# Havaalanlarının Sosyal Etkileri: Sabiha Gökçen Havaalanı Örneği

*Social impacts of airports: The case of Sabiha Gökçen Airport*

**Feryal Turan, Sevil K. Turan***

*Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Sosyoloji Bölümü, Ankara*

***Öz:*** *Bu çalışma, havayolu projesinin topluluklar üzerindeki etkilerini incelemiştir. Havaalanları, gelişim aktivitelerinde ve ekonomik büyümede hayati bir rol oynalar. Bu çalışmada, Sabiha Gökçen Havaalanı örneğinde, havaalanlarının sosyal etkileri incelenmeye çalışılmıştır.*
***Anahtar Kelimeler:*** *Sabiha Gökçen Havaalanı havaalanı, sosyal etki, gelişme, İstanbul*

***Abstract****: This report identifies the social impact of the proposed airport project on surrounding communities. Airports play a vital role in development activities and the ongoing economic growth. In this study, the case of Sabiha Gökçen Airport, the social impacts of airports are examined.*
***Keywords:*** *Sabiha Gökçen Airport, airport, social impact, development, İstanbul*

## 1.Giriş

Günümüz modern toplumlarında ulaşım, kısa zamanda istenilen bir yere gitmek, bir istek olmaktan çok zorunluluk olarak algılanmaktadır. Bu nedenle hava yolu ile ulaşım her geçen gün artan oranda tercih edilmektedir. Günümüz toplumları artık "hız" odaklı yaşam biçimine göre düzenlenmektedir ve bu bağlamda da havaalanlarının işlevi giderek artmaktadır. Teknolojinin baş döndürücü gelişimi ulaşım alanında da görülmektedir ve havaalanları toplumların büyüme ve gelişmesinde hayati bir rol oynamaya başlamıştır. Hızlı ulaşımın yanı sıra ülke içinde, bölgesel ve uluslararası ekonomilerin gelişmesinde önemli katkıları bulunmaktadır. Küreselleşme sürecinde ülkeler arasında ilişkilerin artması nedeni ile havaalanı hizmetlerinin gelecekte daha da önemli olacağı beklenmelidir. Bu sektörün küresel ölçekte etkili olduğu dikkate alındığında, müşterilerin, hizmeti sunanların ve bu sektörde yatırım yapanların ve buna bağlı etkilerin incelenmesi hem şu andaki durumu hem de gelecekteki yapılanmaları anlama açısından önem taşımaktadır. Havaalanları gerek fiziki gerekse sosyal çevreye olumlu etkiler oluşturduğu gibi bazı istenmeyen veya beklenmeyen durumlara da yol açmaktadır.. Bu nedenle olumsuz etkileri minimuma indirmek için çevre-sosyal etki değerlendirme çalışmaları yapılmaktadır. Ülkemizde de havaalanlarının önemi her geçen gün artmaktadır ve daha fazla kişiye hizmet vermektedir. Bu çalışmada Sabiha Gökçen havaalanı örneğinde, havaalanlarının sosyal etkileri incelenmeye çalışılmıştır.

* İletişim yazarı: S. K.Turan, e-posta: turan.sevil@gmail.com

1.1.Yöntem

Bu araştırmada anahtar kişiler ile mülakat yapılarak bilgi toplanmıştır. Mülakatlar; Tuzla ve Pendik Belediye Başkanlıkları, HEAŞ Sorumluları, mahalle muhtarları, emlakçılar ve esnaf ile yapılmıştır.

**2. Havaalanlarının Sosyal Etkileri**

Sosyal etki değerlendirmesi daha çok çevre etki değerlendirmesi (ÇED) ile beraber kullanılmaktadır. Hükümetler, proje planlayıcıları, bürokratlar, sivil toplum kuruluşları, finans kuruluşları, kalkınma çabalarını daha verimli kılmak ve negatif etkileri minimuma indirmek için ÇED'ini istemektedirler. Sosyal etki değerlendirmesi (SED), tanımlayıcı ve analitik araçları kullanan bir değerlendirme sürecidir (Barrow, 2002: 186). Sosyal etki, bir projenin yer aldığı sosyal dokuyu tanımlar ve açıklar (Cernea and Kudat, 1997). Sosyal etki değerlendirmesi, ekonomik, finans, çevre ve teknik gibi bazı analizlerin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirildiği için, o projenin yer alacağı mevcut "sosyal dokunun" anlaşılmasının önem taşıdığı açıktır. Sosyal etki değerlendirmesi aynı zamanda projeden etklenebilecek tüm grupların/kişilerin belirlenmesine, beklentilerin saptanmasına ve nasıl etkilenebileceklerinin ortaya çıkarılmasına olanak sağlayabilir.

