

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

**KENT ÇEPPERİNDEKİ TOKİ UYGULAMALARININ PLANLAMA NORMLARI AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ: TRABZON ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Gamze KOLCUOĞLU

**TEMMUZ 2025
TRABZON**



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

**KENT ÇEPERİNDEKİ TOKİ UYGULAMALARININ PLANLAMA NORMLARI
AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: TRABZON ÖRNEĞİ**

Gamze KOLCUOĞLU

ORCID : - - -

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
“YÜKSEK ŞEHİR VE BÖLGE PLANCISI”
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 10 / 06 / 2025

Tezin Savunma Tarihi : 04 / 07 / 2025

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Cenap SANCAR
ORCID : - - -

Trabzon 2025

ÖNSÖZ

“Kent Çeperindeki TOKİ Uygulamalarının Planlama Normları Açısından Değerlendirilmesi: Trabzon Örneği” isimli bu tez Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Programı’nda hazırlanmıştır.

Tez çalışmam boyunca akademik rehberliği, değerli görüş ve katkıları ile çalışmama yön veren, destekleyici tutumu ile süreci sürdürülebilir kılan saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Cenap SANCAR’a emeklerinden dolayı sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmam için gerekli verileri sağlayan kamu kurum ve kuruluşlarına katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Tez sürecimde yanımda olan, desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen başta sevgili annem Keziban KOLCUOĞLU’na ve kıymetli aileme sonsuz teşekkür ederim.

Gamze KOLCUOĞLU
Trabzon 2025

TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kent Çeperindeki TOKİ Uygulamalarının Planlama Normları Açısından Değerlendirilmesi: Trabzon Örneği” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Prof. Dr. Cenap SANCAR’ın sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 04/07/2025

Gamze KOLCUOĞLU

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VIII
SUMMARY	IX
ŞEKİLLER DİZİNİ	X
TABLolar DİZİNİ.....	XI
KISALTMALAR DİZİNİ	XVI
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş	1
1.2. Çalışmanın Amacı	3
1.3. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi	7
1.4. Toplu Konut Kavramı.....	10
1.4.1. Türkiye’de Toplu Konut Kavramının Tarihsel Gelişimi.....	10
1.4.2. Toplu Konut Alanı Yer Seçimi	14
1.4.3. TOKİ Toplu Konutlarının Yer Seçiminin Yasal Çerçevesi	16
1.5. Toplu Konut Yerleşimleri ile Kentsel Donatılar Arasındaki İlişki.....	18
1.6. Planlama Normları.....	20
1.6.1. Eğitim Tesislerinin Planlama Normları	21
1.6.2. Sağlık Tesislerinin Planlama Normları.....	22
1.6.3. Sosyal ve Kültürel Tesislerin Planlama Normları	23
1.6.4. Açık Yeşil Alan ile Spor Alanlarının Planlama Normları	24
1.6.5. Ticaret Alanları ve Merkezlerinin Planlama Normları	30
1.6.6. Toplu Taşıma Duraklarının Planlama Normları	31
1.7. Erişilebilirlik Kavramı	32
1.7.1. Kentsel Alanlara Erişilebilirlik.....	35
1.7.2. Konuta Ekonomik Olarak Erişilebilirlik.....	36
1.7.3. Konuta Ekonomik Erişilebilirlikte Konut Değeri.....	38
2. YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	41
2.1. Çalışma Alanı Seçimi	41

2.2. Çalışma Alanının Tanımı.....	42
2.2.1. Yıldızlı Mahallesi	45
2.2.2. Kaşüstü Mahallesi.....	55
2.3. Araştırmanın Yöntemi	61
2.3.1. Anahtar Kişi Görüşmeleri.....	62
2.3.2. Anket Çalışması.....	62
3. BULGULAR VE İRDELEMELER	65
3.1. Mekânsal Bulgular.....	65
3.1.1. Planlama Normları Kapsamında Eğitim Tesislerine İlişkin Bulgular	69
3.1.2. Planlama Normları Kapsamında Sağlık Tesislerine İlişkin Bulgular.....	71
3.1.3. Planlama Normları Kapsamında Sosyal ve Kültürel Tesislere İlişkin Bulgular.....	72
3.1.4. Planlama Normları Kapsamında Açık ve Yeşil Alanlar ile Spor Alanlarına İlişkin Bulgular.....	74
3.1.5. Planlama Normları Kapsamında Ticaret Alanlarına İlişkin Bulgular	76
3.1.6. Planlama Normları Kapsamında Toplu Taşıma Araçlarının Durak Noktalarına İlişkin Bulgular.....	78
3.2. Anket Bulguları	80
3.2.1. Anket Katılımcılarına İlişkin Bilgiler	80
3.2.2. Anket Verilerinin Planlama Normları Kapsamında Değerlendirilmesi..	91
3.2.3. Eğitim Tesislerine Erişilebilirlik.....	94
3.2.4. Sağlık Tesislerine Erişilebilirlik	104
3.2.5. Sosyal ve Kültürel Tesis Alanlarına Erişilebilirlik.....	111
3.2.6. Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar ile Spor Alanlarına Erişilebilirlik	112
3.2.7. Ticaret Tesislerine Erişilebilirlik	120
3.2.8. İş Alanlarına Erişilebilirlik	133
3.2.9. Konuta Erişilebilirlik	139
3.2.10. Ulaşım İmkânları Açısından Erişilebilirlik.....	148
3.3. Mekânsal Bulgular ile Anket Çalışmalarının Değerlendirilmesi.....	180
3.4. TOKİ Konutlarına Hizmet Veren Toplu Taşıma Araçlarının Erişilebilirlik Düzeyi.....	186
3.5. Konut Değeri ile Hanehalkı Aylık Geliri Arasındaki İlişki.....	190
3.5.1. TOKİ Toplu Konutlarının Satın Alma Değerine Göre Erişilebilirlik Durumu	191
3.5.2. TOKİ Toplu Konutlarının Kira Değerlerine Göre Erişilebilirlik Durumu.....	195

5. SONUÇ VE ÖNERİLER	198
6. KAYNAKLAR.....	207
7. EKLER	213
ÖZGEÇMİŞ	



Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

KENT ÇEPERİNDEKİ TOKİ UYGULAMALARININ PLANLAMA NORMLARI AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: TRABZON ÖRNEĞİ

Gamze KOLCUOĞLU

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Cenap SANCAR
2025, 212 Sayfa, 15 Sayfa Ek

Ülkemizde konut sorunundan en çok etkilenen alt ve orta gelir grubuna yönelik, kamu ve özel sektör farklı dönemlerde, çeşitli yöntemler kullanarak konut üretimi gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 1984 yılında Toplu Konut İdaresi kurulmuştur. Bu kurum, 2004 yılında Arsa Ofisinin yetkilerini devralarak hazineye ait arazileri bedelsiz kullanma imkânına sahip olmuş ve kentlerde konut edinmede sorun yaşayan alt ve orta gelir gruplarına yönelik kent çeperlerinde, plan dışı alanlarda bulunan kırsal nitelikli arsalarla yatırımlar yapmaya başlamıştır. Bu durum da kent çeperlerinde, plan bütünlüğünden uzak gelişim gösteren ve kentsel hizmetlerden yeterli şekilde yararlanamayan yerleşimlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu tez çalışması; kent çeperlerinde, orta ve alt gelir gruplarına yönelik üretilen TOKİ konutlarının, kentsel hizmetlerden konut çevresinde ve erişim mesafesinde yararlanabilme durumunun, alt ve orta gelir grubuna yönelik üretilen TOKİ konutlarının yine bu gelir grubu için konut değerinin erişilebilir olma durumunun ve TOKİ konutlarının kent ile ulaşım ilişkisinin incelenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Çalışmanın amacına yönelik literatür taraması yapılmış, 2018 ve 2024 yıllarında çalışma alanlarında anket ve görüşmeler yapılarak veri toplanmıştır. Anket ve görüşme verileri ile çalışma alanları Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ve planlama normları kapsamında değerlendirilmiş, oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımları doğrultusunda konutların ekonomik erişilebilirlikleri incelenmiş ve toplu taşıma araçlarının ulaşım süresi ile sefer sıklıkları kapsamında erişilebilirlik düzeyleri tespit edilmiştir. Çalışmanın sonucunda ise kent çeperlerinde gelişim gösteren toplu konut alanlarının yer seçimi kararları, kentsel hizmetlere erişilebilirlik, konuta erişilebilirlik ve ulaşım imkanları kapsamında değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Toplu Konut Üretimi, TOKİ, Erişilebilirlik, Kentsel Hizmetlere Erişilebilirlik, Konuta Erişilebilirlik

Master Thesis

SUMMARY

EVALUATION OF TOKİ APPLICATIONS IN URBAN FRINGE IN TERMS OF PLANNING NORMS: TRABZON CASE

Gamze KOLCUOĞLU

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
City and Regional Planning Graduate Program
Supervisor: Prof. Dr. Cenap SANCAR
2025, 212 Pages, 15 Pages Appendix

In our country, the public and private sectors have produced housing for the lower and middle income groups, which are most affected by the housing problem, by using various methods in different periods. In this context, Mass Housing Administration was established in 1984. By taking over the powers of the Land Office in 2004, this institution had the opportunity to use the lands belonging to the treasury free of charge and started to invest in rural lands located in unplanned areas in the urban peripheries for the lower and middle income groups who have problems in obtaining housing in the cities. This situation has led to the emergence of settlements on the urban peripheries, which have developed far from the integrity of the plan and cannot benefit from urban services adequately.

The aim of this study is to evaluate the mass housing developments for the low-and middle-income groups in terms of access to urban services and public transportation vehicles, and the affordability of the houses. A literature review was conducted for the purpose of the study, and data were collected by conducting surveys and interviews in the study areas in 2018 and 2024. With the survey and interview data, the study area was evaluated within the scope of the Spatial Plans Production Regulation and planning norms, the economic accessibility of housing was examined in line with proportional and location-based accessibility approaches, and the accessibility levels of public transport vehicles were determined within the scope of transport time and frequency of trips. As a result of the study, the site selection decisions of mass housing areas developed in the city peripheries were evaluated within the scope of accessibility to urban services, accessibility to housing and transport facilities.

Key Words: Mass Housing Production, TOKİ, Accessibility, Access to Urban Services, Housing Accessibility

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Tez akış diyagramı	8
Şekil 2. Beşiktaş Akaretler (URL-2)	11
Şekil 3. Taksim Surp Agop sıra evleri (URL-3, 2025).....	11
Şekil 4. Tayyare (Harikzedegan Kat) Evleri (Kartal H. B. & Kartal A. N., 2020)	12
Şekil 5. Arazi kullanım ve erişilebilirlik arasındaki ilişki (Özuysal & Gülhan, 2017)	34
Şekil 6. Trabzon'un konumu ve ilçeleri	41
Şekil 7. 2018 yılı TOKİ konut projelerinin Trabzon ilindeki dağılımı	42
Şekil 8. 2018 yılı TOKİ konut projelerinin Trabzon ilindeki dağılımı	43
Şekil 9. Çalışma alanı olan TOKİ konutlarının il genelindeki konumu	45
Şekil 10. Yıldızlı TOKİ konutlarının en yakın kent merkezlerine olan uzaklığı	48
Şekil 11. Yıldızlı TOKİ toplu konut alanının 2010 yılı uygulama imar planı (solda) ve yerleşime uygunluk haritası (sağda)	49
Şekil 12. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın 2010 yılı imar planı	51
Şekil 13. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alana ilişkin 2012 yılında yapılan kısmi revizyon imar planı.....	52
Şekil 14. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın imar planı.....	53
Şekil 15. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın yerleşime uygunluk haritası.....	54
Şekil 16. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının en yakın kent merkezlerine olan uzaklığı.....	58
Şekil 17. Kaşüstü TOKİ toplu konutları ve çevresinin içeren imar planı.....	59
Şekil 18. Kaşüstü TOKİ toplu konutları ve çevresinin yerleşime uygunluk haritası	60
Şekil 19. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 yılında (solda) sağlık tesisi olarak inşa edilen 2024 yılında (sağda) halk eğitim merkezi olarak kullanılması.....	65
Şekil 20. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2024 yılında İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü (1), market ve kafe (2), Yıldızlı Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi Müdürlüğü (3).....	66

TABLÖLAR DİZİNİ

Sayfa No

Tablo 1. Toplu konutta nüfusa göre olması gereken donatılar (Çetiner, 1989; Kaya, 2001)	19
Tablo 2. Eğitim kurumları standartları	21
Tablo 3. Sağlık tesislerinin nüfus büyüklüğüne göre standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015).....	22
Tablo 4. Fransa’da nüfusa göre olması gereken kültürel donatılar ve sayıları (Ersoy, 2015).....	23
Tablo 5. Kentsel alanlarda yeşil alan kademelenmesi (Ersoy, 2015).....	24
Tablo 6. Yeşil alan, dinlenme ve rekreasyon alanları standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015).....	25
Tablo 7. Parklara ilişkin standartlar (Tümer, 1976; Yıldızcı,1982; Bakan ve Konuk, 1987; Türel, 1988; Emür ve Onsekiz, 2007; Ersoy, 2015).....	26
Tablo 8. Parklara ilişkin standartlar (Altunkasa, 2004; Aksoylu, Çabuk, Uz, 2005; Ersoy, 2015)	26
Tablo 9. Kente yönelik açık yeşil alanlar ve normları (Lawson, Boud- Bovy, 1973; Tümer, 1976; Gallioni Eisner, 1986; Keeble, 1986; DoE Welsh Office, 1991; Nyhuus, Thoren, 1992; Aydemir ve diğ., 1993; Ersoy, 1994; Aydemir E., 2004)27	
Tablo 10. Spor alanları standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015)	29
Tablo 11. Spor tesislerinin dağılımı (Ersoy, 2015)	29
Tablo 12. Ticaret merkezlerinin kademelenmesi (Ersoy, 2015)	30
Tablo 13. Merkez türleri ve özellikleri (Çetiner, 1972; Aydemir, 2004)	31
Tablo 14. Yıldızlı Mahallesi’nin 2013-2024 yılları arası nüfusu (URL-13, 2025)	46
Tablo 15. Yıldızlı Mahallesi 2009-2019 yıllarına ait uydu görüntüleri	47
Tablo 16. Yıldızlı TOKİ toplu konut projesi kararları	50
Tablo 17. Yıldızlı TOKİ toplu konutları doluluk-boşluk durumu.....	50
Tablo 18. Yıldızlı TOKİ yoksul konut projesi kararları.....	55
Tablo 19. Yıldızlı TOKİ yoksul konutları doluluk-boşluk durumu	55
Tablo 20. Kaşüstü Mahallesi’nin 2013-2024 yılları arası nüfusu (URL-16, 2025)	56
Tablo 21. Kaşüstü Mahallesi 2010/2013/2019/ 2024 yıllarına ait uydu görüntüleri.....	57
Tablo 22. Kaşüstü TOKİ toplu konut projesi kararları.....	61
Tablo 23. Kaşüstü TOKİ toplu konutları doluluk-boşluk durumu	61
Tablo 24. TOKİ yerleşimlerinde 2018 ve 2024 yıllarında yapılacak anket çalışması sayısı	63

Tablo 25. 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimlerinde bulunan donatı alanları.....	67
Tablo 26. 2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut ve çevre yerleşiminde bulunan donatılar	68
Tablo 27. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken eğitim tesisleri.....	70
Tablo 28. Yerleşimlerin eğitim tesislerine erişim mesafesi	71
Tablo 29. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken sağlık tesisleri.....	71
Tablo 30 . Yerleşimlerin sağlık tesislerine erişim mesafesi	72
Tablo 31. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken sosyal ve kültürel tesisler	73
Tablo 32. Yerleşimlerin sosyal ve kültürel tesislere erişim mesafesi.....	74
Tablo 33. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken açık ve yeşil alanlar.....	75
Tablo 34. Yerleşimlerin açık ve yeşil alanlar ile spor alanlarına erişim mesafesi	76
Tablo 35. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken ticaret alanları.....	77
Tablo 36. Yerleşimlerin ticaret alanlarına erişim mesafesi	78
Tablo 37. Toplu konutlarında planlama normlarına göre bulunması gereken donatılar ile yerleşimlerde mevcutta bulunan donatılar	79
Tablo 38. Cinsiyet dağılımı	80
Tablo 39. Yaş dağılımı	81
Tablo 40. Medeni durum	82
Tablo 41. Görüşülen katılımcıların ve ailelerindeki diğer bireylerin meslek dağılımı	83
Tablo 42. Hanehalkı büyüklüğü	84
Tablo 43. 2018 ve 2024 yılları TOKİ konutlarında ikamet edenlerin gelir dağılımı	85
Tablo 44. 2018 ve 2024 yıllarında nüfusa kayıtlı olunan şehir	86
Tablo 45. 2018 yılında katılımcıların eskiden oturduğu il/ilçe/semte.....	87
Tablo 46. 2024 yılında katılımcıların eskiden oturduğu il/ilçe/semte.....	88
Tablo 47. Özel araç sahipliği.....	89
Tablo 48. Otopark alanı yeterlilik durumu	90
Tablo 49. Anket verilerinin planlama normları kapsamında sınıflandırılması.....	92
Tablo 50. Kullanılan eğitim tesislerinin oranı	94
Tablo 51. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim.....	94
Tablo 52. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim.....	97
Tablo 53. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim	99

Tablo 54. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim	101
Tablo 55. Kullanılan sağlık tesislerinin oranı.....	104
Tablo 56. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden sağlık tesislerine erişim	104
Tablo 57. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden sağlık tesislerine erişim	108
Tablo 58. Açık ve yeşil alanlara erişim	112
Tablo 59. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim	112
Tablo 60. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim	116
Tablo 61. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim	117
Tablo 62. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ticari kullanımlara erişim	120
Tablo 63. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanımlara erişim.....	122
Tablo 64. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ticari kullanımlara erişim	123
Tablo 65. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanımlara erişim.....	125
Tablo 66. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim	126
Tablo 67. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim	128
Tablo 68. 2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim	130
Tablo 69. 2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim	132
Tablo 70. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden iş yerlerine erişim.....	134
Tablo 71. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden iş yerlerine erişim.....	136
Tablo 72. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden iş yerlerine erişim.....	137
Tablo 73. 2018 ve 2024 yılların TOKİ konutlarında görüşülen deneklerin ev sahipliği durumu	140
Tablo 74. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı	148

Tablo 75. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik	150
Tablo 76. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği	152
Tablo 77. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti	154
Tablo 78. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri .	155
Tablo 79. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri	158
Tablo 80. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların belirttikleri diğer hususlar	160
Tablo 81. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı	162
Tablo 82. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik	163
Tablo 83. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği ..	164
Tablo 84. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti ..	166
Tablo 85. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri	167
Tablo 86. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri	168
Tablo 87. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı	171
Tablo 88. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik	172
Tablo 89. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği....	174
Tablo 90. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti....	175
Tablo 91. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri .	176
Tablo 92. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri	178
Tablo 93. Yerleşimlerdeki eğitim donatısı mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi	181
Tablo 94. Yerleşimlerdeki sağlık donatısı mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi	182
Tablo 95. Yerleşimlerdeki sosyal ve kültürel tesis mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi	183
Tablo 96. 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimlerdeki açık yeşil alan mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi.....	184

Tablo 97. Yerleşimlerdeki ticaret alanları mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi	186
Tablo 98. 2018 ve 2024 yıllarında 17.00-18.00 saatleri arasında toplu taşıma araçları ile TOKİ yerleşimlerine erişim süreleri	188
Tablo 99. Erişilebilirliğe ilişkin bileşenlerin değerleri (Kamiloğlu, 2009).	189
Tablo 100. Toplu taşıma araçlarının 2018-2024 yılları erişilebilirlik düzey değeri.....	190
Tablo 101. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre satın alma değerlerinin hanehalkı geliri üzerindeki yüzdelik oranı	192
Tablo 102. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre TOKİ konutlarının satın alma değerlerinin hanehalkı geliri üzerindeki yüzdelik oranı.....	193
Tablo 103. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre aylık kira değerlerinin aylık hanehalkı gelirlerine yüzdelik oranı	195

KISALTMALAR DİZİNİ

ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
ASM	: Aile Sağlığı Merkezi
MPYY	: Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği
TOKİ	: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı



1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

18. yüzyılda Sanayi Devrimi ile dünyada başlayan kırdan kente göç hareketi 19. yüzyılda büyük bir ivme kazanarak kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Sanayileşmenin etkisiyle yaşanan yoğun göç hareketliliği, kentlerde konut ihtiyacının artmasına neden olmuş ve özellikle orta ve alt gelir grubuna yönelik kentlerde ucuz konut ihtiyacı doğmuştur.

II. Dünya Savaşı'nda yıkım yaşayan Avrupa kentleri, yenilenme sürecine girerek estetik kaygı ve nitelikten uzak, ucuz ve hızlı üretimi yapılabilen toplu konutlara yönelmişlerdir. Bu yaşanan dönüşümün ülkemize yansması ise 1950'li yıllardan sonra olmuştur. Cumhuriyetin ilanından 1950'li yıllara kadar kentler, tarihi doku etrafında altyapı ve ulaşım açısından düzenli bir gelişim gösterirken (Görgülü, 2002), 1950'li yıllardan itibaren daha iyi şartlarda yaşama isteği sonucu kırsaldan kentlere doğru gerçekleşen yoğun göç hareketi, kentlerin kontrolsüz ve plansız biçimde büyümesine neden olmuştur. Bu kontrolsüz büyüme, insan ve toplum ölçeğinde sosyo-ekonomik ve mekânsal problemleri de beraberinde getirmiştir. Kentlerde yaşanan yoğunluk artışı, mevcut konut stoklarının yetersiz kalmasına ve her gelir grubuna yönelik konut sunumunda sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Yeterli imarlı arsa ve konut sunumunun sağlanamaması ve devletin bu sorunu çözmede yetersiz kalması sonucunda, yasal olmayan konut sunum biçimleri ortaya çıkmıştır. Kentlere göç eden kesimin, ruhsatlı konut ediniminde sorun yaşaması, kentlerde ruhsatsız gelişim gösteren ve gecekondu adı verilen konutların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Ayhan, 2002). Özellikle alt ve orta gelir gruplarının, konuta erişimde yaşadıkları sorunlardan dolayı tercih etmek mecburiyetinde kaldıkları gecekondu, kentlerde kronikleşen bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Kamu veya vakıf arazilerinde üretilen gecekondu, kentsel alanlarda hızlı yayılım göstererek zamanla kentsel yapılı çevreye dönüşmüş ve kent silüetinde bozulmalara neden olmuştur. Böylece hızlı kentleşmeye bağlı olarak gelişen bu sorunların çözümüne yönelik akılcı konut politikalarının geliştirilmesi ihtiyacı doğmuştur.

1960'lı yıllarda Devlet Planlama Teşkilatının kurulmasıyla birlikte konuta ilişkin sorunlar daha nesnel bir yaklaşım içinde ele alınmaya başlanmıştır. Devlet Planlama Teşkilatının kurulması, ulusal konut politikalarının geliştirilmesini sağlamış ve 1963 yılı ile

birlikte beş yıllık kalkınma planlarının yapılması ile ülkemizde planlı dönem başlamıştır. Planlı dönemle birlikte hem mekânsal hem de ekonomik plan kararları bir bütün içinde ele alınmıştır.

Ülkemizde, 1963 ile 1989 yıllarını kapsayan dönemlerde beş farklı, beş yıllık kalkınma planları geliştirilmiştir. Hazırlanan kalkınma planları ile giderek artan konut açığı sorununun çözümlenmesi ve gecekondulaşmalarının önlenerek her gelir grubunun eşit şekilde konuta erişebilmesinin sağlanması için politikalar geliştirilmiştir. Bu aşamada devlet kendisini düzenleyici bir aktör olarak konumlandırmış ve gecekondulaşma sorunu üzerinde ilk kez durularak çözüm üretilmeye çalışılmıştır. Geliştirilen politikalarda konuta ekonomik erişilebilirlikte zorluk yaşayan kesimler için “toplumsal konut” ya da “halk konutu” kavramları çerçevesinde, ucuz toplu konutların yapılması amaçlanmıştır. Ayrıca bu dönemlerde toplu konut kuruluşlarının desteklenmesi ve geliştirilecek standartlar çerçevesinde uygun sosyal konut yapımına ağırlık verilerek kamu kredilerinin toplu konuta yönlendirilmesi öngörülmüştür. Ancak, kooperatiflerin konut yapımında istenilen düzeyde etkili olamaması nedeniyle ürettikleri konutların sınırlı sayıda kalması ve dönem içinde değişiklik gösteren arsa fiyatları ile özel sektörün genellikle lüks konut yapma eğiliminde olmasından dolayı geliştirilen politikalar, konut sorununun çözmede yeterli olamamıştır. Genel olarak, uygulamaya koyuldukları dönem içinde kalkınma planları, her ne kadar konut sorununa yönelik öneriler geliştirse de alınan kararların uygulanmasında sorunlar yaşanmış ve bu durum da konut sorununun çözülmesini sağlayamadığı gibi her geçen dönem konut açığının artış göstermesine neden olmuştur.

1980’li yıllara kadar uygulanan konut politikalarının konut sorununu çözmede yetersiz kalması nedeniyle devlet, giderek artış gösteren konut sorununa yönelik konut sektöründe aktif rol almaya başlamıştır. Bu kapsamda 1981 yılında Toplu Konut Kanunu çıkarılmış ve bu kanun çerçevesinde toplu konut üretimi ile konut ihtiyacının karşılanacağı belirtilmiştir. Bu kanun, 1984 yılında yeniden düzenlenerek yetkileri genişletilmiş ve kredi veren bir kurum olan Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kurulmuştur. Bu kurum, özellikle 2003 yılı sonrasında toplu konut üretiminde önemli bir kurum haline gelerek, Türkiye’de artan konut talebinin planlı bir şekilde karşılanmasını ve konut üretim sektörünün teşvik edilmesini sağlamıştır. Öncelikli olarak plansız ve çarpık yapılaşma sonucu çöküntü haline gelen kentlerin yeniden inşa edilmesi ve orta ve alt gelir gruplarına yönelik konut üretilmesi amacıyla TOKİ, birçok ilde toplu konut üretim çalışmalarına hız kazandırmıştır. Bunun için özellikle kentlerdeki yoksul kesimlerin konut gereksiniminin karşılanması önceliğinde

hareket eden TOKİ, ucuz arsa arayışı içine girerek konut değerinin bu kesim tarafından erişilebilir nitelikte olmasını sağlamaya çalışmıştır. Bu kapsamda 1987 yılından beri kendi mülkiyetindeki arsaları konut üretimi için kullanan kurum, 2004 yılında Arsa Ofisinin yetkilerini devralarak hazineye ait olan arazileri bedelsiz olarak kullanabilme yetkisine sahip olmuştur (Özsoy, 2011). Getirilen yeni düzenlemelerle yetki alanı geliştirilen ve konut üretiminde kamu sektöründe öncü kurum haline gelen TOKİ, hazine arazilerini kullanarak alt ve orta gelir gruplarına yönelik toplu konut üretmeye başlamıştır. Ancak bu toplu konutlar, genellikle kent çeperlerindeki plansız alanlarda kırsal özellik gösteren arsalarla yönelmiştir. Bu durum beraberinde kent çeperlerinde, kırsal yapılanmaya uyumsuz, kentten kopuk ve kentsel hizmetlerden yeterli şekilde yararlanamayan yerleşimlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Ülkemizde orta ve alt gelir grubuna yönelik konut üretiminde genellikle dikkat edilen en önemli kriter konut büyüklükleri olmuştur. Ancak bu kesimlere yönelik üretilen konutların büyüklükleri ile çevre koşulları, kentsel hizmetlere yakınlık, konut çevrelerinin kent ile olan ulaşım ilişkisi de dikkate alınması gerekmektedir. Bu bakımdan, ucuz arsa temini ile sağlanmaya çalışılan erişilebilir konut değerleri için tercih edilen kent çeperlerindeki kırsalın, plansız alanlarda olması sorun oluşturmaktadır. Plansız alanlarda gelişim gösteren konut alanları, genellikle ulaşım bağlantıları zayıf ve kentsel alanlara erişimde toplu taşıma hizmeti alamayan sorunlu bölgelerin oluşmasına neden olmaktadır.

1.2. Çalışmanın Amacı

Ülkemizde konut sorununun ortaya çıkmasında hedeflenmeyen/beklenmeyen kentleşme hızının etkisi büyük olmuştur. Bununla birlikte herkesin erişebileceği arsa ve konuta yönelik politikaların mekânsal karşılığının planlama dönemlerine yansıtılmaması ve bu politikalara bağlı arsa maliyetleri, yapı malzemelerinin fiyatları, gecekondü alanlarının ıslahı ve yer değiştirmek mecburiyetinde kalan yoksul kesim de konut sorununun oluşmasında etkilidir. Ayrıca, kentlerin yapı yoğunluğuna doymuş hale gelmesi, ucuz arsa sunumunda yaşanan sorunun giderek artmasına neden olmakta ve konut arzının karşılanmasını olumsuz etkilemektedir. Tüm bu olumsuzlukların çözümüne yönelik olarak ucuz arsa temini, dolaylı olarak ucuz konut temini için merkezden uzak kent çeperlerinde bulunan planlı/plansız arsalar toplu konut yapımı için cazip hale gelerek talep görmeye başlamıştır (Kaya & Yerli, 2015).

Konut sunumunda çözülmesi gereken, her kesimin erişebileceği arsa ve finansman sorunlarıdır. Bu konu üzerinde son yıllarda TOKİ'ye arsa kullanımında birçok kolaylık sağlanmaktadır. Kamu arsalarını kullanabilme yetkisi bulunan TOKİ, bu sayede konut maliyetlerini düşürerek özellikle orta ve alt gelir grubuna yönelik konut üretimini kendisine misyon olarak belirlemiştir. Ancak kentsel yerleşmelerdeki meskûn alanlarda, hazine arazilerinin büyük çoğunluğu kamu alanlarına tahsis olduğundan, üretilen toplu konutlar genellikle kent çeperlerine veya daha uzağına inşa edilmektedirler. Kentsel alan dışına, plansız alanlara (1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı dışına), olan bu yönelimin bir diğer nedeni ise toplu konut uygulamalarında uygun alan büyüklüğü ve yer seçimi gibi kriterlerde ekonomik etkenlerin dikkate alınmasıdır. Bu yaklaşımda spekülâtif konut üreten aktörlerin de rolü bulunmaktadır.

Toplu konutların kent çeperlerine yönelmesi sonucunda yerleşimlerde iki önemli sorun ortaya çıkmaktadır. Bunlar; kısa sürede inşa edilen yapıları çevrenin, kentin mevcut dokusuyla ilişkilendirilmesi ve bulunduğu yarı kentsel-kırsal alana (kent çeperi) uyumu sorunlarıdır. Bu sorunların oluşmasındaki en önemli etken, toplu konut yer seçimi kararlarının genellikle planlama problemi kapsamında değerlendirilmemesi ve sadece proje (vaziyet planı) olarak ele alınmasından kaynaklanmaktadır. Bu yaklaşımlar kent çeperlerinde, kırsalın karakterini yitirmesine, ayrıca mevcut yapısıyla da kentsel olarak tanımlanamayan sorunlu alanların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Yenigül & Çamur, 2012).

Toplu konut alanları; diğer kentsel işlevlerle, kentsel donatı alanlarıyla, ulaşım ile bir bütün olarak ele alınarak planlanması gerekmektedir. Plan bütünlüğü dikkate alınmadan parçacı bir şekilde ele alınan bu gibi alanlar, imar planlarının öngördüğü kent gelişme yönü ile çoğunlukla çelişmekte ve kent makroformunun değişmesine neden olmakla birlikte altyapı ile ulaşım maliyetlerini de arttırmaktadır. Bu durum, birçok yazınımda da söylendiği gibi planın öngördüğü kentsel gelişme yönlerinin dışında gelişim gösteren toplu konut alanlarında mekânsal ve toplumsal bütünleşme, ortak alanların sürekliliği, arazi kullanım kararı-ulaşım ilişkisi, toplu konut alanlarının çevre yerleşmelerle (kırsal da içerebilmekte) bir bütünlük oluşturması durumlarının göz ardı edilmesine ve bütünsel planlama sürecinden uzak ve parçacı bir yaklaşımla ele alınan toplu konutların birçok sorun yaşamasına neden olmaktadır.

Plandan bağımsız parçacı yaklaşımlarla kent çeperlerinde gelişen toplu konut alanları zaman içinde ilave imar planı çalışmaları ile plan sınırına dâhil edilerek kente entegre edilmeye çalışılmaktadır. Ancak kent çeperlerinde kentten kopuk gelişen yerleşimler her ne

kadar plan sınırına dâhil edilmeye çalışılsa da önerilen yapı yoğunluğu ve buna bağlı nüfus yoğunluğu ile bulunduğu çevreye yabancı kalmakta ve çevreyi baskı altına almaktadır. Bu durum da toplu konut alanlarının, kentsel hizmetlerden ve ulaşım imkânlarından nitelikli bir şekilde yararlanmasını olumsuz etkilemektedir.

Planlama ilkeleri kapsamında yaşam alanları erişim mesafesi içerisinde eğitim ve sağlık hizmetleri gibi donatı alanlarından, iş alanlarından ve diğer kamu kurumlarından hizmet alması gerekmektedir. Ancak ülkemizde özellikle son yirmi yılda konut sektöründe, baş aktörlerin sürüklemeleriyle yapılan plan revizyonları, ilave imar planları yani parçacı müdahalelerle yeni arazi kullanım kararları ve buna bağlı ulaşım, birçok sorunu beraberinde getirmektedir. Ulaşım altyapısı açısından kente entegre olamayan toplu konut alanlarında, özellikle donatı yetersizliğine bağlı kentsel hizmetlere erişimin sağlanamaması sosyo-ekonomik problemleri beraberinde getirmektedir. Genel olarak kent çeperlerinde bulunan bu yerleşim alanları, her ne kadar kente uzaklık olarak kabul edilebilir bir mesafede olsa da kentsel hizmetlerden erişilebilirlik mesafesinde, toplu taşıma ve/veya yaya erişimi olarak hizmet alamamakta ve kent çeperlerinde gelişen alanların, erişilebilirlik sorununun ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Kent çeperlerinde yer seçimi gerçekleşen toplu konut alanlarının, ulaşım altyapısı açısından kent ile bağlantısının zayıf olması ve kontrol mekanizmalarından uzak olması bu alanlarda güvenlik sorunlarının da artış göstermesine neden olmaktadır. Kentsel yerleşimlerden uzak, ulaşım hizmetleri ile ticari ve sosyal gelişmelerden yeterli ölçüde yararlanamayan bu gibi toplu konut alanları, suçların işlenmesi için ortam sağlamakta ve suç korkusunu artırmaktadır. Bu alanların doğal gözetimden yoksun, kolay girilip çıkılabilen denetimsiz ve korunaksız olması, suç işleyenler için ideal alanları oluşturmakta ve güvenliği tehdit eden riskleri de artırmaktadır. Bu nedenle insanların günlük yaşamlarında tedirginliğe neden olan bu tür alanlar, özellikle alt ve orta gelir gruplarının güvenliğini tehdit etmekte ve bu kesimlerin konutu belirli bir süre sonra terk etmesine de neden olabilmektedir (Çoban vd., 2009).

Toplu konut alanlarının kent çeperlerinde yer seçimi kararı, konut maliyetini düşürmeye yönelik olsa da konut değerleri özellikle alt gelir gruplar açısından yine de karşılanabilir değildir. Bu konuda devlet, orta ve alt gelir grubunun konuta ekonomik erişimini sağlamak için kira yardımları, gelir ve kredi destekleri sağlamaktadır. Ancak her ne kadar bu kesimlere, konforlu bir şekilde konuta erişim imkânı sağlanmaya çalışılsa da kullanıcıların genellikle asgari ücret veya sosyal yardımlarla geçinmesi, konutların

kullanımında süreklilik sağlanmasını engellemektedir. Ayrıca bu alanların, kentsel hizmetlerden uzak ve erişim imkânının kısıtlı olması ulaşım maliyetlerinin artmasına neden olarak konuta ekonomik erişilebilirliği olumsuz etkilemektedir. Konut değerine yansıyan bu olumsuz etmenler zamanla konutların terk edilerek orta ve alt gelir gruplarına yönelik konut sorununun artmasına neden olmaktadır. Belirtilen tüm bu hususlar doğrultusunda yapılan tez çalışmasının amaçları;

- 1- Plana müdahalelerle, kent çeperlerinde, kentsel-kırsal geçiş noktasında gelişim gösteren, orta ve alt gelir grubuna yönelik TOKİ tarafından üretilen toplu konut uygulamaları sonucunda kent çeperlerinde artan nüfus yoğunluğunun, kentsel hizmetlere yönelik taleplerini, toplu konut yerleşimlerinde karşılama yöntemlerinin ve bu hizmetlerden erişim mesafesinde yararlanabilme durumlarının sorgulanması,
- 2- Kent çeperlerinde, hazine arazileri üzerinde TOKİ tarafından alt ve orta gelir grubuna yönelik üretilen toplu konut alanlarının konut değerinin (satın alma ve kiralama) yine alt ve orta gelir grubu için erişilebilir olma durumunun sorgulanması,
- 3- Kent çeperindeki toplu konut alanlarının kent ile olan ulaşım bağlantısının (ulaşım güzergahı, toplu taşıma araçlarına erişebilme durumları) sağlanabilme durumlarının incelenmesidir.

Amaç doğrultusunda; Trabzon ili, Akçaabat ve Yomra ilçeleri sınırları içerisinde bulunan, yapılaşmanın kent çeperlerine doğru baskısını arttırdığı ve büyük ölçüde arazi kullanım kararlarının da bu durumu desteklediği, Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde (Büyükşehir Yasası öncesinde belde belediyesi olan) gerçekleştirilen TOKİ konutları çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda çalışmanın hipotezleri şöyledir;

1. Kentsel Hizmetlere Erişilebilirlik

H1: Kent çeperlerinde yer seçimi gerçekleşen toplu konut alanlarında, donatı alanları yetersiz kalmaktadır.

2. Konuta Erişilebilirlik

H2: Kent çeperlerinde orta ve alt gelir grubuna yönelik TOKİ tarafından üretilen konutlara, alt ve orta gelir grubunu oluşturan kesim ekonomik erişememektedir.

H3: Kent çeperlerindeki toplu konut alanlarının erişim imkânlarının kısıtlı olması, konut değeri üzerinde doğrudan etkili olarak arsa-konut değerini olumsuz etkilemektedir.

3. Ulaşım

H4: Kent çeperlerinde parçacı bir bakış açısıyla yer seçimi yapılan toplu konut uygulamalarında, arazi kullanım-ulaşım ilişkisi kurulamamaktadır.

H5: Kent çeperlerinde yer seçimi yapılan toplu konut alanlarına, nitelik ve nicelik açısından yeterli toplu taşıma hizmeti sağlanamamaktadır.

H6: Kent çeperlerindeki toplu konut alanlarının ulaşım olanaklarının yetersizliği, kullanıcı profiline bağlı güvenlik gerekçeli yaşam koşullarını olumsuz etkilemektedir.

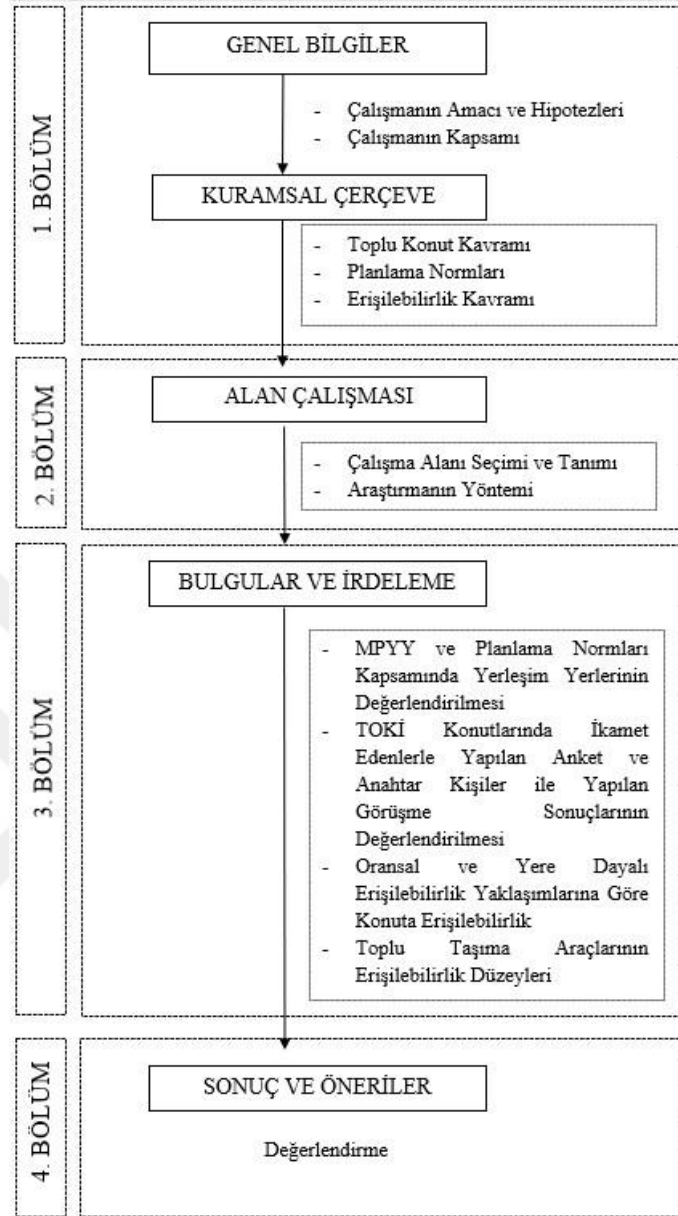
1.3. Çalışmanın Kapsamı ve Yöntemi

Tez çalışması, genel bilgiler ve sonuç bölümleri ile birlikte dört ana bölümden oluşmaktadır (Şekil 1). Genel bilgiler kısmında çalışmanın temelinin oluşturduğu amaç ve hipotezler açıklanmıştır. Çalışmanın kuramsal çerçevesinin de ortaya konulduğu bu bölümde ayrıca literatür araştırması yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, çalışma alanı olarak seçilen Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konut yerleşimlerinin özellikleri incelenmiştir. Araştırmanın yöntemi başlığı altında çalışmada kullanılan yöntemler olan anahtar kişiler ile görüşme ve anket çalışması yapılmasından bahsedilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümü olan bulgular ve irdelemeler bölümünde, çalışma alanı olan Yıldızlı TOKİ toplu konut, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimleri Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ve planlama normları çerçevesinde analiz edilmiştir. Alt ve orta gelir grubuna yönelik üretilen Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutlarının ekonomik erişilebilirlik durumları, oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre konut değeri çerçevesinde incelenmiş ayrıca yerleşimlere hizmet veren toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik düzeyleri değerlendirilmiştir. Çalışma alanındaki gelişimi/değişimi tespit edebilmek için 2018 ve 2024 yıllarında her üç TOKİ yerleşiminde yapılan anket çalışmaları ile anahtar kişilerle (muhtarlar, TOKİ yöneticileri) yapılan görüşme sonuçları değerlendirilmiştir.

Sonuç ve öneriler bölümünde ise alan çalışmalarından elde edilen çıkarımlar doğrultusunda çalışmanın amacına yönelik belirlenen hipotezlerin yanıtları aranmıştır.



Şekil 1. Tez akış diyagramı

Çalışma kapsamında, kent çeperinde kırsal karaktere sahip alanlarda gelişim gösteren TOKİ konut uygulamaları sonucunda bu alanlarda artan nüfusun, kentsel hizmetlere yönelik taleplerini toplu konut yerleşimlerinde karşılama yöntemlerinin ve bu hizmetlerden erişim mesafesinde yararlanabilme durumlarının sorgulanması, alt ve orta gelir grubuna yönelik üretilen konutlara bahse konu kesimin erişilebilme durumlarının incelenmesi ve bu alanların kent ile ulaşım ilişkisinin değerlendirilebilmesi için üç aşamadan oluşan bir yöntem uygulanmıştır. Bunlar;

1. Literatür taraması: Toplu konutun kavramsal içeriği, toplu konut alanlarının ülkemizdeki gelişim süreci, toplu konut alanı yer seçimi ile TOKİ'nin toplu konut uygulamalarında arsa yer seçimi yaklaşımlarının yasal çerçevesi, toplu konut alanlarının kamusal hizmet sunumu ve kullanımları ile ilgili planlama normları araştırılmıştır. Ayrıca, erişilebilirlik kavramı ile kentsel alanlara erişilebilirlik ve konuta ekonomik olarak erişilebilirlik kavramlarına ilişkin literatür araştırması yapılmıştır.
2. Alan çalışması ve verilerin toplanması: Çalışma alanı olan Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konut yerleşimlerinin genel arazi kullanım kararlarına ilişkin Yomra Belediye Başkanlığı ile Akçaabat Belediye Başkanlığından plan verileri temin edilmiş ve alanlarda incelemeler yapılmıştır. Çalışmanın amacına yönelik olarak 2018 ve 2024 yıllarında çalışma alanında bilgi sahibi olduğu düşünülen aktörlerle (muhtarlar, TOKİ yöneticileri) görüşmeler yapılmış ve çalışma alanlarında, evreni en iyi şekilde tahmin edecek örneklem sayısı kullanılarak anket çalışmaları yapılarak veri toplanmıştır. Basit tesadüfî yöntemle 18-70 yaş aralığındaki kişilerle, 2018 yılında 74 katılımcı (yerleşimlerin güvenlik sorunları nedeniyle (Ek Şekil 1)), 2024 yılında ise 84 katılımcı ile anket çalışması yapılmıştır. Veriler toplandıktan sonra istatistiksel analizler SPSS 25.0 programı ile yapılmıştır.
3. Verilerin analiz edilmesi: Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ve planlama normları gereğince; toplu konut alanlarındaki nüfus dikkate alınarak TOKİ yerleşimlerinde olması gereken donatı alanları (eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel alan, açık ve yeşil alanlar ile ticaret alanları) tespit edilmiş, yerleşimlerin kentsel hizmetlerden erişim mesafesinde yararlanabilme durumları değerlendirilmiş ve çalışma alanlarında yapılan anket ve görüşmelerden elde edilen veriler analiz edilmiştir. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre TOKİ konutlarının satın alma ve kira değerleri üzerinden konutların erişilebilirlik durumları incelenmiş ve toplu konut alanlarına hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım süresi ve sefer sıklıkları kriterleri doğrultusunda toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik düzeyleri belirlenmiştir. Genel olarak çalışmanın amaçları doğrultusunda belirlenen hipotezlere yanıt aranmıştır.

1.4. Toplu Konut Kavramı

Türk Dil Kurumu toplu konut kavramını “önceden planlanmış belli bir yerleşim bölgesinde, vatandaşa devletin açtığı kredi yardımları ve katkılarıyla oluşturulan yapılar bütünü” olarak açıklamaktadır (URL-1).

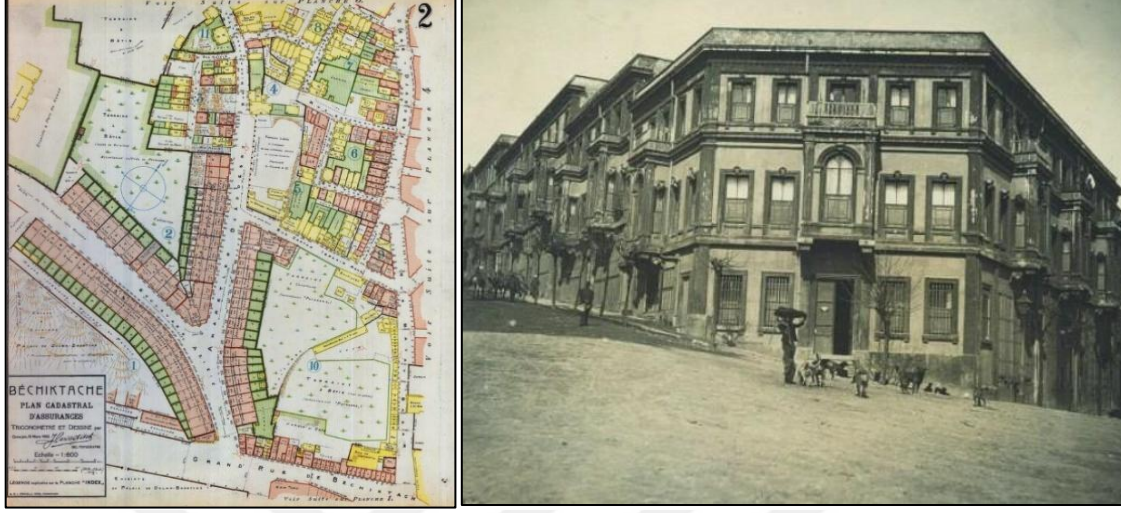
Keleş (1998) toplu konutu, büyük konut siteleri şeklinde inşa edilen ve teknik, toplumsal ve ekonomik avantajlar sağlayan büyük girişimler olarak ifade etmektedir. Bu kavram genel anlamda kamu ya da özel kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen ve birçok ailenin barınma ihtiyacını karşılayan büyük çaptaki yerleşmeler olarak açıklanmaktadır (Keleş, 1998). Bekdemir (2007) ise toplu konutu; “arsa maliyetinden tasarruf sağlayabilen çok katlı konutların dengeli dağılım gösterdiği, toplumsal dayanışmanın sağlanabildiği, yeterli nitelik ve nicelikte donanım fonksiyonları içeren, ticaret, sosyal, kültürel, idari, sağlık ve eğitim birimleri ile rekreasyonel aktivitelere olanak sağlayan dış mekânlardan oluşmalıdır” şeklinde açıklamıştır. Paralı (1993) toplu konut kavramını birçok ailenin barınma gereksiniminin bir arada karşıladığı bir yöntem olarak açıklamaktadır (Kılıç, 2006). Tekeli ve diğerleri (1976) ise toplu konutları, toplu şekilde inşa edilen konutlar olarak açıklamaktadırlar ve bu kavramın topluca çok sayıda yapılan konutlardan, sosyal tesisleri, iş yeri ve konut çeşitliliği ile bir bütünlük gösteren yeni şehir parçalarına kadar değişen farklı anlamlar taşıdığını belirtmişlerdir.

Yapılan tanımlar doğrultusunda toplu konut kavramının özellikle üretim modeli kapsamında açıklanmaktadır ve yasal düzenlemelerdeki toplu konut kavramları da bu tanımlara benzer şekillerde ifade edilmektedir (Ek & Çıkış, 2017). Bu duruma R.G. (T: 10.07.1981; S: 17396) ile yürürlüğe giren 2487 sayılı Toplu Konut Kanunda açıklanan toplu konut kavramı; “Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce imar planı tasdik edilmiş ve inşaata hazır hale getirilmiş yerlerde en az iki yüz (200), yeni açılacak ve yüz ölçümü en az on beş (15) hektar olan yerleşme alanlarında inşa edilecek 750 ila 1000 konutun ve bunların ortak kullanma tesis ve alanları ile iş yerlerinin bütününe ifade eder.” şeklinde açıklanmıştır.

1.4.1. Türkiye’de Toplu Konut Kavramının Tarihsel Gelişimi

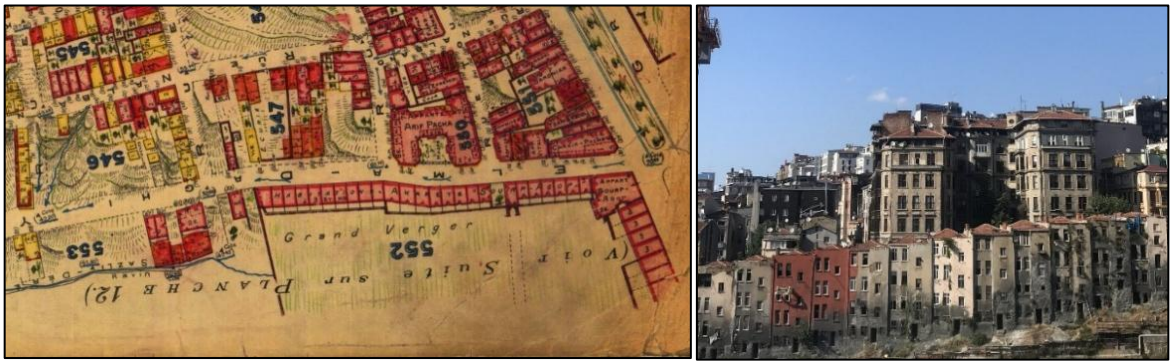
Türkiye’de ilk toplu konut uygulamaları batılılaşma çalışmalarının etkisiyle 19. yüzyılın sonlarında gerçekleşmiştir. Sultan Abdülaziz dönemine rastlayan ilk örnekler saray hizmetlilerinin kullanımı için 1870 yılında tasarlanan Beşiktaş Akaretler’deki toplu konut

uygulamasıdır (Özsoy, 2011). Akaretler Sıraevler, Sultan Abdülaziz tarafından Dolmabahçe Sarayı'nın önde gelenlerine lojman olarak kullanılması için inşa edilmiştir (URL-2, 2025).



Şekil 2. Beşiktaş Akaretler (URL-2)

Yine bu dönelerde inşa edilen Taksim Surp Agop sıra evleri de toplu konut uygulamalarının ilk örnekleri arasında değerlendirilebilmektedir. Elmadağ Surp Agop Hastanesi Vakfı'na gelir sağlamak amaçlı yapılan toplu konut uygulaması, sonraki yıllarda hastanede kalan, yaşayan bazı yoksul insanların yaşam alanına yani sosyal konut olarak kullanılmıştır (URL-3, 2025).



Şekil 3. Taksim Surp Agop sıra evleri (URL-3, 2025)

1918 yılında yaşanan yangın sonucunda zarar gören konutlar için 1921 yılında Laleli'de inşa edilen Harikzedegan (Tayyare) Apartmanları da ilk betonarme toplu konut uygulamasına örnek oluşturmaktadır (Özsoy, 2011).



Şekil 4. Tayyare (Harikzedegan Kat) Evleri (Kartal H. B. & Kartal A. N., 2020)

Cumhuriyet döneminde de devam eden toplu konut uygulamaları, o dönemde sanayileşmiş ülkeleri örnek alan bir kooperatif uygulamasıyla başlamıştır. Bu kooperatif uygulamaları ile 1934 yılında Ankara’da Hermann Jansen tarafından memur aileleri için planlanan Bahçelievler Yapı kooperatifi, Batı örnek alınarak tek ve ikiz konutlardan oluşacak şekilde tasarlanmıştır (Bölen, 1997).

Bu dönemlerde konut sunumu sorununa yönelik 1926 yılında Türkiye Emlak Kredi Bankası, konut sahibi olamayanlar için ucuz konut yaptırmak, bu amaçla ipotek karşılığında konut kredisi vermek, yapı yapıp satmak ve yapı gereçleri sanayi ve alım satımı amacını gerçekleştirmek için kurulmuş ve 1980’li yıllara kadar konut piyasasında, öncü devlet kuruluşlarından bir olmuştur (Keleş, 2010). 1946 yılında ise Sosyal Sigortalar Kurumu devlet desteğiyle kurularak 1984 yılına kadar özellikle işçi kesimine yönelik konut üretimini gerçekleştirmiştir (Keleş, 2010). Devlet desteğiyle farklı zamanlarda kurulan bu iki kurumun sağladığı mali destekler yardımıyla kooperatiflerin konut üretimi olumlu yönde gelişim göstermiştir (Bölen, 1997). Böylece bu kurumların, kişisel krediler verme veya proje üretme katkılarıyla özellikle alt ve orta gelir grubunun konut edinmesi sağlanmaya çalışılmıştır (Özsoy, 2011).

Türkiye, konut sorunu ve toplu konut olgusuyla özellikle II. Dünya Savaşı’ndan sonra karşılaşmıştır. 1950’li yıllardan sonra kırsal alanlarda tarımda makineleşme ve kentlerde yaşanan sanayileşmenin etkisiyle, çekim merkezi konumunda olan şehirlerin nüfusunda, göç hareketlerinden dolayı artış yaşanmıştır. Göçün etkisiyle kentlerde ortaya çıkan konut

gereksinimi, 1980’li yıllara kadar ağırlıklı olarak iki sunum biçimi ile karşılanmaya çalışılmıştır. Bunlar, şehirlerin imarlı alanlarını kullanan yap-sat sunum tarzı ve şehirlerin çevresinde bulunan kamu arazilerinde üretimi gerçekleştiren gecekondulardır. 1950-1980 yılları arası toplam konut sunumunun yaklaşık %90’ını oluşturan bu iki konut sunum biçiminin ortak özellikleri, küçük ölçekli girişimlerle gerçekleştirmeleri ve mülk konutu olmalarıdır. Yap-sat konut sunumu genellikle orta ve üst orta tabakalar tarafından tercih edilmekteyken gecekondular kırdan gelen düşük gelir gruplarının kullandığı mülk konutlarıydı.

1980’li yıllara kadar toplam konut stoku içinde %10’luk bir paya sahip olan kooperatif konutları ise düzenli gelir garantisi olan alt-orta tabakalara yönelik mülk konut üretmekteydi (Bilgin, 1997). Ancak Türkiye’nin 1950’li yıllardan beri yaşadığı konut sorunu için geliştirilen bu yaklaşımlar, hızlı nüfus artışı ile ortaya çıkan konut arzını karşılayamamış ve düzenli bir konut politikasının eksikliğinden dolayı 1980’li yıllarda hem kent içindeki hem de kent çevresindeki gecekondular yerleşmelerinin bulunduğu kamu arazilerinde yoğunluk artışı sınır noktasına ulaşmıştır (Bilgin, 1997). Yaşanan bu sorunlar kapsamında 1981 yılında 2487 sayılı Toplu Konut Kanunu ve 1984 yılında yayınlanan 2985 sayılı Toplu Konut Yasası ile Toplu Konut Fonu uygulaması gibi yeni politikalar oluşturularak konut piyasasının önü açılmaya çalışılmıştır. Toplu Konut Fonu uygulamasının etkin kullanılabilirliğini sağlamak için aynı yıl içerisinde Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi kurulmuştur (Özsoy, 2011). Toplu Konut İdaresinin kurulmasıyla Türkiye’de konut üretim sektörünü teşvik edilmesi ve hızlı artan konut talebinin planlı bir şekilde karşılanması sağlanmaya çalışılmıştır (Yılmaz, 2016). Böylece merkezi kurumlar ve fonlar yardımıyla çıkmaza giren küçük ölçekli üretim yerine büyük ölçekli girişimlerin örgütlenmesi desteklenerek (Bilgin, 1997) alt ve orta gelir gruplarına yönelik arsa ve konut üretimi projeleri gerçekleştirilmesi sağlanmıştır.

1990 yılında Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi, 412 ve 414 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameler ile Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı şeklinde farklı iki idare haline gelmiştir (Yılmaz, 2016). 1993 yılında ise Toplu Konut Fonu genel bütçeye bağlanmış, ancak 2001 yılında tamamen yürürlükten kaldırılmış ve TOKİ, kredi geri ödemeleri, gayrimenkul satışları ve hazine ödeneğini kaynak olarak kullanmaya başlamıştır (Özsoy, 2011). Ancak, bu yıllarda fon uygulamasında yapılan değişiklikler nedeniyle kaynak sağlamada sorun yaşayan TOKİ’nin konut üretiminde azalma meydana gelmiş ve bunun sonucunda gecekondulaşmada artış yaşanmıştır (Yılmaz, 2016).

2004 yılında, Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü 5273 sayılı yasa ile kaldırılarak yetkilerinin TOKİ'ye devredilmesiyle birlikte 1987 yılından itibaren kendi mülkiyetindeki arsalar üzerinde konutlar yapan TOKİ, hazineye ait arazileri bedelsiz olarak devralarak konut üretiminde, kamu sektöründe tam yetkili bir kurum konumuna ulaşmıştır (Özsoy, 2011). TOKİ'nin hazine arazilerini kullanabilme yetkisine sahip olması ve kentlerde yoğun konutlaşma sonucunda değeri artan toprakların da etkisiyle kurum, konut yapmak için kent çeperlerinde hâlihazırda konut bulunan topraklara yatırımlar yapmaya başlamıştır. Böylece gecekondulu alanları ve kullanım değeri düşük olan alanlarda toplu konut ve kentsel dönüşüm projeleri başlamıştır (Yılmaz, 2016). Ancak alt ve orta gelir grupları için konut üretimi amacını taşıyan kurum, zamanla konutun metalaşmasına varan bir gelişme ve rant kaygısı etkisiyle giderek üst gelir gruplarına hizmet eder hale gelmiş ve farklı gelir gruplarına hitap edebilecek bir çeşitliliğe sahip olmadığı görülmüştür (Özsoy & Türkoğlu Dülger, 2004).

Toplu konutun ülkemizdeki gelişimine genel anlamda bakıldığında konut sunumunda yaşanan sorunlarla ortaya çıkan ve bir sorun gözüyle bakılan kenti çevreleyen gecekondulu yapılarının yerini özellikle TOKİ destekli büyük ölçekli konut yerleşimlerine bırakmıştır (Özsoy, 2011).

1.4.2. Toplu Konut Alanı Yer Seçimi

Kır ve kent zıt iki kavram olarak açıklanmaktadır. “Kentlerin, yoğun yapılaşmış alan, çeşitlenmiş istihdam yapısı, yoğun ticari kullanımlar, gelişmiş kültür endüstrileri, idari ve politik güç merkezleri, toplumsal farklılaşma gibi konularda kırlardan farklı olduğu kabul edilir. Kırlar ise tarımsal alanlar, doğal peyzaj, dağınık nüfus, yerel yapılaşma tarzı, sınırlı istihdam olanakları, refah ve zenginlikte geri kalmışlık gibi özelliklerle tanımlanır” (Öğdül, Uluçay & Öngel, 2007). Ancak, kırsal yerleşmeler de kendi aralarında konum, ekonomik yapı, refah düzeyi ve sosyal yapı bakımından çeşitli özelliklere sahiptirler ve birçok dışsal ve içsel etkiyle karşı karşıyadırlar. Bazı yerleşmelerin zamanla nüfusları azalıp ekonomileri zayıflarken, büyük kentlerin etekleri yoğun yapılaşma ve çevre kirlenmelerine maruz kalmaktadır. Ayrıca artan nüfusa bağlı olarak mevcut altyapı ve toplum hizmet ve olanakları yetersiz hale gelmektedir (Sancar vd., 2015).

Kent çeperlerinde bulunan kırsal alanlar, kentle bütünleşmek durumdadır. Bu alanlar; doğal, ekonomik, kültürel, politik unsurlar gibi farklı değerler içermekte ve ayrıca bu değerlerle de iç içe olması gerekmektedir. Bu farklı değerler bir bütün içerisinde ele alınıp

aralarındaki ilişkiler öncelik sırasına sokularak, bu alanların yaşam kalitesi belirlenmeli ve sürdürülebilirliği sağlanmalıdır (Mamunlu, 2001).

Kentsel yerleşmelere yakın konumda bulunan kırsal alanlar özellikle son ONLU yıllarda kırsal görünümde olsa da fonksiyonel olarak kentleşme baskısı altındadır (Akseki, 2011). Özellikle büyük kentlerin ve metropollerin yakın çevresinde yer alan kırsal alanlarda yer seçimi gerçekleşen toplu konut uygulamaları, bu alanlarda kentsel baskının artmasına ve beraberinde getirdiği farklı işlevler sonucunda kırsal ya da kentsel olarak tanımlanamayan mekânların oluşmasına neden olmaktadır. Böylece büyük kentlerin yakın çevrelerinde kırsal/kentsel ayrımının yapılamadığı ve “kentsel saçaklanma” olarak ifade edilen yerleşmeler oluşmaktadır (Mamunlu, 2001).

Kentsel saçaklanmanın etkisiyle özellikle kent çeperlerinde bulunan kırsal alanların, girişimciler/yatırımcılar tarafından son yıllarda tercih edilme eğilimi artmıştır (Akseki & Meşhur, 2013). Ancak kent çeperlerindeki kırsal alanlarda bulunan tarım alanlarına doğru gelişim gösteren kentsel saçaklanmanın gerçekleşebilmesi için güçlü bir sermayenin (inşaat şirketlerinin ya da geliştiricilerin) bulunması gerekmektedir. Bu girişimciler büyük toprağı bir araya getirebilmekte ve siyasal karar mekanizmalarını da etkileyerek tarım alanlarını/kırsal karakterli alanları imara açmakta ve bu imar hakları kırsal karakterle örtüşür bir durum oluşturmamaktadır (Tekeli, 2016).

Kent çeperlerini etkisi altına alan kentler, ülkemizde 1950’li yıllardan beri süregelen konut sorununa yönelik çözümü yine bu alanlarda aramıştır. Özellikle kentsel yerleşmelerde konuta erişimde sorun yaşayan kesimlerin konut edinimini sağlamak amacıyla TOKİ tarafından alt ve orta gelir gruplarına yönelik kent çeperlerindeki kırsal alanlarda bulunan hazine arazilerinde, toplu konut yapıları yoğunluk kazanmaya başlamıştır (Can & Çiçek, 2012). Bu gibi toplu konut alanlarının tercihinde, hazine arazilerinin dışında plan sınırları dışında olması nedeniyle kırsal alanda tarla niteliğinde maliyetine katlanılmaktadır. Yani arsa maliyeti oldukça düşük elde edilmektedir. Kentleşme baskısı altında bulunan kent çeperlerinin özellikle TOKİ tarafından tercih edilmesindeki en önemli etken arsanın konuta olan maliyetini minimize etmek ve alt ve orta gelir gruplarına yönelik erişilebilir konut üretmek amacı taşımaktadır. Ancak her ne kadar kent çeperlerine doğru bir gelişim gösterme eğilimi bulunsu da bu alanların kente entegre olacak şekilde belirli bir plan kapsamında ele alınmaması veya mevzii ya da ilave imar planları gibi parçacı bir yaklaşımla ele alınması, yeterli donatı talebini karşılamaması altyapı ve üst yapı açısından niteliksiz, sorunlu alanların oluşmasına neden olmaktadır. Süreç, planlamadan bağımsız kentin baskın aktörleri

ve/veya kuramsal taleplerle (TOKİ gibi) geliştiğinden bu alanlara erişim sağlayacak ulaşım altyapısı, genel ulaşım kurgusundan bağımsız ve yetersiz kaldığından toplu taşıma hizmeti sistematığı çok uzun zaman almaktadır. Bu durumda kentsel hizmetlerden yararlanılamamasına neden olmaktadır.

Genel olarak TOKİ'nin son onlu yıllarda kamuya maliyetini düşürmek amaçlı olarak kent çeperlerinde özellikle de kırsal-kentsel özellikte hazine/köy tüzel kişiliğine ait alanlarda toplu konut uygulamalarını gerçekleştirmektedir. Kent çeperlerindeki kırsal-kentsel nitelikli alanlarda her kesim için ulaşılabilir konut kapsamında TOKİ'nin yaptığı toplu konut uygulamaları, bu alanlara doğru olan yapılaşma taleplerinin giderek artmasına neden olmaktadır.

1.4.3. TOKİ Toplu Konutlarının Yer Seçiminin Yasal Çerçevesi

1981 yılında yürürlüğe giren 2487 sayılı Toplu Konut Kanun'un 3. maddesi kapsamında toplu konut alanları için yer seçiminin “İmar ve İskân Bakanlığı Yerel Yönetimlerle iş birliği yaparak toplu konut yerleşme alanlarını tespit eder. Bu tespit, tarım arazisinin korunması ve kentlerin gelişme yön ve hızları değerlendirilerek buraların gelecekteki ihtiyaçları dikkate alınır.” hususuna göre gerçekleştiği ifade edilmiştir. Aynı yasanın 5. ve 6. maddesinde ise arsa ve arazi sağlanmasında kamulaştırma yöntemi kullanılarak toplu konut alanı yer seçiminin yapıldığı ve yer seçimi yapılan alanlarda öncelikli olarak mülga İmar ve İskân Bakanlığı tarafından nazım imar planının hazırlandığı belirtilmiştir (Resmî Gazete, 1881).

2002 yılında yayımlanan Toplu Konut İdaresi Kaynaklarının Kullanım Şekline İlişkin Yönetmelik'in İdarenin Arsa ve Konut Uygulamaları başlıklı beşinci bölümünün 25. maddesinde “Toplu konut alanları, belediyelerle iş birliği yapılmak suretiyle valiliklerce belirlenir. Bu alanlar büyük şehir belediyelerinin sınırları içerisinde en az bin (1000) konutun, diğer belediye sınırları içerisinde ise en az dört yüz (400) konutun sığacağı büyüklükte ve yerleşme yerinin nazım imar planı sınırları içinde olması zorunludur.” hükmü yer almakta olup maddenin devamında toplu konut alanlarının belirlenmesinde dikkate alınması gereken kriterler;

- a) “Yerleşme yerinde mevcut bir konut ihtiyacının olup olmadığı,
- b) Büyük yatırım projeleri sebebiyle ortaya çıkacak konut ihtiyacı olup olmadığı,

- c) Kentsel gelişmeyi engelleyici, toplu konut yapımını zorlaştıracı, altyapı ve üstyapı maliyetlerini artırıcı faktörlerin bulunup bulunmadığı,
- d) Verimli tarım arazisi olup olmadığı,
- e) Çevre kirlenmesi sorunu olup olmadığı veya yaratıp yaratmayacağı,
- f) Altyapısının olup olmadığı, yoksa konut inşaatlarının tamamlanması aşamasına kadar gerçekleşmesini sağlayacak önlemlerin alınıp alınmadığı,
- g) İmar planında gerekli sosyal tesislerin yer alıp almadığı, yoksa; konut inşaatlarının tamamlanması aşamasına kadar gerçekleşmesini sağlayacak önlemlerin alınıp alınmadığı, konularının araştırılması ve yapılabilirlik raporuna bağlanması gerekmektedir.” şeklinde ifade edilmiştir (Resmî Gazete, 2002).

2004 yılında yürürlüğe giren Altyapılı Arsa Üretimi ve Bu Arsaların Tahsisi Yoluyla Satışına İlişkin Yönetmeliği’nin amaçlarından biri, TOKİ tarafından tespit edilen yerleşim yerlerinde, düzenli ve kontrollü kentleşmenin sağlanması için konut yapımına uygun arazi ve arsaların seçimi ve temininin sağlanmasıdır. Bu kapsamda yönetmeliğin 6. maddesine göre “Öncelikli arsa üretimi yapılacak yerleşme yerleri ve bu alanlarda yapılacak üretimin takvimi İdare tarafından tespit edilir. İdarece belirlenen öncelikli yerleşmelerde arsa üretilecek arazilerin tespiti, bu arazilerin Ön Yapılabilirlik Raporlarının hazırlanması ve Altyapılı Arsa olarak geliştirilmesi ile ilgili hizmetler İdare tarafından yapılır veya yaptırılır.

İdare tarafından belirlenmiş Öncelikli Yerleşmeler Listesine göre, İdarenin elinde bulunan arsa ve arazi envanteri taranarak ve gerektiğinde yerinde ve ilgili kaynaklarda araştırma yapılarak, yerleşme yerleri içinde ve yakın çevresinde yer alan öncelikle tescil harici araziler ile Hazine ve kamu kurum ve kuruluşları mülkiyetinde bulunan yerler olmak üzere, Altyapılı Arsa üretimine uygun araziler tespit edilir.

Değerlendirmeye tabi tutulan Altyapılı Arsa uygulaması yapılacak alanın, büyükşehir belediyesi sınırları içinde yer alıyor ise en az 1000, diğer belediye sınırları içinde ise en az 400 konutun sığacağı büyüklükte olması zorunludur. Alan, belediye ve mücavir alan sınırları dışında ise ve imar planları bulunmuyorsa 20 hektardan küçük olamaz. Alanın planlama sınırları ve belediye veya mücavir alan sınırları içine alınıp alınmayacağı konusu araştırılır ve hangi idari sınırlar içinde yer aldığı belirlenir. Uygulama yapılacak yerdeki konut açığı, göç, nüfus hareketi, topografik yapı, mülkiyet dokusu ve benzeri sebeplerle yukarıda belirtilen büyüklüklerin altına inilmesine Altyapı Arsa Üretimi ve Tahsis Komisyonu karar verir.

Bulunan her arazi ve arsa için var ise, yerleşme yerini içine alan Ülke Planları, Bölge Planları, Çevre Düzeni Planları, İmar Planları, Ülkesel Yatırım Kararları göz önüne alınarak bir Ön Yapılabilirlik Raporu hazırlanır. Bu çalışmalar İdare tarafından yapılır veya ihtiyaç duyulduğunda, dışarıdan hizmet alınmak suretiyle yaptırılır.

Ön Yapılabilirlik Raporunun içinde alanın fiziksel özellikleri, mülkiyet bilgileri, yakın civarının Teknik Altyapı ve Sosyal Donatı özellikleri, planlama verileri, maliyete ve talebe ilişkin ön bilgiler, çevresel değerler ve gerekli görülen diğer konular hakkında detaylı bilgiler yer alır.

Arsa ve arazilere ilişkin bilgi ve değerlendirmeleri içeren Ön Yapılabilirlik Raporları, sektörel plan hedefleri de göz önüne alınarak arsa üretim alanlarının sınırları belirlenmek üzere, İta Amirinin onayına sunulur. Arsa üretim alanlarının sınırlarının İdarece belirlenmesinden sonra arsa ve arazi temini ile ilgili çalışmalar İdarece başlatılır.” şeklinde olup altyapılı arsa üretimine yönelik bilgi verilmiştir (Resmî Gazete, 2004).

1.5. Toplu Konut Yerleşimleri ile Kentsel Donatılar Arasındaki İlişki

Birçok ailenin bir arada bulunduğu konut alanlarında, günlük ihtiyaçların karşılanabileceği ve insanların sosyal ilişkiler kurup boş zamanlarını değerlendireceği donatılar bulunmalıdır (Ökten, 2004). Ancak konut alanları çevresiyle birlikte ele alınmamakta ve kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarının göz ardı edildiği konut yerleşimleri oluşturulmaktadır.

TOKİ ürettiği konutlarda, kullanıcıların fiziki ve sosyal ihtiyaçlarına önem verdiğini ve bu kapsamda yeni yaşam alanlarında yaşayan nüfusa yönelik gerekli olan altyapı ve sosyal donatıların en yüksek standartlarda oluşturulmasını sağlamaya çalıştığını belirtmektedir. Konut alanlarında; yeterli sağlık, eğitim alanlarının, ibadethanelerin, ticari ve kültürel alanlar ile hizmet tesislerinin bulunmasına, ayrıca sağlıklı altyapı ve ulaşım çözümlerinin üretilmesine önem verdiğini ifade etmektedir (URL-4, 2019). Ancak TOKİ tarafından yapılan birçok toplu konut alanları, belirtilen niteliklerden uzak gerekli sosyal altyapı hizmetlerinden yararlanamayan yetersiz yerleşimler olmaktadır.

