



Founded: 2023 |

Available online ISSN: 3023-7033

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13894106>

Factors Influencing Urban Sprawl Areas and Housing Demand in Bilecik City Center*

Ali GENÇ^{1,a}, Atıl TAŞER^{2,b}¹ Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Bilecik, Türkiye²Dr., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Bilecik, Türkiye

*This study is derived from the master's thesis titled "Analysis of Factors Affecting Housing Demand and Urban Sprawl Areas, Bilecik Case" completed in 2020 at Bilecik Şeyh Edebali University, Institute of Social Sciences, Department of Business Administration.

Research Article

Acknowledgment

History

Received: 10/08/2024

Accepted: 30/09/2024



Copyright

This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Licence (CC BY 4.0), which permits copying, adaptation and redistribution, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT

From ancient times till now, housing has played a significant role in human existence. The concept of housing, whose fundamental function is to address the housing needs of humans, is also employed as an economic security and investment instrument. However, despite being a long-standing phenomenon, the idea of urban sprawl-which is intimately linked to the idea of housing-remains a worldwide issue that civilizations have to deal with. By utilizing Bilecik Province as an example, this study seeks to shed light on how the housing idea, urban sprawl areas, and housing demands of households and individuals are shaped in Bilecik and throughout our nation. In this direction, a thorough review of the literature was undertaken, and official institutional data on housing and variables influencing the demand for housing and urban sprawl for the years 2008–2018 were examined. Following the investigation, suggestions were given for sustainable cities with living features, minimum levels of environmental pollution, and inefficient use of resources, particularly land. To avoid housing shortages and unplanned urbanization, it is stressed that villages should be made habitable in every way and that reverse migration should be promoted.

Keywords: Housing demand, urban sprawl, sustainable city, Bilecik

Bilecik İl Merkezinde Konut Talebini Etkileyen Faktörler ve Kentsel Yayılma Alanlarının İncelenmesi

Bilgi

Süreç

Geliş: 10/08/2024

Kabul: 30/09/2024



Copyright

Bu, orijinal çalışmaya uygun şekilde atıfta bulunulması koşuluyla kopyalamaya, uyarlamaya ve yeniden dağıtmaya izin veren Creative Commons Atıf Lisansı (CC BY 4.0) koşulları altında dağıtılan bir Açık Erişim makalesidir.

ÖZ

Konut, geçmişten günümüze kadar insan yaşamında önemli bir yere sahip olmuştur. Öncelikli işlevi bireylerin barınma ihtiyacını karşılamak olan konut kavramı, ekonomik güvence ve yatırım aracı olarak kullanılmaya yolunda da kendini göstermektedir. Diğer taraftan konut kavramı ile yakından ilgili olan kentsel yayılma kavramı da yıllardan beri devam eden bir olgu olmasına rağmen, geçmişten günümüze, toplumların karşılaştığı küresel bir sorun olmaya devam etmektedir. Araştırmada Bilecik il'i örneklenerek Bilecik'te ve ülkemizde konut kavramı ve kentsel yayılma alanları ile hane halkı ve bireylerin konuta olan taleplerinin nasıl şekillendiğinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda detaylı literatür araştırması yapılmış ve 2008-2018 dönemine ait konut ve konut taleplerine etki eden faktörler ile kentsel yayılmaya ilişkin resmi kurum verileri incelenmiştir. Yapılan analizler neticesinde çevrenin en az düzeyde kirletildiği, başta arazi olmak üzere kaynakların etkin ve verimli kullanılmadığı belirlenmiş ve yaşanabilir özelliklere sahip sürdürülebilir kentler için önerilerde bulunulmuştur. Konut ihtiyacı ve çarpık kentleşmenin önüne geçebilmek için köylerin her bakımdan yaşanabilir hale getirilmesi ve tersine göçün teşvik edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Konut talebi, kentsel yayılma, sürdürülebilir kent, Bilecik

^a aligenc1164@gmail.com

^{ID} <https://orcid.org/0009-0009-6063-2564>

^b atil.taser@bilecik.edu.tr

^{ID} <https://orcid.org/0000-0003-4943-0485>

How to Cite: Genç, A. & Taşer, A. (2024). Bilecik İl Merkezinde Konut Talebini Etkileyen Faktörler ve Kentsel Yayılma Alanlarının İncelenmesi. *Journal of Sustainable Green Development*, 1(2): 13-33

1. Giriş

İnsan hayatının olmazsa olmaz gereksinimlerinden biri de kuşkusuz barınma ihtiyacıdır. İnsanlar yeme ve içmeye ihtiyaç duyduğu kadar, kendini dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı korumak için barınmaya da ihtiyaç duymuştur. Bu gereksinimler ilkel zamanlarda mağara kovukları, kaya ve ağaç diplerinde yapılan sığınaklarda giderilmiş, arkasından basit evler ve zamanla insan nüfusundaki artış ve düşünce yapısındaki değişimler başta olmak üzere çeşitli nedenlerle günümüz konut yapısı meydana gelmiştir. Konut, günümüzde artık sadece barınma ihtiyacının giderildiği mekânlar olmaktan çıkmış, yatırım aracı, ekonomik durum belirleyicisi haline gelmiştir. Konut alanında yaşanan bu gelişme, kentleşme ve kentsel yayılma gibi problemleri de beraberinde getirmiştir.

Kentsel yayılma kavramının ilk olarak 1920'li yıllarda ABD'de kent sorunu olarak ele alındığı görülmektedir. Çiftlikler ve açık alanların istikrarlı olarak azalması, dış bölgelerdeki parsellenmiş arazilerin dikkatli planlanmasına yönelik kararlar, otomobillerin ortaya çıkışı ile banliyölerin oluşmaya başlaması gibi yayılma benzeri sorunların varlığı bu planlarda işlenmiş ve kentte endişeye neden olan bu olgunun adlandırılmasına ihtiyaç duyulmuştur (Burchell vd. 2002). Kavramın akademik çalışmalarda kullanımı ise Buttenheim ve Cornick'in (1938:14) çalışmaları ile başlamıştır. Söz konusu çalışmalarda ABD'de ve Avrupa'da kırsal alanlardaki düzensiz yayımlara izin verilmesi ve bunun sonucunda kırsal bölgelere iç kesimlerde oturan yoksul kesim sakinlerinin ulaşmaz hale gelmesi, yeşil alanların ve ormanların bunaltıcı kent sokaklarına çevrildiğine değinilmiştir. Bunun sonucu olarak doğal görünümlü ferah ortamlar ve temiz hava gibi insana dinginlik veren olgular aranır hale gelmiştir. Blumenfeld (1949:28) ile banliyönün yayılmasına alternatif olarak "kendine yetebilen kentin" önerildiği ve İngiltere'de II. Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkileri yaşanmadan önce bile kentsel yayılmanın tartışıldığı anlaşılmaktadır. Whyte'in (1957: 37) yılında yayımlanan "The Exploding Metropolis" isimli çalışmasında, kentsel yayılma ile ilgili "sıçramalı, dağınık gelişme" ve "ulusal ebatlara ulaşmış bir problem" ifadelerini kullandığı görülmektedir. Çalışmada Whyte, insanların artık saçaklardan kent merkezine değil, kentin dışındaki yeni alışveriş merkezlerine çekildiğini ve neredeyse hiç merkezi olmayan Los Angeles'ın da bu dokuyu en uç noktada yansıttığını belirtmiştir. 1960'lı yıllara kadar yapılan çalışmalarda yayılmanın metropollerin bir gerçeği haline geldiği görülmekte olup, ABD ile Avrupa'da negatif etkileri tartışılan yayılma kavramının genellikle doğal çevre üzerindeki etkilerine vurgu yapıldığı anlaşılmaktadır.

Kentlerin geçmişten günümüze kadar başta iş sahasının fazlalığı olmak üzere eğitim, sağlık, eğlence gibi alanlarda sağladığı çekici yönlerinin yanında, gürültü kirliliği, trafik sorunu vs. nedenlerle de itici yönlerinin olması, bunun yanında çarpık kentleşmenin getirdiği sorunlar bireylerin kent merkezinin dışında yerleşmesine neden olmuştur. Ayrıca kent çeperlerindeki arsa fiyatlarının ekonomik açıdan kent merkezine göre daha uygun olması kent çeperlerini daha cazip hale getirmiştir. Başta söz konusu sebepler olmak üzere engebeli arazi yapısının da olumsuz etkisiyle Bilecik il merkezinde konut üretiminin kent çeperlerine doğru yayıldığı görülmektedir. Çalışmada genel itibarıyla kentsel yayılmadaki planlamanın konut talebindeki etkileri, düzensiz kentleşmelerin olduğu yerleşimlerde yapısal ve sosyoekonomik faktörlerin talep ile ilişkisi ortaya konularak Bilecik il'inde analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu bağlamda kentsel yayılma kavramının dünyada ve ülkemizde nasıl ortaya çıktığı ve ne şekilde geliştiği, kentsel yayılma alanlarının ayırt edici özelliklerinin neler olduğu incelenmiştir. Bunun yanında kentsel yayılmanın getirdiği olumlu ve olumsuz durumlar ile önlenmesi yönünde geliştirilmesi gereken yöntemler ve kentsel yayılma alanlarında konut talebine etki eden faktörlerin neler olduğu incelenerek önerilerde bulunulmuştur. Ayrıca yapılan çalışma ile Bilecik il merkezi, Ülkemiz ve tüm dünyada konut üretimi ve kentleşmeye gidilirken doğal güzellikler ile toplumların önemli gelir kaynağı olan tarım arazilerinin mümkün olduğunca korunması gerektiği vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra 1990'lı yıllara gelindiğinde kentsel yayılmanın büyüme yönetimi politikaları ile birlikte anıldığı, özellikle açık alanlar üzerinde kurulan baskının azaltılmasına yönelik politikalarda kentsel yayılmanın önlenmesi ve kompakt kent gelişiminin teşvik edilmesine yönelik çalışmaların artırıldığı dikkati çekmektedir.

Çalışma konusunu meydana getiren konut talebini etkileyen faktörler ile kentsel yayılma alanlarının analizi, Bilecik il merkezinin doğu kısmı olan İstasyon mahallesi ile güney kısmındaki Pelitözü Mahallesi ve arasındaki mahalleler ele alınmıştır. Aynı zamanda şehrin kuzey tarafında yer alan Hürriyet Mahallesi, güney

tarafında yer alan İsmetpaşa, Bahçelievler mahallelerindeki konut ve kent yapısı incelenmiştir. Yapılan çalışmada konut talebi ile kentsel yayılma alanlarının Bilecik İl merkezindeki durumu, kentsel yayılma ile bireylerin konut arz ve talebi arasındaki ilişkiye yer verilmiştir. Konut piyasasının dünyada ve Türkiye'deki durumundan yola çıkarak Bilecik İl'i özelinde incelemesi yapılmış, kapsamlı olarak analiz edilmiştir. Bunun yanında Bilecik Belediye'sinin konut sayısı verileri ile Bilecik Valiliği'nin Çevre Durum Raporlarından edinilen bilgilerden faydalanılarak şehrin konut kullanımı ve kent yapısı incelenmiştir. Aynı zamanda Bilecik Belediye Başkanlığı İmar ve Şehircilik Müdürlüğü, Bilecik Çevre Şehircilik İl Müdürlüğü, Bilecik Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü ve TÜİK'den alınan veriler ışığında Bilecik İl'inin kent yapısı ve bireylerin konut talepleri üzerine çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışmada konut ve kentsel yayılma ile genelden özele doğru bilgi ve veri akışı yöntemi benimsenmiştir.

2. Bilecik İli Genel Bilgileri

Kuruluş Şehri olan Bilecik ili, Marmara, Karadeniz, Ege ve İç Anadolu bölgelerinin uç kısımları üzerinde Marmara Bölgesinin güney doğusunda yer almakta olup, dört coğrafi bölgede toprakları bulunması bakımından Türkiye'nin diğer illerinden ayrılan özelliğe sahiptir. İl'in eski adları arasında Agrilion ve Belekoma yer almaktadır. Şimdiki Bilecik'in doğu tarafında, Hamsu ve Tabakhane dereleri arasına rastlayan bir kaya çıkıntısı üzerinde inşa edilen kale çevresinde kurulmuş olan şehir, Doğu Roma (Bizans) döneminde Belekoma ismiyle bilinmektedir. Osmanlı İmparatorluğu bu topraklarda kurulmuştur. Her yıl Bilecik İl'inin Söğüt ilçesinde Osmanlı İmparatorluğun kurucusu Osmangazi'nin babası olan Ertuğrul Gazi'yi Anma ve Söğüt Şenlikleri, yapılmaktadır İlin bulunduğu bölge antik çağlardan günümüze tarihin izlerini taşımakta olup, ilk yerleşim yeri olarak bilenen Şeyh Edebalı Türbesi çevresinde Kurtuluş Savaşı'na ait izlere rastlanabilmektedir. Bölgede bulunan Şeyh Edebalı Türbesi hem manevi değeriyle hem de tarihi özelliğinden dolayı yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağı haline gelmiştir (Olgun, 2018: 58).

