



**T.C. İSTANBUL T CARET
ÜNİVERSİTESİ**

FEN B LİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**SANAY  ALANLARININ KENTSEL FORMA VE SAÇAKLANMAYA
ETKİSİ: ARNAVUTKÖY  RNEĞ **

Mahmut Esat AKSOY

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi  zdemir SÖNMEZ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
İSTANBUL - 2020**

KABUL VE ONAY SAYFASI

Mahmut Esat AKSOY tarafından hazırlanan "**Sanayi Alanlarının Kentsel Forma ve Saçaklanmaya Etkisi: Arnavutköy Örneği**" adlı tez çalışması 16/07/2020 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri önünde başarı ile savunularak, İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı**'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman	Dr. Öğr. Üyesi Özdemir SÖNMEZ İstanbul Ticaret Üniversitesi	
Jüri Üyesi	Doç. Dr. Elif KISAR KORAMAZ İstanbul Ticaret Üniversitesi	
Jüri Üyesi	Doç. Dr. Elif ÖRNEK ÖZDEN Yıldız Teknik Üniversitesi	

Onay Tarihi : 24/07/2020

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsünün 24.07.2020 tarih ve 2020/288 numaralı Yönetim Kurulu Kararının 1. maddesi gereğince, ders yüklerini ve tez yükümlülüğünü yerine getirdiği belirlenen Mahmut Esat AKSOY (TC:21011487048) adlı öğrencinin mezun olmasına oy birliği ile karar verilmiştir.

Prof. Dr. Necip ŞİMŞEK
Enstitü Müdürü

AKADEMİK VE ETİK KURALLARA UYGUNLUK BEYANI

İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada,

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversitede veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

24/07/2020



Mahmut Esat AKSOY

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇİNDEKİLER.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
TEŞEKKÜR.....	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ	v
ÇİZELGE DİZİNİ	vi
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	vii
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR ÖZETİ.....	3
2.1. Amaç.....	3
2.2. Yöntem	3
3. SANAYİ ALANI KAVRAMI VE İLGİLİ TANIMLAR	4
3.1. Sanayi Alanı Tanımı ve Kavramı	4
3.2. Sanayileşmenin Gelişim Süreci.....	5
3.3. Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi.....	7
4. TÜRKİYE'DE VE İSTANBUL'UN KENTSEL BÜYÜME SÜRECİNDE SANAYİNİN YERİ	10
4.1. Türkiye'de Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi.....	10
4.2. Kentin Saçaklanması ve Sanayinin Desantralizasyonu.....	15
4.2.1. Kent çeperi	15
4.2.2. Kentsel saçaklanma	16
4.2.3. İstanbul'da sanayinin desantralizasyonu.....	20
5. TÜRKİYE'DE VE İSTANBUL'UN KENTSEL BÜYÜME SÜRECİNDE SANAYİNİN YERİ	37
5.1. Arnavutköy'ün Tarihi ve Nüfus Değişimi	37
5.2. Çevre Yerleşimlerin Yapılanma Süreci ve Arazi Yapısı.....	50
5.3. Hadımköy Sanayi Alanları İşyeri Konut İlişkisi	52
5.4. Çalışanların Yaşadığı Konut Alanı Özellikleri	53
5.4.1. Konut tercihindeki etkenler	53
5.5. İşletmelerin Yer Seçim Nedenleri.....	57
6. SONUÇ	63
KAYNAKLAR	64
EKLER.....	71
EK A. Çalışanlar İçin Anket.....	71
EK B. Firmalar İçin Anket.....	72
ÖZGEÇMİŞ.....	73

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

SANAYİ ALANLARININ KENTSEL FORMA VE SAÇAKLANMAYA ETKİSİ: ARNAVUTKÖY ÖRNEĞİ

Mahmut Esat AKSOY

İstanbul Ticaret Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özdemir SÖNMEZ

2020, 73 sayfa

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır. Sanayi, Sanayi Alanı Kavramı ve Tanımı anlatıldığı birinci bölümde, sanayi tanımı ve kavramı, tarihsel gelişimi, sınıflandırılması, sanayileşmenin kentleşmeye etkisi ve önemi vurgulanmaktadır.

Türkiye’de ve İstanbul’un Kentsel Büyüme Sürecinde Sanayinin Yeri başlığını taşıyan ikinci bölümde, Türkiye sanayileşme tarihi, Türkiye’de sanayileşmenin kentleşmeye etkisi, kentin saçaklanması ve sanayinin desantralizasyonu, kent çeperi, saçaklanma gibi kavramlar ve İstanbul’da sanayinin desantralizasyonu anlatılmaktadır.

Üçüncü bölümde; örnek çalışma alanı olan Arnavutköy ilçesi Hadımköy bölgesi sanayi alanı incelenmiştir. Bu kapsamdaki Arnavutköy’ün tarihi ve nüfus değişimi, Hadımköy sanayi alanı gelişim süreci, sanayinin kuruluş yılları, çalışanların oturdukları yerler, çevre yerleşimlerinin yapılanma süreci ve kurulan sanayi alanlarının çevre değişimine etkisi incelenmiştir. Son bölümde ise yapılan anket çalışmasından elde edilen sonuçlar tartışılarak değerlendirilmiştir. Firma ve firma çalışanları için yapılan bu anket çalışması ile sanayi bölgesinin konutlaşmaya etkisi konusu elde edilen verilerle değerlendirilmiş, çalışanların konut seçim nedenleri / öncelikleri araştırılmıştır. Daha sonra çalışanların iş yerlerine nasıl ulaştıkları irdelenmiştir. Anketin firma ile ilgili olan kısmında ise fabrikanın kurum aşamasında yer belirlerken hangi kriterlerin etkili olduğu sorusuna cevap aranmış, elde edilen veriler değerlendirilerek bölgede kurulan sanayilerin çevre yapılaşmasını nasıl etkilediği yada onlardan nasıl etkilendiği belirlenmeğe çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Arnavutköy, kentsel saçaklanma, sanayinin desantralizasyonu, sanayinin gelişimi.

ABSTRACT

M.Sc. Thesis

THE EFFECT OF INDUSTRIAL AREAS ON URBAN FORM AND SPRAWL: THE EXAMPLE OF ARNAVUTKOY

Mahmut Esat AKSOY

**Istanbul Commerce University
Graduate School of Applied and Natural Sciences
Department of Urban Systems and Transport Management**

Supervisor: Asist. Prof. Dr. Özdemir SÖNMEZ

2020, 73 sayfa

Our study consists of three main sections. In the first section where the concept and definition of Industry and Industry are explained, the definition and concept of the industry, its historical development, classification, the impact and importance of industrialization on urbanization are emphasized.

In second part, the following topic is explained which is the place of industry in the urban growth process in Istanbul and Turkey, history of industrialization in turkey, the effect of urbanization, industrialization in Turkey, urban sprawl and decentralization of industry.

In the third part; Arnavutköy district industrial area Hadımköy region, which is an exemplary study area, was examined. The history and population change of Arnavutköy within this scope, industrial area development process in Hadımköy, foundation years of industry, where employees sit, structuring process of environmental settlements and the effect of the established industrial areas on environmental change was examined. In the last section, the results obtained from the survey study are discussed and evaluated. The impact of the industrial zone on housing has been evaluated with the data obtained through this survey study for the company and company employees and reasons of the housing selection / priorities of employees were investigated. Then, how the employees reached their workplaces was examined. In the part of the questionnaire about the company, an answer was sought to the question of which criteria were effective while determining the location of the factory and it was tried to be determined how the industries established in the region affect or affect the environmental structuring by evaluating the data obtained.

Keywords: Arnavutköy, decentralization of industry, development of industry, urban sprawl.

TEŞEKKÜR

Bu araştırma için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi ve tecrübesi ile aşmamda yardımcı olan değerli Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Özdemir SÖNMEZ'e teşekkürlerimi sunarım.

Tezimin her aşamasında beni yalnız bırakmayan aileme sonsuz sevgi ve saygılarımı sunarım.

Mahmut Esat AKSOY
İSTANBUL, 2020

ŞEKİLLER

	Sayfa
Şekil 4.1. Türkiye’deki yıllara göre kırsal ve kentsel nüfus oranları	14
Şekil 4.2. Türkiye, AB ve Dünyada yıllara göre kentsel nüfus oranları değişimi	14
Şekil 4.3. Kentsel yayılma tipleri	17
Şekil 4.4. Yığılma, yayılma ve sıçrama süreçleri	19
Şekil 4.5. 1960 - 1970 dönemi göç ve hızlı kentleşme dönemi İstanbul	23
Şekil 4.6. İstanbul'un sanayi alanlarının gelişmesine bağlı gelişimi.....	24
Şekil 4.7. İstanbul’da sanayi alanlarının gelişmesine bağlı kentsel gelişim	26
Şekil 4.8. İstanbul ilinde mahallelere göre temel sektörler.....	36
Şekil 5.1. İstanbul ilçe haritası	38
Şekil 5.2. Arnavutköy Belediyesi mahalle haritası	39
Şekil 5.3. Bugünkü Arnavutköy ilçesi sınırlarının 1984 yılı görüntüsü	41
Şekil 5.4. Arnavutköy ilçesi 1995 yılı arazi örtüsü haritası	43
Şekil 5.5. 2000 yılı Arnavutköy ilçesi uydu görüntüsü.....	44
Şekil 5.6. 2000 Yılı Hadımköy sanayi dağılımı.....	45
Şekil 5.7. 2005 Arnavutköy arazi örtüsü haritası	46
Şekil:5.8. Arnavutköy ilçesi 2019 yılı arazi örtüsü haritası	48
Şekil 5.9. İstanbul ulaşım ağları	49
Şekil 5.10. Hadımköy Sanayi Bölgesi 2020 yapılaşması.....	50
Şekil 5.11. İBB 1/100000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı	51
Şekil 5.12. Çalışanların oturdukları bölgelerin ilçelere göre dağılımı	53
Şekil 5.13. Çalışanların oturdukları evi seçme nedenleri.....	54
Şekil 5.14. Çalışanların oturduğu konut mülkiyeti	55
Şekil 5.15. Çalışanların ödedikleri kira bedelleri.....	55
Şekil 5.16. Bekar çalışanlar.....	56
Şekil 5.17. Evli çalışanlar.....	57
Şekil 5.18. 1980 - 1990 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri	58
Şekil 5.19. 1990 – 2000 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri.....	59
Şekil 5.20. 2000 – 2010 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri.....	60
Şekil 5.21. 2010 ve sonrasında kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri	61

ÇİZELGELER

	Sayfa
Çizelge 4.1. Kentsel nüfus ve kırsal nüfus oranları	12
Çizelge 4.2. 1992 Yılı işyerleri sayısı	26
Çizelge 4.3. Sanayideki ilk 500 firmanın il bazında sayısı	29
Çizelge 4.4. İstanbul’da ilçelere göre sanayi alanlarının alansal büyüklükleri	33
Çizelge 4.5. İstanbul ilinde ilçelere göre sanayi işletmelerinin kuruluş yerleri..	34
Çizelge 5.1. Yıllara göre Arnavutköy ilçe merkezi nüfusu.....	40
Çizelge 5.2. Yıllara göre Arnavutköy’ün birleştiği belde nüfus sayıları	40

SİMGELER VE KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSO	İstanbul Sanayi Odası
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu

1. GİRİŞ

Küreselleşme ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak sanayiler sürekli gelişmektedir. Buna bağlı olarak kentsel mekan kullanımları da büyük ölçüde değişmiştir. Özellikle pazara, hammaddeye yakınlık, ulaşım giderleri, iletişim teknolojileri, işgücünün konumu, sermaye düzeyleri, enerji, kurumsal altyapılar, iklim ve su kaynakları, kültürel bağlar, arazi fiyatlarındaki değişimler, uygun arazi varlığı, “kullanılan teknoloji, müşterilerle ilişki yoğunluğu” gibi etkenler firmaların yer seçim kararlarını belirlemektedir.

Türkiye’de sanayi gelişirken kentleşme sorunu da beraberinde getirmiş kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Sanayi-kentleşme ilişkisinin içinde organize sanayi bölgesi anlayışı ortaya çıkmış, sanayileşmenin yol açtığı sorunları ortadan kaldırmak için organize sanayi bölgeleri oluşturma politikası uygulanmaya başlamıştır.

Gelişen teknoloji altyapısı, özellikle ulaşım ve iletişim araçlarının gelişmesi sanayinin merkezden ayrılmasını kolaylaştırmaktadır. Ülkemizde sanayinin kent-bölge içinde yer değiştirmesi metropol alanlarda karşımıza çıkmaktadır. Metropolen kentin içinde bulunduğu coğrafi özelliklere bağlı olarak çepere yönelen sanayi, çoğu zaman kendi (nitelikli olmayan işgücü için) konut alanlarını da meydana getirmektedir. (Salihoğlu, Salihoğlu ve Albayrak, 2015)

İstanbul’da sanayi çeperlerde nüfusun az olduğu, kırsal karakterli çeper yerleşimlerin sanayi ve hizmet merkezine dönüşümünü tetiklemiştir. Böylece, gerek piyasa güçleri gerekse üst ölçekli planlarla desteklenen çeperlere desantralizasyonun şekillendirdiği kentsel saçaklanma İstanbul’un çevresindeki yerleşimleri de dönüştürmektedir. Bu süreçte nitelikli işgücünün iş ve konut alanı yer seçimi sonucu metropoliten alanla çeper arasında yeni bir bağlantı biçimi de oluşmaktadır. (Fidan, 2012).

20. yüzyılın son çeyreğinden itibaren İstanbul’da artan nüfus ve sanayi hareketleri kentte hızlı ve plansız bir kentleşmeye sebebiyet vermiştir. Zaman içerisinde yeterli miktar ve büyüklükte arazinin olmayışı ve arazi fiyatlarının artması sonucunda İstanbul’da desantralizasyon hareketi başlamış ve kent içerisindeki sanayi tesisleri

kentin çeperlerine doğru taşınmaya başlamıştır. Şehrin batı yakasında sanayi tesislerinin aradığı özellikleri kendinde bulunduran Hadımköy, özellikle bölge 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren bölge hızlı bir sanayileşme sürecine girmiş ve zaman içerisinde sanayi tesislerinin artması ile birlikte sanayi bölgesi olmuştur.

2. LİTERATÜR ÖZETİ

2.1. Amaç

Bu çalışmada sanayi alanlarının kent makroformunu nasıl etkilediği açıklanmaya çalışılacaktır. Bu amaçla İstanbul metropol alanı batı yakasında Arnavutköy’de sanayi alanlarının bu alanı seçme nedenleri ve sanayinin gelişmesine bağlı olarak fonksiyon alanlarının oluşumları değerlendirilecektir.

Yapılan bu çalışma sonucunda Arnavutköy ilçesi Hadımköy bölgesinde yer alan işyeri – konut arasındaki ilişkinin sanayi alanlarının konut bölgelerine nasıl bir etkisi olduğunun ortaya çıkarmayı hedeflenmektedir. Bundan dolayı değişen günümüz şartlarında konut seçiminde etken olan faktörler ve sanayi alanlarının kuruluşunda neden olan faktörlerin bir bileşkesinin bu bölgede nasıl geliştiği ve birbirini etkilediği tespit edilmeye çalışılmıştır.

2.1. Yöntem

Bu çalışmada öncelikle literatür taraması yapılarak ilgili kaynaklardan elde edilen bilgiler derlenmiş ve yorumlanmıştır. Diğer yandan uydu fotoğrafları ve alan çalışması olmak üzere iki temel yöntem kullanılmıştır. Uydu fotoğraflarından farklı zaman kesitlerinde izlenen kentsel gelişmeler incelenerek yorumlanmıştır. İkinci olarak alanda anket çalışması ile birincil veri toplama yoluna gidilmiştir. Anket çalışması İstanbul’un batı yakasında yer alan Arnavutköy ilçesinin Hadımköy bölgesinde yapılmıştır. Böylece, bölgedeki fabrikalarda çalışan işçilerin yaşadığı konut seçiminde işyerinin ne kadar etkisi olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu yöntemde kullanılan anket çalışması iki farklı kesimde yapılmıştır. İlk olarak bölgede rastgele belirlenen 50 farklı sanayi işletmesinin sorumlu kişiye işletmelerin yer seçimi ile ilgili sorular yöneltilerek işyerlerine ilişkin bilgiler toplanmış, ikinci bölümde ise çalışanlarla anket yapılarak çalışanların konut seçimindeki öncelikleri analiz edilmeye çalışılmıştır. Elde edilen veriler ile Arnavutköy’de sanayi-işyeri ilişkisi araştırılmış ve sanayinin çevre yapılanmasındaki etkisi tartışılmıştır.

3. SANAYİ ALANI KAVRAMI VE İLGİLİ TANIMLAR

3.1. Sanayi Alanı Kavramı ve Tanımı

Günümüzde sanayi kavramı endüstri kavramı ile eş anlamda kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumu'nda (TDK) yer alan tanımlamaya göre sanayi; "hammaddeleri işlemek, enerji kaynaklarını yaratmak için kullanılan yöntemlerin ve araçların bütünü"dür. Seyidoğlu (2002), sanayi kavramını; "Hammadde ve ara malların mevcut bilgi, beceri ve teknolojilerden yararlanılarak ve işçi emeğinin katkısıyla fabrika veya üretim tesislerinde mal ve hizmet şekline dönüştürülmesi" olarak ele almaktadır.

Sanayileşme kavramı ise; makinelerin mal üretiminde kullanımı veya sanayinin milli gelir içindeki payı belli bir düzeye ulaşması diğer bir anlamda ise üretimde yeni üretim teknolojisinin uygulanması, üretim kalitesinin yükseltilmesi, azalan maliyetler ile üretimin gerçekleştirilmesi ile ülke içerisindeki ekonomik, sosyal, politik ve sosyal alanlarda yaşadığı değişiklikler olarak tanımlanabilir (İlkin,1973:427). Alp ise (1981); "İktisadi yönüyle Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'ya göre en çok katkıda bulunan, en fazla katma değer sağlayan, teknoloji üreten, atıl kalmış küçük sanayi birimlerini harekete geçiren daha kararlı, dengeli ve güvenilir gelir sağlayan ekonomik faaliyetler bütünü" şeklinde tanımlamaktadır. Sanayileşme üretim formlarını ve teknolojiyi kapsamaz, aynı zamanda bir ülkenin dinamiklerini (iktisadi faaliyetler, tarım faaliyetleri, nüfus hareketleri) etkileyen ve değiştiren süreçleri de kapsar.

Sanayi alanı sanayilerin yoğun olarak yer aldığı bölge olarak tanımlanmaktadır (TDK). Aynı zamanda sanayi bölgesi belirli üretim metodu ile bir ürünün imal edilmesi ile ilgili bütün süreçlerin izlendiği kısaca iş akışının düzenlendiği üretim yeri olarak tanımlanmaktadır. Sanayi bölgelerinin oluşturulmasının asıl amacı ise, sanayi sektörünün geliştirilmesi ve bu sektörün alan ihtiyaçlarına cevap verebilmesidir.

Sanayi başlıca 4 temel öğeden oluşur.

- Doğal kaynaklar
- Emek

- Sermaye
- Arazi – Arsa

Doğal kaynaklar hem üretim için gerekli hammaddeleri hem de üretim için gerekli enerjiyi sağlamada kullanılan kömür, petrol, gaz vb maddelerdir. Emek bileşeni hem fikir gücünü hem fiziksel gücü kapsar. Sanayide fiziki güç daha fazla kullanılmakla beraber teknolojinin gelişmesi ile fiziki güce duyulan ihtiyaç azalmaktadır. Sermaye hammaddenin işlenip kullanılması için gerekli araç, makine, fabrika ve ulaşım ihtiyaçlarını bulmakta ve bu ihtiyaçlar da var olan sermaye ile karşılanmaktadır. Arazi-arsa faktörü ise ulaşım, işgücü arzı, genişleme imkanı sosyal çevre ve davranışlar ile içerisindeki mülkiyet durumu ve mevcut tesislerle birleşme durumu ve tedarik kaynaklarına yakınlık olarak açıklanmaktadır. (Barutçugil,1988)

Sanayi tesislerinin yer seçiminde belli unsurlar ve ölçütler ön plandadır. Tekeli bunları girişimcinin amacı, sanayinin türü ve şehrin özellikleriyle ilişkili olduğunu belirtmektedir (Tekeli, 2011: 77-85). Sanayi tesislerinin şehir ve çevresindeki dağılışı belli kalıplara uymaktadır. Artan arsa fiyatları büyük sanayi tesislerini, özellikle şehrsel alanların dışında ve geniş arazileri kullanarak yatırım yapmaya zorlamaktadır. Söz konusu alanların şehrsel yönetim bölgelerinin dışında, fakat şehre yakın olması tercih sebebidir. Buna karşılık orta büyüklükte sanayi tesisleri, altyapısı tamamlanmış alanlarda (organize sanayi bölgeleri gibi) yatırım yapmayı tercih etmektedir. Şehrin içinde kalan tesislerin temel özelliği küçük ölçekli olması ve üretimin birden fazla tesis ile ilişkili olarak sürdürülmesidir (Tekeli, 2011).

3.2. Sanayileşmenin Gelişim Süreci

Sanayi kavramı ilk olarak İngiltere’de kullanılmaya başlanmıştır ve teknolojik yeniliklerin birçoğu İngiltere kökenlidir (Wrigley 2018).

Sanayi Devrimi tarihte önemli bir dönüm noktasıdır. Bu devrim günlük yaşamın hemen hemen her yönünü etkilemiştir. Sanayi devriminde tarımdan - sanayiye, ulaşımdan - konuta yaşamın her alanında etkisi hissedilmiştir (Akagündüz, 2010). Sanayi Devrimi'nin başlangıç ve bitiş tarihleri hala tartışılmaktadır. Eric Hobsbawm, 1780'lerde İngiltere'de başladığını ve 1830'lara veya 1840'lara kadar devam ettiğini

söylerken T.S. Ashton devrimin 1760 ve 1830 arasında gerçekleştiğini belirtir. Hızlı sanayileşme ilk olarak Britanya'da tekstil alanında makineleşmiş iplikçilikle başlar. 1800'den sonra meydana gelen buhar gücü ve demir üretiminde yüksek büyüme oranları görülür. Mekanize tekstil üretimi, 19. yüzyılın başlarında Büyük Britanya'dan Avrupa kıtasına ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yayılmış, Belçika ve Amerika'da ve sonradan Fransa'da ortaya çıkan önemli tekstil merkezleri, demir ve kömür merkezleri ortaya çıkmıştır (Landes, 1969; Inikori, 2002; Broadberry ve Gupta 2005).

1870'ten sonra, İkinci Endüstri Devrimi olarak adlandırılan yeni görüş inovasyondan doğmaya başlamıştır. Bu yenilikler arasında yeni çelik üretim süreçleri, seri üretim, montaj hatları, elektrik şebekesi sistemleri, büyük ölçekli takım tezgahı üretimi ve buharla çalışan fabrikalarda giderek daha gelişmiş makinelerin kullanımı yer almaktadır (Taylor, 1951).

İkinci sanayi devrimi dönemi 19. yüzyılın ikinci yarısındaki teknolojik ilerlemeler nedeniyle ortaya çıkmıştır. Bu dönemin ortaya çıkmasını sağlayan teknolojik çalışmalara bağlı olarak yeni teknolojiler daha önce hiç olmadığı kadar orta ve işçi sınıflarının günlük yaşamlarına ulaşmış, böylece yaşam standartları ve paranın satın alma gücü hızla artmıştır (Mokyr, 1998; Günay, 2002).

Üçüncü Sanayi Devrimi bilgisayar ve elektronik sanayinin farklı bir nitelik kazanması ile başlamıştır. İkinci sanayii devrimi ile ilgili endüstriler daha az enerjiye ihtiyaç gösteren sanayilerdir. Birinci Sanayi Devrimi'nin temelinde buhar, İkinci Sanayi Devrimi'nin temelinde petrol vardır. Üçüncü Sanayi Devriminin temelleri ise yenilenebilir enerjilere dayanmaktadır. Üçüncü sanayi devrimi 5 temel aşamayı içermektedir. Bunlar; yenilenebilir enerji kaynağının kullanılması, mikro enerji santralleri oluşturulması, hidrojen veya diğer depolama teknolojilerinin kullanılması, enerji paylaşım ağlarının oluşturulması ve ulaşım araçlarında elektrik enerjisinin kullanılmasıdır (Sezgin, 2018).

Üçüncü Sanayi Devrimi, temel olarak imalat, dağıtım ve enerji faktörlerindeki teknolojik gelişmelerden kaynaklanmaktadır ve küresel bir devrimdir. Bu devrim, çalışma, üretme ve eğlence tarzlarını değiştirmeyi hedeflemektedir. Şehirleri ve

bölgeleri planlama ve yönetme biçimimizi temelden değiştirecektir. Aynı zamanda, üretimin küreselleşmesine ve işlerin yeniden sarsılmasına yol açacaktır (Roberts 2015).

Dördüncü Sanayi Devrimi Endüstri 4 olarak da adlandırılır. Endüstri 4 kavramı 2011’de ilk kez Hanover/Almanya’da ortaya atılmıştır. Bu sanayi devriminin başarıya ulaşabilmesi için 8 aşamanın tamamlanması gerekmektedir. Bu aşamalar; entegre emniyet ve güvenlik stratejileri, mimarileri ve standartlarının entegrasyonu, ürünler prosesler ve makineler için özel ve güvenli kimliklerin oluşturulması, 3. Sanayi devriminden endüstri 4’e göçün sağlanması, güvenli ve emniyetli sistemler, iş yönetimi bağlamında emniyet ve güvenlik, ürün korsanlığına karşı güvenli koruma eğitim ve gelişimin sürekliliğinin sağlanması ve veri koruması için topluluk oluşturulmasıdır (Kagermann, Wahlster ve Helbig 2013).

Türkiye’deki sanayinin gelişim sürecine bakıldığında; Cumhuriyetin ilk yıllarında (1923-1938 dönemi) sanayi altyapısı, sosyo - ekonomik durum ve genel ülkesel sorunlar şu şekilde özetlenebilir.

- Kırsal nüfus fazla ve ulaşım olanakları çok yeteriz.
- Teknolojik aletler yok denecek kadar az ve elektrik sadece büyük şehirlerde var. Temel gıdalar dahil üretileniyordu.
- Ülkede toplam 281 sanayi kuruluşu var.
- Bu dönemde yeni fabrikalar kurulmaya demir yolları yapılmaya başlandı.
- 1923-1930 yılları arasında özel sektörü teşvik etmek için kanunlar düzenlendi ve ekonomik kalkınma sağlanmaya çalışıldı (Koç, Şenel ve Kaya 2018).

1980 yılı Türk ekonomisi açısından önemli bir dönemdir. Bu dönemde dünya ekonomisi ile bütünleşmenin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir ve ihracata dayalı bir sanayileşme stratejisi benimsenmektedir (Karafakıoğlu, 2012).

3.3. Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi

Sanayileşme ve kentleşme olgularını birbirleri ile etkileşimde olan süreçler olarak değerlendirmek gerekir. Sanayileşme kentleşmeyi tetiklemiş olup sanayi kentlerinin doğmasına ve kentlerin önemli boyutlara ulaşmasına sağlamıştır.