Toplu konut alanları genellikle kent merkezinden uzak, yeni gelişmeye açılmış alanlar olmasından ötürü kentle ilişkisi zayıftır. Bu nedenle kentsel tasarım ile toplu konut alanlarının kentle ilişkisinin sağlanması gerekmektedir. Bir kent parçası olarak değerlendirilen toplu konut alanlarının çevresi ile olan ilişkileri güçlendirilmelidir (Kaya &

Yerli, 2015). Yerleşimler, insanların sosyal, kültürel ve eğitim ihtiyaçların karşılayabilmeli ve yerleşimlerin şehir merkezi ile güçlü bağlantılarının olması gerekmektedir (Kaya, 2001). Bu kapsamda toplu konut alanlarındaki nüfus dikkate alınarak yerleşimlerde bulunması gereken donatılar Tablo 1’de gösterilmiştir.

Tablo 1. Toplu konutta nüfusa göre olması gereken donatılar (Çetiner, 1989; Kaya, 2001)

Ünite Tanımları	Hane Sayısı	Nüfus	Donatılar
Konut Tek Aile Konutu Çok Aile Konutu	1	1-10	Bahçe-Bahçe yolu-Teraslar-Balkon-Merdiven
Konut Grubu	6-10	30-50	Çocuk oyun yeri
Küçük Komşuluk (10 Konut Grubu)	60-120	300-600	Küçük çocuk (3 yaşa kadar) oyun yeri- Bir çocuk bahçesi-Otopark
Komşuluk (5 Küçük Komşuluk Grubu)	300-400	1.500-2.000	7-12 yaş için oyun yeri- Çocuk yuvası- Küçük bir çarşı
İlkokul Yerleşme Birimi (2-3 Komşuluk Grubu)	700-1.000	3.500-5.000	İlkokul-Açık yeşil alan-Mescit-Küçük hizmet merkezi (çarşı)
Semt (2-3 İlkokul Yerleşme Birimi)	2.000-3.000	10.000-15.000	1 ortaokul-1 sanat okulu-Semt hizmet merkezi (çarşı)-Tamirhaneler-Spor alanları-Açık yüzme havuzu-İdari sosyal tesisler-Dini tesisler (cami)
Şehirselsel Birim (2, 3, 4 Semt)	4.000-9.000	20.000-50.000	Lise-Stadyum-Şehir merkezi-Tiyatro vb.

Donatı alanları kentsel alanda yerleşimlerin büyüklükleri gibi belirli standartlar doğrultusunda dağılım göstermektedir. Bu standartlardan biri 1920’li yıllarda Radburn akımıyla ortaya çıkan “komşuluk ünitesi” yaklaşımıdır. Komşuluk ünitesi, yaşayanların temel günlük gereksinimlerinin yaya erişim mesafesinde karşılayabilecekleri bir alan ve nüfus büyüklüğüdür. İlköğretim okulu temel donatı olarak alındığında yaklaşık 3.500-7.000 kişilik komşuluk ünitesi Türkiye için uygun büyüklük olmaktadır (Çetiner, 1991; Ökten, 2004). Komşuluk ünitesi;

- Anaokulu, ilkokul ve ortaokul,
- Açık ve yeşil alanlar-oyun yerleri, spor alanları vb.,
- Ticari alanlar,
- Dini tesis,
- Aile sağlık merkezi,

- Kamu hizmet alanlarından (belediye hizmet alanı, PTT, trafo gibi) oluşmaktadır (Ökten, 2004).

Komşuluk ünitesinde ticaret alanları, 300-350 m uzaklıkta en fazla 5 dakika yürüme mesafesinde olması gerekmektedir (Ökten, 2004).

1.6. Planlama Normları

Ülkeler, bölgeler ve kentler egemen üretim tarzının yanında özgün tarihsel ve toplumsal geçmişleri ile gelenek, görenek ve yaşam biçimlerinin de etkisiyle birbirinden oldukça farklı kentsel alan büyüklüklerine sahip olabilmektedirler (Ersoy, 2015). Farklı nitelik ve büyüklükteki kentsel alanlar, toplumun isteği ve talebi doğrultusunda ihtiyaç duyulan kentsel donatılarla şekillenmektedir. Bu kapsamda bir kentin, ihtiyaç duyduğu hizmet alanlarının yeri ve büyüklüğünün belirlenmesi için planlı bir gelişim süreci izlenilmesi gerekmektedir. Planlı bir gelişimle kentlerde yaşayan insanların gereksinimleri dikkate alınarak donatı ve tesisler için en uygun arazi kullanım büyüklüğü ve yeri tespit edilir (Sancar, 2004). Ancak kullanılan normlar, planlamanın yapılacağı ülke ve bölgenin özgün nitelikleri, tarihsel ve kültürel gelişimleri ile birlikte zamana bağlı olarak da değişiklik gösterebilmektedir (Ersoy, 2015).

Kamu tesisleri, doğrudan konut birimine sağlayamayan temel hizmetler olarak tanımlanmaktadır ve bu nedenle konut alanlarının yakın çevresinde konumlandırılmaktadırlar. Kamu tesisleri içerik olarak güvenlik ve emniyet, iletişim, rekreasyon, spor, eğitim, sağlık, kamu yönetimi, dini, kültürel ve sosyal dahil olmak üzere belirli bireysel veya topluluk ihtiyaçlarını karşılamaktadır (URL-4, 2019). Bu ihtiyaçların karşılanması için kentlerin istek ve ihtiyaçlarına göre farklılık gösterebilen belirli standartlar/normlar uygulanmaktadır.

Genel olarak kentlerde donatı standartları belirlenirken kişi başına gereksinim duyulan alanlar tanımlanmaktadır. Standartlar uluslararası ve yerel ölçekte farklılık gösterebilir. Her toplumun beklentileri ve yaşam standardının yanı sıra sosyal ve kültürel yapı standartlarında da farklılıklar olabilmektedir. İklim, topoğrafya, demografik özellikler, sosyal yapı ve kültürel alışkanlıklara bağlı olarak kişi başına oluşturulan değerler değişebilmektedir (Sancar, 2004).

Planlama normları kapsamında donatı alanlarının konumları ve maksimum erişim mesafeleri hakkında alt başlıklar halinde değerlendirilmeler yapılmıştır.

1.6.1. Eğitim Tesislerinin Planlama Normları

Eğitim tesislerini oluşturan kreş, anaokulu, ilkokul, ortaokul, teknik okullar, lise ve yüksek eğitim için gerekli ölçütler, ülkelerdeki eğitim çağındaki nüfus oranlarına bağlı olarak belirlenmektedir (Sancar, 2004).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 12/2 maddesine göre kreş, anaokulu ve ilkokul fonksiyonları 500 metre, ortaokullar 1.000 metre, liseler ise 2.500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılabilir konumda tasarlanabilmektedir. Mezkûr maddenin dördüncü fıkrasında ise belirlenen standartların yerleşimin özelliklerine göre değişebileceği belirtilmiştir (Resmî Gazete, 2014).

Kılınçaslan (2017) nüfusu 5.000-9.000 olan yerleşimleri “komşuluk birimi” olarak tanımlamakta olup komşuluk biriminde nüfus ve alan büyüklüğünün ilköğretim biriminin (ilkokul ve ortaokul) varlığına olanak sağlaması gerektiğini belirtmektedir. Bu nedenle merkezde bulunan bir ilkokul ile konut alanın, en fazla 400 metre veya beş dakikalık bir yürüme çapında olması gerektiğini ifade etmektedir.

Eğitim kurumları, yüksek yoğunluklu kentsel alanlarda, önerilen en yüksek yürüyüş mesafesi sınırlarında yer alması gerekmektedir (Ersoy, 2015). Bu bağlamda mahalle veya semt içinde yer alan anaokulları konut yerleşimlerine en az 200 en fazla 400 metre mesafede olmalıdır. İlköğretim kapsamında olan ilkokul ve ortaokullar incelendiğinde, ilkokulların etki alanı 500-800 metre arasında 15-20 dakikalık bir mesafede, ortaokullar ise 800-1.000 metre arası mesafede olması gerekmektedir. Liselerin kolay erişilebilir olması ve konutların yoğun olduğu bölgelerde bulunması gerekmektedir. Bu kapsamda liseler en az 1.200 metre en fazla 3.000 metre 20-45 dakika arası erişim mesafesinde olması gerekmektedir (Tablo 2).

Tablo 2. Eğitim kurumları standartları

Eğitim Kurumları	Konum	Erişim	Hizmet Ettiği Nüfus
Anaokulu	Bir ilkokul ya da mahalle merkezine yakın olmalıdır.	200-400 metre mesafede olmalıdır.	1.000-3.000
İlkokul	Konut alanı merkezine yakın ya da diğer toplumsal hizmetlere bitişik olmalıdır.	500-800 metre (15-20 dakika arasında) mesafede olmalıdır.	4.000-7.000
Ortaokul	Yerleşim merkezine (konut alanı) yakın ya da konutların yoğun olduğu bölgede yer almalıdır.	800-1.200 metre mesafede olmalıdır.	10.000-20.000

Tablo 2'nin devamı

Eğitim Kurumları	Konum	Erişim	Hizmet Ettiği Nüfus
Lise	Kolay erişilebilirlik için merkezi bir yere yerleştirilmeli ve diğer toplumsal servislere yakın olması sağlanmalıdır.	1.200-3.000 metre (20-45 dakika arasında) mesafede olmalıdır.	14.000-34.000

Kaynaklar: Çelikhan, 1993; Sancar, 2004; Ersoy, 2015; J.De Chiara ve L. Koppelman'den aktaran: Ersoy, 2015 yararlanılarak düzenlenmiştir.

1.6.2. Sağlık Tesislerinin Planlama Normları

Sağlık kurumlarının yer seçiminde erişilebilirlik önemlidir. Bu nedenle sağlık hizmeti veren kurumlar ulaşım ağına yakın konumda yaya ve taşıt ile rahat erişilebilir olması ve özellikle toplu taşıma sistemi ile iyi bir şekilde desteklenmesi gerekmektedir. Koruyucu sağlık hizmeti veren klinik vb. birimler; ilkokulların yakınında, mahalle içinde kolay erişilebilir yerlerde konumlandırılması ve hizmet alacak kesime yakın olması gerekmektedir (Watson vd. 2001; Ersoy, 2015).

Ersoy (2015) en küçük yerleşme biriminde, hastane gibi sağlık kurumlarının konutlara uzaklığının en çok 3 kilometre ve yürüme ile 30 dakikada erişilebilir olması gerektiğini belirtmiştir. Çetiner (1972) ise nüfus büyüklüklerine bağlı olarak yerleşim bölgelerinde olması gereken sağlık tesislerini Tablo 4'te belirtmiştir (Ersoy, 2015).

Tablo 3. Sağlık tesislerinin nüfus büyüklüğüne göre standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015)

Nüfus Büyüklüğü	Sağlık Tesisleri
2.000-10.000	Ana Çocuk Sağlığı Merkezi, Sağlık Merkezi, Mediko-Sosyal Merkez
10.000-25.000	Sağlık Evi, Dispanserler, küçük bir Hastane veya Klinik;
25.000-60.000	160 yataklı bir hastane, Ruh Hastalıkları Kliniği, Doğumevi, Verem Savaş Merkezi, Ambulans Servisi

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin dördüncü bölümünün 12/2 maddesine göre aile sağlık merkezi 500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanabilmektedir. Belirlenen bu mesafe yerleşimlerde yeterli büyüklükte alan bulunmaması veya erişimi zorlaştıran doğal ve yapay etkenlerden ötürü arttırılabilir (Resmî Gazete, 2014).

1.6.3. Sosyal ve Kültürel Tesislerin Planlama Normları

Kültürel ve sosyal yapılar birbirini tamamlayan öğelerdir. Kişilerin ve kurumların, topluma etkin katılımlarına yardımcı olarak sağlıklı bir toplumun ortaya çıkmasını sağlar. Kültürel donatılar; halk eğitim merkezleri, kültür merkezleri, kütüphane, müzik, tiyatro, sinema gibi etkinlikleri içeren kuruluşları içermektedir. Sosyal donatılar ise dernekler, okul aile birlikleri, sosyal yardım birlikleri, dini tesisler ve spor kulüplerini içermektedir (Ersoy, 2015).

İlköğretim yerleşme birimi kapsamında yaklaşık 3.500-5.000 nüfuslu yerleşimlerde dini tesislerin bulunması gerekmektedir. Dini tesisler, ilkokulların en uzak konuta olan mesafesi, maksimum 800 metre olacak şekilde merkezi bir yere konumlandırılmalıdır. Ancak yer seçiminde bölge ve yerleşimlerin nüfus yoğunluğunun yanı sıra iklim ve topoğrafya özelliklerine dikkat edilmeli, hatta eğimli topoğrafya ve sert iklime sahip bölgelerde konutlarla cami arasındaki mesafe 800 metreden daha kısa tutularak özellikle yaşlı nüfus tarafından daha sık kullanılan camiye erişim kolaylaştırılabilir (Sancar, 2004).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin dördüncü bölümünün 12/3 maddesine göre imar planlarında; dini tesislerden küçük camiler 250 metre, orta (semt) camiler 400 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanabilmektedir. Mescitler ise yerleşik veya hareketli nüfus dikkate alınarak 150 metre hizmet etki alanında yapılabilir. Ancak yerleşimlerde tesisler için yeterli nitelikte alanların bulunmaması ya da erişimi zorlaştıran doğal veya yapay eşiklerden ötürü yürüme mesafesi arttırılabilmektedir. (Resmî Gazete, 2014).

Fransa'da kültür donatılarının yer seçimi nüfus büyüklüğüne bağlı olarak belirlenmektedir. Ayrıca yerleşimlerde, donatı sayılarının ne kadar olması gerektiği de nüfus büyüklüğüne bağlıdır. Nüfus büyüklüğüne bağlı olması gereken donatılar; sosyal eylem merkezi, gençlik evi, öğrenci yurdu, dini merkez, kültür merkezi ve ödeme merkezidir. Sosyal eylem merkezinin yerleşimlere verdiği hizmet, çeşitli sağlık ve sosyal konularda kullanıcılara yardımcı olmak ve yol göstermektir (Ersoy, 2015).

Tablo 4. Fransa'da nüfusa göre olması gereken kültürel donatılar ve sayıları (Ersoy, 2015)

Donatı türü	Nüfus büyüklüğü						
	3.500	7.000	10.000	14.000	18.000	21.000	28.000
Sosyal eylem merkezi	1	1	3	4	5	6	8

Tablo 4'ün devamı

Donatı türü	Nüfus büyüklüğü						
	3.500	7.000	10.000	14.000	18.000	21.000	28.000
Gençlik evi	1	2	3	4	5	6	8
Öğrenci yurdu		1	1	2	2	3	4
Dini merkez			1	1	1	2	2
Kültür merkezi						1	1
Ödeme merkezi						1	1

1.6.4. Açık Yeşil Alan ile Spor Alanlarının Planlama Normları

Kentsel açık yeşil alanlar, kentte yaşayan insanların yaşam kalitesini arttıran, kenti yaşanır hale getiren ve kent karakteri ve imajına katkıda bulunan kentsel işlev alanlarıdır (Aydemir E., 2004). Yeşil alanlar, kentlerdeki konumlarına göre farklı tip ve özellikte olabilirler. Yeşil alanların gerek tipleri ve gerekse içerikleri, yeşil alanlarda yer alan eylem biçimleri ve alansal büyüklükleri,

- Hizmet edilen nüfus büyüklüğüne,
- Yerleşmenin özelliklerine,
- Topoğrafya, toprak kabiliyeti ve bitki örtüsü gibi kentlerin doğal özelliklerine,
- İklimsel koşullara göre değişmektedir (Ersoy, 2015)

Kentsel açık yeşil alanlar, dinlenme ve rekreasyon alanlarına yönelik birçok farklı araştırmacı tarafından farklı standartlar belirlenmiştir. Bu standartlar incelendiğinde Ersoy (2015), kentlerde belirli bir kademelenmeye göre farklı yeşil alan kullanım türlerini ve niteliklerini beş başlık altında incelemiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Kentsel alanlarda yeşil alan kademelenmesi (Ersoy, 2015)

Kentsel Alanlarda Yeşil Alan Kademelenmesi	Konum	Hizmet Alanı	Hizmet Ettiği Nüfus
Çocuk Oyun Yeri	Genellikle toplu konut alanlarında yer almaktadır.	Hizmet verdiği alan en fazla 200 metredir.	50-200 konut ve nüfus 200-1.000
Çocuk Bahçesi	Genellikle, okul bahçelerine bitişik ya da komşuluk parkı için düzenlenmeleri önerilmektedir.	Ülkelere göre 100 metre ile 800 metre etki alanı içinde yer almaktadır.	3.000-7.000

Tablo 5'in devamı

Kentsel Alanlarda Yeşil Alan Kademelenmesi		Konum	Hizmet Alanı	Hizmet Ettiği Nüfus
Oyun Alanı	İlkokul Yaş Grubu İçin Oyun Alanı (6-12)	Genellikle, ilkokul çevresinde ya da içinde düşünülmektedir.	Etki alanı 400-800 metredir.	
Oyun Alanı	Ortaokul ve Lise Öğrencileri Yaş Grubu Oyun Alanlar	Spor alanı ölçülerine göre planlanmaktadır.		
Komşuluk Birimi Parkı		İçinde bulunan etkinlikler, çocuk oyun yerleri, çocuk bahçeleri, oyun alanları, park, spor alanları, pasif yeşil alanlardır.	Kentsel alan içinde kabul edilen uzaklığı 800 metredir.	3.000-10.000 kişilik, ortalama 5.000 kişi
Mahalle, Semt ve Kent Parkları		Kent içinde varsa genellikle akarsu, göl ve deniz kenarında konumlandırılmaları istenilmektedir.		

Yeşil alanlara yönelik bir standart belirleme yaklaşımı da Çetiner (1972) tarafından geliştirilmiştir ve hizmet edilen konut sayısına bağlı olarak olması gereken yeşil alan ve dinlenme yerlerini Tablo 6'da belirtmiştir (Ersoy, 2015).

Tablo 6. Yeşil alan, dinlenme ve rekreasyon alanları standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015)

Donatı türleri	Hizmet ettiği konut adedi	Hizmet ettiği kişi sayısı
Çocuk bahçesi	200-500	1.000-2.500
Oyun alanları	500-700	2.500-3.500
Okul oyun alanları	700-1.000	3.500-5.000
Mahalle parkları	700-1.000	3.500-5.000
Şehir parkları	5.000-7.000	25.000-35.000
Çevre parkları	20.000-50.000	100.000-250.000
Bölge parkları	20.000-25.000	100.000-125.000
Milli parklar	20.000-25.000	100.000-125.000
Mezarlık	200-500	1.000-2.500
Hayvanat bahçesi	20.000-25.000	100.000-125.000
Botanik bahçeleri	20.000-25.000	100.000-125.000
Lunapark	10.000	50.000
Mesire piknik yeri	5.000-7.000	25.000-35.000

Tüm kente ve kentin küçük birimlerine hizmet eden park ve spor alanlarının kentteki konumu, hizmet alanı yarıçapı ve hizmet ettiği nüfus bilgilerine göre belirlenen bir diğer standartlar Tablo 7’de gösterilmiştir.

Tablo 7. Parklara ilişkin standartlar (Tümer, 1976; Yıldızcı,1982; Bakan ve Konuk, 1987; Türel, 1988; Emür ve Onsekiz, 2007; Ersoy, 2015)

Parklar	Konum	Etkili Hizmet Alanı Yarıçapı (m)	Hizmet Edilen Nüfus
Çocuk Bahçesi	Konut alanları içinde ana ulaşım ağı dışında oto trafiğin yoğun olmadığı yerlerde konutlardan rahatça izlenebilir olmalıdır.	200-600	Mahalle
Spor Alanı	Kent çevresinde ulaşım ağına yakın düzlük ve temiz hava akımları olan alanlar tercih edilmelidir.	2000	Kent bütünü
Mahalle Parkı	Doğal özellik gösteren, ulaşım ağına yakın ve konut yoğunluğunu azaltacak bir yerde olmalıdır.	500-1500	3.500-5.000
Semt Parkı	Kentin doğal mikroklima özelliğini gösterir konumda olmalı ve park içi oto trafiği kısıtlı tutulmalıdır.	1000-2500	15.000-30.000
Kent Parkı	Topoğrafik yönden çeşitlilik gösteren doğal alanlar seçilmeli kolay ulaşım sağlanmalıdır. Ulaşım ağı park içerisinden geçebilir.	1000-10000	Tüm kent
Bölge Parkı	Doğal özellik gösteren, mevcut su kaynağı olan ve kolay ulaşım imkânını olan güzel yerler tercih edilmelidir.	25000-100000	Bölge
Milli Park	Ender doğal ve ekolojik özellik gösteren yerlerdir.	Tüm ülke	Ülke

Ersoy (2015) tarafından aktarılan park türlerinin hizmet alanı yarıçapı, yürüme uzaklığı ve süresine yönelik geliştirilen standartlardan biri de Tablo 8’de gösterilmiştir.

Tablo 8. Parklara ilişkin standartlar (Altunkasa, 2004; Aksoylu, Çabuk, Uz, 2005; Ersoy, 2015)

Yeşil alan grubu	Hizmet alanı yarıçapı (m)	Yürüme uzaklığı (m)	Yürüme süresi (dakika)
Çocuk bahçesi	400-600	400-600	10-15
Oyun alanı	600-800	400-600	10-20
Mahalle parkı	800-1.200	800-1.200	20-30
Semt parkı	800-1.200	800-1.200	20-30
Kent parkı	800-1.200	1.200-1.600	30-40
Anakent parkı	2.400-3.200	2.400-3.200	60-90

Diğer ülkelerde uygulanan yeşil alan standartları incelendiğinde, komşuluk parkları 5.000-6.000 nüfusa hizmet veren bir parktır, bu parkların ilkokulların yakınında ve 800 metre etki alanı içerisinde olması gerekmektedir. 20.000 nüfuslu yerleşmeler için önerilen park türleri semt parklarıdır. Büyük kent parkları ise en fazla 1 saatlik erişim mesafesinde olması gerekmektedir (Ersoy, 2015).

Aydemir E. (2004), yeşil alan normlarını kent içi ve kent dışı olmak üzere iki ana başlık altında ele alarak incelemiştir. Yeşil alanların hizmet verdikleri nüfus göre içinde barındırdıkları park türleri ve bu parkların hizmet alanı yarıçapı belirtilmiştir (Tablo 9).

Tablo 9. Kente yönelik açık yeşil alanlar ve normları (Lawson, Boud- Bovy, 1973; Tümer, 1976; Gallioni Eisner, 1986; Keeble, 1986; DoE Welsh Office, 1991; Nyhuus, Thoren, 1992; Aydemir ve diğ., 1993; Ersoy, 1994; Aydemir E., 2004)

	Ölçek (Nüfus)	Açık Yeşil Alanlar	Hizmet Alanı Yarıçapı
Kent Dışı	Bölge	*Orman ve koruluk alanı *Bölge parkı *Milli park	8-20 km.
Kent İçi	Metropol	Metropolitan alan parkı	Tüm metropoliten alan
	Kent	Kent parkı	Tüm kent
		Kent ormanı korusu	Tüm kent
		Kentsel bölge parkı (birkaç semte hizmet verir)	~ 3-5 km.
		Temalı parklar	
	(Min. 50 bin kişiden başlar, kent büyüdükçe genişler)	Hayvanat bahçesi (hayvan ya da insan öncelikli olabilir)	Tüm kent
	(Min. 100 bin kişiden başlar)	Botanik bahçesi	Tüm kent
		Tarihi bahçeler	Tüm kent
		Açık hava müzesi	Tüm kent
		Eğlence parkı	Tüm kent
	Semt (45-50 bin)	Semt parkı	1,5-2,5 km
		Oyun parkı (spor, macera oyun alanı)	1-1,5 km.
		Tarım ve hobi bahçeleri	
	Mahalle (10-15 bin)	Mahalle parkı (üç- beş komşuluk birimine hizmet verebilir)	0,8-1 km.
	Komşuluk Birimi	Komşuluk birim parkı	250-500 metre
	Konut Grubu	Dinlenme alanı	Max. 100 metre
		Çocuk oyun alanı	Max. 300 metre
		Çocuk oyun yeri	Max. 100 metre
	Yaya Mekânları (Yaya yolları, geniş kaldırımlar, meydanlar vb.)	Uygun planlandıkları ve tasarlandıkları takdirde, özellikle kent merkezi ve konut alanlarında dinlenmeye, temekten sokak eğlencesine, oyundan spora birçok toplumsal etkinliğe olanak tanıyan rekreasyon alanlarıdır.	

Komşuluk birimi parkı ve mahalle parkı en sık kullanılan park çeşitleridir. Komşuluk birimi parkı, her yaş grubunun her gün ve günün her saatinde kullandığı/kullanabileceği yeşil alanlardır. Bu parkların konuta olan mesafesi birçok ülkede farklılık göstermekle birlikte 500 metredir ancak parklar bulundukları topoğrafya şartlarına göre farklılık gösterebilirler. Mahalle parkı ile konut arasındaki mesafe ise farklı ülkelerde 800-1.000 metre arasında değişmektedir (Aydemir E., 2004).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 12/2 maddesine göre çocuk bahçesi, oyun alanı, açık semt spor alanları 500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanmalıdır. Erişime etki eden doğal veya yapay etkenler ya da yerleşimde donatı için yeterli nitelikte alanın bulunmaması gibi nedenlerden ötürü yürüme mesafesi arttırılabilir (Resmî Gazete, 2014).

Çocuk oyun mekânlarına erişimde dikkate alınması gereken erişim süreleri incelendiğinde; belirlenen kriterler ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de batılı ülkelerde 5 ile 10 yaş arasındaki okul çağındaki çocuklar ~330-800 metre arasında (5-12 dakika), 2 ile 4 yaş aralığındaki okul öncesi çağ çocuklarının ise ~80-150 metre arası mesafesinde evden uzaklaşmalarına izin verilmektedir. Bu kriterler Doğu Karadeniz Bölgesi kentlerinde değişiklik göstermektedir. 2-5 yaş aralığındaki çocuklar evden en fazla 70 metre (1dakika), 6-11 yaş aralığındaki çocuklar evden ~200-260 metre (3-4 dakika), 12-15 yaş aralığındaki çocuklar ise evden 350-400 metre uzaklaşmasına izin verilmektedir. Ancak oyun mekânı ve çocukların evden uzaklaşma sınırına ilişkin belirlenen kriterler konut-oyun mekânı arasında yoğun trafik yolu gibi engellerin bulunmadığı durumlarda geçerlidir. Bu nedenle oyun mekânlarına güvenli bir ortamda erişim imkânının sağlanması gerekmektedir (Aydemir E., 2004).

Kentlerde spor alanları kentsel açık alan sistemi içinde ele alınmaktadırlar. Milli Eğitim ve Spor Bakanlığının spor tesislerinin planlanmasıyla ilgili belirlediği ilkeler arasında “her yerleşim alanında ve belediyesi bulunan her yerde (ilçe ve bucak) futbol, basketbol, voleybol ve hentbol gibi açık spor alanlarının yapılması esas alınması” gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca 3289 sayılı Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun'un 26. maddesi gereğince toplu konut projelerinde spor alanı ve tesisi konulması zorunludur (Ersoy, 2015).

Spor alanları, toplumun spora katılma oranı, uzaklık tercihi ve yerleşmenin doğal koşullarına bağlı olarak kentlerde dağılım gösterirler. Spor alanlarında kabul edilen mesafe 400 ile 2400 metre arasında değişmektedir. Ancak bir semt veya kente hizmet veren spor

merkezlerinin hizmet alanı yarıçapı daha geniştir (Aydemir E., 2004). Doğu Karadeniz Bölgesinde yerleşme büyüklüğüne bağlı olarak spor alanlarına kabul edilebilecek seyahat süresi de artış göstermektedir. Ancak yine de yaya erişim mesafesinde olması gerekmektedir (Aydemir vd., 1993; Aydemir E., 2004). Genellikle Doğu Karadeniz’de tercih edilen uzaklık 350-400 metre arasında 5 dakikadan kısa yaya mesafesidir. Ancak Trabzon gibi orta boy kentlerde bu mesafe 750-1200 metre arasında 11-15 dakika olmaktadır (Aydemir E., 2004).

Çetiner’e (1972) göre konut sayısına bağlı olarak yerleşimlerde olması gereken spor alanları Tablo 10’da gösterilmiştir.

Tablo 10. Spor alanları standartları (Çetiner, 1972; Ersoy, 2015)

Donatı türleri	Hizmet ettiği konut adedi	Hizmet ettiği kişi sayısı
Basketbol, voleybol	2.000-5.000	10.000-25.000
Tenis	2.000-2.500	10.000-12.500
Futbol antrenman sahası	5.000-7.000	25.000-35.000
Stadyum	10.000-12.000	50.000-60.000
Spor salonu	2.000	10.000
Yüzme havuzu	2.000	20.000-25.000
Hipodrom	2.000	10.000
Atlı spor	2.000	10.000
Atış poligonu	2.000	10.000
Golf sahası	2.000	10.000

Türkiye’de nüfus büyüklüğüne bağlı olarak spor tesislerinin dağılımı ise Tablo 11’de belirtilmiştir (Ersoy, 2015).

Tablo 11. Spor tesislerinin dağılımı (Ersoy, 2015)

Nüfus Büyüklüğü	Spor Tesisleri
3.000-7.000	Futbol sahası (tribünsüz), en çok 250 kapasiteli spor salonu, güreş antrenman salonu
7.000-17.000	250-1.500 kişilik antrenman sahası, en çok 250 kişi kapasiteli spor salonu
17.000-25.000	1.000-4.000 kişi kapasiteli stadyum, 250-1.500 kapasiteli spor salonu
25.000-50.000	1.500-5.000 kişi kapasiteli stadyum, 1.500-2.500 kişi kapasiteli spor salonu
50.000-100.000	1.000-12.000 kişi kapasiteli stadyum, 1.500-2.500 kişi kapasiteli spor salonu, kapalı yüzme havuzu (25m), jimnastik antrenman salonu

1.6.5. Ticaret Alanları ve Merkezlerinin Planlama Normları

Ticari alan kullanımları, güçlü servis ağı ile beslenmeli ve yaya erişimini öncelikli kılmalıdır. İster var olan kentsel doku içerisinde olsun, ister yeni gelişim alanlarında olsun, ticari alan tasarımlarında yaya öncelikli tasarım tercih edilmelidir (Ersoy, 2015).

Kent merkezlerinin kademelenmesi, kentin yüklendiği işlevlere göre belirlenmektedir. Kent merkezlerinin kademelenmesi ülkemizde beş başlık altında değerlendirilmektedir. Bunlar; büyük kent merkezleri (bölgesel ticaret merkezi), orta büyüklükte kent merkezleri, küçük kent merkezleri, semt ticaret merkezleri ve mahalle birimi ticaret merkezidir (Ersoy, 2015).

Tablo 12. Ticaret merkezlerinin kademelenmesi (Ersoy, 2015)

Ticaret Merkezleri Kademelenmesi	Konum	Hizmet Alanı Yarıçapı	Hizmet Verdiği Nüfus
Büyük kent Merkezleri (Bölgesel Ticaret Merkezi)	Ekspres yollar ve/veya otoyolların kesiştiği noktalar. Uluslararası havayolu destinasyonlarında bulunan terminal noktaları.		300.000+
Orta Büyüklükte Kent Merkezleri	Ana yolların ve/veya ekspres yolların kesiştiği yerler.		100.000-300.000
Küçük Kent Merkezleri	Ana yolların ve/veya ekspres yolların kesiştiği yerler.	2500-3000 metre.	10.000-100.000
Semt Ticaret Merkezleri	Ana yolların ve/veya ekspres yolların kesiştiği yerler.	2500-3000 metre.	3.000-10.000
Mahalle Birimi Ticaret Merkezi	Toplayıcı yolların ve/veya ikincil yolların kesiştiği noktalar uygun konumlarıdır.	800-1500 metre. (Yaya olarak 15 dk.)	0-3.000

Mahalle birimi ticaret merkezlerinde market, manav, kasap, fırın, eczane, gazete bayii, berber, kuru temizleme, büfe, ayakkabı tamircisi, kırtasiye, hırdavat-nalburiye, benzin istasyonu ticari birimlerinin bulunması gerekmektedir. Bu kademedeki ticaret merkezlerinde dükkân sayısı 5 ile 20 arasında değişmektedir. Semt ticaret merkezlerinde ise mahalle biriminde bulunan ticari birimlere ek tuhafiye, ayakkabı mağazaları, oyuncak mağazaları, giyim mağazaları, kitapçılar, çiçekçi, pastane, sinema, tiyatro, bankalar, avukat, doktor vb. serbest meslek büroları bulunmalıdır (Ersoy, 2015).

Ticaret merkezleri arasında belirli bir kademelenme bulunmaktadır. Köylerde birkaç dükkândan oluşan ve günlük ihtiyaçları sağlayan ticaret alanları bulunurken, kentlerde en az iki kademe merkez bulunmaktadır. Kentlerde bulunan iki kademeli merkezlerden biri

komşuluk merkezi olup yakın yerleşimlerde oturanlara günlük mal/hizmet sağlarken diğeri tüm kent ve kentliye hizmet veren asıl kent merkezleridir (Aydemir, 2004).

Aydemir (2004) kent merkezlerinin büyüklüklerine göre belirli bir etki alanına sahip olduğunu belirtmiştir. Etki alanı yürüme uzaklığı, alan ve hizmet verdiği nüfusla tanımlanabilmektedir. Bu kapsamda merkez türleri beş başlık altında Tablo 13'te incelenmiştir.

Tablo 13. Merkez türleri ve özellikleri (Çetiner, 1972; Aydemir, 2004)

Merkez Türü	Erişilebilirlik	Etki Alan Büyükliği	Etki Alanı Yarıçapı
Küçük merkez: İlkokul yerleşme birimi	7 dakika yürüme uzaklığında	78 hektar	500 metre
Küçük kent merkezi (10-20 bin kişi)	5 dakika yürüme+ bisiklet	154 hektar	100 metre
Orta boy kent merkezi (20-100 bin kişi)	25 dakika yürüme+ araç	314 hektar	1500 metre
Büyük kent merkezi (100 bin+ kişi)	40 dakika yürüme+ araç	700 hektar	Bütün kent
Nüfusu 600 bine kadar olan kent merkezi	30 dakika yürüme+ toplu taşıma	Tüm çevre	

1.6.6. Toplu Taşıma Duraklarının Planlama Normları

Her türlü kentsel ulaşım planı, kentin bütününe kapsayarak, nazım imar planlarıyla bütünleşik biçimde ele alınarak hazırlanması gerekir. Toplu taşıma sistemleri genellikle bir kurgu içerisinde güzergâh belirledikten sonra değiştirilmeyen kalıcı sistemlerdir. Bu kurgu kentin gelecekte öngörülen gelişme alanlarına hizmet edecek şekilde planlanmaları gerekir.

Toplu taşıma bir kentsel ulaşım biçimi ve aynı zamanda kentlilere sunulan bir kamusal hizmet türüdür. Kentlerde yolculuk gereksinimini karşılamak için yönetim tarafından planlanır bir kentsel ulaşım hizmeti olarak sunulur. Bir ulaşım sisteminin "toplu taşıma" olarak tanımlanması için herkesin kullanımına açık olması, hizmetin önceden belirlenmiş bir güzergâh üzerinde verilmesi, sisteme erişim noktaları olan ve genellikle önceden belirlenen durak yerleri olması ve son olarak da hizmetin gün içinde verileceği zaman aralığının, sefer sıklığının ve saatlerinin bir zaman çizelgesi ile önceden belirlenmiş bir kamu hizmeti olması gerekmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017). Sunulan sistemin kentte kullanıcıların erişmek, istediği yerlere gitmesi, en fazla yolculuk çeken yerlerde durması sistemin erişebilirlik

sağladığını gösterir. Bunun yanısıra, sistemin kendisine erişmek açısından, hem istasyonlara giriş-çıkış hem de araçlara binış iniş tasarımı herkesim için önemlidir.

Durak yürüme mesafeleri ile otobüs ve minibüs güzergâhlarının uzun olması kentlinin özel araç kullanımını tercih etmesine neden olmaktadır (Akbulut, 2016). Bu nedenle toplu konut alanlarındaki toplu taşıma duraklarının hizmet etki alanının 400 metre yarıçapta olması ve engelsiz ulaşım olanağı verecek şekilde konumlandırılması gerekmektedir (TOKİ, ODTÜ-MATPUM 2008; Yetkin, 2009). Ersoy (2015) ise otobüslerde duraklar arası mesafenin 200 ile 500 metre arasında değiştiğini belirtmektedir.

1.7. Erişilebilirlik Kavramı

Erişilebilirlik kavramı üzerinde birçok araştırmacının farklı yaklaşımları bulunmaktadır. Kaplan (1989) erişilebilirliği, “belirli bir yere/varış noktasına ulaşabilme/erişebilme kolaylığı ve rahatlığı” şeklinde ifade etmekle birlikte erişilebilirlik kavramını genel olarak dört başlık altında açıklamaktadır;

- Yerler (aktiviteler)
- Nüfus: insan etkeni,
- Aktiviteye ulaşmak için kullanılan ulaşım türü,
- Türel seçenek imkânı ve başlangıç-varış arasındaki erişilebilirlik bağlantılarıdır Kaplan (1989).

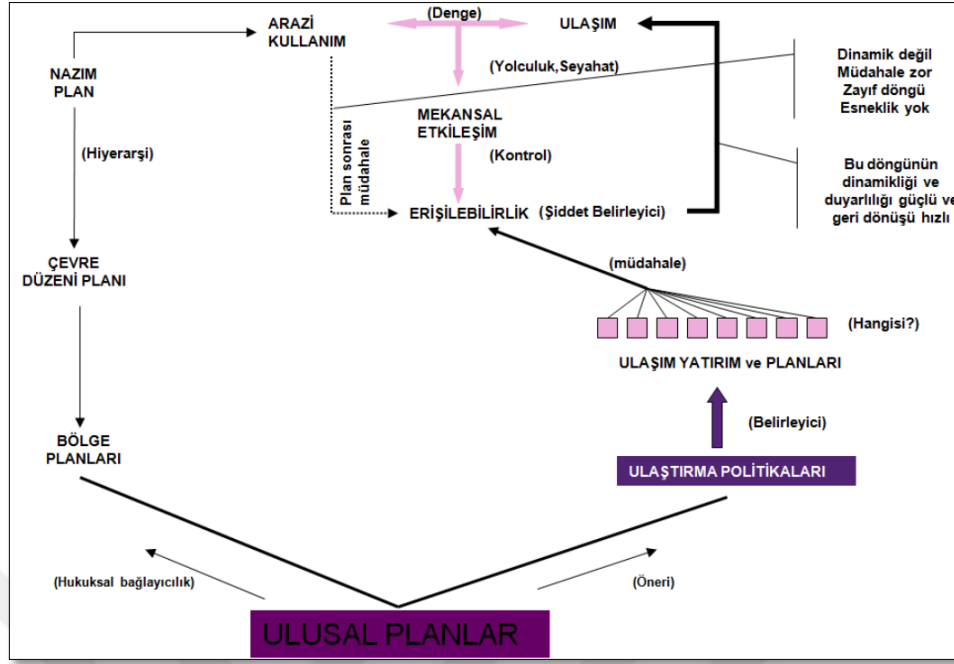
Keleş (1998) ise erişilebilirlik kavramını “bir taşınmaza, bir yerleşim yerine veya bir yerleşim yerinin sunduğu kamusal hizmetlere erişme olanağı, varış kolaylığı” şeklinde açıklamaktadır. Kısacası erişilebilirlik, istihdam alanlarına, alışveriş yerlerine/merkezlerine, tıbbi bakım veya eğlence sunan yerler gibi istenilen aktivite alanlarına/bölgelerine ulaşma kolaylığıdır (Svanerud, 2017).

Erişilebilirlik/ulaşılabilirlik kentte yaşayan bütün bireylerin, kentin sunduğu kamusal hizmetlere ulaşabilmesidir olup bu durum kenti paylaşan her bireyin en doğal hakkıdır (Evcil & Usal, 2008). Anayasa, 3194 sayılı İmar Kanunu ve 2872 sayılı Çevre Kanunu insanın sağlıklı bir çevrede yaşama hakkının temelini, erişilebilir çevrenin oluşturduğunu belirtmekte olup bu doğrultuda erişilebilirlik; kentlileşmenin, kente ait kararlara katılabilmenin ve o yere aidiyet duyabilmenin temel bileşeni olarak açıklanabilir (Evcil & Usal, 2008). Başka bir yaklaşıma göre erişilebilirlik kavramı; olanak olarak değerlendirilen ürünlere, hizmetlere, aktivitelere ve hedeflere ulaşımın kolay olması (Litman, 2010; Gülhan

vd. 2013), kısacası seyahat süresi ve uzaklık boyutları ile ele alınan ulaşım ile çekicilik, fırsat ve aktivite olarak tanımlanan arazi kullanımının ortak sonucudur (Bath vd., 2001; Gülhan vd. 2013).

Özuysal ve Gülhan (2017) erişilebilirliği “istenilen hedeflere ulaşılması için ihtiyaç duyulan zaman, para, konfor ve risk ölçütlerine göre değerlendirilmesi” şeklinde açıklamakta ve bu durumu “bir iş yerine ulaşım, orada çalışan bireylerin fiziksel ve ekonomik imkânlarına, yolculuk alternatiflerinin maliyet ve kalitesine ayrıca iş yerinin coğrafi konumuna bağlıdır” şeklinde örneklendirmektedirler. Kısacası erişilebilirliğin sağlanması için işlevlerin yer aldığı ve bu işlevleri birbirlerine bağlayan ulaşım altyapısının dikkatli bir şekilde yer seçiminin yapılması ve yolculuk araç türlerinin hem kendi içinde hem de yaya ve bisiklet hareket sahaları ile birlikte değerlendirilerek ele alınması gerekmektedir (Kaplan, 1989).

Ulaşım altyapısı, kentlerin gelişimi ve fiziksel biçimlenmesinde etkilidir. Ulaşım altyapısı, erişilebilirliğin artmasını sağlamakta, kentsel işlevlerin yer seçimini belirlemekte ve arazi kullanımını etkilemektedir. Kentsel mekânın biçimi, yoğunluğu, işlevlerin dağılımı ulaşım davranışını ve talebini etkilemekle birlikte erişilebilirliği de belirlemektedir (Zorlu, 2020). Bu nedenle erişilebilirlik kavramı, arazi kullanım ve ulaşım ile doğrudan ilişkilidir. Erişilebilirlik, arazi kullanımda olan değişimlere karşı duyarlı olmakla birlikte arz edilmiş fırsatların miktarı, kalitesi, bunlara karşı oluşan talebin mekânsal dağılımı ve rekabet etkisini yaratan arz ile talebin karşılaştırılması gibi değişimleri de dikkate almalıdır (Şekil 4) (Özuysal & Gülhan, 2017).



Şekil 5. Arazi kullanım ve erişilebilirlik arasındaki ilişki (Özuysal & Gülhan, 2017)

Erişilebilirlik, altyapı durumuna ve nüfusun artma azalma eğilimine göre zaman içerisinde değişebilmektedir. Başka bir ifadeyle, kentsel alt bölgelere erişimin kolaylığını ya da zorluğunu, dolayısıyla maliyetini (yakıt, para veya zaman) gösteren bir ölçüttür. Erişimin düşük olması, maliyetin ve zorluğun yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle erişilebilirlik; nereye, ne sıklıkta ve hangi ulaşım türüyle yolculuk edileceğini belirlemektedir (Hanson & Giuliano, 2004; Koenig, 1980; Zorlu, 2020). Yapılan tüm bu tanımlar doğrultusunda erişilebilirlik kavramı genel hatlarıyla;

- Nüfus ve istihdam ile doğru orantılı ancak mesafe ve ulaşım maliyeti ile ters orantılıdır.
- Yol ağı, erişilebilirliği belirleyen en önemli etkidir.
- Erişilebilirlik, bir maliyet faktörü olmakla birlikte kentsel işlevlerin yer seçiminde doğrudan ve dolaylı en önemli etkenlerden biridir.
- Erişilebilirlik, göreceli bir gösterge olup zamanla nüfus ve ulaşım altyapısının değişmesine bağlı olarak bir kentteki alt bölgelerin erişilebilirlik düzeyi artabilir veya azalabilmektedir.
- Yol sistemleri tasarımı, yol ağları erişilebilirlik, işlevsel çeşitlilik, mekân kalitesi, trafik ve altyapının verimli kullanımında önemli etkileri olan bir uygulama alanıdır (Koenig, 1980; Hanson ve Giuliano, 2004; Zorlu, 2008; Zorlu, 2020) şeklinde açıklanmaktadır.

1.7.1. Kentsel Alanlara Erişilebilirlik

Arazi kullanım ve ulaşım planlamasının uyumlu olmasında yalnızca ulaşım ile ilgili ölçütler yeterli olmamakla birlikte ulaşımın yanında erişilebilirlik, kentin farklı noktalarındaki yoğunluklar, merkezi iş, rekreasyon, kentsel donatı, konut, vb. alanların yer seçimi, mekânsal değişimler, demografik yapı, sosyo-ekonomik dağılımlar, rant dağılımları gibi konuların da ele alınması gerekmektedir (Duvarcı & Erol, 2015). Kentsel mekânlar ve kullanımlar ilişki ağı içerisinde birbirleriyle mümkün olduğunca ulaşım maliyetleri en az olacak şekilde ilişkilendirilerek erişilebilir olması gerekmektedir (Duvarcı ve Alver, 2018). Çünkü kent bölgeleri genel olarak iskân, çalışma ve donatılar olarak üçe ayrıldığında insanlar çalışma yerlerine, eğitim ya da alışverişi donatı alanına en hızlı, kolay ve ekonomik olarak erişmek istemektedir (Kılınçaslan, 2017).

Planlı kent arazisi dışında kalan yerlerde veya kent çeperlerinde oturan ve sınırlı kaynağa sahip olan kesimin yaşam alanlarının toplu ulaşım ağı dışında kalması toplu taşımacılığın erişilebilirliğini olumsuz etkilemektedir. Daha fazla aktarma ile daha uzun yolculuklar yapmak durumunda kalan bu kesimin hareket imkânları göreceli olarak kısıtlı hale gelmektedir (Akbulut, 2016). Bu nedenle, kent arazisi dışında kalan yerlerde veya kent çeperlerinde önerilen yeni gelişme alanlarının, kentteki mevcut toplu taşıma sistemine yakın bir şekilde yer seçimi yapıldığı sürece, yeni gelişim alanlarının erişilebilirliği sağlanabilmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017).

Kentsel ulaşım talebi; taşıma ücreti, yolculuk süresi, konfor, sefer sıklığı, güvenlik, erişebilirlik, dakiklik vb. hizmet düzeyine ilişkin parametrelere bağlıdır (Akbulut, 2016). Bu kriterler, kullanıcıların yolculuk sürelerini, yolculuk kalitesini ve dolayısıyla yaşam kalitesini etkileyebilmektedir. Özellikle, kentsel ulaşım sistemleri dikkate alınmadan plansız bir şekilde gelişim gösteren kent çeperlerinden, kent merkezine toplu taşıma araçları ile ulaşım da sorunlar yaşanabilmektedir. Toplu taşıma hat uzunluklarının artması ve buna bağlı durak noktalarının da artması, yolda fazla zaman harcanmamasına ve hizmetin dakikliğinin olumsuz etkilenerek erişilebilirliğin kısıtlanmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle, konut alanları toplu taşıma sistemi ile desteklenmeli ve sunulan sistemin, kullanıcıların kentte erişmek istediği yerlere gitmesi, en fazla yolculuk yapılan yerlerde durması sağlanarak sistemin erişilebilirliği sağlanmalıdır (Babalık Sutcliffe, 2017).

1.7.2. Konuta Ekonomik Olarak Erişilebilirlik

Günümüzde alt ve orta gelir gruplarının yaşadığı konut sorununa yönelik dünyada birçok farklı yöntem geliştirilmiş ve bu sorun “ulaşılabilir konut”, “karşılabilir konut” veya “uygun fiyatlı konut” gibi kavramlar çerçevesinde ele alınmıştır.

ABD Konut ve Kentsel Gelişim Bakanlığı uygun fiyatlı konutu, kullanıcıların kamu hizmetleri de dahil olmak üzere konut maliyetleri için brüt gelirin yüzde 30’undan fazlasını ödemediği konut olarak tanımlamaktadır (Chapman. M. & Lowery L., 2025). Sengupta (2013) karşılanabilir konutu “sosyal konut uygulamalarının ötesinde, düşük ve orta gelir gruplarının gelirlerine uygun konuta erişebilmesidir.” Şeklinde tanımlamıştır (Aslan & Güzey, 2015). Reeves (2005) ise ulaşılabilir/karşılabilir konutu, piyasa değerlerindeki konutlara erişemeyen hane halkları için tanımlanmış konutlar olarak ifade etmektedir (Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019).

Günümüzde dünyanın pek çok yerinde, yeterli konutun bulunamaması, var olan konut fiyatlarının yüksekliği ve konut ihtiyacı olan kişilerin mevcut gelirlerinin yetersiz olması konuta erişim sorununun yaşanmasına neden olmaktadır (Önver, 2016). Bu nedenlerden ötürü ülkelerin temel konut politikaları genel olarak nüfus hareketliliklerinden kaynaklı talebi karşılamak amaçlı konut üretimi, farklı gelir gruplarının konuta erişiminde fırsat eşitliğinin sağlanması, farklı gereksinimleri karşılayacak çeşitlikte konut sunumu üzerine odaklıdır. Ülkelerin uyguladığı genel konut politikalarının yanı sıra her ülke kendine özgü konut politikaları da geliştirmiştir. Özellikle refah düzeyi yüksek olan ülkelerde, farklı gelir gruplarının konuta erişimi daha kolay olabilirken kalkınma kabiliyetleri az olan ülkelerde, alt ve orta gelir grubuna yönelik konut sunumunda sorunlar yaşanmaktadır (Bayraktar & Bakır, 2019). Konut sunumunda yaşanan probleminin temel nedeni olarak çalışan sınıfın büyük bir kısmının kazandıklarının kira ödemelerine yetmemesi ve aldıkları ücretler ile uygun koşullara sahip konutların fiyatları arasında uçurum olması gösterilmekte olup konut sorununun giderilebilmesi için ödenebilirlik ve fiyat sorunlarının düzenlenmesi gerekmektedir (Önver, 2016).

Konut ihtiyacının karşılanmasında en önemli sorunlardan biri kentsel ranttır. Kentsel rantın yüksek olması nedeniyle kentlerde ev sahibi olabilmek, sürekli ve düzenli geliri olanlar için bile zor bir durum olabilirken alt ve orta gelir grupları için bu durum daha büyük sorun oluşturabilmektedir (Akalin, 2018). Tüm bu sorunlar neticesinde, konut sorunu

denilince akla her ne kadar nicel olarak konut yetersizliği gelse de konut sorunu daha çok konuta erişim sorunu olarak ortaya çıkmaktadır (Önver, 2016).

Türkiye’de son yıllarda artış gösteren büyük ölçekli konut projelerine rağmen, kentlerde konutlara erişimde devam eden sorunlar yaşanmaktadır (Akalin, 2018). Özellikle kent toprağına bağlı rantların artışı ile birlikte yoksulların ve düşük gelirliilerin konuta erişimi zorlaşmaktadır (Çoban vd., 2009). Yoksullar ve düşük gelirliilerin konut ihtiyaçlarını tek başlarına karşılamaları mümkün olmadığı için devlet, bu kesimin konut ihtiyacını giderebilmek amacıyla başta Beş Yıllık Kalkınma Planları olmak üzere çeşitli konut politikaları oluşturarak çözümler üretmektedir (Önver, 2016). Ancak geliştirilen politikalar, alt gelir grubunun konut ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmakla birlikte genellikle konumu ve yapımı nitelikli üretilen konutların, zamanla üst gelir grubunun barındığı konutlara dönüşmesine neden olmaktadır (Bayraktar & Bakır, 2019). Bu durum, ülke içi konut piyasasında yer edinemeyen ve aylık hanehalkı gelirleri mevcut piyasa koşullarında konut sahibi olmada yetersiz kalan hane halklarına yönelik karşılanabilir konut sunumunun gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu kapsamda birçok ülkede karşılanabilir konut sunumu, ulusal politikalar arasında yer almakta ve farklı stratejiler izlenerek uygulanmaktadır (Aslan & Güzey, 2015). Türkiye de alt ve orta gelir grubunun konuta erişimde yaşadıkları sorunların giderilmesi için politikalar oluşturmuştur. Geliştirilen politikaların mülk sahipliğine odaklanması, konuta erişilebilirliği olumsuz etkilemekte olup konut ihtiyacı yaşayan kesimler için “düşük kirali konut” üretiminin desteklenmesi veya mevcut konutların kira kontrolleri ile ihtiyaç sahipleri tarafından kullanılabilir duruma getirilmesi için politikalar geliştirilmelidir. Ancak konut üretiminde piyasa şartlarının belirleyici olması, kamu kurumlarını etkisi altına almakta ve etkin konut politikalarının oluşturulmasını engellemektedir (Çoban vd., 2009).

Ülkemizde devletin düşük gelir gruplarına yönelik piyasa değerlerinin altında konut sunumu politikasını hayata geçiren TOKİ, özellikle son yıllarda yüksek oranda konut arzı sağlamaktadır (Aslan & Güzey, 2015). Üretilen bu konutlarla alt ve orta gelir gruplarının konut sorunları giderilmeye çalışılmaktadır. Ancak TOKİ eliyle üretilen konutlar, Türkiye’deki konut sorununa nicel açıdan çare olabilecekmiş gibi görülse de uygulama alanlarının yer seçimi ve uygulama sonrası ortaya çıkan fiziksel ve sosyo-ekonomik problemler, konut sorununun sadece konut üretmekle aşılamayacağını göstermektedir (Akalin, 2016). Çünkü alt ve orta gelir gruplarının, konutlara erişebilmelerini sağlamak için uzun dönemli borçlandırma yöntemi uygulanmakta olup bu yöntem, alt ve orta gelir grubunun

geleceklerini ipotek ederek konut sorununu çözmeye çalışması nedeniyle en temel haklardan olan barınma hakkıyla çelişmektedir (Çoban vd., 2009). Ayrıca ucuz arsa temini amaçlı kent eteklerinde yer seçimi yapılması, alt ve orta gelir grupları için mesafe ve ulaşım maliyeti açısından da konuta olan ekonomik erişilebilirliği etkilemektedir. Düşük gelirliler için aile büyüklüğü de düşünüldüğünde erişilebilirliğin nereye, ne sıklıkta ve hangi ulaşım türüyle olacağı aile bütçesi açısından önemli bir sorun olarak görülmektedir.

1.7.3. Konuta Ekonomik Erişilebilirlikte Konut Değeri

Konut fiyatlarını etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Bu faktörler; oda sayısı, konutun büyüklüğü, binanın kaç katlı olduğu, konutun hangi katta bulunduğu, kullanılan yapı malzemesi gibi konuta ait fiziksel özellikler olabildiği gibi bölge yakınında bulunan ticari merkez, park, okul gibi çeşitli kullanımlar da belirleyici unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Yani konutun büyüklüğü, konforu, malzeme seçimi, sosyal hizmet sunumu gibi fiziksel özelliklerinin yanı sıra bulunduğu konuma ait özellikleri de fiyatta belirleyici unsurdur (Alkan, 2015). Konutun konforlu, erişilebilir bir toplu taşımadan hizmet alması arsa değerini etkilediği gibi buna bağlı konut maliyetini de doğrudan etkilemektedir.

Konuta ekonomik erişilebilirliği ölçmede beş temel yaklaşım kullanılmaktadır. Bu yaklaşımlar; oransal yaklaşım (ratio approach), artık gelir yaklaşımı (residual approach), 30/40 kuralı (30/40 rule), konut kaynaklı yoksulluk yaklaşımı (housing-induced poverty) ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımı (location based affordability) şeklindedir (Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019). Bu ölçüm yöntemleri içerisinde en çok kullanılan yöntem oransal yaklaşımıdır. Ancak bu yöntem, yüzeysel bulunması nedeniyle de çok fazla eleştirilmektedir. Bu yaklaşıma göre hane halkları, gelirlerinin en fazla %30'u konuta harcamalıdır. Bu orandan fazlasını konut harcamalarına ayırması, konutların ekonomik olarak erişilebilir olmadığına göstermektedir. Artık gelir yaklaşımı ise hanehalkının, konut dışı ihtiyaçlarını karşılamasına öncelik vererek arta kalan gelirin de konut harcamalarını karşılayabilir olması gerektiğini belirtilmektedir (Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019). 30/40 kuralında ise en alt %40'lık gelir grubunun içinde (genellikle en alt ve alt gelir gruplarına karşılık gelir) yer alan hane halkları için konut harcamaları toplam gelirlerinin %30'unu geçiyorsa o hane halklarının konuta ekonomik açıdan erişemediği varsayılmaktadır (Yates, 2007; Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019). Konut harcamaları gelirlerinin %30'unu aşan hane halklarının, konut baskısı (housing stress) altında olduğu ve

en temel ihtiyaçlarını bile karşılayamama riskiyle karşı karşıya kaldıkları belirtilmektedir. Konut kaynaklı yoksulluk yaklaşımında ise Kutty (2006), hanehalkı için kullanılabilir gelirden konut harcamaları çıkarıldığında geriye kalan miktar tanımlanmış resmi yoksulluk sınırının 2/3'ünden daha az ise o hanehalkının konuta erişilebilirlik sorunuyla karşı karşıya olduğu belirtmektedir (Kutty, 2006; Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019). Son ölçüm yöntemi olan yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımı ise hem konut maliyetinin hem de ulaşım maliyetinin konuta ekonomik erişilebilirliği etkilediğini belirtmektedir (Lipman, 2006; Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019). Bu nedenle erişilebilirlik ölçümünde sadece konut harcamasının payının değil, ulaşım harcamasının bütçedeki payının da gözetilmesi gerektiği vurgulanmaktadır (Aksoy Khurami & Özdemir Sarı, 2019).

Genel olarak ülkeler, alt gelir gruplarına yönelik konut üretimlerinde, hanehalkının konut maliyeti için harcadığı paranın, gelirine oranını dikkate almaktadır. Bu kapsamda, karşılanabilir/ulaşılabilir konut sunumunun sağlanmasında dikkate alınan gelir düzeyi, düzenli bir işte ve asgari ücret ile çalışanların gelirine odaklanarak yapılmaktadır. Düzenli bir işe sahip tam zamanlı bir çalışanın, kendi çalışma veya ikamet bölgesinde bir konutu karşılayabiliyor olması gerekmektedir (Özsab, 2009). Bu konuda Amerika ve Kanada'da, bir konutun karşılanabilir/ulaşılabilir olması için gerekli olan temel unsur, hanehalkının konut için harcadığı maliyetin, brüt gelirinin %30'unu aşmaması olarak kabul edilmektedir. Özetle konut harcaması kavramı, konut için ödenen vergileri, sigorta giderlerini, elektrik, gaz ve su harcamalarının tümünü içermektedir. Bir konuta ait aylık harcamalar, konutta ikamet eden hanehalkı gelirinin yasal düzenlemelerle %30-%35 aralığını aşması, o konutun ulaşılabilir olmadığını ortaya koymaktadır (Özsab, 2009).

Karşılanabilir/Ulaşılabilir konut kavramına göre ülkemizde TOKİ tarafından birçok çalışma yapılmaktadır. TOKİ'nin konut üretiminde öncelik verdiği gruplar, "mevcut piyasa koşullarında konut sahibi olma imkânı bulunmayan" yoksul, alt, dar ve orta gelir gruplarıdır ve TOKİ tarafından üretilen konutlar, alt ve orta gelir gruplarına maliyeti fiyatına, kira öder gibi küçük taksitlerle ve uzun vadeli olarak satılmaktadır. Bu nedenle, konutlara başvuru ve ödeme koşulları gelir düzeylerine göre farklılıklar göstermektedir. (URL-5, 2025).

TOKİ, alt ve orta gelir grubu için ürettiği konutlara, söz konusu gelir gruplarının sahip olabilmesi için bazı kriterler ortaya koymuştur. Bunlardan biri aylık hanehalkı geliri kıstasıdır. Bu konuda TOKİ, alt gelir grubu için üretilen konutlara başvuru koşulları ile alt gelir grubu ve emekli başvuru şartları olarak iki ayrı başlık altında konutlara başvuracak kişilerin, aylık hanehalkı gelirlerinin en fazla olması gerektiği değeri belirtmiştir. Bu

kapsamda 2018 yılında TOKİ'nin alt gelir grubu ve emekli başvuru şartları altında başvuru sahibinin, eşinin veya velayeti altındaki çocuklarının gıda, yol gibi aldıkları her türlü yardımlar dâhil olmak üzere toplam hanehalkı aylık net gelirinin en fazla 4.500 TL (İstanbul özelinde 4.800 TL) olması gerektiği belirtilirken (URL-6, 2019) alt gelir grubu için üretilen konutlara başvuruda toplam hanehalkı aylık gelirinin en fazla 2.600 TL (İstanbul özelinde 3.100 TL) olması gerektiği ifade edilmiştir (URL-7, 2019).

2025 yılında ise TOKİ toplu konutlarına alt gelir grubu başvurularında, başvuru sahibinin, eşinin ve velayeti altındaki çocukların gıda, yol vs. her türlü aldıkları yardımlar dâhil olmak üzere toplam hanehalkı aylık net gelirinin en fazla 14.000 TL olması gerekmektedir (URL-8, 2024).



2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Çalışma Alanı Seçimi

Doğu Karadeniz Bölgesi kıyı illerinden biri olan Trabzon, kuzeyde Karadeniz, güneyde Gümüşhane ve Bayburt, batıda Giresun, doğuda ise Rize illeri ile çevrilidir. Trabzon ilinde, yerleşimlerin büyük çoğunluğu (nüfusun yaklaşık %80'i) ilin topoğrafyasından dolayı kıyı bölgesindedir.



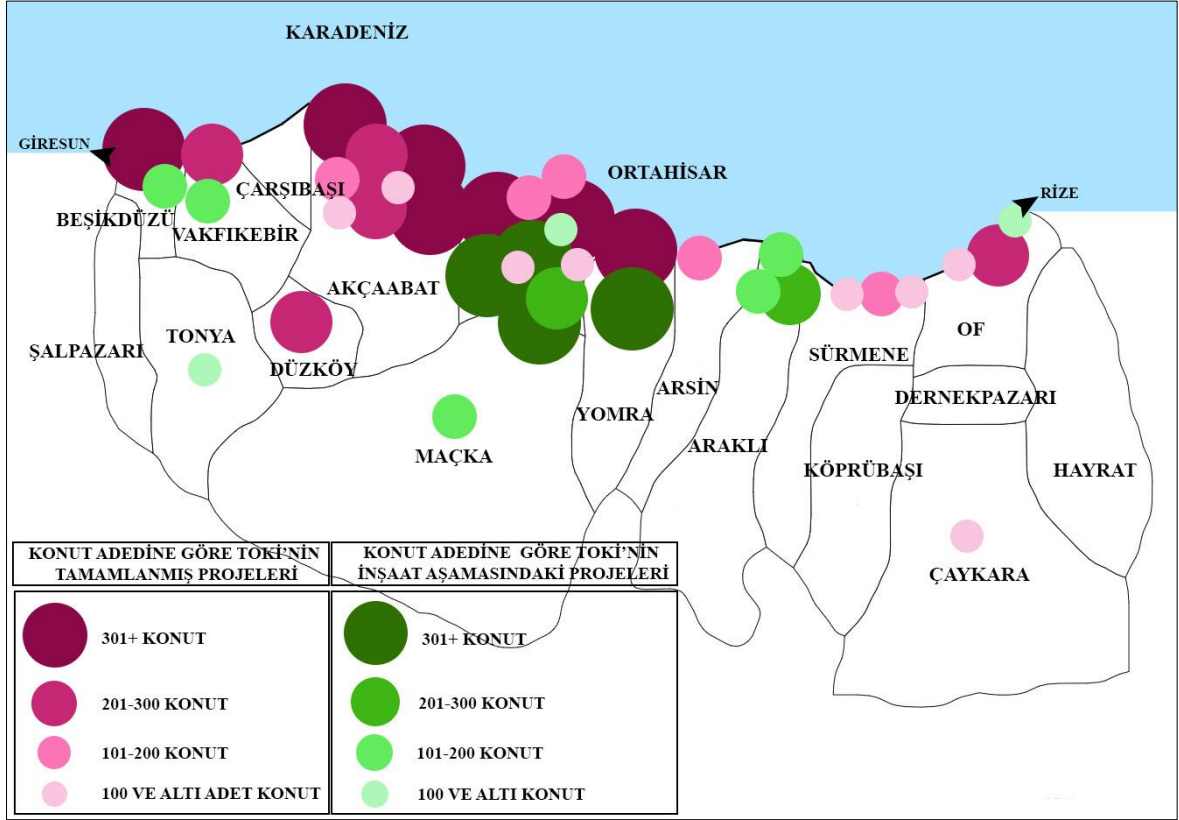
Şekil 6. Trabzon'un konumu ve ilçeleri

Trabzon ili, 6360 sayılı Kanun kapsamında 2012 yılında büyükşehir belediyesi statüsüne sahip olmuştur. Trabzon ilinin 18 ilçesi bulunmaktadır. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 2018 yılında ilin toplam nüfusu 807.903, 2024 yılında ise 822.720'dir (URL-9). İlçe bazında nüfus dağılımı incelendiğinde, 2018 ve 2024 yıllarında en fazla nüfusa sahip ilçe Ortahisar (merkez) ilçesi olup 2018 yılında nüfusu 317.520 iken 2024 yılında 330.836'dır (URL-9).

2.2. Çalışma Alanının Tanımı

2018 yılında TOKİ'nin Trabzon ili kapsamında toplam 38 adet konut projesi bulunmakta olup bu projelerin 22'si tamamlanmış, 16'sı ise inşaat aşamasındadır (URL-10, 2018) (EK TABLO 1).

TOKİ, 2018 yılında il genelinde Şalpazarı, Köprübaşı, Dernekpazarı, Çarşıbaşı ve Hayrat ilçeleri dışındaki tüm ilçelerde projeler geliştirmiştir.



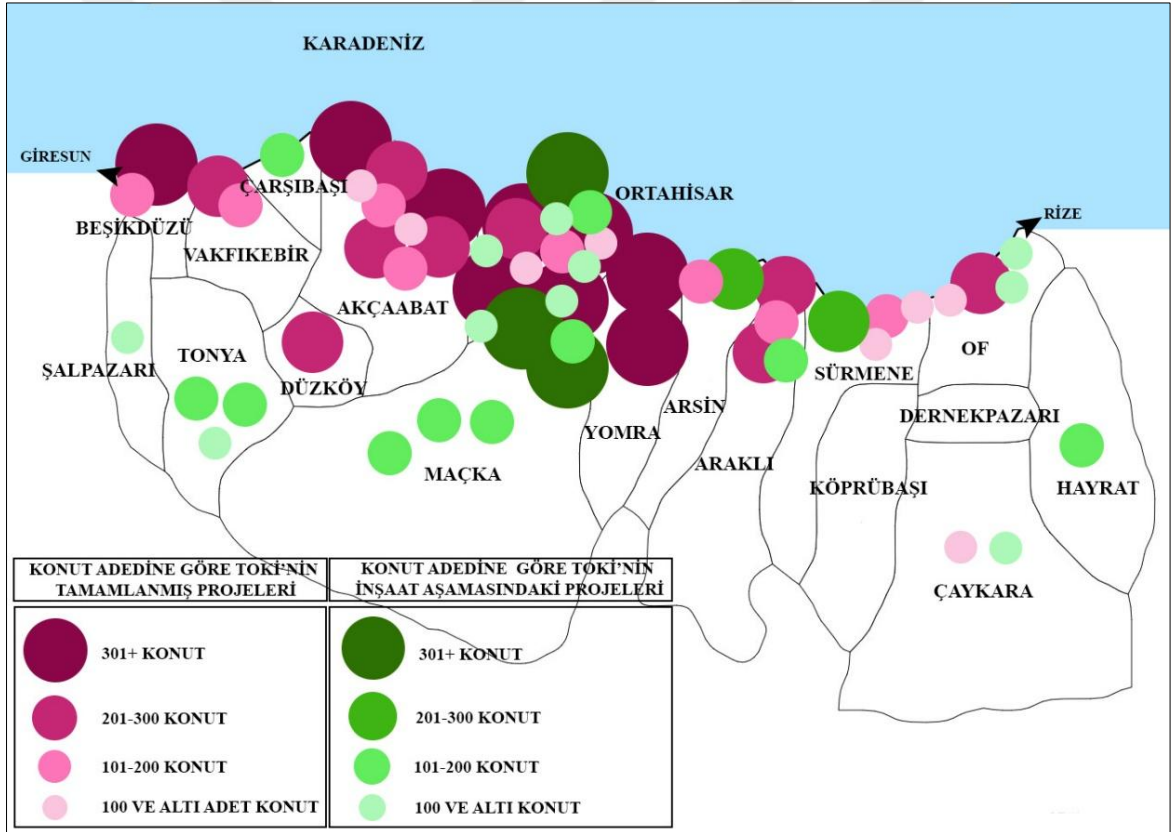
Şekil 7. 2018 yılı TOKİ konut projelerinin Trabzon ilindeki dağılımı

Geliştirilen projelerin özellikle Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde yoğunluk kazandığı görülmekte olup bu ilçelerde büyük konut projelerinin (301+ konut projeleri) yanı sıra farklı büyüklüklerde konut projeleri de bulunmaktadır (Şekil 7). Ortahisar ilçesindeki konut projeleri, genellikle kentsel çöküntü bölgesi halinde bulunan ve yeni konut projeleriyle iyileştirilmesi yapılan bölgelerde bulunmakta olup Akçaabat ilçesindeki toplu konut projeleri genelde kent çeperi olarak nitelendirilen kırsal nitelikli alanlarda yer seçimi yapılmış bölgelerdedir. Diğer ilçelerdeki konut projeleri incelendiğinde ise Beşikdüzü ve Yomra ilçelerinde 300-400 konutlu projeler; Vakfıkebir, Düzköy, Araklı, Sürmene, Of ve

Çaykara ilçelerinde ise farklı büyüklüklerde konut projelerinin bulunduğu gözlenmektedir (Şekil 7).

İlde inşaat aşamasında olan konut projeleri; Ortahisar, Yomra, Beşikdüzü, Vakfikebir, Tonya, Maçka, Araklı ve Of ilçelerinde bulunmaktadır. Ortahisar ve Yomra ilçelerinde 300 ve daha fazla konutlu projelerin, diğer ilçelerde ise 300 konuttan az konut projelerinin inşaat aşamasında olduğu görülmektedir (Şekil 7).

2025 yılı itibarıyla TOKİ'nin Trabzon ili kapsamında toplam 55 adet konut projesi bulunmakta olup bu projelerin 31'i tamamlanmış, 24'ü ise inşaat aşamasındadır (URL-11, 2025) (EK TABLO 2). 2018 yılında inşaat aşamasında olan 8 konut projesinin 2025 yılında tamamlandığı görülmüştür.



Şekil 8. 2018 yılı TOKİ konut projelerinin Trabzon ilindeki dağılımı

TOKİ, 2025 yılında il genelinde Köprübaşı ve Dernekpazarı ilçeleri dışındaki tüm ilçelerde projeler geliştirmiştir. Geliştirilen projelerin 2018 yılında da olduğu gibi Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde yoğunluk kazandığı görülmektedir. Söz konusu ilçelerde büyük konut projelerinin (301+ konut projeleri) yanı sıra farklı büyüklüklerde konut projeleri de bulunmaktadır. Diğer ilçelerdeki konut projeleri incelendiğinde ise Beşikdüzü ve Yomra

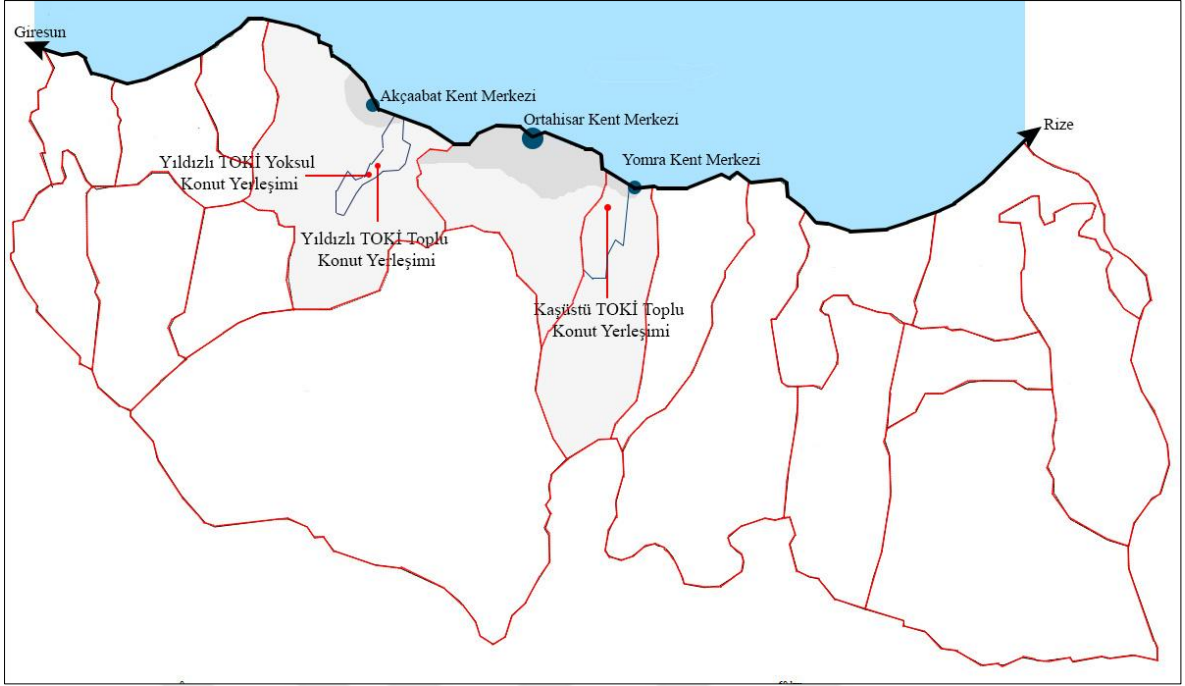
ilçelerinde 300-400 konutlu projeler; Vakfikebir, Düzköy, Araklı, Sürmene, Of ve Çaykara ilçelerinde ise farklı büyüklüklerde konut projelerinin bulunduğu gözlenmektedir (Şekil 8).