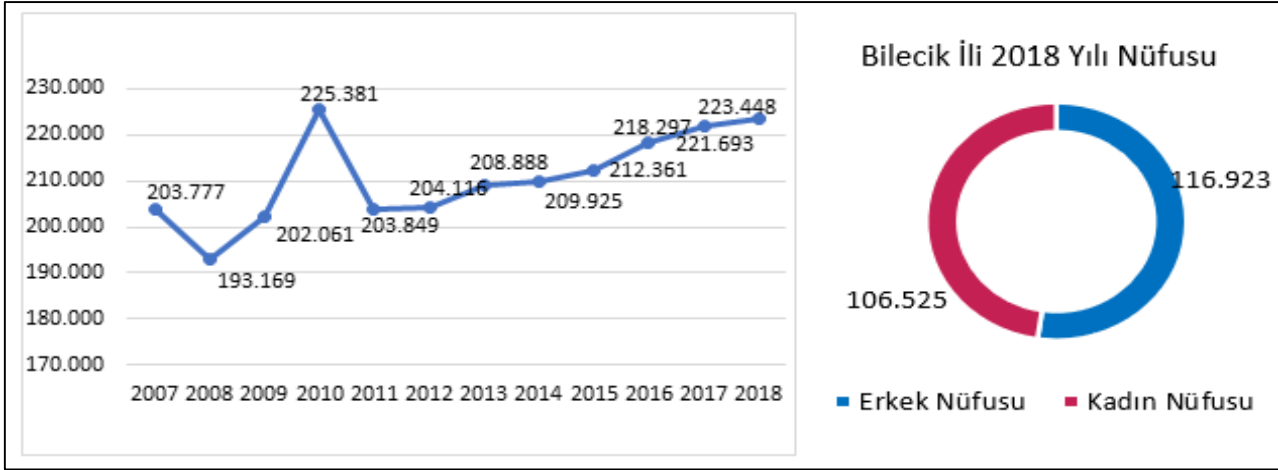
Bilecik'in ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayanır. Nüfusun %70'i tarım ile geçinmektedir. Sulama, gübreleme ve modern tarım aletlerine önem verilmekte ve geliştirilmektedir. Arazinin %40'ı tarıma ve ekime müsaittir (Olgun, 2018: 58). Bu nedenle kentleşme ile ilgili politikalar belirlenirken tarım arazilerinin varlığının korunması da hayli önem arz etmelidir. Bilecik, ülkemizin önemli ticaret ve sanayi merkezleri olan İstanbul, Bursa, İzmit, Eskişehir, Ankara gibi illerine ulaşım açısından yakın olmasına ve aynı zamanda Marmara bölgesinin Anadolu'ya açılan yolların üzerinde bulunmasına rağmen fazla tanınmamıştır. Ayrıca akın bir zamana kadar da ekonomik açıdan gelişmemiş bir il olan Sakarya ırmağının bir kolu olan Karasu vadisinde, orta yükseltide tepeler arasında kurulmuş olup denizden yüksekliği (Rakım) yukarı 550 metre olup, 4 km. kadar güneyde bulunan İstasyon Mahallesi'nde rakım 295 metredir (Aygün, 1998: 1).

Bilecik ili fazla tanınmamasına rağmen, coğrafi konum açısından ülkemizin 4 ayrı coğrafi bölgesinde de toprakları bulunan tek ilimiz olma özelliği ile ülkemizin en ilginç illerinden biridir. Marmara, Karadeniz, İç Anadolu ve Ege bölgelerinin her birinde de toprağı bulunmasına rağmen, il merkezi Marmara bölgesinde yer aldığı için bu bölgede sayılmaktadır. Marmara bölgesinin Güney Marmara bölümünün doğusunda yer alan Bilecik ilinin diğer ilginç özelliği de bu bölgede yer alıp da denize kıyısı bulunmayan tek ilimiz olmasıdır (Aygün, 1998: 1). Bilecik ili 4307 km'lik bir yüzölçümüne sahip olup, ADNKS verilerine göre 2018 yılında Bilecik nüfusu 223.448'e ulaşmış olup, son 20 yılda 30.000 artış göstermiştir. (1997 yılı nüfus sayımında yaklaşık 190.000 kişi idi). Şehir merkezinin yüzölçümü ise 844 km dir. Şehir 39° ve 40° 31' kuzey enlemleri ile 29° 43' ve 30° 41' doğu boylamları arasında 40 kuzey enlemi ile 30 doğu boylamları arasında yer almaktadır. İl merkezi İstanbul Eskişehir karayolunun 236.km. sinde yer alır. Yine İstanbul-Eskişehir demiryolu, karayoluna paralel olarak il topraklarından geçer. İlin komşuları; doğusunda Eskişehir ve Bolu, batısında Bursa, güneyinde Kütahya ve Kuzeyinde Sakarya (Adapazarı) illeri yer almaktadır (Aygün, 1998: 2).

Şehirlerin en büyük olmanın yanında en çok tartışılan ve çözüm yolları aranan çevre, sanayileşme ve kentleşme ile ilgili sorunları Bilecik İl'i için de büyük önem arz etmiş olduğundan bu çalışmaya gereksinin duyulmuştur. İl'in yeryüzü şekilleri bakımından engebeli yapısı, konut yapmaya uygun arsa miktarının yetersizliği, konut ve yapılaşmada alınacak kararları önemli ölçüde etkilemektedir.

2.3 İdari Yapı

Ülkemiz illeri içinde en küçük illerden birisi olan Bilecik İli, Merkez İlçe dahil, Bozüyük, Gölpazarı, İnhisar, Osmaneli, Pazaryeri, Söğüt ve Yenipazar olmak üzere toplam 7 ilçeden oluşmaktadır. Bilecik ili, Marmara Bölgesi'nin güney doğusunda; Marmara, Ege ve İç Anadolu ve Karadeniz Bölgelerinin kesiştiği noktalar üzerinde yer alır. Doğusunda Eskişehir ve Bolu, batısında Bursa, kuzey tarafında Sakarya güneyinde ise Kütahya illeri ile komşu durumundadır. İlin yüzölçümü 4.321 km²'dir. ADNKS verilerine göre 2018 yılında Bilecik nüfusu 223.448'e ulaşmıştır. Bilecik İl nüfusu 2008 yılında düşüş kaydederken 2010 yılına kadar yükselişe geçmiş, tekrar 2011 yılındaki düşüşün ardından 2018 yılına kadar düzenli bir yükseliş göstermiştir (Şekil 2, Tablo 1-2).



Şekil 2. Bilecik İl Nüfusu Yıllara ve Cinsiyete Göre Dağılımı (Kaynak: TÜİK, 2017)

Tablo 1. 2017-2018 Yılları Bilecik Merkez Mahalleleri Nüfusu (Kaynak: TÜİK, 2017)

İlçe	Mahalle Adı	Mahalle Nüfusu (2017)	Mahalle Nüfusu (2018)
Merkez	Bahçelievler Mah.	15.418	16.543
Merkez	Ertuğrulgazi Mah.	10.757	11.022
Merkez	Hürriyet Mah.	8.287	8.462
Merkez	İsmetpaşa Mah.	7.976	8.145
Merkez	Beşiktaş Mah.	6.311	5.959
Merkez	Cumhuriyet Mah.	5.031	5.101
Merkez	Gazipaşa Mah.	4.241	4.218
Merkez	Osmangazi Mah.	3.824	3.759
Merkez	İstiklal Mah.	2.411	2.353
Merkez	Gazi Mah.	1.557	1.438
Merkez	Pelitözü Mah.	(2017 de köy idi)	1.052
Merkez	İstasyon Mah.	1.414	1.444
Merkez	Fatih Mah.	947	930
Merkez	Orhangazi Mah.	301	291

Tablo 2: Yıllara Göre Bilecik Kadın ve Erkek Nüfusu (2007-2008) (Kaynak: TÜİK, 2017)

Yıl	Bilecik Nüfusu	Erkek Nüfusu	Kadın Nüfusu
2018	223.448	116.923	106.525
2017	221.693	116.528	105.165
2016	218.297	114.189	104.108
2015	212.361	109.794	102.567
2014	209.925	108.680	101.245
2013	208.888	108.793	100.095
2012	204.116	105.389	98.727
2011	203.849	106.691	97.158
2010	225.381	128.562	96.819
2009	202.061	105.929	96.132
2008	193.169	97.631	95.538
2007	203.777	108.299	95.478

2.4 İnşaat ve Emlak

Konut satış verileri incelendiğinde Bilecik İl'inin yıllar içinde konut satış sayılarında artış olduğu görülmektedir. Konut satışlarının Türkiye'ye oranı 2017 yılında bir önceki yıla göre az da olsa artış göstermektedir. Bilecik'teki 2017 konut satış sayıları 2016 yılına göre %0,9 artış göstermektedir. Bunun sebebi olarak nüfus artışının yanında bireylerin lüks konutlara olan istekleridir.

Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere ipotekli konut satışları 2014-2017 yılları arasında ilk satışlar gibi 2. Satışlarda da genel bir artış eğilimi gösterirken 2018 yılında ciddi bir düşüş göstermiştir. Bunun başlıca sebebi olarak 2018 yılındaki döviz kurunda meydana gelen hızlı yükselişin malzeme fiyatlarını ve faiz oranlarını artırması gösterilebilir. Faiz oranlarının artmasıyla bireyler kredi kullanma konusunda çekingen davranmış, malzeme fiyatlarının artması da doğal olarak konut fiyatlarını arttırdığından satışlar olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu da bireyleri kendi imkânları nispetinde krediye başvurmadan ikinci el konut satışına yöneltmiştir. Buna ait veriler tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3. 2014-2018 yılları Arası Bilecik İli Konut Satış Adetleri (Kaynak: TÜİK, 2019)

Satış Şekli	Yıl	Adet
İpotekli Satış ve İlk El Satışlar	2014	812
	2015	846
	2016	861
	2017	912
	2018	581
İpotekli Satış) ve İkinci El Satışlar	2014	642
	2015	696
	2016	677
	2017	839
	2018	478
Diğer Satış ve İlk El Satışlar	2014	1626
	2015	1730
	2016	1451
	2017	1510
	2018	1558
Diğer Satış ve İkinci El Satışlar	2014	758
	2015	887
	2016	1063
	2017	1259
	2018	1266

2.5 Mekânsal Planlama / Çevre Düzeni Planı

Bilecik İli 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı; 01/08/2008 tarih ve 11 sayılı İl Genel Meclisi Kararı ile yürürlüğe girmiş olmasına rağmen, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca Bilecik İlinin pilot İl olarak belirlenmesi sonucunda, 02/10/2012 tarihinde Bakanlıkça onaylanmıştır. Askı süreçlerinin tekrarı ve itirazların değerlendirilmesi çalışmaları sonucunda sözü edilen Çevre Düzeni Planı 10/03/2014 tarih ve 3831 sayılı Bakanlık Oluru ile kesinlik kazanmıştır. Çevre Düzeni Planı; Plan Paftaları (1/100.000 ölçekli Plan Paftası ve 10 adet Tematik Pafta) Plan Hükümleri ve Plan Açıklama Raporu ile bir bütündür. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile; Bilecik ilinin çok sektörlü mekânsal gelişmesinin kurgulanması, gelişmesinin devam ettirilebilmesinin sağlanması, yükseltilecek yaşam kalitesi, ulusal politikalar ve stratejiler çerçevesinde stratejik planlar ve yatırım programları uyumun sağlanarak, sektörel gelişmelerin ekonomik, sosyal, kültürel ve mekânsal açıdan bir bütün hale getirilmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Bilecik İlinin gelişmesinde takip edilecek ana stratejilere Çevre Düzeni Planı hükümleri çerçevesinde yer verilmiş, alt ölçekli planlara yön verecek hedefler sıralanmıştır. Plan kapsamında arazilerin genel kullanılış biçimleri ile gelişme ve yerleşim alanları, koruma koşulları gibi mekânsal kararlar getirilmiş olup bu alanlarla ilgili planlama ilkeleri belirlenmiştir.

Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nün 2017 yılı Çevre Durum Raporu'nun sonuç ve değerlendirmesine göre 'Gelişmekte olan her ilde görüldüğü gibi Bilecik'te de tarımsal arazilerin azalması arazi kullanımı bakımından en büyük problemdir.' Yapay alanların miktarlarındaki artışa nazaran tarım alanlarında ve orman arazilerinin miktarlarında ciddi azalmalar yıllar bazında gerçekleşmektedir. Planlı kentleşme ve kentsel dönüşüm projelerinin uygulanmasıyla arazi kullanımının daha nitelikli olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. Bilecik ilinde (2016 yılı) kişi başına düşen ekilebilir tarım arazisi miktarı 0,57 ha/kişi dir. İlimizde 2010 yılında kişi başına düşen tarımsal alan 2,08 ha iken 2017 yılı için kişi başına düşen ekilebilir arazi miktarı 0.57 ha kadar gerilemiştir. İlimizdeki nüfus artışı ve tarım alanlarında meydana gelen toprak tahribi sonucu kişi başına düşen tarım alanı büyüklüğü giderek azalma eğilimindedir. İlimizdeki çiftçilerin yaş ortalaması 50 yaş üzeri emekli grubunu oluşturduğundan önümüzdeki yıllarda çiftçilerimizin işledikleri arazileri bırakacakları gözlemlenmektedir (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017: 52). Şekil 6'da Bilecik İl'inin orman ve tarım alanları, yüzey suları ile yolları hakkında bilgi verilmiştir.

2.6 Kentleşme ve Kentsel Etki Alanı

Bilecik, coğrafi konumunun getirdiği stratejik özelliği nedeniyle tarih boyunca muhtelif devletlerin ilgi alanına giren küçük bir Anadolu şehridir. Şehrin kentsel gelişimini, Cumhuriyet öncesi ve sonrası olmak üzere iki başlıkta ele alınacaktır.

2.6.1 Cumhuriyet Öncesi Kentsel Gelişim

Bilecik İl'inin ne zaman kurulduğuna ilişkin kesin bilgiler bulunmamakla birlikte yöreyle ilgili bilgiler Tunç çağına kadar inmektedir. M.Ö. 3000'lerde tunç yapımı için kalay çıkarıldığı bilinen Bilecik'in Anadolu'da Tunç çağına geçiş sürecinde önemli bir yeri olduğu da unutulmamalıdır. Bölgede yapılan arkeolojik kazılarda bu devre ait eserler bulunmuştur. Dolayısı ile şehrin iskân tarihinin erken tarih dönemlere kadar indiği görülmektedir. Yörede, Beşiktaş mevkiinde bulunan kalıntılara ve lahite dayanarak şehrin 3. Asırda kurulmuş olabileceği söylenmektedir (İzbrak, 1992: 215- 216).

İlk çağlarda Mısır firavunlarının, Hititlerin, Friyalıların, Lidyalıların ve Perslerin hâkimiyetinde kalan bölgede hâkim olan Bitinya krallığının veraset yolu ile Romalılara katılması ile Bilecik Romalıların hakimiyetine girmiştir Bilecik ili Müslümanların Anadolu'yu fethine kadar Bizans hakimiyetinde kalmıştır. Bu dönemde yol sisteminin değiştirilmedi ve İznik ilinin önem kazanması ile eski önemini kaybetmiş ve ikinci plana itilmiştir (Aygün, 1998: 30). 13. yüzyılın sonlarında Bilecik ve yöresi, Selçuklular ile Bizanslılar arasında Türkmen akıncıların akın sahalarını oluşturan bir uç bölge konumunda idi. Daha sonraki yıllarda Osman gazinin Bilecik ilini fetih etmesiyle birlikte Osmanlı devri başlamış oldu. Hatta Osman Gazinin Yenişehir'e gitmeden önce, bir

müddet Bilecik'te ikamet ettiği, bu nedenle de Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olduğu söylenmektedir (Aygün, 1998: 31).

Bilecik, takip eden asırlarda Anadolu hinterlandının bir bölgesi olarak, İznik veya Bursa'dan Eskişehir'e ve Anadolu içlerine giden yol üzerinde önemli bir dinlenme ve konaklama yeri olarak önem kazanmıştır (Aygün, 1998: 31). Bilecik tarih boyunca küçük bir yerleşim merkezi niteliğini korumuş, fakat tarihi İstanbul-Bağdat kervan yolu üzerinde bulunması nedeniyle adının eskiden beri bilinmesini sağlamıştır. İstanbul ve çevresinin Anadolu ya kapılarında biri rolünü oynamıştır. Osmanlı döneminde şehir eskiye göre gelişme kaydetmiş, ancak coğrafi yapının iskân açısından olumsuzluğu şehrin küçük bir yerleşim merkezi olma özelliğini korumasına neden olmuştur (Aygün, 1998: 31). Bilecik ili önce, bir tepe üzerinde bulunan Belekome kalesinin etrafında kurulmuş, karşı tepede Şeyh Edebalı'nın türbesi ve onun biraz altında Orhan Gazi camii ve bir medresenin bulunması nedeni ile kuzeybatıya doğru büyümeye başlamıştır. Böylece Bilecik şehrinin gelişiminde türbe ve caminin etkili olduğu görülmektedir. Eski Bilecik, bugünkü şehrin güneydoğusunda, Gazhane ve devamı olan Gugukluk ile Dabbağhane dereleri boyunca çukur bir alanda kurulmuştur. Orhan Gazi camii ve Edebalı türbesi çevresinde yayılmış olan şehrin başlıca gelir kaynağı ipekböcekçiliği ile ipek ve kadife dokumacılığı idi.

İdari teşkilat açısından Bilecik, klasik dönemde Sultanönü Sancağı'nın bir kazası durumunda idi. Kaza merkezi olan Bilecik şehir merkezi için, erken dönem kayıtlarında "Nahiye-i Bilecik" ifadesi kullanılmaktadır. Tanzimat'ın ilanı ile birlikte "Muhassıllık" müessesinin kurulmasından sonra Hüdavendigâr Eyaleti'nin, Eskişehir Muhassıllığı'na bağlı bir kaza olur. Daha sonra Bilecik ve Eskişehir Muhassıllıkları şeklinde ayrılan her iki birim, 28 Şevval 1256 yılında birleştirilerek Reşit Efendinin sorumluluğuna verilir. Muhassıllık makamı belli bir dönem de Bilecik şehrinde yer almıştır (Aygün, 1998: 32).

1842 yılından sonra yapılan bir düzenleme ile sancak yönetimi ilk kez "Kaimmakam" unvanlı yöneticilere bırakılmıştır. Bilecik şehrinin bu düzenlemeden sonra Hüdavendigâr Eyaleti'ne bağlı "Bilecik Kaimmakamlığı", "Bilecik Sancağı Kaimmakamlığı" olarak adlandırıldığı görülmektedir. Bilecik, Tanzimat'ın ilk yıllarında Eskişehir Livası'na bağlı bir kaza statüsünü sürdürmüştür. Kaimmakamlığın teşekkülü ile birlikte 1258/1842 yılında Eskişehir merkez kazası Bilecik kaimmakamlığına dahil olmuş ve kaimmakamlığın lağvına kadar bu statü devam etmiştir (Önder, 1995: 56).

Tanzimat sonrası düzenlemelerde (1265) "Kaimmakamlık" in kaldırılması ile Bilecik şehrinin, Hüdavendigâr Eyaleti'ne bağlı bir kaza olarak müdürlük ile idaresine karar verilir (Özey, 1998: 29) . Daha sonraları ise Bilecik şehrine, 1858 yılında yapılan bir düzenleme ile Hüdavendigâr Eyaleti'ne bağlı bir sancak statüsü kazandırılır. Ertuğrul Sancağı adı altında yeni kurulmuş olan bu idari yapının merkez kazası da Bilecik olmuştur. Sancağın Bilecik şehrinde başka Söğüt, Yenişehir ve İnegöl olmak üzere üç tane daha kazası bulunmakta idi. Bu kazalardan Bilecik kazası Küplü, Yarhisar, Pazarlık, Lefke ve Gölpazarı adıyla 5 nahiyeden oluşmakta idi. Cumhuriyetin ilk yıllarında Ertuğrul adı ile vilayet oldu ise de 1924 yılında adı Bilecik'e çevrilmiş ve günümüze kadar da herhangi bir isim değişikliğine gidilmeden bu ad ile anılmıştır (Aygün, 1998: 33).

19. yüzyılın sonlarında (1898) Bilecik şehrinde 9 camii, 3 mescit, 2 medrese, 1 kütüphane, 1 tekke, 1 imaret, 2 kilise, 5 hamam, 1 mekteb-i rüşdiye, 1 mekteb-i ibtidaiye, 10 sibyan mektebi, 1 askeri depo, 1 askeri daire, 1 cephane yeri, 2 hapisane, 1 belediye dairesi, 1 telgraf ve postahane, 2 karakol, 1 hükümet konağı, 1 miri ambar, 3 otel, 346 dükkân, 6 firin, 6 yağhane, 16 debbağhane, 14 fabrika, 225 tezgah, 11 değirmen, 3 tuğla ve kiremithane, 4 su mahzeni, 45 çeşme, 1 salhhane, 36 kahvehane, 1 kiraathane, biri vakfa ait ve adına Kozahanı denilen büyük bir han ile birlikte 13 han bulunmakta idi (Aygün, 1998: 34).

20. yüzyılda Bilecik şehrinde tarımsal üretimin ağırlıklı bir yeri vardı. Bağcılık, ipekböceği üretimi, şarapçılık ve el sanatlarından bıçakçılık halkın temel gelir kaynaklarını oluşturuyordu. Bursa'dan sonra, önemli bir ipekçilik merkezi olan Bilecik'te, dokumacılık bu yüzyılda önemini yitirmiş, ancak ham ipek satımı yapılıyordu (Aygün, 1998: 34). Bu yüzyılda Bilecik şehrinin içinde bulunduğu ulaşım ağı da kentin toplumsal yapısında önemli bir etkidir. İmparatorluğun başkenti İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan demiryolu üzerinde bulunmaktadır. Bilecik şehrindeki ekonomik ve ticari yaşam, bu demiryolunun yapımından sonra oldukça gelişmiştir. Şehirde, 20. Yüzyılda 7 tanesi yükseköğretim olmak üzere 129 okul, bu okullarda eğitim gören

2000'i aşkın öğrenci bulunmakta idi. Bunlardan 89'u Müslüman, 34'ü Rum Ortodoks, 1'i Protestan misyoner, 3'ü Ermeni, 2'si Yahudi okuludur. Bu durum Bilecik şehrindeki etnik yapının ne kadar zengin olduğunu açıkça göstermektedir. Yüksekokulların ise tümü dini ve hukuk alanlarında eğitim veren Müslüman okullarıdır (Aygün, 1998: 34).

Ancak bu gelişme fazla sürmemiş ve İmparatorluğun ekonomik yapısının bozulması, uzun süren savaşlar sonucunda Bilecik yöresinin de ekonomik ve kültürel gelişmesi yavaşlamıştır. Bilecik şehri, Millî Mücadelenin sürdüğü yıllarda muhtelif zamanlarda Yunan işgal ve yağması ile ciddi bir tahribata uğramıştır. Toplam 14 ay 25 gün süren Yunan işgali 6 Eylül 1922'ye kadar devam etmiş, nihayet Yunanlılar şehri boşaltırken büyük bir yangın çıkararak 1956 ev, 331 dükkân, 18 han, fabrikalar, okullar, hükümet konağı ve birçok camii ve türbeler tamimiyle yakılmıştır. Eski Bilecik şehrinin yer aldığı vadide, bugün sadece Edebalı türbesi ve Orhan Gazi camii ile birkaç evin temel taşları kalmıştır (Aygün, 1998: 35).

Bilecik ve yöresi 19. Yüzyılda önemli ipek üretim bölgeleri içerisinde yer almış, verimli arazilerinde ipek için gerekli hammadde niteliğinde bulunan dut yetiştiriciliği yapılmıştır. Meşhur Bilecik kadifesinin dokunduğu merkez olarak da dokumacılık sektörü bu yüzyılda Bilecik şehrinde önemli gelişme kaydetmiştir. Daha sonra gerek işgaller gerekse coğrafi yapının iskân için müsait olmaması nüfusun durağan bir özellik kazanmasına neden olmuş, ipek üretiminin ve dokumacılığın 19. yüzyılda kazandığı gelişmişlik düzeyi korunamayarak geçimlik tarım ekonomisi özellikleri içinde bu durağan yapı devam etmiştir (Aygün, 1998: 35).

