

46240

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL İÇİN NÜFUS VE
İŞGÜCÜ YER SEÇİMİ ETKİLEŞİMİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir Plancısı Ferda KANIÇOK

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 12 Haziran 1995

Tezin Savunulduğu Tarih : 29 Haziran 1995

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Hale ÇIRACI

Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ

: Doç. Dr. A. Sema KUBAT

Y.Ö. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ
HAZİRAN 1995

ÖNSÖZ

Bu çalışma ve bütün eğitimim boyunca fedakarlıklarını esirgemeyen ve beni sürekli destekleyen aileme, tüm tez çalışması boyunca beni yönlendiren Sayın Hocam Hale Çıracı' ya teşekkür ederim.

Çalışmamın çeşitli aşamalarında yardımlarını esirgemeyen sevgili arkadaşlarım Hüseyin Koç, Rana Başparmak ve Semih Özkaynakçı' ya , İstanbul Büyükşehir Belediyesinde çeşitli bilgileri almamda yardımcı olan Hülya Kalaycı ve İhsan İlze' ye teşekkür ederim.

Ayrıca çalışmalarım sırasında Çatalca Belediyesince gösterilmiş olan hoşgörüden dolayı başta Sayın Çatalca Belediye Başkanı İ.Fırat Aykut olmak üzere Fen İşleri Müdürü Lutfu Karataş' a, Fen İşleri Şefi Mehmet Tarık Erol' a ve tüm Fen İşleri personeline teşekkür ederim.

Ferda KANIÇOK
1995, İstanbul

İÇİNDEKİLER

ŞEKİL LİSTESİ	V
TABLO LİSTESİ	IX
HARİTA LİSTESİ	XIV
ÖZET	XVI
SUMMARY	XVII
BÖLÜM 1 GİRİŞ	1
BÖLÜM 2 KONUT VE İŞYERİ YER SEÇİMİ	
KURAMLARI	4
2.1. Konut Yer Seçimi Kuramı	6
2.1.1 Alonso	7
2.2.2 Muth-Mills	9
2.2. İşyeri Yer Seçimi Kuramı	10
2.2.1. A.Weber	10
2.2.2.Von Thünen	11
BÖLÜM 3 İSTANBUL' DA NÜFUS VE İŞGÜCÜNÜN	
1930-1995 YILLARI ARASINDA MEKANSAL	
DAĞILIMI	13
3.1. Türkiye' de 1930-1990 Yılları Arasındaki	
Nüfus Ve İşgücü Değişimi	13
3.3. İstanbul' da 1930-1990 Yılları Arasındaki	
Nüfus Ve İşgücü Değişimi	18
3.3. 1930-1950 Yılları Arasında İstanbul' un	
Mekansal Dağılımı	29
3.3.1 Planlama Çalışmaları ve Plan	
Kararları	29
3.3.2. Merkezi İş alanları ve Ulaşım	33
3.3.3. Sanayi ve Nüfus	34
3.3.4. Konut alanları	44
3.3.5. Gecekondu Alanları	45
3.3.6. Sonuç	46
3.4. 1950-1965 Yılları Arasında İstanbul' un	
Mekansal Dağılımı	47

3.4.1.	Planlama Çalışmaları ve Plan Kararları	47
3.4.2.	Merkezi İş alanları ve Ulaşım	53
3.4.3.	Sanayi ve Nüfus	56
3.4.4.	Konut Alanları	68
3.4.5.	Gecekondu alanları	71
3.4.6.	Sonuç	74
3.5.	1965-1995 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Dağılımı	77
3.5.1.	Planlama Çalışmaları ve Plan Kararları	77
3.5.2.	Merkezi İş Alanları ve Ulaşım	94
3.5.3.	Sanayi ve Nüfus	103
3.5.4.	Konut Alanları	127
3.5.5.	Gecekondu Alanları	132
3.5.6.	Sonuç	136
BÖLÜM 4	İSTANBUL'DA NÜFUS VE İŞGÜCÜNÜN BÜYÜMESİ VE MEKANSAL DAĞILIM MODELİ	140
4.1.	Çalışmanın Amacı	140
4.2.	Çalışma Alanının Tanımlanması	141
4.3.	Veriler	141
4.4.	Modelin Genel Tanımı ve Modelin Uygulanması	142
BÖLÜM 5	SONUÇLAR	154
KAYNAKLAR		156
EKLER		164
ÖZGEÇMİŞ		174

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 3.1	Türkiye' de 1927-1990 Yılları Arasındaki Nüfus Ve Nüfus Artış Hızı	16
Şekil 3.2	Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasındaki Köy, Şehir Ve Toplam Yıllık Nüfus Artış Hızı	16
Şekil 3.3	Türkiye' de 1927-1990 Yılları Arasındaki Şehir ve Köy Nüfusunun Oranı	17
Şekil 3.4	Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasındaki Kentsel Ve Kırsal Nüfus Grafiği	17
Şekil 3.5.	1955-1990 Yılları Arasındaki Çalışan Nüfusun Oranları	19
Şekil 3.6.	Türkiye Ve İstanbul Nüfus Değerlerinin Karşılaştırılması	22
Şekil 3.7.	Türkiye Ve İstanbul Nüfus Değerlerinin Projeksiyon İle Karşılaştırılması	22
Şekil 3.8.	İstanbul' un Türkiye Nüfusu İçinde Aldığı Pay	23
Şekil 3.9.	İstanbul' un 1927-1990 Yılları Arasındaki Nüfus Ve Yıllık Nüfus Artış Hızı	26

Şekil 3.10.	İstanbul' un 1927-1990 Yılları Arasındaki Şehir Ve Köy Nüfusunun Oranları	26
Şekil 3.11.	İstanbul' un 1927-1990 Yılları Arasındaki Çalışan Nüfus Oranları	28
Şekil 3.12.	İstanbul Gelişme Planı (H.Prost, 1939)	32
Şekil 3.13.	İstanbul Ticaret Bölgeleri Ve Metro Güzergah Önerisi	35
Şekil 3.14.	İstanbul' un 1935-1950 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfusları	39
Şekil 3.15.	İstanbul' un 1935-1950 Yılları Arasında İlçelerine Göre Nüfus Artış Hızları	39
Şekil 3.16.	İstanbul' un 1935-1950 Yılları Arasında Brüt Nüfus Yoğunluğu	42
Şekil 3.17.	İstanbul'un 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfusu	61
Şekil 3.18	İstanbul'un 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus Artış Hızı	61
Şekil 3.19	İstanbul'un 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Brüt Nüfus Yoğunluğu	62
Şekil 3.20.	İstanbul' un Raylı Taşıım Sistemi Güzergahları	101
Şekil 3.21.	İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçere Göre Nüfu	109

Şekil 3.22.	İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçere Göre Nüfus Artış Hızı	109
Şekil 3.23.	İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçere Göre Brüt Nüfus Yoğunluğu	110
Şekil 3.24.	İstanbul' da 1980-1985-1990 Yıllarında İlçere Göre Çalışan Nüfus	123
Şekil 3.25.	İstanbul' da 1980-1985-1990 Yıllarında İlçere Göre Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu	123
Şekil 3.26.	1978 Yılına Kadar İstanbul' da Gecekondu Alanları	134
Şekil 4.1.	Bağımsız Değişken x Arazi Değerleri İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Nüfus Farkının Serpme Diyagramı	147
Şekil 4.2.	Bağımsız Değişken x 1985 Çalışan Nüfus Değerleri İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Nüfus Farkının Serpme Diyagramı	148
Şekil 4.3.	Bağımsız Değişken x 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkı İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Nüfus Farkının Serpme Diyagramı	148
Şekil 4.4.	Bağımsız Değişken x Arazi Değerleri İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı	150
Şekil 4.5.	Bağımsız Değişken x 1985 Nüfus Değerleri İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı	151

Şekil 4.6. Bağımsız Değişken x 1990-1985 Nüfus Farkı İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı

151



TABLO LİSTESİ

Tablo 3.1.	Genel Nüfus Sayımına Göre Türkiye'de Kırsal Ve Kentsel Nüfus	14
Tablo 3.2.	Türkiye' de Yıllara Göre Bağımlılık Oranları	19
Tablo 3.3.	Marmara Bölgesinde Nüfus Yoğunluğuna Göre İller	21
Tablo 3.4.	Marmara Bölgesindeki İllerde 1965-1980 Yılları Arasındaki Net Göç Oranları	21
Tablo 3.5.	Türkiye-İstanbul Nüfus Değer Ve Oranları	23
Tablo 3.6.	Genel Nüfus Sayımına Göre İstanbul' un Kırsal Ve Kentsel Nüfusu	25
Tablo 3.7.	İstanbul' da Yıllara Göre Bağımlılık Oranları	28
Tablo 3.8.	İstanbul' un 1935-1950 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus Ve Nüfus Artış Hızı	38
Tablo 3.9.	İstanbul' un 1935' de ilçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	40
Tablo 3.10.	İstanbul' un 1940' da ilçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	40

Tablo 3.11.	İstanbul' un 1945' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	41
Tablo 3.12.	İstanbul' un 1950' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	41
Tablo 3.13.	İstanbul' un. 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus Ve Nüfus Artış Hızı	60
Tablo 3.14.	İstanbul' un 1955' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	62
Tablo 3.15.	İstanbul' un 1960' da İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	63
Tablo 3.16.	İstanbul' un 1965' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	63
Tablo 3.17.	İstanbul' un 1955-1965 Yılları Arasında Çalışan Nüfus Ve Çalışan Nüfus Artış Hızı	66
Tablo 3.18.	İstanbul' un 1955-1965 Yılları Arasında Sektörlere Göre Dağılımı	67
Tablo 3.19.	İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında Yakalar Arası Nüfus Dağılım Oranı	70
Tablo 3.20.	1966 Sanayi Nazım Planında Sanayiye Ayrılan Alanlar	77
Tablo 3.21.	1994 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Plan Raporunda Metropoliten Alanda Önerilen Raylı Taşıım Sisteminin Güzergahları	91

Tablo 3.22.	1950-1977 Yılları Arasında Özel Oto Sayısı	96
Tablo 3.23.	1990-1994 Yılları Arasında İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Şube Müdürlüğüne Kayıtlı Olan Araç Sayısı	98
Tablo 3.24.	Boğaziçi Ve Fatih Köprülerinden Geçen Araç Sayısı	99
Tablo 3.25.	İstanbul' da Faaliyette Bulunan Çeşitli Ulaşım Türlerinin Yolcu Taşımasındaki Payları Ve Taşıdıkları Yolcu Sayısı	98
Tablo 3.26.	Türkiye' de 1968 Sanayi İşyeri Sayısı	103
Tablo 3.27.	İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus Ve Nüfus Artış Hızı	108
Tablo 3.28.	İstanbul' un 1970' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	110
Tablo 3.29.	İstanbul' un 1975' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	111
Tablo 3.30.	İstanbul' un 1980' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	111
Tablo 3.31.	İstanbul' un 1985' de İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	112
Tablo 3.32.	İstanbul' un 1990' da İlçelere Göre Nüfus Ve Brüt Nüfus Yoğunluğu	112-113

Tablo 3.33.	İstanbul' da 1965-1990 Yılları Arasında Çalışan Nüfus ve Çalışa Nüfus Artış Hızı	119
Tablo 3.34.	İstanbul' da 1965-1990 Yılları Arasında Çalışan Nüfusun Sektörlere Göre Dağılımı	121
Tablo 3.35.	İstanbul' un 1980' de İlçelere Göre Çalışan Nüfus Ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu	122
Tablo 3.36.	İstanbul' un 1985' de İlçelere Göre Çalışan Nüfus Ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu	122
Tablo 3.37.	İstanbul' un 1990' da İlçelere Göre Çalışan Nüfus Ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu	124-125
Tablo 3.38.	İstanbul' da 1985-1992 Yılları Arasında Yeni Oluşan İlçeler	128
Tablo 3.39.	İstanbul' da 1965-1995 Yılları Arasında Yakalar Arası Nüfus Dağılımı	131
Tablo 4.1.	İstanbul' da İlçelere Göre Arazi Değerleri	142
Tablo 4.2.	İstanbul' da İlçeleri Arasındaki Uzaklıklar	143
Tablo 4.3.	Nüfusun İşgücüne Göre Değişim Verileri	147

Tablo 4.4	Nüfusun İşgücüne Göre Değişiminin Sonucu	149
Tablo 4.5	İşgücünün nüfusa Göre Değişim Verileri	150
Tablo 4.6	İşgücünün Nüfusa Göre Değişiminin Sonucu	153



HARİTA LİSTESİ

Harita 3.1.	1930-1950 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Gelişimi	48
Harita 3.2.	1950-1965 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal gelişimi	76
Harita 3.3.	İstanbul Metropolitan Alan Sınırı Ve İdari Sınırları	129
Harita 3.4.	1965-1995 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Gelişimi	139
Ek Harita A.1.	1980 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı	164
Ek Harita A.2.	İstanbul Metropolitan Alanda Küçük-Büyük Çekmeceler Arası Gürpınar- Yakuplu), Mahmutbey, İkitelli Ve Yöresi, Şişli-Ayazağa, Küçükbakkal Ve Civarı, Başibüyük-Maltepe, Ömerli İçmesuyu Havzası 1/25.000 Çevre Düzeni Planı	165
Ek Harita A.3.	Mahmutbey İkitelli Ve Çevresi Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	166
Ek Harita A.4.	Şişli- Ayazağa Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	167
Ek Harita A.5.	Küçükbakkal Mahallesi Ve Civarı Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	168

Ek Harita A.6.	Başı büyük-Maltepe Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	169
Ek Harita A.7.	K.Çekmece ve B.Çekmeceler Arası (Yakuplu-Gürpınar) Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	170
Ek Harita A.8.	Ömerli İçmesuyu Havzası Koruma Amaçlı Çevre Düzeni Nazım İmar Planı	171
Ek Harita A.9.	1994 İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı	172
Ek Harita A.10.	1995 İstanbul Metropolitan Alan Arazi Kullanışı	173

ÖZET

Nüfus ve işgücünün metropoliten alanda mekansal dağılımı sonucunda alt merkezler oluşmakta ve kent tek merkezli bir yapıdan çok merkezli bir yapıya dönüşmektedir. Bu çalışma başlıca beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde, konunun seçilme nedenleri, amaç ve kapsamı belirtilmiştir.

İkinci bölümde, nüfus ve işgücünün mekansal dağılımını ve yer seçimini açıklamada ekonomik-davranışsal yaklaşımlar esas alınarak tek merkezli kentsel gelişim modelinde işyeri yer seçimine ve konut yer seçimine bağlı olarak Alonso, Muth-Mills, V.Thünen ve A.Weber' in düşünceleri açıklanmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde, Türkiye-İstanbul nüfus ve işgücü değişimi incelenmiştir. İstanbul' un 1930' dan 1995 yılına kadar planlama kararları ve plan çalışmaları, sanayi, merkezi iş alanları, gecekondu alanları, konut alanları, nüfus ve işgücündeki değişimler ve yer seçim kararları ortaya konarak kentin gelişme süreci ve mekansal dağılımı incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, İstanbul kentinin nüfus ve işgücünün mekansal dağılımda yerleşme tercihlerinin hangi faktörlere bağlı olarak değiştiği Boarnet' in kuzey New Jersey' e uyguladığı model çoklu rekreasyon yöntemi kullanılarak İstanbul' a uygulanarak nüfus ve işgücünün birbirlerine olan etkisi araştırılmıştır.

Sonuç bölümünde ise, genel bir değerlendirmeye yer verilmiştir.

SUMMARY

LOCATION OF EMPLOYMENT AND POPULATION IN ISTANBUL

The spatial relationships are getting more and more complex as the metropolitan areas keep on enlarging and consequently the environmental pollution and energy that are the results of the growing demand for transportation become the main problems that the planners are to solve. The development of the non-monocentered metropolitan spatial structure, which is a spatial model having as its purpose the lessening of the distance between the residing and the laboring places, has been supported as it is believed to be capable to enhance the environmental quality.

The spatial distribution of the employment power in the non-monocentered metropolitan areas affects and directs a wide spectrum of issues including the transportation, the industry, the business centers, the planning of residential areas and its affects on the environment. In addition to this, the factors affecting the selection of the functions' position are required to be listed in the studies conducted on this same subject in order for the spatial structure to be more affective and the sources to be rational.

The sub-centers are formed as a result of the spatial distribution of the population and the productive power and so the city is transformed into a non-monocentered urban settlements. The determination of the direction of this transformation affects the growth and the development of the city (by affecting the value

of the land and the residences). In Istanbul, which is the greatest metropol of Turkey of mono-centered spatial structure is transformed into a non-monocentered one as the historical center located on the peninsula keep on losing its relative importance. The servicing industry is dominant in the sub-centers that have come into being as a result of this development. The supporting of the production industry in particular is also vital in this transformation period. There is an overpopulation in the urban area in general, that has become a major problem especially after the 1950's, as a result the growing migration and birth rates. The reason for the decrease in the population in areas near the sub-centers while there is an increase in general in the city is the functional transformation of the residences into offices.

The article includes five chapters and the first one contains the reason why this subject is selected as well as the purpose and the scope of this study.

In the second chapter, the economical and behavioral approaches are considered to be the principal factors in explaining the spatial distribution of the population and the employment. These approaches are based on the position selection and equilibrium theories and have as their fundamental principles the maximising of the income and the minimising of the cost. There are two main models for this kind of approach: the mono-centered urban development model and the non-monocentered urban development model. In the section related to the mono-centered urban development model, the ideas of Alonso, Muth-Mills, V.Thünen and A.Weber on the topic of the location selections for the firms and the residences are described. Alonso and Muth-Mills focused on the location selection for the residences and claimed that the use and the value of the land, the ability to be reached easily and the rent rates are the major factors affecting this selection while A.Weber and

V.Thünen focused on the location selection for the firms and claimed that the studies for the maximising of the income and the minimising of the cost (especially the transportation cost), the value of the land and relative market prices are the major factors affecting this selection. The studies concerning the non-monocentered development models related to the location selections in the spatial distribution of the population and the employment are continuing.

In the third chapter, the urbanization process and the changes in the population and the employment are evaluated in Istanbul which is the greatest metropolitan of Turkey, the changes in the population and the productive power of the Marmara region that are related to the attraction of Istanbul and the relationship between Istanbul and the whole of Turkey are examined. The increase in the population of the urban areas started in the 1950's. The reason for this increase is the migration from the rural areas to the urban areas. Istanbul plays a major role in the increase of the population of the urban areas and rate of migration to the urban areas in Turkey in general. The rate of population increase in Istanbul is greater by 2.5 folds than the rate of population increase in the whole of Turkey. However as the increase in the rate of employment is not parallel to the increase areas in the population, the rate of dependence on the laboring individuals increased. The reason for this increase is that there is no equilibrium in the Turkish economy.

Istanbul, that had developed radiantly around centers like Eminönü, Üsküdar and Kadıköy between 1930 and 1950 in spite of the low increasing rate in the population and the employment, was affected by the planning decisions. The foreign planning experts have been consulted to at the time and the city planner H.Frost contributed a great deal to the planning of the

city. The urban settlements were developing around some centers as a result of the establishment of some factories in Paşabahçe, Beykoz, Şişli, Sarıyer, Bakırköy and Zeytinburnu before the declaration of the republic, municipal, plans and the intensifying of the industry facilities around Haliç. The squatter settlement has started in a small scale in this period in Zeytinburnu and Osmaniye settlements.

The migration rate increased between 1950 and 1965 as a result of the modernization process in agriculture. Istanbul, which was not ready to meet the demands of the increasing population regarding the technical and social infrastructure, the equipment and the service industries, has started to enlarge towards Beyoğlu, Beşiktaş and Şişli on the European side and towards the east of Üsküdar and Kadıköy on the Asian side the road axis that have been newly constructed and expanded by Menderes and Högg. While the industrial area around Haliç has grown to include the northern districts of Eyüp, Rami, Gaziosmanpaşa, Alibeyköy and Kağıthane, the other industrial growth around Zeytinburnu and Bakırköy spreaded in the direction of Halkalı, Sefaköy and Firuzköy. The Haliç-Bomonti-Büyükdere road became busier around Beyoğlu and the industrial area in the Asian side around Kartal-Maltepe which has been spreading linearly started to widen towards Tuzla-Yakacık-Çayırova-Gebze axis. The population was decreasing in Eminönü while it was increasing around the same district. The population and employment increased rapidly and started to spread around the central laboring and industrial areas in Fatih, Bakırköy and Kartal. The need for housing could not be served in this period because of the alarming rate of increase. As a result of this and to minimise the transportation costs, squatter settlements constituted around Zeytinburnu, Taşlıtarla, Osmaniye, Kuşukköy, Beşyüzevler, Bereç, Şirinevler, Alibeyköy,

Kağıthane, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Ümraniye and Kadıköy. The controlling of the planning of the city became harder because of the rapid development of this well-organized squatter movement. The metropolitan area of Istanbul started to expand towards the east on the Asian side to towards the north-west on the European side as a result of the increase in the population and in the employment, the getting easier to reach the industrial areas and the spreading of the industrial and trading areas. There have been many studies for the planning of the city between 1965 and 1995. The major ones are the 1966 Industrial Areas City Plan, the 1980 Metropolitan Area City Plan and the 1994 Istanbul Metropolitan Area City Plan. There have been no remarkable results in the planning efforts made between 1966 and 1980. The planning problems of Istanbul have been tried to be solved with the action programs during this period of time. The industrial areas within the urban settlement enlarged towards Beykoz, Ümraniye, Kartal, Pendik and Tuzla on the Asian side and towards Şişli, Kağıthane, Sarıyer, Eyüp, G.O.Paşa, Güngören, Esenler, Bağcılar, K.Çekmece, Bahçelievler and Esenyurt areas on the European side between 1965-1995. The spreading of the industrial areas to the urban areas resulted in the increasing of the population and of the rate of migration to the urban areas. The construction efforts around the industrial areas that has begun earlier as a result of the need to be close to the working places, continued at this period. The population increase was at its peak point in Bakırköy and Kartal between 1965-1995, the reason for this being these areas developing as the areas providing new incomes. The population started to spread in the metropolitan area according to the urban development of Istanbul directed itself towards the coastal roads with the construction of Bosphorus Bridge and the surrounding highways in 1973. The same development accelerated when the Fatih Sultan Mehmet Bridge and the surrounding

highways have been opened. The central business district in Beyoğlu, Şişli and Mecidiyeköy have enlarged until Maslak in the north as a result of the decentralization of the central properties of the central business district of historical peninsula, Eminönü. The central business district have developed towards Eminönü, Bakırköy and Bağcılar in the east. On the Asian side, the central business district of Üsküdar and Kadıköy, Kartal and Maltepe have become third rate central business district. With in the decentralization of the industry and the spreading of the urban development between 1965 and 1995, there was born a growing demand for housing and so started the problem of squatter settlements. The squatter settlements, that have been constructed solely to serve the need for housing at the beginning, became buildings up to seven storeys high in time because of the commercial needs arisen during this period. The squatter settlements have developed towards K.Çekmece, G.O.Paşa, Bağcılar, Esenyurt, Alibeyköy, Kağıthane, Sarıyer, Beykoz, Üsküdar, Ümraniye, Sarıgazi, Sultanbeyli and Kartal in the metropolitan area of Istanbul.

The policies that will affect the use of land and the spatial formation of the transportation in the long run are principally the decisions to control the migration over the whole of country. The metropolitan area of Istanbul developed as a result of the continuing trend of today' s distribution of population and employment, the settlements of the population and the employment in a more centralized way in a short period of time, the densening of the population along the main transportation corridors because of the growing demand for public transportation and the formation of the sub-centers with the development of several centers as employment centers apart from the main centers.

In the fourth chapter, the transportation, the value of land and the changes in population and productive power that affect the spatial distribution of the population and the employment of Istanbul are examined and their affects are studied with the multi-recreation method. This model is valid for 14 districts that can be listed as Bakırköy, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih, G.O.Paşa, Kadıköy, Kartal, Sarıyer, Şişli, Üsküdar and Zeytinburnu that are with in the borders of the Istanbul Greater Municipality. The 1985 and 1990 datas of DİE (National Statistics Enstitute) concerning the population and the employment, mod land values and the distances between the districts have been used. The final model shows that the population and the productive power affect each other in the Intanbul urban area.

In the final chapter, a general evaluation that stresses the effect on the spatial development of Istanbul of the increase of the population and the employment in the metropolitan area of Istanbul and the formation of the sub-areas with the support of the environmental approaches because of the decrease in the air pollution and the conservation of energy as aresult of the decreasing distance between the home and the office, can be found.

BÖLÜM 1 GİRİŞ

Metropoliten alanlar büyürken mekansal ilişkilerde karmaşıklaşmakta ve artan ulaşım talebinin neden olduğu çevre kirliliği ve enerji konuları plancılarının çözüm getirmesi beklenen başlıca sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır. İşyeri ve konutlar arasındaki uzaklığın azaltılmasını sağlayacak bir mekansal model olarak ortaya çıkan çok merkezli metropoliten mekansal yapı çevresel kaliteyi yükseltebilecek bir model olarak desteklenmektedir.

Çok merkezli metropoliten alanda nüfus ve işgücünün mekansal dağılımı, ulaşım, sanayi, merkezi iş alanları, gecekondu alanları ve konut alanları planlamasını ve çevreye olan etkilerini içeren ve yönlendiren geniş bir çerçeveyi kapsamaktadır. Ayrıca, nüfus ve işgücünün metropoliten alanda mekansal dağılımı çerçevesinde yapılan çalışmalarda mekansal yapının daha etkin ve kaynakların rasyonel kullanılmasını sağlamak amacıyla, fonksiyonların yer seçimini etkileyen faktörlerin açıklanması gerekmektedir.

Şehir ekonomisi ve yer seçimi kuramı, geleneksel olarak metropoliten alanların desantralizasyon nedenleri ile uğraşmaktadır. Her yıl alınan büyük göç nedeni ile İstanbul' da mekansal dağılımının nedenleri gelişmiş ülkelerle benzerlikler göstermese de yapılan araştırmalar, bu ülkelerde gözlemlendiği gibi nüfusun yanı sıra işgücünde desantralize olarak tek merkezlilikten çok merkezli bir mekansal yapıya geçişin başladığını göstermektedir. Bu değişim sürecinde nüfus ve işgücünün mekansal olarak değişimini etkileyen

faktörlerin saptanması planlama çalışmalarına yardımcı olacaktır.

Çalışma içerisinde, nüfus ve işgücünün kentsel alanda mekansal dağılımını inceleyen kuramsal temeller incelenerek, kuramsal çalışmalara katkıda bulunan kişilere yer verilerek işyeri ve konut yerseçimi modelleri açıklanmıştır. Nüfus ve işgücünün kentsel alanın mekansal dağılımında en etkili olarak görüldüğü İstanbul' da 1930' dan 1995' e kadar mekansal dağılımını etkileyen planlama kararları, sanayi, merkezi iş alanları, gecekondu alanları ve konut alanları gibi faktörler incelenerek kentin mekansal gelişimi açıklanmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmada M.G.Boarnet' in 1980-1988 dönemi için kuzey New jersey' e uyguladığı nüfus ve işgücü büyüme modeli İstanbul' a uygulanarak ilçeler düzeyinde mevcut nüfusun işgücü çekmede ve mevcut işgücünün nüfus çekmede ne kadar etkili olduğu araştırılmıştır [1]. Söz konusu modelde kullanılan değişkenlerden bir kısmı, veri elde edilemeyişi nedeniyle tek bir değişkenle temsil edilmiştir. Agrega veri kullanmanın sakıncaları bilinmekle birlikte, istatistiklerden alınan ya da yerel yönetimlerden sağlanacak olan sayısal verilere dayalı çalışmalarda sürekli karşılaşılan güçlüğüyle bu çalışmada da karşılaşılmıştır.

M.G.Boarnet tarafından geliştirilen model, Bradbury (1982), Bradford ve Kelejian (1973), Carlino ve Mills (1986,1987), Grubb (1982), Luce (1990), Mills ve Price (1984) ve Palumbo (1990)' nun çalışmalarını incelemektedir [2, 3, 4, 5, 6, 7, 8].

Steinnes ve Fisher (1974) ile Fisher ve Fisher (1975) çalışmalarda bulunmakla birlikte farklı olduğu nokta, ekonometrik modelde endojen(içsel) olan potansiyel değişkenlerin kullanılmasıdır [9, 10].

Kuramsal model komşu belediyelerde nüfus ve işgücünün değişimlerinin iletişim ağı "communiting patterns" ile birbirine bağlı olduğunu kabul etmektedir. Bu düşüncenin deneysel olarak uygulanması, mekansal olarak dışsal gecikmeli değişkenlere götürmektedir. Bu modelde açıklayıcı değişkenin bağımlı değişken üzerindeki etkisi X' in belli sayıdaki geçmiş değerleri arasında dağıtılmıştır [11].

BÖLÜM 2.KONUT VE İŞYERİ YERSEÇİMİ KURAMLARI

Konut ve işyeri yer seçimini etkileyen çeşitli kuramlar bulunmaktadır. Ekonomik davranışsal yaklaşım kapsamında konut yer seçimi ve işyeri yer seçimi kuramları incelenmiştir. Bu kuramlar içinde ekonomik davranışsal yaklaşım içinde iki farklı model ekonomik yaklaşımla ortaya konmuştur. Bunlardan birincisi tek merkezli kentsel gelişime yönelik modeller (monocentric models) ve ikincisi ise günümüzde tartışılmaya başlanan ve şehirlerdeki metropolleşme ivmesinin hız kazanmasıyla ortaya çıkan çok merkezli kentsel gelişim modelleridir (nonmonocentric models). Tek merkezli kentsel gelişim modellerinde Alonso, Muth-Mills, A.Weber ve V.Thünen' in çalışmalarına dayanır. Çok merkezli kentsel gelişim modelleri ile ilgili çalışmalar dünya çapında halen devam etmektedir.

Tek merkezli kentsel gelişim modelleri, aktivitelerin mekansal dağılımını açıklayan ilk modellerdir. Bu modeller aktivitelerin yer seçimini düzenleyen gerçeğin ne olduğunu ve arazi rantı veya arazi değeri bu süreçte nasıl ortaya çıktığı sorularını içermektedir. Bu mikro ekonomik yaklaşımda gelişen modeller, klasik ve neoklasik ekonominin kavramsal çerçevesinin kabulüyle başlarlar. Bu yaklaşımda, aktivitelerin yer seçimi, uç temel elemanı mallar, arazi ve ulaşımı içeren bileşik bir pazar mekanizmasının sonucu olarak görülür. Bir yandan, arazinin üretim fonksiyonunu yerine getirmesi ya da konut gereksinmelerini karşılaması gerekir, öte yandan ulaşım artı üretim ya da işgücünün düzenli hareketini yaratır [12].

Çevrebilimsel olarak, belli bir yerleşmede bulunan barınma, iş, dinlenme gibi herhangi bir zamanda bir maliyetler takımı ile bir yararlar takımı haizdir. Bu maliyetlerin ve yararların iki ögesi vardır. Ögelerden birincisi, eylemin doğasından ve eylemin yapıldığı mekanın türünden ve niteliğinden ortaya çıkan eylem maliyetleri ve yararlarıdır. Ögelerden ikincisi, çeşitli yerleşmelerdeki çeşitli eylemler arasında bulunan karşılıklı eylemlere bağlı olan iletişim maliyetleri ve yararlarıdır [13].

Çevrebilimsel değişimin tipi ne olursa olsun, eylemcinin amacının toplam yararlarını maksimize etmek, toplam maliyetlerini ise hem eylem hem de iletişim bakımından minimize etmek için maliyetler/yararlar oranını maksimize eden optimal durumu araması olduğu kabul edilmektedir. Eylemcinin bu yolda olanaklı olan eylem süreçlerini değerlendirilmesi ve seçimi yapması, tasarlamakta olduğu seçeneklerin maliyetlerini ve yararlarını değerlendirmek yolu ile olur [13].

Eylemlerin iletişimlerin olageldikleri mekanlara ilişkin olarak üç öge tipi vardır: 1-davranışa ilişkin (behavioural) ögeler 2-yerleşmeye ilişkin (locational) ögeler 3-geliştirmeye ilişkin (developmental) ögeler. Örnek olarak, bir aile sahibi evini küçük hissettiği takdirde binayı genişletme seçimini yapma olanağına sahiptir. Burada söz konusu olan, geliştirmeye ilişkin bir değişimdir. Aynı kişi aile biriminin eylemlerinin yeniden düzenlenmesi seçimini var olan ev içinde yapabilir. Burada söz konusu olan davranışa ilişkin bir değişimdir. Aynı kişi, daha geniş bir eve taşınma seçimini de yapabilir. Burada söz konusu olan yerleşmeye ilişkin bir değişimdir [13].

Klasik yerleşme kuramlarında, her eylemin optimal olarak yerleştirileceği bir denge durumu varsayılmıştır. Buradaki denge her eylemcinin şartlarını optimal hale

getirme yolunda, rasyonel hareketle uzun sürede erişilen bir dengedir. Bu rasyonellik, mükemmel haberleşme esasına dayanmaktadır. Bu da, durumu değiştirmek için tüm elde edilebilir olanakların geniş kapsamlı bir bilgisine sahip olmak varsayımdır. Oysa, kimsenin böyle bir haberleşme olanağı yoktur. Örnek olarak, ev arayan kimse, konut pazarındaki bütün uygun evleri bilemez. Burada olanakların sadece sınırlı bir sayısı göz önüne alınabilir. Bu olanaklar yerleşme sorununda uygun binaların ya da pazardaki yörelerin bir seçimi, geliştirme sorununda var olan yapının ya da yörenin uyumu ya da genişletilmesi şeklinde belirir. Hatta enerji ve imgelenen ile sınırlı olarak bu seçeneklerden birisi seçilir [13].

Acaba bireylerde ve gruplarda beliren, çevre ile olan bağıntılarına ilişkin tatminsizlik, onları nasıl harekete geçirmektedir? Burada belirli olan nokta, eylemlerin, az ya da çok derecede çevrelerindeki dünyada, başka eylemlerde ve mekanlarda, iletişimlerin kalıbında ve yolların etkinliğinde yansımalar neden olmalarıdır. Benzer şekilde, sanayiciler tarafından verilen çeşitli kararlar, arazi kullanışı iletişimler ağı üzerinde yansımalar yapabilirler. Planlama ise, planda ortaya konan birtakım geniş ölçüde amaçlara uyarak, ortaya çıkan olumsuz etkileri en aza indirmek ve fiziksel çevrenin daha iyi performansını ilerletmek yolunda bireylerin ve grupların eylemlerini düzenlemeyi araştırır. Burada açık olan herhangi bir geliştirmede yansımaların ortaya çıkması, düzenleri, büyüklükleri ve olageldikleri yerler ilişkin olarak yeterli bilgilerin gerektiğidir [13].

2.1. Konut Yer Seçimi Kuramı

Hanehalkı hizmetlerin maksimum, konut ve arazi değerlerinin kendi bütçelerine uygun ve konut-işyeri ulaşım maliyetlerinin minimum olduğu en uygun

yerleşmelerde yerleşmeyi tercih ederler. Hanehalkının yer seçimine göre, yerleşmeler konut alanlarından oluştuğundan konut yer seçimi kuramı hanehalkı yer seçimi kuramının uygulamasıdır [14].

Konut yer seçimi kuramında; ulaşım, konut-işyerine olan erişilebilirliği sağladığından dolayı arazi kullanımının belirlenmesinde temel etken olarak alınmıştır. Özel bir yer seçimine karar verirken, bu bölgedeki temel ihtiyaç maddelerinin veya üretim için gerekli olan hammaddelelerin maliyetlerinin yanı sıra, ulaşım maliyetlerinin de göz önüne alınması gerektiği konut yer seçimi kuramında açıklanmaktadır [14]. Konut yer seçimi kuramı içerisinde Alonso ve Muth-Mills' in çalışmalarına yer verilmiştir.

2.1.1. Alonso

Modern şehirselleşme yer seçimi kuramının habercisi Alonso' nun arazi değeri modelidir (1964). Hanehalkının rastgele biraraya gelmeleri ve yerleşme alanlarını seçmeleri durağan hizmetlerin maksimizasyonu ile tanımlanabilir [14].

Alonso' nun açıklamış olduğu kuram, şehir içinde arazi kullanımı ile arazi değerleri arasındaki ilişkileri kapsamaktadır. Bugüne kadar konut; konut alanlarının arazi kullanımının temel belirleyicisi olduğundan temel ilgi odağı konut alanları üzerinde olmuştur. Alonso kuramında sadece konut alanlarını içine almayarak pek çok değişik faktör tarafından etkilenen firma tipleri üzerinde genel bir tipoloji kabul etmiştir. Alonso tarafından formüle edilen kuram, önceki tarımsal arazi değeri kuramlarıyla uyumludur [15].

Alonso bu yaklaşımında, konut, sanayi ve tarım olmak üzere ele aldığı üç ekonomik birimin optimal yer

seçimini içeren bir mikro ekonomik kuram geliştirmektir. Bu yaklaşımla Alonso' nun modeli sadece kentsel alanla sınırlı kalmamış, bütün coğrafi alanı içerecek şekilde geliştirilmiştir. Alonso' nun yaklaşımının temel sonucu, arazi değerini belirleyen ekonomik fonksiyonların (üretim, tüketim ve ikamet fonksiyonları) arazide optimal dağılımını sağlamak üzere yüksek verimli fonksiyonların merkezde, diğerlerinin ise çevreye dağılacak şekilde yerleşmesidir. Bu modelde yer alan ekonomik birimlere göre, mekan da farklı anlamlar içerir. Konut sahibi için mekan bir tüketim faktörü, sanayici ve toprak sahibi için ise bir üretim faktörüdür. Alonso' nun ekonomik alanı: biçim, boyut, mülkiyet ve konum olmak üzere dört karakteri içerir. Bu karakterlerin yanısıra, dört ayrı ekonomik fonksiyonu da kapsar. Bunlar; arazinin fonksiyonuna bağlı olmak üzere tasarruf ve spekülasyon ile arazinin kullanımına bağlı üretim ve tüketimdir. Alonso, araziye üretim ve tüketim fonksiyonlarının bir faktörü olarak değerlendirmiştir [12].

Daha az merkezi olan yerleşmelerde konut işyeri ulaşım maliyetleri artacağından, bu yerleşmelerde arazi değeri daha düşük olacaktır. Alonso, kent merkezinden dışarıya doğru toprak değerlerindeki düşüşün ulaşım maliyetlerinde doğrusal olmayan (non- linear) artışlar tarafından oluşturulduğunu ileri sürmekte ve toprak değerleri ile ulaşım maliyetleri arasında kuramsal bir ilişki kurmaktadır [16].

Yerleşme kararlarının verilmesinde Alonso arazi değeri ve ulaşım maliyetleri arasında kuramsal bir ilişki kurmasına karşın, arazi değerine karşı alternatif olan etkenlerden birinin de kira değeri olduğunu açıklamıştır. Hanehalkı kendisi için uygun olan mekanın kirasını teklif olarak vermesine rağmen, ev sahipleri ise kendi arazileri ve konutları için en yüksek teklifi verirler. Alonso' nun tanımladığı kira eğrisi

fonksiyonuna göre arazinin alternatif uzaklıklarında ve belirli bir hizmete sahip olan araziler de hanehalkının büyük bir kısmının yerleşme tercihinde rol oynamaktadır [14].

2.1.2. Muth-Mills

Mills (1967), Muth (1969) tek merkezli kentsel gelişim modellerinde, tercihlerde mal olarak araziden çok konutu ele almışlardır. Konut, araziye para yatırmaksızın arazi ile birlikte üretilmiş, hanehalkı konut üretim fonksiyonundaki hem teknik karakteristiklerine hem de konutlar için tercihlerine bağlı olarak arazi talebinde bulunmuşlardır [14].

Muth ulaşım maliyetlerinin uzaklığa ve gelire bağlı olduğunu, ulaşımındaki erişilebilirlik ve zaman farklılığı çeşitli gelirler, daha yüksek ulaşım maliyetleri ve daha yüksek gelirli hanehalkları ile ilişkili olduğunu belirtilmiştir. Optimal yerleşmelerde işyeri konut ulaşımındaki marjinal uzunluğun ulaşım maliyetlerindeki artışın konut maliyetlerindeki artışına paralel olması gerektiğini savunmuştur [14].

Muth' un karşılaştırılan statik modeli DeSalve (1977) tarafından temsil edilmiştir. Sadece gelirdeki değişimin etkileri ele alınarak gelirdeki değişim yerleşmelerde karşıt iki etkisi bulunduğunu yüksek gelirliilerin ulaşım maliyetlerinin arttığını az gelire sahip olanların ise daha az ulaşım maliyeti için daha kapalı yerleşmeleri tercih etmelerine neden olduğunu belirtmiştir ve gelirin ulaşım maliyetlerini etkilemediğini farz edilirse, gelirin uzaklığı etkilediği sonucu çıkarılabilir [14].

Genel olarak geleneksel tek merkezli yerleşim modellerinde logaritmik-lineer fonksiyon kullanılır. Daha kompleks tercihlerde ulaşım maliyetleri, konut için

üretim fonksiyonu olan şehir modellerinde kullanıldı ve genellikle kira ve yoğunluk eğilimleri aşağı yukarı sayısallaştırılmıştır. Eğer daha uzun ve daha maliyetli konut işyeri ulaşımı var ise, arazi kiralari uzaklıkla azalacaktır. Yoğunluğun, arazi kiralari ile pozitif bir ilişkisi vardır. Muth ve Mills' in diğer yaklaşımlarında konut stokunun dayanıklılığı tanıtılmaktadır. Statik modellerde arazinin değeri her zaman marjinal üretime eşittir. Şehir alanlarındaki artış yeni konut kapitalinin devam eden tabakalanmadan olduğunu gösterebilir. Muth-Mills modeli dinamik içerikte şehrin mekansal yapısı ile birlikte konut kapitalindeki zaman faktörünü uzatmıştır [14].

2.2. İşyeri Yer Seçimi Kuramı

İşyeri kararlarının açıklanmasında, perakende ve tüketim eylemlerinin veya üretimin mekansal dağılımının, ulaşım maliyetlerinin ve değişen nüfus yoğunluğunun nasıl olması gerektiğini, merkezlerin veya alt merkezlerde üretim veya perakende eylemlerin formlarının nasıl olduğunu ve yerleşim sayısı ile mekansal dağılımının nasıl olması gerektiğini açıklamaktadır [17].

Üreticilerin iş yeri yer seçimin kararlarında azalan maliyet ve yığılma ekonomisi kavramları önemlidir. Maliyetin azalmasında girdilerin değeri ve yığılma ekonomisi kavramları önemlidir. Yığılma ekonomisi ise, üretim faaliyetlerin mekansal dağılımı için sürücü kuvvettir [17].

2.2.1. A.Weber

A.Weber' e göre modelin esaslı şirket yerleşmesi fikridir. Buna göre, imalat firmasının yerleşme kararı, ulaşım maliyetlerini minimize etme yolunda bir çalışma olarak görülmektedir [13].

Firmalar girdiler ve çıktılar için pazarların önceden saptanmış olan yerleşmelere yerleşirler. Ulaşım maliyetleri artması işyeri yer seçimi kararını etkilemektedir. Ulaşım maliyetleri artması ile firmalar merkezi olan pazar alanlarına daha yakın oturmak istemektedirler. Bunun üzerine de arazi fiyatlarında büyük artışlar gözlenmektedir [17].