Zaman içerisinde şehirlerin gelişerek "metropol" kavramını ortaya çıkması ve bütün dünyada çoğalan sanayileşme idare açısından bir şehir tanımını geçersiz kılarken literatürde yeni fikirlerin gelişmesine neden olmuştur.

Kentleşme kavramı ise farklı disiplinlerde farklı ölçütlere göre tanımlanmakta fakat bu tanımlamalar birbirine yakın tanımlardır (Erdoğan vd., 2014).

Kentleşmenin tanımlanmasına baktığımızda “ulusal nüfusun kentsel alanlarda yaşayan oranının giderek arttığı demografik bir süreç” şeklinde tanımlandığını görmekteyiz (Henderson, 2002; Potts, 2012). Erdoğan ve diğerlerine göre (2014) kentleşme, belli bir alanda kentsel bölgelerde yaşayan nüfus miktarını veya bu bölgelerdeki nüfus miktarındaki artışı, bu alandaki kentsel özelliklere sahip yerleşmelerin sayısının artmasını ve metropolitan kent sayısının artışı ifade etmektedir. Son yıllarda kentlerin gelişmesi sonucu metropol kentlerin ortaya çıktığı belirtilmektedir (Yahyagil, 1998). Keleş (2002)’e göre kentleşme, “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci” olarak tanımlamaktadır. Kentleşme oranını tanımlarken kullanılan ölçüt ise kent nüfusu ile ülke nüfusunun büyüme oranı arasındaki farktır (Hope, 1996).

Sanayi Devrimi sonucunda ortaya çıkan yenilikler büyük sanayi kentlerinin kurulmasına sebep olmuştur. Teknolojinin gelişmesi insan gücüne olan ihtiyacı azalttığından köyden kente göç başlamıştır. Kentleşme sanayileşme ile doğrudan ilişkili olduğundan, meydana geldiği toplumlarda ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda değişiklikler yapmaktadır. Zamanla kentlerin büyümesi ve beraberinde getirdiği bu değişiklikler kentte birçok farklı sorun ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir (Küçükcalay 1997; Keleş, 2002; Günay, 2012).

Sanayileşmenin ortaya çıktığı Batı Avrupa ülkelerinde, çağdaş sanayi üretimi için gerekli altyapıya sahip ve gerekli büyüklükte şehirler mevcuttu. Paris, Liverpool, Manchester, ve Londra gibi büyük şehirler 19. yüzyılın ilk büyük şehirleriydi ve batı Avrupa ülkelerinde yer almaktaydı. Sanayi, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20.

yüzyılın ilk yarısına kadar Amerikan kıtasına ve komşu ülkelere yayılarak burada da yeni büyük şehirler yaratmış ve sanayi gelişimini desteklemiştir (Kaygalak ve Işık, 2007).

Gelişmiş ülkelerin şehirleşme hareketleri incelendiğinde, bu ülkelerde sanayileşmenin başlamasıyla birlikte, bir anlamda kentleşmenin de hızlandığı görülmektedir. Buna rağmen sanayileşmenin kentleşmeyi hemen etkisi altına aldığı söylenemez. İngiltere’de sanayileşmenin etkileri 18.yy sonlarına doğru görülmeye başlamış ve 19.yüzyılın ikinci yarısında doruk noktasına ulaşmıştır. Fransa, Almanya ve ABD’de bu etki kendisini daha sonraları göstermiştir. Endüstrinin ihtiyaç duyduğu kömür ve demir üretiminin büyük ölçüde insan gücüne dayandığı için Kuzey Batı Avrupa’daki kömür yataklarının bulunduğu bölgeler nüfus birikimine sahne olmuştur. 1890 yılında şehirlerde ikamet etme oranı İngiltere’de %49 iken 1900’ de Almanya’da %56.1, Fransa’da 41, İspanya’da %33.2, İsveç’te %21.5’tir. İlerleyen yıllarda da Avrupa’daki ülkeler arasında en yüksek kentleşme oranı İngiltere’dedir. 1951 yılında İngiltere’de %81 olan kentleşme oranı, Almanya’da %71, Hollanda’da %55.8, Fransa’da %52’dir (İsbir, 2005).

20. yüzyılda savaş sonrası restorasyon ekonomisiyle çevredeki yapısal dönüşümler, yaygınlaşan ulusal ekonomiler ve ithal ikameci politikalarla çevrede yükselen sanayi üretimi büyük kent olgusunu merkeze ait bir olgu olmaktan çıkarmış, evrensel bir olguya dönüştürmüştür. Çevre ülkelerde 1980’lerde, mekânsal dönüşümün sanayi üretiminin önünde olduğu, hızlı bir metropoliten sürecin doğduğu ve bu bakımdan merkez ülkeleri geride bırakan bir boyuta ulaştığı görülmektedir. Nitekim merkez ülkelerdeki kent ekonomileri üzerinde yapılan çalışmalar Chicago, New York, Londra, Manchester, Los Angeles gibi geleneksel sanayi kentlerinde, istihdam içinde sanayinin payının 1980’lerden bu yana mutlak olarak azaldığı, buna karşın kent ekonomisi başta enformasyon teknolojileri olmak üzere, araştırma-geliştirme faaliyetleri, eğitim, kongre, turizm, medya, sağlık, planlama, sanat, ulaşım gibi hizmet ağırlıklı bir yapıya kavuştuğunu göstermektedir. Merkez ülkelerdeki sanayisizleşme süreciyle dışa doğru kaçan geleneksel emek yoğun sanayi günümüzde başta Güneydoğu Asya, Hindistan, Doğu Avrupa ülkelerine kaymaktadır (Castells, 2005; Kaygalak ve Işık, 2007).

4. TÜRKİYE’DE VE İSTANBUL’UN KENTSEL BÜYÜME SÜRECİNDE SANAYİNİN YERİ

4.1. Türkiye’de Sanayileşmenin Kentleşmeye Etkisi

Türkiye’deki kentleşme sanayiye bağlı kentleşme, turizm kaynaklı kentleşme ve terör kaynaklı kentleşme olmak üzere 3 temel olgu çevresinde geliştiği söylenebilir. Sanayiye bağlı kentleşme ise bunlar arasında en fazla etkin olanadır. Son zamanlarda ortaya çıkan turizm ve terör kaynaklı etkenler, sanayi kaynaklı kentleşmeye göre daha az etkilidir (Işık, 2005).

Sanayileşme hareketi neticesinde, ulaşımın ve ulaşım araçlarının gelişmesi ve toplumun sosyo-ekonomik ve politik gelişimi nedeniyle, kayda değer bir nüfus önce en yakın yerleşim yerlerinde ve daha sonra büyük metropol alanlarında toplanmıştır (Subaşı Ertekin ve Kırca 2017).

Kentler üzerinde başta bahsettiğimiz gibi birden fazla dönüşüm noktası olmuştur. Fakat en önemli dönüşüm Sanayi Devrimi ile gerçekleşmiştir. Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkan bu kentler kendinden önceki kentlerden farklı olarak ticarete dayalı değil, ortaya çıkan endüstriyel üretime aynı zamanda sermaye biriktirmeye dayalı ekonomik merkezler olmuşlardır. Bu devrimin getirisi olarak 19. yüzyılda yeni bir kent sistemi ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla bu dönemde endüstriyel kent gelişmiştir ve bazı kentler bu yeni sistemin merkezi olarak öne çıkmışlardır (Thorns, 2004: 15).

Türkiye’de kentleşme ile ilgili çalışmalara bakıldığında 1950 yılında nüfusun %25’i kentlerde yaşarken kırsal alanda yaşayanlar toplam nüfusun %75’ini oluşturmaktaydı (Es ve Ateş, 2004). 2017 yılına gelindiğinde ise kırsal nüfusun % 7,48’e kadar gerilediğini doğal olarak da şehir nüfusunun % 92,52 olduğunu görmekteyiz (TÜİK, 2018). Bu sonuçlara bakarak Türkiye’de çok hızlı bir kentleşme olduğunu söylemek mümkündür.

Ülkemizde 1935 yılından itibaren yapılan genel nüfus sayımları Türkiye'nin nüfus artış hızını, kırsal nüfusunu ve şehir nüfusunu genel nüfus içerisindeki payını vermektedir. 1935 yılında nüfusumuzun % 23.53'ü kentlerde, % 76.47'si kırsal kesimde yaşamaktadır.

1950 yılından sonra, Türkiye'nin hızlı sanayileşme sürecine girmesi ve büyük kentlerde sanayi yatırımlarının yapılması kentlerdeki iş ve daha iyi ücret imkanı, kırsaldan kentlere göçü başlatmış ve kentleşmeye oldukça hızlandırmıştır (Erdoğan vd., 2014).

Ülkemizde yaşanan hızlı sanayileşme döneminde yeterli politikalar üretilmediği ve önlemler alınamadığı gibi nedenlerle düzenli ve planlı bir kentleşme sağlanamamış, 1950'lerden itibaren hızlı büyüyen şehirlerde konut sorunu önemli bir boyutlara ulaşmıştır. Bu sorun şehirlere akan kitleler tarafından yasadışı şekilde çözülmeye çalışılmıştır. Bu yıllardan itibaren şehirlerin etrafı gecekonduyla çevirili hale gelmiştir. Türkiye'nin şu an büyük şehirlerinin yalnızca çevresinde değil, merkezinde dahi gecekondu semtleri vardır. Ancak, bu semtlerin tümünü sefalet mahalleleri gibi idrak etmek yanlış olmaktadır. Bu alanların büyük bir kısmı zaman içinde şehirlerle bütünleşmiştir (Keleş, 1996).

1950'lerden itibaren başta İstanbul olmak üzere Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi merkezlere sanayi faaliyetlerinin de hız kazanmasıyla günümüzün sanayi şehirlerine bir göç hareketi başlamıştır (Özgüç, 1986). 1980'lerden bu yana, kentlerdeki hızlı değişimler ve dönüşümler ekonomik, sosyal ve kültürel değişim sürecine girmiştir. Küreselleşme sürecinin yol açtığı kapitalist sistemin sermaye artışı kentlerde ekonomik ve sosyal değişiklikler üretmeye başlamıştır (Tümtaş, 2012: 45).

1950 yılında şehirlerdeki nüfus oranı % 25.04 iken kırsal alanlarda ise % 74.96'dır. 1950 yılında Türkiye'de 50 000 gecekondu varken, gecekondu oturan nüfus 250 000 kişi civarındadır. 1960 yılında ise kent nüfusunun genel nüfusa oranı % 31.92, kırsal nüfusun oranı ise % 68.08'dir. 1970 yılına gelindiğinde kent nüfus oranı % 38.45'e çıkmıştır (Yavuz, 1961).

1980'li yıllarda şehirlerde kapitalist liberal politikanın gelişmesi ve sanayileşmenin hızlanmasıyla birlikte, şehirlerde tüketimin artması kentlerde ekonomik kalkınmanın artmasına neden olmuştur. Böylece, 1980 yılında kentli nüfus oranı % 43.91'e yükselirken, gecekondu sayısı 1.150.000, gecekondu nüfus ise 5.750.000'ye ulaşmıştır (Keleş, 2015).

1990 yılına gelindiğinde kent nüfus oranı %59.01, kır nüfus oranı ise % 40.99'dur. 1990'lı yılların ortalarında ülkede 2.000.000 civarında gecekondu mevcut iken bu konutlarda yaşayan nüfus 10.000.000'a ulaşmıştır. Bu oran yaklaşık olarak kent nüfusunun %35'ine karşılık gelmektedir (Keleş, 1996).

2000 yılında ise kent kapsamına giren yerleşim yerlerinin toplam nüfusa oranı daha da artarak % 64.90'a ulaşmıştır. Kırların oranı ise % 35.10'dur. (DİE, 2000).

2010 yılında ise kentlerin nüfus oranı % 76.3'e yükselirken, kır oranı % 23.7'ye inmiştir. 2019 yılında ise kentlerin nüfus oranı % 92.8'e yükselirken, kır oranı % 7.2'e inmiştir.

Çizelge 4.1.: Kentsel nüfus ve kırsal nüfus oranları (TÜİK, 2018)

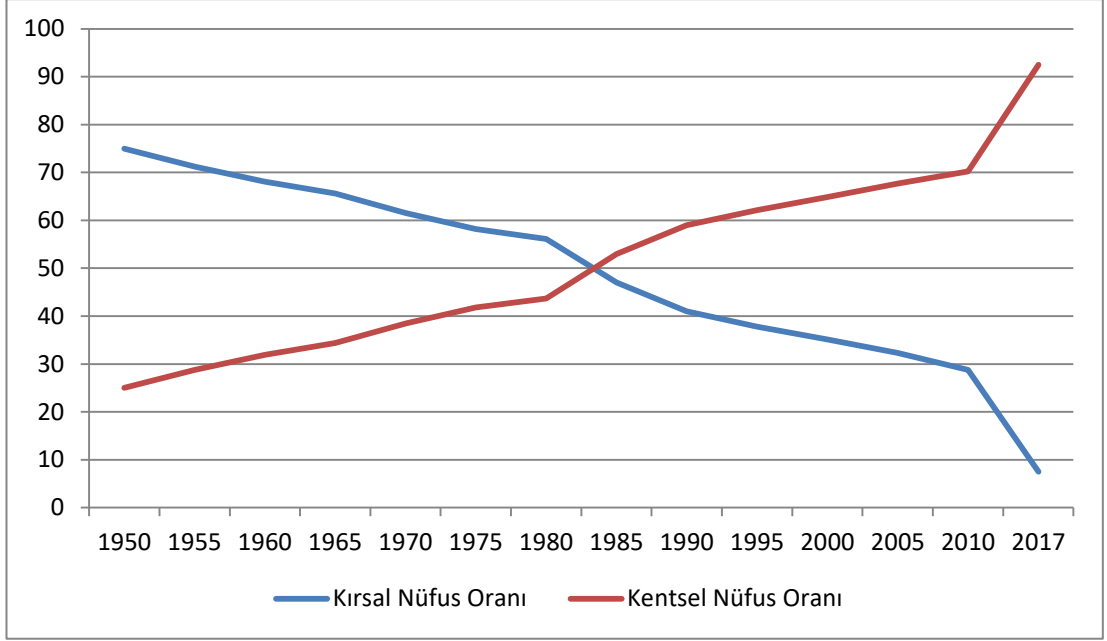
Yıl	Kırsal nüfus	Kentsel Nüfus	Kırsal nüfus oranı (%)	Kentsel nüfus oranı (%)
1927	10.342.391	3.305.879	75,8	24,2
1935	12.355.376	3.802.642	76,5	23,5
1940	13.474.701	4.346.249	75,6	24,4
1945	14.103.072	4.687.102	75,1	24,9
1950	15.702.851	5.244.337	75,0	25,0
1955	17.137.420	6.927.343	71,2	28,8
1960	18.895.089	8.859.731	68,1	31,9
1965	20.585.604	10.805.817	65,6	34,4
1970	21.914.075	13.691.101	61,5	38,5
1975	23.478.651	16.869.068	58,2	41,8
1980	25.091.950	19.645.007	56,1	43,7
1985	23.798.701	26.865.757	47,0	53,0

1990	23.146.684	33.326.351	41,0	59,0
2000	23.797.653	44.006.274	35,1	64,9
2010	17.500.632	56.222.356	23,7	76,3
2012	17.178.953	58.448.431	22,7	77,3
2017	6.060.790	74.749.735	7,5	92,5

TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmış olan Çizelge 4.1’de görüldüğü üzere 1950 – 2017 yılları arasındaki kırsal nüfus oranı ile kentsel nüfus oranı gösterilmektedir. 1950’den itibaren ülke genelindeki kırsal nüfusun yıllar geçtikçe azaldığı ve bununla birlikte kentsel nüfusun hızlı bir şekilde artmıştır.

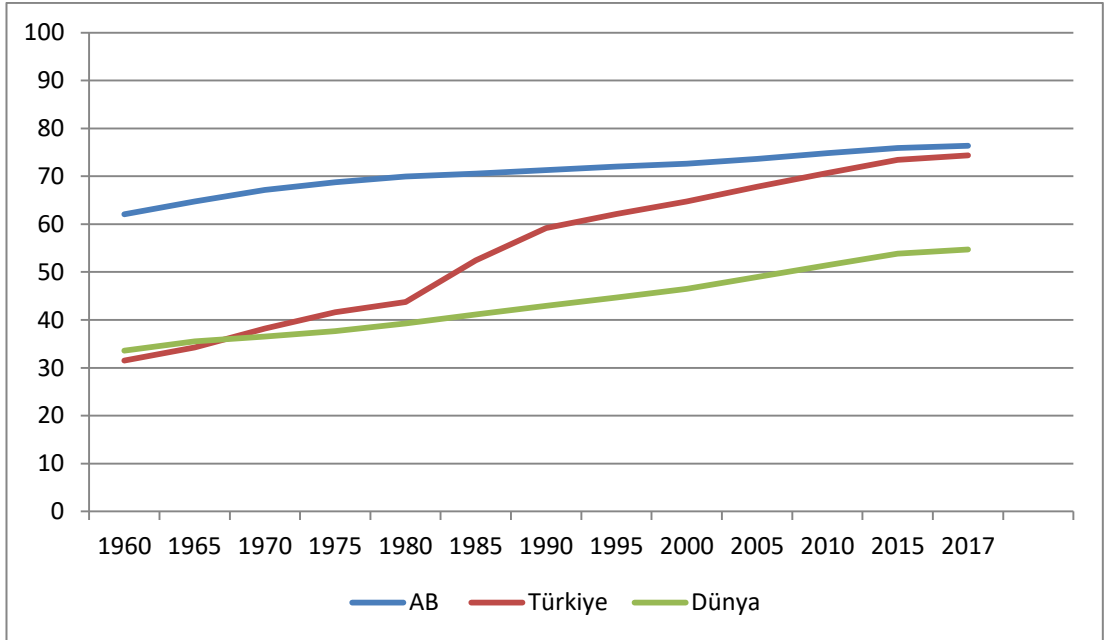
6 Aralık 2012 tarihinde Resmi Gazete’de yürürlüğe giren ve sonrasında 22 Mart 2013 tarihinde yapılan değişiklikle son halini alan 6360 Sayılı sayılı On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile 30 büyükşehirde köyler mahalleye dönüşmüştür. Bu dönüşümle kırsal alanı ifade eden ve Köy Kanunu’na tabi köyler, tüzel kişiliklerini kaybetmiştir. Köyler mahalle olarak kent yönetimine dahil olmuştur. Mahalle sayısı artarken köy sayısı azalmıştır. Birçok köyün bir anda kent haline gelmesi nüfusun büyük bir kısmının kentli nüfus olmasını sağlamıştır. Söz konusu yasal düzenleme mahalle olan köylerin kentli nüfusun getirdiği sosyo - kültürel yapı yerine, geleneksel değer ve yaşam ölçülerinden uzaklaşmadığı görülmektedir (Aydın ve Negiz, 2019).

2017 yılına gelindiğinde ülkemiz toplam nüfus 80.810.525 kişi olup, ülke genelinde il ve ilçe genelinde ikamet edenlerin oranı % 92.5 (74.749.735 kişi), belde ve köyde yaşayanların oranı ise % 7.5 olmuştur (TÜİK, 2018).



Şekil 4.1.: Türkiye’deki yıllara göre kırsal ve kentsel nüfus oranları (Dünya Bankası, 2019)

Şekil 4.2.’deki Dünya Bankası verilerinden yola çıkarak 2017 yılında şehirleşmiş alanlarda yaşayan nüfus Türkiye’de %74.4 ve AB ülkelerinde %76.4 olup %54.3 olan dünya ortalamasının çok üstünde kalmaktadır.



Şekil 4.2.: Türkiye, AB ve Dünyada yıllara göre kentsel nüfus oranları değişimi

4.2. Kentin Saçaklanması ve Sanayinin Desantralizasyonu

4.2.1. Kent çeperi

İlk kez 1937 yılında Smith tarafından çeper kavramı olarak ortaya atılan ‘kentin yerleşik / bitişik alanlarının dışında yapılaşmış alan’ olarak tanımlanmıştır. Pryor ise çeper alanını, büyümekte olan şehir merkezi ile onun kırsal hinterlandı arasında kalan, bir başka deyişle net olarak tanımlanmış iki kutup (kır / kent) arasında kalan alan olarak tanımlamıştır (Özdemir, 1993).

Coğrafya literatüründe çok genel bir tanımlamaya göre ise, çeper, kırsal ve kentsel arazi kullanımının birbirine karıştığı, merkez bölge ve şehirsal bölge arasındaki geçiş bölgesidir (Doğru, 2002).

Etki – tepki sürecinin bir sonucu olarak tanımlandığında ise, saçaklanma alanı (çeper), çekici ve itici güçlerin karşılıklı etkileşimiyle oluşur. Çekici güçler merkez kentin sosyal – ekonomik ve diğer imkânlarla yarattığı çekim gücü, itici güçler ise konut ve diğer kullanımlar için kent merkezi dışında sunulan ucuz arazi varlığıdır. Buna göre, saçaklanma alanının sınırı, kent dışında kent kaynaklı faktörlerin etkisiyle oluşan dinamik bir olgu olarak kabul edilebilir (Doğru, 2002).

Kentleşme hızının çok yüksek olduğu gelişmekte olan ülkelerde metropoliten kente göçen nüfus ve doğal nüfus artışının hızını kentsel sunumlar karşılayamadığı için tarihi çekirdek alanları, gecekondu alanları - kaçak yerleşim alanları, yeni gelişme alanları (yeni kent merkezi, alt merkezler, uydu kentler, sanayi alanları, alışveriş merkezleri vb.) olmak üzere üçlü bir yapı gözlenmektedir (Sazak,2002).

Kentsel gelişmenin en üst seviyedeki aşaması olarak tanımlanan metropolitenleşme olgusu, giderek artan bir nüfusa sahip olan metropoliten alan içinde merkez kentin sınırları dışındaki gelişimleri gündeme getirmiş ve ‘çeper’ kavramı ortaya çıkmıştır (Özdemir, 1993).

Saçaklanma/yayılma olgusu, gelişmiş ülkelerde 19.yy başlarında görülmüş ve çoğunlukla maden ve ağır sanayi işçiliğine dayanan sosyal grupların yer seçtiği

banliyö alanları ile oluşurken, 20. yy'da daha çok sanayi alanlarının yer değiştirmesi ile gerçekleşmiş, günümüzde ise, sanayinin üretim yer seçimi etkili olmakla birlikte, hızlı nüfus artışı, farklı sosyal grupların yer seçimleri de etkili olmaktadır. Orta ve üst gelir grubunun merkezden uzaklaşma eğilimi ve arazi rant piyasasının oluşumu nedeniyle kent çeperlerinde saçaklar halinde yeni yerleşim alanları ortaya çıkmaktadır (Kaygalak, 2006).

4.2.2. Kentsel saçaklanma

Şehirlerin meydana gelmesi ve gelişmesindeki etkileyen faktörler, 20. asırda sanayileşme süreci ile birlikte değişime uğramış olup ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki yenilikler, yeni imalat yöntemleri ile birlikte, şehirler arası mekânsal örgütlenmede değişimler yaşanmıştır. Bu değişimlerin yansıma bulduğu toplumsal ve ekonomik ilişkiler dönüşüme uğramış, şehirler giderek büyümeye ve yayılmaya başlayarak etraftaki diğer yerleşim yerlerine doğru büyümeye devam etmiştir. Buna paralel olarak bazı şehrsel işlevler metropoliten şehrin yerleşim alanı sınırının dışında yer bulmaya başlamışlardır. Bunun neticesinde kesintisizliği olmayan, arada boş alanların bulunduğu, birbirinden bağımsız yerleşim düzenleri oluşmuş ve metropoliten kentin bu yeni gelişme şekli 'kentsel saçaklanma' olarak tanımlanmıştır (Clawson, 1962; Karataş, 2007).

Bir tanımlamaya göre, kırsal topluluğun bitip kentsel toplumun başladığı noktayı belirleyemediğimiz nokta, kentsel saçaklanmanın varlığının göstergesidir. Bu noktalardaki nüfus artışının kırsal nüfusun artışı değil, eski kırsal yerleşmelerin metropol kente katılmasından kaynaklanan bir artış olduğuna dikkat çekilmektedir (Özden, 2006).

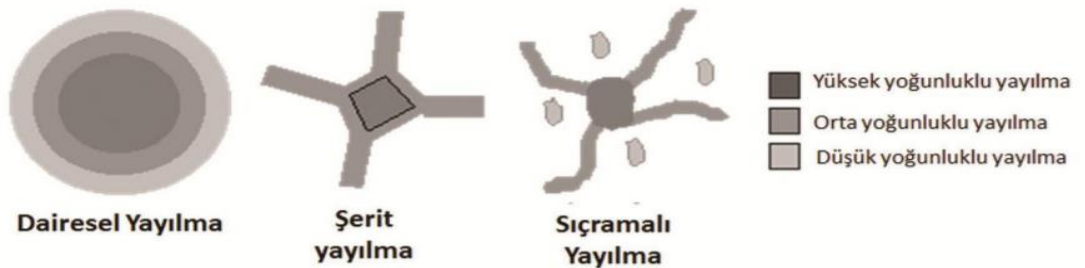
Bir başka araştırmada ise, 'kentsel saçaklanma' kent gelişimi içerisinde ele alınmıştır. Buna göre, günümüzde kent gelişimi kavramından, birbiriyle ilintili üç mekansal süreç anlaşılmaktadır. Bu süreçler; kent merkezinin ekonomik etkinliğini kaybetmesi, merkezle rekabet eden ve bazı fonksiyonlarını tamamlayan kenar kentlerin (edge city) gelişmesi ve kentsel gelişmenin çepere doğru yayılmasıdır. Bu süreç, Amerika ve İngiltere ile başka ülkelerde 'urban sprawl' olarak tanımlanmış, dilimize ise 'kentsel saçaklanma', 'kentsel yayılma', 'dağınık uzamsal kentsel

gelişme’ şeklinde çevrilmiştir. Kentin geniş bir mekanda büyümesini ya da banliyöleşmesini anlatan bu kavram, aynı zamanda önyargısal bir anlayış olarak, kentin gereğinden fazla ve aşırı biçimde mekanda yayıldığını da ifade etmekte olup, bundan dolayı yazında net ve tam bir tanım da geliştirilememiştir (Marın ve Altıntaş, 2004).

Kentsel saçaklanmanın anlamı farklı yerlerde farklı şekillerde tanımlansa da, özetle, “kentin yada banliyölerin kontrolsüz bir şekilde yayılması” şeklinde tanımlanabilir. Genellikle, kırsal alanlarda, kentin çevresinde henüz inşa edilmemiş olan konut ve ticari binaların gelişmesinin bir sonucu olarak ortaya çıkar.. Özellikle tek ailelik konutlarda oturmak etmek isteyen vatandaşların banliyö yerleşimleri oluşturarak kent merkezinde bulunan iş yerlerine gitmek için şahsi otomobillerini kullanmaları, dünyada kentsel saçaklanma hareketine neden olan en önemli dinamiklerden biridir. Kentsel saçaklanma ve onun olası sonuçlar değerlendirildiğinde, olumsuz etkileri artmakta ve bu olumsuz etkilerin önemli bir kısmı kent sakinlerine ve yerel çevreye tesir etmektedir. Yalnız birtakım ekonomi araştırmacıları kentsel saçaklanmanın mahalli ekonomilerinin büyümesi açısından olumlu bir tesir yaptığını savunmaktadır (Bullard, 2000).

