



T.C.
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Canakkale Onsekiz Mart University

PARİON AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
PARION ACADEMIC REVIEW JOURNAL

CİLT 4. SAYI 5. 2025
Volume 4. Issue 5. 2025

PARİON AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
PARION ACADEMIC REVIEW JOURNAL

Yılda İki Kez Yayınlanır/Published Twice a Year

Parion Akademik Bakış Dergisi (PABD) yılda iki kez yayınlanan hakemli bir dergidir. Gönderilen yazılar ilk olarak editörler ve yazı kurulunca bilimsel anlatım ve yazım kuralları yönünden incelenir. Daha sonra uygun bulunan yazılar alanında bilimsel çalışmaları ile tanınmış iki ayrı hakeme gönderilir. Hakemlerin kararları doğrultusunda yazı yayımlanır veya yayımlanmaz.

Parion Akademik Bakış Dergisi (PABD)/Parion Academic Review Journal (PARJ)

Parion Akademik Bakış Dergisi
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi
Prof. Dr. Ramazan Aydın Yerleşkesi, Ağaköy, Biga, Çanakkale, Turkey
Phone: +90 (286) 335 8739 Fax: +90(286) 3358853
Web: <http://parion.dergi.comu.edu.tr> / E-mail: pabd@comu.edu.tr

PABD’de yayınlanan yazılarda fikirler yalnızca yazar(lar)ına aittir. Dergi sahibini, yayıncıyı ve editörleri bağlamaz.

Bu yayında yer alan tüm çalışmalar başvuru anında ve yayın öncesi olmak üzere iki kez iThenticate uygulaması aracılığıyla benzerlik taramasından geçirilmiştir.

Yayın Türü: Yaygın Süreli Yayın
Yayın Şekli: 2 aylık (Ocak-Temmuz) Türkçe ve İngilizce

Tüm hakları saklıdır. Önceden yazılı izin alınmaksızın hiçbir iletişim, kopyalama sistemi kullanılarak yeniden basılamaz.

Akademik ve haber amaçlı kısa alıntılar bu kuralın dışındadır.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored or introduced into a retrieval system, or transmitted in any form, or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without prior written consent of the PARJ editors

Disclaimer: Statements of facts or opinions appearing in the Parion Academic Review Journal (PARJ) are solely those of the authors and do not imply endorsement by the editors, other authors or publishers.

E-ISSN: 2757-749X

PARİON AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
PARION ACADEMIC REVIEW JOURNAL

PARJ is published twice a year
Vol. 4 Issue. 2 Year 2025

Parion Academic Review Journal is a peer reviewed interdisciplinary journal (both Turkish and English) sponsored by Canakkale Onsekiz Mart University. The Editorial board and editors take consideration whether submitted manuscript follows the rules of scientific writing. The appropriate articles are then sent to three international referees known for their academic reputation in their respective areas. Send your articles to pabd@comu.edu.tr

PARJ publishes original research articles that engage with but not limited to the following subjects: economics, politics, history, international relations, business, accounting and public administration.

Manuscripts submitted to PARJ should be original and challenging, and should not be under consideration by another publication at the time of submission.

All the works in this publication have been subjected to similarity screening through iThenticate application twice, at the time of application and before publication.

Editorial Office
Parion Academic Review Journal (PARJ)

Parion Akademik Bakış Dergisi
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi
Prof. Dr. Ramazan Aydın Yerleşkesi, Ağaköy, Biga, Çanakkale, Turkey
Phone: +90 (286) 335 8739 Fax: +90(286) 3358853
Web: <http://parion.dergi.comu.edu.tr> / E-mail: pabd@comu.edu.tr

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored or introduced into a retrieval system, or transmitted in any form, or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without prior written consent of the PARJ editors

Disclaimer: Statements of facts or opinions appearing in the Parion Academic Review Journal (PARJ) are solely those of the authors and do not imply endorsement by the editors, other authors or publishers.

E-ISSN: 2757-749X

PARİON AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Parion Academic Review Journal

Cilt 4. Sayı 2. 2025 / Volume 4. Issue 2. 2025

SAHİBİ/Owner

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi adına Rektör Prof. Dr. R. Cüneyt ERENOĞLU

EDİTÖR / Editor

Dr. Öğr. Üyesi Muhammet KARANFİL (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

EDİTÖR YARDIMCILARI / Assistant of Editors in Chief

Arş. Gör. Dr. Mehmet GÜRTÜRK (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

Arş. Gör. Mehmet KARADAĞ (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

YAZI İŞLERİ / Assisting Editor

Arş. Gör. Dr. Mehmet GÜRTÜRK (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

Arş. Gör. Mehmet KARADAĞ (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

Arş. Gör. Oğuz CİÇAK (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi)

KAPAK TASARIMI / Cover Design

Hayri ÇÜREN

YAZI VE DANIŞMA KURULU/ Editorial Board

Alfabetik Sıra ile / In Alphabetical Order

ACAR, Ahmet Cevat (İstanbul Üniv.)	GÜLTEKİN, Yasin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	PAZARCIK, Yener (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)
ALAGÖZ, Mehmet (Selçuk Üniv.)	GÜRİSOY, Ümmü Tuba (İstanbul Üniv.)	SAATÇIOĞLU, Cem (İstanbul Üniv.)
ALBAYRAK, Barış (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	İÇÖZ, Orhan (Yaşar Üniv.)	SAYGIN, Tuğdem (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)
ARTUÇ, Kutlay (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	KASAPOĞLU AKÇAY, Özlem (İstanbul Üniv.)	SELVİ, Yakup (İstanbul Üniv.)
ATAKİŞİ, Ahmet (Trakya Üniv.)	KANTEN, Pelin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	SÖNMEZ, Rukiye (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)
ATMACA, Metin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	KANTEN, Selahattin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	TUNA, Muharrem (Hacı Bektaş Veli Üniv.)
AYTAÇ, Ayhan (Trakya Üniv.)	KANYILMAZ POLAT, Ebru (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	TURAN, Sibel (Trakya Üniv.)
BACAK, Bünyamin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	KARANFİL, Muhammet (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	UĞUR, Suat (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)
BARAN, Muhteşem (İstanbul Üniv.)	KIREL, Ayşe Çiğdem (Anadolu Üniv.)	ÜNSAR, Sinan (Trakya Üniv.)
ÇELİK, Savaş (Selçuk Üniv.)	KOÇER, Tamer (İstanbul Kültür Üniv.)	YARAŞ, Eyüp (Akdeniz Üniv.)
DEMİREL, Esra (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	KÖSE, Kamil Ahmet (İstanbul Üniv.)	YEŞİLTAŞ, Murat (Mehmet Akif Ersoy Üniv.)
DİLBAZ ALACAHAN, Nur (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	KURT, Ünzüle (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	YILMAZ, Fatih (İstanbul Üniv.)
ERKUL, Hüseyin (Çanakkale Onsekiz Mart Üniv.)	OKUMUŞ, Abdullah (İstanbul Üniv.)	
GÖKBULUT, Rasim İlker (İstanbul Üniv.)	ÖZÇELİK, Ayşe Oya (İstanbul Üniv.)	
GÜLMEZ, Mustafa (Akdeniz Üniv.)	PAKSOY, Mahmut (İstanbul Kültür Üniv.)	

İçindekiler / Contents V

**YEREL DÜZEYDE ÇEVRESEL DUYARLILIK: BELEDİYELERİN STRATEJİK
PLANLARINDA SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK TEMSİLİ**

*ENVIRONMENTAL AWARENESS AT THE LOCAL LEVEL: REPRESENTATION OF
SUSTAINABILITY IN MUNICIPAL STRATEGIC PLANS*

Gamze TOY 1-25

**TROLEYBÜSLERDEN TRAMBÜSLERE: TÜRKİYE'DE ELEKTRİKLİ TOPLU
TAŞIMACILIK DENEYİMİ**

*FROM TROLLEYBUSES TO TRAMBUSES: THE EXPERIENCE OF ELECTRIC PUBLIC
TRANSPORTATION IN TURKEY*

Serkan AYCİL 27-38

NEOLİBERAL KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE GÖÇ VE ARTIK NÜFUS İLİŞKİSİ

*THE RELATIONSHIP BETWEEN MIGRATION AND SURPLUS POPULATION IN THE
NEOLIBERAL GLOBALISATION PROCESS*

İdris AKKUZZU 39-52

SİYASAL HALKLA İLİŞKİLER ARACI OLARAK SOSYAL MEDYA: 2024

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ BAŞKANLIK SEÇİMLERİ ÖRNEĞİ

*SOCIAL MEDIA AS A POLITICAL PUBLIC RELATIONS TOOL: THE CASE OF THE 2024
UNITED STATES PRESIDENTIAL ELECTIONS*

Serkan ÖZTÜRK 53-65

YEREL DÜZEYDE ÇEVRESEL DUYARLILIK: BELEDİYELERİN STRATEJİK PLANLARINDA SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK TEMSİLİGamze TOY¹**ÖZ**

Bu çalışma, Türkiye'deki büyükşehir belediyelerinin stratejik planlarında sürdürülebilirlik ve çevresel duyarlılık temalarının temsiline odaklanmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma, küresel düzeyde kabul görmüş bir çerçeve sunarken, bu hedeflerin yerel yönetimler aracılığıyla uygulanması kritik bir öneme sahiptir. Çalışmanın amacı, 2020–2024 dönemine ait stratejik planlar üzerinden belediyelerin sürdürülebilirlik anlayışlarını nasıl yapılandırdıklarını, çevresel temaları ne ölçüde ve nasıl ele aldıklarını ortaya koymaktır. Bu amaç doğrultusunda, Türkiye'nin yedi coğrafi bölgesinden seçilen 10 büyükşehir belediyesinin stratejik planları nitel içerik analizi yöntemiyle incelenmiştir.

Analizler, belediyeler arasında sürdürülebilirlik, çevre, doğa, iklim değişikliği, enerji, atık ve su yönetimi gibi kavramların temsili açısından ciddi farklılıklar olduğunu ortaya koymuştur. Batı bölgelerinde yer alan belediyeler bu kavramlara daha sık ve kapsamlı biçimde yer verirken, iç ve doğu bölgelerde yer alan belediyelerde ise temsil düzeyi sınırlı kalmaktadır. Özellikle su yönetimi ve iklim değişikliği gibi stratejik öneme sahip temaların pek çok belediye tarafından ya tamamen ihmal edildiği ya da yalnızca sembolik düzeyde ele alındığı tespit edilmiştir.

Bu bulgular, sürdürülebilirlik söyleminin belediyelerin stratejik belgelerine sınırlı ve dengesiz bir şekilde yansıdığını, kavramsal düzeydeki duyarlılığın stratejik planlara bütüncül olarak entegre edilemediğini göstermektedir. Çalışma, bu yönüyle yerel düzeyde sürdürülebilir kalkınma politikalarının geliştirilmesine katkı sağlamayı amaçlamakta; ayrıca uygulama düzeyinde yapılacak ileri analizler için bir temel sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yerel Yönetimler, Çevresel Duyarlılık, Stratejik Planlar, Sürdürülebilirlik

ENVIRONMENTAL AWARENESS AT THE LOCAL LEVEL: REPRESENTATION OF SUSTAINABILITY IN MUNICIPAL STRATEGIC PLANS**ABSTRACT**

This study focuses on the representation of sustainability and environmental awareness themes in the strategic plans of metropolitan municipalities in Türkiye. While sustainable development

¹ Dr., Bağımsız Araştırmacı, gamzetoy0@gmail.com, ORCID: 0000-0002-8023-2463

provides a globally accepted framework, the implementation of these goals through local governments is of critical importance. The aim of the study is to reveal how municipalities structure their sustainability understanding through strategic plans for the period 2020–2024 and to what extent and how they address environmental themes. For this purpose, the strategic plans of 10 metropolitan municipalities selected from seven geographical regions of Turkey were examined using qualitative content analysis.

The analyses revealed that there are serious differences among municipalities in terms of the representation of concepts such as sustainability, environment, nature, climate change, energy, waste and water management. While municipalities located in the western regions include these concepts more frequently and comprehensively, the level of representation remains limited in municipalities located in the central and eastern regions. It has been found that strategically important themes, especially water management and climate change, are either completely neglected or only addressed at a symbolic level by many municipalities.

These findings show that the sustainability discourse is reflected in the strategic documents of municipalities in a limited and unbalanced way, and that conceptual level sensitivity cannot be integrated into strategic plans in a holistic way. In this respect, the study aims to contribute to the development of sustainable development policies at the local level; it also provides a basis for further analysis to be conducted at the application level.

Keywords: Local Governments, Environmental Awareness, Strategic Plans, Sustainability

Giriş

Sürdürülebilirlik, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla kalkınmanın dengeli bir şekilde gerçekleştirilmesini hedefleyen bir yaklaşım olarak, 21.yüzyılda yerel yönetimlerin politika belgelerinde giderek daha fazla yer bulmaktadır (Kanaat, 2022). Bu anlayış, özellikle Birleşmiş Milletler tarafından 2015 yılında kabul edilen Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) ile küresel düzeyde stratejik bir çerçeveye kavuşmuş ve yerel yönetimler bu hedeflerin uygulayıcı aktörleri olarak konumlandırılmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019).

Belediyeler, doğrudan toplumla temas kuran yönetim birimleri olarak çevresel sürdürülebilirliğin yerel düzeyde hayata geçirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır (Çelik Efşan ve Yılmaz, 2021). Ancak bu rolün ne ölçüde ve hangi araçlarla yerine getirildiği sorusu, özellikle stratejik planlar üzerinden değerlendirildiğinde daha somut bir görünüm kazanmaktadır. Türkiye’de 2000’li yıllardan itibaren belediyeler için zorunlu hâle gelen

stratejik plan hazırlama süreci, çevresel duyarlılığın kurumsal belgelerde ne ölçüde temsil edildiğini anlamak açısından önemli bir araştırma alanı sunmaktadır.

Bu bağlamda, çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin farklı coğrafi bölgelerinden seçilen büyükşehir belediyelerinin 2020–2024 dönemine ait stratejik planlarında sürdürülebilirlik ve çevresel temaların nasıl temsil edildiğini analiz etmektir. Çalışmada, söylemsel düzeyde sürdürülebilirlik kavramının metinlerdeki yeri, içerik yoğunluğu ve tematik çeşitliliği nitel içerik analizi yöntemiyle değerlendirilmiş; belediyeler arası karşılaştırmalarla bölgesel farklılıklar ortaya konmuştur. Çalışmanın katkısı yalnızca mevcut temsili analiz etmekle sınırlı kalmamakta, aynı zamanda sürdürülebilirlik ilkelerinin yerel yönetim belgelerinde ne derece bütüncül ve dengeli biçimde yer aldığını ortaya koyarak, eksik temaların görünür kılınmasını da amaçlamaktadır.

1. Literatür Taraması

Sürdürülebilirlik, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutlarıyla kalkınmanın dengeli bir şekilde sağlanmasını hedefleyen bir yaklaşımdır. Bu anlayış, özellikle 2015 yılında Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) ile küresel düzeyde ortak bir yol haritasına dönüşmüştür (United Nations, 2015). Bu kapsamda yerel yönetimler hem küresel hedeflerin yerelleştirilmesinde hem de topluma en yakın yönetim birimleri olmaları nedeniyle SKA'nın uygulanmasında kilit aktörler olarak değerlendirilmektedir. Nitekim Haberal ve Işık (2024), Türkiye'deki büyükşehir belediyelerinin stratejik planlarını inceleyerek, çoğu belediyenin SKA'lara yönelik hedefler belirlediğini ancak bu hedeflerin uygulama düzeyinde farklılık gösterdiğini ortaya koymuştur.

Yerel yönetimlerin bu süreçteki konumunu anlamak için stratejik planlama olgusunu ele almak gereklidir. Stratejik planlama, kamu yönetiminde uzun vadeli hedeflerin belirlenmesi ve bu hedeflere ulaşmak üzere gerekli adımların planlanması sürecidir. Türkiye'de 2000'li yılların başından itibaren kamu kurumları, özellikle de belediyeler için stratejik plan hazırlama zorunluluğu getirilmiş ve bu süreç, belediyecilik anlayışında önemli bir dönüşüm yaratmıştır. Genç (2007), belediyelerde stratejik planlama sürecini ele almış ve uygulama aşamasında karşılaşılan zorlukları ile çözüm önerilerini ayrıntılı biçimde tartışmıştır.

Stratejik planlar içerisinde çevresel duyarlılık genellikle "Çevre Koruma ve Geliştirme", "Çevre ve Sağlık Yönetimi" gibi başlıklar altında ele alınmaktadır. Ancak bu başlıkların içeriği ve kapsamı belediyeden belediyeye farklılık gösterebilmektedir. Örneğin Baykan ve Özer (2017), İstanbul'daki ilçe belediyelerinin stratejik planlarında çevresel konulara nasıl yer verildiğini analiz etmiş ve bu planların genellikle ulusal ya da bölgesel strateji belgelerine

yeterince atıfta bulunmadığını belirtmiştir. Buna ek olarak, belediyelerin çevresel stratejilerinin şekillenmesinde bulundukları coğrafi, kültürel ve altyapısal özelliklerin etkili olduğu literatürde genel olarak kabul edilen bir görüştür. Ancak Türkiye’de belediyelerin çevresel stratejilerini karşılaştırmalı olarak ele alan kapsamlı çalışmalar sınırlı olup, bu alanda daha fazla araştırmaya ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu bağlamda, Türkiye’nin farklı coğrafi bölgelerinden seçilen belediyelerin (İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Gaziantep, Antalya, Konya, Mersin, Ordu ve Erzurum) stratejik planlarında sürdürülebilirlik temsiline ilişkin yapılan analizler, bölgesel farklılıkların ve yerel çevresel önceliklerin planlara nasıl yansıdığını anlamak için önemli bir fırsat sunmaktadır. Örneğin Karadeniz bölgesinden Ordu ve Doğu Anadolu bölgesinden Erzurum gibi coğrafi ve iklimsel koşulları farklı belediyelerin çevresel stratejilerindeki çeşitlilik, yerel yönetimlerin sürdürülebilirlik uygulamalarında bölgesel özelliklerin etkisini ortaya koymaktadır (Keleş, 2004).

Bu noktada dikkat çeken bir diğer husus ise sürdürülebilirlik ilkelerinin stratejik planlara entegrasyonudur. Planların sadece hedef belirlemekle sınırlı kalmaması, aynı zamanda bu hedeflerin uzun vadeli çevresel sonuçlarını da gözetmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, yerel yönetimlerin faaliyet raporlarında sürdürülebilir kalkınma amaçlarına yer vermelerine rağmen, bu hedeflerin çoğu zaman stratejik planlara sistematik biçimde entegre edilmediği görülmektedir. Baykan ve Özer’in (2017) İstanbul ilçe belediyeleri üzerine yaptığı analizde de benzer şekilde, çevresel sürdürülebilirlik konularının çoğu planda yüzeysel biçimde ele alındığı ve ulusal strateji belgeleriyle güçlü bağlar kurulamadığı tespit edilmiştir. Benzer biçimde Şamat ve Çetin Demirel (2024), Bağcılar Belediyesi’nin stratejik plan ve faaliyet raporlarını incelemiş, belediyenin SKA’lara faaliyet raporlarında yer verdiğini ancak bu hedeflerin stratejik plan belgelerinde yeterince yansıtılmadığını ortaya koymuştur.

Ayrıca, yerel yönetimlerin iklim değişikliği ile mücadele, enerji yönetimi, atık ve su politikaları gibi konuları stratejik planlarında nasıl ele aldıkları, literatürde giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Çalışmada incelenen belediyelerin stratejik planlarında bu kavramların kullanım sıklığına ilişkin farklılıklar, yerel yönetimlerin çevresel konulardaki farkındalık ve önceliklerini göstermektedir. Özellikle su yönetimi gibi kritik çevresel konuların planlarda yeterince yer almaması, yerel politikaların geliştirilmesinde eksikliklere işaret etmektedir (Bostancı, 2022).

Genel olarak değerlendirildiğinde, belediyelerin stratejik planlarında sürdürülebilirlik ve çevresel duyarlılık konularının ele alınış biçimi literatürde geniş bir yer bulsa da bu alanda daha derinlemesine ve karşılaştırmalı çalışmalara ihtiyaç duyulduğu açıktır. Özellikle farklı

ölçek ve kapasiteye sahip belediyelerin karşılaştığı zorluklar ile iyi uygulama örneklerinin belirlenmesi, gelecek araştırmalar için önemli bir yön tayini sağlayacaktır.

2. Yöntem

Bu çalışmada, Türkiye'deki büyükşehir statüsüne sahip 30 belediye arasından seçilen 10 belediyenin stratejik planları analiz edilmiştir. Örneklem belirleme sürecinde iki temel ölçüt esas alınmıştır. İlk olarak, bölgesel temsiliyet ilkesine bağlı kalınarak Türkiye'nin yedi coğrafi bölgesinin her birinden en az bir büyükşehir belediyesinin örnekleme dahil edilmesine özen gösterilmiştir. İkinci ölçüt olarak ise, kavramsal derinlik gözetilmiş; yapılan ön değerlendirme sonucunda stratejik planlarında çevre, sürdürülebilirlik, iklim değişikliği gibi temalara açık biçimde yer veren belediyeler öncelikli olarak seçilmiştir.

Bu bağlamda oluşturulan örneklem grubu, Türkiye'deki yerel yönetimlerin çevresel duyarlılığına ilişkin genel eğilimleri yansıtacak düzeyde coğrafi ve tematik çeşitlilik sunmaktadır. Çalışmada amaçlı örnekleme (purposive sampling) yöntemi tercih edilmiştir. Özellikle nitel araştırmalarda ve belge analizlerinde yaygın olarak kullanılan bu örnekleme tekniği, analiz derinliğinin artırılması amacıyla bilgi açısından zengin durumların seçilmesini mümkün kılar (Patton, 2002). Araştırma kapsamında incelenen belediyeler şunlardır: İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Gaziantep, Antalya, Konya, Mersin, Ordu ve Erzurum. Bu belediyeler, yalnızca Türkiye'nin farklı coğrafi bölgelerini temsil etmekle kalmayıp, aynı zamanda stratejik planlarında çevre ve sürdürülebilirlik odaklı söylemlere yer vermeleri bakımından da örneklem seçiminde belirleyici olmuştur.

Analiz süreci, nitel içerik analizi yöntemi çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Bu yöntem, metinlerdeki temaları, kategorileri ve söylemleri sistematik biçimde inceleyerek anlamlı yapılar ortaya koymayı amaçlar. Çalışmada, belediyelerin 2020–2024 dönemine ait stratejik planları veri kaynağı olarak kullanılmıştır. Bu dönem, uygulama süreci tamamlanmış bir planlama evresi olması itibarıyla, sürdürülebilirlik temsillerinin olgunlaşmış bir belgede ne ölçüde yer bulunduğunu analiz etmek açısından elverişli bir zemin sunmaktadır. İnceleme süreci 26 Mayıs–1 Haziran 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Ayrıca tamamlanmış plan dönemine ait belgeler üzerinden yapılacak analiz, belediyeler arasındaki sürdürülebilirlik yaklaşımlarının karşılaştırmalı olarak incelenmesine olanak tanımaktadır. Bu yönüyle 2020–2024 stratejik planları hem analitik derinlik hem de metodolojik tutarlılık açısından uygun bir veri kümesi sunmaktadır.

²Tablo 1. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	84
	Sürdürülebilir Kalkınma	10
Çevre	Çevre	111
	Doğa	5
İklim & Enerji	Enerji	78
	İklim Değişikliği	35
Atık & Su Yönetimi	Atık	48
	Su Yönetimi	2

Tablo 1, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik temalı belirli anahtar kelimelerin frekanslarını göstermektedir. “Sürdürülebilir” kelimesi 84 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi 10 kez; “çevre” kelimesi 111, “doğa” kelimesi 5 kez; “enerji” 78, “iklim değişikliği” 35 kez; “atık” 48 ve “su yönetimi” ifadesi 2 kez geçmektedir.

Bu veriler ilk bakışta İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin sürdürülebilirlik temasına kavramsal düzeyde önemli bir yer ayırdığını göstermektedir. Özellikle “sürdürülebilir” ve “çevre” kavramlarının yüksek frekansta kullanılması, belediyenin bu alana ilişkin stratejik bir farkındalık taşıdığını düşündürmektedir. Bununla birlikte, temaların dağılımına bakıldığında bazı yapısal dengesizlikler dikkat çekmektedir. Örneğin “doğa” kavramı yalnızca 5 kez yer almakta, “su yönetimi” ise yalnızca 2 kez geçmektedir. Bu durum, sürdürülebilirliğin doğrudan ekosistem koruması ya da kaynak yönetimi bağlamında değil, daha çok altyapısal ya da teknik boyutlarda ele alındığını ortaya koymaktadır.