2025 yılında Trabzon ilinde inşaat aşamasında olan konut projeleri incelendiğinde; Ortahisar ilçesinde 300 ve daha fazla konut sayılı projelerin inşaat aşamasında olduğu, Şalpazarı, Tonya, Çarşıbaşı, Maçka, Arsin, Araklı, Sürmene, Of, Çaykara ve Hayrat ilçelerinde ise farklı büyüklükteki konut projelerinin inşaat aşamasında olduğu görülmektedir (Şekil 8).

Trabzon genelinde TOKİ'nin toplu konut yer seçimi kararları, kent merkezlerindeki çöküntü alanlarının dönüşümüne yönelik bölgelerde veya kent çeperlerinde kırsal nitelikli alanlarda olmaktadır. Trabzon'da kentsel arsaların sınırlı olması ve herkes tarafından erişilebilir olmaması nedeniyle arsa maliyetlerini düşürmek için kırsal alanlarda bulunan hazine arazileri tercih edilmiştir. Bu doğrultuda kent çeperinde kırsal nitelikli alanlara (Büyükşehir Yasası öncesi mülkiyeti köy tüzel kişiliğine ve/veya hazineye ait olan parsellerde) inşa edilen toplu konut alanları beraberinde birçok sorunun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu yeni yerleşimlerin tez kapsamında da ele alınan sorun başlıkları;

1. Kent yerleşim deseni dışında olması,
2. Toplu konut yerleşimi çevresinde nüfusa hizmet verecek donatı alanlarının eksik olması,
3. Kentsel hizmetlere erişilebilirlik mesafesi dışında olan yerleşimlerin, kentle bütünleşme problemleri yaşaması,
4. Konut yer seçimlerinin, kırsal nitelikli alanlarda olmasından ötürü ulaşım imkânlarının kısıtlı olması,
5. Ulaşım imkanlarının yetersizliğine bağlı olarak kullanıcı profili nedenli güvenlik sorunlarının olması,
6. Konut değerinin (satın alma ve/veya kiralama) erişilebilir olmaması şeklinde sıralanabilir.

Buna göre kentsel alanda, konutların ekonomikliği kapsamında alt ve orta gelir gruplarına yönelik konut üretiminin sağlanamaması sonucu TOKİ'nin kent çeperlerindeki kırsal alanlara yönelmesi Trabzon özelinde, özellikle Akçaabat ilçesi, Yıldızlı Mahallesi ile Yomra ilçesi, Kaşüstü Mahallesinde etkisini göstermektedir. Bu nedenle çalışma alanı olarak Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde TOKİ tarafında gerçekleştirilen toplu konut alanlarındaki sorunlar, yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda ele alınacaktır.



Şekil 9. Çalışma alanı olan TOKİ konutlarının il genelindeki konumu

2.2.1. Yıldızlı Mahallesi

Yıldızlı Mahallesi 1992 yılında Akçaabat ilçesine bağlı belde belediyesi iken 2012 yılında 6360 sayılı Kanun kapsamında Trabzon ilinin büyükşehir belediyesi olmasıyla birlikte mahalle statüsüne sahip olmuştur. Yıldızlı Mahallesi; doğuda Ortahisar ilçesi ile Akyazı Mahallesi, batıda Akçaabat ilçesi, Söğütlü Mahallesi, güneyde ise Akçaabat ilçesi, Demirtaş Mahallesi arasında yer almaktadır. Mahallenin Karadeniz’e kıyısı bulunmakla birlikte bir heyelan set gölü olan Sera Gölü, Yıldızlı Mahallesi sınırları içerisinde (URL-12, 2025).

Yıldızlı Mahallesinin 2018 yılındaki nüfusu 10.939, 2024 yılındaki nüfusu ise 13.674’tür. 2013 ile 2022 yılları arasında mahalle nüfusu düzenli olarak artış göstermekte olup 2023 yılında nüfusun azaldığı, 2024 yılında ise mahalle nüfusunda yeniden artış olduğu görülmüştür (Tablo 14). Yıldızlı Mahallesinde konut talebinin oluşmasını ve nüfusun artmasını etkileyen en önemli etmenler arasında mahallenin, kıyıdaki devlet yolundan hizmet alması ile Ortahisar ilçesinin kentsel gelişme baskısı altında olması gösterilebilir.

Tablo 14. Yıldızlı Mahallesi'nin 2013-2024 yılları arası nüfusu (URL-13, 2025)

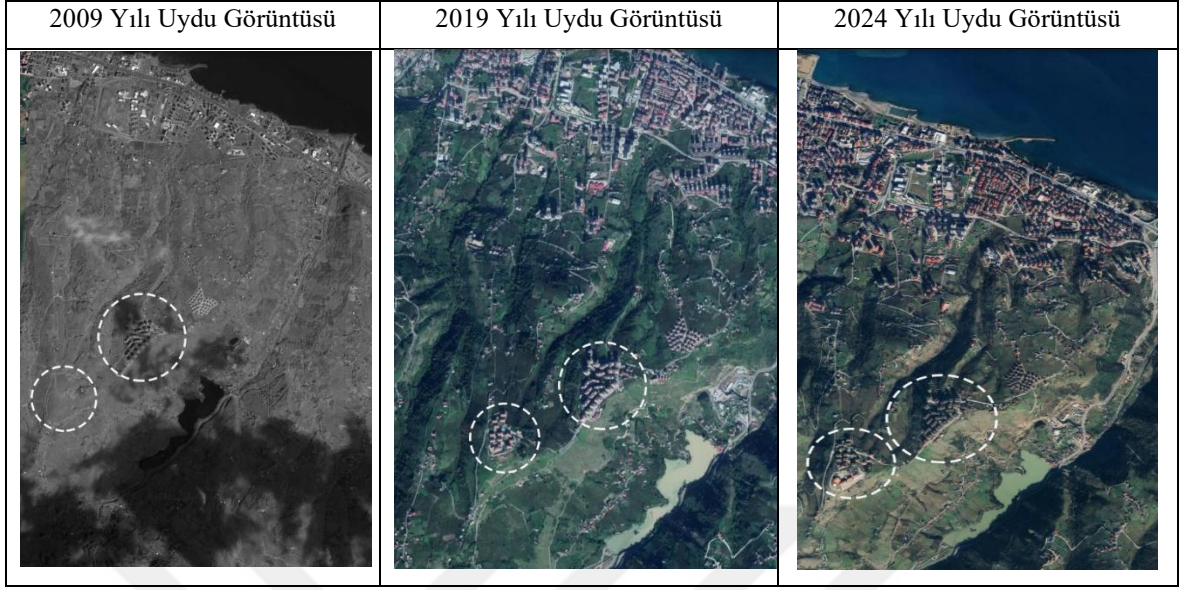
Yıl	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nüfus	8.430	9.103	9.468	10.081	10.758	10.939	12.031	12.996	13.347	13.443	13.146	13.674

Yıldızlı Mahallesi, TOKİ konut projelerinin uygulandığı mahallelerden biridir. Mahalledeki toplu konut yatırımları, yerleşim ve çevresinin zamanla farklı işlev talebi oluşturmaya neden olmuştur. TOKİ konutları öncesi alanda Karayolları villaları dışında önemli bir yapılaşma bulunmamaktaydı. Mahalle merkezi dışındaki alanlarda ve TOKİ konutlarının yapıldığı bölgede, mevcut kırsal yolların kenarlarında genellikle kırsal nitelikli, düşük yoğunluklu, dağınık yayılım gösteren konutlar bulunmaktaydı.

İmar planı dışında gelişim gösteren Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi, mahkemeye konu olmuş ve söz konusu alanla ilgili hazırlanan bilirkişi raporuna göre seçilen konut yerleşiminin tarım alanı olduğu belirtilerek yapıların yıkılması gerektiği bildirilmiştir (URL-14, 2019). Bu yargı karar sonucu toplu konut yapılarına herhangi bir müdahale olmamış, aksine toplu konut alanının güneyinde (2011 yılında) yine tarım alanı olarak tanımlanan alana “yoksul konutları” adı altında konut projesi yapılmış ve bu alanlar mevzi veya ilave imar planları ile plan sınırlarına dâhil edilmişlerdir.

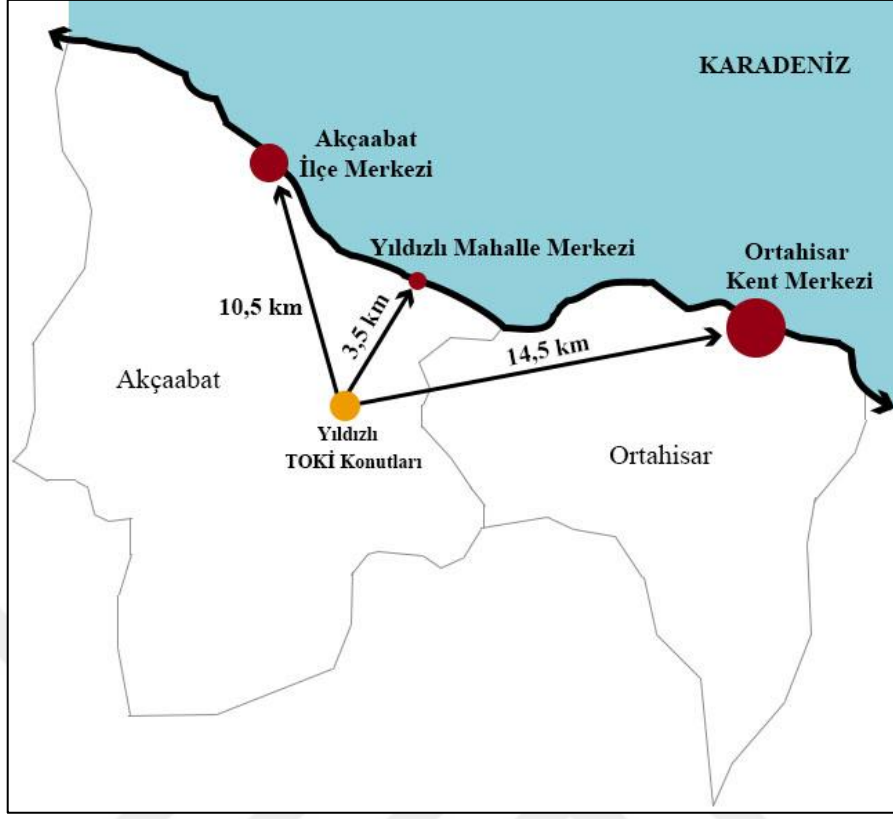
Yıldızlı Mahallesi'nin 2009 yılına ait uydu görüntüsü incelendiğinde, mahallenin güneyinde Karayolları villaları ve TOKİ toplu konutları dışında, güzergâh boyunca dağınık yerleşim gösteren kırsal nitelikli az katlı yapılaşmalar bulunmaktadır ve yapılaşmaların mahallenin kıyı bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Mahallenin 2019 ve 2024 yıllarına ait uydu görüntüsü incelendiğinde ise TOKİ toplu konutlarının güneyinde, yoksul konutlarının yapıldığı ve kıyı yerleşimin, TOKİ konutlarına erişim sağlayan yol boyunca gelişim gösterdiği anlaşılmaktadır. TOKİ yoksul konutlarının güney kısmında kırsal nitelikli konutlar mevcudiyetini korumaktadırlar ve mahallenin güneyinde bulunan yoksul konutları, yüksek katlı yapılaşmaların sınırını oluşturmaktadır. Toplu konut yerleşimlerine hizmet veren ulaşım aksının kıyı kesiminde, yüksek katlı yapılaşmaların son on yılda artış gösterdiği görülmektedir. Genel olarak mahallede, yüksek katlı yapılar ile kırsal nitelikli dağınık yerleşim gösteren az katlı yapılar bir arada bulunmaktadır (Tablo 15).

Tablo 15. Yıldızlı Mahallesi 2009-2019 yıllarına ait uydu görüntüleri



Yıldızlı TOKİ konutlarına ulaşım kapsamında, Trabzon-Akçaabat Yıldızlı Beldesi Kısmi Revizyon İmar Planı kararlarına göre kuzey-güney yönlü (sahil kesimden iç kesimlere doğru) 15 m kesitinde yolun olması önerilmiştir. Ancak önerilen bu yol, ağırlıklı olarak plansız alanlardan geçtiği için arsa ve arazi düzenlemesi (3194 sayılı Kanun'un 18.maddesi) yapılamadığından uygulanamamış ve plan da belirtilen ulaşım güzergâhı yerine farklı bir güzergâh (kırsal kadastral yol) ile yerleşimlerin ulaşım hizmeti almaları sağlanmıştır. Yıldızlı TOKİ konutlarına toplu taşıma hizmeti kapsamında minibüs ve otobüslerle hizmet verilmektedir. 2018 yılında otobüsler, saatte bir çift yönlü ulaşım gerçekleştirirken minibüsler saat 15.00'e kadar 30 dakikada bir, 15.00'den sonra ise 15 dakikada bir hareket etmektedirler. 2024 yılında ise minibüslerin saat 15.00'e kadar 20 dakika arayla, 15.00-16.00 arası 10 dakika arayla, 16.00'dan sonra ise durağa başka araç gelince hareket etmektedir.

Minibüslerin izlediği ulaşım güzergâhı dikkate alınarak TOKİ toplu konut alanından, en yakın mahalle ve ilçe merkezlerine (talep gören) olan mesafeleri incelenmiştir. Bu bağlamda yerleşimin Yıldızlı Mahalle merkezine uzaklığı yaklaşık 3,5 km, Akçaabat kent merkezine uzaklığı yaklaşık 10,5 km ve Ortahisar kent merkezine uzaklığı ise yaklaşık 14,5 km'dir (Şekil 10).



Şekil 10. Yıldızlı TOKİ konutlarının en yakın kent merkezlerine olan uzaklığı

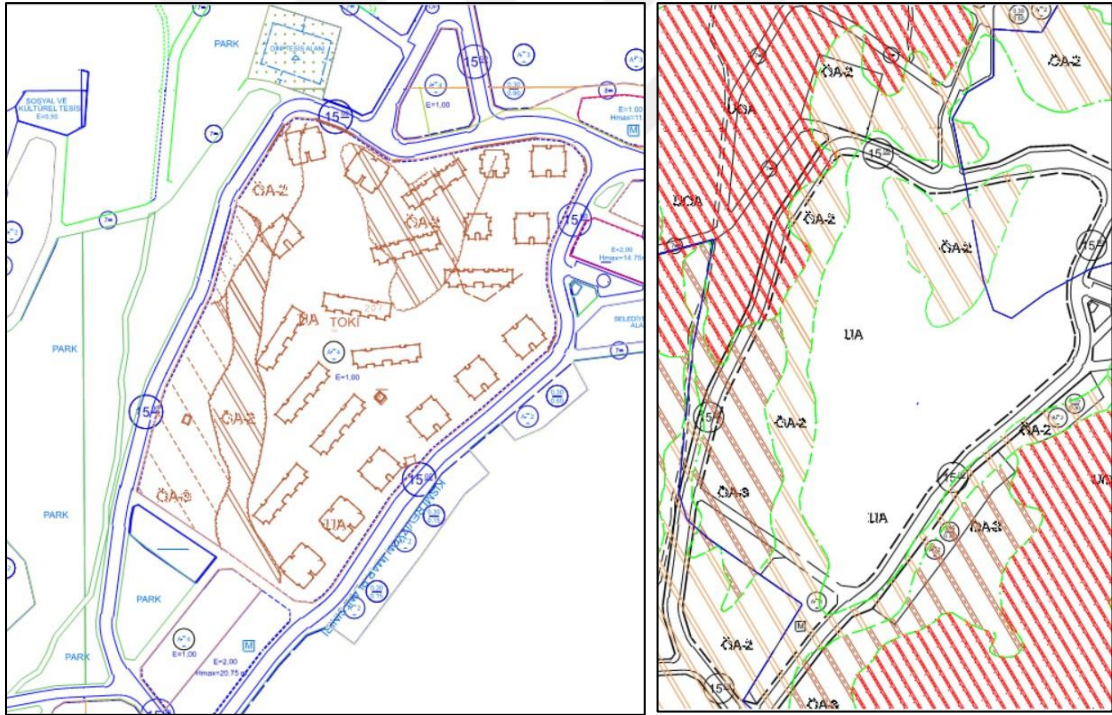
A) Yıldızlı TOKİ toplu konutları;

Yıldızlı bölgesi için hazırlanan uygulama imar planı altlığı olan imar planına esas jeolojik-jeoteknik etüt raporu sonucunda hazırlanan yerleşime uygunluk haritaları incelenmiştir.

Jeolojik-jeoteknik etüt raporlarının hazırlanmasında yapılan çalışmalar ve ulaşılan sonuçlar birlikte değerlendirilerek çalışma alanının yerleşime uygunluk durumu plan ölçeğinde belirlenmektedir. Çalışmalar kapsamında hazırlanan, ham veri haritaları (jeoloji, eğim, yeraltı suyu haritaları vb.), ara ürün haritaları (yerel zemin sınıfları vb.) ve risk haritalarına (sıvılaşma, zemin büyütmesi vb.) mühendislik yorumları katılarak değerlendirilmesiyle sonuç ürün olarak yerleşime uygunluk haritaları hazırlanmaktadır. Bu veriler doğrultusunda çalışma alanlarının yerleşime uygunluk durumları; uygun alanlar (UA), önemli alanlar (önlemler alınarak yerleşime açılacak alanlar) (ÖA), ayrıntılı jeoteknik etüt gerekli alanlar (AJE) ve uygun olmayan alanlar (UOA) şeklinde dört gruba ayrılarak değerlendirilmektedir (Demir Sancar, 2014).

TOKİ toplu konutunun bulunduğu alanın yerleşime uygunluk haritaları incelendiğinde; TOKİ toplu konut yerleşiminin bulunduğu yapı adası içerisinde ÖA-2, ÖA-

3, UA ve UOA olarak tanımlanan alanlar bulunmaktadır. Yerleşimde (UA) olarak tanımlanan alanlar, deprem koşulları hariç hiçbir doğal afet tehlikesi potansiyeli taşımayan ve jeolojik-jeoteknik özellikler açısından yerleşime uygulugu etkileyebilecek hiçbir mühendislik problemi bulunmayan ve herhangi bir önlem alınmasına gerek olmadan yapılaşmaya gidilebilecek alanlar, ÖA-2 ve ÖA-3 olarak tanımlanan alanlar doğal afet tehlikeleri ve/veya jeolojik-jeoteknik özellikleri nedeniyle yerleşime uygunluğu etkileyebilecek, belirli önlemleri yapılaşma öncesi ve/veya esnasında almak şartıyla planlamaya ve yapılaşmaya gidilebilecek alanlar, UOA tanımlanan alanlar ise doğal afet tehlikeleri ve/veya jeoteknik problemler, diğer kanunlar vb. nedenler veya teknik ve ekonomik olarak önlem alınması uygun bulunmamış alanlar olması nedeniyle, planlanmaması ve herhangi bir sebepten ötürü yapılaşmaya gidilmemesi gereken alanlar olarak tanımlanmaktadır (Demir Sancar, 2014) (Şekil 11).



Şekil 11. Yıldızlı TOKİ toplu konut alanının 2010 yılı uygulama imar planı (solda) ve yerleşime uygunluk haritası (sağda)

Dört etaplı, toplamda 942 adet bağımsız bölümden oluşan TOKİ toplu konutları 2006 yılında tamamlamıştır. 2018 yılında konut bölgesinde yaklaşık 4.200 kişinin yaşadığı, 2024 yılı itibarıyla ise bu sayısının yaklaşık 4.800 kişi olduğu belirtilmiştir.

Toplu konut projesi kapsamında yerleşimin birinci etabında cami, dördüncü etabında ise ticaret merkezi, ilköğretim okulu ve spor salonu donatılarının yapılması planlanmıştır (Tablo 16). Ancak uygulamada önerilen donatılardan cami, ticaret alanı ve spor sahası yapılmış olup ilköğretim okulu yapılmamıştır.

Tablo 16. Yıldızlı TOKİ toplu konut projesi kararları

Yıldızlı	Konut Sayısı	Yapı Sayısı		Toplam Bağımsız Bölüm Sayısı	Kat Adedi			Sosyal Donatı
		Toplam Yapı Sayısı	Benzer Yapı Sayısı		Yol Kotu Üst Kat Sayısı	Yol Kotu Alt Kat Sayısı	Toplam Kat Sayısı	
1. Etap	288	6	6	48	12	1	13	Cami
2. Etap	204	6	3	32	8	1	9	
			3	36	9	1	10	
3. Etap	258	6	3	50	12	2	14	
			3	36	9	1	10	
4. Etap	192	4	2	48	12	1	13	Ticaret Merkezi, İlköğretim, Spor Salonu
			2	48	12	1	13	

Yıldızlı TOKİ toplu konut alanı 22 bloktan oluşmakta ve her bir katında 4 konut bulunmaktadır. Her bir bloktaki konutların doluluk-boşluk durumları incelendiğinde; 2018 yılında birinci etapta 25, ikinci etapta 43, üçüncü etapta 38 ve dördüncü etapta 30 konut, 2024 yılında ise birinci etapta 13, üçüncü etapta 26, dördüncü etapta ise 14 konut boştur. 2018 yılında konutların %85'i dolu iken 2024 yılında %94'ü doludur (Tablo 17).

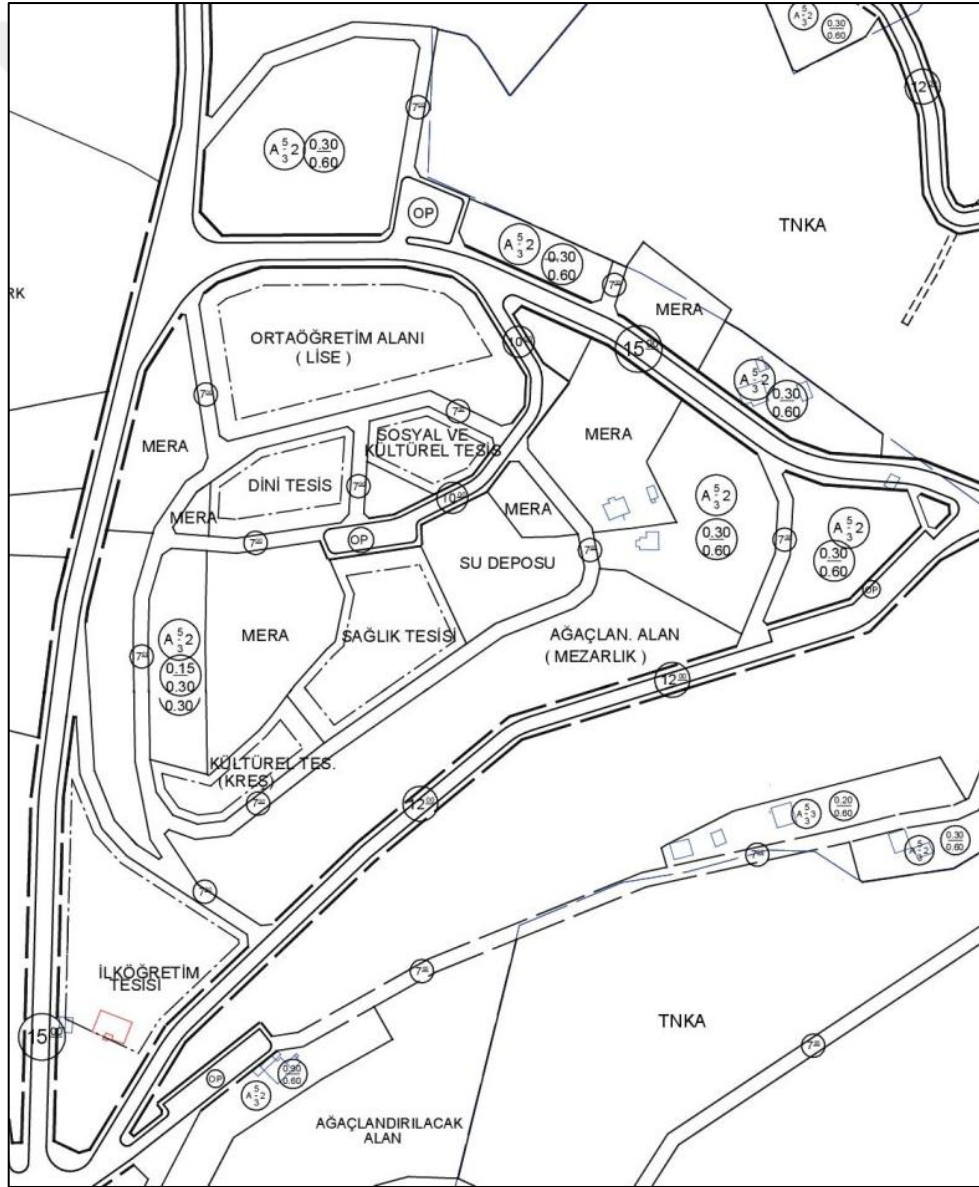
Tablo 17. Yıldızlı TOKİ toplu konutları doluluk-boşluk durumu

Etaplar	Toplam Konut	2018				2024			
		Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi	Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi
1. Etap	288	263	%91	25	%9	275	%95	13	%5
2. Etap	204	161	%79	43	%21	204	%100	-	-
3. Etap	258	220	%85	38	%15	232	%90	26	%10
4. Etap	192	162	%84	30	%16	178	%93	14	%7
Toplam	942	806	%85	136	%15	889	%94	53	%6

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konutları

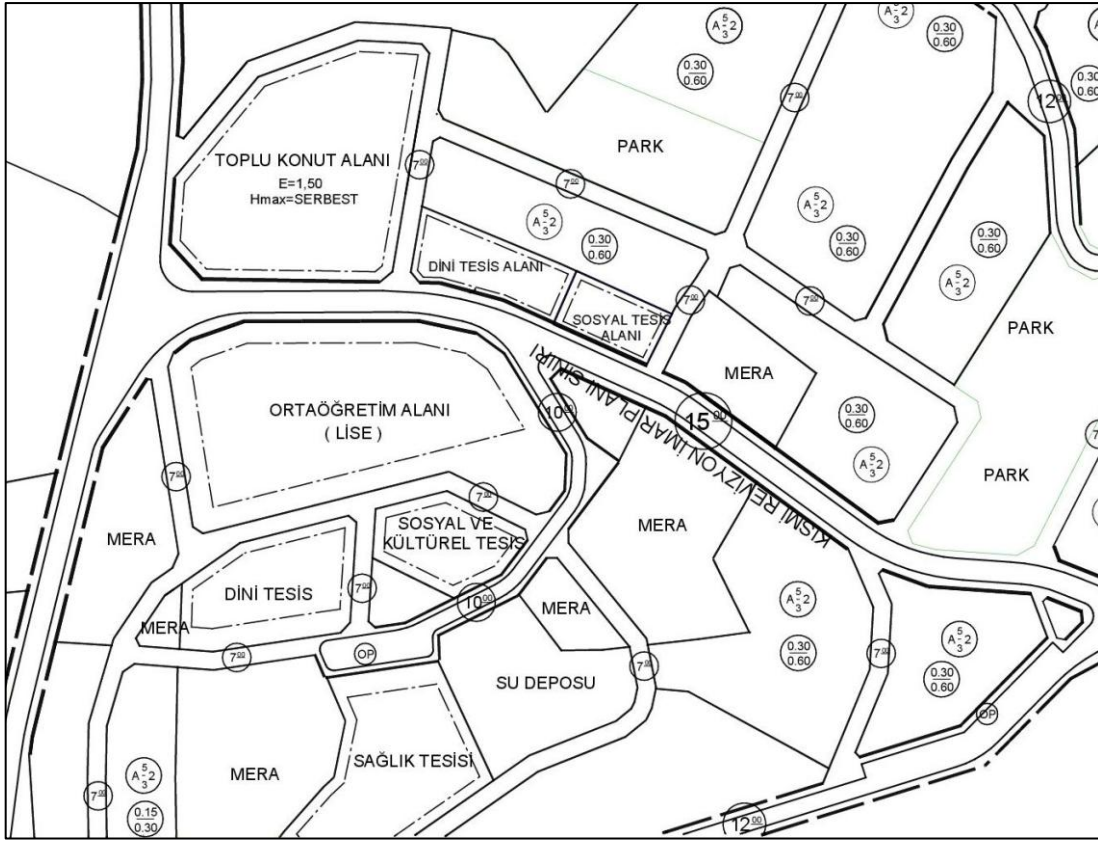
2011 yılında Yıldızlı toplu konutlarının yaklaşık 1 km güneyine Yıldızlı TOKİ yoksul konutları inşa edilmiştir. Bu alan, 2010 yılı öncesi yapılan imar planına göre ağaçlandırılacak alan (mezarlık) olarak tanımlanmış ve bu alanın güneyine ilköğretim tesis donatısı önerilmiştir.

2010 yılında yapılan uygulama imar planı ile yoksul konutlarının bulunduğu alan, konut alanı (A-2, 0.30/0.60), kültürel tesis (kreş), ilköğretim okulu, ortaöğretim alanı (lise), dini tesis, sağlık tesisi, sosyal ve kültürel tesis donatıları ile mera ve ağaçlandırılacak alan (mezarlık) olarak planlanmıştır (Şekil 12).



Şekil 12. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın 2010 yılı imar planı

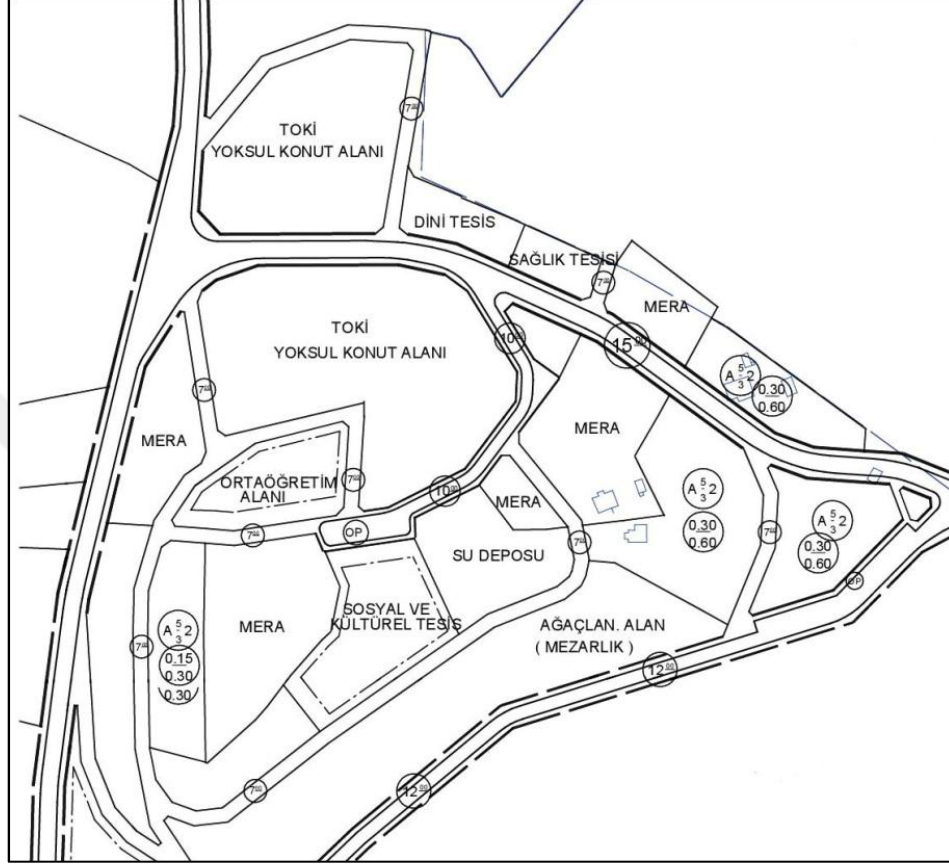
2012 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutları ve çevresini kapsayacak şekilde yerleşime kısmi revizyon imar planına yapılmıştır. Kısmi revizyon imar planı ile 2010 yılında yapılan planda yapılaşma koşulu ayrık nizam iki katlı olan alan, TOKİ toplu konut alanı olarak revize edilmiştir. Ayrıca toplu konut alanı olarak planlanan alanının doğusu, 2010 yılında hazırlanan planda ayrık nizam iki katlı konut alanı olarak planlanmışken bu alan kısmi revizyon imar planı ile dini tesis ve sosyal tesis alanı olarak düzenlenmiştir. 2010 yılında hazırlanan imar planı ile alanda yapılması planlanan ortaöğretim alanı (lise), dini tesis, sosyal ve kültürel tesis ile sağlık tesisi alanları kısmi revizyon imar planı ile alanda yeniden düzenlenmiştir (Şekil 13).



Şekil 13. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alana ilişkin 2012 yılında yapılan kısmi revizyon imar planı

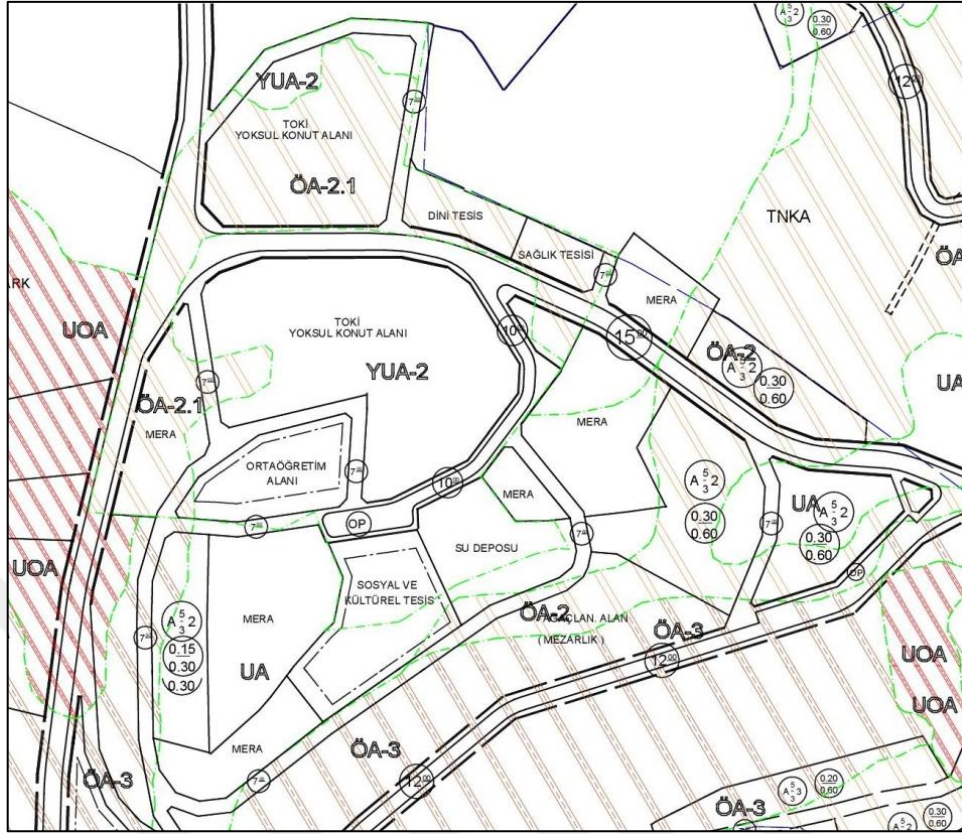
Ancak 2012 yılında yoksul konut alanı ve çevresini de kapsayacak şekilde yapılan kısmi revizyon imar planı uygulanmamıştır. Alanda yapılan uygulama incelendiğinde; 2010 ve 2012 yıllarında hazırlanan planlarda ortaöğretim alanı ile sosyal ve kültürel tesis olarak planlanan alanlarda TOKİ yoksul konutları, ortaöğretim alanının güneyinde bulunan dini tesis alanı ise ortaöğretim alanı olarak düzenlenmiştir. Alanda ortaöğretim alanı dışında dini

tesis, sağlık tesisi ve sosyal ve kültürel tesis alanı amaçlı kullanılmak üzere yapılar inşa edilmiştir (Şekil 14).



Şekil 14. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın imar planı

TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın yerleşime uygunluk haritası incelendiğinde, yerleşim YUA-2 (UA) ve ÖA-2.1 olarak tanımlanan alanlarda bulunmaktadır. Yerleşimde YUA-2 (UA) olarak tanımlanan alanlar, deprem koşulları hariç hiçbir doğal afet tehlikesi potansiyeli taşımayan, jeolojik-jeoteknik özellikler açısından yerleşime uygulanabilirliği etkileyebilecek hiçbir mühendislik problemi bulunmayan ve herhangi bir önlem alınmasına gerek olmadan yapılaşmaya gidilebilecek alanlar iken ÖA-2.1 olarak tanımlanan alan ise doğal afet tehlikeleri ve/veya jeolojik-jeoteknik özellikleri nedeniyle yerleşime uygunluğu etkileyebilecek, belirli önlemleri yapılaşma öncesi ve/veya esnasında almak şartıyla planlamaya ve yapılaşmaya gidilebilecek alanlar olarak açıklanmıştır (Demir Sancar, 2014) (Şekil 15).



Şekil 15. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının bulunduğu alanın yerleşime uygunluk haritası

TOKİ yoksul konut yerleşimi, toplamda 396 adet konuttan oluşmakta olup konutlar 1+1 konut tipindeki bağımsız bölümlerden oluşmaktadır. Bu konutlarda 2018 yılında yaklaşık 1.000 kişi, 2024 yılında ise yaklaşık 1.100 kişi yaşamaktadır.

Proje kapsamında yerleşimde konutlara ek olarak sosyal tesis, cami, şadırvan, aile sağlık merkezi ve büfe donatılarının yapılması planlanmıştır (Tablo 18). Yerleşimde büfe hariç belirtilen diğer donatı yapıları inşa edilmiş ancak 2018 yılında cami ve şadırvanın kullanıldığı, diğer yapıların ise atıl kaldığı görülmüştür. 2024 yılında ise yerleşimde sağlık tesisi olarak inşa edilen yapının Halk Eğitim Merkezi ve kuzeyde yer alan toplu konut alanının ise Yıldızlı Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi Müdürlüğü olarak kullanıldığı, ayrıca alanın doğusundaki konut alanlarının (A-2 0.30/0.60) toplu konut alanı olarak düzenlendiği, sosyal ve kültürel tesisinin batısında bulunan mera alanında inşa edilen yapının İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü olarak kullanıldığı ve yerleşim ve çevresine hizmet veren ticari birimlerin yer aldığı görülmüştür. Ayrıca 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde, TOKİ projesi kapsamında yapılması planlanmayan lise donatısı da bulunmaktadır.

Tablo 18. Yıldızlı TOKİ yoksul konut projesi kararları

Yıldızlı	Konut Sayısı	Yapı Sayısı		Toplam Bağımsız Bölüm Sayısı	Kat Adedi			Sosyal Donatı
		Yapı Sayısı	Benzer Yapı Sayısı		Yol Kotu Üstü Kat Sayısı	Yol Kotu Altı Kat Sayısı	Toplam Kat Sayısı	
Yoksul Konutları	396	11	4	36	4	2	6	Sosyal Tesis, Cami, Şadırvan, Aile Sağlık Merkezi ve Büfe
			7	48	4	2	6	

Yoksul konutları toplamda 11 bloktan oluşmaktadır. Blokların yedi tanesinde her bir katta sekiz konut bulunurken dört blokun her bir katında altı daire bulunmaktadır (Tablo 18).

2018 yılında her bir katında 6 daire bulunan dört bloktan oluşan konutlar boştur. Bu konutların 2024 yılında Yıldızlı Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi Müdürlüğü olarak hizmet verdiği görülmüştür. Her bir katında sekiz daire bulunan yedi blokta, toplamda 252 konut bulunmakta olup 2018 yılında bu konutların 92 tanesi, 2024 yılında ise 79'u boştur. Bu kapsamda, toplamda 396 adet konuttan oluşan yoksul konutlarının 2018 yılında 236 tanesi boşken, 2024 yılında dört blokun kullanım amacının değişmesi sonrasında proje kapsamında inşa edilen ve konut olarak kullanılan 252 adet konutun 79'unun boş olduğu görülmüştür (Tablo 19).

2018 yılında toplam konutların %60'ı TOKİ tarafından sosyal problemler, güvenlik gerekçeleri ile boş olarak tutulmakta iken 2024 yılında yerleşimdeki konutların kullanım amacının değişmesiyle birlikte konutların %31'i boştur (Tablo 19).

Tablo 19. Yıldızlı TOKİ yoksul konutları doluluk-boşluk durumu

2018					2024				
Toplam Konut	Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi	Toplam Konut	Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi
396	160	%40	236	%60	252	173	%69	79	%31

2.2.2. Kaşüstü Mahallesi

Trabzon ili, Yomra ilçesi sınırları içerisinde yer alan Kaşüstü Mahallesi doğuda Yomra, batıda Yalıncak Mahallesi arasında yer almakta olup Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır. 1994 yılında belde belediyesine sahip olan Kaşüstü, 2012 yılında

Trabzon'un büyükşehir belediyesi olmasıyla mahalle statüsüne sahip olmuştur (URL-15, 2025).

Kaşüstü Mahallesinin nüfusu; 2018 yılında 11.936, 2024 yılında ise 19.692'dir. 2013-2022 yılları arasında mahalle nüfusu artış gösterirken 2023 yılında nüfusta azalma meydana gelmiş, 2024 yılında ise nüfusta tekrar artış olmuştur (Tablo 20).

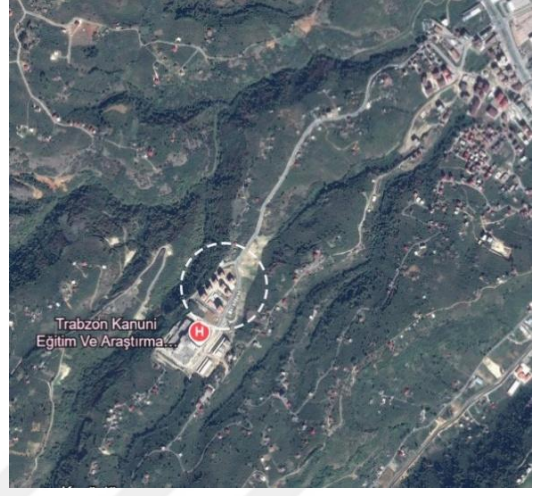
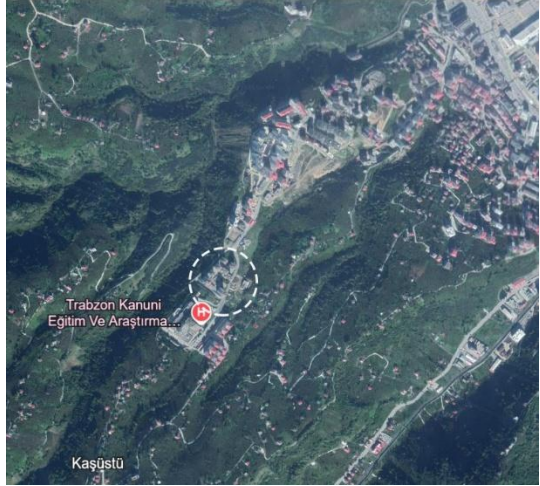
Tablo 20. Kaşüstü Mahallesi'nin 2013-2024 yılları arası nüfusu (URL-16, 2025)

Yıl	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nüfus	5.680	6.313	7.595	9.167	11.638	11.936	13.756	15.311	17.109	18.600	18.249	19.692

Trabzon'un en hızlı gelişen mahallelerinden biri olan Kaşüstü, özellikle Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi, adliye binası, alışveriş merkezi ve otellerin yer seçimiyle beraber artan ticari ve büro kullanımları ile bunlara bağlı konut talebiyle bölgenin alt merkezi haline gelmiştir. Köy tüzel kişiliğine ait olan hastane alanı, mevzii imar planı yapılarak planlı alanlar içerisine dâhil edilmiştir. Yer seçimi kriteri olarak hazine arazisinde olması yeterli bulunan hastanenin yer seçiminin bu alanda yapılması sonrasında, kentsel yerleşmelerden uzak kırsal karakterli olan hastane çevresinde yapılaşma baskısı giderek artmıştır. Özellikle, hastane yatırımından sonra altyapıya yapılan yatırım, hastane çevresinde toplu konut uygulamalarının artış göstermesine neden olmuş ve bu konuda öncülüğü de 2011 yılında TOKİ'nin ürettiği toplu konut uygulamaları yapmıştır.

Kaşüstü TOKİ konutlarının bulunduğu alanın uydu görüntüleri dikkate alınarak yerleşimin gelişim durumu Tablo 21'de gösterilmiştir. Kaşüstü Mahallesinde hastane ve TOKİ toplu konutlarının bulunduğu alan, tarımsal niteliğe sahip, eğimli bir arazidir. Dar bir sırt boyunca gelişim gösteren yerleşimde, kırsal nitelikli, dağınık, az katlı yapılaşmalar bulunurken bu durum, yerleşimde hastane yer seçimi ile birlikte 2011 yılında değişmeye başlamıştır. Hastane yer seçimi sonucunda bu bölgede öncelikle TOKİ olmak üzere yüksek katlı yapılaşmalarda artış yaşanmıştır. 2013 yılında sadece hastanenin kuzeyinde TOKİ tarafından üretilen toplu konutlar bulunmaktayken 2019 yılında hastane ile mahalle merkezi arasında hizmet veren ulaşım aksı boyunca yüksek katlı yapılarda artış meydana gelmiştir. 2024 yılı itibarıyla, 2010 yılında kırsal nitelikli yapılaşmaların yoğunluk gösterdiği aks üzerinde, ulaşım kararlarına bağlı olarak farklı nitelik ve büyüklükte çeşitli konut projelerinin yer seçiminin gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 21).

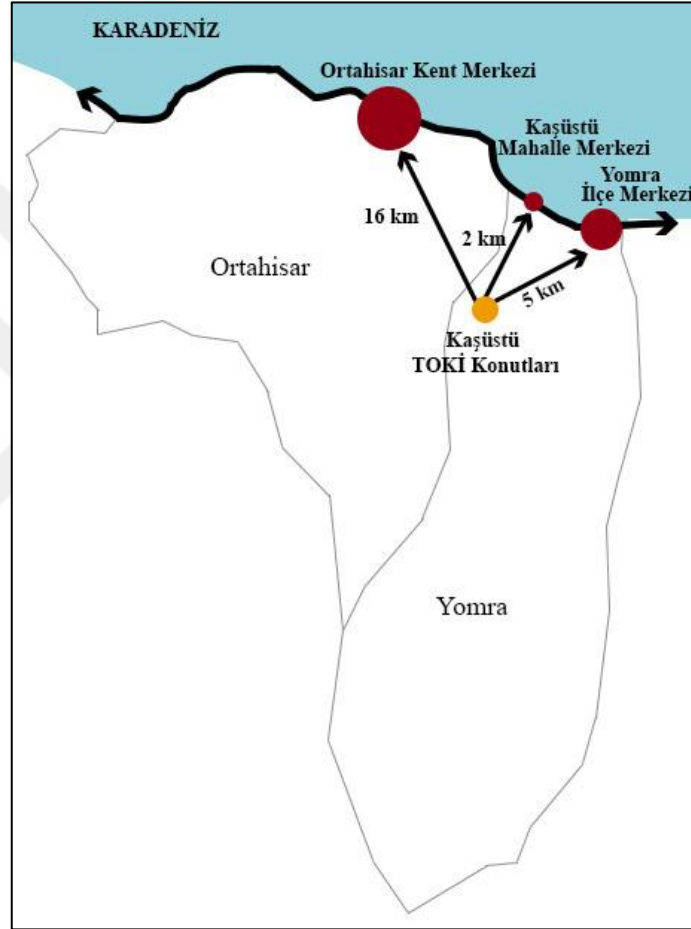
Tablo 21. Kaşüstü Mahallesi 2010/2013/2019/ 2024 yıllarına ait uydu görüntüleri

2010 Yılı Uydu Görüntüsü	2013 Yılı Uydu Görüntüsü
	
2019 Yılı Uydu Görüntüsü	2024 Yılı Uydu Görüntüsü
	

Kaşüstü Mahallesinde kuzey-güney yönlü (sahil kesimden iç kesimlere doğru) hizmet veren mevcut köy yolu TOKİ konutlarının ve hastanenin etkisiyle ulaşım talebini karşılayamadığından, bu bölgeye mevzii imar planı kapsamında 25 m genişliğinde toplayıcı yol niteliğinde bir yol öngörülmüş ancak uygulamada 15 m genişliğinde bir yol inşa edilmiştir. Hastaneye hizmet veren bu ulaşım aksı üzerinde gelişim gösteren yeni konut inşaatlarının etkisiyle yolun bazı noktalarında daralmalar meydana gelmekte ve yol niteliğinde bozulmalar olmaktadır.

Kaşüstü TOKİ konutlarına toplu taşıma hizmeti kapsamında dolmuş, minibüs ve otobüsler hizmet vermektedir. 2018 ve 2024 yılında belediye otobüsleri, saatte iki veya daha fazla kez çift yönlü ulaşım hizmeti sağlamaktadır. 2018 ve 2024 yılında dolmuş ve minibüsler 15 dakikada bir durak noktalarından hareket etmektedirler. Ancak dolmuş ve

minibüslerin hareket saatleri, araç doluluk oranına bağlı olarak artış veya azalış gösterebilmektedir. Bu çerçevede, Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarının izlediği yol güzergâhları dikkate alınarak yerleşimin mahalle merkezine ve en yakın ilçe merkezlerine olan uzaklığı incelenmiştir. Yerleşimin Kaşüstü Mahalle merkezine uzaklığı yaklaşık 2 km, Yomra kent merkezine uzaklığı yaklaşık 5 km ve Ortahisar kent merkezine uzaklığı yaklaşık 16 km'dir (Şekil 16).

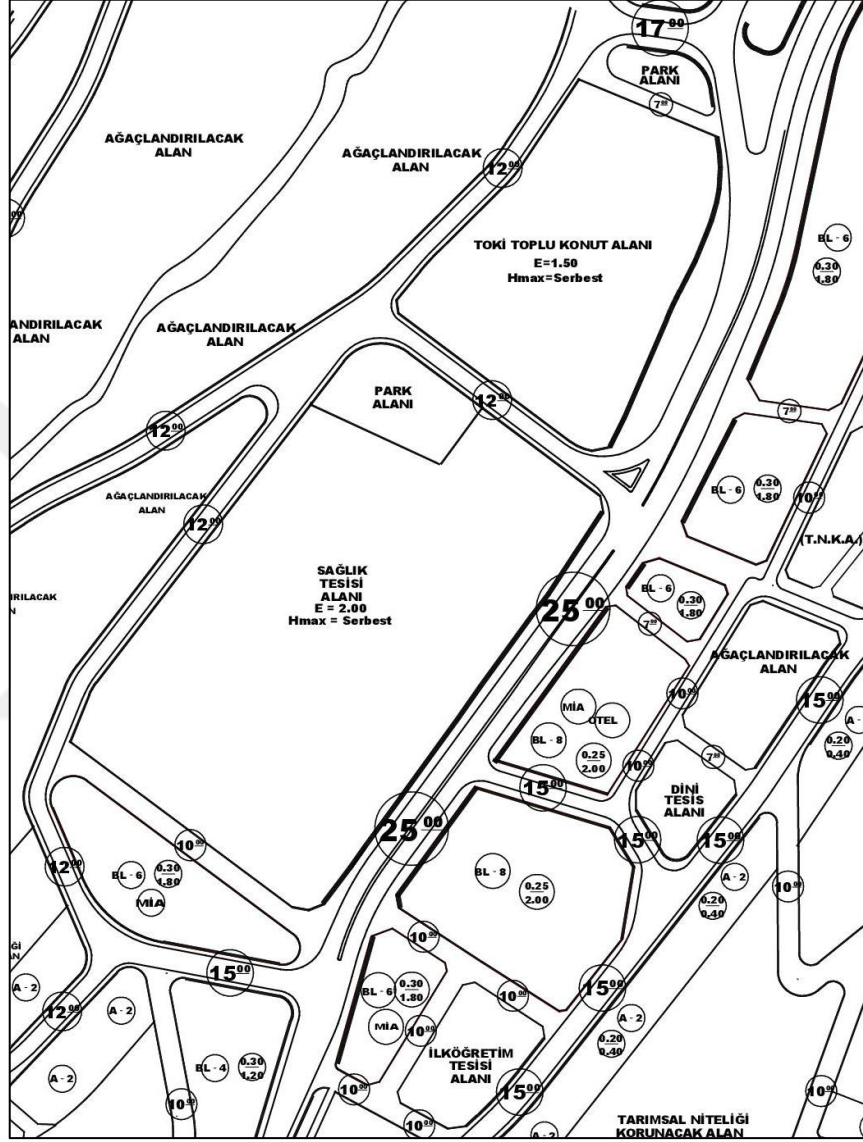


Şekil 16. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının en yakın kent merkezlerine olan uzaklığı

Köy tüzel kişiliğine ait arsada hastane yapılmasına karar verilmesinden sonra buna bağlı söz konusu alanda mevzii imar planı yapılmıştır. Ancak bu plan da talepler karşısında birkaç kez değişikliğe uğramıştır. Yapılan plan çalışmaları ile hastane alanı ve TOKİ toplu konut alanına ilave gelişim alanları da açılmıştır. Bu alanlar, yüksek yoğunlukta ve bulunduğu kırsalın yapılaşma özelliklerinden uzak (B1-8 gibi) biçimdedir (Şekil 17).

TOKİ toplu konut yerleşimi ve çevresini kapsayan plan kapsamında yerleşim ve çevresinde donatı olarak hastane, ilköğretim okulu, dini tesis, park ve ticari kullanımlar

planlanmıştır. İmar planında ilköğretim alanı olarak planlanan alandaki okul yapısının eski olması nedeniyle yeni okul yapısı inşa etmek üzere yıkıldığı 2024 yılında anahtar kişi ile yapılan görüşmede belirtilmiştir (Şekil 17).



Şekil 17. Kaşüstü TOKİ toplu konutları ve çevresinin içeren imar planı

TOKİ toplu konutlarının bulunduğu alanın yerleşime uygunluk haritaları incelendiğinde; konut alanı, ÖA-2.1 ve UOA-2.1 olarak tanımlanan alanlarda bulunmaktadır. ÖA-2.1 olarak tanımlanan alan, doğal afet tehlikeleri ve/veya jeolojik-jeoteknik özellikleri nedeniyle yerleşime uygunluğu etkileyebilecek, belirli önlemleri yapılaşma öncesi ve/veya esnasında almak şartıyla planlamaya ve yapılaşmaya gidilebilecek alan olarak, UOA-2.1 olarak gösterilen alan ise doğal afet tehlikeleri ve/veya jeoteknik

yaşamaktadır. Toplu konut projesi kapsamında yerleşimde konut dışında, cami ve ticaret merkezi donatılarının yapılması planlanmış ancak cami donatısı yapılmamıştır (Tablo 22).

Toplu konut yerleşimi daha detaylı incelendiğinde; yol kotu üstü kat sayısı 10 olan yapılar 6 bloktan oluşmaktadır ve konut büyüklüğü 68 m² olup 2+1 şeklinde tasarlanmıştır. 13 katlı yapılar ise 2 blok şeklinde ve 117 m² olup 3+1 olarak tasarlanmıştır (Tablo 22).

Tablo 22. Kaşüstü TOKİ toplu konut projesi kararları

Konut Sayısı	Yapı Sayısı		Toplam Bağımsız Bölüm Sayısı	Kat Adedi			Sosyal Donatı
	Toplam Yapı Sayısı	Benzer Yapı Sayısı		Yol Kotu Üstü Kat Sayısı	Yol Kotu Altı Kat Sayısı	Toplam Kat Sayısı	
346	8	1	52	13	1	14	Cami ve Ticaret Merkezi
		1	52	13	2	15	
		1	42	10	2	12	
		1	40	10	2	12	
		1	40	10	1	11	
		1	40	10	1	11	
		1	40	10	1	11	
		1	40	10	1	11	

Toplamda 346 konut bulunan yerleşimde 2018 yılında konutların 11'i boşken 2024 yılında bu sayı 5'tir. Bu çerçevede 2018 yılında konutların %3'si boş, 2024 yılında ise konutların %2'si boştur (Tablo 23).

Tablo 23. Kaşüstü TOKİ toplu konutları doluluk-boşluk durumu

Toplu Konut	Toplam Konut	2018				2024			
		Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi	Dolu Konut	Dolu Konut Yüzdesi	Boş Konut	Boş Konut Yüzdesi
		335	%97	11	%3	341	%98	5	%2

2.3. Araştırmanın Yöntemi

Nitel araştırmalarda yararlanılan veri toplama tekniklerinden biri de görüşme tekniğidir (Punch, 2005). Bu tekniği, diğer veri toplama tekniklerinden ayıran en önemli özellik bir

olay, olgu veya durum ile ilgili derinlemesine bilgi sağlaması ve görüşme sırasında yeni sorular eklenebilme esnekliğinin bulunmasıdır (Yıldırım & Şimşek, 2013). Nicel araştırma yöntemlerinde en sık kullanılan veri toplama aracı anket çalışmasıdır. Anketin sık kullanılma nedenleri ekonomik olması, çok fazla veri elde edilebilmesi, geniş ölçekte katılımcılara ulaşarak verilerin güvenilir ve geçerli olmasıdır (Garip, 2023).

Bu kapsamda Yıldızlı TOKİ toplu konut, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde süreç içerisinde olan değişikliği tespit edebilmek için 2018 ve 2024 yıllarında her üç yerleşim yerlerinde ikamet eden kişilerle nicel araştırma yöntemi olan anket çalışmaları yapılmıştır. Ayrıca çalışmanın amaçlarına yönelik olarak yine 2018 ve 2024 yıllarında çalışma alanında bilgi sahibi olduğu düşünülen aktörlerle/anahtar kişilerle (muhtar TOKİ konutlarında görevli yöneticiler) görüşmeler yapılmıştır.

Anket ve görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda;

- Her üç yerleşim yerinin kentsel hizmetlerden yararlanabilme durumları Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ve planlama normları çerçevesinde incelenmiş,
- TOKİ konut yerleşimlerinde konut sahibi ve/veya kiracı olan deneklerin konutlara ekonomik erişebilmeleri oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımları kapsamında değerlendirilmiştir.

Çalışma alanı olarak belirlenen yerleşimlerde yapılan incelemeler aracılığıyla fiziksel durumu değerlendirilmiş ve her üç yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik düzeyleri, ulaşım süresi ve sefer sıklığı dikkate alınarak tespit edilmiştir.

2.3.1. Anahtar Kişi Görüşmeleri

Çalışma alanı olan her üç TOKİ yerleşimine ilişkin bilgi sahibi olduğu düşünülen aktörlerle/anahtar kişilerle (muhtar TOKİ konutlarında görevli yöneticiler vb.) görüşmeler yapılmıştır.

2.3.2. Anket Çalışması

Yıldızlı TOKİ toplu konut, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşim yerlerinin toplam konut sayısının %5'i dikkate alınarak örneklem büyüklükleri hesaplanmıştır (Tablo 24). %5 örneklem büyüklüğü ile TOKİ toplu konut yerleşimlerinde bulunan bütün yapılardan, temsilen bir veya iki konutla anket çalışması yapılmıştır.

Tablo 24. TOKİ yerleşimlerinde 2018 ve 2024 yıllarında yapılacak anket çalışması sayısı

TOKİ Konut Yerleşimi	Toplam Konut	Anket Sayısı	Gerçekleştirilen Anket Çalışması Sayısı		Anahtar Kişi Görüşmesi	
			2018	2024	2018	2024
Yıldızlı	942	47	47	47	1	1
Yıldızlı Yoksul Konutları	396	20	10	20		
Kaşıüstü	344	17	17	17	1	1
Genel Toplam	1682	84	74	84	2	2

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden 47, Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarından ise 17 kişi ile anket çalışması yapılmıştır (Tablo 24). Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ise 20 kişi ile anket çalışması yapılması planlanırken yerleşimdeki güvenlik sorunlarından dolayı (Ek Şekil 1) yoksul konut yerleşiminde 10 kişi ile anket yapılabilmiştir. 2018 yılında TOKİ yerleşimlerinde anket çalışmaları, nisan ve mayıs aylarında hafta içi ve hafta sonu 11.00-18.00 saatleri arasında yapılmıştır.

2024 yılında ise her üç TOKİ yerleşiminde örneklem büyüklüğü doğrultusunda anket çalışması yapılabilmiştir. Ancak yapılan çalışmalarda, her denek her soruya cevap vermemiş olup verilen cevaplar üzerinden değerlendirme yapılmıştır. 2024 yılında TOKİ konut yerleşimlerinde anket çalışmaları, ocak ve şubat aylarında hafta içi ve hafta sonu 10.00-17.00 saatleri arasında yapılmıştır.

Anket çalışmaları, katılımcıların konu ile ilgili konuşma isteklerine bağlı olarak 15 ile 45 dakika arasında sürmüştür. Açık ve kapalı uçlu 32 sorudan oluşan anket formu dört bölümden oluşmaktadır (Ek-1).

Bölüm 1: Demografik-ekonomik yapı ve ikametgâh durumu

Katılımcıların demografik-ekonomik yapısı ve ikametgâh durumları ile ilgili bilgilerin ortaya konulmasına yönelik; cinsiyet, yaş, medeni durum, meslek, hanehalkı bilgileri (aile büyüklükleri, ailelerindeki bireylerin cinsiyetleri, yaşları, eğitim ve iş durumları), aylık gelir, önceden ikamet edilen mevki hakkında sorulara yer verilmiştir.

Bölüm 2: Kentsel hizmetlere erişilebilirlik

Kentsel hizmetlere erişilebilirlik başlığı altında katılımcıların; eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel tesislere, açık ve yeşil alanlar ile spor alanlarına, ticaret ve istihdam alanlarına erişilebilirliklerine yönelik sorulara yer verilmiştir.

Bölüm 3: Konuta erişilebilirlik

Konutların kiralama/satın alma değeri ve konut değerinin konutun tercih edilmesine olan etkisine ilişkin sorulara yer verilmiştir.

Bölüm 4: Ulaşım imkanlarına erişilebilirlik

Yerleşimlere hizmet veren toplu taşıma araçlarının yeterlilikleri ve bu toplu taşıma araçlarına katılımcıların erişebilme durumlarının incelenebilmesine yönelik sorulara yer verilmiştir.



3. BULGULAR VE İRDELEMELER

3.1. Mekânsal Bulgular

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde 2018 yılındaki yaklaşık 4.200 kişi, 2024 yılında ise 4.800 kişi yaşamaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konut projesi kapsamında cami, ticaret merkezi, ilköğretim okulu, spor salonu donatılarının yapılması planlanmış olup yerleşimde ilköğretim okulunun yapılmadığı, spor salonu yerine ise spor sahasının yapıldığı tespit edilmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ise 2018 yılında yaklaşık 1.000 kişi, 2024 yılında ise yaklaşık 1.100 kişi yaşamaktadır. Yoksul konut projesi kapsamında yerleşimde sosyal tesis, cami, şadırvan, aile sağlığı merkezi (ASM) ve büfe donatılarının yapılması planlanmıştır. Yerleşimde, 2018 yılında sosyal tesis, aile sağlığı merkezi yapılarının bulunduğu ancak atıl kaldığı, marketin ise bulunmadığı, 2024 yılında ise aile sağlığı merkezi yapısının halk eğitim merkezi olduğu (Şekil 19), yerleşimde İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü kurumunun bulunduğu, ayrıca yoksul konut yapısı olarak inşa edilen dört blokun Yıldızlı Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi Müdürlüğü olarak hizmet verdiği ve sosyal tesis alanının yine atıl olduğu tespit edilmiştir (Şekil 20).



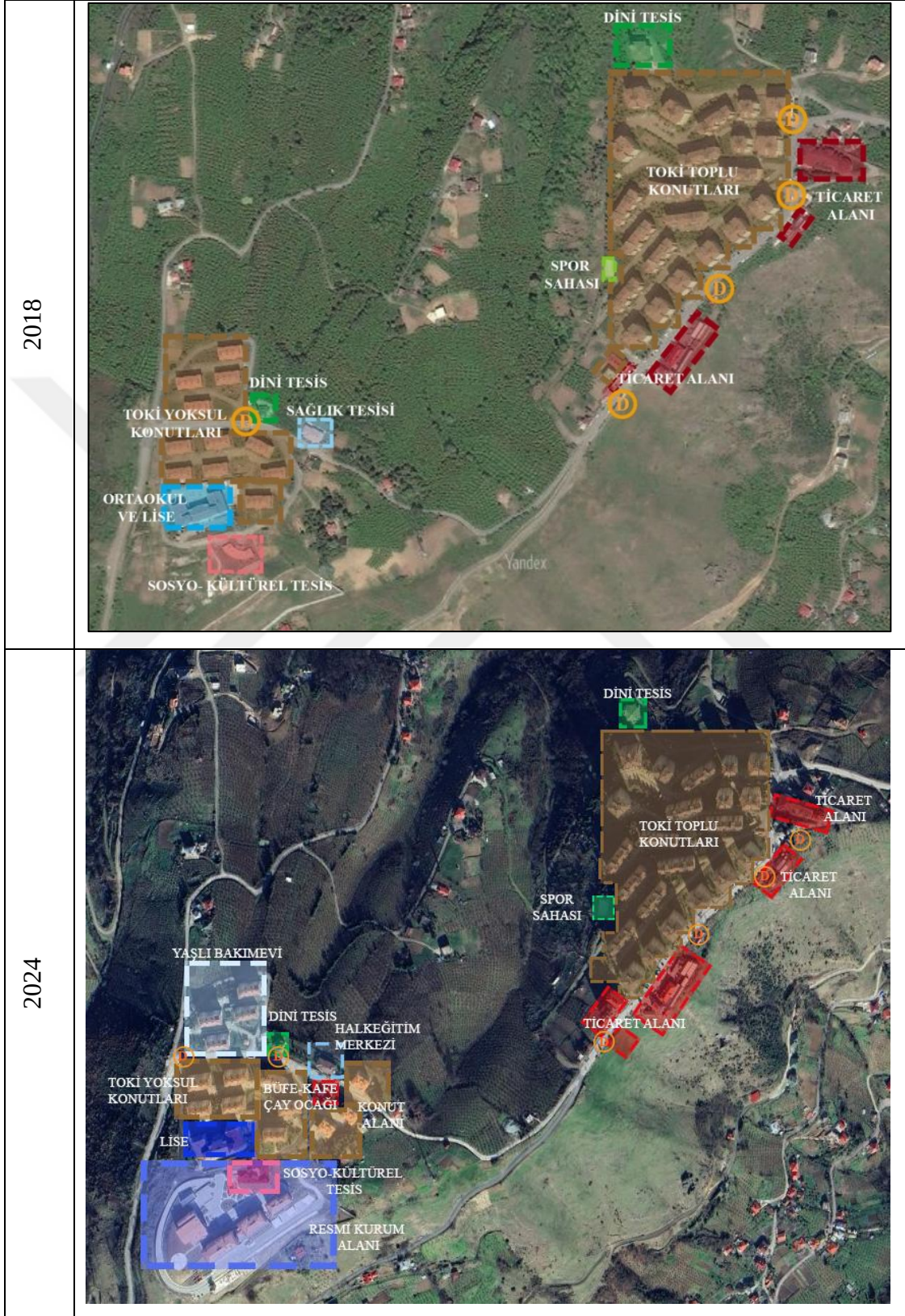
Şekil 19. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 yılında (solda) sağlık tesisi olarak inşa edilen yapının 2024 yılında (sağda) halk eğitim merkezi olarak kullanılması



Şekil 20. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2024 yılında İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü (1), market ve kafe (2), Yıldızlı Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi Müdürlüğü (3)

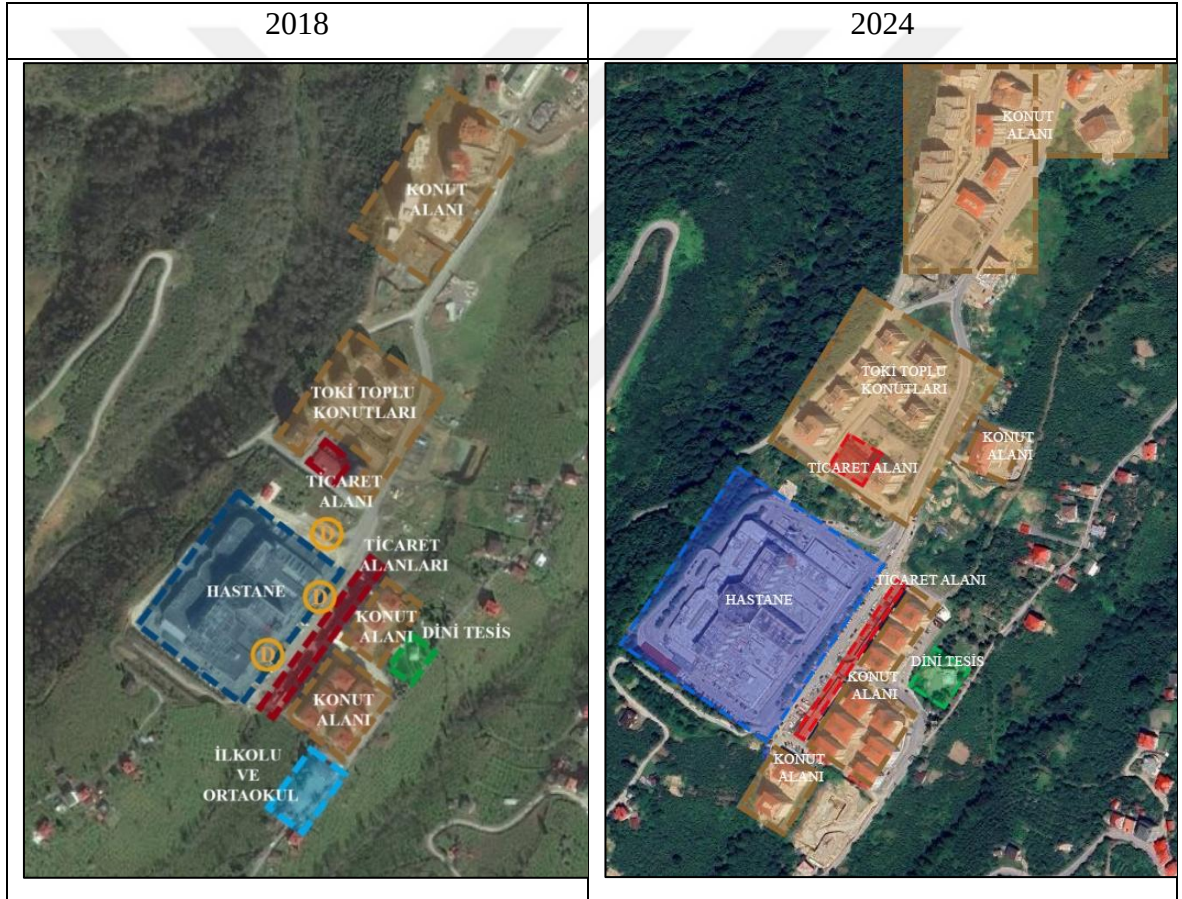
Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimlerinin bulunduğu alanın özellikleri incelendiğinde ise TOKİ yerleşimlerinin çevresinde genellikle kırsal nitelikli yapıların bulunduğu, yerleşim bölgesinin genellikle tarımsal nitelikli alanlardan oluştuğu görülmüştür (Tablo 25).

Tablo 25. 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimlerinde bulunan donatı alanları



Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ise 2018 yılında yaklaşık 1.000 kişi, 2024 yılında ise yaklaşık 1.040 kişi yaşamaktadır. Yerleşimde proje kapsamında cami ve ticaret merkezi donatılarının yapılacağı belirtilmiş olup cami donatısının yapılmadığı tespit edilmiştir. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin bulunduğu alanda, bölgesel nitelikte bir hastanenin, yüksek yoğunluklu konut yapılarının, ticaret alanlarının, dini tesis ve eğitim donatısının bulunduğu tespit edilmiştir. Yerleşim bölgesinde 2018 yılında bulunan eğitim tesisinin yeniden yapılmak üzere 2024 yılında yıkıldığı görülmüştür (Tablo 26).

Tablo 26. 2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut ve çevre yerleşiminde bulunan donatılar



Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi barındırdıkları nüfus büyüklükleri dikkate alınarak her bir yerleşim, kendi içinde planlama normları kapsamında değerlendirilmiştir. Ancak her bir toplu konut yerleşiminin nüfus büyüklüğüne göre gerekli olan donatı alanlarının, çevresindeki konut yerleşimleri dikkate alınmadan yapılması kamuya olan maliyeti olumsuz etkileyebileceği gibi Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutları gibi tarımsal niteliği korunacak

kırsal nitelikli ve yüksek eğimli yerleşimlerde yapılan yer seçimleri sonucu, bölgeye getirilen nüfusun gereksinim duyacağı donatı alanlarının, her bir toplu konut için ayrı ayrı düşünülmesi yerleşimlerin çevresindeki tarımsal nitelikli alanların tahrip edilmesine neden olabilmekte ve yüksek eğimden dolayı yerleşimlerde donatı alanları için yeterli büyüklükte arazi bulunamama sorunu oluşabilmektedir. Bu kapsamda, Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konutları, bulundukları yerleşimlerdeki diğer konut alanları ile bir bütün şeklinde ele alınmıştır. Yıldızlı Mahallesi sınırları içerisinde bulunan ve TOKİ tarafından gerçekleştirilen toplu konut ve yoksul konut yerleşimleri arasındaki mesafe yaklaşık 1 km olup bu konut alanları, birbirinin devamı şeklinde düşünülerek bir bütün olarak ele alınmıştır. Bu doğrultuda söz konusu yerleşimde 2018 yılında yaklaşık 5.200 kişi, 2024 yılında ise yaklaşık 5.900 kişi yaşamaktadır. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi ise hastane yol güzergâhında ve hastane yakın çevresinde bulunan konut alanları ile birlikte değerlendirilmiş olup yerleşimin 2018 yılındaki nüfusu yaklaşık 3.000, 2024 yılında ise yine aynı bölgenin nüfusu yaklaşık 4.200'dür. Bu doğrultuda Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutları ve çevre yerleşimlerinin nüfusları dikkate alınarak yerleşimlerde bulunması gereken sosyal teknik altyapı alanları üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca her bir yerleşimin, planlama normları kapsamında donatı alanlarından erişim mesafesi içerisinde yararlanabilme durumları incelenmiştir.

3.1.1. Planlama Normları Kapsamında Eğitim Tesislerine İlişkin Bulgular

Yerleşim birimlerinde bulunan eğitim tesisleri incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde eğitim tesislerinin bulunmadığı, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ise 2018 yılında ortaokul ve lise donatılarının bulunduğu, 2024 yılında ise yalnızca lise donatısının bulunduğu görülmüştür.