Kişisel üreticilerin yer seçimindeki problemleri orjinal olarak Weber (1909) tarafından açıklanmıştır. Kişisel girdilerden üretim sağlayarak firma, tüm pazarlardan fiyatı alır ve orantılı uzaklıkta olan ulaşım maliyetlerinin hepsini üstlenir. Firmanın yer seçimindeki ilk amacı maliyetleri minimize etmektir [17].

Ancak Weber, maddelerin ve pazarların bağıl çekici güçleri geliştirmekle beraber, yol düzeni ile uzak ulaşım tasarruflarının tam anlamını takdir edememiştir [13].

2.2.2. Von Thünen

Yeryüzünün insani kullanışı üzerindeki düzen ve kalıp kavramı yüz yıl önce bağıl olarak önemsiz bulunuyordu. Bu alandaki kuramcılardan birisi olan Von Thünen 1826 yılında farklı arazi kullanışlarının aynı merkezli bölümleri üzerindeki kuramını bir kentsel merkezi biçimlendirmek üzere ileri sürmüştür. Buna göre, arazi sahipleri ve kiracıların, yararlarını maksimize etmek üzere rasyonel olarak hareket ettikleri varsayılıyordu. Kuram, bu kabulü ile geniş ölçüde gerekirci (deterministic) bir kuramdı. Nitekim, burada kabul edilen tek değişme, çeşitli ürünlerin bağıl pazar fiyatlarıydı. Von Thünen' in kuramının en önemli yönleri, uzlaşmasız yapısı ve bir denge kuramı oluşudur. Bu kuramda, sistemin yöneleceği bir statik ortam

tanımlanmakta, değişme olanağı kabul edilmekle beraber bu değişme basit ve süreksiz olarak görölmektedir [13].

Von Thünen maliyet minimizasyonu yerine rantın maksimizasyonunu savunmuştur. Rantın maksimizasyonu yaklaşımı maliyet minimizasyonu yaklaşımından farklı bir sonuca götürmektedir [18].

Von Thünen' in tek merkezli gelişme modeli çerçevesinde işyerlerinin alt bölgeler için izin verilmesini savunmaktadır. İşyeri yer seçimleri çok merkezlilik ile modelleştirmiş olan Mills (1972), Solow (1973) veya Hartwick (1976) endüstriyel faaliyetler konutlulara ve ucuz işgücüne bağlı olarak yerleştiklerini açıklamıştır [17].

Yukarıda anlatılan işyeri yer seçimi ve konut yer seçimi kuramlarında arazi kullanımı ile pazar ekonomisinin birbirine bağlı olarak açıklanması, firma ve hanehalkının yer seçiminde maliyetin minimum karın maksimum olacak şekilde optimum dağılımını içeren birçok özellikleri bulunmaktadır.

BÖLÜM 3. İSTANBUL'DA NÜFUS VE İŞGÜCÜNÜN 1930-1995 YILLARI ARASINDA MEKANSAL DAĞILIMI

3.1. Türkiye' de 1930-1990 Yılları Arasındaki Nüfus Ve İşgücü Değişimi

Türkiye, gelişmekte olan ülkeler arasında nüfusu hızla artan ülkelerden biridir. 1927 yılında yapılan ilk nüfus sayımından 1990' daki son nüfus sayımına kadar olan gelişme incelendiğinde, nüfus 1927 yılında 13.648.270 kişi iken, 1990 yılında 56.473.035 kişiye ulaşmıştır (Tablo 3.1).

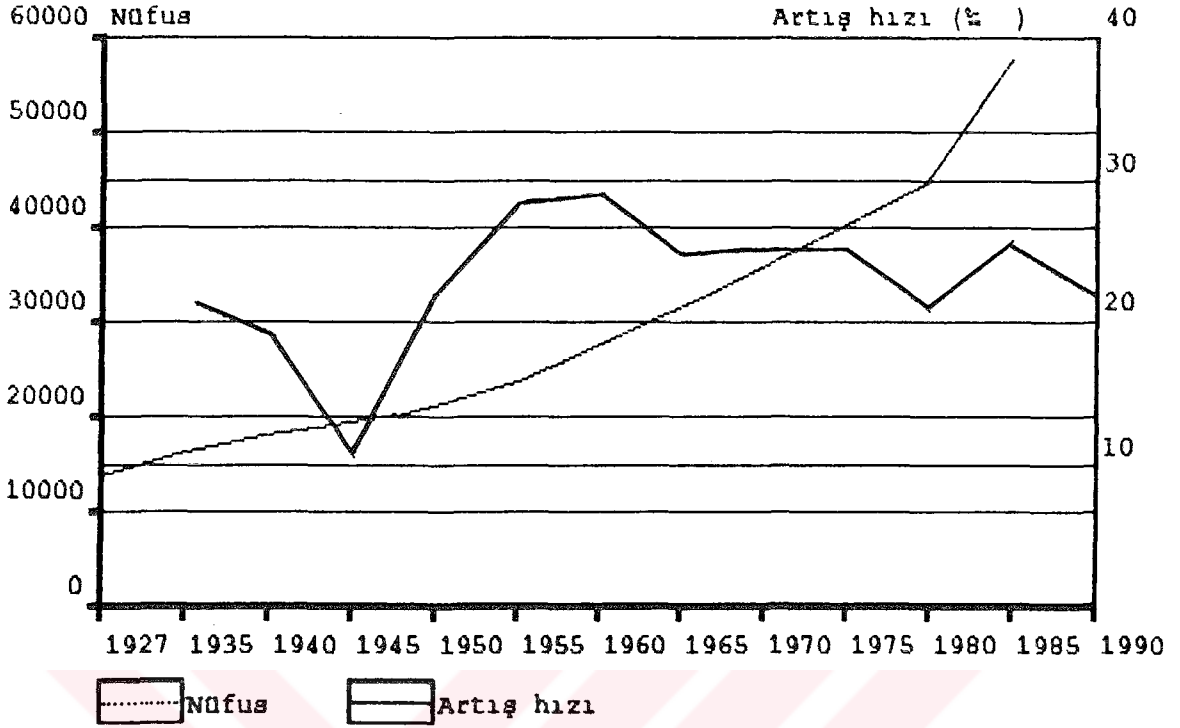
Türkiye' deki toplam yıllık nüfus artış hızı ve kentsel nüfus artış hızı 1935 yılından sonra artmaya başlamıştır. 1935 yılında % 17.50 olan yıllık kentsel nüfus artış hızı 1945' de % 15.10' a düşmüş olup, bu period içerisinde kırsal yerleşmelerde daha hızlı bir düşüşle yıllık kırsal nüfus artış hızı 1935' de % 22.23 iken 1945' de % 9.12' ye gerilemiştir. 1950' de yıllık kentsel nüfus artış hızı % 22.47' e yükselirken, yıllık kırsal nüfus artış hızı daha hızlı bir artışla % 21.49' a yükselmiştir. 1955 yılından sonra yıllık kentsel nüfus artış hızındaki yükseliş son nüfus sayım yılına kadar devam etmiş olup, 1990' da % 43.10' na ulaşmıştır. Yıllık kentsel nüfus artış hızındaki yükselme devam etmesine rağmen yıllık kırsal nüfus artış hızında gerileme görülmüş ve % -5.56' ya düşmüştür (Tablo 3.1). Türkiye' de kentsel nüfusun hızla artmasının nedenlerinden biri, 1950' li yıllardan sonra alınan Marshall yardımıyla tarımda modern aletlerin kullanılması tarımdaki işgücüne olan talebi azaltmış ve bu yüzden kırsal alanlardan kentsel alanlara göç

Tablo 3.1. Genel nüfus sayımına göre Türkiye' de Kırsal ve Kentsel Nüfus [19]

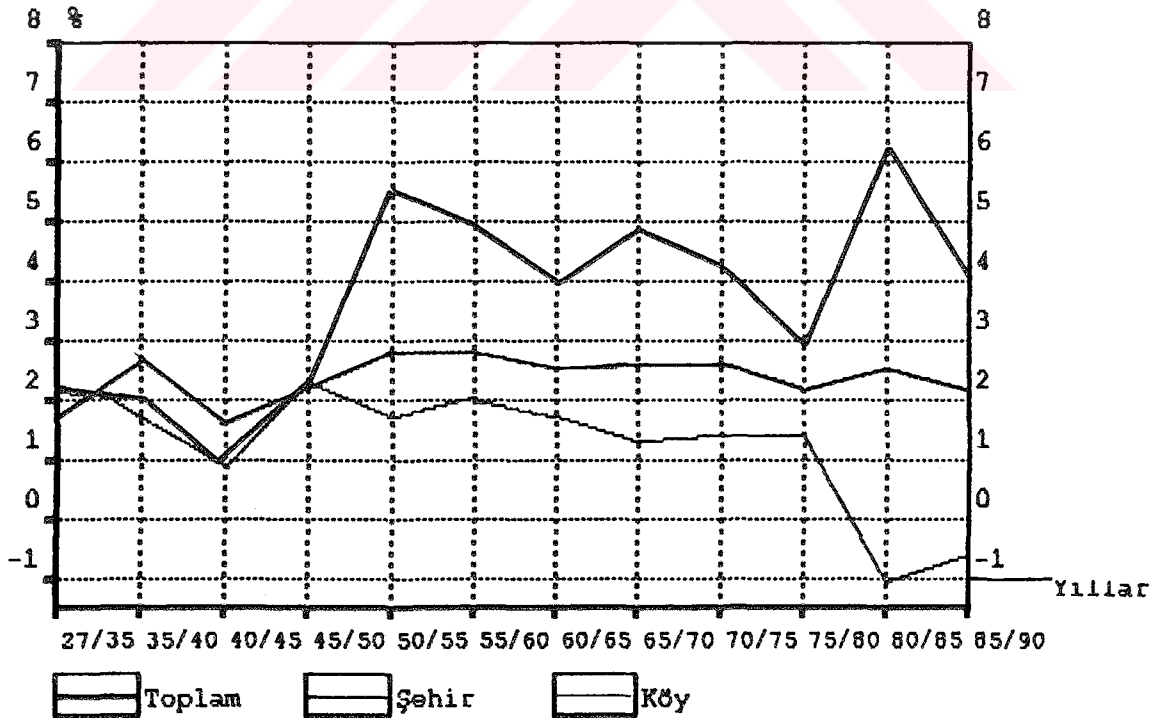
YILLAR	NÜFUS			YILLIK NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)				KENTSEL NÜFUSUN TOPLAM İÇİNDEKİ ORANI (%)	KİRSAL NÜFUSUN TOPLAM İÇİNDEKİ ORANI (%)
	TOPLAM NÜFUS	KENTSEL NÜFUS	KİRSAL NÜFUS	TOPLAM ARTIŞ HIZI	KENTSEL ARTIŞ HIZI	KİRSAL ARTIŞ HIZI			
1927	13,630,270	3,305,079	10,342,391	-	-	-		24.22	75.78
1935	16,150,018	3,802,842	12,355,376	21.10	17.50	22.23		23.53	76.47
1940	17,820,950	4,346,249	13,474,701	19.59	26.72	17.34		24.39	75.61
1945	18,790,174	4,687,102	14,103,072	10.59	15.10	9.12		24.94	75.06
1950	20,947,188	5,244,337	15,702,851	21.73	22.47	21.49		25.04	74.96
1955	24,064,763	6,927,343	17,137,420	27.75	55.67	17.48		28.79	71.21
1960	27,750,820	8,859,731	18,895,089	20.53	49.21	19.53		31.92	68.08
1965	31,391,420	10,805,817	20,585,604	24.63	39.71	17.14		34.42	65.58
1970	35,605,176	13,691,101	21,914,075	25.19	47.33	12.51		38.45	61.55
1975	40,347,719	16,069,069	23,478,651	25.01	41.75	13.79		41.81	58.19
1980	44,736,957	19,645,007	25,091,950	20.85	30.47	13.29		43.91	56.09
1985	50,664,458	26,865,757	23,798,701	24.88	62.61	-10.58		53.03	46.97
1990	56,473,035	33,326,351	23,146,684	21.71	43.10	-5.56		59.01	4.99

hareketi başlamıştır. Nitekim 1935 yılında Türkiye' de ülke nüfusunun ancak % 6.8' ini oluşturan 1.104.107 kişi doğdukları yerleri terk ederek ülke içinde başka yerlere yerleşmişken bu miktar 1970 yılında 5.789.000' e yükselmiş, dolayısıyla ülke genel nüfusunun % 10.1' ini bulmuştur. Türkiye' de doğdukları yerleri terkeden nüfus hala büyük şehirlere özellikle de İstanbul' a göç etmektedirler. Bu durum büyük şehirlerin daha da büyümelerine sebep olmaktadır. Doğal olarak bu şehirlerde nüfus artışı da ülke nüfus artışı ortalamalarının çok üstünde gerçekleşmektedir [20]. Şekil 3.1' de Türkiye' de 1927-1990 yılları arasındaki yıllık nüfus ve nüfus artış hızını, şekil 3.2' de 1927-1990 yılları arasındaki köy, şehir ve toplam nüfus artış hızını ve şekil 3.3' de 1927-1990 yılları arasındaki şehir ve köy nüfusunun oranını görmekteyiz. Şekil 3.3' de görüldüğü gibi kentsel nüfusun artış oranının yükselmesi ile birlikte kırsal nüfusun artış oranında düşüş olmuştur. Bu durumu şekil 3.4' de destekleyerek, 1927-1990 yılları arasındaki kentsel ve kırsal nüfus grafiğinde kentsel nüfusun kırsal nüfusa göre hızla arttığı görülmektedir.

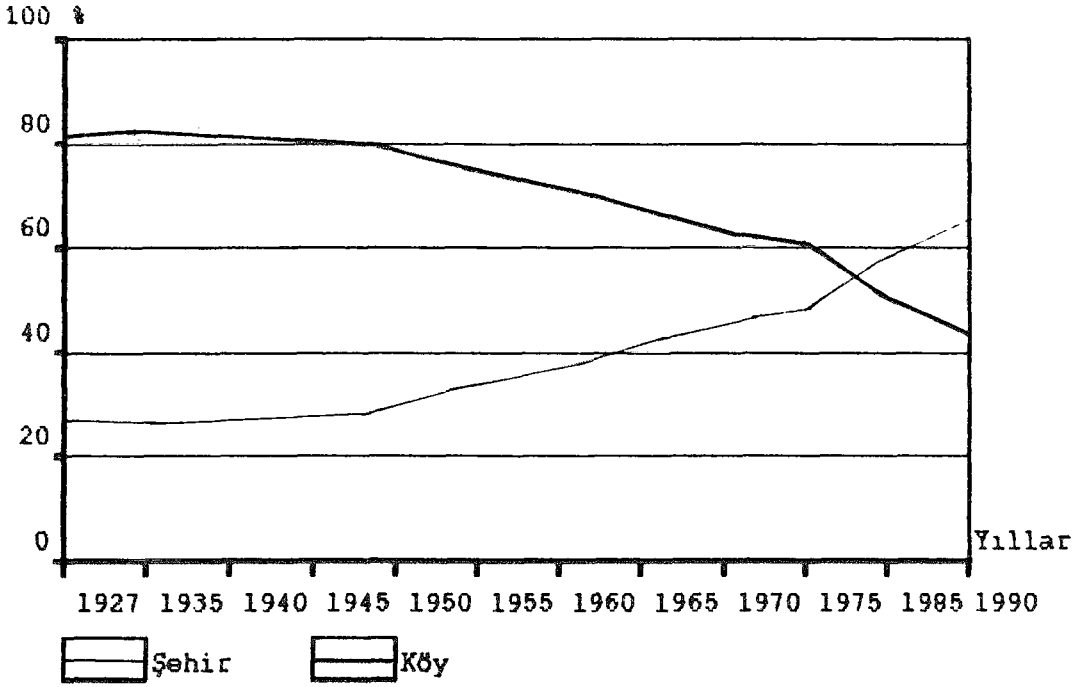
1927-1935 yılları arasında her ne kadar kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı % 24.22' den % 23.53' e düşmüş, kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki oranında da % 75.78' den % 76.47' e artmış olsa da bu oranlar, 1935' den sonra değişmeye başlamıştır. 1940 yılında kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı % 24.39' a çıkmış kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki oranı ise % 75.61' e düşmüştür. Kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranının artış hızının daha büyük oranlarda yükselme süreci 1950 yılından sonra başlamış, 1950 yılında % 25.04 iken son nüfus sayımı olan 1990 yılında % 59.01' e yükselmiştir, kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki oranı 1950 yılında % 74.96 iken, 1990 yılında % 40.99' a düşmüştür (Tablo 3.1).



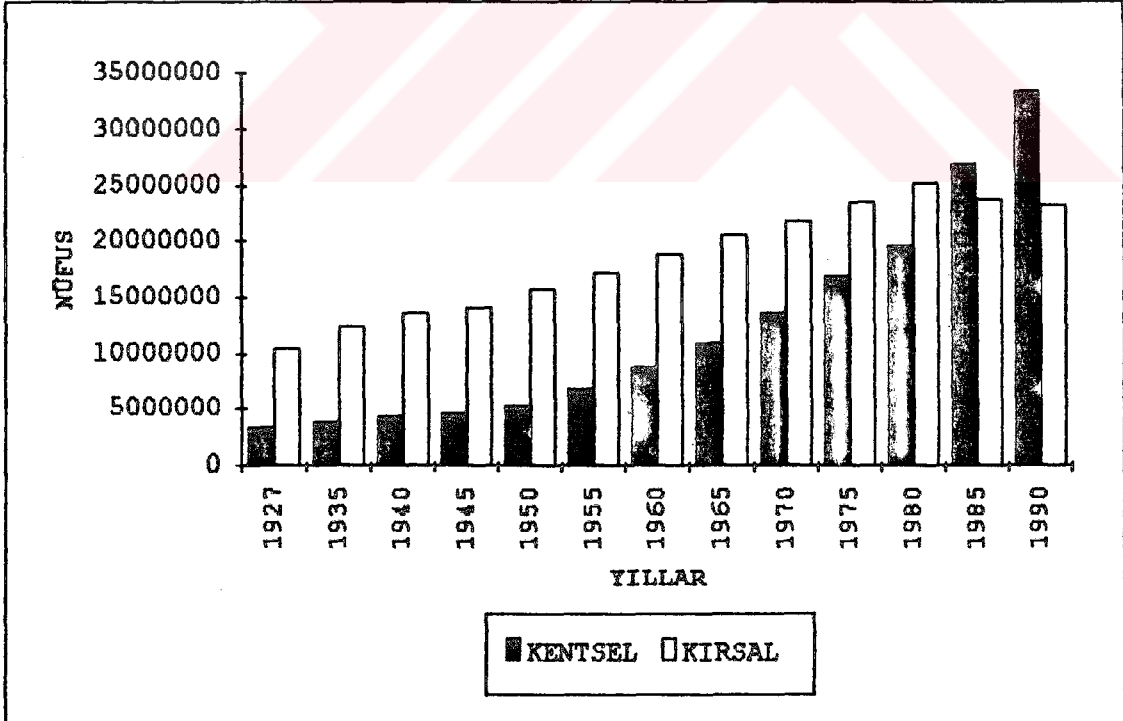
Şekil 3.1 Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasındaki Yıllık Nüfus ve Nüfus Artış Hızı [19]



Şekil 3.2. Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasında Köy, Şehir ve Toplam Yıllık Nüfus Artış Hızı [19]



Şekil 3.3. Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasındaki Şehir ve Köy Nüfusunun Oranı [19]



Şekil 3.4. Türkiye'de 1927-1990 Yılları Arasındaki Kentsel ve Kırsal Nüfus Grafiği [19]

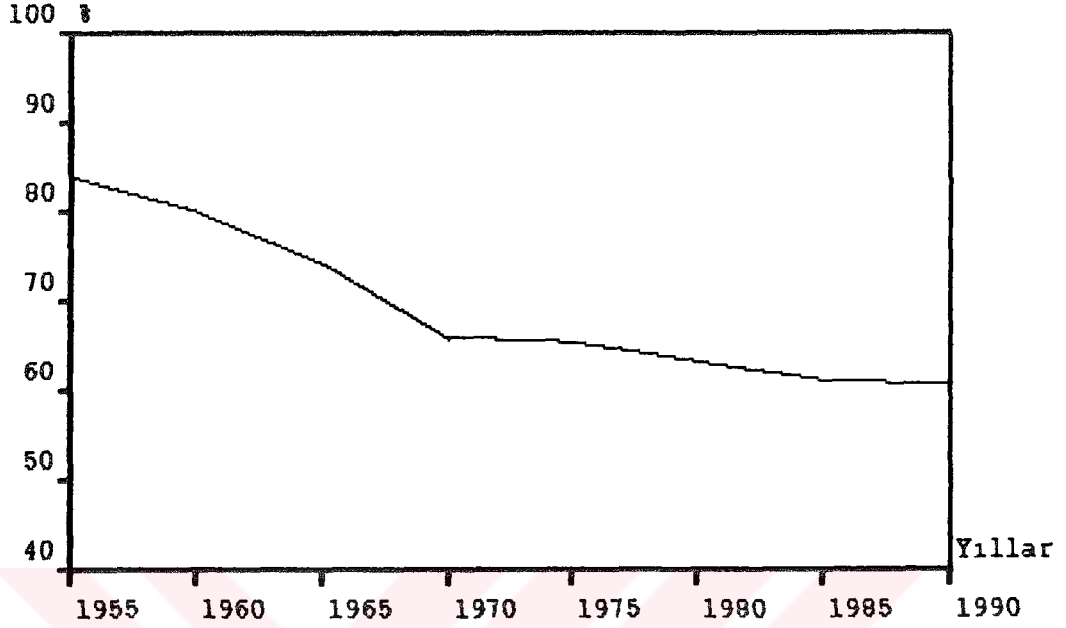
1927-1990 yılları arasındaki nüfus verilerinde de görüldüğü gibi Türkiye' deki nüfus sürekli olarak artmaktadır. Ancak bu artış dengeli dağılmamakta, batı bölgesi bu nüfusun büyük bir kısmını bünyesinde toplamaktadır. Bunun nedeni ise, doğudaki kırsal alanlardan batıdaki kentsel alanlara olan göçün günden güne artarak devam etmesidir.

1955-1990 yılları arasındaki çalışan nüfus oranı incelendiğinde, 1955-1965 yılları arasında yavaş bir düşüş oranı, 1965-1970 yılları arasında daha hızlı bir düşüş oranı olmasına karşın, 1970-1975 yılları arasında bu düşüş oranı durmuş hatta bir miktar yükselme görülmüştür. 1975' den sonra düşüş 1985' e kadar devam etmiş ve 1985-1990 yılları arasında tekrar durmuştur (Şekil 3.5). Türkiye' de çalışan nüfusun artışı nüfus artış hızına paralel olarak artmadığı için bağımlılık oranı artmıştır. 1955' de bağımlılık oranı 197.10 iken 1985' de 234.77' e ulaşmıştır (Tablo 3.2).

3.2.İstanbul' da 1930-1990 Yılları Arasındaki Nüfus Ve İşgücü Değişimi

Türkiye' nin nüfus ve işgücü açısından genel özelliklerini inceledikten sonra Türkiye' nin en büyük metropolü olan İstanbul' un, Türkiye içindeki yeri, nüfusu ve işgücü yönünden değişimini incelersek:

İstanbul, Türkiye' nin kuzey batısında Marmara Bölgesi içerisinde yer almaktadır. Marmara Bölgesi çeşitli sosyo-ekonomik göstergeler yönünden ülkenin en gelişmiş bölgesidir. Ancak bu gelişmişlik homojen olmayıp, Doğu Marmara Alt Bölgesi (İstanbul, Kocaeli, Bursa, Bilecik, Sakarya) ülke ortalamasının üstünde bir gelişmişliğe sahiptir. Doğu Marmara Alt Bölgesinin en gelişmiş bölge oluşu İstanbul metropolünden kaynaklanmaktadır. İstanbul, bölgede kentleşmenin sürükleyicisidir. Bu durumu destekleyen tablo 3.3' de



Şekil 3.5. Türkiye'de 1955-1990 Yılları Arasındaki Çalışan Nüfusun Oranları [19]

Tablo 3.2. Türkiye' de Yıllara Göre Bağımlılık Oranları [21]

YILLAR	TOPLAM NÜFUS	ÇALIŞAN NÜFUS	BAĞIMLILIK ORANI
1955 (1)	24,064,763	12,205,272	197.16
1960 (1)	27,754,820	12,993,245	213.60
1965 (1)	31,391,421	13,557,860	231.53
1970 (2)	35,605,176	15,118,887	235.50
1975 (2)	40,347,719	17,383,828	232.09
1980 (2)	44,736,957	19,212,193	232.85
1985 (2)	50,664,458	21,579,996	234.77

(1) 15 ve daha yukarı yaştaki nüfus (çalışan nüfus)

(2) 12 ve daha yukarı yaştaki nüfus (çalışan nüfus)

görüldüğü gibi İstanbul, Marmara Bölgesi içinde en çok nüfusu çeken ve en yoğun ildir. İstanbul' un Marmara Bölgesi içerisinde nüfusu hızlı artan sosyo-ekonomik ve kültürel yönden en zengin ilimiz olması Türkiye içerisindeki önemini daha da arttırmaktadır.

Türkiye' de iç göçler üzerine yapılmış olan araştırmalar, iç göçlerin önemli kısmının Marmara Bölgesine, özellikle İstanbul ve onun yakınındaki İzmit, Adapazarı ve Bursa' ya yöneldiğini göstermektedir (Tablo 3.4). Bursa ile mekansal ilişkisinin ancak Yalova ile olmasına karşın, İzmit ve Tekirdağ' ın bugün İstanbul' un iki önemli gelişme yönlerinden biri olması ve aynı mekansal uzantı içinde olması onları İstanbul' la daha yakın bağlantılar kurmaya zorlamaktadır. [20].

Türkiye ve İstanbul' un nüfus gelişmesini gösteren şekil 3.6 ve 3.7' de görüldüğü gibi İstanbul' un nüfusu Türkiye' ye göre yaklaşık 2.5 kat daha fazla artmaktadır. İstanbul' un Türkiye içindeki nüfus oranı 1927' de % 0.5, 1950' de %5.6 iken, 1990' da %12.94' e ulaşmıştır. (Tablo 3.5 ve şekil 3.8). İstanbul' un nüfusunun Türkiye nüfusu içinde önemli bir yeri olduğunu ve bu önemin 1950' den 1990' na kadar sürekli bir artış içinde olması İstanbul'un Türkiye içindeki nüfus oranının 2000' li yıllarda da artarak devam edeceğini göstermektedir.

İstanbul' un ilk nüfus sayımı yapılan 1927 yılından beri nüfusundaki gelişme izlediğinde 1927 yılında nüfus 806.863 iken, son nüfus sayımı olan 1990 yılında 7.309.190' a ulaşmıştır [23].

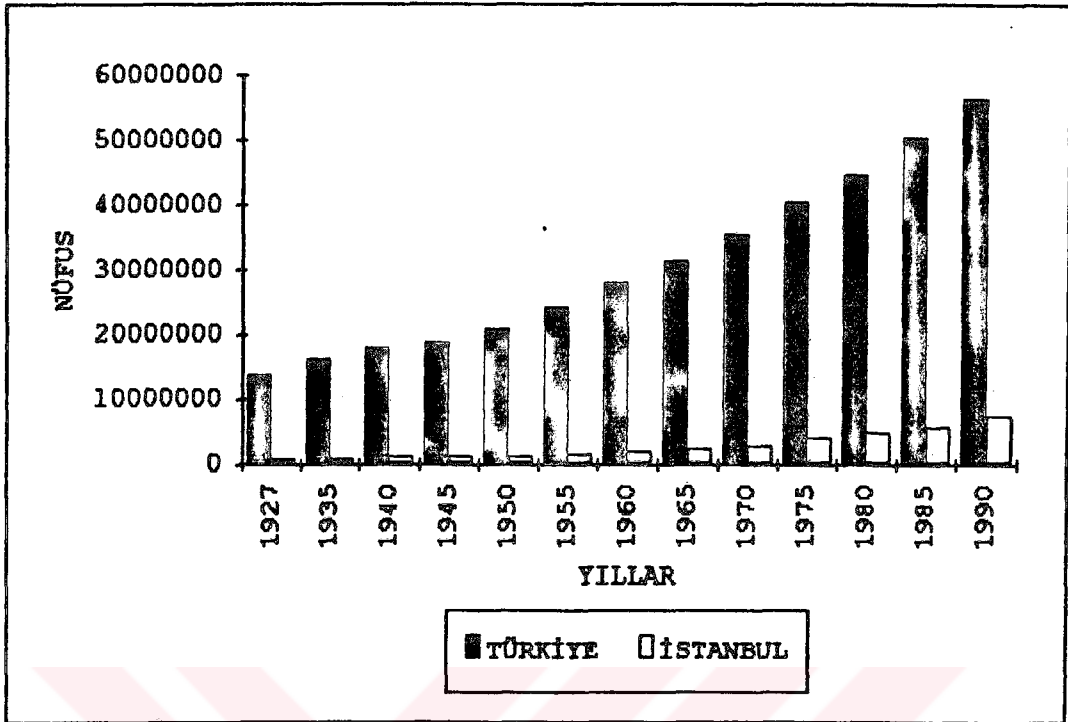
İstanbul' da yıllık genel nüfus artış hızı ve kentsel nüfus artış hızı 1935 yılından sonra artmaya başlamıştır 1935 yılında yıllık kentsel nüfus artış hızı % 9.17 iken, bu artış 1945' e kadar devam ederek % 21.47' e ulaşmıştır. Yıllık kırsal nüfus artış hızı

Tablo 3.3. Marmara bölgesinde nüfus yoğunluğuna
Göre İller (1985) [21]

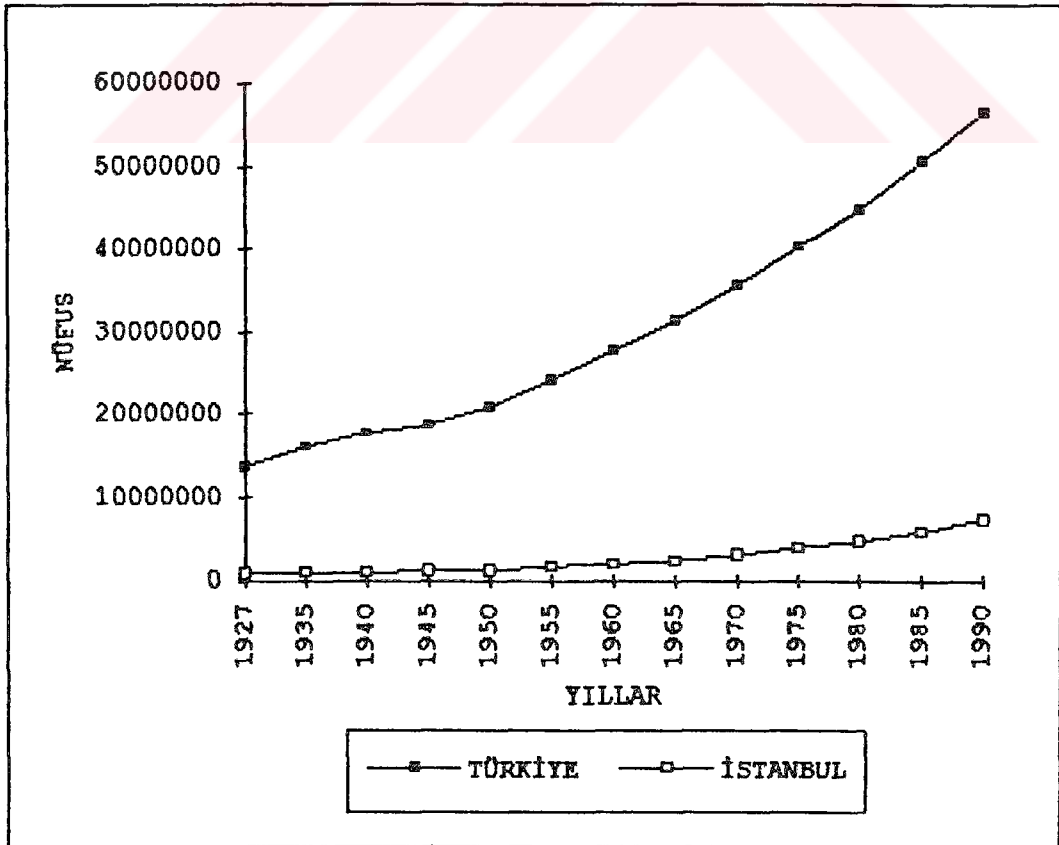
İLLER	NÜFUS	YÜZÖLÇÜMÜ (Km ²)	YOĞUNLUK (Kişi/Km ²)
BALIKESİR	910,282	14,292	64
BİLECİK	16,909	4,307	37
BURSA	1,324,015	11,043	120
ÇANAKKALE	417,121	9,737	43
EDİRNE	389,638	6,276	62
İSTANBUL	5,842,985	5,712	1,023
KIRKLARELİ	297,098	655	45
KOCAELİ	742,245	3,626	204
SAKARYA	6,105	4,817	127
TEKİRDAĞ	402,721	6,218	65
MARMARA BÖLGESİ	11,097,514	72,578	141
TÜRKİYE	50,664,514	774,815	65

Tablo 3.4. Marmara Bölgesindeki illerde 1965-1980
Yılları Arasındaki Net Göç Oranları [22]

İLLER	NET GÖÇ ORANLARI		
	1965-1970	1970-1975	1975-1980
BALIKESİR	-57.5	-24.2	-7.33
BİLECİK	-118.01	-101.05	-2.31
BURSA	23.72	57.89	55.91
ÇANAKKALE	-9.36	2.85	-3.46
EDİRNE	76.74	-13.24	-7.67
İSTANBUL	207.1	127.46	67.27
KIRKLARELİ	-96	93	-11.25
KOCAELİ	55.08	6.24	100.28
SAKARYA	-5.08	6.56	8.41
TEKİRDAĞ	9.6	31.08	14.48



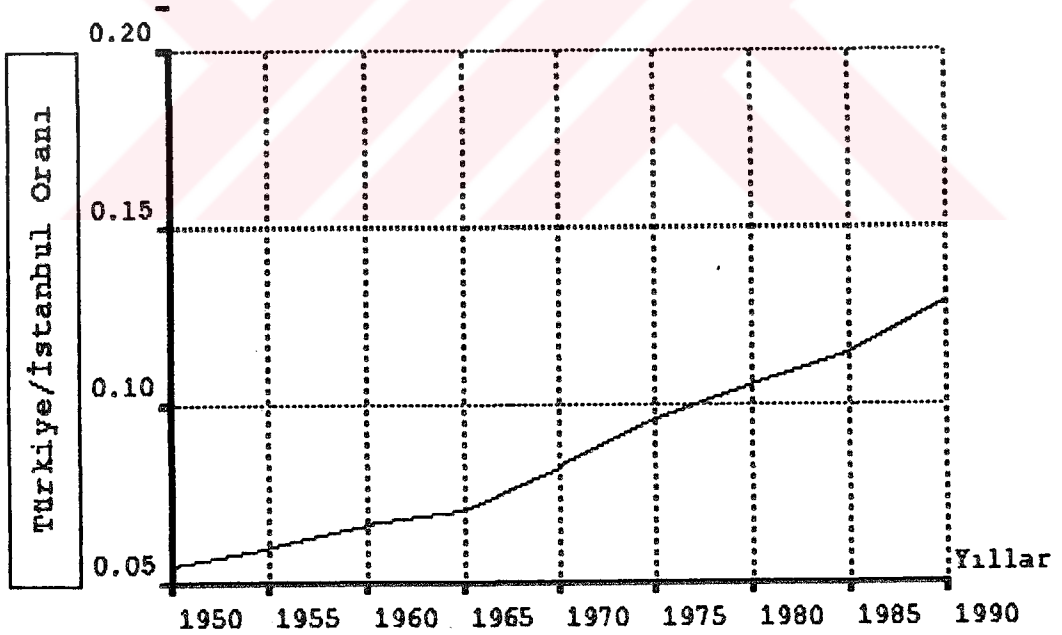
Şekil 3.6. Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerlerinin Karşılaştırılması [19,23]



Şekil 3.7. Türkiye ve İstanbul Nüfus Değerlerinin Projeksiyonla Karşılaştırılması [19,23]

Tablo 3.5. Türkiye-İstanbul Nüfus Değer ve Oranları [19,23]

YIL	İSTANBUL	TÜRKİYE	ORAN
1927	806863	13648270	5.91
1935	883999	16158018	5.47
1940	991237	17820950	5.56
1945	1078399	18790174	5.74
1950	1166477	20947188	5.57
1955	1533822	24064763	6.37
1960	1882092	27754820	6.78
1965	2293823	31391421	7.31
1970	3019032	35605176	8.48
1975	3904588	40347719	9.68
1980	4741890	44736957	10.60
1985	5842985	50664458	11.53
1990	7309190	56473035	12.94



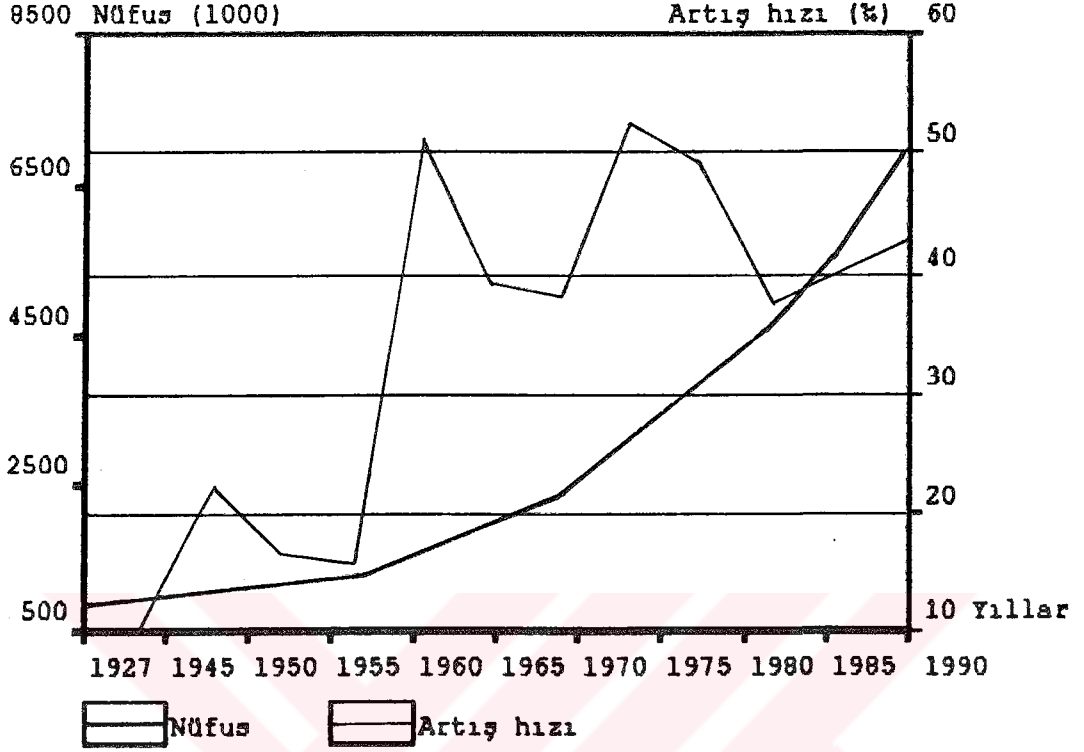
Şekil 3.8. İstanbul'un Türkiye Nüfusu İçinde Aldığı Pay [1923]

1935' de % 25.48 iken 1940' da büyük bir artışla % 67.80 ulaşmasına rağmen, 1945' de bu artış hızı azalışa geçerek % -6.07' e düşmüştür. 1945' den sonra yıllık kentsel nüfusun artış hızı azalarak % 19.71' e düşmüş olmasına karşın, 1955' de % 51.65' lik artış hızı ile tekrar yükselişe geçmiştir. Yıllık kırsal nüfus artış hızı 1950' de % -7.12' iken büyük bir artışla 1955' de % 72.70' e ulaşmıştır. 1985 yılında yıllık kentsel nüfus artış hızında patlama derecesindeki çıkışla % 129.56' ya yükselmesine karşın yıllık kırsal nüfus artış hızı büyük bir düşüşle 1985' de % -374.24' e gerilemiştir. 1990' da yıllık kentsel nüfus artış hızı % 38.87' ye düşerken, yıllık kırsal nüfus artış hızı % 135.45' e yükselmiştir. 1935 yılından beri kentsel ve kırsal nüfuslara bağlı olarak İstanbul genel nüfusunun yıllık artış hızında büyüme görülmektedir. Bu artış 1935' de % 11.36 iken 1955' de % 54.75' e ulaşmış, 1990' da % 44.78 olmuştur (Tablo 3.6). Şekil 3.9' da 1927-1990 yılları arasındaki İstanbul' un nüfusu ve yıllık nüfus artış hızını şekil 3.10' da 1927-1990 yılları arasında şehir ve köy nüfusunun oranı görülmektedir.