Rappaport'a (1994) göre herhangi bir aktivitenin etkisi altı boyutta incelenebilir: Olasılık, büyüklük, yer, zaman, potansiyel, zararları azaltma hassasiyeti, etkinin sosyal dağılımı. Etkinin sonucu, zamana, büyüklüğe, yere ve potansiyele göre farklı olacaktır. Aynı zamanda, sosyal etkiyi belirleyebilecek birçok değişken vardır. Etnisite, cinsiyet, sınıf bu belirleyiciler arasında en fazla önem taşıyanlarıdır.

Sosyal etki doğrudan veya dolaylı olarak tecrübe edilebilir ve bunun doğrudan ve dolaylı sonuçları vardır. Bazı sosyal etkileri sayısal terimlerle ifade etmek mümkün olabilir. Örneğin kaç kişinin araştırılan bölgeye göç ettiği veya ne kadar iş olanağı sağlandığı gibi. Ancak bazı sosyal etkileri ölçmek ve sayısal değerlerle ifade etmek her zaman mümkün olmayabilir. Örneğin yalnızlaşma, yabancılaşma gibi sosyal duygulanımlar sayısal olarak ifade edilememekle beraber araştırmacı tarafından dikkate alınması gereken etkilerdir. Bu nedenle olumlu/olumsuz, kısa dönem/uzun dönem, planlı/planlanmamış, beklenen/beklenmeyen bütün potansiyel etkiler göz önünde bulundurulmalıdır.

Her aktivitede olduğu gibi havaalanlarının da bazı olumlu ve olumsuz sosyal-ekonomik etkileri bulunmaktadır. Havaalanlarının ulusal ekonomiye, etkisi yıllarca sürebilecek faydası bulunduğu bilinmektedir. Havaalanı şebekeleri, ulusal ve bölgesel yani dünyadaki temel merkezleri birbirine bağlamakta, bulunduğu bölgeye sosyal ve ekonomik katkı sağlamaktadır.

Havaalanlarının en önemli etkileri ticaret, turizm ve yatırımlar olarak ifade edilebilir.

Bu etkiler ise şu şekilde özetlenebilir:

-Turizm sektörünün gelişmesine katkıda bulunması
-Gelecekteki ekonomik gelişme stratejilerinin gelişmesine katkıda bulunması
-Ülke ve ülke dışına kolayca ulaşımın sağlanması
-İş olanakları sağlaması
-Seyahat olanaklarını artırması
-Nüfus artışı ve nüfus harekeliliği
-Hizmetlere olan talebin artması
-Ekonomik faaliyetlerde ve iş olanaklarında farklılaşma/değişme

Bunun yanında havaalanlarının diğer etkileri şu şekilde belirtilebilir: hangar terminallerin genişleyerek kullanımın kolaylaşması, yeni ulaşım yollarının oluşması, havaalanının kullanımı için arazi kamulaştırılması, yeni veya yeniden düzenlenen güzergâhlar, park yeri yapımları ve mevcutların geliştirilmesi, araba kiralamada artış, uçak sayısında artış, inşaatlarda artış

Havaalanı endüstrisinin başlı başına refahı arttırdığının ve iş olanakları sağladığının belirtilmesi gerekir. 2004 yılında, İngiltere'de hava yolları ulaşımının yaklaşık doğrudan 185,000 iş olanağı yarattığı belirtilmektedir. Dolaylı iş olanakları dikkate alındığında bu sayı 580,000'e

varmaktadır. Eğer İngiltere'deki hava alanları tam potansiyeli karşılayacak şekilde büyürse bu sayının 2015 yılında 672,000'e ulaşacağı tahmin edilmektedir (Airport Operator Assosiation, 2005).

Havaalanlarının turizm sektörüne büyük etkisinin olduğu açıktır. Örneğin, 2004 yılında, denizaşırı ülkelerden 28 milyon kişi İngiltere'yi ziyaret etmiştir ve 13 milyar £ harcamışlardır. Bu ülkeye denizaşırı ülkelerden gelenlerin %70'i hava yolu ile gelmiştir (Airport Operator Assosiation, 2005).