Planlama normları çerçevesinde nüfus büyüklüğüne göre yerleşimlerin her birinde olması gereken eğitim tesisleri incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde anaokulu ve ilkokul, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde anaokulu donatısının bulunması gerekmektedir. Yerleşimler çevreleriyle birlikte planlama normları gereğince değerlendirildiğinde ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimlerinde anaokulu, ilkokul, ortaokul, Kaşüstü TOKİ konut ile çevre yerleşiminde 2018 yılı nüfusuna göre anaokulu ve ilkokul 2024 yılı nüfusuna göre ise bu tesislere ek olarak ayrıca ortaokul donatısının bulunması gerektiği tespit edilmiştir (Tablo 27.).

Tablo 27. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken eğitim tesisleri

Planlama Normları Gereğince Eğitim Tesisleri		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşıüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Her Bir Yerleşimde Olması Gereken Donatılar	2018	Anaokulu ve İlkokul	Anaokulu	Anaokulu
	2024			
Yerleşim Bölgelerinde Olması Gereken Donatılar	2018	Anaokulu, İlkokul, Ortaokul		Anaokulu, İlkokul,
	2024			Anaokulu, İlkokul, Ortaokul

Planlama normları kapsamında yerleşimlerden eğitim tesislerine olması gereken erişim mesafesi incelendiğinde;

- MPYY'ye göre yerleşim-kreş/anaokulu, ilkokul arası mesafenin 500 metre, ortaokulun 1.000 metre, lisenin 2.500 metre mesafede olması gerektiği,
- Çelikhhan (1993), Sancar (2004), Ersoy (2015) ve J.De Chiara ve L. Koppelman'den aktaran: Ersoy'a (2015) göre anaokullarının en az 200 en fazla 400 metre, ilkokulun 500-800 metre, ortaokulun 800-1.200 metre, lisenin 1.200-3.000 metre mesafede olması gerektiği,
- Kılınçaslan (2017) ilkokulların en fazla 400 m mesafede olması gerektiği belirtilmiştir.

Bu kabuller doğrultusunda; Yıldızlı TOKİ toplu konut ve Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimleri 2018 ve 2024 yıllarında anaokulu ve ilkokula, 2024 yılında ise ayrıca ortaokul donatısına erişim mesafesinde bulunmamaktadır (Tablo 28). Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşimi ise 2018 yılında anaokulu ve ilkokula kısmen erişim mesafesinde olup 2024 yılında ise /anaokulu, ilkokul ve ortaokul donatılarını içeren eğitim tesisinin yeniden yapılmak üzere yıkılmasıyla yerleşim bu donatılardan erişim mesafesinde faydalanamamıştır (Tablo 28).

Tablo 28. Yerleşimlerin eğitim tesislerine erişim mesafesi

Eğitim Tesislerinden Erişim Mesafesinde Yararlanabilme Durumu	2018				2024			
	Anaokulu	İlkokul	Ortaokul	Lise	Anaokulu	İlkokul	Ortaokul	Lise
Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları	-	-	+	+	-	-	-	+
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları	-	-	+	+	-	-	-	+
Kaşıüstü TOKİ Toplu Konutları	o	o	+	+	-	-	-	+

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

3.1.2. Planlama Normları Kapsamında Sağlık Tesislerine İlişkin Bulgular

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimlerinde aile sağlığı merkezi bulunmamaktadır. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 yılında bulunan sağlık tesisine ilişkin yapının 2024 yılında Halk Eğitim Merkezi olarak kullanıldığı görülmüştür.

Planlama normları çerçevesinde nüfus büyüklüğüne göre yerleşimlerin her birinde olması gereken sağlık tesisleri incelendiğinde, Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde ana çocuk sağlık merkezi, sağlık merkezi ve mediko-sosyal merkezi donatısının bulunması gerekmektedir. Yerleşimler çevreleriyle birlikte planlama normları gereğince değerlendirildiğinde ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimleri ile Kaşıüstü TOKİ konut ile çevre yerleşiminde ana çocuk sağlığı merkezi, sağlık merkezi, mediko-sosyal merkez donatılarının bulunması gerektiği tespit edilmiştir (Tablo 29).

Tablo 29. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken sağlık tesisleri

Planlama Normları Gereğince Sağlık Tesisleri		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşıüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Her Bir Yerleşimde Olması Gereken Donatılar	2018	Ana çocuk sağlık merkezi, sağlık merkezi ve mediko-sosyal merkezi	-	-
	2024			

Tablo 29'un devamı

Planlama Normları Gereğince Sağlık Tesisleri		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşıüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Yerleşim Bölgelerinde Olması Gereken Donatılar	2018	Ana çocuk sağlığı merkezi, sağlık merkezi, mediko-sosyal merkez		
	2024			

Planlama normları kapsamında yerleşimlerden sağlık tesislerine olması gereken erişim mesafesi incelendiğinde;

- MPYY'ye göre aile sağlık merkezinin 500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanması gerektiği belirtilmiştir.

Bu doğrultuda yerleşimlerin erişim mesafesinde sağlık tesislerinden yararlanabilme durumları incelendiğinde, Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin erişim mesafesinde aile sağlığı merkezinden yararlanamadığı görülmüştür. Ancak Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşimine yaklaşık 300 m uzaklıkta bölgesel ölçekte hastane bulunmaktadır (Tablo 30.).

Tablo 30 . Yerleşimlerin sağlık tesislerine erişim mesafesi

Sağlık tesisleri		2018		2024	
		Aile Sağlık Merkezi	Hastane	Aile Sağlık Merkezi	Hastane
Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	-	-
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	-	-
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	-	+	-	+

+: olumlu -: olumsuz

3.1.3. Planlama Normları Kapsamında Sosyal ve Kültürel Tesislere İlişkin Bulgular

Yıldızlı ve Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde sosyal ve kültürel tesislere ilişkin kullanım bulunmamaktadır. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 ve 2024 yıllarında sosyal tesis alanının atıl olduğu, atıl olan sağlık tesisi yapısının ise 2024 yılında Halk Eğitim Merkezi olarak kullanıldığı tespit edilmiştir.

Planlama normları çerçevesinde nüfus büyüklüğüne göre yerleşimlerin her birinde olması gereken sosyal ve kültürel tesisler incelendiğinde, Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde dini tesis, sosyal eylem merkezi, gençlik evi donatılarının bulunması gerekmektedir. Yerleşimler çevreleriyle birlikte planlama normları gereğince değerlendirildiğinde ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimlerinde dini tesis, sosyal eylem merkezi ve gençlik evi, Kaşüstü TOKİ konut ile çevre yerleşiminde 2024 yılında ise sosyal eylem merkezi, gençlik evi, dini tesis donatılarının bulunması gerektiği tespit edilmiştir (Tablo 31).

Tablo 31. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken sosyal ve kültürel tesisler

Planlama Normları Gereğince Sosyal ve Kültürel Tesisler		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Her Bir Yerleşimde Olması Gereken Donatılar	2018	Dini tesis, sosyal eylem merkezi, gençlik evi	-	-
	2024			
Yerleşim Bölgelerinde Olması Gereken Donatılar	2018	Dini tesis, sosyal eylem merkezi ve gençlik evi		-
	2024			Dini tesis, sosyal eylem merkezi ve gençlik evi

Sosyal donatılar kapsamında dini tesislerin yerleşimlere olan erişim mesafeleri incelenmiştir. Bu kapsamda;

- MPYY'ye göre dini tesis olarak küçük camilerin 250 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gerektiği,
- Sancar'a (2004) göre dini tesislerin en uzak konuta maksimum 800 metre uzaklıkta olması gerektiği belirtilmiştir.

Bu kabuller doğrultusunda; 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde en uzak konut-dini tesis arası mesafe yaklaşık 650 metre, Kaşüstü TOKİ konut yerleşiminde ise dini tesis en uzak konuta yaklaşık 450 metre uzaklıktadır. MPYY'ye göre Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimleri dini tesislerden erişim mesafesi içerisinde yararlanamamakta ancak Sancar'a (2004) göre ise dini tesisler, yerleşimlere erişim mesafesi içerisinde yer almaktadır. Bu kapsamda her iki yerleşimin de dini tesislere kısmen erişim mesafesinde

olduğu değerlendirilmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi ise dini tesislere erişim mesafesindedir (Tablo 32).

Tablo 32. Yerleşimlerin sosyal ve kültürel tesislere erişim mesafesi

Sosyal ve Kültürel Tesis		2018	2024
		Dini Tesis	Dini Tesis
Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	o	o
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	o	o

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

3.1.4. Planlama Normları Kapsamında Açık ve Yeşil Alanlar ile Spor Alanlarına İlişkin Bulgular

Yerleşim birimlerinde bulunan açık ve yeşil alanlar ile spor alanları incelendiğinde; her üç yerleşim yerinde de çocuk oyun alanlarının, Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde ise ayrıca spor sahasının bulunduğu görülmüştür.

Planlama normları çerçevesinde nüfus büyüklüğüne göre yerleşimlerin her birinde olması gereken açık ve yeşil alanlar ile spor alanları incelendiğinde;

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, oyun alanları, okul oyun alanları, komşuluk birim parkı, mahalle parkı, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu; Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde çocuk bahçesi, çocuk oyun yeri, mezarlık, spor alanı ve tesisi donatılarının bulunması gerekmektedir.

Yerleşimler çevreleriyle birlikte planlama normları gereğince değerlendirildiğinde ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimlerinde çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, oyun alanları, okul oyun alanları, komşuluk birim parkı, mahalle parkları, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu; Kaşıüstü TOKİ konut ile çevre yerleşiminde 2018 yılı nüfusuna göre çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, komşuluk birim parkı, çocuk bahçesi, oyun alanları, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu 2024 yılı nüfusuna göre ise bunlara ek olarak mahalle parkının bulunması gerekmektedir (Tablo 33).

Tablo 33. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken açık ve yeşil alanlar

Planlama Normları Gereğince Açık ve Yeşil Alanlar		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşıüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Her Bir Yerleşimde Olması Gereken Donatılar	2018	Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, oyun alanları, okul oyun alanları, komşuluk birim parkı, mahalle parkı, mezarlık, spor alanı ve tesisi,	Çocuk bahçesi, çocuk oyun yeri, mezarlık, spor alanı ve tesisi	Çocuk bahçesi, çocuk oyun yeri, mezarlık, spor alanı ve tesisi
	2024	tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu		
Yerleşim Bölgelerinde Olması Gereken Donatılar	2018	Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, oyun alanları, okul oyun alanları, komşuluk birim parkı, mahalle parkları, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu		Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, komşuluk birim parkı, çocuk bahçesi, oyun alanları, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu
	2024			Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, komşuluk birim parkı, çocuk bahçesi, oyun alanları, mahalle parkı, mezarlık, spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu

Planlama normları kapsamında konut-çocuk oyun alanı arasında olması gereken erişim mesafesi incelendiğinde;

- MPYY'ye göre çocuk bahçesi ve oyun alanına 500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gerektiği,
- Altunkasa (2004), Aksoylu, Çabuk ve Uz (2005) aktaran: Ersoy'a (2015) göre oyun alanının hizmet alanı yarıçapının 600-800, yürüme uzaklığı 400-600 metre, yürüme süresinin ise 10-20 dakika olması gerektiği,
- Aydemir E. (2004) göre çocuk oyun alanının hizmet alanı yarıçapının en fazla 300 metre olması gerekmektedir.

Bu doğrultuda; Yıldızlı ve Kaşıüstü TOKİ konutlarının her birinde birden fazla çocuk oyun alanı bulunmakta olup yerleşimler 2018 ve 2024 yıllarında çocuk oyun alanına erişim mesafesindedir.

Spor alanlarına ilişkin belirlenen erişim standartları incelendiğinde;

- MPYY'ye göre açık semt spor alanlarına 500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gerektiği,
- Tümer (1976), Yıldızcı (1982), Bakan ve Konuk (1987), Türel (1988), Emür ve Onsekiz (2007) aktaran: Ersoy'a (2015) göre spor alanının hizmet alanı yarıçapının 2.000 metre olması gerektiği,
- Aydemir E. (2004) Trabzon gibi orta boy kentlerde spor alanlarının 750-1.200 metre mesafede olması gerektiğini belirtmiştir.

Spora alanına ilişkin düzenleme yalnızca Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde bulunmakta olup yerleşimde bulunan spor sahası erişim mesafesinde bulunmaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine yaklaşık 1 km uzaklıkta olan Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi Aydemir E. (2004) ve Ersoy'a (2015) göre spor alanına erişim mesafesinde, MPYY'ye göre ise erişim mesafesinde bulunmamaktadır. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde spor alanına ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamakta olup yerleşim spor alanlarına erişim mesafesinde bulunmamaktadır (Tablo 34).

Tablo 34. Yerleşimlerin açık ve yeşil alanlar ile spor alanlarına erişim mesafesi

Açık ve Yeşil Alanlar		Çocuk Oyun Alanı	Mahalle Parkı	Mezarlık	Spor Alanı
Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-	-	o
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	-	-

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

3.1.5. Planlama Normları Kapsamında Ticaret Alanlarına İlişkin Bulgular

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde ticaret merkezi bulunmakta olup Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 yılında herhangi bir ticari donatı bulunmamakta olup 2024 yılında yerleşimde market, kafe ve çay ocağı bulunmaktadır.

Planlama normları çerçevesinde nüfus büyüklüğüne göre yerleşimlerin her birinde olması gereken ticari kullanımlar incelendiğinde, Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde semt ticaret merkezi birimlerinin, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde ise mahalle birimi ticaret merkezinin bulunması gerekmektedir.

Yerleşimler çevreleriyle birlikte planlama normları gereğince değerlendirildiğinde ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimlerinde ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi ve çevresinde semt ticaret merkezi donatısının bulunması gerektiği tespit edilmiştir (Tablo 35).

Tablo 35. Planlama normları gereğince yerleşimlerde olması gereken ticaret alanları

Planlama Normları Gereğince Ticaret Alanları		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut Yerleşimi	Kaşüstü TOKİ Toplu Konut Yerleşimi
Her Bir Yerleşimde Olması Gereken Donatılar	2018	Semt ticaret merkezi	Mahalle birimi ticaret merkezi	Mahalle birimi ticaret merkezi
	2024			
Yerleşim Bölgelerinde Olması Gereken Donatılar	2018	Semt ticaret merkezi		
	2024			

Yerleşimlerin ticari hizmetlerden erişim mesafesinde yararlanabilme durumları incelendiğinde;

- Ersoy (2015) nüfusu en fazla 3.000 olan yerleşimlerde hizmet etki yarıçapının 800-1.500 metre (yaya olarak 15 dk.) olduğunu, nüfusu 3.000-10.000 olan yerleşimlerde ise hizmet etki yarıçapının 2.500-3.000 metre olması gerektiğinin,
- Çetiner (1972)'den aktaran: Aydemir (2004) ilkokul yerleşme biriminde ticari hizmetlerin 7 dakika yürüme mesafesinde, 500 m etki alanı yarıçapında olması gerektiğini,
- Ökten (2004) ise komşuluk ünitelerinde ticaret alanlarının 300-350 metre uzaklıkta en fazla 5 dakika yürüme mesafesinde olması gerektiğini belirtmiştir.

Bu kabul doğrultusunda; Yıldızlı TOKİ toplu konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi erişim mesafesinde ticaret alanlarına erişebilmektedir. 2018 yılında Yıldızlı yoksul konut yerleşimine en yakın ticari hizmetler 1 km uzaklıkta bulunmakta olup yerleşimde yaklaşık 1.000 kişi yaşamaktadır. Bu bağlamda Ersoy'a (2015) göre yerleşim, ticaret alanlarından erişim mesafesinde hizmet alabilmektedir. Ancak Aydemir (2004) ile Ökten'e (2004) göre ticaret alanlarından erişim mesafesinde hizmet alamamaktadır. Bu nedenle Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının 2018 yılında ticaret alanlarına kısmen erişim mesafesinde olduğu söylenebilmektedir. 2024 yılında ise yerleşim alanında market, kafe ve çay ocağı faaliyetinin olduğu görülmüş olup yerleşimdeki en uzak konutun bu alanlara uzaklığının yaklaşık 150 m olduğu görülmüştür. Bu kapsamda, Yıldızlı TOKİ yoksul konut bölgesinde

minimum ihtiyaçlara yönelik erişim mesafesinde ticari hizmetlere erişim sağlanabilmektedir (Tablo 36).

Tablo 36. Yerleşimlerin ticaret alanlarına erişim mesafesi

Ticaret Alanı		Konut Çevresi	
		2018	2024
Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	o	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

3.1.6. Planlama Normları Kapsamında Toplu Taşıma Araçlarının Durak Noktalarına İlişkin Bulgular

Yetkin (2009) toplu taşıma duraklarının hizmet etki alanının 400 metre yarıçapta olması gerektiğini belirtmiş olup bu kapsamda 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde bulunan TOKİ konutlarının toplu taşıma duraklarına erişim durumları incelendiğinde üç farklı yerleşimin de durak noktalarına erişim mesafesi içerisinde bulunduğu görülmektedir.

Genel olarak, Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşüstü TOKİ toplu konut ve çevre yerleşimlerinde mevcutta bulunan donatı alanları ile Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutlarının 2018 ve 2024 yılları toplam nüfusları gereğince yerleşimlerde olması eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel tesis, açık ve yeşil alanlar, spor alanları ile ticaret alanları Tablo 37’de yer almaktadır.

Tablo 37. Toplu konutlarında planlama normlarına göre bulunması gereken donatılar ile yerleşimlerde mevcutta bulunan donatılar

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimi	Planlama Normları Gereğince	2018 yılında yerleşimlerde bulunan donatılar	2024 yılında yerleşimlerde bulunan donatılar
2018 ve 2024	*Eğitim tesisi: Anaokulu, ilkokul, ortaokul *Sağlık tesisi: Ana çocuk sağlığı merkezi, sağlık merkezi/aile sağlık merkezi, mediko-sosyal merkez * Sosyal ve kültürel tesis: Dini tesis, sosyal eylem merkezi ve gençlik evi *Açık ve yeşil alanlar: Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, oyun alanları, okul oyun alanları, komşuluk birim parkı, mahalle parkları, mezarlık, *Spor alanı: Spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu *Ticaret alanı: semt ticaret merkezi	*Ortaokul *Lise, *Dini tesisler, *Az sayıda ticaret alanları, *Sağlık tesisi (aktif değildir), * Sosyal ve kültürel tesis (aktif değildir), *Spor sahası ve *Çocuk oyun alanları	*Lise, *Dini tesisler, *Az sayıda ticaret alanları (restoran, market, çay ocakları, kafeler) *Halk eğitim merkezi, *Kamu kurumu yapısı * Huzurevi Yaşlı Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi *Spor sahası ve *Çocuk oyun alanları
Kaşıüstü TOKİ toplu konut ve çevre yerleşimi	Planlama Normları Gereğince	Yerleşimde bulunan donatılar	
2018	*Eğitim tesisi: Anaokulu, ilkokul, *Sağlık tesisi: Ana çocuk sağlığı merkezi, sağlık merkezi, mediko-sosyal merkez *Açık ve yeşil alanlar: Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, komşuluk birim parkı, çocuk bahçesi, oyun alanları, mezarlık, *Spor alanı: Spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu *Ticaret alanı: semt ticaret merkezi	*İlkokul, *Ortaokul, *Dini tesis, *Ticaret alanları, *Hastane (bölgesel), *Çocuk oyun alanları	
2024	*Eğitim tesisi: Anaokulu, ilkokul, ortaokulu *Sağlık tesisi: Ana çocuk sağlığı merkezi, sağlık merkezi/aile sağlık merkezi, mediko-sosyal merkez * Sosyal ve kültürel tesis: Sosyal eylem merkezi, gençlik evi, dini tesis, *Açık ve yeşil alanlar: Çocuk oyun yeri, çocuk bahçesi, komşuluk birim parkı, çocuk bahçesi, oyun alanları, mahalle parkı, mezarlık, *Spor alanı: Spor alanı ve tesisi, tribünsüz futbol sahası, 250 kapasiteli spor salonu ve güreş antrenman salonu *Ticaret alanı: semt ticaret merkezi	*Dini tesis, *Ticaret alanları, *Hastane (bölgesel), *Çocuk oyun alanları	

3.2. Anket Bulguları

Çalışmanın bu aşamasında üç farklı TOKİ yerleşiminde yapılan anket çalışması sonuçları dört bölümde değerlendirilmiştir. İlk bölümde anket çalışmasına katılan deneklerin demografik-ekonomik yapı ve ikametgâh durumu, ikinci bölümde kentsel hizmetlere erişilebilirlik, üçüncü ve dördüncü bölümde ise konuta erişilebilirlik, ulaşım imkanları açısından erişilebilirlik durumları incelenmiştir.

3.2.1. Anket Katılımcılarına İlişkin Bilgiler

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların 2018 yılında %66'sı kadın, %34'ü erkek; 2024 yılında ise %36'sı kadın, %64'ü erkektir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların 2018 yılında %70'i kadın, %30'u erkek; 2024 yılında %60'ı kadın, %40'ı erkektir. Kaşüstü TOKİ konutlarında ise 2018 ve 2024 yıllarındaki katılımcıların %59'unu kadınlar, %41'ini erkekler oluşturmaktadır (Tablo 38).

Tablo 38. Cinsiyet dağılımı

TOKİ Konut Yerleşimi	Yıl	Cinsiyet	N	%
Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları	2018	Kadın	31	%66
		Erkek	16	%34
	2024	Kadın	17	%36
		Erkek	30	%64
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları	2018	Kadın	7	%70
		Erkek	3	%30
	2024	Kadın	12	%60
		Erkek	8	%40
Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	2018	Kadın	10	%59
		Erkek	7	%41
	2024	Kadın	10	%59
		Erkek	7	%41

2018 yılında katılımcıların yaş dağılımları incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutundaki katılımcıların %19'u 18-25 yaş aralığında, %40'ı 26-45 yaş aralığında, %30'u 46-65 yaş aralığında, %11'i ise 66 yaş ve üzerindedir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında, %40'ı 31-45 yaş aralığında, %40'ı 46-65 yaş aralığında, %20'si ise 66 yaş ve üzerindedir.

Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarında katılımcıların %12'si 18-25 yaş aralığında, %70'i 26-45 yaş aralığında, %18'si ise 46-65 yaş aralığındadır (Tablo 39).

2024 yılında ise katılımcıların yaş dağılımları incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutundaki katılımcıların %19'u 18-25 yaş aralığında, %37'si 26-45 yaş aralığında, %35'i 46-65 yaş aralığında, %9'u ise 66 yaş ve üzerindedir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında, %25'i 18-45 yaş aralığında, %60'ı 46-65 yaş aralığında, %15'i ise 66 yaş ve üzerindedir. Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarında katılımcıların %23'ü 18-25 yaş aralığında, %41'i 26-45 yaş aralığında, %30'u ise 46-65 yaş aralığında, %6'sı ise 66 yaş ve üzeridir (Tablo 39).

Tablo 39. Yaş dağılımı

TOKİ Konut Yerleşimi	Yıl	Yaş Dağılımı	18-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-54	55-60	61-65	66+
Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları	2018	N	9	5	4	7	3	4	5	5	5
		%	%19	%11	%8	%15	%6	%8	%11	%11	%11
	2024	N	9	2	3	3	10	8	4	4	4
		%	%19	%4	%6	%6	%21	%17	%9	%9	%9
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları	2018	N	-	-	1	2	1	2	2	-	2
		%	-	-	%10	%20	%10	%20	%20	-	%20
	2024	N	1	-	-	-	4	5	5	2	3
		%	%5	-	-	-	%20	%25	%25	%10	%15
Kaşıüstü TOKİ Toplu Konutları	2018	N	2	2	4	3	3	3	-	-	-
		%	%12	%12	%22	%18	%18	%18	-	-	-
	2024	N	4	4	-	1	2	1	3	1	1
		%	%23	%23	-	%6	%12	%6	%18	%6	%6

2018 yılındaki katılımcıların medeni durumu incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %75'i evli, %25'i bekardır. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların tamamı evlidir. Kaşıüstü TOKİ konutlarında ise katılımcıların %76'sı evli, %24'ü bekardır (Tablo 40).

2024 yılındaki katılımcıların medeni durumu incelendiğinde ise Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %72'si evli, %28'i bekardır. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %65'i evli, %35'i bekardır. Kaşıüstü TOKİ konutlarında ise katılımcıların %52'si evli, %48'i bekardır (Tablo 40).

Tablo 40. Medeni durum

TOKİ Konut Yerleşimi	Yıl	Medeni Durum	N	%
Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları	2018	Evli	35	%75
		Bekar	12	%25
	2024	Evli	34	%72
		Bekar	13	%28
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları	2018	Evli	10	%100
		Bekar	0	-
	2024	Evli	13	%65
		Bekar	7	%35
Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	2018	Evli	13	%76
		Bekar	4	%24
	2024	Evli	9	%52
		Bekar	8	%48

TOKİ konut yerleşimlerinde anket çalışması yapılan her bir katılımcının kendi ve ailesinde çalışan kişilerin meslek dağılımları incelenmiştir. 2018 yılında; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında görüşülen katılımcıların %47'si ev hanımı, %17'si emekli, %15'i öğrenci, %10'u memur ve %11'i diğer sektörlerle uğraşmaktadır. Katılımcıların aile bireylerinin meslek dağılımlarına bakıldığında ise %30'u ev hanımı, %24'ü diğer sektörde çalışan grup, %22'si emekli, %18'i memur, %4'ü öğrenci ve %2'si işsizdir (Tablo 41).

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %70'i ev hanımı, %30'u emeklidir. Aile bireylerinin meslek dağılımları ise %30'u ev hanımı, %10'u emekli, %10'u işsiz ve %50'si diğer sektörde çalışanlardan oluşmaktadır (Tablo 41).

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ise katılımcıların %41'i ev hanımı %18'i memur, %6'sı emekli, %6'sı öğrenci, %6'sı işsiz ve %23'ü diğer sektörde çalışmaktadır. Aile bireylerinin %6'sı emekli, %11'i memur, %39'u ev hanımı, %44'ü ise diğer sektörde çalışmaktadır (Tablo 41).

2024 yılında; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında görüşülen katılımcıların %17'si ev hanımı, %11'i emekli, %11'i ise öğrenci, %6'sı memur, %2'si işsiz ve %53'ü diğer sektörlerle uğraşmaktadır. Katılımcıların aile bireylerinin meslek dağılımlarına bakıldığında ise %27'si ev hanımı, %20'si diğer sektörde çalışan grup, %9'u emekli, %3'ü memur, %37'si öğrenci ve %4'ü işsizdir (Tablo 41).

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %60'ı ev hanımı, %10'u emekli, %5'i öğrenci ve %25'i diğer sektörde çalışmaktadır. Aile bireylerinin meslek dağılımları ise

%15'i ev hanımı, %10'u emekli, %48'i öğrenci ve %27'si diğer sektörde çalışanlardan oluşmaktadır (Tablo 41).

Kaşıstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ise katılımcıların %35'i ev hanımı %24'ü memur, %18'i öğrenci, %18'si emekli, %5'i diğer sektörde çalışmaktadır. Aile bireylerinin %33'ü öğrenci, %15'i emekli, %21'i memur, %10'u ev hanımı, %6'sı işsiz ve %15'i ise diğer sektörde çalışmaktadır (Tablo 41).

Tablo 41. Görüşülen katılımcıların ve ailelerindeki diğer bireylerin meslek dağılımı

	TOKİ Konut Yerleşimleri		Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşıstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%	N	%
2018	Görüşülen Katılımcıların Meslek Dağılımı	Emekli	8	%17	3	%30	1	%6
		Ev Hanımı	22	%47	7	%70	7	%41
		İşsiz	-	-	-	-	1	%6
		Memur	5	%10	-	-	3	%18
		Öğrenci	7	%15	-	-	1	%6
		Diğer	5	%11	-	-	4	%23
	Katılımcıların Eşleri ve Ailelerindeki Diğer Bireylerin Meslek Dağılımı	Emekli	12	%22	1	%10	1	%6
		Ev Hanımı	16	%30	3	%30	7	%39
		İşsiz	1	%2	1	%10	-	-
		Memur	10	%18	-	-	2	%11
		Öğrenci	2	%4	-	-	-	-
		Diğer	13	%24	5	%50	8	%44
2024	Görüşülen Katılımcıların Meslek Dağılımı	Emekli	5	%11	2	%10	3	%18
		Ev Hanımı	8	%17	12	%60	6	%35
		İşsiz	1	%2				
		Memur	3	%6			4	%24
		Öğrenci	5	%11	1	%5	3	%18
		Diğer	25	%53	5	%25	1	%5
	Katılımcıların Eşleri ve Ailelerindeki Diğer Bireylerin Meslek Dağılımı	Emekli	10	%9	4	%10	6	%15
		Ev Hanımı	29	%27	6	%15	4	%10
		İşsiz	5	%4			2	%6
		Memur	4	%3			8	%21
		Öğrenci	40	%37	19	%48	12	%33
		Diğer	21	%20	10	%27	6	%15

Diğer olarak belirtilen sektörler; minibüs şoförü, oto kiralama, turizmci, serbest meslek, fabrika işçisi, inşaat işçisi, medya çalışanı, apartman görevlisi, market personeli, mağaza görevlisi, laboratuvar ve dış teknisyenleri, servis mühendisi, tercüman, mobilya montajcısı, mühendis, servisçidir.

TOKİ yerleşimlerdeki katılımcıların aile yapıları incelendiğinde; 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin %2'si yalnız yaşarken %38'i iki-üç kişilik aile, %47'si dört-beş kişilik aile, %13'ü altı ve üzeri hanehalkı büyüklüğüne sahiptir. 2024 yılında ise %4'ü yalnız, %49'u iki-üç kişilik, %43'ü dört-beş kişilik, %4'ü ise altı ve üzeri hanehalkı büyüklüğüne sahiptir (Tablo 42).

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %40'ı iki-üç kişilik aile, %60'ı ise dört-beş kişilik hanehalkı büyüklüğüne sahiptir. 2024 yılında ise %15'i yalnız yaşarken %45'i iki-üç kişilik, %35'i dört-beş kişilik ve %5'i altı kişilik hanehalkı büyüklüğüne sahiptir (Tablo 42).

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet eden katılımcıların ise %12'si yalnız yaşarken %23'ü iki-üç kişilik aile, %48'i dört-beş kişilik aile ve %17'si ise altı kişilik hanehalkı büyüklüğüne sahiptir. 2024 yılında ise %6'sı yalnız, %59'u iki-üç kişilik, %29'u dört-beş kişilik, %6'sı ise altı ve üzeri hanehalkı büyüklüğüne sahiptir (Tablo 42).

Tablo 42. Hanehalkı büyüklüğü

TOKİ Konut Yerleşimi		Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
2018	Aile Yapısı	N	%	N	%	N	%
	Bir Kişilik	1	%2			2	%12
	İki Kişilik	12	%25	3	%30	1	%6
	Aile Yapısı	N	%	N	%	N	%
	Üç Kişilik	6	%13	1	%10	3	%17
	Dört Kişilik	13	%28	3	%30	6	%36
	Beş Kişilik	9	%19	3	%30	2	%12
	Altı Kişilik	5	%11			3	%17
	Yedi ve Üstü	1	%2				
2024	Bir Kişilik	2	%4	3	%15	1	%6
	İki Kişilik	11	%24	5	%25	3	%18
	Üç Kişilik	12	%25	4	%20	7	%41
	Dört Kişilik	15	%32	6	%30	4	%23
	Beş Kişilik	5	%11	1	%5	1	%6
	Altı Kişilik	2	%4	1	%5		
	Yedi ve Üstü					1	%6

2018 mayıs ayı itibarıyla asgari ücret 1.603 TL, 1 Dolar 4,38 TL, 1 Euro 5,23 TL'dir. TOKİ toplu konutlarına alt gelir grubu ve emekli başvurularında, başvuru sahibinin, eşinin ve velayeti altındaki çocukların gıda, yol vs. her türlü aldıkları yardımlar dâhil olmak üzere toplam hanehalkı aylık net gelirinin en fazla 4.500 TL olması gerekmektedir (URL-6, 2019).

Bu bağlamda 2018 yılında çalışma alanlarında yapılan anketlerde katılımcıların gelir durumlarına incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin %23'ü, Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ikamet edenlerin ise %12'si 1.603 TL ve altı gelire sahip olup asgari ücretin altında kazanmaktadırlar. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %60'ı 1.603 TL ve altı gelire sahip olup katılımcıların büyük çoğunluğunun hanehalkı gelirlerinin TOKİ tarafından belirlenen maksimum hanehalkı aylık gelirinden az olduğu görülmektedir (Tablo 43).

2024 şubat ayı itibarıyla asgari ücret 17.002,12 TL, 1 Dolar 30 TL, 1 Euro 32,80 TL'dir. TOKİ toplu konutlarına alt gelir grubu başvurularında, başvuru sahibinin, eşinin ve velayeti altındaki çocukların gıda, yol vs. her türlü aldıkları yardımlar dâhil olmak üzere toplam hanehalkı aylık net gelirinin en fazla 14.000 TL olması gerekmektedir (URL-8, 2024). Bu bağlamda 2024 yılında çalışma alanlarında yapılan anketlerde katılımcıların gelir durumlarına incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin %32'si, Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %75'i, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin %23'ü asgari ücret ve altı gelire sahiptir (Tablo 43). Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde katılımcıların büyük çoğunluğu asgari ücret ve altı gelire sahiptir.

Tablo 43. 2018 ve 2024 yılları TOKİ konutlarında ikamet edenlerin gelir dağılımı

	TOKİ Konut Yerleşimi	Yıldızlı TOKİ Toplu Konut		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut		Kaşüstü TOKİ Toplu Konut	
	Gelir Dağılımı	N	%	N	%	N	%
2018	0-1.000	3	%6	1	%10		
	1.001-1.603	8	%17	5	%50	2	%12
	1604-2.500	16	%34	3	%30	7	%41
	2.501-3.500	9	%19	1	%10	4	%23
	3.501-4.500	4	%9			2	%12
	4.501+	7	%15			2	%12
	0-7500	3	%6	7	%35	1	%6
	7501-17.002	12	%26	8	%40	3	%17
2024	17003-25000	16	%34	5	%25	4	%24
	25001-35000	11	%25			2	%12
	35001-45000	2	%4			2	%12
	45001-55000	1	%2			3	%17
	55001+	2	%4			2	%12

2018 yılında görüşülen katılımcıların nüfusa kayıtlı oldukları şehirlere yönelik dağılım incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %63'ü Trabzon ilinin,

%35'i ise farklı illerin, %2 ise farklı ülkenin nüfusuna kayıtlıdır. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet edenlerin tamamı Trabzon ili nüfusuna kayıtlıdır. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %88'i Trabzon ili, %12'si ise diğer illerin nüfusuna kayıtlıdır (Tablo 44). 2024 yılında görüşülen katılımcıların nüfusa kayıtlı oldukları şehirlere yönelik dağılım incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutları ile Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcıların %90'ı Trabzon ili, %10'u ise farklı illerin nüfusuna kayıtlıdır. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %82'si Trabzon ili, %18'i ise diğer illerin nüfusuna kayıtlıdır (Tablo 44).

Tablo 44. 2018 ve 2024 yıllarında nüfusa kayıtlı olunan şehir

	Nüfusa Kayıtlı Olunan Şehir/Ülke	TOKİ Konut Yerleşimi					
		Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
		N	%	N	%	N	%
2018	Adana	1	%2				
	Ankara	1	%2				
	Amasya					1	%6
	Artvin	1	%2				
	Denizli	1	%2				
	Erzurum	2	%5				
	Gümüşhane	4	%8				
	İstanbul	1	%2				
	İzmit	2	%5				
	Kahramanmaraş	2	%5				
	Muğla	1	%2				
	Rize					1	%6
	Trabzon	29	%63	10	%100	15	%88
	Irak	1	%2				
2024	Trabzon	42	%90	18	%90	14	%82
	Bayburt	1	%2				
	Rize	1	%2				
	Artvin	1	%2	1	%5	1	%6
	Amasya	1	%2				
	Giresun	1	%2			1	%6
	Gümüşhane			1	%5		
	Tokat					1	%6

2018 yılında TOKİ yerleşimlerindeki katılımcıların eskiden oturdukları semtler incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına katılımcıların %74'ü Trabzon ilinin farklı ilçelerinden, %26'sı ise farklı bir ilden geldiğini belirtmiştir. Yerleşime; Ortahisar,

Akçaabat, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Hayrat, Köprübaşı ve Şalpazarı ilçelerinden gelen katılımcılar bulunmaktadır (Tablo 45). Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların tamamı ise Trabzon ilinin, Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde bulunan mahalle ve köylerden geldiklerini ifade etmişlerdir (Tablo 45). Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin ise %88'i Trabzon ilinin farklı ilçelerden, %12'si farklı bir ilden gelmiştir (Tablo 45).

Tablo 45. 2018 yılında katılımcıların eskiden oturduğu il/ilçe/sem

İl	İlçe	Mahalle/Köy	TOKİ Konut Yerleşimi					
			Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%	N	%
Trabzon	Akçaabat	Söğütlü Mahallesi	1	%2				
		Yaylacık Köyü	1	%2				
		Yeşillik Köyü	1	%2				
		Yıldızlı Mahallesi	1	%2				
		Zigana Köyü			1	%10		
		Diğer	2	%4			1	%6
	Ortahisar	Atapark			1	%10		
		Ayasofya	3	%7	1	%10		
		Beşirli	3	%7				
		Boztepe					2	%12
		Erdoğan	3	%7	2	%2	1	%6
		Faroz	2	%4				
		Fatih	2	%4				
		Kuruçeşme	1	%2				
		Pelitli Mahallesi	2	%4				
		Tabakhane					1	%6
		Yenicuma	1	%2	1	%10	1	%6
		Yenimahalle	4	%9				
		Diğer	2	%4	4	%40	2	%12
	Yomra	Kaşüstü					2	%12
		Diğer					2	%12
	Arsin						3	%16
	Beşikdüzü		1	%2				
	Çarşıbaşı		2	%4				
	Hayrat		1	%2				
	Köprübaşı		1	%2				
	Şalpazarı		1	%2				
Diğer şehirler			12	%26			2	%12

2024 yılında TOKİ yerleşimlerindeki katılımcıların eskiden oturdukları semtler incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına katılımcıların %73'ü Trabzon ilinin farklı ilçelerden, %23'ü farklı bir ilden, %4'ü ise farklı ülkeden geldiğini belirtmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %90'ı Trabzon ilinin farklı ilçelerinden, %10'u ise farklı bir ilden geldiğini belirtmiştir. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin ise %66'sı Trabzon ilinin farklı ilçelerden, %34'ü farklı bir ilden gelmiştir (Tablo 46).

Tablo 46. 2024 yılında katılımcıların eskiden oturduğu il/ilçe/semt

İl	İlçe	Mahalle/Köy	TOKİ Konut Yerleşimi					
			Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%	N	%
Trabzon	Akçaabat	Söğütlü Mahallesi	2	%4				
		Yıldızlı Mahallesi	5	%10	3	%15		
		Kavaklı Mahallesi	1	%2				
		Diğer	3	%6	5	%25		
	Ortahisar	İnönü Mahallesi			1	%5		
		Erdoğan Mahallesi	1	%2				
		Fatih Mahallesi	1	%2				
		Pelitli Mahallesi	1	%2				
	Ortahisar	Yenimahalle	1	%2				
		Çimenli Mahallesi	1	%2			1	%6
		Pazarkapı Mahallesi			2	%10		
		Yenicuma Mahallesi			1	%5		
		Değirmendere Mahallesi			1	%5		
		Bahçecik Mahallesi					1	%6
		Diğer	4	%9			3	%18
	Yomra	Kaşüstü					1	%6
		Diğer	1	%2			3	%18
	Arsin		1	%2				
	Beşikdüzü		1	%2				
	Çarşıbaşı		2	%4				
	Çaykara		1	%2				
	Vakfikebir		1	%2				
	Şalpazarı		2	%4				
	Mersin		1	%2				
	Araklı			%2	1	%5	1	%6
	Sürmene		1	%4				

Tablo 46'nın devamı

İl	İlçe	Mahalle/Köy	TOKİ Konut Yerleşimi					
			Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%	N	%
Trabzon	Düzköy		2	%4	2	%10		
	Tonya				2	%10		
	Of		1	%2			1	%6
Diğer şehirler			11	%23	2	%10	6	%34
Yurtdışı			2	%4				

Çalışma alanlarındaki özel araç sahiplilik oranları incelendiğinde, 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %49'unun özel aracı varken %51'inin yoktur. Yerleşimde birden fazla özel aracı olan katılımcı da bulunmaktadır. 2024 yılında ise katılımcıların %66'sının özel aracı bulunurken %34'ünün özel aracı bulunmamaktadır (Tablo 47).

2018 yılında, Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet edenlerin %20'sinin özel aracı bulunurken %80'inin özel aracı yoktur. 2024 yılında ise katılımcıların %10'unun özel aracı varken %90'ının özel aracı bulunmamaktadır (Tablo 47).

2018 yılında Kaşüstü TOKİ konutlarındaki katılımcıların ise %24'ünün özel aracı varken %76'sının özel aracı bulunmamaktadır. 2024 yılında ise katılımcıların %70'inin özel aracı varken %30'unun özel aracı bulunmamaktadır (Tablo 47).

Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konut alanlarında 2018-2024 yılları arasında özel araç sahipliliğinde artış olduğu görülmüş olup bu artışın en önemli nedenleri arasında toplu taşıma araçlarına erişimde yaşanan sorunlardır.

Tablo 47. Özel araç sahipliliği

TOKİ Konut Yerleşimi		Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
Yıl	Özel Araç Sahipliliği	N	%	N	%	N	%
2018	Özel Aracı Olan	23	%49	2	%20	4	%24
	Özel Aracı Olmayan	24	%51	8	%80	13	%76
2024	Özel Aracı Olan	31	%66	2	%10	12	%70
	Özel Aracı Olmayan	16	%34	18	%90	5	%30

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutlarında özel araçların kentsel hizmetlere ve iş alanlarına erişim için kullandıklarını belirtmişlerdir.

Özel araç sahibi olan katılımcıların yerleşimlerdeki otopark alanlarının yeterliliği konusunda;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin %57'si, 2024 yılında ise katılımcıların %83'ü otopark alanlarının yeterli olduğunu belirtmiştir (Tablo 48).

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların tamamı otopark alanlarının yeterli olduğunu, 2024 yılında katılımcıların %50'si otopark alanlarının yeterli olduğunu belirtmiştir (Tablo 48).

2018 yılında Kaşüstü TOKİ konutlarındaki katılımcıların ise %75'i, 2024 yılında %75'i otopark alanlarının yeterli olduğunu ifade etmiştir (Tablo 48).

Tablo 48. Otopark alanı yeterlilik durumu

TOKİ Konut Yerleşimi		Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
Yılı	Otopark Yeterliliği	N	%	N	%	N	%
2018	Yeterli	13	%57	2	%100	3	%75
	Yetersiz	10	%43			1	%25
2024	Yeterli	26	%83	1	%50	9	%75
	Yetersiz	5	%17	1	%50	3	%25

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki otopark alanlarını yetersiz bulan katılımcılar, özellikle yola cephesi olan yapıların otopark alanlarının konut çevresinde bulunan restoranlara gelen müşteriler tarafından kullanıldığını belirtmişlerdir. Bu konu hakkında katılımcılardan birinin ifadeleri şu şekilde olmuştur: Yeterli değil, yer bulamıyoruz. Buralarda alışveriş, yemek yerleri yaptılar. Şimdi onların da müşterileri geliyor. Mecburen bizim parkımıza çekiyorlar. Biz yer bulamıyoruz. Öyle bir sıkıntımız var artık. Acele yapılmış, hesaplanmadan yapılmış bir yer burası. Yoksa çok güzel yeri hesaplamadan acele olarak yapmanın zorluğunu çekiyoruz.

Yerleşimdeki otopark alanlarıyla ilgili sorun olarak ayrıca, konutların doluluk oranlarının artmasının etkisiyle özel araç sayısında artış olduğu ve bu nedenle otopark alanlarının yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Bu konuda bir katılımcının açıklaması ise şöyledir: Önceden yetiyordu ama sonradan site dolmaya başlayınca yetersiz olmaya başladı. Otopark alanlarının standartlara uygun olmadığını ve bu konuda sorun yaşadığını belirten katılımcılar da bulunmakta olup bu konuda bir katılımcı “Yetersiz. Evlerin arasındaki otoparklar çok ufak, dar olduğu için arabalarda fazla sığmıyor. Sığıldığı zaman da büyük arabalar olduğu

zaman 2 arabalık yer kaplayınca biz yer bulamıyoruz.” şeklinde yaşanan sorunu dile getirmiştir.

3.2.2. Anket Verilerinin Planlama Normları Kapsamında Değerlendirilmesi

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde yapılan anketler, MPYY ile planlama normları çerçevesinde kentsel hizmetler erişilebilirlik (eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel alan, açık ve yeşil alanlar ile spor alanları ve ticaret alanları) ve konuta erişilebilirlik (konut değeri, ulaşım imkânı) başlıkları çerçevesinde değerlendirilmiştir (Tablo 49).



Tablo 49. Anket verilerinin planlama normları kapsamında sınıflandırılması

Konut, İş Alanlarına ve Kentsel Hizmetlere Erişilebilirlik		Kentsel-Kırsal Yerleşimlerin Erişilebilirliğinin Değerlendirilmesine İlişkin Sorular					
		Kullanılan Mekanlar		Kullanım Sıklığı	Erişilebilirlik	Konfor	Maliyet
		I.	II.	III.	IV.	V.	
Kent çeperlerindeki kentsel-kırsal nitelikli toplu konut yerleşimlerinden kentsel hizmetlere erişilebilirlik	Eğitim	*Kullanılan eğitim kurumları nerededir?					
	Sağlık	*Tercih ettiğiniz sağlık tesisleri nerededir?	*Sağlık tesislerini kullanma sıklığınız nedir?	*Bu hizmetlere (tesislere) ulaşım tercih ettiğiniz ulaşım araçları nelerdir?	*Ulaşım süresi hakkında düşünceleriniz nelerdir?		
	Sosyal ve Kültürel Alan	* Tercih ettiğiniz sosyal ve kültürel alanlar nerededir?	* Ne sıklıkla kullanırsınız?	*Hizmetlere (tesislere) erişimde kullandığınız vasıta sayısı kaçtır?	*Sizce bu hizmetler yeterli nitelikte mi?		
	Kentsel Açık Alanlar (Park, Spor Alanları vb.)	* Tercih ettiğiniz açık yeşil alanlar nerededir?					
	Ticaret	* Tercih ettiğiniz ticaret alanları nerededir? *Gündelik hizmetleriniz için nereleri kullanırsınız?					
	İstihdam Alanları	*İş yeriniz nerededir?					
İstihdam Alanlarına Erişilebilirlik			II.	III.	IV.	V.	
				*Bu alanlara ulaşım tercih ettiğiniz ulaşım aracı nedir?	*Ulaşım süresi hakkında düşünceleriniz nelerdir?		
				*Hizmetlere erişimde kullandığınız vasıta sayısı kaçtır?	*Sizce bu hizmetler yeterli nitelikte mi?		

Tablo 49'un devamı

	I.	II.	III.	IV.	V.
Kent çeperlerindeki kentsel-kırsal nitelikli toplu konut yerleşimindeki konutlara diğer kapsamında erişilebilirlik ile yerleşimlerin toplu taşıma hizmetlerine erişilebilirliği	Konut Değeri			*Bu mekânı tercih etme nedeniniz nedir?	*Konut fiyatları hakkındaki düşünceleriniz nelerdir? *Konut fiyatları tercihinizi etkiledi mi? *Konutunuzun değerini diğer TOKİ konut fiyatlarına göre nasıl değerlendirirsiniz?
Konutta Erişilebilirlik	Ulaşım İmkânı	*Sıklıkla kullanılan ulaşım aracı nedir?	*Ulaşım imkanları bu mekanları tercih etmenizi etkiledi mi? *Ulaşım araçlarına rahat erişebiliyor musunuz? *Durak konumları hakkında düşünceleriniz nelerdir? *Konut yerleşiminden sahile yürümeyi denediniz mi?	*Durakta araç bekleme süresi hakkında düşünceleriniz nedir? *Toplu taşıma araçları sizce yeterli mi? *Ulaşım süreleri hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?	* Ulaşım ücretleri hakkındaki düşünceleriniz nedir? *Aylık ulaşım maliyetiniz ne kadardır?

3.2.3. Eğitim Tesislerine Erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinden eğitim tesislerine erişim sağlayan katılımcıların oranı Tablo 50’de yer almaktadır.

Tablo 50. Kullanılan eğitim tesislerinin oranı

Eğitim Tesisleri	Yıl	Anaokulu	İlkokul/Ortaokul	Lise	Üniversite
Yıldızlı TOKİ Toplu Konut	2018	%5	%55	%35	%5
	2024	-	%34	%40	%26
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	2018	-	%70	%30	-
	2024	-	%31	%61	%8
Kaşüstü TOKİ Toplu Konut	2018	-	%36	%50	%14
	2024	-	%29	%29	%42

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında çocuğu olan katılımcıların tercih ettikleri eğitim kurumları ve bu kurumların erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Buna göre 2018 yılında yerleşimden eğitim tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 51’de yer almaktadır.

Tablo 51. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim

2018 Yılı		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	Yıldızlı Mahalle Merkezi			Ortahisar İlçesi		Akçaabat İlçesi	Arsin İlçesi
Eğitim Kurumu/ Kullanılan Araç		İ/O	A	İ/O	L	İ/O	L	L	L
Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri	%5	%100	%90	%5	%5	%50	%40	%5
Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs			x		x	x	x	x
	Dolmuş								
	Otobüs								
	Servis	x	x	x	x		x	x	
	Özel Araç		x					x	
	Yaya	x							
Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			10-15			30-50	30	120
	Dolmuş								
	Otobüs								

Tablo 51'in devamı

2018 Yılı		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	Yıldızlı Mahalle Merkezi			Ortahisar İlçesi		Akçaabat İlçesi	Arsin İlçesi
Eğitim Kurumu/ Kullanılan Araç		İ/O	A	İ/O	L	İ/O	L	L	L
Ulaşım Süresi (dakika)	Servis	5	20	10	15			15	
	Özel Araç		10					15	
	Yaya	10-20							
Ulaşım Maliyeti (TL)	Minibüs			50-60			80-200	200	50
	Dolmuş								
	Otobüs								
	Servis	45	90	75			150-240		
	Özel Araç								
	Yaya								

A: anaokulu, İ/O: ilkökul/ortaokul, L: lise, x: kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında, katılımcıların çocuklarının %5'i anaokulu, %55'i ilköğretim, %35'i lise ve %5'i üniversite öğrencisidir.

Anketlere katılan deneklerin çocukları, anaokulu için Yıldızlı mahalle merkezinde bulunan okulları kullanmakta olup okullara erişimde servis veya özel araç kullanılmaktadır. Özel araç ile okullara ulaşım yaklaşık 10 dakika, servisle 20 dakika olup servis ile aylık ulaşım maliyeti ise yaklaşık 90 TL'dir.

Yerleşimdeki ilkökul ve ortaokul çağındaki çocukların yaklaşık %5'i Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi, %90'ı Yıldızlı Mahalle merkezi, %5'i ise Ortahisar ilçesinde bulunan eğitim kurumlarını kullanmaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının 1 km güneyinde Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ortaokul bulunmaktadır. Yerleşimden bu okula giden öğrenciler, servis kullanmakta veya yürümektedirler. Servis kullananlar, okula yaklaşık 5 dakikada erişebilmektedir, aylık ulaşım maliyetleri ise yaklaşık 45 TL'dir. Okula yürüme ile erişim sağlayan öğrenciler ise yürüme hızlarına bağlı olarak ulaşım süreleri 10 ile 20 dakika arasında değişmektedir. Yıldızlı Mahalle merkezinde bulunan ilkökul ile TOKİ toplu konutları arasındaki mesafe 3 km'dir. Katılımcılar, konuta olan uzaklığı açısından ilkökulun konumunu eleştirmekle birlikte okulun konut çevresinde olması gerektiğini belirtmişlerdir. Yıldızlı merkezde bulunan ilkökul ve ortaokula giden öğrenciler, okula ulaşımında genellikle servis kullanmaktadırlar. Servisin beşinci sınıfa kadar taşınmalı eğitim kapsamında ücretsiz, beşinci sınıftan itibaren ise 75 TL olduğu ve okula servisle 10 dakikada erişilebildiği belirtilmiştir. Okullara erişimde minibüs kullananlar ise minibüsün doluluk

oranlarına bağılı olarak ulaşım süresinin 10-15 dakika arasında değıştiğini, aylık ulaşım maliyetlerinin ise 50-60 TL arasında olduğunu belirtmişlerdir. Ortahisar ilçesinde bulunan ilkokula giden ve okulun yatılı imkânından yararlanan öğrenci ise yerleşime sadece hafta sonları minibüs ile erişim sağlamaktadır.

Lise donatısı için Yıldızlı Mahallesi merkezi ile Ortahisar, Akçaabat ve Arsin ilçelerine yönelim bulunmaktadır. Yıldızlı TOKİ konutlarının 1 km güneyinde, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde lise bulunmaktadır. Ancak katılımcıların çocukları bu liseyi kullanmamaktadır. Yerleşimdeki katılımcılar lise tercihlerinde, çocuklarının konut dışı sosyal katılımlarını ve bireysel hareketliliklerini arttırmak ve daha nitelikli eğitim hizmeti almasını sağlamak için çevre yerleşmeleri ve kent merkezini tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

Yerleşime 4 km uzaklıkta Yıldızlı mahalle merkezinde bulunan liseye katılımcıların çocuklarının yaklaşık %5'i gitmektedir. Okula ulaşım servis ile yaklaşık 15 dakika sürmekte olup taşımali eğitim kapsamında ücret ödenmemektedir. Yerleşim yerinden Ortahisar ilçesine lise için hareketlilik sağlayan yaklaşık %50 oranında öğrenci bulunmaktadır. Ortahisar ilçesinde bulunan liselere erişimde, öğrenciler genellikle minibüs kullanmakta olup servis ile erişim sağlayanlar da bulunmaktadır. TOKİ konutlarından Ortahisar ilçesinin herhangi bir bölgesinde bulunan liselere minibüs ile erişimde, okulların yerleşime göre konumuna bağılı olarak bir veya birden fazla vasıta kullanılabilmekte olup ulaşım süresi ise 30-50 dakika arasında değışebilmektedir. Minibüs ile erişim sağlayan öğrencilerin aylık ulaşım maliyetleri 80-200 TL arasında değışebilmektedir. Servis kullanan öğrencilerin ise ayda 150-240 TL arasında ulaşım maliyetleri olmaktadır. Ancak bazı okul servisleri yerleşime doğrudan hizmet vermemekle birlikte bu servislere en yakın Yıldızlı mahalle merkezinden erişilebilmektedir. Bu durum da ulaşım maliyetinin artmasına neden olmaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından, Akçaabat ilçesinde bulunan liselere erişim sağlayan öğrencilerin oranı yaklaşık %40'dır. Akçaabat ilçesinin Söğütlü ve Derecik Mahallelerinde bulunan liselere TOKİ konutlarından taşımali eğitim kapsamında servis ile ulaşım sağlanmakta olup bu okullara ortalama 15 dakikada erişilebilmektedir. Akçaabat ilçesini kullanan diğler lise öğrencileri ise okullara minibüs ile iki vasıta değıştirerek ortalama 30 dakikada erişim sağlayabilmektedir ve aylık ulaşım maliyetleri ortalama 200 TL değerinde olmaktadır. Okula ebeveynleri tarafından özel araç ile erişimi sağlanan öğrencilerin ulaşım süresi ise yaklaşık 15 dakikadır. Katılımcıların çocuklarının %5'i Arsin ilçesinde bulunan liseye erişim sağlamaktadır. Bu okulun yatılı imkânından yararlanılmakta olup sadece hafta sonları için minibüs ile iki vasıta değıştirilerek ortalama 120 dakikada

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına erişilebilmektedir ve bu kapsamda aylık ulaşım maliyeti ortalama 50 TL değerinde olmaktadır.

TOKİ toplu konut alanından üniversitelere erişim sağlayan %5 oranında öğrenci bulunmaktadır. Öğrencilerin bir kısmı Karadeniz Teknik Üniversitesi'ne (KTÜ) bir kısmı ise Avrasya Üniversitesi'ne gitmektedirler. Yerleşim ile KTÜ arası mesafe yaklaşık 18 km, yerleşim ile Avrasya Üniversitesi arası mesafe ise yaklaşık 29 km'dir. Üniversitelere erişimde genellikle minibüs veya otobüs kullanılmaktadır. Ancak üniversiteler ile konut yerleşkesi arasında direkt erişim sağlayacak herhangi bir toplu taşıma aracı bulunmadığı için öğrenciler, birden fazla vasıta kullanarak ve toplu taşımalar arası geçiş yaparak erişim sağlamaktadırlar. Öğrencilerin kullandıkları toplu taşıma araçlarına göre erişim süreleri 60-80 dakika arasında değişmektedir ve aylık ulaşım maliyetleri ise ortalama 300 TL değerinde olmaktadır. 2024 yılında yerleşimden eğitim tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 52'de yer almaktadır.

Tablo 52. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim

2024 Yılı		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	Yıldızlı Mahalle Merkezi		Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi
Eğitim Kurumu/ Kullanılan Araç		L	İ/O	L	L	L
Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri	%15	%100	%35	%25	%25
Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x	x	x	x	
	Dolmuş					
	Otobüs				x	
	Servis		x			
	Özel Araç		x			x
	Yaya	x				
Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	5	15	15	25	
	Dolmuş					
	Otobüs				30	
	Servis		10			
	Özel Araç		5-10			15
	Yaya	5				

İ/O: ilkokul/ortaokul, L: lise, x: kullanılan ulaşım aracı

2024 yılında ise katılımcıların çocuklarının %34'ü ilkokul/ortaokul, %40'ı lise ve %26'sı üniversite öğrencisidir.

İlkokul ve ortaokul için Yıldızlı Mahallesi merkezinde yer alan okullar tercih edilmekte olup bu okullara erişimde özel araç, servis veya minibüs kullanılmaktadır. Özel

araç ile ulaşımın 5-10 dakika arası, servis ile ulaşımın ortalama 10 dakika, minibüs ile ulaşımın ise minibüsün doluluk oranına göre ortalama 15 dakika olduğu belirtilmektedir. Söz konusu okullara taşınmalı eğitim kapsamında servis ücreti ödenmeden gidildiği belirtilmiştir.

Lise için ise Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında yer alan lise, Yıldızlı Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan lise, Akçaabat ve Ortahisar ilçelerinde yer alan liselerin tercih edildiği belirtilmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında yer alan liseye yaya olarak 5 dakikada erişim sağlandığı ancak hava şartlarına göre minibüsün de kullanıldığı ve minibüs ile erişimin de en fazla 5 dakika sürdüğü ifade edilmiştir. Yıldızlı Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan liseye ise minibüs kullanılarak ortalama 15 dakikada erişim sağlandığı belirtilmiştir. Akçaabat ilçesinde bulunan liselere özel araç ile ortalama 15 dakika ile erişim sağlandığı belirtilirken Ortahisar ilçesinde bulunan liselere erişimde, minibüs ile iki vasıta kullanılarak veya otobüs ile tek vasıta ile erişilebildiği ifade edilmiştir. Minibüs ile ulaşım ortalama 25 dakika sürerken otobüs ile bu sürenin ortalama 30 dakika olduğu belirtilmiştir.

TOKİ toplu konut alanından üniversitelere erişim sağlayan %26 oranında öğrenci bulunmaktadır. Öğrenciler Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon Üniversitesi ve Avrasya Üniversitesine gitmektedirler. Üniversitelere erişimde genellikle özel araç kullanıldığı belirtilmiş olup minibüs veya otobüs de kullanılmaktadır. Özel araç ile üniversitelere erişimin ortalama 15 dakika sürdüğü belirtilmekte olup bu süre dolmuş/minibüs ve otobüslerde 60-75 dakika arasında değişmektedir. Toplu taşıma ile üniversitelere erişim sağlayan katılımcılar/katılımcıların çocukları iki vasıta değiştirerek üniversitelere erişimde sorun yaşadıklarını belirtmektedirler.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

Yerleşimde yapılan anket çalışmalarına göre 2018 yılında katılımcıların çocuklarının %70'i ilkokula/ortaokula, %30'u ise liseye; 2024 yılında ise %31'i ilkokula/ortaokula, %61'i ise liseye, %8'i ise üniversiteye gitmektedir (Tablo 50). 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden eğitim tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 53'te yer almaktadır.

Tablo 53. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim

	Eğitim Tesisleri		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut		Yıldızlı Mahalle Merkezi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi
	Eğitim Kurumu/ Kullanılan Araç		İ/O	L	İ/O	L	L
2018	Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri	%30		%70	%40	%60
	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs					x
		Dolmuş					
		Otobüs				x	
		Servis			x		
		Özel Araç					
		Yaya	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs					30
		Dolmuş					
		Otobüs				35	
		Servis					
		Özel Araç					
		Yaya	5				
2024	Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri		%15	%100	%30	%55
	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs					x
		Dolmuş					
		Otobüs				x	
		Servis			x		
		Özel Araç					
		Yaya		x			
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs					30
		Dolmuş					
		Otobüs				30	
		Servis			10-15		
		Özel Araç					
		Yaya		5			

İ/O: İlkokul/Ortaokul, L: Lise, x: kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ortaokul ve lise bulunmaktadır. Yerleşime en yakın ilkokul Yıldızlı mahalle merkezinde olup okul yerleşime yaklaşık 4 km uzaklıktadır. Bu ilkokula, katılımcıların yaklaşık %70'i gitmekte olup taşımali eğitim kapsamında ücret ödenmemektedir. Konut yerleşiminde ortaokula giden yaklaşık %30 oranındaki öğrenci ise yerleşim yerinde bulunan okula gitmekte olup bu okula ulaşım yürüme ile ortalama 5 dakika sürdüğü belirtilmiştir. Lise kapsamında yerleşimde bulunan lise yerine, katılımcıların çocuklarının %40'ı Ortahisar ilçesine ve %60'ı ise Akçaabat ilçesinde bulunan liseleri tercih etmektedirler. Ortahisar ilçesinde bulunan liselere ulaşımında,

otobüs güzergâhının okula yakın bir noktadan geçmesi nedeniyle genellikle otobüs kullanılmakta olup ulaşım süresi ortalama 35 dakika, Akçaabat ilçesindeki liselere ulaşım da ise minibüs ile birden fazla vasıta kullanılarak ortalama 30 dakikada erişim sağlanmaktadır.

2024 yılında yerleşimde bulunan ortaokul donatısının kaldırıldığı tespit edilmiş olup ortaokul tesisine erişimde sorunlar yaşandığı, donatı alanının yerleşim bölgesinde olması gerektiği belirtilmiştir. İlkokul/ortaokul için Yıldızlı Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan ilkokul ve ortaokul kullanılmakta olup bu okullara ulaşım servisi kullanılmaktadır. Servis ile ulaşımın 10-15 dakika arasında değiştiği belirtilmiştir. Kar gibi olumsuz hava şartlarında servislerin yerleşim yerine erişim sağlayamadığı, yerleşimde ortaokul olması halinde kış aylarında bu gibi sorunların yaşanmayacağı ifade edilmiştir.

Yerleşimdeki katılımcıların çocuklarının %55'i Akçaabat ilçesindeki, %30'u Ortahisar ilçesindeki, %15'i ise yerleşim yerindeki liseleri tercih ettikleri belirtilmiştir. Yerleşimdeki Ortahisar ilçesinde bulunan liseye otobüs ile vasıta değiştirmeden ortalama 30 dakikada erişim sağlanabildiği, Akçaabat ilçesinde bulunan liseye erişim sağlayan öğrenci ise okula daha rahat ulaşabilmek için hafta içleri Akçaabat ilçesinde yaşayan akrabasında kaldığını, yerleşime yalnızca hafta sonları minibüs ile 30 dakikada erişim sağladığını belirtmiştir. Yerleşim yerinde bulunan liseyi kullananlar ise okula yürüme ortalama 5 dakikada erişebildiğini belirtmişlerdir.

Yerleşimden üniversiteye erişim sağlayan %8 oranındaki öğrenci bulunmaktadır. Yerleşimden Karadeniz Teknik Üniversitesine erişim sağlayan öğrenci okula otobüs ile ortalama 80 dakikada ulaşabildiğini belirtmiştir.

2018 yılında anahtar kişi ile yapılan görüşmede, Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutlarından eğitim tesislerine erişimde herhangi bir sorun olmadığı ifade edilmiştir. 2024 yılında anahtar kişiyle yapılan görüşmede ise ilkokul ve ortaokulun taşınmalı eğitim kapsamında yapıldığı ve bu konuda herhangi bir talebin olmadığı, Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde bulunan lisenin yerleşimler için bir avantaj olduğu, ancak üniversiteye erişimde birden fazla vasıta değiştirilmesinin hem maliyet hem de zaman açısından öğrenci ve ailelerine külfet olduğu belirtilmiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

Yerleşimde yapılan anket çalışmalarına göre 2018 yılında katılımcıların çocuklarının %36'sı ilkokula/ortaokula, %50'si liseye, %14'ü ise üniversiteye; 2024 yılında ise %29'u

ilkokula/ortaokula, %29'u ise liseye, %42'si ise üniversiteye gitmektedir (Tablo 50). 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden eğitim tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 54'te yer almaktadır.

Tablo 54. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden eğitim tesislerine erişim

	Eğitim Tesisleri		Kaşüstü TOKİ Toplu Konut Çevresi	Kaşüstü Mahalle Merkezi		Ortahisar İlçesi	Yomra İlçesi	Arsin İlçesi
	Eğitim Kurumu/ Kullanılan Araç		İ/O	İ/O	L	L	L	L
2018	Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri	%100			%39	%36	%25
	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs						
		Dolmuş				x	x	x
		Otobüs				x		
		Servis	x				x	
		Özel Araç						
		Yaya						
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs						
		Dolmuş				45	30	30
		Otobüs				30		
		Servis	10				10-20	
		Özel Araç						
		Yaya						
	Ulaşım Maliyeti (TL)	Minibüs						
		Dolmuş				30	75	50
		Otobüs				100		
		Servis	55				80-100	
		Özel Araç						
		Yaya						
2024	Eğitim Kurumunun Konumu	Yüzde Değeri		%100	%100			
	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs		x	x			
		Dolmuş		x	x			
		Otobüs						
		Servis						
		Özel Araç		x				
		Yaya						
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		15	15			
		Dolmuş		15	15			
		Otobüs						
		Servis						

Tablo 54'ün devamı

2024	Eğitim Tesisleri		Kaşüstü TOKİ Toplu Konut Çevresi	Kaşüstü Mahalle Merkezi		Ortahisar İlçesi	Yomra İlçesi	Arsin İlçesi
		Özel Araç		5-10				
		Yaya						

İ/O: ilkokul/ortaokul, L: lise, x: kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde görüşülen katılımcıların tamamı ilköğretim kapsamında, konut yerleşimine yaklaşık 600 metre uzaklıkta bulunan ilkokulu tercih etmektedir. Okula erişimde servis kullanılmakta olup ulaşım süresi ortalama 10 dakika, aylık ulaşım maliyeti ise 55 TL değerindedir.

Lise kapsamında yerleşimden, Ortahisar ilçesi başta olmak üzere Yomra ve Arsin ilçeleri erişim sağlanmaktadır. Ortahisar ilçesinde bulunan liselere, katılımcıların çocuklarının yaklaşık %39'u erişim sağlamaktadır. Lisenin bulunduğu konuma göre Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından okula erişimde bir veya birden fazla vasıta kullanılabilir. Kullanıcıların kullandıkları vasıta sayıları ve okulların konumuna göre erişim süreleri de değişmektedir. Ortahisar ilçesinde bulunan liselere erişimde genellikle otobüs kullanılmakta olup otobüs güzergâhının okul yakın çevresine erişim sağladığı için tercih edildiği belirtilmiştir. Otobüs ile okul-konut yerleşimi arasının ortalama 30 dakika sürdüğü ve aylık ulaşım masrafının ortalama 100 TL değerinde olduğu ifade edilmiştir. Ortahisar ilçesinde bulunan yatılı liseye erişim sağlayan öğrenci ise okulun yatılı imkânından yararlanarak sadece hafta sonları, dolmuşla iki vasıta değiştirerek ortalama 45 dakikada Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına erişebilmekte ve aylık ulaşım maliyeti ortalama 30 TL değerinde olmaktadır. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında görüşülen katılımcıların çocuklarının %36'sı Yomra ilçesinde bulunan liselere erişim sağlamaktadır. Bu okullara çoğunlukla servisle erişim sağlanmakta olup okulun konumuna göre erişim süreleri 10-20 dakika arasında değişebilmektedir. Aylık ulaşım maliyetleri ise 80-100 TL değeri arasında olmaktadır. Dolmuş ile Yomra ilçesinde bulunan liselere erişim ise 30 dakika sürmekte olup aylık ulaşım maliyeti ortalama 75 TL değerinde olmaktadır. Katılımcıların çocuklarının %25'si ise Arsin ilçesinde bulunan liseye erişim sağlamaktadır. Bu okulun yatılı kalma imkânından yararlanılmakta olup sadece hafta sonları dolmuşla iki vasıta değiştirilerek ortalama 30

dakikada Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına erişilebilmektedir ve bu kapsamda, aylık ulaşım maliyeti ortalama 50 TL değerinde olmaktadır.

Kaşüstü TOKİ konut alanından üniversitelere erişim sağlayan %14 oranında öğrenci bulunmaktadır. Öğrencilerin bir kısmı Karadeniz Teknik Üniversitesine bir kısmı ise Avrasya Üniversitesine gitmektedirler. Yerleşim ile Karadeniz Teknik Üniversitesi arası mesafe yaklaşık 12 km, yerleşim ile Avrasya Üniversitesi arası mesafe ise yaklaşık 5 km'dir. Ortahisar ilçesinde bulunan Karadeniz Teknik Üniversitesine erişimde otobüs güzergâhının okula erişimde rahat ve tek vasıta ile erişebilmeyi sağladığı için tercih edildiği belirtilmiştir. Otobüs ile okula ortalama 30 dakikada erişilebilmekte olup aylık ulaşım maliyeti de yaklaşık 75 TL değerinde olmaktadır. Yomra ilçesinde bulunan Avrasya Üniversitesine ise otobüsle veya dolmuşla iki vasıta değiştirerek erişilebilmektedir. Ulaşım süresi ise ortalama 40 dakika olup aylık ulaşım maliyeti 100-200 TL arasında değişmektedir.

2024 yılında yerleşimden Kaşüstü Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan ilkokulların/ortaokulların tercih edildiği belirtilmiş olup okullara erişimde özel araç veya minibüs/dolmuşların kullanıldığı ve okullara özel araç ile 5-10 dakika arasında erişildiği, minibüsle/dolmuşla ise ortalama 15 dakikada erişim sağlandığı ifade edilmiştir. Lise için ise Kaşüstü Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan lisenin tercih edildiği ve liseye dolmuşla/minibüsle ortalama 15 dakikada erişilebilmektedir.

Yerleşimden Avrasya Üniversitesine erişim sağlandığı belirtilmektedir. Yerleşimden üniversiteye gidişte genellikle dolmuşun/minibüsün tercih edildiği ve tek vasıta ile ortalama 20 dakikada erişim sağlanabildiği ifade edilmiştir. Minibüslerin/dolmuşların saatli hareket etmesi ve hastaneden dolayı otobüslerin çok dolu olması toplu taşıma araçlarını kullanmada yaşanan sorunlar olarak aktarılmıştır.

2018 yılında anahtar kişi ile yapılan görüşmede, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından eğitim tesislerine erişimde, okullara kamu ve özel servisler ile kolay erişilebildiğini, ayrıca toplu konutlara yakın konumda ilköğretim okulunun bulunduğu belirtilerek yerleşimden okullara erişim imkânlarının yeterli nitelikte olduğu ifade edilmiştir. 2024 yılında ise anahtar kişi ile yapılan görüşmede, önceden okul sorununun olduğunu, çünkü yerleşimin yakınında bulunan tarihi okulun yeterli olmadığını ancak söz konusu okulun yıkılıp yerine yeni bir okulun yapılacağı ve böylece okulla ilgili herhangi bir sorunun yaşanmayacağı bildirilmiştir.

3.2.4. Sağlık Tesislerine Erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut, Yıldızlı TOKİ yoksul konut ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinden sağlık tesislerine erişim sağlayan katılımcıların oranı Tablo 55'te yer almaktadır.

Tablo 55. Kullanılan sağlık tesislerinin oranı

Sağlık Tesisleri	Yıl	ASM	Yıldızlı Merkezi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yomra İlçesi
Yıldızlı TOKİ Toplu Konut	2018	%5	%2	%46	%40	-	%7
	2024	%26	%2	%25	%28	%19	-
Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	2018	-	-	%50	%42	-	%8
	2024	%60	-	%10	-	%30	-
Kaşüstü TOKİ Toplu Konut	2018-2024	-	-	-	-	-	%100

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında kullanılan sağlık tesislerinin erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Buna göre 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden sağlık tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 56'da yer almaktadır.