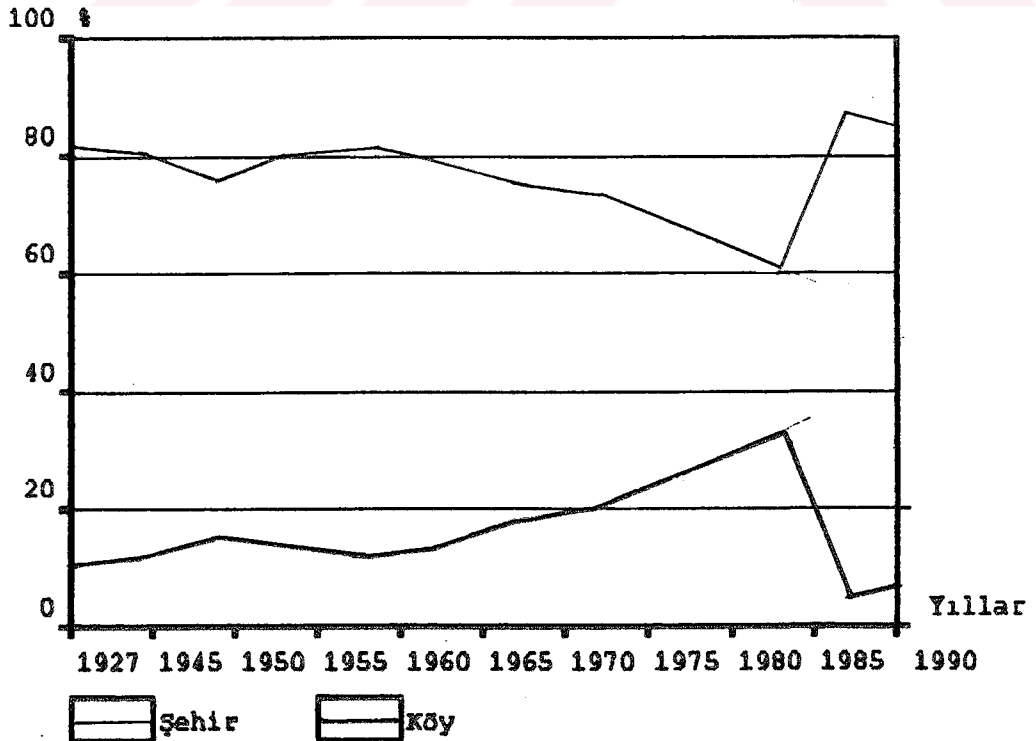
İstanbul' da kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı 1927' de % 87.35 iken, 1940' da % 82.28' e gerilemiş, ancak 1940' dan sonra yükselmeye başlamıştır. 1950' de % 85.91' e ulaşmış olan kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı 1980' e kadar sürekli düşerek % 61.36' ya inmiştir. 1980' den sonra bu eğilim tersine dönmüş, 1985' de yüksek bir çıkışla % 75.17' ye ulaşmıştır. Kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki oranı kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oran değişimlerinden farklı olarak 1927' de %12.65' den 1980' e kadar genelde sürekli bir yükseliş göstererek, 1980' de %88.64' e ulaşmıştır. 1980-1985 yılları arasında bazı bucak ve köyler, idari değişiklikten dolayı il veya ilçe merkezi Belediye sınırları içerisine alınması ile toplam 2.008.984 kişi olan köy ve bucakların toplam nüfusu köy nüfusundan düşülerek şehir nüfusuna eklenmiş

Tablo 3.6. Genel Nüfus Sayımına Göre İstanbul' un Kırsal ve Kentsel Nüfusu [23]

YILLAR	NÜFUS			YILLIK NÜFUS ARTIŞ KIZI %			KENTSEL NÜFUSUN TOPLAM İÇİNDEKİ ORANI (%)		KIRSAL NÜFUSUN TOPLAM İÇİNDEKİ ORANI (%)	
	TOPLAM NÜFUS	KENTSEL NÜFUS	KIRSAL NÜFUS	TOPLAM NÜFUS	KENTSEL NÜFUS	KIRSAL NÜFUS				
1927	906,863	704,825	102,038	-	-	-		87.35		12.65
1935	883,599	758,488	125,111	11.36	9.17	25.48		85.84		14.16
1940	991,237	815,638	175,599	22.99	14.53	67.80		82.28		17.72
1945	1,078,399	908,050	170,349	16.86	21.47	-6.07		84.20		15.80
1950	1,166,477	1,002,085	164,392	15.70	19.71	-7.12		85.91		14.09
1955	1,533,822	1,297,372	236,450	54.75	51.65	72.70		84.58		15.42
1960	1,982,092	1,506,040	376,052	40.92	29.83	92.80		80.02		19.98
1965	2,293,823	1,792,071	501,752	39.57	34.78	57.68		78.13		21.87
1970	3,019,032	2,203,337	815,695	54.94	41.32	97.19		72.98		27.02
1975	3,904,588	2,648,006	1,256,582	51.44	36.77	86.42		67.82		32.18
1980	4,741,890	2,909,455	1,832,435	38.86	38.83	75.45		61.36		38.64
1985	5,842,985	5,560,908	282,077	41.76	129.56	-374.24		75.17		4.83
1990	7,309,190	6,753,929	555,261	44.78	38.87	135.45		92.40		7.60



Şekil 3. 9. İstanbul'un 1927-1990 Yılları Arasındaki Nüfus ve Yıllık Nüfus Artışı Hızı , [23]



Şekil 3.10. İstanbul'un 1927-1990 Yılları Arasındaki Şehir ve Köy Nüfusunun Oranları [23]

olmasından dolayı kırsal nüfusun toplam nüfus içindeki oranı 1985' de yüksek bir düşüşle %4.83' e gerilemiştir (Tablo 3.6).

İstanbul' da artmakta olan nüfusun kentsel bölgelerde toplanması yıllık kentsel nüfus artış hızının yıllık kırsal nüfus artış hızına göre daha büyük bir yükselme göstermesini sağlamıştır. Bunun nedeni Türkiye' de görülen doğu bölgelerinden batı bölgelerine olan göçte İstanbul' un en çok nasibini almış olmasıdır.

1955-1990 yılları arasında çalışan nüfus oranı incelendiğinde; 1955-1965 yılları arasındaki düşüş görülmüş, bu düşüş 1965-1970 yılları arasında hızlanmış, 1970-1975 yılları arasında yükselişe geçmesine rağmen, 1975' den sonra 1985' e kadar düşüş devam etmiş fakat 1985' den sonra tekrar yükselme eğilimine girmiştir (Şekil 3.11). Bu gelişmelere bağlı olarak 1955 yılında 228.72 olan bağımlılık oranı periodik artışlarla, 1985' e kadar yükselmiş ve 311.85' e ulaşmıştır. 1985-1990 yılları arasındaki nüfus artışı ile çalışan nüfus artmış ve bağımlılık oranı 287.76' a düşmüştür. Butun bu gelişmeler ışığında 1985' e kadar olan nüfus artışlarına paralel olarak çalışan nüfus oranı yükselmemiş, bu yüzden, İstanbul' daki bağımlılık oranı 1985' e kadar yükselmiştir. 1985' den sonra bu eğilim tersine dönmüş ve bağımlılık oranı düşmeye başlamıştır (Tablo 3.7).

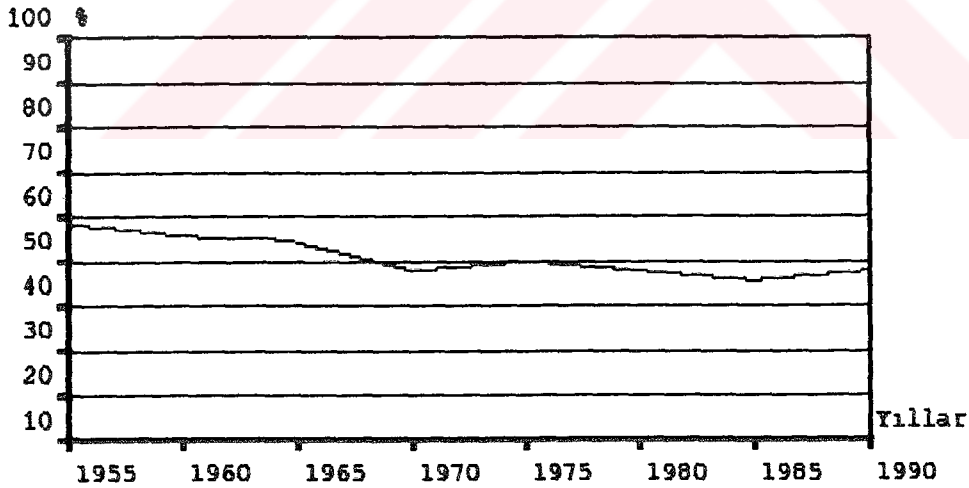
Yukarıda yapılan tüm açıklamalardan anlaşıldığı gibi, 1927-1990 yılları arasında Türkiye' nin nüfusunda görülen artış en çok İstanbul' u etkilemiştir. İstanbul' un stratejik bir konumda olması, kalkınma planlarında yatırımların İstanbul ve çevresine yapılması ve Türkiye ekonomisindeki doğu-batı dengesizliğinden dolayı artan göç sonunda İstanbul' un nüfusu hızla artmaktadır. Fakat, nüfus artışına paralel olarak çalışan nüfus

Tablo 3.7. İstanbul'da Yıllara Göre
Bağımlılık Oranları [23]

YILLAR	TOPLAM NÜFUS	ÇALIŞAN NÜFUS	BAĞIMLILIK ORANI
1955 (1)	1,533,822	670,593	228.72
1960 (1)	1,882,092	748,867	251.32
1965 (1)	2,293,823	868,957	263.97
1970 (2)	3,019,032	1,085,655	278.08
1975 (2)	3,904,588	1,403,471	278.20
1980 (2)	4,741,890	1,563,939	303.20
1985 (2)	5,842,985	1,873,597	311.85
1990 (1)	7,309,190	2,540,000	287.76

(1) 15 ve daha yukarı yaştaki nüfus (çalışan nüfus)

(2) 12 ve daha yukarı yaştaki nüfus (çalışan nüfus)



Şekil 3.11. İstanbul'un 1927-1990 Yılları
Arasındaki Çalışan Nüfus Oranları [23]

artmamasının nedeni ülkemizde ekonomik dengenin sağlanılmamış olmasından kaynaklanmaktadır.

3.3. 1930-1950 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Dağılımı

Geçmişinden bugüne kadar kendine has doğal ve tarihi güzelliklere sahip olan İstanbul, Türkiye' de kentleşme sürecinde en büyük nüfus payını almış ve günümüzde de almaya devam etmektedir.

Kırsal alanlardan kentsel alanlara göç 1950' lerden sonra başlamış, çeşitli sanayi kuruluşlarının şehir içerisinde yerleşmesiyle birlikte bu göç hızı artmış ve İstanbul metropolitenleşme sürecine girmiştir. Sanayinin kent içinde yayılmaya başlaması ile sanayi sektöründe çalışan nüfusun işyerlerine yakın oturmak istemeleri yerel ve merkezi yönetimini artan nüfusun konut ihtiyacını karşılayamaması sonucunda gecekondu yerleşmeleri ortaya çıkmıştır. İstanbul' un tek merkezli yapıdan çok merkezli bir yapıya doğru geçişi ile nüfus ve işgücü alt merkezlere doğru yayılmaya başlamıştır.

3.3.1. Planlama Çalışmaları ve Plan Kararları:

İstanbul' da planlama çalışmaları, Birinci Dünya Savaşı sırasında kent merkezinin halihazır haritasının geliştirilmesi ve bu harita bilgisinin Cumhuriyet döneminde kadastronun bazını oluşturması ile Cumhuriyet Devrinde kent gelişmesinin planlaması çabaları 1933 yılından itibaren başlamıştır. Bu dönemde İstanbul' un planlı gelişmesini belirleyecek çalışmalar, Almanya' dan Helman Elgörtz, Fransa' dan Alfred Ageche ve H. Lambert' in İstanbul' a davet edilmesi ile başlamıştır. Bu yabancı uzmanların inceleme ve araştırma sonuçları bir jüri tarafından seçime tabi tutularak Alman şehircilik uzmanı Helman Elgörtz' un proje ve raporu esas itibari

ile kabul edilmiştir [24]. Yabancı uzmanların plan ve raporlarında İstanbul' u Avrupa şehirlerine benzetme amacı bulunmaktaydı. Herman Ellgötz' un planlama hedefi ise:

"Bu şehrin eşsiz güzelliğini istikbale kadar devam ettirebilmek için, eski kültürün, bugünün ihtiyaçları ile ahenkli bir şekilde birleştirilmesi, 2600 senelik geçmişin herbirinin hissedilmesi ve korunması, abidelerin esas ulaşım yollarından ayrılarak küçük yollarla birbirine bağlanmak suretiyle korunmaları ve tarihi yol şebekesinin ihya edilmesi" sözleri ile ifade edilmiş olan bu hedef bugüne kadar geçerliliğini korumuş, fakat bu hedefe hiçbir zaman ulaşılammıştır [25]

Herman Ellgötz' un genellikle gerçekçi olan planlı gelişmeye yönelik değerlendirme önerilerini içeren plan şeması ve raporundan iki yıl sonra, İstanbul Belediyesi, Fransız şehircilik enstitüsü uzmanlarından Prof. H.Prost ile 06.06.1936' da anlaşma imzalayarak İstanbul kenti için nazım plan çalışmalarına başlamıştır [24]. Prost' un Nazım Plan çalışmaları devam ederken Yapı ve Yollar kanunu proje tamamlanıncaya kadar, uygulamaların doğru şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla çıkarılmıştır [26].

Prost 1936-1937 yılları arasında kentin tarihi yarımada ve Beyoğlu bölgesi için 1940 yılında Çamlıca, Kadıköy ve Üsküdar dahil olmak üzere Anadolu yakası için 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planını hazırlamıştır. Tarihi surların dışında tutulan Eyüp ve Rami bölgelerinin planı 1/500 ölçekli detay planlarının hazırlanmasından sonra 1941 yılında Prost tarafından tamamlanmıştır ([27]. Tarihi yarımada, Beyoğlu ve Anadolu yakası için ayrı ayrı hazırlanmış bulunan Nazım Plan Raporları 1939 ve 1940 yıllarında Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca tetkik edilmiş ve bazı düzeltme önerilerinde bulunularak

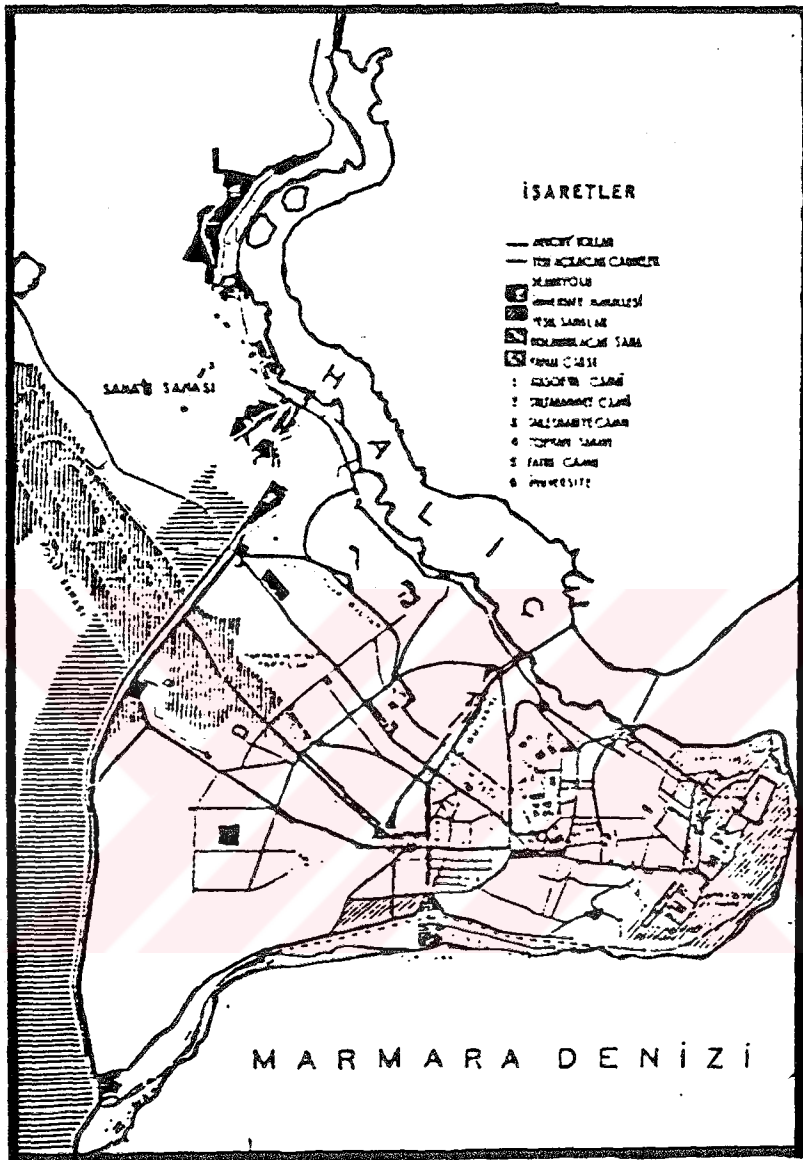
onanmıştır (Şekil 3.12) [24]. H.Prost' un Nazım İmar Planı kararları ise:

1-Nazım Planda arazi kullanımı kararlarında; mevcut iş merkezlerinin tekrar organizasyonu ve modernizasyonu yolu ile planlanması amacı güdülmüştür. İş merkezlerinin geniş yollarla ve park alanları ile çevrilmesi planlanmıştır. Haliç' in güney kıyısında bulunan yiyecek pazarı, perakende ticaret ve balık pazarı iki köprü (Galata ve Atatürk) arasında var olan yerlerinde gelişeceği planlanmıştır [27].

2-Ticaret ve sanayi alanlarının Haliçin çevresinde yerleşmesi uygun görülmüştü. Sanayi alanlarının Atatürk köprüsüne kadar uzayabileceği Prost' un Nazım Plan Raporunda ayrıca belirtilmekteydi. Haliç çevresine yerleşecek olan büyük ölçekteki sanayiler çevreye verdikleri etkiye göre yer seçimlerini yapacaklardı. Ağır sanayi Haliç' in başlangıcında yer alacaktı. Boğazda bulunan tüm imalathanelerin kaldırılması amaçlanmıştır [27].

3-Haliçin kuzeyinde bulunan konut alanlarının yeniden yapılanması amaçlanmıştır. Bunu sağlayabilmek için de bu güzergahtaki tüm yerleşmelerin yıkılıp yerine apartmanların inşaa edilmesi gerektiği gösterilmişti. Kısa zamanda bütün binaların yıkılmasının mümkün olmadığı anlaşılmış bu yüzden mevcut yapılaşma bu bölgelerde devam etmiştir. Anadolu yakasında Moda, Fenerbahçe ve Suadiye konut alanları olarak gelişmeye açılacağı plan raporunda bildirilmekteydi [27].

4-Prost' un Nazım Planında şehir içerisindeki yeşil alanlar için büyük alanlar ayrılmıştı. İlk yeşil alan düzenlemesi yapılan Yenibahçe' de botanik bahçeleri, hayvanat bahçesi, kültürel park ve çeşitli spor faaliyetleri bulunmaktaydı.Taksim çevresinde açık hava tiyatrosu ve öğrenciler için sportik park alanları planlanmıştır. Yeşil alan güzergahının Dolmabahçe, Maçka, Karaköy, Karaköy meydanı ve Galata kulesine kadar uzatılması için gerektiğinde binaların yıkılmasına karar



Şekil 3.12. İstanbul'da Gelişme Planı
(H. PROST, 1939) [28]

verilmişti. Florya kıyısının yeşil alan olarak düzenlenmesi ve birçok park alanının kamu hizmetine açılması amaçlanmıştı [27].

5-Taksim ve Dolmabahçe yollarının birleştirilmesi güzergahın genişletilmesi ve bu yola paralel ikinci bir güzergah geçirilmesi kararlaştırıldı. Bu güzergah Maçka' dan geçerek Taksim' e bağlanacaktı. Kasımpaşa yeni bir yolla Galata' ya bağlanacaktı. Böylece Haliçin her iki tarafında da sanayiye ulaşım hizmeti götürülmüş oluyordu. Yedikule' ye bağlanan kıyı yolunun yapılması planlandı. Prost İstanbul' un trafik sistemini karayolu taşımacılığı üzerine geliştirerek trafik sirkülasyonunun viadük, köprü ve tünel geçişlerle sağlanacağını raporunda açıklamıştı [27].

Avrupa ve Asya yakası arasındaki deniz trafiği araba feribotları ile sağlanacaktı. Bu feribot güzergahları Kabataş-Üsküdar ve Haydarpaşa-Sarayburnu arasında olacaktı [27].

3.3.2. Merkezi İş Alanları ve Ulaşım

1935 yılında M.Wagner tarafından yapılan sirkülasyon analizinde trafiğin yoğunlaştığı kesim Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü, Karaköy ve Galata çevreleriydi. Bu nedenle, Eminönü 1930-1950 yılları arasında birinci derecede merkezi iş alanı olarak, Karaköy, Eminönü' ne bağlı olarak ikinci derecede merkezi iş alanı olarak gelişmeye devam etmiştir [29]. Merkezi iş alanlarının Tarihi Yarımada çevresinde gelişmesinin bir nedeni ticaret ve sanayi fonksiyonlarının Avrupa yakasında en yoğun bu bölgelerde bulunuşudur [24]. Ayrıca Galata köprüsü iki büyük ticaret merkezi olan Eminönü ve çevresi ile Karaköy çevrelerini birleştiren ana bağlantı işlevini sürdürmesi bu bölgelerin merkezi iş alanı olarak gelişmelerini sağlamıştır [29].

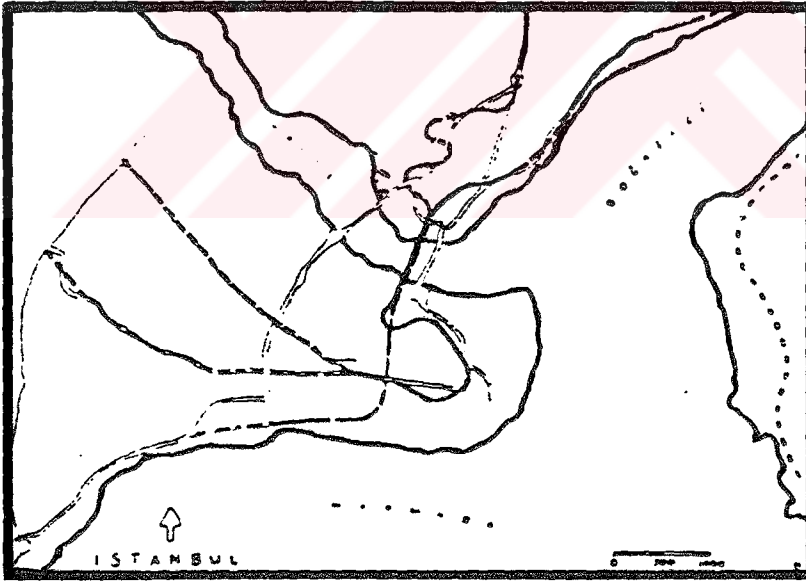
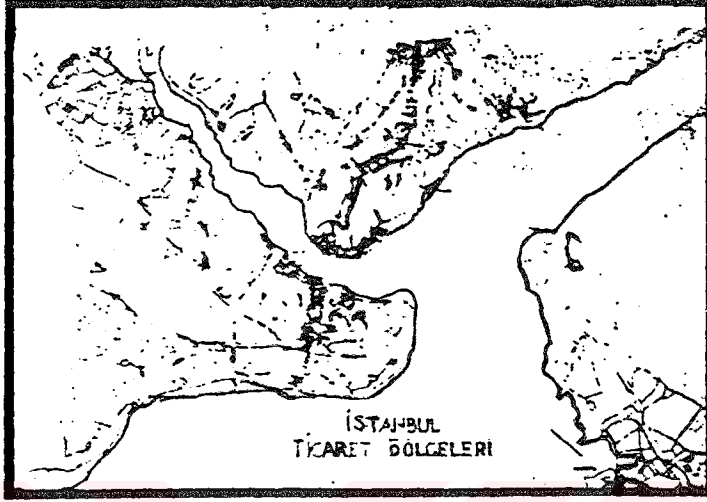
Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy yönetici merkezin, ulaşımına bağlı uzantıları biçiminde ikinci derecede merkez fonksiyonlarını kapsayarak gelişmelerini devam ettirmekteydiler [24].

Prost' un Nazım Planda önerdiği gibi meydanlar genişletilmiş ve yeniden düzenlenmiştir [27]. Prost' un Nazım İmar Planındaki (şekil 3.12.' de görüldüğü gibi) başlıca yolların geometrik dokusu ve açılan bulvarlar kente batılı bir görüntü verme amacını taşımaktaydı. 1939' da Atatürk Bulvarının, Tepebaşı, Taksim, Osmanbey ve Beşiktaş caddelerinin genişletilmesi ve Üsküdar' ın Anadolu Yakasının trafik çekirdeği olarak gelişmesine paralel olarak Üsküdar-Beykoz kıyı yolunun genişletilmesi ile İstanbul' un kuzey ve doğuya olan yerleşmelere erişilebilirliği kolaylaşmıştır [28]. Erişilebilirliğin Taksim' e kadar kolaylaşması ile Beyoğlu' nun kentsel gelişmesi devam etmiştir. Ayrıca 1950' den önce yapılan araştırmalarda ticaretin Karaköy' den İstiklal Caddesine doğru yayıldığı görülmüştür. Şekil 3.13.' de ticaretin yoğunlaştığı alanlar ve bu alanlara hizmet etmek amacıyla hazırlanan metro projesi güzergahı görülmektedir [28].

Anadolu yakasında nüfus artışına paralel olarak deniz yolu ulaşımı önem kazanmış Beşiktaş-Üsküdar seferlerine ek olarak, Köprü' den Pendik ve Yeşilköy' e vapur seferleri başlamıştır. Yalova-Kartal vapur hattının açılması 1949' lu yıllara rastlamaktadır. Konulmuş olan bu ek seferlerle Anadolu ve Avrupa yakası arasındaki deniz ulaşımı kolaylaşmıştır [27].

3.3.3. Sanayi ve Nüfus:

Prost' un Nazım Planında ticaret ve sanayinin Haliçin çevresinde yer alması fikri uygulanmıştır. Tarihi olarak bilinen Kazlıçeşme' de deri fabrikaları, Yedikule' de iplik fabrikası, Bakırköy' de bez fabrikası



Şekil 3.13. İstanbul Ticaret Bölgeleri ve Metro Güzergah Önerisi (1950) [28]

cumhuriyetten önce kurulmuşlardı ve 1930' dan sonra da buralarda yeni sanayi alanlarının eklenmesi ile çalışan nüfus sayısında artış olmuştur. Ayrıca Ayvansaray' dan Bahariye' ye ve Silahtarağa' da (Eyüp-Rami endüstri kompleksinde) bulunan tekstil fabrikaları işçilerini fabrika yakınlarında yerleşmeleri için teşvik etmiştir. Böylece bu yörede hızlı bir yapılaşma süreci başlamıştır. 1892' de Feriköy ve Bomonti' de bira fabrikasının kurulması ile bu bölge endüstriyel çekirdek olmaya başlamış ve buna paralel olarak da Mecidiyeköy-Şişli güzergahında 1950' den sonra gecekondulaşma başlamıştır. Anadolu yakasında ki Beykoz ilçesinde Cumhuriyetten önce Sümerbank ayakkabı fabrikasının kurulması, Paşabahçe ilçesinde de cam ve şişe fabrikasının 1930' da inşaa edilmesi ile Beykoz - Paşabahçe arasında gecekondulaşma başlamıştır. Ayrıca devlet eliyle kurulan diğer bir sanayi de Boğazda Büyükdere koruluğunda ki Kibrit fabrikası, Kuruçeşme kömür deposu ve İstinye' deki tersanedir [28]. Sanayinin Devlet eliyle yerleşmesine izin verilmesi Boğaz' ın gelecekteki durumunu etkilemiş, Boğaz, nüfusu çeken ve nüfusu artan konumdaki yerleşme haline gelmiştir. Artan nüfus sonucunda Boğaz' ın sırtlarında bu dönem içerisinde çok yavaş gelişen fakat daha sonraki dönemlerde daha da hızlı gelişen gecekondulaşma süreci başlamıştır.

Sanayileşme ile birlikte gecekondu sorununun belirli bir noktaya gelmesi sonucu 1947 yılından itibaren gazetelerde haber olarak yayınlanmaya başlanmıştır. Belediye İmar Müdürlüğü'nün İstanbul Sanayi Bölgelerine Ait Talimatnamesi 27 Nisan 1947 günlü gazetelerde yayınlanmıştır. Talimatnameye göre, ağır sanayi Eyüp-Silahtarağa, Eyüp-Edinekapı, Yedikule-Bakırköy arasında; orta çaplı sanayi Haliç' in iki yakasına yerleşecek; küçük sanayi ise olduğu yerde kalabilecekti. Sanayinin yerleşeceği bölgelere ilişkin ikinci karar, 4 Ağustos 1949 günlü gazetelerde

yayınlanan ilgili komisyonun raporudur. Rapora göre, İstanbul' un ağır sanayi bölgeleri, eski bölgeleri de kapsayarak şöyle dağılmaktadır. Eyüp' un ilerisi, Edirne-Rami yolunun sol yanı, Kazlıçeşme, Bakırköy' un dış tarafı, Yeşilköy, Çekmece ve Zeytinburnu çevresi, Kadıköy yakasında, Maltepe-Kartal arası, Pendik dolayları ve Kadıköy-Gazhane çevreleridir [30].

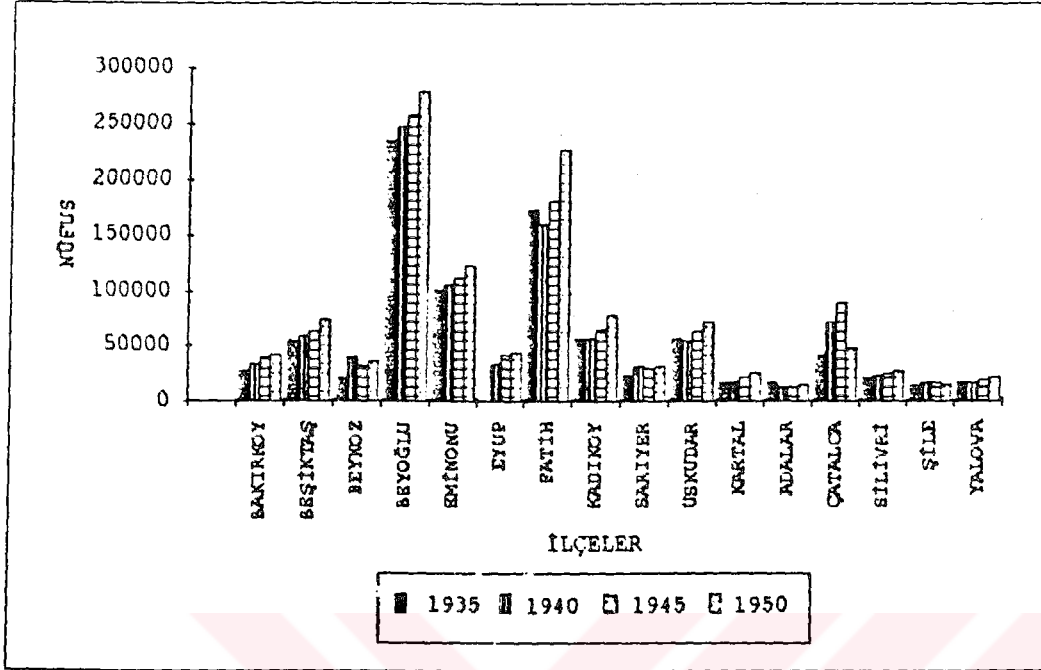
1950 yılı ve öncesinde İstanbul da geniş ölçüde küçük sanayi hakimdi (%65). Küçük sanayi faaliyet kolları çoğunlukla bugün de yoğun olarak bulundukları Beyazıt-Eminönü, Karaköy çevresinde yer almaktaydı. Organize sanayi bu dönemde 39.000 işgücü ve 427 işyeri ile temsil edilmekteydi [24].

Sanayinin İstanbul' da yayılmaya başlaması ve erişilebilirliğin kolaylaşması ile küçük ölçekte de olsa gecekondulaşma ve kentsel alanlara göçün başlaması sanayinin kentsel yerleşmelerin yayılmasına öncülük etmesine neden olmuştur. Tablo 3.6' da görüldüğü gibi 1927-1950 yılları arasında İstanbul' un nüfusunda hızlı bir artış görülmemektedir. Bu zaman dilimi içerisinde nüfus artışının hızlı olmamasının sebebi ulusal bütünleşme politikalarının devamı olarak başkent in Ankara' ya taşınması sonucu İstanbul ekonomisinde görülen durgunluk kentin nüfus gelişmesine de yansımıştır.

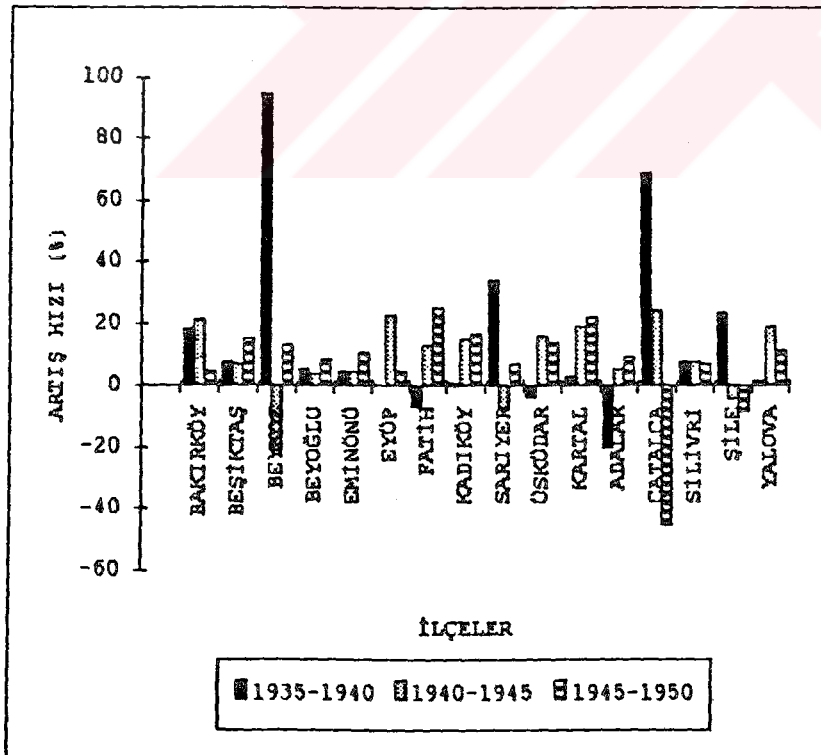
İstanbul' un genelindeki nüfus artışına baktıktan sonra, ilçelerine göre nüfusuna, nüfus artış hızına ve brüt nüfus yoğunluğuna baktığımızda, tablo 3.8 İstanbul' un nüfus ve nüfus artış hızını, şekil 3.14 İstanbul' un ilçelerine göre nüfusunu, şekil 3.15 İstanbul' un nüfus artış hızlarını, sırasıyla tablo 3.9, 3.10, 3.11, 3.12 İstanbul' un ilçelerine göre 1935, 1940, 1945 ve 1950 yıllarının nüfuslarını ve brüt nüfus yoğunluklarını şekil 3.16' da İstanbul' un brüt nüfus yoğunluğunu göstermektedir.

Tablo 3.8. İstanbul' un 1935-1950 yılları arasında ilçelere göre nüfus ve Nüfus Artış Hızı [31,32,33,34]

İLÇELER	1935	1940	1945	1950	1935-1940	1940-1945	1945-1950
	NÜFUS	NÜFUS	NÜFUS	NÜFUS	NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)	NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)	NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)
BAKIRÇAY	28,377	33,532	40,595	42,596	18	21	5
BEŞİKTAS	55,007	59,422	63,611	73,432	8	7	15
BEYOĞLU	21,308	41,492	32,813	37,152	95	-21	13
BEYOĞLU	235,051	247,252	257,091	279,238	5	4	9
BEYOĞLU	100,933	105,683	111,064	123,056	5	5	11
BEYOĞLU	-	34,934	43,009	44,938	-	23	4
BEYOĞLU	172,902	160,589	181,025	226,853	-7	13	25
BEYOĞLU	57,542	57,901	66,680	77,993	1	15	17
BEYOĞLU	24,266	32,512	29,984	32,114	34	-8	7
BEYOĞLU	57,071	54,969	63,795	72,425	-4	16	14
BEYOĞLU	17,379	17,951	21,395	26,150	3	19	22
BEYOĞLU	16,814	13,325	14,053	15,405	-21	5	10
BEYOĞLU	42,218	71,393	88,894	48,346	69	25	-46
BEYOĞLU	22,790	24,583	26,426	28,328	8	7	7
BEYOĞLU	15,101	18,621	17,688	16,196	23	-5	-8
BEYOĞLU	16,840	17,078	20,276	22,555	1	19	11
TOPLAM	883,599	991,237	1,070,399	1,166,777	12	8	8



şekil 3.14. İstanbul'un 1935-1950 Yılları arasında İlçelere Göre Nüfusları [31, 32, 33, 34]



şekil 3.15. İstanbul' un 1935-1950 Yılları arasında İlçelere Göre Nüfus Artış Hızları [31, 32, 33, 34]

Tablo 3.9. İstanbul'un 1935'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [31]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	28,377	268.2	106
BEŞİKTAŞ	55,007	12.6	4,366
BEYKOZ	21,308	453.0	47
BEYOĞLU	235,051	306.0	768
EMİNÖNÜ	100,933	4.4	22,939
FATİH	172,902	30.0	5,763
KADIKÖY	57,542	34.0	1,692
SARIYER	24,266	226.0	107
ÜSKÜDAR	57,071	119.0	479
KARTAL	17,379	341.0	51
ADALAR	16,814	10.8	1,557
ÇATALCA	42,218	1,862.0	23
SİLİVRİ	22,790	735.0	31
ŞİLE	15,101	713.0	21
YALOVA	16,840	453.0	37
TOPLAM	883,599	5,568.0	159

Tablo 3.10. İstanbul'un 1940'da İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [32]

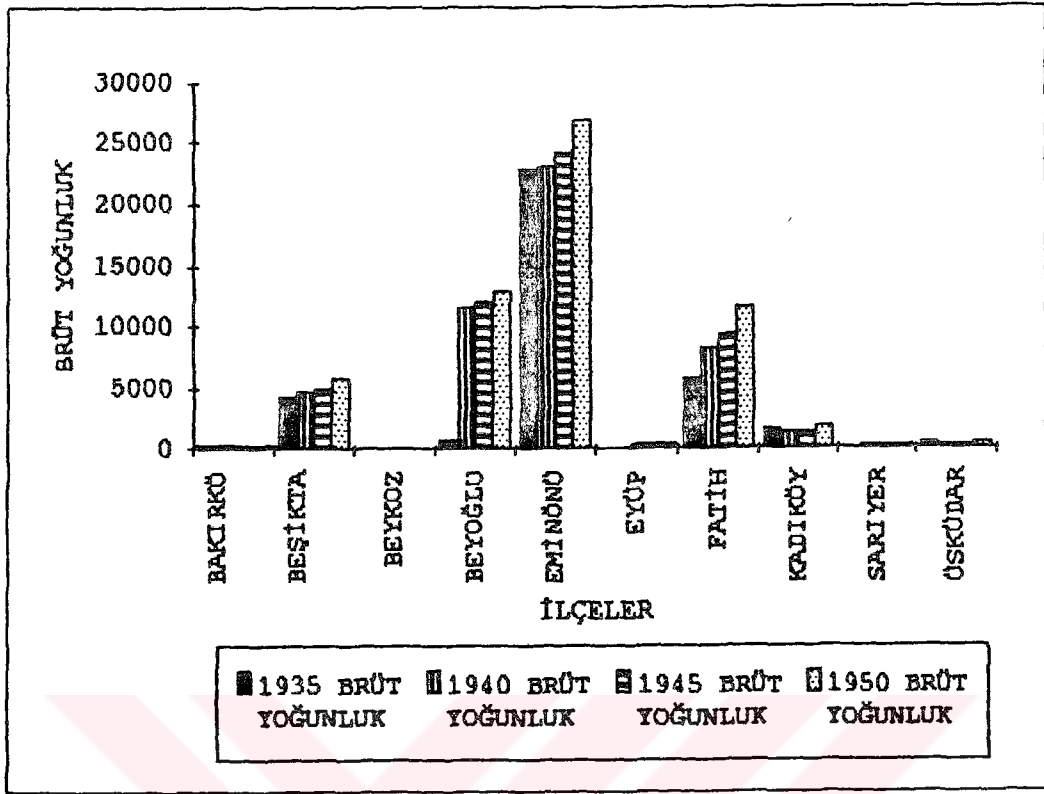
İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	33,532	232.0	145
BEŞİKTAŞ	59,422	12.6	4,716
BEYKOZ	41,492	435.0	95
BEYOĞLU	247,252	21.5	11,500
EMİNÖNÜ	105,683	4.6	22,975
EYÜP	34,934	424.0	82
FATİH	160,589	19.5	8,235
KADIKÖY	57,901	44.0	1,316
SARIYER	32,512	150.0	217
ÜSKÜDAR	54,969	160.0	344
ADALAR	13,325	10.8	1,234
ÇATALCA	71,393	1,684.0	42
KARTAL	17,951	300.0	60
SİLİVRİ	24,583	754.0	33
ŞİLE	18,621	696.0	27
YALOVA	17,078	442.0	39
TOPLAM	991,237	5,390.0	184

Tablo 3.11. İstanbul'un 1945'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [33]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	40,595	232.0	175
BEŞİKTAŞ	63,611	12.6	5,048
BEYKOZ	32,813	435.0	75
BEYOĞLU	257,091	21.5	11,958
EMİNÖNÜ	111,064	4.6	24,144
EYÜP	43,009	424.0	101
FATİH	181,025	19.5	9,283
KADIKÖY	66,680	44.0	1,515
SARIYER	29,984	150.0	200
ÜSKÜDAR	63,795	160.0	399
ADALAR	14,053	10.8	1,301
ÇATALCA	88,894	1,684.0	53
KARTAL	21,395	300.0	71
SİLİVRİ	26,426	754.0	35
ŞİLE	17,688	696.0	25
YALOVA	20,276	442.0	46
TOPLAM	1,078,399	5,390.0	200

Tablo 3.12. İstanbul'un 1950'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [34]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	42,596	232.0	184
BEŞİKTAŞ	73,432	12.6	5,828
BEYKOZ	37,152	435.0	85
BEYOĞLU	279,238	21.5	12,988
EMİNÖNÜ	123,056	4.6	26,751
EYÜP	44,938	424.0	106
FATİH	226,853	19.5	11,633
KADIKÖY	77,993	44.0	1,773
SARIYER	32,114	150.0	214
ÜSKÜDAR	72,425	160.0	453
ADALAR	15,405	10.8	1,426
ÇATALCA	48,346	1,684.0	29
KARTAL	26,150	300.0	87
SİLİVRİ	28,328	754.0	38
ŞİLE	16,196	696.0	23
YALOVA	22,255	442.0	50
TOPLAM	1,166,477	5,390.0	216



şekil 3.16. İstanbul' un 1935-1950 yılları Arasında ilçelere Göre Brüt Nüfus Yoğunluğu [31, 32, 33, 34]

İstanbul' un 1935-1950 yılları arasında ilçelerinden nüfusu en çok çeken ve artan ilçesi Beyoğlu' dur. Beyoğlu ilçesini Fatih ve Eminönü izlemektedir. İkinci derecede merkez olarak gelişen Üsküdar ve Kadıköy ilçeleri aynı oranlarda nüfusa sahiptirler. Avrupa yakasında Karaköy ve Beyoğlu' nun merkezileşmesi ile Beşiktaş' ın konumundan dolayı önemi artmış ve nüfus çekmeye başlamıştır (Tablo 3.8, Şekil 3.14).

İstanbul' un ilçelerine göre nüfus artış hızını incelediğinde Beykoz 1935-1940 yılları arasında Cumhuriyetten önce Sümerbank ayakkabı fabrikasının ve Paşabahçe' de şişe cam fabrikasının yapılması ile 195' lik nüfus artış hızı ile ilk sırayı almıştır. Daha sonraki yıllarda nüfus artış hızının düşmesinin nedeni

ise İstanbul içerisinde sanayi gibi çekici fonksiyonların başka bölgelerde organize olmasıdır. En çok nüfusu barındıran Beyoğlu ve Eminönü' nde bu period içerisinde nüfus artış hızları çok fazla olmamıştır. Bunun nedeni ise, bu ilçelerin Tarihi Yarımada içerisinde ilk kentsel yerleşme olmalarından ve ticaret bölgesi olarak gelişmelerinden kaynaklanmaktadır. 1930-1950 yılları arasında Beşiktaş' ın nüfus artış hızı 1935-1940' da %8 , 1940-1945' de %7 ve 1945-1950 yılları arasında hızlı bir nüfus artışı ile nüfus artış hızı % 15' e yükselmiştir. Bu dönemde ikinci derecede merkez olarak gelişen ilçelerden biri olan Üsküdar' da 1935-1940' da % -4, 1940-1945' de %16, 1945-1950' de %13' luk nüfus artış hızı, Kadıköy' de 1935-1940' da %1, 1940-1945' de %15, 1945-1950' de % 17' lik nüfus artış hızı olmuştur (Tablo 3.8, Şekil 3.15).

Haliç ve çevresinde sanayinin yerleşmesi ile 1940-1945' de Eyüp' un nüfus artış hızı % 23' olmuştur. Tarihi Yarımada içerisinde bulunan Fatih, Eminönü' nün nüfusunun yayılmaya başlamasıyla nüfus artış hızı 1935-1940' da % -7, 1940-1945' de % 13, 1945-1950' de %25' e ulaşmıştır (Tablo 3.8, Şekil 3.15).