Bu örnekte görüldüğü gibi havaalanlarının ekonomik etkilerinin öncelikle ele alınıp incelenmesi gerekir. Aşağıdaki tabloda bu ekonomik etkiler özetlenmiştir:

**Çizelge1**. Ekonomik Etki Analizi

| Ekonomik Etkiler | | |
|---|---|---|
| | Tanım | Örnekler |
| Doğrudan | Havaalanının işletilmesi yoluyla tamamen/büyük ölçüdeki iş olanakları ve gelir | Havayolları, kontrol görevlileri, taşıyıcılar, yakıt sağlayanlar, oteller, araba park yerleri, havaalanı hizmetleri |
| Dolaylı | Doğrudan aktivitelere hizmet ve mal sağlama yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir | Reklamlar, temizlik, yiyecek, yapılar |
| İkincil | Doğrudan veya dolaylı etkinliklere yapılan harcamalar yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir | Restoranlar, eğlenme yerleri |
| Katalitik | Havaalanı ile ilgili etkinlikler sonucu ekonomik aktivitelerin artması yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir | Yatırımcılar, ihracat firmaları, turistik ve hediyelik eşya |

**Kaynak:** York Aviation içinde *The Economic and Social Impact of Airports in Europe,* York Aviation for ACI Europe, Airport Operator Assosiation, 2005, Speaking for Airports. The Economic and Social Impacts of Airports

### 3. Sabiha Gökçen Havaalanının Sosyal Etkileri

Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, İstanbul Anadolu Yakası'nda Pendik ilçesi Kurtköy mevkiinde, 655 hektarlık bir açık alanda yer almaktadır ve 80'li yıllarda geliştirilen "İleri Teknoloji Endüstri Parkı" projesinin en önemli ayağını oluşturmaktadır. Proje ilerleyen yıllarda sınırlandırılmakla birlikte, Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı 2001 yılında hizmete girmiştir. Bugün yılda 3.000.000 yolcuyu, 90.000 ton malzemeyi taşıyan kapasitesiyle ve alışveriş merkezleri, çalışma ofisleri, banka şubeleri, kafeteryaları, büroları, soğuk hava depoları ile önemli bir ulaşım-iş kompleksi durumundadır. Alan, biri proje inşaat halinde, diğeri işlevsel durumda olan 3000 m uzunluğunda iki piste, 55 uçak kapasiteli park alanına, aynı anda 22 uçağa akaryakıt yükleme kapasitesine sahiptir. Ayrıca 2008 Haziran'ında projenin en önemli ayaklarından biri olan "uçak hastanesi" de faaliyete geçmiştir. 13.3 milyar dolarlık bölgesel pazardan pay kapma hedefi taşıyan ve 2012'de tam kapasite ile çalışacak olan bu hastane; uçakların bakımı, onarımı, tamiri kadar da teknik elemanlara eğitim verecek ve ciddi oranda istihdam sağlayacaktır.

Havaalanı Pendik ilçe sınırları içinde yer almakla beraber tüm Anadolu Yakası ve hatta İstanbul- Kocaeli üretim ve turizm hattı açısından stratejik bir yerdedir. Mimarlar Odası bölgede metropoliten düzeyde bir kentsel alt-merkezin gelişme yolunda olduğunu belirtmektedir(www.tmmob.org.tr). Pendik ve yakın ilçe Tuzla'da yer alan çeşitli sanayi tesisleri, Pendik yat limanı, üniversite altyapı alanlarının gelişmesi, yine Pendik'de yer alan Formula 1 tesisleri, uluslararası fuar alanlarının ve kongre merkezi niteliği de taşıyan otellerin inşa ediliyor oluşu, bu olguyu doğurmaktadır. Ayrıca 2008 sonu tamamlanması planlanan, içinde yeni bir "kapalıçarşı"nın inşa edildiği, Türkiye'nin en büyük yeme-içme mekânı ve 'outlet'i yine Pendik'te yapılmaktadır. Tüm bu yatırımların bölge halkı için önemli bir istihdam yaratması beklenmektedir.