Tablo 56. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden sağlık tesislerine erişim

	Sağlık Tesisleri		ASM	Yıldızlı Merkezi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Yomra İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri
2018	Sağlık Tesisine Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x		x	x	x	
		Dolmuş						
		Otobüs			x	x	x	
		Özel Araç		x		x	x	
		Yaya	x					
	Sağlık Tesisine Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	15		30-50	30	60	
		Dolmuş						
		Otobüs			30	30	120	
		Özel Araç		15		15-20	30	
Yaya		45						
2024	Sağlık Tesisine Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x		x	x		
		Dolmuş						
		Otobüs	x		x	x		

Tablo 56'nın devamı

	Sağlık Tesisleri	ASM	Yıldızlı Merkezi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Yomra İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri
		Özel Araç		x	x	x	x
		Yaya	x				
	Sağlık Tesisine Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	15		30-35	20	
		Dolmuş					
		Otobüs	15		30-35	20	
		Özel Araç		15	20-25	10-15	20
		Yaya	20				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında yapılan anketlere göre Yıldızlı TOKİ toplu konut alanına yaklaşık 5 km uzaklıkta aile sağlık merkezi bulunmaktadır. Ancak aile sağlık merkezinin yerleşim yerine yürüme mesafesinden uzak olması sorun olarak belirtilmiştir. Toplu taşıma araçlarını kullanarak aile sağlık merkezine doğrudan ulaşımın sağlanamadığı ifade edilmiştir. Otobüs güzergâhı ile bağlantısı bulunmayan aile sağlık merkezine ulaşımında, minibüs tercih edilmekte olup ulaşım süresi ortalama 15 dakikadır. Ancak aile sağlık merkezi konumu dolayısıyla minibüslerle sağlanan ulaşım da yetersiz kalmaktadır. Özellikle aile sağlık merkezinden konut bölgesine doğru gerçekleştirilen ulaşımında, minibüs bekleme süresi yaklaşık 20-30 dakika arasında değişmektedir. Yürüme ile ulaşım sağlayanlar ise sağlık durumlarının elverdiği ölçüde ortalama 45 dakikada aile sağlık merkezine erişebildiklerini belirtmişlerdir. Bu nedenle Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin sadece %5'i Yıldızlı aile sağlık merkezini tercih etmektedir.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına yaklaşık 1 km uzaklıkta aile sağlık merkezi donatısı tesis edilmiştir ancak aktif hale getirilmemiştir. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde ikamet eden katılımcılar, bu aile sağlık merkezinin kullanılabilirliğinin sağlanmasını ve temel sağlık hizmetlerine erişimin kolay olmasını talep etmektedirler.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet eden katılımcılar, sağlık sorunları ve hastanelerin yerleşime göre olan konumuna bağlı olarak birden fazla hastaneyi kullandıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların yaklaşık %46'sı Ortahisar ilçesinde bulunan devlet ve özel hastaneleri tercih etmektedirler. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından Ortahisar ilçesinde bulunan hastanelere erişimde, katılımcıların büyük çoğunluğu minibüs kullandıklarını belirtmişlerdir. Hastanelerin, Ortahisar ilçesindeki konumlarına göre Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından minibüs ve otobüs ile doğrudan ulaşımamayan hastanelere birden

fazla vasıta ile ulaşım sağlanmaktadır. Konut alanından Ortahisar ilçesinde bulunan hastanelere minibüs ile erişim süresi, kullanılan vasıta sayısı ve hastane yakınlığına göre 30-50 dakika arasında değişebilirken otobüs ile erişim süresi yine hastanenin konumuna bağlı olarak ortalama 30 dakika sürebilmektedir.

Yıldızlı TOKİ toplu konut kullanıcılarının yaklaşık %40'ı Akçaabat ilçesinde bulunan devlet ve özel hastaneleri kullanmaktadırlar. Bu hastanelere erişimde katılımcılar genellikle minibüs kullanmakta olup otobüs veya özel araçla erişim sağlayanlar da bulunmaktadır. TOKİ konutlarından minibüsle Akçaabat ilçesinin herhangi bir bölgesinde bulunan hastanelere erişimde bir veya daha fazla vasıta kullanılabilir. Hastanelere, minibüs veya otobüs ile erişim ortalama 30 dakika, özel araçla erişim ise 15- 20 dakika sürmektedir.

Yomra ilçesinde bulunan Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesini, katılımcıların yaklaşık %7'si kullanmaktadır. Hastane, yerleşime yaklaşık 28 km uzaklıkta olup toplu konut yerleşiminden hastaneye, doğrudan toplu taşıma hizmetinin bulunmaması nedeniyle bu hastaneye erişim birden fazla vasıta ile gerçekleşmektedir. Minibüs ile ulaşım süresi yaklaşık 60 dakika, otobüs ile erişim ise yaklaşık 120 dakika sürmektedir. Özel araç kullanarak hastaneye erişim sağlayanlar ise ulaşım süresinin ortalama 30 dakika olduğunu belirtmişlerdir. Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nde bulunan poliklinikler ve tercih edilen doktorlar nedeniyle bu hastaneye gitmek durumunda kalan katılımcılar, yerleşimle hastane arasında hizmet veren toplu taşıma aracının bulunmamasından dolayı ulaşım sorunu yaşamaktadırlar.

Yıldızlı merkezde bulunan özel hastaneyi ise katılımcıların %2'si kullanmaktadır. Yerleşim yerine yaklaşık 6 km uzaklıkta bulunan hastaneye erişimde kullanıcılar özel araç kullanmakta olup ulaşım süreleri ortalama 15 dakikadır.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin yıl içerisinde sağlık kuruluşlarını kullanım sıklıklarına incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %75'i yıl içerisinde altı ve daha az kez hastaneye gittiklerini belirtmişlerdir. Yaşlılık gibi nedenlerden ötürü yıl içerisinde yedi ve daha fazla kez hastaneye gitmek durumunda kalan katılımcı oranı ise yaklaşık %25'tir.

2024 yılında yapılan anketlere göre Yıldızlı TOKİ toplu konut alanına yaklaşık 3 km uzaklıkta aile sağlık merkezi bulunmaktadır. Yıldızlı Aile Sağlığı Merkezinin, Yıldızlı Mahallesi merkez yerleşimine taşınması ile birlikte aile sağlığı merkezi ile TOKİ yerleşimi arasındaki mesafe azalmıştır. TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların %26'sının Yıldızlı aile sağlık merkezini kullandığını belirtmiş olup aile sağlığı merkezinin toplu taşıma

araçlarıyla erişilebilir bir konumda bulunması TOKİ toplu konutlarında ikamet eden katılımcılar tarafından tercih edilebilirliğini arttırmıştır. Ancak aile sağlık merkezinin yine de yerleşim yerine yürüme mesafesinden uzak olması katılımcılar açısından sorun teşkil etmektedir. Toplu taşıma araçları ile kolay erişilebilir konumda olduğu belirtilen aile sağlığı merkezine otobüs veya minibüsle ortalama 15 dakikada, yaya olarak ise ortalama 20 dakikada erişim sağlanabildiği belirtilmiştir.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet eden katılımcıların %19'u, sağlık sorunları ve hastanelerin yerleşime göre olan konumuna bağlı olarak farklı ilçelerde bulunan hastaneleri kullanmaktadırlar. Akçaabat ve Ortahisar ilçeleri sınırları içerisinde bulunan özel veya devlet hastanelerini tercih ettiklerini belirten katılımcılar, hastanelere ulaşımında özel araçlarını kullanmakta olup erişim süreleri ortalama 20 dakika olmaktadır.

Katılımcıların yaklaşık %25'i Ortahisar ilçesinde bulunan devlet ve özel hastaneleri tercih etmektedirler. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından Ortahisar ilçesinde bulunan hastanelere erişimde, katılımcıların çoğunluğu özel araç kullanmaktadır. Toplu taşıma araçları ile hastanelerin yerleşime olan konumları nedeniyle birden fazla vasıta değiştirmenin hastalık durumunda zor olduğu ve özel araç ile hastanelere 20-25 dakika arasında erişim sağlanabildiği ifade edilmiştir. Otobüs veya minibüs ile hastanelere erişim sağlayan katılımcılar ise hastanenin konumuna göre minibüs ile birden fazla vasıta kullanıldığını, otobüs ile direkt ulaşılabilindiğini belirtmişlerdir. Ancak otobüs saatlerinin seyrek olması nedeniyle genellikle minibüs kullanılmakta olup minibüs ve otobüsle 30-35 dakika arasında hastanelere ulaşım sağlanabilmektedir.

TOKİ yerleşimindeki katılımcıların %28'i Akçaabat ilçesinde bulunan devlet ve özel hastaneleri kullanmaktadırlar. Bu hastanelere erişimde katılımcılar genellikle minibüs kullanmakta olup otobüs veya özel araçla erişim sağlayanlar da bulunmaktadır. TOKİ konutlarından minibüsle veya otobüsle, Akçaabat ilçesinin herhangi bir bölgesinde bulunan hastanelere erişimde bir veya daha fazla vasıta kullanılabilmektedir. Hastanelere direkt ulaşım sağlayan minibüs veya otobüsün bulunmaması katılımcılar tarafından sorun teşkil etmektedir. Hastanelere, minibüs veya otobüs ile erişim ortalama 20 dakika, özel araçla erişim ise 10- 15 dakika sürmektedir.

Yıldızlı merkezde bulunan özel hastaneyi ise katılımcıların %2'si kullanmaktadır. Yerleşim yerine yaklaşık 6 km uzaklıkta bulunan hastaneye erişimde kullanıcılar özel araç kullanmakta olup ulaşım süreleri ortalama 15 dakikadır.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin yıl içerisinde sağlık kuruluşlarını kullanım sıklıklarına incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %60'ı yıl içerisinde yedi ve daha fazla kez %40'ı ise altı ve daha az hastaneye gittiklerini belirtmişlerdir.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden sağlık tesislerine erişime ilişkin anket bulguları Tablo 57'de yer almaktadır.

Tablo 57. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden sağlık tesislerine erişim

	Sağlık Tesisleri	ASM	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yomra İlçesi
2018	Sağlık Tesisine Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x	x		
		Dolmuş				
		Otobüs	x	x		x
		Özel Araç				
		Yaya				
	Sağlık Tesisine Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	30-50	30-40		
		Dolmuş				
		Otobüs	30-60	30-40		120
		Özel Araç				
		Yaya				
2024	Sağlık Tesisine Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x		x	
		Dolmuş				
		Otobüs	x	x	x	
		Özel Araç				
		Yaya				
	Sağlık Tesisine Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	15		60	
		Dolmuş				
		Otobüs	15	30-60	60	
		Özel Araç				
		Yaya				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında yapılan anketlere göre; Yıldızlı TOKİ yoksul konut projesi kapsamında, yerleşimde sağlık tesisi yapılması planlanmıştır. Ancak bu tesisin aktif olarak kullanılabilirliği sağlanmamış ve tesis yapısı atıl halde bırakılmıştır.

Yıldızlı TOKİ yoksul konut alanına yaklaşık 6 km uzaklıkta aile sağlık merkezi bulunmaktadır. Aile sağlık merkezinin yerleşime yerine yürüme mesafesinde olmamasından dolayı katılımcılar tarafından kullanılamamaktadır.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcılar, ihtiyaçları doğrultusunda birden fazla hastaneyi kullandıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların yaklaşık %50'si Ortahisar ilçesinde bulunan devlet hastanelerini tercih etmektedirler. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarından Ortahisar ilçesinde bulunan hastanelere erişimde katılımcılar genellikle minibüs kullandıklarını belirtmişlerdir. Yerleşimden, toplu taşıma araçları ile doğrudan erişilemeyen hastanelere birden fazla vasıta ile ulaşım sağlanmaktadır. Konut alanından Ortahisar ilçesinde dağılım gösteren hastanelere minibüs ile ulaşım süresi, kullanılan vasıta sayısı ve hastane yakınlığına göre 30-50 dakika arasında sürmektedir. Otobüs ile ulaşım süresi yine benzer sebeplerden ortalama 30-60 dakika arasında sürebilmektedir. Katılımcılar, hastanın durumuna göre ambulans çağırılabilindiklerini de belirtmişlerdir.

Katılımcıların yaklaşık %42'si Akçaabat ilçesinde bulunan devlet hastanelerini kullanmaktadır. Bu hastanelere erişimde, genellikle minibüs kullanılmakta olup otobüsle de erişim sağlayanlar bulunmaktadır. TOKİ konutlarından minibüsle Akçaabat ilçesinin herhangi bir bölgesinde bulunan hastanelere erişimde birden fazla vasıta kullanılmakta olup minibüs veya otobüs ile ulaşım süreleri ortalama 30 ile 40 dakika arasında değişmektedir.

Yomra ilçesinde bulunan Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesini ise katılımcıların yaklaşık %8 'i kullanmaktadır. Yaklaşık 29 km uzaklıkta bulunan hastaneye, yerleşimden doğrudan toplu taşıma hizmetinin bulunmaması nedeniyle bu hastaneye erişimde birden fazla vasıta kullanılmasına neden olmaktadır. Otobüs ile erişim sağlayanlar yaklaşık 120 dakikada erişebildiklerini belirtmişlerdir.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların yıl içerisinde sağlık nedenleriyle hastanelere gitme sıklıkları incelendiğinde; yaşlılık, düzenli kontrol gerektiren sağlık problemleri veya dönemsel geçirilen hastalıklar nedeniyle yılda yedi veya daha fazla kez hastaneye giden katılımcı sayısı yaklaşık %60 oranlarındadır. Yıl içerisinde iki, üç kez giden katılımcı oranı ise yaklaşık olarak %40'dur.

2024 yılında yerleşimde atıl olarak bulunan sağlık tesisi yapısının halk eğitim merkezi olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Yerleşimde yapılan anketlere göre Yıldızlı TOKİ yoksul konut alanına yaklaşık 4 km uzaklıkta aile sağlık merkezi bulunmaktadır. Katılımcıların %60'ı hastalık durumunda aile sağlığı merkezini kullandıklarını ve aile sağlığı merkezine otobüs veya minibüs kullanılarak ortalama 15 dakikada ulaşılabilirdiği belirtilmiştir. Kar gibi

olumsuz hava şartlarında yerleşim yerine toplu taşıma hizmetlerinin kısıtlı imkân sunması, otobüs seferlerinin seyrek olması aile sağlığı merkezine ulaşımı zorlaştırmaktadır.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcıların %30'u ihtiyaçları doğrultusunda Trabzon ilinin farklı ilçelerinde bulunan hastaneleri kullandıklarını belirtmişlerdir. Akçaabat ve Ortahisar ilçeleri sınırları içerisinde bulunan özel veya devlet hastanelerini tercih ettiklerini belirten katılımcılar, hastanelere ulaşımında minibüs veya otobüsü tercih ettiklerini, hastanenin yerleşime olan konumuna göre de birden fazla vasıta değiştirerek ortalama 60 dakikada erişim sağlanabildiğini belirtmişlerdir. Hastanelere otobüs ile erişimin otobüs seferlerinin yeterli sıklıkta olmaması nedeniyle kısıtlı olduğu ifade edilmiştir.

Katılımcıların yaklaşık %10'u Ortahisar ilçesinde bulunan devlet hastanelerini tercih etmektedirler. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarından Ortahisar ilçesinde bulunan hastanelere erişimde katılımcılar otobüs kullandıklarını belirtmişlerdir. Yerleşimden, toplu taşıma araçları ile doğrudan erişilemeyen hastanelere birden fazla vasıta ile ulaşım sağlanmaktadır. Konut alanından Ortahisar ilçesinde dağılım gösteren hastanelere otobüs ile ulaşım süresi, kullanılan vasıta sayısı ve hastane yakınlığına göre 30-60 dakika arasında sürmektedir.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların yıl içerisinde sağlık nedenleriyle hastanelere gitme sıklıkları incelendiğinde; yaşlılık, düzenli kontrol gerektiren sağlık problemleri veya dönemsel geçirilen hastalıklar nedeniyle yılda yedi veya daha fazla kez hastaneye giden katılımcı sayısı %50 oranlarındadır.

2018 yılında anahtar kişi ile Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutlarından sağlık hizmetlerine erişilebilirlik konusu ile ilgili yapılan görüşmede, her iki yerleşimde de bir sorun yaşanmadığını ve Yıldızlı Mahallesi merkez yerleşiminde bulunan aile sağlık merkezinin ulaşımında sorun olmasına rağmen yine de erişilebildiğini belirtmiştir. Ayrıca, yoksul konut yerleşiminde sağlık tesisi donatı yapısının bulunduğunu ancak doktor olmadığı için kullanılmadığını belirtmiştir. 2024 yılında anahtar kişi ise aile sağlığı merkezinin Yıldızlı Mahalle merkez yerleşimine taşınması sonrasında toplu taşıma ile kolay erişilebildiğini belirtmiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

Kaşüstü TOKİ toplu konut alanına yaklaşık 2,5 km uzaklıkta Kaşüstü Aile Sağlık Merkezi bulunmaktadır. 2018 ve 2024 yıllarında katılımcılar tarafından aile sağlığı merkezinin kullanılmadığı, yerleşim yerine yaklaşık 300 metre uzaklıkta bulunan Kanuni

Eğitim ve Araştırma Hastanesinin kullanıldığı belirtilmiştir. Katılımcıların yaş ve sağlık durumlarına göre hastaneye yürüme ortalama 5-10 dakika arasında erişilebildiği ifade edilmiştir. Konut yakınında donanımlı bir hastanenin bulunması ve kolay erişilebilir olması, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının tercih edilebilirliğini pozitif yönde etkilemektedir.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenlerin yıl içerisinde sağlık kuruluşlarını kullanım sıklıkları yaş ve sürekli bakım gerektirecek sağlık problemlerine göre farklılık gösterebilmektedir. 2018 yılında katılımcıların yaklaşık %65'i yıl içerisinde altı veya daha az, yaklaşık %35'i ise yedi ve daha fazla kez hastaneye gittiklerini, 2024 yılında katılımcıların %59'u yıl içerisinde altı veya daha az, %41'i ise yedi ve daha fazla kez hastaneye gittiklerini belirtmişlerdir.

2018 ve 2024 yıllarında anahtar kişi ile yapılan görüşmede, yerleşime yakın konumda hastanenin bulunmasından dolayı sağlık hizmetlerine ulaşımın kolay olduğu ve bu konuda herhangi bir talebin veya sorunun olmadığı belirtilmiştir.

3.2.5. Sosyal ve Kültürel Tesis Alanlarına Erişilebilirlik

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde bulunan caminin kullanıldığı ve camiye erişimde herhangi bir sorunun olmadığı belirtilmiştir. Katılımcılar, caminin bulunduğu alanın heyelan riski taşıyan bir bölge olduğunu belirtmiş olup bu durumu bir katılımcı "*Caminin olduğu yerdeki toprak kayıyor, cami hareket ediyor*" şeklinde açıklamıştır.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde bulunan caminin kullanıldığı ve camiye erişimde herhangi bir sorunun olmadığı belirtilmiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde caminin bulunmadığı, yerleşime en yakın caminin hastanenin doğu tarafında bulunan konut yerleşiminde bulunduğu, ancak camiye erişimde herhangi bir sorun yaşanmadığı belirtilmiştir.

3.2.6. Kentsel Açık ve Yeşil Alanlar ile Spor Alanlarına Erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde 2018 yılında katılımcıların %25'i, 2024 yılında ise %8'i; Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde 2018 yılında katılımcıların %40'ı, 2024 yılında %25'i; Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde 2018 yılında katılımcıların %25'i açık ve yeşil alanlara erişememektedir.

Tablo 58. Açık ve yeşil alanlara erişim

Açık ve Yeşil Alanlar		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut	Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut	Kaşüstü TOKİ Toplu Konut
2018	Erişebilen	%75	%60	%75
	Erişemeyen	%25	%40	%25
2024	Erişebilen	%92	%75	%100
	Erişemeyen	%8	%25	-

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından açık ve yeşil alanlara erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Buna göre 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden açık ve yeşil alanlara erişime ilişkin anket bulguları Tablo 59'da yer almaktadır.

Tablo 59. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim

Açık ve Yeşil Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yayla	Köy
Açık ve Yeşil Alanları Kullananların Yüzdesi			%16	%22	%10		%11	%16
2018	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs		x	x			
		Dolmuş						
		Otobüs						
		Özel Araç		x	x		x	x
		Yaya	x					
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		20-40	30-40			
		Dolmuş						
		Otobüs						
		Özel Araç		30	30-40		45-60	20-60
		Yaya						

Tablo 59'un devamı

Açık ve Yeşil Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yayla	Köy
Açık ve Yeşil Alanları Kullananların Yüzdesi			%47	%11	%15	%19		
2024	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs		x	x			
		Dolmuş						
		Otobüs		x				
		Özel Araç		x	x	x		
		Yaya	x					
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		20-40	30-40			
		Dolmuş						
		Otobüs		20-40				
		Özel Araç		20	15-20	30-60		
		Yaya						

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcılar; yakınlık, rahat ulaşılabilirlik ve iklim şartlarına bağlı olarak il genelindeki birçok açık yeşil alanı kullandıklarını belirtmişlerdir. Ancak yerleşimde, kentsel açık yeşil alanlara erişimde sorun yaşayan ortalama %25 oranında katılımcı da bulunmaktadır. Bu katılımcılar, konut çevresinde bulunan park alanlarının yeterli olmadığını ve sadece çocuklara yönelik alanların olduğunu belirtmektedirler. Kentsel açık yeşil alanlara erişimde sorun yaşayan bu katılımcılar maddi durum başta olmak üzere özel aracın olmaması, minibüs-otobüs ücretlerinin fazla, sefer sayısının yetersiz olması nedeniyle açık yeşil alanlara erişemediklerini belirtmişlerdir.

Konut çevresi yeşil alan imkânlarına bakıldığında, ikamet edenlerin ortalama %16'sı çocuklarının vakit geçirebileceği oyun parklarının konut çevresinde yeterli konfor ve sayıda olduğunu belirtmiş. Katılımcılar, çocuk oyun parklarını sıklıkla kullandıklarını ve bu alanlarda hem çocuklarının eğlenceli vakit geçirebildiğini hem de kendilerinin sosyalleşebildiklerini ve piknik yapabildiklerini belirtmişlerdir. Ancak konut çevresinde ve özellikle çocuk parklarında bulunan başıboş köpek sayısının fazla olması ve zaman zaman köpeklerin saldırgan tavır içinde olması katılımcıların mekânı rahat ve güvenli bir şekilde kullanmasını olumsuz etkilemektedir.

Ortahisar ilçesinin çeşitli yerlerinde bulunan açık yeşil alanları kullanan katılımcılar ise yaklaşık %22 oranındadır. Ortahisar ilçesini tercih eden katılımcılar, bu açık yeşil alanlara erişimde çoğunlukla özel araç kullandıklarını ve kentin farklı bölgelerinde bulunan

bu alanlara erişimin ortalama 30 dakika sürdüğünü belirtmişlerdir. Minibüs kullanarak erişim sağlayanlar ise gidilen mesafenin yakınlığına göre erişim sürelerinin 20 ile 40 dakika arasında değiştiğini belirtmiştir.

Yerleşimden, Akçaabat ilçesinde bulunan açık yeşil alanları, katılımcıların yaklaşık %10'u kullanmaktadır. Katılımcılar bu alanlara ulaşımında sıklıkla özel araç kullanmakta olup minibüs ile ulaşım sağlayanlar ise birden fazla vasıta kullanarak erişebildiklerini belirtmişlerdir. Bu alanlara ulaşım da yaklaşık 30 ile 40 dakika arasında sürmektedir.

Yerleşimdeki katılımcıların %11'i il genelinde farklı konumlarda bulunan yaylalara gittiklerini belirtmiştir. Yaylalara erişimde özel araç kullanılmakta olup yaylaların yerleşime olan konumuna göre ulaşım süresi 45 ile 60 dakika arasında değişmektedir. Bu katılımcılar, yolda geçen sürenin uzun olması, ekonomik durum ve mevsim durumuna bağlı olarak yıl içerisinde bir veya iki kez yaylaya gidebildiklerini belirtmişlerdir.

Yerleşimdeki katılımcıların %16'sı ise açık ve yeşil alan kapsamında kendi köylerine gittiklerini belirtmiştir. Bu katılımcılar, köylerinde yaşayan yaşlı ebeveynlerinin bakımlarını gerçekleştirmek, köydeki işleri halletmek veya dinlenmek amacıyla özel araçları ile hafta bir veya ayda bir olmak üzere köylerini ziyaret ettiklerini belirtmişlerdir. Yerleşime farklı uzaklıkta olan köylere ulaşım, özel araçla ortalama 20 ile 60 dakika arasında sürebilmektedir.

Katılımcıların yıl içerisinde yeşil alanları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde; yıl içerisinde en fazla on kez açık yeşil alanlara ulaşım sağlayan katılımcı oranı yaklaşık %50, yıl içerisinde en fazla kırk kez piknik veya eğlence amaçlı yeşil alan kullanan katılımcı oranı yaklaşık %30, yılda elli veya daha fazla kez kullanan katılımcı oranı ise %20'dir.

2024 yılında yerleşimde ikamet edenlerle yapılan ankette katılımcıların %47'sinin konut çevresinde bulunan açık yeşil alanları kullandıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar, yerleşimdeki yeşil alanların yeterli olması, özel araçlarının olmaması, toplu taşıma araçları ile ulaşım sürelerinin uzun olması ve ulaşım ücretlerinin yüksek olması nedenleriyle konut çevresindeki yeşil alanları kullanmaktadırlar. Ancak konut çevresindeki başıboş köpeklerin fazla olması katılımcıların söz konusu alanlarda güvenli hissetmemesine neden olmaktadır.

Birden fazla açık ve yeşil alanları kullandıklarını belirten %19 oranındaki katılımcılar, Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde bulunan açık yeşil alanlar kullanılmaktadır. Bu açık yeşil alanlara özel araçlarıyla gittiklerini belirten katılımcılar ulaşım sürelerinin 30 ile 60 dakika arasında değiştiğini belirtmiştir.

Yerleşimden, Akçaabat ilçesinde bulunan açık yeşil alanları, katılımcıların yaklaşık %15'i kullanmaktadır. Katılımcılar bu alanlara ulaşımında sıklıkla özel araç kullanmakta olup ulaşım süreleri 15-20 dakika arasında değişmektedir. Minibüs ile ulaşım sağlayanlar ise birden fazla vasıta kullanarak erişebildiklerini ve ulaşım sürelerinin 30 ile 40 dakika arasında değiştiğini ifade etmişlerdir.

Ortahisar ilçesinin çeşitli yerlerinde bulunan açık yeşil alanları kullanan katılımcılar %11 oranındadır. Ortahisar ilçesini tercih eden katılımcılar, bu açık yeşil alanlara erişimde çoğunlukla özel araç kullandıklarını ve kentin farklı bölgelerinde bulunan bu alanlara erişimin ortalama 20 dakika sürdüğünü belirtmişlerdir. Otobüs veya minibüs kullanarak erişim sağlayanlar ise gidilen mesafenin yakınlığına göre erişim sürelerinin 20 ile 40 dakika arasında değiştiğini ve toplu taşıma araçları ile ulaşım sürelerinin uzun sürdüğünü ifade etmişlerdir.

Ankete katılım sağlayan katılımcıların %8'i ise yeterli vakitlerinin olmamasından dolayı açık ve yeşil alanları kullanmadıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların yıl içerisinde yeşil alanları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde; yıl içerisinde en fazla on kez açık yeşil alanlara ulaşım sağlayan katılımcı oranı yaklaşık %17, yıl içerisinde en fazla kırk kez piknik veya eğlence amaçlı yeşil alan kullanan katılımcı oranı yaklaşık %23, yılda kırktan fazla kez kullanan katılımcı oranı ise %60'dır.

2018 yılında katılımcıların yalnızca %4'ü spor faaliyetinin olduğunu belirtmiş olup spor alanı kapsamında yerleşimde herhangi bir düzenlemenin olmadığını bu nedenle Yıldızlı mahalle merkezinde bulunan özel spor salonuna gittiklerini belirtmişlerdir. Konut çevresinde bu ihtiyacın giderilmesine yönelik yürüyüş veya koşu parkurlarının olmaması bu katılımcılar için sorun teşkil etmektedir. Spor salonuna minibüs veya özel araç ile ortalama 10 dakikada ulaşabilmektedirler. 2024 yılında ise spor amaçlı katılımcıların yalnızca %2'si yerleşimden Ortahisar ilçesine özel araç ile ortalama 20 dakikada spor alanlarına erişim sağladığını belirtmiştir.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında, Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarından açık ve yeşil alanlara erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Buna göre 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden açık ve yeşil alanlara erişime ilişkin anket bulguları Tablo 60'da yer almaktadır.

Tablo 60. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim

Açık ve Yeşil Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Maçka İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri
Açık ve Yeşil Alanları Kullananların Yüzdesi			%50	%10	
2018	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs			
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç		x	
		Yaya	x		
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç		80	
		Yaya			
Açık ve Yeşil Alanları Kullananların Yüzdesi			%65		%10
2024	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs			
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç			x
		Yaya	x		
2024	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç			20-40
		Yaya			

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimindeki katılımcılarla yapılan ankette, katılımcıların ekonomik imkânları yetersiz olmasından dolayı veya bu tarz sosyal aktivite alışkanlıkları olmadığından ötürü yaklaşık %40'ı kentsel açık yeşil alanlara erişememektedir. Yerleşimin Ortahisar ilçesinden yaklaşık 14,5 km uzaklıkta olması, minibüs ve otobüs ücretlerinin katılımcılar tarafından pahalı bulunması ve toplu taşıma araçlarının sefer sıklığının yetersiz olması gibi nedenlerden ötürü Ortahisar ilçesinde bulunan yeşil alanları kullanamadıklarını belirtmişlerdir. Akçaabat ilçesine ise doğrudan ulaşım aracı olmaması nedeniyle tercih edilmemektedir.

Katılımcıların yaklaşık %50'si ise konut çevresindeki bulunan çocuk oyun alanlarının yeterli olduğunu ve çocuk oyun alanları dışında ayrıca yeşil alana gereksinim duyulmadığını belirtmişlerdir.

Katılımcıların yalnızca %10'u Maçka ilçesinde bulunan yeşil alanları tercih etmektedir. Özel araçla ulaşım sağlayan katılımcıların ulaşım süresi ortalama 80 dakikadır. Sadece yaz aylarında bu alanlara erişim sağlayan katılımcılar, ekonomik nedenlerinde etkisiyle bu aktivitelerini yılda en fazla bir kez gerçekleştirebilmektedirler.

2024 yılında yerleşimde yapılan anketlerde katılımcıların %25'i ise açık yeşil alan kullanmadığını belirtmiştir. Katılımcıların %65'i konut çevresinde bulunan açık alanlarda hava şartlarına bağlı olarak her gün ya da haftada 2-3 gün olacak şekilde vakit geçirdiğini söylemektedir. Katılımcılar ayrıca konut çevresinde buldukları uygun alanlarda bahçe yaptıklarını ve vakitlerini bahçeleri ile uğraşarak geçirdiklerini belirtmişlerdir.

Ortahisar ve Akçaabat ilçelerinde bulunan açık yeşil alanları kullandığını belirten katılımcı sayısı ise %10'dur. Katılımcılar özellikle yaz aylarında özel araçları ile bu mekanlara erişim sağladığını, ulaşım sürelerinin ise gidilen yere göre 20 ile 40 dakika arasında sürdüğünü belirtmiştir.

2018 yılında anahtar kişiler ile yapılan görüşmelerde Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konut yerleşimlerinde park, yeşil alan ve yürüyüş yollarının bulunduğu ve TOKİ konutlarının bulundukları konumlarından ötürü manzarasının çok iyi olduğu ifade edilmiştir. 2024 yılında yapılan görüşmede ise yerleşimlerin etrafında yeşil alan ihtiyacının olduğu, belediyeye müracaat edildiği ancak belediyenin site içerisine hizmet vermediğinin belirtildiği ifade edilmiştir. Konut yerleşimleri etrafında yeşil alanın olmadığı sadece site içerilerinde çocuk oyun alanlarının olduğu belirtilmiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından açık ve yeşil alanlara erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Buna göre 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimden açık ve yeşil alanlara erişime ilişkin anket bulguları Tablo 61'de yer almaktadır.

Tablo 61. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden açık ve yeşil alanlara erişim

Açık ve Yeşil Alanlar	TOKİ Konut Çevresi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Yomra İlçesi	Ortahisar ve Yomra İlçeleri	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Köy
Açık ve Yeşil Alanları Kullananların Yüzdesi	%15	%40	%5				%15

Tablo 61'in devamı

Açık ve Yeşil Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Yomra İlçesi	Ortahisar ve Yomra İlçeleri	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Köy
2018	Ulaşım da Kullanılan Araç	Minibüs							
		Dolmuş		x					
		Otobüs			x			x	
		Özel Araç		x				x	
		Yaya	x						
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs							
		Dolmuş		45-60					
		Otobüs			70			45-60	
		Özel Araç		20-30				30	
		Yaya							
Açık ve Yeşil Alanları Kullanılanların Yüzdesi			%23	%35		%12	%18	%12	
2024	Ulaşım da Kullanılan Araç	Minibüs							
		Dolmuş		x			x		
		Otobüs							
		Özel Araç		x		x	x	x	
		Yaya	x						
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs							
		Dolmuş		30-45			25		
		Otobüs							
		Özel Araç		20		10	10-20	10-30	
		Yaya							

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ikamet eden katılımcılar, il genelinde birden fazla yeri tercih etmektedirler. Ancak katılımcıların %25'i ekonomik imkânlardan veya sosyal aktivite alışkanlığının olmaması gibi nedenlerden ötürü kentsel açık yeşil alanları tercih etmediklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların %15'i ise konut çevresinde bulunan çocuk oyun parklarının hem çocuklarının vakit geçirmesini hem de kendilerinin sosyalleşmesini sağladığını belirtmiştir.

Ortahisar ilçesinin çeşitli yerlerinde bulunan açık yeşil alanları kullanan katılımcılar ise yaklaşık %40 oranındadır. Ortahisar ilçesini tercih eden katılımcılar, bu açık yeşil alanlara erişimde çoğunlukla özel araç kullandıklarını ve kentin farklı bölgelerinde bulunan bu alanlara en az 20, en fazla ise 30 dakikada erişebildiklerini belirtmişlerdir. Dolmuş

kullanarak erişim sağlayanlar ise erişim sürelerinin 45 ile 60 dakika arasında olduğunu belirtmişlerdir. Dolmuş ile erişimde gidilen mekânın yerleşim yerine uzaklığına göre birden fazla vasıta kullanılabilmektedir. Yerleşim yerinden Akçaabat kentinde bulunan açık yeşil alanları, katılımcıların yaklaşık %5'i kullanmaktadır. Katılımcılar bu alanlara ulaşımında otobüs kullanılmaktadır. Birden fazla otobüs seferiyle ortalama 70 dakikada ulaşılabilirler.

Yerleşimdeki katılımcıların %15'i ise kendi köylerine gittiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar, köylerinde yaşayan yaşlı ebeveynlerinin bakımlarını gerçekleştirmek veya köydeki işler nedeniyle hafta bir köylerini ziyaret ettiklerini belirtmişlerdir. Köylerine gittiklerini belirten katılımcılar, özel araç veya otobüs kullanılmaktadır. Köylerin yerleşim yerinden farklı uzaklıkta olmasına bağlı olarak ulaşım süresi, özel araçla yaklaşık 30 dakika, otobüsle ortalama 45 ile 60 dakika arasında değişmektedir.

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde katılımcıların yıl içerisinde yeşil alanları kullanım sıklığı incelendiğinde; yıl içerisinde ortalama yirmi ile otuz kez piknik veya eğlence amaçlı yeşil alan kullanan katılımcı oranı yaklaşık %35'tir. Yeşil alanları yılda on veya daha az sayıda kullanan katılımcı oranı ise %55'tir. Ay içerisinde birkaç kez köye giden katılımcıların oranı ise %10'dur.

2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcılarla yapılan anketlerde katılımcıların %35'i Ortahisar ilçesini kullanmaktadır. Ortahisar ilçesindeki açık yeşil alanlara erişimde katılımcılar, özel araç veya dolmuş kullandıklarını, özel araç ile ortalama 20 dakikada, dolmuşla ise tercih edilen yerin konut yerleşimine uzaklığına bağlı birden fazla vasıta kullanılarak 30 ile 45 dakika arasında erişim sağlandığı ifade edilmiştir.

Konut çevresini kullanan katılımcılar %23 oranındadır. Konut çevresinde bulunan çocuk oyun alanlarında vakit geçirdiklerini belirten katılımcılar bu mekanları genellikle çocuklarından ötürü kullandıklarını ve yürüme ile 1 veya 2 dakikada erişebildiklerini ifade etmişlerdir.

Ortahisar ile Yomra ilçelerini tercih eden katılımcılar %18 oranında olup genellikle özel araç olmak üzere dolmuş ile de erişim sağlandığı belirtilmiştir. Gidilen yerin konumuna bağlı olarak özel araç ile 10-20 dakika arasında, dolmuş kullanılarak ise ortalama 25 dakikada erişim sağlanmaktadır.

Ortahisar ile Akçaabat ilçelerini tercih eden katılımcılar %12 oranında olup özel araç ile erişim sağladıklarını tercih edilen yere göre ulaşım sürelerinin 10 ile 30 dakika arasında değiştiği belirtilmiştir.

Yomra ilçesini tercih eden katılımcı ise %12 oranındadır. Yomra ilçesinde bulunan açık ve yeşil alanları kullandığını belirten katılımcılar özel araçla yaklaşık 10 dakikada bu mekanlara erişim sağlamaktadırlar.

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde katılımcıların yıl içerisinde yeşil alanları kullanım sıklığı incelendiğinde; yeşil alanları yıl içerisinde ortalama yirmi ve daha fazla sayıda kullanan katılımcı oranı yaklaşık %70, yılda yirmi ve daha az sayıda kullanan katılımcı oranı ise %30'dur.

2018 ve 2024 yıllarında anahtar kişiler, Kaşüstü TOKİ toplu konutları çevresinde bulunan park ve kafe alanlarının kullanıcılar için yeterli nitelik ve büyüklükte olduğunu ve açık yeşil alanlar kapsamında yerleşimden herhangi bir talebin olmadığını belirtmiştir.

3.2.7. Ticaret Tesislerine Erişilebilirlik

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde gündelik ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 62'de yer almaktadır.

Tablo 62. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi ve Ortahisar İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%85	%15
2018	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs		x
		Dolmuş		
		Otobüs		
		Özel Araç	x	x
		Yaya	x	
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		10-35
		Dolmuş		
		Otobüs		
		Özel Araç	2	10-35
		Yaya	5-10	

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde nüfusa hizmet eden üç market bulunmaktadır ve katılımcıların yaklaşık %85'i yerleşim çevresinde bulunan bu marketleri

kullanılmaktadırlar. Konutun markete göre konumu ve katılımcıların yürüme hızlarıyla orantılı olarak marketlere erişim ortalama 5 ile 10 dakika arasında değişebilmektedir. Ancak Yıldızlı TOKİ toplu konut çevresinde bulunan marketlere özel araç ile erişim sağlayan katılımcılar da bulunmakta olup özel araç ile marketlere erişim ortalama 2 dakika sürmektedir. Konut çevresinde bulunan marketleri kullanan katılımcıların mekânları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde, %75'i günde bir veya iki kez, %20'si günde üç veya dört kez, %5'i ise iki günde bir markete gittiğini belirtmiştir.

Gündelik ihtiyaçlara yönelik Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşkesi çevresinde bulunan marketleri kullanmayan yaklaşık %15 oranında katılımcı bulunmaktadır. Bu katılımcılar, yerleşim çevresindeki marketlerin sundukları mal ve hizmetleri beğenmeyen veya gündelik ihtiyaçlarının az olmasından ötürü genellikle iş çıkışları kent merkezlerindeki marketlerden ihtiyaçlarını karşıladıklarını belirtmişlerdir. Bu bağlamda Yıldızlı veya Ortahisar kent merkezi kullanılmaktadır. Özel araç veya minibüs ile erişim sağlandığı ve kullanılan ulaşım aracına göre erişim süreleri 10 ile 35 dakika arasında değişmektedir. Yıldızlı mahalle merkezini tercih eden katılımcıların %80'i günde bir kez, %20'si haftada bir kez marketi kullanmaktadır. Ortahisar kent merkezini tercih eden katılımcılar ise genelde iş yerlerinin Ortahisar kent merkezinde olması ve alt veya orta segment ürünlere burada daha rahat erişebildiği için tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu katılımcılar, gündelik ihtiyaçları için iki günde bir marketi kullandıklarını ifade etmişlerdir.

Yerleşimde ayrıca her cumartesi günü birkaç tezgâhtan oluşan küçük pazar kurulmaktadır. Pazar, tarım veya hayvancılıkla uğraşan ve genellikle yerleşime yakın mesafede oturan kişiler tarafından kurulmaktadır. Katılımcıların bir kısmı pazar sayesinde doğal ürünlere ulaşabildiklerini bazıları ise pazarın pahalı olduğunu bu nedenle kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Bu konuda katılımcılar; "...pazarımız var cumartesi günleri dolmuş durağını karşısına kuruluyor." ve "...pazarı çok kötü..." şeklinde olumlu ve olumsuz düşüncelerini ifade etmişlerdir.

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 63'te yer almaktadır.

Tablo 63. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			Yıldızlı Kent Merkezi	Ortahisar İlçesi	Alışveriş Merkezleri	Akçaabat İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%13	%58	%20	%9
2018	Ulaşım Araç	Minibüs	x	x	x	x
		Dolmuş				
		Otobüs	x	x		
		Özel Araç	x	x	x	x
		Yaya				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	10-20	40	40-50	30-40
		Dolmuş				
		Otobüs	10-20	45		
		Özel Araç	10-20	15	20-30	20
		Yaya				

x: Kullanılan ulaşım aracı

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenler aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. İl genelinde tercih edilen büyük kentsel kullanımlar incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %58'i Ortahisar ilçesini kullanmaktadır. Katılımcılar, Ortahisar ilçesinde gelir düzeylerine göre mal ve hizmetlere kolay erişebildikleri için tercih ettiklerini belirtmiştir. Katılımcılar, Ortahisar ilçesine ulaşımında genellikle minibüs olmak üzere otobüs veya özel araç kullanabilmektedirler. Minibüsle ulaşım süresi ortalama 40 dakika, otobüsle ise ulaşım süresi araçların doluluk ve yol üzerindeki her bir durakta durmasına bağlı olarak ulaşım süresi ortalama 45 dakikadır. Özel araçla kent merkezine erişim ise ortalama 15 dakika sürmektedir. Yıldızlı TOKİ toplu konutunda ikamet edenlerin yıl içerisinde Ortahisar ilçesindeki alışveriş mekânlarını ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde, yaklaşık %55'i ayda bir veya iki kez, %21'i ayda üç veya dört kez, %14'ü ayda beş ve daha fazla kez, %10'u ise yılda bir veya iki kez büyük kentsel mağaza ve hizmetleri kullandığını belirtmiştir.

İl genelinde hizmet veren üç alışveriş merkezi bulunmaktadır. Bu alışveriş merkezlerinin iki tanesi Ortahisar ilçesinde bulunurken diğeri Yomra ilçesi, Kaşüstü Mahallesi sınırları içerisinde bulunmaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde bu ticari yapıları kullanan katılımcılar yaklaşık %20 oranındadır. Alışveriş merkezlerinin, kapalı bir ortam olması dolayısıyla hava durumundan etkilenmemesi, birçok farklı işlevsel biriminin bir arada bulunması, çocuklar için aktivite alanının olması, özel araçlarla kolay

erişilebilir olması ve ücretsiz otopark alanlarının bulunması gibi nedenlerden ötürü katılımcılar tarafından tercih edilmektedir. Bu nedenle bu mekânları sıklıkla kullanan katılımcılar, ulaşımında özel araç kullandıklarını ve erişim sürelerinin, alışveriş merkezlerinin yerleşim yerine uzaklıklarına göre ortalama 20 ile 30 dakika arasında değiştiğini belirtmişlerdir. Minibüs ile erişim sağlayanların ise mekânların yerleşime olan uzaklığına göre bir veya daha fazla vasıta değiştirerek ortalama 40-50 dakika arasında erişebildiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların alışveriş merkezlerini ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde ise yaklaşık %34'ü ayda bir veya iki kez, %34'ü üç veya dört kez, %22'si ayda beş veya daha fazla kez, %10'u ise yılda dört veya beş kez bu mekânları kullanmaktadır.

Yıldızlı mahalle merkezini kullanan katılımcılar ise yaklaşık %13 oranında olup genellikle mutfak alışverişi için tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Minibüs, otobüs veya özel araçları ile erişim sağlayan kullanıcılar ortalama 10 ile 20 dakika arasında kullanılan ulaşım aracının türüne göre yolculuk yapmaktadırlar. Yerleşim merkezini kullanan katılımcıların %40'ı ayda bir veya iki kez, %30'u ayda üç veya dört kez, %30'u ise ayda on veya daha fazla kez bu mekânları kullandıklarını belirtmişlerdir. Akçaabat kent merkezini tercih eden katılımcılar ise yaklaşık %9 oranında olmakla birlikte özel araç veya minibüsle erişim sağlamaktadırlar. Minibüs kullanmayı tercih eden katılımcılar, iki vasıta ile ortalama 30-40 dakikada Akçaabat kent merkezine ulaşabilmektedirler. Özel araç kullanıcıları ise ortalama 20 dakikada erişebilmektedirler. Büyük kentsel mağaza ve hizmetler için katılımcıların %75'i ayda bir veya iki kez, %25'i ise yılda bir kez Akçaabat ilçesini kullanmaktadır.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde gündelik ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 64'te yer almaktadır.

Tablo 64. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde günlük ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar		TOKİ Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi, Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yıldızlı Mahalle Merkezi	Ortahisar İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi		%79	%15	%4	%2
2024	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs		x	
		Dolmuş			
		Otobüs		x	x
		Özel Araç	x	x	
		Yaya	x	x	

Tablo 64'ün devamı

Ticaret Alanlar			TOKİ Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi, Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Yıldızlı Mahalle Merkezi	Ortahisar İlçesi
2024	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		30-60		
		Dolmuş				
		Otobüs		30-60		30-40
		Özel Araç	2	20	15	
		Yaya	5-10	30		

x: Kullanılan ulaşım aracı

2024 yılında gündelik market ihtiyaçları için Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların %79'u yerleşim çevresinde bulunan marketleri kullanmaktadırlar. Konutun markete göre konumu ve katılımcıların yürüme hızlarıyla orantılı olarak marketlere erişim ortalama 5 ile 10 dakika arasında değişebilmektedir. Ancak Yıldızlı TOKİ toplu konut çevresinde bulunan marketlere özel araç ile erişim sağlayan %8 oranında katılımcı da bulunmakta olup özel araç ile marketlere erişim ortalama 2 dakika sürmektedir. Konut çevresi marketleri kullanan katılımcıların mekânları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde, %90'ı günde bir veya iki kez, %10'u ise iki günde bir markete gittiğini belirtmiştir.

Gündelik ihtiyaçlara yönelik Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların %15'i konut çevresi, Yıldızlı mahalle merkezi, Ortahisar ve Akçaabat ilçelerini kullandığını belirtmiştir. Yıldızlı mahalle merkezine erişimde katılımcıların %50'si bazen yürüdüklerini ve yürüme tempolarına göre ortalama 30 dakikada erişebildiklerini belirtmiş olup genellikle minibüs, otobüs veya özel aracın kullanıldığı ifade edilmiştir. Toplu taşıma araçları ile erişim sürelerinin ise gidilen yerin konut yerleşimine yakınlığına göre 30 ile 60 dakika arasında değiştiği, özel araçla ise 20 dakika sürdüğü belirtilmiştir. Katılımcıların mekânları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde, %57'si günde bir veya iki kez, %43'ü ise haftada 2 veya 3 kez gittiğini belirtmiştir.

Günlük ihtiyaçlara yönelik katılımcıların %4'ü yalnızca Yıldızlı mahalle merkezini %2'si ise yalnızca Ortahisar ilçesini kullanmaktadır. Yıldızlı mahalle merkezini kullanan katılımcılar özel araçla ortalama 15 dakikada, Ortahisar ilçesini kullanan katılımcılar ise otobüsle 30-40 dakika arasında erişebildiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların mekânları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde, %67'si günde bir, %33'ü ise haftada 2 veya 3 kez gittiğini belirtmiştir.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 65'te yer almaktadır.

Tablo 65. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarına yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			Ortahisar İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Alışveriş Merkezleri
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%64	%8	%28
2024	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x	x	x
		Dolmuş			
		Otobüs	x		x
		Özel Araç	x	x	x
		Yaya			
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	30	30	40-60
		Dolmuş			
		Otobüs	40		40-60
		Özel Araç	20	20	20-30
		Yaya			

x: Kullanılan ulaşım aracı

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ikamet edenler aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. İl genelinde tercih edilen büyük kentsel kullanımlar incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %64'ü Ortahisar ilçesini kullanmaktadır. Ortahisar ilçesine ulaşımında katılımcıların %76'sı toplu taşıma araçlarını %24'ü ise özel araçlarını kullanmaktadırlar. Minibüsle ulaşım süresi ortalama 30 dakika, otobüsle ulaşım süresi ise ortalama 40 dakika, özel araçla ise 20 dakikadır. Minibüslerin yolcu bekleme sürelerinin uzun olması, otobüslerin ise genellikle dolu olması nedeniyle özel araç sahipleri tarafından kullanılmadığı belirtilmiştir. Yıldızlı TOKİ toplu konutunda ikamet edenlerin yıl içerisinde Ortahisar kentindeki alışveriş mekânlarını ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde, yaklaşık %60'ı ayda bir veya iki kez, %10'u ayda üç veya dört kez, %7'si ayda beş ve daha fazla kez, %23'ü ise yılda bir veya iki kez büyük kentsel mağaza ve hizmetleri kullandığını belirtmiştir.

Ortahisar ve Akçaabat ilçelerini kullanan katılımcılar ise %8 oranındadır. Katılımcılar söz konusu ilçelerdeki mekanlara erişimde özel araç kullanmakta olup ortalama 20 dakikada erişim sağladıklarını belirtmişlerdir. Minibüs ile erişim sağlayan katılımcılar birden fazla vasıta değiştirerek ortalama 30 dakikada erişim sağladıklarını ancak vasıta değiştirmelerinin

bu mekanlara ulaşımı zorlaştırdığını belirtmişlerdir. Katılımcıların tamamı ayda 3 veya 4 kez bu mekanlara erişim sağladıklarını belirtmişlerdir.

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde alışveriş merkezlerini kullanan katılımcılar yaklaşık %28 oranındadır. Bu mekânları sıklıkla kullanan katılımcılar, ulaşımında genellikle özel araç kullandıklarını ve erişim sürelerinin, alışveriş merkezlerinin yerleşim yerine uzaklıklarına göre ortalama 20 ile 30 dakika arasında değiştiğini belirtmişlerdir. Minibüs veya otobüs ile erişim sağlayanların ise mekânların yerleşime olan uzaklığına göre bir veya daha fazla vasıta değiştirerek ortalama 40-60 dakika arasında erişebildiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların alışveriş merkezlerini ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde ise yaklaşık %40'ı ayda bir veya iki kez, %42'si üç veya dört kez, %18'i ayda beş veya daha fazla kez bu mekânları kullanmaktadır.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde gündelik ve aylık ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 66'da yer almaktadır.

Tablo 66. 2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi	Ortahisar İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%100		
Günlük	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x		
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç			
		Yaya	x		
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	5		
		Dolmuş			
		Otobüs			
		Özel Araç			
		Yaya	5-20		
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi				%30	%70
Aylık	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs		x	x
		Dolmuş			
		Otobüs		x	x
		Özel Araç			
		Yaya			
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		10-20	40
		Dolmuş			

Tablo 66'nın devamı

Ticaret Alanlar			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi	Ortahisar İlçesi
Aylık	Ulaşım Süresi (dakika)	Otobüs		10-20	45
		Özel Araç			
		Yaya			

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde, gündelik hizmetlerinin karşılanmasına yönelik ticari birim bulunmamaktadır. Katılımcılar gündelik ihtiyaçları için yaklaşık 1 km uzaklıkta bulunan Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki ticari birimleri kullanmaktadırlar. Katılımcıların tamamı yürüme ile marketlere erişebilmektedir. Yürüme hızlarına bağlı olarak erişim süreleri 5 ile 20 dakika arasında değişmektedir. Yaşlılık ve sağlık problemlerinden ötürü bu alanlara erişimde, minibüs kullanan katılımcılar da bulunmakta olup minibüsle ulaşım süresi ortalama 5 dakikadır.

Katılımcıların, bu ticari birimleri gün içinde kullanma sıklıkları incelendiğinde ortalama %60'ı gün içerisinde bir veya iki kez, %40'ı ise iki günde bir markete gittiklerini ve genellikle ekmek gibi ürünleri evlerinde yaptıklarını belirtmişlerdir.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcılar, aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. İl geneli tercih edilen büyük kentsel kullanımlar incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %70'i Ortahisar kent merkezini kullanmaktadır. Katılımcılar, gelir düzeylerine uygun mal ve hizmetlere kolay erişebildikleri için Ortahisar kent merkezini tercih ettiklerini belirtilmiştir. Ortahisar kent merkezine ulaşım da katılımcılar genellikle otobüs kullanmakta olup minibüsü tercih edenlerde bulunmaktadır. Minibüsle ulaşım süresi ortalama 40 dakika, otobüsle ulaşım süresi ise doluluk ve yol üzerindeki her bir durakta durmasına bağlı olarak ortalama 45 dakikadır. Katılımcıların %40'ı ayda bir veya iki kez, %50'si ise yılda bir veya iki kez bu mekânları alışveriş amaçlı kullanmaktadırlar. Katılımcılar, aylık market alışverişi yerine gündelik ihtiyaçlara göre eksikliklerini giderdiklerini, bu nedenle giyim gibi ihtiyaçlar için gereksinim duyuldukça bu tür hizmetleri kullandıklarını belirtmişlerdir. Yıldızlı mahalle merkezini kullanan katılımcılar ise yaklaşık %30 oranındadır. Minibüs veya otobüsle erişim sağlayan katılımcıların, ortalama 10 ile 20 dakika arasında, kullanılan ulaşım aracının türüne göre ulaşım süreleri değişmektedir. Katılımcılar, Yıldızlı mahalle merkezini genellikle ayda bir kez bu amaçla kullandıklarını belirtmişlerdir.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde gündelik ve aylık ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 67’de yer almaktadır.

Tablo 67. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Yıldızlı Kent Merkezi	Ortahisar İlçesi	Ortahisar ve Akçaabat İlçeleri	Akçaabat İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%80	%15	%5		
Günlük	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs	x	x	x		
		Dolmuş					
		Otobüs	x	x	x		
		Özel Araç					
		Yaya	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs	5	30-45	30-45		
		Dolmuş					
		Otobüs	5	30-45	30-45		
		Özel Araç					
		Yaya	5-30				
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%5	%5	%60	%15	%5
Aylık	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs		x	x	x	x
		Dolmuş					
		Otobüs		x	x	x	x
		Özel Araç				x	
		Yaya	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs		20-30	40	30-40	20-30
		Dolmuş					
		Otobüs		20-30	45	30-40	20-30
		Özel Araç				25	
		Yaya	10				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2024 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde yapılan anketlerde, katılımcıların %80’ini Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki ticari birimleri kullanmaktadır. Bu mekanlara erişimde toplu taşıma araçları kullanılmakta veya yaya olarak erişilmektedir. Toplu taşıma araçları ile erişim 5 dakika, yürüme ise 5-30 dakika arasında sürmektedir. Katılımcıların %25’i gün içerisinde bir, %75’i ise haftada bir veya iki kez bu ticari birimleri kullanmaktadır.

Yıldızlı mahalle merkezini kullanan %15, Ortahisar kent merkezini kullanan ise %5 oranında katılımcı bulunmaktadır. Günlük ihtiyaçlar için bu mekanlara erişim sağlayan katılımcılar toplu taşıma aracı kullanmakta olup gidilen yerin konuta uzaklığına göre erişim

süresinin 30-45 dakika arasında değiştiği ifade edilmiştir. Katılımcıların %50'si haftada bir, %50'si ise ayda bir söz konusu mekanları kullanmaktadırlar.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcılar, aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. İl geneli tercih edilen büyük kentsel kullanımlar incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %60'ı Ortahisar kent merkezini kullanmaktadır. Ortahisar kent merkezine ulaşım da katılımcılar genellikle otobüs kullanmakta olup minibüsü tercih edenlerde bulunmaktadır. Minibüsle ulaşım süresi ortalama 40 dakika, otobüsle ulaşım süresi ise doluluk ve yol üzerindeki her bir durakta durmasına bağlı olarak ortalama 45 dakikadır. Katılımcıların %92'si ayda bir veya iki kez, %8'i ise haftada bir kez bu mekânları kullanmaktadır.

Ortahisar ve Akçaabat kent merkezlerini kullandığını belirten katılımcılar ise %15 oranındadır. Katılımcılar bu mekanlara toplu taşıma araçları veya özel araçla ulaşım sağlanmaktadır. Yerleşimden özellikle Akçaabat ilçesine toplu taşıma araçları ile erişimde birden fazla vasıta kullanıldığı ve bu durumun zaman ve maliyet açısından sorun olduğu belirtilmiştir. Gidilen ilçeye göre toplu taşıma araçları ile erişim süresi 30 ile 40 dakika arasında değişmekte olup özel araçla ulaşım süresinin ortalama 25 dakika olduğu ifade edilmiştir.

Katılımcıların %5'i Yıldızlı mahalle merkezini, %5 Akçaabat kent merkezini, %5'i ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşimindeki ticari birimleri kullanmaktadır. Yıldızlı TOKİ konut yerleşimine yürüme ile ortalama 10 dakikada, Akçaabat ile Yıldızlı mahalle merkezlerine ise toplu taşıma araçları ile 20-30 dakika arasında erişim sağlandığı belirtilmiştir.

Katılımcıların %10'u ise aylık giyim, mutfak alışverişi amaçlı herhangi bir yeri kullanmadıklarını belirtmişlerdir.

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutları hakkında görüşme yapılan anahtar kişiler, yerleşimde bulunan ticari alanlara yönelik toplu konut yerleşiminde marketlerin olduğunu ve her iki yerleşim yerinde ikamet edenlerin bu ticari birimlere rahat erişilebildiğini belirtmiştir. 2024 yılında ise Yıldızlı TOKİ konut yerleşiminde üç market, bir çay ocağı ve restoranın olduğu ancak restoranın pahalı, marketlerin ise yeterli olduğu ancak giyim üzerine herhangi bir ticari faaliyetin olmadığı ifade edilmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ise büfenin bulunduğu ancak bu yerleşimde günlük ihtiyaçların karşılanabileceği daha fazla ticari birimin olması gerektiği belirtilmiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde gündelik ve aylık ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 68’de yer almaktadır.

Tablo 68. 2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanlar			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Kaşıüstü Kent Merkezi	Ortahisar İlçesi	Alışveriş Merkezleri	Yomra İlçesi
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%88	%12			
Günlük	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs					
		Dolmuş		x			
		Otobüs					
		Özel Araç		x			
		Yaya	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs					
		Dolmuş		10-15			
		Otobüs					
		Özel Araç		10-15			
		Yaya	5-10				
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi					%42	%48	%10
Aylık	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs			x	x	
		Dolmuş			x	x	x
		Otobüs			x	x	x
		Özel Araç			x	x	
		Yaya					
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			25	10-20	
		Dolmuş			25	10-20	15-20
		Otobüs			40	10-20	15-20
		Özel Araç			10	10-20	
		Yaya					

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşkesinde Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesinin varlığından ötürü yerleşim, birçok farklı ticari birime yakın konumda bulunmaktadır. Bu nedenle katılımcıların yaklaşık %88’i yerleşim çevresinde bulunan marketleri kullanmaktadırlar. Konutun markete göre konumu ve katılımcıların yürüme hızlarıyla orantılı olarak marketlere ulaşım süresi ortalama 5 ile 10 dakika arasında değişmektedir. Konut çevresindeki marketleri kullanan katılımcıların, mekânları ziyaret etme sıklığı incelendiğinde %90’ı günde bir veya iki kez, %5’i günde üç veya daha fazla kez, %5’i ise iki günde bir olmak üzere marketi kullandıklarını belirtmişlerdir.

Gündelik ihtiyaçlara yönelik Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi çevresinde bulunan marketleri kullanmayan yaklaşık %12 oranında katılımcı bulunmaktadır. Bu katılımcılar, gündelik ihtiyaçlarının az olmasından ötürü iş çıkışları kent merkezlerindeki marketlerden ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar. Bu bağlamda genellikle Kaşüstü mahalle merkezi kullanılmaktadır. Kaşüstü mahalle merkezine erişimde katılımcılar, özel araç veya dolmuş kullanmakta olup kullanılan araca göre ulaşım süreleri 10 ile 15 dakika arasında değişmektedir. Kaşüstü mahalle merkezini tercih eden katılımcılar günde bir veya iki kez markete gitmektedirler.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenler aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. İl geneli tercih edilen büyük kentsel kullanımlar incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %42'si Ortahisar kent merkezini kullanmaktadır. Yerleşimden Ortahisar kent merkezine sağlanan toplu taşıma hizmetlerinin sefer sayılarının sık ve tek vasıta ile rahat erişilebilir olması tercih edilme oranını arttırmaktadır. Katılımcılar, Ortahisar kent merkezine ulaşımında genellikle dolmuş olmak üzere otobüs, minibüs veya özel araç da kullanabilmektedirler. Dolmuş ve minibüsle ulaşım süresi ortalama 25 dakika, otobüsle ise ulaşım süresi ortalama 40 dakikadır. Özel araçla kent merkezine ortalama 10 dakikada erişilebilmektedir. Kaşüstü TOKİ toplu konutunda ikamet edenlerin yıl içerisinde Ortahisar ilçesindeki alışveriş mekânlarını ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde, yaklaşık %50'si ayda bir veya iki kez büyük kentsel mağaza ve hizmetleri kullandığını belirtirken diğer katılımcılar ayda üç veya dört kez bu mekânları kullanmaktadırlar.

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde, il genelinde dağılım gösteren alışveriş merkezlerini kullanan katılımcılar yaklaşık %48 oranındadır. Toplu konut yerleşimine 2 km uzaklıkta alışveriş merkezinin olması, katılımcıların bu mekânı tercih etmesini arttırmaktadır. Bu mekânları kullanan katılımcılar, ulaşımında sıklıkla dolmuş veya minibüs olmak üzere otobüs veya özel araçla da erişim sağlamaktadırlar. Katılımcıların alışveriş merkezlerine erişim süreleri, mekânın yerleşime uzaklığı ve kullanılan ulaşım aracına göre ortalama 10 ile 20 dakika arasında sürmektedir. Katılımcıların alışveriş merkezlerini ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde ise yaklaşık %40'ı ayda bir veya iki kez, %50'si ayda üç veya dört kez, %10'u ise yılda iki kez bu mekânları kullanmaktadır.

Yomra kent merkezini kullanan katılımcılar ise yaklaşık %10 oranındadır. Dolmuş veya otobüs ile erişim sağlayan katılımcıların ulaşım süreleri kullanılan ulaşım aracına göre

ortalama 15 ile 20 dakika arasında değişmektedir. Katılımcıların Yomra kent merkezini ziyaret etme sıklığı ise ayda bir olmaktadır.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde gündelik ve aylık ihtiyaçlar için ticari kullanım alanlarına erişim durumu Tablo 69’da yer almaktadır.

Tablo 69. 2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimde günlük ve aylık ihtiyaçlara yönelik ticari kullanımlara erişim

Ticaret Alanları			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Mobil Uygulamalar	Ortahisar İlçesi	Alışveriş Merkezleri
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi			%73	%21	%6	
Günlük	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs				
		Dolmuş				
		Otobüs				
		Özel Araç			x	
		Yaya	x			
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs				
		Dolmuş				
		Otobüs				
		Özel Araç			10	
		Yaya	5			
Ticaret Alanlarını Kullananların Yüzdesi				%12	%23	%65
Aylık	Ulaşımında Kullanılan Araç	Minibüs			x	x
		Dolmuş			x	x
		Otobüs			x	x
		Özel Araç			x	x
		Yaya				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			25	25
		Dolmuş			25	25
		Otobüs			25	25
		Özel Araç			15	15
		Yaya				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ikamet eden katılımcıların %73’ü yerleşim çevresinde bulunan marketleri kullanmaktadırlar. Konutun markete göre konumu ve katılımcıların yürüme hızlarıyla orantılı olarak marketlere ulaşım süresinin 5 dakika olduğu belirtilmiştir. Konut çevresindeki marketleri kullanan katılımcıların haftada birkaç kez bu mekânları kullanmaktadırlar.

Gündelik ihtiyaçlara yönelik Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi çevresinde bulunan marketleri kullanmayan yaklaşık %27 oranında katılımcı bulunmaktadır. Bu katılımcıların

%21'i uygulamalar üzerinden sipariş verdiklerini, %6'sı ise Ortahisar kent merkezini kullandıklarını belirtmişlerdir. Ortahisar kent merkezini kullanan katılımcılar özel araçla, ortalama 10 dakikada erişim sağladıklarını ve günlük ihtiyaçlar için her gün bu mekanları kullandıklarını ifade etmişlerdir.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ikamet edenler aylık giyim, mutfak alışverişi gibi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli mekânları bir arada kullanabilmektedirler. Katılımcıların %65'i il genelinde bulunan alışveriş merkezlerini kullanmaktadır. Katılımcılar bu mekanlara ulaşımında genellikle özel araç kullanmakta olup toplu taşıma ile de erişim sağlanmaktadır. Özel araç kullanılarak gidilen mesafeye göre ortalama 15 dakikada, toplu taşıma araçları ile ise ortalama 25 dakikada erişim sağlanmaktadır. Katılımcıların alışveriş mekânlarını ziyaret etme sıklıkları incelendiğinde, yaklaşık %64'ü ayda bir veya iki kez büyük kentsel mağaza ve hizmetleri kullandığını belirtirken diğer katılımcılar ayda dört kez bu mekânları kullanmaktadır.

Katılımcıların %23'ü Ortahisar ilçesinde bulunan alışveriş mekanları ile alışveriş merkezlerini kullandıklarını ve bu mekanlara erişimde özel araç veya toplu taşıma araçlarını kullandıklarını ifade etmişlerdir. Toplu taşıma araçlarıyla ulaşım süresi 25 dakika, özel araçla ise 15 dakikadır. Katılımcıların bu mekanları kullanım sıklıkları ise ayda 4 ve daha fazladır.

Yerleşimde ikamet eden katılımcıların %12'si ise online alışveriş yaptığını, aylık giyim, mutfak alışverişi için herhangi bir yere gitmediklerini belirtmişlerdir.

2018 ve 2024 yıllarında anahtar kişiler, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki ticari kullanımlara ilişkin konut çevresinde birçok farklı marketin bulunduğunu ve konutlardan rahat bir şekilde erişilebildiğini ayrıca toplu taşıma araçlarının hastaneden dolayı sefer sıklığının fazla olması ve toplu taşıma güzergahlarının büyük kentsel kullanımların yakınından geçmesi bu mekanlara erişimi kolaylaştırdığını belirtmektedirler.

3.2.8.İş Alanlarına Erişilebilirlik

A) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde iş yerlerine erişim durumu Tablo 70'de yer almaktadır.

Tablo 70. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimden iş yerlerine erişim

İş Yerlerine Erişim			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Yıldızlı Mahalle Merkez	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Yomra- Maçka- Arsin İlçeleri	Home Office
Mekanların Kullanıcıların Yüzdesi			%2		%65	%15	%16	%2
2018	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs			x	x	x	
		Dolmuş						
		Otobüs			x	x	x	
		Servis			x			
		Özel Araç			x	x	x	
		Yaya	x					
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			40	30	90	
		Dolmuş						
		Otobüs			45	40	60	
		Servis			60			
		Özel Araç			30	20	20	
		Yaya	30					
Mekanların Kullanıcıların Yüzdesi			%23	%26	%46	%5		
2024	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs			x	x		
		Dolmuş						
		Otobüs		x	x			
		Servis		x	x			
		Özel Araç		x	x	x		
		Yaya	x					
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			50	30		
		Dolmuş						
		Otobüs		25	50			
		Servis		15	50			
		Özel Araç		10	20-30	15		
		Yaya	5					

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut kullanıcılarının, iş yerleri ile konut alanı arasındaki ulaşım ve erişilebilirlik ilişkisi incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %65'i Ortahisar ilçesinde çalışmaktadır. Konut alanından iş yerine ulaşımında minibüs başta olmak üzere sırasıyla özel araç, otobüs ve iş yeri servis imkânlarından yararlanılmaktadır. Katılımcılar Ortahisar ilçesinin farklı bölgelerinde dağılım gösteren iş yerlerine, konuta olan mesafeye göre minibüs ile ortalama 40 dakikada, otobüs ile ortalama 45 dakikada, özel araçla ortalama 30 dakikada, servisle ise 60 dakikada erişebildiklerini söylemişlerdir. Ortahisar ilçesine minibüs veya otobüs ile erişim sağlayan katılımcılar, ilçenin farklı bölgelerinde bulunan iş yerlerine erişebilmek için birden fazla vasıta kullanabilmektedirler. İş yeri servisleri yerleşime doğrudan hizmet vermemekle birlikte iş yerlerine servisle ulaşan

katılımcılar özel araç veya toplu taşıma araçlarıyla Yıldızlı mahalle merkezinden veya Ortahisar ilçesinden hareket eden servislere erişmektedirler. Minibüs veya özel araç kullanmayı tercih eden katılımcılar, otobüs saatlerinin işe gidiş saatleri ile uyumlu olmadığı için kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların yaklaşık %15'i ise iş için Akçaabat ilçesine gitmektedir. Katılımcılar, özel araçla 20 dakikada, minibüsle 30 dakikada ve otobüs kullanarak ise 40 dakikada iş yerlerine erişmektedirler. Yerleşim ile Akçaabat ilçesi arasında direkt hizmet sağlayan toplu taşıma aracı bulunmamakta olup kullanıcılar birden fazla vasıta kullanarak iş yerlerine erişmektedir. Ayrıca yerleşimden Yıldızlı mahalle merkezine iş amaçlı ulaşım sağlayan %2 oranında katılımcı ise yürüme ortalama 30 dakikada iş yerine erişebilmektedir.

Yerleşimden farklı ilçelere çalışmak için giden katılımcılar %16 oranındadır. Bu ilçeler Yomra, Maçka ve Arsin'dir. Yomra'ya giden katılımcı minibüs ile birden fazla vasıta kullanarak ortalama 90 dakikada, Maçka'ya giden katılımcı özel araç ile ortalama 20 dakikada ve Arsin'e giden katılımcı ise otobüsle birden fazla vasıta kullanarak ortalama 60 dakikada erişebilmektedir. Yerleşimde evden çalışan %2 oranında katılımcı da bulunmaktadır.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların yaklaşık %46'sı Ortahisar ilçesinde çalışmaktadır. Konut alanından iş yerine ulaşımında, katılımcıların %67'si özel araç ile gidilen yerin konut yerleşimine uzaklığına göre 20-30 dakikada erişim sağlamaktadır. Katılımcıların %28'i toplu taşıma araçları ile ortalama 50 dakikada, %5'i ise servis kullanarak 50 dakikada iş yerine erişim sağlamaktadır. Yerleşimden Yıldızlı mahalle merkezine minibüsle gidilerek servis hareket alanına erişildiği belirtilmiştir.

Katılımcıların %26'sının iş yerleri Yıldızlı mahalle merkezinde olup katılımcıların %57'si özel araç, %28'i otobüs ve %15'i servis ile iş yerlerine erişim sağlamaktadır. Ulaşım süreleri, özel araç ile yaklaşık 10 dakika, otobüs ile ortalama 25 dakika, servis kullanılarak ise 15 dakikadır.

Katılımcıların %23'ü ise iş yerlerinin TOKİ konut yerleşiminde olduğunu, iş yerlerine yürüme ortalama 5 dakikada erişim sağladıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların yaklaşık %5'i ise iş için Akçaabat ilçesine gitmektedir. Katılımcıların %80'i özel araçla ortalama 15 dakikada, %20'si ise minibüs ile birden fazla vasıta değiştirerek 30 dakikada iş yerine erişim sağladığını belirtmiştir.

B) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde iş yerlerine erişim durumu Tablo 71’de yer almaktadır.

Tablo 71. 2018-2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimden iş yerlerine erişim

İş Yerlerine Erişim			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Yıldızlı Mahalle Merkez	Ortahisar İlçesi	Akçaabat İlçesi	Home Office	Farklı ilde
Mekanların Kullananların Yüzdesi				%15	%70	%15		
2018	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs			x	x		
		Dolmuş						
		Otobüs			x			
		Servis						
		Özel Araç						
		Yaya		x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			40	30		
		Dolmuş						
		Otobüs			45			
		Servis						
		Özel Araç						
		Yaya		30				
Mekanların Kullananların Yüzdesi			%22	%7	%35		%7	%22
2024	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs			x			
		Dolmuş						
		Otobüs			x			
		Servis						
		Özel Araç			x			
		Yaya	x	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs			40			
		Dolmuş						
		Otobüs			40			
		Servis						
		Özel Araç			20			
		Yaya	5	30				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların, iş yerleri ile konut alanı arasındaki erişilebilirlik ilişkisi incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %70’i Ortahisar ilçesinde çalışmaktadır. Katılımcılar, konut alanından iş yerine otobüs veya minibüs ile ulaşım sağlamakta olup iş yerlerine minibüs ile ortalama 40 dakikada, otobüsle ise 45 dakikada erişebilmektedirler. Katılımcıların yaklaşık %15’i iş için Akçaabat ilçesine minibüs ile birden fazla vasıta değiştirerek ortalama 30 dakikada erişebilmektedir.

Katılımcıların yaklaşık %15'i ise Yıldızlı mahalle merkezinde çalıştığını ve yürüme ile ortalama 30 dakikada erişebildiğini belirtmiştir.

2024 yılında ise Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların %35'i Ortahisar ilçesinde çalışmaktadır. Konut alanından iş yerine katılımcıların %80'i toplu taşıma araçları ile %20'si ise özel araçla ulaşım sağlamaktadırlar. Katılımcılar, toplu taşıma ile ortalama 40 dakikada, özel araçla ise ortalama 20 dakikada erişebilmektedirler.

Katılımcıların %22'si şehir dışında çalışmaktadır. TOKİ yerleşimi çevresindeki iş alanlarında çalışan %22 oranında katılımcı bulunmakta olup iş yerlerine yürüme ortalama 5 dakikada erişim sağlamaktadırlar.

Katılımcıların %7'si iş için Yıldızlı mahalle merkezine yürüme yaklaşık 30 dakikada erişim sağlamaktadır. %7 oranında katılımcı evden çalıştığını, %7 oranında katılımcı ise serbest meslekle uğraştığını belirtip işe yeri hakkında bilgi vermemiştir.

C) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi;

2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde iş yerlerine erişim durumu Tablo 72'de yer almaktadır.