1930-1950 yılları arasında brüt nüfus yoğunluğu açısından, İstanbul' un kentsel yerleşmesinin merkezi olan Eminönü en yoğun ilçesiydi. 1935' de Eminönü' nün brüt nüfus yoğunluğu 22.939 kişi/km² den 1950' de 26.751 kişi/km² ' ye ulaşmıştır. İstanbul' da kentleşmenin yoğun olduğu ikinci ilçe olan Beyoğlu' nda 1935' de brüt nüfus yoğunluğu 768 kişi/km² iken 1950' de 12.988 kişi/km² ' ye yükselmiştir. Fatih Eminönü' nün kentsel gelişmesinden birinci derecede etkilenen ilçe olduğundan Fatih' in 1935' de brüt nüfus yoğunluğu 5763 kişi/km² iken, 1950' de 11.633 kişi/km² olmuştur. Beşiktaş ve Kadıköy' un brüt nüfus yoğunluğu, Sarıyer , Beykoz, Üsküdar, Eyüp ve Bakırköy' e göre daha yoğun olmasına rağmen brüt nüfus yoğunluğunun artışı bu dönem

içerisinde hızlı gerçekleşmemiştir. (Tablo 3.9, 3.10, 3.11, 3.12 ve şekil 3.16).

İstanbul' un kentsel gelişmesine bağlı olarak, merkezi alanlarda yoğunlaşan nüfus yavaşta olsa çevreye doğru yayılma sürecine girmiştir. İstanbul' da bu süre içerisinde nüfus artış hızı çok fazla olmamasına rağmen Türkiye' nin II.Dünya Savaşına girmemiş olmamasına bağlı olarak Milli Koruma Kanunu ile Devletçe getirilen birtakım kısıtlamalar sonucunda konut açığı ortaya çıkmış ve ufak çapta da olsa gecekondulaşmaya neden olmuştur [27].

3.3.4. Konut Alanları

Prost' un Nazım Planında önerdiği gibi, Moda ve Pendik yaz sporlarının çok yaygın olmaya başlaması ve insanların deniz kenarına yakın olma istemleri ile konut alanları gelişmeye başlamıştır. Bu yerleşmeleri küçükyalı yerleşmesi izlemiştir. Devlet tarafından Kartal ve Maltepe'de kooperatif binalarının konut ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla inşaa edilmesi ile bu bölgeler yeni gelişen alanlar arasına girmiştir. Kadıköy ve Pendik arasında Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Suadiye gibi yerleşmeler oluşmuştur [27].

Anadolu yakasında Kadıköy' de Bağdat caddesi ile Çamlıca arasındaki Acıbadem' de bahçelievlerle yeni bir mahalle ortaya çıkmıştır. 1938' de yapılan Kadıköy imar planı yanında Caddebostan, Suadiye ve Erenköy' de imar planı kapsamına alınacak kadar büyümüştür [28]. Bakırköy ve Florya 1930-1950 yılları arasında küçük yerleşmeler olarak gelişmeye başlamıştır.

1930-1950 yılları arasında Avrupa yakasında Tarihi Yarımada ve çevresinde yoğunlaşan kentsel yerleşme, Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy çevresinde yoğunlaşmıştır.

3.3.5 Gecekondu Alanları

1940' ların ortalarında,gecekondu sorunu, henüz orta gelir topluluklarına özgü ve ivedi çözümler gerektiren boyutlara ulaşmamıştır [30].

1945 yılında gazetelerde henüz gecekondu sözcüğüne rastlanmamaktaydı. Ancak, İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük kentlerde nüfus baskısı altında kent hizmetlerinin yetersizleşmeye başlamasına değinildiği izlenmektedir. Kentlere ilişkin haberler, kentsel altyapı, güvenlik ve konut sorunlarını içermekteydi. Özellikle, konut sorununa değin haberler (kentlere göçün yoğunlaşmasından önce) alt ve orta bürokrat topluluklarının konut bulamadıklarına, konut sahibi orta ve üst gelir topluluklarının bu yetersizliği spekulatif kazanç sağlamakla kaynak olarak kullandıklarına ilişkindir. Bu durum, gecekondululaşmanın eski konut dokusu yetersiz yerleşmelerde doğduğuna değin savı kanıtlayıcı özelliktedir [30].

Gazetelerden elde edilen iki bilgi arasında geçen süre (1947-1949) içerisinde daha önce sanayileşme sürecinde de belirttiğimiz gibi sanayi kuruluşlarının yerleştiği alanların çevresinde gecekonduların kurulması ile gecekondu mahallerinin oluştuğu gözlenmektedir. Oysa, söz konusu döneme değin kente gelenler, derme-çatma barakalarda oturmaktaydılar. Ama mekana serpiştirilmiş, dağınık, mahalle niteliği taşımayan yerleşim örüntüleri oluşturmaktaydılar. Anılan barakalar, bir anlamda, kişisel girişimleri yansıtmaktaydılar. Oysa, saptanıp duyurulan sanayi bölgeleri dolaylarında kurulan ve hızla "mahalle"leşen yerleşimlere kente yeni göç edenlerin değil de, İstanbul yaşantısına alışmış kişilerin öncülük ettiği görülmektedir [30].

Belirlenmesi gereken önemli bir nokta da şudur: Yeni sanayi bölgelerinin saptanıp duyurulması, bu bölgelerde yeni sanayi kuruluşlarının kurulmasıyla, bu kuruluşlarla çalışmaya başlayan ve bir süredir kentte yaşayan eski göçenler, sanayi bölgelerinin çevrelerine topluca yerleşmeye başlamışlardır. Böylece toplu gecekondular kurulmuş ve gecekondulu mahalleri ortaya çıkmıştır [27].

1930-1950 yılları arasında Türkiye II. Dünya savaşına girmemiş olmasına rağmen büyük bir ekonomik kriz içersindeydi. Yabancıların elinden Türklere geçen ekonomide dengesizlikler bulunmaktaydı. İşgücü ve teknoloji den tam olarak yararlanılamıyordu. Ekonomik durum burada yaşayan insanların yaşamlarını da etkilemekteydi. Endustrinin yer seçimine paralel olarak işgücünün'de buna yakın olmak isteği (ulaşım maliyetini minimize edebilmek için) ile gecekondulu yerleşmeleri oluşmuştu [27].

Bu bağlamda ilk gecekondulaşma Kazlıçeşme ve Zeytinburnu bölgelerinde başlamıştır. Daha küçük gecekondulaşmanın olduğu bölgeler ise, Kasımpaşa, Eyüp, Çarşamba, Karagömrük, Şehremini, Paşabahçe ve Beykoz çevreleridir. Gecekondulaşma olan bölgelere baktığımızda daha önce de belirttiğimiz gibi sanayi kenarında gelişen yerleşmeler olduğunu görmekteyiz [27]. 1930-1950 yılları arasında gelişen gecekondulaşma kentsel yerleşmeler içinde yayılmış olmamasına karşın gelecek dönemlerdeki gecekondulaşmanın temelini oluşturmaktadır.

3.3.6. Sonuç

1930-1950 yılları arasında nazım planlarında alınan kararları uygulamada yerel ölçekte kalmış, şehrin genelini kapsayan bir uygulama yapılamamıştır. İmar Planında Tarihi Yarımada olan Beyoğlu ve Haliç

evresinde sanayinin yerleşmesi ile, uygulamaların bu planlar çerçevesinde gerçekleşmesi, gelecekte kent içerisinde sanayinin çıkarılmasında güçlüklerle neden olmuştur. Harita 3.1'de 1930-1950 yılları arasında İstanbul' un mekansal gelişimi görülmektedir.

Haliç ve çevresinde planlı olarak gelişen sanayi karşısında, Paşabahçe' de Şişe ve Cam Fabrikası, Beykoz' da Sumerbank Ayakkabı Fabrikası, Kuruçeşme' de kömür deposu ve Büyükdere koruluğunda kibrit fabrikalarının Cumhuriyetten önce yapılmış olması ve Prost' un Nazım Planında da bu yerleşmeler için belirli bir plan kararının verilmemiş olmasından dolayı Boğaz' da sanayi alanları artmış, artan sanayiye paralel kentsel nüfus ve gecekondulaşma da artış göstermiştir. (Harita 3.1).

Prost yapmış olduğu Nazım Planda İstanbul' un geleceği için iyi bir tahmin yapamamıştır. Bu dönemde nüfus artış hızının çok fazla olmamasına rağmen, alınması gereken önlemler (konut ihtiyacı, istihdam ve ulaşım) alınmamıştır. Bu durum, İstanbul' un kentsel gelişmesinde olumsuz bir başlangıç olmuş ve kentsel gelişmenin kontrol altına alınamaması şehrin gelişmesinin gelecek te de kontrol altına alınmasını zorlaştırmış ve İstanbul yağ lekesi gibi büyüme sürecine girmiştir.

3.4. 1950-1965 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Dağılımı

3.4.1. Planlama Çalışmaları ve Plan Kararları

Prof. Prost' un 26.12.1950 yılında görevinden ayrılması üzerine, öncelikle, yürürlükteki nazım planların ve yerel uygulama planların kentin bünyesi, ekonomisi ve tarihi durumu ile uygunluğuna göre yürürlükte kalacak ve kaldırılacak planların tesbiti

için İstanbul Belediye Meclisince bir plan revizyonu komisyonu oluşturulmuştur [24].

Türk şehircilik uzmanlarından, Kemal Ahmet Aru, Cevat Erbel, Mithat Yenen, Mukbil Gökdoğan, Muhittin Güven, M.Ali Handan ve Behçet Ünsal' dan kurulu bu komisyona Belediye Mimarlarından Faruk Akçer, Ertuğrul Menteşe' de yardımcı üye olarak katılmışlar ve çalışma sonunda geliştirilen rapor 23.03.1951' den itibaren 6 ay süreyle plan kararları revizyon çalışmaları yapılmıştır. Çalışma sonunda geliştirilen rapor 23.02.1953 tarihinde Bayındırlık Bakanlığı' nca onanmış ve yürürlüğe konmuştur [24]. Bu çalışmada İstanbul için alınan başlıca kararlar:

1-Tersaneler; Tuzla askeri amaçlı olmak üzere Tuzla ve Pendik arasında kurulacak bu güzergah Haydarpaşa limanına kadar uzayacak ve transit deniz trafiğine bağlanmış olacaktı. Bu tersanelerin arkasında endüstriyel fonksiyonlar ve limanlar bulunacaktı. Küçük ölçekteki sanayi, Haliç-Topkapı-Yedikule arasına yerleşecek ve Yedikule' deki liman bunlara hizmet verecekti. Salıpazarı ve Fındıklı' daki limanlar ticari aktiviteler için, Tophane' deki liman da yolcu taşımacılığı için hizmet verecekti [27].

2-Plan revizyon komisyon üyelerinden bazıları ile İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü'n ce bir Müşavirler Heyeti oluşturulmuştu. Bu heyetce, yapılan Beyoğlu Nazım Planını (1953) Belediye sınırı kuzeyden başlayarak Kağıthane, Karaköy, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Bebek, Etiler, Levent bölgesi ve Mecidiyeköy' ün kuzey alanlarını içermek üzere 1954' de onanarak yürürlüğe girmiştir [35].

3-Prost'un nazım planında yeşil alanlar için almış olduğu kararlar, bu heyet tarafından aynen kabul edilmiştir. Yalnız iyi bir gelişme olarak planda Kuruçeşme' deki kömür deposu kaldırılarak kıyı boyunca yeşil alan düzenlemesi yapılmıştır [35].

4-Ulaşım konusunda, Fransız firmasının belirlediği Galatasaray, Tophane, Karaköy, Beyazıt, Aksaray, Yenikapı metro güzergahı bulunmaktaydı. Bu metro hattı Haliç' de var olan iki köprü arasına inşaa edilecek olan (Halles ve Kurekçilerkapı arası) yeni bir köprü ile Beyoğlu yakasına geçecekti [27].

1955 yılında İstanbul Sanayi Nazım Planı hazırlanmış ve onanmıştır. Bu planda alınan kararlar:

1-Yeni gelişmeye açılan alanlarda ve şehir içinde sanayi kaldırıldı ve sanayinin şehir dışına çıkarılması kararlaştırıldı [36].

2-1954 yılında onaylanan Beyoğlu Nazım Planında Bomonti' nin sanayi alanı olarak fonksiyonunu sürdürmesi kararlaştırılmıştı. Bomonti' de bira fabrikasının kurulması ile başlayan sanayileşme hızla gelişmeye başlamıştı. Daha sonra bu karar bu plan çerçevesinde revize edilerek Beyoğlu Bölgesinde konut ve sanayi alanlarının birbirlerinden ayrılması ve sanayinin bu bölgede kaldırılması kararı alındı. Fakat bu karar da uygulamaya geçilemedi [36].

3-Surların dışında Topkapı-Haznedar, Boğaz' da İstinye tersanesi bölgeleri sanayi alanları olarak kabul edilmişti. Anadolu yakasında sanayiye geniş ölçekte hizmet edecek olan birinci derecede Tuzla-Pendik arasındaki yerleşmeler, ikinci derecede ise Paşabahçe yerleşmesi olarak belirlenmişti [27].

İstanbul Belediyesi 1956' da Alman şehircilik uzmanı Prof.Hans Högg ile şehir planlarının tanzimi için anlaşma yapmış ve şehircilik bürosu oluşturularak yerel planlama çalışmaları 1960 yılına kadar sürdürülmüştür [24].

1955-1960 dönemi İstanbul Belediyesi İmar ve Fen İşleri Müdürlükleri, Karayolları 1.Bölge Müdürlüğü, Limanlar, İnşaat Bölge Müdürlüğü ve bilahare çalışmaları

ile katılan İller Bankası İmar Planlama Müdürlüğü' nün katılımı ile tutarlılığı tartışma konusu olan bir gelişme planı ile ilişkisi kurulmadan ve İstanbul' un günü gününe hazırlanan yerel plan kararları ile uygulamaların yapıldığı çok hareketli bir dönem olmuştur [24].

1956' da Adnan Menderes' in girişimleri ve yabancı kredilerin kullanılabilmesi ile İstanbul için yeni bir planlama süreci başlamıştır. Menderes' in yerleşme çalışmalarında radyal sistemler kullanılarak birinci amaç Marmara, Haliç ve Boğaziçi kıyılarındaki zonları, ikinci amaç, şehir merkezlerinde ofisleri, bankaları, otelleri ve kültürel merkezleri, üçüncü amaç, şehir içi yolları birbirleri ile birleşmelerini dördüncü amaç ise, havaalanı, altbölge ve şehir içi yolların birleşmesini sağlamaktır [27].

Menderes ve Hans Högg' ün planlama çalışmalarında kent içinde trafik sıkışıklığının önlenmesi ilk sırayı almaktaydı. Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Londra Asfaltı, Ordu Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi, Aksaray-Yenikapı güzergahı, Eminönü-Unkapanı Caddesi, Tophane meydanından Büyükdere Caddesine doğru, Taksim-Şişli-Büyükdere asfaltı ve Haydarpaşa-Pendik asfaltı genişletildi. Yol genişletmelerinden Aksaray, Fatih, Eminönü ve Karaköy' de 1960' lı yıllarda trafik sıkışıklığının olduğunu anlamaktayız. Ayrıca kent içinde erişilebilirliğin kolaylaşması için, Yeniçeri Caddesi ve Divanyolu Beyazıt Meydanına, Karaköy Meydanı Azapkapı' ya, Bağdat Caddesi Kurbağalıdere' den Bostancı' ya uzatıldı [27].

Bu dönem içerisinde kentsel gelişmeye bir yön vermek ve uygulamaların nazım plan kararlarına oturtulması gayesi ile 1957 senesinde Bakanlar Kurulu kararı ve Belediye Meclisinin İller Bankasına yetki vermesiyle İstanbul Belediyesi dışında İstanbul İmar ve

Planlama MÜdürlüğü kurulmuş, 01.04.1958 tarihinde planlama çalışmalarına başlanılmıştır. Adı geçen müdürlüğün planlama çalışmalarına İtalya' dan davet edilen Şehircilik Uzmanlarından Prof.Luigi Piccinato da danışman olarak katılmıştır [24]. Prof.Luigi Piccinato' ya göre ise: Salıpazarı limanı yolcu limanı, Kazlıçeşme ve Bakırköy sanayi kompleksleri olacaktı. Toplu taşıma yol sistemini kurmayı amaçlanmıştı. Menderes' in Eyüp' de yol genişletilmesine karşı çıkmış ve yeşil alanının Boğaziçi kıyısı boyunca uzamasını planlamıştı [27].

1958 yılına kadar yapılan planlama ve uygulama çalışmaları, tarihi kent merkezi etrafında ve her yönde genişleyen tek merkezli büyüme modeline dayanıyordu. Prof. L. Piccinato ise, yönetim ve hizmet fonksiyonlarını tarih boyunca bir başkent olarak yüklenen İstanbul' un, bu tarihsel kimliği ve özelliği karşısındaki en büyük tehlikenin, tek merkezli büyüme olduğunu ve bu eğilim değiştirilerek kentin, ülkenin bütününe ve Marmara Bölgesi hinterlandına yönelik lineer (doğrusal) biçimde planlanması gerektiğini savunmuş ve bunu yansıtan mücavir alanları da planlama içerisine alan bir nazım plan hazırlamıştır [25].

Prof. Luigi Picconato' nun yapmış olduğu planda nüfus 4.800.000 kişi olarak tahmin edilmiş olan nüfusun, % 80' ni Avrupa yakasında, % 20' si de Anadolu yakasında yaşayacaktı. Anadolu yakasında Kadıköy ve Ümraniye ticaret merkezleri olarak gelişmelerini sürdüreceklerdi [27].

Prof. Luigi Picconato' nun ilk kez İstanbul için hazırlanmış olan 1/10.000 ölçekli Nazım İmar Planı Bakanlığın tastiğine sunulmuştu. 1960 sonunda meydana gelen Hükümet değişikliği nedeniyle bu çalışmalardan hiç bir sonuç alınamamıştır [37].

İstanbul' un Marmara bölgesi içerisinde çekiciliğiyle ayrı bir özelliği olduğundan ve

metropoliten alanın bölgesel ölçüde etkisi bulunduğundan dolayı, sadece metropoliten alan içerisinde planlamanın yapılmasının başarısız olduğu ve İstanbul' un geleceğe yönelik doğru şekilde planlanabilmesi için bölgesel ölçekte planlama kararları alınarak planlamanın yapılması gereği anlaşılmıştır.

1960 yılında İmar ve İskan Bakanlığına bağlı olarak kurulan Marmara Bölge Planlama Örgütü' nün sürdürdüğü Doğu Marmara Bölgesi Projesi ülkemizde ilk hazırlanan bölge planıdır. Bu proje daha çok İstanbul metropoliten alanında beliren sosyal ve ekonomik sorunlara alternatif çözümler getirmeğe ve yeni büyüme merkezleri yaratarak İstanbul' un aşırı kentleşmesini ve bu bölgedeki ekonomik faaliyetlerin aşırı yoğunlaşmasını önlemeyi amaçlamıştır [37].

1950-1965 yılları arasında planlamanın bazı politik amaçlar için araç olarak kullanılması, yabancı şehircilik uzmanları öncülüğünde şehrin imar hareketlerinin yürütülmesine karşın İstanbul için bölgesel ve planlı bir planlama yapılamamıştır. Yerel ölçekte alınan bazı kararlar ile şehrin imarı yürütülmeye çalışılmıştır. Sanayinin merkezden uzaklara yerleşmesi ile nüfus ve işgücünü kendisine çekmiştir. Nazım plan kararlarının tam bir inceleme çalışması yapılmadan verilmiş olması İstanbul' un kentsel gelişimine olumsuz etkisi olmuştur.

3.4.2 Merkezi İş Alanları Ve Ulaşım

1950-1965 yılları arasında metropoliten şehrin nüfusu hızla artmış, buna paralel olarak merkezi iş alanı yeni alanlara yayılırken aynı zamanda kendi içinde fonksiyonel olarak farklılaşma göstermiştir. Daha önce konut alanlarının merkezi konumunda olan merkezler bir değişimle merkezi iş alanının fonksiyonel parçaları haline gelmişlerdir. Kentsel gelişmeye ve ulaşımındaki

değişikliklere bağlı olarak merkezi iş alanları alt bölgelere ayrılmaya başlayarak komşuluk unitelerine hizmet etmişlerdir.

1950-1965 yılları arasında .birinci derecede merkezi iş alanı, Eminönü, Sirkeci ve Kapalı Çarşı (tarihi yarımada içerisinde), ikinci derecede merkezi iş alanı, Karaköy, Perşembe Pazarı ve Bankalar Caddesi, üçüncü derecede merkezi iş alanı ise İstiklal Caddesi, Tepebaşı ve çevresidir. Yerel komşuluk düzeyinde ticaret ve servisin bölge merkezi (alt bölgesi) ve ikinci derecede merkezi iş alanı olarak, Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş ve Aksaray gelişmiştir. Kadıköy ve Üsküdar Avrupa yakasındaki merkezi iş alanları ile karşılaştırıldıklarında yeterli büyüklükte olmamalarına karşın, Anadolu yakasının birinci derecede merkezi iş alanıdırlar [38].

Eminönü, 1950-1969 döneminin en önemli merkezi iş alanıydı. Eminönü bölgesinde, Sultanhamam; bankalar, ofisler ve giyim sanayi, Sirkeci; oteller ve servis hizmetleri, Ankara Caddesi ve Cağaloğlu matbaacılar, Mahmutpaşa ve çevresi ise giyim pazar alanları (düşük gelirli için) olarak belirlenmişti. Kapalı Çarşı tarihin geçmişinden beri gelen ticari fonksiyonunu koruyarak farklı fonksiyonları içerisinde barındırmıştır. Eminönü ve Unkapanı güzergahı şehrin sebze ve meyve ihtiyacını karşılayabilmek için kuru yiyecek ve tarımsal ürünlerin ticaretinin yapıldığı bölge olarak gelişmiştir. Çemberlitaş, Çarşıkapı, Mercan, Mahmutpaşa yokuşu, Çakmakçılar ve Yeşildirek çevresinde küçük sanayi yoğunlaşmıştır [38].

Denizden geri planda yer almakta olan Aksaray merkezi iş alanı tren istasyonu ile bağlantılandırılmış, ve ticari binalarla donatılmış geniş bir bulvarla denize açılmıştır [39]. Aksaray Menderes'in plan çalışmalarını bizzat yönettiği zamanda daha çok konutların bulunduğu

konut bölgesi olarak gelişmesini sürdürmesine rağmen, açılan yeni yollarla Aksaray'ın Bakırköy'e bağlanması Aksaray-Bakırköy güzergahının gelişmesine neden olmuştur. Ayrıca, Aksaray' daki ticari aktiviteler Saraçhane' ye kadar uzatılmış olup Haşim İşcan altgeçitinin yapılması ile bu durum Unkapanı' na doğru yönelmiştir [40].

1960' da Unkapanı' nda Manifaturacılar Çarşısı kuru yiyeceklerin satılması amacı ile kurulmuştu. Fakat daha sonra bu çarşı kaset ve plak satılan yer olarak gelişerek fonksiyon değiştirmiştir [41].

İkinci derecede merkezi iş alanı olan Karaköy ve Perşembe Pazarı metal metaryellerin satıldığı, Kabataş ofis binaları, reklam merkezleri ve banka binaların yoğunlaştığı merkezler olarak gelişmişlerdir [40].

Topoğrafik özelliklerin İstanbul merkezi iş alanının gelişmesi üzerinde etkili olduğu en açık bir şekilde, kuzey ve güneyden gelişmenin de bu nedenlerle engellendiği ve merkezi iş alanı özelliklerinin Harbiye' de Cumhuriyet Caddesi olarak İstiklal Caddesi merkezi iş alanında görülmektedir [39]. Dikey büyüme nedeni ile bant karakterini hızla yitirmekte olan ve İstanbul' un üçüncü derecede merkezi iş alanı olan İstiklal Caddesi eğlence, kültür ve özellikle giyim ticaretinin ağırlıkta olduğu alış-veriş merkezi olarak Taksim' den Tünel' e kadar uzanmıştır. Tepebaşı ise otellerin yoğunlaştığı bir bölge olarak gelişmekteydi [40].

Beyoğlu merkezi iş alanının uzantısı olarak Harbiye' nin kuzeyi, Osmanbey ve Halaskargazi İstiklal Caddesinin ticari etkisinden kaldığından ticari aktiviteler bu bölgelerde gelişmeye başlamıştır. Konut alanlarının yavaş yavaş bu fonksiyonlar için boşaltılmaya başlaması bu dönem içinde gerçekleşmiştir.

Bu güzergah daha sonra Mecidiyeköy' e kadar gelişmiştir [27].

İkinci derecede merkezi iş alanı olarak Avrupa yakasında gelişen Beşiktaş ilçesi ise, merkezi karakterini koruyarak servis özelliklerini taşımaktaydı [27].

Asya yakasında birinci derecede merkezi iş alanları Üsküdar ve Kadıköy' dır. Kadıköy' de 1950-1965 yılları arasında hem yatayda hemde dikeyde kentsel gelişme olmuştur. Bu dönemde Üsküdar meydanı otobüs hizmetlerinin verildiği bölge olarak gelişmekteydi [27].

Prof. Hans Högg ve Menderes' in ortak girişimleri ile genişletilen ve çeşitli güzergahları birleştiren yollar (planlama çalışmaları ve plan kararlarında belirtildiği gibi) kentin gelişmesine ve merkezi iş alanlarının yayılmasında birinci etken olmuştur.

1960' lı yıllarda İstanbul' un hızla büyüme sürecine girmesiyle birlikte, Tarihi Yarımada' da Eminönü ile Beyoğlu' ndan gelişen merkezi iş alanı fonksiyonları zaman içinde ana ulaşım aksları boyunca kuzeye doğru Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde gelişme göstermiştir. Şehrin doğu yakasında ise 1960' lı yıllarda Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinde ikinci derecede merkez fonksiyonları ana ulaşım aksları boyunca doğuya doğru gelişmeyi sürdürmektedirler [39]. Bu dönemde merkezi iş alanlarının ortak özelliği, benzer işlevlerin birbirlerine yakın konumlarda yer seçimlerini yapmış olmalarıdır.

3.4.3.Sanayi ve Nüfus

Bu dönem içerisinde plan kararlarına bağlı olarak işletime giren yollar sayesinde, ticaret ve kentsel yerleşmede olduğu gibi sanayi alanları da eskiden beri

merkezi özellik taşıyan Haliç ve çevresinden, çevreye doğru yayılmaya başlamıştır [27]. Böylece 1960 sonrasında sanayi sermayesi gelişmiş ve işletme büyüklükleri kent dışında daha uygun altyapı aramak düzeyine erişmiştir [28].

Bu dönemde sanayinin çevreye doğru yayılmasına rağmen Eminönü eski önemini korumuştur. Eski ticari dokusuna ek olarak Eminönü Sirkeci güzergahında plastik sanayi yerleşmiştir [42].

Rami-Topçular güzergahında tekstil, metal, silgi, elektrik aletleri ve makina sanayi, Kazlıçeşme, Zeytinburnu'nda çimento, tekstil ve deri fabrikaları, Kağıthane'de tekstil, metal ve plastik sanayi, Beşiktaş ilçe sınırı içerisinde Levent-Esentepe kimya, ilaç, elektrikli aletler, tekstil, giyim, İstinye'de kibrit fabrikası ve kablo fabrikasının kurulması ile başlayan sanayileşme ile tekstil sanayisi gelişmeye başlamıştır [36].

Anadolu yakasında, Beykoz ve Paşabahçe'de cam ve alkol fabrikaları bulunmaktaydı. Bu fabrikaların yakın çevresinde küçük sanayilerin de yerleşmesi ile geniş ölçekte işgücünün bu bölgede gelişmesi sağlanmıştır [27].

Kartal bölgesinde, Maltepe-Cevizli ve Kartal taşocakları sanayi bölgesine.1950-1965 yılları arası otomotiv, elektrikli makina, silgi, kimyasal madde ve tekstil sanayinin yerleşmesi ile Kartal'ın kentsel gelişmesi hız kazanmıştır [36].

İstanbul'daki sanayinin 1960 yılındaki merkezi iş alanlarından mekansal dağılımını uzaklığa bağlı olarak incelendiğinde; 0-1 Km ring içerisinde % 12.6 sanayi işgücü, 1-4 Km ring içerisinde % 14.4 sanayi işgücü, 4-9 Km ring içerisinde % 58.2 sanayi işgücü, 9-

14 Km ring içerisinde % 2.5 sanayi işgücü, 4-19 Km ring içerisinde % 7.7 sanayi işgücü, 19 Km % 4.6 sanayi işgücü bulunmaktaydı. Bu durum sanayinin mekansal dağılımı içerisinde olduğunu göstermesine rağmen hızla gelişen gecekondulaşmanında etkisi bulunmaktadır. İstanbul' da bu dönem içerisinde yapılan planlama çalışmalarında özellikle sanayide alınan kararlar uygulamaya geçilmeden, plan kararı alınmış olan bölgeler kontrolsüz olarak gelişmeye başlamıştır [27].

Geçmişten beri sanayi bölgesi olan Topkapı Zeytinburnu ve Haliç çevresi gibi eski sanayi alanlarının dışında da kent dokusunu zorlamış, kentin çeşitli bölümlerine dağılmaya başlamıştır. Bu arada Menderes ve Högg' ün çalışmaları ile açılan yeni karayoluna bağlantılı çevreler sanayi bakımından çekici alanlar olmuştur.

1960 sonrasında sanayi sermayesi gelişmiş ve işletme büyüklükleri kent dışında daha uygun altyapı koşulları aramak düzeyine erişmiştir. 1970 yılına kadar eski sanayi yerleşmelerinin çevreleri yoğunlaşmış ve yaygınlaşmıştır. Eyüp-Rami-G.O.Paşa yöresi, Küçükköy-Alibeyköy-Kağıthane' yi kapsayan kuzey eksenine uzanırken, Zeytinburnu-Bakırköy sanayi Londra asfaltına paralel olarak Halkalı-Safraköy (Sefaköy)-Firuzköy doğrultusunda yayılmıştır. Beyoğlu yakasında Haliç-Bomonti-Büyükdere asfaltının batısı daha da yoğunlaşmıştır. Asya yakasında ise Kartal-Maltepe sanayi bölgesine yeni gelişen Tuzla-Yakacık, Çayırova, Gebze ekseni eklenmiştir [28].

1955-1959 yılları arasında Kazlıçeşme, Kartal , Bomonti ve Kağıthane bölgelerinde 165 yeni büyük sanayi bulunmaktaydı. 38 yeni iş yeri ile Bakırköy bölgesi, 14 işyeri ile Gaziosmanpaşa yeni sanayi bölgeleri olarak ortaya çıkmıştır. İstanbul'un başlıca sanayi

alanlarından Topkapı ve Zeytinburnu' nda 190 yeni kuruluş, yer almıştır ([24]).

Sanayileşme daha çok, kentin Avrupa yakasında olmuştur. Büyük fabrikalar ise yer seçiminde Anadolu yakasını tercih etmişlerdir. Sanayileşmenin daha çok Avrupa yakasında olmasına paralel olarak nüfus gelişimi ve ağırlığı daha çok Avrupa yakasında gerçekleşmiştir. 1950 yılından sonra kentleşmenin hız kazanması ve göçler nedeniyle İstanbul' un nüfusu hızla artmaya başlamıştır (Tablo 3.6).

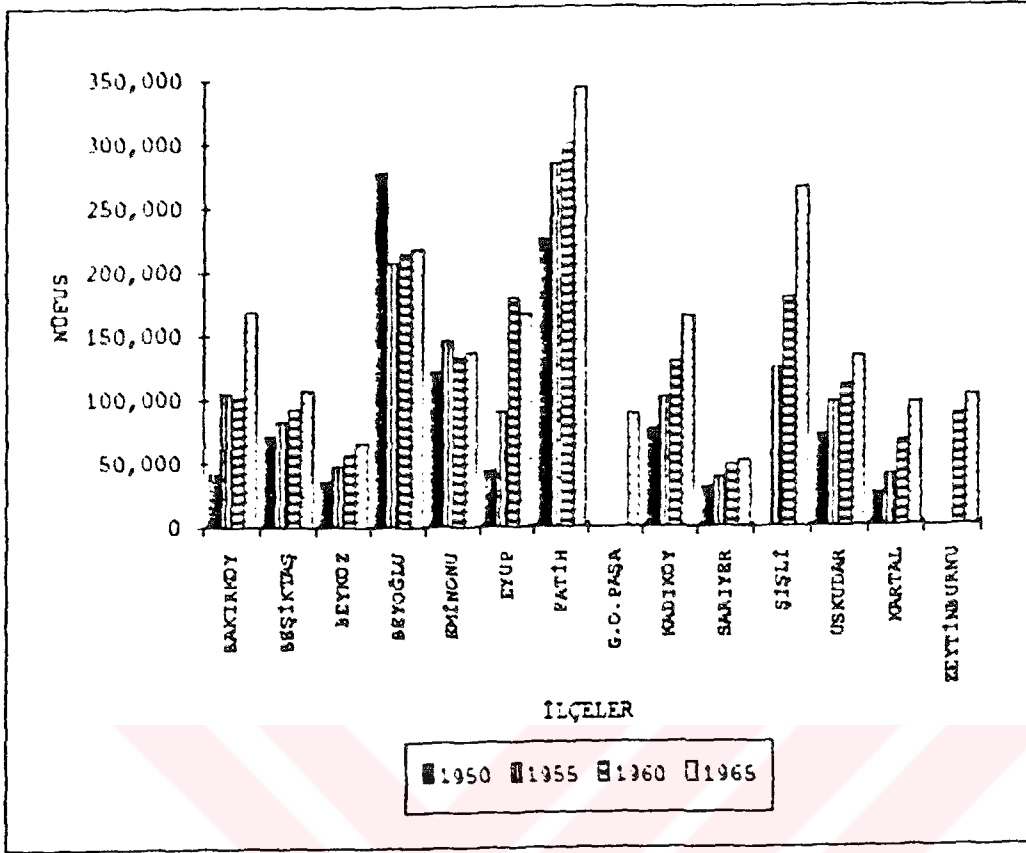
1950-1965 dönemi içerisinde İstanbul' un ilçelerine göre nüfus ve nüfus artış hızını tablo 3.13, şekil 3.17' de nüfusu, şekil 3.18' de nüfus artış hızını, şekil 3.19' da brüt nüfus yoğunluğunu, 1955, 1960, 1965 yıllarında İstanbul' un ilçelerine göre nüfuslarını ve brüt nüfus yoğunluklarını da tablo 3.14, 3.15 ve 3.16' da görmekteyiz.

1950-1965 yılları arasındaki dönemde en fazla nüfus gelişimi, Avrupa yakasında Bakırköy, Fatih, Şişli ve Sarıyer ilçelerinde, Asya yakasında ise Kartal, Üsküdar ve Kadıköy ilçelerinde görülmektedir. Eminönü ilçesi ise bu süreçte nüfus kaybetmeye başlamıştır (Şekil 3.17 ve Tablo 3.13).

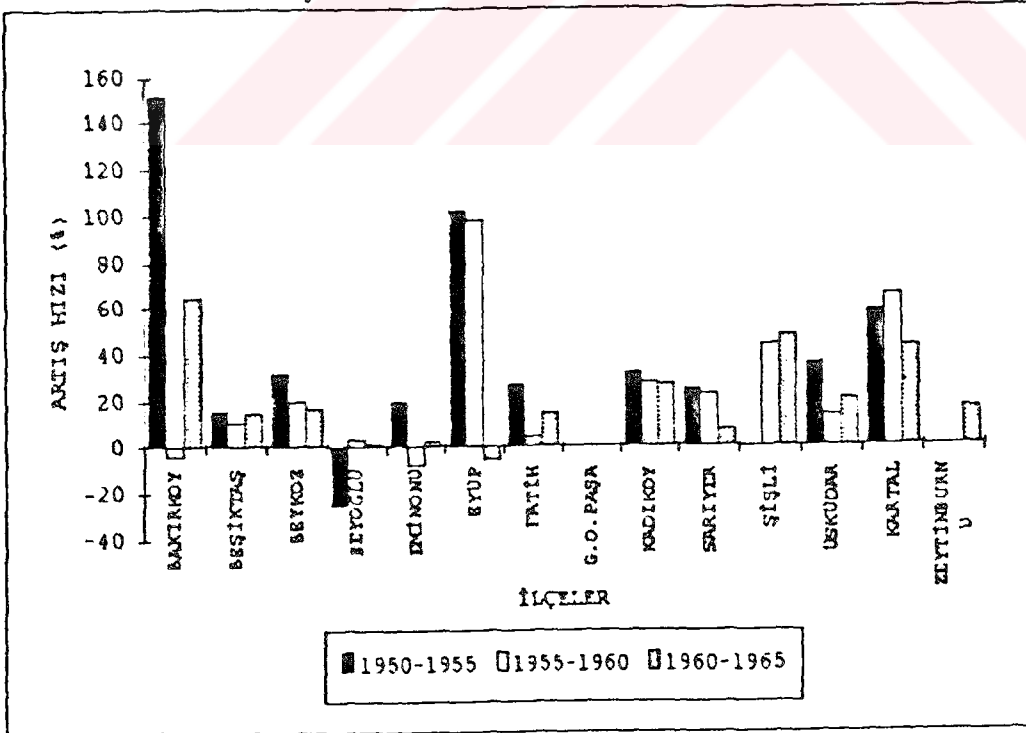
1950-1965 yılları arasında Bakırköy' de çeşitli sanayi kuruluşlarının yerleşmesi gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanması ile Bakırköy kentsel yerleşme olarak çekici bölge haline gelmiştir. Nüfus artış hızındaki yükselme 1950-1955 yılları arasında % 152' ye ulaşmıştır. Artan nüfusun konut ihtiyacının mevcut konutlarla sağlanamaması sonucunda Osmaniye ve çevresinde gecekondu yerleşmeleri oluşmaya başlamıştır. Bakırköy' un nüfusunun artış hızında 1955-1960 yılları arasında düşüş olmasına rağmen 1960-1965' de nüfus artış hızı tekrar yükselişe geçerek % 64' e ulaşmıştır.

Tablo 3.13. İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus ve Nüfus Artış Hızı [34, 43, 44, 45]

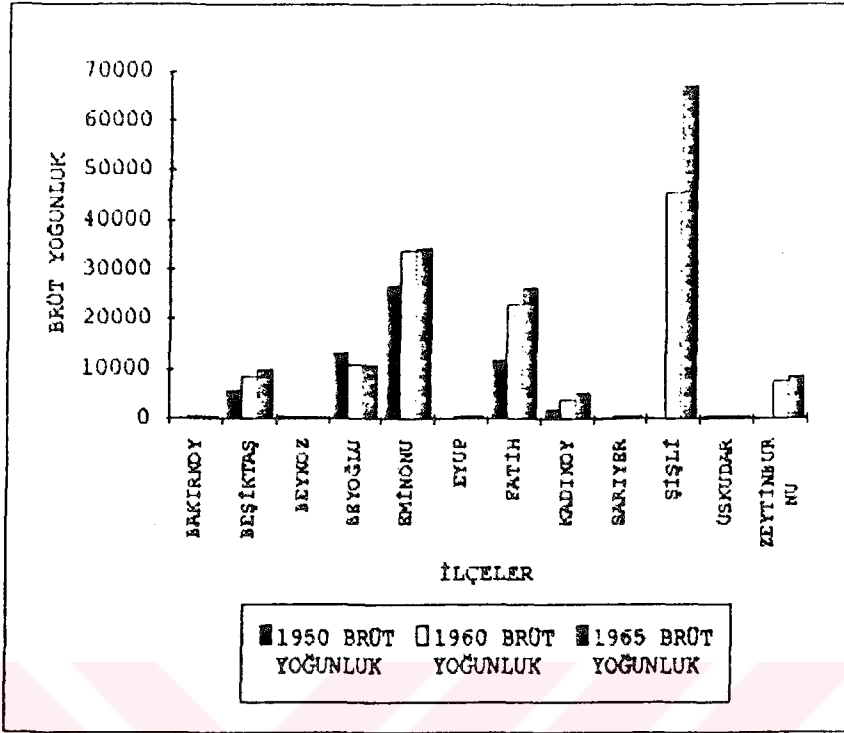
İLÇELER	1950 NÜFUS	1955 NÜFUS	1960 NÜFUS	1965 NÜFUS	1950-1955 NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)	1955-1960 NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)	1960-1965 NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)
KADIKÖY	42,596	107,287	102,617	168,694	152	-4	64
BÜYÜK HİTAY	73,432	84,698	93,647	107,442	15	11	15
BEYKOZ	37,152	48,832	58,317	67,758	31	19	16
BEYOĞLU	279,238	208,158	216,425	218,985	-25	4	1
İMİNEÖZÜ	123,056	146,896	134,852	137,849	19	-8	2
BEYÜP	44,938	90,906	180,011	168,417	102	98	-6
FATİH	226,853	286,733	300,594	344,602	26	5	15
G.O. PAĞA	-	-	-	89,538	-	-	-
KADIKÖY	77,993	102,926	131,328	166,425	32	28	27
SARİYER	32,114	40,012	48,990	52,445	25	22	7
ŞİŞLİ	-	125,554	181,402	268,143	-	44	48
ÜSKÜDAR	72,425	98,228	111,821	135,056	36	14	21
KARTAL	26,150	41,351	68,462	97,803	58	66	43
ELZİTMEBÜBU	-	-	88,341	102,874	-	-	16
ARSLAN	15,405	16,564	19,834	15,219	8	20	-23
ÇATALCA	48,346	63,334	60,944	62,005	31	-4	2
SİLTİVALI	28,328	28,588	33,231	35,380	1	16	6
ŞİLE	16,196	16,994	18,175	18,098	5	7	0
YALOVA	22,255	26,671	33,101	37,090	20	24	12
TOPLAM	1,166,411	1,533,822	1,882,092	2,293,823	31	23	22



Şekil 3.17. İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında ilçelere Göre Nüfusu [34, 43, 44, 45]



Şekil 3.18. İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında ilçelere Göre Nüfus Artış Hızı [34, 43, 44, 45]



Şekil 3.19. İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında İlçelere Göre Brüt Nüfus Yoğunluğu [34, 43, 44, 45]

Tablo 3.14. İstanbul'da 1955'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [43]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	107,287	1,546.0	
BEŞİKTAŞ	84,698		
BEYKOZ	48,832		
BEYOĞLU	208,158		
EMİNÖNÜ	146,896		
EYÜP	90,906		
FATİH	286,733		
KADIKÖY	102,926		
SARIYER	40,012		
ŞİŞLİ	125,554		
ÜSKÜDAR	98,228		
ADALAR	16,564		
ÇATALCA	63,334	1,693.0	37
KARTAL	41,351	462.0	90
SİLİVRİ	28,588	688.0	42
ŞİLE	16,994	732.0	23
YALOVA	26,671	486.0	55
TOPLAM	1,533,822	5,607.0	

Tablo 3.15. İstanbul'un 1960'da İlçelere Göre
Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [44]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	102,617	275.0	373
BEŞİKTAŞ	93,647	11.0	8,513
BEYKOZ	58,317	430.0	136
BEYOĞLU	216,425	20.0	10,821
EMİNOĞU	134,852	4.0	33,713
EYÜP	180,011	414.0	435
FATİH	300,594	13.0	23,123
KADIKÖY	131,328	33.0	3,980
SARİYER	48,990	146.0	336
ŞİŞLİ	181,402	4.0	45,351
ÜSKÜDAR	111,821	186.0	601
ZEYTİNBURNU	88,341	12.0	7,362
ADALAR	19,834	10.0	1,983
ÇATALCA	60,944	1,715.0	36
KARTAL	68,462	433.0	158
SİLİVRİ	33,231	778.0	43
ŞİLE	18,175	736.0	25
YALOVA	33,101	492.0	67
TOPLAM	1,882,092	5,712.0	329

Tablo 3.16. İstanbul'da 1965'de İlçelere Göre
Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [45]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	168,694	275.0	613
BEŞİKTAŞ	107,442	11.0	9,767
BEYKOZ	67,758	430.0	158
BEYOĞLU	218,985	20.0	10,949
EMİNOĞU	137,849	4.0	34,462
EYÜP	168,417	298.0	565
FATİH	344,602	13.0	26,508
G.O. PAŞA	89,538	116.0	772
KADIKÖY	166,425	33.0	5,043
SARİYER	52,445	146.0	359
ŞİŞLİ	268,143	4.0	67,036
ÜSKÜDAR	135,056	186.0	726
ZEYTİNBURNU	102,874	12.0	8,573
ADALAR	15,219	10.0	1,522
ÇATALCA	62,005	1,715.0	36
KARTAL	97,803	433.0	226
SİLİVRİ	35,380	778.0	45
ŞİLE	18,098	736.0	25
YALOVA	37,090	492.0	75
TOPLAM	2,293,823	5,712.0	402

Bakırköy' de nüfus artış hızının diğer ilçelere göre çok olmasının nedenlerinden biride artık iyice belli olan Marmara doğusunda merkezini İstanbul' un oluşturduğu Tekirdağ doğrultusunda gelişen Conurbanizasyonun (şehirsel bantlaşmanın) batı uzantısı olmasıdır (Tablo 3.13 ve şekil 3.18) [20].