Kentsel saçaklanma genel olarak Şekil 4.3’de görüldüğü gibi 3 farklı formda meydana gelmektedir;

- Düşük yoğunluklu ve sürekli gelişmenin ortaya çıkardığı daha az baskın saçaklanma (daireysel yayılma).
- Şeritsel gelişen saçaklanma (şerit yayılma).
- Sürekliliği olmayan, arada boşluklar bırakarak arazi üzerinde leke şeklinde sıçramalı saçaklanma (Harvey ve Clark, 1974).



Şekil 4.3.: Kentsel yayılma tipleri (Nas, 2016)

Ancak, farklı süreçlerin etkisindeki kentsel saçaklanma, ülkelerin ve kentlerin niteliklerine bağlı olarak farklı formlarda da ortaya çıkmakta, yukarıda tanımlananların dışında özellikle gelişmekte olan ülkelerin hızlı büyüyen metropollerinde, düşük yoğunluğun aksine neredeyse merkez kentle aynı yoğunlukta ve mekânda süreklilik taşıyan nitelikler de taşıyabilmektedir (Sezgin,2010).

Saçaklanma eğilimini harekete geçiren ana faktörlerden birisi ulaşım alanındaki teknolojik ilerlemelerdir. Örneğin, 20. Yüzyılın başlarında Amerika'daki kentsel saçaklanma süreci insanların günlük otobüs hizmetleri, elektrikli cadde araçları ve metropoliten ölçeğe hizmet sunan raylı sistemler ile işe gidiş-gelişlerinde kent merkezinin dışından erişim olanağı sunmuştur. Bu olay insanların sadece şehir merkezinde değil, aynı zamanda çeper bölgelerde de yaşama alanları oluşturmuştur. Başta otomobilin kullanımının artması ile birlikte banliyölerde yaşam daha çekici hale gelmiştir. Saçaklanmayı etkileyen bir diğer önemli faktör ise 1950'lere gelinceye kadarki süreçte hane gelirlerindeki artış ve mortgage kredilerinin sağladığı satın alma şartları ile insanların banliyölerde yeni bir ev almaları özendirilmiştir (GAO, 1999).

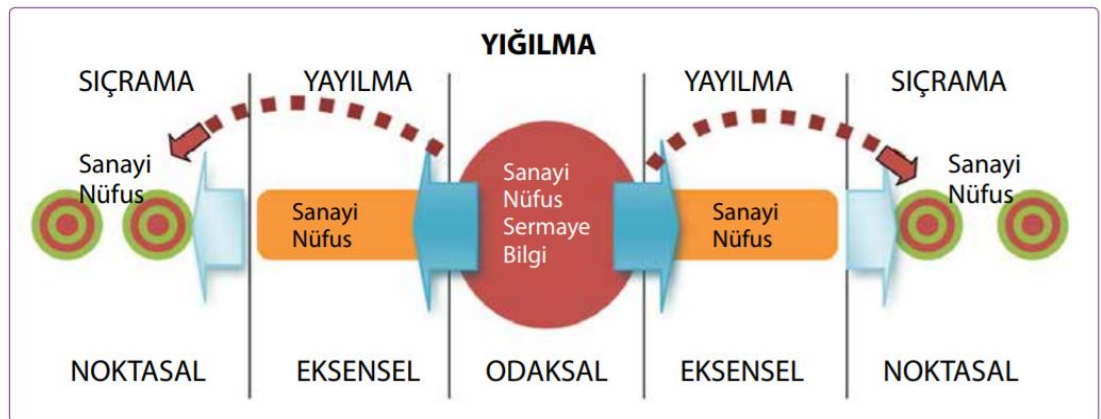
Bu durumun aksine Avrupa'da araç alımındaki yavaş artış ve hane gelirlerinde yavaş artış, otoyollara daha az yatırım yapılması ve şehir planlamasını yüksek yoğunluklu gelişmeye yönlendirilmesini kabul eden bir yaklaşım bulunmaktadır (Couch et al, 2007).

Oluşan yeni yapılanmalara paralel olarak, bazı kentsel fonksiyonlar metropoliten kentin yerleşim alanlarının sınırının dışında yer seçmeye başlamış, sürekliliği olmayan, arada kullanılmayan boş alanların bulunduğu, kopuk bir yerleşim örüntüsü oluşmaya başlamış ve bu yapı 'kentsel saçaklanma/yayılma' olarak tanımlanmıştır (Clawson, 1962).

Büyük kentlerde nüfus artışına bağlı olarak, kent mekânı artan nüfusu taşıyamamakta ve kent çeperine doğru bir yayılma içerisine girmektedir. Çevresine doğru büyüyen kentler ise, çevresindeki doğal alanları yok ederek kentleştirmekte yeşilden kahverengiye doğru bir dönüşüm yaşanmaktadır. Söz konusu genişlemenin otomobil teknolojisiyle desteklenmesi ve gelişen otoyola çalışmalarının da katkısıyla sıçramalı

ve dağınık bir kentsel büyümeye ortaya çıkmaktadır (Tosun,2013). Kent merkezindeki firmaların sayısının artmasının rekabeti artırmasına rağmen merkezdeki yüksek kiralar yüzünden yeni firmalar için kent merkezinden uzak yerler cazip hale gelebilir (Krugman, 1999; Fujita et al., 2001). Eğer, genel nüfus giderek artıyorsa, yeni kentsel yer seçimleri yeni kent kümeleri oluşturarak kentsel hinterlanda ortaya çıkabilir veya mevcut olanları büyütebilir (Fujita and Mori, 1997). Bu bağlamda, artık sanayinin kent mekânını biçimlendirme etkisi zayıflamış, sanayi alanları kent dışına çıkma eğilimi içerisine girmiş ve değişen yaşam biçimi doğrultusunda konut ve hizmetler sektörü, mekânsal yer seçim ilişkileri, kent makroformu üzerinde belirleyici olmaya başlamıştır (Akın, 2011).

Şekil 4.4’de görüldüğü gibi yoğunlaşma eğiliminin doyumluk düzeylerine ulaşarak ekonomik dönüm noktalarını aşması, yeni konumlanmalara ve mekanlara yönelerek, iki türlü yatay hareketin gerçekleşmesine neden olmaktadır. Birinci gelişme; merkezden çevreye akslar boyunca yayılması ya da kısa mesafeli sıçramaların gerçekleşmesidir. Bu gelişme biçimi; belli bir dönemden sonra da merkezin komşu alanlara yayılması ve sıçraması, bölge içi bütünlüğün sağlanması açısından her zaman olumlu sonuçlanmamaktadır. İkinci gelişme şeklinde ise; yeni sanayi yatırımlarının çevre yerleşmeleri tercih etmesi ve bazı sanayilerin metropol kenti terk etmesiyle, yeni odak alanlarında kentleşme sürecinin başladığı ve yeni kentlerin oluştuğu/büyüdüğü gözlemlenir (Sönmez, 2016). Buna bağlı olarak büyük kentlerin merkezindeki yığılmanın zamanla kent çevresine doğru yayılma ve gelişen süreçler içerisinde kent merkezinden daha uzak bir yere sıçrama yaparak gelişmektedir.



Şekil 4.4.: Yığılma, yayılma ve sıçrama süreçleri (Sönmez, 2016)

Kentsel saçaklanma/yayılma; bölgesel ve kentsel ölçekte dinamikleri barındıran, kentsel arazi kullanışların sıçramaları ve saçaklanmalarıyla oluşan, kentin uzantısı niteliğinde olan, çekici ve itici güçlerin karşılıklı etkileşimiyle oluşan, sosyal yapıda farklılaşmanın, arazi kullanımında değişkenliğin gözlemlendiği, spekülasyon yapılaşmanın yaygın olduğu alanlardır (Özçevik Güngör, 1999).

‘Çeper’ olarak tanımlanmış alanlar içinde, ana yollar boyunca, şeritler halinde, düşük yoğunluklu, arada boşluklar bırakarak oluşan kentsel kullanımların oluşturduğu mekansal örüntü ‘kentsel saçaklanma alanı’ olarak tanımlanmaktadır (Bademli, 1985).

4.2.3. İstanbul’da sanayinin desantralizasyonu

Kamu yönetimi sözlüğünde desantralizasyon, ”yönetimsel kararların alınması ve görevlerin gerçekleştirilmesi yetki ve sorumluluğunun, ya coğrafi ya da işlevsel ölçütlere bağlı olarak merkezi hükümet örgütü dışında, hizmet yerinde bulunan organlarca üstlenilmesi durumu” diye tanımlanmaktadır (Parlak, 2012). Fiziki olarak ise merkezde yığılmış bazı işlev alanlarının merkez dışına taşınması/dağıtılması şeklinde kullanılır.

İstanbul, Türkiye’nin en önemli sanayi tesislerinin bulunduğu geniş bir alanın merkezinde yer almaktadır. Özellikle 1950’lerden itibaren şehir ve çevresi sanayi için önemli bir çekim merkezidir. Dünyada değişen ekonomi politikaları neticesinde 1970’lerden itibaren sanayinin şehrin merkezinden çeperlere doğru yönelmesiyle başlayan şehrin görünümünü tamamen değişmesine neden olan bir süreç yaşanmaktadır.

Bu süreçte geniş alan kaplayan ve yüksek üretim kapasitesine sahip fabrikalar hızla kapanmaya başlamıştır. Liberal politikaların etkisi ile büyük sanayi tesisleri günümüz şehirlerinde “istenmeyen” olarak ilan edilirken, şehirleşme politikalarında da gecekondu ve buralarda yaşayan nüfus kentlerdeki çirkin görünümün yaratıcıları olarak kabul edilmektedir. Boşaltılan fabrikaların yerine alışveriş merkezi ve lüks konutların yoğunlukla yer aldığı marka projeler ile şehir merkezine olan talep

tekrar canlandırılmış ve mekânsal ayrışma hızla belirginleşmiştir (Ayık ve Avcı, 2018).

Özellikle geçmişi eskiye dayanan yerleşmelerde şehir içi arazi kullanımında belli bir süre sonra değişimin olması kaçınılmazdır. Bu açıdan İstanbul, bir laboratuvar olma özelliği ile dikkati çekmektedir. İstanbul’da yerleşmenin sınırları devamlı büyüme göstermiştir. Günümüze doğru daha hızlı ve köklü değişimler ortaya çıkmıştır. Eskiden yerleşmenin dışında yer alan birçok sanayi tesisinin, gelişme sonrasında şehrin içinde kalması nedeniyle, bunların tekrar tekrar şehrin dışına çıkartılması zorunluluk halini almıştır (Ayık ve Avcı, 2018).

Sanayi tesisini şehir içerisine çeken etkenler diğer yanda ise şehrin dışına çıkmasını gerektiren koşullar bulunmaktadır. Daha da önemlisi ifade edilen ortamın sürekli bir değişim içerisinde olmasıdır. Sektör, alt sektör hatta sanayi koluna göre farklılaşabilen bu durum, genel anlamda iki grupta toplanabilir. İlki doğrudan pazara üretim yapan küçük işletmeler iken diğeri yerel pazardan çok fazla etkilenmeyen büyük tesislerdir. Her iki türde de yapısal değişim zorunludur. Girişimci, ya pazara bağımlı kalarak küçülecek veya küçük kalacak ya da yerel pazardan kopup büyük tesislerde üretim yapabilecektir (Tekeli, 1975; Tümerterkin, 1972; Tekeli, 2011).

1937 yılında Prost tarafından İstanbul için hazırlanan planda, Haliç’in iki yakası boyunca sanayi tesisleri kuruluşuna izin veriliyordu. 1952 tarihli İstanbul Şehri Nazım Plân İzah Raporu’na göre, sanayi faaliyetleri tarihi yarımada ve çevresinde yoğunlaşmış; Haliç sahillerinde (Atatürk köprüsünün kuzeyi ile Alibeyköy ve Kâğıthane dereleri arasındaki saha), Sururi mahallesi (Kapalıçarşı, Sultanahmet ve Eminönü arasında), Topkapı dışında Florya asfaltı çevresinde, Rami Kışlası civarında, Beyoğlu kesiminde Dolapdere ve Bomonti’de toplanmıştı. Bu plan üzerinde yapılan değişiklik ve eklemeler ile 1955 yılında İstanbul’un başlıca sanayi alanları; Mecidiyeköy-Levent arası, Mecidiyeköy- Şişli arası, Bomonti, Kasımpaşa-Kâğıthane arası, Kâğıthane Atış Poligonu sahası, Topkapı, İstinye ve Haznedar bölgeleri olarak belirlenmişti. Bu planda ayrıca Paşabahçe Şişe-Cam Fabrikası ile Beykoz Deri Sanayii de sanayi alanı olarak tanımlanmıştı (Tümerterkin, 1972: 7-9).

İstanbul'un Şişli ilçesinde Bomonti Bira Fabrikası ile başlayan, ardından tekstil atölyeleri ile gelişen sanayi faaliyetleri, bu alanın bir sanayi bölgesine dönüşmesine yol açmıştır. Tümertekin'in de ifade ettiği gibi Bomonti çevresi, kendi kendini kabul ettirmiş sanayi bölgelerine bir örnektir (Tümertekin, 1967: 40). Sonuç olarak yakın çevrede hızlı bir gecekondulaşma yaşanırken, nüfus artışı yeni mahallelerin oluşmasına da neden olmuştur. Beykoz ise küçük atölyelerin büyük bir sanayi tesisi ile entegre olması, her kapasite artımının el emeğine duyulan ihtiyacı karşılamak üzere yeni tesislere ve konutlara gereksinim duyulması gibi bir döngü içinde nüfuslanmaya ve gelişmeye başlamıştır (Avcı, 2014: 326).

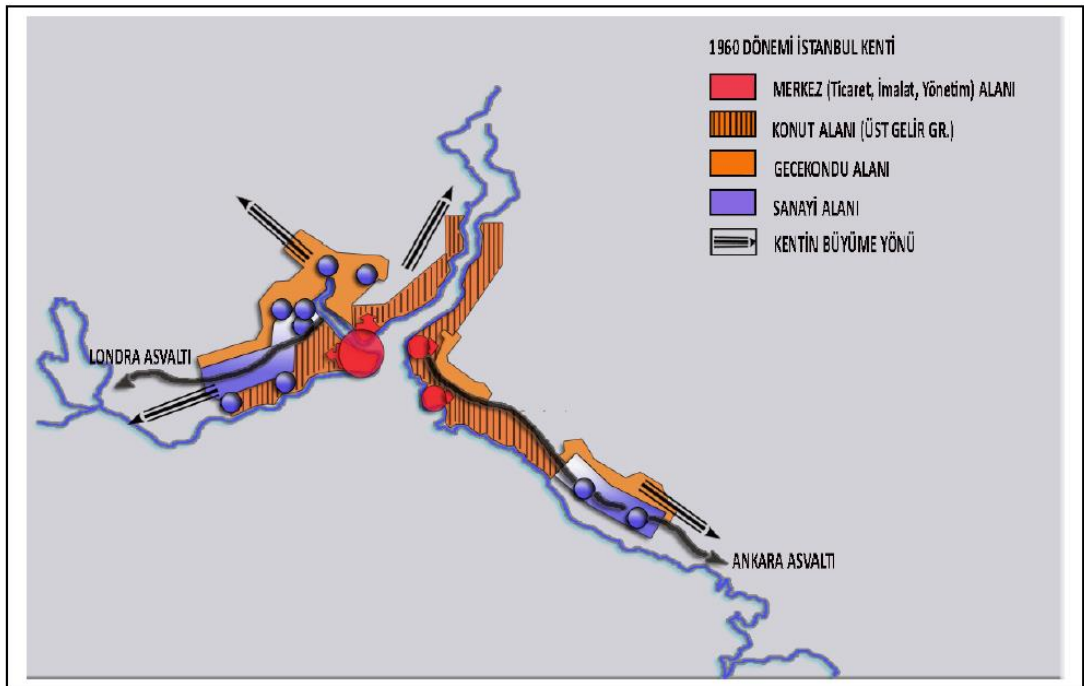
1954 ve öncesinde sanayi geniş ölçüde küçük sanayi tarafından temsil edilmekteydi. 1954 yılında ise sanayileşme hareketi, ilk defa bir plana bağlamış ve Haliç'in Beyoğlu sahilleri, Bomonti, Abide-i Hürriyet, Kasımpaşa, Kağıthane Deresi, Toplağı, Haznedar, İstinye, Paşabahçe ve Beykoz sanayi kuruluşlarına tahsis edilen bölgeler olmuştur (İBŞB, 1995). Bu süreçte açılan her sanayi kuruluşu, yakın çevresinde gecekondulu alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Sanayide gelişmenin en hızlı olduğu dönemler olan 1950-1970 yıllarında; İstanbul'un gelişimini sanayi kuruluşları ve gecekondulu alanları yönlendirmiştir.

İstanbul'da geçmişten günümüze kadar karayolu ağırlıklı bir kentsel gelişmenin yaşandığı 1950'li yıllarda, konut alanları oluşumunda sanayi bölgelerinin rolü belirleyici iken (Ocakçı,1998; Aysan ve Özçevik,2003), daha sonraki yıllarda endüstrileşmenin etkisi ile kent çeperlerinde kendiliğinden gelişen düzensiz ve plansız konut alanlarının (gecekondulu) mekansal oluşumda etkili olduğu gözlenmiştir (Kaptan, 1994; Sırma vd., 1994). 1950 ve daha sonraki yıllarda dış yardımlarla başlayan yatırımlar; ticaretin canlanmasına ve Türkiye'deki en güçlü cazibe merkezi olan İstanbul'a sanayinin toplanmasına sebep olmuştur (Yerasimos,1992; Keyder 1993).

İstanbul, 1950'lerden sonra her dönemde, öncelikle sanayinin etkisiyle göç için cazibe merkezi olmuştur. 1950'li yıllarda Anadolu'dan ilk göç dalgasıyla gelenler Haliç ve Haliç'in etrafındaki, sanayi alanlarının çevresine yerleşmiş, Kağıthane ve Zeytinburnu'nda ilk gecekondulu mahallerini oluşturmuşlardır (Yenen ve diğ.,2000). Sanayinin gelişmesiyle birlikte gecekondulaşma bütün hızıyla devam etmiş ve 1970

yılına kadar eski sanayi yerleşmelerinin etrafında yoğunlaşmış ve yaygınlaşmıştır (Kılıçaslan,1981; Yenen vd., 2000).

Şekil 4.5’de görüldüğü gibi 1960’lı yıllarda şehir hızlı kentleşme sonunda Avrupa yakasında Londra Asfaltı’na doğru, Anadolu Yakası’nda ise Ankara Asfaltı yönünde yayılmaya başlamıştır. 1966 yılında İstanbul Belediye Meclisi tarafından kabul edilen plan ise sanayi alanlarını Halkalı, Topkapı, Rami, Bomonti, Levent, Oto Sanayi (Levent), Kurtköy, Küçükköy ve Ümraniye olarak belirlemekteydi. Buna göre Haliç, İstinye ve Haznedar’daki sanayi alanları iptal edilmişti ve bu alanların büyüklüğü 1140,5 hektara erişiyordu (Tümerterkin, 1972: 7-9).

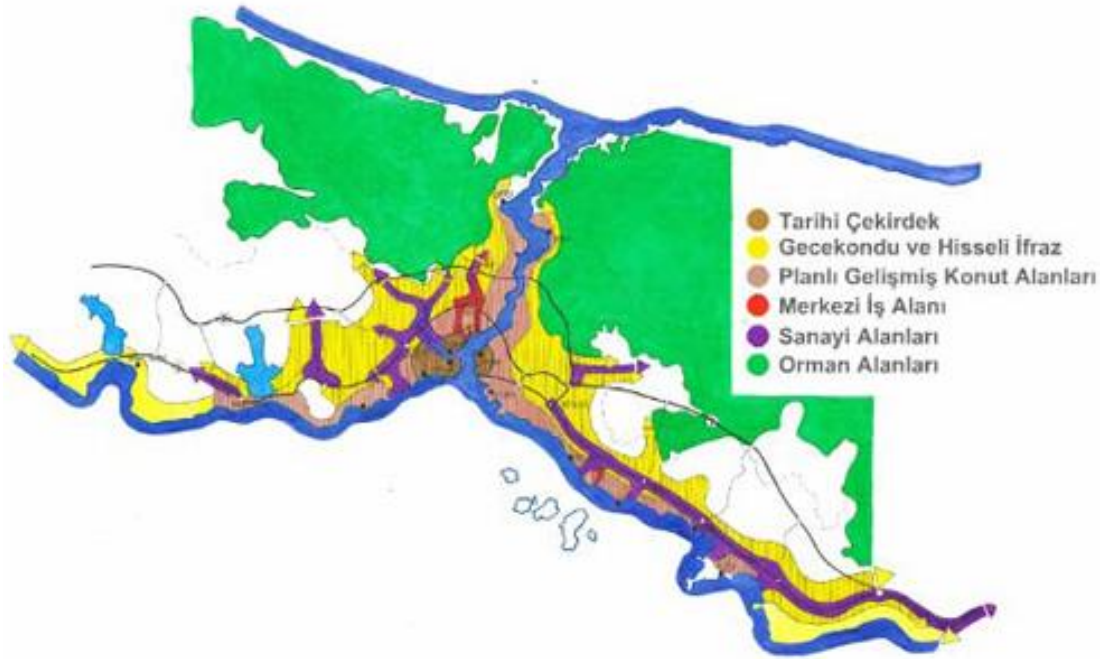


Şekil 4.5.: 1960 - 1970 dönemi göç ve hızlı kentleşme dönemi İstanbul (Akın,2012)

1950 sonrası başta 1960’lı yıllar olmak üzere endüstrileşmede ki tesis sayısı ve merkezi iş sahaları da canlılık kazanmaya başlamıştır. Bu yıllarda Avrupa yakasında Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Tünel- Taksim arası yani günümüzdeki İstiklal Caddesi, Osmanbey, Mecidiyeköy, Beşiktaş Anadolu yakasında Kadıköy ve Üsküdar merkezi iş ve ticaret bölgeleri olarak gelişmeye başlamıştır. 1950 sonrası başlayan sanayi hareketleriyle İstanbul’un önemi ve üretim sanayindeki gücü ülkenin her yanında hissedilmeye başlamıştır.

Gelişen sanayi ile birlikte “1950’lilerde İstanbul’un yıllık nüfus artışı % 11’in üzerindedir. Nüfus sayımlarına göre, İstanbul nüfusuna her yıl ortalama 80.000 kişinin katıldığı görülmektedir.. O dönemde 1975 yılı için İstanbul nüfusunun 3 milyon olacağı ancak nazım planlarının 2,5 milyona göre yapıldığı bilinmektedir” (Cansever,1993:50). Halbuki 1975 yılında İstanbul’un nüfusu yapılan hesapların çok üzerinde çıkarak 3.904.588 kişi olmuştur. Yapılan hesapların ve tahminlerin tutmaması İstanbul’un büyük bir göç hareketiyle karşı karşıya kaldığını göstermektedir (Doğan,2013).

Tümertekin tarafından yapılan bir diğer çalışmada 1950-1968 yılları arasındaki dönemde 156 tesisin yer değiştirerek, şehir dışına çıktığı belirtilmektedir (Tümertekin, 1970: 62). Ancak bu sanayisizleşmeden çok, sanayi tesislerinin şehrin dışındaki daha uygun lokasyonlara taşınması (desantralizasyon) anlamına gelmektedir. Bu lokasyonların ortak özelliği ana karayollarına yakın olmasıdır.



Şekil 4.6.: İstanbul'un sanayi alanlarının gelişmesine bağlı gelişimi (İBB, 2009)

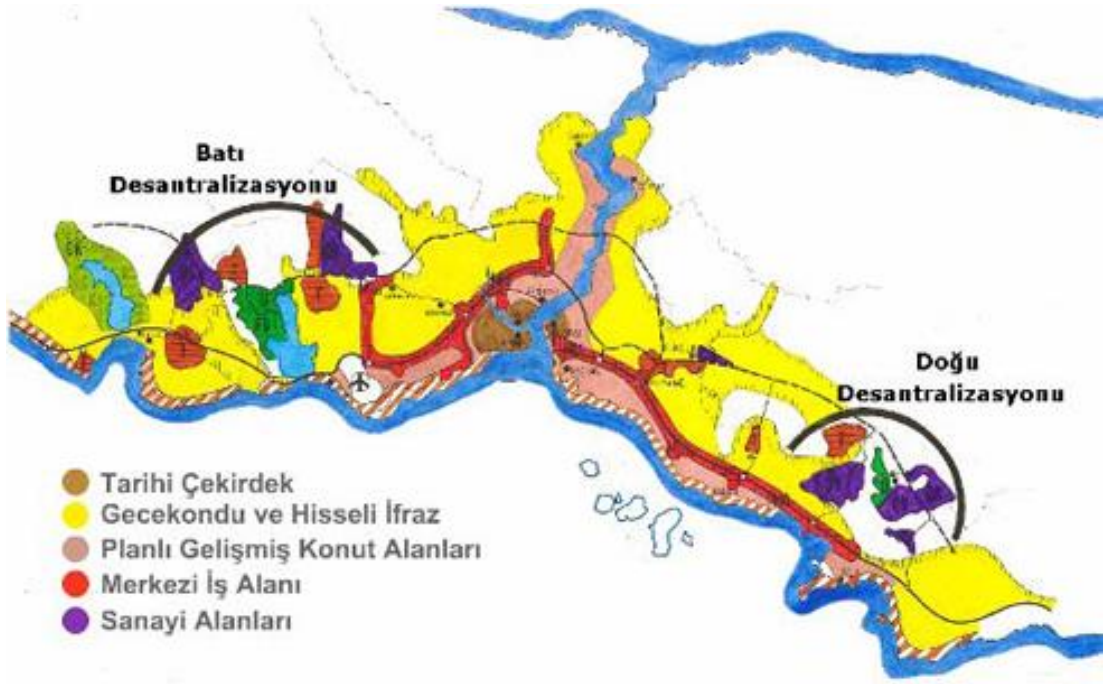
İlerleyen yıllar boyunca artan nüfus ve sanayi hareketleri ile şehrin iki yakası arasında ulaşım problemleri ortaya çıkmaya başlamıştır. 1973 yılına gelindiğinde Boğaziçi Köprüsü hizmete girmiştir. Boğaziçi Köprüsü açıldıktan sonra plansız ve düzensiz yapılan yerleşmeler Boğaz çevresinde toplanmaya başlamış ve yeşil alanlar

yerleşmeye açılmıştır. 1980 yılı sonrasında yerleşim yerleri daha kuzeye doğru kaymaya başlamıştır (Doğan, 2013).