2.6.2 Cumhuriyet Sonrası Kentsel Gelişim

Kurtuluş savaşı sırasında güçlü bir direniş merkezi olan şehir, defalarca işgal edilmiş, en sıcak çarpışmalar meydana gelmiştir. Bu yüzden savaş sonrası Bilecik ili tamamı ile yıkılmış ve eski şehirden geriye fazla bir şey kalmamıştır. Bu durum karşısında Bilecik şehri Cumhuriyet döneminde eski yerleşim merkezinden ayrı bir yerde, kuzeydeki engebeli arazide kurulmuştur. Yeni Bilecik şehri eski yerleşim alanında da olduğu gibi iskâna fazla uygun olmayan bir bölgede kurulmuştur (Aygün, 1998: 36).

Ortalama yükseltisi 520 m olan Kırklar, Rasattepe ve Devdağı denilen çıplak tepelerin arasında ve eteklerinde yerleşmiş olan şehir, genel itibarı ile iki kısımdan oluşur. Kuzeyde İstanbul- Eskişehir karayolunun etrafında kurulmuş olan ve şehrin ana kütlelerini oluşturan kısım. Yukarı Bilecik de denilen bu bölüm, yönetim merkezlerinin bulunduğu ve toplu bir yerleşme özelliği gösteren yerleşim yeridir. Kentin ikinci bölümü ana kütlede yaklaşık 5 Km. kadar uzaklıkta bulunan ve şehrin istasyonunun da bulunduğu İstasyon mahallesidir. Şehrin en önemli mekânsal yapısı İstanbul-Eskişehir karayoludur. Diğer merkezlerle bağlantıyı sağlayan bu yolun şehir içinde kalan kısmı aynı zaman da şehrin ana caddesini oluşturur. Şehrin önemli merkezleri bu yol üzerinde bulunmaktadır. Caddenin her iki yanında yoğunlaşan ticari birimlerin yanı sıra, belediye, hastane, eğitim kurumları da yolun üzerindedir (Aygün, 1998: 36).

Şehrin asıl merkezi, Eskişehir caddesi, Vilayet binası ve Edebalı ilköğretim okulu arasında kalan üçgen alandır. Daha önceden Vilayet karşısında yer alan cezaevi merkezin bütünlüğünü önleyen kullanımlardan biri idi. Bu sebepten cezaevi şehrin İstanbul çıkışına yapılmıştır. Engebeli bir arazi üzerine kurulmuş olan şehrin 8 mahallesi bulunmaktadır. Şehrin en yoğun alanları Cumhuriyet sonrası ilk yerleşim yerlerinden olan merkez çevresidir. Şehir engebeli bir alanda kurulduğundan dolayı gelişimi de zor olmaktadır. Güneydeki eski şehrin kurulduğu alan yapılaşmaya kapatılmıştır. Kuzeye İstanbul istikametine doğru olan alanlar yerleşme için uygun olmakla beraber, buradaki arazilerin kamu alanlarına ayrılması ve ayrıca sanayi merkezlerinin de bu istikamette gelişme göstermesinden dolayı yerleşme fazla olmamaktadır. Şehrin gelişmesi güneybatıda spor sahasının arkasındaki düz alanlara yönlendirilmiştir. Ayrıca konut için yeterli arazinin olmamasından dolayı kooperatifçilik gelişmiştir. Bilecik iline ait ilk imar planı 1956'da yapılmıştır. Daha sonraki yıllarda bu plan yeterli gelmeyince yeni bir plan yapılmış ve 1972 yılında onaylanmıştır (Aygün, 1998: 37).

2.7 Bilecik İli Toplu Konut Faaliyetleri

Ülkemizdeki meydana gelen ve süreklilik arz eden nüfus artışı barınma sorununu da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Toplu Konut İdaresi'nce (TOKİ) ülke genelinde toplu konut faaliyetleri uygulanmıştır. Bu proje sayesinde birçok dar gelirli aile ev sahibi olmuş ve barınma ihtiyacı belli bir oranda karşılanmıştır. Bu projenin sunduğu imkân neticesinde birçok dar gelirli vatandaş bu projelerle kira öder gibi taksit ödemeleriyle ev sahibi olmuş, ödemekten kurtulmuştur. Bilecik İl'inde de bu kapsamda toplu konut projeleri uygulanarak birçok dar gelirli ailenin ev sahibi olması sağlanmıştır. Bunun neticesinde Bozüyük, Pazaryeri, Osmaneli ilçeleri ve Merkez ilçesiyle birlikte Bilecik ilinde de 1540 adet toplu konut yapılmıştır. Bütün bunların yanında bu projeler gerçekleştirilmesi neticesinde birçok kişi için istihdam imkânı oluşturularak bölge ekonomisine direkt ya da dolaylı olarak katkı sağlanmıştır (Zeybek, 2013: 97).

Bilecik İl'inde toplu konut faaliyetlerinin yanı sıra ilde öne çıkan sektörlerden biride inşaat sektörüdür. TOKİ'nin yanı sıra birçok Bilecikli girişimci inşaat sektöründe hızla faaliyet göstermeye başlamıştır. Bunun haricinde farklı illerden girişimcilerden özellikle Bilecik ilinde inşaat sektöründe girişimler yapmışlardır. 2004 yılında başlayan bu girişimler hızlı bir ivme kazanarak devam eden yıllarda varlığını sürdürmüştür (Zeybek, 2013: 97).

2.8 Arazi Kullanımı, Yerleşim Sistemi ve Konut

Bilecik İl'i arazi yapısı bakımından engebeli yapıya sahip olduğundan yerleşim şekli de dağınık ve plansızdır. Şehrin doğu kısmındaki İstasyon mahallesinde önceleri yapılmış TOKİ konutları haricinde konut yapmaya uygun arsa kalmamıştır. Şehir merkezi olan Cumhuriyet Mahallesi ile İsmetpaşa Mahallesi'nde hemen hemen konut yapımına uygun arsa kalmamıştır. Bu nedenle konut yapımında şehrin saçaklarına doğru kaymalar başlamış, arazi yapısı bakımından daha düz olan batı kısmına doğru konut üretimine gidilmiştir. İl'in arazi kullanım şekillerine bağlı olarak yerleşim sistemi ve konut üretimi ile ilgili olarak aşağıda detaylı bilgi verilmiştir.

2.8.1 Arazi Kullanımı

Bilecik İl'i arazi kullanım özellikleri incelendiğinde, şehrin genelindeki doğal alanların kentsel alanların gelişiminde başlıca yönlendirici ve kısıtlayıcı olduğu görülmektedir. Toplam 432.100 ha. büyüklüğündeki Bilecik İl'inin yarıya yakın bir kesimini orman arazileri oluşturmaktadır. İl geneline yayılmış olan orman arazilerinin büyük bir kesimini ise özellikle yüksek eğimli arazilerde yer alan bozuk orman niteliğindeki ormanlık alanlar kapsamaktadır. İl genelinde yüzölçümü bakımından önemli bir paya sahip bir diğer arazi kullanımı ise tarım arazileridir. Tarımsal arazi kullanımının tüm il geneline yayıldığı görülmektedir. Özellikle akarsu boylarında ve sulama altyapısının oluşturulduğu alanlarda sulu ve dikili tarımsal faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Kuru tarım faaliyetlerinin gerçekleştirildiği topraklar ise il geneline dağılmış durumdadır. Bilecik İl bütününde arazinin yerleşim amaçlı kullanımı diğer kullanım şekilleri ile karşılaştırıldığında en son sıralarda geldiği görülmektedir. İl'in topografyasının ve doğal alanlarının elverişsizliği dolayısıyla, İl genelindeki yerleşim alanlarının birbirleriyle bütünleşemediği, yapılaşmış alanların her bir ilçe merkezi çevresinde ve işlevsel bağlantılar doğrultusunda gelişmiş olduğu da görülmektedir. Gerek konut, ticaret ve hizmetler fonksiyonlarını barındıran kentsel alanlar, gerekse de sanayi kullanımları, önemli merkezleri birbirine bağlayan işlevsel bağlantılar boyunca gelişmektedir (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017).

2.8.2 Yerleşim Sistemi

Karayolu üzerinde, İl genelinde etkinliği olan eğitim kurumları, jandarma tugayı, lojmanlar gibi önemli kamu kurumları ile OSB, Küçük Sanayi Sitesi ve OSB dışı sanayi tesisleri gibi geniş alana yayılan kullanımlar yer almaktadır. Ticaret sektörünün ise, yine karayolu çevresinde ve karayoluna paralel sokaklar üzerinde gelişmiş

olduğu görülmektedir. Bilecik Merkez İlçe kentsel alanlarında yapılaşma özellikleri incelendiğinde, yapı ve konut tipolojilerinin mekânsal dağılımı aşağıdaki gibi özetlenebilir (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017):

- Yerleşim merkezinde yer alan, ortalama 5-6 katlı, zemin ve 1. katlarda ticaret, üst katlarda konut kullanımının geçerli olduğu karma kullanımlı yapılar,
- Eskişehir-İstanbul Devlet Karayolu üzerinde yer alan, merkezdeki yapılara benzer niteliklerde, 6-7 katlı, karma kullanımlı yapılar,
- Kentin ana ulaşım aksı olan İstanbul-Eskişehir Karayolu'na bağlanan caddeler üzerinde yer alan 3-4 katlı bitişik nizam apartman tipi yapılar,
- İstiklal ve Cumhuriyet Mahalleleri gibi geleneksel dokunun hâkim olduğu mahallelerde yer alan 1-2 katlı bahçeli ayrık ve bitişik düzendeki yapılar,
- Askeriye ve Köy Hizmetlerinin kuzeyinde yer alan resmi kurum lojmanları ve kooperatif blokları,
- Yerleşme çeperlerinde yer alan tek katlı gecekondu tipi yapılar,
- Bilecik yerleşim bakımından genellikle şehrin merkezinden çeperlerine doğru bir yayılmaya şeklindedir (Resim 1). Bunun başlıca sebebi iş merkezleri ile resmi dairelerin genellikle şehri merkezinde olması, özellikle memur kesiminin işine yakın yerlerde ikamet etmek istemesidir. Diğer taraftan şehrin geçim kaynağının büyük oranda tarım ve hayvancılığa dayanması nedeniyle arazisinin fazla imara açılmamasıdır. Ancak burada belirtilmesi gereken husus, şehir nüfusunun artması ve bireylerin yatırım tercihleri nedeniyle konuta olan talepleri son yıllarda şehir çeperlerinde yeni imar sahalarını da beraberinde getirmiştir.

Merkez İlçe'nin mekânsal gelişme potansiyelleri incelendiğinde, kuzey yönünde 1. ve 2. OSB'ler ve diğer sanayi kullanımlarının, doğu ve güney yönlerinde ise Karasu Çayı, dik yamaçlar ve orman alanları gibi doğal eşiklerin ve tren yolunun, mekânsal gelişmeyi sınırladığı, gelişme için en uygun yönün ise batı yönü olduğu görülmektedir. Bilecik Merkez- Yenişehir bağlantısının kuvvetlendirilmesine yönelik proje ve kurulması beklenen üniversite ile III. OSB'nin de bu yönde yer seçecek olması, yerleşimin batı yönünde gelişmesini destekler nitelikteki kullanım kararları olmaktadır. Merkez İlçede yer alan Bayırköy ve Vezirhan Beldeleri'nin mekânsal gelişme özelliklerinin de Merkez İlçe kentsel alanı ile benzerlik taşıdığı ve İstanbul – Eskişehir Devlet Karayolu boyunca lineer gelişmenin gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Bununla birlikte her iki yerleşimin doğusunda yer alan I. ve II. sınıf topraklar, her iki yerleşimin de Karayolu'nun doğu yönündeki gelişimini sınırlandırmıştır. Merkez İlçe ve beldelerde gerçekleştirilmiş olan planlama faaliyetleri incelendiğinde gerek Merkez İlçe'nin gerekse de Bayırköy ve Vezirhan Beldeleri'nin 1/1000 ölçekli imar planlarının yapılmış olduğu görülmektedir (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017).