Eminönü, Tarihi Yarımada' nın merkezi olarak eskiden beri nüfusun büyük bir çoğunluğunu barındırarak 1950-1955' de % 19, 1955-1960' da % 8, 1960-1965' de % 2 nüfus artış hızı gerçekleşmiştir. Eminönü' nde nüfus artış hızının düşmesinin nedeni iş alanlarının genişlemesi, İstanbul' un kentsel yerleşiminin Eminönü merkezinden çevreye doğru yayılmaya başlamasından kaynaklanmaktadır (Tablo 3.13 ve şekil 3.18).

İstanbul' da ilk ticari yerleşme alanlarından biri olan Beyoğlu' nda 1950-1965 yılları arasında nüfus artış hızı, 1950-1955' de % -25' den 1955-1960' da % 4' e çıkmasına karşın 1960-1965' de % 1' e düşmüştür. Beyoğlu' nda nüfus artış hızının düşmesinin nedeni ticari aktivitelerin konut alanlarının yerini yavaş yavaş almasıdır (Tablo 3.13 ve şekil 3.18).

1950-1960 yılları arasında Fatih nüfusu çeken ilçe olmasına karşın, nüfus artış hızı aynı oranda gerçekleşmemiştir. Fatih' in 1950-1955 yılları arasındaki nüfus artış hızı % 26 iken, 1960-1965' de %15' e düşmüştür (Tablo 3.13 ve şekil 3.18).

Şişli, Eminönü-Beyoğlu aksının devamı olarak 1950 yılından sonra gelişmeye başlamıştır. 1960-1965 yılları arasında nüfus artış hızında % 44' luk bir artış gözlenmiştir. Bu dönemde, Şişli çevresinde bulunan Kuştepe, Esentepe ve Feriköy gecekondu yerleşmelerinde artan gecekondulaşma sonucunda oluşan gecekondu nüfusununda bu nüfus artış hızına etkisi bulunmaktadır. Eyüp, Prost' un Nazım Planında belirttiği gibi sanayinin

Haliç ve çevresinde kurulmasından dolayı sanayiden en çok etkilenmiş ilçedir. Eyüp' deki sanayinin gelişimi ile sanayi Alibeyköy ve Kağıthane güzergahında ilerlemiştir. Eyüp' un 1950-1955 arası nüfus artış hızı % 102, 1955-1960 arası % 98, 1960-1965 arası % -6' ya düşmüştür. 1950-1955 yılları arasında yaşanan hızlı nüfus artışı sonucunda Alibeyköy ve Kağıthane' de gecekondu bölgeleri gelişmiştir (Tablo 3.13 ve Şekil 3.18).

1930-1950 yılları arasında brüt nüfus yoğunluğu en yoğun ilçe olan Eminönü, 1950-1965 yılları arasında da brüt nüfus yoğunluğu yüksek olan ilçelerdendi. Eminönü ilçesinde brüt nüfus yoğunluğu geçmişe göre aynı hızda artmasa da periodik artışlarla artmaya devam ettirmiştir. 1960' da brüt nüfus yoğunluğu 33.713 kişi/km² iken, 1965' de 34.462 kişi/km² ye yükselmiştir. Eminönü' nün kentsel gelişmesinden Fatih, Beyoğlu, Beşiktaş ve Şişli ilçeleri etkilenmiştir. 1950-1965 yılları arasında Fatih' in ilçe alanınının küçük alana yayılmasından nüfusunda çok hızlı bir artış görülmemesine karşın, brüt nüfus yoğunluğu artmıştır. 1960' da brüt nüfus yoğunluğu 23.123 kişi/km² iken, 1965' de 26.508' e yükselmiştir. Beyoğlu' nda düşmekte olan nüfus ve nüfus artış hızına rağmen brüt nüfus yoğunluğunda çok azda olsa artış görülmüştür. Beyoğlu' nun 1960' daki brüt nüfus yoğunluğu 10.821 kişi/km² iken 1965' de 10.949 kişi/km² ye ulaşmıştır (Tablo 3.14, 3.15, 3.16 ve Şekil 3.19).

Bakırköy' ün 1950-1965 periodunda nüfusu ve nüfus artış hızı yüksek olmasına rağmen ilçenin yayılmış olduğu alan büyük olduğundan nüfus yoğunluğu diğer ilçelere göre düşük görülmektedir. Bakırköy' ün 1960 brüt nüfus yoğunluğu 373 kişi/km² iken 1965' de 613 kişi/km² olmuştur. Bu süreç içinde Şişli brüt nüfus yoğunluğu en yoğun ilçelerdendi. 1960' da Şişli' nin brüt nüfus yoğunluğu 45.351 kişi/km² iken, 1965' de

67.036 kişi/km²' ye yükselmiştir. G.O.Paşa' nın ayrı bir ilçe olmasıyla G.O.Paşa ve Eyüp' de nüfus yoğunluğu artmıştır. Zeytinburnu' nun 1957 yılında ayrı bir belediye olması ile önceden gecekondulaşmadan dolayı artan nüfusu artmaya devam etmiştir. 1960' da Zeytinburnu' nun nüfus yoğunluğu 7362 kişi/km² iken, 1965' de 8573 kişi/km² olmuştur. Üsküdar bu dönemde ikinci derecede merkezi iş alanı olarak geliştiğinden 1960' da brüt nüfus yoğunluğu 601 kişi/km² iken, 1965' de 726 kişi/km²' ye ulaşmıştır. Kadıköy ve Beşiktaş ikinci derecede merkezi iş alanı olma özelliklerini devam ettirmiş olduklarından nüfus yoğunluklarında da artış olmuştur. Beykoz ve Sarıyer ilçelerinde kıyı boyunca gelişmeler görüldüğünden nüfus sadece kıyı boyunda yoğunlaşma göstermiştir. Bu ilçelerin yayılmış oldukları ilçe alanları geniş alanlara yayıldığından dolayı brüt nüfus yoğunlukları diğer ilçelere göre çok düşük kalmıştır. 1960' da Beykoz' un brüt nüfus yoğunluğu 136 kişi/km² iken, 1965' de 158 kişi/km²' ye Sarıyer' in 1960' da brüt nüfus yoğunluğu 336 kişi/km² iken, 1965' de 359 kişi/km²' ye yükselmiştir (Tablo 3.14, 3.15, 3.16 ve şekil 3.19).

1950-1965 yılları arasında işgücünün çoğunluğu sanayi alanlarında çalışmaktaydı. İstanbul' un 1955-1965 yılları arasındaki çalışan nüfus artış hızı tablo 3.17' de görülmektedir.

Tablo 3.17. İstanbul' un 1955-1965 Yılları Arası Çalışan Nüfus ve Çalışan Nüfus Artış Hızı [23]

YILLAR	ÇALIŞAN NÜFUS	ÇALIŞAN NÜFUS ARTIŞ HIZI (%)
1955	670.593	12
1960	748.867	16
1965	868.957	

Çalışan nüfusun 1955-1965 yılları arasında sektörlerle göre dağılımında tarım sektöründeki durağanlığa karşın sanayi sektöründe artma görülmektedir (Tablo 3.18). Bunun nedeni de İstanbul' da sanayinin çevreye doğru kontrolsüz olarak yayılmasıdır. Bu süreç içinde çalışan nüfus artış hızı nüfus artış hızına paralel gitmemiş olup çalışan nüfus artış hızı nüfus artış hızına göre düşük kalmıştır.

Tablo 3.18. İstanbul' un 1955-1965 Yılları Arasında Sektörlere Göre Dağılımı [23].

SEKTÖRLER	1955	1955(%)	1960	1960(%)	1965	1965(%)
1. SEKTÖR	98.163	15	96.747	13	98.201	11
2. SEKTÖR	153.913	23	177.008	24	255.416	29
3. SEKTÖR	283.27	42	325.168	43	374.849	43
İYİ TAMINLANMAMIŞ	135.247	20	149.944	20	14.049	16
TOPLAM	670.593	100	748.867	100	868.957	100

1960 yılında Metopoliten nüfus, 1950' ye kıyasla %70' e yakın büyüme ile ve yılda ortalama 65-70 bin kişi artmıştır. Eminönüne kabaca 6-7 km uzaklıkta bulunan yerleşmelerde Metropoliten nüfusun %70' i yaşamaktaydı. Bu dönemde nüfus birikim ağırlığının merkez kent dışına kaymaya başladığı görülmektedir. Artan 650-700 bin nüfusun yarısına yakınbir oranı (%45) bu çemberin dışına yerleşmiş ve en yüksek nüfus artış hızları bu kesimlerde görülmüştür. Kent yapısında geniş ölçüde bir yerleşme biçimi ve kademelenmesinin 1950-1960 yılları arasında ortaya çıktığı izlenebilir [24].

İstanbul' da 1950-1965 yılları arasında hızlı bir nüfus artışı görülmüştür. Bu nüfus artışında temel sebep o dönemler arasındaki ekonomideki dengesizlikler ve insanların kırsal alandan kentsel alana göç ederek

sanayileşen bölgeler çevresinde yerleşmiş olmaları, yasal ve düzenli olmayan gecekonduların yerleşmelerini ortaya çıkarmalarıdır. Kontrolsüz olarak artan nüfus, nüfusa ve sanayiye bağlı olarak artan işgücü nüfusu 1950-1965 döneminde kentsel yerleşme içerisinde gelişigüzel dağılmıştır.

3.4.4 Konut Alanları

Sanayinin İstanbul' da yayılmaya başlaması ile birlikte şehir yağ lekeleri gibi büyümüş 1955 yılında şehirsizleşme mevcut bulunan Belediye sınırlarını aştığından, yeni gelişen bölgeleri idari olarak kontrol altına alabilmek için yeni Belediye sınırları oluşturulmuştur [27]. İdari sınırların kentsel gelişmeyi kontrol altına alabilmek için genişletilmesine karşın hızla artan kentsel nüfus ve kaçak yapılaşmanın önüne geçilememiştir.

1955 yılında Florya metropoliten sınır içerisinde alınarak, K.Çekmece' ye kadar Üsküdar' daki Belediye sınırı Ümraniye köyüne kadar uzatıldı. Kartal, Pendik ve Bostancı farklı yönetim birimleri olmaları ile birlikte kıyı boyunca gelişen bölgeler olarak gelişmişlerdir. 1956' da İller Yasası ile Alibeyköy, Kuşukköy, Sağmalcılar ve Rami birleştirilmiştir [27].

İstanbul metropoliten alanda yeni belediye sınırları oluşturuldu. Gecekondular bölgesi olan Zeytinburnu 01.09.1957' de belediye oldu. Yeni kurulan Belediyeler B.Çekmece ile Tuzla arasında kurulmuştur. 1958' de B.Çekmece Çatalca bölgesi içerisinde, K.Çekmece Bakırköy bölgesi içerisinde 1963' de Kuşukköy Gaziosmanpaşa bölgesi içerisinde, Sağmalcılar ve Bayrampaşa Eyüp bölgesi içerisinde, Kağıthane Şişli bölgesi içerisinde, Ümraniye Üsküdar bölgesi içerisinde, Kuşukyalı bölgesinde 1930' da belediye olan Pendik, 1936' da belediye olan Tuzla ve 1943' de belediye

olan Maltepe 1947' de Kartal bölgesi içerisine alınarak yeni belediyeler kuruldu [46]. İstanbul metropoliten sınır içerisine giren yerleşmelerin sayısı 49' a yükselmiştir [24].

Sanayi için yeterli altyapı ve ulaşım hizmetlerinin içerisinde ucuz işgücü konut ve ulaşım maliyetlerinin minimize edilmesi ile yasal olmayan gecekondulu yerleşimleri ortaya çıkmıştır. Sur içinde yoğun kentsel gelişmeye karşın sur dışında henüz önemli bir yoğunluk izlenmemekteydi. Beyoğlu yakasında Harbiye, Şişli, Mecidiyeköy ve Levent semtleri yeni gelişen bölgelerdi. Asya yakasında ise Üsküdar' ın Kısıklı' ya kadar geliştiği, Kadıköy' de Kurbağalıdere kesminden sonra Bostancı' ya kadar bahçeli nizam evlerin yayıldığı ve kentin bir parçası durumuna geldiği görülmektedir [28].

1950-1965 döneminde Menderes' in çalışmaları içerisinde gecekondulaşmayı önleyebilmek için apartman bloklar yapılmaya başlanmıştır. 105 konut Koşuyolu-Kadıköy, 52 konut Selamiali-Üsküdar ve Atatürk Bulvarı, 12 konut 1956' da Kazlıçeşm'e de inşaa edildi. Bu dönemde başlayan apartmanlaşma süreci ile Koşuyolu kentsel gelişmede lider durumuna gelmiştir [27].

Menderes' in çalışmaları ışığında gerçekleştirilmekte olan apartman bloklarının yapılma sürecinde Emlak Bankasının büyük rolü olmasına karşın olumsuz etkileri de olmuştur. Apartmanlaşma ile konut ihtiyacının karşılandığı dönem içinde Emlak Bank Silivrikapı ve Mecidiyeköy' de inşaa ettiği konutlardan cesaret alarak büyük bir mahalle kurmaya karar vermişti. Emlak Bank' ın konutlarını inşaa edeceği bölge ucuz bir parayla satın alınarak konut inşaatlarına başlandı. İnşaatlarına başlandığında kar amacı bulunmayan bu konutlarda büyük oranlarda kar yapılmış ve böylece banka

bilfiil emlak spekülasyonuna örneklik ve önderlik etmiştir [30].

Londra asfaltına paralel orta ve yüksek gelirli insanlar Bakırköy ve Yeşilyurt çevresinde yerleşmişlerdi. 1955' den sonra Merter gelişmeye başlamıştır. Florya' da küçük bir yerleşme grubu bulunmaktaydı. K.Çekmece' den Halkalı' ya kadar bahçe içerisinde villalar bulunmaktaydı. Halkalı tren istasyonu yanında DDY çalışanları için konutlar yapılmıştı. Orta ve yüksek gelirli insanlar için, Beyoğlu' nda, Boğaz' da, Beşiktaş, Teşvikiye, Nişantaşı, Osmanbey, Şişli ve Mecidiyeköy' de yüksek katlı apartman blokları inşaa edildi. Etiler Bölgesi ise, Etibank tarafından ilk kooperatifleşme ile oluşturulan kooperatif evlerden oluşmuştur [27].

Anadolu yakasında Paşabahçe' nin Karakiraz yokuşunda yenileşme hareketi başlamadan önce gecekondu yerleşmesi bulunmaktaydı. Kadıköy-Bostancı, Bağdat Caddesinde 3-4 katlı apartman blokları inşaa edildi. Kıyı boyunca bulunan düşük yoğunluklu konut alanları Bostancı-Tuzla arasında gelişti. 1955' de Tuzla ve Gebze arasında Bayramoğlu sahil sitesi yapıldı [27].

K. Çekmece-Tuzla arasında uzanan Metropoliten gelişmede nüfus, ticaret ve sanayinin artışına paralel olarak artan işgücü batı yakasında yoğunlaşmıştır. 1950-1965 yılları arasındaki Asya ve Avrupa yakaları arasındaki dağılımı tablo 3.19' de görülmektedir. Batı yakasındaki nüfus doğu yakasına kıyasla dört kat olmuş ve % 80-% 20 oranı devam etmiştir.

Tablo 3.19 İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında Yakalar Arası Nüfus Dağılım Oranı [47].

Yıllar	1950	1955	1960	1965
Asya Yakası	20	20	21	21
Avrupa Yakası	80	80	79	79

Haliç çevresi ve Şişli 100.000' e varan büyümeler göstermiştir. Sağmalcılar ve Kağıthane gibi yerleşmeler 3-4000' den 20-30.000 nüfus kademesine sıçramıştır. Bu sıçrayışın nedeni Prost zamanından beri verilen plan kararları ile Haliç' in çevresinin sanayi alanı olarak gelişmesinin deteklenmesi gelmektedir. Anadolu Yakasında 30-50.000 kişi arası büyüyen Üsküdar ve Kadıköy merkezleri dışında, Kartal kesimlerinin gelişmesi, nüfus büyüme hızı ve toplam içindeki yeriyle, ilgi çekici bir eğilim başlangıcı olmaktadır [24]. Kartal' ın kentsel büyümesinin nedeni nazım plan kararları ile sanayinin bu bölgede gelişmesidir.

3.4.5 Gecekondu Alanları

İstanbul metropoliten alan içerisinde konut ihtiyacını karşılayabilmek için gerek kooperatifler gerekse bankalar tarafından inşaa edilen konutlar, hızla nüfusu artmakta olan metropolün konut ihtiyacını karşılayamamıştır. Bu dönemde sanayinin hızla gelişmesi ile yeni yeni gecekondu yerleşmeleri ortaya çıkmıştır. Bu yüzden gecekondu bölgelerinin hem nüfusunda hem de yayılmış oldukları alanlarda artış olmuştur.

Zeytinburnu 1947 yılından beri İstanbul' da ilk gecekondulaşmanın olduğu bölgedir [27]. 1957 yılında Zeytinburnu 60.000 nüfuslu bir büyük semt olarak 26.000 konutu içermekteydi [28].

İstanbul' da ikinci gecekondulaşmanın olduğu bölge ise Taşlıtarla' dır. 1950-1951 yılları arasında Bulgaristan' dan, 1954 yılında da Yugoslavya' dan gelen göçmenler Taşlıtarla' ya yerleşerek kendi binalarını yapmışlar ve gecekondulaşma sürecini başlatmışlardır. 1952 yılında Bulgar göçmenleri için konutlar yapılmış olmasına rağmen, mevcut nüfusun konut ihtiyacı karşılanamamıştır. 1958 yılında Taşlıtarla' nın ismi

Göztepe olarak, 1963 yılında da G.O.Paşa olarak değiştirilmiştir [48].

İstanbul' da üçüncü ve daha küçük ölçekteki gecekondulaşması ise Osmaniye' de başlamıştır. 1947 yılında Bakırköy' de sanayinin yerleşmesi ve daha sonraki yıllarda da artan nüfusun mevcut yerleşme konut ihtiyacını karşılayamaması ile Bakırköy' de sanayide çalışan insanlar, Bakırköy' e en yakın yerleşme yeri olan Osmaniye' de gecekondu binaları inşaa ederek gecekondulaşma sürecini bu bölgede başlatmışlardır [49].

Belediye sınırları içerisinde bulunan Küçükköy, Beşyüzevler, Bereç, Sağmalcılar, Esenler, Güngören Bahçelievler ve Şirinevler bölgelerinde gecekondulaşma başlamıştır. Parsellenerek satılan arsalar üzerinde halk kendi gecekonduğunu inşaa etmeye başlamış olduğundan bu bölgelerin nüfuslarında artış gözlenmiştir. 1950' lerde Esenler ve Güngören köy yerleşmesiydi. 1950' de nüfusları 300 iken 1960' da Esenler 3500 Güngören 3000' ne ulaşmıştır. Diğer iki gelişme bölgesi Safraköy ve Halkalıdır. Sefaköy (Safraköy)' deki gelişme 1955' de 1260, 1960' da 3500, 1965' de 10.200 nüfus artışı olmuştur. Halkalı nüfusu 1950' de 1030 iken, 1965' de 3960' a ulaşmıştır [27].

Alibeyköy gecekondu bölgesi Taşlıtarla ve Beyoğlu gecekondu alanları arasında geçiş bölgesi olmasından Yugoslav göçmenleri ve kırsal kesimden gelen göç nüfusla, gecekondulaşma hız kazanmıştır [50].

Kağıthane 1957' den sonra gelişmeye başlamıştır. İlk zamanlarda Kağıthane rekreasyon alanı olarak kullanılmaktaydı. 1934' de Kağıthane köyünde oturanların evleri yangından tahrip olmuştu. Belediye ile halk arasında anlaşma imzalanarak Gültepe, Ortabayır ve Yahya Kemal komşuluk unitelerinde 62.5m²'lik konutlara yerleştirildiler. Kağıthane bölgesi, Çağlayan

çekirdeği etrafında, Harmantepe, Hürriyet-i Ebediye Tepesi ve Çeliktepe, Gultepe gecekondu bölgeleriyle birleşti. Kağıthane 1963' de ayrı belediye oldu. Diğer gecekondu bölgesi ise Mecidiyeköy' e çok yakın olan Kuştepe ' dir. Daha sonra Kuştepe' ye Duatpe ve Esentepe eklenmiştir. 1962' de bu bölgelerde 20.000 gecekondu bulunmaktaydı [27].

Sarıyer bölgesi Boğaz' da sanayinin yerleşmesi ile gecekondulaşmanın başladığı bölge olmuştur. Sarıyer sırtlarında başlayan gecekondulaşma kontrolden çıkarak gelişmesine devam etmiştir. Boğazdaki diğer gecekondu bölgesi Taşocakları çevresinde , İstinye' nin kuzeyinde, Büyükdere' nin kuzeyinde Yenievler ve Kibrit Fabrikası çevresinde gelişme göstermiştir [27].

Asya tarafında ilk gecekondu yerleşmesi endüstrinin gelişmesine paralel olarak gelişmiştir. 1950' de Beykoz bölgesinde 1601 gecekondu bulunurken bu oran 1960' da 5100' e yükselmiştir. Diğer küçük gecekondu bölgeleri Beykoz' un kuzeyindeki Tokat ve güneyindeki Ortaçeşme köyü, Kandilli' nin kuzeyinde Gümüşsuyu, İncirköy, Tepenköy, Dedeoğlu, Kayacık, Taşköprü, Nişantaşı, Çöplük ve Kumeevler yerleşmeleri idi [27].

Üsküdar' da ilk gecekondulaşma belediye arazisinde Selamsız ve Tabaklar komşuluk unitesinde 1947' de gelişmeye başlamıştır. Küçük gecekondu bölgeleri Selamsız gecekondu merkez olmak üzere Çengelköy-Taşocakları, Çengelköy, Bahçelievler, Sineklitepe, Büyük Çamlıca ve Çakaldağ' dır [27].

Ümraniye köyü' nün belediye sınırları dışında Üsküdar-Şile yolu 1955' den sonra gecekondu yerleşmesi olarak gelişmeye başlamıştır. 1950' de nüfusu 900, 1955' de 1800, 1960' da 7200, 1965' de 14.800 olan Ümraniye Belediye statusüne 1963' de girmiştir [27].

Kadıköy, 1957' de Fikirtepe' de gecekondu gelişmeye başlamıştır. Diğer gecekondu bölgeleri Sahrayı Cedid Fikirtepe' nin doğusundadır. Kadıköy bölgesinde 1965' de 2500 gecekondu bulunmaktaydı. Ankara karayolu çevresinde Kuçukyali' nin yanında Gebze-Örümcek, Maltepe' nin kuzeyinde Gulsuyu Yakacık' ın yanında Topselvi, Tuzla' nin batısında Yeşilbağlar Göçmen, Gebze' deki Kaynarca komşuluğu gecekondu bölgeleriydiler [27].

İstanbul' da sanayinin artışı ile nüfusunda hızlı bir artış olmuştur. İnsanlar genelde sanayide çalıştıklarından konut yer seçimlerini iş yerlerine yakınlık olarak değerlendirerek, yerleşim tercihlerini yapmışlardır. Bu süreç yasal olmayan yapılarla sağlandığında gecekondu alanları yoğunluk kazanmaya başlamıştır.

1950-1965 yılları arasında kentsel nüfusun hızla artmasına paralel olarak artan gecekondu nüfusunda temel etkenlerden biri de gecekondu bölgelerinin oy deposu olarak görülmesidir. Bulunan hazine arsalarının Kamu tarafından kontrol altına alınmamasından dolayı hisseli parselasyon yolu ile parsellenip satılmış ve bu parseller üzerine ruhsatsız binalar inşaa edilmiştir. Bu durumda gecekondulaşmanın hızlanmasına neden olmuştur.

3.4.6 Sonuç

1950-1965 yılları arasında planlamada politik amaçların hep önde tutulması, planlama için detaylı çalışmalar yapılmadan uygulamaya konulması planlama kararlarında yabancı uzmanlardan yararlanılmasına karşın, sağlıklı bir planlama yapılamamıştır. İstanbul için alınan bu kararlar sonuçları düşünülmeden uygulamaya geçilmiştir.

Tarihi Yarımada' da Eminönü, Beyoğlu' nda gelişen merkezi iş alanlarının zaman içinde açılan ve yeni genişletilen yolların aksları boyunca kuzeyde Şişli ve Beşiktaş' a doğru gelişme göstermiştir. Avrupa Yakasında merkezi iş alanları kuzeye yayılırken, Anadolu Yakasında ikinci derecede merkezi iş alanı olan Kadıköy ve Üsküdar' da doğuya doğru uzanan ana ulaşım aksları boyunca gelişmesini sürdürmüştür (Harita 3.2).

Bu zaman dilimi içinde nüfus artışında görülen hızlanmaya, sanayi yatırımlarının İstanbul' da yapılması ve tarımda modern aletlerin kullanılmaya başlamasıyla ortaya çıkan işsizlikten dolayı, iş bulabilme umudu ile gerçekleşen göç temel nedendir. Prost' un planlarına bağlı olarak Haliç ve çevresinde gelişen sanayi yayılmaya başlamış, kuzeyde Şişli-Levent' e, batıda Florya-Firuzköy' e, doğuda Kartal' a kadar uzanması ile kentsel yerleşmede büyüme gözlenmiştir. Kentsel yerleşmedeki büyüme Tarihi Yarımada' dan çevreye doğru daha çok su kenarı boyunca olduğunu kentsel mekanda nüfus ve işgücünün işyeri seçimine göre yayıldığını görmekteyiz. Nazım plan kararlarına ve sanayinin yer seçimine göre buralarda çalışan işgücü işyerine yakın oturmak istemesinden genellikle sanayi alanlarının çevresinde gecekondü yerleşmeleri ortaya çıkmıştır. Boğaz yolunun genişletilmesiyle ulaşım kolaylaşmış ve Boğaz hem lüks konutların hem de gecekonduların bulunduğu yerleşmeler haline gelmiştir. Nüfus ve işgücünün İstanbul içerisinde mekansal dağılımı ile alt merkezler ve alt bölgeler oluşmaya başlamıştır. Böylece İstanbul kenti tek merkezli yerleşim şeklinden çok merkezli yerleşim şekline geçiş dönemine girmiştir.

3.5. 1965-1995 Yılları Arasında İstanbul' un Mekansal Dağılımı

3.5.1. Planlama Çalışmaları Ve Plan Kararları

1960 yılında hazırlanan Doğu Marmara Bölgesi Projesi bölge planlama çalışmalarının ilkidir. Bölge planlama çalışmalarının ikincisi 1963' de hazırlanarak, 1966' da onaylanan Sanayi Alanları Nazım Planıdır [37]. 1961' de Belediye İstanbul' un planlanması için geniş ölçüde faaliyete girişmiş, 1963' de Milli Güvenlik Kurulu, İstanbul sanayi potansiyelini rasyonel bir işletme ve zeminine oturtabilmek için İstanbul Nazım Planının yapılmasını ve sanayi bölgelerinin tesbitini istemiştir. Bu talep üzerine 05.06.1966' da (İstanbul Sanayi Nazım Planı ve uygulama mevzuat raporu) hazırlanmış ve kabul edilmiştir. 1966 Sanayi Nazım Planı olarak anılan bu planda kabul edilmiş sanayi alanlarının toplamı 1140 hektardır. Tablo 3.20' de 1966 Sanayi Nazım Planındaki sanayi alanlarının büyüklüklerini belirtmektedir [51].

Tablo 3.20 1966 Sanayi Nazım Planında sanayiye ayrılan alanlar (Hektar olarak) [51].

Yöre Alan	Kullanılan Alan	Boş Alanı	Toplam Sanayi Alanı
Rami San.Böl.	43.50	167.00	210.50
Topkapı Sn.Bl.	58.30	147.00	207.30
Halkalı Sn.Bl.	43.90	225.00	268.90
Levent Sn. Bl.	13.00	37.00	50.00
Bomonti Sn. Bl.	6.60	15.00	21.60
Levent OtoSn.Bl.	4.70	4.50	9.20
Kurköy	-	285.00	285.00
Küçükköy	-	25.00	25.00
Ümraniye	-	63.00	63.00
Toplam Alan	170	665	1140.50

1966 yılında imalat sanayi işgücü dağılımı ise;

Batı Yakasında	123.200 kişi % 85
Doğu Yakasında	21.300 kişi % 15 olmak
Üzere Toplam	144.900 kişi % 100' dür.

Bu planda İstinye ve Haliç kıyılarındaki sanayi alanları iptal edilmiştir. Bu alanların iptal edilmesine sebep olarak sanayinin hem Haliç' i hem de İstinye' yi kirlettiği ve doğal güzellikleri bozmuş olması gösterilmiştir. Bu plana göre İstanbul metropoliten alanında 1. grup sanayilerin bazıları (şeker fabrikası, petrol tasfiyehanesi, çimento fabrikaları, gemi inşaat tamiri, demiryolu teçhizatı imali) yasaklanmıştır [51].

1966 Sanayi Planında Bomonti, oto sanayi için ayrılan bölgeler 1.grup sanayi tesislerine yasaklanmıştır. Halkalı, Kurtköy de ise bazı sanayi tesislerine yasaklama getirilmiştir. Bu planda, şeker ve çimento fabrikası ile petrol rafinerisine çevreyi kirletecekleri düşünülerek gemi inşaatı ile demiryolu teçhizatı fabrikaları ise işgücüne talep yaratacakları ve stratejik önemlerinden dolayı metropoliten alan dışında düşünülmüşlerdir [51].

1966 planı ile yeni önerilen sanayi alanları yeterli olmadığından gelişmeler planlama sınırları dışındaki bölgelere kaymıştır. 1966 Sanayi Planı o devirde İstanbul sanayisinin nerelerde yerleştiğini ve ne boyutta olduğunu, gelişmesi ile kent yaşamına olabilecek etkilerin ve endişelerinin neler olduğunu gösteren bir belgedir [51].

İstanbul Sanayi Alanları Planının Milli Güvenlik Kurulunda İstanbul gibi hızla gelişmekte olan sadece sanayi yerleşme planlarının değil, daha geniş kapsamlı planlarının (nazım ve bölge planları) yapılması gerektiği prensibi benimsenmiştir. Bu planların

yapılmasını sağlayabilmek için, planlama bürolarının kurulması kararı alınmıştır [52].

Metropol ölçeğinde ele alınan çalışma İstanbul Metropolitan Alan, kutuplaşma ve fonksiyonel bütünleşme içindeki bölgesel kesimde düşünülmüş, İstanbul ili ve Gebze ilçesi toplamı Büyük İstanbul Metropolitan Alanı olarak kabul edilmiştir. Silivri Gebze arasında toplam olarak 6600 km² alanı içine almaktadır. Metropolitan alan içinde, sosyo-ekonomik doku özelliklerine göre üç yerleşme tipi belirtilmiştir. Birincisi gerçek metropolitan fonksiyonları, büyük nüfus ve faaliyetler birikiminin yer aldığı ve kent dokusunda kesintisiz kentsel fonksiyonlar dizisi ve günlük konut-iş ilişkilerinin belirlediği metropolitan alan, kentleşme kesimi olup B.Çekmece ve Gebze arasında uzanmaktadır. İkinci tip yerleşmeler sosyal ve ekonomik faaliyetleri Metropolitan Merkeze bağlı, Çatalca-Şile, Yalova gibi yan kentsel unitelerdir. Üçüncüsü ise kırsal yerleşmelerdir [37].

Dünya Bankası uzmanları ve Nazım Plan uzmanları ile başlatılan kentsel gelişme projesi 1973 planının, ulaşım ve arazi kullanış testinin yapılması planın ekonomik ve kuramsal yapı açısından tamamlanmasını amaçlıyordu [37].

1975 yılında BİNP Bürosu ve Kültür Bakanlığı Gayri Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Başkanlığı ortak çalışması ile 1/5000 ölçekli Boğaziçi Tarihi ve Doğal Sit' i Koruma Planı hazırlanmış ve GEAYK tarafından onaylanmıştır [37]. Planlama çalışmaları içinde bu kararların alınmış olması belirli bölgelerde koruma ile gelişmenin sınırlandırılması açısından önemlidir.

Oluşturulmuş olan büro geliştirdiği stratejik plan kararları ile aksiyon programa dönük yatırımcı

merkezi ve yerel kuruluşlarla bilimsel kuruluşların görüşlerini elde ederek, gelen eleştiriler ve 1975 nüfus sayımı geçici sonuçlarına ait bulgular çerçevesinde 1976 yılında ikinci raporu üretmiştir [24].

1976 yılında sonuçlandırılan Kentsel Gelişme Projesi Stratejileri ise;

1-İstanbul, ülkenin ana iş ve mali merkezi ve ihtisas düzeyi yüksek, pazarın ihtiyaçlarını karşılayacak merkez olma niteliğini sürdürecektir. İhtisaslaşmamış işgücü-yoğun sanayilerin ise İstanbul dışına özellikle işgücü fazlası olan yerlere yerleşmelerinin teşvik edilmesi,

2-Metropolitan alan içinde uygun sanayilerin seçimi sırasında fazla miktarda hava ve su kirliliği tehlikesi, trafik sorunu ve su sıkıntısının dikkate alınması, özellikle, Tarihi Yarımada, Haliç çevresinde ve Boğaziçinden çıkarılmaları için bir yer değişimi programının hızla izlenmesi,

3-Çok su tüketen tekstil ve benzer diğer sanayi kuruluşlarının acilen İstanbul Bölgesi dışına nakledilmesi,

4-Merkezler hiyerarşisinin kurulması ve alt merkezlerin yaratılması, kamu ulaşım sisteminin geliştirilmesi

5-Oturma ve iş alanlarında dengeli gelişmenin sağlanması [37],

6-1976 Raporu ile tercih edilen kent biçimi ise, metropolün doğu yakasından ziyade batı yakasında gelişmeyi destekleyen ve Mahmutbey alanı ile Çekmece gölleri arasında gelişme gereksinmesini göz önüne alan bir politika izlemekte, ancak doğu yakasında daha fazla gelişme için olan baskıyı dikkate alarak gelişmenin yer alacağı mahalleler için öneriler yapılmaktadır,

7-Ulaşım açısından da, tercih edilen arazi kullanımı stratejisi, Eminönü ve Beyoğlu ile Çekmece

göller arasında teklif edilmiş gelişmeyi bağlayan uç yol önerilmiştir [24].

1976 yılında sonuçlandırılan Kentsel Gelişme Projesinde verilmiş olan planlama kararlarında çözümler sadece metropoliten sınır içinde düşünülmüş olup, metropoliten alan dışındaki gelişme ve yerleşme ilkeleri bakımından tutarlı olarak düşünülmemiştir. Oysa ki metropoliten alanın gelişmesi bölgesel desantralizasyonla tanımlanması gerekmektedir. İstenmeyen sanayinin Tarihi Yarımada ve merkezi şehir çekirdeğinden çevre zonlara yerleştirilmeleri fikri yerinde olmasına karşın, bu raporda hangi sanayi türünün nerelerde yerleşmiş olduğu, nerelere nakledilmesi konusundaki eğilimleri ve bu tür sanayilerin yerleşme ve gelişme stratejileri içinde nerelere nakledileceği konusunda herhangi bir öneri, mekansal tanımı ve boyutun mevcut olmamasından, öneri çok genel düzeyde bir fikir olarak kalmıştır. Çekmece göller arasında geniş sahanın askeri sahaya tabi olduğu ve kontrol altına alınan bu alanların gelişme için büyük engeller teşkil etmesine rağmen, batı yakasında kentsel gelişme bu bölgelerde yoğun olarak düşünülmüştür [53].

1975-1978 döneminde hazırlanan yeni bir nazım plan da çeşitli yönlerden yetersiz bulunduğu için onanamamıştır. Butün bu planlama ve deneyimlerden yararlanılarak 1979' da başlatılan yeni bir çalışma programı içinde, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Yüksek Kurulu üyelerinin iştiraki ile, Marmara Bölgesi Gelişme şeması ve kentleşme politikaları çalışma dizisi ve İstanbul Metropoliten kent bütünü çalışmaları aynı program içinde entegre edilerek, 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 1995 hedefine göre ve 1985, 1990 ve 1995 sonrası eylem program planları ile birlikte hazırlanarak 29.07.1980 tarihinde onanmıştır (Ek harita A.1) [37].

Bu planın amacı; "İstanbul Metropolünün, ülke ve dünyaca bilinen öz değerlerini yitirmeden uluslararası düzeyde öneminin ülke yararına arttırılması, bu arada, ülke kalkınmasına uyumlu olarak, metropolün büyüme gelişmesinde gerekli fonksiyon ve hizmetlerin yaratılması" dır [25].

Plan hedefleri ve politikaları ise;

1-İstanbul metropoliteni ile Marmara Bölgesi gelişmesinin ülkenin kalkınma düzeni içinde bütünleşmesi,

2-Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunması,

3-İstanbul' un içme suyu kaynaklarının herşeye rağmen korunması,

4-Ülke ölçeğinde üretilen enerjinin sınırlı olması nedeniyle optimum düzeyde yararlanmanın sağlanması,

5-Mevcut kentsel dokudaki problemlili alanların öncelikle düzenlenmesi,

6-Yeni kentsel gelişme alanlarının sağlıklı ve organize biçimde gerçekleştirilmesi,

7-Konut üretiminin ihtiyaç ve talep özelliklerine göre programlandırılması,

8-Ülkenin istihdam politikasına uygun olarak metropoliten de çalışma alanlarının dengelenmesi,

9-Sanayinin fonksiyonel kirliliği dikkate alınarak sanayi alanlarının planlanması,

10-Metropoliten kent bütününde merkezi iş alanının ana merkez olarak gelişmesi,

11-Metropoliten de nüfusa uyumlu rekreaktif alan ve kentsel açık alan gereksiniminin sağlanması,

12-Arazi kullanımının sektörler arası dengelenmesinde turizm payının arttırılması,

13-Metropoliten butünü içinde toplu taşıma ile bireysel ulaşım dengesinin daha verimli adil ve çevreye en az zarar verecek biçimde gerçekleşmesinin sağlanması,

14-İş amaçlı yolculukların maliyetinin azaltılması,

15-Metropolitan alanda yönetim ve organizasyon bütünlüğünün sağlanmasıdır [25].

29.07.1980 tarihinde onanan "İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında" planlı sanayi alanları içinde büyük ve küçük sanayi alanları için 05.06.1966 tasdik tarihli Sanayi Alanları Nazım Planının ve 1962' den sonra onanan sanayi alanlarının hükümlerinin geçerli olduğu belirtilmiştir. 1980 yılında sanayi sektöründe 455.149 işçinin çalıştığı, bu sayının 1995 yılında 710.000 işçiye ulaşacağı, 7100 hektar sanayi alanın olacağı planlanmıştır [25].

1980 Metropolitan Alan Nazım Planında 1966 Sanayi Planı esas alınmasına rağmen, yeni planda İstanbul sanayi alanları iki Çekmece gölü arasında Firuzköy-Esenyurt' da, Halkalı, Kirazlı, Güneşli, İkitelli köyleri çevresinde, sınırlı olarak Kemerburgaz vadisinde, Ümraniye, Kurtköy, Şihli, Dolayoba, Gebze, Şekerpınar, Dil ovası mevkiinde önerilmiştir. Sonradan sanayi alanı olarak planlanan bölgelerin genel özellikleri içme suyu havzalarının dışında olmaları, buradaki amaçın içme suyu havzalarının kirlenmeden korunması olduğu anlaşılmaktadır (Ek harita A.1) [51].

1980 Metropolitan Alan Nazım Planında, Beyoğlu ve Tarihi Yarımada birinci derecede Merkezi iş alanı olarak planlanmıştır. Tarihi Yarımada' da başlayan bu merkezileşmenin Zincirlikuyu' dan Maslak' ın kuzeyine ve Zeytinburnu' na kadar uzayacağı, Bakırköy ve Kadıköy' un konut alanları içerisinde merkezi iş alanı olarak gelişeceği planlanmıştır (Ek harita, A.1) [27]. İkinci derecede merkezi iş alanı olarak B.Çekmece K.Çekmece arası, Esenyurt ve çevresi, Kartal ve Gebze çevresi, üçüncü derecede merkezi iş alanı olarak Üsküdar, Esenler, B.Çekmece, Bağcılar, Güngören, Alibeyköy, Ümraniye ve Maltepe olacak şekilde planlama yapılmıştır (Ek harita A.1).

Bu planda konut alanları işyeri alanlarına paralel olarak geliştirilmiştir. Ortaköy' de toplu konutlar, Silivri, Mimarşinan ve Avcılar' da orta yoğunluklu konut alanları planlanmıştır. Çekmece gölleri arasında Halkalı, Şefaköy, Yenibosna, Esenler, Bayrampaşa, Küçükköy, Alibeyköy ve Kağıthane toplukonut alanları olarak, Pendik, Kurtköy, Tuzla, Gebze, Darıca ve Eskişehir gelişme potansiyelli alanlar olarak planlanmıştır (Ek harita A.1).

Bu planda, kent içi trafiği rahatlatabilmek ve Boğaziçi Köprüsündeki sıkışıklığı önleyebilmek için, Baltalıman ve Kanlıca arasında ikinci bir köprünün yapılması kararlaştırılmıştır (Ek harita A.1) [54].

Firuzköy-Esenyurt bölgesi için 1/25.000 Çevre Düzeni Planı 1981' de tasdik edilmiştir. 1980 Nazım İmar Planı onandıktan sonra, Küçük ve Büyük Çekmeceler arası Çevre Düzeni Nazım İmar Planı (Gürpınar-Yakuplu) 11.07.1984, Mahmutbey-İkitelli ve yöresi 07.10.1983, Şişli-Ayazağa 05.02.1983, Küçükbakkal mahallesi ve civarı 28.10.1983, Başibüyük-Maltepe 09.04.1984, Ömerli içme suyu havzası 13.08.1984 tarihinde onanmışlardır (Ek harita A.2) [54].