İstanbul'da sanayi kuruluşları zaman içerisinde idari veya ekonomik sebeplerden dolayı yer aldıkları bölgelerden farklı bölgelere taşınmış, eski fabrikaların olduğu yerlerin bir kısmında ise fonksiyon değişikliği gerçekleşmiştir. Bu değişimin 1980 sonrasında uygulanmaya konulan liberal ekonomi politikaları ile paralellik içerisinde olduğu gözlenmektedir. Bahse konu olan alanlardan elde edilen getiri, sanayi üretimi ile elde edilecek kazançlardan hem daha çok hem de daha kısa sürede içerisinde gerçekleşmektedir (Ayık ve Avcı, 2018).

Haliç sahilinin her iki tarafında Alibeyköy ile Eyüp arasında ve Alibeyköy ile Hasköy arasında kurulan sanayi tesisleri yıllar geçtikçe Haliç'te kirlenme ve giderek atık ve çöp adaları oluşturmuştur. "Tarihsel süre içerisinde turizmin en önemli yerlerinden biri olan bölge, sanayi ve yerleşim alanlarının zamanla gelişmesi sebebiyle; doğal ve kültürel erozyona uğramış, zengin turizm özelliklerini kaybetmiştir" (Kahraman, 2002:18). 1983 yılına gelindiğinde ilk önce Haliç'in etrafında ve ilerleyen zamanda Zeytinburnu bölgesinde yer alan tüm sanayi kuruluşları yıkılarak başka yerlere taşınmışlardır (Doğan, 2013).

Şekil 4.7.'de görüldüğü üzere İstanbul'un Anadolu yakasında Tuzla'dan Beykoz'a kadar uzanan sahil şeridinin belli kısımlarında sanayi alanları ve etrafında gecekondulaşma oluşmuştur. Sanayi tesisleri bu alanlarda büyüdükçe ve geliştikçe bulunduğu yerin ve çevresinde yeni yeni gecekondu semtleri de oluşmaya başlamıştır. İstanbul'un büyümesi ve gelişmesi bu merkezlerde ve çevresinde gerçekleşmiştir. 1980'li yıllara gelindiğinde bölgenin fiziki yapısı yeni sanayi tesislerinin kurulmasına izin vermediği için, İstanbul Boğazı'nın ve Haliç'in kirlenmiş olması ve arazi fiyatlarının da artmasından dolayı buralarda sanayinin gelişme imkânı neredeyse hiç kalmamıştır (Ayık, 2013).



Şekil 4.7.: İstanbul'da Sanayi Alanlarının Gelişmesine Bağlı Kentsel Gelişim (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009)

1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete girmesiyle birlikte 1990 ve 2000 yılları sonrası şehir kuzeye doğru yönelmiştir. Beykoz, Haliç ve Zeytinburnu kıyıları çevresinde yer alan fabrikaların İstanbul'un batı ve doğusuna doğru taşınmasından dolayı yeni yerleşim yerleri de kurulmuştur. İstanbul sanayi merkezi olmakla birlikte zamanla çevresindeki illeri de (Yalova, Tekirdağ, Sakarya, İzmit) sanayi merkezi haline getirmiştir.

Çizelge 4.2.: 1992 yılı işyerleri sayısı

	İşyeri sayısı
Türkiye	1.063.738
İstanbul	216.058

Çizelge 4.2.'ye bakıldığında, İstanbul'da yer alan işyeri sayısı 1992 yılında Türkiye'deki toplam iş yeri sayısının yaklaşık % 20,3'ünü oluşturmaktadır. Bu verilerde yer alan işyerleri Anadolu yakasında Kartal, Maltepe, Kurtköy, Kadıköy, Üsküdar ve Ümraniye'de; Avrupa yakasında ise Topkapı, Bayrampaşa, Zeytinburnu, Rami, Küçükköy, İstinye, Kağıthane, Eyüp, Levent'te faaliyet göstermişlerdir.

İstanbul'un sanayileşme hareketleri kentin Avrupa yakası ve Anadolu yakasında hızlı bir şekilde devam etmektedir. Sanayi yatırımları 2000 yılından sonra kentin farklı bölgelerine yayılmıştır. İstanbul'da Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) dışında Hadımköy bölgesinde yer alan 412 adet sanayi tesisinde yaklaşık 36.000 kişi, Silivri ve çevresinde ise 260 tesiste yaklaşık 16.000 kişi olmak üzere bu bölgede toplam 672 tesiste ortalama 52.000 kişi istihdam edilmektedir. Anadolu yakasında ise, özellikle Tuzla, Pendik, Kurtköy, Ümraniye ve Maltepe çevresinde 2.276 tesiste ise yaklaşık 100.000 kişi istihdam edilmektedir. Birçok sanayi yatırımı olan bu alanlar arasında, önemli bir kısmı önceden önemli tarım alanlarıydı. Tarımsal faaliyetlerin devam ettiği Çatalca ve Silivri etrafında kurulan bu tesisler tarım alanlarının azalmasına sebebiyet vermektedir.

İstanbul'da 2000'li yıllardan itibaren yaşanan büyük değişimler bu durumu daha da kolay görünebilir hale getirmektedir. İstanbul'un kent merkezi ve çevresi, belirgin bir şekilde üretimin coğrafyasından üretimsizliğin coğrafyasına doğru geçiş yapmaktadır. Geçmişte fabrikaların yer aldığı ve gecekondulaşmanın ön plana çıktığı birçok bölge; yeni bir görünüme ve çoğu zaman yeni bir fonksiyona kavuşmuştur. 2010 yılında İstanbul'un Avrupa kültür başkenti olarak ilan edilmesinden sonra birçok marka proje, mekândaki değişimi belirgin hale getirmiştir.

İstanbul'da sanayi ve diğer kullanımların belirlenmesi amacıyla 2009 yılında 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan'ı hazırlanmıştır. Bu planın İstanbul'da mekânsal kullanım için yeni bir bakış açısı kazandırması beklenirken, daha uygulamaya başlamadan, plan kararlarının dışında Yavuz Sultan Selim Köprüsü, 3. Havaalanı ve Kanal İstanbul gibi çeşitli yatırımların gerçekleştirilmesi ve planlanması, planın uygulanmasında önemli bir sorun olmuştur. Söz konusu planda, İstanbul'un ekonomik yapısının sanayiden hizmet sektörüne kayması gerekliliğine dikkat çekilmektedir. Bu durum İstanbul'a ait planlarda yer alan merkezden sanayinin çıkarılması (desantralizasyon) fikrinin, sanayisizleşmeye (deindustrialization) dönüştüğünün de göstergesidir. Sanayinin içme suyu havzalarını tehdit etmeye başlayan kirletici etkileri ile İstanbul'un tüm doğal yapısını tehdit eden kuzeye gelişme eğilimlerini desteklemesi, sanayinin kent dışına yönlendirilmesini zorunlu hale getirdiği belirtilmektedir (İBB, 2009: 624).

Planda yer alan düzenlemeler ile;

- Avrupa Yakası'nda Zeytinburnu, Küçükçekmece, Bahçelievler, Güngören, Bağcılar, Esenler, Bayrampaşa, Eyüp, Gaziosmanpaşa, Eminönü, Arnavutköy, Silivri, Mimar Sinan ile Anadolu Yakası'nda, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Samandra ve Sultanbeyli etaplama ve önceliklerin belirlenmesiyle sanayi kullanımından farklı kullanımlara dönüştürülmesi;
- Avrupa Yakası'nda Silivri-Değirmenköy, Silivri-Kavaklı, Kırac-Hoşdere ve Hadımköy; Anadolu Yakası'nda ise Pendik-Şeyhli ve Tuzla OSB kuzeyinde yer alan sanayiler için mevcut sınırları içerisinde sağıklaştırılması;
- Yenibosna Basın Aksı olarak isimlendirilen Yenibosna, Güneşli ve Halkalıİkitelli ana kavşaklarıyla önemli ulaşım bağlantı noktalarını da içeren İkitelli- Atatürk Havalimanı aksının korunması;
- Kağıthane, Topkapı, Bayrampaşa ve Gaziosmanpaşa'daki sanayi alanlarında fonksiyonel değışikliklerin gerçekleştirilmesi ve bu alanların ticaret ve hizmet fonksiyon sahalarına dönüştürülmesi;
- Sanayileştirilmesine karar verilen dönüşüm alanlarındaki tesislerin tür ve özelliklerine göre planda belirlenen sanayi alanlarına taşınması esası kabul edilmiştir (İBB, 2009: 630-631).

Ülkemizdeki sanayi sektörlerinin varlığı 2011 yılındaki verilerine göre yaklaşık % 52'si Marmara Bölgesi'nde yer almaktadır. Gerek Marmara Bölgesi'nde olsun gerekse Marmara Bölgesi dışındaki yerlere göre büyük pay İstanbul'a aittir. Ülke içindeki toplam işyerlerinin % 32'si, çalışanların % 24,4'ü, yatırım teşvik belgelerinin % 33,8'i İstanbul'da bulunmaktadır. Bununla birlikte ithalatın % 49'u, ihracatın % 45'i ve yaratılan katma değerin % 23'ü İstanbul tarafından gerçekleştirilmektedir (Doğan,2013).

İstanbul Sanayi Odasına (İSO) 2000-2011 yılları arasında farklı sektörlerde toplam 7.510 kayıt yapılmıştır. İstanbul sanayi üretimi 2002'de % 9.2, 2003'de % 8.5,

2004’de % 9.8 oranında artmıştır. 2018 yılına gelindiğinde İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı üye 19.347 üye bulunmaktadır (İSO;2018).

İstanbul Sanayi Odası (İSO) her yıl ülkemizde faaliyet gösteren Türkiye’nin İlk 500 büyük sanayi kuruluşlarının belirlenmesine yönelik çalışma yapmaktadır. Türkiye’de yer alan ilk 500 büyük sanayi kuruluşlarının en yoğun bulundukları yer İstanbul olarak görülmektedir. Özellikle 2000’li yıllardan sonra ilk 500’de bulunan İstanbul’daki sanayi kuruluşlarında azaldığı gözlenmektedir. Bu durum İstanbul’un ekonomik alanının İstanbul’un resmi sınırlarının içerisinde kalmadığı Avrupa yakası tarafında Çerkezköy - Çorlu tarafına, Anadolu yakasında ise Gebze - Adapazarı aksına kaydığı ve İstanbul Sanayi alanını bu alanda düşünmek gerekmektedir.

Çizelge 4.3.: Sanayideki ilk 500 firmanın il bazında sayısı

	Tekirdağ	Kocaeli	İstanbul
2006	0	26	214
2012	1	31	196
2017	2	35	174

2017 yılında Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu kapsamında 174 İSO üyesi kuruluş bulunmaktadır. İkinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu kapsamındaki İSO üyesi kuruluş sayısı ise 157’dir. Böylece 2017 yılında 1000 Büyük Sanayi Kuruluşu içindeki İSO üyelerinin sayısı 331 olmuştur (İSO, 2018).

Kurulan işletmeler her geçen iş işgücü kapasitesini azaltmaktadır. İstanbul’da 1960 yılına kadar büyüyen işletmeler, 1960 sonrasında küçülmeye başlamıştır. 1950 yılı ve öncesinde işletmelerin % 13’ünü oluşturan 19 ve daha az işçi çalıştıran fabrikaların oranı, 2001 yılı sonrasında % 55’e, 49 ve altı işçi çalıştıran fabrikaların payı ise aynı dönemde % 27’den %91’e ulaşmıştır. Ağır sanayiler ile üretimin gerçekleştirilmesi 1960 yılına kadar işletmelerin büyümesine neden olmuştur. Büyümenin ters yöne döndüğü 1980 sonrasında gelişmeye başlayan yüksek teknoloji sanayilerinin, uygulanan “zoning” ve desantralizasyon faaliyetlerinin, krizlerin ve bazı firmaların küçülerek veya yeni kurulan işletmelerin çoğunlukla apartman katlarına yerleşerek üretim yapmasında etkili olmuştur (İSO,2014).

İstanbul'da sanayi faaliyetleri dağınık yer almaktadır. Kentte işletme ve istihdam miktarı, kıtalar arasında, ilçelere göre ve mahalle bazında da büyük farklılıklar göstermektedir. İstanbul'da sanayi işletmelerinin % 73,9'u, istihdamın ise % 72,6'sı Avrupa yakasında bulunmaktadır (Temurçin ve Dulupçu, 2017).

İstanbul'da sanayinin kentte gösterdiği yayılış şekli eşitsiz bir şekilde gözükmemektedir. Bir ilçenin sanayi için sunduğu imkanların bir veya birden fazla birkaç mahallede yada sadece bir yol güzergâhı üzerinde olması, ilçelerin ekonomik unsurun veya gelişmişliğin detaydan sakınarak incelenmesinin yanlış bir yöntem olmasına neden olmaktadır. Şehir içinde sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı ilçelerin büyük bir kısmında bir veya birkaç mahallenin, o ilçedeki istihdam ve işletme sayısının büyük bir kısmını sağladığı ve bu mahallelerin ilin sanayisinin önemli bir kısmına sahip olduğu görülmektedir. Örneğin Arnavutköy ilçesinde; Hadımköy, Bağcılar ilçesinde; Mahmutbey, Evren ve Bağlar, Avcılar ilçesine; Cihangir, Eyüp ilçesinde; Topçular, Bayrampaşa ilçesinde; Yenidoğan; Beylikdüzü ilçesinde; Yakuplu Mahallesi, Bahçelievler ilçesinde; Yenibosna, Başakşehir ilçesinde; Ziya Gökalp, Esenyurt+ ilçesinde; Akçaburgaz, Ümraniye ilçesinde; Yukarı Dudullu, Esenkent ve Esenşehir, Tuzla ilçesinde; Aydınlı ve Tepeören ve Zeytinburnu ilçesinde; Maltepe kentte sanayi faaliyetlerinin mahalle ölçeğinde yoğunlaştığı alanlardır. Bu 17 mahalle tüm ildeki sanayi işletmelerinin % 33,3'ünü, istihdam miktarının ise % 29,1'ini karşılamaktadır (Temurçin ve Dulupçu,2017).

İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir diğer alan ise Küçük Sanayi Siteleri (KSS), Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) ve Sanayi Siteleri'dir. Şehirdeki zoning uygulamalarının bir parçası olan bu bölgeler, kentteki işletmelerin % 22'sini, istihdam miktarının ise % 15'ini oluşturmaktadır. Toplam 8 Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ve 140'a yakın sanayi sitesi ve küçük sanayi sitesini barındıran bu alanlar, kentteki planlı sanayileşme çalışmalarının sonucudur. Son yer seçim alanı ise, planlamaların bir başarı elde edemediği ve yerel pazara yüksek bir şekilde bağımlı olan küçük işletmelerin bulunduğu bölgedir. Kentteki işletmelerin % 19'unu, işçi sayısının ise % 17'sini temsil eden bu işletmeler, hal, pasaj ve binaların muhtelif katlarında bulunmaktadır. İstanbul içerisinde her yerine dağılmasına karşın, merkezi iş alanları ve etrafında bir yoğunlaşma mevcuttur. Sonuç olarak bu

işletmelerin en olumsuz özelliği ise, hem şehrin yaşam standartlarını düşürmesi hem de çalışma şartlarının oldukça kötü olmasıdır (Temurçin ve Dulupçu, 2017).

İstanbul’da sanayinin desantralizasyonu kapsamında 1985 yılından itibaren İstanbul’un hazır giyim ve tekstil merkezi olan Sultanhamam, Mercan ve Mahmutpaşa şehrin merkezi olmayan semtlerine doğru taşınıp yayılırken, aynı seneler içerisinde Merter Keresteciler Sitesi şehrin hazır giyim ve tekstil merkezi olmaya başlamıştır. Ayrıca Osmanbey ve Zeytinburnu giderek tekstil ve kumaş merkezi olmuşlardır.. Bu sektörler İstanbul’un artan nüfusu, şehrin büyümesi, teşvikler ve artan rekabetçi piyasadan dolayı Çorlu ve Çerkezköy bölgesine doğru gitmektedirler. Giyim sanayine göre daha fazla alana ihtiyaç duyan dokuma sanayi ise çoğunlukla 1980 sonrasında gelişen ilçelerde toplanmıştır. Dokuma sanayinin ilk önce tarihi yarımadaının hemen çevresinde bir kümelenme alanı oluşturması, ardından Mahmutbey bağlantı yoluna kadar temel sektör konumuna ulaşamaması ve şehirleşmenin yeni geliştiği Silivri, Çatalca ve Arnavutköy ilçelerinin mahallelerinde tekrar yoğunlaşması söz konusu olmaktadır. Buna ilave olarak Çerkezköy-Çorlu hattındaki sanayi bölgelerinin gelişmesinin etkisiyle İstanbul’daki tekstil, kâğıt-karton, ilaç ve kimya sanayinin buraya doğru taşınma içerisinde olduğu görölmektedir. Bununla birlikte İstanbul’un doğusuna doğru Kocaeli, Sakarya ve Düzce’de E-5’e paralel olarak yeni sanayi tesislerinin kurulduğu da dikkati çeken tespitler arasındadır (Arslan, 2017).

Beyoğu, şişli, Fatih gibi merkezi iş alanlarına yaklaştıkça daha küçük işletmeler hâkim konuma gelirken, tam tersi durumda büyük kuruluşlar göze çarpmaktadır. Bu duruma örnek vermek gerekirse kentin merkezinde veya tarihi yarımadaının yakınında toplanan işyerleri tekstil terbiye, baskı, hazır giyim vb. sanayilerde ortalama işyeri büyüklüğu 39 kişi, giyim dışı tekstil, ev tekstili ve dokunmamış ürünler sanayiinde 49 kişi iken, merkezi iş alanlarının uzağında yoğunlaşan iplik sanayiinde 88 kişi, dokuma kumaş sanayiinde 101kişidir (Arslan,2017).

İstanbul’un bir diğer sektörü olan deri ve deri ürünleri sanayi kentin planlama öncesi dönemde kurulan ancak planlı döneme geçilmesiyle işletmelerin dışarıya taşınmasında sıkıntılar yaşayan Zeytinburnu ilçesidir. Deri ve deri ürünleri sanayinin İstanbul’un başka bir mekânsal özelliği olan kentin planlı bölgelerinde inşa edilen

OSB ve KSS'lerde toplanmasıdır. Tuzla ilçesinde bulunan Deri Organize Sanayi Bölgesi ve Başakşehir İkitelli Organize Sanayi Bölgesi'nde kooperatif halinde üretim yapan küçük sanayi siteleri sektörün söz konusu ilçelerde yoğunlaşmasını sağlamıştır (Arslan, 2017).

OSB'lerin etkisiyle; Tuzla ilçesinde Deri OSB başta olmak üzere diğer sanayi bölgelerinin bulunduğu; Aydınlı, Tepeören ve Orhanlı mahalleleri, Başakşehir ilçesinde İkitelli OSB nedeniyle; Ziya Gökalp Mahallesi ve Beylikdüzü ilçesinde Beylikdüzü OSB'nin bulunduğu Yakuplu Mahallesi dokuma, tekstil ve giyim sanayinin ön plana çıktığı alanlardır. Küçük sanayi sitelerinin etkisiyle Güngören ilçesinde Keresteciler Sitesi'nin bulunduğu Mehmet Nezih Özmen ve Sanayi mahalleleri bu açıdan en önemlileridir. Geçen zaman zarfında Kartal, Levent, Zeytinburnu, Kâğıthane, gibi yerlerdeki büyük sanayi tesislerinin dönüşümü daha hızlı olmuşken, diğer alanların dönüşümü küçük sanayi tesisleri ağırlıklı olduğu için daha yavaş ve daha görünür olmayan şekilde gerçekleşmiştir. (Arslan, 2017).

İşletmelerin dağılışı, mahalle bazında ele alındığında, sektörün mekânsal yapısını etkileyen en önemli unsur, ana ulaşım ağları (başta karayolu) olmaktadır. Bunlar kuzeyde Tem, güneyde D100 karayolu ve bu iki hattın bir birine bağlandığı güzergâhlardır. Doğudan batıya doğru sırasıyla, Tuzla ilçesinde Aydınlı bağlantı yolu, Avrupa yakasında O1, O2, O3, Mahmutbey ve Hadımköy bağlantıları sektördeki istihdam ve işletmelerin dağılışı kalıbında oldukça etkilidir.

Ancak ulaşımın etkisi bununla da sınırlı değildir. Belirli bölgelerde ana ulaşım güzergâhlarına veya bağlantı noktalarına uzanan tali yolların da sektörün mekânsal dağılışı kalıbı üzerinde etkisi bulunmaktadır. Ümraniye ilçesinde, Nato ve Baraj yolları ile Bağcılar ilçesinde Halkalı ve Yalçın Koreş caddeleri söz konusu ulaşım hatlarına birer örnektir (Temurçin, 2013:107; Temurçin ve Aldırmaz, 2014:219).

Çizelge 4.4.: İstanbul'da ilçelere göre sanayi alanlarının alansal büyüklükleri (İstanbul büyükşehir alanı ve çevresinde; sanayi sektörü gelişim sürecinin mekansal boyutu ile birlikte incelenmesi ve araştırılması, bu sektörün geleceğe dönük mekansal gelişme eğilim ve potansiyellerinin belirlenmesi ve metropoliten kentin stratejik planlanmasına veri oluşturacak sanayi ağırlıklı senaryoların hazırlanması işi, arazi tespit çalışmaları- 2006, 1/5.000 ölçekli ilçe nazım imar planları)

İLÇELE R	MEVCUT İMALAT			MEVCUT DEPO			MEVCUT İMALAT- DEPO			TOPLAM MEVCUT İMALAT VE DEPO		
	Bina Sayı sı	Alan (m2)	Alan (m2) %	Bina Sayı sı	Alan (m2)	Alan (m2) %	Bina Sayı sı	Alan (m2)	Alan (m2) %	Bina Sayı sı	Alan (m2)	Alan (m2) %
Avcılar	1128	745401	%3.7	114	71647	%1.6	13	19409	%1.1	1255	836457	%3.2
Bağcılar	3651	1450045	%7.2	653	264782	%5.9	61	27844	%1.5	4365	1742671	%6.6
Bahçelievler	3364	1113724	%5.5	753	205073	%4.6	158	50291	%2.8	4275	1369088	%5.2
Bakırköy	98	131869	%0.7	122	49926	%1.1	0	0	%0	220	181795	%0.7
Bayrampaşa	2892	737949	%3.7	939	205515	%4.6	137	147048	%8.1	3968	1090512	%4.1
Beşiktaş	83	20786	%0.1	82	18001	%0.4	0	0	%0	165	38787	%0.1
Beykoz	258	80255	%0.4	182	61330	%1.4	25	23240	%1.3	465	164825	%0.6
Beyoğlu	1794	382461	%1.9	1117	184287	%4.1	94	19971	%1.1	3005	586719	%2.2
B.çekmec	2845	3061954	%15.3	548	585573	%13.1	40	101748	%5.6	3433	3749275	%14.2
Çatalca	1028	1114435	%5.6	18	3545	%0.8	1746	831549	%45.6	2792	1981329	%7.5
Eminönü	921	89200	%0.4	74	6927	%0.2	38	6557	%0.4	1033	102684	%0.4
Esenler	2116	406308	%2.0	222	53636	%1.2	21	4065	%0.2	2359	464009	%1.8
Eyüp	1462	714952	%3.6	212	146652	%3.3	17	44297	%2.4	1691	905901	%3.4
Fatih	407	65941	%0.3	298	54781	%1.2	45	7134	%0.4	750	127856	%0.5
GOP	3072	961677	%4.8	382	105690	%2.4	22	10450	%0.6	3476	1077817	%4.1
Güngören	2146	702203	%3.5	183	51095	%1.1	65	27152	%1.5	2394	780450	%3.0
Kadıköy	1135	220924	%1.1	572	157468	%3.5	12	3155	%0.2	1719	381547	%1.4
Kağıthane	3844	993424	%4.9	592	204866	%4.6	74	22618	%1.2	4510	1220908	%4.6
Kartal	1269	964059	%4.8	478	358809	%8.0	36	36834	%2.0	1783	1359702	%5.2
K.çekmec	284	578484	%2.9	63	112686	%2.5	2	5043	%0.3	349	696213	%2.3
Maltepe	487	297677	%1.5	96	66851	%1.5	22	13461	%0.7	605	377989	%1.4
Pendik	979	772375	%3.8	40	39671	%0.9	13	6797	%0.4	1032	818843	%3.1
Sarıyer	36	24822	%0.1	29	30624	%0.7	3	211	%0.0	68	55657	%0.2
Silivri	583	686570	%3.4	1530	348352	%7.8	4	1112	%0.1	2117	1036034	%3.9
Sultanbeyli	658	248792	%1.2	139	45375	%1.0	50	29204	%1.6	847	323371	%1.2
Şile	25	8931	%0.0	13	5736	%0.1	0	0	%0	38	14667	%0.1
Şişli	886	232349	%1.2	552	236832	%5.3	24	18985	%1.0	1462	488166	%1.9
Tuzla	685	951905	%4.7	159	205538	%4.6	9	9945	%0.5	853	1167388	%4.4
Ümraniye	1801	846792	%4.2	643	301156	%6.7	469	274629	%15.1	2913	1422577	%5.7
Üsküdar	555	112982	%0.6	254	50671	%1.1	45	13751	%0.8	854	177404	%0.7
Zeytinbur	3275	1358684	%6.8	515	208868	%4.7	56	66202	%3.6	3846	1633754	%6.2
TOPLAM	43767	20077930	%100	11574	4473763	%100	33012	1822702	%100	58642	26374395	%100

Çizelge 4.4'e göre İBB'nin arazi tespit çalışmalarında elde edilen veriler doğrultusunda ilçelerde toplam sanayi alanları 2637 ha. olarak belirlenmiştir.

Çizelge 4.4'e göre Anadolu yakası için 11109 adet bina ve bu binaların kullandıkları toplam alan ise 6208313'tür. Bu alanlar içinde imalat yapılan bina sayısı 7852 m2 olup, 4504692 m2 alan kullanmaktadır. Depo olarak kullanılan bina ise 2576 olup, 1292605 m2 alan kullanmaktadır. Yine Anadolu yakası için imalat ve depoyu aynı anda kullanan bina sayısı 11109 olup toplam kullanım alanı ise 6208313 m2'dir. Bu verilere baktığımızda sanayi alanlarının önemli bir kısmı olan Avrupa yakasında %76,5, Anadolu yakasında ise %23.5 alan kapladıkları görülmektedir.