Merkez İlçe İmar Planı'nda, yapım aşamasındaki Yenişehir-Bilecik Karayolu ve OSB'ler ile sanayi tesislerinin yer seçme eğilimleri göz önünde bulundurularak, yerleşimin kuzey, kuzeybatı ve batı yönlerinde gelişmesi öngörülmektedir. 1990 yılı onaylı ve projeksiyon nüfusu 24.852 olarak belirlenmiş olan Merkez İmar Planı'nda, yerleşimin kuzeyinde, eğimli alanlar nedeni ile nüfus yoğunluğunun düşük tutulduğu, 20 m'lik anayol çevresinde ise yüksek yoğunluk kararları getirildiği görülmektedir. Yerleşik konut alanları için 300 kişi/ha, gelişme konut alanları içinse 150-200 kişi/ha net nüfus yoğunlukları öngörülmüştür. Ticaret, hizmet alanı ve yönetim merkezi fonksiyonlarının yer aldığı 17,6 ha. büyüklüğündeki merkez alanda ise net yoğunluk 1.412 kişi/ha olarak belirlenmiştir (Çevre Düzeni Raporu, 2007: 225). Merkez İmar Planı'na bağlı kalınarak 1999 yılında, Bilecik Merkez İlave Revizyon İmar Planı yapılmıştır. 2020 yılını hedef alan bu planda projeksiyon nüfus 95.000 olarak belirlenmiştir. Bu plan kapsamında, önceki planda yer alan alansal kullanımlar korunmuş, mevcut yerleşim çevresinde yer alan yerleşmeye uygun alanlar gelişmeye açılmıştır. Yerleşimin içinden geçen İstanbul-Eskişehir Karayolu'nun yükünü hafifletmek üzere paralel ulaşım bağlantıları önerilmiş ve yeni gelişme alanları söz konusu bağlantılar çevresinde oluşturulmuştur. Bayırköy İmar Planı'nca 14,30 ha büyüklüğünde konut gelişme alanı belirlenmiş olup, 0,73 ha büyüklüğünde ilave ticaret alanı oluşturulmuştur. Plan kapsamında, açık pazar, toptancı hali, küçük sanatlar sitesi gibi hizmet alanları oluşturulmuş ve özellikle 16,57 m²/kişi rekreasyon alanı büyüklüğü ile mevzuatta belirlenen standartların üzerinde bir yeşil alan oluşturulması sağlanmıştır. Vezirhan Beldesi'nin ise 1995 tarihli İmar Planı bulunmaktadır. Plan raporunda

projeksiyon nüfus büyüklüğünün ve hedef alınan yılın belirtilmediği plan kapsamında, doğal sınırlayıcılar ve mevcut arazi kullanımından yola çıkılarak gelişme alanının yönü ve gelişme alanındaki yapılaşma yoğunlukları belirlenmiş, yeni donatı alanlarına ilişkin kullanım kararları alınmış ve mevcut donatıların geliştirilmesi amaçlanmıştır (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017).

2.9 Fiziki Gelişme ve Yerleşim Modeli

2.9.1 Bilecik İl Bütünü Çevre Düzeni Planı

Bilecik İl Bütünü Çevre Düzeni Planı “Bilecik İl Bütünü Çevre Düzeni Planı”nın fiziki gelişme kararları ve yerleşim modelinin üretilmesinde temel alınan veri, analitik etütler kapsamında elde edilmiş bilgiler doğrultusunda üretilmiş olan “Mekansal Sürdürülebilirlik Analizi”dir. Söz konusu analiz doğrultusunda;

- Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Koruma Alanları,
- Özel Tedbir Almayı Gerektiren Alanlar,
- Gelişme için Potansiyel Kapasite Alanları belirlenmiştir.

Analiz’de “Sürdürülebilirlik Çerçevesinde Koruma Alanları” olarak ele alınan alanlar;

- Orman Alanları,
- Akarsular ile buldukları alanın doğal yapısına göre tespit edilen mesafelerde oluşturulmuş koruma alanları,
- İşletme ve inşa halindeki gölet ve barajlar ile çevrelerinde oluşturulan 200 m mesafedeki koruma alanları,
- İşletme ve inşa halindeki sulama alanları,
- Bilecik İl Tarım Müdürlüğü’nce belirlenen sulu, dikili, sulu-dikili tarım alanları ve mera alanları,
- Tarımsal niteliği olan I. ve II. sınıf topraklar,
- Hassas ekosistemler olma özelliği gösteren VIII. sınıf topraklar,
- Mermer ve kalker ocakları çevresinde 1 km, diğer maden ocakları çevresinde ise 500 m mesafedeki koruma alanlarıdır.

Analizlerde “Özel Önlem Gerektiren Alanlar” olarak ele alınan alanlar;

- III. ve IV. sınıf topraklar,
- Eğimi %30’un üzerinde olan alanlar,
- Sıvılaşma riskli alanlar,
- Karasu Çayı Mansap Koruma Alanı ve
- Heyelan alanlarıdır.

Gelişme için potansiyel kapasite alanları ise söz konusu koruma ve özel önlem alanlarının dışında kalan alanlardır.

“Bilecik İl Bütünü Çevre Düzeni Planı”nın üretilmesinde temel olan veri, daha önce de ifade edildiği gibi “Mekansal Sürdürülebilirlik Analizi”dir. Analizler sonucunda İl arazisinin çok büyük bir bölümünün koruma ve özel önlem gerektirdiği görülmüştür. “Mekânsal Sürdürülebilirlik Analizi”, son derece kısıtlı gelişme alanları bulunan ve hâlihazırda da İl’in sahip olduğu doğal eşikler nedeniyle birbirinden kopuk bir şekilde yer seçen yerleşim birimlerinin, İl bütününde oluşturulmak istenen sürdürülebilir kalkınma sürecine yönlendirilmesi, sosyo-ekonomik farklılıkların ortadan kaldırılmasına yönelik plan kararlarının alınmasında ve plan hükümlerinin oluşturulmasında temel yol gösterici olmuştur. İl’i oluşturan birimlerin sahip oldukları kaynaklar doğrultusunda uzlaşmalarının etkin olarak yer aldığı planın uygulanabilmesi için; yenilikçi, akılcı ve gerçekçi yaklaşımların geliştirilmesine özel önem verilmiştir (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017).

2.9.2 Mevcut Nüfus Verileri

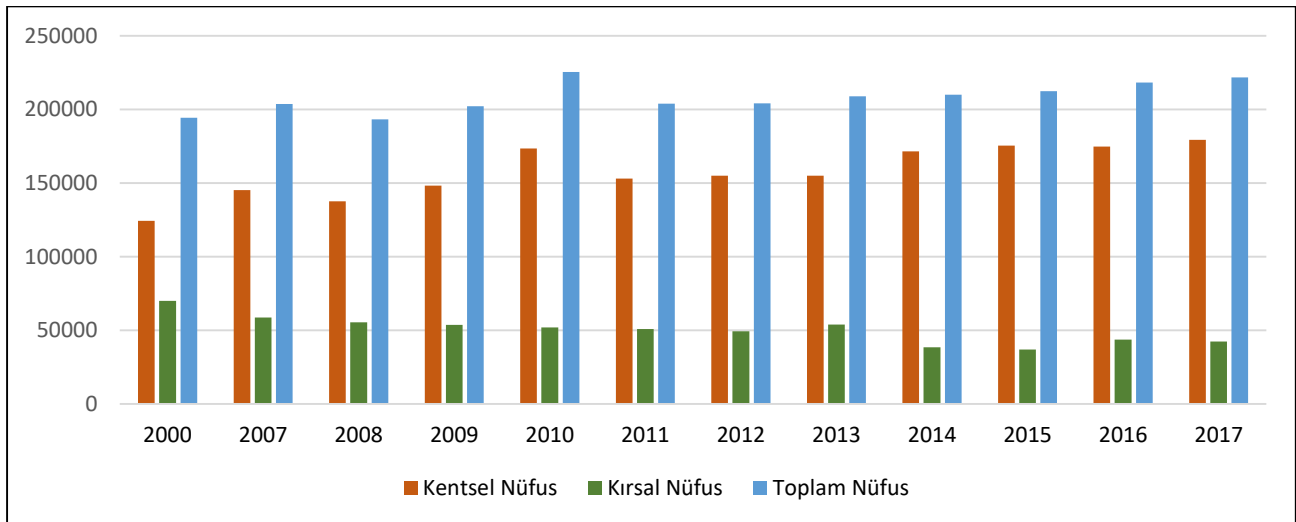
2017 yılında 221.693 kişi olan Bilecik nüfusu iller temelinde bakıldığında nüfus sıralamasında Türkiye’de 71. sıradaki ilidir. Türkiye nüfusunun %0.27’si Bilecik il’inde yaşamaktadır. Bu nüfusun %53’ü (116.528 kişi) erkek %47’si (105.165 kişi) ise kadındır. Aşağıda gösterilen Tablo 4 ile Şekil 3’e bakıldığında il’in yıllara göre nüfusuna ilişkin bilgilere bakıldığında özellikle 2010 yılında kentsel nüfusta aşırı bir artış gözlenirken, kırsal nüfusta düşüş olduğu görülmektedir (TÜİK, 2017).

Tablo 4. Bilecik İli 2007-2017 Dönemi Kır-Kent Nüfusu ve Nüfus Artış Hızları (Kaynak: TÜİK, 2017)

Yıllar	Kentsel Nüfus	Oran (%)	Kırsal Nüfus	Oran (%)	Toplam Nüfus	Yıllık Artış Hızı (%)
2000	124380	64,00585	69946	35,99415	194326	10,02
2007	145126	71,21805	58651	28,78195	203777	-
2008	137677	71,27282	55492	28,72718	193169	-53,46
2009	148330	73,40853	53731	26,59147	202061	45
2010	173389	76,93151	51992	23,06849	225381	109,2
2011	153017	75,0639	50832	24,9361	203849	-100,4
2012	154900	75,88822	49216	24,11178	204116	1,3
2013	154952	74,17946	53936	25,82054	208888	23,1
2014	171491	81,69156	38434	18,30844	209925	5
2015	175359	82,5759	37002	17,4241	212361	11,5
2016	174671	80,0153	43626	19,9847	218297	27,6
2017	179248	80,85415	42445	19,14585	221693	15,44

Tablo 4’ten anlaşılacağı üzere şehrin nüfusunun 2007 yılından itibaren hızla artmasına etki eden unsurlardan biri de bu yılda kurulan Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi’dir. Üniversiteye kayıt olan öğrenciler ile öğrenci yakınları Bilecik nüfusunun hızlı bir artış göstermesinde etkin rol oynamıştır.

Şekil 3. Bilecik İli 2007 – 2017 Yılları Arası Kır-Kent Nüfusu (Kaynak: TÜİK, 2017)



Bilecik ilinin göç verileri genel itibariyle incelendiğinde çevresinde bulunan Bursa, Kocaeli, İstanbul ve Eskişehir gibi yakın illerin yanında bu illere göre biraz daha uzağında bulunan Ankara ve İzmir gibi illerin etkisi altında kaldığı gözlemlenmektedir. Bu çevre iller Bilecik ilinin göç almasında ve göç vermesinde etkin rol oynamaktadır. TÜİK'ten alınan veriler incelendiğinde Bilecik ilinin 2013 ve 2015 yılları arasında İstanbul, Ankara, Bursa, Eskişehir ve Kocaeli illerine verdiği göç sayısı bir hayli fazladır. 2010 sonrası tüm yıllara bakıldığında Eskişehir'e verilen göç hem çok fazla hem de alınan-verilen göç net sayısal verilerinde açık ara en fazla nüfusun taşındığı yerdir.

2.9.3 Ulaşım Olanakları

Bilecik Türkiye'deki dört coğrafi bölgede de toprağı olan teki ilimiz olması sebebiyle gerek iklim çeşitliliğı gerekse ulaşım ağı fazlalığı nedeniyle ayrı bir öneme sahiptir. Bu bakımdan çevre illere erişilebilirliğin ve ulaşılabilirliğin karayolu haricinde alternatif ulaşım bağlantılarıyla artırılması için demiryolu ulaşımının güçlendirilmesine ve yeni demiryolu hatlarının önerilmesine karar verilmiştir. Proje olarak Bilecik/Merkez/Vezirhan'dan Bursa'ya, Yenişehir üzerinden yüksek hızlı tren bağlanması ve bu hattan Gemlik Liman'ına demiryolunun uzatılması önerilmiştir. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattına eklemenecek olan bu proje ile turistik bağlantılar ve nüfus hareketliliğı artacak; İstanbul ve Bursa daha ulaşılabilir olacaktır. Orta vadede yapılması planlanmış olan ve gerçekleştirilen bu projenin Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) 1. Bölge Müdürlüğü uygulayıcılığını üstlenmiştir.