Mahmutbey-İkitelli ve yöresi Çevre Düzeni Nazım İmar Planında İstanbul metropoliten alanı içerisinde bulunan sanayi alanlarının çoğunun sanayi alanı olarak planlanan İkitelli yöresine taşınması amaçlanmıştır. Halkalı Toplu Konutlarının planda yer verilmesinin amacı İstanbul' un artan nüfusunun konut ihtiyacının karşılanması olmasına rağmen, bu toplu konutlar yüksek gelirli insanların yerleştikleri bölgeler olarak gelişmektedirler (Ek harita A.3) [54].

Şişli-Ayazağa Çevre Düzeni Nazım İmar Planında Kağıthane deresi "Taşkın Suları ve Su Baskınlarına Karşı

yerleştirilmesi için İSKİ' den görüş alınması gerekmektedir hükmü getirilmiştir. Ayrıca plan notlarında plan sınırları içerisindeki mevcut tuğla ve kiremit imalathaneleri, taş ve kil ocakları, mermer atölyeleri ve briket imalathanelerinin faaliyetleri dondurulmuş olduğu belirtilmektedir (Ek harita A.4) [54].

Kuşukbakkal mahallesi ve civarı Çevre Düzeni Nazım İmar Planında Dudullu Organize Sanayi alanın uygulanmasında kendi plan şartlarının geçerli olduğu mevcut konut alanlarında brüt yoğunluk 350 kişi/ha. olarak düzenlenecek konut alanlarında 250 kişi/ha. olarak planlanmıştır. Şerifali gecekondu önleme alanında 775 Sayılı Gecekondu Kanunu çerçevesinde yapılarak 1977 tasdik tarihli onanmış 1/2000 ölçekli uygulama planı geçerli kılınmıştır (Ek harita A.5) [54].

Başibüyük-Maltepe Çevre Düzeni Nazım İmar Planı' nda mevcut yerleşmelerde ve yeniden düzenlenecek konut alanlarında 250 kişi/ha. yoğunluk için gerekli donanım alanı planda sağlanmıştır. Gulsuyu ve Başibüyük Gecekondu Önleme Bölgesi için 775 sayılı Gecekondu Kanunu çerçevesinde onanmış olan bu bölgeler kendi plan şartları ile geçerlidir hükmü getirilmiştir. (25/9/1967 tasdik tarihli Başibüyük Gecekondu Önleme Bölgesi ve 25/11/1967 tasdik tarihli Gulsuyu ve ıslah bölgesi) (Ek harita A.6) [54].

Kuşuk ve Büyük Çekmeceler arası (Yakuplu-Gürpınar) Çevre Düzeni Nazım İmar Planı' nda konut alanlarında brüt yoğunluk 350 kişi/ha. ve 250 kişi/ha. olarak alınmıştır. Yalnız Toplu Konut Kanunu çerçevesinde Valilikçe Toplu Konut Islah Alanı olarak tesbit edilen yerlerde brüt 350 kişi/ha. yoğunluk yerine 400 kişi/ha., 250 kişi/ha yerine de 350 kişi/ha. hükmü ve sanayi tesislerinde İSKİ' den görüş alınması ve çevre koşullarına uyması koşulu getirilmiştir. Fonksiyon

olarak sanayi, küçük sanayi ve depolama alanları planda gösterilmiştir (Ek harita A.7) [54].

Ömerli İçmesuyu Havzası Çevre Düzeni Koruma Planı'nda mevcut ve kısa mesafeli koruma alanlarında isimleri geçen beş köyün (Esenceli, Kartdoğan, Emirli, Karma, Paşaköy) gelişmesine izin vermeyerek bu köyler taşınincaya kadar evsel su atıkları, sızdırmaz foseptiklerde toplanacaktır hükmü plan notlarında getirilmiştir. Ömerli içme suyu havzasında mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında İSKİ yönetmeliğine aynen uyulacağı plan notlarında belirtilmiştir. Bu planın temel amacı havza sınırlarındaki yapılaşmayı kontrol altına alabilmektir (Ek harita A.8) [54].

1980-1984 yılları arasında Metropoliten Alan Nazım Planı ilkelerine uygun olarak hazırlanan Çevre Düzeni Nazım İmar Planı ile havza sınırlarının ve dere mutlak koruma alanlarının getirilen kısıtlamalarla yerleşmeye yasaklanması ve getirilmiş olan yoğunluk sınırlamaları ile nüfus ve kentsel gelişmenin kontrol altında tutulabilmesi amaç edinilmiştir.

İstanbul metropoliten alanda çeşitli zamanlarda yapılmış bulunan nazım imar planı ve 1980 onay tarihli 1/50.000 ölçekli İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planının yeniden ele alınarak revize edilmesi gündeme getirilmiş olup, bu amaçla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Planlama Müdürlüğü bünyesinde çalışmalara başlanarak;

İstanbul Büyükşehir Nazım Planı 11.03.1994' de onanarak yürürlüğe girmiştir (Ek harita A.9). Bu nazım planın temel amacı; "İstanbul" un evrensel, kültürel, doğal değerlerinin ve tarihi kimliğinin korunarak Ülke ve Bölge Kalkınması ile uyumlu büyüme ve gelişmesi sağlanırken, küresel ekonomik gelişme süreci ve

metropoller kademelenmesi içinde yerini almasıdır". Bu temel amaca ulaşmak üzere üç alt amaç saptanmış olup, bu alt amaçların gerçekleştirilmesi için öneriler getirilmiştir:

1-Çağı yakalamak için İstanbul' un bilim, kültür ve sanat boyutlarını da vurgulayarak bir dünya kenti haline gelmesi,

2-İstanbul' un tarihi, kültürel, doğal kaynaklarının ve kimliğinin korunarak yaşam kalitesinin yükseltilmesi,

3-Metropolitan yapının ve ekonominin etkinliğinin arttırılmasıdır [55].

1994 İstanbul 1/50.000 Nazım Planında "Metropolitan Nüfus" 17.750.000 kişi tahmin edilmiştir. Bu nüfus İstanbul' un kendi dinamiğinde çekmesi beklenen nüfustur. Bu alanın sınırları İstanbul Büyükşehir Belediye sınırı, hatta il sınırı olarak saptanmamıştır. Gebze' de ki sanayi alanı da İstanbul Metropol alanının bir parçası ya da bölgenin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Bu nüfusun metropolitan bölgede dağılacağı öngörülmektedir. Metropolitan bölgede Tekirdağ, İstanbul, İzmit, Adapazarı hatta Marmara Bölgesi olarak algılanmaktadır . Ayrıca Bandırma-Karadeniz Ereğlisi gelişme aksı da gerçekleştirdiği takdirde bu aksın da bölge ile ilişkilendirilmesi söz konusu olmuştur [55].

1994 Nazım Planında İstanbul' un temel sorununun altyapı eksikliğinden kaynaklandığını, bu eksikliğin de kentte sıkışıklık, trafik kargaşası, kalabalıklık, çarpık kentleşme ve bunun gibi sorunları beraberinde getirdiği belirtilmiştir. Böylesi bir yığılmaya göçün ve yine göçe kaynak faktörlerden biri olarak sanayinin yol açtığı savunulmaktadır. Bunu önleyebilmek için sanayinin İstanbul dışına çıkartılması ve göçün durdurulması önerilmiştir. Fakat Türkiye' de kent ve

kır arasındaki nüfus farklılığından İstanbul' a göçün bir süre daha devam edeceği göz önüne alınmıştır [55].

1994 Metropoliten Alan Nazım Planının:

a) Temel sanayi politikaları;

1-Sanayi sektörünün (Organize Sanayi Alanları) ülke ölçeğinde kararlar doğrultusunda İstanbul dışına özendirilecektir.

2-Dengeleme açısından doğu ve batı da en az iki büyük alt merkez oluşturulacak, özelliklerine göre sanayinin gelişmesi, destek hizmet merkezler ve konut alanları ile bütünleşecek yaşam düzeyi yükseltilecektir.

3-Küçük sanayi merkeze ve diğer birimlere daha bağımlı olduğundan ve gücünün azlığından kooperatif örgütlenmesi içinde ve kent saçaklarına kadar desantiralize edilecektir.

4-Orman alanları ve su toplama havzalarının korunması açısından sanayi sektörünün kuzey yönünde gelişmesi engellenenecektir.

5-Çevre kirliliğinde, trafik yoğunluğuna yol açmayan, yatayda büyük gereksinimi olmayan, dikeyde üretimini sürdürebilecek (giyim eşyaları ve onlarla ilgili materyelleri üreten sanayiler v.b gibi), küçük ölçekte imalat sanayi özellikleri taşıyan, az sayıda işgücünün ya da iş yeri sahibinin üretim yaptığı (değerli maden işleme, müzik aletleri, oyuncak yapımı ve bunun gibi), pazar yerine yakınlık etkeninin ve dağıtım kolaylıklarının yer seçiminde yönlendirici olduğu (ekmek, pasta, şekerleme gibi tüketim malları) küçük ölçekte sanayilerin metropoliten alanda yer alabilmesi sağlanacaktır.

6-Sanayi dönüşümüne tabi olacak alanların öncelik sırasıyla planlı, programlı ve örgütlü bir şekilde gruplar halinde veya tek tek İstanbul sınırları dışına naklinin sağlanması, boşalan yerlerin bölgenin ihtiyaçlarına yönelik hizmet alanlarına dönüştürülmesi, İstanbul' un desantralizasyon açısından işgücü ağırlıklı

tekstil sanayinin pazarına yakın batı yönüne sağlanacaktır.

b) Sabit Sanayi Alanları:

1-Bu alanlarda, 1/25.000 ölçekli 04.03.1992 onaylı "İkitelli Organize Küçük Sanayi ve 1/25.000 ölçekli 17.03.1982 onaylı " Organize Deri Sanayi " plan hükümleri geçerli kılınmıştır.

c) Sıhhileştirilecek Sanayi Alanları

1-Bu alanlardaki sanayi kuruluşlarının organize birimlere dönüşmesi önerilmektedir. Mevcutta bulunan kirletici sanayi birimlerinin il sınırları dışına çıkartılaması ve boşalacak alanlarda yeni tür, yüksek teknoloji üreten sanayi birimlerinin yanısıra üretim ve satış işlevlerinin birlikte yürütülebileceği hizmet yerleşmesi önerilmektedir.

2-Sıhhileştirmeden amaçlanan, bu alanların alt yapısının geliştirilerek daha sağlıklı ve iyi işler hale getirilmesi ulaşım ve kirlilik açısından çevreye zararlarının azaltılmasıdır.

3-Kuluçka sanayiler geliştirilecek teknoloji eğitimi ile desteklenerek teknoloji üreten sanayilerin gelişmesi sağlanacaktır.

d) Sanayiden Dönüşecek Hizmet Alanları:

1-Batıda; Topkapı-Maltepe, Yenibosna, doğuda; Kartal, Maltepe, Kurtköy bölgelerindeki sanayiden dönüşüme tabii olunacak alanların öncelik sırası ile planlı, programlı ve örgütlü bir biçimde gruplar halinde veya tek tek İstanbul il sınırları dışına naklinin sağlanması ve boşalan yerlerin hizmet alanlarına dönüştürülmesi,

2-1700 Hektarlık Çorlu ve 800 Hektarlık Çerkezköy Bölgesi İstanbul' un batı yakasının ek gereksinimini karşılayabilecek durumda olduklarından, bu alanlar Hoşdere ve İkitelli sanayi alanları kapasitelerinin üzerinde olup bu alanlara ve İstanbul' da yerleşik bulunan sanayi alanlarına alternatif olarak düşünülmesi,

3-Gebze-Kocaeli ve Sakarya' da oluşturulabilecek organize sanayi alanları Kurtköy' de oluşturulan

kapasiteye erişirse İstanbul' un doğu yakasındaki sanayiye alternatif oluşturulabilmesi hükümleri getirilmiştir (Ek harita A.9) [55].

İstanbul' da sanayinin desantralizasyonu ve kentsel yerleşmenin alt bölgeselleşmesi ile tek merkezli yerleşmeden, çok merkezli yerleşmeye doğru yönelmektedir.

Merkezi rahatlatmak, konut-iş alanı dengesini kurup Boğaz gelişmelerini en aza indirmek için kentin doğu yakasındaki denge merkezleri Kartal, Pendik ve Kurtköy bölgelerinde önerilmiştir. Pendik ve Kartal birinci ve ikinci derecede merkezler olarak Anadolu Yakasına hizmet verecek alanlar olarak düşünülmüş, Kartal' daki sanayi alanlarının tümünün kent dışına desantralize edilerek bu alanları hizmetlere dönüşüm alanları olarak planlanmıştır (Ek harita A.9) [55].

Kentin batı yakasında K.Çekmece ve Avcılar bölgesi denge merkezi olarak önerilmiştir. Bahçeşehir (475 hektar) yanında 2125 hektarlık konut alanı, İkitelli' ye doğru bölge parkı ile nefes almakta, 1150 hektarlık İkitelli Toplu konut alanları, Kurtköy' un yanında önerilen 725 hektarlık toplu konut alanı ile bu bölgede geliştirilecek denge merkezine hizmet edecektir (Ek harita A.9) [55].

1994 Nazım Planında ülke ve bölge nüfus yerleşmeleri bütünlüğü içinde İstanbul' a düşen payın dengelenmesi, nüfusun metropoliten bütününde merkez kademelenmesi içinde dengeli olarak dağıtılması, doğu ve batıda alt merkezler yaratılarak kent merkezinin yoğunlaşmasının önlenmesi, konut ve iş alanlarının dengeli bir şekilde dağıtılması amaçlanmıştır (Ek harita A.9) [55].

1994 Nazım Planını kentin en önemli sorunlarından biri olan ulaşım için çeşitli öneriler getirmiştir. Dar ve uzun bir bantta yoğun bir ulaşım talebi en azından merkezi alanlarda İstanbul' u yaygın alanda özel oto sahipliliğine dayanan bir sistemden çok, doğu-batı doğrultusunda hızlı raylı taşımacılığına, metro ve hızlı tranvaya zorlamaktadır. Kent içi trafikte karayolu, denizyolu ve yaylı taşıma sistemleri arasında bağlantı noktaları ayarlanmaya çalışılarak ulaşım sirkülasyonunun sağlanması amaçlanmıştır (Ek harita A.9) [55].

1/50.000 ölçekli 1994 tarihli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planında ulaşımı metropolitan alanda rahatlatmak için önerilmiş bulunan raylı taşım sisteminin hatları aşağıdaki tablo 3.21' de görülmektedir:

Tablo 3.21. 1994 İstanbul metropolitan Alan Nazım Plan Raporunda metropolitan alanda önerilen raylı taşım sisteminin güzergahları [48].

Anadolu Yakası:

E-5 (Kadıköy-Kurtköy)	26 km
Ümraniye Ringi	19 km
Kurtköy Ringi	25 km
TOPLAM	70 km

Avrupa Yakası:

Maslak, Atışalanı, Halkalı	Toplu	Konut,
Bahçeşehir, ve Avcılar,		
Ferhatpaşa, E-5, Fuar Alanı	22km	
Zincirlikuyu, Çağlayan, Ferhatpaşa, Halkalı	21km	
Ferhatpaşa, Atışalanı	4 km	
Aksaray- Ferhatpaşa	7km	
TOPLAM	121km	

1994 Metropolitan Alan Nazım Planında K.Mustafa Paşa' dan başlayan Sirkeci, Üsküdar ve Söğütluçeşme' yi

izleyen güzergahta Boğaz' da geçişi kolaylaştırmak için tüp geçit önerilmiştir [55].

1994 Metropoliten Alan Nazım Planındaki merkezi iş alanları ise;

Zeytinburnu' nda Kazlıçeşme' de dericilerden boşalan alanlar ve bunların batısında, tekstil sanayinden boşalması ve merkezi nitelikte düzenlenmesine karar verilmiştir. Zeytinburnu alanı gerek Tarihi Yarımada' dan gerek Tarihi Yarımada' nın merkezin uzantısı olan Taksim-Şişli-Büyükdere hattının Mecidiyeköy-Gayrettepe aksının ve hatta Zincirlikuyu' da Büyükdere ile kesişme noktasına kadar uzayan Merkezi iş alanının bir şekilde merkezi çevreleyen bir yay üzerinde batıya doğru gelişebilecek, diğer merkez fonksiyonlarını kıyıya taşıyacak ve Marmara kıyısında prestij alanı olarak noktalayacak bir alan bölge niteliğini taşıyacak şekilde planlanmıştır(Ek harita A.9) [55].

Haliç kıyıları da bu tür bir uluslararası merkezin kültür boyutlarını vurgulayacak, taşıyacak ve tarihi dokusuyla bütünleştirilecek bir temelde kültür alanı şeklinde düzenlenecek, Zeytinburnu-Bakırköy aksı bu kullanımın devamı olarak geliştirilecek, kıyı yeşil alan kullanımı sağlanacak, Bakırköy terminal noktası görevini ve deniz otobüsü LRT bağlantısı güçlendirilecek ve kuzey aksına bağlanacak, Ataköy Marina Tesisleri, Ataköy prestij konut alanları bu nitelikteki oluşumu destekleyecektir. Bakırköy-Ataköy-Yeşilyurt-Yeşilköy aksı aynı niteliği sürdürecektir, hava alanı uluslararası ve ulusal bağlantı noktası olma özelliği nedeniyle çevresinde oluşan beş yıldızlı otel ve sağlık tesisleri bu niteliği sürdürecektir ve Yeşilköy-Florya aksı benzer niteliği sürdürecektir ve burada ağırlıklı olarak turizm, hizmetler, kültür, eğlence ve prestij konutları gelişecektir (Ek harita A.9) [55].

1994 İstanbul Metropolitene Alan Nazım Planında önerilen planlama kararları, kentsel gelişmeyi kontrol altına alabilmek, İstanbul metropolünün dünya metropolü ile küreselleşmesini sağlamak ve sunduğu planlama ilkelerinin uygulandığında daha iyi sonuçların alınması amaç olmasına karşın, plan kararları uygulamaya geçilemeden planda önerilen bir çok alanlarda başka başka fonksiyonlar gelişmeye başlamış olup, günümüzde de devam etmektedir.

1/50.000 ölçekli 1994 tarihli Metropolitene Alan Nazım Planı Kararları henüz tam anlamıyla uygulamaya geçilmeden İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nce yeni bir İstanbul Metropolitene Alan Nazım Planı yapım çalışmalarına başlanmıştır ve bu çalışmalar halen devam etmektedir.

1965-1995 yılları arasında kentin sorunları bölgesel ölçekte düşünülüp, yerel ölçekte kadar inen planlama sistemi ile değil aksiyon programlarla çözülmeye çalışılmıştır. Kentsel yerleşmelerin imarı aksiyon programlarla sağlanamaz. 1966 Sanayi Alanları Nazım Planlarından uzun süre sonra 1980 Metropolitene Alan Nazım Planı onanmıştır. 1980 Metropolitene Alan Nazım Planı ile kentsel gelişmenin ve planlama kararlarının kontrol altına alınabilmesi amaçlanmıştır. Ancak plan kararlarının uygulamaya yönelik olmadıklarından plan kararlarının çoğu uygulanamamıştır. 1980 yılına kadar aksiyon programlarla kararların alınması ve uygulanması, İstanbul Metropolü' nün gelişme akslarını çoktan belirlemiştir. En son yapılan 1994 Metropolitene Alan Nazım Planı'nda İstanbul' da sanayinin desantralize edileceği, kentsel yerleşmenin Gebze ve Trakya arasında yayılacağı belirtilmiştir. İstanbul' un kürselleşmesi için her türlü donatıların sağlanması amaçlanmıştır.

Yapılan nazım planlarla İstanbul Metropolü' nün kentsel gelişmesinin planlı olması amaç edinilmiş olmasına karşın kentsel gelişme kontrol altına alınamadığından bu amaç önceki dönemlerde de olduğu gibi gerçekleştirilememiştir.

3.5.2. Merkezi İş Alanları Ve Ulaşım

1950 Yılında kentin ulaşım olanaklarına bağlı olarak, Eminönü ve Galata' da yoğunlaşmış olan, ekonomik faaliyetler, yörenin kent butunu içinde tek egemen merkez olarak algılanmasına olanak sağlamıştır. Avrupa Yakasının daha çok gelişmiş olduğu bu dönemde, Üsküdar ve Kadıköy ana merkezin ulaşımına bağlı uzantıları olarak belirginleşmiş ve ikinci derecede merkez işlevlerini üstlenmişlerdir [56].

1965-1970 Yılları arasında, işlev ve yoğunluk farklılaşmasının ağırlık kazandığı Tarihi Yarımada' da Sirkeci, Eminönü, Küçük Pazar ve Beyazıt yöreleri, yönetsel iş merkezi niteliklerine sahip olan alt bölgeler olarak uzmanlaşmışlardır. Konut nüfusunun giderek azaldığı bu dönemde, Tarihi Yarımada' nın diğer kesimlerinde de hızlı bir yapı değişikliği ve yoğunluk artışı gözlenmiş eski dokunun hızla ortadan kaybolmasına karşın, değişimi önleyici koruma kararı alınamamıştır [56].

Eminönü ve çevresindeki gözlenen işlevsel farklılaşmanın, Galata ve Beyoğlu yerleşmelerinde 1970' lere kadar henüz aynı kesinlikte ortaya çıkmamış olmasına karşın, merkezin gelişme aksı ve ana ulaşım doğrultuları üzerinde yer alan konut yapıları, ticaret faaliyetlerinin mekan gereksinmelerini karşılamak zorunda kalarak işlev değiştirmeye başlamıştır [56].

1975 Yılı kesitinde Tarihi Yarımada Eminönü ilçesinin büyük bir kesimi ile Fatih ilçesinin sınırlı

bir alanında, Beyoğlu ilçesinin merkezi kısmında yoğunlaşan Şişli, Zincirlikuyu ve Beşiktaş Sarıboros Bulvarı' na saçaklanan merkezi iş alanlarının giderek yoğunlaşan fonksiyon kargaşası kantın önemli bir olgusu olma özelliğini korumuştur [24].

1965-1994 yılları arasında merkezi iş alanı 1930 Metropoliten Alan Nazım Planında önerildiği gibi Gayrettepe' ye doğru Şişli - Büyükdere Caddesi boyunca Maslak' a Halaskargazi Caddesi boyunca da Mecidiyeköy' e ulaşmıştır (Ek harita A.10). Merkezi iş alanlarının bu güzergahlar boyunca gelişmesinde, çevre yollarının inşaa edilmesi ile büro ve işyerleri için daha ucuz ve modern yapıların inşaaasına olanak sağlaması eski merkezlerin çekiciliğini kısmende olsa bitirmiş ve topoğrafyaya uyumlu olarak lineer bir gelişme göstermiştir [39].

İstanbul metropolünde nüfusun alt merkezlerle yayılması ile yeni yeni alt merkezler oluşmuştur. Metropoliten çekirdek B.Çekmece, K.Çekmece, Bakırköy, Maltepe ve Gebze' ye doğru kayma göstermiştir. 1965-1995 yılları arasında Büyük Çekmece, Küçük Çekmece , Bakırköy; Maltepe ve Gebze 1980 Metropoliten Alan Nazım Planı' nda belirtildiği gibi ikinci derecede merkezi iş alanı olarak gelişmiştir. Üçüncü derecede merkezler genellikle gecekondü bölgeleri olan Alibeyköy-Küçükköy, Bayrampaşa-Esenler, Batıkent, Mimarsinan , Ümraniye ve Maltepe olmuştur. Altünizade, Kağıthane, Sarıyer, Bakırköy, Bağcılar, Üsküdar ve Ümraniye alışveriş merkezleri olarak gelişmeye başlamıştır (Ek harita A.10) [27].

Anadolu Yakasında merkezi özellik taşıyan Üsküdar' ın merkezi iş alanı Bağlarbaşı' na doğru, Kadıköy' ün merkezi iş alanı Bostancı , Küçükyalı , Ziverbey ve Kayışdağı yolu güzergahı boyunca yayılmaya başlamıştır [27].

Hızla metropoliten bir şehre dönüşmekte olan İstanbul' un merkez işlevlerindeki değişimleri, 1975' lerde inceleyen Kıray, yaklaşık 20 sene öncesinin İstanbul Merkezi iş alanını aşağıda belirttiği gibi açıklamaktadır.

Günümüzde bir sanayi öncesi imparatorluk merkezi olmaktan çoktan çıkmış, hızlı nitelik ve niceliksel değişimlerin izlendiği modern bir metropoliten şehre dönüşmekte olan İstanbul' da bu oluşumdan en çok etkilenen yer merkezi iş alanı olmaktadır. Kompleks örgütler halinde şekillenmiş yönetim, koordinasyon ve kontrol fonksiyonları merkezi iş alanlarının en önemli fonksiyonları olarak hızla gelişirken, marjinal sektör özelliği taşıyan pek çok küçük ticaret, imalat ve servis de merkezi iş alanı içinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra vaktiyle esnaf ve zenaatkar özelliklerine sahip olan fonksiyonlar yeni koşullarda ticaret ve küçük imalat şeklinde merkezi iş alanı içinde faaliyet göstermektedir [39].

1970' lerden sonra ulaşım sistemi ülke düzeyinde alınan kararlar ile değişim sürecine girmiştir. 1966 yılında yapımına başlanan ilk yerli yapım otomobili, 1972 yılında iki diğer marka izlemiş ve bu tarihe kadar toplu taşımacılıkta yeterli düzeyde çözümlenemeyen ulaşım sorununa bu kez özel otomobilin çıkardığı sorunlarda eklenmiştir. 1950' den itibaren İstanbul İl Trafik Şubesi' nden alınan bilgiye göre özel araç sayısında değişim şöyledir .

Tablo 3.22 1950-1977 Yılları Arasındaki Özel Oto Sayısı [28].

1950	1960	1965	1970	1975	1977
2000	10.716	19.130	42.037	11.2971	154.633

Yukarıdaki veriler 1970 ile 1975 yılları arasında araç sayısında artış olduğunu ortaya koymaktadır. Kent

içinde özel otomobil sayısının kısa zamanda çoğalması trafik tıkanıklığı ve otopark sorununu ortaya çıkarmış ve batı ülkelerinde yüzyılın başlarında görülen otomobilin neden olduğu mekansal yayılma İstanbul' da da başlamıştır [28].

Büyüyen ve yayılan metropoliten kentte mekansal yapıyı etkileyen bir diğer etmen 1973' te açılan Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarıdır. Bu yıla kadar deniz yolu ile merkezi kente bağlanan Asya Yakası köprü yapımı ile erişebilirliği kolaylaşmış ve bu yakınlaşma Kadıköy-Kartal bölgesinin olağanüstü yoğunlaşması ile sonuçlanmıştır. Boğaziçi Köprüsü ve yollarının ikinci büyük etkisi Boğaziçi' nde olmuştur. 1973 yılına kadar kentin ana yoğunluk eksenini Tarihi Yarımada' dan geçerken çevrede açılan ekspres yollar yoğunluğu kuzeye taşımış, açık ve yeşil alanlarda arazi değerleri artmıştır. Yolların oluşturduğu bu rant artışları paha biçilmez tarihsel ve doğal güzelliklerin yok olmasına neden olmuştur [28].

Tablo.3.23' de 1990-1994 yılları arasındaki özel araç sayısına bakıldığında tablo.3.22' deki 1977 özel araç sayısına göre artışın çok hızlı olduğu görülmektedir. 1980 Metropoliten Alan Nazım Planında güzergahı belirtilmiş olan ikinci köprü, 1989 tarihinde İstanbul kentinin hizmetine girmesi ve bu köprünün paralel otoban yollarla bağlantısının sağlanmasıyla Anadolu' dan Avrupa yakasına geçiş kolaylaşmıştır. 1990' da daha az kullanılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü' nün 1991, 1992' de 1990' a göre artan oranlarda kullanılmaya başlanmıştır (Tablo 3.24). İki köprünün de işler durumda olması ile kentsel yerleşme alanları kentsel nüfus ve işgücü, Avrupa Yakasından Anadolu Yakasına göç etmeye başlamıştır.

İstanbul' un kent içi ulaşımında karayolu, olması gerekenden çok daha fazla bir ağırlıkla önde gelmekte,

Tablo 3.23. 1990-1994 Yılları Arasında İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil ve Şube Müdürlüğüne Kayıtlı Olan Araç sayısı [50]

ARAÇLAR	1990	1991	1992	1993	994 Ağust Ayı Sonu
Motorsik	1,379	2,097	2,881	3,578	1,983
Otomobil	70,195	72,352	106,073	129,270	35,588
Traktör	435	423	2,166	2,983	867
Minibüs	2,387	3,348	6,047	9,786	2,175
Otobüs	1,843	2,260	4,683	5,316	2,119
Kamyonet	4,325	5,377	11,052	14,211	2,903
Kamyon	4,082	4,801	7,568	10,643	3,027
Toplam	84,646	90,658	140,470	175,787	48,662

demiryolu ve denizyolu ulaşımı istenen düzeye erişememektedir. İstanbul' da ortalama beş milyon adet olan günlük yolculuk sayısının % 89.4' u karayolu, %5.6' sı demiryolu, % 5' i denizyolu ile ulaşımını gerçekleştirmektedir [58].

Bugün İstanbul' da faaliyette bulunan çeşitli ulaşım türlerinin yolcu taşımadaki payları ve taşıdıkları yolcu sayıları Tablo 3.25' de gösterilmektedir.

Tablo 3.25 İstanbul' da Faaliyette Bulunan Çeşitli Ulaşım Türlerinin Yolcu Taşımadaki Payları ve Taşıdıkları Yolcu Sayıları [47].

Ulaşım Türü	Hakım Araç Payı	Sayısı
İETT Mavi Otobüs	35.2	1.455.382
Minibüsler	19.0	784.711
Dolmuş+Taksim	10.2	422.694
Özel Araç	19.3	798.211
Vapur	2.0	86.035
Tren	3.6	149.727
Tünel	0.2	9.888
Deniz Otobüsü	0.1	4.748
Servis Aracı	10.4	430.403

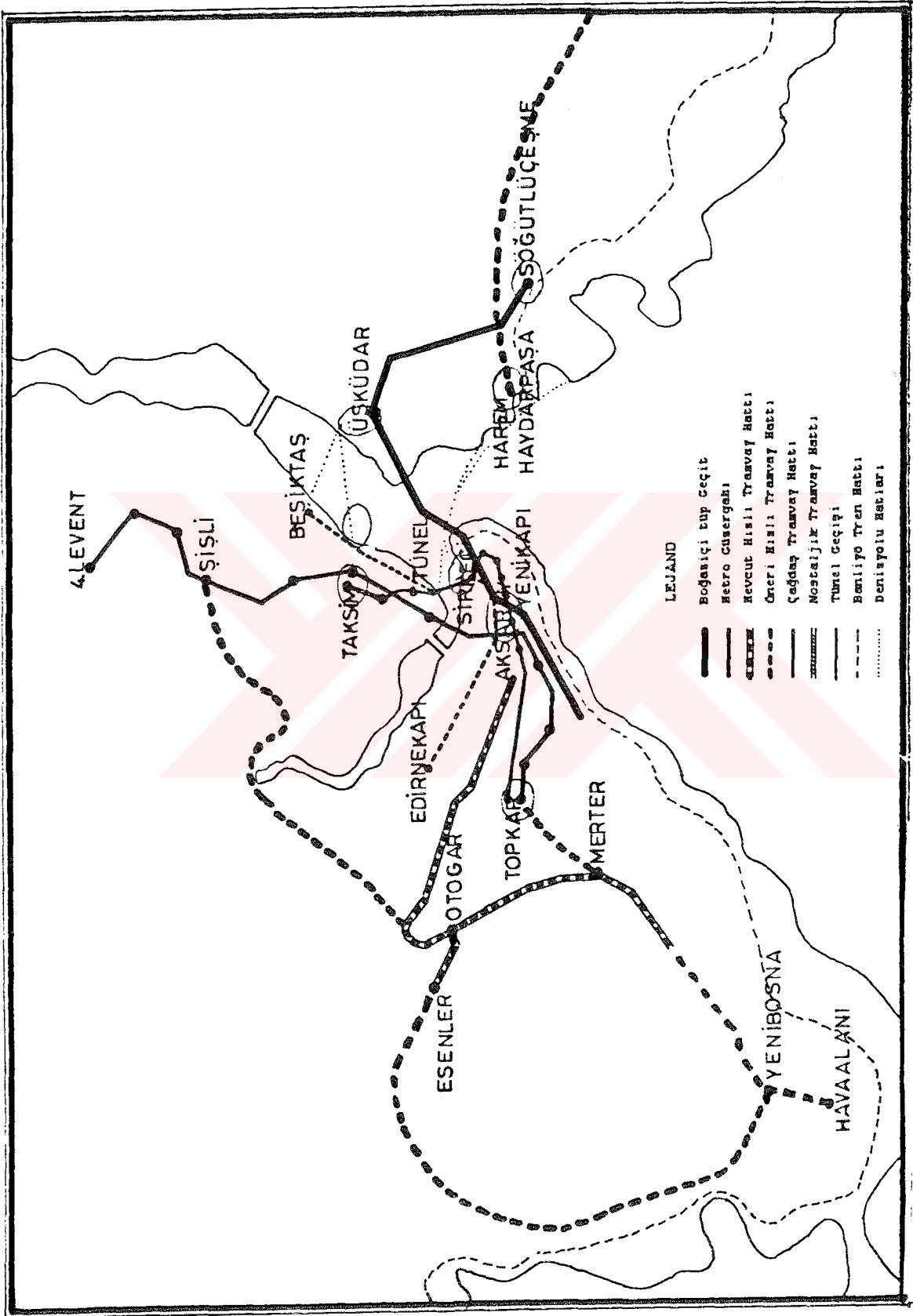
Tablo 3 Boğaziçi ve Fatih Köprülerinden Geçen Araç Sayısı [55]

YILLAR	TOPLAM	OTOMOBİL	PIK.NİN.MOTOR.	OTOBÜS	HALK OTOS.	KAMYON	TREYLER
1990							
	Boğaziçi	51,198,654	41,804,252	5,344,258	2,079,228	789,700	12,140
	Fatih	16,621,662	11,514,866	1,702,012	185,092	25,068	295,224
	Toplam	67,820,316	53,319,118	7,046,270	2,264,320	814,768	307,364
1991							
	Boğaziçi	44,341,576	36,129,546	4,765,276	2,072,890	676,498	4,814
	Fatih	22,729,600	16,250,380	2,374,472	386,984	75,742	278,232
	Toplam	67,071,176	52,379,926	7,139,748	2,459,874	752,240	283,046
1992							
	Boğaziçi	52,240,684	44,435,120	5,547,654	1,124,610	690,488	1,276
	Fatih	23,375,032	15,443,190	2,674,254	1,263,778	150,564	229,762
	Toplam	756,115,716	59,878,310	8,221,908	2,388,388	841,052	231,038

İstanbul' da son yıllarda hızla artan ticari otolar mevcutta ulaşım için yeterli olmayan yolların kapasitesini iyice düşürdüğünden, insanlar vakitlerinin çoğunu yollarda geçirmek zorunda kalmaktadırlar. Bu durumu önleyebilmek için İstanbul Metropolü içerisinde raylı sistemler geliştirilmeye başlanmış, karayolu toplu taşıma araçlarının sayısı arttırılmış ve şehirlerarası otobüs trafiğini, kent ana arterlerin dışına çıkartılabilmesi amacı içerisinde Otogar, ana bağlantı yollarının da sağlanması ile Esenler' de bir kompleks olarak 1994' de hizmete açılmıştır. Esenler' de Otogar' ın hizmete açılması ile eski otogar yeri olan Topkapı trafikten ve kalabalıktan kısmen kurtulmuştur. Topkapı' da otogarın bulunduğu bölge yıkılmaya başlanmış ve gelecekte ticari merkez kurulması amaçlanmıştır [54].

İstanbul Metropolitene alanda Hızlı Tramvay güzergahında I. aşamada Akasaray , Ferhatpaşa toplam 8700 metre hat uzunluğu, 7 istasyonu, 55.000 yolcu / gün yolcu kapasitesi ve 15 dakika ortalama yolculuk süresi ile 22/05/1986 yılında yapımına başlanmış olup, 03/09/1989 tarihinde hizmete sunulmuştur. Ferhatpaşa Hızlı Tramvay istasyonunun 1992 yılında Turgut Reis, Karabayır, Bağcılar ve Güngören ile otobüs bağlantısının sağlanması bu güzergahtaki yolcu sayısını arttırmıştır. II. Aşama hızlı tramvay hattı Otogar ile havaalanı arasındadır. Toplam 10.282 metre hat uzunluğu, 10 adet istasyonu, 450.000 yolcu kapasitesi ve ortalama 30 dakika yolculuk süresi ile Kasım 1991' de inşaatı başlanmış olup, İncirli' ye kadar olan kısmı 1994' de tamamlanmış ve hizmete sunulmuştur. Diğer kısımların inşaatı devam etmektedir (Şekil 3.20) [58].

İstanbul metropolitene alanda Aksaray-Sirkeci Çağdaş Tramvay hattı 3560 m hat uzunluğu, 150.000 günlük yolcu kapasitesi, toplam 16 dakika yolculuk süresi ve 9 durağı ile 4 Eylül 1991' de yapımına başlanmış olup, 16 Temmuz 1992' de işletime girmiştir. İkinci aşaması ise



Şekil 3.20. İstanbul' un Raylı Taşıım Sistemi Güzergahları

Aksaray-Topkapı arasında 3500 m hat uzunluğu, 120.000 yolcu kapasitesi, 10 dakika yolculuk süresi ve toplam 7 durağı ile 30 Nisan 1992' de yapımına başlanılmış olup, 1993 yılında hizmete girmiştir. Topkapı Çağdaş Tramvay hattının Zeytinburnu ile bağlantısı 1994 yılı içerisinde sağlanmıştır. Üçüncü aşama Çağdaş Tramvay hattı Sirkeci-Kabataş arasında olup, halen proje aşamasındadır (Şekil 3.20) [58].

İnşaatı devam etmekte olan İstanbul metrosunun Yenikapı' dan başlayıp 4. Levent' e kadar uzaması planlanmıştır. 1992' de başlayan metro inşaatında tünel kazıları bitmiş, istasyon inşaatı çalışmalarına başlanmış ve halen bu inşaatlar devam etmektedir. 1996' da bu güzergahın hizmete açılması düşünülmektedir. Topkapı Taksim arasındaki güzergahın projesi tamamlanmış olmasına rağmen henüz inşaatı başlanmamıştır. Metro hizmete girdiğinde hızlı ulaşımda ortalama 500.000 yolcu 10 dakika içerisinde yolculuklarını tamamlayabileceklerdir (Şekil 3.20) [58].

Boğaz demiryolu tüp geçişinin Kocamustafapaşa ve Söğütluçeşme arasında inşaa edilmesi düşünülmektedir [58]. Boğaz tüp geçişinin işletime girmesi ile Asya ile Avrupa yakası arasında ulaşım daha çok rahatlayacaktır. İstanbul' da tüm raylı sistem güzergahları karayolları ile bağlantıları iyi sağlandığında İstanbul' un trafiğinde büyük bir rahatlama olacaktır.

Denizyolu taşımacılığında, deniz otobüslerinin kullanılması deniz, ulaşımının daha rahat ve güvenli olmasını sağlamıştır. İstanbul Metropolü' nde karayolu, denizyolu ve raylı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ile ulaşım rahatlatılmaya çalışılsa da hızla artan kent nüfusu karşısında yetersiz kalmaktadır. Ev-işyeri ulaşımının maksimum olduğu zamanlarda yolların yetersiz oluşu, toplu taşıma sisteminin tam anlamıyla işletilememesi ve özel araç sayısının giderek artışı ile

trafik sıkışıklığı artmaktadır. Bu sıkışıklığı önleyebilmek için metro güzergahının bir an önce hizmete girmesi, toplu taşıma sisteminin gerçekleştirilmesi, yeni ulaşım yollarının açılması, mevcut yolların en iyi şekilde değerlendirilmesi gerçekleştirilmelidir.

3.5.3 Sanayi Ve Nüfus

1960-1970 döneminde İstanbul' da sanayinin yerleşmesi belli başlı yerleşmelerde yoğunlaşması ve uzantılarının yayılması şeklinde olmuştur. Örneğin Eyüp-Rami-G.O.Paşa yöresi, Küçükköy-Alibeyköy-Kağıthane şeklinde kuzey ve kuzey batıya doğru yeni bir gelişme yönü göstermiş, öte yandan Zeytinburnu-Bakırköy yöresi-Londra Asfaltı' na paralel olarak kuzey ve güneyde Halkalı-Sefaköy-Firuzköy yönünde gelişmiştir. Bu yerleşmelerde 1960-1968 yılları arasında 180 işyeri kurulmuştur [24].

Türkiye' de 1968 sanayi işyerleri sayımına bakarsak şu dağılım izlenmektedir:

Tablo 3.26. Türkiye' de 1968 Sanayi İş Yeri Sayısı [28].

	Firma Sayısı %		Çalışanlar %	
Büyük Sanayi	3012	1.9	298.965	69.4
Küçük Sanayi	15.759	98.1	131.736	30.6

Küçük firmaların % 66' sı büyük firmaların % 41'i İstanbul' da yerleşmiştir. Bu veriler ülkenin gelişmiş metropoliten alanında sanayinin düzeyini yansıtmaktadır [28].

Bakırköy-Zeytinburnu sanayi güzergahı Londra Asfaltı' nın kuzeyine doğru yayılmaya başlamış, bu yayılma ile birlikte Atışalanı, Esenler, Gungören, Bağcılar ve Bakırköy' de sanayileşme süreci başlamış, Zeytinburnu' nda Kazlıçeşme' de tekstil ve deri sanayi

ile sanayide önemli bir yer almıştır. Bu güzergah K.Çekmece Gölü, Yenibosna, Sefaköy ve Londra Asfaltı'nın kuzeyine uzanmıştır. Londra Asfaltı boyunca Koca Sinan' da, K.Çekmece' de, Kirazlı' da, Güneşli' de , Halkalı' da, Mahmutbey' de, İkitelli' de sanayi alanları bulunmaktadır. Bu period içerisinde endüstri K. Çekmece Gölü' nün kuzeyinde Firuzköy ve Avcılar' da Bakırköy bölgesi ile birlikte gelişmiştir. Gelişen endüstri Bakırköy' un batısında bulunan Çatalca' ya doğru uzanarak az yoğunlukta da olsa Tekirdağ' a kadar ulaşmıştır. 1987 Sanayi Raporu' na göre Çatalca bölgesinde, Esenyurt, Gürpınar ve Yakuplu , Mimar Sinan ve Hadımköy' de sanayi alanları bulunmaktaydı (Ek harita A.10) [27].

1965-1995 yılları arasında en ilginç gelişme Tekirdağ ve Çerkezköy' de gözlenmiştir. 1971 yılında Devlet Planlama Ofisi Çerkezköy' de ufak çapta da olsa sanayinin burada yerleşmesini desteklemiştir. İlk sanayileşme Çerkezköy' de bu şekilde başlayıp 1973' de Arazi Ofisi 166 hektar araziyi kamulaştırarak Çerkezköy' un sanayi kompleksi planlanmış ve bu planlama kademe kademe uygulanmaya başlanmıştır. 1987 kapasite raporuna göre 17 sanayi yerinde 7762 işgücü bulunmakta ve bunların çoğu da çevre köylerden gelmektedir. Köylerden Çerkezköy' e işçilerin rahat gidip gelebilmelerini sağlayabilmek için otobüs ve minibus seferleri düzenlenmektedir. Böylece Çerkezköy' e olan göç kısmen önlenmeye çalışılmaktadır [59].

