehri veya sanayi şehri gibi çeşitli fonksiyonlar da üstlenebilirler (Torné ve Duque, 2016:9-11).

Aracı şehirlerin yukarıda sayılan işlevleri yerine getirmede başarılı olarak kabul edilebilmeleri için aşağıdaki temel sorulara olumlu yanıt vermeleri beklenmektedir (Merwe, 1992:108):

- Kentteki nüfus artışı, büyük metropoliten kentler üzerindeki baskıyı hafifletiyor ve nüfusu önemli ölçüde dağıtıyor mu?
- Metropoliten kentlere doğru giden göç kendiliğinden aracı şehirlere yöneliyor mu?
- Yeterli istihdam olanakları ve sakinleri için daha iyi bir yaşam kalitesi sağlayabilecek çeşitlendirilmiş ekonomik olanaklar üretiliyor mu?
- Bulunduğu bölgenin fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişimi, ülke halkı arasındaki eşitsizliği azaltmaya yardımcı oluyor mu?

Son yıllarda, büyükşehirlerin ve ikincil şehirlerin gelişmeleri arasında büyük fark ortaya çıkmıştır. Bu nedenle ulusal hükümetler, ilgili paydaşlar, kalkınma ajansları ve sivil toplum örgütleri ikincil şehirleri tekrar gündeme almışlardır. İkincil bir şehrin yönetim ve kalkınmalarını destekleyecek politikalar ve stratejiler geliştirmek için, ikincil şehirlerin işlevlerini gözden geçirme ve ikincil şehirleri ele alan bağlamı genişletme ihtiyacı belirtilmektedir (Roberts, 2014:23-24).



İleriki yıllarda orta ölçekli kentlerin kentsel büyüme oranının en büyük paydaşa ulaşacağı düşünülmektedir. İkincil şehirlerin kentleşme süreçlerinde kendilerini nasıl farklılaştıracakları tartışılmaktadır (NewCitiesFoundation, 2015). Aynı zamanda ikincil şehirlerin yatırım potansiyeline dikkat çekilmektedir. Yapılan bir çalışmaya göre, yatırımcı tercihleri konusunda San Francisco ve Manhattan gibi birincil piyasalar sırasıyla 27. ve 46. Sıraya düşerken İkincil şehirler ise üst sıralara ilk 20'lere yükselmiştir. İkincil şehirlerde yapılaşma oranı düşük olduğundan çarpık kentleşmenin getirdiği sorunlar daha az yaşanmaktadır. İstihdam maliyetleri metropoliten kentlerden % 14- % 16 ve yaşam maliyetleri % 45 daha düşüktür (Urban Land Institute ve PwC, 2018)

Aracı şehirlerin karşılaştıkları sorunları ve zorlukları ve bunlarla mücadelede çözüm ve stratejileri ortaya koyma potansiyelini ölçen bir çalışma gerçekleştirilmiştir (Torné ve Duque, 2016:13). Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditlerin GZFT (SWOT) yer aldığı analizden alınan sonuçlar Tablo 4'te gösterilmektedir.

Tablo 4: Aracı Şehirler GZFT Analiz Sonuçları

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER	FIRSATLAR	TEHDİTLER
Yerel yönetimin mekansal gelişim üzerindeki yetkileri-planlar.	Yönetim kapasitelerinin az olması	İletişim teknolojileri ve ulaşım bağlantıları.	Tarım arazisinin kaybı.
Motorsuz ulaşım lehine kısa mesafeler.	İnşaat sektöründeki değişiklikler.	Arazi fiyatları ve hizmetlerin maliyetinin az olması	Doğal kaynakların bozulması ve hizmet etkinliğinin az olması.
Çevre kaynaklarının ve hizmetlerinin yakınlığı.	Gelecekteki talepleri tahmin etmek için bilgi ve veri eksikliği.	iş ve konut yerleşimlerinin birbirine yakın olması.	Gayri yerleşim veya kullanılmayan binalar.
Şehir merkezinin varlığı, ticari dinamikleri.	Büyüyen şehrin taleplerinin karşılanamaması	Sürdürülebilir konut modelleri.	Çevresel ve yapısal elemanlar olmadan kentsel yayılma
		Şehir koridorlarının veya sistemlerinin konsolidasyonu.	

Kaynak: Torné ve Duque, 2016:13.

2016 yılında yapılan BM Habitat III Konferansı'nın ele aldığı konulardan biri İkincil şehirler hakkında daha yoğun gündem oluşturulması ve araştırma yapılması gerekliliğidir. İkincil şehirler, dünyanın birçok yerinde



metropolitan şehirlerin gölgesinde kalmasına rağmen oldukça büyük bir potansiyel içermektedir (Ulama, 2017).

Aracı şehirlerin bulundukları bölgeleri desteklemeye yönelik işlevleri bulunmaktadır. Ekonomilerinin önemli bir bölümünü küresel ticari faaliyetlere yönlendirmektedirler. Birçok aracı şehrin, uluslararası havaalanlarına, önemli lojistik, endüstri ve üretim merkezlerine sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla doğru bir planlama ve altyapı yatırımları ile bu şehirlerin bulundukları ülke için güçlü kalkınma merkezlerine dönüşebilecekleri öngörülmektedir.

3. Uluslararası Belgelerde Aracı Şehirlerin Önemi ve Etkinliği

Aracı şehirler konusunda farkındalık oluşturulması ve potansiyellerinin geliştirilmesiyle ilgili gündemler uluslararası strateji ve politika belgelerinde 90'lı yıllar itibarıyla yer almaya başlamıştır. Son yıllarda yoğun bir şekilde birçok uluslararası ve ulus üstü birlik aracı şehirleri gündemine almaktadır. BM, BM Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO), Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG), Avrupa Konseyi gibi kuruluşların çeşitli dönemlerde yaptıkları çalışmalar sonunda yayınladıkları raporlar ve strateji belgeleri üye ülkelerin dikkatine sunulmuştur.

3.1. Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) Raporu

1996 yılında Uluslararası Mimarlar Birliği (UIA) tarafından Barselona'da 9. UIA Kongresi gerçekleştirilmiştir. Bu kongre, dünya genelinde orta ölçekli kentleri ele alan ilk çalışmalardan biri olarak kabul edilmektedir. Çalışmalar Pekin'de 1999 yılında düzenlenen 10. UIA Kongresi ile devam etmiştir. Her iki çalışma sonrasında orta ölçekli kentlerle ilgili bir rapor yayınlanmıştır.

Çalışmaların başlatılmasının gerekçeleri olarak daha önce dünya genelinde orta ölçekli kentlerle ilgili araştırmaların yapılmamış olması, bu şehirlerin uluslararası kuruluşlar ve akademik çevrelerde gereken ilgiyi görmemesi, şehirlerin işlevsel, kültürel ve sosyal yönden önemleri ve dünya kentsel nüfusunun yarısından fazlasının bu kentlerde yaşamaları gösterilmiştir. Hazırlanan raporun amacının ise orta ölçekteki şehirlerin dengeli ve sürdürülebilir bir kentleşme sürecinin geliştirilmesinde oynayabileceği rolü ortaya koymak ve izlenebilecek strateji ve politika önerilerini getirmek olarak ifade edilmiştir (Llop ve Bellet, 1999:25). Raporda orta ölçekli şehirler için sürdürülebilir kalkınma ilkeleri şu şekilde sıralanmaktadır (Llop ve Bellet, 1999:48):

- Aracı şehirlerin gelişmelerinin yerelden başlaması desteklenmelidir.
- Aracı şehirlerin gelişimi, kaynaklarının sürdürülebilir kullanımına dayanmalıdır.