Bilecik il'inin İstanbul ve Bursa gibi illere yakın olması ve ulaşım olarak bu illerin anayolu üzerinde bulunması, gayrimenkul alımında da artışa neden olmaktadır. Bireylerin gelip geçerken buralarda kendilerine göre cazip gelmesi nedeniyle (il'in doğası, küçük olmasından kaynaklanan yaşam kolaylığı vs.) tarla, bağ, bahçe, arsa ve hatta daire veya müstakil konut gibi gayrimenkulleri aldıkları görülmektedir. İl'in komşu illerine ve Marmara Bölgesi'nin diğer illerine olan karayolları mesafeleri incelenmiştir. Bilecik Merkez'in başkent Ankara'ya olan karayolu mesafesi 313 km, İstanbul il'ine olan mesafesi ise 250 km'dir. Komşu il merkezlerinden en yakın il merkezi olan Eskişehir'e uzaklığı 80 km, aynı zamanda bölge ili olan Bursa İl Merkezi'ne uzaklığı 95 km olup, diğer komşu il merkezlerinden kuzeyde Sakarya'ya 102 km, güneyde Kütahya'ya 110 km, kuzeydoğuda Bolu'ya ise 216 km mesafede yer almaktadır. Çevre illere yakın olması Bilecik'i günden güne yaşanabilir, cazip kent olma özelliğine kavuşturarak bireylerin hayatını kurmak için tercih ettiği iller içerisinde yer almasını sağlamıştır. Şehrin küçük olmasından ve çevre yolunun sağladığı olumlu etkiyle trafik sorununun fazla olmayışı da bireylerin şehri tercih etme nedenleri arasındadır. İş olanaklarının yetersizliğı bireylere daha çok resmî kurumlarda iş bulma imkânı sağlamış olduğundan, Bilecik il'i adeta bir memur kenti haline gelmiştir. Bir taraftan şehre yerleşen henüz bekâr olan memurlar, diğer taraftan da şehirdeki üniversite öğrencileri 1+1 şeklinde konut ihtiyacını meydana getirerek konut üreticilerini bu yönde tetiklemiştir.

2016 yılında 218.297 olan Bilecik nüfusu binde 15,44'lük bir nüfus artış hızı ile 2017 yılında 221.693'e ulaşmıştır. Son yıllarda kente yapılan yatırımlar ve 2007 yılında üniversitenin açılması ile birlikte Bilecik ilinde 2008 yılı hariç, 2000 yılından beri genel itibariyle nüfusun sürekli arttığı görülmektedir. İlçelerde istihdamın düşük olmasına paralel olarak ilçelerin göç vermesinden dolayı İnhisar, Osmaneli ve Yenipazar ilçeleri 2016 yılına göre 2017 yılında nüfus kaybı yaşamıştır (Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu, 2018: 45). Kentteki kırsal nüfus oranı, kentsel nüfus oranına göre oldukça düşüktür. Bunun sebebi kırsal alanın göç vermesi, kentsel alanın göç almasıdır. Kentsel nüfusun toplam nüfusa oranı en fazla 2015 yılındadır. Kırsal nüfusun toplam nüfusa oranının en fazla olduğu dönem ise 2000 yılıdır. Bilecik ilinin genel olarak aldığı göç ve verdiği göç ilin çevresinde bulunan İstanbul, İzmir, Bursa, Eskişehir, Kocaeli, Ankara gibi büyük illerdir (Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu, 2018: 45).

Hane halkı sayısına bakıldığında en fazla hane halkı ortalamasına Merkez ilçe sahiptir. Sonrasında sırasıyla Söğüt ve Bozüyük ilçeleri gelmektedir. Bu durum ilde 1 evde kaç kişinin yaşadığına dair bilgi vermektedir. İlde cinsiyete göre nüfus oranına bakıldığında kadın nüfusunun son 10 yılda erkek nüfusundan daha az olduğu tespit edilmiştir. İlde 2008 yılı hariç son 10 yılda 20-24 yaş grubunda nüfusun daha fazla

olduğu, 2008 yılında ise 25-29 yaş grubundakilerin daha fazla olduğu tespit edilmiştir (Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu, 2018: 45).

2.9.4 İnşaat ve Emlak

Bilecik ilindeki konut satış istatistiklerine bakıldığında zaman geçtikçe konut satış sayılarının arttığı görülmektedir. Konut satışlarının Türkiye'ye oranı bir önceki yıla göre 2017 yılında az da olsa artış göstermektedir. Bilecik'teki 2016 yılı konut satış sayıları 2017 yılında göre yaklaşık %10 artış göstermiştir (Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu, 2018: 111).

Tablo 5. Bilecik İli Yıllara Göre Konut Satış İstatistikleri (Kaynak: TÜİK, 2019)

Yıl	Bilecik	Türkiye	Oran (%)
2013	3389	1157190	0,002929
2014	3838	1165381	0,003293
2015	4159	1289320	0,003226
2016	4052	1341453	0,003021
2017	4520	1409314	0,003207

İnşaat ve emlak sektöründeki bir diğer önemli gösterge de yapı ruhsatı ve yapı kullanım izin belgesi istatistikleridir. Yapı kullanım izin belgeli bina sayılarında yıllar içinde azalma görülürken yapı ruhsatlı bina sayılarında artış görülmektedir. Burada dikkat çeken bir diğer önemli bir konu da 2013 yılında ikamet amaçlı binaların fazla olması, binaların kullanım amacı hakkında da fikir sahibi olmamıza yardımcı olmaktadır. Ayrıca tablo 5'te dikkat edilmesi gereken bir durum da Bilecik İli ve Türkiye'de konut sayıları 2013 ten 2018 yılına kadar genel itibarıyla artış gösterirken, 2018 yılında düşmüş olmasıdır. Bunun başlıca nedeni olarak 2018 yılı ortalarında dövizde meydana gelen aşırı yükselmenin malzeme fiyatlarını arttırması gösterilebilir. Maliyetlerin artması bir taraftan tüketicileri konut alma konusunda olumsuz etkilerken, inşaat firması ve müteahhitleri de inşaat çalışmalarına ara vermeye itmiştir (TÜİK, 2019).

Aşağıdaki Tablo 6'da Bilecik'teki binaların ikamet amaçlı olup olmaması ve yapı kullanma izin belgeli yapı ruhsatlı olmasına göre 2012 ile 2017 yılları arasındaki durumları hakkında sayısal veriler yer almaktadır.

Tablo 6. Bilecik İli Yapı Ruhsatlı ve Yapı Kullanma İzin Belgeli Binaların Kullanım Amacına Göre Dağılımı
Kaynak: (TÜİK, 2019).

Yıllar	Yapı Kullanma İzin Belgesi			Yapı Ruhsatı		
	Toplam	İkamet Amaçlı	İkamet Amaçlı	Toplam	İkamet Amaçlı	İkamet Amaçlı
2012	417	387	30	246	206	40
2013	398	343	55	389	298	91
2014	391	324	67	287	247	40
2015	385	339	46	375	307	68
2016	351	302	49	325	276	49
2017	340	290	50	383	326	57

Kullanma amacına göre tamamen veya kısmen biten yeni ve ilave yapılara bakıldığında Bilecik genel olarak Türkiye ortalamasındadır. Bilecik'te 2000 yılı itibarı ile konut stoku TÜİK'in 2000 yılı Bina Sayım çalışması sonuçları ile verilmektedir. Buna göre 2000 Yılı itibarı ile Bilecik'te toplam bina sayısı 25.790; konut sayısı 43.671'dir (Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu, 2018: 112). Bilecik, satılık konut piyasasında 2016-2018 yıllarında (üç yılda) %29 oranında artış göstermiştir. Bilecik'te mevcut konut metrekare fiyatları 1.237

TL olmuştur. Buna göre, 2018 yılı emlak endeksi ve bölge raporunda Bilecik şehrinde satın alınan 100 m²'lik bir konutun ortalama fiyatı 92.781 TL ile 154.600 TL arasında değişiklik göstermektedir. Kira sektörüne bakıldığında 100 m²'lik bir konutun ortalama fiyatı 457 TL ile 761 TL arasında değişiklik göstermektedir (Bilecik Konut Piyasası, 2019).

2.9.5 İnşaat ve Emlak

İl'deki sanayileşme yanında fakülte ve yüksekokulların açılması ile ortaya çıkan nüfus artışına bağlı olarak sosyal hizmetler, altyapı ve ticarete yeni talepler doğmuştur. Söz konusu talepler içerisinde özellikle konut talebi henüz yeterince karşılanabilmiş değildir. Konut açığı ilin çözüm bekleyen en önemli sorunlarından biridir. İl genelinde, konut açığı sorununun aşılması amacıyla, TOKİ tarafından konut projeleri gerçekleştirilmektedir. Toplu Konut İdaresi tarafından il merkezinde 2004 yılında yapımına başlanan 208 adet konut tamamlanarak geçici kabulü yapılmış ve teslimat işlemleri 2005 yılında tamamlanmıştır. 2005 yılı içinde Merkez İlçe'de, 2. Etap ve 1. Bölgede, 128 adedi alt gelir grubu için olmak üzere toplam 278 konutun temeli atılmıştır. Söz konusu konutlar halen yapım aşamasındadır. Merkez İlçe, 2. Etap ve 2. Bölgede ise yapım çalışmaları halen devam etmekte olan, 250 adet konut ve 24 derslikli 78 ilköğretim okulu, cami, şadırvan ve ticaret merkezi projesi bulunmaktadır (Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2017):

Bilecik İli özellikle son 10 yılda konut alanında hızlı bir mesafe kaydetmiştir. Bunun en büyük nedenleri arasında bireylerin yatırımlarını gayrimenkul alanına yönelmesi, gerekse inşaat sektöründe yaşanan teknolojik gelişmeler (ağır iş makineleri sayesinde engebeli arazilerin daha da işlenebilir hale gelmesi) sayılabilir. Bilecik il'inde 2010-2018 yılları arasında en çok konut Bahçelievler Mahallesi'nde yapılırken, bunu sırasıyla Ertuğrulgazi Mahallesi, İsmetpaşa Mahallesi ve Hürriyet Mahallesi izlemiştir. Ayrıca bu yıllarda Orhangazi Mahallesinde hiç konut yapılmamış olup, 1 adet konut ile İstasyon Mahallesi en az konut yapılan mahalle olmuştur. Diğer taraftan en çok konut 2010 yılında yapılmış olup, bunu sırasıyla 2013, 2015 ve 2014 yılları izlemiş olup, en az konut 2018 yılında yapılmıştır. 2018 yılında konut yapımındaki bu düşüşün başlıca nedeni olarak, bu yılda döviz kurunda yaşanan aşırı yükseliş gösterilebilir. Bu aşırı yükselme başta petrol olmak üzere hammadde ve malzeme fiyatlarını artırmış, bu durum karşısında başta müteahhitler olmak üzere diğer inşaat işi ile uğraşanlar hızla kendini konut üretim faaliyetlerinden geri çekmiştir. Şehrin konut arz ve talebine etki eden faktörlerden bir diğeri de devletin uygulamış olduğu faiz politikası ve zaman zaman yükseliş ve düşüşe geçen kredi faiz oranlarıdır.

Tablo 7. Yıllara göre Bilecik İli Merkez Mahalleleri Konut yapımı (**Kaynak:** Bilecik Belediye Başkanlığı İmar ve Kentleşme Müdürlüğü, 2019)

Yıllar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mahalleler									
Bahçelievler Mah.	45	19	16	78	23	34	26	19	13
Beşiktaş Mah.	21	1	5	8	15	11	3	14	0
Cumhuriyet Mah.	8	7	2	2	2	11	4	4	1
Ertuğrulgazi Mah.	45	17	15	21	28	28	20	11	6
Gazipaşa Mah.	6	10	12	5	10	6	4	1	3
Hürriyet Mh.	30	10	18	10	7	30	7	6	4
İsmetpaşa Mah.	29	15	18	17	22	16	8	4	8
İstiklal Mah.	3	4	1	6	1	3	0	0	0
İstasyon Mah.	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Osmangazi Mah.	0	0	0	12	0	0	1	1	0
Orhangazi Mah.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pelitözü Mah	0	0	0	0	0	5	0	0	0
Toplam	187	83	87	159	108	144	73	61	35

Tablo 7’de belirtilen 2010-2018 yılları arasında Orhangazi Mahallesi’nde hiç konut yapılmadığı, İstasyon Mahalle’ sinde de yalnızca 1 konut (2017 yılı) yapıldığı görülmektedir. Yıl bazında incelediğimizde ise 187 konut sayısı ile 2010 yılı konut yapımında ilk sırada yer alırken, 159 konut yapımı ile 2013 yılı 2. sırada, 144 konut yapımı ile 2015 yılı 3. sırada yer almaktadır. 2010-2018 yılları arasındaki konut sayılarındaki dikkat çeken durumlardan biri de en fazla konut 2010 yılında yapılırken, 35 konut sayısı ile en az konut 2018 yılında yapılmıştır. Yine Tablo 7’de görülen önemli ayrıntılardan bir diğeri, 2010 yılı sonrası 2011 ve 2012 yıllarında konut üretim sayısında ciddi anlamda düşüş yaşanmasının ardından, 2013 yılında önemli bir artış yakalanmış, konut üretimi sayılarındaki bu olumlu artış 2014 ve 2015 yıllarında da durumunu korurken, 2016, 2017 ve 2018 yıllarında sürekli düşüş sergilemiştir.