Özellikle “iklim değişikliği” ifadesinin 35 kez geçmesine rağmen, “su yönetimi” gibi doğrudan etkileyen ve etkilenen bir alt temanın oldukça düşük bir sıklıkta yer alması dikkat çekicidir. Bu durum, planın belirli çevresel temaları ön plana çıkarırken diğer kritik alanları ihmal etme eğiliminde olduğunu göstermektedir. Su kaynakları gibi stratejik öneme sahip konuların bu denli sınırlı temsili, çevresel sürdürülebilirliğin yalnızca retorik düzeyde ele alınmış olabileceği yönünde bir değerlendirmeyi gündeme getirmektedir.

Sonuç olarak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planında sürdürülebilirlik teması önemli ölçüde vurgulanmış olsa da belirli çevresel başlıkların eksikliği ve tematik

² Bu çalışmadaki tüm tablolar, yazar tarafından ilgili büyükşehir belediyelerinin 2020–2024 stratejik planları incelenerek oluşturulmuştur.

denge-sizlikler, sürdürülebilirliğin kavramsal düzeyin ötesine geçerek uygulamaya dönük, bütüncül bir politika alanı haline dönüşemediğini göstermektedir.

Tablo 2. Ankara Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	38
	Sürdürülebilir Kalkınma	3
Çevre	Çevre	104
	Doğa	7
İklim & Enerji	Enerji	31
	İklim Değişikliği	6
Atık & Su Yönetimi	Atık	47
	Su Yönetimi	0

Tablo 2, Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik temalı belirli anahtar kelimelerin frekanslarını göstermektedir. “Sürdürülebilir” kelimesi 38, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi 3 kez; “çevre” 104, “doğa” 7 kez; “enerji” 31, “iklim değişikliği” 6 kez; “atık” 47 kez yer almaktadır. “Su yönetimi” ifadesine ise analiz edilen belgede rastlanmamıştır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planında sürdürülebilirlik temalı kavramların genel olarak orta düzeyde temsil edildiği görülmektedir. “Sürdürülebilir” ifadesinin 38, “sürdürülebilir kalkınma”nın ise yalnızca 3 kez kullanılmış olması, sürdürülebilirlik söyleminin kavramsal düzeyde yer aldığını ancak belirgin bir stratejik odak haline gelmediğini düşündürmektedir. Buna karşın “çevre” kelimesinin 104 kez geçmesi, çevresel meselelere ilişkin söylemsel bir duyarlılığın bulunduğu işaret etmektedir. Ancak bu yoğunluk, içeriğin ne kadar bütüncül çevresel yaklaşımlar içerdiği konusunda tek başına yeterli değildir; bu nedenle daha ayrıntılı bağlam analizi gerekmektedir.

“Doğa” kavramının yalnızca 7 kez kullanılması, çevre söyleminin büyük ölçüde genel ve yüzeysel kaldığını, ekolojik temelli politikaların ise arka planda olduğunu göstermektedir. “Enerji” ve “iklim değişikliği” gibi sürdürülebilirliğin teknik ve küresel boyutlarına yönelik kavramlar ise sırasıyla 31 ve 6 kez yer almıştır. Bu düzey, Ankara gibi büyük bir metropolün altyapı, enerji verimliliği ve iklim değişikliğine uyum konularındaki stratejik planlama ihtiyaçlarıyla karşılaştırıldığında sınırlı kalmaktadır.

Özellikle “su yönetimi” ifadesinin stratejik plan belgelerinde hiç geçmemesi dikkat çekici bir eksikliktir. Ankara gibi iklimsel riskler taşıyan ve su kaynakları üzerinde baskı bulunan bir şehirde, suyun korunması ve yönetimi gibi konuların plan düzeyinde açık biçimde

ele alınması beklenir. Bu eksiklik, doğal kaynakların stratejik yönetişimi açısından planın bütüncül bir yaklaşım geliştirmekte yetersiz kaldığını göstermektedir.

Sonuç olarak Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin planı, sürdürülebilirlik ilkelerine belirli bir kavramsal yer ayırmakla birlikte, tematik derinlik ve stratejik önceliklendirme açısından geliştirmeye açık bir yapı sergilemektedir. Doğa temelli çözümler, su kaynaklarının yönetimi ve iklim krizine karşı direnç gibi alanlar planın zayıf kaldığı başlıca eksenler olarak öne çıkmaktadır.

Tablo 3. İzmir Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
	Sürdürülebilir	86
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir Kalkınma	5
Çevre	Çevre	58
	Doğa	39
İklim & Enerji	Enerji	64
	İklim Değişikliği	26
Atık & Su Yönetimi	Atık	52
	Su Yönetimi	0

Tablo 3, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2020–2024 Stratejik Planı'nda sürdürülebilirlik temalı belirli anahtar kelimelerin frekanslarını göstermektedir. “Sürdürülebilir” kelimesi 86, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi 5 kez; “çevre” 58, “doğa” 39 kez; “enerji” 64, “iklim değişikliği” 26 kez; “atık” 52 kez yer almaktadır. “Su yönetimi” ifadesine ise plan metni içerisinde yer verilmemiştir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planında sürdürülebilirlik kavramının oldukça yoğun bir biçimde yer aldığı görülmektedir. “Sürdürülebilir” ifadesinin 86 kez geçmesi, kavramın belediye söyleminde temel bir yapı taşı haline geldiğini düşündürmektedir. Bu yüksek kullanım, yalnızca planın genel çerçevesinde değil, muhtemelen farklı tematik başlıklar altında da sürdürülebilirlik ilkesine gönderme yapıldığını göstermektedir. Ancak “sürdürülebilir kalkınma” ifadesinin yalnızca 5 kez kullanılması, küresel gündemle (örneğin SKA'larla) olan bağın sınırlı düzeyde kurulduğuna işaret edebilir.

“Çevre” ve özellikle “doğa” kavramlarının kullanım düzeyi, İzmir'in stratejik planında çevresel konulara yönelik söylemin teknik konularla sınırlı kalmadığını, aynı zamanda doğa temelli yaklaşımlara da dikkat çekildiğini göstermektedir. “Doğa” kavramının 39 kez

kullanılması, bu çalışmada analiz edilen belediyeler arasında dikkat çekici bir örnektir ve ekolojik farkındalığın kurumsal metne daha doğrudan yansıdığını düşündürmektedir.

“Enerji” (64) ve “iklim değişikliği” (26) gibi kavramların da yüksek frekansta kullanılmış olması, İzmir’in çevresel sürdürülebilirliği yalnızca doğal koruma ile değil, aynı zamanda iklim krizi ve enerji yönetimi gibi küresel ölçekli temalarla da ilişkilendirdiğini göstermektedir. Bu durum, belediyenin stratejik planında çevresel meseleleri çok boyutlu bir biçimde ele almaya çalıştığına işaret eder.

Bununla birlikte, “su yönetimi” kavramının plan metni içerisinde hiç yer almaması, planın belirli alanlarda kapsam eksikliği taşıdığına işaret etmektedir. Su kaynakları, özellikle iklim değişikliği bağlamında giderek daha kritik hale gelirken, bu konunun stratejik belgede görünür olmaması önemli bir boşluk olarak değerlendirilebilir. Bu durum, genel olarak güçlü görünen sürdürülebilirlik söyleminin, uygulamaya dönük belirli temalarda hâlâ bütüncül bir yaklaşımdan uzak olduğunu ortaya koymaktadır.

Genel olarak değerlendirildiğinde, İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı kavramsal yoğunluk, tematik çeşitlilik ve söylemsel bütünlük açısından öne çıkmakla birlikte, bazı stratejik alt başlıklarda (örneğin su yönetimi) eksiklikler barındırmaktadır. Bu durum, planın güçlü yönlerinin yanı sıra geliştirilmesi gereken tematik boşluklara da işaret etmektedir.

Tablo 4. Ordu Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	32
	Sürdürülebilir Kalkınma	1
Çevre	Çevre	88
	Doğa	1
İklim & Enerji	Enerji	34
	İklim Değişikliği	1
Atık & Su Yönetimi	Atık	64
	Su Yönetimi	0

Ordu Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik teması çerçevesinde yapılan içerik analizinde, “sürdürülebilir” kelimesi 32 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi ise 1 kez kullanılmıştır. “Çevre” kelimesi 88 kez geçerken, doğrudan “doğa” kelimesine 1 kez rastlanmıştır. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” ifadesi 34 kez, “iklim değişikliği” ise 1 kez kullanılmıştır. Atık ve su yönetimi teması içinde “atık” kelimesi 64 defa geçmekte, “su yönetimi” ifadesi ise hiç kullanılmamaktadır.

Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planında sürdürülebilirlik temasına yönelik kavramsal temsiliyet, genel anlamda sınırlı ve dengesiz bir görünüm sergilemektedir. "Sürdürülebilir" kelimesi 32 kez geçmesine karşın, "sürdürülebilir kalkınma" ifadesinin yalnızca bir kez yer alması, belediyenin bu kavramı daha çok genel bir çevresel hassasiyet aracı olarak kullandığını, küresel kalkınma söylemiyle doğrudan bir bağ kurma konusunda ise zayıf kaldığını göstermektedir. Bu durum, sürdürülebilirlik anlayışının kurumsal belgede daha çok yerel bağlamda ele alındığını; ancak küresel hedefler ve bütüncül yaklaşımlarla sınırlı biçimde ilişkilendirildiğini ortaya koymaktadır.

"Çevre" kelimesinin 88 kez geçmesine karşın "doğa" kelimesine yalnızca bir kez rastlanması, çevresel konuların ağırlıklı olarak insan merkezli ve yönetsel bir bakış açısıyla ele alındığını düşündürmektedir. Bu yaklaşım, doğayı bir değer olarak değil, yönetilmesi gereken bir kaynak ya da alan olarak konumlandırma eğilimini yansıtır olabilir. Ekosistem temelli stratejilere yer verilmemesi, planın çevresel sürdürülebilirlik açısından tematik derinlikten yoksun olduğunu göstermektedir.

İklim değişikliği teması ise plan metninde neredeyse hiç yer almamaktadır. "İklim değişikliği" ifadesinin sadece bir kez kullanılması, bu kritik küresel meselenin yerel yönetim perspektifinden yeterince algılanmadığını ve stratejik bir öncelik haline getirilmediğini göstermektedir. Buna karşın "enerji" kelimesinin 34 kez kullanılması, belediyenin çevresel sürdürülebilirliği daha çok enerji verimliliği ya da altyapı iyileştirmeleri çerçevesinde değerlendirdiğini göstermektedir. Bu durum, planın çevresel bileşenlerinde teknik çözümlerin ön planda olduğunu; ancak iklimsel uyum, risk yönetimi ve dirençlilik gibi daha sistemik başlıkların geri planda kaldığını ortaya koymaktadır.

"Su yönetimi" kavramına hiç yer verilmemesi, özellikle Karadeniz Bölgesi gibi yüksek yağışlı ve doğal kaynak açısından zengin bir coğrafyada dikkat çekicidir. Bu eksiklik, suyun yalnızca fiziksel bir kaynak değil, aynı zamanda sürdürülebilir kalkınma açısından stratejik bir politika alanı olarak değerlendirilemediğini göstermektedir. Planın bu yönüyle iklim değişikliğinin su döngüsü üzerindeki etkilerini göz ardı etmesi, çevresel riskleri uzun vadede artırabilecek bir boşluk yaratmaktadır.

Sonuç olarak, Ordu Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planı, çevre ve atık yönetimi konularına görece yüksek düzeyde yer vermesine karşın, sürdürülebilir kalkınmanın ekolojik, iklimsel ve bütüncül boyutlarını yeterince içselleştirmemektedir. Kavramsal temsil düzeyindeki bu dengesizlikler, planın sürdürülebilirlik vizyonunun yalnızca bazı alt temalara odaklandığını, fakat diğer kritik alanları göz ardı ettiğini ortaya koymaktadır.

Tablo 5. Bursa Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
	Sürdürülebilir	10
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir Kalkınma	0
Çevre	Çevre	71
	Doğa	4
İklim & Enerji	Enerji	3
	İklim Değişikliği	2
Atık & Su Yönetimi	Atık	29
	Su Yönetimi	0

Bursa Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik temsiline yönelik yapılan kelime sıklığı analizinde, “sürdürülebilir” kelimesi 10 kez kullanılmış, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine ise hiç yer verilmemiştir. “Çevre” kelimesi 71 defa geçerken, “doğa” kelimesi yalnızca 4 kez kullanılmıştır. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” kelimesi 3 defa, “iklim değişikliği” ise 2 defa geçmektedir. Atık ve su yönetimi temasında ise “atık” kelimesi 29 kez kullanılmış, “su yönetimi” ifadesi plan metninde yer almamıştır.

Bursa Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planında sürdürülebilirlik temasına ilişkin kavramsal temsiliyetin oldukça sınırlı düzeyde olduğu görülmektedir. “Sürdürülebilir” kelimesinin yalnızca 10 kez kullanılması ve “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine hiç yer verilmemesi, belediyenin bu kavramı stratejik yönlendirme aracı olarak benimseme düzeyinin zayıf olduğunu ortaya koymaktadır. Bu eksiklik, sürdürülebilirlik anlayışının planın bütüncül yapısına sistematik bir biçimde entegre edilmediğine işaret etmektedir.

“Çevre” kavramı plan boyunca 71 kez geçmesine rağmen, “doğa” kelimesinin yalnızca 4 kez kullanılmış olması, çevreye yönelik yaklaşımın teknik ya da yönetsel düzlemle sınırlı kaldığını göstermektedir. Doğanın bir değer alanı olarak değil, çevre başlığı altında daha çok hizmet sunumu veya altyapı konusu bağlamında ele alındığı söylenebilir. Bu da doğa koruma, ekosistem yönetimi ve biyoçeşitlilik gibi sürdürülebilirliğin temel bileşenlerinin plan düzeyinde yeterince temsil edilmediğini göstermektedir.

“Enerji” ve “iklim değişikliği” kavramlarının yalnızca 3 ve 2 kez geçmesi, bu stratejik temaların belediye planlamasında marjinal kaldığını ortaya koymaktadır. Bu durum, Bursa gibi büyük bir sanayi kentinde enerji yönetimi, karbon salınımı, hava kirliliği ve iklim riskleri gibi başlıkların stratejik belgede neden yeterince yer bulmadığını sorgulamaktadır. Söz konusu

eksiklik, yalnızca çevresel sürdürülebilirlik açısından değil, aynı zamanda ekonomik ve sosyal risklerin de bütüncül biçimde değerlendirilmediğine işaret eder.

Atık yönetimi temasına 29 kez yer verilmiş olması, belediyenin çevre politikasında daha çok geleneksel hizmet sunum alanlarına (çöp toplama, bertaraf vb.) odaklandığını göstermektedir. Ancak “su yönetimi” ifadesine hiç yer verilmemiş olması, Bursa gibi su stresi potansiyeline sahip bir kentte bu kritik konunun stratejik düzlemde yeterince ele alınmadığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu durum, planın kaynak temelli sürdürülebilirlik yaklaşımında ciddi bir boşluk olduğunu göstermektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Bursa Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, sürdürülebilirlik söylemine kavramsal düzeyde sınırlı yer veren, tematik bütünlükten uzak ve çevresel başlıkları yalnızca belirli hizmet alanlarıyla sınırlayan bir yapı sergilemektedir. Bu bağlamda planın, sürdürülebilirlik ilkelerinin yalnızca sembolik düzeyde temsil edildiği; ancak stratejik planlama mantığına içerilmediği bir belge niteliğinde olduğu söylenebilir.

Tablo 6. Antalya Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	18
	Sürdürülebilir Kalkınma	1
Çevre	Çevre	107
	Doğa	15
İklim & Enerji	Enerji	33
	İklim Değişikliği	1
Atık & Su Yönetimi	Atık	67
	Su Yönetimi	0

Antalya Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik temasına yönelik yapılan kelime sıklığı analizine göre, “sürdürülebilir” kelimesi 18 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi ise 1 kez kullanılmıştır. “Çevre” kelimesi 107 defa geçerken, “doğa” kelimesi 15 kez yer almaktadır. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” kelimesi 33 kez kullanılmış, “iklim değişikliği” ifadesine yalnızca 1 kez yer verilmiştir. Atık ve su yönetimi teması çerçevesinde “atık” kelimesi 67 defa geçmekte, “su yönetimi” ifadesine ise rastlanmamaktadır.

Antalya Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, sürdürülebilirlik temalı kavramlara yer verme açısından belirli açılardan güçlü, bazı yönlerden ise belirgin eksiklikler barındırmaktadır. “Sürdürülebilir” kelimesinin 18 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesinin yalnızca 1 kez geçmesi, sürdürülebilirlik kavramının planın söylemsel yapısında sınırlı bir yer

tuttuğunu göstermektedir. Kavramın bu ölçüde sınırlı kullanımı, sürdürülebilirlik ilkesinin belediyenin stratejik vizyonuna yapısal olarak ne ölçüde entegre edildiği konusunda soru işaretleri yaratmaktadır.

Buna karşılık, “çevre” kelimesinin 107 defa kullanılması, belediyenin çevresel konulara önemli bir vurgu yaptığını ortaya koymaktadır. Bu yüksek kullanım düzeyi, çevresel temaların plan metninde oldukça görünür olduğunu göstermektedir. Ayrıca “doğa” kavramının 15 kez yer alması, Antalya özelinde çevre söyleminin yalnızca teknik değil, aynı zamanda ekolojik ve estetik boyutlarla da ilişkilendirildiğini düşündürmektedir. Bu, belediyenin çevreye bakışında doğaya dair daha bütüncül bir farkındalık geliştirmeye çalıştığını göstermesi bakımından önemlidir.

“Enerji” temasının 33 kez geçmesi, belediyenin enerji yönetimi ve muhtemelen enerji verimliliği konularında belli bir stratejik ilgiye sahip olduğunu ortaya koyarken, “iklim değişikliği” ifadesinin yalnızca 1 kez kullanılmış olması, bu küresel krizin yerel stratejik gündemde yeterince yer bulmadığını göstermektedir. Bu durum, Antalya gibi iklim değişikliğinden doğrudan etkilenme potansiyeli yüksek bir kent için dikkat çekici bir eksiklik. Özellikle kıyı erozyonu, sıcaklık artışı, su kıtlığı ve turizm sektörüne olası etkiler düşünüldüğünde, iklim değişikliğiyle mücadeleye yönelik somut politikaların stratejik plana entegre edilmemesi önemli bir boşluk oluşturmaktadır.

“Atık” kavramının 67 kez kullanılması, belediyenin hizmet temelli çevre politikalarında özellikle atık yönetimine odaklandığını göstermektedir. Ancak “su yönetimi” ifadesine hiç yer verilmemesi, bu konunun planın stratejik öncelikleri arasında bulunmadığını ortaya koyar. Oysa Antalya gibi hem yaz turizminin hem de tarımsal üretimin yoğun olduğu bir bölgede su kaynaklarının yönetimi, sürdürülebilir kalkınma açısından hayati bir öneme sahiptir. Bu eksiklik, planın çevresel sürdürülebilirlik bağlamında stratejik bir denge kurmakta yetersiz kaldığını düşündürmektedir.

Sonuç olarak, Antalya Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, çevre ve atık yönetimi gibi belirli alanlarda güçlü söylemler üretse de sürdürülebilirliğin temel alt temaları arasında yer alan iklim değişikliği ve su yönetimi konularında ciddi temsil boşlukları içermektedir. Bu durum, planın çevresel sürdürülebilirlik açısından yüzeysel bir yapı sergilediğini ve yalnızca belirli temalara odaklanarak bütüncül bir stratejik çevre politikasından uzak kaldığını göstermektedir.

Tablo 7. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	32
	Sürdürülebilir Kalkınma	0
Çevre	Çevre	99
	Doğa	7
İklim & Enerji	Enerji	89
	İklim Değişikliği	6
Atık & Su Yönetimi	Atık	0
	Su Yönetimi	0

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı’nda sürdürülebilirlik temasına yönelik yapılan kelime sıklığı analizinde, “sürdürülebilir” kelimesi 32 kez kullanılmış, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine ise yer verilmemiştir. “Çevre” kelimesi 99 defa geçerken, “doğa” kelimesi 7 kez kullanılmıştır. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” kelimesi 89 defa, “iklim değişikliği” ifadesi ise 6 defa yer almaktadır. Atık ve su yönetimi temasında ise hem “atık” hem de “su yönetimi” ifadelerine rastlanmamıştır.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi’nin 2020–2024 Stratejik Planı, sürdürülebilirlik teması çerçevesinde belirli kavramlara yer vermesi bakımından dikkat çekici bazı özellikler göstermektedir. “Sürdürülebilir” kelimesinin 32 kez kullanılması, kavramın belli bir düzeyde stratejik belgede yer bulduğunu ortaya koymakla birlikte, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine hiç yer verilmemesi, bu söylemin küresel kalkınma hedefleriyle ilişkilendirilmediğini göstermektedir. Bu durum, sürdürülebilirlik kavramının daha çok yerel düzeyde tanımlandığını ve planın uluslararası stratejik çerçevelerle sınırlı bağlantı kurduğunu düşündürmektedir.

“Çevre” kelimesinin 99 kez, “doğa” kelimesinin ise 7 kez geçmesi, çevresel meselelerin söylemsel düzeyde önemli bir yer tuttuğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, doğa kavramının görece olarak az kullanılması, çevreye yönelik yaklaşımın doğrudan doğa koruma ve ekosistem temelli bir anlayıştan çok, çevreyi yönetilecek bir kaynak ya da altyapı alanı olarak ele alma eğiliminde olduğunu gösterebilir.

En dikkat çekici bulgulardan biri, “enerji” kelimesinin 89 kez kullanılmış olmasıdır. Bu oran, Gaziantep’in enerji yönetimi, enerji verimliliği ya da alternatif enerji kaynakları gibi alanlara stratejik düzeyde ciddi bir vurgu yaptığını göstermektedir. Ancak bu yüksek frekansa karşın “iklim değişikliği” ifadesinin yalnızca 6 kez kullanılması, enerji politikalarının sürdürülebilirlik ve iklim uyumu bağlamında yeterince ilişkilendirilmediğini düşündürmektedir. Yani enerjiye odaklanan stratejik planlama yaklaşımı, iklimle bağlantılı riskleri sistematik biçimde içermemekte ve bu iki alan arasındaki kritik ilişki göz ardı edilmektedir.

Daha çarpıcı bir eksiklik ise “atık” ve “su yönetimi” gibi çevresel yönetimin temel bileşenlerinin stratejik plan metninde hiç yer almamış olmasıdır. Bu durum, belediyenin sürdürülebilirlik yaklaşımının belirli temalara yoğunlaştığını ancak çevresel yönetim sisteminin bütünlüğünü sağlayacak temel alanları dışarda bıraktığını göstermektedir. Özellikle “su yönetimi” konusunun yokluğu, Gaziantep gibi kuraklık tehdidi taşıyan, iklimsel riskleri yüksek ve tarımsal üretimin önemli olduğu bir bölgede ciddi bir stratejik boşluk anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak, Gaziantep Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı enerji teması açısından dikkat çekici bir kavramsal yoğunluk sunmakta; ancak sürdürülebilirlik ilkelerinin diğer temel bileşenleriyle yeterli düzeyde bütünleşmediği görülmektedir. Planın belirli alanlarda güçlü, ancak diğer çevresel temalarda sessiz kalması, sürdürülebilirlik vizyonunun parçalı ve sınırlı bir yapı arz ettiğini göstermektedir. Bu durum, yerel stratejik belgelerin tematik denge ve uzun vadeli çevresel yönetim açısından daha bütüncül bir yaklaşımla yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Tablo 8. Konya Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	0
	Sürdürülebilir Kalkınma	0
Çevre	Çevre	208
	Doğa	9
İklim & Enerji	Enerji	1
	İklim Değişikliği	0
Atık & Su Yönetimi	Atık	74
	Su Yönetimi	0

Konya Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı’nda yapılan kelime sıklığı analizine göre, “Sürdürülebilir” kelimesi ile “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine stratejik planda hiç yer verilmemiştir. “Çevre” kelimesi 208 kez yer alırken, “doğa” kelimesi yalnızca 9 kez geçmektedir. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” kelimesi sadece 1 kez kullanılmış, “iklim değişikliği” ifadesi ise hiç geçmemiştir. “Atık” kelimesi 74 kez kullanılırken, “su yönetimi” ifadesi ise hiç yer almamaktadır.

Konya Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, sürdürülebilirlik kavramının temsili açısından oldukça sınırlı bir yapı sergilemektedir. “Sürdürülebilir” kelimesinin hiç kullanılmamış olması ve “sürdürülebilir kalkınma” ifadesine yer verilmemesi, sürdürülebilirlik ilkesinin belediyenin stratejik vizyonuna entegre edilmediğini açıkça göstermektedir. Bu

durum, kavramın planlama süreçlerinde yönlendirici bir çerçeve olmaktan uzak tutulduğunu ortaya koymaktadır.