Tablo 72. 2018-2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden iş yerlerine erişim

İş Yerlerine Erişim			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Kaşüstü Mahalle Merkezi	Ortahisar İlçesi	Yomra İlçesi	Maçka ve Arsin İlçeleri
Mekanların Kullananların Yüzdesi				%35	%20	%30	%15
2018	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs					
		Dolmuş		x			
		Otobüs			x		x
		Servis				x	x
		Özel Araç			x	x	
		Yaya		x		x	
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs					
		Dolmuş		5			
		Otobüs			45		60
		Servis				10	30
		Özel Araç			20	10	
		Yaya		10-15		30	
Mekanların Kullananların Yüzdesi			%50		%17	%17	%8
2024	Ulaşımda Kullanılan Araç	Minibüs					
		Dolmuş					
		Otobüs				x	
		Servis				x	x

Tablo 72'nin devamı

İş Yerlerine Erişim			TOKİ Toplu Konut Çevresi	Kaşüstü Mahalle Merkezi	Ortahisar İlçesi	Yomra İlçesi	Maçka ve Arsin İlçeleri
2024	Ulaşımda Kullanılan Araç	Özel Araç	x		x	x	
		Yaya	x				
	Ulaşım Süresi (dakika)	Minibüs					
		Dolmuş					
		Otobüs				20	
		Servis				25	30
		Özel Araç	5		20	10	
		Yaya	10				

x: Kullanılan ulaşım aracı

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut kullanıcılarının, iş yerleri ile konut alanı arasındaki ulaşım ve erişilebilirlik ilişkisi incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %35'i Kaşüstü Mahallesinde çalışmaktadır. Konut alanından iş yerine ulaşımı yürüme veya dolmuş ile sağlanmaktadır. Katılımcılar, yürüme ile ortalama 10 ile 15 dakikada işe erişebilirken, dolmuş kullanıcısı ise ortalama 5 dakikada erişebildiğini belirtmiştir. İş yerlerine yürüme gitmeyi tercih eden katılımcılar, ekonomik nedenlerden ötürü tasarruf yapmak amacıyla yürüdüklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların yaklaşık %30'u ise iş için Yomra ilçesine gitmektedir ve iş yerlerine ulaşımında özel araç veya servis kullandıklarını ya da yürüdüklerini belirtmişlerdir. Yomra ilçesindeki iş yerlerine yürüme ortalama 30 dakikada, özel araç veya servisle ise ortalama 10 dakikada erişilebilmektedirler. Katılımcıların %20'si Ortahisar ilçesinde çalışmaktadır ve işe erişimde genellikle özel araç kullanılmakta olup otobüsü tercih edenler de bulunmaktadır. Bu ilçeye otobüs ile ortalama 45 dakika, özel araçla ise ortalama 20 dakikada erişilebilmektedir.

Yerleşimden farklı ilçeye çalışmak için giden katılımcılar da bulunmaktadır. Bu ilçeler Maçka ve Arsin'dir. Maçka'ya giden katılımcı otobüs ile birden fazla vasıta değiştirerek ortalama 60 dakikada ve Arsin'e giden katılımcı ise iş yeri servisi kullanarak ortalama 30 dakikada erişebilmektedir.

2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların %50'si yerleşim çevresinde bulunan iş yerlerinde/hastanede çalıştığını belirtmiştir. Katılımcıların %83'ü yürüme ortalama 10 dakikada, %17'si ise özel araç ile 5 dakikada iş yerlerine erişebildiklerini ifade etmişlerdir.

Katılımcıların %17'si iş için Ortahisar ilçesine gitmekte olup işe erişimde özel araç kullanıldığı ve ortalama 20 dakikada erişim sağlandığı belirtilmiştir.

Katılımcıların %17'si ise iş için Yomra ilçesine gitmektedir ve iş yerlerine ulaşımında özel araç, otobüs veya servis kullandıklarını belirtmişlerdir. Yomra ilçesindeki işyerlerine katılımcılar, özel araç ile ortalama 10 dakikada, servisle ortalama 25 dakikada, otobüsle ise ortalama 20 dakikada erişilebilmektedirler.

Katılımcıların %8'i iş için Arsin ilçesine gitmektedir ve işe erişimde servis kullanıldığı, servis ile erişimin de yaklaşık 30 dakika olduğu belirtilmiştir. Ancak servislerin Kaşüstü mahalle merkezinden hareket ettiği bunun için dolmuş veya minibüs ile servisin hareket ettiği alana erişim sağlandığı ifade edilmiştir.

%8 oranında katılımcı ise serbest meslekle uğraştığını belirtip işe yeri hakkında bilgi vermemiştir.

3.2.9. Konuta Erişilebilirlik

Çalışmada konut değerinin tespitine yönelik katılımcılara; konut sahiplilik durumu, satın alma/kira değerleri, konut değerinin tercihe etkisi ve il genelinde bulunan TOKİ konutları ile seçilen TOKİ konut arasındaki değer ilişkisinin karşılaştırılmasına ilişkin sorular yönlendirilmiştir. Bu veriler neticesinde katılımcıların konuta ekonomik erişilebilirlik durumları incelenmiştir.

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında anket yapılan deneklerin %70'i ev sahibi, %30'u kiracı iken 2024 yılında %62'si ev sahibi %38'i kiracıdır. Yıldızlı TOKİ yoksul konutları alt gelir grubuna kura sonucu ile verilmiş olup bu konutlarda kiracı bulunmamaktadır. Söz konusu konutların alt gelir grubunu ev sahibi yapma amacı olması nedeniyle konutların başka birine kiraya verilmesi kişinin konut mülkiyetini kaybetmesine neden olmaktadır. 2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında görüşülen deneklerin %35'i ev sahibi, %65'i kiracıdır. 2024 yılında ise yerleşimde görüşülen deneklerin %41'i ev sahibi %59'u kiracıdır (Tablo 73).

Tablo 73. 2018 ve 2024 yılların TOKİ konutlarında görüşülen deneklerin ev sahipliği durumu

TOKİ Konut Yerleşimleri		Yıldızlı TOKİ Toplu Konut		Yıldızlı TOKİ Yoksul Konut		Kaşüstü TOKİ Toplu Konut	
		N	%	N	%	N	%
2018	Ev Sahibi	33	%70	10	%100	6	%35
	Kiracı	14	%30			11	%65
2024	Ev Sahibi	29	%62	20	%100	7	%41
	Kiracı	18	%38	-	-	10	%59

A1) Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının kira/satın alma değeri;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların konut sahiplik durumu incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %70'i ev sahibi diğerleri ise kiracı konumundadır. Konut değeri; konutun manzarası, yola göre konumu, konut içi nitelik durumu, yıllar içerisinde taleple ilişkili olarak değişen konut fiyatları gibi nedenlerden ötürü farklılık gösterebilmektedir. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde konut değerinde yıllar içerisinde yaşanan değişimlere, konutların yabancı yatırımcılar tarafından tercih edilmesi de etkili olmuştur. 2005 ile 2007 yılları arasında ortalama 50 ile 90 bin TL değerine alınan konutların, yabancı yatırımcılar tarafından tercih edilmeye başlanmasıyla 2018 yılında değeri yaklaşık 200 bin TL ve üzeri olmuştur. Yabancı yatırımcıların etkisiyle satış değerlerinde artış yaşandığını belirten bir katılımcı “3 sene önce 120 bin TL olan deniz manzaralı ev, şimdi Araplardan ötürü 220 bin TL oldu. Evlerin içi de dökülüyor yapıtı olmadığı halde o kadar para istiyorlar.” diyerek satın alma değerinde üç yıl içerisinde yaşanan değişimden bahsetmiştir. Katılımcılar, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının yapıldığı ilk yıllarda, yerleşimde konut sahibi olabilmek için bir miktar peşinat ödedikten sonra geri kalan miktarı taksitli ödeyerek ev sahibi olduklarını ifade etmişlerdir. Yerleşimdeki konutunu 2005 yılında aldığını belirten bir katılımcı bu durumu; “2005 yılında taksit ödeyerek aldık 2015 yılında taksit bitti.” şeklinde açıklamıştır.

Yerleşimde kiracı olan katılımcıların kira değerleri 250 TL ile 500 TL arasında değişim göstermektedir. Uzun zamandır kiracı konumunda olan katılımcılar, ev sahipleri ile kurdukları iyi ilişkiler neticesinde kira değerlerinin uzun süre sabit kaldığını veya düşük miktarda artış gösterdiğini belirtmişlerdir. Bu konu hakkında yerleşimdeki kiracılardan biri “200 TL’ye oturdum daha uygun diye buradaydım ama 6 yılda 150 TL arttı. Artması ev sahibimden ötürü değil benim isteğimdendi, ödeme gücüm vardı arttırsın istedim.” şeklinde açıklamıştır. Ancak dört ve daha az süredir yerleşimde kiracı konumunda olan katılımcılar

yaklaşık 500 TL ve daha fazla ödediklerini belirtmişlerdir. Özellikle son yıllarda yabancı yatırımcıların Yıldızlı TOKİ toplu konutlarını tercih etmesi, konut kira değerinde artış yaşanmasına neden olmuştur. Bu nedenle, daha fazla kira gelirine sahip olmak isteyen ev sahipleri, kiracılarını evden çıkarma yoluna başvurabilmektedir. Katılımcılardan biri bu durumu; “Ben 4 sene önce buraya geldiğimde 225 TL’den buraya girdim. Bu 3-4 yıldır Araplar yoğunlukla burayı tercih ettiğinden dolayı fiyatlar müthiş arttı. Yani 250 TL verirken geçen seneki durduğum evin ev sahibi 350 TL’den 500 TL yaptı kiramı. Hani maksat beni çıkartıp evini daha yüksek fiyata vermek. Mesela Araplar kirada oturuyor burada 1,5 bine kirada duruyorlar.” şeklinde açıklamışlardır.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında kullanıcıların konut sahiplilik durumu incelendiğinde ise katılımcıların %68’i ev sahibi, %32’si kiracı konumundadır. Katılımcılar, konutlarının değerinin yaklaşık 1 milyon TL ile 1,5 milyon TL arasında değiştiğini belirtmiş olup bu konu ile ilgili katılımcılar; “Ben zamanında uyguna aldım, şimdi satsam 1-1,5 milyon TL’ye satarım.” ve “Şu an evlerin değeri ev sahibi olduğum zamanın 10 katı.” şeklinde açıklamışlardır.

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutları hakkında görüşülen anahtar kişiler, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki konut değerlerinin yabancı yatırımcıların etkisiyle artış gösterdiğini ve dairelerin 200-230 bin TL’ye satıldığını belirtmiştir. Bu konuda bir katılımcı düşüncelerini “Devlet 90 bin TL’ye yaptı ve bu değerdayken gelen çok oldu. Araplardan sonra konut değerlerinde yaşanan artış sorun olsa da yine de buraya gelenler olmaktadır.” şeklinde ifade etmiştir. 2024 yılında görüşülen anahtar kişiler ise Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının kira değerlerinin 5.000 TL’den başladığını 7.000-8.000 TL’ye varan kiralık dairelerin olduğunu belirtmişlerdir. Konutların satın alma değeri için ise yabancı yatırımcıların da etkisiyle 1,5 milyon TL ile 2,5 milyon TL arasında değiştiğini ifade etmiştir.

A2) Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının tercih edilme nedenleri ve konut değerinin tercih edilebilirliğe etkisi;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında yapılan anketlerde, konut değeri ile konut tercihi arasındaki ilişki bulunduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların yaklaşık %90’ı Yıldızlı TOKİ toplu konut değerinin yerleşimin tercih edilmesini etkilediğini ifade etmiştir. Katılımcılar, kent merkezlerinde bulunan konutların, kira/satın alma değerlerinin Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına göre daha pahalı olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum da Yıldızlı

TOKİ toplu konutlarının tercih edilme oranını arttırmıştır. Katılımcılardan biri bu durumu kira değeri üzerinden “Uygun olmasından geldim. Ev büyük, kirası uygun. Böyle bir ev Trabzon’da 1.000 TL’den aşağıya tutamam.” şeklinde açıklamıştır. Konut değerlerinin uygun olması, konutun tercih edilmesini etkilemiş olsa da kişiler konutlara yerleştikten sonra bulunduğu çevre şartlarından ötürü pişman olduklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar, konut değerinin uygun olduğunu belirtse de katılımcıların birçoğu TOKİ konutlarına yerleştikten sonra konut içi eksiklikler, şehir merkezine olan uzaklık, ulaşımın masraflı ve zor olması nedenleriyle sorunlar yaşadıklarını belirtmişlerdir. Bu durumu katılımcılardan biri; “İş yerim ile burası arasında yaptığım ulaşım masrafını kirama eklersem çarşıdaki konut fiyatları ile aynı oluyor.” şeklinde açıklamıştır.

Konut tercihinde konut değerinin etkisinin dışında farklı nedenlerin etkili olduğunu belirten %10 oranında denek bulunmaktadır. Bu katılımcılar, yerleşimin konumu ile çevresinin yeşil ve sakin bir yer olmasından ötürü özellikle yaşlılar ve emekli kesim tarafından tercih edildiğini belirtmişlerdir. Konutu bu nedenlerle tercih eden katılımcılardan birçoğu, önceden köyde yaşadıklarını ve köyden kent merkezlerine erişim, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından kent merkezlerine erişimden daha zor olmasından ve köyde alıştıkları yeşil çevre algısından kopmamak için bu yerleşimi tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Metropol kentlerde yaşayıp doğaya ve kente yakın olmak, aile veya arkadaş çevresinin TOKİ konut yerleşiminde bulunması, yerleşim çevresinde bulunan iş imkânı veya yaşanan önceki yerden memnuniyetsizlik gibi nedenler de Yıldızlı TOKİ toplu konutunun tercih edilme oranının etkilemiştir.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında yapılan anketlerde, katılımcıların %57’si konut satın alma/kiralama değerinin uygun olması nedeniyle TOKİ konutunu tercih ettiğini belirtmiş olup bu konuda katılımcılar “Evet etkili oldu, ilk kiraladığım zaman fiyatlar uygundu.” ve “Satın alacağım zaman baktığım evler arasında en uygunuydu ama yine de pahalı.” şeklinde açıklama yapmışlardır.

Katılımcıların %43’ü ise konut tercihinde, konut değerini dikkate almadıklarını belirtmiş olup havasının temiz olması, kent merkezinden uzak sessiz sakin olması, iş yerlerine ve köylerine yakın olması nedenlerinin etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Bu durumu katılımcılar “Sessiz, şehir merkezinden uzak bir yer olması.” ve “İş yerime yakın olduğu için geldik.” şeklinde açıklamışlardır.

A3) Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının diğer TOKİ konutlarıyla değer ve farklı özelliklere göre karşılaştırılması;

2018 yılında katılımcıların, Yıldızlı TOKİ toplu konutları ile il kapsamında bulunan TOKİ konutları arasında fiyat ve diğer etkenler üzerinden karşılaştırma yapmaları istenmiştir. Ancak katılımcıların yaklaşık %70'i il genelinde bulunan diğer TOKİ konutları hakkında bilgileri olmadıkları için karşılaştırma yapamamışlardır. Karşılaştırma yapabilen katılımcılar ise Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının konumundan ötürü havasının kaliteli olması, manzarasının olması ve yapı yaklaşma mesafesinin mahremiyet açısından iyi olmasından ötürü il genelinde bulunan diğer TOKİ konutlarından daha nitelikli olduğunu belirtmişlerdir. Ancak kent merkezlerine uzak olması, ulaşım imkânlarındaki eksiklikler ve konut içi sorunların bulunmasından ötürü diğer TOKİ konutlarına göre olumsuz bir özellik olduğu belirtilmiştir.

Konut değeri kapsamında ise katılımcılar, Ortahisar kent merkezinde bulunan Bahçecik TOKİ konutlarına göre Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının kira ve satın alma değerinin uygun olduğunu ifade etmişlerdir.

2024 yılında ise katılımcıların %17'si il genelinde bulunan diğer TOKİ konutları hakkında bilgileri olmadıkları için karşılaştırma yapamamışlardır. Karşılaştırma yapabilen %83 oranındaki katılımcılar ise yerleşimin diğer TOKİ konutlarına göre konut kira/satın alma değerlerinin uygun olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcılara TOKİ konut yerleşiminin diğer TOKİ konutlarına göre olumlu yönlerinin neler olduğu sorulduğunda; yerleşimin, kent merkezinden uzak olması nedeniyle sessiz sakin olduğunu, çevresinin yeşil olması nedeniyle havasının temiz olduğunu ve ucuz olduğunu belirtmişlerdir. Yerleşimin olumsuz yönlerini ise sağlık hizmetlerinden uzak olması, doğalgaz olmadığı için ısınma sorununun olması, merkeze uzak olması, özellikle gelen turistlerden dolayı güvenlik sorununun olması, ulaşımının zor olması, toplu taşıma araçlarının yetersiz olması ve toplu taşıma araçları ile tek vasıta kullanılarak ulaşılabilen yerlerin az olması şeklinde sıralamışlardır. Özel aracı olan katılımcılar, yerleşimin olumlu özellikleri arasında ulaşımın olduğunu belirtirken özel araç sahibi olmayan katılımcılar yerleşime ulaşımında sorunlar yaşandığını ifade etmişlerdir.

B1) Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının kira/satın alma değeri;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında ikamet eden katılımcılar, 27 bin TL değerinde olan konutlara kuralar yoluyla seçildiklerini belirtmişlerdir. Alt gelir grupları için

üretilen yoksul konutlarına kura sonucuyla seçilenler, ayda 100 TL’den başlayan taksitlerle yirmi yıl vade ile konut sahibi olmaktadır. Ancak katılımcıların sabit bir gelirlerinin olmaması veya asgari ücretle geçindikleri için ödemelerde sorun yaşamaktadırlar. Bu durumu bir katılımcı şöyle açıklamaktadır; “Eşim 5-6 ay ödeyemedi. İcraya verdiler ödeyemeyenleri, eşimde avukatı aradı. İcrayı, mecbur gitti taksitlendirdi.”

TOKİ yoksul konutlarının yapım amacına uygun kullanıldığını tespit etmek amacıyla yerleşimde, belirli aralıklarda kontroller yapılmaktadır. Konut kullanıcıları, gelir düzeyi düşük profile sahip oldukları için yerleşimde temel gereksinimlerini karşılayamadıkları veya sağlık problemlerinde, hastanelere kolay erişim sağlayabilmek için kent merkezlerinde ikamet eden yakın akrabalarında belirli dönemlerde kalabilmektedirler. Ancak zaman zaman yapılan kontrollerde kullanıcıların konutta olmaması sorun teşkil edebilmektedir. Bu durumu bir katılımcı; “Sağlık sıkıntılarımız olduğu için bazen şehirde kızımızda kalıyoruz. Hastaneye daha kolay gidebilmek için. Ancak bazen TOKİ bu durumdan rahatsız oluyor. Sürekli burada kalmamızı(yaşamamızı) istiyor. Evlerinde durmuyorlarsa oturmuyorlarsa evleri geri alacağız diyorlar. Sürekli buraya bağlı olman gerekiyormuş. Açta olsan susuz da olsan burada durmak zorundasın. Böyle bir şart varmış. Devlet tarafında bazı zamanlar denetleniyor buralar o gün sen de hastanedesin burada değilsin evde olmayınca kapın kilitli diye burada oturmuyorlarsa evleri geri alacağız diyorlar.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında yerleşimde yapılan anketlerde ise katılımcılar hala konut taksitini ödedikleri için tapularını alamadıklarını, bu nedenle de kendilerini ev sahibi olarak görmeyip kiracı olarak gördüklerini belirtmişlerdir. Konut sahibi olmak için her ay 100 TL ödemektedirler. Bu durumla ilgili bir katılımcı “Sosyal yardımlaşmadan yararlandığım için evin satın alma değeri olan 27 bini çok görmüyorum.” demiştir.

B2) Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının tercih edilme nedenleri ve konut değerinin tercih edilebilirliğe etkisi;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutları, yoksul kesimi konut sahibi yapmak için üretilmiştir. 2018 yılında konut değeri ve ödeme kolaylıklarından ötürü kura sonucu ev sahibi olan kullanıcılar, sağlanan kolaylıklardan ötürü maddi imkânları çerçevesinde konut sahibi olabilmektedir. Katılımcı bu durumu, “Diğer yerlerde bulunan konutların kira ve satın alma değeri daha pahalı. Burası mecburi bir tercih.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında ise katılımcılar sosyal yardımlaşma kapsamında ev sahibi olabildiklerini belirtmiş olup katılımcılardan biri bu durumu “Burası olmasaydı kiracı olacaktım ama TOKİ’nin çalışmalarından yararlanıp ev sahibi olacağım.” şeklinde açıklamıştır.

B3) Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının diğer TOKİ konutlarıyla değer ve farklı özelliklere göre karşılaştırılması;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutları, gelir düzeyi düşük kullanıcı profili için üretildiğinden dolayı satın alma değerleri il genelindeki diğer TOKİ konut değerlerine göre daha düşüktür.

2018 yılında katılımcılar; yerleşim çevresinde yeşil alanların bulunmasını, yerleşimin kentin yoğunluğundan ve kirliliğinden uzak olmasını yerleşime dair olumlu özellikler olarak belirtirken konutların 1+1 konut tipinde olmasından dolayı kullanıcılarına yeterli büyüklükte konut içi yaşam alanı sunamamasını ve güvenlik sorununun olmasını yerleşimin olumsuz özelliği olarak ifade etmişlerdir.

2024 yılında yapılan anketlerde ise yerleşimdeki konut fiyatlarının diğer TOKİ’lere göre uygun olduğunu belirtmişlerdir. Yerleşimin olumlu ve olumsuz özellikleri sorulduğunda ise temiz havasının olmasını yerleşimin olumlu özelliği olarak belirtilirken katılımcıların geneli yerleşimin olumlu özelliğinin olmadığını ifade etmişlerdir. Yerleşimin olumsuz özellikleri olarak ise en büyük problem olarak güvenlik sorununun olduğunu katılımcıların can güvenliklerinin olmadığı belirtilmiştir. Bu konuda katılımcılar “İnsanlarla yaşanan sıkıntı, kamera yok, can güvenliği yok, çocuklar için güvenlik yok.” ve “Burası köy gibi hizmet verilmiyor. Can güvenliği yok giden gelen belli değil.” şeklinde yerleşimin olumsuz özelliklerini açıklamıştır. Yerleşimin kent merkezinden uzak olması nedeniyle ulaşımın maliyetli ve zor olması ile sağlık hizmetlerine erişimin zor olması yerleşimin diğer olumsuz özelliklerindendir.

Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutları hakkında 2018 yılında görüşülen anahtar kişiler, yoksul konutlarının değerinin uygun olmasına rağmen konutların küçük olması, kullanıcıların konutlarda uzun süre kalamamalarına ve taşınmalarına neden olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, yerleşimin kentten ve kontrol mekanizmalarından uzak olması, yerleşimde güvenlik sorunlarının oluşmasına ve kullanıcıların yerleşimi terk etmesine neden olduğunu ifade etmişlerdir. 2024 yılında da anahtar kişiler, 2018 yılında belirtilen sorunların devam ettiğini, yerleşimin kent merkezinden uzak olması nedeniyle bir güvenlik probleminin olduğu belirtmişlerdir.

C1) Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının kira/satın alma değeri;

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların yaklaşık %65'i kiracı diğerleri ise ev sahibi konumundadır. Konut değeri; hastaneye yakınlık, konut büyüklüğü, yola göre konumu, konut içi nitelik durumu, yıllar içerisinde değişen konut fiyatları gibi nedenlerden ötürü farklılık gösterebilmektedir. Yerleşimdeki konutların değeri ilk yapıldıkları dönemde konut büyüklüğü ve konut içi niteliğine göre 50 ile 90 bin TL arasında olup zamanla konut değerlerinde artış yaşanmış ve konutlar 130-150 bin TL değerinde olmuştur. Katılımcılar, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında, konut sahibi olabilmek için bir miktar peşinat ödedikten sonra geri kalan miktarı taksitle ödeyerek ev sahibi olmuşturlar.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların kira değerleri 300-700 TL arasında değişmektedir. Ancak katılımcıların geneli 500 TL kira ödediğini belirtmiştir. Kira değerlerindeki farklılığın nedeni, konut alanındaki 2+1 ve 3+1 konut tipleri ile katılımcıların konutlarda kiracı olarak yaşadığı süredir. Uzun süredir kiracı olan katılımcılar, ev sahipleri ile kurdukları iyi ilişkilerden dolayı genellikle daha düşük kira öderken zamanla kiradaki artış oranı da daha az olmaktadır. Ancak yerleşime yeni taşınan katılımcıların kira değerleri daha pahalı olmakla birlikte kira değerleri 500 TL ile 700 TL arasında değişmektedir.

2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların yaklaşık %59'u kiracı, %41'i ise ev sahibidir. Ev sahibi ve kiracılar evin kiralama ve satın alma değerlerinin çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir.

2018 yılında anahtar kişiler Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının değerleri ile ilgili herhangi bir sorun yaşanmadığını belirtmiştir. 2024 yılında anahtar kişiler ise 2+1 büyüklüğündeki evlerin satın alma değerlerinin 1 milyon 200 bin TL, 3+1 büyüklüğündeki evlerin satın alma değerlerinin ise yaklaşık 2 milyon TL olduğu ve kiraların minimum 7 bin TL olduğunu belirtmiştir.

C2) Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının tercih edilme nedenleri ve konut değerinin tercih edilebilirliğe etkisi;

2018 yılında yapılan anketlerde, katılımcıların yaklaşık %70'i konut değerinin konutun tercihi edilmesinde etkili olduğunu belirtmiştir. Katılımcılar, kent merkezinde bulunan konutların, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına göre yüksek değerde olduğunu ifade etmişlerdir. Katılımcılar bu durumu "Trabzon'daki evlere göre daha uygun" veya "Kira öder gibi ev sahibi olabildiğimiz için geldik." şeklinde açıklamaktadırlar.

Kaşıüstü TOKİ konutlarının tercih edilmesinde, konut değeri etkisi dışında farklı etkenler de bulunmaktadır. Bu etkenlerden en önemlisi, yerleşime yakın konumda bulunan Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesidir. Yerleşimdeki birçok katılımcı, yaşanan sağlık sorunları nedeniyle hastaneye yakın olmak istemektedir. Bu konuda görüşülen katılımcılardan biri; “Kardeşimin rahatsızlığı var ondan ötürü buraya geldik.” diyerek Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarını tercih etme nedenini belirtmiştir. Sürekli kontrol gerektirebilecek sağlık sorunları nedeniyle hastaneye yakın konumda olmak isteyen katılımcılar, konut kira veya satın alma değerlerinin de uygun olmasının etkisiyle Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarını tercih etmektedirler. Bu durumu bir katılımcı şu şekilde açıklamaktadır: Çocuğumun alerjisi var diye hastaneye yakın olmak istedik ancak ev uygun olmasaydı gelmezdik.

Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarının diğer tercih edilme nedenleri ise aile veya arkadaş çevresinin, TOKİ konut yerleşiminde veya yakınında bulunması ve özellikle yaşlı ve emekli kesim tarafından yerleşimin yoğun şehir yaşamından uzak olmasıdır.

2024 yılında yapılan anketlerde, katılımcıların tamamı konut değerinin konutun tercihi edilmesinde etkili olmadığını, çünkü konut fiyatlarının her yerde yüksek olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların kendilerinin, eşlerinin veya çocuklarının işlerinin/okullarının yerleşim yerine yakın olması nedeniyle Kaşıüstü TOKİ konutlarını tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu konuda katılımcılardan biri “Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesinde çalışıyorum, burası iş yerime yakın olduğu için tercih ettim.” şeklinde açıklamıştır. Tercih edilebilirliği ayrıca ailelerin TOKİ konut yerleşiminde veya yakınında bulunması ve konut yerleşiminin şehir merkezine yakın olmasının etkilediği belirtilmiştir.

C3) Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarının diğer TOKİ konutlarıyla değer ve farklı özelliklere göre karşılaştırılması;

2018 yılında katılımcıların yaklaşık %75’i il genelinde bulunan diğer TOKİ konutları hakkında bilgileri olmadıkları için herhangi bir karşılaştırma yapamamışlardır. Karşılaştırma yapabilen katılımcılar ise Kaşıüstü TOKİ toplu konutlarının il genelinde bulunan diğer TOKİ konutlarına göre daha uygun fiyatlı olduğunu ve farklı milletlerden kullanıcıların az olmasının avantaj olduğunu ifade etmişlerdir. Ancak yerleşimin kent merkezlerine uzak olması ve herhangi bir manzara unsurunun olmaması da dezavantaj olarak görülmektedir.

2024 yılında katılımcıların yaklaşık %59’u il genelinde bulunan diğer TOKİ konutlarına göre Kaşıüstü TOKİ konutlarının satın alma ve kiralama değerlerinin yüksek

olduğunu belirtmiştir. Bu durumu katılımcılar “Bence daha fazla çünkü yakınında hastane var ve merkeze yakın” ve “Kaşüstü fiyatları daha pahalı hastaneye yakın olduğu için” şeklinde açıklamışlardır. Katılımcıların %35’i ise konut kiralama ve satın alma değerlerinin her yerde çok pahalı olduğunu belirtmiş olup katılımcılardan biri bu durumu “Genel olarak her yerdeki fiyatlar pahalı” şeklinde ifade etmiştir. %6 oranında katılımcı ise diğer TOKİ konutlar hakkında bilgileri olmadıkları için herhangi bir karşılaştırma yapamamışlardır.

TOKİ konut yerleşiminin diğer TOKİ konutlarına göre olumlu yönleri; kent merkezine, hastaneye, toplu taşıma güzergâhına yakın olması ile sessiz olmasıdır. Ancak bazı katılımcılar olumlu özellik olarak yerleşimin merkeze yakın olduğunu söylese de yerleşimin merkeze uzak olduğunu ve ulaşım sorununun olduğunu belirten katılımcılar da bulunmaktadır. Yerleşimin katılımcılar tarafından genel olarak belirtilen olumsuz özellikleri ise konutların bakımsız ve küçük olması, ısınmaması ve güvenlik sorununun olmasıdır. Yerleşimin olumsuz yönlerini katılımcılar “...olumsuz özellikler, evlerde kullanılan malzemeler ve burada araba çalıştığı için güvenlik sorunu vardır.” ve “Olumsuz yönü ısınmıyor, güvenlik problemi yaşıyorum.” şeklinde ifade etmişlerdir.

3.2.10. Ulaşım İmkânları Açısından Erişilebilirlik

A1) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların sıklıkla tercih ettikleri ulaşım araçları;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde sıklıkla kullanılan toplu taşıma aracı Tablo 74’te yer almaktadır.

Tablo 74. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı

Sıklıkla Kullanılan Ulaşım Araç	Minibüs		Otobüs		Özel Araç		Toplu Taşıma Araçları veya Özel Araç	
	N	%	N	%	N	%	N	%
2018	23	%49	14	%30	10	%21	-	-
2024	10	%21	8	%17	22	%47	7	%15

2018 yılında çalışma alanında, katılımcıların yaklaşık %49’u kent içi ulaşımında minibüs kullanmaktadır. Katılımcılar; otobüs saatlerinin seyrek olması, minibüsün otobüse göre daha konforlu ulaşım seçeneği sunması, minibüs ve otobüs arasındaki ücret farkının 25 kuruş olması ve minibüsün özel araca göre uygun fiyatlı ulaşım sağlaması ile kent içi park

sorununun yaşanmaması gibi nedenlerden ötürü minibüsü tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar tercih nedenlerini “Otobüs saatleri uygun değil, çok seyrek yoksa otobüsü tercih ederim. Ancak bir buçuk iki saatte gidiyor.” ve “Minibüs, hep minibüs kullanıyorum. Daha kolay, daha çok var, otobüs az.” şeklinde belirtmişlerdir.

Otobüs ile ulaşımı tercih eden katılımcılar ise yaklaşık %30 oranındadır. Katılımcılar, otobüs güzergâhının kentsel hizmetlere yakın bir konumdan geçmesi nedeniyle kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu durumu bir katılımcı “Şehir içinden gidiyor ve güzergâhı daha iyi. Numune Hastanesine gidince alttan gidiyor iyi oluyor.” şeklinde açıklamıştır.

%21 oranında özel araç sahibi olan ve kendi aracıyla seyahat eden katılımcılar da bulunmaktadır. Bu katılımcılar, otobüs ve minibüslere göre daha kısa sürede, rahat ve konforlu bir şekilde ulaşım sağlayabildiklerini belirtmişlerdir. Zaman sıkıntısı nedeniyle özel araç tercih eden katılımcılardan biri bu durumu “Özel araçla daha erken ve istediğim zaman gidebiliyorum. Otobüs her saat başı olmuyor. Minibüs sıkıntı onda da dolmasını bekliyorsun.” şeklinde açıklamıştır. Bir kesim ise otobüs seferlerinin az olması ve minibüs şoförlerinin olumsuz tavırları nedeniyle özel araç sahibi olduklarını ve herhangi bir yere erişimde özel araçlarını kullandıklarını belirtmiştir. Bu durumu katılımcı “Sevmiyorum minibüsleri. Çünkü insana iyi davranmıyorlar. Kötü davranıyorlar insana o yüzden tercih etmiyorum. Eşime de araba aldım o yüzden.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında ise katılımcıların %47’si özel araç kullanmakta olup özel araç ile kentin herhangi bir bölgesine kısa sürede konforlu bir şekilde erişim sağladıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların %21’i ise minibüsün en sık kullandıkları ulaşım aracı olduğunu, çünkü minibüslerin otobüslere göre kısıtlı bir zaman aralığında seferleri olmadığı ve otobüse göre daha kolay erişilebildiği için tercih edildiğini ifade etmişlerdir. Katılımcıların %17’si ise otobüs kullanmaktadır. Otobüs kullandığını belirten katılımcılar, otobüsü tercih etme nedenlerini “Yaşımdan dolayı otobüse ücret vermeden kullanıyorum.” ve “Otobüs, minibüse göre daha uygun fiyatlı” şeklinde açıklamışlardır.

%7 oranındaki kesim ise işlerinin acil olma durumuna göre toplu taşıma araçlarını veya özel araçlarını kullandıklarını belirtmiştir.

A2) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik;

2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 75’te yer almaktadır.

Tablo 75. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik

Erişilebilirlik		2018		2024	
		Erişilir	Erişilemez	Erişilir	Erişilemez
Minibüs	N	30	17	28	19
	%	%64	%36	%60	%40
Otobüs	N	21	26	26	21
	%	%45	%55	%55	%45

2018 yılında görüşülen katılımcıların yaklaşık %64'ü minibüse rahat erişebildiğini belirtirken diğerleri ise minibüse erişimde sorun yaşadığını belirtmiştir. Konut çevresinde minibüse erişimde katılımcılar, durakta minibüs olmadığı zaman yaklaşık 10 ile 20 dakika arası minibüs beklediğini, pazar günleri ise bu bekleme süresinin yaklaşık 30 dakika olabildiğini ifade etmişlerdir. Artan minibüs bekleme süresi nedeniyle kullanıcılar sahile yürümek durumunda kalmakta ve sorun yaşamaktadırlar. Bu durumu bir katılımcı “Minibüsler hafta içi 15 dakikada geliyor ancak hafta sonu özellikle pazar günleri yaklaşık 30 dakika, 1 saat bekliyoruz. O yüzden pazar günleri yürüyoruz.” şeklinde açıklamıştır. Katılımcılar, durakta minibüsün dolması için belirli bir süre beklemek zorunda kalmakta olup acil durumlarda sorun yaşadıklarını ve zaman kaybettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların yaklaşık %50'si minibüslerin, aracın dolması için ortalama 10 ile 20 dakika arasında durakta beklediğini belirtirken yaklaşık %20'si ise ortalama 30 dakika beklediğini söylemiştir. Bu durumu katılımcılar “Minibüsler dolmadan kalkmıyor çok sıkıntılı. 10 dakikada gelmesi için bekliyorum. Geline de içinde çok bekliyoruz. Dolana kadar 20-30 dakika geçiyor. Aşağıdan alacakları da düşünmüyorlar. Aşağıdan binenler ayakta gidiyorlar.” ve “İstediğimiz saatte erişemiyoruz. Duraklarda bekleme süreleri çok fazla oluyor.” şeklinde açıklamıştır.

Minibüse erişimde bir diğer önemli konu ise durak konumları olmaktadır. Katılımcıların yaklaşık %70'i konut çevresindeki durakların erişilebilir olduğunu, diğer katılımcılar ise minibüslerin, yerleşim içinde de durak noktalarının olması gerektiğini belirtmiştir. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından Ortahisar ilçesi, Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevkiisi arasında toplu taşıma hizmeti veren minibüslerin Ortahisar/Moloz'da bulunan durağının kent merkezinden uzak olması sorun olarak görülmektedir. Bu durumu katılımcılar “Durak olarak Moloz bence özellikle gece, şehrin başka yerlerinde olanlar için ulaşım biraz zor. Özellikle bayan için meydandan Moloz'a gelmek pek tekin değil biraz sıkıntılı yani.” ve “Durakların konumu iyi ancak meydana da gitse çok iyi olur. Meydana yürünmesi kötü, hasta olunca çok zorlanıyoruz.” şeklinde belirtmişlerdir.

Toplu konut yerleşiminden Ortahisar meydan bölgesine (Gazipaşa, Kemer kaya ve İskenderpaşa Mahalleleri çevresi) erişim sağlayan otobüslerin durumu incelendiğinde ise yerleşimdeki katılımcıların yaklaşık %55'i otobüse erişimde sorun yaşarken diğerleri ise sorun yaşamadıklarını belirtmiştir. Otobüse rahat erişim sağlayan katılımcılar, genellikle emekli, ev hanımı veya 65 yaş üstü yolcular olup zaman problemi olmayan ve işlerini otobüs saatlerine göre düzenlediğini belirten kullanıcılarıdır. Erişimde sorun yaşayanlar ise otobüs sayısının yetersiz olduğunu ve sefer sayılarının sık olmadığını belirtmiştir. Bu kesimin çoğunluğu, çalışan ve işe gidiş-dönüş saatlerinde otobüse çok rahat erişim sağlayamayan katılımcılardır. Bu durumu katılımcılar "Otobüslere ulaşılmıyor. Burada oturanların %90'ı memur, hiçbirine otobüs saatleri uymuyor." ve "Otobüs saatleri daha sık olmalı bu haliyle yeterli değil. Sabah seferleri iyi de sonrası aralıklar 1-2 saat, sıkıntı oluyor." şeklinde açıklamışlardır.

2024 yılında bahse konu yerleşimde yapılan anket çalışmasına katılım sağlayanların %60'ı minibüse rahat erişebildiğini belirtirken %40'ı minibüse erişimde sorun yaşadığını belirtmiştir. Minibüse erişimde sorun yaşadığını belirten katılımcılar durumu "İstedğimiz zaman araba bulamıyoruz." ve "...saatleri belirsiz ve hareket etmeleri için çok bekliyoruz." şeklinde açıklamışlardır. Yerleşimde yapılan anketlerde minibüsler saat 15.00'e kadar 20 dakika arayla, 15.00-16.00 arası 10 dakika arayla, 16.00'dan sonra ise durağa başka araç gelince hareket ettiği belirtilmiştir. Minibüslerin hareket sürelerinin uzun olduğunu katılımcılar "Dolmuşların dolma süresi problem." ve "Yarım saatte bir dolmuş geçiyor çok bekliyoruz." şeklinde ifade etmişlerdir.

Katılımcılar, yerleşimde bulunan minibüs durağına erişimde herhangi bir sorun yaşanmadığını ancak Ortahisar ilçesi, Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevkindeki durağın meydan bölgesinde olması gerektiğini "Araç Moloz'a tek vasıta gidiyor meydana çıksa iyi olurmuş." şeklinde ifade etmişlerdir.

Otobüse erişimle ilgili ise katılımcıların %55'i sorun yaşamadığını, %45'i ise sorun yaşadığını belirtmiştir. Erişimde sorun yaşayanlar, otobüslerin küçük ve sayısının az olduğunu bu yüzden hep kalabalık olduğunu ayrıca sefer sayılarının yeterli olmadığını "Sefer sayıları az ve otobüs küçük." ve "Çok dolduruyorlar ve belli saatlerde var." şeklinde açıklamışlardır.

A3) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumları;

2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 76’da yer almaktadır.

Tablo 76. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği

Yeterlilik Durumu		2018		2024		
		Yeterli	Yeterli Değil	Yeterli	Yeterli Değil	Görüşü Olmayan
Toplu Taşıma Araçları	N	26	21	21	21	5
	%	%55	%45	%45	%45	%10

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında ulaşım araçlarının sundukları hizmetlerinin yeterlilik durumları incelendiğinde, katılımcıların yaklaşık %55’i yeterli bulurken %45’i ise yetersiz olduğunu belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarının nitelik ve sayı olarak yetersiz bulan kullanıcılar, özellikle minibüslerle yapılan yolculuklarda sorunlar yaşamaktadırlar. Minibüsü ara duraklarda bekleyen yolcular, bekleme sürelerinin uzun olduğunu ve aracın dolu gelmesi nedeniyle ayakta yolculuk yapmak zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Bir katılımcı bu durumu “Minibüste çoğu millet ayakta gidiyor, çok dolduruyor. 15 kişilik minibüse 28 kişi alıyorlar.” şeklinde açıklamıştır.

Otobüs için ise katılımcılar, yerleşime az sayıda otobüsün hizmet verdiğini belirtmişlerdir. Otobüslerin az olmasının yanında küçük olması da yoğun saatlerde katılımcıların otobüse binememesine neden olabilmektedir. Bir katılımcı bu durumu “...Otobüs de yetersiz, otobüs ilk durakta doluyor. Aşağıdaki durakta binenler üst üste biniyorlar. İki otobüs var daha fazla olmalı.” ve “Sayı olarak otobüs yeterli değil, daha çok olsa daha iyi olur. 65 yaş ücretsiz olunca tıklım tıklım oluyor otobüs. Gençler mecburen yer verip ayakta gidiyor.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında ise toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumları ile ilgili katılımcıların %45’i yeterli, %45’i yetersiz, %10’u ise bilgilerinin olmadığını belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarının yeterli olduğunu belirten katılımcılar, toplu taşıma aracı kullanmadıklarını yeterli olduğu çıkarımını gözlemsel olarak yapabildiklerini “Gördüğüm kadarıyla sorun yok, yeterli.” ve “Yeterli gibi duruyor.” şeklinde ifade etmişlerdir.

Katılımcılar minibüsler ile ilgili olarak araç sayılarının az, araçların küçük ve bakımsız ve sefer sayılarının yeterli olmadığını belirtmiş olup bu konudaki düşüncelerini “Dolmuşlar

büyütülmeli bakımları daha iyi yapılmalı.”, “Araçlar eski ve sayıları az, sefer sayıları arttırılmalı.” ve “Sefer sıklığı az şoför geç kalkıyor dolmadan kalmıyor.” şeklinde ifade etmişlerdir.

Otobüslerle ilgili ise katılımcılar otobüs sefer sıklığının yeterli olmadığını “Otobüs biraz fazla olsa daha iyi olurdu.” ve “Otobüsü sefer olmadığından kullanamıyoruz.” şeklinde açıklamışlardır.

A4) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarıyla kent merkezlerine ulaşım;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından toplu taşıma araçlarıyla sadece Ortahisar kentine doğrudan ulaşım sağlanmakta olup il genelindeki diğer kent merkezlerine ulaşımında birden fazla vasıta kullanılmaktadır. Yerleşimden, Akçaabat kentine iş, hastane gibi farklı nedenlerle gitmek durumunda kalan katılımcılar bulunmaktadır. Akçaabat kent merkezine iki vasıta ile erişim sağlayan katılımcılar hem maliyet hem de ulaşılabilirlik açısından sorun yaşamaktadır. 2018 yılında konu ile ilgili katılımcılar “Buranın en büyük problemi ulaşım. Akçaabat’a iki vasıta ile gitmek zorunda kaldığımız için pahalı oluyor. Minibüs-belediye rantı var.” ve “Benim işim genellikle Akçaabat’ta oluyor, burada yaşayan insanların çoğunun da işi Akçaabat’ta. Akçaabat’a ulaşım sorunlu oluyor, iki vasıta değiştirmek zorunda kalıyoruz.” şeklinde düşüncelerini belirtmişlerdir. 2024 yılında ise katılımcılar konuyu “Akçaabat’a 2 vasıta ile gidildiğinden ulaşım maliyetli.”, “Burası Akçaabat’a bağlı ama oraya direkt otobüs yok.”, “Yıldızlı ve Moloz’a doğrudan gidiyorum, diğer yerlere ulaşım sürem uzun ve maliyetli.” ve “Akçaabat’a tek vasıta gidemiyorum. Toplu taşıma ile tek vasıta gidilememesi hem işlerimizi aksatıyor hem de TOKİ’nin konumunu dezavantajlı yapıyor.” şeklinde ifade etmişlerdir.

2018 yılında katılımcılar, Akçaabat kent merkezine doğrudan ulaşım sağlamak için toplu taşıma talebinde bulunduklarını ancak taleplerine herhangi bir cevap alamadıklarını belirtmiş olup 2024 yılında ise bu konuda herhangi bir talep belirtmemişlerdir.

A5) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretleri;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretlerine ilişkin bilgiler Tablo 77’de yer almaktadır.

Tablo 77. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti

Toplu Taşıma Aracı		Ulaşım Ücreti	Ulaşım Ücretinin Değerlendirilmesi							
			Pahalı		Karşılabilir		Uygun		Bilgisi Olmayan	
			N	%	N	%	N	%	N	%
2018	Minibüs	2,75 TL	17	%36	30	%64	-	-	-	-
	Otobüs	2,50 TL	19	%40	14	%30	14	%30	-	-
2024	Minibüs	23,50 TL	36	%77	8	%17	-	-	3	%6
	Otobüs	18 TL								

2018 yılında çalışma alanında katılımcıların toplu taşıma ücretleri hakkındaki düşünceleri farklılık göstermektedir. Yıldızlı TOKİ toplu konutuna minibüs ile ulaşım ücreti 2,75 TL'dir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir.).

Katılımcıların yaklaşık %36'sı minibüs ücretlerinin pahalı olduğunu belirtmiştir. Katılımcılar, minibüs ücretlerinin pahalılık durumunu Ortahisar kent merkezinden farklı yerleşimlere olan ulaşım ücretleri ile karşılaştırmışlardır. Ortahisar kent merkezinden diğer ilçelere minibüsle ulaşım ücretinin TOKİ konutlarına ulaşım ücretinden daha uygun olduğunu bir katılımcı "Minibüs, Trabzon geneline göre pahalı, Yomra'ya giden bir araçla buraya gelenler arasında fiyat farkı var. Ulaşım ücretleri standart olmalı." şeklinde ifade etmiştir. Ücretlerle ilgili bir diğer karşılaştırma ise Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına yaklaşık 500 metre uzaklıkta bulunan villaların minibüs ücretleri üzerinden ile yapılmış olup bu durumu bir katılımcı "...Villada oturan kişiler hani altta Devlet Su İşlerinin villası 2 TL veriyor. 20 adım yukarısı TOKİ için burası hani daha çok geçimi düşük olan kişilerin kullandığı TOKİ hani. Şimdi parası olan biri 500 binlik ev mi alır 100 binlik ev mi alır? 500 binlik. Buradakiler 10 sene önce 65 bine alınmış evler. O konuda haksızlık var bence. Niye villalar 2 TL minibüsle de bizim burası 2,75." şeklinde açıklamıştır.

Yerleşimdeki katılımcıların yaklaşık %64'ü ise minibüs ücretlerinin normal/karşılabilir olduğunu belirtmiştir. Ortahisar ilçesinde hizmet veren toplu taşıma araçlarının, gidilen mesafe doğrultusunda uyguladıkları fiyat politikalarına göre TOKİ toplu konutlarına hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretlerinin karşılanabilir olduğu ifade edilmiştir. Yerleşimin kent merkezine uzaklığına ve yakıt masraflarına göre uygulanan minibüs ücretinin normal olduğu belirtilmiş olup bu durumu bir katılımcı "Minibüs bence 2,75 TL az bile bu yola. Şehir merkezinde 2 dakikalık yola adam 2 lira alıyor indi bindi parası. Bence buraya 2,75 TL minibüs parası az." şeklinde açıklamıştır.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına otobüs ile ulaşım ücreti 2,50 TL'dir ve 65 yaş ve üzerine ücretsizdir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir.). Katılımcıların yaklaşık %40'ı otobüs

ücretlerinin pahalı olduğunu belirtmişlerdir. Minibüs ile otobüs ücreti arasındaki farkın 0,25 kuruş olmasının otobüs kullanımını azalttığını belirten katılımcılar bu durumu “Belediye başkanı biraz yanlışlık yaptı. Minibüslerle otobüs fiyatları neredeyse birler, 25 kuruş fark var. Vatandaş emekli, otobüs fiyatı minibüse geldi. O zaman ne gerek var otobüse. 65 yaş çok biniyor. Minibüs 2,75 yaptı otobüs 2,50 de. Böyle olunca vatandaş otobüs beklemiyor, minibüse biniyor. Belediye başkanı minibüsü tuttu burada kayırdı.” Ve “Diğer yerlere göre biraz pahalılar. Beşirli- Kaşüstü otobüsleri 1,5 TL burası otobüsle 2,5 TL daha pahalı.” şeklinde açıklamışlardır.

Katılımcıların %30’u ise otobüs ücretlerinin karşılanabilir olduğunu, diğer katılımcılar ise ücretlerin yerleşimin Ortahisar kent merkezine olan uzaklığına bağlı olarak uygun olduğunu ifade etmişlerdir.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutuna minibüs ile ulaşım ücreti 30,50 TL, otobüs ise 18 TL’dir (Şubat 2024 tarihine ait ücrettir.). Ancak minibüs ücretlerinde zamlı tarifeyi bir dönem geç uyguladıklarını belirten şoförler, 2024 yılı Şubat ayında minibüs ile ulaşım ücretinin 23,50 TL olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcıların %77’si otobüs ve minibüs ulaşım ücretlerinin pahalı olduğunu, %17’si normal/karşılanabilir olduğunu, %6’sı ise ulaşım ücretleri ile ilgili bilgisi olmadığını belirtmiştir. Ulaşım ücretleri hakkında bilgisi olmayan katılımcılar, toplu taşıma aracı kullanmadığını, özel araçlarıyla erişim sağladığını ifade etmiştir. Ulaşım ücretlerini karşılanabilir olduğunu belirten katılımcılardan biri ise durumu “Yakıt fiyatları arttığı için dolmuş fiyatı normal.” şeklinde ifade etmiştir.

A6) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine toplu taşıma araçlarıyla ulaşım süresi;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım sürelerine ilişkin bilgiler Tablo 78’de yer almaktadır.

Tablo 78. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri

Ulaşım Süresi (Dakika)	2018				2024	
	Minibüs		Otobüs		Minibüs ve Otobüs	
	N	%	N	%	N	%
20	2	%5	-	-	7	%15
20-30	15	%32	-	-	-	-
30	-	-	5	%11	-	-
30-40	10	%21	-	-	21	%45

Tablo 78'in devamı

Ulaşım Süresi (Dakika)	2018				2024	
	Minibüs		Otobüs		Minibüs ve Otobüs	
	N	%	N	%	N	%
40-50	10	%21	30	%64	-	-
60+	10	%21	12	%25	14	%30
Bilgi Olmayan	-	-	-	-	5	%10

Kent merkezinden çalışma alanına toplu taşıma ile erişimde minibüs ve otobüs farklı güzergâhlar kullanmaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile Ortahisar/Moloz mevki arasında minibüslerin izlediği güzergâh yaklaşık olarak 16 km iken otobüslerin izlediği güzergâh yaklaşık olarak 22 km'dir. Bu güzergâh farklılığı da ulaşım süresini etkilemektedir.

2018 yılında yerleşime minibüs ile erişim süresi hakkında katılımcıların yaklaşık %5'i ulaşım süresinin maksimum 20 dakika olduğunu, yaklaşık %32'si ulaşım süresinin 20 ile 30 dakika arasında değiştiğini, yaklaşık %21'i 30 ile 40 dakika arasında değiştiğini, %21'i 40 ile 50 dakika arasında değiştiğini, %21'i ise yolculuk süresinin 60 dakika ve daha fazla olduğunu belirtmiştir. Minibüs ile yapılan yolculukta ulaşım süresinin uzun olduğunu belirten katılımcılar durumu "Minibüsle 40-50 dakikaya gidiyoruz, ancak çok yavaş gidiyorlar. Maksimum 20 dakikaya gitmemiz lazım ama yolda yatıyorlar. En büyük sıkıntı bu yolcuyu düşünmüyorlar. Kendi kafalarına göre davranıyorlar." ve "Minibüs, durup kalkma nedeniyle 30 dakika da geliyor. Yoksa yol daha kısa, durmadan gelse daha kısa sürer." şeklinde açıklamışlardır.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına otobüs ile erişimde katılımcıların yaklaşık %64'ü 40 ile 50 dakikada yerleşime erişilebildiğini, yaklaşık %25'i ise ulaşım süresinin 60 dakika ve daha fazla olduğunu, %11'i ise maksimum 30 dakikada erişilebildiğini söylemiştir. Otobüs güzergâhının minibüse göre daha uzun olması ve Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına ulaşmada Söğütlü güzergâhının kullanılması, katılımcılar tarafından sorun olarak görülmektedir. Bu durumu "40 dakika Trabzon. Sanki Viyana'ya gidiyoruz. Otobüs Söğütlü'den dönüyor. Bizim ne işimiz var Söğütlü'de." ve "...Otobüsle Söğütlü'ye gidince yol uzadı. Otobüs dolu zaten. Mahalle arasından geçince engeller var yollarda çok. Millet rahatsız oluyor, otobüste kırılıyor. Otobüste cenaze aracı gibi, insanlar şikâyetçi. Yol uzuyor." şeklinde açıklamaktadırlar.

Katılımcılar, ulaşım sürelerinin uzun olmasındaki en büyük etkenin kıyı ile Yıldızlı TOKİ toplu konutları arasındaki ulaşım güzergâhını görmektedirler. Plan kapsamında

önerilen yol güzergâhı, yapım aşamasında yaşanan sorunlar nedeniyle uygulanamamış ve bu durum yolda geçirilen sürenin uzamasına ve katılımcıların konforlu bir ulaşım sağlayamamasına neden olmaktadır. Yol sorununun çözülmesi gerektiği katılımcılar tarafından “...Yol problemi var. Buranın yolu bir türlü yapılmıyor. Köylüler yer vermiyor. Alternatif yol yapılsın veyahut durum iyileştirilsin.” ve “İlk projede 1,5-2 km olması gereken ana yolu yapmadılar, şu an 4 km yol gidiyoruz. Yollar kötü.” şeklinde belirtmektedirler.

2024 yılında ise katılımcıların %45’i ulaşım süresinin 30-40 dakika olduğunu belirtmiş olup katılımcılar bu konuyu “Konumu göz önünde bulundurulduğunda süre normal.” ve “Uzak gibi gelse de direkt veya iki vasıta ile normal sürelerde ulaşım sağlanıyor.” şeklinde ifade etmişlerdir. %30 oranında katılımcı ise ulaşım sürelerinin 60 dakika olduğunu “1 saat sürüyor, eziyet gibi.”, “Çok dolanıyorlar, uzun sürüyor.” ve “Merkezden uzak olması sorun, uzun sürüyor.” şekillerde açıklamışlardır. Katılımcılar ayrıca özellikle iki ve daha fazla vasıta ile gitmek zorunda kaldıkları kent merkezlerine erişim sürelerinin uzun olduğunu “İki vasıtayla gidilen yerlerin süresi fazla.” ve “Trabzon meydan için sorun yok Akçaabat için yaşanıyor 2 vasıta ile gidiliyor.” şeklinde belirtmişlerdir. Katılımcıların %15’i ulaşım sürelerinin 20 dakika olduğunu “Hızlı bir şekilde gelip gidebiliyoruz.” ve “Boş araba veya araba bulabilirsek kısa sürer.” şekillerde açıklamışlardır. Katılımcıların %10’u ise toplu taşıma aracı kullanmadığı için ulaşım süreleri ile bilgilerinin olmadığını belirtmişlerdir.

Yıldızlı TOKİ ile Ortahisar ilçesi, Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevki arasında minibüs ile ulaşım süresi ortalama 45 dakika, otobüs ile Ortahisar ilçesi meydan bölgesine ise yaklaşık 55 dakikadır.

A7) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi- kıyı kesim arası yaya erişimi;

Yıldızlı TOKİ toplu konutları, sahil yolunun yaklaşık 3,5 km güneyinde bulunmaktadır.

2018 yılında katılımcıların yaklaşık %70’i çeşitli nedenlerden ötürü bu yolu yürüdüklerini belirtmişlerdir. Yürüme yönü genellikle tek taraflı olup Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından sahile doğrudur. Yürüme nedenleri ve süreleri farklılık gösteren katılımcılar, genellikle toplu taşıma aracı bulamadığı için herhangi bir araç gelene kadar yol boyu 20 ile 60 dakika arasında yürümek durumunda kalmaktadırlar. Kimi durumlarda ise olumsuz hava şartlarının da etkisiyle yerleşime ulaşamayan toplu taşıma araçlarına erişebilmek için katılımcılar yaklaşık 15 dakika yürümek durumunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Gezme veya spor amacıyla da konut ile sahil arasında yürüyenler bulunmaktadır. Bu kullanıcılar,

yürüme hızlarına bağlı olarak 20 ile 60 dakika arasında geçen bir sürede sahile erişim sağlamaktadırlar. Gezme veya spor amacıyla yürüyen katılımcıların bir kısmı, ana yol yerine kestirme yollarla daha hızlı bir şekilde sahile ulaşabildiklerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların yıl içerisinde yürüme sıklıklarına bakıldığında spor ve gezme amaçlı yürüyen katılımcılar, yıl içerisinde en fazla altı kez yürüdüklerinin belirtmişlerdir. Toplu taşıma araçlarına ulaşım gibi yürümeyi mecburi duruma getiren durumlarda ise katılımcılar, yıl içerisinde ya on veya daha fazla kez ya da tüm yaz boyunca da yürüdüklerini belirtmişlerdir.

2024 yılında katılımcıların %88'i yerleşim ile sahil arasındaki yolu yürümediğini belirtmişlerdir. Katılımcılar bu konu ile ilgili “Yürümedim ama 45 dakika sürer, bizim gibi yaşlılar yürüyemiyor.”, “Hayır, 30 dakika sürer yaya olarak zor ulaşım.”, “1,5 saat sürer yaya olarak sıkıntılı bir ulaşım.”, “Denemedim, uzak yol çok yokuşlu.”, “Yürünmez, yürümedim ama bir kadının oradan tek başına yürümesi güvenli değil.” ve “Yürümeyi denemedim 40 dakika sürer ama yürünmez bu yol.” şeklinde açıklamalarda bulunmuşlardır.

%12 oranında katılımcı ise yerleşim ile sahil yolu arasını yürüdüklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların yaşlarına ve yürüme hızlarına bağlı olarak yerleşim ile kıyı kesim arasının 25 ile 45 dakika arası sürede yüründüğü belirtilmiştir. Katılımcılar genellikle yerleşimden-kıyıya doğru olacak şekilde tek yönlü yürüdüklerini, ayrıca yol özellikle akşam saatlerinde yürümenin çocuk ve kadınlar için güvenli olmayacağı belirtmişlerdir. Katılımcılar “Evet, 40 dakika sürüyor yaya olarak, gece yürümesi güvenli değil.”, “25 dakika sürüyor, eğimden kaynaklı sıkıntı olsa da yürüme erişimi var.” ve “40 dakika sürüyordur herhalde, yol çok yokuşlu sadece inilir, çıkılmaz.” şekillerinde düşüncelerini ifade etmişlerdir.

A8) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyeti;

Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde anket çalışmasına katılanların 2018 ve 2024 yıllarındaki aylık ulaşım maliyetleri Tablo 79’da yer almaktadır.

Tablo 79. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri

Ulaşım Maliyeti (TL)	2018		2024	
	N	%	N	%
200 ve altı	19	%40	-	-
201-400	17	%36	-	-
401-600	10	%21	-	-
601+	1	%3	-	-
1.000	-	-	7	%15

Tablo 79'un devamı

Ulaşım Maliyeti (TL)	2018		2024	
	N	%	N	%
1.001-2.000	-	-	7	%15
2.001-3.000	-	-	8	%17
3.001-4.000	-	-	5	%11
4.001-5.000	-	-	4	%8
5.001-6.000	-	-	4	%8
6.001-7.000	-	-	6	%13
7.001+	-	-	6	%13

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarından il genelindeki çeşitli bölgelere yolculuk yapan katılımcıların; aile büyüklükleri, kullanılan ulaşım türü, değiştirilen vasıta sayısına ve ay içerisindeki hareketliliklerine bağlı olarak ulaşım maliyetleri farklılık göstermektedir.

2018 yılında katılımcıların %40'ı ulaşım maliyetlerinin 200 TL ve daha az olduğunu belirtmiştir. %36'sı 201-400 TL, %21'i 401-600 TL, %3'ü ise ulaşım maliyetlerinin 601 TL ve üzeri olduğunu belirtmiştir.

2024 yılında katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri incelendiğinde; %15'i 1.000 TL, %15'i 1.001-2.000 TL, %17'si 2.001-3.000 TL, %11'i 3.001-4.000 TL, %8'i 4.001-5.000 TL, %8'i 5.001-6.000 TL, %13'ü 6.001-7.000 TL ve %13'ü 7.001 TL ve daha fazla olduğunu belirtmiştir.

A9) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminin tercih edilirliğinde ulaşım imkânlarının etkisi;

2018 yılında katılımcıların %85'i Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının tercih edilmesinde ulaşım imkânlarını dikkate almadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar, plan kapsamında yapılması düşünülen yol projesinin gerçekleştirileceğini düşündükleri için ulaşım ile ilgili herhangi bir sorun yaşayacaklarını düşünmemişlerdir. Katılımcılar bu durumu “Biz ulaşımına hiç bakmadık. Vatandaş olarak ulaşım yapılmıştır ilk önce diye bakmadık. Otel, kafe, çay ocağı, fırın var, transit yol yok. İnsanlar nereden çıkacağım diyor.” ve “Ulaşım çok kötü sonradan farkına vardık. Ulaşım ile ilgili güzel vaatleri vardı ama ev bizim olduğundan kiraya verip gidemiyoruz.” şeklinde açıklamışlardır. Katılımcıların bir kısmı ise sadece konut sahibi olmaya odaklandıklarını, bu nedenle de ulaşım gibi diğer etkenleri dikkate almadıklarını belirtmişlerdir. Bu durum bir katılımcı tarafından “Ev almak istedim buralardan başka düşüncem yoktu.” şeklinde ifade edilmiştir.

Katılımcıların %15'i ise ulaşım imkânlarına dikkat ettiklerini ve ulaşım ile ilgili sorun olduğunu bilerek konutu tercih ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu katılımcıların bir kısmı, özel araçlarının olması nedeniyle herhangi bir sorun yaşamayacaklarını düşündükleri için konutu tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bazı katılımcılar ise ulaşımın kötü olmasına rağmen konut fiyatlarından ötürü tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu durumu da “Ulaşımın iyi olmadığını göze alarak geldik. Geldiğimiz sene 1 otobüsümüz vardı. Saatte bir kalkıyordu. Minibüs yoktu. Yollar bozuk. Market bile yoktu. Aşağıda biri olacak ki ekmek isteyebilesin, yoksa aç kalacaksın.” şeklinde açıklamışlardır.

2024 yılında yerleşimdeki katılımcıların %96'sı konutun tercih edilmesinde ulaşım imkânlarına dikkat edilmediğini, %4'ü ise ulaşım imkanlarına da dikkat edildiğini belirtmiştir.

A10) Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine ilişkin ekstra bilgiler;

Katılımcılara ulaşım ve farklı konularda belirtmek istedikleri sorun veya önerilerin olup olmadığı sorulmuştur. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde anket çalışmasına katılanların 2018 ve 2024 yıllarındaki yerleşime ilişkin belirtmek istedikleri diğer durumlar Tablo 80’de yer almaktadır.

Tablo 80. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların belirttikleri diğer hususlar

	2018		2024	
	N	%	N	%
Plandaki yolun uygulanmaması	19	%40	10	%21
Toplu taşıma araçlarının yeterli nitelik ve nicelikte olmaması	23	%49	28	%60
Köpek sorunu	5	%11	-	-
Akçaabat ilçesine direkt toplu taşıma aracının olmaması	-	-	9	%19

2018 yılında; plandaki yolun uygulanmaması yerleşimin en önemli sorunu olarak görülmekte ve katılımcıların %40'ı tarafından bu yolun hızlı bir şekilde uygulanması istenmektedir. Bu sorunu katılımcılardan biri “Yani ulaşım sıkıntılı, yollar kötü. Hani biz buraya gelirken bu yolu kısaltacaklarını söylemişlerdi ama hala bir çalışma yok. Kaç yıl oldu, 10 yıl oldu hala daha bir şey yok.” şeklinde ifade etmişlerdir.

Katılımcıların %49'u ise toplu taşıma araçlarının sefer sıklığı, güzergâhı, duraklarda bekleme süreleri gibi konularda gereken düzenlemelerin yapılmasını istemektedirler. Katılımcılar, minibüslerle ilgili sıklıkla sorun yaşadıklarını ve belirli bir düzende

çalışmadıklarını belirtmişlerdir. Bu nedenle, otobüs sefer sıklığının arttırılarak otobüslerin minibüslerle rekabet edecek konuma gelmesini istemektedirler. Bu konuda yaşanan sorunlar “Buranın ulaşımı komple değişmesi lazım bence. Çünkü kafalarına göre hareket ediyorlar. Mesela minibüs 15 dakikada bir kalkacak diyelim bunlar arabayı dolduruyor öyle kalkıyor. Aşağıda binecek insan varsa ayakta kalıyor. Bunun değişmesi lazım. O yüzden otobüsler artmalı.” şeklinde ifade edilmektedir. Katılımcıların bir kesimi ise minibüs şoförlerinin, profesyonel kişiler olması gerektiği ve hal ve hareketlerine dikkat ederek yolcu memnuniyetine önem vermeleri gerektiğini belirtmiştir. Katılımcılar bu durumu “Hiç memnun değiliz. Özellikle minibüs şoförleri ikaz edilmeli. Durağın tek hâkimiyeti sistemi kalkmalı. Bu otobüslerle olur. Minibüs şoförleri kalitesiz, bilgisiz, bilinçsiz adamlar. Otobüsler sıklıkla gelirse rekabet olur.” ve “Daha disiplinli düzenli olmalılar minibüsler. Çok düzen yok çünkü. Minibüs şoförlerinin konuşmalarına dikkat etmesi lazım. Kendi aralarında argo konuştukları bile oluyor. Kavgı ediyorlar birbirleriyle sürekli, bunlar olmamalı.” şeklinde açıklamışlardır.

%11 oranındaki katılımcı ise ulaşım dışında konut çevresinde bulunan başıboş köpeklerden ötürü yaşanan sorunların giderilmesini talep etmektedirler. Bu durum “Ulaşım dışında burası bildiğin barınak, TOKİ değil barınak. Köpekler çok fazla, parka gidemiyoruz bu nedenle.” şeklinde ifade edilmiştir.

2024 yılında ise katılımcıların %19’u özellikle Akçaabat kent merkezine direkt ulaşımı sağlayacak toplu taşıma hizmetlerinin olması gerektiğini belirtmişlerdir. Bu durum “Akçaabat’a direkt ulaşım imkânı olmalı ve iki vasıta ile gidince zaman kaybı oluyor, ulaşım zorluğu minimuma iner.” şeklinde açıklanmıştır.

Toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi gerektiğini belirten katılımcıların oranı ise %60 olup özellikle minibüslerin sefer sıklıklarının arttırılması ve araçların büyütülmesi gerektiği ifade edilmiştir. Katılımcılar bu konuyu “Turistik bir yer olmasından dolayı dolmuşta boş yer bulmakta zorluk yaşıyoruz, bu yüzden dolmuşlar büyütülsün.” ve “Belki biraz daha dolmuş seferleri sıklaşabilir.” şeklinde açıklamışlardır.

Katılımcıların %21’i yerleşime hizmet veren yolun plan kararlarında belirtildiği şekilde yapılması gerektiğini, yolun bu haliyle ulaşım maliyetini arttırdığını belirten katılımcılar da bulunmaktadır.

B1) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimindeki katılımcıların sıklıkla tercih ettikleri ulaşım araçları;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde sıklıkla kullanılan toplu taşıma aracı Tablo 81’de yer almaktadır.

Tablo 81. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı

Sıklıkla Kullanılan Ulaşım Aracı	Minibüs		Otobüs		Özel Araç		Toplu Taşıma Araçlarının İkisi	
	N	%	N	%	N	%	N	%
2018	2	%20	8	%80	-	-	-	-
2024	3	%15	13	%65	2	%11	2	%11

2018 yılında çalışma alanında, katılımcıların yaklaşık %20’si kent içi ulaşımında minibüs kullanmaktadır. Minibüs ile ulaşım sağlayan kullanıcılar, otobüs saatlerinin seyrek olması nedeniyle minibüs tercih etmek durumunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Kullanıcılar tercih nedenlerini “En çok minibüsü kullanıyoruz. Otobüsü rast getiremiyoruz ya da kartlarımız olmuyor.” şeklinde belirtmişlerdir.

Otobüs ile ulaşımı tercih eden kullanıcılar ise yaklaşık %80 oranındadır. Katılımcılar, otobüs ile kentsel hizmetlere daha kolay erişebildiklerini ve otobüslerin 65 yaş üzerine ücretsiz olması nedeniyle tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu durumu bir katılımcı “Otobüs, daha rahat. Güzergâhı daha uygun. Numune hastanesinin oradan geçiyor.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında ise katılımcıların %65’i otobüs kullandığını belirtmiştir. Katılımcılar, otobüs ücretlerinin minibüs ücretlerine göre uygun olması nedeniyle otobüsü tercih ettiklerini, ayrıca 65 yaş ve üzeri katılımcılar da otobüslerin kendilerine ücretsiz olması nedeniyle en sık kullandıkları ulaşım aracının otobüs olduğunu ifade etmişlerdir.

Katılımcıların %15’i ise en sık kullandıkları ulaşım aracının minibüs olduğunu, çünkü minibüs ile dolmuş ücreti arasındaki farkın az olduğu ve minibüslere erişimde otobüsler gibi süre sorununun olmadığı ifade edilmiştir. Bu konuda katılımcılardan biri “Minibüs, otobüsle fiyat olarak hemen hemen aynı olduğu için minibüsü kullanmak daha mantıklı.” şeklinde açıklama yapmıştır.

Katılımcıların %11’i ise ulaşım aracı olarak minibüs veya otobüsü tercih ettiğini, %11’i ise en sık kullandığı ulaşım aracının özel araçları olduğunu ifade etmiştir.

B2) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik;
2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik durumlarına ilişkin bilgiler
Tablo 82’de yer almaktadır.

Tablo 82. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik

Erişilebilirlik		2018		2024	
		Erişilir	Erişilemez	Erişilir	Erişilemez
Minibüs	N	5	5	%95 (19)	%5 (1)
	%	%50	%50		
Otobüs	N	5	5		
	%	%50	%50		

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcılar, ulaşım araçlarına erişimde sorun yaşamaktadır. Katılımcıların yaklaşık %50’si minibüse rahat erişebildiğini belirtirken diğer katılımcılar minibüse erişimde sorun yaşadığını belirtmiştir. Konut çevresinde minibüse erişimde katılımcılar, yaklaşık 1 km uzaklıkta Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde bulunan durağa yürümek durumunda kalabilmektedirler. Bu durum özellikle yaşlı ve sağlık sorunları olan kullanıcılar için sorun olabilmektedir. Katılımcılar, durakta minibüs olmadığı zaman yaklaşık 10 ile 20 dakika arası durakta minibüs gelmesi için beklemektedirler. Durağa minibüs geldikten sonra ise dolması için ortalama 10 ile 20 dakika arasında durakta beklenildiği belirtilmiştir. Bu durumu bir katılımcı “Aşağıdaki TOKİ’lere kadar yürüyoruz. Orada da çok bekliyoruz arabanın dolmasını.” şeklinde açıklamışlardır.

Minibüse erişimde bir diğer önemli konu ise durak konumlarıdır. Katılımcıların yaklaşık %80’i duraklara ulaşımında yürümek durumunda kaldıkları için sorun yaşadıkları belirtirken diğer katılımcılar ise yürüme mesafesini sorun olarak görmemektedirler. Bu durumu sorun olarak gören katılımcılardan biri “...minibüsler buradaki durakta beklemiyor. Büyük TOKİ’lerin orada durakları var. Oraya kadar yürümemiz gerekiyor. Minibüslerin site içine daha çok girmesi daha iyi olur.” şeklinde ifade etmiştir.

Otobüslere erişim durumu incelendiğinde ise çalışma alanında katılımcıların yaklaşık %50’si sorun yaşarken diğer katılımcılar ise sorun yaşamadıklarını belirtmiştir. Otobüse rahat erişim sağlayan katılımcılar, otobüs saatlerini dikkate alarak hareket ettiklerini bu nedenle otobüse erişebildiklerini belirtmişlerdir. Bir katılımcı bu durumu “Otobüsün saatine göre gideceksin, her saat başı geliyor otobüs.” şeklinde açıklamıştır. Erişimde sorun yaşayanlar ise otobüs sayısının ve sefer sıklığının yetersiz olduğunu belirtmiştir.

2024 yılında yerleşimdeki katılımcıların %95'i toplu taşıma araçlarına erişimde sorun yaşamadığını, katılımcıların %5'i ise sorun yaşadığını belirtmiştir. Sorun yaşadığını belirten katılımcılar özellikle minibüslere erişimde sorun yaşadıklarını, minibüsü durakta bekleme sürelerinin uzun olduğunu ifade etmişlerdir.

Minibüslerin ilk durakları Yıldızlı yoksul konut yerleşimi olup 2018 yılında sorun olarak belirtilen durumun 2024 yılında çözüldüğü görülmüştür. Yerleşimde otobüs durağı da bulunmaktadır.

Katılımcıların %95'i otobüs ve minibüs duraklarının başlangıç konumlarının yürünebilir ve kolay erişilebilir olduğunu belirtmişlerdir. Ancak katılımcılar, minibüslerin Ortahisar meydan bölgesine erişim sağlaması gerektiğini, otobüs ve minibüs ile direkt Akçaabat kent merkezine erişimin olması gerektiğini ifade etmişlerdir. Bu konuyu katılımcılar “Konumda sorun yok, sadece Akçaabat’a gitmek için de bir otobüs olmalı.”, “Konumları iyi sadece Trabzon meydana çıksa daha iyi olur.” ve “Konumları iyi ama yine de yürünmek zorunda kalınıyor.” şeklinde açıklamışlardır. Katılımcıların %5'i ise toplu taşıma aracı kullanmadığını bu nedenle durak konumlarına ilişkin bilgilerinin olmadığını belirtmiştir.

B3) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumları;

2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 83'te yer almaktadır.