3. Araştırma Bulguları Çerçevesinde Tartışma

Konut piyasasındaki ve kentleşmedeki çarpıklıklar, kentsel yayılma sorununu da beraberinde getirmektedir. Gerek sosyal ve ekonomik gerekse psikolojik nedenlerle hane halklarının kent içinde bir yerden başka bir yere hareket etme istek ve kararı kentsel büyümeye neden olmaktadır. Kırlardan kentlere olan bu göç hareketleri sonucunda 2008 yılından itibaren daha da artması, gürültü kirliliği olmak üzere birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Birleşmiş Milletler (BM) verilerine göre, kent nüfusu ilk kez 2007 yılında kırsal nüfusun önüne geçmesinden, 2014 yılında ise dünya nüfusunun %54’ünün kentlerde yaşadığı bilgisinden de anlaşılacağı üzere, günümüzde mevcut olan kentsel yayılma alanları gereksinimi ileriki yıllarda kendini daha da hissettireceği açıktır.

Konut kavramı kadar bireyler ve toplum için önem arz eden olgulardan biri olan ve toplum bilimi açısından nüfus birikiminin, iş bölümü ve uzmanlaşmanın, sanayileşmenin, ikincil ilişkilerin yoğun olarak yaşandığı yer olarak tanımlanan kent kavramı geçmişten günümüze kadar önemini korumaktadır. Terim olarak ilk kullanımı 1920’li yıllara kadar uzanan kent kavramına 1930’lu yılların başında yapılan çalışmalarda yer verildiği görülmektedir. Bunun başlıca nedeni 1930’lardaki devletçilik hamlesi ile sanayi kapitalizminin temellerinin atılmasıyla birlikte kentleşmede yeni bir döneme geçilmeye başlanmasıdır. Ayrıca konut olgusunun, kentsel çevrenin oluşturulmasında bir kültürel kurgu olma işlevi ve özellikle 1990’lı yılların ardından konut sahibi olmanın yeni bir statü elde etmek anlamına gelmesi sermayenin toplandığı yerler haline gelmesine neden olmaktadır. Konut ile ilgili bu sermaye aktarımının diğeri bir nedeni de konutun, önemli bir yatırım aracı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu da konut olgusunun barınma ihtiyacını karşılayan yer olmasının yanında başka birçok işlevinin de olduğunu göstermektedir.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından 1977 yılında hazırlanmış olan arazi kullanımı ve kıyı alanlarının yönetimi ile ilgili rapordan anlaşılacağı üzere sanayileşme ve nüfus artışının yeni yerleşim yeri ihtiyacını meydana getirmesi tarım alanlarının tarım dışı kullanımına neden olduğu, bunun sonucunda ise kentlerde plansız ve kontrolsüz gelişmelerin olduğu görülmektedir. Bu da düzensiz ve plansız kentleşme dediğimiz kent sorununu ortaya çıkarmaktadır. Genel olarak meydana gelen konut ihtiyacını karşılamaya yönelik tarım alanlarının imara açılması, yeni konut inşa alanları oluşturması açısından konut piyasasında olumlu etki etse de kentin tarımsal üretimine ve dolayısıyla ekonomiye verdiği zarar bakımından olumsuz etkiye sahip olmaktadır. Bu aynı zamanda kentin büyüme sürecinde değişikliğine neden olmakta, böylelikle kentleşme kavramı önen kazandırmaktadır. Kent nüfusunun artması ile yeni kentsel mekânlar ve arazi kullanım türleri oluşturma ihtiyacı meydana gelirken, kente sonradan katılanların yeni bir kültüre ve üretim biçimine uyum sağlama sürecini de beraberinde getirmektedir. İş olanaklarının fazlalığının yanında, kentlerdeki sosyal hareketliliğin sermaye birikiminde önemli rol oynaması, kent dışında yaşayanlar için çekici etki oluşturmuş ve kente göçü cazibeli hale getirmektedir. Göçler ve gelir seviyesindeki artışla birlikte ekonomik koşulları iyi olan bireylerin yaşam kalitesini artırmaya yönelik eskiyen kent merkezinden sakin ve geniş olan yeni yerlere taşınma arayışı içerisinde girmeleri, kentsel yayılmaya etki eden başlıca faktörlerdendir. Bunun yanında arsa değerlerinde meydana gelen artış da kentsel yayılmayı tetikleyen diğeri bir unsur olarak kendini göstermektedir. Sonuç itibarıyla değer artış beklentisiyle arsaların boş bırakılması, merkezden daha uzak konumdaki arsaların gelişmesine neden olmakta, dolayısıyla kentin sıçramalı ve düşük yoğunluklu olarak büyümesini önlenemez hale getirmektedir. Bireylerin yaşının, gelir seviyesine oranla, konut talebinde daha

etkili rol üstlenmesi de dikkat çekici bir durumdur. Genç bireylerin konut talebi, borçlanmayı finanse edebilme güçlerinin yetersizliğinden dolayı yaşlılara karşı daha azdır.

Konut sektöründe gün geçtikçe önceleri lüks olarak görülen durumların günümüzde artık ihtiyaç haline gelmesi konut piyasasında yeni gereksinimleri de beraberinde getirmektedir. Geçmişte barınma ihtiyacının giderildiği bir mekân olarak görülen konut, günümüzde artık dinlenme, eğlenme, yatırım ve ekonomik gösterge gibi birçok görevi de üstlenmiş bulunması konut fiyatlarının her geçen gün artmasına neden olmaktadır. Konutta fiyatlarında meydana gelen bu sürekli yükseliş, özellikle orta gelir grupları konut sahibi olabilmek için kooperatifler ya da uzun vadeli–düşük faizli konut kredileri gibi yollara başvurumaktadırlar. Üst gelir grupları da aynı mantık çerçevesinde hareket ederek 'ideallerindeki Ev'e ulaşmak için kent dışındaki yaşam bölgelerini tercih ederek, buralara taşınmaya başlamaktadırlar. Ayrıca konut piyasasında önemli konuma sahip olan olgulardan biri de TOKİ'dir. 2000'li yılların başlarında gündeme oturan konulardan biri haline gelen arazilerinin satışı ve bedelsiz devri konusudur. Özellikle toplu konut üretmek üzere TOKİ'ye arazi devri, kamu eliyle konut üretiminin artmasına yol açan bir faktör olması nedeniyle konut ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Fiyatlarının uygunluğu ve sağladığı ödeme kolaylığı nedeniyle çoğunluğunu alt gelir gruplarının oluşturduğu bireylerin talep ettiği TOKİ, yapılan konutların kalitesinin artmasıyla zamanla orta kesim gelir gruplarının da yöneldiği bir olgu haline gelmekte ve böylece şehirlerin konut ihtiyacını karşılamada önemli katkı sağlamaktadır.

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de konut piyasası ve kentleşme politikaları alanında yaşanan sorunlara geçmişten günümüze kadar tatmin edici çözümlerin getirilemediği görülmektedir. Bölgeler arasındaki ekonomik eşitsizlik bunun başlıca nedenleri arasındadır. Bir diğer neden de kırsal alanlardan kentlere olan göç artışlarıdır. Gerek gelir dağılımındaki eşitsizlik gerek göçler nedeniyle, başta konut talebine göre şekillenecek olan konut yatırımları farklılık göstermekte, böylece makro büyüklüklere göre yeterli plan yapılamamaktadır. Bu nedenle konut ve kentleşme ile ilgili gelişigüzel yapılan kısa vadeli planlar neticesinde zamanla karmaşık, toplumların ihtiyaçları karşılamayan, yaşam kalitesinin düşük olduğu, kentler meydana gelmektedir.

Konut sektörü ve kentleşme ile ilgili dünyada ve ülkemizde yaşanan bu gelişmelerle birlikte, bu çalışmanın odak noktası olan Bilecik İl'inde de bu alanda son zamanlarda değişimler meydana gelmiştir. Uzun yıllar başta coğrafi yapı olarak yer şekillerinin engebeli ve arazisinin yetersizliği, şehrin kent yapısını olumsuz yönde etkilemiştir. Coğrafi yapısındaki bu olumsuz durum yanında arazi ve arsa yetersizliği, şehrin deprem bölgesinde bulunması, konut yetersizliği sorununu da beraberinde getirmektedir. Ayrıca şehirde alay ve tugay komutanlıklarının bulunmasına bağlı olarak askeri yapısı, memur şehri olması ve şehirde bulunan üniversite öğrencilerinin kalacak yer bulma gereksinimi nedeniyle konuta olan ihtiyaç artmakta, bu da aşırı bir konut talebini beraberinde getirmekte ve konut sorununu daha da tetiklemektedir. Bu da üniversite öğrencileri için Kredi ve Yurtlar Müdürlüğü tarafından yapılan yurtların, konut ihtiyacını biraz olsun karşılamış olsa da bu alanda yetersiz kaldığını göstermektedir.

2017 Yılı TÜİK Konut Satış İstatistikleri verilerine göre Türkiye'de ve Bilecik'te 2013-2017 yılları arasında düzenli bir artış gözlenmiştir. Bunun nedeni, bu yıllarda Türkiye'de uygulanan istikrarlı ekonomi politikası ve döviz kurundaki dalgalanmaların fazla olmamasından kaynaklanmaktadır. Konut yapımında 2010 yılından 2018 yılına doğru genel itibarıyla düşüş yaşanması, buna mukabil satış sayılarında artış görünmesi, yapılan konutların hemen yapıldığı yıllarda değil sonraki yıllarda satıldığı anlamına gelmektedir. Bu artışa etki eden faktörlerin başında, ülkemizde 13.03.2017-31.12.2019 tarihleri arasında uygulanan konut ve işyerlerinden binde 20 nispetinde alınan tapu alım satım harcının binde 15'e düşülmesi gelmektedir. Bilecik İl'inde 2010-2018 yılları arasında yapılan toplam 937 adet konut yapılmıştır. Yapılan bu konutlar içerisinde şehir merkezinde bulunan Cumhuriyet Mahallesinde 41, merkezin biraz uzağında bulunan Ertuğrulgazi Mahallesi 191 ve bu iki mahalleye göre merkeze daha uzak olan Bahçelievler Mahallesi 273 adet konut yapılmış olması şehrin merkezden çeperlere doğru kaydığı sonucunu göstermektedir.

Bilecik İl'inin batısında yer alan üniversite yakınlarına yapılmakta olan yeni hastanenin de İl'de yaşayan bireyleri bu tarafta bulunan Pelitözü ve Gülümbe mevkilerinde gayrimenkul alımına yöneltmektedir. Daha

önce yapılmış olan Özgün Sitesi'nin yakınında çoğunluğunu sağlık çalışanlarının oluşturduğu kooperatif tarzında inşa edilen 2 bloklu, toplam 40 adet bağımsız bölümü olan (4 adedi dubleks mesken) Kayı Park Evleri de Pelitözü Mahallesi'ne yeni bir ivme kazandırarak, bireyleri bu taraflara yerleşmeye veya yatırım yapmaya teşvik etmektedir. Bilecik il'i konumu itibarıyla karayolu taşımacılığında çevre illeri ve büyükşehirlerle kavşak noktasında olması, yaklaşık 40 Km. mesafedeki Yenişehir Havalimanına olan yakınlığı, şehrin doğu tarafındaki İstasyon Mahallesi içinden geçen Yüksek Hızlı Tren İstasyonu (YHTİ), Bilecik-Yalova Feribot seferleri göz önünde bulundurulduğunda şehrin ulaşım bakımından ne kadar avantaja sahip olduğu açık bir şekilde görülmektedir.

4. Değerlendirme ve Sonuç

Konut, önceleri yalnızca insanların hayatını sürdürebilmesi için gerekli olan barınma ihtiyacını giderme aracı iken artık günümüzde bu işlevinin yanında ekonomik gösterge ve yatırım aracı haline gelmiştir. Böylece bir taraftan önemi artarken diğer yandan başta nüfus artışı ve insan gereksinimlerinin oluşturduğu nedenler konut olgusunu bir sorun haline getirmiştir. Konut sorunu dünyada milyonlarca insanı ilgilendirmekle birlikte, bu soruna toplumsal açıdan yeterli çözüm yolları geliştirilememiştir. Bunun başlıca nedeni konutun bireyler açısından barınma ihtiyacını karşılamaktan çok yatırım ve kar elde etme aracı haline gelmesi ve bunun gün geçtikçe kontrolsüz bir şekilde rekabete doğru yönelmiş olmasıdır. Bu da plansız konut ve kentleri beraberinde getirmiştir.