- c) Aracı şehirlerde temel ihtiyaçlar ve güvenli yaşam koşulları sağlanmalıdır.
- d) Aracı şehirlerde yönetime katılmada dezavantajlı gruplar teşvik edilmelidir.
- e) Sürdürülebilir enerjiyi esas alan, yenilenebilir olmayan kaynakların kullanılmasını önleyen politikalar esas alınmalıdır.
- f) Yaşam kalitesini arttıran kararlar alınarak toplumu önceleyen ilke ve politikalar geliştirilmelidir.
- g) Toplumun gelir kaynaklarını çeşitlendiren ve istihdam olanakları sağlayan ilke ve politikalar öngörülmalıdır.

3.2. UNESCO ve Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG) Çalışmaları

Aracı şehirler alanında çok yönlü araştırma yapmak; bilgi ve dokümantasyon sistemi kurmak ve şehirleri kentleşme ve kalkınma yönünden desteklemek amacıyla UNESCO tarafından 2008 yılında, İspanya Lleida Üniversitesi'nde ilgili bir kürsü kurulmuştur. Bu kürsü ile uluslararası alanda tanınan araştırmacılar ile farklı kurumlar ve üniversiteler arasında yüksek düzeyde iş birliği hedeflenmiştir. Belli başlı hedefler şu şekilde sıralanmaktadır:

- a) Kırsal bölgelerle yoğun ilişki içinde olan şehirlerde teknik ve kurumsal temel ile yeni bir kentleşme kültürü oluşturmak,
- b) Aracı şehirlerin dünya kentleşme sürecinde oynadığı mevcut ve gelecekteki rolünü belirlemek,
- c) Yerindenlik ilkesini desteklemek ve devletlerin yerel ve bölgesel düzeye yerleşmesini destekleyen politikalar geliştirmek;
- d) Üniversiteler, yerel kurumlar ve uzmanlar ile bilgi alışverişini teşvik etmek;
- e) Kurslar ve seminerler düzenlemek;
- f) Farklı çalışmalardan elde edilen tüm sonuçları ve ortaya çıkan önerileri, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri, kurumlar, meslek örgütleri ve şehirde yaşayanlar ile paylaşmak (UNESCO, t.y.).

Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG) ise 2014 yılında UNESCO Aracı Şehirler ve Küresel Kentler Birimi ortaklığıyla Aracı Şehirler Çalışma Grubu kurmuştur (UCLG, 2017).

3.3. Birleşmiş Milletler Rio+20 Zirvesi ve 2030 Gündemi

Tüm bu çalışmaların yanı sıra aracı şehirlerin kalkınmanın bir parçası olduğu ulusal kalkınma için önemli roller üstlendiğinden hareketle sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin yerelde güçlenmesini sağlamak



amacıyla BM Habitat, BM Kalkınma Programı (UNDP) ve UCLG “Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin Yerelleşmesi (Localizing the SDGs)” temasıyla bir dizi çalışmalar başlatmıştır (BM).

Rio+20 BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı, Rio de Janeiro kentinde yapılan 1992 BM Çevre ve Kalkınma Konferansı’nın (UNCED) 20. yıldönümü ve 2002’de Johannesburg’da yapılan Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi’nin (WSSD) 10. yıldönümünde 20-22 Haziran 2012’de yine Rio de Janeiro kentinde gerçekleşmiştir. Konferansta, Binyıl Kalkınma Hedefleri üzerine inşa edilecek ve 2015 sonrası kalkınma gündemiyle devam edecek bir dizi Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi (SKH) geliştirmek için süreç başlatılmıştır.

25 Eylül 2015 tarihinde, BM Genel Kurulu, 17 ana hedef ve 169 alt hedefle evrensel, bütüncül ve dönüştürülebilir 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemini kabul etmiştir. 2030 Gündemi, yoksulluk, eşitsizlik, iklim değişikliği, çevresel bozulma, refah, barış ve adalet ile ilgili alanlar da dahil olmak üzere birçok küresel sorunu ele almaktadır. 2030 Gündemi ve SKH’lerinin kabul edilmesi, kalkınma ve iş birliği konusunda uluslararası politikaların paradigmasını değiştirmektedir. Avrupa Birliği, SKH’lerini hem iç hem de dış politikalarında uygulamayı taahhüt etmiştir⁵ (BM LOCAL 2030).

Dünya nüfusu kentsel alanlarda giderek yoğunlaşmaktadır. Farklı coğrafi ölçeklerde sürdürülebilir ve dengeli kentsel ve bölgesel planlamayı başarılı bir şekilde uygulamak için, ülkeler ve şehirler arasındaki nüfus, morfoloji ve coğrafi dağılımındaki büyük değişkenlik dikkate alınmalıdır.

Bu bağlamda, 2016 yılında toplanan BM Habitat III konferansında dengeli bölgesel kalkınma politikaları ve bölgeler arası eşitsizliğin azaltılması; yerel, ulusal, ulus-altı, bölgesel ve küresel ticaret ağlarının kolaylaştırılması yönünde aracı kentlerin rolüne ilişkin öneriler sunulmuştur (BM Habitat III, 2017:30): *“... sürdürülebilir, uygun fiyatlı, yeterli, dayanıklı ve güvenli konut, altyapı ve hizmetlere erişim sağlayarak, gıda güvenliği ve beslenme sistemlerinin geliştirilmesinde küçük ve orta dereceli kentlerin ve kasabaların rolünü güçlendirerek, farklı ölçekteki kent ve yerleşmeler arasında iş birliği ve karşılıklı dayanışmayı teşvik ederek destekleyeceğiz”* denilerek aracı şehirlerin rolünün güçlendirilmesi ve şehirler arasında işbirliği ve karşılıklı destek çağrısında bulunmaktadır.

SKH’lerinin ve Gündem 2030’un yayınlanmasını takiben 12-15 Ekim 2016 tarihinde Kolombiya’nın Bogota kentinde “Aracı Şehirler Forumu”

⁵ BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, kentlere yönelik hedefler bağlamında “BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) ve On Birinci Kalkınma Planı” başlıklı bölümde ayrıntılı incelenecektir.



düzenlemiştir. UCLG Kongresi ve HABİTAT III Konferansı sonrasında “UCLG Aracı Şehirler Deklarasyonu” kabul edilmiştir. Bu Deklarasyonla UCLG çatısı altında toplanan aracı şehirler, “daha sürdürülebilir bir dünya” temasıyla sorumluluklarını yerine getirmeyi taahhüt etmiş ve uluslararası kalkınma gündeminin tüm paydaşlarına duyurmuştur (UCLG, 2017). 21-22 Eylül 2017 tarihlerinde Nevşehir’de Aracı Şehirler Bölgesel Forumu, 5-7 Temmuz 2018 tarihlerinde Fas’ta Aracı Şehirler I. Dünya Forumu düzenlenmiştir. Forumun teması “Öneriden Uygulamaya Aracı Şehirler: 2030” olarak belirlenmiştir (Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Orta Doğu ve Batı Asya Kurulu [UCLG MEWA], 2018).