“Çevre” kelimesinin 208 kez geçmesine karşın, “doğa” kavramının yalnızca 9 kez yer alması, planın çevresel boyutunun daha çok altyapı, temizlik ve atık yönetimi gibi teknik hizmet başlıkları etrafında şekillendiğini göstermektedir. Bu durum, doğal varlıkların korunması veya ekosistem temelli yaklaşımların stratejik belgede önceliklendirilmediğini; çevresel sürdürülebilirliğin daha çok hizmet sunumu odaklı ele alındığını ortaya koymaktadır.

İklim ve enerji temalarında da belirgin bir sınırlılık söz konusudur. “Enerji” kelimesinin sadece 1 kez, “iklim değişikliği” ifadesinin ise hiç geçmemesi, Konya gibi kuraklık ve sıcaklık artışı gibi iklimsel risklerle karşı karşıya olan bir kent için stratejik farkındalığın düşük seviyede olduğunu göstermektedir. Bu yok denecek düzeyde temsil, iklim uyumu, karbon ayak izi azaltımı veya enerji verimliliği gibi küresel önceliklerin yerel stratejiye neredeyse hiç entegre edilmediğini göstermektedir.

“Atık” kelimesinin 74 kez kullanılması, belediyenin çevre politikalarının daha çok atık toplama, geri dönüşüm ve temizlik hizmetleri etrafında şekillendiğini göstermektedir. Bu yoğunluk, çevresel duyarlılığın geleneksel belediyecilik görevleriyle sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır. Buna karşılık “su yönetimi” ifadesinin hiç geçmemesi, Konya gibi su kıtlığı riski taşıyan bir bölgede stratejik bir boşluğa işaret etmektedir. Su kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi, iklim değişikliğine uyum ve tarımsal faaliyetlerin sürekliliği açısından hayati öneme sahipken, bu alanda stratejik bir yaklaşımın plan metnine yansıtılmadığı görülmektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Konya Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, sürdürülebilirlik ilkelerine dair kavramsal temsiliyeti oldukça sınırlı tutmakta ve çevresel meseleleri büyük ölçüde hizmet odaklı bir perspektifle ele almaktadır. Bu durum, stratejik planın vizyoner değil, işlevsel odaklı hazırlandığını ve çevresel sürdürülebilirliğin bütüncül bir strateji olarak kurumsal belgeye entegre edilemediğini göstermektedir.

Tablo 9. Mersin Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	52
	Sürdürülebilir Kalkınma	3
Çevre	Çevre	110
	Doğa	3
İklim & Enerji	Enerji	13
	İklim Değişikliği	14
Atık & Su Yönetimi	Atık	54

Mersin Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı'nda sürdürülebilirlik teması kapsamında yapılan kelime sıklığı analizinde, “sürdürülebilir” kelimesi 52 defa, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi ise 3 kez geçmektedir. “Çevre” kelimesi 110 kez kullanılmış, “doğa” kelimesi ise 3 defa yer almıştır. İklim ve enerji teması bağlamında “enerji” kelimesi 13 kez, “iklim değişikliği” ise 14 kez kullanılmıştır. “Atık” kelimesi 54 defa geçerken, “su yönetimi” ifadesine plan metninde rastlanmamıştır.

Mersin Büyükşehir Belediyesi'nin 2020–2024 stratejik planında sürdürülebilirlik teması belirli açılardan güçlü bir kavramsal görünürlük sergilese de tematik derinlik ve denge açısından bazı eksiklikler barındırmaktadır. “Sürdürülebilir” kelimesinin 52 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesinin ise 3 kez kullanılması, belediyenin sürdürülebilirlik kavramını belirli ölçüde içselleştirdiğini ve bu kavramı stratejik planlama sürecine entegre etmeye çalıştığını göstermektedir. Ancak bu yoğunluk, kavramın planın bütününe ne ölçüde dağıldığı ve uygulamaya dönük olarak ne kadar yapılandırıldığı sorularını beraberinde getirmektedir.

“Çevre” kelimesinin 110 kez geçmesi, bu temanın metinsel olarak oldukça ön planda olduğunu gösterirken, “doğa” kavramının yalnızca 3 kez yer alması, çevresel yaklaşımın doğa temelli değil daha çok yönetimsel, belki de teknik bir anlayışa dayandığını düşündürmektedir. Bu durum, ekolojik perspektifin plan içerisinde ikincil düzeyde kaldığını ve doğa korumanın sınırlı düzeyde stratejik öncelik haline getirildiğini göstermektedir.

İklim ve enerji temalarında ise görece dengeli bir temsil dikkat çekmektedir. “Enerji” kelimesinin 13 kez, “iklim değişikliği” ifadesinin ise 14 kez kullanılmış olması, belediyenin küresel çevre sorunlarına yönelik belli bir farkındalık geliştirdiğini göstermektedir. Bu oranlar, birçok belediyeye kıyasla iklim değişikliği konusunun metinde daha görünür olduğunu ortaya koymakta; ancak bu görünürlüğün stratejik hedefler, performans göstergeleri ve somut eylemlerle desteklenip desteklenmediği ayrıca değerlendirilmelidir.

“Atık” temasına 54 kez yer verilmesi, belediyenin çevresel hizmetler kapsamında atık yönetimine güçlü bir vurgu yaptığını göstermektedir. Ancak, “su yönetimi” kavramına plan metninde hiç yer verilmemiş olması, özellikle Mersin gibi tarım, sanayi ve turizm faaliyetlerinin su kaynaklarına yoğun baskı oluşturduğu bir bölgede stratejik bir eksiklik. Bu yokluk, suyun planlama perspektifinde stratejik bir kaynak olarak yeterince değerlendirilmediğini ve çevresel sürdürülebilirliğin önemli bir boyutunun göz ardı edildiğini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak Mersin Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planı, kavramsal düzeyde sürdürülebilirlik ve çevre temalarını öne çıkaran bir söylem geliştirirken; doğa, su ve ekosistem temelli stratejilerin temsili açısından sınırlı bir içerik sunmaktadır. Bu durum, sürdürülebilirlik yaklaşımının belirli başlıklarda öne çıktığı; ancak bütüncül bir stratejik çerçeveye dönüşmediğini göstermekte ve planın tematik bütünlük açısından geliştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir.

Tablo 10. Erzurum Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planında Sürdürülebilirlik Temsiline Dair Kelime Sıklıkları

Tema	Anahtar Kelime	Frekans
Sürdürülebilirlik	Sürdürülebilir	22
	Sürdürülebilir Kalkınma	2
Çevre	Çevre	67
	Doğa	5
İklim & Enerji	Enerji	15
	İklim Değişikliği	0
Atık & Su Yönetimi	Atık	30
	Su Yönetimi	0

Erzurum Büyükşehir Belediyesi 2020–2024 Stratejik Planı'nda sürdürülebilirlik teması çerçevesinde yapılan içerik analizinde, “sürdürülebilir” kelimesi 22 kez, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi ise 2 kez kullanılmıştır. “Çevre” kelimesi 67 kez geçerken, “doğa” kelimesi 5 kez kullanılmıştır. İklim ve enerji teması kapsamında “enerji” ifadesi 15 kez, “iklim değişikliği” ise hiç kullanılmamıştır. Atık ve su yönetimi teması içinde “atık” kelimesi 30 defa geçerken, “su yönetimi” ifadesi ise hiç kullanılmamıştır.

Erzurum Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planında sürdürülebilirlik teması çerçevesinde ortaya çıkan veriler, kavramsal düzeyde belirli bir farkındalık olduğunu göstermekle birlikte, tematik bütünlük açısından önemli yetersizliklere işaret etmektedir. “Sürdürülebilir” kelimesinin 22, “sürdürülebilir kalkınma” ifadesinin ise yalnızca 2 kez geçmesi, kavramın söylem düzeyinde sınırlı bir şekilde temsil edildiğini ve sürdürülebilir kalkınma yaklaşımının planın genel vizyonuna tam anlamıyla entegre edilmediğini ortaya koymaktadır.

“Çevre” kelimesinin 67 kez gibi yüksek bir sıklıkla kullanılması, Erzurum Belediyesi'nin çevresel meseleleri stratejik belgede vurgulama eğiliminde olduğunu gösterirken, “doğa” kavramının yalnızca 5 kez geçmesi, bu çevresel yaklaşımın daha çok hizmet sunumuna dayalı ve teknik bir içerikte kaldığını düşündürmektedir. Doğa koruma, ekosistem temelli yaklaşımlar veya biyoçeşitlilik gibi kavramsal açılımların plan metninde

güçlü bir biçimde yer bulamaması, çevresel sürdürülebilirliğin yapısal bir politika alanı olarak görülmediğini ortaya koymaktadır.

İklim değişikliği konusunun stratejik belgede hiç yer almamış olması ise dikkat çekici bir eksikliktir. Erzurum gibi karasal iklim koşullarına sahip ve iklim değişikliğinden doğrudan etkilenme potansiyeli taşıyan bir şehirde bu kritik kavramın tamamen göz ardı edilmesi, yerel yönetimlerin iklim risklerine yönelik farkındalık düzeyinin düşük olduğunu göstermektedir. Buna karşın “enerji” kelimesinin 15 kez kullanılmış olması, belediyenin enerjiyle ilgili konuları —muhtemelen altyapı, tüketim ya da verimlilik bağlamında— belirli bir düzeyde stratejik öncelik haline getirdiğini düşündürmektedir. Ancak bu enerji vurgusu, iklim uyumu ve çevresel bütünlük bağlamında ele alınmadığı sürece sınırlı bir etki yaratacaktır.

“Atık” temasının 30 kez geçmesi, belediyenin çevresel politikalarında özellikle atık yönetimi konusuna odaklandığını göstermektedir. Bu, planın hizmet temelli çevre yönetimi anlayışını sürdürdüğüne işaret eder. Ancak “su yönetimi” ifadesinin planda yer almaması, Erzurum gibi su kaynakları ve iklim koşulları açısından hassas bir bölgede, suyun stratejik bir planlama bileşeni olarak yeterince değerlendirilmediğini ortaya koymaktadır. Su yönetimi, özellikle iklim değişikliği ve ekolojik denge açısından hayati bir tema olmasına rağmen, plan düzeyinde görünürlük kazanamamıştır.

Sonuç olarak, Erzurum Büyükşehir Belediyesi’nin stratejik planı, “çevre” ve “atık” gibi temalarda kavramsal görünürlük sunsa da sürdürülebilir kalkınmanın temel bileşenleri olan doğa koruma, su yönetimi ve özellikle iklim değişikliği gibi konularda ciddi temsil eksiklikleri barındırmaktadır. Bu durum, belediyenin sürdürülebilirlik yaklaşımının parçalı, hizmet ağırlıklı ve stratejik bütünlükten uzak olduğunu göstermektedir.

3. Karşılaştırmalı Bulgular ve Değerlendirme

Bu çalışmada, Türkiye’nin yedi coğrafi bölgesinden seçilen büyükşehir belediyelerinin 2020–2024 stratejik planlarında sürdürülebilirlik ve çevresel duyarlılık temsili, içerik analizi yöntemiyle değerlendirilmiştir. Belediyelerin planlarında yer alan anahtar kavramların kullanım sıklıkları üzerinden gerçekleştirilen karşılaştırmalı analiz, yerel yönetimlerin sürdürülebilirlik odaklı planlama süreçlerinde önemli farklılıklar barındırdığını ortaya koymaktadır.

Öncelikle, “sürdürülebilir” ve “sürdürülebilir kalkınma” ifadelerinin kullanımında belirgin çeşitlilik gözlemlenmiştir. İstanbul ve İzmir bu kavramlara en fazla yer veren belediyeler arasında yer alırken, Konya, bu kavramlara hiç yer vermeyen tek belediye olarak dikkat çekmektedir. “Sürdürülebilir” kelimesi ve “sürdürülebilir kalkınma” ifadesi, Konya’nın

stratejik plan metninde hiçbir biçimde geçmemektedir. Bu durum, bazı belediyelerin sürdürülebilirlik söylemini yalnızca sınırlı düzeyde değil, tamamen dışladığını göstermektedir.

Çevre ve doğa kavramları açısından değerlendirildiğinde, “çevre” kelimesinin tüm belediyelerin stratejik planlarında görece yüksek sıklıkta yer aldığı gözlemlenmektedir. Özellikle Konya 208, Mersin 110, Antalya 107 ve Ankara 104 kez “çevre” kelimesine yer vermiştir. Ancak bu yoğunluk, her zaman çevresel politikaların stratejik ve bütüncül bir yaklaşımla ele alındığını göstermemektedir. “Doğa” kavramının kullanımı ise genel olarak sınırlı düzeydedir ve çoğu belediyede yalnızca destekleyici veya süsleyici bir söylem aracı olarak yer almaktadır. Örneğin İzmir’de “doğa” kelimesi 39 kez geçerken, Ordu’da yalnızca bir kez kullanılmış, bazı belediyelerde ise bu kavrama çok sınırlı biçimde yer verilmiştir. Bu durum, doğa koruma ya da ekosistem temelli yaklaşımların stratejik planlarda ikincil bir öncelik olarak kaldığını göstermektedir. Dolayısıyla, her iki kavrama da metin düzeyinde sıkça yer verilse bile, bu kullanımın büyük ölçüde sembolik kaldığı ve çevresel duyarlılığın eyleme dönük, bütünleşik stratejilere tam olarak yansıtılamadığı anlaşılmaktadır.

İklim değişikliği ve enerji temaları da belediyeler arasında dikkat çekici düzeyde farklılıklar göstermektedir. Enerji kavramına en fazla yer veren belediyeler arasında Gaziantep 89, İstanbul 78 ve İzmir 64 kez kullanımla öne çıkmaktadır. Buna karşın Konya’da yalnızca 1 kez, Bursa’da ise 3 kez kullanılmıştır. Bu durum, bazı belediyelerin enerji politikaları ve enerji verimliliği gibi sürdürülebilirlik bileşenlerine stratejik planlarında sınırlı yer verdiğini göstermektedir.

İklim değişikliği kavramı ise genel olarak daha az temsile sahiptir. İstanbul 35, İzmir 26 ve Gaziantep 6 kez bu ifadeye yer verirken, Bursa’da sadece 2 kez kullanılmış; Erzurum ve Konya’da ise hiç kullanılmamıştır. Özellikle iklim değişikliği gibi küresel öneme sahip bir meselenin birçok belediyenin stratejik vizyonunda yeterince karşılık bulmaması, yerel düzeyde bu konuda farkındalık ve kurumsal kapasite açısından ciddi farklılıkların bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Atık ve su yönetimi başlığı altında yapılan analiz, bu iki alt temanın stratejik planlarda farklı düzeylerde temsil edildiğini ortaya koymaktadır. Su yönetimi ifadesi, incelenen belediyelerin büyük çoğunluğunun stratejik belgelerinde ya hiç yer almamış ya da son derece sınırlı şekilde kullanılmıştır. Yalnızca İstanbul’da 2 kez bu kavrama yer verilmiş, diğer belediyelerde ise su yönetimi ifadesi büyük ölçüde yok sayılmıştır. Bu durum, su kaynaklarının korunması, verimli kullanımı ve iklim değişikliğiyle mücadele gibi hayati öneme sahip alanlarda stratejik yönelimin yetersiz olduğunu göstermektedir.

Buna karşılık atık yönetimi teması, belediyelerin planlarında daha fazla yer bulmuştur. Örneğin Konya’da 74, Antalya’da 67, Ordu’da 64 ve İzmir’de 52 kez bu kavram kullanılmıştır. Ancak Gaziantep’in stratejik planında atık kavramına hiç yer verilmemiş olması, çevresel duyarlılığın bazı belediyelerde yalnızca seçili temalarla sınırlı kaldığını göstermektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde, atık yönetimi konusu birçok belediyenin gündeminde bulunsada su yönetimi gibi stratejik düzeyde kritik bir alanın büyük ölçüde ihmal edilmesi önemli bir eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bölgesel karşılaştırmalarda da dikkat çekici bulgular ortaya çıkmaktadır. Örneğin İzmir, batıdaki büyükşehirler arasında sürdürülebilirlik, çevre ve iklim değişikliği kavramlarına en yoğun şekilde yer veren belediyelerden biridir. “Sürdürülebilir” ve “çevre” kavramları çok yüksek sıklıkta kullanılırken, “doğa” ifadesi de diğer belediyelere kıyasla belirgin düzeyde ön plandadır. Buna karşılık Konya ve Erzurum gibi iç ve doğu bölgelerde yer alan belediyelerde bu temaların temsil düzeyi oldukça düşüktür. Çevre teması yüksek düzeyde yer almasına rağmen, Konya’da sürdürülebilirlik temalarına hiç yer verilmemiş, “doğa” kavramı ise sınırlı düzeyde kalmıştır. Benzer şekilde, Konya ve Erzurum’un stratejik plan belgelerinde “iklim değişikliği” kavramı hiçbir biçimde yer almamıştır.

Karadeniz bölgesinden Ordu, çevre ve atık yönetimi temalarında görece yüksek sıklıkta kavram kullanımı gösterse de sürdürülebilir kalkınma ve iklim değişikliği gibi stratejik anahtar terimlerde oldukça sınırlı kalmıştır. Mersin, çevre temasına yüksek düzeyde yer vermesine rağmen, su yönetimi ve doğa kavramlarında zayıf bir temsil ortaya koymuştur. Gaziantep, enerji kullanımına en çok vurgu yapan belediyelerden biri olmasına rağmen, atık ve su yönetimi temalarına hiç yer vermemiştir. Bu tür dengesizlikler, yerel önceliklerin ya da kurumsal kapasitenin belirli alanlara odaklandığını, bazı temaların ise göz ardı edildiğini göstermektedir.

Antalya, Akdeniz bölgesinin çevre ve doğa temalarına en duyarlı belediyelerinden biri olarak öne çıkarken, iklim değişikliği kavramı yalnızca bir kez kullanılmıştır. Bu da doğrudan çevresel koruma vurgusunun bulunduğunu, ancak küresel çevre meselelerine entegrasyonun zayıf kaldığını göstermektedir. Ankara ise “çevre” kavramını yüksek sıklıkta kullansa da sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği gibi temalarda İstanbul ve İzmir’e kıyasla geride kalmaktadır.

Tüm bu veriler, Narinoğlu’nun (2006) da belirttiği gibi, coğrafi ve kültürel faktörlerin yerel stratejik planlamalar üzerinde etkili olduğunu ve yerel yönetimlerin çevresel politikalarında bölgesel farklılıkların belirleyici rol oynadığını ortaya koymaktadır. Bu

bağlamda, yalnızca kavramsal farklılıklar değil, tematik yoğunluklar da bölgesel yaklaşımların çeşitliliğini yansıtmaktadır.

Yukarıda sunulan bulgular, Türkiye’de büyükşehir belediyelerinin stratejik planlarında sürdürülebilirlik, çevre, iklim değişikliği, enerji, atık ve su yönetimi gibi çevresel temaların temsiline ilişkin önemli farklılıklar bulunduğunu ortaya koymuştur. Kavramsal kullanım sıklıkları üzerinden yapılan analizler, belediyelerin çevresel duyarlılık düzeylerinin yalnızca kurumsal kapasite ya da politik tercihlerin değil, aynı zamanda bölgesel, coğrafi ve kültürel dinamiklerin etkisi altında şekillendiğini göstermektedir. Bazı belediyeler belirli temalara güçlü bir şekilde odaklanırken, diğer önemli çevresel başlıkların göz ardı edilmesi, sürdürülebilirlik anlayışının bütüncül bir yaklaşımla kurumsallaşmadığını düşündürmektedir. Bu kapsamda elde edilen bulgular ışığında, çalışmanın genel sonuçları ve politika düzeyinde taşıdığı potansiyel yansımalar aşağıda tartışılacaktır.

Sonuç

Bu çalışma, Türkiye’de farklı coğrafi bölgelerden seçilen on büyükşehir belediyesinin 2020–2024 stratejik planları üzerinden sürdürülebilirlik ve çevresel duyarlılık temalarının nasıl temsil edildiğini incelemiştir. Nitel içerik analizi yöntemiyle gerçekleştirilen değerlendirme, belediyelerin stratejik belgelerinde sürdürülebilirlik ilkelerine yönelik söylemsel farkındalığın genel olarak var olduğunu, ancak bu farkındalığın uygulamaya dönük stratejik bütünlükten ve tematik dengeden yoksun olduğunu ortaya koymuştur.

Sürdürülebilirlik kavramı bazı belediyelerin planlarında yoğun biçimde kullanılmış olsa da bu kullanım çoğu zaman kavramsal düzeyde kalmakta; iklim değişikliği, su yönetimi ve doğa koruma gibi alt başlıklarda ciddi temsil eksiklikleri göze çarpmaktadır. Özellikle “su yönetimi” gibi kritik bir temanın birçok belediyede ya hiç yer almaması ya da yalnızca sembolik biçimde kullanılması, stratejik planların bütüncül çevre politikaları oluşturma kapasitesini sorgulamaktadır.

Belediyeler arasında tematik dağılımda gözlemlenen dengesizlikler, aynı zamanda bölgesel ve coğrafi farklılıkların sürdürülebilirlik yaklaşımları üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Batı’daki büyükşehirler genellikle daha yüksek düzeyde çevresel söylem üretirken, iç ve doğu bölgelerdeki belediyelerde bu temaların temsil düzeyi daha düşüktür. Bu durum, Narinoğlu’nun (2006) da ifade ettiği gibi, yerel çevresel politikaların yalnızca teknik değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve bölgesel bağlamlardan da etkilendiğini doğrulamaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye’deki büyükşehir belediyelerinin stratejik planlarında sürdürülebilirlik temsili açısından söylemsel bir ilerleme kaydedildiği söylenebilse de bu

sürecin uygulamaya yönelik stratejik derinlik, tematik bütünlük ve bölgesel denge açısından geliştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, yerel yönetimlerin yalnızca belirli çevresel temalara odaklanmak yerine, tüm sürdürülebilirlik boyutlarını kapsayan, ölçülebilir ve izlenebilir hedefler belirlemesi büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, iyi uygulama örneklerinin paylaşılması, kapasite geliştirme faaliyetlerinin artırılması ve stratejik planların sadece mevzuata uyum amacıyla değil, kurumsal vizyonu yönlendiren bir araç olarak kullanılması, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşma yolunda kritik rol oynayacaktır.

Bu çerçevede, stratejik planların daha etkili hâle getirilmesi için belediyelere rehberlik edecek ulusal ölçekli yönlendirme belgeleri hazırlanabilir; böylece özellikle su yönetimi, doğa koruma ve iklim değişikliği gibi sıklıkla göz ardı edilen temaların yerel planlamaya entegrasyonu desteklenebilir. Yerel yönetimlerin birbirinden öğrenmesini kolaylaştırmak adına sürdürülebilirlik açısından başarılı uygulamaların merkezi bir veri tabanı üzerinden paylaşılması da kapasitesi daha düşük belediyeler için önemli bir destek mekanizması sunacaktır. Gelecek araştırmalar, yalnızca plan metinlerini değil, aynı zamanda bu belgelerde yer alan hedeflerin faaliyet raporlarıyla ne ölçüde hayata geçirildiğini de inceleyerek daha derinlemesine bir kurumsal değerlendirme yapılmasına olanak tanıyabilir. Böylece sürdürülebilirlik söyleminin yerel düzeydeki gerçek karşılığı, yalnızca belgeler üzerinden değil, uygulama pratikleri üzerinden de görünür kılınabilecektir.

Kaynakça

Baykan, B. G. & Özer, Y. B. (2017). Stratejik Planlarda Çevre: İstanbul İlçe Belediyeleri Örneği. *ÇYYD*, 26(4), 85-102.

Bostancı, S. (2022). Yerel Yönetimlerin İklim ve Su Politikaları. *Journal of Emerging Economies and Policy*, 7(1), 395-410.

Bursa Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Planı. https://www.bursa.bel.tr/dosyalar/yayinlar/191011104504_0.0.0.BBB-2020-2024-Stratejik-Plani.pdf

Çelik Efşan, N. & Yılmaz, V. (2021). Yerel Yönetim Birimi Olarak Belediyelerin Kentlerin Yerel Kalkınmasındaki Etkilerinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir İnceleme. *Akademik İzdüşüm Dergisi*, 6(1), 96-113.

Erzurum Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/bMEwS+stratejik_plan_2021_guncel_07_12_2021.pdf

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/LXhOy+Gaziantep_Buyuksehir_Belediyesi_2020-2024_Stratejik_Plan.pdf

Genç, A. (2007). Yerel Yönetimlerde Stratejik Planlama ve Bir Uygulama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Haberal, Z., & Işık, A. (2024). Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları Çerçevesinde Türkiye’deki Büyükşehir Belediyelerinin Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24(3), 1193-1222.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Planı. https://uploads.ibb.istanbul/uploads/ibb_stratejik_plan_2020_2024_17fb807616.pdf

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Planı. https://www.izmir.bel.tr/CKYuklenen/Dokumanlar_2020/Stratejik%20Plan2024.pdf

Kanaat, E. E. (2022). Yenilik Perspektifinden Yerel Yönetimlerde Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları Çalışmalarının Değerlendirilmesi. *Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi (UKSAD)*, 8(2), 189-208.