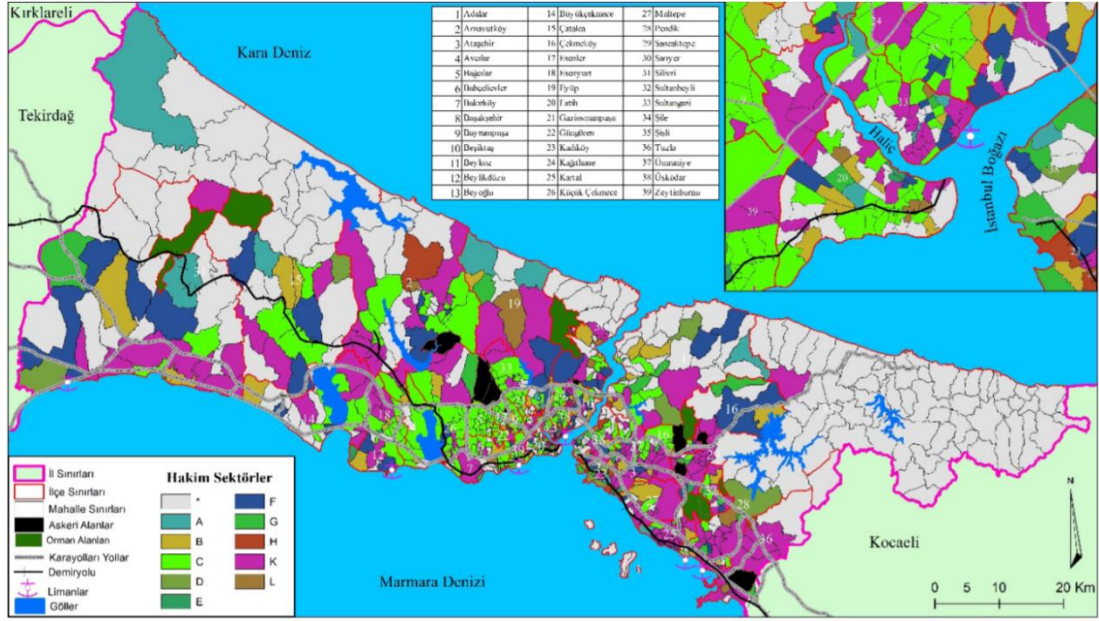
Çizelge 4.5.: İstanbul ilinde ilçelere göre sanayi işletmelerinin kuruluş yerleri (Temurçin ve Dulupçu, 2017)



İstanbul Sanayi Odası'nın 2014 verilerinden hazırlanmış Çizelge 4.5'e göre. İstanbul ili içerisindeki sanayi alanlarının ilçeler bazında dağılımı verilmiştir. Bu dağılımdan anlaşıldığı üzere sanayi alanlarının her iki yakadaki değişimleri, kent içindeki bölgelerin farklı zaman dilimlerinde sanayileşme sürecine katılması ile alakalıdır. Örnek vermek gerekirse 1960 yılı ve öncesinde kurulan sanayi işletmelerinin büyük bir kısmı Beyoğlu, Kağıthane, Sarıyer Şişli ve Zeytinburnu gibi o dönemin kentsel alanında yer alırken, ilerleyen zamanda 1961-1980 yılları arasında kurulan işletmeler çoğunlukla Bağcılar, Esenyurt, Küçükçekmece, Ümraniye ve Tuzla ve gibi ilçelere yönelmiştir. 1980 yılı sonrasında da aynı ilçelerde sanayileşme daha da yoğunlaşmıştır. Bu nedenden dolayı işletmeler kuruluş yerlerini seçerken planlamalardan önce sanayinin geliştiği alanlarda, işletmeler genellikle, hal, pasaj veya binaların çeşitli yerlerinde imalat yaparken, planlamaların başlamasıyla birlikte gelişen alanlarda işletmelerin, Organize Sanayi Bölgeleri (OSB), küçük sanayi siteleri (KSS) veya çeşitli dönemlerde sanayi alanı olarak belirlenen alanlarda bulunduğu görülmektedir. İşletmelerin bu durum karşısında bir dönüşüm içerisinde olduğu da göz ardı edilmemelidir. Küçük ölçekli ve yerel pazara üretim yapan işletmeler, zamanla planlı bölgelerden şehrin içerisindeki plansız sanayi alanlarına taşınırken, büyüyen işletmeler ise planlı sanayi alanlarını tercih etmektedir (Temurçin ve Dulupçu, 2017).

İstanbul Sanayi Odası'nın 2014 verilerinden hazırlanarak yapılan Şekil 8'i incelediğimiz zaman İstanbul'un Anadolu Yakası'nda Maltepe'de metal sanayi, Pendik'te ağaç işleme ve mobilya üretim sanayi, Tuzla ve Kartal'da metal sanayi, otomotiv sanayi, makine ve makine parçaları imalatı sanayi, Ümraniye'de makine sanayi, mobilya sanayi, tekstil sanayi, elektrik-elektronik sanayi yapan işletmelerin kümелendiği görülmektedir.

Şekil 4.8'de İstanbul'un Avrupa Yakası'nda tarihi yarımada ve çevresinde tekstil, Esenyurt'ta metal sanayi, tekstil ve dokuma sanayi, makine ve otomotiv sanayi, Bağcılar ve Zeytinburnu'nda tekstil ve dokuma sanayi, Silivri'de metal sanayi, kimya sanayi ve plastik sanayi, Çatalca'da gıda ve içecek sanayi, kimya sanayi, Gaziosmanpaşa, Esenler, Avcılar, Güngören ve Bahçelievler'de tekstil sanayi, Küçükçekmece'de tekstil sanayi, gıda ve içecek sanayi, elektrik-elektronik sanayi, sanayilerinin yoğunlaştığı görülmektedir.



Şekil 4.8.: İstanbul ilinde mahallelere göre temel sektörler (İSO, 2014)

A: Madencilik ve Taş Ocakçılığı B: Gıda, İçecek ve Tütün İşleme Sanayi C: Tekstil, Dokuma, Deri ve Ayakkabı Sanayi D: Ağaç İşl., Mantar ve Mobilya Ürünleri Sanayi E: Kağıt, Kağıt Ürünleri ve Basım Sanayi F: Temel Kimya, Kimya, Petrol, Kömür Türevleri, Plastik ve Kauçuk Sanayi G: Taşa ve Toprağa Dayalı Sanayi H: Ana Metal Sanayi K: Metal Ürünler, Makine, Otomotiv, Elektrikli Ev Aletleri ve Cihazları Sanayi L: Diğer *Veri Yok.

Sanayinin İstanbul'da yoğunlaştığı diğer bir yer ise Arnavutköy ilçesidir. İlçede metal, makine ve makine parçaları imalatı, tekstil ve dokuma sanayi, plastik sanayi, gıda ve içecek imalatı, kimya sanayi, mobilya imalatı, matbaa ve ambalaj sanayi ağırlıklı olarak öne çıkmaktadır. Bunun yanında Hadımköy'ün lojistik üs olmasından dolayı lojistik tesisler, depo ve antrepoların bölgeye yoğunlaştığı görülmektedir.

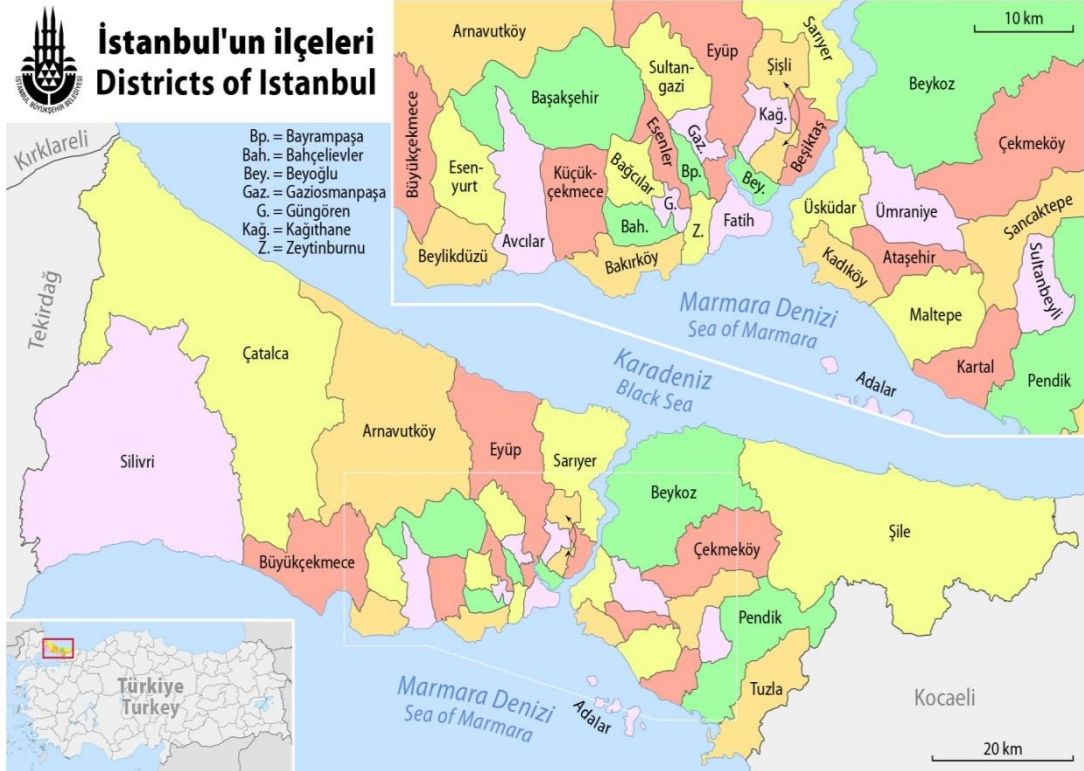
5. ARNAVUTKÖY SANAYİ ALANLARI VE ÇEVRE KONUT ALANLARI GELİŞİMİ

5.1. Arnavutköy'ün Tarihi ve Nüfus Değişimi

İstanbul Metropoliten Alanı Batı Yakası'nda bulunan Arnavutköy İlçesi, doğusunda Eyüp, güneydoğusunda Başakşehir ve Esenyurt, güneyinde Büyükçekmece ve batısında Çatalca ilçelerine komşudur. İlçe kuzeyde Karadeniz'e kadar uzanır ve ayrıca Durusu Gölü'nün doğu, Küçükçekmece Gölü'nün kuzey ve Büyükçekmece Gölü'nün kuzeydoğu kıyıları ilçe sınırlarında kalır.

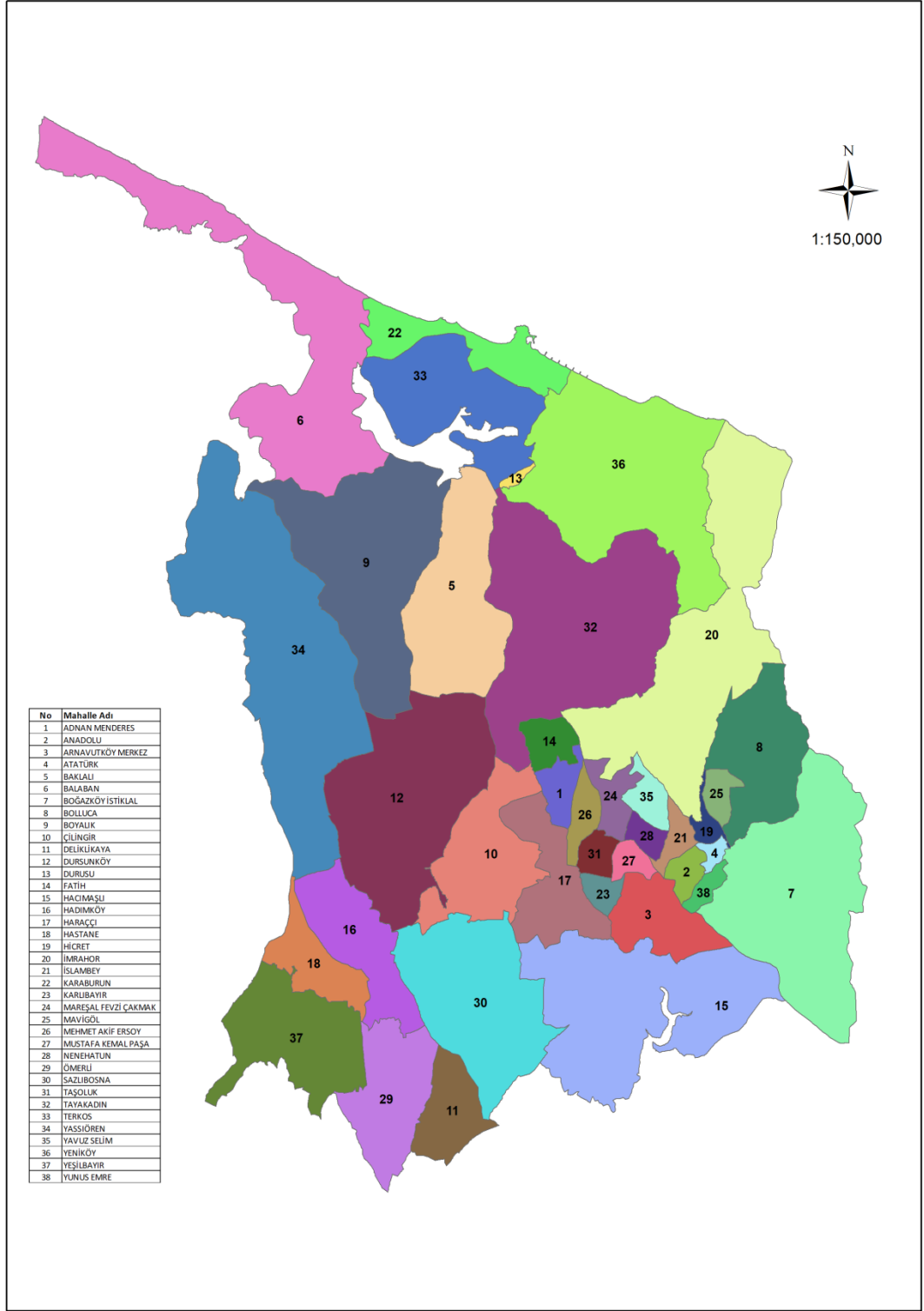
Arnavutköy, Osmanlı döneminde Çatalca Sancağı'na ve daha sonra Çatalca Nahiyesi'ne bağlıdır. Cumhuriyet döneminde önce Eyüp İlçesi'ne bağlı bir köy iken, Gaziosmanpaşa'nın 1963 yılında ilçe haline gelmesiyle buraya bağlanmış 1987 yılında ise Gaziosmanpaşa İlçesi'ne bağlı belde statüsünü kazanmıştır. Günümüzde Arnavutköy İlçesi sınırları içinde kalan Hadımköy 1969, Durusu 1989, Boğazköy, Bolluca, Haraççı ve Taşoluk ise 1994 yılında belde statüsü kazanmıştır (Arnavutköy, 2020).

06 Mart 2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” ile birlikte 8 farklı belediye Arnavutköy Belediyesi adı altında birleştirilmiştir. Bu belediyeler Boğazköy, Bolluca, Durusu, Hadımköy, Haraççı, Bahşayış ve Taşoluk Belde Belediyeleridir. Böylece Arnavutköy, 506,52 km² yüzölçümü ile İstanbul'un dördüncü büyük ilçesidir (Resmi Gazete,2008).



Şekil 5.1. : İstanbul ilçe haritası (İBB,2014)

5747 sayılı yasa ile Arnavutköy İlçesi sınırları içerisinde kalan Nakkaş Mahallesi (46,78 km²) ve Bahşayış Mahallesi (9,46 km²) 6360 sayılı “Onüç İlde Büyükşehir Belediyesi ve 26 İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile Çatalca İlçesi’ne bağlanmıştır. Sonuç olarak Arnavutköy ilçesinin yüzölçümü 56,24 km² azalarak 450,28 km² olmuştur. Buna karşın Arnavutköy halen İstanbul’un yüzölçümü bakımından dördüncü büyük ilçesi olma özelliğini muhafaza etmektedir



Şekil 5.2.: Arnavutköy Belediyesi mahalle haritası

Geçen yüzyıl içerisinde Arnavutköy ve çevresinin nüfus hareketlerinde üç önemli değişim yaşanmıştır. Yaşanan değişim sürecinin ilk olarak Balkan Savaşları sırasında Bulgaristan, Kosova ve Makedonya'dan gelen göçmenlerdir. Nitekim Terkos,

Tayakadın ve İmrahor köylerine Balkan Harbi'nden itibaren Demirhisar, Toyran, Selanik, Tikveş ve Priştine'den gelen göçmen ve sığınmacılar yerleştirilmiştir

Yunanistan ve Türkiye arasında imzalanan Nüfus Mübadelesi Antlaşması (Nüfus Değişimi Antlaşması) sonunda nüfus yapısında ikinci büyük değişiklik meydana geldi. Bu değişim ile birlikte Yunanistan'ın Drama İlindeki Türk mubadiller Arnavutköy ve etrafındaki köylere, bu bölgede yaşayan Rum Köylüler ise Yunanistan'a yerleştirilmiştir. Mübadele sonrasında Arnavutköy'deki hane sayısı 350'ye ulaşmıştır (Taksim Yapı, 2012).

Arnavutköy'ün belde statüsüne kavuşması ile birlikte nüfus hareketlerinde üçüncü önemli değişim meydana gelmiştir. Bölge zaman içerisinde Türkiye genelindeki iç göçten etkilenmiş ve gün geçtikçe büyüyen bir merkez haline gelmiştir.

Çizelge 5.1. : Yıllara göre Arnavutköy ilçe merkezi nüfusu (TÜİK, 2009)

Yıllar	1955	1960	1965	1970	1975	1980
İlçe Nüfusu	911	882	999	1197	1551	2221
Yıllar	1985	1990	2000	2010	2015	2018
İlçe Nüfusu	4182	21143	37556	188011	236222	270549

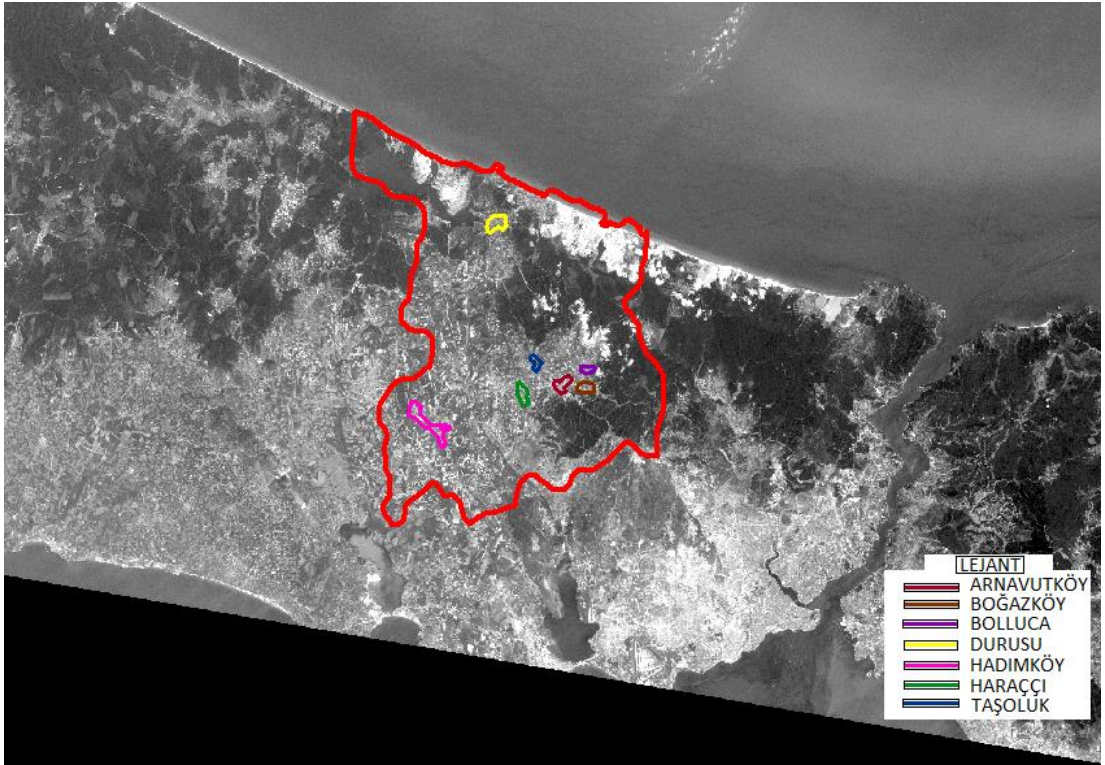
Çizelge 5.2.: Yıllara göre Arnavutköy'ün birleştiği belde nüfus sayıları (DİE,1990)

	Boğazköy	Bolluca	Durusu	Hadımköy	Haraççı	Taşoluk
1965	1032	242	1336	8279	465	418
1970	753	257	1448	10806	458	451
1975	755	314	1688	4963	484	505
1980	4976	777	1995	4976	745	589
1985	1249	913	2213	6060	897	747
1990	4495	2409	3018	6486	2671	2527
2000	15607	7213	2410	10253	9751	10307

Arnavutköy içerisindeki eski belde belediyelerinin nüfus artışı gerek sanayi gerekse tarım faaliyetleri neticesinde birbirinden farklı oranlarda gerçekleşmiştir. Ancak

Hadımköy'ün nüfus gelişimi 1965 ve 1974 yılları arasında diğer bölgelere göre farklılık göstermektedir. Bunun neden ise bu bölgede eskiden bulunan askeri lojmanların ve askeri kolordunun küçülerek 1974 yılından sonra tugaya dönüşmesidir.

Şekil 5.3.'te görülmek üzere Arnavutköy ilçesinin sınırları içerisinde kalan yerleşim yerleri (belde belediyeler) 1984 yılındaki uydu görüntüsüne göre gösterilmiştir. Görüntüde kırmızı ile çizilen kısım ilçe sınırlarını sarı renkle ile gösterilmiş kısmı Durusu, pembe renkle çizilmiş kısmı Hadımköy, yeşil ile gösterilmiş kısmı Haraççı, mavi ile gösterilmiş kısmı Taşoluk, mor ile gösterilmiş kısmı Bolluca, kahverengi ile gösterilmiş Boğazköy ve bordo ile gösterilmiş kısım Arnavutköy merkez yerleşkeleridir.

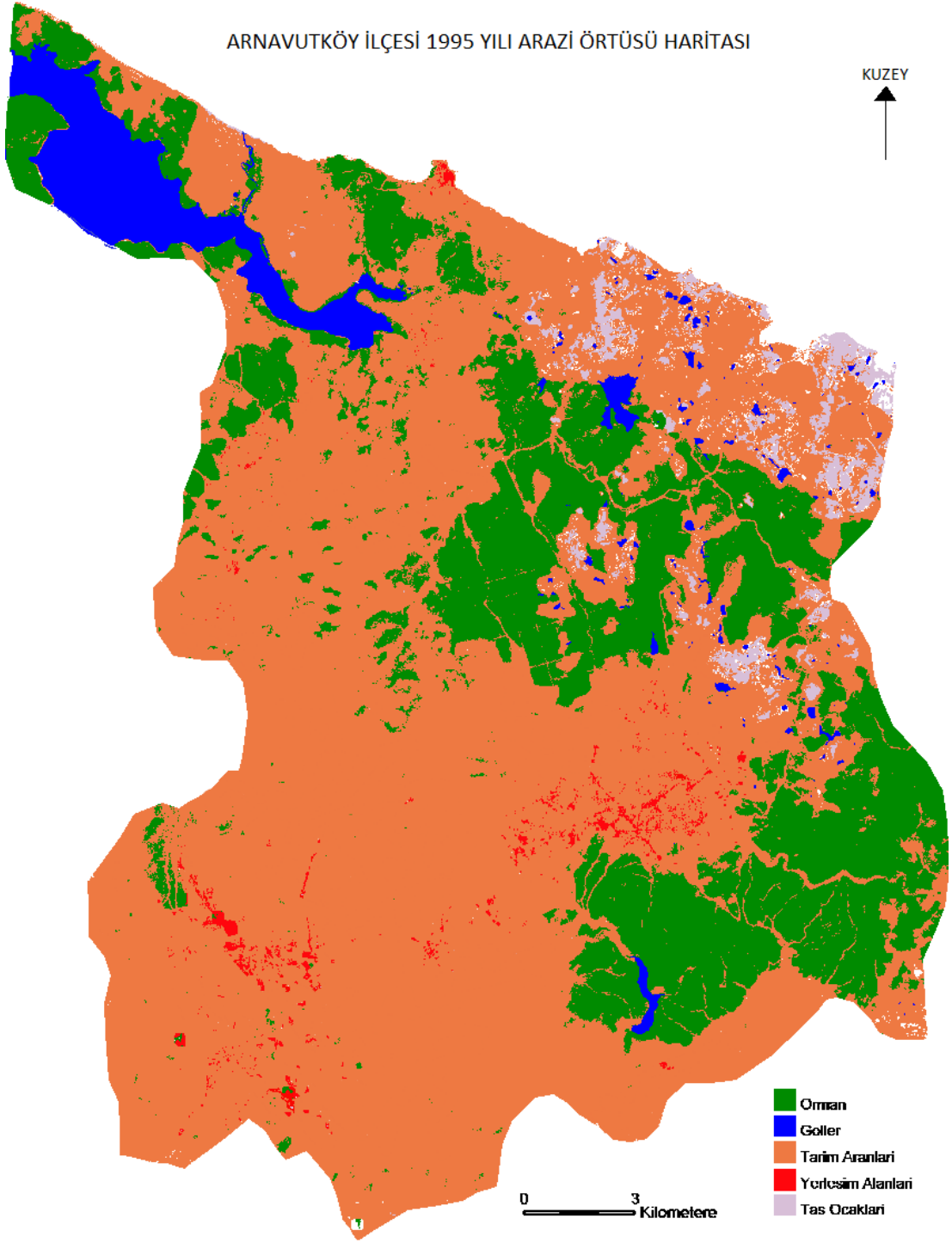


Şekil 5.3.: Bugünkü Arnavutköy ilçesi sınırlarının 1984 yılı görüntüsü

1980'li yıllardan itibaren İstanbul'da yaşanan plansız kentleşme hareketleri sonrasında kent içinde ve yakın çevresinde kalan sanayi tesislerinin desantralizasyonu sonucunda kendilerine yer bulamayan sanayi yatırımcıları Hadımköy'ün etrafındaki köylerde tarım deposu altında sanayi tesisleri kurmaya başladılar.

1984 yılında İller Bankası'na verilen plan yapma yetkisine istinaden 1. Bölge Müdürlüğü tarafından hazırlanan Hadımköy'ün ilk planları 1986 yılında tamamlanmış ve Hadımköy Belediyesi tarafından kabul edilmiştir. Bu plan ile Hadımköy'ün kuzeyinde ilk sanayi bölgesi oluşturulmuştur. Bundan sonra 1989 yılında hazırlanmış olan 1/5000 ölçekli planlar ile Hadımköy'ün Ömerli bölgesine kadar olan kesimi sanayi alanı olarak planlanmış ve Atatürk Sanayi Bölgesi adını almıştır (Erensoy, 2003).

İstanbul'da sanayinin desantralizasyonu kapsamında özellikle Hadımköy bölgesinde sanayi işletmeleri ve lojistik merkezler artmıştır. İstanbul'un şehir merkezine göre yapılaşmanın az olduğu bu bölgede, dışarıdan gelen göç ile birlikte nüfus sayısının artması, sanayileşme hareketleri ile birlikte ilerleyen yıllarda konut bölgelerinde genişleme yaşanmıştır. Bunun sonucu olarak Şekil 5.4'de 1995 yılı arazi ölçüsü haritasında görüldüğü üzere yapılaşma alanları artmış ve bölge her geçen gün büyüyen bir alan hale gelmiştir.