Eminönü İstanbul' un alt bölgeselleşmesi ile birlikte eski cazibesini yitirmeye başlamış olmasına rağmen, geçmişten gelen merkezi iş alanı ve küçük çapta sanayi alanı olma özelliğini bu dönemde de korumuştur. Eminönü' nün kentsel gelişmesinden etkilenen Fatih' de sanayi Fener ve Samatya alt bölgesinde gelişmeye başlamıştır [59].

Eyüp yeni sanayi bölgelerinin yoğunlaştığı bölge olarak, Bayrampaşa, Rami, Eyüp, Alibeyköy ve Kemerburgaz olarak alt sanayi bölgelerine ayrılmıştır (Ek harita A.10) [59].

Beyoğlu yakasında bulunan Şişli, de Bomonti sanayi bölgesinin 1930' lardan önce kurulması ile başlayan sanayileşme içinde sanayi çağılayan, Hurriyet ve Kağıthane komşuluğunda, Büyükdere caddesinde olmak üzere iki yönde gelişmiştir. Ortaköy' deki 106 sanayiden 97' si Levent oto sanayi olarak kurulmuştur. Levent oto sanayinin kurulmasından sonra Ayazağa' da Ayazağa oto sanayi, Büyükdere caddesi boyunca da Atatürk' ün 100. yıl doğumu nedeniyle Atatürk oto sanayi kurulmuştur (Ek harita A.10) [27].

Boğaziçi' nin kuzeyinde Sarıyer' de düşük yoğunlukta da olsa sanayileşme bulunmaktadır. 1985' de bu sanayi çok düşük çapta olmasına rağmen 1987' de özellikle İstinye' de sanayi alanlarında artış gözlenmiştir. Boğaziçi' nin Anadolu Yakasında Beykoz' da da cumhuriyet döneminden başlayan sanayileşme süreci devam etmiştir [27].

Anadolu yakasının merkezi iş alanı olan Üsküdar daha önceki süreçlerde Bağlarbaşı aksına doğru gelişme göstermiştir. 1965-1984 periodunda bu aks Şile yoluna kadar uzamıştır. 1987 kapasite raporuna göre, Üsküdar' da 16.000 kişi çalışmaktaydı. Alt bölgeleri olan Beylerbeyi, Üsküdar, Kısıklı, doğu Şile boyunca Ümraniye' ye doğru, Aşağı Dudullu, Yukarı Dudullu, Sarıgazi, Sultan Çiftliği, Alemdağ ve Yenidoğan' da sanayi alanları bulunmaktadır (Ek harita A.10) [27].

Anadolu yakasında ana sanayi bölgesi Kadıköy' den Kartal' a doğru, Kartal ve Gebze arasında gelişmiştir. 1987 sanayi kapasitesi raporuna göre Kadıköy ve Kartal bölgesinde , Kuşkyalı, Maltepe, Soğanlık, Yakacık,

Pendik, Kartal, Tuzla, Dolayoba, Aydınlı, Güzelyalı, Kurtköy, Şeyh, Yayalar, Samandıra, Orhanlı, Emirli, Gebze bölgesinin Gebze altbölgesinde, Darıca' bölgelerine sanayi yayılmıştır. Toplam 756 sanayi alanı ile İstanbul metropoliten alanın % 12.6' sını kapsamaktadır [27].

1995 Mevcut arazi kullanımını gösteren ek harita A.10' da görüldüğü gibi İstanbul' un sanayisi Anadolu yakasında Ümraniye, Kartal ve Tuzla' da yoğunlaşmış olarak kıyı boyunca güneye doğru gelişmektedir. Anadolu yakasında Kağıthane, Güngören, Zeytinburnu, Küçükçekmece, Bağcılar ve Esenyurt olmak üzere Tekirdağ' a doğru gelişme göstermektedir. Sanayinin 1966 ve 1980 Metropoliten Alan Nazım Planı ile desteklenmesi ile sanayi yerleşmeleri kuzey-güney güzergahında ortaya çıkmış olması sanayilerin çevreye doğru yayılmasına neden olmuştur.

İstanbul' un Nazım Planlarla desteklenen sanayinin kent dışına çıkarılması 1970' lerden sonra yavaş yavaş gerçekleşmeye başlamıştır. Galata köprüsü merkez alınarak sanayi 5-10km uzaklıkta % 43.2, 15 km uzaklıkta % 67.8, 20 km uzaklıkta % 75.2, 30 km uzaklıkta % 85.4, 40 km uzaklıkta % 89.4, 50 km uzaklıkta % 91.5, 60 km uzaklıkta % 92.1' i çevreye doğru yayılmıştır. Eminönü' nün ticari ve sanayi fonksiyonları ile köhneme bölgesi haline gelmeye başlaması ve Eminönü' nün geceleri terk edilmiş kent görüntüsünü önleyebilmek için Eminönü' ndeki ve diğer ilçelerdeki sanayinin kent içinden kent dışına çıkarılması için Çevre Düzeni Nazım İmar Planı' nda belirtildiği gibi, İkitelli' de Organize Sanayi Bölgesi inşaa edilmiştir. Kent içinde merkezlerin yoğunlaşması sonucunda büro binaları Bağcılar' a yerleşmeye başlamışlardır (Milliyet, Sabah, İnter Star ve Hürriyet binaları). İstanbul son yıllardaki artan nüfusu ile

Gebze' ye kadar yayılmış olup, büyük fabrikalar Kartal-Gebze arasına yerleşmiştir [27].

1965-1995 yılları arasında kentsel gelişmenin sanayiye bağlı olarak gelişmesiyle tablo 3.6' da görüldüğü gibi, İstanbul' nüfustaki artış geçmişten bu yana uç ana yerleşme alanı olan; Tarihi Yarımada, Beyoğlu-Şişli, Beşiktaş, Üsküdar-Kadıköy merkezlerinden çevreye doğru artmaktadır. 1965' de % 39.57 olan nüfus artış hızı 1970' de %54.94' e ulaşmış, 1990' da % 44.78' e düşmüştür (Tablo 3.6).

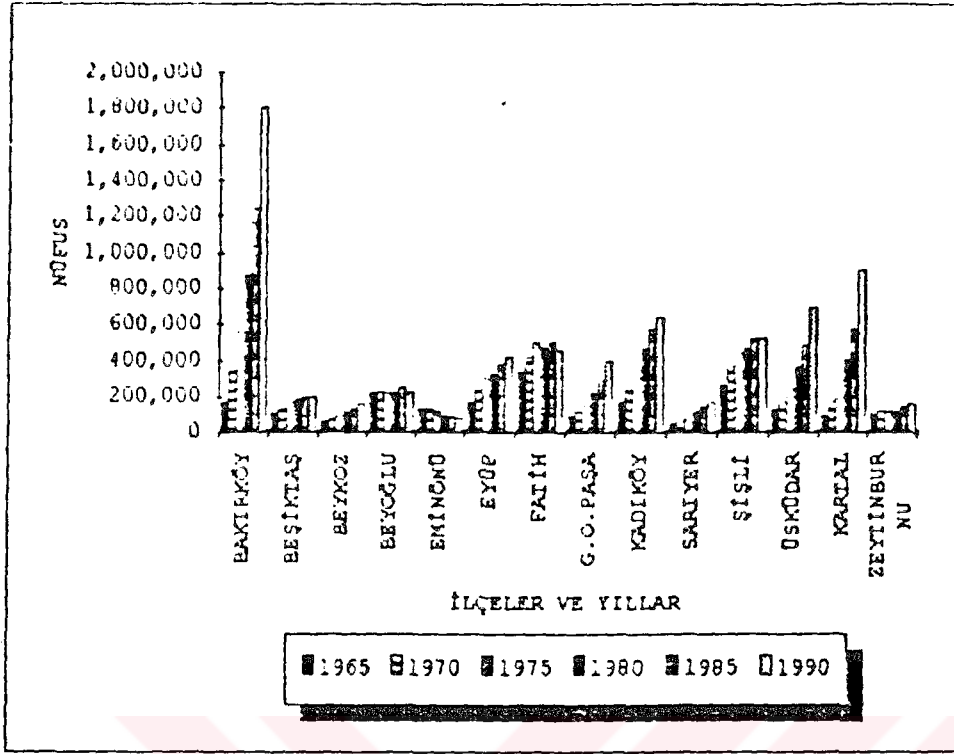
İstanbul' un genelindeki nüfus artışını inceledikten sonra, İstanbul' un 1965-1990 yılları arasında ilçelerine göre nüfusunu, nüfus artış hızını ve brüt nüfus yoğunluğunu incelediğimizde tablo 3.27' de nüfus ve nüfus artış hızını, şekil 3.21' de İstanbul' un ilçelerine göre nüfusunu, şekil 3.22' de İstanbul' un ilçelerine göre nüfus artış hızını, şekil 3.23' de brüt nüfus yoğunluğunu sırasıyla tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31 ve 3.32, 1970, 1975, 1980, 1985 ve 1990 yıllarında İstanbul' un ilçelerine göre nüfuslarını ve brüt nüfus yoğunlukları görülmektedir.

1965-1995 yılları arasındaki dönemde en fazla nüfus gelişimi Asya yakasında Üsküdar, Kadıköy ve Kartal Avrupa yakasında Bakırköy, Eyüp, Gaziosmanpaşa ve Sarıyer ilçelerinde görülmektedir (Tablo 3.27 ve şekil 3.21 ve 3.22).

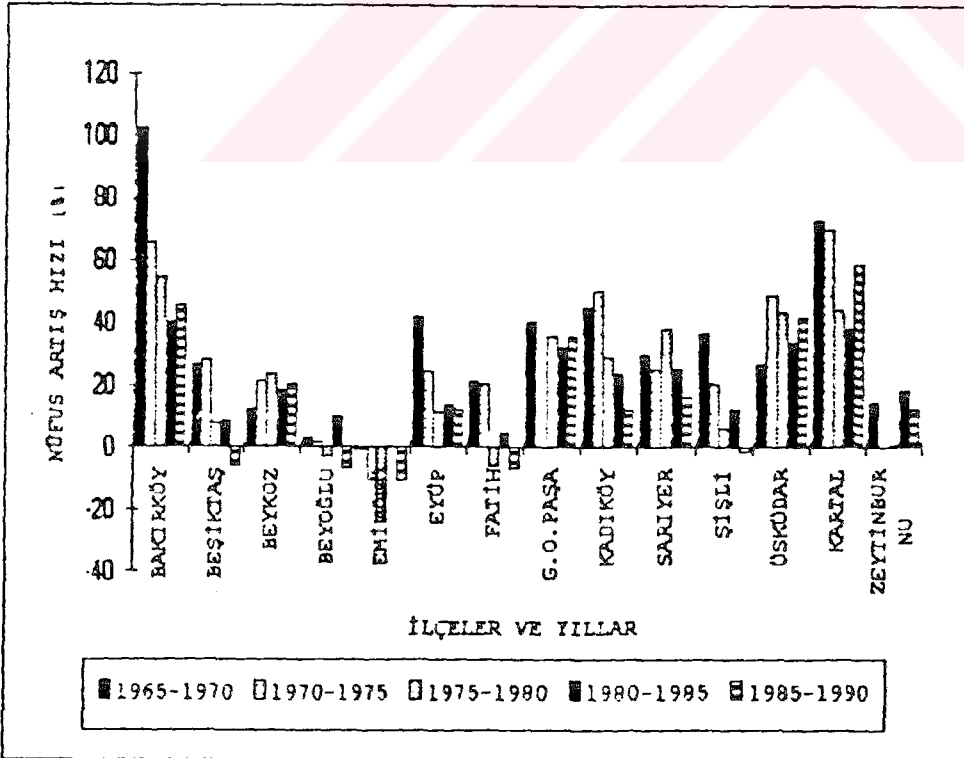
Eminönü, Karaköy, Beyoğlu ve Mecidiyeköy' un merkezi iş alanı olarak yoğunlaşmasıyla konut alanları bu bölgeleri terk ederek çevreye doğru yayılmaya başlaması ile nüfus artış hızı 1965-1970' de % -1' den 1985-1990' da % -11' e, Beyoğlu' nun nüfus artış hızı 1965-1970 yılları arasında % 3 iken, 1985-1990 yılları arasında % -7' ye düşmüştür. Kentsel merkezlerdeki nüfustaki azalış ve kentsel ulaşılabilirliğin yeni

Tablo 3.27 İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçelere Göre Nüfus ve Nüfus Artış Kızı [45, 60, 61, 62, 63, 23]

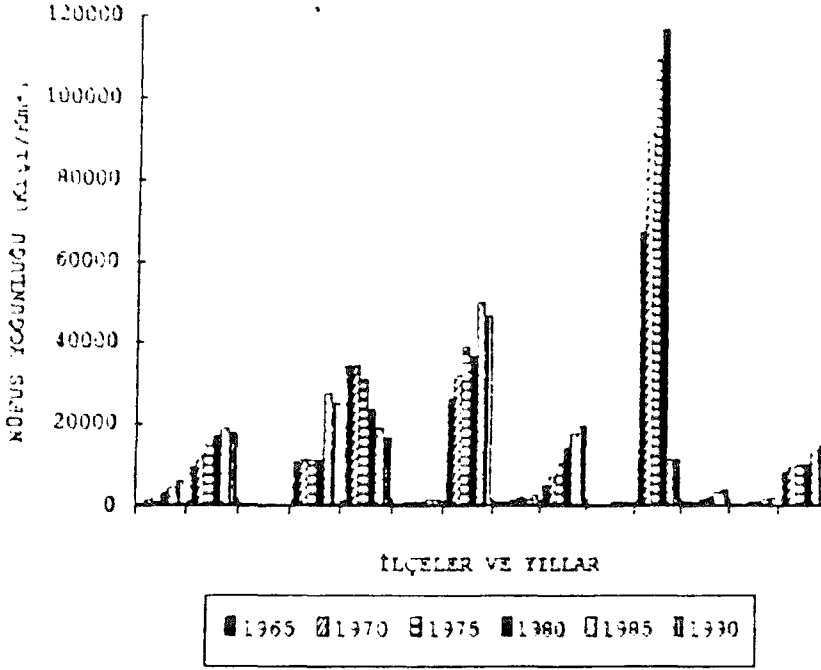
İLÇELER	1965 NÜFUS	1970 NÜFUS	1975 NÜFUS	1980 NÜFUS	1985 NÜFUS	1990 NÜFUS	1965-1970 NÜF. ART. K. (%)	1970-1975 NÜF. ART. E. (%)	1975-1980 NÜF. ART. K. (%)	1980-1985 NÜF. ART. E. (%)	1985-1990 NÜF. ART. K. (%)
BACIRKÖY	168,694	341,743	569,798	882,505	1,238,342	1,807,895	103	66	55	40	46
BESLİKÖY	107,442	136,105	174,831	188,117	204,911	182,210	27	29	8	9	-6
BİTİRGEN	67,768	76,385	92,767	114,813	116,063	163,766	13	21	24	19	20
BÜYÜKÇİ	219,988	225,850	238,832	223,382	245,889	229,000	3	2	-3	10	-7
BÜYÜKÖZ	137,849	116,897	122,896	98,124	93,383	83,444	-1	-10	-24	0	-11
ŞİŞLİ	169,817	238,831	297,218	331,507	377,187	424,556	42	24	12	14	13
FATİH	204,602	417,662	504,127	474,578	497,459	483,464	21	21	-6	5	-7
Ğ. O. PAŞA	89,538	115,657	168,989	219,086	289,841	393,687	40	49	36	32	38
KAĞITCI	166,428	241,583	342,878	489,217	577,863	648,282	45	50	29	23	12
KARATRA	32,445	67,902	98,362	117,659	147,503	171,872	29	26	38	26	17
KIZIL	268,143	365,621	440,372	467,885	505,616	519,520	16	20	6	13	-1
UNEDİAR	135,056	171,267	256,988	366,186	430,785	606,880	27	48	44	34	42
KARATRA	97,803	168,822	287,105	413,839	572,546	907,183	73	70	44	38	58
BEYLERBEY	102,874	117,805	123,848	124,543	147,849	165,679	15	5	1	18	12
BAĞLAR	15,219	17,600	13,171	38,232	14,785	19,413	16	-25	38	-19	31
CAĞALOĞLU	62,003	69,621	71,489	89,087	117,380	64,241	12	3	25	32	-45
BAĞCILAR	35,380	37,443	40,106	53,032	55,835	77,589	6	7	32	5	40
BAĞCILAR	18,088	19,427	18,688	20,424	19,370	25,372	7	-4	10	-5	31
YALOVA	37,080	42,689	58,836	75,787	90,228	113,417	15	28	38	19	28
BÜYÜKÇİ	-	-	-	-	-	142,910	-	-	-	-	-
TOPLAM	2,283,823	3,019,082	3,904,888	4,741,880	5,842,985	7,309,190	32	28	21	13	25



Şekil 3.21 İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında ilçelere Göre Nüfusu [45, 60, 61, 62, 63, 23]



Şekil 3.22. İstanbul' un 1950-1965 Yılları Arasında ilçelere Göre Nüfus Artış Hızı [45, 60, 61, 62, 63, 23]



Şekil 3.23 İstanbul' un 1965-1990 Yılları Arasında İlçelere Göre Brüt Nüfus Yoğunluğu [45, 60, 61, 62, 63, 23]

Tablo 3.28. İstanbul'da 1970'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [60]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	341,743	275.0	1,243
BEŞİKTAŞ	136,105	11.0	12,373
BEYKOZ	76,385	430.0	178
BEYOĞLU	225,850	20.0	11,293
EMİNÖNÜ	136,997	4.0	34,249
EYÜP	238,831	298.0	801
FATİH	417,662	13.0	32,128
G.O. PAŞA	125,667	116.0	1,083
KADIKÖY	241,593	33.0	7,321
SARİYER	67,902	146.0	465
ŞİŞLİ	365,621	4.0	91,405
ÜSKÜDAR	171,267	186.0	921
ZEYTİNBURNU	117,905	12.0	9,825
ADALAR	17,600	10.0	1,760
ÇATALCA	69,523	1,715.0	41
KARTAL	168,822	433.0	390
SİLİVRİ	37,443	778.0	48
ŞİLE	19,427	736.0	26
YALOVA	42,689	492.0	87
TOPLAM	3,019,032	5,712.0	529

Tablo 3.29. İstanbul'un 1975'de İlçelere Göre
Nüfus ve Brüt Nüfus yoğunluğu [61]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	568,799	275.0	2,068
BEŞİKTAŞ	174,931	11.0	15,903
BEYKOZ	92,767	430.0	216
BEYOĞLU	230,532	20.0	11,527
EMİNÖNÜ	122,885	4.0	30,721
EYÜP	297,218	298.0	997
FATİH	504,127	13.0	38,779
G.O. PAŞA	160,949	116.0	1,387
KADIKÖY	362,578	33.0	10,987
SARIYER	85,262	146.0	584
ŞİŞLİ	440,572	4.0	110,143
ÜSKÜDAR	254,895	186.0	1,370
ZEYTİNBURNU	123,548	12.0	10,296
ADALAR	13,171	10.0	1,317
ÇATALCA	71,459	1,715.0	42
KARTAL	287,105	433.0	663
SİLİVRİ	40,106	778.0	52
ŞİLE	18,648	736.0	25
YALOVA	55,036	492.0	112
TOPLAM	3,904,588	5,712.0	684

Tablo 3.30. İstanbul' un 1980'de İlçelere Göre
Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [62]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	882,505	275.0	3,209
BEŞİKTAŞ	188,117	11.0	17,102
BEYKOZ	114,812	430.0	267
BEYOĞLU	223,360	20.0	11,168
EMİNÖNÜ	93,324	4.0	23,331
EYÜP	331,507	298.0	1,112
FATİH	474,578	13.0	36,506
G.O. PAŞA	219,026	116.0	1,888
KADIKÖY	468,217	33.0	14,188
SARIYER	117,659	146.0	806
ŞİŞLİ	467,685	4.0	116,921
ÜSKÜDAR	366,186	186.0	1,969
ZEYTİNBURNU	124,543	12.0	10,379
ADALAR	18,232	10.0	1,823
ÇATALCA	89,057	1,715.0	52
KARTAL	413,839	433.0	956
SİLİVRİ	53,032	778.0	68
ŞİLE	20,424	736.0	28
YALOVA	75,787	492.0	154
TOPLAM	4,741,890	5,712.0	830

Tablo 3.31. İstanbul'da 1985'de İlçelere Göre Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [63]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	1,238,342	283.0	4,376
BEŞİKTAS	204,911	11.0	18,628
BEYKOZ	136,063	430.0	316
BEYOĞLU	245,999	9.0	27,333
EMİNÖNÜ	93,383	5.0	18,677
EYÜP	377,187	250.0	1,509
FATİH	497,459	10.0	49,746
G.OSMANPAŞA	289,841	163.0	1,778
KADIKÖY	577,863	33.0	17,511
SARIYER	147,503	146.0	1,010
ŞİŞLİ	526,526	46.0	11,446
ÜSKÜDAR	490,185	151.0	3,246
ZEYTİNBURNU	147,849	11.0	13,441
ADALAR	14,785	10.0	1,479
ÇATALCA	117,380	1,715.0	68
KARTAL	572,546	433.0	1,322
SİLİVRİ	55,625	778.0	71
ŞİLE	19,310	736.0	26
YALOVA	90,228	492.0	183
TOPLAM	5,842,985	5,712.0	1,023

Tablo 3.32a İstanbul' da İlçelere Göre 1990 Nüfusu ve Brüt Nüfus Yoğunluğu [23]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	1,807,695	283.0	6,388
BEŞİKTAS	192,210	11.0	17,474
BEYKOZ	163,786	396.0	414
BEYOĞLU	229,000	9.0	25,444
EMİNÖNÜ	83,444	5.0	16,689
EYÜP	424,556	250.0	1,698
FATİH	462,464	10.0	46,246
G.O.PAŞA	393,667	163.0	2,415
KADIKÖY	648,282	33.0	19,645
SARIYER	171,872	146.0	1,177
ŞİŞLİ	519,520	46.0	11,294
ÜSKÜDAR	696,880	185.0	3,767
ZEYTİNBURNU	165,679	11.0	15,062
ADALAR	19,413	10.0	1,941
BÜYÜKÇERMECE	142,910	213.0	671
ÇATALCA	64,241	1,502.0	43
KARTAL	907,183	433.0	2,095
SİLİVRİ	77,599	778.0	100
ŞİLE	25,372	736.0	34
YALOVA	113,417	492.0	231
TOPLAM	7,309,190	5,712.0	1,280

Tablo 3.32 b İstanbul'da 1990 'da İlçelere Göre
Nüfus ve Brüt Nüfus Yoğunlukları [23]

İLÇELER	NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT YOĞN. (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	1,328,276	131.0	10,140
BAYRAMPAŞA	212,570	8.0	26,571
BEŞİKTAŞ	192,210	11.0	17,474
BEYKOZ	163,786	396.0	414
BEYOĞLU	229,000	9.0	25,444
EMİNÖNÜ	83,444	5.0	16,689
EYÜP	211,986	242.0	876
FATİH	462,464	10.0	46,246
G.O.PAŞA	393,667	163.0	2,415
KADIKÖY	648,282	33.0	19,645
KAĞITHANE	269,042	16.0	16,815
KÜÇÜKÇERMECE	479,419	152.0	3,154
PENDİK	295,651	199.0	1,486
SARIYER	171,872	146.0	1,177
ŞİŞLİ	250,478	30.0	8,349
OMRANIYE	301,257	150.0	2,008
OSKÜDAR	395,623	35.0	11,304
ZEYTİNBURNU	165,679	11.0	15,062
ADALAR	19,413	10.0	1,941
BÜYÜKÇERMECE	142,910	213.0	671
ÇATALCA	64,241	1,502.0	43
KARTAL	611,532	234.0	2,613
SİLİVRİ	77,599	778.0	100
ŞİLE	25,372	736.0	34
YALOVA	113,417	492.0	231
TOPLAM	7,309,190	5,712.0	1,280

* 1987-1992 Yılları arasında ayrılmış olan ilçeler
bulundukları ilçe sınırları içerisinde değerlendirilmiştir.

açılmış ve genişletilmiş olan karayolları ile kolaylık kazanması ile kentsel nüfusun merkezden çevreye doğru yayılmasına neden olmuştur (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22).

1965-1990 yılları arasında en fazla nüfus artışı Bakırköy' de gerçekleşmiştir. 1960' dan sonra nüfusu hızla artmakta olan Bakırköy' un 1965-1970 yılları arasında nüfus artış hızı % 103 iken, 1985-1990' da % 46' ya düşmesine rağmen İstanbul' da en hızlı nüfus artış hızına sahip ilçe olmuştur (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22).

Kadıköy ve Üsküdar 1930' dan 1965' e kadar ikinci derecede merkezi iş alanı olarak gelişmekteyken, Kadıköy 1965' lerden sonra birinci derecede merkezi iş alanı olarak gelişmeye başlamıştır. Boğaziçi Köprüsünün hizmete girmesiyle birlikte Anadolu Yakasında marmara kıyılarında belirli kesimlerde ve Yakacık, Dolayoba doğrultusunda düz alanların uzandığı yerlerde nüfus artışı olmuştur. Söz konusu doğrultuda özellikle gecekonduların yamaçlarda su bölümü çizgisine kadar çıktığı görülür. Üsküdar ve Çamlıca' da kentsel gelişme yoğunlaşmamıştır. Bu durumda topoğrafya koşullarının olumsuz etkisi yanında bu kesimde arazinin genel olarak sahipli oluşu, eski köşk ya da arsaların çok katlı apartmanlarla dolması olayının yeni yeni hazırlanmasının rolü vardır. Bu tepeler aşıp Ümraniye' nin yer aldığı düz alanlara gelinince yerleşmenin alabildiğine yayılmış olduğu görülür. Gecekondu, blok apartmanlar, çeşitli sanayi ve ticari binaların yer aldığı bu bölgelerde nüfusun süratle yoğunlaşmasında nüfus artış hızı da yükselmiştir. Üsküdar' ın 1965-1970 yılları arasında nüfus artış hızı % 27 iken, 1985-1990' da % 42' ye yükselmiştir. Kadıköy' un 1965-1970 yılları arasında nüfus artış hızı % 45' den 1985-1990' da %12' ye ulaşmıştır (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22) [30].

İstanbul' un nüfusu Boğaz boyunca uzanan yolların genişletilmesiyle Boğaziçi'ne doğru kaymaya başlamıştır. 1930' larda küçük balıkçı köyü olan yerleşmelerde nüfus hızla artmıştır. Beykoz' un 1965-1970' de nüfus artış hızı % 13 iken, 1985-1990' da %20 olmuştur. 1965-1970 yılları arasında Sarıyer' in nüfus artış hızı % 29 iken, 1975-1980' de % 38' e ulaşmış olup, 1985-1990' da % 17' e düşmüştür. Nüfus artış hızlarının diğer ilçelere göre düşük olmasının nedeni Boğaziçi Kanunu ile Boğaz' daki yapılaşmanın kontrol altına alınması ve nüfusun ve yapılaşmanın kıyı boyunca yayılmış olmasından kaynaklanmaktadır (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22).

Şişli, Beşiktaş ve Fatih, Karaköy, Beyoğlu ve Eminönü' nün merkezi iş alanı olarak gelişmesinden etkilenmiş, bu merkezi iş alanı uzantısı olarak gelişmeye başlamışlardır. Beşiktaş' ın 1965-1970' de nüfus artış hızı % 27' den 1985-1990' da % -6' ya düşmüştür. Fatih' in 1965-1970' de nüfus artış hızı % 21 iken, 1985-1990' da % -7' ye düşmüştür. Şişli' nin nüfus artış hızı 1965-1970' de %36 iken, 1985-1990' da % -1' e düşmüştür (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22).

Eyüp, Gaziosmanpaşa ve Zeytinburnu' nda gerek sanayinin gerekse gecekondulaşmanın hızla yayılması ile birlikte nüfuslarında artış olmuştur. Zeytinburnu ve Gaziosmanpaşa surların dışında yoğun nüfuslu yerleşme yayı meydana getirmekteydiler. Zeytinburnu' nun 1965-1970' deki nüfus artış hızı % 15' iken, 1975-1980' de % 1' e düşmüş olup, 1985-1990' da tekrar bir artışla % 12' ye yükselmiştir. Gaziosmanpaşa' nın 1965-1970 nüfus artış hızı % 40 iken, 1985-1990' da % 36' ya düşmüştür. Eyüp' un nüfus artış hızı 1965-1970' de % 42 iken, 1985-1990' da % 13 olmuştur (Tablo 3.27, Şekil 3.21 ve Şekil 3.22).

1959' da Kartal' da Yunus Mevlana Çimento Fabrikasının kurulması ile başlayan nüfus artış hızı hazine arazisi üzerine yapılan gecekonduların artışı ile hız kazanmıştır. Kartal-Pendik arasında nüfusun artmasının bir nedeni de Suadiye ve özellikle Cevizli-Kartal kıyı kesiminde blok apartmanların yapılmasıdır. Kartal' ın nüfus artış hızı 1965-1970' de % 73' den 1985-1990' da % 58' e düşmüş olması, nüfusunda hızlı bir artışın olmadığı anlamına gelmemektedir. 1985-1990 yılları arasında en fazla nüfus artış hızı Bakırköy' den sonra Kartal' da gerçekleşmiştir.

İstanbul' un nüfusunun Tarihi Yarımada' dan çevreye doğru yayılma süreci 1965-1995 yılları arasında devam ettiğinden çevredeki yerleşmelerin nüfusunda artış olmuştur. En yoğun brüt nüfus yoğunluğunda olan Eminönü' nün 1965' de brüt nüfus yoğunluğu 34.462 kişi / km² iken 1980' de düşerek 18. 677 kişi / km² olmuştur. Eminönü' nün brüt nüfus yoğunluğundaki düşüş 1990' na kadar devam etmiştir. 1965' e kadar brüt nüfus yoğunluğunun en yoğun ilçesi olan Eminönü, 1965' den sonra bu özelliğini Şişli' ye bırakmıştır (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve şekil 3.23).

Beyoğlu 1965' lerde ikinci derecede nüfus yoğunluğuna sahip olan ilçeydi. 1965' deki nüfus yoğunluğu 10.949 kişi / km² iken, 1980' de 11.168 kişi / km² ye, 1990'da da 25.444 kişi / km² ye ulaşmıştır. Beyoğlu' nda nüfus yoğunluğunun sürekli artışına rağmen bu artış hızlı olmamıştır. Bunun nedeni Beyoğlu' ndaki nüfusun ticaret ve bürolaşmanın başlaması ve yayılmasından dolayı çevreye doğru yayılmasıdır. Beyoğlu' nun desantralizasyonu sonucunda Şişli' nin nüfusunda ve brüt nüfus yoğunluğunda artış olmuştur. Şişli en fazla brüt nüfus yoğunluğuna sahip olan ilçe olarak 1965' de brüt nüfus yoğunluğu 67.036 kişi / km² iken 1970' de hızlı bir artışla 91.405 kişi / km² ye ulaşmış olup, 1985' de Şişli' ye Kağıthane' nin

eklenmesi ile ilçe sınırı büyüdüğünden (4 km²' den 146 km²' ye) brüt nüfus yoğunluğu 11.446 kişi / km²' ye düşmüştür. Bu düşüş, Şişli' nin nüfus kaybettiği anlamına gelmemektedir (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve Şekil 3.23).

Fatih, Eminönü' ndeki nüfusun ve kentsel yerleşmenin çevreye doğru yayılmasında en çok etkilenmiş olan ilçedir. Fatih' in 1965' de brüt nüfus yoğunluğu 26.508 kişi / km² iken, 1970' de hızlı bir artışla 32.128 kişi/km²' ye ulaşmıştır. Fatih' in 1990 yılına kadar brüt nüfus yoğunluğunda artış olmuş, 1990' da 46.246 kişi / km² olmuştur (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve Şekil 3.23).

Eyüp' un nüfusunda 1965-1990 yılları arasında hızlı bir artış olmasına rağmen ilçe sınırlarının geniş alana yayıldığından brüt nüfus yoğunluğu düşük kalmıştır. Eyüp' un 1965' deki nüfus yoğunluğu 565 kişi / km² iken, 1980' de 1.112 kişi / km²' ye, 1990' da 1.698 kişi / km²' ye ulaşmıştır (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve Şekil 3.23).

Bakırköy ilçesi 1965-1990 yılları arasında en fazla nüfusu artan ilçe olmasından Bakırköy' un 1965 brüt nüfus yoğunluğu 613 kişi / km², 1970' de 1.243 kişi / km²' ye artmış bu artış 1980' ne kadar daha hızlı olup, 1980' de 3.209 kişi / km²' ye ulaşmış, 1990' da 6.388 kişi / km² olmuştur. Bakırköy' un nüfus artış hızına göre yoğunluk artışının düşük olmasının nedeni ilçe sınırlarının geniş alana yayılmış olmasıdır (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve Şekil 3.23).

Beşiktaş ikinci derecede merkezi iş alanı olarak gelişmesinden dolayı 1965' de brüt nüfus yoğunluğu 9.767 kişi / km² iken, 1970' de hızlı bir artışla 12.373 kişi / km²' ye ulaşmış olup, 1990' a kadar brüt nüfus

yoğunluğu yavaş bir artış göstermiş ve 17.474 kişi / km²' ye ulaşmıştır.

Sarıyer' de kıyı boyunca artan nüfusa paralel olarak 1965' de brüt nüfus yoğunluğu 356 kişi / km² iken, 1985' de 1.010 kişi / km²' ye artmış ve 1990' da 1.177 kişi / km²' ye ulaşmıştır. Beykoz' un nüfusunda 1965-1995 yılları arasında artış olmasına rağmen bu durum nüfus yoğunluğunu pek etkilememiş olup, Beykoz İstanbul' un en düşük yoğunluklu yerleşmesi olarak kalmıştır. Beykoz' un 1965 brüt nüfus yoğunluğu 158 kişi / km² iken, 1990' da 414 kişi / km²' ye ulaşmıştır. Beykoz ve Sarıyer' in kentsel yerleşmesi kıyı boyunca uzanmış ve yoğunlaşmıştır (Tablo 3.28, Tablo 3.29, Tablo 3.30, Tablo 3.31, Tablo 3.32 ve Şekil 3.23).

Üsküdar Anadolu Yakası' nın merkezi konumundadır. Üsküdar' ın 1965 brüt nüfus yoğunluğu 726 kişi / km² iken, 1975' de Boğaziçi Köprüsünün açılması ile brüt nüfus yoğunluğunda artış olup, 1.370 kişi / km²' ye ulaşmış ve 1990' da 3.767 kişi / km² olmuştur. Kadıköy' de Anadolu Yakasında Üsküdar gibi merkezi özellik taşıyan bir ilçedir. Kadıköy' un 1965 brüt nüfus yoğunluğu 5.043 kişi / km² iken, 1975' de Üsküdar ilçesinde olduğu gibi, Boğaziçi Köprüsünün yapılması Avrupa Yakasına ulaşımın rahatlaması ile 10.987 kişi / km²' ye artmış, 1990' da 19.645 kişi / km²' ye ulaşmıştır (Tablo 3.28, Tablo 3.29, Tablo 3.30, Tablo 3.31, Tablo 3.32 ve Şekil 3.23).

Kartal 1965-1995 yılları arasında nüfusu hızla artmakta olmasına rağmen 433 km²' lik alana yayıldığından Kartal' ın brüt nüfus yoğunluğu diğer ilçelere göre düşük kalmıştır. 1965 brüt nüfus yoğunluğu 225 kişi / km² iken, 1975' de 663 kişi / km²' ye hızlı bir şekilde artmış olup, 1990' da 2.095 kişi / km²' ye ulaşmıştır (Tablo 3.28, 3.29, 3.30, 3.31, 3.32 ve Şekil 3.23).

İstanbul' un nüfusu 1965-1995 döneminde göçlerle hızla artmaya devam etmiştir. Her ne kadar nüfus artışı il ölçüsünde dikkat çekecek hızda artmakta ise de, asıl büyük artış İstanbul şehri belediye sınırları içinde ve bu sınırların hemen kenarında yer alan komşu belediyeler ve köylerde görülmektedir.

Anadolu Yakası ile Avrupa Yakası arasında ulaşım bağlantısının sağlanması ile kentsel nüfus Anadolu Yakasına kaymaya başlamıştır. Böylece Anadolu Yakasında Kartal, Pendik, Kadıköy ve Üsküdar yerleşmelerinin nüfus ve brüt nüfus yoğunluğunda artış olmuştur.

1965-1995 yılları arasındaki nüfus artış hızı %218 iken, çalışan nüfus artış hızı % 192 olmuştur. Çalışan nüfusun artış hızı nüfus artış hızına göre % 50 oranında düşük gerçekleşmiştir (Tablo 3.33).

Tablo 3.33. İstanbul' da 1965-1990 Yılları Arasında Çalışan Nüfus ve Çalışan Nüfus Artış Hızı [23,45,60,61,62,63]

YILLAR	ÇALIŞAN NÜFUS	ÇALIŞAN NÜFUS ARTIŞ HIZI(%)
1965	868.957	25
1970	1.085.655	29
1975	1.403.471	11
1980	1.563.939	20
1985	1.873.597	36
1990	2.539.963	

Tablo 3.33' de görüldüğü gibi çalışan nüfus 1965' de 868.957 kişi iken, 1990' da 2.599.963 kişiye ulaşmış

çalışan nüfus artış hızı fazla artmamıştır. Tarım sektöründe çalışan nüfus 1965' de %11 iken, 1990' da % 5' e düşmüştür. Sanayi sektörü 1965' de % 29 iken, 1990' da % 33' e ulaşmıştır. Hizmet sektöründeki artış 1965' de % 43 iken, 1990' da %60' a ulaşmıştır. Tarım sektöründeki çalışan nüfus oranının düşmesinin nedeni sanayi sektöründeki artıştır. Sanayi sektöründeki çalışan nüfusun artmış olması İstanbul' da sanayinin kent içinde olduğunu göstermektedir. Hizmet sektöründeki artış ise İstanbul' un kültür ve eğitim şehri olarak gelişmesinden kaynaklanmaktadır (Tablo 3.34).

1980, 1985 ve 1990 yıllarında İstanbul' un ilçelerine göre çalışan nüfuslarını ve brüt çalışan nüfus yoğunluklarını tablo 3.35, 3.36, 3.37, şekil 3.24 ve 3.25' de görülmektedir. Çalışan nüfus ve brüt çalışan nüfus yoğunluğu, batıda Bakırköy' de doğuda Kartal' da hızlı nüfus artışına paralel olarak çalışan nüfus artmış olmasına rağmen, ilçe sınırlarının geniş alana yayılmış olduğundan brüt çalışan nüfus yoğunluğu diğer ilçelere göre düşük kalmıştır. Eminönü, Fatih ve Beyoğlu' nda çalışan nüfus fazla olmamasına rağmen, brüt çalışan nüfus yoğunluğu diğer ilçelere göre yoğun olmuştur.