Metropoliten kentlerdeki nüfus yoğunluğu, çoğu kentin yönetilebilir ölçeğin dışına çıkması ve artan kentsel sorunlar uluslararası gündemin aracı şehirlere yönelmesini sağlamıştır. Aracı şehirlerin ulusal kalkınmaya olan destekleri, katılımcı yönetim mekanizmalarını etkin yürütebilmeleri, büyük endüstri merkezleriyle olan ilişkileri, istihdam olanakları ve büyük kentlere yönelen göçü kendilerine çekmeleri gibi birçok avantajları dolayısıyla uluslararası platformlarda bu konuda yapılacak çalışmaların artan ivme ile devam edeceğini düşündürmektedir.

4. Türkiye’de Aracı Şehirler İle İlgili Politikalar

4.1. 1961 ve 1982 Anayasalarında Aracı Şehirler

Kentleşme, sanayileşme ve ekonomik gelişmeyle paralel olarak gelişen bir olgudur. Günümüzde kentlerin ortaya çıkmasını sağlayan toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma oluşturan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere has değişikliklere neden olan bir nüfus birikimi süreci olarak tanımlanan (Keleş, 2017: 37-38) kentleşme, sanayileşme ve ekonomik gelişmeyle doğrudan ilişkili bir süreci ifade etmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde sanayileşme ile işgücünün uzmanlaşması ve tarım dışı sektörlerin gelişmesi ile hızlanan kentleşme süreci ekonomik büyümeye neden olmaktadır.

Türkiye’de 1950’lerden sonra kentleşme hızlanmış; 1960 ve 2000 yılları arasında en yüksek ivmesini kazanmıştır. Kentleşme düzeyi 1997’de % 64,6; 2000 yılında % 61,7; 2010 yılında ise % 72,4 oranında olduğu görülmektedir. Ernst Reuter, Celal Saraç ve Sadu Aren 1945-1950 yılları arasında yaptıkları bir çalışmada Türkiye’de güçlü kentleşme eğilimlerinin olmadığı yönünde görüş bildirmiş olsalar da 1955’li yıllardan sonra hızlı bir kentleşme sürecine girilmiştir. 1960-2010 yılları arasında kentsel nüfus, 6,9 milyondan 52,5 milyona çıkmıştır. Son 50 yıldaki nüfus artışlarının ortalama 4/5’i kentlerde izlenmektedir (Keleş, 2017:66-67).

Kentleşmeye yönelik ulusal politikalar zaman içinde gelişmiştir. 1961 Anayasası’nda, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı gerçekleştirmek hedefiyle kalkınma planlarının yapılmasının devletin görevi olduğu belirtilmektedir: “İktisadî, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla



gerçekleştirmek; bu maksatla, milli tasarrufu arttırmak, yatırımları toplum yararının gerektirdiği öncelikleri yöneltmek ve kalkınma plânlarını yapmak devletin ödevidir" (TBMM, 1961: Madde 41). Yine anayasada "İktisadî, sosyal ve kültürel kalkınma plâna bağlanır. Kalkınma bu plâna göre gerçekleştirilir" (TBMM, 1961: Madde 129) denilmektedir.

1982 Anayasası'nda ise "Yerleşme ve seyahat hürriyeti" başlığı altında sosyal ve ekonomik gelişmeyi sağlamak, sağlıklı ve düzenli kentleşmeyi gerçekleştirmek hedefinden bahsedilmektedir (TBMM, 1982: Madde 23). Ayrıca, "Devlet, şehirlerin özelliklerini ve çevre şartlarını gözeterek bir planlama çerçevesinde, konut ihtiyacını karşılayacak tedbirleri alır, ayrıca toplu konut teşebbüslerini destekler" denilmektedir (TBMM, 1982: Madde 57).

4.2. Kalkınma Planlarında Aracı Şehirler

İlk yapılan planlar şehirlerin sınırsız büyümesini sanayileşme, bölgedeki istihdam olanakları ve ekonomik kalkınma bağlamında desteklememiştir. 1990'ların başındaki planlarda, temel olarak arazi kullanımı, altyapı, barınma, eğitim ve sağlık alanlarındaki kentleşmeyle ilgili bazı sorunlar yer almıştır. Bu dönemlerde kırsal alanlardan şehirlere göç ile ticari faaliyetlerin ve arazi kullanımlarının kent merkezlerinden dış kentsel alanlara yayıldığı görülmektedir. Şehir planlarının tamamlanmasına ve çevredeki gelişmelerin şehir planının dışında verimli bir şekilde denetlenmesine özel önem verilmiştir (Esbah, Maktav, Atatanır ve Erbek, 2005:2).

Kentlerin kademelendirilmesi, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda gündeme gelmiştir. Kentleşme başlığı altında, "fonksiyonel ve kademeli bir kent dokusunun oluşumu gerçekleştirilecektir" denilmektedir. Böylece büyük şehirlerdeki iş imkanları ile nüfusun yığılmasını önlemeye yönelik bir kentleşme sağlanacaktır (DPT, 1971:991). Kentlerin kademeli olarak gelişimi planlanmaktadır.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1985-1989) ilk defa "orta ölçekli kent" kavramından bahsedilmiştir. Planda, "Orta büyüklükteki şehirlerin kendi kendilerine yeterli hale getirilmesi suretiyle, nüfusun büyük şehirlere göçünün azaltılması ve dengeli dağılımı, yatırımların göçü yönlendirici etkisinden faydalanarak sağlanacaktır" (DPT, 1984:125) denilerek orta ölçekli kentlerin kendi kendilerine yetebilmesi yönünde ilkeler belirlenmiştir. İstihdam İlke ve Politikaları başlığında, "İnşaat- konut sektöründe, orta büyüklükte şehir merkezlerine yönelinmesi, emek faktörünün daha fazla kullanılmasını sağlayacaktır" (DPT, 1984:133) denilerek yapılaşmada aracı şehirlere yönelinmesi teşvik edilmektedir.

Kır nüfusunun azalmaya; kentlere göçün artmaya devam edeceği söylenerek gelişmenin orta büyüklükteki kentler üzerinden olmasının beklendiği ifade edilmektedir: "Kır nüfusunun toplam nüfus içindeki yüzde payı plan döneminde azalmaya devam edecektir. V. Plan döneminde gelişmenin orta büyüklükteki şehirlerde olması beklenmektedir" (DPT, 1984:164).



“Şehirleşmenin mekânda dengeli dağılımını sağlamak amacıyla ekonomik potansiyele sahip orta büyüklükteki şehirlere ekonomik faaliyetlerin yönlendirilmesi desteklenecek, bunu temin için; mali ve fiziki teşvik tedbirleri nüfusu 50.000- 500.000 arasında bulunan şehirlerin ekonomik faaliyetler açısından canlandırılmaları sağlanacaktır” (DPT, 1984:165) denilerek orta ölçekli kentler için bir anlamda 50.000 – 500.000 nüfus eşiğinin işaret edildiği görülmektedir. Bu kentlerin ekonomik, mali ve fiziki anlamda destekleneceği de belirtilmektedir.