Keleş, R. (2004). Kentleşme Politikası (8. Baskı). Ankara: İmge Kitabevi.

Konya Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/NB9yy+stratejik_plan.pdf

Mersin Büyükşehir Belediyesi. (2022). 2020–2024 Stratejik Planı. <https://www.mersin.bel.tr/uploads/files/MBB20202024STRATEJKPLANIGNCELLENMVERSYON.pdf>

Narinoğlu, A. (2006). Yerel İdarelerde Stratejik Planlama Modeli. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çığ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.

Ordu Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. https://www.ordu.bel.tr/upload/files/stratejik-planlar/stratejik-planlar_6121.pdf

Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research & Evaluation Methods* (3rd ed.). Sage Publications.

Şamat, M. Z. & Çetin Demirel, N. (2024). Stratejik Planlanma ve Sürdürülebilirlik İlişkisinin Yerel Yönetimlere Yansıması. *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives*, 12(1), 18–28.

T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. <https://s.ankara.bel.tr/files/2022/04/06/c2dd96f266679134a44d544972fd36dc.pdf>

T.C. Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2019). 2020–2024 Stratejik Plan. https://www.antalya.bel.tr/Content/UserFiles/Files/Raporlar%2FStratejikPlan%2F2020-2024_Stratejik_Plan.pdf

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB). (2019). *Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları Değerlendirme Raporu*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/03/Surdurulebilir-Kalkinma-Amaclari-Degerlendirme-Raporu_13_12_2019-WEB.pdf

United Nations. (2015). *Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development*. <https://sdgs.un.org/2030agenda>

TROLEYBÜSLERDEN TRAMBÜSLERE: TÜRKİYE'DE ELEKTRİKLİ TOPLU TAŞIMACILIK DENEYİMİ

Serkan AYCİL¹

ÖZ

Bu çalışma, Türkiye’de 1947-1992 yılları arasında Ankara, İzmir ve İstanbul gibi büyükşehirlerde faaliyet gösteren trolleybüs sistemlerinin tarihsel gelişimini ve kaldırılma süreçlerini analiz etmeyi, ayrıca günümüzde Malatya ve Şanlıurfa’da uygulanmakta olan modern trambüs sistemlerinin teknik ve işlevsel özelliklerini inceleyerek söz konusu sistemlerin kentsel ulaşım üzerindeki etkilerini ve sürdürülebilirlik bağlamındaki rollerini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Nitel araştırma yönteminin benimsendiği bu çalışmada, belediye arşivleri, teknik raporlar ve akademik literatürden elde edilen veriler doğrultusunda kapsamlı bir analiz gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın bulguları, Türkiye’de trolleybüs sistemlerinin gelişim sürecini, tercih edilme nedenlerini, teknik ve işletimsel özellikleri ile kaldırılma gerekçelerini ortaya koymakta ve günümüzde yeniden gündeme gelen trambüs sistemlerinin değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır. Malatya ve Şanlıurfa örneklerinde olduğu gibi yerli üretimle geliştirilen ve çağdaş teknolojilerle donatılan modern trambüs sistemleri, çevresel sürdürülebilirlik ve ekonomik verimlilik açısından kent içi ulaşımında yeniden benimsenebilir bir ulaşım seçeneği olarak ön plana çıkmaktadır. Sonuç olarak, ulaşım politikaları ve yerel yönetimlerin stratejik planlamaları çerçevesinde, yakın gelecekte trambüs ve diğer hibrit ulaşım çözümlerinin Türkiye’de daha yaygın hâle gelebileceği öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Trolleybüs, Trambüs, Kent İçi Ulaşım

FROM TROLLEYBUSES TO TRAMBUSSES: THE EXPERIENCE OF ELECTRIC PUBLIC TRANSPORTATION IN TURKEY

ABSTRACT

The aim of the study is to analyze the development of trolleybus stability and the removal processes operating in metropolitan cities such as Ankara, Izmir and Istanbul in Türkiye between 1947-1992; It is still implemented in Malatya and Şanlıurfa, and the technical and functional features of modern trolleybus results are examined, and the transportation where

¹ İstanbul PTT Başmüdürlüğü, serkan.aycil@gmail.com, ORCID: 0000-0002-3540-5548

these systems are combined and the sustainability rates are scored. The institutional research method was adopted and a summary analysis was carried out using data obtained from municipal archives, technical reports and academic literature. The study allows the development process of trolleybus efficiency in Türkiye, the reasons for preference, the characteristics of technical and features, and the reasons for removal, and the evaluation of the current recurring trolleybus output. As in the examples of Malatya and Şanlıurfa, modern tram systems that can be found with domestic production and equipped with modern technologies are suitable for the forefront as a preferable alternative in transportation focused on sustainability and economic efficiency. As a result, within the framework of local governments' transportation policies and planning plans, trambuses and other hybrid transportation solutions may become more widespread in Türkiye in the near future.

Keywords: Trolleybus, Trambus, Urban Transportation

1. GİRİŞ

Elektrik hattına bağlı olarak çalışan otobüsler, trolleybüs olarak adlandırılmaktadır. Trolleybüsler DC (doğru akım) gerilim prensibine göre çalıştıkları için tavan kısmında havai elektrik hattı ile akım alımını sağlayan iki kolektör bulunmaktadır. Akım alıcı direkler olarak adlandırılan bu sistem yalnızca trolleybüslerde değil, aynı zamanda tramvay ve metrolarda da bulunmaktadır. Raylı sistemlerde topraklama raylardan sağlanabildiği için hat ile teması yalnızca bir noktadan kurmak yeterlidir. Ancak lastik tekerlekli araçlarda topraklama yapılamadığı için elektrik devresini tamamlayabilmek adına hatta iki noktadan temas etmek gerekmektedir. Bu sistemin ilk örneği, 29 Nisan 1882 tarihinde Berlin banliyösünde hizmete açılmıştır. Buna göre Ernst Werner von Siemens tarafından icat edilen Elektromote adlı deneysel taşıt kısa süreliğine hizmet vermiştir. Devamında geliştirilen sistem ise yaklaşık olarak 100 yıl süreyle Berlin'de aktif olarak kullanılmıştır (ESHOT, 2013: 31; Dikmen, 2017: 4).

Avrupa'da 1960'lı yıllarda yaygınlaşan trolleybüsler tramvaya göre daha hızlı olmaları, daha fazla yolcu taşıyabilmeleri, raylı altyapı gerektirmemeleri, düşük enerji tüketimleri, otobüse göre yedek parça konusunda avantajlı olmaları ve çevreye duyarlı yapıları nedeniyle Türkiye'de de kullanılmaya başlanmıştır (Kayserilioğlu, 2017: 26).

Havai hatta bağlı olarak çalışan trolleybüsler, bir dönem Ankara (1947-1986), İzmir (1954-1992) ve İstanbul'da (1961-1984) toplu taşıma hizmeti sunmuştur. Fransa'nın Lyon Belediyesi, 1965-1970 yılları arasında 100 adet trolleybüsü hibe olarak Adana, Bursa ve Konya belediyelerine vermek için teklifte bulunmuştur (Kurtuluş ve Noyan, 2015: 57; Kayserilioğlu, 2017: 26-27). Sistemin kurulması için ilgili belediyeler tarafından çalışmalar yürütülse de

teknik yetersizlikler nedeniyle projeler gerçekleştirilememiştir. Günümüzde Elâzığ Belediyesi, Eskişehir Tepebaşı Belediyesi, Kayseri Büyükşehir Belediyesi, Manisa Büyükşehir Belediyesi ve Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi tarafından bataryalı elektrikli otobüs ve trolleybüs kullanımına yönelik birtakım girişimlerde bulunulmuştur. Buna göre Türkiye’deki dördüncü trolleybüs hattı 10 Mart 2015 tarihinde Malatya’da, beşinci hattı ise artan ilgi üzerine 28 Nisan 2023 tarihinde Şanlıurfa’da faaliyete geçmiştir (Topal, 2019: 162-163; MOTAŞ, 2025).

Çalışmanın amacı, 1947-1992 yılları arasında Ankara, İzmir ve İstanbul’da hizmet vermiş olan trolleybüs sistemlerinin tarihsel gelişimini ve bu sistemlerin kaldırılmasına neden olan dinamikleri analiz etmek; bununla birlikte, günümüzde Malatya ve Şanlıurfa’da uygulanan modern trambüs sistemlerinin teknik özelliklerini inceleyerek, söz konusu sistemlerin kent içi ulaşım üzerindeki etkilerini ve sürdürülebilir ulaşım politikaları bağlamındaki önemini ortaya koymaktır.

2. YÖNTEM

Bu çalışmada, belgelerin sistemli biçimde incelenmesini öngören doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Doküman analizi, araştırmanın amacı doğrultusunda kaynak tespiti, okuma ve değerlendirme süreçlerini sistematik bir biçimde yürütmeyi hedeflemektedir (Deniz, Karaca ve Yurtcu, 2023: 180). Veri toplama sürecinde ulusal ve uluslararası yayın indeksleri (Araştırmaz, BookCites, Asos Index, Türkiye Kaynakçası, Sobiad Atıf Dizini, Cambridge Scientific Abstracts, EBSCO, ERIH PLUS ve Open Academic Journal Index) taranmıştır. Bu kapsamda “trolleybüs, trambüs ve kent içi ulaşım” anahtar sözcükleri kullanılarak web sayfalarında yapılan aramalarda konuyla ilişkili sınırlı sayıda kaynağa ulaşılmıştır. Buna rağmen ulaşılan basılı ve dijital kayıtlar üzerinden çalışmanın temel çerçevesi oluşturulmuştur.

2.1. ARAŞTIRMA SORUSU

- Trolleybüs sisteminin Türkiye’de kurulma zamanı ve tarihsel önemi nedir?
- Trolleybüs sisteminin kaldırılma nedenleri nelerdir?
- Trolleybüs sisteminin günümüz örnekleri ve girişimleri nelerdir?

2.2. ARAŞTIRMA MODELİ

Arşiv belgesi ve doküman incelemesi çerçevesinde oluşturulan bu çalışma tarihsel araştırma ekseninde yürütülmüştür.

2.3. VERİLERİN TOPLANMASI VE ANALİZİ

Türkiye’deki trolleybüs sistemini ele alan bu çalışmanın birincil kaynakları Ankara, İzmir ve İstanbul belediyelerinin arşiv belgeleri ile İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) raporlarından temin edilmiştir. Bu bağlamda, ilgili döneme ait gazete

arşivleri, teknik dokümanlar ve üretici firmaların paylaştığı kayıtlar incelenmiştir. İkincil kaynaklar kapsamında ise önceki süreçte yapılmış akademik çalışmalardan (tez, dergi, kitap, kitap bölümü) ve literatür taramasından faydalanılmıştır. Bunun yanı sıra, bazı tarihsel ve teknik verilere kurumsal web siteleri aracılığıyla ulaşılmış ve bu veriler çalışma kapsamında destekleyici unsur olarak kullanılmıştır. Verilerin analizinde ilk olarak olayların zamansal akışını ortaya koymak için kronolojik sıralama yapılmıştır. Ardından kavramsal tematik analiz yöntemi uygulanarak, önceden belirlenen kuramsal çerçeve doğrultusunda veriler kodlanmış ve yapılan kodlamalar aracılığıyla anlamlı temalar oluşturulmuştur.

3. LİTERATÜR TARAMASI

Soffer (1983), çalışmasında trolleybüs sistemini teknik açıdan ele almıştır. Buna göre trolleybüslerin mevcut toplu taşıma araçlarından birinin yerini alması beklenmemelidir. 1970’li yıllardan bu yana trolleybüslerin avantajları göreceli olarak artmaktadır. Bunun en büyük nedenlerinden biri petrol fiyatlarındaki artış iken diğeri halkın çevre ve kirlilik hakkındaki tutumudur. Dizel motor yerine elektrikli motorla çalışan trolleybüsler aynı zamanda araç piyasasını da etkilemiştir. Bu nedenle ayrıntılı pazar araştırması yapan birçok otomotiv firması elektrikli araç projesini hareketlendirmeye karar vermiştir. Trolleybüsler üzerinde kesintisiz güç hattı başta olmak üzere frenleme, çekiş gücü ve otomatik çalışan trolley direği gibi birçok iyileştirme yapılmıştır. Bu bağlamda trolleybüslerin günümüzde daha ergonomik araçlara dönüştüğü sonucuna ulaşılmıştır.

Berent (2005), çalışmasında bir dönem İzmir’de toplu taşıma hizmeti sunan trolleybüsleri incelemiştir. Bu kapsamda İzmir’e ilk gelen trolleybüslerin marka ve modellerine, seyahat deneyimine, sık sık tellerden ayrılan akım alma direklerine, kullanılan güzergâhlara, hurdaya ayrıldıktan sonra denize indirilen araçlara, araçların zaman içindeki renk değişimlerine ve bakım-onarım süreçlerine ilişkin ayrıntılı bilgiler sunulmuştur. Sonuç olarak trolleybüslerle ilgili yapılan bu çalışma trolleybüslerin İzmir’in kent yaşamındaki yerini ve toplu taşıma tarihindeki önemini ortaya koymuştur.

Zavada, Blaskoviç Zavada ve Milos (2010), çalışmasında kent içi ulaşım araçlarından birisi olan trolleybüsleri ele almıştır. Buna göre raylı sistemin kurulma olanağının bulunmadığı yerlerde kullanılabilecek en uygun araçlardan birisi trolleybüslerdir. Uzun yıllar dünyanın farklı birçok yerinde kullanılan trolleybüsler otobüslere göre hem ekolojik hem de ekonomik avantajlar sağlamaktadır. Dolayısıyla tarihsel süreçte hak ettiği ilgiyi görmeyen trolleybüslerin yaygınlaştırılması ve yeniden kent içi ulaşımına entegre edilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Bartłomiejczyk ve Polom (2011), çalışmasında trolleybüslerin işleyişini seçilmiş Avrupa kentleri bağlamında ele almıştır. Buna göre trolleybüsler yıllarca avantajlı ve çevreye duyarlı

araçlar olarak hizmet vermiştir. Sıvı yakıt krizinin yaşandığı 2010 yılında ise trolleybüslere olan ihtiyaç artmış ve trolleybüsler geçmişteki ihtişamlı günlerini tekrar yaşamıştır. Sonraki süreçte özellikle Batı Avrupa'daki birçok kentte trolleybüs hattının kurulması için çalışmalar başlamıştır. Raylı sistem gerektirmeyen, işletme maliyeti düşük olan ve kirlilik üretmeyen trolleybüs taşımacılığına Avrupa'nın birçok kentinde geri dönüşlerin başladığı sonucuna ulaşılmıştır.

Öncü Yıldız (2017), çalışmasında Ankara'nın kentsel ulaşım altyapısını tarihsel gelişimiyle birlikte ele almıştır. Araştırma kapsamında öncelikle Ankara Belediyesi arşivinde bulunan dokümanlar üzerine incelemede bulunulmuş ardından elde edilen bulgular, konuyla ilgili yapılan akademik araştırmalarla karşılaştırılmıştır. Sonrasında belediye görevlileri ile görüşmeler yapılarak değerlendirmede bulunulmuştur. Ulaşım türlerinin kent içi ulaşımındaki ağırlığının gerek merkezi gerekse yerel yönetimlerin kararlarına göre şekillendiği görülmüştür. Bu bağlamda taksi-dolmuş gibi bazı ulaşım araçlarının kentsel ulaşım sisteminden tamamen çıkarıldığı yerine özel halk otobüsü, minibüs ve taksi gibi ulaşım araçları getirilerek kolay çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Fakat buna rağmen kent içi trafikte olumlu düzeyde bir iyileşme sağlanamamıştır.

Acun ve Yalçiner Ercoşkun (2020), yaptığı çalışmada trambüs sistemini kent, araç ve çalışma sistemi açısından ele almıştır. Çalışma öncesinde nazım imar planı üzerinden güzergâh tespiti yapılmıştır. Ardından duraklar arası mesafeler hesaplanmış ve araca erişim olanakları etüt edilmiştir. Sonraki aşamada ise trambüs sisteminin çalışma prensibi, yolcu taşıma kapasitesi ve kent içi trafiğe katkısı araştırılmıştır. Sonuç itibarıyla konut alanlarına uzaklık, düşük seyir hızı ve trafik sorununa kalıcı çözüm sunmaması sistemin olumsuz yönü olarak görülürken yakıt tasarrufu, çevreye duyarlılık ve yüksek yolcu taşıma kapasitesi sistemin olumlu yönleri olarak öne çıkmaktadır.

4. BULGULAR

Araştırmanın bulguları Türkiye'de trolleybüs sisteminin tarihsel gelişimini, kullanım nedenlerini, teknik ve işletimsel özelliklerini, kaldırılmalarına neden olan faktörleri ve günümüz uygulamalarını kapsamlı olarak ortaya koymaktadır.

4.1. ANKARA

Ankara'da halk arasında "boynuzlu-büs" olarak anılan ilk trolleybüsler (10 adet) 1 Haziran 1947 tarihinde hizmete girmiştir. Ankara Elektrik ve Havagazı İşletme Müessesesi tarafından satın alınan BRILL marka trolleybüsler, Ulus-Bakanlıklar arasında hizmet sunmuş olup toplam 150 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Sırasıyla 1948'de 10 adet FBW marka

trolleybüs, 1952’de 13 adet MAN marka trolleybüs ve 1960’ta 33 adet İtalyan Ansaldo San Giorgio marka trolleybüs alımı ile birlikte filodaki araç sayısı 66’ya ulaşmıştır. Sonraki süreçte herhangi bir alım gerçekleştirilmediği için yaklaşık olarak 13 yıl boyunca filodaki araç sayısı sabit kalmıştır. 1973’te ise servis ömrünü tamamlayan BRILL marka ilk 10 trolleybüs hizmet dışı bırakılmıştır. Sonraki yıllarda trolleybüs sayısı kademeli olarak azaltılmış ve 1986’da alınan karar gereği trolleybüslerin tamamı hizmetten kaldırılmıştır (Kayserilioğlu, 2017: 24-25).

4.2. İZMİR

İzmir, trolleybüslerin hizmete alındığı ikinci şehirdir. Adının içerisindeki son “T” harfi ile trolleybüs işletmecisi olduğunu tescil ettiren ESHOT (Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs) Genel Müdürlüğü, alınan dört adet FIAT Viberty marka trolleybüsü 28 Temmuz 1954 tarihinde Konak-Güzelyalı hattında çalıştırmaya başlamıştır (ESHOT, 2013: 35). Kısa süre sonra, 25 Ağustos 1954 tarihinde filoya eklenen 10 adet trolleybüs ile birlikte artık atlı tramvaylar tamamen kaldırılmış ve yerlerini elektrikle çalışan trolleybüsler (telli būs) almıştır. İzmir’deki trolleybüs filosu; Ansaldo San Giorgio, Büssing, FIAT, FIAT Viberty, MAN ve yerli üretim araçlar olmak üzere toplam altı farklı markayı kapsamaktadır. Bu trolleybüslerden açık mavi renkli olanlar 11 metre uzunluğunda olup yaklaşık olarak 100 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Araç filosunu güçlendirmek amacıyla 1954’te 18 adet MAN marka, 1957’de 24 adet FIAT marka trolleybüs satın alınmıştır. Bu kez 1958’de 3 adet körüklü FIAT Viberty (halk arasında çiftelli olarak anılan) marka trolleybüs satın alınmış ve 1962-1971 yılları arasında ise İzmir Belediyesi’nin ESHOT atölyesinde Büssing şasisi üzerine Brown Boveri ekipmanları monte edilerek 21 adet yokuş tipi trolleybüs üretilmiştir. Bunlara ek olarak 1984’te 58’i çalışır durum olan toplam 75 adet Ansaldo San Giorgio marka trolleybüs İETT’den alınarak ESHOT Genel Müdürlüğü filosuna dâhil edilmiştir. Bu sırada kullanılmayacak durumda olan Büssing ve MAN marka trolleybüs karoserinden 15’i balıklar için yapay resif oluşturmak amacıyla körfeze bırakılmıştır. Yaklaşık olarak 38 yıllık bir hizmetin ardından 6 Mart 1992 tarihinde trolleybüs uygulamasına son verilmiştir (Berent, 2005; ESHOT, 2013: 49; Topal, 2019: 158).

1960’lı yıllarda sağladığı üstünlükler sayesinde etkili bir toplu taşıma aracı hâline dönüşen trolleybüsler yavaş gitmeleri, trafiği aksatmaları, elektrik kesintisi nedeniyle yolda kalmaları, arşelerinin (iletim çubukları) dönemeçlerde sık sık yerinden çıkması ve manevra kabiliyetinin düşük olması gibi zayıflıklarından ötürü 1980’li yıllardan itibaren kademeli olarak hizmetten kaldırılmıştır (Kayserilioğlu, 2017: 26; Orhon, 2022: 156).

4.3. İSTANBUL

Elektrikli tramvaylar 1950’li yılların sonuna kadar İstanbul’da etkin olarak kullanılmıştır. Sonraki süreçte gerek nüfus artışı gerekse giderek karmaşıklaşan trafiğe bağlı

olarak alternatif bir taşıma sisteminin oluşturulması için çalışmalara başlanmıştır. Farklı alternatifler üzerinde çalışılsa da otobüslere göre daha ekonomik ve çevreci olan trolleybüs sisteminin kurulmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda ilk havai elektrik hattı Topkapı-Eminönü arasında döşenmiştir. Uzunluğu 45 kilometre olan şebekeye toplam altı kuvvet merkezi eklenmiştir (İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2022: 24; İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2023: 20-21). Avrupa Yakası'nda toplam 12 hatta hizmet sunan trolleybüs projesinin maliyeti ise yaklaşık 70 milyon TL'yi bulmuştur (Kurtoglu ve Noyan, 2015: 63; Orhon, 2022: 155). 1956-1957 yılları arasında ise Türk-İtalyan ticaret antlaşması şartlarından faydalanılarak, İtalya'daki Ansaldo San Giorgio firmasından 100 adet trolleybüs sipariş edilmiştir. 1961 yılı başlarında getirilen Ansaldo San Giorgio marka 34 AD 511 plakalı bir adet körüklü trolleybüs ile Eminönü-Topkapı hattında ilk deneme seferleri gerçekleştirilmiştir (Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 1971: 59; Orhon, 2022: 156). Başarılı gerçekleşen seferin ardından İtalya'dan gemilerle getirilen ilk gruptaki 76 trolleybüs teslim alınarak 27 Mayıs 1961 tarihinde hizmete başlamıştır. Sefere çıkan ilk trolleybüse de günün anısına binaen "27 Mayıs" adı verilmiştir (Karakoç, 2015: 517; Kayserilioğlu, 2017: 26-27). 1960 model olan ve 29 kişilik oturma düzeni bulunan araçlardan her biri toplam 78 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Şasi uzunluğu 10,70 metre, genişliği 2,57 metre olan trolleybüsler 174 beygir gücündeydi. Satın alınan trolleybüslerin kapıları öncelikle 1'den 100'e kadar numaralandırılmıştır. İlerleyen yıllarda elektrik kesintisine bağlı olarak sık sık arızalanarak yollarda kalan trolleybüsler hem rutin seferleri aksattığı hem de trafiği engellediği için 16 Temmuz 1984 tarihinde alınan karara istinaden işletmeden kaldırılmıştır (Orhon, 2022: 157). Yaklaşık olarak 23 yıl boyunca İstanbul'da hizmet sunan trolleybüslerden 75 adedi İzmir Belediyesi'ne bağlı ESHOT Genel Müdürlüğü'ne satılmıştır (Karakoç, 2015: 508; Topal, 2019: 158).

4.4. GÜNÜMÜZ GİRİŞİMLERİ

4.4.1. MALATYA TRAMBÜS SİSTEMİ

Trambüs kavramı, Türkiye'ye özgü bir isimlendirme olup, uluslararası literatürdeki karşılığı trolleybüstür. Bu kavram tramvay (tram) ve otobüs (bus) kelimelerinin birleşimiyle oluşturulmuştur. Bu bağlamda Malatya Trambüs Sistemi gerek teknolojik altyapısı gerekse kavramsal yaklaşımı açısından yeni bir model olarak dikkat çekmektedir (Acun ve Yalçınar Ercoşkun, 2020: 220-223).

Türkiye'nin ilk entegre elektrikli toplu taşıma projelerinden biri olarak öne çıkan Malatya Trambüs Sistemi, 2014 yılında yerli üretim araçların teslimiyle hayata geçirilmiş ve

10 Mart 2015 tarihinde resmî olarak hizmetine başlamıştır. Sistem, hem katener (üstten enerji hattı) altyapısıyla hem de batarya destekli çalışma özelliğiyle hibrit bir yapıya sahiptir. 221 yolcu (48 oturan, 173 ayakta) taşıma kapasitesine sahip olan araçlar, alçak tabanlı tasarımları sayesinde engelli bireylerin erişimine de olanak tanımakta ve azami 65 km hıza ulaşmaktadır (Seven, Dikmen ve Karadağ, 2018: 960-961; Geçkil, Karabaş ve İnce, 2022: 209).