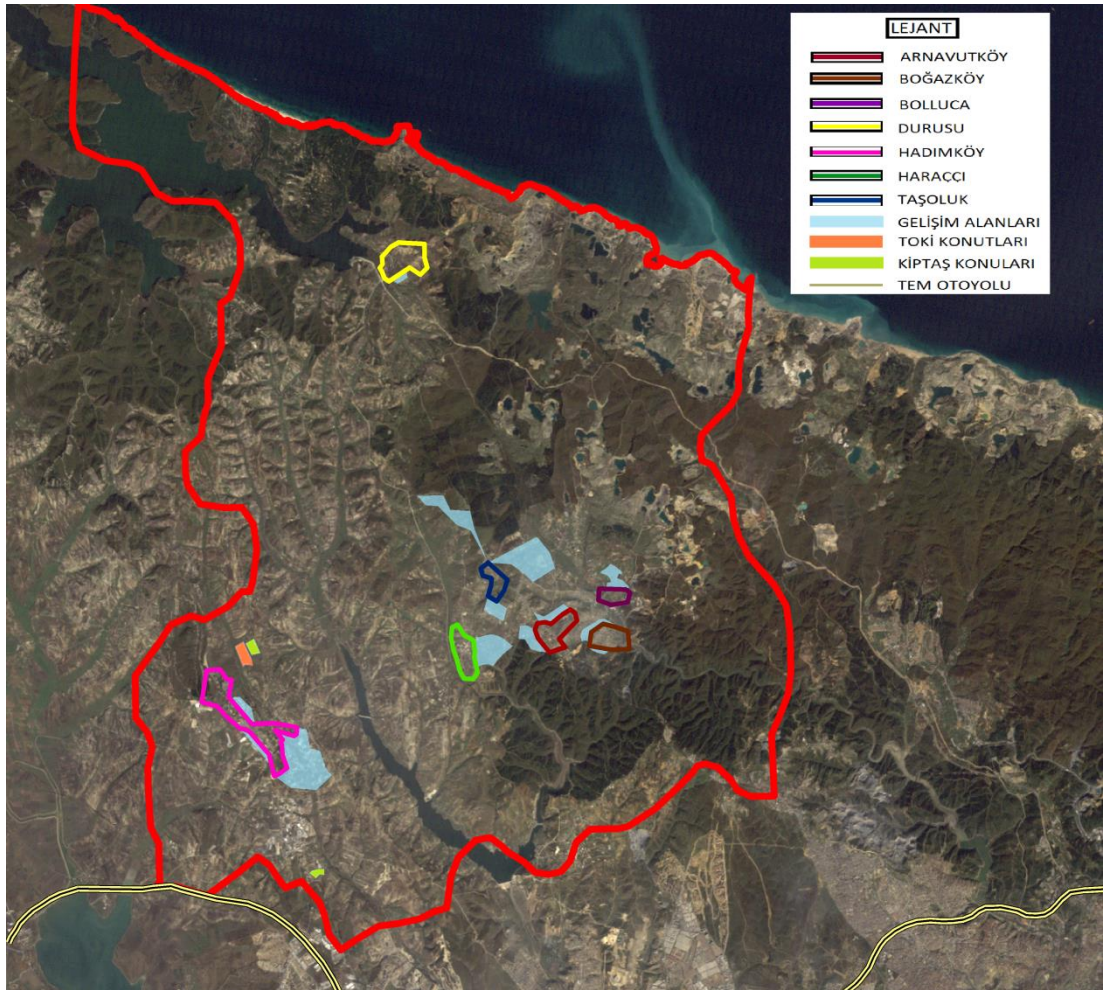


Şekil 5.4.: Arnavutköy ilçesi 1995 yılı arazi örtüsü haritası

Sanayi tesisleri 1990'lı yılların sonlarından itibaren Hadımköy'de sayıları hızlı bir şekilde artmış ve faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bu firmaların bölgede yoğunlaşmasının nedenleri arasında, ulaşım olanaklarının gelişmesi, arazi fiyatlarının uygun olması ve geniş boş arazilerin olmasıdır.

Hadımköy bölgesi 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren sanayileşmenin daha çok olduğu bir sürece girmiştir. Özellikle Hadımköy – İstanbul Caddesi yolu boyunca, Tem otoyoluna yakın kesimlerde ve Atatürk Sanayi Bölgesinde sanayinin daha yoğun olduğu görülmektedir.

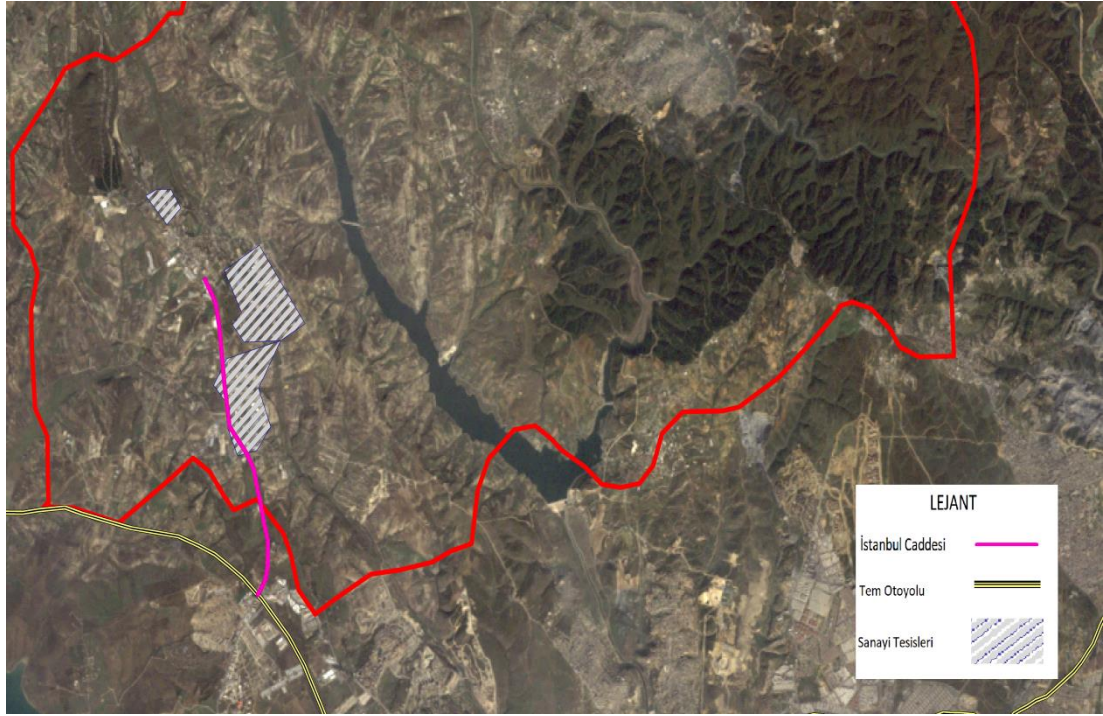
Bölgede artan nüfus ile birlikte yerleşim alanları giderek genişlemiştir. Şekil 5.5'de görüldüğü üzere bölgedeki yerleşim merkezleri sanayi ve göç ile birlikte bulundukları alanlarında etrafına doğru genişlemiştir. Açık mavi ile gösterilen yerler nüfusun genişlediği, plansız ve düzensiz gelişen yeni yapılaşma alanlarıdır.



Şekil 5.5.: 2000 Yılı Arnavutköy ilçesi uydu görüntüsü

Sanayi ve lojistik bölgesi merkezi olmadan önce Hadımköy yerleşim alanında askeri lojmanlar ve askeri alanlar bulunmaktaydı. İlerleyen yıllarda bölgede sanayileşmenin ve lojistik merkezlerinin sayılarının artması birçok toplu konut alanı ve düzensiz

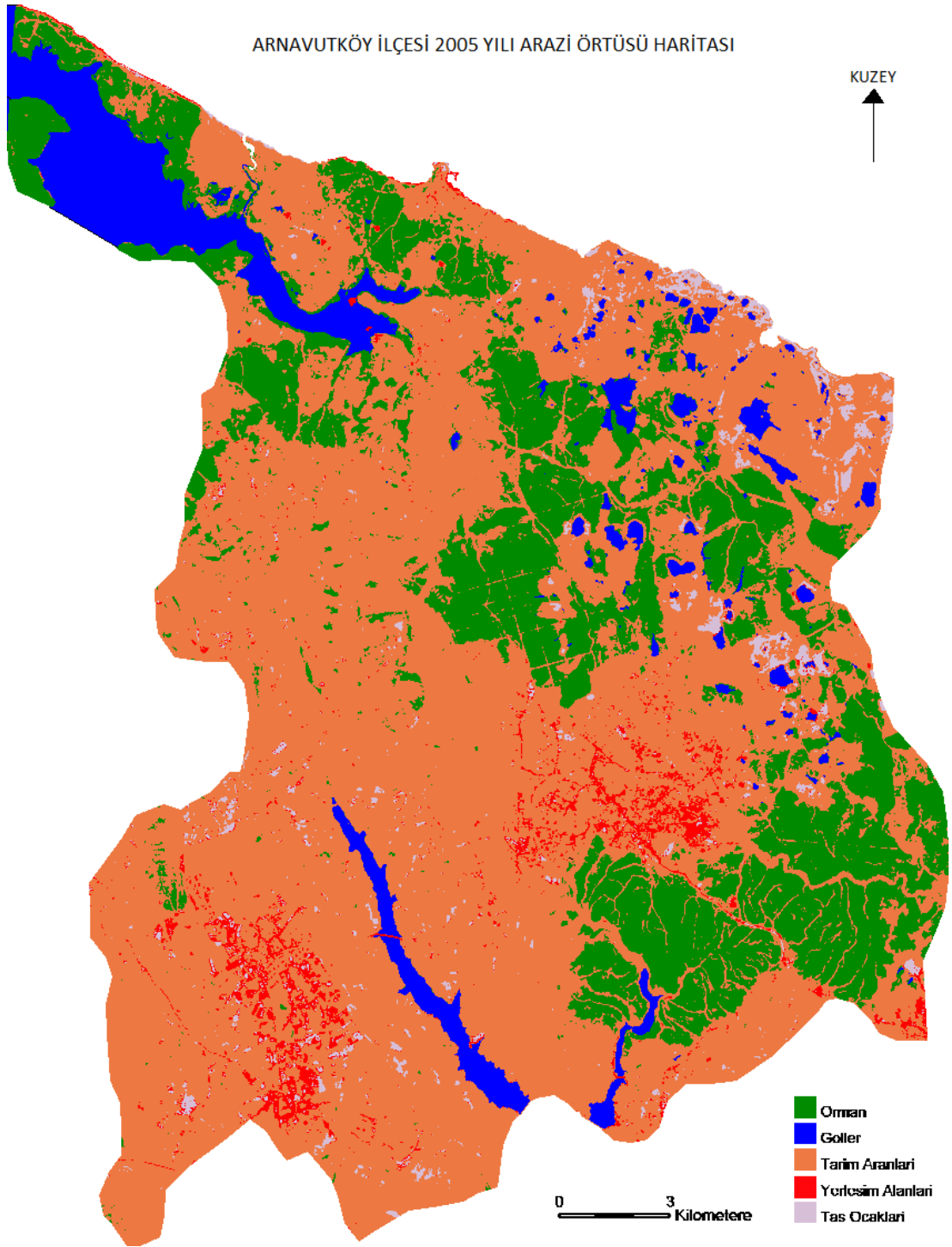
yerleşim alanlarının gelişmesine ve Hadımköy’de hızlı bir yapılaşmaya neden olmuştur.



Şekil 5.6.: 2000 Yılı Hadımköy sanayi dağılımı

Şekil 5.5 ve Şekil 5.6’de görüldüğü gibi Hadımköy’deki sanayi alanları ve lojistik merkezleri yerleşim alanları ile TEM Otoyolu arasında daha çok bulunurken, toplu konut alanları ise yerleşmenin kuzey kesimine doğru gelişme göstermiştir.

2000’li yıllarda artan nüfus ile birlikte geçmiş yıllara göre birbirlerine uzak olan yerleşim alanları genişleyerek birleşik duruma gelmiştir. Bölgedeki gelişmeler yerleşim merkezlerinin dışında köylerinde büyümesine ve yapılaşmanın dağınık bir şekilde genişlemesine yol açmıştır.



Şekil 5.7.: 2005 Arnavutköy arazi örtüsü haritası

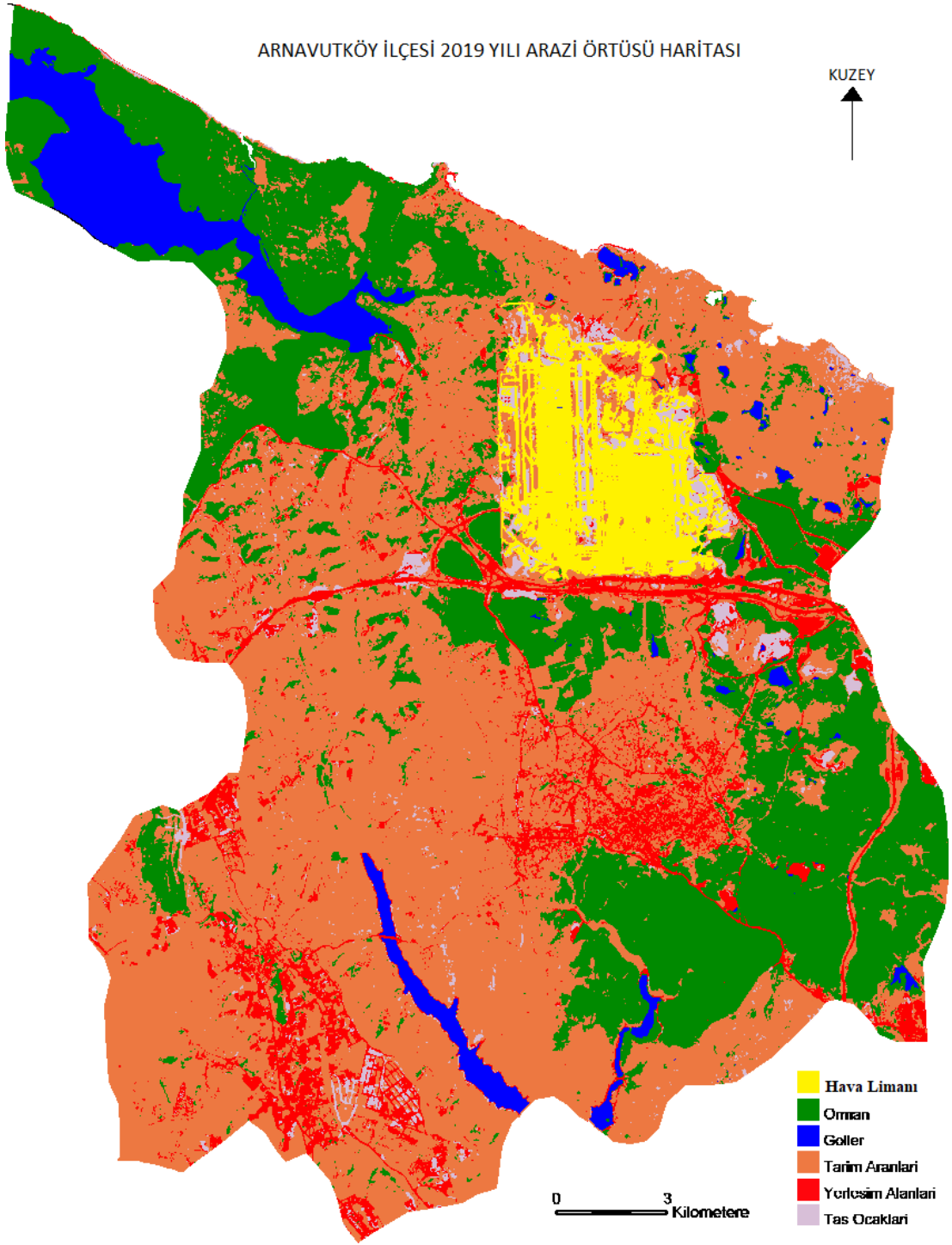
2008 yılına gelindiğinde kabul edilen 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” kabulü ile bölgedeki belde belediyeler (Boğazköy, Bolluca, Durusu, Hadımköy, Haraççı, Taşoluk Belde Belediyeleri). Arnavutköy’e bağlanmıştır.

Büyükşehir kanunu ile büyükşehirlerin sınırları içerisinde bulunan köyler mahalle statüsüne dönüşünce bölgede yerleşim yerlerine uzak olan köylerde de yapılaşmanın arttığı görülmektedir. Bölgede bulunan ahırların ve atıl yapıların zaman içerisinde ticari veya sınai faaliyet yapan yerlere dönüştüğü tespit edilmiştir.

İlçe statüsüne kavuşan Arnavutköy yol ve alt yapı yatırımları ile birlikte bölgede nüfus artışı konut ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bunu karşılamak üzere TOKİ ve Kiptaş bölgede Arnavutköy merkez ve Hadımköy bölgesinde yeni konut projeleri yapmıştır.

Yavuz Sultan Selim köprüsünün yapılması ve devamında bölgenin kuzeyinden geçen ana arterle ve bağlantı yolları ile birlikte bölge yeni bir yapılaşma ile karşı karşıyadır.

İstanbul Havalimanı'nın faaliyet geçmesi ile birlikte bölgede yeni talepler ve ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Havalimanı ile birlikte gelen işgücü yeni konut alanları ihtiyacını ortaya koymuştur. Bununla birlikte ortaya çıkan yeni projeler ve bölgede yeni yapılaşma alanları yaratmıştır



Şekil 5.8.: Arnavutköy ilçesi 2019 yılı arazi örtüsü haritası

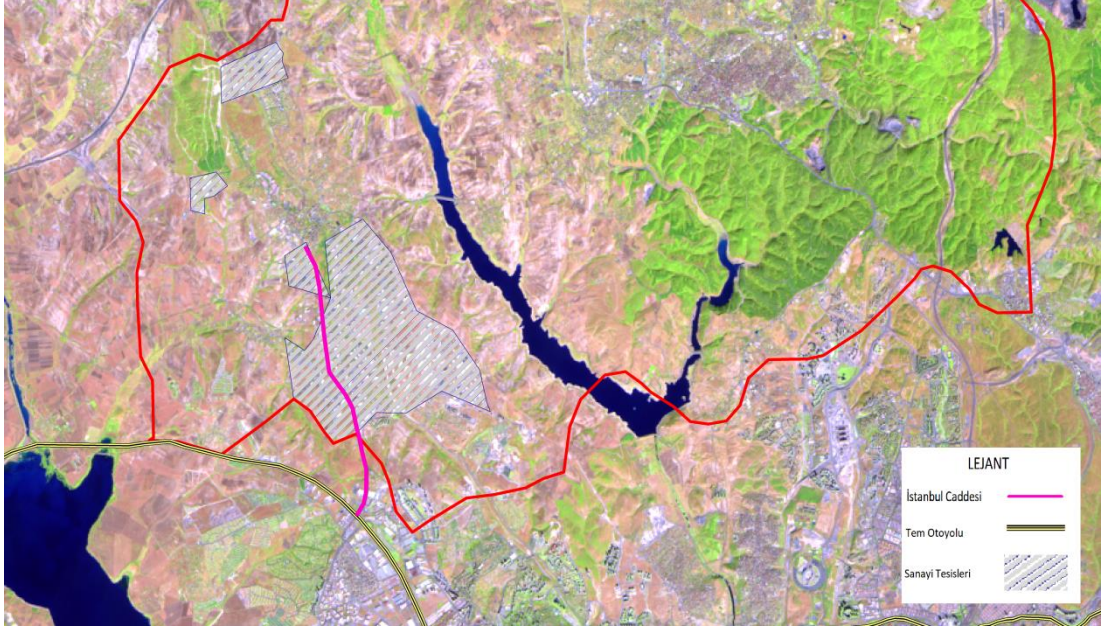
Gelişen bağlantı yolları ile birlikte TEM Otoyolu ile Kınalı mevkiinde birleşen Kuzey Marmara Otoyolu bölgenin kuzeyinden geçmektedir. Bunula birlikte bağlantı yolları ile bölgenin güneyinde kalan TEM Otoyolu ve E-5 karayoluna ulaşım bağlantı yolları ile kolayca sağlanabilmektedir. Bu yolla ile birlikte Ambarlı Limanı'na ulaşım kolayca sağlanabilmektedir.



Şekil 5.9. :İstanbul ulaşım ağları.(Yalçın,2015)

Günümüzde sanayi alanları, lojistik ve depolama sektörleri bu bölgede önemli bir yer teşkil etmektedir. Hadımköy’de, metal ve makine sanayi, gıda sanayi, alüminyum sanayi, tekstil sanayi, ambalaj sanayi, aydınlatma sanayi, bakır tel sanayi, baskı – matbaa sanayi, dokuma sanayi, boya ve kimyasal madde sanayi, cam ve cam ürünleri sanayi, çelik ve çelik ürünleri sanayi, makine imalat sanayi, otomotiv yedek parça sanayi, makine yedek parça imalatı gibi çeşitli üretim alanları bulunmaktadır.

Sanayi tesislerinin günden güne sayılarının artması ile birlikte boş araziler yerini sanayi yapılarına bırakmaktadır. Şekil 5.10’u incelediğimizde sanayi alanlarının zaman içerisinde yayılım gösterdiği görülmektedir.



Şekil 5.10.: Hadımköy sanayi bölgesi 2020 yapılaşması

5.2. Çevre Yerleşimlerinin Yapılanma Süreci ve Arazi Yapısı

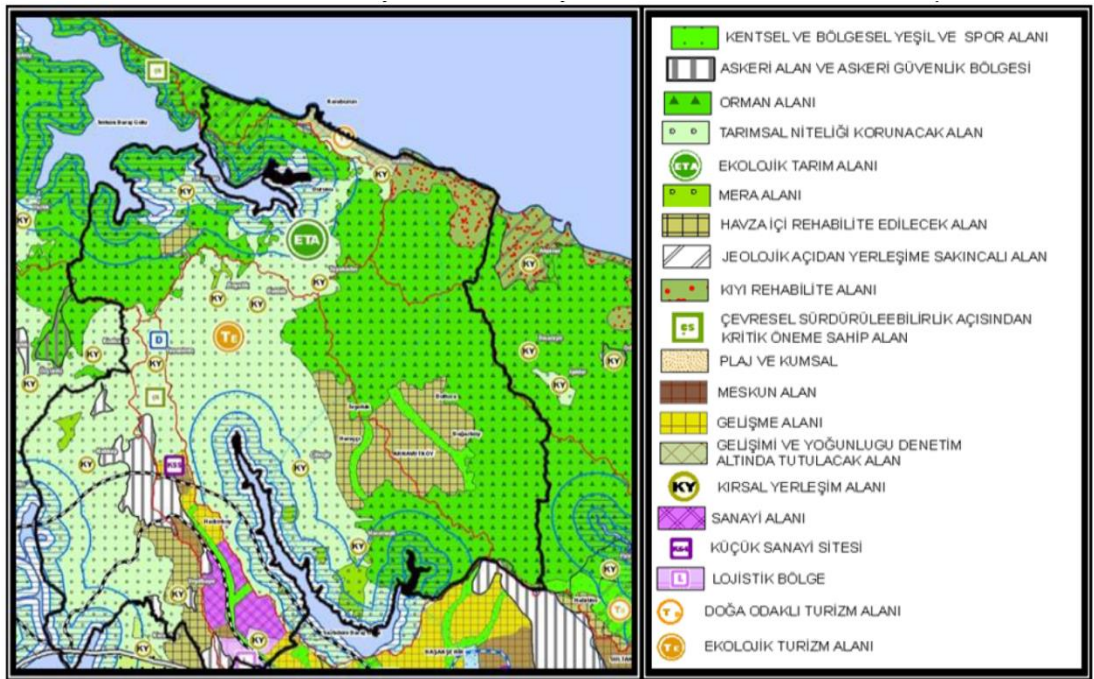
Arnavutköy'ün makro formu, önce “belde” statüsünün kazanılması, sonrasında ise “ilçe belediyesi” statüsüne kavuşması ile birlikte bölge hızlı bir şekilde ilerleme göstermiştir. Nüfusun artması, sosyo - kültürel alandaki toplumsal değişimler, ekonomik faaliyet alanlarındaki dönüşümler ve gelişim ile birlikte gelen ihtiyaçların artması planlı bir gelişmeyi zorunlu hale getirmiştir. Bu sebeplerden dolayı Arnavutköy'de de yakın zaman içerisinde çok sayıda plan yapılmış, kentleşme arttıkça, plan ihtiyacı da buna paralel olarak artmıştır.

Arnavutköy ilçesinde son 10 yılda kentleşmenin artması ile birlikte planlama faaliyetleri de artmıştır. 1993-2003 yılında toplamda 16 adet nazım imar planı ve uygulama imar planı yapılmışken, 2004-2013 yılları arasında toplam 34 adet plan tamamlanmıştır (Arnavutköy Belediyesi,2014).

Arnavutköy'deki arazi kullanımının dağılıma bakıldığında ilçe topraklarının yaklaşık %57'sini ormanlık alanlar, %35'sini tarım arazileri ve ilçe sınırları içinde yer alan Terkos gölü ve Sazlıdere barajı ise ilçenin %2'lik kısmını kaplamakla beraber, su koruma havzaları ilçenin %33'lük kısmını kaplamaktadır. (Çed, 2013).

Alan içindeki binaların %67.75'lik kısmı konut olarak kullanılmakla birlikte, alan içinde %15.24'lük bir oranda müstemilat bulunmaktadır. İnşaat halindeki binaların toplam binalara oranı %7.95 iken, yalnız ticaret fonksiyonuna sahip binalar %1.70'lik bir orana sahip bulunmaktadır. Merkez ve çevresindeki donatı alanı ise %1'lik bir orana sahiptir (Arnavutköy Belediyesi,2014).

İlçe genelinde Toplu Konut İdaresi (TOKİ) ve KİPTAŞ'ın sorumluluğunda altı adet toplu konut alanı bulunmaktadır. Yapılan toplu konut alanları Mehmet Akif Ersoy, Mustafa Kemal Paşa, Hadımköy ve Ömerli mahallelerindedir.