1990-1994 yıllarını kapsayan Altıncı Beş yıllık Kalkınma Planı Yerleşme Politika ve İlkeleri başlığında “Yerleşme kademelenmesinin ülke çapında dengeli dağılımı için orta büyüklükteki (50.000-500.000 nüfuslu) şehirlerin gelişmesinin desteklenmesi esastır” şeklinde hedef açıklandığı görülmektedir. Burada da yine orta ölçekli kentler için 50.000 – 500.000 nüfus eşiğinin kullanıldığı görülmektedir (DPT, 1989:315).

Kentsel alanlara göçün getirdiği yükün yönetilebilir ölçeğin dışına çıktığı 1990'ların sonunda dile getirilmeye başlanmıştır. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, (1996-2000) “Özellikle metropollere yönelen ve aşırı ölçüde nüfus birikimine yol açan göç; bir yandan bu merkezlerde işsizliğin artmasına neden olmakta; diğer yandan yerleşim, konut, çevre, altyapı, ulaşım, eğitim, sağlık ve asayiş sorunlarını da artırmaktadır” (DPT, 1995:17) denilerek göç oranını azaltmaya yönelik politika geliştirme planlarından bahsedilmiştir.

Bölgesel gelişme çalışmaları ve bölgelerarası gelişmişlik farklarının azaltılması kapsamında göç eğilimlerinin istikrarlı bir dinamiğe kavuşturulmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Kentlerin aşırı büyümesi ve yoğunlaşmasına dikkat çekilerek büyük kentlere verilen sanayi teşviklerinin sınırlandırılması, fiziki ve mali teşviklerin orta büyüklükteki kentlere yönlendirilmesi, bu kentlerin konut ve altyapı projeleriyle desteklenmesi önerilmektedir (DPT, 1995:170-172). Yine aynı perspektifte orta büyüklükteki kentlere dikkat çekilerek göç yönelimlerinin metropoller yerine bölge merkezlerine, orta büyüklükteki kentlere ve merkezi nitelikteki diğer yerleşim birimlerine yönlendirilmesi önerilmektedir (DPT, 1995:180).

Onuncu Kalkınma Planı'nda (2014- 2018) Türkiye'deki yerleşmelerin dağılımı ile ilgili bir kademelenmeden bahsedilmemiştir. Kentlerin mekan ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi, rekabet edebilir olmaları, odak şehir ve çekim merkezi oluşturulması hedeflerinden söz edilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

Son olarak Temmuz 2019'da Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yayınlanan On Birinci Kalkınma Planı'nda (2019-2023), göçün özellikle metropoller ile ekonomisi gelişme gösteren illerde yoğunlaşmasına dikkat çekilerek “kentlerin büyümesi, ekonomik ve sosyal gelişmenin yanında çevresel tedbirlerin alınmasını gerekli kılmaktadır” denilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019: 11). Kentlerin, gelişmekte olan iller ve çevre bölgelerinin, koruma ve gelişme politikaları ile gerekli yatırım ve hizmetlerin ekonomi politikalarıyla birlikte ele alınması



önerilmektedir. Burada gelişme gösteren kentler olarak orta ölçekli kentlerin ifade edildiği düşünülebilir.

4.3. Yerel Yönetimler Mevzuatı ve Aracı Şehirler

Türkiye’de yerel yönetimler mevzuatına bakıldığında kentsel büyüklüklerin tanımlanmasında doğrudan nüfus ölçütünün esas alındığı görülmektedir. 1924 yılında kabul edilen kentsel büyüklükleri sınıflayan en eski kanun, 442 Sayılı Köy Kanunu’dur. Kanunun ilk maddesi “Nüfusu iki binden aşağı yurtlara (köy) ve nüfusu iki bin ile yirmi bin arasında olanlara (kasaba) ve yirmi binden çok nüfusu olanlara (şehir) denir” şeklindedir. Burada, kanunda alt sınır belirtilmiş ancak kentleri kendi içerisinde sınıflayan üst sınırlar belirlenmemiştir (TBMM, 1924: Madde 1).

Bununla birlikte, Köy Yasa’sının gerekçesinde “Belediyelerimizin dört dereceye tefriki (ayrılması) lüzumlu görülerek bu dört dereceden her birine Köy, Kasaba, Şehir, Büyük Şehir unvanı verilmekte ve her derece için ayrı kanunlar çıkarılması öngörülmüştür” (Keleş, 2009: 197) şeklindedir. Böylelikle Köy, Kasaba, Şehir ve Büyük Şehir şeklinde 4 dereceli kent ölçeği de tanımlanmıştır. Yasanın ilgili maddesi (TBMM, 1924: Madde 1) göz önüne alındığında köy, kasaba ve büyükşehir dışındaki kentlerin nüfusunu 20.000 alt sınırından başlatıldığı görülmektedir.

5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu Madde 4’te ise “Toplam nüfusu 750.000’den fazla olan illerin il belediyeleri kanunla büyükşehir belediyesine dönüştürülebilir” denilerek Büyükşehir Belediyesi kurulabilmesi için asgari nüfus şartı 750.000 olarak belirlenmiştir. Diğer yandan, 5393 Sayılı Belediye Kanunu’nda ise belediyeler görevleri listelenirken 50.000 nüfus ölçütü kullanılmıştır. Kanunda nüfusu 50.000’i aşan belediyelere kadınlar ve çocuklar için koruma evleri açma görevi yüklenmiş (TBMM, 2005: Madde 14) ve stratejik plan yapılması zorunluluğu getirilmiştir (TBMM, 2005: Madde 41). 2012 yılı öncesi 5216 Sayılı Kanun Madde 6’da “Büyükşehir belediyesi sınırları içine katılan ilçe belediyeleri ile nüfusu 50.000 ve üzerinde olan belediyeler, büyükşehir ilçe veya ilk kademe belediyesine dönüşür” şeklindeydi⁶ (TBMM, 2004). Burada yine 50.000 nüfus ölçütü yer almıştır. Görüldüğü üzere, yasal düzenlemelerde orta ölçekli kentler ve kentsel alanlara yönelik doğrudan tanımlama yapılmamakla birlikte, yasalardaki bazı ifadelerin dolaylı olarak alt ve üst nüfus sınırlarına işaret gösterdiği söylenebilir.

Türkiye’de yayınlanan bazı çalışmalarda orta ölçekli kentlerin nüfus ölçütlerine farklı yaklaşımlar dile getirilmiştir. 25.000-100.000, 50.000-100.000, 100.000-300.000, 100.000-500.000, 50.000-750.000 ve 250 000-750.000

⁶ Bu madde 2012 yılında kabul edilen 6360 Sayılı “On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi Ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair” Kanun ile kaldırılmıştır.



aralıklarının farklı çalışmalarda orta ölçekli kentler için dile getirildiği görülmektedir (Üzmez, 2014:147). Bu değerlendirmelerle birlikte sonuç olarak, Büyükşehir belediyeleri dışında kalan yerlerde, orta ölçekli kentler için 50.000 ile 750.000 nüfus aralığının esas alınabileceğini söylenebilir.