Bozankaya tarafından üretilen ve elektrik motoruyla çalışan trambüsler, dizel motorlu araçlara kıyasla daha düşük gürültü seviyesi ve sıfır egzoz emisyonu ile çevresel sürdürülebilirliğe katkı sunmaktadır. Toplam uzunluğu 37,4 kilometre olan hat üzerinde 54 durak yer almakta olup, sistem sabah 05.20 ile gece 00.30 saatleri arasında çalışmaktadır. Günlük ortalama 120 sefer gerçekleştiren araçlar, toplamda yaklaşık 300 kilometrelik bir mesafe kat etmektedir. Her bir tam turun yaklaşık 90 dakika sürdüğü sistemde, sefer aralıkları ortalama 10 dakika olarak planlanmıştır (Acun ve Yalçiner Ercoşkun, 2020: 224; Geçkil, Karabaş ve İnce, 2022: 212).

Toplam 26 araç ve 86 personel ile işletilen Malatya Trambüs Sistemi'nde elektrik ihtiyacının karşılanabilmesi için hat boyunca yaklaşık her 2,5 kilometrede bir elektrik trafosu konumlandırılmıştır. Bu altyapı düzeni, gelecekte sefer aralıklarının 1,5-2 dakikaya kadar düşürülmesi ve hattın tam donanımlı bir tramvay sistemine dönüştürülmesi amacıyla tasarlanmıştır (Acun ve Yalçiner Ercoşkun, 2020: 224).

4.4.2. ŞANLIURFA TRAMBUS PROJESİ

Türkiye'nin yerli ve bataryalı trolleybüs sistemlerinden biri olan Şanlıurfa Trambüs Projesi, büyük ölçüde Malatya Trambüs Sistemi ile benzerlik göstermektedir. Bozankaya tarafından yerli olarak üretilen araçların kullanıldığı bu sistemde araçlar hem kablo (katener) hattına bağlı olarak hem de sistemden bağımsız olarak batarya gücüyle çalışabilmektedir. Yolcu taşıma kapasitesi 160 kişiyle sınırlı olan trambüsler, günde yaklaşık olarak 95 ila 100 bin yolcu taşıyabilmektedir. Uzunluğu 7,4 kilometre olan ve 63 numaralı hat üzerinde çalışan sistem, kentin tarihî ve turistik mekânlarından geçerek turunu tamamlamaktadır. Sistem sıfır karbon emisyonu, sessiz çalışma özelliği ve düşük bakım maliyetleri sayesinde çevreye duyarlı ve şehir dokusuna uyumlu bir ulaşım alternatifi sunmaktadır. Dizel araçlara kıyasla günde %40'a varan oranda yakıt ve %80'e yakın oranda bakım tasarrufu sağlaması öngörülen sistemin, bir yıllık dönemde belediyeye 3,5 milyon lira kazandırması beklenmektedir. Proje kapsamında sistemin açılışı 28 Nisan 2023 tarihinde gerçekleşmiş olup ilk etapta bir yıl boyunca ücretsiz hizmet vermesi kararlaştırılmıştır (Topal, 2019: 163-166; Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi, 2023).

Tablo 1. Türkiye'de Hizmet Sunan Trolleybüslere Ait Bilgiler

İller	Başlangıç	Bitiş	Marka	Araç Sayısı	Hat Uzunluğu (Km)
Ankara	1 Haziran 1947	1981	BRILL MAN Ansaldo San Giorgio	20 13 33	10
İzmir	28 Temmuz 1954	6 Mart 1992	FIAT FIAT Viberty (Körüklü) MAN Büssing trolleybüsler Ansaldo San Giorgio Yerli üretim	24 3 18 21 75 23	
İstanbul	27 Mayıs 1961	16 Temmuz 1984	Ansaldo San Giorgio Latille-Floirat	100 1	45
Malatya	10 Mart 2015	Devam ediyor	Yerli üretim	22	37,4
Şanlıurfa	28 Nisan 2023	Devam ediyor	Yerli üretim	12	7,4

Kaynak: (Berent, 2005; ESHOT, 2013: 37; Dikmen, 2017: 6-9; MOTAS, 2025; T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2025).

Tablo 1’de görüldüğü üzere 1947-1992 yılları arasında Ankara’da (66 adet), İzmir’de (164 adet) ve İstanbul’da (101 adet) trolleybüs aktif olarak kullanılmış ve öngörülen servis ömrü sonunda uygulamadan kaldırılmıştır. Türkiye’de hizmet sunan trolleybüslerin yedi farklı markada olduğu tespit edilmiş olup 75 adedi İstanbul’dan İzmir’e aktarılmıştır. Dolayısıyla yerli üretim araçlar haricinde toplamda 256 trolleybüs 1947-1992 yılları arasında toplu taşıma hizmeti sunmuştur. 2015 yılında Malatya’da, 2023 yılında ise Şanlıurfa’da uygulamaya alınan trambüsler (trolleybüs) ise bugün hâlâ kent içi ulaşımında aktif olarak kullanılmaktadır.

SONUÇ

Trolleybüsler bugün hâlâ Arnheim, Budapeşte, Kaunas, Leeds, Pekin, Sofya, Solingen, Şangay, Viyana ve Yalta gibi şehirlerde yaygın olarak kullanılmaktadır (Kayserilioğlu, 2017: 26-27; Acun, Yalçiner Ercoşkun, 2020: 219). Farklı dönemlerde dünyanın farklı birçok bölgesinde toplu taşıma hizmetinin önemli bir unsuru olarak kullanılan trolleybüsler, diğer ülkelere nazaran Türkiye’ye daha geç gelmiştir. Buna göre Türkiye’de trolleybüs sistemleri, 1947 yılından itibaren kent içi ulaşımında önemli bir alternatif olarak uygulanmaya başlamış ve yaklaşık 45 yıl boyunca farklı kentlerde hizmet vermiştir. Özellikle Ankara, İzmir ve İstanbul gibi büyük şehirlerde, o dönemin ulaşım ihtiyaçlarına çevreci ve ekonomik çözümler sunan trolleybüsler teknik yetersizlikler başta olmak üzere trafiği aksatma, elektrik kesintileri ve altyapı sorunları gibi nedenlerle işlevselliğini kaybederek 1992 yılına doğru kademeli olarak devre dışı bırakılmıştır.

Enerji yatırımlarındaki artış, elektrik kesintilerinin azalmasına önemli derecede katkı sağlamıştır (Dursun, 2011: 205-225). Son yıllarda, dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye’de de enerji sektörüne yapılan yatırımlar artmaktadır. Buna bağlı olarak toplumda artık

elektrikle çalışan araçlara doğru bir yönelim başlamıştır. Hatta üretim bandına alınan yeni nesil araçların önemli bir kısmının da elektrikli olarak imal edildiği görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye'deki yerel yönetimlerin birçoğu çeşitli anlaşmalar yapmakta ve bu sayede kamu araç filosuna elektrikli otobüsleri dâhil etmektedir. Örneğin Malatya Büyükşehir Belediyesi ve Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi, doğrudan elektrikli otobüsleri kullanmak yerine, havai elektrik hattı döşemek suretiyle trambüs (trolleybüs) sistemini uygulamaya geçirmiştir.

1980'li yıllardan itibaren trolleybüsler yerini dizel otobüslere bırakmıştır. İlerleyen süreçte çevresel sorunların artması ve sürdürülebilir ulaşım anlayışının gelişmesiyle birlikte elektrikli ulaşım sistemlerine ilgi yeniden artmaya başlamıştır. Bu bağlamda Malatya ve Şanlıurfa'da hayata geçirilen yeni nesil trambüs sistemleri, geçmişin trolleybüs deneyimlerinden öğrenilen dersler ışığında teknolojik olarak geliştirilmiş ve daha çevreci yapıda bir sistem oluşturulmuştur. Batarya destekli çalışma kapasitesi ile birlikte engelli erişimine uygun olan esnek yapıdaki tasarımlar, mevcut sistemin modern kent ulaşımına entegre olmasında önemli bir rol oynamıştır.

Bu araştırma, Türkiye'deki trolleybüs sistemlerinin tarihsel gelişimini, uygulama süreçlerini ve günümüzdeki yansımalarını ortaya koymuştur. Ankara, İzmir ve İstanbul'da 1947-1992 yılları arasında toplu taşıma hizmeti sunan trolleybüsler, zamanın ulaşım ihtiyaçlarına önemli katkılar sağlasa da çeşitli teknik ve yapısal zorluklar nedeniyle kullanımdan kaldırılmıştır. Buna rağmen günümüzde Malatya ve Şanlıurfa örneklerinde olduğu gibi, yerli üretim ve modern teknolojilerle geliştirilen trambüs sistemleri gerek çevresel sürdürülebilirlik gerekse ekonomik verimlilik açısından kent içi ulaşımında yeniden cazip bir seçenek hâline gelmiştir. Dolayısıyla, ulaşım politikaları ve yerel yönetimlerin öngörülleri doğrultusunda, yakın gelecekte trambüs ve hibrit ulaşım çözümlerinin yaygınlık kazanacağı sonucuna ulaşılmıştır.

KAYNAKLAR

- Acun, M. F. ve Ercoşkun, Ö. Y. (2020). Trambüs Sisteminin Ulaşım ve Çevreye Olan Etkisi: Malatya Örneği. *Şehir ve Medeniyet Dergisi*, 6(12), 215-232.
- Bartłomiejczyk, M. ve Polom, M. (2011). *Determinants of Functioning of Trolleybus Transport in Selected Cities of the European Union*. Gdynia-Pelplin: Bernardinum.
- Berent, Orhan. (2005). *İzmir Trolleybüsleri*. Erişim 09 Aralık 2024. <https://web.deu.edu.tr/berent/trolleybus/trolleybus.html>

- Deniz, M., Karaca, N. ve Yurtcu, O. (2023). Okul Yöneticilerinin Karar Verme Stilllerine Dair Araştırmaları: 2014-2022 Yılları Arasındaki Lisansüstü Tezlerinin İncelenmesi. *Ulakbilge*, 11(81), 176-185. doi.: 10.7816/ulakbilge11-81-06
- Dikmen, İ. C. (2017). *Malatya Trambüs Hattının Matlab Ortamında Modellenmesi*. Erişim 11 Aralık 2024. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.17929.75367>
- Dursun, S. (2011). *Avrupa Birliği'nin Enerji Politikası ve Türkiye*. Ankara: Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi.
- ESHOT. (2013). *Dünden Bugüne ESHOT Genel Müdürlüğü 70. Yıl Anısına*. İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Geçkil, T., Karabaş, B. ve İnce, C. B. (2022). Trambüs Sisteminin Seçimi ve Uygulama Koşullarının Değerlendirilmesi: Malatya Örneği. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (38), 205-217.
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü. (2022). *Faaliyet raporu 2022*. İstanbul.
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü. (2023). *Faaliyet raporu 2023*. İstanbul.
- Karakoç, E. (2015). Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Ulaşım. (Ed. Coşkun Yılmaz) *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ulaşım* içinde s. 502-533. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Kültür A.Ş.
- Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu. (1971). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Kayserilioğlu, R. S. (2017). Trolleybüs: Bir Dönemin Güçlü Emektarı. *İstasyon*, 22-27.
- Kurtoğlu, A. ve Noyan, M. (2015). *İstanbul'un 100 Ulaşım Aracı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi (Kültür A.Ş.) Yayınları.
- MOTAŞ. (2025). *Hakkımızda*. Erişim 24 Mart 2025. <https://www.motas.com.tr/pages/content/hakkimizda-3.html>
- Orhon, O. (2022). *İstanbul İETT Otobüsleri*. İstanbul: İkinci Adam Yayınları.
- Öncü Yıldız, A. M. (2017). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 108-122.
- Seven, S., Dikmen, İ. C. ve Karadağ, T. (2018). Tam Elektrikli Toplu Taşıma Sisteminin Simülasyonu Örnek Çalışma: Malatya Trambüs Projesi. *9th International Automotive Technologies Congress* içinde (s. 959-969). (OTEKON 2018), Bursa, Türkiye.
- Soffer, Jacques. (1983). The Trolley Bus: Where it is and Where It's Going (August 29-September 1, 1982). Washington: Transportation Research Board, National Academy of Sciences.

- Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi. (2023). Başkan Beyazgül'den Şanlıurfa'ya Müjde: Trambüsler 1 Yıl Ücretsiz. Erişim 24 Mart 2025. <https://www.sanlıurfa.bel.tr/icerik/15539/21/baskan-beyazgulden-sanliurfaya-mujde-trambusler-1-yil-ucretsiz>
- T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2025). Toplu Taşımada 76. Yıl. Erişim 09 Ocak 2025. <https://www.ankara.bel.tr/haberler/toplu-tasimada-76-yil-998>
- Topal, O. (2019). Türkiye Toplu Ulaşım Sisteminde Elektrikli Otobüsler. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 15, 155-167. <https://doi.org/10.31590/ejosat.512606>
- Zavada, J., Blaskoviç Zavada, J. ve Milos, K. (2010). Conditions for Implementing Trolleybuses in Public Urban Transport. *Promet-Traffic&Transportation*, 22(6), 467-474. <https://doi.org/10.7307/ptt.v22i6.212>

NEOLİBERAL KÜRESELLEŞME SÜRECİNDE GÖÇ VE ARTIK NÜFUS İLİŞKİSİ

İdris AKKUZU¹

ÖZ

Bu makale, neoliberal küreselleşme sürecinde kabul edilebilir ve mevcut göç türlerini bir şekilde kapsayabilecek bir kavram olarak “artık nüfus” kavramını ve son yıllarda bu kavramın tartışılma biçimlerini aktarmayı amaçlamaktadır. Bunu yaparken, tarihsel materyalist metodolojinin ışığında, çok sayıda değişkeni aynı anda ele almayı mümkün kılan bir ekonomi politik bağlam oluşturmak esastır. Tüm göç türlerinin nedenlerinin ortak özelliği, merkez ve çevre ülkelerde uygulanan neoliberal ekonomi politikalarından kaynaklanıyor olmasıdır. Neoliberal küreselleşme, esnek, enformel, güvencesiz emek taleplerini karşılamak, yeniden üretim alanlarını ve doğayı metalaştırma süreçlerine dahil etmek adına büyük bir küresel yedek işgücü ordusu meydana getirmiştir. Sermayenin neoliberal yayılma evresinde, kapitalist birikim, artık nüfus yaratma kapasitesini de genişletmiştir. Birikim sürecine tabi olan bir dünya nüfusu, küresel işgücü arzı olarak artık nüfusa dönüşme potansiyeli taşır. Potansiyel göçmen hem hareketli hem hareketsiz olmalıdır. Eğitimli/eğitimsiz, vasıflı/vasıfsız, belgeli/belgesiz fark etmeksizin, ancak mutlak ya da göreceli mülksüz ve yerinden edilmiş işgücü artık nüfus kitlesine dahil edilebilmelidir. Sonuç olarak, “artık nüfus” günümüzde küresel ölçekte işlev görmekte, insanları farklı kategorilerde marjinalleştirerek tümünü “zorunlu” göçe sürüklemektedir.

Anahtar Kelimeler: Artık Nüfus, Göç, Neoliberalizm

THE RELATIONSHIP BETWEEN MIGRATION AND SURPLUS POPULATION IN THE NEOLIBERAL GLOBALISATION PROCESS

ABSTRACT

The form and structure of migration have accompanied the changing international division of labour throughout the history of capitalism. Today, the mobility of peasants, skilled/unskilled workers, the unemployed, the dispossessed, the displaced, and the educated, who are forced to move according to the dynamics of capital accumulation, takes place within the tension between

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, iakkuzu@nku.edu.tr, ORCID: 0000-0003-1069-9719

the conveniences provided by developments in transportation and communication and the increasingly tight border policies of states.

Recognising the complex dimensions of contemporary migration, efforts to understand modern migration issues require a critical and multidisciplinary approach. In this sense, Marxist political economy offers a guiding framework thanks to its conceptual world and historical materialist methodology, which enable the simultaneous consideration of numerous variables.

In this context, this article aims to convey the concept of “surplus population” as a concept that can be accepted in understanding the current crisis of capitalism and that can somehow encompass existing types of migration, as well as the ways in which it has been discussed in recent years.

It would be appropriate to consider not only those forced to migrate for political, social and climatic reasons, but also the category of economic migrants, who are described by orthodox circles as having the freedom and economic capacity to move, as falling under the umbrella of forced migration. This situation provides an important starting point for understanding the intertwined nature of the concepts of migration crisis and crisis of capitalism.

The common feature of the causes of all types of migration is that they are inherent in the neoliberal economic policies implemented in central and peripheral countries. On the other hand, these policies exclude reproduction, politics and non-human nature from the economy, but remain dependent on them and transform them. This characteristic, which is inherent to capitalism and reveals its inherent tendency toward crisis (Fraser and Jaeggi, 2018; Taraborrelli, 2021), is driving all types of migration along the same unstable and inevitable path of migration.

Neoliberal globalisation has created a large global reserve army of labour in order to meet the demands for flexible, informal, and insecure labour, and to include reproduction areas and nature in the processes of commodification. Transnational and intersectoral human mobility is also part of this process. The current forms of labour, which have been restructured to facilitate this transition, have made the possibility of the productive population transitioning into the reserve army of labour more vivid and visible than ever before. Therefore, if we are to speak of a duality that threatens the unity of the labour class, it is the duality between the productive population and the relative surplus population.

All types of migrants, including refugees, must be addressed within this analytical framework. This is because these people have been marginalised in the new accumulation regime, just like the global surplus population, and, moreover, can only find a place for themselves at the bottom of the poverty pyramid. Those who find work will likely experience relatively low wages, long working hours, and precarious employment conditions, while the majority who cannot find work will remain trapped in absolute poverty.

On the other hand, the concept of the relative surplus population can play an important role in the issue of migration in two respects. First, it exposes the hypocrisy and duplicity of market- and state-centred discourses that are hostile and violent towards migrants. Second, it fosters a unifying consciousness that can convince migrant labour and other forms of labour to fight together, thereby creating a starting point for collective thinking aimed at freeing reproduction, nature, and public spaces from neoliberal domination.

Keywords: Surplus Population, Migration, Neoliberalism

Giriş

Her dönemde insanlık tarihinin temel bir olgusu olan ‘göç’, toplumların ve ekonomilerin oluşumunda ve yeniden oluşumunda, devamlı merkezi bir rol oynamıştır. Günümüz dünyasında ise göç, hem kapitalizm öncesi toplumlarda hem de 19. ve 20. yüzyıl kapitalizm deneyimlerinde görüldüğü biçimlerden daha karmaşık, bununla birlikte sosyo-ekonomik, politik ve iklimsel faktörlerden etkilenen hayati bir konu haline gelmiştir.

İnsanların sınır ötesi hareketleri, ekonomik eşitsizlikler, siyasi istikrarsızlıklar, savaş, şiddet, çatışmalar ve iklim değişikliği gibi çok sayıda etkenin bir araya gelmesinden kaynaklanmaktadır. Bu hareketler hem göç veren hem de göç alan ülkeler için önemli sonuçlara neden olarak, makroekonomik değişkenleri, emek piyasalarını, sosyal ve demografik yapıları ve siyasal süreçleri derinden etkilemektedir. Dünya Göç Raporu (2024)’na göre, 2020 yılı itibarıyla dünya genelinde yaklaşık 281 milyon uluslararası göçmen bulunmaktadır ve bu sayı küresel nüfusun yaklaşık % 3,5’ini temsil etmektedir. Yine aynı rapora göre, 2000 yılında 150 milyon olduğu belirtilen uluslararası göçmen sayısının geçen süre zarfında önemli ölçüde arttığı görülmektedir. Diğer yandan uluslararası göçmenler küresel işgücünün yaklaşık %5’ini

oluşturmaktadırlar; bu işçiler, tarım, inşaat ve turizm başta olmak üzere çeşitli sektörlerde önemli düzeyde yer almaktadırlar.

Göçün biçimi ve yapısı, kapitalizmin tarihi boyunca değişim gösteren uluslararası işbölümüne eşlik etmektedir. Köylülerin, vasıflı/vasıfsız işçilerin, işsizlerin, mülksüzleştirilenlerin, yerinden edilenlerin, eğitilmiş kişilerin sermaye birikim dinamiklerine göre harekete zorlandığı günümüzde bu hareketlilik, ulaşım ve iletişimde meydana gelen gelişmelerin sağladığı kolaylıklar ile devletlerin giderek sıkılaştırdığı sınır politikaları arasında yer alan gerilim hattında cereyan eder.

Uluslararası göçün ‘çağdaş seyri’, neoliberalizmin ortaya çıkışı ve üretimin küreselleşmesiyle birlikte başlamıştır. Bir yandan Kuzey ülkelerinde deneyimlenen imalattan hizmet sektörlerine kayma, sanayi üretiminin düşük ücretli Güney ülkelerine kaydırılması sürecini tetiklemiştir. Ancak tarım, inşaat, bakım, temizlik, hizmetler gibi yerinde işleyen ve düşük ücretli iş kollarında göçmen emeğine olan talep kesilmemiş, aksine artış kaydetmiştir (Ness, 2023). Diğer yandan Güney ülkelerinde ortaya çıkan yeni sermaye çekim merkezlerinin de çevre ülkelerden gelecek göçmen emeğine yeşil ışık yaktığı söylenebilir. Beliren bu yeni göç izleğine savaş, iç savaş, siyasal ve iklimsel sorunlar gibi doğrudan ekonomik olmayan etkenlerin katkıda bulunması göç örüntüsünü karmaşıkleştirmiş ve derinleştirmiştir. Nedenlerin ve sonuçların, öznelerin ve yapıların, sistemlerin ve mekanların birbirinden ayrıştırılarak ele alınması artık daha meşakkatli, daha uzun erimli ve katmanlı incelemeler, araştırmalar yapmayı gerektirmektedir.

Meselenin bu boyutlarını görerek çağdaş göç sorunlarını anlama çabası, eleştirel ve çok disiplinli bir yaklaşımı gerektirmektedir; bu anlamda Marksist Ekonomi Politik, ifade edilen çok sayıda değişkeni bir arada ele almaya olanak tanıyan kavram dünyası ve tarihsel maddeci metodolojisi sayesinde yol gösterici bir çerçeve sunma gücü taşımaktadır. Bu çerçeve, ekonomik yapıların ve sınıf ilişkilerinin sosyal/siyasal yaşamı biçimlendirmedeki rolünü ifade etme; bununla birlikte göç olgusunu, mikro düzeyde bireysel tercihlerin veya makro düzeyde doğal toplumsal gelişme esaslarının bir sonucu olarak kabul etmeyerek, kapitalist üretim tarzındaki ve küresel işbölümündeki gelişmelerle birlikte ele alma iddiasındadır.

Böylesi tarihsel ve maddi bir zeminden hareketle, güncel yani ‘olmakta olan’ bir olguyu ele almanın güçlükleri bulunmaktadır. Birincisi, alan hakimiyeti konusudur. Marksist ekonomi politikte yer alan göç meselesini görme biçimlerindeki ortak esasları ve bunların birbirlerinden farklılaştıkları yanları sindirmek gerekmektedir. Çalışmanın böyle bir iddiası bulunmamaktadır; zira bunun tam anlamıyla gerçekleştirilebilmesi, ilgili literatürdeki konu

başlıklarının hem teorik hem de ampirik düzeyde yıllar boyu çalışılmasıyla edinilebilecek sezgiler ve çıkarımlar gerektirmektedir. İkinci güçlük -ve elbette birincisiyle ilintili olarak-, göçle ilgili, başta Marx olmak üzere klasik metinlerden hareketle genel esaslar ortaya koyulması ve güncel olanın bu esaslar dikkate alınarak eleştirel olarak kavramsallaştırılmasıdır. Türkiye’ye yönelik mülteci akınını ve sorununu kendine özgü boyutlarıyla tarihsel, sınıfsal ve sistemik olarak gözler önüne serebilmek bu güçlükleri içermektedir. Bu güçlükleri aşabilmek için öncelikle Türkiye’nin toplumsal ve kapitalizm tarihi çerçevesinin derinlikli şekilde inşa edilmesi gerekir. Akademik ve politik çevrelerde bu yönde çabalar² sarf ediliyor olsa da araştırmayı ve incelemeyi yürüten kişinin özgün yaklaşımını geliştirmesi gerekmektedir. Bu ihtiyaca karşılık gelecek bir çerçevenin bu çalışmada yer almaması, bir diğer eksiklik olarak düşünülebilir.