Bu ekonomik-kentsel gelişim yeni açılan otoyollar ve metro hattı ile de desteklenmektedir. TEM ile E-5 arasında bağlantılı yolların çeşitlendirilmesi, doğu-batı koridorunda tüm kente entegrasyonun sağlanabileceği metro hattı, Maltepe ile Kurtköy'ü bağlayan arayol projelerinin bir

kısmı tamamlanmış, bir kısmı ise inşaat veya proje halinde devam etmektedir. Mülakat yapılan kişilerden biri görüşlerini şu şekilde belirtmiştir:

> "Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı küresel dünya düzeninin tipik bir örneği gibidir. Yapım ve işletmesi küresel firmalar tarafından yürütülmekte, gelecekte oynayacağı rol ve dönüştüreceği yapı, küresel bağlamda ölçülmektedir. Beklenti tüketim odaklı bir modern kentsel bölgenin yaratılmasıdır" (HEAŞ görevlisi ile mülakat).

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın bulunduğu yerleşim yeri ve burada yaratacağı sosyal etkilerin incelenmesi yararlı olacaktır. Bu projeden doğrudan etkilenen yerleşimler şunlardır:

Kurtköy
Güllübağlar
Harmandere
Ertuğrul Gazi Mahallesi
Tuzla
Pendik

Bu bölgelerde yaşayan nüfus az eğitimli ve kırdan göçmüş hanelerden oluşmaktadır. Birçoğu gecekonduda oturmaktadır ve işsizlik oranı oldukça fazladır. Bu nedenle de kişilerin projeden beklentileri oldukça yüksektir.

Bölge nüfus çekmektedir ve bunun giderek artması beklenmektedir. Nüfus akışının en önemli nedeni beklenildiği gibi "iş bulma" ya da "iş bulma umudu"dur. İstanbul genel olarak Türkiye ortalamasının üstünde göç alan bir kentimizdir (Sönmez, 2006:4). Göçler de doğal olarak iş merkezlerinin civarlarına olmaktadır. Görüşülen görevlilerden biri durumu şu şekilde açıklamıştır: "Bölgede önceleri fabrika yakınlarına tek tük yerleşimlerle kendini gösteren, 80'li yıllarda gelişen ekonomiye paralel olarak artan göçler, bilinen gecekondu mahallelerinin kurulmasına neden olmuştur. Bir bölümü aflarla imara kavuşan bu yerleşimlerin bugün için % 70' imarsızdır" (Belediye görevlisi ile görüşme). Birçoğunun hava sahası güzergâhında olması nedeniyle imara kavuşması da imkânsızdır. Buralar gitgide daha da yoksul insanların sığınakları olarak bir süre daha varlığını sürdürecek gibi görünmektedir. Bölgede açıkta akan lağım sularında oynayan çocukları, çöpten plastik veya kâğıt toplayacıları ve küçük suç çetelerini barındıran mahalleleri görmek mümkündür. Genellikle etnik referanslı cemaat dayanışmasıyla ayakta kalan akraba-hemşeri grupları, bütün yoksunluk ve kötü koşullara karşın buralarda yaşamaya devam etmekte ve gelişen kentsel yapıdan kendilerine iş olanağı çıkmasını beklemektedirler.

Demografik yapıda özellikle göçlerle aşağıdaki süreçlerin yaşanacağı öngörülebilir:

- Göç: fırsat arayışı ile diğer bölgelerden göç artacaktır.
- Geçici işçilerin varlığı: inşaat aşamasında kısa dönemli işçi akını yaşanacaktır. Türkiye işsizlik oranının yüksek olduğu bir ülke olduğu için her yeni proje bölgeye nüfus akınını arttırmaktadır.
- Yer değiştirme**:** arazi kullanımı ve ulaşımda sorunlar olabilir.

Diğer taraftan imar izni olan bölgelerde çok yoğun bir yapılaşma sürmekte, özellikle Kurtköy'de modern bir uydu kent gitgide gelişerek kendini göstermekte, diğer bölgelerde de yapılaşma hızla artmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi başta olmak üzere bir çok sivil toplum örgütünün bölge doğal alan ve su kaynaklarının korunmasına yönelik tespitlerine karşılık (www.iski.gov.tr), ormanlık alan yakınları ve hatta bizzat ormanın içinde inşa edilmiş, süper lüks olarak tarif edilen ve İstanbul zenginlerince kapışılan villa tarzı siteler mevcuttur. En yoksul ile en varsılı hemen hemen aynı mekanda bir araya getiren kentsel yapı sonuçta hem sosyolojik olarak hem de nüfus yapılanması açısından son derece ilginç ve bir o kadar da problematiktir.