5. Aracı Şehirlerde Yaşam Endeksleri

Türkiye’de kentsel alanlarda yaşayan nüfus, Avrupa ortalamasının oldukça üstündedir. Bilindiği üzere, kentleşme ile bölgesel eşitsizlikleri azaltma ve hizmetlere erişim düzeylerindeki artış arasında güçlü bir bağlantı vardır. Bölgesel eşitsizlikler azaldıkça hizmetlere erişim de artmaktadır. Türkiye’nin kalkınma deneyimi bunu güçlü bir şekilde ortaya koymaktadır. Türkiye’nin metropoliten kentlerinin İstanbul, Ankara ve İzmir nüfuslarının Türkiye’nin toplam kentsel nüfusu içindeki payları önceki dönemlerde azalmaya başlamıştır. Diğer yandan ikincil şehirlerin kentsel nüfus içindeki paylarında dengeli bir şekilde artma eğilimi görülmektedir. Tablo 5’te illerin 2018 yılı nüfusları ve 2015 yılı yaşam endeksi sıralamaları yer almaktadır (Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2015; TÜİK, 2018). Birçok büyükşehirde veya diğer illerde nüfusu 50.000’i aşan ilçelerin bulunduğu bilinmektedir ancak çalışmanın sınırlılıkları dolayısıyla Tablo 5 sadece il bazı esas alınarak hazırlanmıştır.

Tablo 5: İller Nüfusu ve Yaşam Endeksi Sıralamaları

İLLER	2018 NÜFUSU	NÜFUS SIRA NO	2015 YAŞAM ENDEKSİ	İLLER	2018 NÜFUSU	NÜFUS SIRA NO	2015 YAŞAM ENDEKSİ
İstanbul	15 067 724	1	5	Osmaniye	534 415	42	66
Ankara	5 503 985	2	17	Şırnak	524 190	43	78
İzmir	4 320 519	3	21	Giresun	453 912	44	29
Bursa	2 994 521	4	19	Isparta	441 412	45	1
Antalya	2 426 356	5	44	Yozgat	424 981	46	57
Adana	2 220 125	6	61	Aksaray	412 172	47	54
Konya	2 205 609	7	18	Edirne	411 528	48	35
Şanlıurfa	2 035 809	8	73	Muş	407 992	49	81
Gaziantep	2 028 563	9	60	Düzce	387 844	50	49
Kocaeli	1 906 391	10	23	Kastamonu	383 373	51	36
Mersin	1 814 468	11	59	Uşak	367 514	52	6
Diyarbakır	1 732 396	12	75	Niğde	364 707	53	51
Hatay	1 609 856	13	64	Kırklareli	360 860	54	32
Manisa	1 429 643	14	31	Bitlis	349 396	55	68
Kayseri	1 389 680	15	42	Rize	348 608	56	14
Samsun	1 335 716	16	33	Amasya	337 508	57	27
Balıkesir	1 226 575	17	7	Siirt	331 670	58	65
Kahramanmaraş	1 144 851	18	48	Bolu	311 810	59	3
Van	1 123 784	19	71	Nevşehir	298 339	60	37
Aydın	1 097 746	20	46	Kars	288 878	61	70
Tekirdağ	1 029 927	21	30	Kırıkkale	286 602	62	9



Denizli	1 027 782	22	26	Hakkari	286 470	63	76
Sakarya	1 010 700	23	2	Bingöl	281 205	64	63
Muğla	967 487	24	45	Burdur	269 926	65	43
Eskişehir	871 187	25	15	Yalova	262 234	66	16
Mardin	829 195	26	80	Karaman	251 913	67	25
Trabzon	807 903	27	20	Karabük	248 014	68	12
Malatya	797 036	28	53	Kırşehir	241 868	69	28
Ordu	771 932	29	55	Erzincan	236 034	70	34
Erzurum	767 848	30	52	Bilecik	223 448	71	13
Afyonkarahisar	725 568	31	10	Sinop	219 733	72	11
Sivas	646 608	32	40	Çankırı	216 362	73	22
Adıyaman	624 513	33	69	Bartın	198 999	74	38
Tokat	612 646	34	39	Iğdır	197 456	75	72
Zonguldak	599 698	35	41	Artvin	174 010	76	8
Batman	599 103	36	77	Gümüşhane	162 748	77	50
Elazığ	595 638	37	58	Kilis	142 541	78	67
Kütahya	577 941	38	4	Ardahan	98 907	79	74
Çanakkale	540 662	39	24	Tunceli	88 198	80	62
Ağrı	539 657	40	79	Bayburt	82 274	81	47
Çorum	536 483	41	56				

Kaynak: TÜİK, 2015; TÜİK, 2018.

Tablo 5'te yer alan 2018 nüfus verilerine göre 50.000 nüfusun altında il bulunmamaktadır. Dolayısıyla 30 Büyükşehir haricinde kalan 51 il orta ölçekli olarak kabul edilebilir. Tabloda yer alan bir diğer veri sütunu 2015 yılı verilerine göre belirlenmiş Yaşam Endeksidir. Yaşam Endeksi sıralamaları, Konut, Çalışma Hayatı, Gelir ve Servet, Sağlık, Eğitim, Çevre, Güvenlik, Sivil Katılım, Altyapı Hizmetlerine Erişim, Sosyal Yaşam ve Yaşam Memnuniyeti endekslerinin Genel Endekse yansıtılmış halidir.

Tablo 5'e bakıldığında orta ölçekli kentlerin birçoğunun Yaşam Endeksi sıralamasının metropoliten kentlerin üstünde olduğu görülmektedir. Nüfusun fazla olması, Yaşam Endekslerinin üst sıralarda olması anlamına gelmemektedir. Aracı şehirler sadece demografik açıdan değil, yaşam kalitesi, refah durumu, temiz ve yeşil çevre, eğitim olanakları, konut imkanları, istihdam olanakları, ticari faaliyetleri gibi işlevler ile ön plana çıkmaktadır. Örneğin; bir orta ölçekli kent olan Isparta'nın Yaşam Endeksi sıralaması 1, Bolu'nun 3, Kütahya'nın 4, Uşak'ın 6, Artvin'in 8, Kırıkkale'nin ise 9'dur. Diğer yandan büyükşehir olan Ankara'nın Yaşam Endeksi 17, İzmir'in 21, Antalya'nın 44, Adana'nın 61 ve Şanlıurfa'nın ise 73'tür. Büyükşehirlerin Yaşam Endeksi ortalaması 35,5; Orta Ölçekli Kentlerin endeks ortalaması ise 41,6 bulunmuştur. Arada çok az bir fark bulunmaktadır. Birçok orta ölçekli kentlerin coğrafi konumları ve sosyo-ekonomik şartları yönünden henüz istenilen yaşam endeksine ulaşamamış



olsalar da yaşam endekslerinin büyükşehirlere oldukça yaklaştığı görülmektedir.