Bu çalışmanın amacı, neoliberal kapitalizm ve göç arasındaki ilişkiye dair, hem kapitalizmin güncel krizini anlamada kabul görecektir, hem de mevcut göç tiplerini bir şekilde kapsayabilecek bir kavram olarak ‘artık nüfus’ kavramını ve son yıllardaki tartışılma biçimlerini ele almaktır. Çalışma, neoliberal kapitalizmin çağdaş dinamikleri ışığında, Marx’ın artık nüfus ve sermayenin işleyiş tarzına yönelik açıklamalarını, doğrudan başvurmak suretiyle, tartışmakta ve literatürde mevcut “zorunlu göç kategorisi” için yeni bir kavrayışın zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

Neoliberal Çağda Göç Olgusunun Temel Dinamikleri

1970’li yıllardan günümüze, neoliberal küreselleşme olarak çoğunlukla ifade edilen yeni dünya düzeninde karşımıza çıkan göç olgusu; yapısal uyum programları, özelleştirmeler, deregülasyonlar, piyasalaştırma gibi belli başlı süreçler aracılığıyla, öncesinde farklı kategoriler altında ele alınan göç tiplerinin neredeyse hepsini birden ‘zorunlu göç’ kategorisine dahil etmektedir (Wise & Marquez, 2013). Neoliberal küreselleşme, insanların eğitim seviyesi gibi nitelikleri üzerinden yapılan işgücü farklılaştırması yerine cinsiyet, ırk, etnik köken, yasal statü gibi ayrıştırmalara dayalı küresel bir işgücü piyasası meydana getirmektedir; yeni göç akımları

² Son dönemlerde, teorik ve ampirik olarak, görece artık nüfus üzerine yönelik çalışmalarda artış görülmektedir. Bunun başlıca nedeni, istihdamsızlık yaklaşımlarının kapitalizmin mevcut krizine cevap vermemesi varsayımıyla, bu yaklaşıma alternatif oluşturabilecek bir yeni çerçeve geliştirmektir. Görece artık nüfus, işçi, işsiz, göçmen, marjinal, enformel gibi tüm emek biçimlerini birlikte ve sermaye birikim esaslarına göre ele alabilecek bir kavram olarak önerilmektedir. Farklı ülkelerde, farklı birikim kollarında ve emek biçimleri ile ilgili yapılan bazı araştırmalar için bkz. Rajaram, 2018; Wigger, 2021; McIntyre, 2011; Hall, 2021; Habibi & Juliavan, 2018; Neilson & Stubbs, 2011; Pradella & Cillo, 2021.

ise bir yandan bu yeni tip ayrıştırmalardan etkilenerak gerçekleşmekte, diğeryandan bu ayrıştırmaların sürekliliğini sağlayacak bir işgücü kaynağı işlevini görmektedir.

Neoliberal çağda, ülkeler, bölgeler ve yerel düzeyler arasındaki toplumsal eşitsizlikler giderek daha görünür, köklü ve kalıcı bir nitelik kazanmıştır. Bu süreç, toplumların geniş kesimlerini yoksulluğa, dışlanmaya ve yapısal sömürüye mahkûm ederken; sermaye birikimi ve iktidarın, giderek daha az sayıda aktörün elinde yoğunlaşmasına yol açmaktadır. Bu asimetrik gelişme, yalnızca ekonomik düzlemde değil; aynı zamanda ırk, etnik köken, cinsiyet ayrımcılığı, üretime ve istihdama erişimde sorunlar, yaşam ve çalışma koşullarında gözlemlenen dramatik kayıplar, sosyal güvenlik sistemlerinin bölünmesi ve parçalanması gibi çok boyutlu bir biçimde kendini göstermektedir (Wise & Márquez, 2013).

Sadece siyasi, sosyal ve iklimsel nedenlerden göçe zorlanan kişiler değil, ortodoks çevrelerin ‘beyin göçü’ gibi özgür ve ekonomi temelli hareket kabiliyetini haiz olduğunu ifade ettikleri ekonomik göçmen kategorisinin de artık zorunlu göç çatısı altında değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Zorunlu göç kavramının kapsayıcılığının bu şekilde genişletilmesi, göç krizi ve kapitalizmin krizi olarak karşımıza çıkan olguların içiçeliğini anlamak açısından önemli bir başlangıç noktası oluşturmaktadır. Günümüzde, sınır ötesi hareket kabiliyeti giderek artan çok uluslu şirketlerin ve devletlerin geçmişe kıyasla kontrol gücü daha yüksek ve şiddete meyyal sınır politikalarının öncülüğünde ırk, cinsiyet, etnik köken ve hukuki kriterlerle küresel düzeyde inşa edilen parçalı ve istikrarsız göç patikası, hemen her toplumsal statüye dahil insanı kapsayabilmekte, mülksüzleştirme, marjinalleştirme, ötekileştirme süreçlerine dahil edebilmektedir.

Ortak paydalarının bulunduğu iddiasıyla dört farklı nedensel düzeyde cereyan eden göç türlerinin, ‘zorunlu göç’ çatısı altında değerlendirilmesi gerektiğini öneren yaklaşım (Wise & Marques, 2013), kapitalizm ve göç arasındaki mevcut ilişkiyi de gösterebilmektedir. Buna göre göç, a) şiddet, çatışma ve afetler, b) iklim değişikliği ve çevresel tahribat, c) insan ticareti ve kaçakçılığı, d) mülksüzleştirme, dışlanma ve işsizlik nedenleriyle vuku bulmaktadır. Bu nedenlerin ortak özelliğı, merkez ve çevre ülkelerde uygulanan neoliberal ekonomi politikalarına içkin oluşlarıdır. Diğeryandan bu politikalar, yeniden üretim, politika ve insan dışı doğa alanlarını ekonomi dışına çıkarır, ancak onlara hem bağımlı kalır ve hem de onları dönüştürür. Kapitalizme özgü olan ve kapitalizmin doğasındaki kriz eğilimini gösteren bu özellik (Fraser & Jaeggi, 2018; Taraborrelli, 2021), tüm göç tiplerini aynı istikrarsız ve zorunlu göç patikasına sevk etmektedir.

Bu gelişmenin meydana getirdiği bir başka önemli husus, kapitalizmin krizi işçi sınıfının üzerine yıkma kabiliyetini geliştirmesidir; işçi sınıfını ırk, cinsiyet, etnik köken üzerinden bölerek birbirine düşürmesi, toplumsal çatlakların ise işçi sınıfını sınıf bilincinin dışında bu ayrımlar bakımından farklı kamplara bölerek birbirine düşmanlaştırmasıdır. Son yıllarda yaşanan Avrupa göç krizi, Avrupa’da ve Türkiye’de mültecilere yönelik düşmanlık algısı, aşırı sağcılığın göçmen karşıtlığı üzerinden yükselmesi gibi olgular, bu bakımdan, neoliberal kapitalizmin işçi sınıfı aleyhine ama sermaye birikimi lehine önemli bir başarısıdır.

Emekçi saflarındaki göçmen emeğine karşıtlığın, birikimin lehine yaratılmış bir illüzyon olarak ortadan kaldırılması zorunluluğu, bu zorunluluğu algılayan ve hissedenler bakımından göç krizinin gerçek anlamını ihtiva etmektedir. Bu nedenle sağ ve sol çevrelerden göçmen karşıtlığı biçiminde tezahür eden tüm argümanların değersizleştirilmesi ve işlevsiz hale getirilebilmesi için, kapitalizmin krizi ile göç krizini birlikte kavrayacak ve işçi sınıfını tümleyecek açılımlara gereksinim bulunmaktadır. Bu gereksinime cevap vermek açısından literatürde önemli çabalar bulunmaktadır. Bu çabaların ortak özelliği, Marx’ın *yedek işgücü ordusu* kavramına güncel olgular ışığında müracaat etmek ve yaşananları, neoliberal kapitalizmin parçalı ve istikrarsız yapısındaki gerilimlere oturtarak bütüncül ve emek yanlı söylemler üretebilmektir.

Sermaye Birikim Süreci ve Yedek İşgücü Ordusu

Sermaye birikim sürecinin analizinde ve göç-kapitalizm ilişkisinde yedek işgücü ordusu kategorisi önemli bir yer teşkil etmektedir. Bu kategori, hem sermaye birikim sürecinin içsel çelişkisini hem de göç olgusunun dönemsel ve geçici bir emek biçimi olmadığını, aksine sermaye birikimi tarafından üretildiğini ve süreklilik arz ettiğini göstermesi bakımından önemlidir. Marx’a göre çelişki sermayenin genişleme sürecinde gizlidir; üretilen “*artık değer*in sürekli olarak yeniden sermayeye dönüşmesi, kendisini, üretim sürecine giren sermayenin giderek büyümesi biçiminde” (Marx, 2010, s. 603) karşımıza çıkan sermayenin sınırsız olarak değer kazanmak zorunluluğu, işçiler tarafından üretilen ancak ödenmeyen artık emek zamanının ve iş günü sayısının artırılması gerekmektedir. Artık değer bu şekilde ençoklaştırılmasının iki yolu bulunmaktadır. Birincisi iş gününün uzatılması, ikincisi ise teknolojinin kullanılarak emeğin üretkenliğinin artırılmasıdır (Basso, 2021, s. 217-218).

Sermayenin genişleme süreci, bu sürece eşlik eden serbest bir emek nüfusu meydana getirir ki zamanla giderek çoğalan bir özelliğe sahip olacak bu nüfus, sermayenin yine genişleme sürecinde, dahil etme ve dışarıda bırakma şeklinde kullanabileceği bir kitleyi temsil eder.

“Toplam sermayenin değişir bileşenindeki, toplam sermayenin büyümesiyle birlikte hızlanan ve bu sermayedeki büyümeye göre daha çabuk hızlanan göreceli azalma, diğer tarafta, tam tersine, işçi nüfusunun, mutlak olarak, değişir sermayeye ya da onun istihdam araçlarına göre hep daha hızlı bir şekilde büyümesi olarak görünür. Oysa, gerçekte, enerjisiyle ve hacmiyle orantılı bir şekilde, sürekli olarak göreceli bir işçi nüfusu fazlası, yani sermayenin ortalama değerlendirme gereksinimleri için fazla ve bu nedenle de gereksiz olan bir aşırı işçi nüfusu yaratan şey, kapitalist birikimin kendisidir” (Marx, 2010, s. 609).

Sermaye birikiminin ilerlemesi ve sermayenin yoğunlaşmasıyla birlikte, üretim araçlarını temsil eden değişmez sermayenin, emek-gücünü ifade eden değişken sermayeye kıyasla daha hızlı büyümesi yapısal bir eğilim haline gelir. Toplam sermaye miktarındaki artışa rağmen, emek talebi yalnızca mutlak anlamda değil; esasen nispi olarak azalır. Bu orantısız azalma, sermaye birikiminin teknik bileşiminin değişmesiyle yakından ilişkilidir. Kapitalist üretim tarzının küresel ölçekte yayılması ve kapitalist öncesi üretim ilişkilerinin tasfiyesi, tarihsel olarak giderek genişleyen bir artık nüfusun ortaya çıkmasına yol açar. Bu artık nüfus, sermayenin değerlendirme süreçlerinde esnek bir yedek işgücü ordusu olarak işlev görür (Basso, 2021, s. 219–220).

Marx’a göre, yedek işgücü ordusunun sahip olduğu üç farklı biçim vardır: Bunlar, ‘akıcı’, ‘gizli’ ve ‘durgun’dur. Marx, yedek işgücü ordusunu akıcı biçimini şu şekilde açıklar;

“Modern sanayinin merkezlerinde (fabrikalarda, manifaktürlerde, dökümhanelerde, madenlerde vb.), işçiler bazen uzaklaştırılıp bazen daha büyük ölçüde yeniden çekilir ve böylece, bütüne bakıldığında, çalışanların sayısı, üretimin ölçeğine göre giderek düşen bir oranda olmakla birlikte artar. Aşırı nüfus burada akıcı biçimde var olur” (Marx, 2010, s. 619).

O halde ‘akıcı’ olarak ifade edilen artık nüfus, Marx’ın kendi zamanında teşhis edebileceği şekilde sanayi sektöründe yer almakta ve sermaye birikimi - teknoloji ilişkisindeki değişimlere bağlı olarak ileri ve geri hareket etmektedir. Bu da yine sermaye birikimine içkin bir çelişkiyi ifade etmektedir; “(i)şçi kitlesindeki doğal artışın, sermayenin birikim gereksinimlerini karşılayamaması ve yine de her zaman bunlardan fazla olması, sermayenin

kendi hareketinin bir çelişkisidir” (Marx, 2010, s. 619). Akıcı nüfusun, ileri geri hareketliliği, bu çelişkinin de ortaya koyduğu şekliyle kategorik olarak bir esas olmakla birlikte, elbette sermaye birikiminin tarihsel devinimleri içerisinde standart olmayan farklı biçimlerde ama hep benzer bir yol izler. Örneğin, ortodoksi bir ifadeyle, kriz ve işsizlik gibi bir ilişkide işsizlik seviyesinin artması, hızlı büyüme evrelerinde işsizlik seviyesinin azalması gibi görünüm arz eden olgular, aslında sermaye birikim sürecine içkin akıcı artık nüfusun hareketinin yansımasıdır.

Marx’ın ‘gizli’ artık nüfus olarak ifade ettiği olgu ise kır nüfusuna dairdir. Kapitalist üretim ilişkilerinin tarımsal alanları dönüştürme sürecinde, *“burada iş gören sermayenin birikimiyle birlikte kırsal işçi nüfus talebi mutlak olarak azalır ve burada, işçilerin uzaklaştırılmasını, tarım dışı sanayilerde olduğu gibi, daha çok sayıda işçinin çekilmesi izlemez”* (Marx, 2010, s. 620). Aksine burada meydana gelen bir yerinden edilme sürecidir ve kır nüfusu kent işgücüne dönüşmeye sürüklenmektedir. Diğer yandan bu süreç de başlangıcı ve sonu olan, yani günün birinde kır nüfusunun tamamen kentlere akın etmesiyle sonlanabilecek bir süreç değil, aksine kırdaki her daim kentlere göç etmeye hazır kitlelerin mevcudiyetini koşul kılan bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu da kır nüfusu üzerindeki sermaye sömürsünün giderek artması anlamına gelmektedir.

“Görelî aşırı nüfusun bu kaynağı da hep akış halindedir. Ne var ki, bu görelî aşırı nüfusun sürekli olarak kentlere doğru akması, kırdaki, büyüklüğü ancak akış kanallarının olağanüstü bir genişleme gösterdiği durumlarda ortaya çıkan gizli bir aşırı nüfusun sürekli olarak var olmasını şart koşar. Bu nedenle, tarım işçisi, ücretlerin en düşüğüne mahkûm edilir ve bir ayağı hep yoksulluk batağındadır” (Marx, 2010, s. 620).

Yedek işgücü ordusu içerisinde sermaye birikimi için en işlevsel olanı, Marx’ın ‘durgun’ artık nüfus olarak kategorize ettiği kesimdir; *“...görelî aşırı nüfusun bu bölümü sermayeye tükenmek bilmeyen bir kullanılabilir emek gücü kaynağı sağlar. Yaşam koşulları, işçi sınıfının ortalama normal düzeyinin altına düşer ve tam da bu durum, onları sermayenin özel sömürü dallarının geniş temeli haline getirir”* (Marx, 2010, s. 621). Sözü edilen nüfusun düzensiz bir biçimde çalıştırılıyor olması bunun nedenidir. Kaynağını ise akıcı ve gizli artık nüfustan almaktadır. Sanayi ve tarımda meydana gelen gelişmeler, artık nüfusun bir bölümünü -Marx’a göre en büyük bölümünü- marjinalleştirir ve ille katmanlaştırılacaksa nüfusun en alt

katmanına yerleştirir. “...(B)urada çalışan nüfus, aynı zamanda, işçi sınıfı içinde, bu sınıfın toplam büyümesindeki payı diğer öğelerinkilere göre daha büyük olan, kendi kendini yeniden üreten ve kalıcılaştıran bir öge oluşturur” (Marx, 2010, s. 621). Marx’a göre bu sürecin bir sonraki aşamasına artık ‘muhtaçlık’ eşlik eder;

“Muhtaçlık, faal sanayi ordusunun hastanesi ve yedek sanayi ordusunun safrasıdır. Göreli aşırı nüfus üretimi muhtaçlık üretimini içerir; göreli aşırı nüfusun varlığı ne kadar zorunluysa onun varlığı da o kadar zorunludur; muhtaçlık göreli aşırı nüfusla birlikte, kapitalist üretimin ve zenginlik artışının varlık koşullarından birini oluşturur”. (Marx, 2010, s. 622).

Sermaye birikim süreci, kendi içsel dinamikleri gereğince kullanılabilecek, hareket edebilecek, hareketsiz bırakılabilecek bir nüfus büyüklüğünü şart koşar. Sermayenin sürekli değişen değerlenme gereksinimleri için meydana getireceği bu nüfus büyüklüğü, yedek işgücü ordusudur ve sınıf içi bölünmelerin temel nedeni ve kaynağıdır. Marx’ın birikimin mutlak yasası olarak ifade ettiği bu ilişki, diğer yandan sermayenin genişleme gücü uyarınca büyümek durumunda kalan artık nüfus kitlesini de sermayeye muhtaç hale getirir. “...göreli aşırı nüfusu ya da yedek sanayi ordusunu her zaman birikimin hacim ve enerji ile dengeli bir durumda tutan yasa, işçiyi sermayeye, Hephaistos’un çivilerinin Prometheus’u kayalara mıhladığından daha sıkı bir şekilde bağlar. Sermaye birikimine karşılık gelen bir sefalet birikimini gerekli kılar” (Marx, 2010, s. 623).

Yedek İşgücü Ordusu ve Göç İlişkisi

Artık nüfusun göreli büyüklüğünü artırma eğiliminde olan üç faktör vardır. Bunlardan ilki, değişmez sermayenin değişken sermayeye oranındaki artıştır. İkincisi, kapitalizmin erken aşamalarında, demografik geçiş sürecinden kaynaklı olarak nüfus artış hızında meydana gelen artıştır. Üçüncüsü ise, sermaye birikim sürecinin, kır nüfusunu tarımdan koparması gibi yeni işçi kaynakları yaratmasıdır (McIntyre, 2011, s. 1492). Bu üç dinamik, kapitalist üretimin istikrarlı büyümesi için gereklidir; ancak her birinin kendi içsel doğaları gereği artık emek nüfusu yaratma kapasitesi bakımından sınırlılıkları vardır. Örneğin sermaye-emek oranını artırması beklenen teknolojik gelişmeler, bunu başaramayabilir. İlerleyen safhalarında kapitalist gelişmenin nüfus artış hızını yavaşlattığı bilinmektedir. Kişisel hizmetler, hane içi üretim gibi daha önce pazara konu olmayan alanların metalaştırılması suretiyle yeni işler ve ücretli işçiler yaratılıyor olsa da bu metalaştırma süreçleri pürüzsüz bir biçimde gerçekleşemez ve dahası sınırsız bir uzama sahip değildir.

Bu kısıtlar altında, sermayenin imdadına sınır ötesi sermaye ve emek hareketi yetişmektedir. 1970'lerden itibaren başlatılan sermayenin neoliberal yayılma evresinde, kapitalist birikim, artık nüfus yaratma kapasitesini de genişletmiştir. Süreç, sadece sermayenin niceliksel olarak ulusal sınırları dışına çıkması yoluyla değil, toplumsal ilişkilerde meydana getirdiği niteliksel değişimlerin insanları sermayeye doğru hareket etmeye zorlamasıyla da gerçekleşmiştir. Aynı zamanda bu mekânsal yayılma zaman faktörünü de yine sermaye lehine denkleme dahil etmiştir. Sermayenin genişleme ve merkezileşme mantığı artık küresel bir evrende, modern dışı bir zaman algısında işlemektedir. Sermayeyi elinde bulunduranların dışında kalan neredeyse bir dünya nüfusu, küresel işgücü arzı olarak artık nüfusa dönüşme potansiyeli taşır. Küresel işgücü, sonsuz bir zaman algısı içinde, sermayeyi ıskalayarak, karşı karşıya kalacağı mutlak ya da göreceli yoksulluğun sebebi olarak kendisini görür.

Kapitalist birikim süreçleri, yalnızca klasik işçi sınıfı biçimlerini değil, aynı zamanda kölelik, ortakçılık, encomienda, kiracılık, sözleşmeli işçilik, uzun vadeli iş sözleşmeleri ve borç köleliği gibi farklı emek rejimlerini de içerecek şekilde genişlemektedir. Farklı nitelikteki bu emek rejimleri, sermayenin artı-emekçi nüfusları bünyesine katma kapasitesini büyük ölçüde artırmaktadır. Sermaye ihracı bu süreci daha da hızlandırmakta; böylece sermaye, coğrafi olarak farklı alanlarda yeni artık işgücü rezervleri meydana getirmektedir (McIntyre, 2011).

Bu aşamada, göçün yedek işgücü ordusunun oluşumu bakımından önemi devreye girer. Kapitalizmin neoliberal öncesi döneminde iç göç artık nüfus açısından önem arz ederken, günümüzde dış göç, artık nüfus oluşumunda önemli rol oynar (Pröbsting, 2015, s. 335). Bu rol, basitçe merkez ülkelerde işsiz ya da işsizlik tehlikesinde bir nüfus kalabalığı yaratmak değil, artık değer üretim süreçlerinde yer alarak, emek üzerindeki sermaye tahakkümünün gerçekleşmesini sağlamaktır. Toplumun tüm alanlarında yerli-yabancı karşıtlığının oluşması, göçün ırk ve etnik köken gibi 'kültürel', haklar ve statüler gibi 'hukuki' kodlar üzerinden tartışılmasının sağlanmasında ve sermaye-emek çelişkisinin görünmez hale getirilmesinde kritik bir işlev görür. Bu anlamda (potansiyel) göçmen hem hareketli hem hareketsiz olmalıdır. Eğitimli/egitimsiz, vasıflı/vasıfsız, belgeli/belgesiz fark etmeksizin, ancak mutlak ya da göreceli mülksüz ve yerinden edilmiş işgücü artık nüfus kitlesine dahil edilebilmelidir. Bunun için de 'kısıtlayıcı' ve 'seçici' göç politikaları devreye sokulur. Sözüm ona hem dışlayıcı hem de dahil edici özellikte olan bu göç politikaları, 'beyin göçü', 'kaçak göçmen' gibi kavramlar üreterek, emek sınıfının farklı katmanlarında yer alan bu nüfusu, yine emek sınıfının karşısına öfke

nesnesi olarak çıkarmaktadır. Oysa gerçeklik, artık değer sürecinin kendisinden başkası değildir.

Rajaram'a (2018) göre, Avrupa'daki belgesiz göçmenler tarafından yaratılan artık değer, bu bireyleri dışlayan ya da marjinalleştiren ideolojik ve ekonomik yapının yeniden üretimine katkı sağlar. Tıpkı sömürge dönemindeki yerli işgücü gibi, kayıt dışı çalışan göçmenler de kapitalist sistemin dayandığı değer yapısını ayakta tutar; ancak bu yapıya erişim veya onun üzerinde hak iddia etme imkânından yoksundur. Buna karşın, diğer işçiler —her ne kadar mülksüzlüklerini tüketim odaklı bir ideolojiyle rasyonelleştirseler de— sistemle daha görünür ve korunaklı bir ilişki içerisinde. Rajaram, kayıt dışı göçmen emeğinin özellikle sosyal haklar ve ücret talepleri bakımından daha az maliyetli oluşuyla, kapitalizmin temel hedefi olan artık değeri en üst düzeye çıkarma amacına, formel emek biçimlerinden bile daha etkin biçimde hizmet ettiğini vurgular (s. 636).

Sonuç

Neilson ve Stubbs, neoliberal dönemde, eşitsiz gelişme ve göreceli artık nüfus ilişkisini inceledikleri çalışmalarında, dünya genelinde, ülkelerin 2007 yılı verilerini kullanarak artık nüfus büyüklüğünü hesaplamışlardır. Bu hesaplamalara göre, göreceli artık nüfus (işsizler + istihdamda olmayanlar + kırılğan istihdam), 4 buçuk milyardan fazladır ve üretken nüfusun 2,47 katıdır. Oldukça ürkütücü olan bu tablo, milyarlarca insan için halihazırda önemli derecede bir yoksulluk anlamına gelmekte ve gelecekte daha derin bir yoksulluk tehlikesine işaret etmektedir. Yazarlara göre, kırsal alanlardan kent merkezlerine doğru devam eden potansiyel göç akımı, genel nüfustaki doğal artışla birleştiğinde, halihazırda sınırlarına dayanmış kentsel altyapılar üzerinde ciddi bir baskı yaratmaktadır. Bu süreç yalnızca kentsel nüfusun niceliksel olarak büyümesine değil, aynı zamanda bu nüfusun yoksulluk ve çaresizlik düzeylerinin derinleşmesine de yol açmaktadır (2011, s. 444-450).