Şekil 5.11.: İBB 1/100000 ölçekli il çevre düzeni planı, 2009

Çevre Düzeni Planına bakıldığında, havza alan sınırları arasında kalan ilçede koruma odaklı kararların yoğunlaştığı görülür. Arnavutköy ilçesi Terkos, Büyükçekmece ve Sazlıdere gölleri havza sınırları arasında kalmaktadır. İlçenin; şehrin çeperinde bulunması, düşük yoğunluklu bir nüfusa ve yapılaşmaya sahip olması gibi faktörler, bölgenin doğal kaynaklarının korunabilmesine olanak vermiştir. “Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar” lejandı ise ilçenin doğal özellikleriyle uyumlu bir tampon mekanizma olarak öngörülmekte olup, kentsel alanın en büyük bölümünü oluşturur. Öte yandan, plana göre sanayi, ekolojik turizm alanlarının varlığı ile ilçede ekonomik kalkınmanın öncüsüdür. Bölgede bulunan sanayinin havza sınırlarına dayanmış

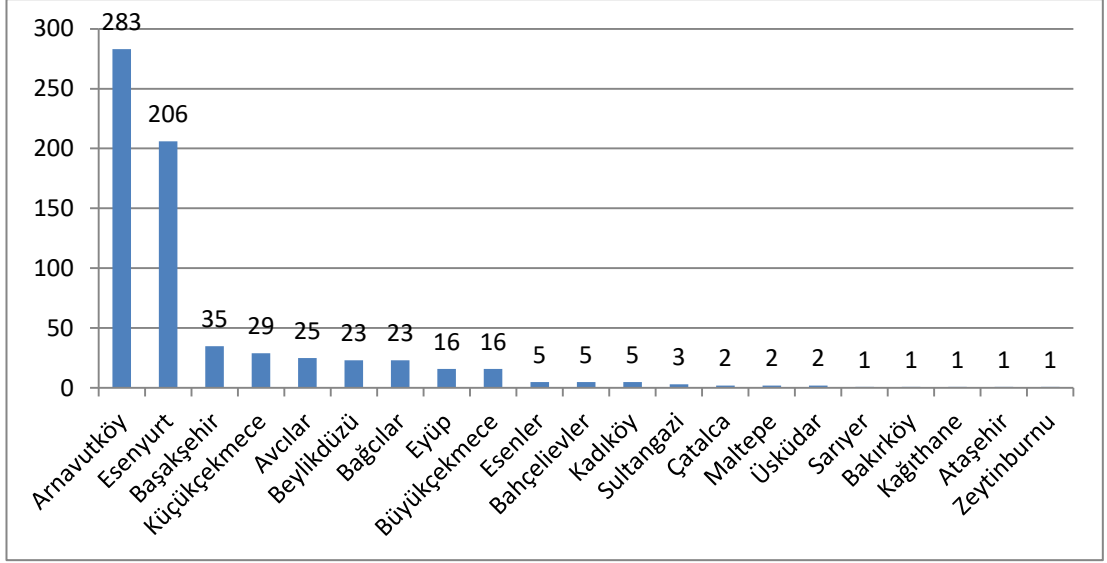
olması, çevre düzeni planındaki tarım tampon mekanizmasıyla çözüldüğü de ortaya çıkmaktadır. Planda gelişme alanlarının Sazlıdere barajının sınırında ve ilçenin güneyinde olduğu görülmektedir (İBB,2009).

Çalışmamızı yaptığımız Hadımköy ise Osmanlı döneminde askeri bir merkez olarak kurulup, 20. Yüzyılın son çeyreğine kadar sürmüştür. Bundan sonra gerek bölgedeki askeri birliklerin yapılsa değişimi ve gerekse İstanbul metropolitan alanın buraya kapması sonucu sanayi ve lojistik alanlarını bölgeye kaydırmasıyla yerleşme gelişmeye ve değişmeye başlamıştır. Bu değişim bölgedeki ekonomik faaliyet türünü değiştirmekle kalmamış, hem de kasaba statüsündeki Hadımköy'ü şehir statüsüne doğru taşımaya başlamıştır. Bu bağlamda, Hadımköy genel itibariyle dağınık gelişmiş bir yerleşim görüntüsü vermektedir. Bunda yerleşimin kırsal karakterinin henüz bozulmamış ve kentleşme sürecini tamamlamamış olmasının önemli bir etkisi vardır.

5.3. Hadımköy Sanayi Alanları İşyeri Konut İlişkisi

Hadımköy Sanayi Bölgesindeki sanayi alanlarının işyeri konut ilişkisini analiz etmek için iki farklı anket yöntemi kullanılarak Hadımköy bölgesinde 50 farklı işletmeye toplamda 685 çalışana anket yapılmıştır. Bu anketlerden ilk olarak işletmeden sorumlu olan kişiye işletmenin kurulumundaki yer seçimi ile ilgili sorular sorulmuştur. İkinci yöntem ise çalışanlara sorular sorulmuş olup çalışanların konut yer seçiminde hangi kriterlere önem verdiği tespit edilmeye çalışılmıştır.

Ankete katılan işletmelerin, rastgele seçilmiş farklı pozisyonlarında yer alan 685 çalışanından (mühendis, işçi, tekniker, idari personel, vb.) alınan cevaplar sonucunda, çalışanların ikamet ettikleri yerler ilçe bazında değerlendirilmiştir. Yaptığımız çalışmaya göre çalışanların büyük bir bölümü Arnavutköy ve Esenyurt'ta ikamet etmektedir. Çalışanların 283'ü Arnavutköy, 206'sı Esenyurt'ta yaşamaktadır. Bu ilçeleri Başakşehir, Küçükçekmece, Avcılar, Beylikdüzü ve Bağcılar takip etmektedir.



Şekil 5.12.: Çalışanların oturdukları bölgelerin ilçelere göre dağılımı

Sonuçlar değerlendirildiğinde çalışanların çok fazla ilçelere dağılım gösterdiği gözüksede, ankete katılanların büyük bir kısmının işyeri ile aynı ilçede oturduğu kalan kısmının da çevre ilçelerden geldiği görülmektedir. Konut seçiminde iş yerine yakınlık kriterini ilçe bazlı değerlendirdiğimizde de bu kriterin iş yeri seçiminde etkin kriter olduğunu söyleyebiliriz.

İşletme çalışanlarında yapılan anketler sonucunda çalışanların en çok ikamet ettikleri yer Arnavutköy ve Esenyurt ilçeleridir. Bu iki ilçeyi detaylı olarak incelediğimizde ise çalışanların bu bölge seçme nedenleri benzerlik göstermektedir. Bu nedenleri sıraladığımız ise:

- İşyerine yakınlık,
- Aile ve arkadaş çevresine yakınlık
- Evin kira veya satınalma bedeli

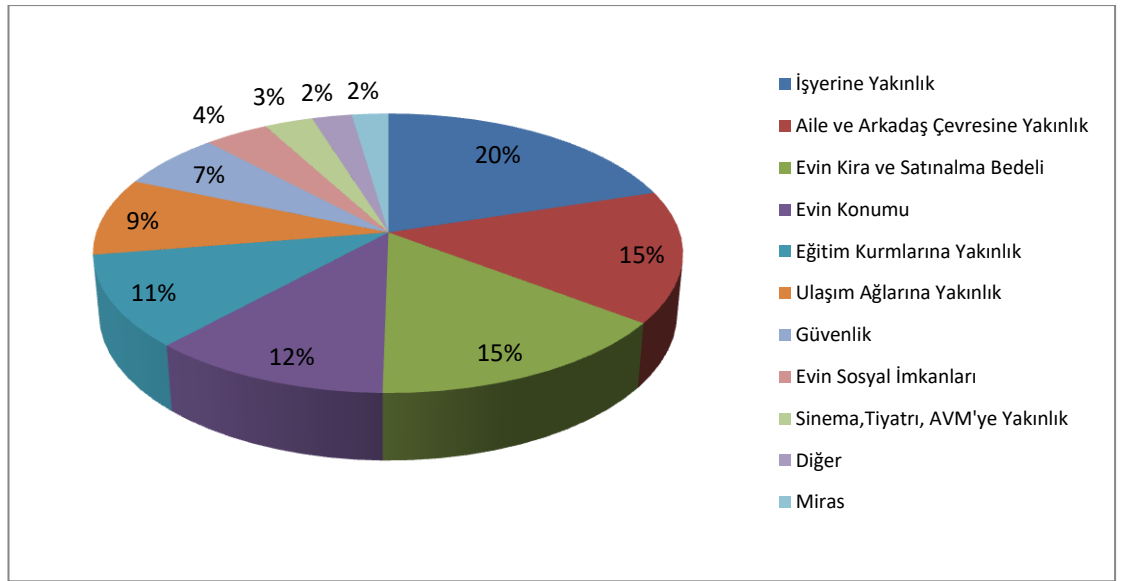
olarak görülmektedir.

5.4. Çalışanların Yaşadığı Konut Alanı Özellikleri

5.4.1. Konut tercihindeki etkenler

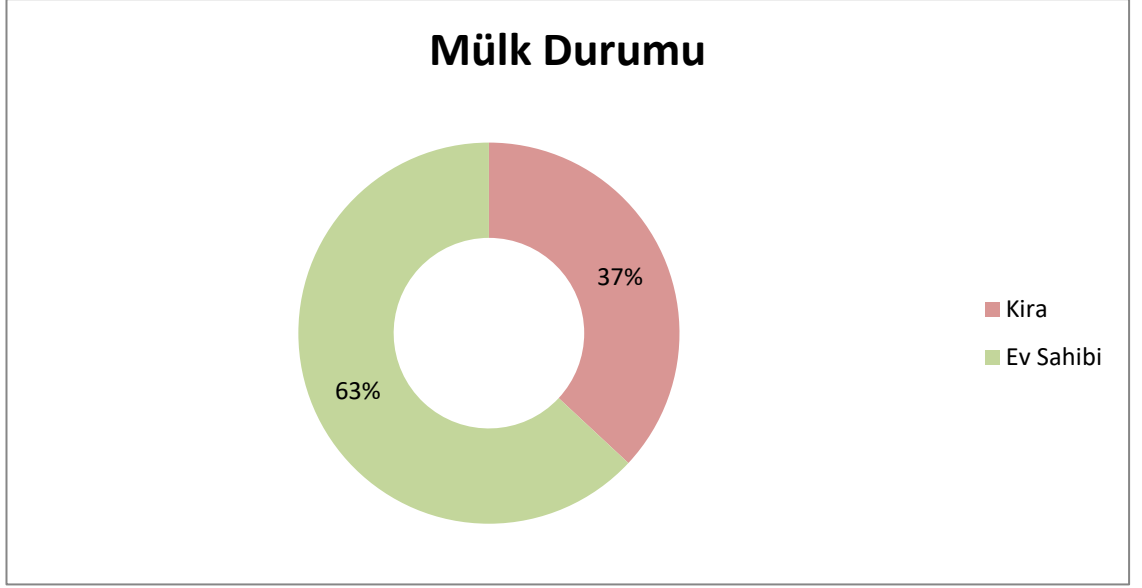
Çalışanların konut tercihlerini hangi kriterlere göre yaptığını değerlendirdiğimiz anket çalışmamızın sonuçlarına göre en etkili faktör; % 20 ile işyerine yakınlık

faktörüdür. Bu faktörü % 15 ile aile ve arkadaş çevresine yakınlık faktörü ve evin kira ve satın alma bedeli faktörü takip etmektedir. Diğer önemli faktörlere bakıldığında evin konumu ve eğitim kurumlarına yakınlık faktörlerinin konut seçimine etkisinin sırasıyla %12 ve % 11 oranlarında olduğunu görmekteyiz. Kriterler arasında ulaşım ağlarına yakınlık %9 oranında olurken evin bulunduğu konumun güvenliği (güvenlikli siteler) ise tercih sebeplerinde %7 olarak kalmaktadır. Çalışanların konut seçiminde evin sosyal imkanları, sinema, tiyatro ve AVM'ye yakın olması ise çok tercih edilen sebeplerden değildir.



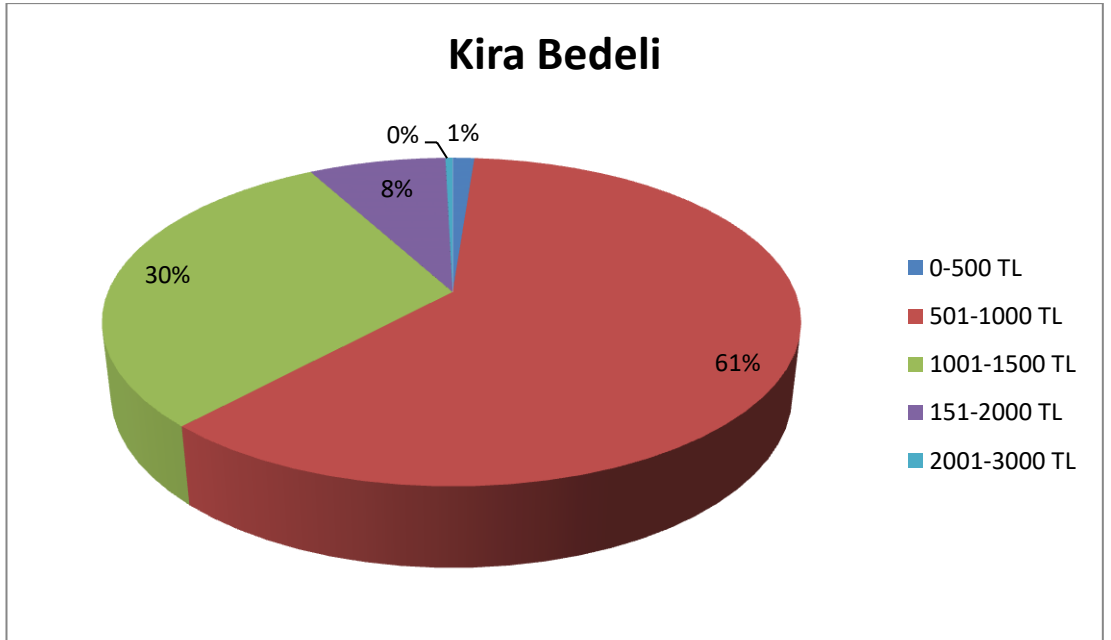
Şekil 5.13.: Çalışanların oturdukları evi seçme nedenleri

Yaptığımız anket çalışmasının sonuçlarına göre ankete katılan 685 kişiden 253'ü kiracı, 432 kişi ise konut sahibidir. Şekil 5.13'de görüldüğü üzere çalışanların %63 mal sahibi olup %37'si ise kiracıdır.



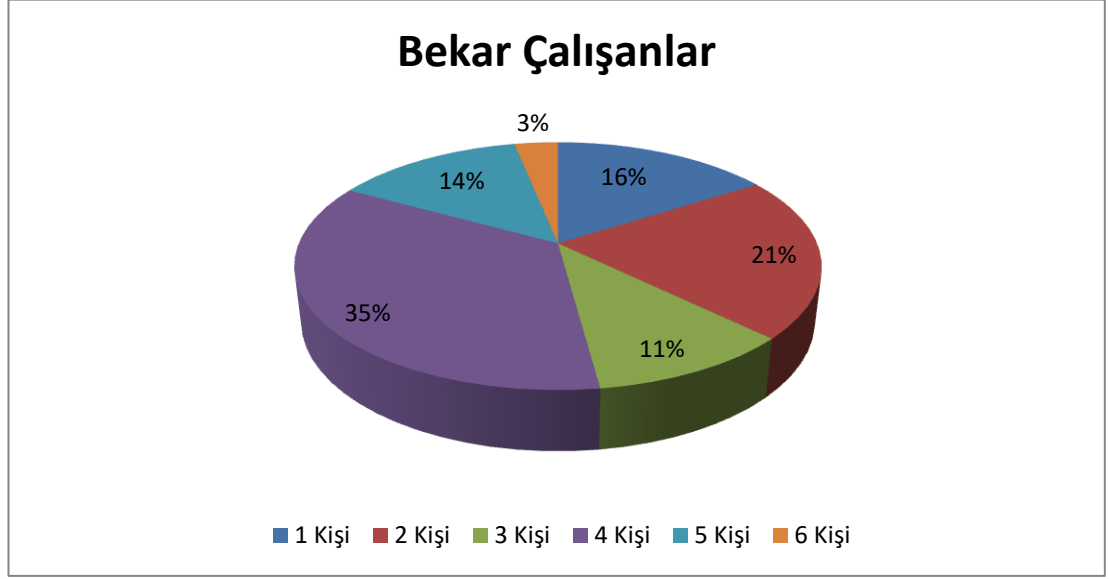
Şekil 5.14.: Çalışanların oturduğu konut mülkiyeti

Kirada oturanların ödedikleri kira bedellerine bakıldığında oldukça değişken olduğu göze çarpmakla beraber büyük çoğunluğun ödediği kira bedeli 153 kişi ile 500-1000 TL aralığındadır. Bu bedeli 76 kişi ile 1001-1500 TL arası ve 19 kişi ise 1501-2000TL arasında kira ödeyen çalışanlar takip etmektedir. En az kira veren 3 kişi 0-500TL arasında kira bedeli vermekte olup en fazla kira ödeyen 1 çalışan ise 2001-3000TL arasında kira ödemektedir.



Şekil 5.15.: Çalışanların ödedikleri kira bedelleri

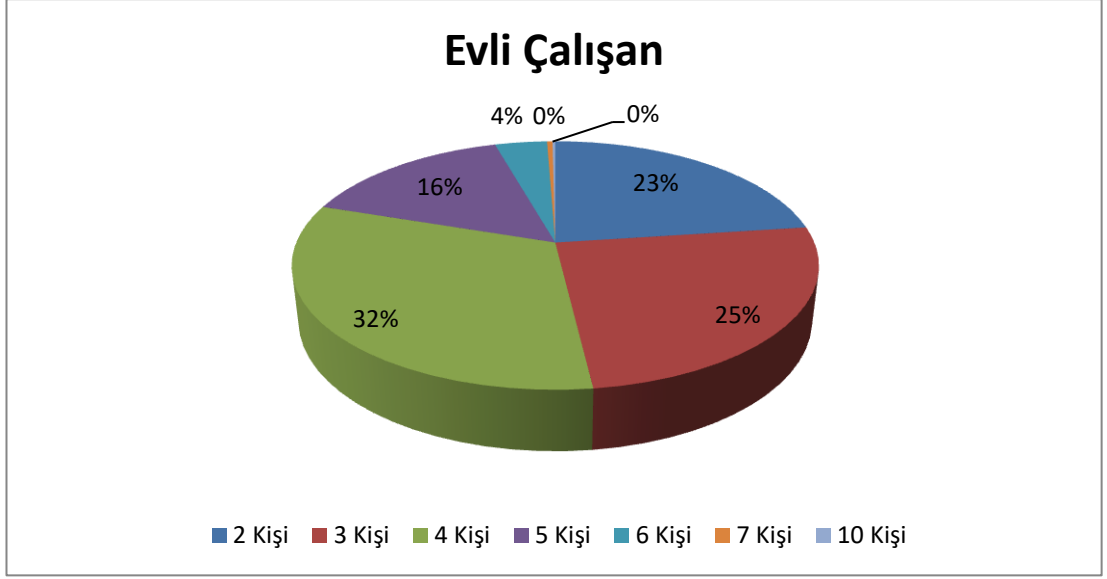
Yukarıda Şekil 5.14’de görüldüğü gibi kiracıların % 92’si 1500 TL’nin altında kira ödemekte ve çoğunluk fabrikalarda işçi statüsünde çalışan kişilerden oluşmaktadır. Çalışanların medeni durumu açısından bakıldığında %73 ile evli, oranı oldukça yüksektir. Bu oran tek kişilik yada bekar odalarından çok ailelerin barındığı konutların yüksek olduğunu ifade eden diğer bir gösterge olarak değerlendirilmektedir.



	1 Kişi	2 Kişi	3 Kişi	4 Kişi	5 Kişi	6 Kişi
Bekar	30	40	20	66	26	6

Şekil 5.16.: Bekar çalışanlar

Evli olarak belirtilen çalışanların % 32 si dört kişilik, % 25’i üç kişilik ve % 23’ü iki kişilik hanelerden oluşmaktadır. Ortalama hane halkı sayısı 3.5 kişi olduğundan yoğun olarak çekirdek aile yapısının bulunduğunu söylemek mümkündür.



	1 Kişi	2 Kişi	3 Kişi	4 Kişi	5 Kişi	6 Kişi	7 Kişi	10 Kişi
Evli Hane Halkı	-	114	125	159	77	19	2	1

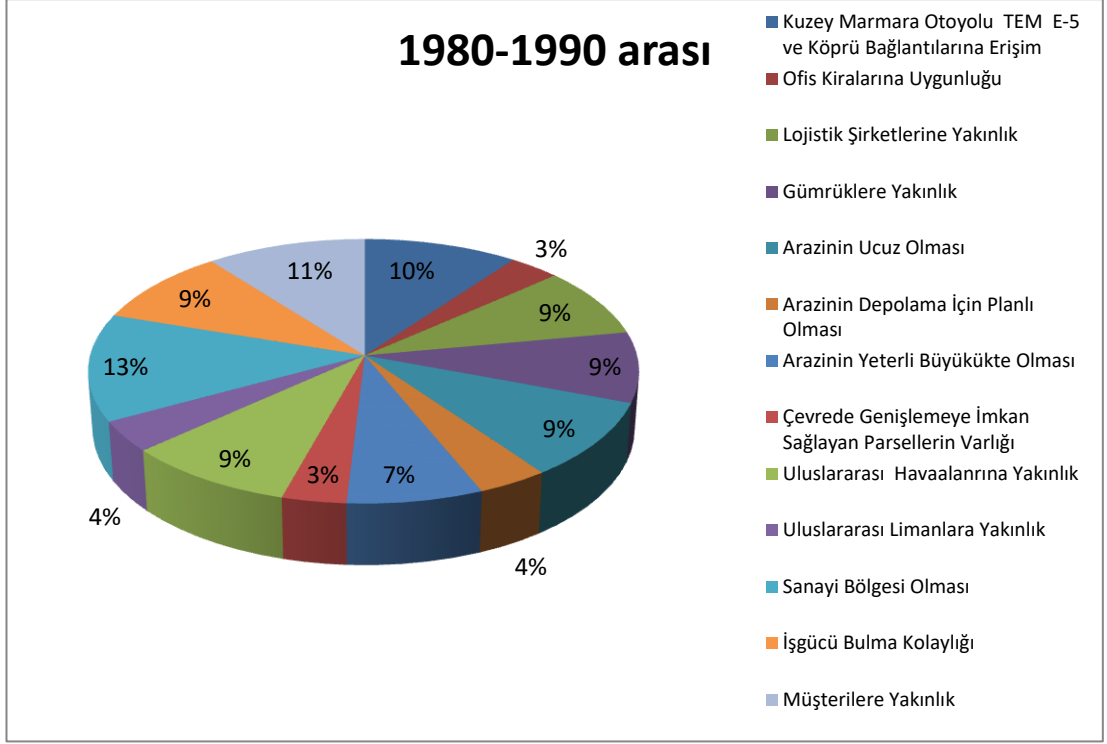
Şekil 5.17.: Evli çalışanlar

5.5. İşletmelerin Yer Seçim Nedenleri

Anket yapılan 50 firmanın kuruluş yılları incelendiğinde bu firmaların 2 tanesi 1980 öncesi, 8 tanesi 1980 – 1990 yılları arasında, 13 tanesi 1990 – 2000 yılları arasında, 22 tanesi 2000 – 2010 yılları arasında ve 5 tanesi ise 2010 – 2020 yılları arasında kurulmuştur.

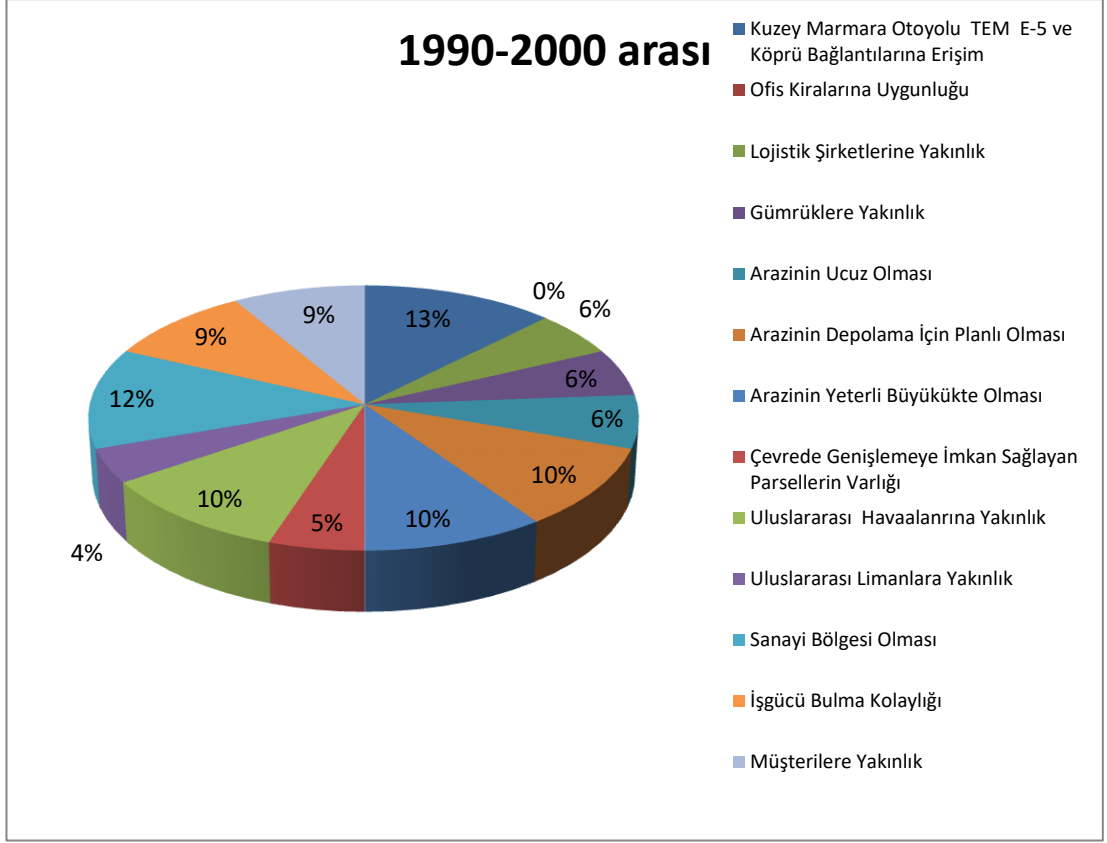
Kuruluş yıllarındaki dağılımı incelediğimizde özellikle İstanbul'daki sanayinin desantralizasyonu ve ulaşım ağlarının gelişmesi ile birlikte 1990 yılından sonra bölgede önemli bir sayıda işletme faaliyet göstermeye başlamıştır.

Sanayi işletmesinin yer seçim tercihlerini belirlemek üzere ayrıca işyeri temsilcileri ile anketler yapılmış ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.