Yayınlanan farklı bir araştırma (TEPAV, 2015) bulguları bu görüşü destekler niteliktedir. Araştırmaya göre, Türkiye'nin ikincil şehirleri sadece demografik açıdan değil ekonomik açıdan da daha hızlı büyümektedir. İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya gibi şehirlerin kişi başına düşen gayri safi katma değer bakımından diğer şehirleri epey önünde olduğu görülmekle birlikte, Anadolu'daki şehirlerin birçoğu bu şehirleri yakalamak üzeredir. Türkiye'nin ikincil şehirleri ekonomik yayılma etkilerinden de yararlanmaktadır. Birincil şehirlerdeki artan arazi ve kira değerleri ve iş gücü maliyetleri şirketleri daha düşük maliyetli alternatifler aramaya itmektedir. Ayrıca, dış pazarlar ile bağlantılar şehirlerin son yıllarda bölgesel pazarlara giriş kapıları olarak kendilerini konumlandırmalarına yardımcı olmuştur (TEPAV, 2015: 14-15).

Birçoğu Anadolu'da yer alan Türkiye'nin ikincil şehirleri, ülkenin ikinci nesil kentsel gelişim gündeminin merkezinde yer almaktadır. Araştırmada, yeni istihdam merkezleri olarak ve kırsal alanlardan kentlere göçün neticesi olarak ortaya çıkan maliyetin büyük bir kısmının özellikle 1950'li yıllardan itibaren İstanbul, İzmir ve Ankara gibi metropoliten kentler tarafından üstlenildiği gerçeğiyle beraber 2000'li yıllardan itibaren ikincil şehirlerde de kentsel büyümenin payının arttığı belirtilmektedir. (TEPAV, 2015:2).

6. BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) ve On Birinci Kalkınma Planı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA)

27 Eylül 2015 tarihinde, New York'ta, Birleşmiş Milletler genel kurulu tarafından 17 hedef ve 169 alt hedef olarak "Gündem 2030: BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH)" kabul edilmiştir. Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine altlık oluşturan birbirini destekler şekilde yapılan çalışmaların 70'li yıllarda başladığı söylenebilir.

1972 yılında, Stockholm'de BM İnsan Çevresi Konferansı gerçekleştirilmiş ve BM İnsan Çevre Bildirisi kabul edilmiştir. 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nca hazırlanan Brundtland Raporu'nda "sürdürülebilir kalkınma" kavramı ilk kez yer almıştır. 1992 yılında ise Rio de Janeiro'da BM Çevre ve Kalkınma Konferansı ve 2002 yılında Johannesburg'da "Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi" gerçekleştirilmiştir. 1992 Rio konferansından 20 yıl sonra, 2012 yılında, BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı (Rio+20) düzenlenmiştir. Rio+20 Zirvesi sonucunda "İstedığımız Gelecek" isimli, kalkınma için yol haritası niteliğinde bir sonuç belgesi kabul edilmiştir.

Bu aşamadan sonra 2015 yılında BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (SKH) kabul edilmiştir. Yayınlanan metin içerisinde yer alan 11. Hedef "Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları" başlığını taşımaktadır. Başlığın



özellikle yerel kalkınmaya yönelik, kentleri kapsayan amaç ve stratejiler içerdiği görülmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı). Metinde 17 ayrı hedef bulunmaktadır.

Yoksulluğun ortadan kaldırılması, gıda güvenliği ve sağlıklı beslenmenin sağlanması; sürdürülebilir tarımın desteklenmesi, sağlıklı ve güvenli yaşamın desteklenmesi, eşit ve nitelikli eğitimin desteklenmesi, toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması, suyun ve sıhhi koşulların erişilebilirliğinin güvence altına alınması, dayanıklı altyapıların inşası, şehirlerin kapsayıcı, güvenli, dirençli ve sürdürülebilir kılınması, iklim değişikliği ve etkileri ile mücadelenin gerçekleştirilmesi ve sürdürülebilir kalkınma bu hedeflerden bir kaçıdır (Sosyal Fayda Zirvesi, 2019).

Hedefler ile şehirlerin yatırımlar, ticaret, kültür, bilim, nitelikli yaşam, sosyal gelişim ve daha birçok alanda odak noktası olarak kabul edildiklerinin altı çizilmektedir. 2030 yılına kadar kentlerde yaşayan insan sayısının 5 milyar kişiye yükselmesi öngörülmüş, kentleşmenin getirdiği zorluklarla başa çıkmak için verimli kentsel planlama ve yönetim uygulamalarının yapılması önerilmiştir.

Şehirlerin arazi kullanımları ve diğer kaynaklarını dengeli kullanarak istihdam olanakları ve refah oluşturmaya devam edecek şekilde korumanın zorlukları anlatılmış, kentsel hizmetlerin yerine getirilmesinde karşılaşılan ortak zorluklar olarak gelişmenin durması, finansal problemler, barınma ihtiyacının karşılanamaması, azalan altyapı olanakları, katı atıkların güvenli bir şekilde bertaraf edilememesi ve artan hava kirliliği sıralanmıştır. Şehirlerin tüm hemşeriler için bu problemlerden arındırılması, yeterli kaynak ve yaşam standartlarının yükseltilmesi hedefler arasındadır (BM).

Toplumların yaşam kalitesi, ulusal ekonomiler ve uluslararası çevre üzerinde etkili olan Aracı Şehirler, özellikle sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin uygulanabilirliği için ideal alanlar olarak kabul edilmektedir. Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ve Yeni Kentsel Gündem'in uygulamada başarıya ulaşmasının kentleşme olgusuna farklı bir bakış açısı ile mümkün olacağı düşünülmektedir. Kalkınmanın yerelde başlaması, sıralanan hedeflerin orta ölçekli kentlerin taşıdığı avantajlar değerlendirildiğinde daha kolay ve hızlı bir şekilde uygulanacağı öngörülmektedir.

BM tarafından kabul edilen bu evrensel hedefler, On Birinci Kalkınma Planı'nın hazırlanmasında da göz önüne alınmıştır. Plan içerisinde BM hedeflerinin oldukça kapsamlı bir şekilde ele alındığı ve Türkiye için adapte edilebilir amaçların belirlendiği görülmektedir.

On Birinci Kalkınma Planı çalışmaları, Kalkınma Bakanlığı⁷ tarafından başlatılmış, Rapor Temmuz 2019'da Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe

⁷ Kalkınma Bakanlığı, 9 Temmuz 2018 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 703 Sayılı KHK ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ismini almıştır.



Başkanlığı tarafından yayınlanmıştır. Raporda 6 temel başlık bulunmaktadır. Bunlardan “Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler” başlığı altında Bölgesel Gelişme, Şehirleşme, Konut, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Altyapı, Kırsal Kalkınma, Çevrenin Korunması ve Afet Yönetimi gibi konularla ilgili stratejik hedefler, izlenecek yol haritası ve öneriler yer almaktadır (SBB, 2019). Tablo 6’da On Birinci Kalkınma Planı’nda yer alan Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları⁸ “Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler” başlığı altında yer alan alt başlıklar ile BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri “Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları” alt hedefleri karşılaştırılmıştır.