Tablo 83. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği

Yeterlilik Durumu		2018		2024	
		Yeterli	Yeterli Değil	Yeterli	Yeterli Değil
Toplu Taşıma Araçları	N	6	4	16	4
	%	%60	%40	%80	%20

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarına toplu taşıma araçlarının sundukları hizmetlerin yeterlilik durumları incelendiğinde; katılımcıların yaklaşık %60'ı yeterli bulurken, %40'ı ise yetersiz olduğunu belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarını nitelik ve sayı açısından yetersiz olduğunu belirten katılımcılar, özellikle minibüslerle yapılan yolculuklarda, ayakta yolcu alınmasından kaynaklanan sorunlar yaşamaktadırlar. Bir katılımcı bu durumu “Minibüslerin sorunu aşırı dolması üst üste yolcu alması sorun kadın

olarak rahatsız oluyorsun. Otobüslerin, toplu taşımaların almasını anlarımda bu minibüslerin böyle olmaması lazım.” şeklinde açıklamıştır. Otobüslerin ise sefer sayısının az ve aracın küçük olmasından kaynaklı yeterli olmadığı belirtilmektedir.

2024 yılında katılımcıların %80’i toplu taşıma araçlarının sunduğu hizmetlerin yeterli olduğunu “Belli bir kalkma süreleri var onu bekliyorlar, sefer sıklıkları normal.”, “Normal zamanlarda doluyor sorun yok.” ve “15 dakikada bir minibüs kalkıyor.” şeklinde ifade etmişlerdir.

Katılımcıların %20’si ise toplu taşıma araçlarının sunduğu hizmetlerin yeterli olmadığını belirtmişlerdir. Katılımcılar, otobüs seferlerinin yeterli olmadığını, dolmuşların ise duraklarda bekleme sürelerinin fazla olduğu ifade edilmiştir. Bu konuyu katılımcılar “Otobüs seferleri seyrek oluyor, minibüs dolma süreleri için çok bekliyoruz.” ve “Minibüslerin Molozdan kalkarken dolmasını beklemek sıkıntı.” şeklinde açıklamışlardır.

B4) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarıyla kent merkezlerine ulaşım;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarından toplu taşıma araçlarıyla sadece Ortahisar kentine direkt ulaşım sağlanmakta olup 2018 yılında çalışma alanında bu konuyla ilgili yaşanan herhangi bir sorundan bahsedilmemiştir.

2024 yılında ise katılımcıların %65’i kent merkezlerine erişimde sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar, Ortahisar ilçesi, Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevkiine minibüs kullanılarak tek vasıta ile erişebildiklerini ancak Ortahisar meydan bölgesine ve Akçaabat kent merkezine erişimde birden fazla vasıta değiştirmek zorunda kaldıklarını, Akçaabat kent merkezine otobüs ile erişimde de birden fazla vasıta değiştirmek durumunda kaldıklarını ve bu durumun maliyetli olduğunu ifade etmişlerdir. Bu konuda katılımcılar “Akçaabat’a 2 vasıta ile gidiyoruz, tek vasıta ile gitmek için ulaşım aracı olmalı.”, “Otobüs direkt gidiyor, minibüs Yıldızlı merkeze direkt gidiyor, diğerlerine de direkt gidilmeli.” ve “Meydana giderken yaşıyor 2 vasıta olması ve fiyatlar için sorun oluyor.” şeklinde açıklamışlardır.

Katılımcıların %35’i ise kent merkezlerine erişimde sorun yaşamadıklarını belirtmiş olup bu katılımcıların özel aracının olması ve Ortahisar kent merkezi dışında diğer kent merkezlerine gitmelerini gerektirecek bir durum olmaması nedeniyle kent merkezlerine erişimde sorun yaşamadıklarını ifade etmişlerdir.

B5) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretleri;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretlerine ilişkin bilgiler Tablo 84’te yer almaktadır.

Tablo 84. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti

Toplu Taşıma Aracı		Ulaşım Ücreti	Ulaşım Ücretinin Değerlendirilmesi							
			Pahalı		Karşılabilir		Uygun		Bilgisi Olmayan	
			N	%	N	%	N	%	N	%
2018	Minibüs	2,75 TL	8	%20	-	-	8	%80	-	-
	Otobüs	2,50 TL	5	%50	-	-	5	%50	-	-
2024	Minibüs	23,50 TL	14	%70	4	%20	-	-	2	%10
	Otobüs	18 TL								

2018 yılında Yıldızlı TOKİ yoksul konutuna minibüs ile ulaşım ücreti 2,75 TL’dir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir.). Katılımcıların yaklaşık %20’si minibüs ücretlerinin pahalı olduğunu, yaklaşık %80’i ise ücretlerin uygun olduğunu belirtmiştir. Minibüs ücretlerinin uygun olduğunu belirten katılımcılar, yerleşimin kent merkezine uzaklığına ve yakıt masraflarına göre uygulanan ücretlerin normal olduğunu “2,50 TL ‘ye gidip geliyorduk 2,75 TL oldu. Onlarda benzin yakıyorlar bir şey diyemem, onlar da para kazanmak için çalışıyorlar. 2 TL veriyoruz Trabzon’da Molozdan Yenimahalle’ye gelirken değil mi ya da Çamlık’a giderken 2 TL veriyoruz. 2,75 TL burası çok değil gibi geldi bana.” ve “Diğer yerlerle kıyaslandığı zaman uygun. Ancak daha uygun olsa iyi olabilirdi ama sonuçta minibüsçülerin de ekmek parası olduğu için ona da bir şey söyleyemiyoruz.” şeklinde ifade etmişlerdir.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına otobüs ile ulaşım ücreti 2,50 TL’dir ve 65 yaş ve üzerine ücretsizdir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir.). Katılımcıların otobüs ücretleri hakkındaki düşüncelerine bakıldığında yaklaşık %50’si alınan ücretlerinin pahalı olduğunu diğerleri ise uygun olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcılar, diğer toplu taşıma araçlarına göre uygun olması beklenen otobüs ücretlerinin, minibüs ücretlerinden 25 kuruş eksik olmasının otobüs ücretlerinin pahalı olduğunu gösterdiğini ve otobüslerin tercih edilmesini olumsuz etkilediğini ifade etmiş olup bir katılımcı bu durumu “Otobüsle minibüsün arasında fark çok yok. Onun için otobüsleri tercih etmek çok yani mantıklı değil, arasında fark yok.” Şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutuna minibüs ile ulaşım ücreti 30,50 TL, otobüs ise 18TL'dir (Şubat 2024 tarihine ait ücrettir.). Ancak minibüs ücretlerinde zamlı tarifeyi bir dönem geç uyguladıklarını belirten şoförler, 2024 yılı şubat ayında minibüs ile ulaşım ücretinin 23,50 TL olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcıların %70'i otobüs ve minibüs ulaşım ücretlerinin pahalı olduğunu, %20'si ücretlerin normal/karşılanabilir olduğunu, %10'u ise otobüs kullandıklarını ve otobüslerin yaştan dolayı ücretsiz olması nedeniyle ulaşım ücretleri ile ilgili bilgilerinin olmadığını belirtmişlerdir.

B6) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimine toplu taşıma araçlarıyla ulaşım süresi;

Kent merkezinden çalışma alanına toplu taşıma ile erişimde minibüs ve otobüs farklı güzergâhlar kullanmaktadır. 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım sürelerine ilişkin bilgiler Tablo 85'te yer almaktadır.

Tablo 85. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri

Ulaşım süresi (dakika)	2018				2024	
	Minibüs		Otobüs		Minibüs ve Otobüs	
	N	%	N	%	N	%
30-40	6	%60	-	-	7	%35
40-50	4	%40	7	%70	-	-
60+	-	-	3	%30	12	%60
Bilgisi Olmayan	-	-	-	-	1	%5

2018 yılında yerleşime minibüs ile erişim süresi hakkında katılımcılar birbirlerinden farklı görüşler belirtmişlerdir. Bu görüşlere bakıldığında, katılımcıların yaklaşık %60'ı ulaşımın 30 ile 40 dakika arasında sürdüğünü belirtirken yaklaşık %40'ı 40 ile 50 dakika sürdüğünü belirtmiştir. Minibüs ile yapılan yolculukta ulaşım süresinin uzun olduğunu bir katılımcı "Minibüs dolana kadar yollarda çok duruyor. Dolmamışsa çok zaman geçiyor yolda ama yolcu tamsa hemen geliyoruz." Şeklinde açıklamıştır.

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarına otobüs ile erişimde ise katılımcıların yaklaşık %70'i 40 ile 50 dakika arasında, yaklaşık %30'u ise 60 dakikada yerleşime erişilebildiğini belirtmişlerdir.

2024 yılında ulaşım süreleri ile ilgili yerleşimde görüşülen katılımcıların %60'ı ulaşım süresinin 60 dakika olduğunu belirtmiştir. Bu durumu katılımcılar "Yani süreler çok sorunlu,

şoföre bağlı bazen uzun sürüyor, çok değişiyor.” ve “Çok uzak kent merkezinden, yolu yapsalardı kısa sürerdi uzun sürüyor.” şeklinde açıklamışlardır.

%35 oranında katılımcı ise toplu taşıma araçlarının ulaşım sürelerinin 30-40 dakika arasında olduğunu ve bu konuda herhangi bir sorun yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

%5 oranında katılımcı ise toplu taşıma araçlarının kullandığını ancak ulaşım sürelerine dikkat etmediğini bu nedenle de bilgisi olmadığını ifade etmiştir.

B7) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi- kıyı kesim arası yaya erişimi;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutları, sahil yolundan yaklaşık 4,5 km güneyinde bulunmaktadır.

2018 yılında katılımcıların yaklaşık %80'i yaşlılık, sağlık sorunları veya mesafenin fazla olmasından dolayı yürümediklerini belirtmişlerdir. Diğer katılımcılar ise olumsuz hava şartlarından ötürü yıl içerisinde bir veya iki kez toplu taşıma araçlarına erişene kadar yürüdüğünü belirtmiştir.

2024 yılında ise katılımcıların %95'i yerleşim ile sahil arasındaki yolu yürümediğini belirtmişlerdir. Katılımcılar bu konu ile ilgili “Yokuşlar çok fazla, yürünmez o yol.” Ve “Çok uzak olduğu için tercih etmedik.” şeklinde açıklamalarda bulunmuşlardır.

%5 oranında katılımcı ise yerleşim ile sahil yolu arasını yürümüştür. Katılımcılar, yerleşimden sahil istikametine olacak şekilde tek yönde yürüdüklerini ve yürüme hızlarına bağlı olarak ortalama 30 dakikada kıyı kesimine erişebildiklerini ifade etmişlerdir. Kıyı kesiminden yerleşim istikametine yürümenin zor ve daha uzun sürede olacağını düşündükleri için yürümediklerini belirtmişlerdir.

B8) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyeti;

Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde anket çalışmasına katılanların 2018 ve 2024 yıllarındaki aylık ulaşım maliyetleri Tablo 86'da yer almaktadır.

Tablo 86. Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri

Ulaşım Maliyeti (TL)	2018		2024	
	N	%	N	%
100 ve altı	2	%20	-	-
200-300	4	%40	-	-
301-400	3	%30	-	-
501+	1	%10	-	-

Tablo 86'nın devamı

Ulaşım Maliyeti (TL)	2018		2024	
	N	%	N	%
1.000	-	-	15	%75
1.001-2.000	-	-	2	%10
2.001-3.000	-	-	2	%10
4.001-5.000	-	-	1	%5

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarından il genelindeki çeşitli bölgelere yolculuk yapan kullanıcıların, aile büyüklükleri, kullanılan ulaşım türü, değiştirilen vasıta sayısı ve ay içerisindeki hareketliliklerine bağlı olarak farklılık göstermektedir.

2018 yılında katılımcıların %40'ının ulaşım maliyeti 200-300 TL arasında, %30'unun 301-400 TL, %20'sinin 100 TL ve daha az, kalan kesimin ise 500 TL ve üzeri olduğunu belirtmiştir.

2024 yılında katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri incelendiğinde; %75'i 1.000 TL, %10'u 1.001-2.000 TL, %10'u 2.001-3.000 TL, %5'i 4.001-5.000 TL olduğunu belirtmiştir.

B9) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminin tercih edilirliğinde ulaşım imkânlarının etkisi;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarında kullanıcılar yapılan kura sonucunda yerleşime gelmişlerdir. Bu nedenle 2018 ve 2024 yılında ulaşım imkânlarına dikkat etmediklerini, kura sonucu elde edilen konutların ucuz olmasının etkisiyle yerleşime geldiklerini belirtmişlerdir. 2018 yılında bu durumu bir katılımcı "Konut ucuz diye kurada da burası çıkınca geldik." 2024 yılında ise "Kura sonucu uygun diye bize burayı gösterdiler." diye ifade etmişlerdir.

B10) Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimine ilişkin ekstra bilgiler;

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarındaki katılımcıların, ulaşım ve farklı konularla ilgili istekleri bulunmaktadır.

2018 yılında katılımcılar, yerleşim yerlerindeki minibüs duraklarında, minibüslerin sürekli bulunması gerektiğini, minibüse erişebilmek için Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında bulunan minibüs durağına yürümek istemediklerini belirtmiş olup bu durumu katılımcılardan biri "Daha yakın yerde durak olsa. Evlerin önüne kadar gelse. Eşyalarımız olunca onları taşıyamıyoruz." şeklinde ifade etmişlerdir.

Görüşülen kişiler, yerleşimde ulaşımdan önce çözülmesi gereken asıl konunun güvenlik olduğunu belirtmişlerdir. Yerleşimdeki güvenlikle ilgili sorunu bir katılımcı “Buraya çok değişik insanlar geldi. Yani burada çok kötülük var. Burada çoluk çocuk tedirgin oluyoruz. Hele de gece ben mesela tek başıma buraya gelmem. Buranın çok değişik yani nasıl anlatsam sana bilmiyorum. Kötü amaçlı kullananlar çok var...” şeklinde anlatmıştır.

B11) Ulaşımaya dair anahtar kişiler ile yapılan görüşmeler;

2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutu ile yoksul konutları hakkında anahtar kişiler ile yapılan görüşmede, yerleşimlerin toplu taşıma hizmeti kapsamında iyi hizmet aldığını, ancak minibüslerin hareket saatlerinin belirsiz olmasının sorun oluşturabileceği ifade edilmiştir.

Anahtar kişiler, toplu taşıma güzergâhına ve ulaşım ücretlerine yönelik herhangi bir şikâyetin bulunmadığını, 2014-2015 yıllarında yerleşim ile Akçaabat kent merkezi arasında direkt ulaşımı sağlayacak belediye otobüsü hizmeti için Akçaabat Belediye Başkanlığına başvurunun yapıldığını, ancak geri dönüşün sağlanmadığını belirtmiştir.

2024 yılında ise anahtar kişiler, toplu taşıma hizmetlerinin yetersiz olması nedeniyle Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde ikamet eden kişilerin özel araç sahibi olduğunu belirtmiştir. Önceki yıllarda yerleşime küçük otobüslerin hizmet verdiğini ancak ilgili mercilere yapılan başvurular sonrasında belediye otobüslerinde iyileşme yapıldığı, yerleşime önceki otobüslere göre daha büyük otobüslerin hizmet verdiği ve otobüslerin sefer sayılarının arttırıldığı belirtmiştir.

Anahtar kişiler ayrıca, yerleşime hizmet veren yolun plan kararlarında belirtildiği şekilde yapılması için Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Akçaabat Belediye Başkanlığı ile irtibatta olduğunu, idarelerin yerleşime hizmet verecek olan yolun 3-4 yıl içerisinde bitirileceğini belirttiğini, ancak herhangi bir çalışmanın henüz yapılmadığı ifade etmiştir.

C1) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların sıklıkla tercih ettikleri ulaşım araçları;

2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde sıklıkla kullanılan toplu taşıma aracı Tablo 87’de yer almaktadır.

Tablo 87. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde sıklıkla kullanılan ulaşım aracı

Sıklıkla Kullanılan Ulaşım Aracı	Minibüs-Dolmuş		Otobüs		Özel Araç		Toplu Taşıma Araçları veya Özel Araç	
	N	%	N	%	N	%	N	%
2018	8	%47	7	%41	2	%12	-	-
2024	5	%29	-	-	8	%47	4	%24

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların yaklaşık %47'si kent içi ulaşımında dolmuş veya minibüs kullanmaktadır. Ulaşım aracı olarak dolmuş veya minibüsü tercih ettiğini belirten katılımcılar; bu toplu taşıma araçları hızlı, konforlu ve sefer sayısı sık olduğu için tercih edildiğini belirtmişlerdir.

Otobüs ile ulaşımı tercih eden katılımcılar yaklaşık %41 oranındadır. Bu katılımcılar, otobüs güzergâhının kentsel hizmetlere kolay erişim sağlaması, konforlu ve ücretinin uygun olması gibi nedenlerden ötürü otobüsü kullandıklarını belirtmişlerdir. Bu durumu bir katılımcı “Otobüs direkt her yere gidiyor. 2 vasıta yapmamış oluyorum, beklemiyorum da.” şeklinde açıklamıştır. Otobüs ücretinin, dolmuş ücretine göre uygun olması da tercih edilmesini etkileyen bir diğer nedendir.

Özel araç sahibi olan ve daha çok kendi aracıyla seyahat eden katılımcılar da bulunmaktadır. Bu katılımcılar, toplu taşıma araçlarına göre daha kısa sürede erişim sağlayabildiklerini belirtmişlerdir.

2024 yılında ise katılımcıların %47'si en sık kullandıkları ulaşım aracının, konforlu ve hızlı ulaşım sağladığı için özel araçları olduğunu ifade etmiştir. %29 oranında katılımcı ise dolmuş veya minibüsü tercih ettiklerini, çünkü dolmuş veya minibüsün, otobüs gibi zaman sorununun olmadığını belirtmişlerdir. Bu durumu katılımcılar “Dolmuşu kullanıyoruz, zaman kısıtlaması yok.” ve “Dolmuşun saat sınırlaması yok.” şeklinde açıklamışlardır. %12 oranında katılımcı otobüs veya dolmuşu, %12 oranında katılımcı ise özel araçlarını veya dolmuşu tercih ettiklerini belirtmiştir.

C2) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik;

2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 88’de yer almaktadır.

Tablo 88. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarına erişilebilirlik

Erişilebilirlik		2018		2024		
		Erişilir	Erişilemez	Erişilir	Erişilemez	Bilgisi Olmayan
Minibüs-Dolmuş	N	14	3	%82 (14 kişi)	%12 (2 kişi)	%6 (1 kişi)
	%	%82	%18			
Otobüs	N	17	-			
	%	%100	-			

2018 yılında yerleşimdeki katılımcıların, ulaşım araçlarına erişilebilirlikte sorun yaşama oranları düşüktür. Görüşülen katılımcıların yaklaşık %82'si dolmuşa ve minibüse rahat erişebildiğini belirtirken diğerleri ise erişimde sorun yaşadığını belirtmiştir.

Yerleşimden, Ortahisar kent merkezine ulaşım sağlayan dolmuş ve minibüs hattı bulunmaktadır. Dolmuşlar, Ortahisar kenti, meydan bölgesine hizmet verirken minibüsler Ortahisar ilçesi, Çömlekçi Mahallesi erişim sağlamaktadır. Yerleşim bölgesinde, yerleşime 100-300 metre uzaklıkta bulunan durakta dolmuş veya minibüs olmadığı zaman katılımcılar yaklaşık 5 ile 15 dakika arasında araç beklemektedir. Bu bekleme süresi, pazar günleri yaklaşık 30 dakika olabilmektedir. Artan bekleme süreleri de katılımcılar tarafından sorun teşkil etmektedir. Bu durumu bir katılımcı “Hafta sonları dolmuş bulmak çok zorlaşıyor.” şeklinde açıklamıştır. Ayrıca katılımcılar, dolmuş ve minibüslerin durakta aracın dolması için de beklediğini bu nedenle de bekleme sürelerinin arttığını ifade etmişlerdir. Bekleme sürelerinin uzun olması, özellikle acil durumlarda sorun yaşanmasına ve erişimde zaman kaybının olmasına neden olduğu belirtilmiştir. Katılımcıların yaklaşık %85'i dolmuş ve minibüslerin, aracın dolması için ortalama 5 ile 15 dakika arasında durakta beklediğini belirtirken yaklaşık %15'i ise ortalama 30 dakika beklediğini söylemiştir.

Dolmuş ve minibüse erişimde yaşanabilen sorunlardan biri de durak konumları olmaktadır. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına 100-300 metre uzaklıkta bulunan Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesinin bulunduğu konumda dolmuş ve minibüs durağı bulunmaktadır. Katılımcıların yaklaşık %88'i konuta yakın mesafede bulunan durakların erişilebilir olduğunu belirtmiştir. Ancak durak noktalarına erişimde sorun yaşayan katılımcılar da bulunmaktadır. Bu katılımcılar, ilk durağa yürümek yerine yol üzerinden dolmuş veya minibüse binmeyi tercih ettiklerini ancak ilk durakta dolan dolmuş ve minibüslerde yer bulamadıkları için ayakta yolculuk yapmak durumunda kaldıklarını ve bu gibi sorunların yaşanmaması için ilk durak noktasının yerleşim yerinde olması gerektiğini belirtmişlerdir.

Katılımcılar tarafından belirtilen bir diğer sorun ise Ortahisar ilçesi, Çömlekçi Mahallesinde bulunan minibüs duraklarıdır. Minibüs durağının kent merkezine yaya olarak ortalama 10 dakika uzaklıkta olması katılımcılar tarafından sorun teşkil etmektedir. Bu durumu “...ancak hafta sonu meydana direkt dolmuş yok. Çömlekçi’ye yürüyüp biniliyor.” şeklinde bir katılımcı ifade etmiştir.

Otobüslere erişim durumu incelendiğinde ise çalışma alanındaki katılımcıların tamamı sorun yaşamadığını ve duraklara erişebildiklerini belirtmiştir. Otobüse rahat erişim sağlayan kullanıcılar, Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesinden ötürü otobüs seferlerinin sık olduğunu ve işlerini otobüs saatlerine göre düzenlediklerini belirtmişlerdir.

Kaşüstü TOKİ toplu konutları hakkında görüşme yapılan anahtar kişi, yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının hareket saatlerine yönelik herhangi bir sorunun yaşanmadığını ve bu konuda herhangi bir talebin olmadığını ifade etmiştir.

2024 yılında yerleşimde anket yapılan katılımcıların %82’si toplu taşıma araçlarının erişebilir olduğunu, %12’si toplu taşıma araçlarına erişimde sorun yaşadığını, %6’sı ise özel araçlarının olması dolayısıyla toplu taşıma araçlarını kullanmadığını belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarına erişimde sorun yaşadığını belirten katılımcılar, özellikle mesai saatlerinde otobüs, dolmuş ve minibüslerin araç sayılarının yetersiz kalması nedeniyle kapasitelerinden fazla yolcu aldıklarını bu nedenle de sorun yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Ayrıca katılımcılar, toplu taşıma araçlarının belirli bir saatten sonra sefer sayılarının azalmasının sorun teşkil ettiğini belirtmiş olup bu konuyu bir katılımcı “Geç saatlerde saat 22.00’den sonra dolmuş bulamıyorum.” şeklinde açıklamıştır.

Yerleşime hizmet veren minibüslerin, 2018 yılında Ortahisar ilçesindeki durak noktaları Çömlekçi Mahallesi sınırları içerisinde iken 2024 yılında Ortahisar ilçesindeki durak noktalarının Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevkisine taşınmıştır. Katılımcıların %76’sı toplu taşıma araçlarının yerleşimdeki ve kent merkezindeki durak noktalarının konumlarından memnun olduğunu belirtirken %24’ü herhangi bir yere ulaşımında özel araçlarını tercih ettikleri için toplu taşıma araçlarının durak konumları hakkında bilgilerinin olmadığını ifade etmişlerdir.

C3) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumları;

2018 ve 2024 yıllarında toplu taşıma araçlarının yeterlilik durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 89’da yer almaktadır.

Tablo 89. Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin toplu taşıma araçlarının yeterliliği

Yeterlilik Durumu		2018		2024		
		Yeterli	Yeterli Değil	Yeterli	Yeterli Değil	Görüşü Olmayan
Toplu Taşıma Araçları	N	10	7	8	6	3
	%	%58	%42	%47	%35	%18

2018 yılında ulaşım araçlarının yerleşime sundukları hizmetlerinin yeterlilik durumları incelendiğinde; katılımcıların yaklaşık %58'i yeterli, %42'si ise yetersiz olduğunu belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarının nitelik ve sayı olarak yetersiz bulan katılımcılar, özellikle otobüslerin 07.30-08.30 ile 17.00-18.00 saatleri arasında yoğun kullanılmasından ötürü sorun yaşadıklarını belirtmişlerdir. Yerleşime hizmet veren otobüslerin sefer sayılarının sık olmasına rağmen özellikle öğle ve iş çıkış saatlerinde yolcu sayısının, otobüslerin yolcu kapasitesinden fazla olduğunu belirten katılımcılar, öğle ve iş çıkış saatlerinde yerleşime iki aracın hizmet vermesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Minibüs ve dolmuşlar ile ilgili katılımcılar, minibüslerin kapasitelerinden fazla yolcu aldığını belirtilirken, dolmuş sayılarının da yetersiz olduğunu ifade etmişlerdir. Ancak tüm bu sorunlara rağmen katılımcılar, toplu taşıma araçlarının yerleşime verdiği hizmetten memnun olduğunu belirtmektedir. Bir katılımcı bu durumu “İnsanlar sokakta kalmıyor. Dolmuşlardan biri gelmeden diğeri gitmiyor. Otobüs seferleri de çok sık.” şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında ise yerleşimdeki katılımcıların %47'si toplu taşıma araçlarının yeterli olduğunu, %35'i yetersiz olduğunu, %18'i ise özel araç kullandıkları için toplu taşıma araçlarının yeterli olup olmadığı hakkında bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarının yetersiz olduğunu belirten katılımcılar, toplu taşıma araçlarının eski ve küçük olduğunu, özellikle mesai başlangıç ve bitişle saatlerinde yolcu sayısının fazla olması nedeniyle araçların yetersiz kaldığını ve yerleşime hizmet veren dolmuş ile minibüslerin araç sayılarının yeterli olmadığını belirtmişlerdir. Bu durumu katılımcılar “07.00-09.00 saatleri arası yoğun ama diğeri saatlerde sorun yok.”, “Dolmuş sayıları biraz daha arttırılabilir.”, “Araçların sayıları yeterli, saat sıkıntısı olmuyor sefer sıklıkları iyidir ama arabalar konforlu değiller araçlar küçük insanlar sıkış tıkiş gidiyor.” ve “Arabalar eski yenilense hiçbir sorun kalmaz.” şeklinde açıklamışlardır.

C4) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminden toplu taşıma araçlarıyla kent merkezlerine ulaşım;

2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından toplu taşıma araçlarıyla sadece Ortahisar ilçesine doğrudan ulaşım sağlanmaktadır. Bu durum, diğer ilçelere ulaşımında birden fazla vasıta kullanılmasına neden olmaktadır.

2018 yılında katılımcıların %82'si kent merkezine erişimde sorun yaşamadığını, %18'i ise sorun yaşadığını belirtmiştir. Yerleşimden Yomra kent merkezine iş, alışveriş gibi farklı nedenlerle giden katılımcılar, yerleşimden Yomra kent merkezine erişimde birden fazla vasıta değiştirmek durumunda kalmaktadır.

2024 yılında ise yerleşimdeki katılımcıların %53'ü kent merkezine erişimde sorun yaşamadığını, %41'i ise çeşitli nedenlerle gitmek durumunda oldukları Yomra kent merkezine birden fazla vasıta değiştirerek gittikleri için hem zaman hem de maliyet açısından sorun yaşadıklarını, katılımcıların %6'sı ise her yere özel araç ile erişim sağladıkları için konu hakkında herhangi bir bilgilerinin olmadığını söylemiştir.

C5) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretleri;

2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım ücretlerine ilişkin bilgiler Tablo 90'da yer almaktadır.

Tablo 90. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım ücreti

Toplu Taşıma Aracı		Ulaşım Ücreti	Ulaşım Ücretinin Değerlendirilmesi					
			Pahalı		Karşılanabilir		Uygun	
			N	%	N	%	N	%
2018	Minibüs	1,75 TL	10	%59	7	%41	-	-
	Dolmuş	2,25 TL						
	Otobüs	1,60 TL	3	%18	-	-	14	%82
2024	Minibüs	19,50 TL	17	%100	-	-	-	-
	Dolmuş							
	Otobüs	14,50 TL						

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutuna dolmuş ile ulaşım ücreti 2,25 TL iken minibüs ücretleri 1,75 TL'dir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir). Katılımcıların yaklaşık %59'u dolmuş ve minibüs ücretlerinin pahalı olduğunu ifade etmiştir. Pahalılık durumu, yerleşime yaklaşık 2 km uzaklıkta bulunan Cevahir AVM'ye ulaşımında ödenen ücrete göre

değerlendirilmekte olup konu ile ilgili bir katılımcı durumu “Cevahir’e 1,75 TL’ye gidiyoruz. 2 km yol için biraz pahalı.” şeklinde ifade etmiştir. Bazı katılımcılar ise Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesinden ötürü yerleşime hizmet veren dolmuşların ulaşım ücretlerinin pahalı olduğunu düşünmektedir. Bu durumu katılımcı “Pahalılar çok pahalı. Meydana 2,25 TL’ye gidiyorum. Burada hastane olduğu için arttırıyorlar fiyatı.” şeklinde açıklamıştır. Yerleşimdeki katılımcıların yaklaşık %41’i ise dolmuş ve minibüslerin ulaşım ücretlerinin karşılanabilir olduğunu belirtmiştir.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına otobüs ile ulaşım ücreti ise 1,60 TL’dir ve 65 yaş ve üzerine ücretsizdir (Mayıs 2018 tarihine ait ücrettir.). Katılımcıların yaklaşık %18’i otobüs ücretlerinin pahalı olduğunu, %82’si ise otobüs ücretlerinin uygun olduğunu belirtmiştir. Otobüs ücretlerinin uygun olduğunu belirten katılımcılar, yerleşimin Ortahisar kent merkezine uzak olmasına rağmen ulaşım ücretinin, Ortahisar ilçesi sınırları içerisinde hizmet veren otobüslerin ulaşım ücretine göre uygun olduğunu belirtmişlerdir.

2024 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutuna dolmuş ve minibüs ile ulaşım ücreti 19,50 TL, otobüs ise 14,50 TL’dir (Şubat 2024 tarihine ait ücrettir). Katılımcıların tamamı otobüs, dolmuş ve minibüsün ulaşım ücretlerinin pahalı olduğunu, belirtmiştir. Katılımcılardan bir bu durumu “Pahalılar, otobüsün dolmuşla farkı yok.” şeklinde ifade etmiştir.

C6) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine toplu taşıma araçlarıyla ulaşım süresi;

2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının ulaşım sürelerine ilişkin bilgiler Tablo 91’de yer almaktadır.

Tablo 91. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri

Ulaşım Süresi (Dakika)	2018				2024	
	Minibüs-Dolmuş		Otobüs		Minibüs, Dolmuş ve Otobüs	
	N	%	N	%	N	%
25-30	14	%82	-	-	-	-
30-40	3	%18	13	%76	14	%82
45-50	-	-	-	-	1	%6
45-60	-	-	4	%24	-	-
Bilgi Olmayan	-	-	-	-	2	%12

Kaşüstü TOKİ toplu konutu-Ortahisar meydan bölgesi arasında hizmet veren toplu taşıma araçlarının izlediği güzergâh yaklaşık olarak 16 km’dir. Kent merkezinden yerleşime

toplu taşıma ile erişimde dolmuş, minibüs ve otobüslerin ulaşım süreleri farklılık göstermektedir.

2018 yılında yerleşime dolmuş veya minibüs ile erişim süresi hakkında katılımcılar birbirlerinden farklı görüşler belirtmişlerdir. Bu görüşlere bakıldığında, katılımcıların yaklaşık %82'si ulaşım süresinin 25 ile 30 dakika arasında, yaklaşık %18'i 30 ile 40 dakika arasında değiştiğini belirtmiştir. Dolmuş ile yapılan yolculukta ulaşım süresinin uzun olduğunu bir katılımcı "Yolda çalışma olduğu için uzun sürüyor, Yomra'daki kavşaktan dönüyor." şeklinde açıklamıştır.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına otobüs ile ulaşım süresin ise katılımcıların yaklaşık %76'sına göre 30 ile 40 dakika, %24'üne göre ise 45 ile 60 dakika sürmektedir. Otobüs kullanıcıları, yolculuk süresinin uzun olmasını yollarda devam eden çalışmalara bağlamaktadır. Bu durumu katılımcı "Buradan yollar bozuk, yol 30 dakika 1 saat sürüyor." şeklinde açıklamıştır.

2024 yılında toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri ile ilgili katılımcıların %82'si ulaşım sürelerinin 30-40 dakika olduğunu, %12'si özel araç ile erişim sağladığını bu nedenle de toplu taşıma araçlarının ulaşım süreleri hakkında bilgilerinin olmadığını, %6'sı ise toplu taşıma araçları ile ulaşım sürelerinin 45-50 dakika olduğunu belirtmiştir. Toplu taşıma araçlarının ulaşım sürelerinin uzun olduğunu belirten bir katılımcı bu durumu "Aslında kısa sürmüyor. Yine hızlılar ama daha hızlı da olabilirler." şeklinde ifade etmiştir.

C7) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi- kıyı kesim arası yaya erişimi;

Kaşüstü TOKİ toplu konutları, sahil yolundan yaklaşık 2 km güneyde bulunmaktadır. 2018 yılında katılımcıların yaklaşık %59'u çeşitli nedenlerden ötürü bu yolu yürüdüklerini belirtmişlerdir. Yürüme yönü genellikle tek taraflı olup Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından sahile doğrudur. Yürüme nedenleri ve süreleri farklılık gösteren katılımcılar, genellikle toplu taşıma aracına erişebilmek için ortalama 30 dakika yürümek durumunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Gezme ve spor amacıyla da konut ile sahil arasında yürüyenler de bulunmaktadır. Bu katılımcıların yürüme hızlarına bağlı olarak ulaşım süreleri 20 ile 25 dakika arasında değişmektedir.

Katılımcıların yıl içerisinde yürüme sıklıklarına incelendiğinde ise gezme ve spor amaçlı yürüyen katılımcılar, yıl içerisinde birçok kez yürüdüklerinin belirtmişlerdir. Toplu taşıma araçlarına ulaşım gibi yürümeyi mecburi duruma getiren durumlarda ise katılımcılar, yıl içerisinde bir veya iki kez yürümek durumunda kalmaktadırlar.

2024 yılında katılımcıların %82'si yerleşim ile sahil arasındaki yolu yürümediğini belirtmişlerdir. Katılımcılar bu konu ile ilgili “*Hayır, yokuş olduğu için tercih etmiyorum.*”, “*Hiç yürümedim, yaya olarak yürümek mümkün değil.*”, “*Hayır ama yaya erişiminde sorun yaşanacağını düşünmüyorum.*” ve “*Yürümedim ama uzak.*” şeklinde açıklamalarda bulunmuşlardır.

%18 oranında katılımcı ise yerleşim ile sahil yolu arasını yürüdüklerini belirtmişlerdir. Katılımcılar, yerleşimden sahil istikametine olacak şekilde tek yönde yürüdüklerini ve yürüme hızlarına bağlı olarak 10 ile 30 dakika arası sürede kıyı kesimine erişebildiklerini ifade etmişlerdir. Bu durumu katılımcılar “*Yürüyerek 30 dakika iniş ama çıkmak zor olduğu için dolmuş veya otobüs kullanıyorum.*”, “*Evet, 20 dakikada aşağıya iniyorum sadece dönüşte eğim zorluyor, çıkamıyorum.*” ve “*Evet, 10-15 dakika arası sürüyor, sorun yok.*” şekillerinde belirtmişlerdir.

C8) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyeti;

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde anket çalışmasına katılanların 2018 ve 2024 yıllarındaki aylık ulaşım maliyetleri Tablo 92’de yer almaktadır.

Tablo 92. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimindeki katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri

Ulaşım Maliyeti (TL)	2018		2024	
	N	%	N	%
200 ve altı	9	%53	-	-
201-400	5	%30	-	-
401-700	3	%17	-	-
1.000	-	-	4	%23
1.001-2.000	-	-	2	%12
2.001-3.000	-	-	2	%12
3.001-4.000	-	-	4	%23
4.001-5.000	-	-	2	%12
5.001-6.000	-	-	1	%6
6.001+	-	-	2	%12

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarından il genelindeki çeşitli bölgelere yolculuk yapan katılımcıların, aile büyüklükleri, kullanılan ulaşım türü, değiştirilen vasıta sayısı ve ay içerisindeki hareketliliklerine bağlı olarak göre farklılık göstermektedir.

2018 yılında katılımcıların yaklaşık %53’ünün ulaşım maliyetleri 200 TL ve daha azdır. Yaklaşık %30’u 201-400 TL, %17’si 401-700 TL olduğunu belirtmiştir.

2024 yılında katılımcıların aylık ulaşım maliyetleri incelendiğinde; %23'ü 1.000 TL, %12'si 1.001-2.000 TL, %12'si 2.001-3.000 TL, %23'ü 3.001-4.000 TL, %12'si 4.001-5.000 TL, %6'sı 5.001-6.000 TL, %12'si 6.001 ve daha fazla olduğunu belirtmiştir.

C9) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin tercih edilirliğinde ulaşım imkânlarının etkisi;

2018 yılında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının tercih edilmesinde, katılımcıların yaklaşık %82'si yerleşimin ulaşım imkânlarını dikkate almadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar, konutları tercih ederken daha çok sağlık sorunlarından ötürü hastaneye yakın olmak, aileye yakın olmak ile konut fiyatlarının uygun olmasını dikkate aldıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar bu durumu “Hayır, bakmadık hiç. Hastane var diye geldik.” ve “Sadece aileme yakın olmak için geldim. Ulaşım bakmadık kirası da uygundu geldik.” şeklinde açıklamışlardır.

Katılımcıların %18'i ise ulaşım imkânlarına dikkat ettiklerini söylemişlerdir. Bu katılımcılar, yerleşimin hastaneye yakın olmasından ötürü otobüs seferlerinin çok olmasını avantaj olduğunu düşünerek tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Bu durumu da “Etkiledi, otobüs seferleri, güzergâhı olmasından iyi bir şey.” ve “Etkiledi, hemen evin önünden otobüs kalkıyor.” şeklinde ifade etmişlerdir.

2024 yılında yerleşimde anket yapılan katılımcıların %88'i konut yerleşiminin tercih edilmesinde ulaşım imkânlarına dikkat etmediğini, %12'si ise ulaşım imkânlarına dikkat ettiğini belirtmiştir. Yerleşimin tercih edilmesinde ulaşım imkânlarına dikkat ettiğini belirten katılımcılar; yerleşimin işyerlerine yakın olması, şehir merkezine toplu taşıma araçları ile erişimin kolay olması nedenlerinden ötürü tercih ettiklerini ifade etmişlerdir.

C10) Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine ilişkin ekstra bilgiler;

Katılımcıların, ulaşım ve farklı konularda ile ilgili belirtmek istedikleri sorun veya öneriler bulunmaktadır.

2018 yılında katılımcılar, toplu taşıma araçlarının sefer sıklıkları, güzergâhları, duraklarda bekleme süreleri gibi konularda gereken düzenlemelerin yapılmasını istemektedirler. Otobüs ve dolmuşların daha geç saatlere kadar yerleşime hizmet vermesi gerekliliğini vurgulamaktadırlar. Bir katılımcı bu durumu “Gece 24.00'e kadar araba olsun. 23.00'den sonra araç yok. Arsin'e 24.00'e kadar araç var, burada da olmalı.” şeklinde açıklamaktadır. Katılımcılar ayrıca dolmuş, minibüs ve otobüslerin öğle ve iş çıkış

saatlerinde sayıları arttırılarak konforlu bir şekilde seyahat edilmesi yönünde çalışmalara öncelik verilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Bu konudaki düşünceler “Yoğun saatler bellidir. O saatlerde ek otobüs olsun istiyorum.” ve “15-20 kişilik dolmuş 60-70 kişi yolcu alıyor. Ona göre fiyatlar da azalmalı.” şeklinde ifade edilmektedir.

2024 yılında ise katılımcılar; ulaşım ücretlerinin yüksek olduğunu ve fiyatların düşürülmesi gerektiğini, yerleşime hizmet veren güzergâhın yeterli nitelikte olmadığını, toplu taşıma araçlarının yolcu kapasitesinin yeterli olmadığını bu nedenle araç yolcu kapasitelerinin arttırılması için araçların büyütülmesi gerektiğini ve son olarak da Yomra ve Arsin ilçeleri gibi ilin doğu kesimine yerleşimden direkt ulaşım sağlayan toplu taşıma araçlarının olması gerektiğini belirtilmişlerdir.

C11) Ulaşımaya dair anahtar kişiler ile yapılan görüşmeler;

2018 yılında yerleşime ilişkin anahtar kişiler ile yapılan görüşmede; TOKİ konutlarının yakınında bölgesel bir hastanenin bulunmasından dolayı yerleşimde ikamet edenlerin toplu taşıma araçlarına kolay erişebildiğini, yerleşimde Yomra kent merkezine çeşitli nedenlerle erişim sağlayan kişilerin olduğunu, yerleşimden Yomra kent merkezine direkt hizmet veren toplu taşıma araçlarının olmadığını ancak yerleşimde ikamet edenlerin de bu yönde herhangi bir taleplerinin olmadığını ve TOKİ konutlarında ikamet edenlerin ulaşım ücretlerine dair herhangi bir şikâyetlerinin olmadığını belirtmiştir.

2024 yılında yerleşime ilişkin anahtar kişiler ile yapılan görüşmede ise yerleşime dolmuş, minibüs ve otobüsle ulaşım hizmeti verildiğini, yerleşimden Yomra kent merkezine erişimde iki vasıta ile ulaşım sağlandığını, yerleşim ile sahil arasındaki yol güzergâhında şerit sayısının arttırılması gerektiği, otobüslerin özellikle mesai başlangıç ve bitiş saatlerinde çok yoğun olduğunu ve yoğun saatlerde yerleşime aynı anda iki otobüsün hizmet vermesi için Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanlığına başvurulduğunu ancak olumlu bir dönüş alamadıklarını belirtmişlerdir.

3.3. Mekânsal Bulgular ile Anket Çalışmalarının Değerlendirilmesi

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve Yıldızlı TOKİ yoksul konutları ile Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında 2018 ve 2024 yıllarında yapılan anket ve görüşmeler ile bu yerleşimlerin MPYY’ye ve planlama normları çerçevesindeki durumu genel olarak incelenmiştir. Buna göre;

A) Eğitim tesislerine erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin, eğitim tesislerinden yerleşim alanında veya erişim mesafesinde yararlanabilme durumu ile anket ve görüşme verileri sonucunda katılımcıların eğitim donatılarına ilişkin talepleri Tablo 93'te belirtilmiştir.

Yerleşimlerde yapılan anket sonuçlarına göre Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimlerinde 2018 yılında anaokulu ve ilkokul donatısının bulunmaması, 2024 yılında ise Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ortaokul donatısının bulunmaması sorun olarak görülmüştür. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde ise eğitim tesislerine ilişkin herhangi bir talep bulunmamaktadır. Her üç yerleşim yerine ilişkin anahtar kişiler de yerleşimlerde eğitim tesislerine ilişkin herhangi bir sorunun ve talebin olmadığını belirtmişlerdir (Tablo 93).

Tablo 93. Yerleşimlerdeki eğitim donatısı mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi

Eğitim Tesisleri		2018				2024			
		A	İ	O	L	A	İ	O	L
Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	-	-	-	-	-	-
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	+	+	-	-	-	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	-	-	-	-	-	-	-	-
Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konutları	+	+	+	-	+	+	+	-
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları ve çevre yerleşimler	+	+	-	-	+	+	+	-
Erişim Mesafesinde Yararlanma	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	+	+	-	-	-	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	+	+	-	-	-	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	0	0	+	+	-	-	-	+
Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	+	+	+	+	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	+	+	+	+	-	+

Tablo 93'ün devamı

Eğitim Tesisleri		2018				2024			
		A	İ	O	L	A	İ	O	L
Anket Sonuçları	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	+	+	+	+	+	+	+	+

A: anaokulu, İ: ilkököl, O: ortaokul L: lise +: olumlu o: kısmen -: olumsuz

B) Sağlık tesislerine erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin, sağlık tesislerinden yerleşim alanında veya erişim mesafesinde yararlanabilme durumu ile anket ve görüşme verileri sonucunda katılımcıların sağlık donatılarına ilişkin talepleri Tablo 94'te belirtilmiştir.

Yerleşimlerde yapılan anket sonuçlarına göre 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimlerinde aile sağlığı merkezinin bulunmaması sorun olarak görülmüştür. Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde ise sağlık tesisine ilişkin herhangi bir talep bulunmamaktadır. Her üç yerleşim yerine ilişkin anahtar kişiler de yerleşimlerde sağlık tesislerine ilişkin herhangi bir sorunun ve talebin olmadığını belirtmişlerdir (Tablo 94).

Tablo 94. Yerleşimlerdeki sağlık donatısı mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi

Sağlık tesisleri		2018		2024	
		Aile Sağlık Merkezi	Hastane	Aile Sağlık Merkezi	Hastane
Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	-	-
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	-	-
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	-	+	-	+
Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konutları	+	-	+	-
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	+	-	+	-
Erişim Mesafesinde Yararlanma	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	-	-
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	-	-
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	-	+	-	+
Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	-	-	-	-
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-	-	-

Tablo 94'ün devamı

Sağlık tesisleri		2018		2024	
		Aile Sağlık Merkezi	Hastane	Aile Sağlık Merkezi	Hastane
Anket Sonuçları	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	+	+	+	+
Anahtar Kişi Görüşme Sonucu	Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konutları ile Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	+		+	

+: olumlu -: olumsuz

C) Sosyal ve kültürel tesislere erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin, sosyal ve kültürel tesislerinden yerleşim alanında veya erişim mesafesinde yararlanabilme durumu ile anket ve görüşme verileri sonucunda katılımcıların sosyal ve kültürel donatılarına ilişkin talepleri Tablo 95'te belirtilmiştir.

Yerleşimlerde yapılan anket sonuçlarına göre 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konut yerleşimleri ile Kaşıüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde sosyal ve kültürel tesise ilişkin herhangi bir talep bulunmamakta olup ayrıca her üç yerleşim yerine ilişkin anahtar kişiler de yerleşimlerde sosyal ve kültürel tesislere ilişkin herhangi bir sorunun ve talebin olmadığını belirtmişlerdir (Tablo 95).

Tablo 95. Yerleşimlerdeki sosyal ve kültürel tesis mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi

Sosyal ve Kültürel Tesis		2018	2024
		Dini Tesis	Dini Tesis
Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	-	-
Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konutları	+	+
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	-	+
Erişim Mesafesinde Yararlanma	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	0	0
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+
	Kaşıüstü TOKİ toplu konutları	0	0
Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+
	Kaşıüstü TOKİ toplu konut	+	+

Tablo 95'in devamı

Sosyal ve Kültürel Tesis		2018	2024
		Dini Tesis	Dini Tesis
Anahtar Kişi Görüşme Sonucu	Yıldızlı TOKİ toplu ve yoksul konutları ile Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

Ç) Açık ve yeşil alanlar ile spor alanlarına erişilebilirlik

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinin, belirlenen standartlar ile anket ve görüşme verileri kapsamında açık yeşil alanlardan, yerleşim alanında veya erişim mesafesinde yararlanabilme durumlarına ilişkin talepleri Tablo 96'da belirtilmiştir.

Yerleşimlerde yapılan anket sonuçlarına göre 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde mahalle parkı, mezarlık ve spor alanı, Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimin de ise mahalle parkı talep edildiği belirtilmiştir. 2024 yılında her üç yerleşimde açık ve yeşil alan ile spor alanlarına ilişkin herhangi bir talep belirtilmemiştir. 2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimine ilişkin anahtar kişi park alanı ihtiyacının olduğunu ifade etmiştir (Tablo 96).

Tablo 96. 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimlerdeki açık yeşil alan mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi

Açık Yeşil Alanlar			Çocuk Oyun Alanı	Mahalle Parkı	Mezarlık	Spor Alanı
2018	Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	+
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-	-	-
	Donatı Varlığı	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	-	-
	Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları	+	+	+	+
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+	+	+
	Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	+
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-	-	o
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	-	-
	Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	-
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+	+	+
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	+	+

Tablo 96'nın devamı

Açık Yeşil Alanlar			Çocuk Oyun Alanı	Mahalle Parkı	Mezarlık	Spor Alanı
2018	Anahtar Kişi Görüşme Sonucu	Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları ile Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+			
2024	Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	+
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-	-	-
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	-	-
	Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları	+	+	+	+
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+	+	+
	Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	-	-	+
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-	-	0
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	-	-	-
	Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+	+	+
		Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	+	+	+
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+	+	+
	Anahtar Kişi Görüşme Sonucu	Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları	-			
		Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+			

+: olumlu o: kısmen -: olumsuz

D) Ticaret alanlara erişilebilirlik

Genel olarak Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinin, belirlenen standartlar ile anket ve görüşme verileri kapsamında ticaret alanlarından yerleşim alanında veya erişim mesafesinde yararlanabilme durumları ile görüşme verileri sonucunda katılımcıların yerleşimde talep ettikleri kullanımlar Tablo 97'de belirtilmiştir.

Yerleşimlerde yapılan anket sonuçlarına göre 2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ticaret donatılarının yeterli olmadığı belirtilmiştir. Yerleşime ilişkin anahtar kişilerle yapılan görüşme sonucunda 2024 yılında ticaret alanı donatılarının yeterli olmadığı ifade edilmiştir (Tablo 97).

Tablo 97. Yerleşimlerdeki ticaret alanları mevcudiyeti ile yerleşimlerde planlama normları çerçevesinde olması gereken donatı alanları ile anket ve görüşme verilerinden elde edilen sonuçların değerlendirilmesi

Ticaret Alanı		Konut Çevresi	
		2018	2024
Donatı Varlığı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+
Standartlara Göre Olması Gereken Donatılar	Yıldızlı TOKİ toplu konutları ve yoksul konutları	+	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+
Erişim Mesafesinde Donatı Kullanımı	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	0	+
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+
Anket Sonuçları	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	-	-
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	+
Anahtar Kişi Görüşme Sonucu	Yıldızlı TOKİ toplu konutları	+	+
	Yıldızlı TOKİ yoksul konutları	+	-
	Kaşüstü TOKİ toplu konutları	+	

+: olumlu 0: kısmen -: olumsuz

3.4. TOKİ Konutlarına Hizmet Veren Toplu Taşıma Araçlarının Erişilebilirlik Düzeyi

Yıldızlı mevkinde bulunan TOKİ yerleşimlerine, minibüs ve otobüs toplu taşıma araçları hizmet vermektedir. Yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının başlangıç durakları 2018 ve 2024 yıllarında da Ortahisar ilçesi Moloz mevkidir. TOKİ yerleşimlerinden yalnızca Ortahisar kent merkezine minibüs ve otobüsle doğrudan/aktarmasız erişim sağlanabilmektedir.

Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine ise otobüs, minibüs ve dolmuş toplu taşıma araçları hizmet vermektedir. 2018 yılında bu yerleşime hizmet veren otobüslerin hat güzergahları; Beşirli-Kaşüstü, Yenimahalle-Kaşüstü, Ortahisar Meydan-Kaşüstü, Kaşüstü-Trabzon ve Kaşüstü-Cevahir AVM şeklindedir. Yerleşime hizmet veren minibüslerin kent merkezindeki başlangıç durağı Ortahisar ilçesi, Çömlekçi Mahallesi iken dolmuşların kent merkezindeki ilk durakları ise Ortahisar ilçesi meydan bölgesinde bulunmaktadır. 2024 yılında minibüslerin kent merkezindeki ilk durakları Ortahisar ilçesi, Pazarkapı Mahallesi, Moloz mevkine taşınmıştır. Ayrıca yerleşime hizmet veren otobüs hatları da Beşirli-Kaşüstü,

Yenimahalle-Kaşüstü, Kaşüstü- Çamlık Mahallesi ve Kaşüstü-Sırt Mahallesi şeklinde düzenlenmiştir (URL-17, 2025).

Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde bulunan TOKİ konutlarının, toplu taşıma hizmetlerine erişilebilirlik düzeyleri incelenmiştir. Erişilebilirlik düzey değerinin hesaplanmasında iki kıstas dikkate alınmıştır. Bu kıstaslardan ilki; günün en yoğun saatleri olan işe gidiş-geliş anında (07.00-08.30 veya 17.00-18.00 saatleri arası) toplu taşıma araçlarının ilk durak ile yerleşim yerindeki son durak arasındaki ulaşım süresi, araçların durakta hareket etmek için bekledikleri süre ve yerleşim yerlerindeki duraklardan konutlara olan erişim süresinin toplamıdır. İkinci kıstas ise toplu taşıma araçlarının gün içerisinde ilk durak-son durak arasında gerçekleştirdikleri sefer sayılarıdır.

2018 ve 2024 yıllarında Ortahisar kent merkezi ile TOKİ konut yerleşimleri arasındaki ulaşım süresini tespit edebilmek için günün en yoğun saatleri olan iş çıkış saatlerinde (17.00-18.00 saatleri arası) toplu taşıma araçları kullanılmıştır. Buna göre;

- Yıldızlı TOKİ konutlarına 2018 yılında, minibüs ile yaklaşık 55 dakikada erişilebilmektedir. Bu sürenin 35 dakikası minibüsün yerleşime erişimde yolda harcadığı süredir. Minibüslerin duraklardan hareket etmeleri ise genellikle araçların doluluk oranlarıyla bağlantılı olmakla birlikte 17.00 ile 18.00 saatleri arasında araçların hareket sıklığı 15 dakikadır. Yerleşim yerindeki minibüs durağından konutlara ulaşım ise en fazla 5 dakikadır. 2024 yılında da yerleşime ilk duraktan minibüs ile erişim süresi yaklaşık 55 dakikadır (Tablo 98).
- 2018 yılında Yıldızlı TOKİ konutlarına otobüs ile ulaşım ise 55 dakika sürmektedir. Bu sürenin yaklaşık 50 dakikası aracın yolda harcadığı süredir. Yerleşimdeki otobüs durağından konutlara erişim ise 5 dakika sürmektedir. Otobüslerin hareket saatleri önceden belirlenmiş olduğu için bekleme süresi otobüslerin kalkış saatlerine göre değişmektedir. Bu nedenle bu kıstas otobüslerde dikkate alınmamıştır (Tablo 98).
- 2024 yılında yerleşime otobüs ile ulaşım ise yine otobüsün aracın ilk duraktan dolu olmasına rağmen ara duraklarda yolcu almak için durması ve dolu araçta yeni yolculara da yer açılabilmesi için ara duraklarda geçirdiği sürenin artması nedeniyle aracın ilk durak ve son durak arası yolculuk süresi yaklaşık 60 dakikadır. Diğer kıstaslar 2018 yılı ile benzerlik göstermekte olup yerleşime 2024 yılında otobüs ile erişimi 65 dakikadır (Tablo 98).
- Kaşüstü TOKİ konutlarına 2018 yılında dolmuş kullanılarak kent merkezindeki ilk duraktan TOKİ konutlarına 40 dakikada erişilebilmektedir. Bu sürenin 20 dakikası

yolda harcanan süre, 5 dakikası yerleşimdeki durak noktasından konutlara erişim süresi ve kalan 15 dakika ise aracın duraktan hareket etme süresidir. 2024 yılında da yerleşime dolmuş ile olan erişim süresi 40 dakikadır (Tablo 98).

- Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına 2018 yılında minibüsle yapılan yolculukta ise 40 dakikanın, 20 dakikası yolda geçen süre, 5 dakikası yerleşimdeki durak noktasından konutlara erişim süresi ve 15 dakikası ise aracın duraktan hareket etme süresidir. 2024 yılında ise minibüsle yapılan yolculuğun 30 dakikası yolda geçen süre, 5 dakikası yerleşimdeki durak noktasından konutlara erişim süresi ve 15 dakikası ise aracın duraktan hareket etme süresi olmak üzere yerleşim ile ilk durak arası yolculuk süresi 50 dakikadır (Tablo 98).
- 2018 ve 2024 yıllarında Ortahisar kent merkezinden Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimine otobüs ile yapılan yolculuk ise yaklaşık 45 dakika sürmektedir. Bu sürenin 40 dakikası yolda harcanan süre, 5 dakikası ise yerleşimdeki durak noktasından konutlara erişim süresidir (Tablo 98).

Tablo 98. 2018 ve 2024 yıllarında 17.00-18.00 saatleri arasında toplu taşıma araçları ile TOKİ yerleşimlerine erişim süreleri

Toplu Taşıma Araçlarının Yerleşimlere Erişim Süresi	2018			2024		
	Minibüs	Dolmuş	Otobüs	Minibüs	Dolmuş	Otobüs
Yıldızlı Yerleşkesi	55 dk.	-	55 dk.	55 dk.	-	65 dk.
Kaşüstü Yerleşkesi	40 dk.	40 dk.	45 dk.	50 dk.	40 dk.	45 dk.

Yerleşimlerin erişilebilirlik düzeylerini ölçebilmek için ulaşım süresi ve sefer sıklığı dikkate alınmıştır (Kamiloğlu, 2009).

$$\text{Erişilebilirlik Düzey Değeri} = \text{Ulaşım Süresi} \times \text{Sefer Sıklığı}$$

Yerleşimlere toplu taşıma araçlarının gün içinde yaptıkları sefer sayıları kullanılan aracın türüne göre değişiklik göstermektedir. Yerleşimlere toplu taşıma hizmeti veren dolmuş ve minibüslerin sefer sıklıklarına ilişkin bilgiler dolmuş/minibüs şoförlerinden elde edilmiştir.

Yıldızlı TOKİ konutlarına hizmet veren minibüslerin 2018 yılındaki sefer sıklıkları incelendiğinde saat 15.00'e kadar 30 dakikada bir, 15.00'den sonra ise 15 dakikada bir

araçlar hareket etmektedir. Ancak hareket süresi araçların doluluk durumlarına bağlı olarak değişebilmektedir. 2024 yılında ise minibüslerin saat 15.00'e kadar 20 dakika arayla, 15.00-16.00 arası 10 dakika arayla, 16.00'dan sonra ise durağa başka araç gelince hareket etmektedir. Yerleşime hizmet veren otobüslerin sefer sıklıkları ise düzensizdir ve 2018 ve 2024 yıllarında genellikle saatte bir şeklinde olmak üzere araçlar çift yönlü hizmet vermektedir.

2018 ve 2024 yıllarında Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına hizmet veren dolmuş ve minibüslerin sefer sıklıkları da 15 dakikada birdir. Ancak dolmuş ve minibüslerin ilk duraktan hareket etme süreleri doluluk durumlarına bağlı olarak değişebilmektedir. 2018 ve 2024 yıllarında yerleşime hizmet veren otobüslerin sefer sıklıkları incelendiğinde, saatte üç veya daha fazla araç yerleşime çift yönlü hizmet vermektedir. Bu kapsamda yerleşimlerin 2018 ve 2024 yıllarındaki erişilebilirlik düzeyini belirlemede kullanılan bileşenlerin değerleri Tablo 99'da belirtilmiştir.

Tablo 99. Erişilebilirliğe ilişkin bileşenlerin değerleri (Kamiloğlu, 2009).

Ulaşım süresi	Değer	Sefer frekansı	Değer
0-15 dakika	1	15 dakikada bir/30 dakikada bir (düzenli)	1
16-30 dakika	2	Saat başı/2 saatte bir	2
31-45 dakika	3	Günde 2 kez/günde 3 kez	3
46-60 dakika	4	Sabah geliş-akşam dönüş (1 sefer)	4
61+	5	Hususi araç/taksi	5

Yukarıda belirtilen veriler doğrultusunda, ulaşım süresi ve sefer sıklıkları dikkate alınarak yerleşimlere hizmet veren toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik düzey değerleri incelendiğinde;

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı TOKİ konutlarına minibüs ile erişilebilirlik düzey değeri= $4 \times 1 = 4$ 'tür. Yerleşime otobüs ile erişim düzeyi ise 2018 yılında sekiz, 2024 yılında ise ondur (Tablo 100). Erişilebilirlik düzey değerinde yaşanan bu olumsuz değişimin nedeni 2024 yılında otobüsün kapasitesinden fazla yolcuyu alabilmek için ara duraklarda geçirdiği sürenin artışıdır.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarına 2018 ve 2024 yıllarında dolmuş, minibüs ve otobüsle erişim süresi üçtür. 2024 yılında ise dolmuş ve otobüsün erişilebilirlik düzeyi üçken minibüsün dört olduğu görülmüştür (Tablo 100). Minibüsün erişilebilirlik düzeyinin azalış

göstermesindeki etken kent merkezindeki ilk durak noktasının yerleşimin konumuna göre daha uzak bir noktaya taşınması olup bu durum yolda geçirilen süreyi arttırmıştır.

Tablo 100. Toplu taşıma araçlarının 2018-2024 yılları erişilebilirlik düzey değeri

TOKİ Konut Yerleşimleri	Erişilebilirlik Düzey Değeri					
	2018			2024		
	Dolmuş	Minibüs	Otobüs	Dolmuş	Minibüs	Otobüs
Yıldızlı TOKİ konutları	-	4	8	-	4	10
Kaşüstü TOKİ konutları	3	3	3	3	4	3

Yerleşimler erişilebilirlik düzey değerleri kapsamında incelendiğinde; Yıldızlı TOKİ yerleşimlerine otobüs ile erişim 2018 ve 2024 yılında da yeterli nitelikte değildir. Yerleşime minibüs veya otobüs kullanılarak erişimde, iki toplu taşıma arasında süre farkının az olmasına rağmen otobüslerin sefer sıklığının az olması erişilebilirlik değerini etkilemiştir.

3.5. Konut Değeri ile Hanehalkı Aylık Geliri Arasındaki İlişki

Ülkemizde, alt ve orta gelir gruplarına yönelik konut üretiminin sınırlı kalması ve var olan konutların da yüksek değerlerde bulunması bu kesimlerin, konuta ekonomik olarak erişimde sorun yaşamasına neden olmaktadır. Nitelikli ve uygun fiyatlı konutlara erişebilmek için özellikle alt ve orta gelir grubu yiyecek, giyecek ve diğer temel yaşam ihtiyaçlarını karşılamada ödün verebilmekte ancak yine de konuta ekonomik erişebilmekte sorunlar yaşamaktadırlar. Oluşan bu sorunların giderilebilmesi için günümüzde TOKİ, alt ve orta gelir gruplarına yönelik uygun fiyatlı konutlar yaptığını ileri sürmektedir. Bu kapsamda çalışma alanı olan Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde bulunan TOKİ konutlarının ekonomik erişilebilirlik düzeyleri değerlendirilmiştir.

TOKİ toplu konutlarında yapılan anketlerde, kullanıcıların aylık hanehalkı gelirleri, ev satın alma/kira değeri ve aylık ulaşım harcamaları hakkında bilgi alınmıştır. Yapılan anketlerde, aynı konut bölgesinde ikamet eden katılımcıların, konut satın alım/kira değerleri birbirlerinden farklılık gösterebilmektedir. Bu farklılığın oluşmasında, konut büyüklüklerinin farklılık göstermesi ve konutların farklı yıllarda satın alınmış/kiralanmış olması etkilidir. Kira değerini ayrıca, kiracıların konutta oturma süresi de etkileyebilmektedir. Uzun yıllar aynı konutta kiracı olan katılımcıların, ev sahipleriyle kurdukları ilişkiden dolayı yıl içerisinde kira değerinde yaşanan artış, genellikle düşük

seviyede olmakta veya hiç artış olmamaktadır. Ancak yeni taşınan kiracılar, konutun durumu ve konumuna bağlı olarak çevresindeki kiracılara göre daha yüksek bir kira değeri ödemek durumunda kalabilmektedir.

Yerleşimlerde görüşülen katılımcıların; aylık hanehalkı gelirleri, konut satın alma/kira değerleri ve ulaşım giderleri arasındaki ilişki değerlendirilerek katılımcıların konutlara ekonomik erişebilme durumları incelenecektir. Katılımcıların aylık konut içi harcamaları (elektrik, su vb.) dikkate alınmadan sadece konut değeri ve ulaşım masrafları üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Konuta ekonomik erişilebilirliği ölçmede ise en çok kullanılan temel yaklaşımlardan biri olan oransal yaklaşım ile ulaşım maliyetini de dikkate alan yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımları kullanılmıştır.

3.5.1. TOKİ Toplu Konutlarının Satın Alma Değerine Göre Erişilebilirlik Durumu

2018 yılında Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde ev sahibi olan katılımcılar, konutlarını vadeli ödeme yöntemi ile satın alma değerini ödemiştirler/ödemektedirler. Vadeli ödeme yöntemi ile konut satın alan katılımcıların, ödeme planları hakkında bilgi bulunmamaktadır. Bu nedenle ev sahibi deneklerin, sahip oldukları konutları için aylık olarak ödedikleri değer belirlenmesinde, TOKİ'nin 3+1 konut tiplerinin satışında uyguladığı ödeme yöntemi kullanılmış ve görüşülen tüm katılımcıların 3+1 tipindeki konutlarda yaşadıkları varsayılmıştır. Bu yöntemle göre TOKİ, 3+1 tipi konutların satışında üç farklı ödeme metodu sunmaktadır. Bunlar; %10 peşinat oranı ile 96 ay (8 yıl) vadeli ödeme, %15 peşinat oranı ile 108 ay (9 yıl) vadeli ödeme ve %25 peşinat oranı ile 120 ay (10 yıl) vadeli ödeme şeklindedir (URL-18, 2019). Bu çalışmada, TOKİ'nin belirlediği ödeme koşullarından alt ve üst sınır olan %10 peşinat oranı ile 96 ay (8 yıl) vadeli ödeme ve %25 peşinat oranı ile 120 ay (10 yıl) vadeli ödeme yöntemi dikkate alınarak Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki ev sahibi katılımcıların konutlara belirli bir süre boyunca ödedikleri aylık değerler tespit edilmiştir. Elde edilen değerler, oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre değerlendirilerek ev sahibi deneklerin konuta ekonomik erişilebilirlik durumları incelenmiştir.

Oransal yaklaşıma göre konuta ekonomik erişilebilirliğin sağlanması için konut harcamalarının, toplam hanehalkı gelirinin %30'undan fazla olmaması gerekmektedir. Yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre konuta ekonomik erişebilmede, konut harcamalarına ek olarak konutun bulunduğu konumun da önemli olduğu ve bu nedenle ulaşım

maliyetlerinin de dikkate alınması gerektiği belirtilmektedir. Oransal yaklaşımda konuta erişilebilirlik sınırı kabul edilen %30 oranı, bu yaklaşımda da kullanılmış olup konut değeri ve ulaşım maliyetleri birlikte değerlendirilmiştir.

Tablo 101. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre satın alma değerlerinin hanehalkı geliri üzerindeki yüzdelik oranı

	Satın Alma Değerinin Aylık Hanehalkı Geliri Üzerindeki Yüzdelik Payı	Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
		N	%	N	%
Oransal Yaklaşımına Göre %10 Peşinat Oranı ile 96 Ay (8 Yıl) Vadeli Satın Alındığı Varsayılan Konutlar	5.1-10	2	%6		
	10.1-15	4	%12		
	15.1-20	3	%9	1	%17
	20.1-25	4	%12		
	25.1-30	3	%9		
	30.1+	17	%52	5	%83
Oransal Yaklaşımına Göre %25 Peşinat Oranı ile 120 Ay (10 Yıl) Vadeli Satın Alındığı Varsayılan Konutlar	0-5	1	%3		
	5.1-10	5	%15		
	10.1-15	6	%18	1	%17
	15.1-20	4	%12		
	20.1-25	12	%37	3	%50
	25.1-30	2	%6	2	%33
	30.1+	3	%9		
Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımına Göre %10 Peşinat Oranı ile 96 Ay (8 Yıl) Vadeli Satın Alındığı Varsayılan Konutlar	10.1-15	2	%6		
	15.1-20	3	%9		
	20.1-25	1	%3		
	25.1-30	3	%9	1	%17
	30.1+	24	%73	5	%83
Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımına Göre %25 Peşinat Oranı ile 120 Ay (10 Yıl) Vadeli Satın Alındığı Varsayılan Konutlar	10.1-15	4	%12		
	15.1-20	3	%9	1	%17
	20.1-25	5	%15		
	25.1-30	4	%12		
	30.1+	17	%52	5	%83

Oransal yaklaşıma göre Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının, %10 peşinat oranı ile 96 ay (8 yıl) vadeli bir şekilde satın alındığı dikkate alındığında; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %52'si, Kaşüstü TOKİ toplu konutlardaki katılımcıların ise %83'ü konuta ekonomik olarak erişememiştir/erişememektedir (Tablo 101). %25 peşinat oranı ile 120 ay (10 yıl) vadeli bir şekilde konutların satın alındığı yaklaşıma göre ise yalnızca Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki ev sahibi katılımcıların %9'u konuta ekonomik olarak erişememiştir/erişememektedir (Tablo 101).

Yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre TOKİ toplu konutlarındaki ev sahibi deneklerin konutlarını %10 peşinat oranı ile 96 ay (8 yıl) vadeli satın aldığı üzerinden yapılan incelemede; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %73'ü, Kaşüstü TOKİ toplu konutlardaki katılımcıların ise %83'ü konuta ekonomik olarak erişememiştir/erişememektedir (Tablo 101). %25 peşinat oranı ile 120 ay (10 yıl) vadeli şekilde konutların satın alındığı yaklaşımında ise Yıldızlı TOKİ toplu konutlarında görüşülen katılımcıların %52'si, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarda görüşülen katılımcıların ise %83'ü konuta ekonomik olarak erişememiştir/erişememektedir (Tablo 101).

Genel olarak; 2018 yılında Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların konuta ekonomik erişilebilirlikleri incelendiğinde; oransal yaklaşımda (yalnızca konut değeri üzerinden erişilebilirliğin değerlendirilmesi) konuta erişilebilirlik, yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre (konut değeri ile ulaşım giderleri birlikte değerlendirildiğinde) daha kolaydır. Ancak konut değeri denilince, konuta ulaşım maliyeti ile konut içi harcamaların (elektrik, su, doğalgaz vb.) da dikkate alınması gerekmekte olup söz konusu kriterler birlikte değerlendirildiğinde, yerleşimlerde konuta erişilebilen katılımcılarda azalma görülecektir. Ayrıca konut değerinin, ödenme yöntemi de konuta ekonomik erişebilme durumunu etkilemektedir. %10 peşinat oranı, %25 peşinat oranına göre daha karşılanabilir olmakla birlikte vade süresinin %10 peşinat oranında daha kısa süreli olması ödenebilirliği olumsuz etkilemekte dolayısıyla da konuta ekonomik erişilebilirliği olumsuz etkilemektedir.

Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının satın alma koşulları, diğer TOKİ konutlarına göre farklılık göstermektedir. 27 bin TL değerinde olan bu konutlarda ikamet edenler, kura yoluyla seçilmişlerdir. Kura yoluyla yoksul konutlarında ev sahibi olanlar, ayda 100 TL'den başlayan taksitlerle yirmi yıl vade ile konut sahibi olmaktadır. Bu kapsamda, 2018 ve 2024 yıllarında oransal yaklaşıma göre deneklerin tamamı konutlara ekonomik erişilebilirken yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre 2018 yılında katılımcıların %20'si, 2024 yılında ise %10'u konuta ekonomik olarak erişememektedir (Tablo 102).

Tablo 102. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre TOKİ konutlarının satın alma değerlerinin hanehalkı geliri üzerindeki yüzdelik oranı

Satın Alma Değerinin Aylık Hanehalkı Geliri Üzerindeki Yüzdelik Payı	Oransal Yaklaşım				Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımı			
	2018		2024		2018		2024	
	N	%	N	%	N	%	N	%
0-5	3	%30	19	%95			8	%40

Tablo 102'nin devamı

Satın Alma Değerinin Aylık Hanehalkı Geliri Üzerindeki Yüzdelik Payı	Oransal Yaklaşım				Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımı			
	2018		2024		2018		2024	
	N	%	N	%	N	%	N	%
5.1-10	6	%60	1	%5	1	%10	3	%15
10.1-15					1	%10	4	%20
15.1-20					2	%20	2	%10
20.1-25					3	%30	1	%5
25.1-30	1	%10			1	%10		
30.1+					2	%20	2	%10

2024 yılında Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ yerleşimlerdeki ev sahibi katılımcılar, konut satın alma değeri için taksit ödemelerini tamamladıklarını belirtmişlerdir. Ancak yerleşimlerdeki katılımcılar ve anahtar kişiler konut değerinin, konutun satın alındığı yıla göre arttığını, bu artışın özellikle yabancı yatırımcıların da etkisi ile olduğunu ifade etmişlerdir. Yapılan anket ve görüşmelerde;

Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının yapıldığı ilk yıllarda, konutların satın alma değerinin 50-90 bin TL arasında olduğu, 2018 yılında bu değerinin yabancı yatırımcıların etkisiyle 200-230 bin TL arasında değiştiği, 2024 yılında ise konut değerinin 1,5 milyon TL ile 2,5 milyon TL arasında değiştiği belirtilmiş olup 2018-2024 yılları arasında konut değerinin minimum 7.5 kat arttığı görülmüştür. Yerleşimin yakın bölgesinde bulunan konutların satın alma değerleri incelendiğinde ise yerleşim çevresindeki konutların değerinin 2,5 milyon TL ile 15 milyon TL arasında değişim gösterdiği görülmektedir.

Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının satın alma değeri, konutların yapıldığı ilk yıllarda 50-90 bin TL iken, 2018 yılında 130-150 bin TL arasında değiştiği, 2024 yılında ise konutların büyüklüklerine bağlı olarak 1,2 milyon TL ile 2 milyon TL arasında değiştiği belirtilmiş olup 2018-2024 yılları arasında konut değerinin minimum 9 kat arttığı görülmüştür. Yine yerleşimin yakın çevresinde bulunan konutların satın alma değerleri incelendiğinde, yerleşim çevresindeki konutların değerinin, 3 milyon TL ile 10 milyon TL arasında değişim gösterdiği tespit edilmiştir. Ayrıca yapılan incelemelerde; Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde, konut ödemelerini tamamlayan ev sahiplerinin konutlarını 1,3 milyon TL ile 1,5 milyon TL arasında satışa çıkardığı görülmüştür (URL-19 & URL-20).

3.5.2. TOKİ Toplu Konutlarının Kira Değerlerine Göre Erişilebilirlik Durumu

Yıldızlı ve Kaşüstü Mahallelerinde bulunan TOKİ toplu konutlarının kira değeri üzerinden erişilebilirlik durumları incelenmiştir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarının ihtiyaç sahiplerine kura sonucu verilmesi nedeniyle bu konutlarda kiracı bulunmamakta olup bu konutlarda ev sahibi olanların, sahip olduğu konutu kiraya vermesi kişinin konut mülkiyetini kaybetmesine neden olmaktadır. Bu nedenle, kira değeri kapsamında sadece Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ toplu konutları değerlendirilmiştir.