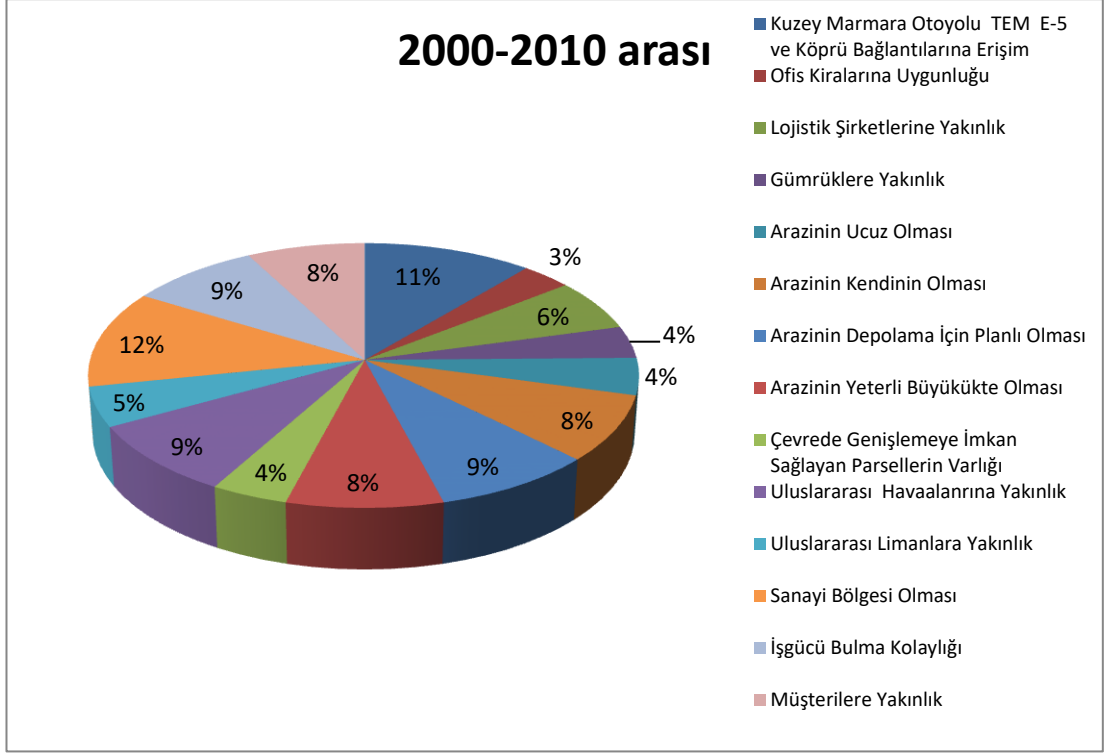
Şekil 5.18.: 1980 - 1990 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri

Çalışmamızda işletmelerin bulundukları yer seçimi nedenlerinden 1980-1990 arası kurulan firmalardan en çok kurulma sebebi olarak %13 ile sanayi bölgesi olması gözükmemektedir. Bunun ardına %11 ile müşterilere yakınlık gözükmemektedir. Arazinin ucuz olması, arazinin yeterli büyüklükte olması, işgücü bulma kolaylığı ve gümrüklere yakın olması da azımsanmayacak kadar önem taşımaktadır.



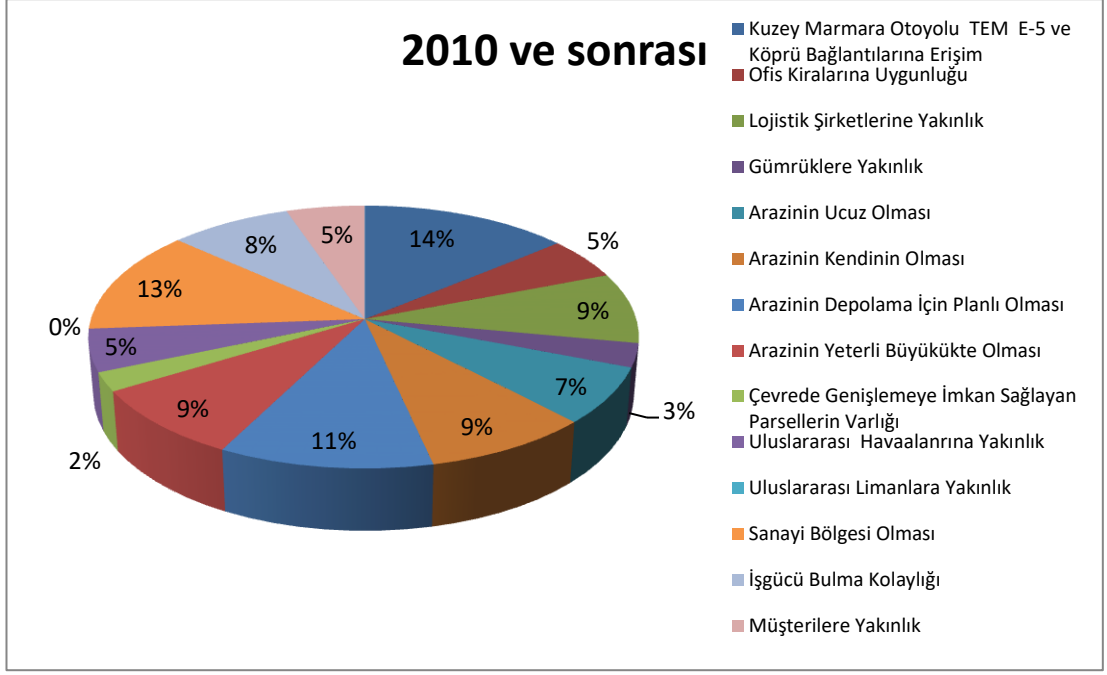
Şekil 5.19.: 1990 – 2000 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri

1990 ve 2000 yılları arasında kurulan firmaların yer seçimindeki en büyük sebep ulaşım ağlarına (Kuzey Marmara Otoyolu, Tem, E-5 ve köprü bağlantıları) yakın olmasından dolayı tercih edilmiştir. Diğer bir ana sebep ise bölgenin sanayi bölgesi olmasından dolayı kaynaklanmaktadır. İşletmeler yer seçimini yaparken arazinin depolama için planlı olması, arazinin yeterli büyüklükte olması ve uluslararası havalimanına yakın olması ana sebepler dışında diğer önemli tercih sebepleri olmuştur. Bunun aksine bu yıllarda kurulan firmalar için ofis veya fabrika kiralarının uygunluğu tercih sebebi olmamıştır.



Şekil 5.20.: 2000 – 2010 arası kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri

Çalışmamızda 2000 ve 2010 yılları arasında kurulan sanayi tesislerinin yerini en çok tercih etme sebebi %12 ile sanayi bölgesi olmasından dolayı kaynaklanmaktadır. Bunun dışında ulaşım yollarına kolay erişiminde %11 pay ile hemen ardına gelmektedir. Arazinin depolama için planlı olması, uluslararası havalimanına yakınlık, işgücü bulma yakınlığı ve müşterilere yakınlık yer seçiminde 2000-2010 yılları arasında önemli bir yol oynamıştır. Bu yıllar arasında yer seçiminde ofis kiralama uygunluğu belirleyici bir sebep çok fazla yer almamıştır.



Şekil 5.21.: 2010 ve sonrasında kurulan firmaların işyeri seçim nedenleri

2010 ve sonrasında kurulan işletmelerin yer seçiminde birinci sırada ulaşım ağlarına (Kuzey Marmara Otoyolu, Tem, E-5 ve köprü bağlantıları) yakın olması, ikinci sırada ise sanayi bölgesi olmasıdır.

Yapılan anket çalışması 50 işletme üzerinde yapılmıştır. Çalışma sonucunda işletmelerin ağırlıklı olarak en çok önem verdiği fabrika kuruluş yeri sanayi bölgesi olmasıdır. İşletmelerin yer seçiminde ikinci olarak dikkat ettikleri konu ise ulaşım ağlarına yakın olmasıdır. Bölgede önce D-100 karayolu (eski adı E-5) sonra TEM otoyolunun yapılması ve günümüzde ise Kuzey Marmara Otoyolu ve bağlantı yollarının yapılması ile ulaşım ağlarına erişimi kolay olmaktadır. Diğer önemli tercih sebepleri ise bölgede yapılaşmanın az olmasından kaynaklı arazilerin yeterli büyüklükte olması ve depolama alanlarının planlı olmasıdır. Kapatılana kadar uluslararası havalimanı olan Atatürk Havalimanı'na erişimin kolay olması ve yeni açılan İstanbul Havalimanı'nın bölgeye yakın olması önemli sebepler arasında gösterilmektedir. Zaman içinde İstanbul'a gelen göç sebebiyle ve şehrin Avrupa yakasında batıya doğru büyüme teşkil ettiğinden işgücü bulma kolaylığı görülmektedir.

Çalışma yapılan işletmeler içerisinde uluslararası limanlara yakınlık ve ofis kiralarının uygunluk kriterleri yer seçimi konusunda zayıf olarak kalmaktadır.

6. SONUÇ

İstanbul, Türkiye'nin en önemli sanayi tesislerinin bulunduğu geniş bir alanın merkezinde bulunmaktadır. Zaman içerisinde şehir ve çevresi sanayi için önemli bir cazibe merkezi olmuştur.

Dünyada değişen ekonomi politikaları neticesinde 1970'lerden itibaren sanayinin şehrin merkezinden çeperlere doğru yönelmesiyle başlayan şehrin görünümünü tamamen değişmesine neden olan bir süreç yaşanmaktadır. Bu süreçte geniş alan kaplayan ve yüksek üretim kapasitesine sahip fabrikalar hızla kapanmaya başlamış ve şehrin çeperlerine doğru yönelmeye başlamıştır.

İstanbul'da sanayinin desantralizasyonu kapsamında özellikle bu fabrikalar İstanbul'un batı yakasında Hadımköy bölgesinde kendilerine yer bulmaktadırlar.

İstanbul'un şehir merkezine göre yapılaşmanın az olduğu bu bölgede, dışarıdan gelen göçe bağlı nüfus sayısının artması ile konut bölgeleri ve yapılaşmanın artmasına neden olmaktadır. Bir tarafta sanayileşmenin desantralizasyonu ile birlikte kentin büyüyerek çevreye yayılması, diğer taraftan da çevre yerleşimlerin kırsal niteliğini yitirerek kentsel nitelik kazanması çift yönlü mekansal büyümeye neden olmakta, yerleşimler zaman içinde kentle fiziki olarak bütünleşme ve kent makroformunu değiştirmektedir.

İstanbul içindeki sanayi tesislerinin Hadımköy'e yönelmesi sanayinin kentlerin biçimlendirilmesindeki rolüne iyi bir örnektir. İstanbul'a yayılan sanayilerin bu bölgeyi seçmesi nedeniyle toplam 831,87 hektar sanayi alanı bulunmaktadır. Bu alanlarda 809 tane üretim yapan işyeri bulunmaktadır. Sanayinin etkileşimiyle bölgedeki konut alanı 621,58 hektar olarak planlanmıştır. Konut alanlarından 54,16 hektarlık alanı ise toplu konutların bulunduğu alandır.

KAYNAKLAR

- Akagündüz, Ü., 2010. Uygarlık Tarihi, Pegem Akademi Yayınları, Ankara.
- Akın, O., 2012. İstanbul Kentinin Değişim Öyküsü, Mimarist, 361, 46-59, İstanbul.
- Arnavutköy, 2020, Arnavutköy Belediyesi İnternet Sitesi, Erişim Tarihi:04.03.2020
<http://www.arnavutkoy.gov.tr/ilcemiz>
- Arnavutköy Belediyesi, 2014. 2014-2019 Stratejik Planı, İstanbul.
- Arslan F.,2017.Türkiye Coğrafyası Araştırmaları Pegem Akademi Yayınları, Ankara.
- Avcı, S., 2000. Türkiye'nin Ekonomi Politikaları ve Coğrafi Sonuçları,İstanbul Üniversite Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi 8, 29-70, İstanbul.
- Aydın F., Nergiz N., 2019. Mahalleye Dönüşen Köyler Üzerine Bir İnceleme, Mehmet Akif Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 30, 730-745, Hatay.
- Ayık, U., 2017. Ekonomi Politikalarının Bir Yansıması olarak Sanayisizleşme ve Mekânsal Değişim: İstanbul Örneği, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Ayık, U., Avcı S. ,2018. İstanbul'da Sanayisizleşme: Coğrafi Bir Bakış, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi, 65, 505-523, Gaziantep.
- Aysan, M., Özçevik, Ö., 2003. İstanbul Çeper Alanlarında Risk Faktörleri ve Yapılaşma Özellikleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Barutçugil, İ., 1988. Üretim Sistemi ve Yönetim Teknikleri, Uludağ Üniversitesi Yayınları, 73, Bursa.
- Broadberry S.N., Gupta B., 2005. Cotton Textiles And The Great Divergence: Lancashire, India And Shifting Competitive Advantage, 1600-1850, Coventry.
- Bullard, Robert D., 2000. Sprawl City: Race, Politics and Planning in Atlanta. Island Press, Washington DC.
- Cansever, T., 1993. Ülke Ölçeğinde İstanbul'u Planlamak, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul.
- Castells, M., 2005. Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür, Birinci Cilt: Ağ Toplumunun Yükselişi, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Chen M., Zhang H., 2014. The Global Pattern of Urbanization and Economic Growth: Evidence from Last Three Decades, Pekin.

- Clawson, M., 1962. Urban Sprawl and Speculation in Suburban Land, Land Economics, 99-111, Wisconsin.
- DİE, 1990. Genel Nüfus Sayı Nüfusunun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri, 12, Ankara.
- DİE, 2000. Türkiye İstatistik Yıllığı, 48, Ankara.
- Doğan, M., 2013. Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, 511-550.
- Doğru, A., Basit, 2002. İstanbul Kent Çeperinde Saçaklanma Ve Sürdürülebilirlik: Eyüp Kent Çeperi Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Dünya Bankası, 2019. Erişim Tarihi:05.12.2019, <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?contextual=default>.
- Erdoğan, S., Gedikli A., Karagöl E., 2014. Şehir İçin Gelecek, Kentsel Dönüşüm Çalıştay Sonuç Raporu, İbank ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara.
- Erensoy, Ş., 2003. Şehirler Şehirciler; Bir Dönem Planlama Çalışmaları Hadımköy (1969-1999). Basılmamış Rapor,136, İstanbul.
- Erkan, Rüstem, 2010. Kentleşme ve Sosyal Değişme, Bilimadamı Yayınları, 40, Ankara.
- ES, M., Ateş, H., 2004. Kent Yönetimi, Kentlileşme ve Göç: Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, 206-248, İstanbul
- Fidan A., 2012. Uydu kent, Saçaklanma Kentleşmede Bölgesel Eğilimler ve Köy Kent Açılımı: Tersine Göç Sürecinde Asimetrik Göç kaygısı Üzerine, 146-151, Ordu.
- Fujita, M., Mori, T., 1997. Structural Stability and Evolution of Urban Systems, Regional Science and Urban Economics,399-442, Kyoto.
- Fujita, M., Krugman, P., Venables, A.J., 2001. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade, 207-223, Cambridge.
- Günay, D., 2002. Sanayi ve Sanayi Tarihi, Mimar ve Mühendis Dergisi,8-14, İstanbul.
- Harvey, R., Clark, V., 1974. The Nature and Economics of Urban Sprawl, Internal Structure Of The City, Oxford Universtiy Press, 25, Oxford.
- Henderson, J.V., 2003. The urbanization process and economics growth. The so-what question. Journal of Economic Growth, 47-71, New York.

- Hope K.R., 1996. Development in Third World: From Policy Failure to Policy Reform, Routledge, Abingdon.
- Inikori J.E., 2002. Africans and the Industrial Revolution in England, Cambridge University Press, Cambridge.
- Işık Ş., 2007. Türkiye’de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri, Ege Coğrafya Dergisi, 14, 57-71, İzmir.
- İBB, 2009. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- İlkin, A., 1973. Endüstrileşme, Ak İktisat Ansiklopedisi, Cilt II, Ak Yayınları, İstanbul.
- İsbir, E., 2005, Kentleşme ve Çevre Sorunları, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:1645,12, Eskişehir.
- İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı ÇED Raporu, 2013, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2009. 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1995. 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, İstanbul.
- İstanbul Sanayi Odası, 2014. İstanbul Sanayi İstatistikleri, İstanbul Sanayi Odası Yayınları, İstanbul.
- İstanbul Sanayi Odası, 2018. Sanayi Raporları, İstanbul Sanayi Odası Yayınları, İstanbul.
- Kagermann H., Wahlster W., Helbig J., 2013. Securing the Future of German Manufacturing Industry, Recommendations for Implementing the Strategic Initiative Industrie 4.0, Final report of the Industrie 4.0 Working Group, Münih.
- Kahraman, C., 2002. Haliç Çevresinin Turizm Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul.
- Kaptan, H., 1994. İstanbul Metropoliten Alan Gelişme Süreci İçinde İşgücü Desantralizasyonu ve Doğu Yakası Analizleri, İstanbul’un Kentsel Gelişme Sorunları, Minar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Karafakıoğlu M., 2012. Pazarlama İlkeleri, Türkmen Kitabevi, İstanbul.

- Karakaş, M., 2001. Tarihsel Gelişim Sürecinde Kent Kısıtlı Tarihsellik Anlayışı Üzerine Eleştirel Bir Yaklaşım, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,121-132, Afyon.
- Karataş, N., 2007. İzmir’de Şehirsel Saçaklanma Eğilimlerinin Torbalı Ayrancılar’da Arazi Sahipliliği El Değişim Süreçlerine Etkileri, Planlama Dergisi, TMMOB ŞPO Yayını; 3-12, İzmir.
- Kaygalak İ., Işık Ş., 2007. Kentleşmenin Yeni Ekonomik Boyutları, Ege Coğrafya Dergisi, 16, 17-35, İzmir.
- Keleş, R., 1973. 100 Soruda Türkiye’de Şehirleşme, Gerçek Yayınevi, Ankara.
- Keleş, R., 1996. Kentleşme Politikası, İmge Yayınları, 3. Baskı, Ankara.
- Keleş, R., 2002. Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Keleş, R., 2015. Kentleşme Politikası, İmge Yayınları, Ankara.
- Keyder, Ç., 1993. Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Kılıçaslan, İ., 1981. İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı İlişkileri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Koç E., Şanel MC. Kaya K. 2018. Dünyada ve Türkiye’de Sanayileşme I - Strateji ve Temel Sanayileşme Sorunları, Mühendis ve Makine, 1-26, Ankara.
- Krugman, P., 1999. The Role of Geography in Development, International Regional Science Review,142-161. Cambridge.
- Küçükcalay A. Mesut, 1997. Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 51-68, Isparta.
- Landes, David S.,1969. The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present, Press Syndicate of the University of Cambridge, Cambridge.
- Marın, M.C., Altıntaş, H., 2004. Dışsallıkların ve Teknolojik Gelişmelerin Dağınık Uzamsal Kent Gelişimindeki Roller ve Çevresel Bozulma, Ankara.
- Mokyr J.,1998. The Second Industrial Revolution, 1870-1914.
- Nas, İ., 2016. Kentleşmenin Tarım Alanlarına Etkisinin Yasal ve Yönetimsel Açıdan İrdelenmesi: Denizli Örneği, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Bartın.

- Ocakçı, M., 1998. İstanbul Metropolitan Alanında İmalat Sanayi İşgücünün Ev İşyeri Arası Ulaşım Dokusu, 797 No'lu Araştırma Projesi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Özdemir, S., 1993. Metropolitan Kent Çeperlerinde Mülkiyet Örüntüsü Değişim Süreci, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 24-25, İzmir.
- Özden, P., 2006. Kent Çeperlerinin Gelişim-Dönüşüm Yeniden Üretim Süreçlerinde Yerel Yönetim Politikaları: İstanbul Yaklaşımı. Planlama Dergisi, 24-38, İstanbul.
- Özgüç, N., 1986. Türkiye'de Sanayi Faaliyetlerinin Gelişmesi, Yapısı ve Dağılışı, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Dergisi, 35-70, İstanbul.
- Parlak, B., 2012. Kamu Yönetimi Sözlüğü MKM Marmara Kitap Merkezi, İstanbul
- Potts, D. 2012. Challenging the Myths of Urban Dynamics in Sub-Saharan Africa: The Evidence from Nigeria, World Development, 1382-1393. Londra.
- Resmi Gazete, 2008. Erişim Tarihi: 10.03.2020, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080322m1-1.htm>
- Roberts B.H., 2015. The Third Industrial Revolution: Implications for Planning Cities and Regions, Canberra.
- Salihoğlu, T., Salihoğlu G, Albayrak A.N. 2015. Kentsel Çeperde Konut - İşyeri Yer Seçimi İlişkisi: Gebze'de Çalışıp İstanbul'da Yaşamak, 15. Ulusal Bölge Bilimi ve Planlama Kongresi Bölge Bilimi Türk Milli Komitesi & Karadeniz Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Trabzon.
- Seyidoğlu, H., 2002. Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük, Güzem Yayıncılık, 3.Baskı, İstanbul.
- Sezgin, D., 2010. Kentsel Saçaklanmanın Amaç Dışı Kullanıma Etkisi: Ankara Örneği, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 11, Ankara.
- Sezgin S., 2018. Üçüncü Sanayi Devrimi: Yanal Güç, Enerjiyi, Ekonomiye ve Dünyayı Nasıl Dönüştürüyor, Türkiye İktisadi Girişim ve İş Ahlakı Derneği, 129-134, İstanbul.
- Sırma, R., Gezici, F. Ve Sönmez, Ö., 1994. Değişim sürecinde İstanbul'un Metropolü ve Sorunları. İstanbul'un Kentsel Gelişme Sorunları, (Editör Çubukçu, M.) Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Sönmez, Ö., 2016. İstanbul Merkezli Sanayi Yayılımının Alt Kentlerde Mekansal Etkileri: Tekirdağ Örneği, Megaron, 11, İstanbul.

- Subaşı Ertekin M. ve Kırca M., 2017. Türkiye’de Kentleşme ve İktisadi Büyüme İlişkisinin Zamanla Değişen Nedensellik Analizi Yöntemiyle İncelenmesi, *Journal of Emerging Economies*, 44-63, İstanbul.
- Taksim Yapı, 2012. Arnavutköy Belediyesi Plan ve Projeler Müdürlüğü 10 Pafta 1188 Parseldeki Ahşap Yapı Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Raporu, 2, İstanbul.
- Taylor G.R., 1951. The Transportation Revolution, 1815–1860. *The American Historical Review*, Routledge, 701–703, Abingdon.
- Tekeli, İ., 1975. Endüstrinin Arazi Kullanımı Kararlarında Etken Olan Kurumsal Çerçeve, *Peyjaz Mimarlığı*, 49-55, İstanbul.
- Tekeli, İ., 2010. Endüstrinin Arazi Kullanımı Kararlarında Etken Olan Kurumsal Çerçeve, *Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları*, Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları Yenigüven Matbaacılık, 44-58, İstanbul.
- Tekeli, İ., 2011. Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul.
- Tekeli, İ., 2011. Şehirlerimizde Sanayiinin Konumu. Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm: 75-95, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, İstanbul.
- Temurçin, K., Dulupçu M., 2017. Türkiye’de Mekansal ve Bölgesel Dönüşümler Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları, 6, Isparta.
- Temurçin, K., & Aldırmaz, Y., 2014. The Structure, Development and Spatial Distribution of Industrial Activities in Turkey, Isparta.
- Thorns, D., 2004. Kentlerin Dönüşümü. İstanbul: CSA Global Yayın Ajansı, İstanbul.
- Türkiye İstatistik Kurumu, 2018. Ankara
- Tümertekin, E., 1967. İstanbul'da Bir Sanayi Bölgesi: Bomonti, İstanbul.
- Tümertekin, E., 1970. İstanbul Şehri ve Çevresine Sanayi: Özellikler ve Dağılışı. İstanbul.
- Tümertekin, E., 1972. İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri, Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- Tümtaş, S., 2012. Kent, Mekan Ve Ayırışma, Detay Yayıncılık, 33-67, Ankara.
- Wrigley A., 2018. Reconsidering the Industrial Revolution: England and Wales, *Journal of Interdisciplinary History*, 9–42, Cambridge.
- Yahyagil, M., 1998. Kentlerin Kültürün Gelişimine Etkileri, *Sosyoloji Konferansları*, İstanbul.

- Yalçın G., 2015. Lojistik Sektör İncelemesi Kapsamında İstanbul-Hadımköy Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Yenen, Z., Akın O., Yakar H., 2000. Eyüp Dönüşüm Sürecinde Sosyal-Ekonomik-Mekansal Yapı, Eyüp Belediyesi, İstanbul.
- Yerasimos, S., 1992. Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Belge Yayınları, İstanbul.
- Yavuz, F., 1961. Gecekondü Konusu, Dördüncü İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, 19-21 Nisan 1960, Ankara Üniversitesi SBF Yayınları, 41-64, Ankara.

EKLER

EK A. Çalışanlar İçin Anket

FİRMA BİLGİLERİ

FİRMA ADI	
ADRES	
KURULUŞ TARİHİ	

1. Oturduğunuz Evin Adresi

Mahalle : İlçe :

2. Evin Olduğu Sementin Seçim Nedeni

- ☐ İşyerine yakınlık ☐ Ulaşım ağlarına yakınlık ☐ Miras kaldı ☐ Güvenlik
☐ Evin Sosyal İmkanları ☐ Evin konum ☐ Evin kira veya satınalma bedeli
☐ Aile ve arkadaş çevresine yakınlık ☐ Sinema, Tiyatro, AVM'ye yakınlık
☐ Eğitim kurumlarına yakınlık ☐ Diğer:

3. Mülkiyet Durumu

- ☐ Kira ☐ Mal Sahibi

4. Kiracı İseniz Aylık Kira Bedeli

- ☐ 0 – 500TL ☐ 501 – 1000TL ☐ 1001 – 1500TL ☐ 1501-2000TL
☐ 2001 – 3000TL ☐ 3000TL üstü

5. Medeni Durum

- ☐ Evli ☐ Bekar

6. Ev Halkı Sayısı

7. Meslek

8. İşe Geliş Şekli

- ☐ Servis ☐ Toplu Taşıma ☐ Özel araç ☐ Yürüme Mesafesi

9. Ev İle İş Arasında Geçen Süre

EK B. Firmalar İçin Anket

FİRMA BİLGİLERİ

FİRMA ADI	
ADRES	
KURULUŞ TARİHİ	
BULUNDUĞU SEKTÖR	

*Fabrika yer seçiminde etkili olan faktörleri önem derecesine göre sıralayınız
(1'den 5'e kadar, 1 en az 5 en yüksek puan)*

- ☐ Kuzey Marmara Otoyolu / TEM / E-5 / Köprü bağlantılarına erişim kolaylığı
- ☐ Ofis kiralarının uygunluğu
- ☐ Lojistik şirketlerine yakınlık
- ☐ Gümrüklere yakınlık
- ☐ Arazinin ucuz olması
- ☐ Arazinin kendisinin olması
- ☐ Arazinin depolama için planlı olması (imar durumu)
- ☐ Arazinin yeterli büyüklükte olması
- ☐ Çevrede genişlemeye imkan sağlayan parsellerin varlığı
- ☐ Uluslararası hava alanlarına yakınlık
- ☐ Uluslararası limanlara yakınlık
- ☐ Sanayi bölgesi olması
- ☐ İşgücü bulma kolaylığı
- ☐ Müşterilere yakınlık

Fabrikayı taşımayı düşünüyor usunuz?

- ☐ 1-5 yıl içinde ☐ 5-10 yıl içinde ☐ Düşünmüyoruz

Cevabınız evet ise;

Neden:

Nereye:

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Mahmut Esat AKSOY

Doğum Yeri ve Yılı : Kadıköy, 09/08/1988

Medeni Hali : Bekar

Yabancı Dili : İngilizce

E-posta : aksoyesat18@hotmail.com



Eğitim Durumu

Lise : Özel Derya Öncü Lisesi, 2006

Ön Lisans : Bilkent Üniversitesi, Bilgisayar Teknolojisi ve Programlama, 2011

Lisans : Sakarya Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Endüstri Mühendisliği, 2015

Mesleki Deneyim

Dynasty Mining Financing and Trading Corp. 2012 –2013

Kar-Teks Tekstil ve Deri Ürünleri 2013 –2014

Gülteks International 2014 –2015

Arnavutköy Belediyesi 2017 – devam ediyor
(Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü)

Yayınları

Aksoy, M.E., 2020, Sanayi Alanlarının Kentsel Forma ve Saçaklanmaya Etkisi. İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi, Basımda.