Tablo 6: On Birinci Kalkınma Planı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ve BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Karşılaştırılması

ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler	BM SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA HEDEFLERİ Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları
Bölgesel Gelişme	Ulusal ve bölgesel kalkınma planlamasını güçlendirerek kent merkezi, çevre alanları ve kırsal alanlar arasındaki ekonomik, sosyal ve çevresel bağlantıları desteklemek
Şehirleşme	Katılımcı, entegre ve sürdürülebilir planlama için kapsayıcı ve sürdürülebilir kentleşmeyi geliştirmek
Konut	Güvenli, uygun fiyatlı konutlara erişimi sağlamak, gecekondu alanlarını sağlıklı barınma alanlarına dönüştürmek
Kentsel Dönüşüm	Sürdürülebilir ve sağlıklı barınma koşullarının oluşturulması, sağlam ve uygun maliyetli binaların inşası için özellikle az gelişmiş ülkelere mali ve teknik yardım sağlamak
Kentsel Altyapı	Entegre Ulaşım Sistemleri kurmak
Kırsal Kalkınma	Kentsel sınır ve kırsal alanlar arasındaki ekonomik, sosyal ve çevresel bağlantıları desteklemek
Çevrenin Korunması	Temiz hava kalitesi ve atık yönetimine dikkat göstererek kişi başına düşen olumsuz çevresel etkileri azaltmak, kamusal alanları kapsayıcı ve erişilebilir kılarak özellikle yeşil, temiz ve güvenli alanlara erişimi sağlamak
Afet Yönetimi	Bütüncül afet risk yönetimi ile iklim değişikliği etkilerinin azaltılması ve kentlerin adaptasyonu için entegre politikaları geliştirmek, tüm afetlerin olumsuz etkilerini önemli ölçüde azaltmak.

Görüldüğü üzere, On Birinci Kalkınma Planı’nda yer alan Yaşanabilir Çevre, Sürdürülebilir Şehirler bölümü altında sıralanan 8 alt başlık ile listelenen

⁸ On Birinci Kalkınma Planı’nda “Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri” yerine “Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları” kullanılmıştır.



amaçlar; BM Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri “Sürdürülebilir Şehirler ve Yaşam Alanları” başlığı kapsamında açıklanan 11 alt hedef ile büyük ölçüde örtüşmektedir. Planda, “Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarının (SKA) önceliklerimiz doğrultusunda politikalara yansıtılması, amaçlara ilişkin etkili bir takip ve gözden geçirme mekanizması oluşturulması temel amaçtır” (SBB, 2019: 190) denilmektedir.

7. Sonuç ve Öneriler

Yukarıda incelenen belgeler çerçevesinde dünya geneli ve Türkiye’de orta ölçekli kentlere yönelik geliştirilen politikalara kısa bir bakış sunulmaya çalışılmıştır. 1950’li yıllardan son dönemlere kadar göç ve nihayetinde küreselleşmenin getirdiği hızlı kentleşme ile ortaya çıkan problemleri aşmada orta ölçekli kentlere dikkat çekilerek, kalkınma bağlamında önemli roller ve sorumluluklar dile getirilmiştir. Metropoliten kentlerin çevrelerindeki bu yerleşimlerin hem kırsal alanlar hem de metropoller ile komşu olmaları itibarıyla özellikle sürdürülebilir kalkınma yönünden bulundukları bölgedeki işlevleri ve bunun getirdiği görevleri bağlamında politika ve öneriler incelenmiştir.

Türkiye’de nüfus yığılmaları, hızlı ve plansız kentleşmenin getirdiği sorunlar büyükşehirlerde olumsuz etkiler ortaya çıkarmıştır. Metropoliten alanlardaki baskıları dağıtmak, kaynakları dengeli bir şekilde kullanmak, kentsel hizmetleri hızlı ve erişilebilir kılmak ve sürdürülebilir kalkınma politikalarını hayata geçirebilmek gibi hayati önem taşıyan işlevler için orta ölçekli kentler üzerine geliştirilecek ilke ve politikaların uygulanmasına daha fazla önem verilmelidir.

Metropoliten alanların çevrelerinde gelişen bu kentlerin karakteristik özellikleri ile örtüşen çeşitli merkezler ve odak alanlar oluşturulmalıdır. Özellikle büyük şehirlere olan göç baskısının azaltılabilmesi için her bölgede “çok merkezli” etkin yönetim alanları, ticaret, üretim ve endüstri merkezlerinin kurulmasının teşvik edilmesi gerekmektedir. Orta ölçekli yerleşmelerde ekonomik faaliyetlerin ve istihdamın artırılması, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi kalkınma açısından belirlenen hedeflerin gerçekleştirilmesi için önemli görülmektedir.

Orta ölçekli kentler dünya gündemine kavram olarak 80’li yıllarda girmiş, 1990’lı yıllardan itibaren de uluslararası kuruluşlar yayınladıkları çeşitli raporlarda ikincil şehirlere dikkat çekmişlerdir. Türkiye’de orta ölçekli kentlerin gündeme gelmesi aynı dönemlere hatta biraz daha önceki döneme denk gelmektedir. Kentlerin kademelendirilmesi, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda 1973 yılında gündeme gelmiştir. Bundan sonra ilk olarak 1985 yılında Beşinci Beş yıllık Kalkınma Planı’nda “orta ölçekli kentler” yer almıştır. Ancak sonraki yıllarda uygulamada beklenen ilgi ve çalışmalar gerçekleştirilememiştir. Son olarak On Birinci Kalkınma Planı’nda gelişme gösteren kentlerden bahsedilmektedir. Plan, orta ölçekli kentlerin



tekrar ele alınması için iyi bir fırsat olarak görülmeli, hedefler büyük ölçüde bu kentlerde uygulamaya geçilmelidir.

Çalışmada geniş bir şekilde orta ölçekli kentlerin taşıdıkları potansiyel ve avantajlara yer verilmiş, kalkınmanın gerçekleştirilmesinde taşıdıkları önem ifade edilmiştir. Bu bağlamda, orta ölçekli kentler ile ilgili strateji ve politikaların geliştirilmesi, yasal düzlemde ele alınması ve mevcut belgelerdeki hedeflerin uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.

Kaynakça / Reference

Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanlığı, İnsani Enformasyon Birimi (HIU). (t.y.). Secondary Cities. Erişim Adresi: <https://secondarycities.state.gov/faq/>

Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG). (2016). Gold IV 2016 Fourth Global Report on Decentralization and Local Democracy. Co-Creating The Urban Future The Agenda Of Metropolises Cities And Territories, Barcelona. Erişim Adresi: <https://www.gold.uclg.org>

Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG). (2017). Intermediary Cities: Key Actors of Sustainable Development. Erişim Adresi: <http://uclg-mewa.org/intermediary-cities-middle-east-and-west-asia-mewa-regional-forum-intermediary-cities-key-actors-of-sustainable-development-2/>

Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Orta Doğu ve Batı Asya Kuruluşu (UCLG MEWA). (2018). Mapping Workshop In Urla, An Outstanding Brand Intermediary City In Turkey. Erişim Adresi: <http://uclg-mewa.org/mapping-workshop-in-urla-an-outstanding-brand-intermediary-city-in-turkey/>

Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO). (t.y.). Erişim Adresi: <http://www.unesco.org/en/university-twinning-and-networking/access-by-region/europe-and-north-america/spain/unesco-chair-in-intermediate-cities-urbanization-and-development-823/>

Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı (BM Habitat III). (2017). Yeni Kentsel Gündem, New Urban Agenda. ISBN: 978-92-1-132731-1, <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Turkish.pdf?v=2>

Birleşmiş Milletler BM Sürdürülebilir Kalkınma Bilgi Platformu. (t.y.). The United Nations Conference on Sustainable Development Rio+20. Erişim Adresi: <https://sustainabledevelopment.un.org/rio20.html>



Birleşmiş Kentler Yerel Yönetimler Teşkilatı (UCLG). (t.y). Intermediary Cities Erişim Adresi:

<https://www.uclg.org/en/resources/infographics/intermediary-cities>

Birleşmiş Milletler (BM). Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri. (t.y.). Erişim Adresi: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

Birleşmiş Milletler (BM LOCAL 2030). Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinin Yerelleşmesi. (t.y.). Erişim Adresi: <https://www.local2030.org/about-us.php>

Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal İşler Birimi (UN DESA). (2019). Kentleşme Raporu, World Urbanization Prospects: The 2018 Revision. NewYork. Erişim Adresi:

<https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>

Camagni, R., Capello, R. Ve Caragliu, A. (2015). The Rise of Second-Rank Cities: What Role for Agglomeration Economies? *European Planning Studies*, (23)6. 1069-1089. ABC Department, Politecnico di Milano, Milan, Italy.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1972). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977). Erişim Adresi: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Üçüncü-Beş-Yıllık-Kalkınma-Planı-1973-1977%E2%80%8B.pdf>

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989). Erişim Adresi: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Beşinci-Beş-Yıllık-Kalkınma-Planı-1985-1989.pdf>

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990 – 1994). Yayın No: DPT: 2174. Erişim Adresi: http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/Altinci_Bes_Yillik_Kalkinma_Planı-1990-1994.pdf

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996 – 2000). Erişim Adresi: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Yedinci-Beş-Yıllık-Kalkınma-Planı-1996-2000%E2%80%8B.pdf>

Esbah, H.; Maktav, D.; Atatanir, L.; Erbekb, F.S. (2005). Understanding Urban Growth Patterns: A Landscape Ecology Point Of View. Aydın, Turkey: Erişim Adresi: <https://www.isprs.org/proceedings/XXXVI/8-W27/esbah01.pdf>

Gökgür, P., Altay, İ. ve Alpay, B. U. (2016). Çok Merkezlilik Orta Ölçekli Kent Kavramı Söke Örneği. *ARTIUM Mimarlık Planlama Sanat ve Tasarım*, (4)2, 1-12. ISSN: 2147-6683. Erişim Adresi: <http://artium.hku.edu.tr/tr/download/article-file/224125>



- Keleş, R. (2009). Yerinden Yönetim ve Siyaset, Cem Yayınevi, Ankara.
- Keleş, R. (2017). Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Kumar, S. (2017). What are secondary cities? Erişim Adresi: <https://www.quora.com/What-are-secondary-cities>
- Llop, J. M. ve Bellet, C. (1999). Intermediate Cities and World Urbanization. Erişim Adresi: http://www.ceut.udl.cat/wp-content/uploads/5.BOOK1_.pdf
- Merwe, I. J. (1992). In Search of an Urbanization Policy for South Africa: Towards a Secondary City Strategy. *Geography Research Forum*, (12), 102-12.
- New Cities Foundation. (2015). Seizing The Urban Movement. Jakarta: New Cities Summit. Erişim Adresi: <https://newcities.org/wp-content/uploads/2015/07/New-Cities-Summit-2015-E-Book.pdf>
- Roberts, B. ve Hohmann, R. P. (2014). The Systems of Secondary Cities: The neglected drivers of urbanising economies. CIVIS Sharing Knowledge and Learning from Cities No. 7, Erişim Adresi: <http://documents.worldbank.org/curated/en/400881468181444474/pdf/898610BRI0CIV100Box385295B00PUBLIC0.pdf>
- Roberts, B. H. (2014). Managing Systems of Secondary Cities Policy Responses in International Development. Brussels: Cities Alliance. ISBN Number/EAN: 978-9-0822617-1-4. Erişim Adresi: https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/managing_systems_of_secondary_cities_book_low_res.pdf
- Rondinelli, D. A. (1986). Metropolitan growth and secondary cities development policy. *Habitat International*, 10(1-2), 263-271. doi:10.1016/0197-3975(86)90029-9, Pergamon Journals, Great Britain.
- Sosyal Fayda Zirvesi. (2019). Sürdürülebilir Kalkınma İçin Küresel Hedefler. Erişim Adresi: <http://www.sgsistanbul.org/surdurulebilir-kalkinma-hedefleri/>
- Torné, J. M. L. ve Duque, S. H. (2016). Frame document for Intermediary cities Planning and management of sustainable urban development. Gast, L. ve Oussidhoum, F. (Ed.). Avrupa Konseyi, European Commission. Erişim Adresi: https://www.uclg.org/sites/default/files/uclg_frame_document_ic.pdf
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (1924). Köy Kanunu. Erişim Adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.442.pdf>
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (1961). 1961 Anayasası. Erişim Adresi: <https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa61.htm>



Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (1982). 1982 Anayasası. Erişim Adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2709.pdf>

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (2004). 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu. Erişim Adresi: <https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5216.html>

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM). (2005). 5393 Sayılı Belediye Kanunu. Erişim Adresi: <https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5393.html>

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (t.y.). Sürdürülebilir Kalkınma. Erişim Adresi: <http://www.mfa.gov.tr/surdurulebilir-kalkinma.tr.mfa>

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (SBB). (2019). On Birinci Kalkınma Planı. Erişim Adresi: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>

Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı. (2013). Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018), <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalkinma-Planı-2014-2018.pdf>

Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV). (2015). Anadolu Kaplanlarının Yükselişi Türkiye Şehirleşme İncelemesi. Rapor No. 87180-TR Erişim Adresi: https://www.tepav.org.tr/upload/files/1436876008-8.Anadolu_Kaplanlarinin_Yukselisi_Turkiye_Sehirlesme_Inceleme.pdf

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2015). (t.y.). İllerde Yaşam Endeksi İl Sıralamaları Ve Endeks Değerleri. Erişim Adresi: tuik.gov.tr

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). (2018). (t.y.). İkamet Edilen İl ve Doğum Yeri Durumuna Göre Nüfus 2014-2018. Erişim Adresi: tuik.gov.tr

Ulama, D. (2017). The Rising Importance Of The 'Secondary' City. Erişim Adresi: <https://www.ge.com/reports/rising-importance-secondary-city/>

Urban Land Institute ve PricewaterhouseCoopers. (PwC). (2018). Emerging Trends in Real Estate United Nations and Canada. Erişim Adresi: <https://www.pwc.com/us/en/asset-management/real-estate/assets/pwc-emerging-trends-in-real-estate-2018.pdf>

Üzmez, U. (2014). Bir Kamu Politikası Açığı: Orta Ölçekli Kentsel Alanlar Sorunu. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2): 145-164.