Neoliberal küreselleşme, esnek, enformel, güvencesiz emek taleplerini karşılamak, yeniden üretim alanlarını ve doğayı metalaştırma süreçlerine dahil etmek adına görüldüğü üzere, büyük bir küresel yedek işgücü ordusu meydana getirmiştir. Ülkelerarası ve sektörler arası insan hareketliliği de bu sürecin bir parçasıdır. Bu geçişkenliğin sağlanabilmesi adına yeniden biçimlendirilen bugünkü emek biçimleri, üretken nüfusun, yedek işgücü ordusuna geçme ihtimalini geçmişte olduğundan daha canlı ve görünür hale getirmektedir. Dolayısıyla emek sınıfının birliğini tehdit eden bir ikilikten bahsedilecekse, bu ikilik, üretken nüfus ile göreceli artık nüfus ikiliğidir.

Mülteciler dahil göçmenlerin tüm türlerinin bu analitik çerçevede ele alınması gerekmektedir. Göçmenler, yeni birikim rejiminde, tıpkı küresel artık nüfus gibi marjinalleştirilmiştir ve üstüne üstlük yoksulluk piramidinin ancak alt tabakalarında kendilerine yer bulabilmektedir. İş bulabilenler, büyük olasılıkla göreceli olarak düşük ücret, uzun mesai saatleri ve güvencesiz istihdam koşullarını deneyimleyecek, iş bulamayan çoğunluk ise mutlak yoksulluğun pençesi altında kalacaktır.

Diğer yandan, göreceli artık nüfus kavramı, göç meselesinde, iki bakımdan önemli işlev görebilir. Birincisi, piyasa ve devlet merkezli, göçmenlere yönelik düşmanlık ve şiddet içeren söylemlerin sahteliğini ve iki yüzlülüğünü açığa çıkarır. İkincisi, göçmen emeği ile diğer emek türlerini aynı saflarda mücadele etmeye ikna edecek birleştirici bir bilinç düzeyi kazandırarak, yeniden üretim, doğa ve kamusal alanların neoliberal tahakkümden kurtulabilmesi için birlikte düşünmek adına bir başlangıç noktası oluşturur.

Kaynakça

- Basso, P. (2021). Marx on migration and the industrial reserve army: Not to be misused. M. Musto (Ed.), *Rethinking alternatives with Marx* içinde, Palgrave Macmillan.
- Frase, N. & Jaeggi, R. (2018). *Capitalism: A conversation in critical theory*. Polity Press.
- Habibi, M. & Juliawan, B. H. (2018). Creating surplus labour: Neo-liberal transformations and the development of relative surplus population in Indonesia. *Journal of Contemporary Asia*, 48(4), 649–670.
- Hall, R. (2021). Indigenous/state relations and the “making” of surplus populations in the mixed economy of Northern Canada. *Geoforum*, 126, 461–470.
- International Organization for Migration. (2024). *World migration report 2024*. <https://www.iom.int/world-migration-report-2024>
- Marx, K. (2010). *Kapital* (M. Selik & N. Satlıgan, Çev.). Yordam Kitap.
- McIntyre, M. (2018). Race, surplus population and the Marxist theory of imperialism. *Antipode*, 43(5), 1489–1515.
- Neilson, D. & Stubbs, T. (2011). Relative surplus population and uneven development in the neoliberal era: Theory and empirical application. *Capital & Class*, 35(3), 435–453.

- Ness, I. (2023). *Migration as economic imperialism*. Polity Press.
- Pradella, L. & Cillo, R. (2021). Bordering the surplus population across the Mediterranean: Imperialism and unfree labour in Libya and the Italian countryside. *Geoforum*, 126, 483–494.
- Pröbsting, M. (2015). Migration and super exploitation: Marxist theory and the role of migration in the present period of capitalist decay. *Critique*, 43(3), 329–346.
- Rajaram, P. K. (2018). Race, migration and capitalist migration regimes. *New Political Economy*, 23(5), 627–639.
- Taraborrelli, A. (2021). Capitalism, critical theory and migrations. *Philosophy and Public Issues*, 11(2), 65–80.
- Wigger, A. (2021). Housing as a site of accumulation in Amsterdam and the creation of surplus populations. *Geoforum*, 126, 451–460.
- Wise, R. D. & Márquez, H. (2013). Neoliberal globalization and migration. I. Ness (Ed.), *The encyclopedia of global human migration* içinde, Blackwell Publishing.

SİYASAL HALKLA İLİŞKİLER ARACI OLARAK SOSYAL MEDYA: 2024 AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ BAŞKANLIK SEÇİMLERİ ÖRNEĞİ

Serkan ÖZTÜRK¹

ÖZ

Demokratik toplumlarda seçimler, demokrasinin sürdürülebilirliği için en önemli unsurlardan biridir. Siyasal aktörler açısından başarıya ulaşmanın en önemli anahtarı da hedef kitlenin yani seçmenlerin desteğini alabilmektir. Hedef kitlelere hızlı ulaşma ve onlarla anlık iletişim kurabilme bağlamında yeni iletişim teknolojilerinin önemi günümüzde belirgin bir biçimde hissedilmektedir. İnternet tabanlı sosyal medya uygulamaları hem tek tek bireylere hem de geniş kitlelere ulaşma konusunda içinde barındırdığı çok sayıda yenilikle birlikte her alanda olduğu gibi siyasal alanda da yerini almıştır. Günümüzde başarılı seçim kampanyalarının internet ve sosyal medya uygulamalarını da etkili kullanan kampanyalar oldukları görülmektedir. Bu çalışmada, 5 Kasım 2024 Amerika Birleşik Devletleri Başkanlık seçimlerinde yarışan Donald Trump ve Kamala Harris'in sosyal medya kullanımları araştırılmıştır. Araştırma kapsamında, Donald Trump ve Kamala Harris'in kullandıkları resmi Twitter (X) hesapları incelenerek, seçim dönemindeki sosyal medya paylaşımları ve sosyal medya kullanıcıları ile olan etkileşimleri incelenmiştir. Araştırma sonucuna göre, 2024 Amerikan Başkanlık seçimlerinde yarışan adaylardan hem Trump hem de Harris'in Twitter'ı aktif olarak kullandıkları ve özellikle de seçim döneminde sosyal medya kullanımlarının oldukça arttığı görülmüştür. Kamala Harris, seçim döneminde rakibi Donald Trump'a göre daha aktif sosyal medya kullanımı gerçekleştirmesine rağmen, yorum, beğeni ve retweet gibi etkileşim hususlarında rakibinin gerisinde kalmıştır. Her iki aday da seçmenlerle bireysel etkileşime girmemiş, Twitter platformunu daha çok duyuru ve seçim propagandası amacıyla kullanmışlardır.

Anahtar Kelimeler: Halkla İlişkiler, Siyasal İletişim, Siyasal Halkla İlişkiler, Sosyal Medya

SOCIAL MEDIA AS A POLITICAL PUBLIC RELATIONS TOOL: THE CASE OF THE 2024 UNITED STATES PRESIDENTIAL ELECTIONS

ABSTRACT

In democratic societies, elections are one of the most important elements for the sustainability of democracy. The most important key to success for political actors is to gain the support of the target audience, namely the voters. The importance of new communication technologies is clearly felt today in terms of reaching target audiences quickly and communicating with them instantly. Internet-based social media applications have taken their place in the political arena as in every field, with the many innovations they contain in reaching both individuals and large masses. Today, it is seen that successful election campaigns are those that use the internet and

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Bucak İşletme Fakültesi, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Bölümü, serkanozturk@mehmetakif.edu.tr, ORCID: 0000-0001-6312-5837

social media applications effectively. This study investigated the social media usage of Donald Trump and Kamala Harris, who are running in the United States Presidential elections on November 5, 2024. Within the scope of the research, the official Twitter (X) accounts used by Donald Trump and Kamala Harris were examined, and their social media posts and interactions with social media users during the election period were examined. According to the results of the research, it was seen that both Trump and Harris, the candidates competing in the 2024 American Presidential elections, actively use Twitter and their social media use has increased significantly, especially during the election period. Although Kamala Harris used social media more actively than her opponent Donald Trump during the election period, she fell behind her opponent in terms of interactions such as comments, likes and retweets. Neither candidate interacted with voters individually and used the Twitter platform more for announcements and election propaganda.

Keywords: Public Relations, Political Communication, Political Public Relations, Social Media

GİRİŞ

Halkla ilişkilerde bir kurum veya kuruluşun hedef kitlesi ile karşılıklı sağlıklı bir iletişim ortamının tesis edilmesi ve bu iletişim ortamının sürdürülmesi en önemli hedeflerden biridir. Çünkü hedef kitleyi tanımak, rızasını almak, hedef kitleye kendini doğru bir biçimde anlatarak onların ilgi ve sempatisini kazanmak, başarıya ulaşma yolunda önemli kazanımlar olarak görülmektedir. Benzer biçimde siyaset alanında da siyaset adamlarının, kamu yöneticilerinin ve siyasi partilerin de hedef kitleleri olan halk ve seçmenler ile karşılıklı iletişim kurmaları, onların sempatisini kazanmaları, beklentilerinin neler olduğunu doğru bir şekilde anlamaları ve sonuç olarak siyasal iletişim sürecini iyi yönetmeleri gerekmektedir. Çünkü hedef kitle ile doğru ve kesintisiz iletişimin kurulması ile birlikte onların isteklerinin ve beklentilerinin öğrenilmesi, öneri ve şikâyetlerinin değerlendirilmesi mümkün olacak ve bunların hepsi ilgili tarafa önemli avantajlar sağlayacaktır.

Günümüzde kişi, kurum veya kuruluşların hedef kitleleri ile doğru ve kesintisiz iletişim kurabilmesi geçmişe kıyasla daha kolay hale gelmiştir. İnternet teknolojilerinin her alanda olduğu gibi siyaset alanında da kullanılmasıyla birlikte, yöneticiler, siyasi parti liderleri ve siyasi partiler, seçmenleri ile daha kolay ve hızlı iletişime geçme olanağına kavuşmuşlar, kendi politikalarını, vaatlerini ve hedeflerini doğrudan seçmenlere iletebilme fırsatı yakalamışlardır.

Demokratik toplumlarda siyasi partiler, demokrasinin sürdürülebilirliği için en önemli unsurlardan biridir. Siyasi partilerin ve siyasi liderlerin en önemli hedefleri ise seçimlerde başarılı olarak iktidarı elde etmek olarak ifade edilebilir. Siyasal aktörler açısından başarıya ulaşmanın en önemli anahtarı da hedef kitlenin yani seçmenlerin desteğini alabilmektir. Hedef kitlesi ile iyi ilişkiler kuran, onların istek ve beklentilerini dikkate alan, onları iyi anlayan ve kendisini iyi anlatan, onlarla karşılıklı iki yönlü iletişim kuran siyasal aktörler, başarıya daha kolay ulaşabilmektedirler. Bu noktada siyasal arenada gerek internet gerekse internet tabanlı sosyal medya uygulamalarını etkili kullanarak seçmenlerle etkileşim kurabilen siyasal aktörler daha hızlı ve etkili bir biçimde geniş seçmen kitlelerine ulaşma imkânına kavuşabilmektedirler.

Bu bağlamda, bu çalışmada 2024 Amerika Birleşik Devletleri başkanlık seçimlerinde yer alan Demokrat ve Cumhuriyetçi adayların sosyal medya kullanımları araştırılmıştır. Çalışma kapsamında Cumhuriyetçi aday Trump'ın ve Demokrat aday Harris'in, seçim tarihinden (5 Kasım 2024) önceki son 30 günü içine alan kişisel Twitter (X) hesaplarından attıkları tweetler içerik analizi yöntemi ile incelenmiştir. Çalışmada öncelikle literatür araştırması yapılmış, bu doğrultuda; halkla ilişkiler, siyasal iletişim, siyasal halkla ilişkiler ve sosyal medyada siyasal halkla ilişkiler konularına değinilmiş ve ardından da araştırma kısmına geçilmiştir.

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Halkla İlişkiler

Edward Bernays'a (1923: 14) göre bir halkla ilişkiler uygulayıcısı, her nerede olursa olsun hedef kitlesinin aktivitelerini etkileyebilen kişidir. Bu tanıma göre halkla ilişkiler uygulamalarının amacı, hedef kitleler ile organizasyon arasında ortak bir anlayış ve uyum sağlamaktır. Çalışma konusuyla ilgili tanımlara göre halkla ilişkiler; "bir organizasyon ile kamusu arasındaki ilişki yönetimidir" (Grunig & Hunt, 1984: 6).

Grunig ve Hunt (1984: 59), halkla ilişkileri; bir kuruluş ve onun hedef kitleleri arasındaki iletişim yönetimi olarak tanımlamaktadır. Grunig ve Hunt'ın dört halkla ilişkiler modelinden özellikle sonuncusu olan "iki yönlü simetrik model" hem kuruluşun hem de hedef kitlenin çıkarları arasında bir denge oluşturmaya çalışan diyalojik bir model olarak bu iletişim yönetimi için en ideal modeli ortaya koymaktadır (Gonçalves, 2014: 101). Çünkü bu modelde kuruluş, hedef kitlesi ile karşılıklı güveni tesis ederek, aynı zamanda onların desteğini de almayı amaçlamaktadır.

Çağdaş teori ve araştırmalarda, önde gelen akademisyenler veya uygulayıcı kuruluşlar tarafından sunulan çeşitli halkla ilişkiler tanımları vardır. En sık alıntılanan tanımlardan biri, "halkla ilişkilerin, bir kuruluş ile başarısının veya başarısızlığının bağlı olduğu halklar arasında karşılıklı olarak faydalı ilişkiler kuran ve sürdüren yönetim işlevi" olduğunu ileri süren Cutlip, Center ve Broom (2000) tarafından sunulmuştur.

Halkla ilişkiler, özünde hedef kitlelerin davranışları, istek ve beklentileri hakkında bilgi sahibi olmak ve hedef kitle davranışlarını etkileyerek kuruluşun stratejik hedeflerini gerçekleştirebilmeyi amaçlayan bir iletişim aracı olarak tanımlanabilir (Aktaş, 2019: 67). Siyasal halkla ilişkiler de, siyasal amaçlar doğrultusunda hedef kitleleri ve kamuoyunu etkileme amacı taşımaktadır.

Bu ve diğer birçok tanımın ortak birkaç özelliği vardır. Birincisi, halkla ilişkilerin bir yönetim fonksiyonu olarak anlaşılması gerektiği; ikincisi, halkla ilişkilerin bir organizasyon ile halkları arasındaki iletişimin yönetimiyle ilgili olduğu; üçüncüsü, bir organizasyon ile halkları arasındaki ilişkilerin halkla ilişkilerin merkezinde yer aldığı ve dördüncüsü, bu ilişkilerin karşılıklı olarak faydalı olması gerektiğidir.

1.2. Siyasal İletişim ve Siyasal Halkla İlişkiler

Tarihsel bir süreç olarak ele alındığında siyasal iletişimin oldukça eskilere, Antik Yunan dönemine kadar uzanan bir geçmişe sahip olduğu bilinmekte (Aziz, 2014: 1), siyasal iletişim alanında yapılan akademik çalışmalar ise özellikle 1940-1950'li yıllardan sonra yoğun olarak kendini göstermektedir (Tokgöz, 2010: 15-16).

Siyasal aktörlerin siyaset alanındaki amaç ve hedeflerini gerçekleştirmelerine yardımcı olmaya çalışan birtakım faaliyetlerden oluşan siyasal iletişim; söz, hitabet, yazı ve sözsüz iletişimi de içinde barındıran geniş bir alanı kapsamaktadır. Ayrıca siyaset alanındaki imaj çalışmaları ve siyasal kimlik çalışmaları da siyasal iletişimin ilgi alanı içerisinde değerlendirilmektedir (McNair, 2003: 24).

Siyasal aktörler, siyaset alanında varlıklarını sürdürebilmek ve iktidar olabilmek, seçmenlerin ilgi ve sempatisini kazanmak gibi amaçlar doğrultusunda çeşitli iletişim tekniklerinden yararlanmaktadırlar (Çakıcı ve Çalışır, 2016: 955). Geçmiş yıllarda siyasal iletişim alanında yapılan faaliyetlerin biçimi, bu alanın daha çok propaganda ve retorik gibi kavramlarla eşdeğer olarak algılanmasına neden olmuş ve bu durum da siyasal iletişim kavramının imajını olumsuz yönde etkilemiştir (Ekinci, 2014: 10).

Siyasal iletişim olumsuz bir imaja sahip olduğu için, hedef kitlelere daha samimi gelecek, reklam izlenimi vermeyecek, aldatma ve kandırmalardan uzak bir faaliyet alanı ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Oktay, 2002: 76). Siyasal halkla ilişkiler, bu ihtiyacın giderilmesi ve hedef kitle ile iki yönlü, samimi bir iletişimin kurulması açısından önem arz etmektedir.

Medya ile ilişkiler, sosyal medya yönetimi, kriz iletişimi, sorun yönetimi, gönüllü ilişkileri ve bağış toplama gibi alanları içinde barındıran siyasal halkla ilişkiler; "bir organizasyonun veya bireysel aktörün, siyasi amaçlar doğrultusunda, amaçlı iletişim ve eylem yoluyla, misyonunu desteklemek ve hedeflerine ulaşmak için hedef kitleleriyle karşılıklı güvenilir ve sürdürülebilir iletişim kurarak itibar kazanma ve sürdürmeye çalıştığı yönetim süreci" olarak tanımlanabilir (Stromback ve Kioussis, 2011: 8).

Froehlich ve Rüdiger (2006, s. 18), siyasi halkla ilişkilerin temel amacını; siyasi politikalar veya kampanyalar için kamuoyu desteği toplama umuduyla belirli siyasi görüşleri, çözümleri ve sorunların yorumlarını iletmek için medya kuruluşlarının kullanılması olarak tanımlamışlardır. Siyasal iletişim alanı içerisinde yer alan siyasal halkla ilişkiler, siyasetçilerin hedef kitleleri ile baskı yapmadan ve herhangi bir zorlama olmaksızın onların rızasını almayı ve ikna etmeyi amaçlayan bir süreçtir (Soncu, 2018: 210). Bu bağlamda siyasetçiler ve siyaset alanında yer alan bütün kurum ve kuruluşlar, demokratik bir ortamda ve demokratik bir seçim sürecinde seçmenlerle aralarında güven ortamını tesis edebilmek için mutlaka iki yönlü, aktif, doğru, sürdürülebilir ve şeffaf bir iletişim ortamına ihtiyaç duymaktadırlar. Siyasal halkla ilişkiler faaliyetleri tam da bu noktada devreye girerek, siyasetçi ile seçmen arasındaki bu güven ortamını sağlayabilmek adına bir dizi halkla ilişkiler faaliyetini uygulamaya koymaktadır.

Siyasal halkla ilişkilerde en önemli amaçlar; siyasal iletişim yönetimine dair stratejileri belirlemek, medya ve iletişim süreçlerini tasarlamak, kriz durumlarını minimum seviyeye indirecek reaktif-proaktif iletişimsel stratejileri planlamak ve mümkün olduğu kadar çok sayıda tanıtımın yapılmasını sağlamak olarak sıralanabilir. Siyasal halkla ilişkiler kavramının tanımı

ve kapsamı göz önüne alındığında; tıpkı halkla ilişkilerde olduğu gibi medya yönetimi, imaj oluşturma, itibar yönetimi ve enformasyon yönetimi gibi temel alanları kapsadığı görülmektedir. Tüm bunlara ek olarak, siyasal halkla ilişkiler; diplomasi, karşı gruplarla iletişim sağlama ve sürdürme, ulusal ve uluslararası çıkarları göz önünde bulundurma, kamusal enformasyon süreçlerini yönetme ve özellikle seçim kampanyalarında etkili bir iletişim yönetimini de gerektirmektedir (Ertürk, v.d. 2022: 64).

Siyasal halkla ilişkiler, sadece seçim döneminde değil, her zaman hedef kitle ile etkili iletişim kurulmasını, onların istek ve beklentilerinin dikkate alınmasını amaçlamakta ve bu yönüyle de faaliyetlerini özellikle seçim dönemlerinde gerçekleştiren siyasal iletişim çalışmalarından farklılaşmaktadır. İçinde bulunduğumuz iletişim çağında hedef kitle ile etkileşimi kaybetmek, iletişimi sürdürmemek, geri bildirim almamak gibi olumsuz durumlar, her alanda olduğu gibi siyasal alanda da kişi, kurum ve kuruluşlara eksi puan olarak dönmekte ve başarısızlığa yol açmaktadır. Ancak, hedef kitlesi ile iki yönlü sürekli ve samimi ilişkiler kuran, onların istek ve beklentilerine cevap veren siyasal aktörler tıpkı son dönemlerde dünyanın değişik coğrafyalarında gerçekleşen seçimlerdeki gibi başarıya ulaşmaktadırlar. Günümüzün sosyal medya platformları, hedef kitleler ile sürdürülebilir iki yönlü iletişim kurma adına büyük kolaylıklar sağlamakta, hedef kitle ile anlık diyaloglar ve hızlı geri bildirimler sayesinde bir bakıma seçmenlerin nabızı daha hızlı tutulabilmektedir.

Siyasal halkla ilişkiler açısından hedef kitle ile karşılıklı sürdürülebilir iletişim ortamının kurulmasında sosyal medya çalışmalarının ve sosyal medya platformlarının etkili kullanılmasının büyük etkisi bulunmaktadır. Dolayısıyla sosyal medya platformları, siyasal halkla ilişkiler faaliyetlerinin etkili olması açısından çok önemli kitle iletişim araçları olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.3. Bir Siyasal Halkla İlişkiler Aracı Olarak Sosyal Medya

Geleneksel siyasal seçim kampanyalarında radyo, televizyon ve basılı iletişim araçlarının önemi çok önemli konumdayken, günümüzün siyasal seçim kampanyalarında ise internet ve internet tabanlı sosyal medya uygulamaları daha da önem kazanmaya başlamıştır (Akyol, 2015: 99). Sosyal medyanın karşılıklı etkileşime olanak tanıyan yapısı sayesinde halkla ilişkilerin özünde bulunan etkileşim, anlayış, tanıma, tanıtma, işbirliği sağlama, hedef kitlenin desteğini alma, güven ortamını tesis etme gibi kavramların gerçekleştirilmesi de daha hızlı ve kolay hale gelmiştir.

Kitle iletişim araçları sayesinde politikacılar, siyasi partiler ve adaylar, bir yandan hedef kitlelerine seslerini daha hızlı, etkili bir biçimde sunabilirken diğer yandan da demokratik katılım açısından önemli kazanımlar elde edebilmektedirler (Balcı vd., 2013: 74). Özellikle sosyal medya platformlarının her geçen gün daha fazla birey tarafından kullanılması bu platformların duyuru, tanıtım, pazarlama, ikna, reklam ve daha pek çok alan gibi siyasal iletişim alanında da etkili kullanılmasını gerekli kılmaktadır.

Günümüzün ‘medya ekolojisinde’ internet, kurum ve kuruluşların iletişim stratejilerinin geliştirilmesinde temel bir rol oynamaktadır. Yeni dijital iletişim teknolojileri, özellikle Web 2.0’ın ortaya çıkmasından bu yana, kuruluşlar ve hedef kitleleri arasında hem iş hem de politik düzeyde ilişkiler kurmak için önemli bir araç haline gelmiştir (Scolari, 2012: 207).

Sosyal medyanın bir siyasal iletişim aracı olarak kullanılmasına verilebilecek en önemli örneklerden biri 2008 yılı ABD başkanlık seçimlerinde Barrack Obama ve ekibinin uyguladığı seçim kampanyası gösterilebilir (Öztürk, 2023: 24). Obama, 2008 ABD seçimlerinde sosyal medya desteği sayesinde önemli miktarlarda bağış toplamayı başarmış, seçim kampanyası için çok sayıda gönüllü toplamayı başarmış, genç seçmenlerle doğrudan iletişim kurabilmeyi başarmıştır. Obama ve ekibi, o dönemin seçim kampanyasında sosyal medya platformlarını çok etkili kullanarak, özellikle bu platformları yoğun biçimde kullanan genç seçmenlere kolayca ulaşmışlar, rakibinin önüne geçerek siyasal halkla ilişkiler açısından önemli kazanımlar sağlamışlardır.

Çağımızda kurum ve kuruluşlar için gerekli olan halkla ilişkiler çalışmaları geleneksel yöntemlerin yanı sıra dijital platformlarda da aynı titizlikle sürdürülmeye çalışılmaktadır (Yaşar, 2020: 1152). Günümüzde kurum ve kuruluşlar için, hedef kitleleri ile karşılıklı iyi ilişkiler kurmak ve bunun devamlılığını sağlamak en önemli amaçlardan biridir. Ancak bu şekilde hedef kitlenin istek ve beklentileri doğru bir şekilde anlaşılabilmekte ve alınan geribildirimler sayesinde eksiklikler doğru bir şekilde giderilebilmektedir. Bu doğrultuda dijital ortamlar ve sosyal medya platformları, kuruluşlar açısından mutlaka etkili kullanılması gereken ortamlar olarak öne çıkmaktadır.