Konut sorunu ile bağlantılı olarak toplumları ilgilendiren temel sorunlardan biri de düzensiz kentleşme sorunudur. Toplumun ayrılmaz bir parçası durumunda olan, bir nevi üstlendiği görevler bakımından toplumdaki bireylerin kültürel yapısı ve tarihsel olgulara göre şekillenen kentler, plansız ve gerekli düzenlemelerden yoksun olarak büyümektedir. Bu da sosyokültürel ve ekonomik dönüşümlerin ürünü olan kentleri önemli bir sorun haline getirmektedir. Kent ekonomisinde ve kalkınmasında önemli konumda olan konut piyasası, kentlerin büyüüp gelişmesi açısından anahtar işlevi gören unsur haline gelmiştir. Konut piyasasının genel ekonomi ve kentleşme üzerindeki etkisinin küçük-büyük her düzeyde olmasının nedeni, konutun işlevsel olarak barınmanın yanında, üretilen bir meta ve tüketim malı olması, toplumsal ilişkilerdeki üstlendiği rol, kentsel çerçevenin oluşmasına sağladığı katkı şeklinde sıralanabilir.

Kentlerde yaşayan ayrı gelir gruplarının sahip oldukları maddi imkânlar nispetinde yaşam alanları birbirlerinden kesin çizgilerle ayrılmış ve farklı toplumsal gruplar arasında kentler parçalanmayla karşı karşıya kalmıştır. Böylece orta ve üst gelir grupları tarafından tercihler kent merkezinin uzağında, güvenliği olan, sadece site sakinlerinin yararlanabildiği sosyal ve kültürel yönden donanımlı siteler olmaya başlamıştır. Bu da inşaat şirketlerini, bu talepler doğrultusunda konutlar üretmeye zorlamıştır. Sanayileşmenin hızla ilerlemesi ile birlikte, otomobil sayısı ve kullanımının artması neticesinde otoyollar gelişmiş, böylece kent merkezi ve çeperi arasındaki seyahat süreleri kısalmıştır. Bunların yanında iletişim ve hizmet sektörünün gelişerek modern hale gelmesi sonucunda, bireyler için kent merkezine yakın olma isteği önemini kaybederek kent çeperlerine yayılmalar kendini göstermeye başlamıştır.

Kentsel yayılmaya etki eden faktörler olarak nüfus artışı, ekonomik büyüme ve arsa değerleri ile ulaşım olanaklarının artmasının yanında yerel ve merkezi yönetim politikalarını da sayabiliriz. Haberleşme alanındaki olumlu gelişmeler ve ulaşım olanaklarının artmasıyla birlikte insanların artık saçaklardan kent merkezine değil, kentin dışındaki yeni alışveriş merkezlerine çekildiğini rahatça görebilmek mümkündür. Bunun yanında bireylerin doğa ile iç içe yaşama ve temiz hava gibi isteklerinin olması da yerleşmenin merkezden saçaklara doğru kaymasına neden olmaktadır. Ayrıca, Avrupa başta olmak üzere kamu sübvansiyonların (devlet eliyle sunulan karşılıksız mali destek) yayılmayı yönetsel anlamda teşvik ettiği de unutulmamalıdır. Özet olarak nüfusun büyümesi, bireylerin gelirinin artması ve işyeri- konut arası gidiş geliş maliyetlerinin düşmesi ile harcanan zamanın azalması kentsel yayılmayı tetiklemektedir.

Ülkemiz genelinde nüfus, kişilerin gelir seviyesi, göç ve kentleşme konut talebini belirleyen başlıca unsurlar arasında yer alırken; arsa ve altyapı durumu, konuta olan talep, finans sektörünün rolü, konut fiyatları ve kentleşme hızı da konut arzını etkilemektedir. Bu etkileme olumlu veya olumsuz şekilde kendini

göstermektedir. Örneğin kent nüfusunun hızla artması, kentsel dönüşüm projeleri ile yeni konut alanlarının ortaya çıkması ve yabancıya konut satışında artış yaşanması, gayrimenkul sektörünü cazip hale getirirken; faiz oranları, konutta KDV düzenlemesi ve kredi sınırlaması gibi unsurlar da sektörü olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca ülkemizdeki gelir dağılımının adil olmaması bireylerin konuta olan talebini sınırlandırmaktadır. Alt gelir gruplarının konut sahibi olabilmeleri için gerekli finansman koşullarının yetersizliğinden dolayı bireylerin konut ihtiyacını sağlarken standartların altında, sağlıksız koşullardaki yapılarda ikamet etmek zorunda kaldığı da üzücü bir gerçektir.

Konut ve kentleşme olgusu dünyada ve ülkemizde olduğu gibi Bilecik İl'inde özellikle son yıllarda nüfus artışı, birey ve toplumların sınırsız ihtiyaç ve istekleri, gelişen teknoloji ve değişen kültürler başta olmak üzere çalışmanın bütününde anlatılan nedenlerden dolayı önemli hale gelmiştir. Dünyada ve ülkemizde konut talebi belirleyicilerinin başında bireylerin gelir durumu, fiyatlar, alternatif yatırım getirileri, göç ve kentleşme, kredi koşulları ve faiz oranlarıdır. Bilecik İl'i açısından bakıldığında ise bireylerin konut talebi genellikle yatırım amaçlı olduğu için alternatif yatırım getirilerinin analizi daha da önemli hale gelmektedir. Burada dikkat çeken hususlardan biri de ihtiyaç ve talepler zamanla değişen koşullarda farklı boyutlar kazanırken, fiyat oluşumları gibi bazı etmenlerin de hem konut arzında hem de talebinde etkisini bir hayli göstermesidir.

Konut talebi ve kentsel yayılma kavramı varılan sonuçlardan biri de gayrimenkul sahiplerinin görüşleri doğrultusunda 5488 sayılı Tarım Kanunu, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda (özellikle 15.05.2014 tarihindeki değişiklik) tarım arazilerinin bütünlüğü sağlanmaya çalışılmıştır. 3194 sayılı İmar Kanunu, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamlarında da ülkemizde özellikle 2018-2019 yıllarında uygulanan imar barışı ile eski tip plansız ve tehlikeli binaların yerini yeni modern binalar almaya başlamıştır. Bunun sonucunda da ileriki zamanlarda ülkemizde ve Bilecik İl'inde modern bir kentleşme olgusunun kendini gösterecektir. Bütün bu bilgiler doğrultusunda konut ve kentsel yayılma olgularının yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde ele alınıp arazi kullanımında imar şehircilik kadar tarım alanlarının da unutulmaması gerekmektedir. Özellikle Bilecik gibi ekonomisi büyük oranda tarım ve hayvancılığa dayanan yerlerde ekim-dikim yapılacak araziler ile doğal kaynakların korunması konularının mevzuat ve kalkınma planlarına dâhil edilmesi gerekmektedir. Bunun yanında gerek yerel yönetimler gerekse gönüllü kuruluşlar kentsel yayılmanın neden olduğu olumsuzluklarla ilgili kent sakinlerini bilinçlendirilmeye yönelik kataloglar yayımlamalı ve hatta medya ile iş birliği içerisinde faaliyetler geliştirmelidir.

Bilecik İl'inin Türkiye'deki dört coğrafi bölgede de toprağı olan teki ilimiz olması sebebiyle gerek iklim çeşitliliği gerekse ulaşım ağı fazlalığının olması şehre olumlu yönde ayrıcalık kazandırmaktadır. Bunun yanında yukarıda tartışma bölümünde değinilen kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımındaki avantajlar ile şehrin ilerleyen yıllarda büyükşehir olma statüsü kazanacağına ve yaşanabilir şehirler listesinde üst seviyelere çıkacağı öngörülmektedir. Bütün bu bulguların neticesinde Bilecik İl'inin coğrafi yapısından dolayı düzensiz ve çarpık bir kentleşme sorunu meydana geldiği görülmektedir. Bu sorunun giderilebilmesi için resmi kurum ve iş yerlerinin merkezinden çeperlerine doğru taşınması gerekmektedir. Merkezden çeperlere doğru yayılırken de arazilerin optimal şekilde kullanılarak, tarıma ve ekonomiye en az zarar verecek şekilde olmasına dikkat edilmesi de şehrin geleceği için önem arz etmektedir.

Ayrıca ülkemizde ve dünyada konut üretimi ve kentleşme yolunda bireylerin bilinçlendirilmesi, toplumda mağduriyetlere sebebiyet verilmemesi konusunda karar vericilerin gerekli önlemi alması düzenli bir kentleşme yolunda önemli fayda sağlayacaktır. Bunun yanında birey ve toplumların daha geniş ve büyük, kâr marjı yüksek konutlar tercih ederken, yaşantılarını beton yığınlarına dönüştürmeme bilincinde olmaları da refah seviyesi yüksek konut ve kentlerin oluşmasına katkı sağlayacaktır. Özellikle çocukların sanal dünyaya, gençlerin de uçuk kaçık hayatlara mahkûm edilmemesine dikkat edilmelidir. Bunun için her şey de olduğu gibi konut üretimi ve kentleşmede de olması gerekenin ötesine geçilmemesi ve doğal çevre zenginliklerine elden geldiğince zarar verilmemesi gerekmektedir. Konut ihtiyacı ve çarpık kentleşmenin önüne geçebilmek için köylerin her bakımdan yaşanabilir hale getirilerek kentlere göçlerin azaltılması, hatta köylere dönüşlerin hızla gerçekleştirilmesi yönünde idareciler ve karar vericiler tarafından gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Kaynaklar

- AFAD, (2019). Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı. Web Sitesi: <https://www.afad.gov.tr/>, ErişimTarihi: 30.10.2018.
- Aygün, Kemal (1998). Bilecik Şehir Coğrafyası, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bilecik Belediye Başkanlığı İmar ve Kentleşme Müdürlüğü. (2019). Web Sitesi: <https://www.bilecik.bel.tr/Birimlerimiz>, ErişimTarihi: 30.10.2019.
- Bilecik Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü (2017), Bilecik İli Çevre Durum Raporu, ÇED, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü Çevre Envanteri ve Bilgi Yönetimi Dairesi Başkanlığı. Web Sitesi: https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/b-lec-k_-cdr2022-20231218100136.pdf. ErişimTarihi: 30.10.2019.
- Bilecik İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. (2018). Web Sitesi: <https://bilecik.ktb.gov.tr/TR-69137/nasil-gidilir.html>. ErişimTarihi: 10.2.2018.
- Bilecik İli Mekânsal Strateji Planı Raporu (MSPR), BEBKA (2018). Web Sitesi: <https://bebka.org.tr/dokuman/bilecik-mekansal-strateji-plani/>. ErişimTarihi: 12.2.2018.
- Bilecik Konut Piyasası, (2019). Web Sitesi: <https://www.zingat.com/bilecik-bolgeraporu>. ErişimTarihi: 10.2.2018.
- Blumenfeld, Hans (1949). "On the growth of metropolitan areas", *Social Forces*, 28, 59-64. <https://www.jstor.org/stable/2572099?seq=4>
- Burchell, R. W., Shad, N. A., Phillips, H., Downs, A., Seskin, S., Davis, J. S., ... & Gall, M. (2002). Transit Cooperative Research Program. Transportation Research Board, National Research Council, Costs of Sprawl–2000, National Academies Press.
- Buttenheim, Harold S. and Cornick, Pihilip H. (1938). "Land Reserves for American Cities", *The Journal of Land and Public Utility Economics*, 14; 254-265.
- İzbirak, Reşat (1992). "Coğrafi Terimler Sözlüğü". Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları Öğretmen Kitapları dizisi. İstanbul.
- Olgun, Asiye (2018). Gelir Dağılımı ve Yoksulluk: Bilecik İli Örneği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Bilecik.
- Önder, Mehmet (1995). Şehirden Şehire Anadolu, Yayın No:344, 56 s. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.
- Özey, Ramazan (1998), Jeopolitik ve jeostratejik açıdan Türkiye, 29 s, Yayın No:449, Marifet Yayınları, İstanbul.
- TÜİK, (2017). Türkiye İstatistik Kurumu. Web Sitesi: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=nufus-ve-demografi-109&dil=1>. ErişimTarihi: 30.10.2018.
- TÜİK, (2019). Türkiye İstatistik Kurumu. Web Sitesi: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=insaat-ve-konut-116&dil=1>. ErişimTarihi: 12.2.2019.
- Whyte, William Hollingsworth (1957), Urban Sprawl In The Exploding Metropolis. Garden City. Doubleday, 37 s. New York, USA.
- Zeybek, Ertuğrul (2013). Türkiye’de Uygulanan Bölgesel Kalkınma Politikaları ve 2003 - 2011 Dönemi Bilecik İli Ekonomik Gelişimi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uşak.