Yörede havaalanının gelişmesi ile birlikte ekonomik faaliyetlerde artış ve farklılaşmaların olacağı da açıktır. Ekonomik açıdan ortaya çıkacak etkiler şu şekilde özetlenebilir:

Ücretli iş: inşaat aşamasında çok sınırlı sayıda geçici işler oluşacaktır

İstihdam: proje alanında ikamet edenler arasında yüksek oranda işsizlik mevcuttur. Özellikle vasıfsız iş için talep çok fazladır. Bunun yanı sıra inşaat aşamasında vasıfsız işçiler için az miktarda iş imkanı da oluşacaktır. Bu işlerin yerel topluluk nüfusları tarafından doldurulması beklenmektedir. Bunun bir faydası da geçici ikamet ihtiyacının ortadan kalkacak olmasıdır. Ayrıca doğrudan fırsatların yanı sıra inşaat ve operasyon aşamalarında bir dizi dolaylı iş olanağı da ortaya çıkacaktır.

Projenin proje alanındaki diğer endüstrilerin performans ve ekonomik aktiviteleri üzerinde de olumlu bir etkisi olacaktır.

Yerel işletmeler üzerindeki etkileri:

- Havaalanına bağlantılı işletmeler
- Havaalanı çalışanları
- Havayolu
- İthalatçılar ihracatçılar
- Yakın çevredeki işletmeler

Havaalanları yerel ve uluslar arası ticarette, turizmde önemli rol oynar. İşletmelerin yatırımlarında ve kararlarında bunun etkisi bulunabilir.

Bu etkilerin yanında havaalanlarının diğer sosyo-kültürel etkileri olabilir. Bunlar: Suç: İnşaat aşamasında çalışacak işçilerin varlığı bazı suçlarda artışa neden olabilir. Çatışma: Bölge sakinleri ile işçiler arasında çatışmalar olabilir.Sağlık: Gürültü, hava kirlililiği, yoğun trafik gibi etkenler nedeniyle çalışanlar ve yörede yaşayanlar açısından sağlık riskleri oluşabilir.

İnşaat aşaması boyunca proje, gürültüye, kirliliği ve trafik artışına neden olabilir. En kötü senaryoda yakın bölge sakinleri gece de yapılacak inşaat gürültülerine maruz kalacaklardır. Operasyon aşamasında trafiğin artması nedeni ile aksama ve gecikmeler olma olasılığı vardır. Uçakların yaratacağı gürültü yörede yaşayanlar için hem ekonomik hem de sağlık açısından kayıplara neden olabilir.

## 4. Sonuç

Havaalanlarının önemi gelecekte daha çok artacaktır ve birçok ülkede daha fazla havaalanı yapılacaktır. Ancak görüldüğü gibi havalanlarının hem olumlu ve hem de olumsuz etkileri bulunmaktadır. Olumlu etkileri artırmak ve olumsuz etkileri minimuma indirmek temel hedeflerden biri olmalıdır. Ayrıca havaalanlarının yapımından olumsuz olarak etkilenecek grupların, özellikle toplumda dezavantajlı olarak kabul edilenler varsa bunların saptanması ve koşullarının daha kötüleşmemesi için önlemlerin alınması gerekmektedir. Sabiha Gökçen Havaalanı'nın ise ekonomik aktiviteler üzerinde ve iş olanakları sağlama açısından birçok olumlu etkiye sahip olduğu açıktır.

## Referanslar


Airport Operator Assosiation, (2005) Speaking For Airports. The Economic and Social Impacts of Airports.

Barrow, C. F. (2002) "Evaluating The Social Impacts of Environmental Change and the Environmental Impacts of Social Change: An Introductory Review of Social Impact Assessment". Environmental Studies, Vol. 50 (2), pp.185-195.

Carnea, M. And Kudat, A. (1997) "Social Analysis for Investment Projects: Rationale, Content and Methods" in Social Assessments for Better Development. M. Carnea and A. Kudat (editors). Washington, D.C.: The World Bank.

Musaoğlu,N., Göksel,Ç, Kay,Ş., Bektaş, F. (2008) "İstanbul Anadolu Yakası 2B Alanlarının Uydu Görüntüleri İle Analizi" . www.tmmob.org.tr

Rappaport, Roy A. (1994) "Human Environment and the Notion of Impact" in Who Pays the Price? Sociocultural Context of Environmental Crisis, Barbara Rose Johnston (ed.), Washington, D.C. & Covelo, California: Island Press.

Sönmez,M. (2006) "İstanbul Nüfusu Türkiye Ortalamasının Üstündedir" www.sendika.org

www.iski.gov.tr