Sosyal medya ortamlarında hedef kitleler ile kurulacak olan iletişimde mutlaka açık ve şeffaf olunmalı, hedef kitlelerin talep ve beklentileri dikkate alınmalı ve ayrıca onlara kuruluşla doğrudan irtibat kurabilecekleri bir iletişim fırsatı sunarak (e-posta, sohbet, forum, çevrimiçi bilgi paylaşma) iki yönlü iletişim akışı sağlanmalıdır (Men ve Tsai, 2012: 78).

Siyasi partiler, sosyal medyanın sağladığı kullanım avantajları sayesinde seçmenlerinin düşüncelerini, beklentilerini, eleştiri ve önerilerini dikkate alma olanağına sahip olmaktadır. Sosyal medya, iki yönlü iletişimi olanaklı kılan bu yapısı sayesinde, siyasi partilerin meşru bir zeminde faaliyetlerini sürdürmesinde önemli rol oynamaktadır (Bitirim Okmeydan, 2018: 4236).

2.YÖNTEM

2.1. 2024 ABD Genel Seçimlerinde Adayların Sosyal Medya Kullanımlarına Yönelik Araştırma

Bu çalışma, 5 Kasım 2024 Amerika Birleşik Devletleri Başkanlık seçimlerinde yarışan Donald Trump ve Kamala Harris’in sosyal medya kullanımına odaklanmaktadır. Seçime Donald Trump ‘Cumhuriyetçi Aday’ olarak katılırken; Kamala Harris ‘Demokrat Aday’ olarak seçimde yer almıştır. Bu araştırma kapsamında, Donald Trump ve Kamala Harris’in kullandıkları resmi Twitter (X) hesapları araştırmaya dâhil edilmiştir. Araştırmanın yapıldığı dönemde her iki

adayın da en çok takipçisinin olduğu sosyal medya platformu Twitter olmasından dolayı bu platform araştırma kapsamına alınmıştır.

Çalışmada, araştırmaya konu olan iki adayın resmî Twitter hesaplarının incelenmesi ile bu adayların, sosyal medyayı nasıl kullandıklarını ve takipçileri ile kurdukları etkileşim düzeyini tespit etmek amaçlanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri tarihindeki en önemli seçimlerden biri olarak gösterilen bu seçim üzerine yapılan araştırma, siyasal iletişim sürecinde sosyal medyada hedef kitle ile etkileşim kurmanın önemini ortaya koyma ve benzer çalışmalara referans sunma potansiyeli taşıması bakımından önemli görülmektedir.

2.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma Şubat 2025 tarihinde gerçekleştirilmiş, belirtilen tarihte her iki aday açısından en fazla takipçinin yer aldığı Twitter sosyal medya platformu inceleme kapsamına alınmıştır. Adayların Twitter platformunda “paylaşım”, “takipçi yorumları”, “cevaplanan takipçi yorumları”, “beğeni” ve “tekrar paylaşım” bileşenleri temel analiz birimi olarak ele alınmış ve adayların resmî Twitter hesaplarındaki etkileşim işlevi sözü edilen beş analiz bileşeni bakımından incelenmiştir. Araştırmada kullanılan bu beş analiz bileşeni; Effing, Hillegersberg ve Huibers’in (2011: 30) *Sosyal Medya Göstergesi* ile Keller ve von Königslöw’un (2018: 5) *Dijital Tepkiler* analiz birimlerinden alınarak Bitirim Okmeydan’ın (2018: 4228) uyarlayıp geliştirdiği ve “Siyasal Halkla İlişkiler ve Siyasi Partilerin Sosyal Medya Kullanımı” adlı çalışmasından alıntılanarak, bu çalışma kapsamında da kullanılmıştır. Çalışma kapsamında belirlenen araştırma soruları aşağıda sıralanmıştır:

S1. Genel olarak Twitter’ı hangi aday daha aktif kullanmaktadır?

S2. Seçim döneminde hangi aday sosyal medyayı daha aktif kullanmıştır?

S3. Seçim kampanyaları döneminde hangi adayın sosyal medya paylaşımları daha fazla yorum (etkileşim) almıştır?

S4. Seçim kampanyaları döneminde adaylar sosyal medya üzerinden seçmenler ile kişisel etkileşim kurmakta mıdır?

Bu çalışmada mevcut araştırma sorularına yanıt bulabilmek için hem niteliksel hem de niceliksel içerik analizi yöntemleri kullanılmıştır. Hem Donald Trump hem de Kamala Harris’in en çok takipçisinin olduğu Twitter platformu bu araştırma için incelemeye tabi tutulmuştur. Twitter aynı zamanda, siyasi konuları kamu gündemine taşıyan bir sosyal medya platformu olarak öne çıkmaktadır (Bruns ve Highfield, 2013: 671).

Bu araştırma, 5 Kasım 2024 Amerikan Başkanlık Seçimlerinde yarışan iki adayın Twitter hesaplarına odaklanmıştır. Seçim ve propaganda çalışmalarının en yoğun yaşandığı seçim öncesindeki 1 aylık süre araştırma kapsamına alınmıştır. Yani 4 Ekim 2025 ile 4 Kasım 2025 tarihleri arasındaki 30 günlük sürede adayların Twitter hesaplarındaki paylaşımlar, yorumlar, retweetler ve beğeniler bu araştırmanın kapsamına girmektedir.

2.3. Bulgular ve Yorumlar

5 Kasım 2024 Amerika Birleşik Devletleri Başkanlık Seçimi'nde yarışan adayların resmî Twitter hesaplarının görünümü, hesap hareketleri ve buna bağlı olarak ortaya çıkan toplam sonuçları aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 1. Adayların Resmî Twitter Hesaplarının Genel Durumu

Aday Adı	Twitter Adresi	Twitter'a Katılım Tarihi	Profil Açıklaması	Gönderi Sayısı	Takipçi Sayısı	Takip Edilen Sayısı
Donald J. Trump	@realDonaldTrump	Mart 2009	45th & 47th President of the United States of America	59.7 Bin	101.3 Milyon	53
Kamala Harris	@KamalaHarris	Nisan 2009	Always fighting for the people. Wife, Momala, Auntie. She/her.	20.1 Bin	20.9 Milyon	707

Tablo 1'e göre her iki aday da Twitter adreslerinde kendi adlarını kullanmışlardır. Trump Twitter'a Mart 2009, Harris ise Nisan 2009 tarihinde üye olmuşlardır. Yani her iki adayın da hemen hemen aynı tarihlerde Twitter'a katılım sağladıklarını söyleyebiliriz. Bunun yanı sıra her iki adayın geçmişten bugüne kadar toplam Twitter gönderilerine bakıldığında Trump'ın 59.7 bin tweet ile rakibi Harris'e büyük fark attığını söyleyebiliriz. Harris'in toplam tweet sayısı 20.1 bin olarak görülmektedir. Bu durumda Trump'ın genel olarak Twitter'ı daha aktif kullandığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu durumda 1. Araştırma sorumuzun cevabı da alınmış olmaktadır.

Trump, geçmişten bugüne rakibi olan Harris'in iki katından daha fazla paylaşımda bulunmuştur. Tablo 1'deki takipçi sayılarına bakıldığında Trump'ın 101.3 milyon takipçisinin olduğu, Harris'in ise 20.9 milyon takipçisinin olduğu görülmektedir. Bu rakamlara göre Trump'ın Twitter'da rakibi Harris'in yaklaşık beş katı büyüklüğünde bir takipçi kitlesine sahip olduğunu ifade edebiliriz. Takip edilen sayısına baktığımızda ise Trump'ın 53, Harris'in ise 707 kişiyi takip ettiği görülmektedir.

Tablo 2. Adayların Seçim Döneminde Resmî Twitter Hesaplarındaki Gönderiler, Yorumlar ve Beğeniler

Lider	Paylaşım	Takipçi Yorumları	Cevaplanan Takipçi Yorumları	Beğeni	Tekrar Paylaşım (RT)
Donald J. Trump	251	1.286.000	0	37.898.000	7.107.000
Harris	588	2.689.000	0	15.090.000	2.765.000
TOPLAM	839	3.975.000	0	52.988.000	9.872.000

Tablo 2’de adayların 2024 Amerika Birleşik Devletleri Başkanlık seçimi öncesi son 1 aylık dönemde Twitter kullanım verileri yer almaktadır. Seçim öncesi son 30 günlük süre içerisinde adayların resmî Twitter hesaplarına bakıldığında; Trump’ın 251 paylaşım ile ortalama %29.9, Harris’in ise 588 paylaşım ile %70.1 oranında Twitter’da aktif olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu durumda 2. Araştırma sorumuzun da yanıtı bulunmuş olmaktadır. Seçim öncesi 30 günlük süre içerisinde Twitter’daki toplam paylaşım ortalamasında en yüksek oran ile Harris ilk sıraya yerleşirken Trump ise ikinci sırada yer almıştır. Her ne kadar Trump, genel olarak Twitter’ı rakibi olan Harris’e göre daha aktif kullansa da, Harris özellikle seçim döneminde Twitter’da daha aktif yer alarak daha fazla paylaşımında bulunmuştur. 4 Ekim 2024 tarihi ile 4 Kasım 2024 tarihleri arasındaki toplam 30 günlük süre içerisinde Trump, günlük ortalama 8,3 paylaşım yapmıştır. Harris ise seçim öncesi 30 günlük süreçte günlük ortalama 19,6 paylaşım yapmıştır. Bu durum, Kamala Harris’in seçim döneminde sosyal medyayı rakibi Donald Trump’a göre daha etkili kullandığı sonucunu çıkarabiliriz.

Tablo 2’de takipçi yorumları incelendiğinde; kullanıcılar tarafından Trump’ın paylaşımlarına toplamda 1.286.000 yorum yapıldığı, Harris’in paylaşımlarına ise toplamda 2.689.000 yorum yapıldığı görülmektedir. Bu sonuca göre Harris’in paylaşımlarına toplamda daha fazla kullanıcı yorum yaptığı sonucuna ulaşabiliriz. Ancak paylaşım sayısına göre yorum oranına baktığımızda Trump toplamda 251 paylaşım yapmış ve bu paylaşımlara 1.286.000 yorum yapılmıştır. Oransal olarak bakıldığında Trump’ın her paylaşımına ortalama 5.123 yorum yapılmıştır. Harris toplamda 588 paylaşım yapmış ve bu paylaşımlara 2.689.000 yorum yapılmıştır. Oransal olarak Harris’in her paylaşımına ortalama 4.573 yorum yapılmıştır. Sonuç olarak Harris toplamda daha fazla paylaşımında bulunsun da Trump’ın paylaşımlarına daha fazla kullanıcı yorumu yapıldığı görülmektedir. Tablo 2’de yer alan beğeni göstergesine bakıldığında Trump’ın seçim dönemindeki 251 paylaşımının toplamda 38.898.000 (otuz sekiz milyon sekiz yüz doksan sekiz bin) beğeni aldığı görülmektedir. Harris’in ise 588 paylaşımının toplam 15.090.000 (on beş milyon doksan bin) beğeni aldığı görülmektedir. Trump, rakibinden daha az paylaşım yapmasına rağmen çok daha fazla beğeni almıştır. Tablo 2’de yer alan yeniden paylaşımlara (RT) bakıldığında Trump’ın paylaşımlarının 7.107.000 (yedi milyon yüz yedi bin) defa yeniden paylaşıldığı, Harris’in paylaşımlarının ise 2.765.000 (iki milyon yedi yüz altmış beş bin) defa RT edildiği görülmektedir. Trump, hem kullanıcı yorumları, hem beğeni hem de yeniden paylaşım bakımından rakibi Harris’e göre belirgin bir farkla daha fazla etkileşim almıştır. Bu sonuca göre 3. araştırma sorumuzun yanıtı da alınmış bulunmaktadır.

Tablo 2’de adayların resmî Twitter hesabında cevaplanan takipçi yorumları kısmında, adayların hiçbirinin takipçi yorumlarını bireysel olarak cevaplamadıkları görülmektedir. Adaylar seçim kampanyaları döneminde sosyal medya üzerinden seçmenler ile kişisel etkileşim kurmamışlardır. Bu durumda dördüncü araştırma sorumuzun yanıtı da alınmış bulunmaktadır.

3. SONUÇ

Demokratik toplumlarda seçimler, demokrasinin sürdürülebilirliği için en önemli unsurlardan biridir. Seçim süreçlerinde siyasi partilerin ve siyasi liderlerin en önemli hedefleri ise seçimlerde başarıya ulaşarak iktidarı elde etmek olarak ifade edilebilir. Siyasal aktörler açısından başarıya ulaşmanın en önemli anahtarı da hedef kitlenin yani seçmenlerin desteğini almak olduğu söylenebilir. Hedef kitlesi ile iyi ilişkiler kuran, onların istek ve beklentilerini dikkate alan, onları iyi anlayan ve kendisini iyi anlatan, onlarla karşılıklı iki yönlü iletişim kuran siyasal aktörler, başarıya daha kolay ulaşabilmektedirler.

Klasik seçim dönemi propaganda faaliyetleri her ne kadar günümüzde varlığını sürdürse de, çağın getirdiği yenilik ve değişikliklerle birlikte internetin açık ara en fazla kullanılan kitle iletişim aracı olması, siyasal iletişim süreçlerini de büyük ölçüde etkilemiştir. Hedef kitlelere hızlı ulaşma ve onlarla anlık iletişim kurabilme bağlamında yeni iletişim teknolojilerinin önemi günümüzde belirgin bir biçimde hissedilmektedir.

İnternet tabanlı sosyal medya uygulamaları hem tek tek bireylere hem de geniş kitlelere ulaşma konusunda içinde barındırdığı çok sayıda yenilikle birlikte her alanda olduğu gibi siyasal alanda da yerini almıştır. Günümüzde başarılı seçim kampanyalarının internet ve sosyal medya uygulamalarını da etkili kullanan kampanyalar oldukları görülmektedir. Bu çalışma, 5 Kasım 2024 Amerika Birleşik Devletleri Başkanlık seçimlerinde yarışan Donald Trump ve Kamala Harris'in sosyal medya kullanımları araştırılmıştır. Seçime Donald Trump '*Cumhuriyetçi Aday*' olarak katılırken; Kamala Harris '*Demokrat Aday*' olarak seçimde yer almıştır. Araştırma kapsamında, Donald Trump ve Kamala Harris'in kullandıkları resmi Twitter (X) hesapları incelenerek, seçim dönemindeki sosyal medya paylaşımları ve sosyal medya kullanıcıları ile olan etkileşimleri incelenmiştir.

Araştırma sonuçlarına göre; her iki adayın geçmişten bugüne kadar toplam Twitter gönderilerine bakıldığında Trump'ın üye olduktan bu güne kadar toplamda 59.7 bin tweet attığı, Harris'in toplam tweet sayısının ise 20.1 bin olduğu görülmüştür. Trump'ın, rakibi Harris'e göre genel olarak Twitter'ı çok daha aktif kullandığı görülmektedir. Trump, geçmişten bugüne rakibi olan Harris'in iki katından daha fazla paylaşımda bulunmuştur.

Seçim dönemi ile ilgili verilere bakıldığında ise Harris'in, rakibi Trump'a göre Twitter'da daha aktif olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Harris'in, seçim döneminde olağanın üzerinde bir sosyal medya kullanımında bulunduğu görülmektedir. Buna karşın, Trump, seçim döneminde Harris'e göre daha az aktif olsa da, sosyal medya kullanıcıları ile olan etkileşim bakımından Harris'e göre çok daha başarılıdır. Trump'ın seçim döneminde yaptığı her bir paylaşıma ortalama 5.123 yorum yapılmıştır. Harris'in her paylaşımına ise ortalama 4.573 yorum yapılmıştır. Sonuç olarak Harris toplamda daha fazla paylaşımda bulunsan bile Trump'ın paylaşımlarına daha fazla kullanıcı yorumu yapıldığı görülmektedir.

Sosyal medyayı etkili ve verimli kullanmak için bu konuya oldukça önem verilmeli, kullanıcılardan gelen geri bildirimler titizlikle incelenmeli ve tepkiler mutlaka dikkate alınmalıdır. Sosyal medya, siyasal aktörler tarafından yalnızca seçim döneminde değil, her zaman güncel olarak kullanılmalıdır (Çakır ve Tufan, 2016: 24). Bu bağlamda bu çalışma sonucundan elde edilen verilere göre her iki adayın sosyal medyayı aktif kullandıkları

görülmüş, Harris'in ise özellikle seçim döneminde sosyal medya kullanımında belirgin artış görülmüştür.

Bayraktutan ve arkadaşları tarafından yapılan “Siyasal İletişim Sürecinde Sosyal Medya ve Türkiye’de 2011 Genel Seçimlerinde Twitter Kullanımı” adlı çalışma sonuçlarına göre; çift yönlü iletişime olanak sağlayan bir uygulama olan Twitter’ın siyasal iletişim çalışmalarında çoğunlukla tek yönlü olarak bir “duyuru panosu” gibi kullanıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Siyasal aktörlerin çoğunun, Twitter üzerinden seçmenleriyle ya hiç etkileşim kurmadıkları ya da çok sınırlı düzeyde etkileşim kurdukları sonucuna ulaşılmıştır (2014: 88). Bu çalışmanın sonuçları da ilgili çalışma sonuçları ile benzerlik göstermektedir. Çalışma sonuçlarına göre hem Trump hem de Harris, Twitter’ı sadece duyuru ve propaganda aracı olarak kullanmış, seçmenlerle bireysel etkileşim kurmamışlardır.

Araştırmadan elde edilen diğer bir sonuca göre Trump’ın seçim öncesi bir aylık dönemdeki 251 paylaşımının toplamda 39 milyon beğeni aldığı görülmektedir. Harris’in ise 588 paylaşımının toplam yaklaşık 15 milyon beğeni aldığı görülmektedir. Trump’ın sosyal medya paylaşımları, rakibinden daha fazla beğeni almıştır. Araştırma sonuçlarına göre yeniden paylaşımlar açısından bakıldığında Trump’ın paylaşımlarının yaklaşık 7 milyon kez retweet edildiği, Harris’in paylaşımlarının ise 2.7 milyon kez retweet edildiği görülmektedir. Trump, hem kullanıcı yorumları, hem beğeni hem de yeniden paylaşım bakımından rakibi Harris’e göre belirgin bir farkla daha fazla etkileşim almıştır. Bu sonuçtan hareketle, sosyal medyayı aktif olarak kullanmanın yanı sıra, hedef kitleler ile etkileşim kurabilmenin de seçim başarısında etkili olduğunu ifade edebiliriz.

Sonuç olarak, 2024 Amerikan Başkanlık seçimlerinde yarışan adaylardan hem Trump hem de Harris’in Twitter’ı aktif olarak kullandıkları ve özellikle de seçim döneminde sosyal medya kullanımlarının oldukça arttığı görülmüştür. Kamala Harris, seçim döneminde rakibi Donald Trump’a göre daha aktif sosyal medya kullanımı gerçekleştirmesine rağmen, yorum, beğeni ve retweet gibi etkileşim hususlarında rakibinin gerisinde kalmıştır. Her iki aday da seçmenlerle bireysel etkileşime girmemiş, Twitter platformunu daha çok duyuru ve seçim propagandası amacıyla kullanmışlardır. Seçim dönemlerinde siyasi liderlerin sosyal medya hesaplarındaki paylaşımlarına seçmenler tarafından daha fazla ilgi gösterilmektedir. Seçmenler, siyasi aktörlerle tek yönlü de olsa etkileşim kurmakta ancak siyasi liderler, sosyal medya üzerinden seçmenler ile bireysel etkileşim ve diyalog kurma çabası içinde olmamaktadırlar. Siyasi liderlerin milyonlarca takipçisinin bulunması ve paylaşımlarına binlerce yorum yapılması gibi nedenlerden dolayı bireysel mesajlara geri dönüş yapabilmelerinin güç olduğu da burada göz önünde bulundurulmalıdır.

KAYNAKÇA

Aktaş, M. (2019) Dijital İletişim ve Halkla İlişkiler Araştırmaları: Uluslararası Literatürde Güncel Yönelimler ve Tartışmalar. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 48, 65-78

- Akyol, M. (2015). Seçim Kampanyalarında Sosyal Medya Kullanımı: Facebook ve 2014 Cumhurbaşkanlığı Seçimleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 14 (55), 98-114.
- Aziz, Aysel (2014), Siyasal İletişim, 5. Basım, Nobel Yayınevi, Ankara.
- Balcı, Ş., Tarhan, A., Bal, E. (2013), Medya ve Siyasal Katılım, LiteraTürk Academia, Konya.
- Bayraktutan, G., Binark, M., Çomu, T., Doğu, B., vd. (2014). Social Media in Political Communication and the Use of Twitter in the 2011 General Elections in Turkey. *Bilig* (68), 59-96.
- Bernays, E. L. (1923). Crystallizing public opinion. New York: Boni and Liverlight P.C.
- Grunig, J.E., & Hunt, T. (1984). Managing public relations. New York London: Holt, Rinehart and Winston.
- Bitirim Okmeydan, S. (2018). Siyasal Halkla İlişkiler Ve Siyasi Partilerin Sosyal Medya Kullanımı: 24 Haziran 2018 Seçimleri Üzerine Bir Araştırma. *Journal of Social And Humanities Sciences Research (JSHSR)*, 5 (30), 4222-4240.
- Bruns, A., Highfield, T. (2013). Political networks on Twitter. *Information, Communication & Society*, 16, 667-691.
- Cutlip, S. M., Center, A. H., Broom, G. M. (2000). Effective public relations. 8th Edition. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall
- Okur Çakıcı, F., Çalışır, G. (2016). Siyasal Partilerin İnternet Kaynaklı Halkla İlişkiler Ve Siyasal İletişim Faaliyetlerine Yönelik Bir Araştırma. *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*. 11 (2), 951-964
- Çakır, H., Tufan, S. (2016). Siyasal İletişim Sürecinde Sosyal Medya: Türkiye’de Siyasi Liderlerin Instagram Kullanım Pratikleri Üzerine Bir İnceleme. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(41), 7-28
- Effing, R., Van Hillegersberg, J., Huibers, T. (2011). Social media and political participation: Are Facebook, Twitter and Youtube democratizing our political systems? E. Tambouris, A. Macintosh, and H. de Bruijn (Eds.). in *e-part 2011*. (pp. 25-35). Heidelberg: Springer (IFIP International Federation for Information Processing).
- Ekinci, N. (2014), Siyasal İletişim Çalışmalarında Kapsam ve Yaklaşım Sorunsalı, *İletişim ve Diplomasi, TC. Başbakanlık Basın Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü*, 2 (3), 5-25.
- Ertürk, K. Ö., Şeşen, E., Doğan, Ş. (2022). Siyasal Halkla İlişkiler Faaliyetlerinde Dış Politika: 1950-2018 Yılları Arasındaki Hükümet Programları. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(1), 60-86. <http://doi.org/10.25287/ohuiibf.929412>

- Froehlich, R., Rüdiger, B. (2006). Framing Political Public Relations: Measuring Success Of Political Communication Strategies In Germany. *Public Relations Review*, 32(1), 18-25.
- Gonçalves, G. (2014). Political Public Relations: Origins, Challenges and Applications. *Comunicação e Sociedade*, vol. 26, 99-107. doi: 10.17231/comsoc.26(2014).2028
- Grunig, J. E. & Hunt, T. (1984) Managing public relations, Nova Iorque: Holt, Rinehart e Winston.
- Keller, T. R., von Konigslow, K. K. (2018). Followers, Spread The Message! Predicting The Success of Swiss Politicians on Facebook and Twitter. *Social Media+Society*, 1-11.
- Men, L.R., Tsai, W. S. (2012) How Companies Cultivate Relationships With Publics On Social Network Sites: Evidence From China and the United States” in Sandra Duhé (Ed), New media and public relations, New York: Peter Lang Publishing, pp. 75-85.
- Oktay, M. (2002). Politikada Halkla İlişkiler. Derin Yayınları, İstanbul.
- Öztürk, S. (2023). Kullanımlar ve Doyumlar Ekseninde Sosyal Medya, Eğitim Yayınevi, Konya.
- Scolari, C. (2012). Media Ecology: Exploring The Metaphor To Expand The Theory, *Communication Theory*, 22 (2): 204-225.
- Soncu, A. G. (2018). Siyasal Halkla İlişkiler Açısından Analoji. *Online Academic Journal of Information Technology*, 9 (33), 209-220. DOI: 10.5824/1309-1581.2018.3.012.x
- Strömbäck, J., Spiro, K. (2011). Political Public Relations: Defining And Mapping An Emergent Field. In: Jesper Strömbäck and Spiro Kioussis (eds.), Political Public Relations: Principles and Applications, 1–32. New York: Routledge.
- Tokgöz, O. (2010). Seçimler, Siyasal Reklamlar ve Siyasal İletişim, İmge Kitabevi, Ankara.
- Yaşar, İ. H. (2020). Kurumsal Web Sayfalarının Halkla İlişkiler Amaçlı Kullanımı: Siyasal Partiler Üzerine Bir İnceleme. *Selçuk İletişim Dergisi*, 13 (3), 1149-1175. doi: 10.18094/JOSC.775158