Tablo 103. Oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına göre aylık kira değerlerinin aylık hanehalkı gelirlerine yüzdelik oranı

		Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirleri Üzerindeki Yüzdelik Payı	Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%
2018	Oransal Yaklaşımına Göre Aylık Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirlerine Yüzdelik Oranı	5.1-10	-	-	3	%28
		10.1-15	7	%50	2	%18
		15.1-20	2	%14	3	%27
		20.1-25	3	%22	1	%9
		25.1-30	1	%7	1	%9
		30.1+	1	%7	1	%9
2024	Oransal Yaklaşımına Göre Aylık Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirlerine Yüzdelik Oranı	Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirleri Üzerindeki Yüzdelik Payı	En Düşük Kira Değeri		En Yüksek Kira Değeri	
			N	%	N	%
		5.1-10	1	%8,3	-	-
		10.1-15	3	%25	1	%8
		15.1-20	3	%25	1	%8
		20.1-25	1	%8,3	2	%17
		25.1-30	1	%8,3	2	%17
2018	Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımına Göre Aylık Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirlerine Yüzdelik Oranı	Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirleri Üzerindeki Payı	Yıldızlı TOKİ Toplu Konutları		Kaşüstü TOKİ Toplu Konutları	
			N	%	N	%
		10.1-15	-	-	3	%27
		15.1-20	4	%28	2	%18
		20.1-25	5	%36	2	%18
		25.1-30	1	%7	-	-
		30.1+	4	%29	4	%37
2024	Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımına Göre Aylık Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirlerine Yüzdelik Oranı	Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirleri Üzerindeki Yüzdelik Payı	En Düşük Kira Değeri		En Yüksek Kira Değeri	
			N	%	N	%
		10.1-15	-	-	-	-

Tablo 103'ün devamı

2024	Yere Dayalı Erişilebilirlik Yaklaşımına Göre Aylık Kira Değerlerinin Aylık Halkı Gelirlerine Yüzdelik Oranı	Kira Değerlerinin Aylık Hanehalkı Gelirleri Üzerindeki Yüzdelik Payı	En Düşük Kira Değeri		En Yüksek Kira Değeri		Ortalama Kira Değeri	
			N	%	N	%	N	%
		15.1-20	1	%8	-	-	2	%20
		20.1-25	-	-	-	-	1	%10
		25.1-30	1	%8	1	%8	-	-
		30.1+	10	%84	11	%92	6	%60

Oransal yaklaşıma göre hanehalkları, gelirinin en fazla %30'unu konut harcanmasına ayırması gerektiği kabulüne göre 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %7'si, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların ise %9'u hanehalkı gelirinin %30'undan fazlasını konut harcamalarına ayırmaktadır. Bu nedenle de konuta ekonomik olarak erişememektedirler (Tablo 103).

2024 yılında anahtar kişiler ile yapılan görüşmelerde; Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının kira değerlerinin en düşük 5.000 TL en yüksek ise 8.000 TL olduğu, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının kira değerinin ise ortalama 7.000 TL olduğu belirtilmiştir. Anahtar kişilerden edinilen bilgiler doğrultusunda yerleşimlerin oransal yaklaşıma göre kira değerleri üzerinden erişilebilirlik durumu incelenmiştir. Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının en düşük kira değeri üzerinden erişilebilirlik durumu incelendiğinde; katılımcıların %25'i hanehalkı gelirinin %30'undan fazlasını, en yüksek kira değeri üzerinden erişilebilirlik durumu incelendiğinde ise katılımcıların %50'si hanehalkı gelirinin %30'undan fazlasını konut harcamalarına ayırmaktadır. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminde ise katılımcıların %30'u hanehalkı gelirinin %30'undan fazlasını konuta erişebilmek için harcamaktadır (Tablo 103).

Yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımında ise 2018 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların %29'unun, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların ise %37'sinin aylık ulaşım ve kira değerlerinin toplamı, hanehalkı gelirlerinin %30'undan fazlasına karşılık gelmekte olup bu katılımcılar konutlara ekonomik olarak erişememektedirler (Tablo 103).

2024 yılında Yıldızlı TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların en düşük kira değerine göre %84'ü, en yüksek kira değerine göre ise %92'si, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarındaki katılımcıların ise %60'ının aylık ulaşım ve kira değerlerinin toplamı, hanehalkı gelirlerinin %30'undan fazlasına karşılık gelmektedir ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımına göre konutlara ekonomik olarak erişilememektedir (Tablo 103).

Genel olarak, 2018 yılında katılımcıların konutlara kira değeri üzerinden erişilebilirliklerinin 2024 yılında göre daha iyi olduğu görülmektedir. Artan konut ve ulaşım değerleri nedeniyle özellikle 2024 yılında katılımcılar konuta kira değeri üzerinden ekonomik erişimde sorun yaşamaktadır.



5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Son yıllarda TOKİ, arsa maliyetinin konuta olan etkisini minimize ederek alt ve orta gelir gruplarına yönelik ekonomik açıdan erişilebilir konut üretimini gerçekleştirme politikasıyla, kent çeperlerinde imar planı sınırları dışında bulunan hazine/köy tüzel kişiliğine ait arazilere yönelmektedir. Kent çeperlerindeki bu alanlar, kırsal yerleşik alan dışı veya içinde olması nedeniyle düşük yoğunlukta kırsal karakterini koruyan alanlardır. Bu gibi alanlar, büyük konut projelerinden oluşan TOKİ uygulamalarının yerleşme tipolojisi ve yapı karakterine uygun olmadığı gibi konutlara hizmet verecek ulaşım altyapısının bulunmaması, ulaşım ve kentsel donatı alanlarına erişim maliyetlerini arttırmakta, dolayısıyla konutların ekonomik erişilebilirliğini olumsuz etkilemektedir.

Plan kapsamında gerekli analizler/sentezler yapılmadan ele alınan ve kent bütünüyle ilişkisi kurulmayan tarımsal nitelikli alan özelliği gösteren kent çeperlerinde, TOKİ tarafından yer seçimi yapılmaktadır. Bu seçilen alanların yerleşimlerden uzak olması ve mevcut ulaşım modlarına entegrasyonunun düşünülmemesi ve gerekli ulaşım altyapılarında düzenlemelerin yapılmaması ulaşım maliyetinin artmasına ve konuta ekonomik erişilebilirliğin sağlanamamasına neden olmaktadır. Bu gibi sadece konut yapım maliyeti düşünülerek kent eteklerinde yer alan kırsal alanlarda yer seçimi yapılan uygulamalar, özellikle bulunduğu yerin yapısal karakterini, dokusunu bozmaktadır. Bu gibi alanlar kullanıcının ekonomik durumuna bağlı konut talebini olumsuz yönde etkileyen, sosyal soyutlamanın yaşandığı bir kentsel doku haline gelmektedir. Bu nedenle toplu konut yer seçimi kararlarının akılcı bir şekilde kentin makroformuyla ilişkilendirilerek plan kapsamında karar verilmesi hem sınırlı kaynakların verimli kullanılmasına hem de çevrenin tahrip edilmemesini sağlayacaktır.

Bu bakış açısı, 1981 yılında yayımlanan Toplu Konut Kanunu'nda belirtilen toplu konut alanlarının, tarımsal niteliğe sahip alanlara müdahale edilmeden ve kent gelişme yönü dikkate alınarak (mülga) İmar ve İskân Bakanlığı-Yerel Yönetim iş birliği ile belirlenmesi gerektiği görüşünü desteklemektedir. 2002 yılında yayımlanan Toplu Konut İdaresi Kaynaklarının Kullanım Şekline İlişkin Yönetmeliği'nde toplu konut alanlarının, valilik ve belediye iş birliği ile seçilmesi ve seçilen alanın nazım imar planı sınırı içerisinde olması zorunluluğu getirilmiştir. Ancak bu durum 2004 yılında yürürlüğe giren Altyapılı Arsa Üretimi ve Bu Arsaların Tahsisi Yoluyla Satışına İlişkin Yönetmeliği'ne göre değişikliğe

uğramış ve toplu konut alanlarının yer seçimi yetkisi TOKİ'ye devredilmiştir. Bu kapsamda toplu konut alanı yer seçiminde, tek başına karar verme yetkisi bulunan TOKİ, maliyeti azaltma amaçlı tarımsal niteliğe sahip plansız alanlara yönelmiştir. 1981 ve 2002 yıllarında çıkarılan kanun ve yönetmeliklerde, çevre koşulları ve plan kararları dikkate alınarak sağlıklı kentsel gelişim sağlanmaya çalışılmış, ancak bu durum TOKİ'ye arsa yer seçimi yetkisinin verilmesi ile olumsuz etkilenmiştir. İmar planı kararları dışında gelişim gösteren bu gibi alanlar, toplu konut yatırımları yapıldıktan sonra plan sınırlarına ilave imar planı olarak uygulama imar planlarına dâhil edilmektedir. Bu tarz parçacı yaklaşımlarla kent çeperinde yer seçimi yapılan uygulamalar, özellikle kırsal nitelikte olması ve yeterli ulaşım hizmeti alamamasına bağlı olarak daha sorunlu hale gelmektedir. Özellikle kentin diğer arazi kullanım kararlarıyla ulaşım ilişkisi sağlanamayan bu alanlar, hem kentsel hizmetlere erişimde sorun yaşanmasına neden olmakta hem de kontrol mekanizmalarından uzak olmasından kaynaklı güvenlik sorunlarının oluşmasına neden olmaktadır. Bu gibi toplu konut alanlarının yer seçiminde tek başına yetkili konumda bulunan TOKİ, parçacı yaklaşımlarla, kentten kopuk olarak belirlediği toplu konut alanlarıyla, kentlerin gelişim senaryolarından bağımsız olarak gelişmesine, yeterli analizlerin yapılmamasından kaynaklı olarak da çevresel sorunların oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle dar gelirli için geliştirilmek istenen toplu konut uygulamaları yer seçimlerinde, özellikle 1981 yılında yürürlüğe giren Toplu Konut Kanunu ve 2002 yılında yürürlüğe giren Toplu Konut İdaresi Kaynaklarının Kullanım Şekline İlişkin Yönetmeliği kapsamında benimsenen ilkeler temel amaç olmalıdır. Yani planlamanın da gereği temel amaç, yaşanan sorunların geleceğe yönelik çözümlenmesinde, kaynakların doğru kullanımı, risklerin giderilmesi olmalıdır.

Bu belirtilen hususlar doğrultusunda çalışma alanı olarak, Trabzon ili sınırları içerisinde TOKİ uygulamalarından, kent çeperlerinde yer seçimi yapılan Yıldızlı TOKİ toplu konutları, Yıldızlı TOKİ yoksul konutları ve Kaşüstü TOKİ toplu konutları seçilmiş olup çalışmanın amacına yönelik etkileri tartışılmıştır. Seçilen TOKİ uygulamalarında 2018 ve 2024 yılları dikkate alınarak süreç içerisindeki değişimin özellikle çalışmanın temel amaçlarından olan kentsel hizmetlere erişilebilirlik, konuta erişilebilirlik ve ulaşım imkânları kapsamında erişilebilirlik başlıkları altında incelenmiştir. Kentsel hizmetlere erişilebilirlik kapsamında, çalışma alanı olarak belirlenen yerleşimlerin nüfusu dikkate alınarak bu yerleşimlerde olması gereken donatı alanları (eğitim, sağlık, sosyal ve kültürel alan, açık ve yeşil alanlar ile spor alanları ve ticaret alanları) ile yerleşimlerin bu donatı alanlarından erişim mesafesinde hizmet alabilme durumları incelenmiştir. Konuta erişilebilirlik

kapsamında, TOKİ konutlarının ekonomik olarak erişilebilirlik durumu oransal ve yere dayalı erişilebilirlik yaklaşımlarına kullanılarak değerlendirilmiştir. Ayrıca yerleşime hizmet veren toplu taşıma araçlarının erişilebilirlik düzeyleri incelenmiştir.

A) Kentsel Hizmetlere Erişilebilirlik

Planlama ilkeleri kapsamında ekonomik ve sosyal gelişme için gerekli olan altyapı, hizmet ve üretim faaliyetlerinin kentsel ve kırsal tüm alanları kapsayacak şekilde kalkınma politikalarına uygun olarak dağıtılması gerekmektedir. Bu nedenle yerleşmelerin her kademesinde, asgari sosyal ve teknik donatı ile açık ve yeşil alanlara ilişkin farklı standartların uygulanmasına yol açan düzenlemeler yerine herkesin kentsel hizmetlerden eşit yararlanma ve erişim haklarının, planlamanın eşitlik ilkesine uygun olacak şekilde düzenlenmesi sağlanmalıdır.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 11. maddesinin 1. fıkrasında “İmar planlarının yapımı ve değişikliklerinde, planlanan alanın veya bölgenin şartları ile gelecekteki gereksinimleri göz önünde tutularak kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarında bu Yönetmeliğin EK-2 tablosunda belirtilen asgari standartlara ve alan büyüklüklerine uyulur.” hükmü yer almakta olup meri mevzuat hükmü uyarınca gelişme senaryoları dışında gelişim gösteren Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutları gibi kırsal nitelikli alanlarda, asgari standartların oluşturulması planlamanın eşitlik ilkesi gereğidir. Ancak, belediye sınırları içinde kırsal alanların da yer aldığı ve kırsal alanların özelliği gereği gereksinim duyulan sosyal donatı alanlarının, standartlar açısından kentsel alanlardan ayrı değerlendirilmesi gerektiği dikkate alınmamakta ve bu alanlara, asgari standartların altına düşmemek koşulunun da getirilmemesi nedeniyle hâlihazırda zaten yetersiz olan sosyal ve teknik altyapı alanlarının büyük konut projeleri sonrasında daha da yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Bu durumla ilgili 2018 ve 2024 yıllarında her üç yerleşimde yapılan anket ve görüşmeler sonucunda yerleşimlerin kentsel hizmetlerden bulundukları çevre içinde ve erişim mesafesinde yararlanamadıkları görülmüştür. Sonuç olarak, kent çeperindeki toplu konut alanları kentsel mekândan izole bir şekilde bu hizmetlerden yoksun bölgeler haline gelmektedir. Bu bağlamda “Kent çeperlerinde yer seçimi gerçekleşen toplu konut alanlarında, donatı alanları yetersiz kalmaktadır.” hipotezi her üç yerleşim içinde doğrulanmıştır.

B) Konuta Erişilebilirlik

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konut yerleşimi ile Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimlerinde yapılan anket ve görüşmelerde, Yıldızlı TOKİ toplu konutlarının genellikle manzara unsuru nedeniyle yabancı yatırımcılar tarafından tercih edildiği, Kaşüstü TOKİ toplu konutlarının ise bölgesel hastane varlığından dolayı tercih edildiği ve bu durumun konut değerini etkilediği ancak yine de bu konutların, özel şirketler tarafından üretilen çevre konut yerleşimlerine göre değerinin daha karşılanabilir olduğu tespit edilmiştir.

2018 ve 2024 yıllarında Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konutlarının ekonomik erişilebilirliği incelendiğinde; konut satın alma/kira değeri üzerinden yapılan değerlendirmede alt ve orta gelir grubu için üretilen bu konutlara ekonomik erişilemediği görülmüştür. Konut kira/satın alma değerine, ulaşım maliyetleri ile konut içi harcamalar da dâhil edildiğinde alt ve orta gelir grubuna yönelik kent çeperlerinde üretilen bu konutlara, standartlar kapsamında ekonomik erişimin sağlanamadığı tespit edilmiştir. Alt ve orta gelir grubuna yönelik konut maliyetini minimize etmek için kent çeperlerinde bulunan hazine arazilerinde gerçekleştirilen yer seçimi kararları, gerekli kentsel işlev ve ulaşım imkânları ile desteklenmediğinden bu hizmetlerin kullanma maliyeti artmakta ve konutların karşılanabilir konut olma özelliği ortadan kalmaktadır. Bu kapsamda “Kent çeperlerinde orta ve alt gelir grubuna yönelik TOKİ tarafından üretilen konutlara, alt ve orta gelir grubunu oluşturan kesim ekonomik erişememektedir.” hipotezi her üç yerleşim için de geçerlidir.

Kent çeperindeki toplu konut yerleşimlerinin erişim imkânlarının kısıtlı olması konut değerini olumsuz etkilemektedir. Ulaşım altyapısının yetersiz olması, toplu taşıma araçlarının sınırlı ve düzensiz olması, kent merkezlerine erişimin zorlaşmasına neden olmakta ve konut değerine de negatif yönde etki etmektedir. Bu bağlamda, kent çeperindeki toplu konut alanlarının erişim sorunları, arsa ve konut değerini olumsuz etkileyen temel bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışma alanı olan Yıldızlı TOKİ toplu konut alanının yabancı yatırımcıların etkisiyle, Kaşüstü TOKİ toplu konut alanı ise bölgesel hastanenin varlığından dolayı konut satın alma/kira değeri ulaşım imkanlarının kısıtlılığına rağmen artış göstermektedir. Ancak bu artış, çevre konut yapılaşmalarına kıyasla daha az olmaktadır. Alt gelir grubuna yönelik üretilen Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşiminde ise konut sahipleri kura yolu ile belirlenmekte olup bu konutların satışına imkân verilmemektedir. Ancak 2024 yılında yapılan incelemelerde konut sahipleri tarafından bu konutların da satışa çıkarıldığı görülmüştür. Bu kapsamda “Kent çeperlerindeki toplu konut alanlarının erişim imkânlarının

kısıtlı olması, konut değeri üzerinde doğrudan etkili olarak arsa-konut değerini olumsuz etkilemektedir.” hipotezi her üç yerleşim içinde geçerliliğini kısmen kaybetmiştir. Çünkü yerleşimler, ulaşım imkanlarının kısıtlılığine bağlı olarak yakın çevresinde bulunan konut yerleşimlerine göre daha az oranda değer kazanmasına rağmen çevresel etmenlerin (hastane donatısının varlığı, manzara unsuru vb.) etkisiyle tercih edildiği ve değer kazandığı görülmüştür.

C) Ulaşım İmkânları

İmar planı çalışmaları sırasında, altyapı tesislerinin mevcut durumu ve planlanan ölçekte ortaya çıkacak gereksinimler tespit edilerek ulaşım planlamasının yapılması gerekmektedir. Ancak imar planlarına yapılan parçacı müdahalelerle kentsel işlevlerde değişiklik yapılması veya yoğunluğun arttırılması, ulaşım sistemi bütününde yetersizliklerin ve sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Parçacı müdahalelerle gelişim gösteren Yıldızlı ve Kaşüstü TOKİ konut alanları da benzer ulaşım sorunlarını yaşamaktadır. Yıldızlı TOKİ toplu konut ve yoksul konutlarına ulaşım hizmeti kapsamında planda 15 m kesitinde yol önerilmiş, ancak plan yerleşimde uygulanamamıştır. Yıldızlı TOKİ konutlarının bulunduğu yerleşim yerleri de dâhil önerilen imar yolu güzergâhının, ağırlıklı olarak tarımsal nitelikli alanda kalması yolun uygulanmasında engel oluşturmaktadır. Kaşüstü Mahallesi'nde ise hastane yer seçimi sonucunda hastaneye hizmet veren ulaşım aksı 25 m olarak planlanmıştır. Ancak uygulamada yol 15 m genişliğinde inşa edilmiştir. Plan kararının uygulanamamasında, topografyadan kaynaklı olarak 25 m en kesitli bir yol yapmak hem maliyet hem de araziye müdahale anlamında olumsuzluk taşımaktadır. Hastane yer seçimi ve 15 metrelik taşıt yolu ile sağlanan ulaşım imkânı ile hastane çevresinde ve hastaneye hizmet veren ulaşım aksı üzerinde tarımsal nitelikli alanlarda, TOKİ toplu konutları dışında birçok konut alanı inşa edilmiştir ve halen daha inşaat aşamasında olan yeni uygulamalarda söz konusudur. Dolayısıyla yerleşime ve hastaneye hizmet veren yol güzergâhı üzerinde bulunan konut alanlarının artmasıyla talebe bağlı olarak yol, amacına hizmet edemez hale gelmiştir. Bu durum yine ulaşım-arazi kullanım ilişkisinin bir bütün olarak değerlendirilmemesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle bu sorun, arazi kullanım-ulaşım ilişkisi sağlanarak kentle entegre bir şekilde gerekli analiz çalışmaları doğrultusunda plan kapsamında çözülmesi gerekmektedir. Bu bağlamda “Kent çeperlerinde parçacı bir bakış açısıyla yer seçimi yapılan toplu konut uygulamalarında, arazi kullanım-ulaşım ilişkisi kurulamamaktadır.” hipotezi her üç yerleşim için de doğrulanmıştır.

Yıldızlı TOKİ toplu konut ve Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimlerine hizmet veren toplu taşıma araçları incelendiğinde; yerleşimlere belediye otobüsü ve minibüsün hizmet verdiği, ancak bu araçların sefer sıklıkları, araçların niteliği vb. gibi nedenlerden ötürü yerleşimin yeterli nitelikte toplu taşıma araçlarından faydalanamadığı görülmüştür. Toplu taşıma araçlarının yerleşime olan sefer sıklıkları ve ulaşım süreleri dikkate alındığında Yıldızlı TOKİ yerleşiminin otobüs ile erişilebilirlik düzey değerinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Yerleşime hizmet veren ulaşım altyapısının yeterli nitelikte olmaması, toplu taşıma araçlarının durak noktalarında bekleme sürelerinin uzun olması da toplu taşıma araçlarına yönelik sorunlardan biri olarak bildirilmiştir. Ayrıca Yıldızlı Mahallesi, Akçaabat Belediye Başkanlığının yetki ve hizmet alanında olup TOKİ yerleşimleri Akçaabat kent merkezine direkt toplu taşıma araçları ile erişememektedir. Yerleşimlerde yapılan anketlerde, son 6 yılda özel araç sahipliğinin artış gösterdiği, bunun nedeni olarak da yerleşimin yeterli toplu taşıma hizmeti alamadığı ve özellikle minibüs şoförlerinin toplu taşıma aracını kullananlara olan üsluplarından dolayı olduğu bildirilmiştir. Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşiminin ise dolmuş, minibüs ve otobüs ile ulaşım hizmeti aldığı, bölgesel hastanenin varlığından dolayı toplu taşıma araçlarının sefer sıklığının yeterli olduğu, ancak yine hastaneden dolayı bu toplu taşıma araçlarının kapasitesine göre yoğun olduğu ve kullanılmadığı bu nedenle de toplu taşıma araçlarının yeterli kapasitede olmadığı ve ayrıca özellikle işe gidiş ve geliş saatlerinde sefer sıklığının yeterli olmadığı bildirilmiştir. Yapılan anket çalışmalarında da yerleşimde son 6 yılda özel araç sahipliğinde artış olduğu görülmekte olup bu artışta toplu taşıma araçları ile yolda geçirilen sürenin uzun olması ve araçların kapasitelerinden fazla yolcu taşımalarının etkili olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Kaşüstü Mahallesinin Yomra Belediye Başkanlığının yetki ve sorumluluğunda olduğu ancak TOKİ yerleşiminden, Yomra kent merkezine toplu taşıma araçları ile direkt ulaşımın sağlanamadığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda “Kent çeperlerinde yer seçimi yapılan toplu konut alanlarına, nitelik ve nicelik açısından yeterli toplu taşıma hizmeti sağlanamamaktadır.” hipotezi her üç yerleşim için de doğrulanmıştır.

Kent çeperinde gelişen konut alanlarının, donatı alanı ve ulaşım altyapısı ile desteklenmemesi ve kent merkezinden uzakta olması yerleşimlerde güvenlik sorunlarının artış göstermesine neden olmaktadır. Yerleşimlerin ulaşım sorunları, doğal gözetimden uzak suç işlenebilen alanların oluşmasına sebep olmaktadır. Kentlerin ve daha küçük alanların çevresinde bulunan kolay girilen ve çıkılan yerler, denetimsiz ve korunaksız mekânlar güvenliği tehdit etmektedir. Özellikle Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi bu alanlara

örnek gösterilebilmektedir. Yıldızlı TOKİ yoksul konutları alt gelir grubuna yönelik 1+1 konut tipolojisinde üretilmiştir. Ancak alt gelir grubunun genellikle kalabalık aile yapısına uygun olmayan bu konut tipinin kullanımı, konutların tekil ve farklı amaçlarla kullanılmasına neden olarak yerleşimde güvenlik sorunlarının oluşmasına neden olmaktadır. Yerleşimin kentten uzak, nitelikli ulaşım hizmeti alamayan ve bulunduğu çevre itibarıyla kolay girilip çıkılabilen denetimsiz bir yer olmasından dolayı yerleşimde güvenlik sorunu oluşmaktadır. Yerleşimde yapılan anketler, görüşmeler ve medyaya yansıyan haberler doğrultusunda (Ek Şekil 1) yerleşimde birçok olumsuz durum yaşandığı görülmektedir. Bu nedenle TOKİ'nin özellikle yoksul konut uygulama alanının kullanımından kaynaklı olarak konutların satışının durdurularak bu konutların boşaltıldığı bilinen bir gerçektir (Ek Şekil 1). 2024 yılında da alanda bulunan yoksul konutların bir kısmının huzurevi olarak kullanılması, yerleşimde halk eğitim merkezi ve Trabzon İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'nün bulunması, yerleşimin güvenli kullanılabilirliğini sağlamada atılmış önemli adım olmakla birlikte yerleşimdeki güvenlik sorunu hala devam etmektedir. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşiminde ise 2018 yılında yapılan anketler sonucu yerleşimin kent merkezinden uzak kırsal nitelikli alanda kalması ve ulaşımın kısıtlı olması nedeniyle yerleşim çevresinde bulunan yeşil alanlara, kent merkezlerinden başıboş köpeklerin bırakıldığı ve bu köpeklerin sayısının yerleşimde giderek artması ve köpeklerin saldırgan olmasından dolayı sorun yaşandığı belirtilmiş, 2024 yılında ise yerleşimdeki köpek sorununun devam ettiği gözlemlenmiştir. Aynı zamanda 2018 ve 2024 yıllarında yerleşimde bulunan restoranlara gelen turistlerden dolayı güvenlik sorunu yaşandığı belirtilmiştir. Kaşüstü TOKİ toplu konutlarında ise yerleşimde ikamet edenlerden dolayı güvenlik sorunu yaşadığını belirten katılımcılar bulunmaktadır. Bu kapsamda "Kent çeperlerindeki toplu konut alanlarının ulaşım olanaklarının yetersizliği, kullanıcı profiline bağlı güvenlik gerekçeli yaşam koşullarını olumsuz etkilemektedir." hipotezi Yıldızlı TOKİ yoksul konut yerleşimi ve Kaşüstü TOKİ toplu konut yerleşimi için doğrulanmıştır. Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimin de güvenlik sorunu olarak belirtilen durumun kullanıcı profiline bağlı olmaması nedeniyle söz konusu hipotez Yıldızlı TOKİ toplu konut yerleşimi için geçerli değildir.

Çalışma olanakları ve sınırlılıklar çerçevesinde, tez çalışmasında TOKİ tarafından kent çeperinde kırsal nitelikli alanlarda yer seçimi gerçekleştirilen üç TOKİ yerleşim yeri incelenebilmiş ve yerleşimlerde sınırlı sayıda anket çalışmaları yapılabilmektedir. Yapılacak olan yeni bir çalışmayla TOKİ yerleşimi sayısı ve anket sayısı arttırılarak çalışma daha da zenginleştirilebilir.

Sonuç olarak, araştırmanın genelinde kentsel alanda kamu arazilerinde yaşanan eksikliklerden dolayı özellikle TOKİ tarafından, alt ve orta gelir grubuna yönelik kent çeperlerindeki kırsal alanlarda bulunan hazine arazilerinde gerçekleştirilen toplu konutların, erişilebilirlik durumları kentsel hizmetlere erişim ve konuta erişim kriterlerine göre tespit edilmeye çalışılmıştır. İmar planlarına müdahalelerle mevzii veya ilave imar planları ile kırsal nitelikteki kent çeperlerinde yer seçimi sonucu gelişim gösteren konut alanları, donatı alanı olarak yetersiz kalmakta, var olan donatı alanlarından da erişim mesafesinde yararlanılamamakta ve ulaşım altyapısının geliştirilememesi nedeniyle kent ile güçlü bir ilişkisi kurulamamaktadır. Sadece düşük ve/veya orta gelirliilere konut edinme fırsatı yaratabilme amaçlı iki boyutlu konut yer seçimi; mekân ve ekonomik ilişkileri doğrudan etkileyebilmektedir. Kent çeperinde yer seçimi, kentin geneline sunulan donatı alanlarında olduğu gibi bu alanlarda yaşayanların da erişim mesafesinde donatı talebini sağlaması gerekmektedir. Donatı alanları coğrafyada eşitsiz bir biçimde dağılan doğal kaynakların varlığıyla, mesafe yoluyla ekonomik, sosyal aktiviteleri birbirinden ayırma şeklinde düşünülmelidir. Mesafenin mekânsal, sosyo-ekonomik aktivitelerdeki rolü taleple ilişkilendirilmelidir. Bu alanlarda yaşayan nüfusun donatı alanlarına yönelik talepleri karşılıklı etkileşim biçiminde artan mesafeye paralel olarak düşmektedir. Diğer taraftan sosyo-ekonomik aktiviteler arasındaki mesafe, insanların ve aktivitelerin bir yerden bir başka yere transferi ihtiyacını doğurduğu gibi zaman ve parasal maliyetlerle, bir çabayı, sıkıntıyı ve zahmeti beraberinde getirmektedir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 8. maddesinde de belirtildiği gibi planlı ve sağlıklı gelişimin sağlanması için, büyük alan kullanımı gerektiren alanların yer seçiminde, yerleşmelerin gelişme yönü, nüfus ve yapı yoğunlukları, ulaşım sistemi gibi kriterler dikkate alınıp gerekli analiz/sentez çalışmaları yapılarak, bu çalışmalar doğrultusunda yer seçimlerinin yapılması ve planlarının hazırlanması gerekmektedir. Planlı ve sağlıklı bir gelişmenin gerek şartı, kentsel ve kırsal mekân kurgusunun bütüncül planlama yaklaşımı içinde ele alınmasıdır. Bu doğrultuda, bu gibi toplu konut uygulamaların kent bütünü içinde ihtiyaç duyulacak diğer arazi kullanım biçimlerinden ayrı olarak ele alınması planlamanın genel ilkelerine de aykırı bir durum oluşturur. Alt ve orta gelir grubu için yapılmak istenen konutların, sadece konut maliyetini düşürmek için kent çeperlerine olan yönelim tek başına yeterli olmamalıdır. Konutlar bulunduğu çevrenin özelliklerine göre gelişim göstermeli ve kendine yeten, kentle ulaşım bağlantısının sağlandığı alanlar olarak tasarlanması/planlanması gerekmektedir. Konut talep eden alt ve orta gelir grubunun,

genellikle hizmet sektöründe çalıştığı dikkate alınarak bu alanlara mümkün olduğunca yaya erişimi sağlanabilmeli, olmaması durumunda ise yol maliyetini düşürmek amaçlı toplu taşıma sistemleriyle desteklenmesi gerekmektedir.



6. KAYNAKLAR

- Akalın, M. (2016). Sosyal Konutların Türkiye'nin Konut Politikaları İçerisindeki Yeri ve TOKİ'nin Sosyal Konut Uygulamaları. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26(1), 107-123.
- Akalın, M. (2018). Kiralık Sosyal Konutlar: Türkiye'de Barınma Sorununun Çözümü İçin Yeni Bir Yöntem. *Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1), 88-121.
- Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(1), 336-355.
- Akseki, H. (2011). *Kentsel Yayılmanın Tarım Arazileri Üzerindeki Etkisi, Konya Kenti Örneği*, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Akseki, H. & Meşhur, Ç., M. (2013). Kentsel Yayılma Sonucu Yapılaşmaya Açılan Verimli Tarım Alanları: Konya Kenti Deneyimleri, *Magaron Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi E-Dergisi*, 8(3), 165-174. [https://jag.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON-99609-ARTICLE_\(THESIS\)-AKSEKI.pdf](https://jag.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON-99609-ARTICLE_(THESIS)-AKSEKI.pdf)
- Aksoy Khurami E. & Özdemir Sarı Ö. (2019). Konut Üretim Performansının Konuta Ekonomik Erişebilirlik Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi. *Planlama Dergisi*, 29(1), 23-32.
- Alkan, L. (2015). *Türkiye'de Yıllar İçerisinde Değişen Konut Kavramı ve Konut Sorunu* (Raporu No: I). Ankara: Kent Araştırmaları Enstitüsü
- Aslan, S. & Güzey, Ö. (2015). "Karşılabilir Konut" Sunumu: TOKİ Ankara Kusunlar Yoksul Grubu Konutları Örneği. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 42-53.
- Aydemir, E., S. (2004). *Kentsel Donatılar- Açık Alanlar ve Rekreasyon Kentsel Yeşil Alanlar*. Kentsel Alanların Planlaması ve Tasarımı (285-337). Trabzon: Akademi Kitabevi.
- Aydemir, Ş. (2004). *Kentsel Donatılar- Ticaret ve Hizmet Merkezleri*, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı (221-250). Trabzon: Akademi Kitabevi.
- Ayhan, E., H. (2002). Açılış Konuşmaları. *Konut Kurultayı*, s. 31-34. İstanbul.
- Babalık Sutcliffe, E. (2017). Toplu Taşıma Sistemleri, Kılınçaslan T. (155-210). *Kentsel Ulaşım Kitabı*. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Bayraktar, O., F. & Bakır, N. (2019). Türkiye'de Ulaşılabilir Konut Çözümleri, Toplu Konut İdaresinin Rolü, *Artium Dergisi*, 7(1), 36-49.

- Bekdemir, A., P. (2007). İstanbul-Bahçeşehir Toplu Konut Yerleşmesinde Dış Mekan Kullanım Olanaklarının İrdelenmesi. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 57(1), 81- 105. <https://doi.org/10.17099/jffiu.46978>
- Bilgin, İ. (1997). Toplu Konutun Tarihi. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Kent Gündemi Dergisi*, (2), 23-30.
- Bölen, F. (1997). Toplu Konutların Dünü ve Yarını. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Kent Gündemi Dergisi*, (2), 31-36.
- Can, İ. & Çiçek, C. (2012). Gecekondulaşma, Kentsel Dönüşüm ve TOKİ Konutlarının Ticarileşmesi: Kars Örneği, *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(9), 37-61.
- Chapman M. & Lowery L. (2025, Şubat 09). What is Affordable Housing?: What is Affordable Housing? - National League of Cities adresinden alınmıştır.
- Çoban, H. vd. (2009). Kentsel Yoksulluk, Göç ve Sosyal Politikalar. *T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Kentleşme Şûrası, Komisyon Raporları Cilt II*, s. 317- 427. Ankara.
- Demir Sancar, O. (2014). *Yerleşime Uygunluk Değerlerindeki Değişikliklerin (Jeo- Tadilat) İmar Planı Üzerinde Yarattığı Baskılar: Trabzon Kenti Örneği*. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.
- Duvarcı, Y. & Erol, N., K. (2015). Arazi Kullanım Uyumlu Ulaşım Planlaması (AKUUP) Neden Mümkün Olamıyor? Sebepler ve Makro Öneriler. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 11. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı*, s. 489-500. İstanbul.
- Duvarcı, Y. & Alver, Y. (2018). Arazi Kullanım-Ulaşım Planlaması Bütünlüğünde Uyum İçin Model Önerisi. *Planlama Dergisi*, 28(2), 107-115.
- Ek F., İ. ve Çıkış Ş. (2017). Tasarımın Mekaniği: Toplu Konut Planlarındaki Ortak Dil Üzerine. *Mimarlar Odası Kayseri Şubesi Mimarlık Kültür Dergisi*, 12(13), 12-27. <https://www.kaymimod.org/tr/yayinlar/tol>
- Ersoy, M. (2015). *Kentsel Planlamada Standartlar*, İstanbul: Ninova Yayınları.
- Evcil, N. & Usal Y., S. (2008). Üsküdar Meydanı ve Engelliler için Erişebilirlik. *Üsküdar Belediyesi VI. Üsküdar Sempozyumu, Bildiriler Kitabı Cilt I*, s. 542-554. İstanbul.
- Garip, S. (2023). Sosyal Bilimlerde Nicel Araştırma Geleneği Üzerine Kuramsal Bir İnceleme. *Uluslararası Sosyal Alan Araştırmaları Dergisi*, 12(1), 1-19.
- Görgülü, Z. (2002). Tematik Açıklama. *Konut Kurultayı*, s. 37-43. İstanbul.
- Gülhan, G., Ceylan, H. & Oral, Y. (2013). Ulaşım Talebinin Belirlenmesinde Erişebilirlik ve Arazi Kullanım Modellerinden Yararlanılması. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 10. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı*, s. 47-55. İzmir.
- Kamiloğlu, S. (2009). *Kırsal Alanda Kamu Hizmeti (Eğitim ve Sağlık) Yer Seçimi Ölçütleri*. K.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

- Kaplan, H. (1989). Kentsel Ulaşımın Planlamasında Erişilebilirlik “Yeri ve Önemi. *Planlama Dergisi*, 1, 28-34.
- Kartal H. B. & Kartal A. N. (2020). Mimar Kemaleddin ve Harikzedegân (Tayyare) Apartmanları Üzerine Bir Deneme. *Hars Akademi Uluslararası Hakemli KültürSanat-Mimarlık Dergisi*, 6, 318-341.
- Kaya, S. (2001). *Marmara Depremi Sonrası Konut Üretimi Organizasyonu ve Kocaeli-Bahçecik Örneği*. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kaya, S. & Yerli, Ö. (2015). Toplu Konutların Bazı Kentsel Kalite Kriterleri Açısından İrdelenmesi: Düzce, Kalıcı Konutlar Bölgesi Örneği, IV. *Türkiye Lisansüstü Çalışmalar Kongresi, Bildiriler Kitabı II*, s. 275-285. Kütahya.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (2010). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Kılıç, A. (2006). *Toplu Konut Projelerinin Çevrelerine Olan Rant Etkisi ve Ataşehir Örneği*. İ.T.Ü, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kılınçaslan, T. (2017). Ulaşım Sistemi ve Yol Ağları. Kılınçaslan T. (55-108). Kentsel Ulaşım Kitabı. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Mamunlu, H. (2001). *Kırsal Alanlar/Köy Yerleşmeleri ve Planlama İlişkisinde İstanbul İl Bütünü Örneği*. Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Öğdül, H., Uluçay, H. & Öngel, S. (2007). Kent Çevresindeki Kırsal Alanlarda Değişim Biçimleri, SOBAG-105K076, İstanbul.
- Ökten, N. (2004). Kentsel Donatılar- Konut, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı (189-219) Trabzon: Akademi Kitabevi.
- Önver, M. (2016). *Konut ve Konut Politikası*. İstanbul: IJOPEC Yayınları.
- Özsab, S. (2009). *Alt Gelir Grubuna Yönelik Konut Üretimi*. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özsoy, A. & Türkoğlu Dülger, H. (2004). After a symposium: Housing policies and applications examples from Turkey and France, 1950-2000, *AIZ ITU Journal Of The Faculty Of Architecture*, 1(1), 1-13. <https://www.az.itu.edu.tr/index.php/jfa/article/view/523>
- Özsoy, A. (2011. Ocak 30). *Toplu Konut Uygulamalarının Gelişimi*. Ekoyapı.: <https://www.ekoyapidergisi.org/toplu-konut-uygulamalarinin-gelisimi> (20.02.2024)

- Özuysal, M. & Gülhan, G. (2017). Ulaşım Planlaması Bağlamında Erişilebilirlik ve Talep Modelindeki Yeri. *TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 12. Ulaştırma Kongresi, Bildiriler Kitabı*, s. 157-170. Adana.
- Sancar, C. (2004). Kentsel Donatılar- Kültür ve Eğlence, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Kentsel Alanların Planlaması ve Tasarımı (267- 279). Trabzon: Akademi Kitabevi.
- Sancar, C. (2004). Kentsel Donatılar- Eğitim, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. Kentsel Alanların Planlaması ve Tasarımı (251-266). Trabzon: Akademi Kitabevi.
- Sancar, C., Çiftçi Ulusoy, Ç., Serdaroğlu Sağ, N., Aydemir, S., Öksüz, A.M., Beyazlı, D., Türk, E., Erdoğan, A., Erdem, R., Çıbıkdiken, A.O., Eren, F., Bülbül, Ş., Sulak, B., Özlü, S., Duran, M., Dedeoğlu, S., Sağ, M.A., Levend, S., Akseki, H., Bozdağ, A., Dedeoğlu, M., Örnek, M.N., Çevik, H.H. ve Osmanlı, N. (2015). İDA 4.1 Kırsal Yerleşme Planlaması sonuç raporu Cilt 1 (s. 1-449). A.M. Öksüz, R. Erdem ve M.Ç. Meşhur (Yön.), Koruma Odaklı Kırsal Alan Planlaması: Bir Model Önerisi (TÜBİTAK-KAMAG 1007 Proje no. 108G173, 108G187). A.M. Öksüz, R. Erdem ve M.Ç. Meşhur (Yön.), Koruma Odaklı Kırsal Alan Planlaması: Bir Model Önerisi (TÜBİTAK-KAMAG 1007 Proje no. 108G173, 108G187).
- Svanerud V. (2017). *Taking the Bus to the Park? -A Study of Accessibility to Green Areas in Gothenburg Through Different Modes of Transport*. Lud University Department, Physical Geography and Ecosystem Science, Master's Thesis, Sweden.
- Punch, K. F. (2005). Sosyal araştırmalara giriş, (Çev.) Bayrak D., Arslan H. B. ve Z. Akyüz, Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Resmi Gazete. (1981). Toplu Konut Kanunu. 531-540. Cumhurbaşkanlığı Basımevi 17396.
- Resmi Gazete. (2002). Toplu Konut İdaresi Kaynaklarının Kullanım Şekline İlişkin Yönetmelik. 4007-4014. Cumhurbaşkanlığı Basımevi 24730.
- Resmi Gazete. (2004). Altyapılı Arsa Üretimi ve Bu Arsaların Tahsis Yoluyla Satışına İlişkin Yönetmelik. 25580.
- Resmi Gazete. (2014). Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği. 29030.
- URL-1. (2024, Haziran 14). Türk Dil Kurumu Sözlükleri: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alınmıştır.
- URL-2. (2025, Nisan 18). Akaretler Sıra Evleri: http://tr.wikipedia.org/wiki/Akaretler_S%C4%B1ra_Evleri#:~:text=Akaretler%20S%C4%B1ra%20Evleri%2C%20%C4%B0stanbul'un,deki%20ilk%20toplu%20konut%20projesidir. adresinden alınmıştır.
- URL-3. (2025, Nisan 18). Surp Agop Sıra Evleri: <https://www.herumutortakarar.com/surp-agop-sira-evleri/> adresinden alınmıştır.

- URL-4. (2019, Şubat 24) Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ): <https://www.toki.gov.tr/sosyal-donatilar> adresinden alınmıştır.
- URL-5. (2025, Şubat 11). Sıkça Sorulan Sorular: <https://www.toki.gov.tr/genel-sikca-sorulan-sorular> adresinden alınmıştır.
- URL-6. (2019, Mart 10). Alt Gelir Grubu ve Emekli Başvuru Şartları: <https://www.toki.gov.tr/basvuru-sartlari> adresinden alınmıştır.
- URL-7. (2019, Mart 10). Sıkça Sorulan Sorular: <https://www.toki.gov.tr/genel-sikca-sorulan-sorular> adresinden alınmıştır.
- URL-8. (2024, Ekim 13). Alt Gelir Grubu Başvuru Şartları: <https://www.toki.gov.tr/basvuru-sartlari> adresinden alınmıştır.
- URL-9. (2025, Şubat 10). TÜİK İstatistik Veri Portalı: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Nufus-ve-Demografi-1> sayfasından alınmıştır.
- URL-10. (2018, Eylül 27). TOKİ İllere Göre Projeler: <https://www.toki.gov.tr/illere-gore-projeler> adresinden alınmıştır.
- URL-11. (2025, Şubat 10). TOKİ İllere Göre Projeler: <https://www.toki.gov.tr/illere-gore-projeler> adresinden alınmıştır.
- URL-12. (2025, Ocak 15). Yıldızlı, Akçaabat: https://tr.wikipedia.org/wiki/Y%C4%B1ld%C4%B1z%C4%B1,_Ak%C3%A7aabat#cite_note-9 adresinden alınmıştır.
- URL-13. (2025, Ocak 15). Türkiye Nüfusu İl, İlçe, Mahalle, Köy Nüfusları: <https://www.nufusune.com/156321-trabzon-akcaabat-yildizli-mahallesi-nufusu> adresinden alınmıştır.
- URL-14. (2019, 29 Mart). Haber61: <https://www.haber61.net/bolgesel/trabzon-yildizlida-binalar-yikila-bilir-h126822.html> adresinden alınmıştır.
- URL-15. (2025, 20 Şubat). Kaşüstü, Yomra: https://tr.wikipedia.org/wiki/Ka%C5%9F%C3%BCst%C3%BC,_Yomra adresinden alınmıştır.
- URL-16. (2025, 20 Şubat). Türkiye Nüfusu İl, İlçe, Mahalle, Köy Nüfusları: <https://www.nufusune.com/157241-trabzon-yomra-kasustu-mahallesi-nufusu> adresinden alınmıştır.
- URL-17. (2025, 3 Mart). Trabzon Büyükşehir Belediyesi Otobüs Saatleri: <https://kurumsal.trabzon.bel.tr/otobussaatleri> adresinden alınmıştır.
- URL-18. (2019, 24 Nisan). TOKİ Genel Süreç: <https://www.toki.gov.tr/talep-org-genel-surec> adresinden alınmıştır.

- URL-19. (2025, 18 Mayıs). Sahibinden.com: <https://www.sahibinden.com/ilan/emlak-konut-satilik-yildizli-toki-on-cephe-esyali-satilik-1-plus1-daire-1246903085/detay> adresinden alınmıştır.
- URL-20. (2025, 18 Mayıs). Sahibinden.com: <https://www.sahibinden.com/ilan/emlak-konut-satilik-akcaabat-yildizli-toki-de-satilik-1-plus1-deniz-manzarali-daire-1233398144/detay> adresinden alınmıştır.
- Tekeli, İ., vd. (1976). *Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*, İstanbul: Cem Yayınevi.
- Tekeli, İ. (2016). *Dünyada ve Türkiye’de Kent- Kır İlişkisi Yok Olurken Yerleşmeler için Temsil Sorunları*, İstanbul: İdeal Kent Yayıncılık.
- Yenigül, S. B., & Çamur, K., (2012). Saçaklanma Etkisiyle Kentsel Gelişme Baskısında Kalan Kırsal Yerleşimlerde Dönüşüm Süreci. *Dünya Şehircilik Günü 36. Kolokyumu*, s. 598-620. Ankara.
- Yetkin, G. (2009). *Toplu Konut Uygulamalarındaki Fiziksel Mekan Özelliklerinin İrdelenmesi “Konya Örneği”*. Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya.
- Yıldırım, A. & Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yılmaz, E. (2016). Konut Sorunu ve Toplu Konut Üretiminde TOKİ’nin ve Belediyelerin Rolü. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(7), 31-50. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/285311>
- Zorlu, F. (2020). Kentsel Ulaşım Planlaması. Özdemir, S. Özdemir Sarı, B. & Uzun, N. Kent Planlama (281-308). Ankara: İmge Kitapevi Yayınları.

7. EKLER

Ek 1. Anket Formu

ANKET FORMU

Sayın Katılımcı;

Bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında hazırlamakta olduğum “Kent Çeperindeki TOKİ Uygulamalarının Planlama Normları Açısından Değerlendirilmesi: Trabzon Örneği” konulu yüksek lisans tezimin bir parçası olup, çalışma kapsamında kullanılmak üzere oluşturulmuştur. Katkınız ve ilginizden dolayı teşekkür ederim.

1. Cinsiyetiniz: ☐ Kadın ☐ Erkek
2. Yaşınız:
3. Medeni Durumunuz: ☐ Evli ☐ Bekar
4. Mesleğiniz:
5. Hanenizde kaç kişi yaşıyor?
- 5.1. Cinsiyetleri nedir?.....
- 5.2. Yaşları nedir?.....
- 5.3. Meslekleri nedir?.....
6. Ortalama hanehalkı geliriniz nedir?.....
7. Nerelisiniz (Nüfusa kayıtlı olunan şehir)?.....
8. TOKİ toplu konutlarına taşınmadan önce hangi kentte (il, ilçe, mahalle/köy) ikamet ediyordunuz? (Şehir dışı ise il adı bilgisi yeterli)
.....
9. Kiracı mısınız, ev sahibi misiniz? TOKİ konutunuzun kira bedeli/satın alma değeri ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?
.....

10. Yıldızlı/Kaşüstü TOKİ konutlarını tercih etmenizde konut fiyatları etkili oldu mu?
Etkili olduysa nedenini açıklar mısınız?

.....
.....

11. Tercihinizde konut fiyatları etkili olmadıysa Yıldızlı/Kaşüstü TOKİ konutlarını tercih etme nedenleriniz nelerdir?

.....
.....

12. Konutunuzun kira/satın alma değerini, il genelinde bulunan diğer TOKİ konut değerleriyle karşılaştırdığınızda, konutunuzun kira/satın alma değeri ile ilgili görüşleriniz nelerdir?

.....
.....

13. Bulunduğunuz konut yerleşimi ve çevresini, Trabzon'daki diğer TOKİ konutlarıyla karşılaştırdığınızda yerleşime ilişkin gözlemlediğiniz olumlu ve olumsuz yönler nelerdir?

.....
.....

14. Arabanız var mı, arabanız var ise ne sıklıkla ve hangi amaçla kullanılmaktadır?

.....

- 14.1. Arabanız var ise site içi otopark alanlarıyla ilgili düşünceleriniz nelerdir?

.....
.....

15. Günlük ihtiyaçlarınızı karşılamak için (market, fırın vb) en çok kullandığınızı mekânlar/yerler (konut çevresi, kent merkezileri, Ortahisar ilçesi vb.) neresidir?

.....
.....

15.1. Günlük hizmetlerinizi karşılarken en çok kullandığınız ulaşım aracı/araçları nedir ve bu mekânlara ulaşım süreniz ne kadardır?

.....

15.2. Günlük hizmetlerinizi karşıladığınız mekânlara gün/hafta/ay içerisinde ziyaret etme sıklığınız nedir?

.....

16. Çocuğunuzun/Kendinizin/Yakınınızın kullandığı eğitim kurumu (kreş, anaokulu, ilkokul vb.) nerededir?

.....

16.1. Eğitim kurumlarına erişimde kullanılan ulaşım aracı/araçları nedir ve yolculuk süresi ne kadardır?

.....

16.2. Eğitim kurumlarına erişimde sorun yaşıyor musunuz/yaşanıyor mu?

.....

17. Sağlık tesislerine (hastane, aile sağlığı merkezi) ihtiyacınız olduğunda en çok nerede bulunan sağlık birimini kullanıyorsunuz?

.....

17.1. Sağlık hizmetleri için sağlık birimlerini kullanım sıklığınız nedir?

.....

17.2. Sağlık tesislerine erişimde genellikle hangi ulaşım aracını/araçlarını tercih ediyorsunuz, buralara erişimde kaç vasıta değiştirmek zorunda kalıyorsunuz ve yolculuk süreniz ne kadardır?

.....

17.3. Konutunuzdan sağlık tesislerine erişimde sorun yaşıyor musunuz?

.....

18. Açık ve yeşil alan (park, spor alanı, piknik vb.) kullanımlarında nereleri (konut çevresi, kentin herhangi bir bölgesi vb. mekânlar) tercih ediyorsunuz?

.....

18.1. Açık ve yeşil alanları (park, spor alanı, piknik vb.) kullanım sıklığınız nedir?

.....

18.2. Bu alanlara erişimde genellikle hangi ulaşım aracını/araçlarını tercih ediyorsunuz, kaç vasıta değiştirmek zorunda kalıyorsunuz ve yolculuk süreniz ne kadardır?

.....

18.3. Buralara erişimde sorun yaşıyor musunuz?

.....

19. Sosyal ve kültürel alan kullanımlarında nereleri (konut çevresi, kentin herhangi bir bölgesi vb. mekânlar) tercih ediyorsunuz?

.....

19.1. Sosyal ve kültürel alanları kullanım sıklığınız nedir?

.....

19.2. Bu alanlara erişimde genellikle hangi ulaşım aracını/araçlarını tercih ediyorsunuz, kaç vasıta değiştirmek zorunda kalıyorsunuz ve yolculuk süreniz ne kadardır?

.....

19.3. Buralara erişimde sorun yaşıyor musunuz?

.....

20. Alışveriş amaçlı nereleri kullanıyorsunuz? (Giyim ya da büyük market alışverişi vb.)

.....

20.1. Kullanım sıklığınız nedir ve genellikle hangi ulaşım aracını/araçlarını tercih ediyorsunuz, kaç vasıta değiştirmek zorunda kalıyorsunuz ve yolculuk süreniz ne kadardır?

.....

20.2. Buralara erişimde sorun yaşıyor musunuz?

.....

21. Sizin/eşinizin iş yeri(niz) nerededir ve işinize ulaşırken genellikle hangi ulaşım aracını/araçlarını tercih ediyorsunuz, kaç vasıta değiştirmek zorunda kalıyorsunuz ve yolculuk süreniz ne kadardır?

.....

22. Sıklıkla kullandığınız ulaşım aracı nedir? Neden?

.....

23. İsteddiğiniz sıklıkta toplu taşıma araçlarına erişebiliyor musun? Toplu taşıma araçlarına erişimde sorun yaşıyorsanız ne gibi sorunlar yaşıyorsunuz?

.....

24. Toplu taşıma duraklarının başlangıç ve bitiş konumu vb. hakkındaki düşünceleriniz nedir?

.....

25. Ulaşım araçlarını nitelik ve nicelik açısından nasıl değerlendirirsiniz? (Toplu taşıma araçlarının sayıları, dolmuşların dolma süresi, kapasiteleri, sefer sıklıkları vb. hakkındaki düşünceleriniz.)

.....

26. Dolmuş, minibüs, otobüs ve servis ücretleri ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

.....

27. Dolmuş, minibüs, otobüs ve servis ile kent merkezlerinden konutunuza erişim süreleri hakkında düşünceleriniz nelerdir?

.....

28. Sahil-konutunuz arası yürümeyi hiç denediniz mi, yürüdüyseniz yürüme süreniz nedir, TOKİ konutlarına yaya olarak ulaşım hakkında düşünceleriniz nelerdir?

.....

.....

.....

29. Ailenizin ortalama ulaşım maliyeti ne kadardır?

.....

.....

.....

30. Konutunuzu tercih etmede ulaşım imkânları etkili oldu mu?

.....

.....

.....

31. Konutunuzdan tek vasıta ile erişim sağlayabildiğiniz kent merkezleri nerelerdir? Doğrudan erişim sağlayamadığınız yerlere (Yıldızlı TOKİ sakinlerinin Akçaabat kent merkezine doğrudan erişimi yoksa, Kaşüstü TOKİ sakinlerinin Yomra kent merkezine doğrudan erişimi yoksa vb.) ulaşımında ne gibi sorunlar yaşanıyor?

.....

.....

32. TOKİ konutlarının mevcut ulaşım imkânlarıyla ilgili eklemek istediğiniz herhangi bir şey var ise belirtebilirsiniz.

.....

.....

Ek Tablo 1. 2018 Yılı Trabzon ili TOKİ toplu konut dağılımı (URL-10, 2018).

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 1. Etap 96 Konut Alt Gelir	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	288	Cami
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 2. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	204	
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 3. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	258	
Trabzon Bahçecik 1. Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	382	
Trabzon Merkez Çömlekçi(64), Akçaabat Kavaklı (40), Akçaabat (80)	Afet Konutu	Tamamlandı	184	
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 4. Etap	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	192	Ticaret Merkezi, İlköğretim, Spor Salonu
Trabzon Akçaabat	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	390	
Trabzon Of	Afet Konutu	Tamamlandı	40	
Trabzon Düzköy Yenimahalle	Afet Konutu	Tamamlandı	208	
Trabzon Arsin Yeşilyalı Beldesi	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	182	
Trabzon Vakfıkebir Körfez Mahallesi	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	234	Ticaret Merkezi, Cami
Trabzon Bahçecik 2. Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	190	Ticaret Merkezi- Restoran, 24 Derslikli İlköğretim Okulu
Trabzon Of	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	240	Ticaret Merkezi
Trabzon Yıldızlı 396 Adet Yoksul Konutu	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	396	Sosyal Tesis, Cami, Şadırvan, Aile Sağlık Merkezi ve Büfe
Trabzon Sürmene 80 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	80	

Ek tablo 1'in devamı

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon Akçaabat Sarıtaş Mahallesi 182 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenleme İnşaatı İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	182	
Trabzon Pelitli (362), Kaşüstü (344)	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	706	Cami, Ticaret Merkezi
Trabzon Merkez Konaklar Mahallesi	Afet Konutu	Tamamlandı	68	
Trabzon Beşikdüzü	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	360	Ticaret Merkezi
Trabzon Sürmene 2. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	127	
Trabzon Sürmene 3. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	94	
Trabzon Çaykara	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	70	Büfe
Trabzon, Tokat, Giresun, Rize, Bolu, Düzce, Sakarya, Zonguldak, Samsun, Amasya, Bayburt, Gümüşhane, Karabük, Kastamonu	Danışmanlık Hizmetleri	İnşaat Aşamasında	3804	Sevgi Evleri, Rehabilitasyon Merkezi, Engelsiz Yaşam Merkezi, Okul, Hastane vb.
Trabzon Bahçecik Zağnos Vadisi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	354	Ticaret Merkezi
Trabzon Merkez Çağlayan	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	96	Sağlık Ocağı
Trabzon Araklı	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	192	
Trabzon Of Çamlı Mevki	Afet Konutu	İnşaat Aşamasında	88	
Trabzon Tonya	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	97	
Trabzon Zağnos Tabakhane	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	226	
Trabzon Tabakhane Yenicuma Mahallesi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	353	

Ek tablo 1'in devamı

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon Maçka	İkmal İhalesi	İnşaat Aşamasında	180	
Trabzon Vakfıkebir 2. Etap	Talep Organizasyonu	İnşaat Aşamasında	183	
Trabzon Araklı	Afet Konutu	İnşaat Aşamasında	118	
Trabzon Araklı	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	283	Büfe
Trabzon Pelitli 2. Etap Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	301	Cami, Ticaret Merkezi
Trabzon Yomra Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	511	24 Dükkânlı 1 Adet Ticaret Merkezi
Trabzon Beşikdüzü Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 1. Etap 2 Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	142	51 Adet Dükkân

Ek Tablo 2. 2025 Yılı Trabzon ili TOKİ toplu konut dağılımı (URL-11, 2025).

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 1. Etap 96 Konut Alt Gelir	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	288	Cami
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 2. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	204	
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 3. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	258	
Trabzon Bahçecik 1. Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	382	
Trabzon Merkez Çömlekçi (64), Akçaabat Kavaklı (40), Akçaabat (80)	Afet Konutu	Tamamlandı	184	
Trabzon Akçaabat Yıldızlı 4. Etap	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	192	Ticaret Merkezi, İlköğretim, Spor Salonu
Trabzon Akçaabat	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	390	
Trabzon Of	Afet Konutu	Tamamlandı	40	
Trabzon Arsin Yeşilyalı Beldesi	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	182	
Trabzon Vakfıkebir Körfez Mahallesi	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	234	Ticaret Merkezi, Cami

Ek Tablo 2'nin devamı

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon Bahçecik 2. Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	190	Ticaret Merkezi-Restoran, 24 Derslikli İlköğretim Okulu
Trabzon Of	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	240	Ticaret Merkezi
Trabzon Yıldızlı 396 Adet Yoksul Konutu	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	396	Sosyal Tesis, Cami, Şadırvan, Aile Sağlık Merkezi ve Büfe
Trabzon Sürmene 80 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	80	
Trabzon Akçaabat Sarıtaş Mahallesi 182 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenleme İnşaatı İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	182	
Trabzon Merkez Konaklar Mahallesi	Afet Konutu	Tamamlandı	68	
Trabzon ili, Zağnos Tabakhane 226 Adet Konut ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İnşaatı İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	226	
Trabzon Beşikdüzü	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	360	Ticaret Merkezi
Trabzon Sürmene 2. Etap 127 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı v Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	127	
Trabzon Tabakhane Yenicuma Mahallesi 353 Adet Konut, Bağlantı Yolu ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İnşaat İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	353	
Trabzon Sürmene 3. Etap	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	94	
Trabzon Çaykara İlçesi 70 Adet Konut ve 1 Adet Büfe İnşaatları İle Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	70	Büfe
Trabzon İli Vakıfkebir İlçesi 2. Etap 183 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Talep Organizasyonu	Tamamlandı	183	
Trabzon İli, Araklı İlçesi 118 Adet Konut ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Afet Konutu	Tamamlandı	118	
Trabzon İli Araklı İlçesi 283 Adet Konut ve 1 Adet Büfe İle Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Konut+ Sosyal Donatı	Tamamlandı	283	Büfe
Trabzon İli Pelitli Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 2. Etap 301 Adet Konut, 1'er Adet Cami ve Ticaret Merkezi İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	301	Cami, Ticaret Merkezi
Trabzon İli Yomra İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 511 Adet Konut ve 24 Dükkanlı 1 Adet Ticaret Merkezi İnşaatları ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	511	24 Dükkanlı 1 Adet Ticaret Merkezi

Ek tablo 2'nin devamı

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon İli Beşikdüzü İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 1. Etap 2 Bölge	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	Tamamlandı	142	51 Adet Dükkân
Trabzon İli Araklı İlçesi Özgen Mahallesi	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	278	3 Dükkanlı 1 Adet Ticaret Merkezi
Trabzon Düzköy Yenimahalle	Afet Konutu	Tamamlandı	208	
Trabzon Pelitli 362 Konut 1 Adet Cami, Yomra İlçesi Kaşüstü 344 Konut 1 Adet Ticaret Merkez,	İdare Konut Uygulaması	Tamamlandı	706	Cami, Ticaret Merkezi
Trabzon Bahçecik Zağnos Vadisi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	354	1 Adet Ticaret Merkezi
Trabzon İli Araklı İlçesi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	192	
Trabzon İli Tonya İlçesi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	97	
Trabzon İli Çaykara İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 1. Etap	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	85	
Trabzon İli Arsin İlçesi Güzelyalı Mahallesi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	221	10 Adet Dükkân
Trabzon İli Hayrat İlçesi Merkez Mahallesi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	103	
Trabzon İli Maçka İlçesi Esiroğlu Mahallesi 2. Etap	Talep Organizasyonu	İnşaat Aşamasında	144	2 Dükkanlı Ticaret Merkezi
Trabzon İli Ortahisar İlçesi Bahçecik Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	40	11 Adet Dükkân
Trabzon İli Şalpazarı İlçesi Dereköy Mahallesi	Talep Organizasyonu	İnşaat Aşamasında	53	
Trabzon İli Sürmene İlçesi Üzümlü Mahallesi 214 Adet Konut ile 1 Adet Ticaret (3 Dükkanlı) İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Talep Organizasyonu	İnşaat Aşamasında	214	3 Dükkanlı 1 Adet Ticaret Merkezi
Trabzon İli Tonya İlçesi İskenderli Mahallesi 157 Adet Konut ve 4 Adet Dükkân İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	157	4 Adet Dükkân
Trabzon İli Of İlçesi Kıyıboyu Mahallesi 99 Adet Konut İnşaatları ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	99	
Trabzon İli Maçka İlçesi 180 Adet Konut ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İkmal İnşaatı İşi	İkmal İhalesi	İnşaat Aşamasında	180	
Trabzon İli Ortahisar İlçesi Çimenli Mahallesi 2. Etap 187 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	187	

Ek tablo 2'nin devamı

Proje Adı	Proje Tipi	Proje Durumu	Konut Sayısı	Sosyal Donatılar
Trabzon İli Çarşıbaşı İlçesi Çarşıbaşı Mahallesi 166 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	166	
Trabzon İli Ortahisar İlçesi Çimenli Mahallesi 327 Adet Konut ve 4 Adet Dükkân ile Yeşilköy Mahallesi 84 Adet Konut İnşaatları ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	411	4 Dükkân
Trabzon İli Ortahisar İlçesi İnönü Mahallesi 28 Adet Konut	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	28	
Trabzon İli Ortahisar İlçesi Geçit Mahallesi 498 Adet Konut 5 Dükkanlı Ticaret ve 16 Derslikli İlkokul İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	498	5 Dükkanlı Ticaret ve 16 Derslikli İlkokul
Trabzon Of İlçesi Çamlı Mevkiinde Yapılacak 88 Adet Konut ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İnşaat İşi	Afet Konutu	İnşaat Aşamasında	88	
Trabzon İli Tonya İlçesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 176 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi	İnşaat Aşamasında	176	
Trabzon Merkez Çağlayan 96 Konut Sağlık Ocağı İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İnşaatı İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	96	Sağlık Ocağı
Trabzon İli Ortahisar İlçesi İnönü Mahallesi 38 Adet Konut İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	Konut+ Sosyal Donatı	İnşaat Aşamasında	38	
Trabzon İli Ortahisar İlçesi Çömlekçi Mahallesi Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Projesi 2. Etap 1. ve 2. Bölge 43 Adet Dükkân 3. Bölge 82 Adet Konut 9 Adet Dükkân 4. Bölge 73 Adet Konut ve 6. Bölge 38 Adet Konut 4 Adet Dükkân İnşaatı ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	193	
Trabzon İli Maçka İlçesi Bakırcılar Mahallesi 3. Etap 161 Adet Konut (+1kd.) İnşaatları ile Altyapı ve Çevre Düzenlemesi İşi	İdare Konut Uygulaması	İnşaat Aşamasında	161	

Ek Şekil 1. Yıldızlı TOKİ yoksul konutlarına ilişkin medyaya yansımış olumsuz haberler



Muhtar Torbacı Yuvası Dedi.

Trabzon'un Akçaabat ilçesi Yıldızlı Mahallesi'nde 5 yıl önce devlet tarafından ihtiyaç sahipleri için yapılan 4 blok apartman 1 yıl önce huzur evi binasının bu bloklara devredilmesi kararının ardından boşaltıldı.

Bu bloklarda bulunan 144 daire uyuşturucusundan, hırsızına, fuhuşçusuna kadar toplum ahlakına ve insanların can güvenliği tehditler savuran insanların meskeni haline dönüştü. Devletin buraya biran önce buraya el atması gerektiğini ifade eden Yıldızlı Mahalle Muhtarı Ufuk Can, "En son bize söylenen Trabzon'da ki yaşlılar evinin buraya taşınacağı idi. Fakat aradan bir 8 ay kadar geçmesine rağmen hiçbir faaliyet yok. Bu bloklar 1 sene önce boşaltıldı. Bu bloktaki vatandaşlar yukarıdaki diğer bloklara gönderilip vatandaşların hepsi bir araya toplandı. Burada ki 4 blok boş kaldı. Dediğim gibi huzur evi olacaktı fakat hiç bir çalışma yok şuanda. Buralar boş kaldıkça buralar içkicilerin, esrarıcıların eroınmanların, kaçakçıların barınağı haline geldi. Burada Ramazan ayında bile bize huzur yok. Her akşam burada oturan vatandaşlar telefonla arayıp şikâyetle bulunuyorlar. Hiçbirimizin burada korumalarının ve can güvenliğinin olmadığını, buraya başıboş insanların geldiğini onlara yardımcı olmamı istiyorlar fakat bizimde elimizden gelen bir şey yok. Bir de burada site sakinlerinin akşamları gelip oturabileceği, gün içerisinde çeşitli etkinliklerde bulunması için oturup sohbet etmeleri için sosyal tesis binası var. O da faaliyete geçmedi. Orası da içler acısı durumda. Hiç sağlam bir tarafı kalmadı. Her tarafı yıkıldı döküldü. Sonuçta bunlar günümüz Türkiye'sine yakışmayan şeyler. Biz devlet olarak güçlü bir devletiz fakat devletin malına mülküne sahip çıkan yok. Biz valiliğe kadar şikâyetle bulunduk. Vali bey buraya gelip incelemelerde bulundu. Yanında belediye başkanı emniyet müdürü de vardı. İncelemeler yapıldıktan sonra vali beye biz buranın öğrenci yurdu olarak kullanılması önerisinde bulunduk" Sözlerini dile getirdi. Site sakinlerinden Nizamettin Kayıkçı ise: "Ben hemen hemen 5 senedir burada oturuyorum. Bu binalar yapıldı, maddi durumu düşük belirli insanlar için. Fakat sonra bazı bölümler yuları taşındı ve alt taraftaki 4 blok boş kaldı. Buraya aklınıza gelen her türlü insan buraya gelip aklınıza gelen her şeyi yapıyorlar. Bütün olumsuz davranışları gerçekleştiriyorlar. Vatandaş burada rahatsız ediyorlar. Gece olsun gündüz olsun. Buranın bir önce devlet tarafından çözüme kavuşturulmasını istiyoruz. En azından burada bir güvenli olursa insanlar daha huzurlu olur." cümlelerini dile getirdi.

12 Haziran 2017 Pazartesi 18:09

<http://www.sebathaber.com/haber/muhtar-torbaci-yuvasi-dedi-12169.html>



TOKİ sattığı evleri geri aldı

Trabzon'un Akçaabat ilçesinde Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığına (TOKİ) dar gelirli aileler için yaptırılan konutları amacına uygun kullanmadıkları veya kiraladıkları belirlenen 111 hak sahibinin satış sözleşmeleri feshedildi, daireler tahliye edildi.

Sosyal Yardımlar Genel Müdürlüğü ile TOKİ arasında imzalanan protokolle uygulanan "Sosyal Konut Projesi" kapsamında Yıldızlı Mahallesi'nde inşaatı tamamlanan 396 konutun hak sahiplerine tesliminin ardından bazı dairelerde oturulmadığı, bazılarının amacı dışında kullanıldığı veya kiraya verildiği belirlendi.

Bunun üzerine 111 hak sahibinin sözleşmeleri feshedilerek dairelerinin boşaltılması kararlaştırıldı. Valiliğin kararıyla polisler eşliğinde mahalleye gelen zabıta görevlileri, çilingir yardımıyla kapılarını açtıkları dairelerdeki eşyaları boşalttı.

Zabıta görevlilerinin tahliye ettiği konutların bazılarının eşyalı, bir kısmının ise hiç kullanılmadığı ve boş olduğu gözlemlendi.

"Daireleri boşaltma kararı yerinde buluyorum"

Mahalle sakinlerinden Yeter Yıldız (68), AA muhabirine yaptığı açıklamada, sosyal konutların çok azında ev sahiplerinin oturduğunu, bu nedenle kaloriferlerin yakılmadığını öne sürdü.

Dairelerin tahliyesini desteklediklerini belirten Yıldız, "Konut alanlar burada oturmadı. Anahtarları alan perdesini astı veya hiç gelmedi, kapısını kilitleyip gitti. Burada insanların gelip oturmasını bekliyoruz. Herkes oturursa kaloriferimiz de yanar. Devletin oturulmayan daireleri boşaltma kararını yerinde buluyorum" diye konuştu.

Dün, valilikten yapılan yazılı açıklamada, Trabzon Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfının (SYDV) uyarılarına rağmen birçok hak sahibinin konutlarında ikamet etmediğinin, dairelerini kiraya verdiklerinin, bazılarının da satıldığını bildirildiği bildirilmişti.



Ek şekil 1'in devamı

YILDIZLI'DA BİR KİŞİ BİÇAKLANARAK ÖLDÜRÜLDÜ.**Yıldızlı'da Bir Kişi Bıçaklanarak Öldürüldü.**

02 Ekim 2017 Pazartesi 09:39

Trabzon'da bıçaklanmış erkek cesedi bulundu

TRABZON'un Akçaabat ilçesinde yer alan TOKİ evlerinde bıçaklanmış halde erkek cesedi bulundu. Cesedin 46 yaşındaki Dursun Başkan'a ait olduğu öğrenildi. Olayla ilgili imam nikâhlı eşi 40 yaşındaki Tülay Ö. ve 2 oğlu gözaltına alındı.

Olay ilçenin Yıldızlı Mahallesi'nde yer alan ve Dar gelirli Vatandaşlar için yapılan TOKİ evlerinde sabah 05.30 sıralarında meydana geldi. Edinilen bilgilere göre 5 katlı binanın giriş kısmındaki yangın merdiveni kapısı girişinde kanlar içinde yerde yatan erkek cesedi gören apartman sakinleri durumu polis ve 112'ye bildirdi. İhbar üzerine olay yerine gelen ekipler karın bölgesinden bıçaklanmış haldeki cesedin Dursun Başkan'a ait olduğunu tespit etti. Olay yeri incelemesinin ardından ceset otopsisine için Adli Tıp Kurumu'na kaldırıldı. Olayla ilgili inceleme başlatan Cinayet Büro ekipleri sitede yer alanların ifadesine başvurdu, çevredeki güvenlik kameralarını incelemeye aldı. Polis ekipleri cinayeti işlediği şüphesiyle bıçaklanarak öldürülen Başkan'ın imam nikahlı eşi olduğu iddia edilen 40 yaşındaki Tülay Ö'yü gözaltına aldı.

Olayla ilgili soruşturma sürüyor.

Akçaabat Ajans

Anasayfa > Haberler > Dar Gelirli Konutları



17 Kasım 2016 10:18

Dar Gelirli Konutları**Dar Gelirli Konutları**

Trabzon Akçaabat Yıldızlı Mahallesinde TOKİ tarafından yapılan apartmanlarda hem uyuşturucu partileri, hem de fuhuş yapılması mahalle sakinlerini isyan ettirdi. Mahalle Muhtarı Ufuk Can, yetkililerin konuya eğilmesi gerektiğini belirterek, "Tehditler savuruyorlar, mahalle halkı endişe duyuyor. Bu pislikler mahallemizden uzaklaştırılmalıdır" ifadelerini kullandı. Sağlık Ocağı binasının da alkolikler tarafından mesken tutulduğunu belirten Muhtar Ufuk Can, "Sağlık ocağımız var ama doktoru yok. Koca bina atıl halde duruyor. Buranın nüfusu 7 bin civarında. Burada bir doktor görevlendirmek bu kadar zor mu? O zaman binayı da yıksınlar. Sarhoşların uyuşturucu kullananların meskeni haline döndü" diye konuştu.

ÖZGEÇMİŞ

2011 yılında girdiği Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden 2015 yılında bölüm ikincisi olarak mezun oldu. 2022 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2020 yılından itibaren Bayburt Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğünde Şehir Plancısı olarak çalışmaktadır.