İstanbul' un ilçelere göre brüt çalışan nüfus yoğunluklarını karşılaştırdığımızda;

Eminönü tarihi merkezi özelliklerinden dolayı, halen bir çok fonksiyonu bünyesinde bulundurmasından dolayı Fatih' de Eminönü yerleşmesinden nüfus ve kentsel yerleşme açısından en çok etkilenen ilçe olduğundan 1980 yılında Fatih ve Eminönü çalışan nüfusun en yoğun olduğu yerleşmelerdi. 1980' de Eminönü' nün brüt çalışan nüfus yoğunluğu 10.859 kişi/km², 1985' de 8.046 kişi/km², 1990' da 8.080 kişi/km² ye düşmüştür. Fatih' de 1980 çalışan nüfus yoğunluğu 12.009 kişi/km², 1985 15.729

Tablo 3.34 İstanbul' da 1965-1990 Yılları Arasında Çalışan Nüfusun
Sektörlere Göre Dağılımı [23, 45, 60, 61, 62, 63]

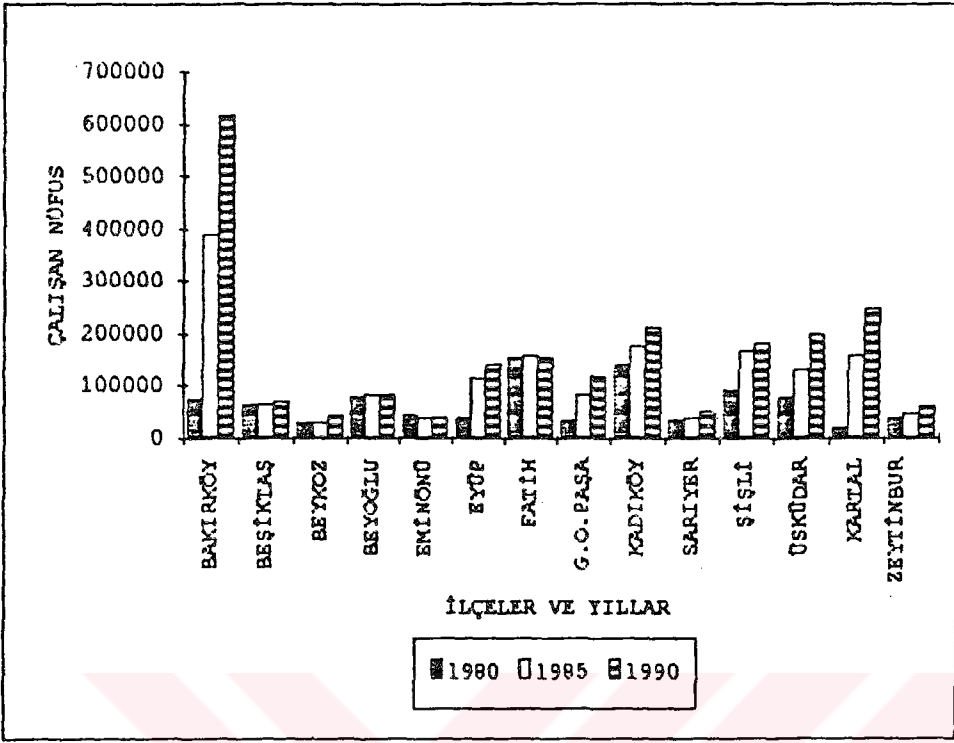
SEKTÖRLER	1970	%	1975	%	1980	%	1985	%	1990	%
1. SEKTÖR	127642	12	152742	11	91503	6	103423	5.5	138331	5
2. SEKTÖR	308097	28	413992	30	526490	34	642145	34	834888	33
3. SEKTÖR	580928	54	783524	56	918797	59	1099971	59	1524301	60
İYİ TANIMLANMAYAN	68988	6.3	53213	3	27149	1	28060	1.5	42443	2
TOPLAM	1085655	100	1403471	100	1563939	100	1873597	100	2539963	100

Tablo 3.35 İstanbul'da 1980'de İlçelere Göre Çalışan Nüfus ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu[62]

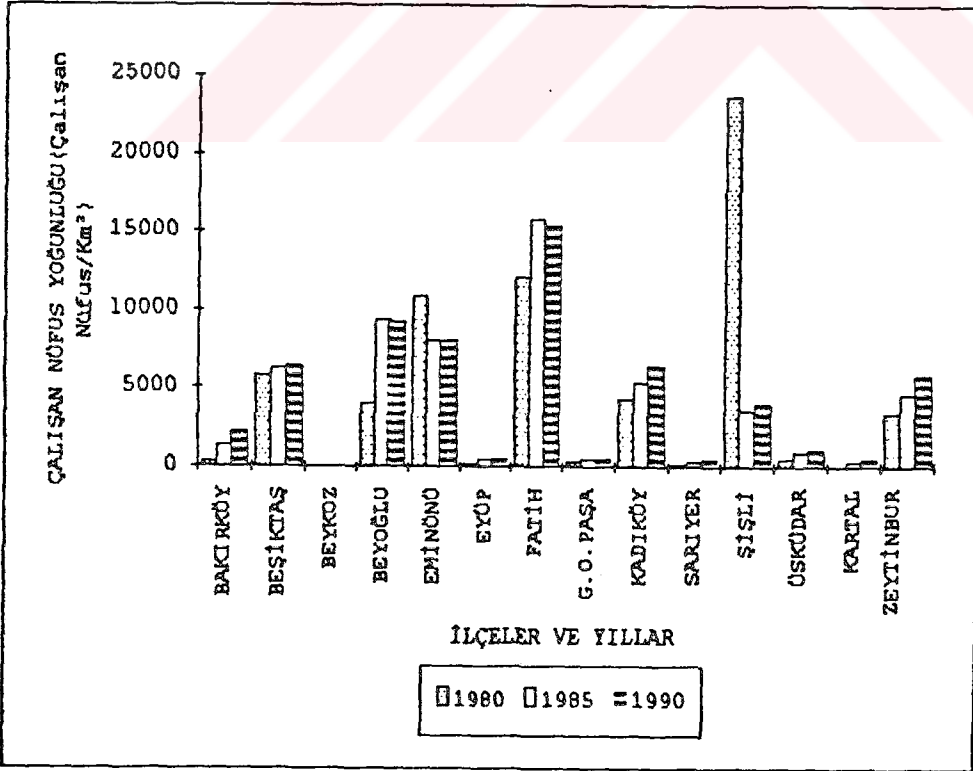
İLÇELER	ÇALIŞAN NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT ÇAL. NÜF. YOĞUNLUĞU (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	75,681	275.0	275
BEŞİKTAŞ	64,417	11.0	5,856
BEYKOZ	26,962	430.0	63
BEYOĞLU	80,168	20.0	4,008
EMİNÖNÜ	43,437	4.0	10,859
EYÜP	39,110	298.0	131
FATİH	156,123	13.0	12,009
G.O.PAŞA	33,242	116.0	287
KADIKÖY	143,708	33.0	4,355
SARIYER	33,910	146.0	232
ŞİŞLİ	94,692	4.0	23,673
ÜSKÜDAR	78,833	186.0	424
ZEYTİNBURNU	41,579	12.0	3,465
ADALAR	6,568	10.0	657
KARTAL	20,249	433.0	47
YALOVA	11,768	492.0	24
TOPLAM	950,447	2,483.0	383

Tablo 3.36 İstanbul'un 1985'de İlçelere Göre Çalışan Nüfus ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu[63]

İLÇELER	ÇALIŞAN NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT ÇAL. NÜF. YOĞUNLUĞU (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	390,088	283.0	1,378
BEŞİKTAŞ	68,122	11.0	6,193
BEYKOZ	32,531	430.0	76
BEYOĞLU	83,924	9.0	9,325
EMİNÖNÜ	40,232	5.0	8,046
EYÜP	116,364	250.0	465
FATİH	157,287	10.0	15,729
G.OSMANPAŞA	83,237	163.0	511
KADIKÖY	175,943	33.0	5,332
SARIYER	40,197	146.0	275
ŞİŞLİ	167,446	46.0	3,640
ÜSKÜDAR	134,025	151.0	888
ZEYTİNBURNU	50,364	11.0	4,579
ADALAR	5,431	10.0	543
ÇATALCA	3,730	1,715.0	2
KARTAL	159,539	433.0	368
SİLİVRİ	5,238	778.0	7
ŞİLE	1,931	736.0	3
YALOVA	14,206	492.0	29
TOPLAM	1,729,835	5,712.0	303



Şekil 3.24 İstanbul' da 1980-1985-1990 Yıllarında İlçelere Göre Çalışan Nüfus [62, 63, 23]



Şekil 3.25 İstanbul' da 1980-1985-1990 Yıllarında İlçelere Göre Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu [62, 63, 23]

Tablo 3.37a İstanbul' un 1990'da İlçelerine Göre Çalışan Nüfusu ve Brüt Çalışan Nüfus Yoğunluğu [23]

İLÇELER	ÇALIŞAN NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT ÇAL. NÜF. YOĞUNLUK (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	616,690	283.0	2,179
BEŞİKTAŞ	70,961	11.0	6,451
BEYKOZ	43,421	396.0	110
BEYOĞLU	83,426	9.0	9,270
EMİNÖNÜ	40,400	5.0	8,080
EYÜP	140,627	250.0	563
FATİH	153,671	10.0	15,367
G.O.PAŞA	117,706	163.0	722
KADIKÖY	212,179	33.0	6,430
SARIYER	52,693	146.0	361
ŞİŞLİ	181,523	46.0	3,946
ÜSKÜDAR	200,235	185.0	1,082
ZEYTİNBURNU	63,411	11.0	5,765
ADALAR	7,560	10.0	756
BÜYÜKÇEKMECE	9,107	213.0	43
ÇATALCA	3,923	1,502.0	3
KARTAL	246,698	433.0	570
SİLİVRİ	9,085	778.0	12
ŞİLE	3,862	736.0	5
YALOVA	18,685	492.0	38
TOPLAM	2,275,863	5,712.0	398

*1987-1992 yılları arasında ayrılmış olan ilçeler bulundukları ilçe sınırları içerisinde değerlendirilmiştir.

Tablo 3.37 b İstanbul'da 1990 'da İlçelere Göre
Çalışan Nüfus ve Brüt Çalışan
Nüfus Yoğunluğu [23]

İLÇELER	ÇALIŞAN NÜFUS (Kişi)	ALAN (Km ²)	BRÜT ÇAL. NÜF YOĞUNLUĞU (Kişi/Km ²)
BAKIRKÖY	452,992	131.0	3,458
BAYRAMPAŞA	72,459	8.0	9,057
BEŞİKTAŞ	70,961	11.0	6,451
BEYKOZ	43,421	396.0	110
BEYOĞLU	83,426	9.0	9,270
EMİNÖNÜ	40,400	5.0	8,080
EYÜP	68,168	242.0	282
FATİH	153,671	10.0	15,367
G.O.PAŞA	117,706	163.0	722
KADIKÖY	212,179	33.0	6,430
KAĞITHANE	90,957	16.0	5,685
KÜÇÜKÇERMECE	163,698	152.0	1,077
PENDİK	86,127	199.0	433
SARIYER	52,693	146.0	361
ŞİŞLİ	90,566	30.0	3,019
ÖMRANİYE	72,622	150.0	484
ÜSKÜDAR	127,613	35.0	3,646
ZEYTİNBURNU	63,411	11.0	5,765
ADALAR	7,560	10.0	756
BÜYÜKÇERMECE	9,107	213.0	43
ÇATALCA	3,923	1,502.0	3
KARTAL	160,571	234.0	686
SİLİVRİ	9,085	778.0	12
ŞİLE	3,862	736.0	5
YALOVA	18,685	492.0	38
TOPLAM	2,275,863	5,712.0	398

ye ulaşmıştır. Eyüp' un yoğunluğunun az olmasının nedeni sınırlarının geniş alana yayılmasındandır. Zeytinburnu Kazlıçeşme ile başlayan sanayisi ile sanayi bu çevrede yayılmıştır. Zeytinburnu' nun 1980 brüt çalışan nüfus yoğunluğu 3.465 kişi/km², 1985' de 4.579 kişi/km², 1990'da 5.765 kişi/km²' ye ulaşmıştır (Tablo 3.35, Tablo 3.36, Tablo 3.37, şekil 3.24 ve şekil 3.25).

Sarıyer' de belirli bölgelerde sanayinin yoğunlaşmasından dolayı 1980-1990 yılları arasında Sarıyer' deki brüt çalışan nüfus yoğunluğu 200-450 kişi/km² arasında kalmıştır (Tablo 3.35, Tablo 3.36, Tablo 3.37, şekil 3.24 ve şekil 3.25).

Üsküdar Anadolu Yakasında ikinci derecede merkezi özellik taşıdığından 1980 brüt çalışan nüfus yoğunluğu 424 kişi/km², 1985' de 888 kişi/km²' ye artmış, 1990' da 1.082 kişi/km²' ye ulaşmıştır. Anadolu Yakasının birinci derecede merkezi iş alanı olan Kadıköy' un brüt çalışan nüfus yoğunluğu 1980' de 4.355 kişi/km², 1985' de 5.332 kişi/km²' ye artmış, 1990' da 6430 kişi/km²' ye ulaşmıştır (Tablo 3.35, Tablo 3.36, Tablo 3.37, şekil 3.24 ve şekil 3.25).

Kartal 1980-1990 yılları arasında çalışan nüfusun artış hızının en yüksek olduğu ilçedir. Kartal' ın nüfusunu incelerken belirttiğimiz gibi sınırlarının geniş alana yayılması çalışan nüfus yoğunluğunu düşürmüştür. 1980 çalışan nüfus yoğunluğu 47 kişi/km², 1985 çalışan nüfus yoğunluğu 368 kişi/km², 1990 ise 570 kişi/km² ' dir (Tablo 3.35, Tablo 3.36, Tablo 3.37, şekil 3.24 ve şekil 3.25).

1965-1995 yılları arasında İstanbul' un ilçelerine göre brüt çalışan nüfus ve yoğunluklarında artış olmuştur. İlçe nüfuslarına paralel olarak artan çalışan nüfus merkezi iş alanı Eminönü, Beyoğlu, Beşiktaş ve Kadıköy' de yoğunlaşmış bulunup, çevre

bölgelere doğru yayılmıştır. Çeşitli sanayi kuruluşlarının çevreye doğru yayılması ile işyerine yakın olmak isteyen işgücüde işyeri çevresinde yoğunlaşması ile çevrede yoğun yerleşmeler oluşmuş ve alt merkezler gelişmeye başlamıştır.

3.5.4 Konut Alanları

Düzenli konut yerleşmelerinin mekansal analizini incelediğimizde, Eminönü bölgesinde konut alanlarının yerini ticarete bırakması ile başlayan kentsel yerleşme, Küçükpazar ve Beyazıt altbölgesine yayılmaya başlamıştır. Eminönü bölgesindeki kentsel dağılmanın Eminönü yakın olmamasından dolayı en çok nüfusu çeken kentsel yerleşmenin görüldüğü ilçe Fatih olmuştur.

İstanbul' un kentsel gelişmesinin alt bölgeselleşmesi ile kentsel yerleşmeye yeni belediyeler katılmıştır. Bunlar Avcılar, Güngören, Yakacık (1966), Kocasınan, Sefaköy, Alibeyköy (1967), Hadımköy, Celaliye, Soğanlık (1969), Esenler (1970), Kemerburgaz, Yayalar, Selimpaşa, Yenibosna ve Dolayoba (1971), Çınarcık (1972), Halkalı (1976), Yeşilbağ (1975) ve Kumburgaz (1984) ' dır [27].

12 Eylül 1980' de askeri yönetimin gelmesi ile bu belediyelerin tüm tüzel kişilikleri kaldırılarak, Ana Belediyelere bağlanmıştır. İstanbul Metropoliten alanda 31 belediye ve 23 köyün tüzel kişiliği kaldırılarak Şube Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. 1988 yılında çıkarılan "335 sayılı kanun hükmünde kararname" ile Anakent Belediyesi sınırları içinde, İlçe Belediyelerin yanısıra tüzel kişiliğe sahip yeni belediyeler kurulmuştur [50].

Bayrampaşa 1990 yılında Eyüp ilçesinden, Bahçelievler, Bağcılar ve Güngören 1992 yılında, Küçükçekmece 1988 yılında Bakırköy ilçesinden, Tuzla 1992 yılında Fındıklı' dan, Kağıthane 1988 yılında Şişli'

den, Pendik 1987 yılında, Maltepe 1992 yılında Kartal' dan, Ümraniye 1988 yılında Üsküdar' dan, Avcılar 1992 yılında Küçükçekmece' den ayrılarak ayrı belediyeleşmişlerdir (Tablo 3.38). İstanbul metropoliten alanının 1995 metropoliten alan sınırı ve idari sınırları harita 3.3' de görülmektedir.

Tablo 3.38 İstanbul' da 1985-1992 Yılları
Arasında Yeni Oluşan İlçeler [54]

İLÇE ADI	AYRILDIĞI TARİH	AYRILDIĞI İLÇE
BAYRAMPAŞA	1990	EYÜP
KAĞITHANE	08.08.1988	ŞİŞLİ
PENDİK	04.07.1987	KARTAL
ÜMRANİYE	11.08.1988	ÜSKÜDAR
BAĞÇELİEVLER	03.06.1992	BAKIRKÖY
BAĞCILAR	03.06.1992	BAKIRKÖY
GÜNGÖREN	03.06.1992	BAKIRKÖY
AVCILAR	03.06.1992	K.ÇEKMECE
MALTEPE	03.06.1992	KARTAL
ESENLER	27.12.1993	GÜNGÖREN
K.ÇEKMECE	01.07.1988	BAKIRKÖY
TUZLA	03.06.1992	PENDİK

1965-1995 Yılları arasında Eyüp ve G.O.Paşa' daki nüfus artışına paralel olarak bu ilçelerin sınırları genişlemiştir. Bu dönemde konut ihtiyacı özellikle 1980' den sonra toplu konut , kooperatif ve yapsat yoluyla sağlanmıştır[27].

İstanbul' un ilk gecekondu yerleşmelerinden olan Zeytinburnu' unda 1965' den sonra nüfus artış hızı fazla olmamasının nedeni Kazlıçeşme, Merkezefendi ve Maltepe gibi alt bölge yerleşmelerine yayılmış olmasıdır. Zeytinburnu' nun alt bölgesi olan Kazlıçeşme' de deri fabrikasının 1993 tarihinde Tuzla' ya taşınması ile Zeytinburnu eski köhneliğinden kurtulmuştur [27].

Bakırköy İstanbul' da 1965-1995 yılları arasında kentsel gelişmede ve yerleşmede en hızlı gelişen ilçelerden biriydi. İlçenin nüfus artışının çok hızlı

gelişmesinin nedeni ek harita A.10' da görüldüğü gibi sanayinin bu bölgede yoğunlaşmasından kaynaklanmaktadır. Bakırköy' e bağlı olarak gelişen alt bölgeler ise 1965' ten sonra gelişen Yeşilköy, Bakırköy, Esenler, Güngören, Kocasinan, Yenibosna, Sefaköy ve Küçükçekmece' dir. 1970-1975 yılları arasında Atışalanı, Yeşilbağ, Mahmutbey, Halkalı, Avcılar, İkitelli ve Kirazlı bölgeleri alt bölge olarak gelişmeye başlamıştır. Büyükçekmece' de bu alt bölgeye katılacak kadar büyümüş ve gelişmiştir. Bakırköy ve çevresinin kentsel gelişmesi ve nüfus artışı ile İstanbul' un genelinde bulunan konut açığı iyice ortaya çıkmıştır. Şehrin bazı bölgelerinde toplu konutlar inşaa edilerek halkın konut ihtiyacı sağlanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla Bakırköy, Küçükçekmece, Halkalı ve Esenyurt' ta toplu konut alanları ayrılarak inşaatlarına başlanmıştır (Bu alanlar talebe bağlı olarak günden güne atmaktadır (Ek harita A.10) [27].

Beyoğlu' unun merkezi iş alanının Taksim' e doğru yayılmaya başlaması ile birlikte 1965' de başlayan nüfus kaybı hız kazanmıştır. Bu nüfus kaybının sebebi konut alanlarının yerini ticaret alanlarına bırakmasıdır. Şişli bölgesindeki kentsel gelişim konut olarak Kağıthane ve Ayazağa' ya doğru yayılmıştır. Şişli Taksim' in merkezleşmesinden etkilendiğinden alt katları ticaret üst katları konut olan bölgelerde, alt kat yine ticaret üst kat büro olarak fonksiyon değiştirmeye başlamıştır [27].

Beşiktaş kentsel gelişmesini sürdürmüş olmasına rağmen hızlı bir gelişme göstermemiştir. 1975-1978 yılları arasında Ortaköy ve Levent' te yüksek gelirli insanlar için toplu konutlar inşaa edilmiştir [27].

Boğaz' daki kentsel yerleşme incelendiğinde, Sarıyer' deki gelişme gecekondulaşmanın gelişmesiyle hız kazanmış olup, bu gelişmede en çok nasibini Yeniköy

almış ve kıyı boyunca yoğunlaşmıştır [64]. Beykoz' un kentsel gelişmesi Sarıyer' e göre yavaş olmasına rağmen 1970' lerde gecekondü bölgelerindeki binalar tekrar kendilerini yenileme sürecine girmişlerdir [27]. Beykoz' da da kentsel yerleşme kıyı boyunca yoğunluk kazanmıştır. Üsküdar merkezi iş alanının merkezi olarak gelişmesini bu dönem içerisinde devam ettirmiş olup, Ümraniye' de sanayiye bağlı olarak başlayan düzensiz yapılaşma sonucunda Üsküdar' ın kentsel yerleşmesi Ümraniye' ye kaymıştır. Kadıköy 1965-1995 yılları arasında hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Kadıköy' de bu dönemde yap-sat yöntemi ile çok katlı apartman blokları yapılmıştır [27].

İstanbul' un kentsel büyümesinde çeşitli sanayi kuruluşlarının Kartal ve çevresinde yerleşmesi ile Kartal nüfusu çeken yerleşme haline gelmiş, 1980' den sonra Aydınlı, Aydıntepe, Çamçeşme, Esenyalı, Kurtköy, İçmeler, Şeyhli ve Yayalar' a doğru gelişirken diğer taraftan da Tuzla' ya doğru gelişmiştir [65].

Gebze ve İzmit İstanbul metropoliteninin etki alanı içinde olan yerleşmeler olarak, İstanbul kentsel yayılmasında en çok payı almış ve en çok nüfus çeken bölge olmuştur.

Kentsel gelişmesini Avrupa Yakasında yoğun olarak sürdüren İstanbul, Asya Yakası ile gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanmasıyla 1965' lerde Avrupa Yakası %21, Asya Yakası % 79 nüfus dağılım oranında değişiklikler olmaya başlamıştır (Tablo 3.39).

Tablo 3.39. İstanbul' da 1965-1990 Yılları Arasında Yakalar Arası Nüfus Dağılımı [47].

YILLAR	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Asya Yak 21		24	27	31	33	35
Avrupa Yak79		76	73	69	67	65

1965 yılında % 21' ini barındıran Asya Yakası, sürekli bir gelişme göstererek 1990 yılında nüfus içindeki payını % 35 düzeyine çıkarmıştır.

Avrupa Yakasında Bakırköy, Anadolu Yakasında Kartal İstanbul metropolünün en yoğun yerleşmeleridir. Kentsel gelişmenin parselasyonlu mülkiyet yapısı ile gelişmenin sağlıklı bir biçimde yoğunlaştığı ve yapı yığınları halinde bir görünüm aldığı görülmektedir [24].

1989 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün açılmasıyla kentsel yerleşmenin doğu, batı ve kuzey yönündeki gelişmesi hız kazanmakta ve metropoliten sınırları zorlamaktadır. Son zamanlarda hızla artan gecekondulaşma ile havza sınırlarında da hızlı yapılaşmalar olmaktadır. 1995 arazi kullanış durumu ek harita A.10' da görülmektedir.

İstanbul Metropolünün kentsel gelişmesinin nedeni Nazım Planlarla da desteklenen sanayinin kent içinden kent dışına doğru desantralize edilmiş olmasıdır. İstanbul Metropolünde kentsel gelişmesi ile alt merkezler ve alt bölgeler oluşmuştur. Yeni gelişen yerleşmeler gecekondulaşma ile başlamış olup, daha sonra politik amaçlarla gelişen gecekondulaşmaya göz yumulmuş olduğundan kentsel yerleşme daha hızlı yayılma sürecine girmiştir.

3.5.5. Gecekondu Alanları

1970' lerden sonra oluşan gerçek gecekondulaşma 1940' lardaki gecekondulaşmadan farklıydı. 1940' larda insanlar barınabilmek için kendilerine derme çatma bina yapmalarına karşın, 1970' lerden sonra yapılan gecekondularda % 27' sinin betonarme bina olması, gecekondu ticaretinin gündeme gelmesi ve kiraya verilerek kazanç elde etme imkanlarının doğması ve hisseli parselde rantın değerlendirilme olanaklarının

bulunmasından dolayı tek katlı derme çatma gecekondulardan çok katlı gecekonduya geçiş olmuştur [66].

1978 yılına kadar gerçekleşen gecekondu bölgelerini şekil 3.26' da görüldüğü gibi Metropoliten alan içinde dağılmış olan gecekondulaşma günümüze kadar hızla devam etmektedir (Ek harita A.10).

1976-1982 yılları arasında Gaziosmanpaşa' da 19.474 konut inşaa edilmiş olup, bunların 15.828' i gecekondu yapılarıydı. Gaziosmanpaşa' da gecekondulaşma Kuşukköy , Karadeniz ve Gazi mahallelerine doğru yayılmalar göstermiştir [27]. Haliç boyunca önceki dönemlerde başlayan gecekondulaşma devam etmiştir. Alibeyköy, Kağıthane gecekondu bölgeleri olarak gelişmelerini sürdürmüşlerdir [67]. Bakırköy' un kuzeyine doğru başlayan gecekondulaşma Kocasınan ve Kuşukçekmece' ye kadar yayılmış olup, Kocasınan ve K:çekmece' de 1-4 kattan oluşan gecekondu binaları inşaa edilmeye başlanmıştır. Kuşuk Çekmece, Esenyurt ve Bağcılar' da gecekondu yerleşmeleri bulunmaktadır (Ek harita A.10).

Boğaziçi Köprüsünün yapılması ile 1973' den sonra Boğazda gecekondulaşma hız kazanmıştır. Sarıyer' de Tarabya yokuşunda 6.403 gecekondu binası 1-4 katlı olarak inşaa edilmiştir. Anadolu yakasından Beykoz' da daha önceki periodlarda başlayan gecekondulaşma, güneyde Üsküdar-Şile yolu, Ümraniye ve Örnektepe' ye doğru devam etmiştir [67].

1976-1982 yılları arasında Beşiktaş' da inşaa edilen 2330 konuttan 2158' i 1-5 katlı binalardan oluşan gecekondu binaları olması ve merkezi iş alanının Büyükdere caddesi boyunca gelişmeye başlayınca Kağıthane, Çağlayan, Harman-tepe, Gültape, Telsizler ve

Ortabayırda erişilebilirliğinde kolaylaşması ile gecekondulaşma hız kazanmıştır [67].

1977 seçimlerinden sonra 1000 gecekondulu yıkılmıştı. Bu yıkım sonucunda politikacılar halktan çok tepki almış olduklarından, daha sonra gecekondular politik amaç için kullanılmaya başlanmışlardır [27].

Kadıköy' de gecekondulaşma sanayi mahallesi olan Hasanpaşa ve Fikirtepe' den Ankara asfaltına kadar 1-7 katlı olarak yayılmıştır. Kadıköy' de başlayan gecekondulaşma yeni yeni sanayileşmeye başlayan Kartal, Pendik Maltepe ve Kartal' a doğru yayılmıştır. Bu bölgelerde harita 3.4' de görüldüğü gibi gecekondulaşmalar sanayi çevresinde yoğunlaşmıştır [27].

Anadolu yakasında Üsküdar yerleşmesinde başlayan gecekondulaşma Ümraniye, Sarıgazi ve Sultanbeyli' ye doğru yayılmıştır. Bu gecekonduların dağılışında Maltepe, Pendik ve Kartal güzergahı gecekondulaşarak kent içinde hızla yayılmaktadır. Hatta son zamanlarda Sultanbeyli ve Sarıgazi' de başlayan gecekondulaşma çok hızlı yayılmış olup bu bölgelerdeki gecekondulaşmanın önüne geçilememiştir. Sultanbeyli belde, Sarıgazi' de belediyelik olabilecek büyüklüğe ve nüfusa erişmiştir (Ek harita A.10) [27].

İstanbul Metropoliten alan içinde Bahçelievler, Güngören, Esenler, Bakırköy ve Kadıköy yerleşmelerinin gecekondulu yerleşmeleri olarak gelişmeye başlamalarına rağmen, son yıllarda bu ilçelerde oturanlara tapu tahsis belgesinin verilmesi ve toplu konutların yapılması ile bu ilçeler gecekondulu olma özelliklerinden çıkmıştır (Ek harita A.10).

İstanbul' da 1950' lerden sonra hızla gelişmeye başlayan gecekondulaşma kontrol altına alınamamış olup, bazı politik amaçlardan dolayı seçim zamanlarında

getirilen aflarla gecekondulaşma hızlanmıştır. Anadolu Yakasına ulaşımın rahatlaması ile nüfus Anadolu Yakasına kaymıştır. Metropoliten alan nazım plan kararları ile de destelenen sanayinin Maltepe, Kartal, Tuzla ve Pendik arasına yerleşmesi ile Anadolu Yakasında hızlı bir gecekondulaşma süreci başlamıştır. Doğuda Tuzla' da batıda Büyükçekmece' ye kadar uzanan kentsel yerleşme içerisinde gecekondü bölgesi genişleyerek belde olmasına karşın yeni yeni gecekondü alanları oluşmaktadır ve bu alanlar günümüzde havza ve orman sınırlarını zorlamaktadırlar.

3.5.6. Sonuç

İstanbul metropolü 1965-1995 yılları arasında yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Hızla artan kentsel nüfus batıda en çok Bakırköy' de yoğunlaşarak Büyükçekmece' ye, doğuda ise Kartal' da yoğunlaşarak Gebze' ye kadar uzanmıştır. Kentsel yerleşmenin kuzey yönünde gelişmesi otobanların yapılması ve ulaşımın kolaylaşması ile hız kazanmıştır. Anadolu ile Avrupa yakasını birleştiren Boğaziçi Köprüsünün inşaaası ile Boğazda yoğun yapılaşma süreci başlamış olup, özellikle tepelerde gecekondü ve villa yerleşmeleri ortaya çıkmıştır (Harita 3.4).

Tarihi Yarımada' da 1965 senesinden beri açık fonksiyon ve yoğunluk farklılaşması giderek ağırlık kazanmıştır. Sirkeci, Eminönü, Küçükpazar ve Beyazıt' ın konut nüfusunu kaybetmesi ile başlayan fonksiyon değişiminden Fatih, Galata ve Beyoğlu' da etkilenecek fonksiyon değiştirmeye başlamıştır. Eminönü, Beyoğlu, Şişli, Zincirlikuyu ve Barboros Bulvarına saçaklanan merkezi iş alanları Mecidiyeköy' e kadar ulaşmış olup, günümüzde bu güzergahta yüksek katlı büro binalarının yapılması (Sabancı Center, Grunding, Yapı Kredi Plaza, Maya vs.) ile merkezi iş alanı Maslak' a kadar gelişme göstermiştir ve Maslak' ta yüksek katlı binaların

yapılması ile yoğun bir merkezileşme ortaya çıkmıştır. Anadolu Yakasında Üsküdar ve Kadıköy' de başlayan merkezi iş alanları Bağdat caddesi boyunca yoğunlaşarak Kartal' a doğru lineer bir gelişme göstermiştir.

İstanbul' da sanayinin çevreye doğru yayılması Eyüp-Rami-G.O.Paşa yöresi, Küçüköy-Alibeyköy-Kağıthane şeklinde kuzey ve kuzey batıya doğru bir gelişme yönü, Zeytinburnu-Bakırköy yöresi de Londra Asfaltına paralel olarak kuzey ve güneyde Halkalı-Sefaköy-Firuzköy yönünde gelişmiştir. Anadolu Yakasında sanayi, Kadıköy ve Üsküdar' dan kuzey doğuda Ümraniye' ye, doğuda Kartal ve Pendik' e doğru gelişme göstermiştir. İstanbul' da sanayinin çevreye doğru yayılması ile birlikte nüfusta çevreye doğru yayılarak sanayinin çevresinde yoğunlaşmıştır (Ek harita A.10 ve Harita 3.4).

1965-1995 yılları arasında gecekondulaşma ilginç bir evrim geçirmiştir. Baraka şeklinde sadece barınmak için yapılan gecekondu yerine 1-7 kat arasında değişen yüksekliklerde apartman bloklar inşaa edilmeye başlanmıştır. Ümraniye, Sultanbeyli, Sultan Çiftliği, Üsküdar, Maltepe, Pendik, Kartal, Beykoz, Sarıyer, Kağıthane, Eyüp, G.O.Paşa, Bağcılar, K.Çekmece ve Esenyurt gibi yerler bu tip değişimlerin görüldüğü bölgelerdir (Ek harita A.10 ve Harita 3.4).

Harita 3.2 ile 3.4 karşılaştırılması sonucunda görüleceği gibi İstanbul kenti son yirmi yıl içinde mekansal değişimler açısından büyük gelişmeler göstermiştir.

Son 40 yıldır süregelen hızlı büyüme ve özellikle yoğun olarak yaşanan iç göç sonucu 1 milyon nüfuslu bir kentten, 9 milyonluk metropol kentine dönüşen İstanbul giderek bir cazibe merkezi olmuştur. Bu süreç içerisinde kent yaşadığı hızlı ve kontrolsüz gelişimin ve giderek devleşen bir metropol olarak büyümenin tüm

sorunlarını yoğun olarak yaşamaktadır. Kent bir yandan uluslararası platformda yükleneceği kimliğin savaşını verirken, diğer yandan yoğun olarak yaşanan; konut, istihdam, ulaşım, altyapı ve kentsel hizmet sorunları, doğal tarihi çevrenin tahribi kenti ve kentliyi önemli ölçüde etkilemektedir. Tüm bu olumsuz gelişmelerle birlikte İstanbul' un, ekolojik dengesinin makroformunun ve uluslararası imajı geri kazanılmayacak şekilde zedelenmektedir.

İstanbul' da göç ile nüfusun hızla artmasında, önceki plan dönemlerinde yatırımların İstanbul' a kaydırılması gerek hammadde kolaylıkları gerekse ulaşım ağlarının çekiciliği ve pazar olanaklarının kent sanayisi için bir cazibe merkezi olmasının önemli etkileri bulunmaktadır. Nüfusun hızla metropol içinde artması ve sanayinin yaygınlaşması ile birlikte emek, yoğun, nitelikli endüstrilişme işgücüne olan talebi çok yükseklerle çıkarmaktadır. Bu işgücü talebi İstanbul' a doğru yönelen işgücü ve bir dizi problemi doğurmuştur. İstanbul' daki kentleşme sonucunda yaşanan konut sorunları, ulaşım sorunları, teknik altyapı sorunları, eğitim, sağlık ve sosyal donatı alanlarında yaşanan sorunlar, sosyal ve kültürel kirlilik ve giderek yükselen yaşam maliyeti ve bireylerin elde ettikleri doyum ve sosyal faydanın düşüşü ve toplumsal huzursuzluklara kadar varan sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

İstanbul gerek Türkiye gerekse diğer ülkeler arasındaki konumundan dolayı yönetim, kültür ve sosyal merkez olarak üstleneceği göreve hazırlanmalıdır. Bölgesel ölçekte planlanan planlarla yerel ölçüğe kadar inebilen, hedefleri ve amaçları ile gelişmesinde bir bütünlük oluşturabilecek planlama, nüfusun işgücünün mekansal dağılımı ve kentin mekansal gelişmesini göstermelidir.

BÖLÜM 4. İSTANBUL' DA NÜFUS VE İŞGÜCÜNÜN BÜYÜMESİ VE MEKANSAL DAĞILIM MODELİ

İstanbul kentsel alanında artan nüfus ve işgücünün mekansal dağılımının artması ve ulaşılabilirliğin kolaylaşması ile büyüklük ve yoğunluk sınırları kalkarak, kentte alt merkezler oluşmakta ve çok merkezli kentsel yerleşim haline gelmektedir. Bu durumda geleneksel kent merkezine olan bağımlılık azalmaktadır.

Bugün gelişmiş olan ülkelerin metropoliten şehirlerinde kentin gerekli altyapısı ve erişilebilirliği modern toplu taşıma sistemleri (metro) ile en hızlı ve en kısa zamanda sağlandığından, metropollerde alt merkezler güçlenmiştir. Alt merkezler güçlendirildiğinden dolayı nüfus ve işgücü, kentsel alanda desantralize olmayı durdurmuştur. Oysa, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin metropoliten şehirlerinde gerekli altyapı ve hızlı ulaşım sistemi tamamlanmadığından dolayı nüfus ve işgücünün İstanbul kentsel alanında desantralizasyonu halen hızlı bir şekilde devam etmektedir. Bu yüzden İstanbul tüm dünya metropollerinde olduğu gibi tek merkezli kentsel yerleşimden çok merkezli kentsel yerleşime doğru pek çok kentsel problemler çözülmeden gerçekleşmektedir.

4.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, İstanbul kentsel alanda nüfus ve işgücünün mekansal dağılımında yerleşme tercihlerinin hangi faktörlere bağlı olarak değişmekte olduğu açıklanmaya çalışılmıştır [1]. Geleneksel olarak şehir ekonomileri ve yer seçimleri kentsel alanda niçin

desantralize olduğu sorusu üzerinde durmuşlardır. Nüfus ve işgücünün kentsel alanda dağılımında nüfusun yani hanehalkının yer seçiminde işgücünün yerine, ve işgücünün yer seçiminde ise hanehalkının yerine bağlı olduğu varsayılmaktadır. Bunun yanısıra arazi değeri ve ulaşılabilirlik ise diğer etkili değişkenler olarak ele alınmıştır.

4.2. Çalışma Alanının Tanımlanması

Bu çalışmada İstanbul kentsel alanı olarak alınan alan, Büyükşehir Belediye sınırı içerisine giren ilçelerdir. Etüd alanı içerisine Bakırköy, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Kadıköy, Kartal, Sarıyer, Şişli, Üsküdar ve Zeytinburnu ilçeleri girmektedir. 1985 ve 1990 nüfus ve çalışan nüfus verileri bu modelde karşılaştırıldığından tablo 3.38' de görülen, 1987-1993 yılları arasında yeni oluşan ilçeler birbirlerinden ayrılmamış gibi ele alınmıştır.

4.3. Veriler

Bu modelde kullanılan nüfus ve işgücü değişkenlerine ilişkin veriler tablo 3.31, 3.32, 3.36 ve 3.37' de görülmektedir. İstanbul' un nüfusları ve işgücüne ilişkin veriler 1985 ve 1990 DİE genel nüfus sayımından alınmıştır. Çevresel değerler olarak; işyeri ve konut yer seçimleri, işgücü talebi, suçluluk oranı, kullanılabilir boş arazi miktarı, vergi ödeme oranı, yerleşmenin karayolu veya demiryoluna yakınlığı, konut stoğu yaşı, kişi başına belediye harcamaları arazi değerleri v.s modelde esas alınmış olmasına rağmen, Türkiye' de veri toplamadaki güçlüklerden dolayı çevresel değerler olarak sadece 1990, İstanbul ili merkez ve ilçelerinin askari arsa ve arazi m² birim değerlerinden herbir ilçenin mod arazi değerleri esas

alınmıştır (Tablo 4.1). Modelde kullanılan ilçeler arası uzaklıklar ise tablo 4.2' de görülmektedir.

Tablo 4.1. İstanbul'da ilçeler göre arazi değerleri(mod) [68]

İLÇELER	ARAZİ DEĞERLERİ (MOD, 1990)
Bakırköy	2.000.000
Beşiktaş	1.500.000
Beykoz	35.000
Beyoğlu	1.500.000
Eminönü	1.000.000
Eyüp	300.000
Fatih	2.400.000
G.O.Paşa	150.000
Kadıköy	3.200.000
Kartal	500.000
Sarıyer	600.000
Şişli	2.000.000
Üsküdar	500.000
Zeytinburnu	1.125.000

4.4. Modelin Genel Tanımı Ve Modelin Uygulanması

Gecikmeli uyum modelinde kentsel alanda nüfus ve işgücünün büyümesini deneysel olarak, bu iki değişken arasında karşılıklı bağıntı kuararak açıklamaya çalışmaktadır.

Bu çalışmanın dayandığı model kentsel alanda nüfus ve işgücü değişimlerinin, hanehalkı ve firmaların yer seçimi kararları tarafından yönlendirildiğini kabul etmektedir. Fujita (1989), Mieszkowski ve Zodrow (1989), ve Zodrow (1983) hanehalkı yer seçimi modelleri üzerindeki en son çalışmaları yapmışlardır [70,71,72]. Mills (1972) ve White (1975) ise, firma yer seçimine konut yer seçimi modelini uygulamışlardır [73,74]. Her iki bakış açısı da hem konut hem de firmanın

Tablo 4.2 İstanbul' un ilçeleri Arasındaki Uzaklıklar [69]

İLÇELER	BAKIRÇAY	BESİRTAŞ	BEYOĞZ	BEYOĞLU	EMİNOĞU	EYUP	FATİH	G.O. PAŞA	KADIKÖY	KARATL	SARİYER	ŞİŞLİ	USKÜDAR	Z. BURNU
BAKIRÇAY	0.00	24.80	33.50	18.90	17.70	15.20	15.40	18.80	35.90	56.90	22.30	21.60	28.90	12.60
BESİRTAŞ	24.80	0	19.90	7.50	9.30	11.40	13.40	16.50	12.50	33.90	9.90	5.50	15.40	13.90
BEYOĞZ	33.50	9.90	0.00	24.70	28.80	25.60	29.10	20.40	21.40	39.90	20.00	19.80	14.00	30.70
BEYOĞLU	18.90	7.50	24.70	0.00	5.40	7.00	5.70	11.70	18.30	39.70	16.70	7.30	20.50	8.20
EMİNOĞU	17.70	9.30	28.80	5.40	0.00	8.50	3.10	11.40	18.50	39.90	23.00	12.40	23.70	6.10
EYUP	15.20	11.40	25.60	7.00	8.50	0.00	7.90	5.90	22.10	43.50	15.00	5.40	24.60	8.90
FATİH	15.40	13.40	29.10	5.70	3.10	7.90	0.00	11.40	23.50	43.50	20.70	10.00	24.70	3.80
G.O. PAŞA	18.80	16.50	30.40	11.70	11.40	5.10	11.40	0.00	27.00	48.40	16.40	8.00	25.90	9.80
KADIKÖY	35.90	12.50	21.40	18.30	18.50	22.10	23.50	27.00	0.00	21.40	20.10	15.50	9.10	24.10
KARATL	56.90	33.90	39.90	39.70	39.90	43.50	43.50	48.40	21.40	0.00	41.50	36.90	30.50	45.50
SARİYER	22.30	19.90	20.00	16.70	23.00	15.00	20.70	16.40	20.10	41.50	0.00	9.80	19.00	20.19
ŞİŞLİ	21.60	5.50	19.80	7.30	12.40	5.40	10.00	9.00	15.50	36.90	9.80	0.00	17.40	10.20
USKÜDAR	28.90	15.40	14.00	20.50	23.70	24.50	24.70	25.00	9.10	30.50	19.80	17.40	0.00	26.90
Z. BURNU	12.60	13.90	30.70	8.20	6.10	8.90	3.80	9.80	24.10	45.50	20.90	10.20	26.90	0.00

yerseçiminin "ulaşılabilirlik ve "diğer yerel özelliklerinin" bir fonksiyonu olduğu biçiminde özetlenebilir. Bu ifadeye bağlı olarak aşağıdaki eşitlikler yazılabilir [1].

$$POP^*_i = f(T_i, E_i, \overline{EMP^*_i}) \quad (1)$$

$$EMP^*_i = g(\tau_i, \varepsilon_i, \overline{POP^*_i}) \quad (2)$$

POP^*_i : i ' deki denge nüfusu;

EMP^*_i : i ' deki denge işgücü;

T_i : i ' deki nüfus için ulaşımaya bağlı erişilebilirlik ölçütü;

E_i : i ' deki nüfus için çevresel özelliklere ilişkin bir ölçüt;

τ_i : i ' deki firmalar için ulaşımaya bağlı erişilebilirlik ölçütü;

ε_i : i ' deki firmalar için çevresel özelliklere bağlı ölçütü;

$\overline{POP^*_i}$: i ' de merkezlenen işgücü pazarında denge nüfusu;

$\overline{EMP^*_i}$: i ' de merkezlenen işgücü pazarında denge çalışan nüfusu;

Bu çalışmada, nüfus ve işgücü düzeylerindeki değişmelerin bir dengeye doğru uyumlar içinde olduğu kabul edilmektedir. Bu bağlamda;

$$POP\Delta_{i,t} = POP_{i,t} - POP_{i,t-1} = \lambda_p (POP^*_{i,t} - POP_{i,t-1}) \quad (3)$$

$$EMP\Delta_{i,t} = EMP_{i,t} - EMP_{i,t-1} = \lambda_e (EMP^*_{i,t} - EMP_{i,t-1}) \quad (4)$$

$POP_{i,t}$: t zamanında i ilçesindeki fiili nüfus,

$POP_{i,t-1}$: $t-1$ zamanında i ilçesindeki fiili nüfus,

$POP^*_{i,t}$: t zamanında i ' de denge nüfusu, yazılabilir. Bu eşitliklerden:

$$POP^*_{i,t} = \alpha_0 + T_{i,t}\alpha_1 + E_{i,t}\alpha_2 + \alpha_3 \overline{EMP^*_{i,t}} + u_{i,t} \quad (5)$$

$$EMP^*_{i,t} = \beta_0 + \tau_{i,t}\beta_1 + \varepsilon_{i,t}\beta_2 + \beta_3 \overline{POP^*_{i,t}} + v_{i,t} \quad (6)$$

- T_i :i' deki denge nüfusunu etkileyen
değişkenlerin erişilebilirlik vektörü,
 E_i :i' deki denge nüfusunu etkileyen değişkenlerin
çevresel özellikler vektörü
 τ_i :i' deki denge işgücünü etkileyen
değişkenlerin erişilebilirlik vektörü,
 ε_i :i' deki denge işgücünü etkileyen
değişkenlerin çevresel özellikler vektörü,

(5) ve (6), (3) ve (4)' un yerine konulursa,

$$POP_{\Delta_t} = \gamma_0 + T_i \gamma_1 + E_i \gamma_2 + \gamma_3 \overline{EMP}_{t-1} + \frac{\gamma_4}{\lambda_p} (\overline{EMP}_t - \overline{EMP}_{t-1}) - \lambda_p POP_{t-1} + u' \quad (7)$$

$$EMP_{\Delta_t} = \delta_0 + \tau_i \delta_1 + \varepsilon_i \delta_2 + \delta_3 \overline{POP}_{t-1} + \frac{\delta_4}{\lambda_r} (\overline{POP}_t - \overline{POP}_{t-1}) - \lambda_r EMP_{t-1} + v' \quad (8)$$

ortaya çıkmaktadır.

$$\overline{POP}_t = \sum_{j=1}^n \frac{POP_j}{(d_{i,j})^\alpha} + POP_{t-1} \quad (9)$$

$$\overline{EMP}_t = \sum_{j=1}^n \frac{EMP_j}{(d_{i,j})^\alpha} + EMP_{t-1}$$

den hareketle

$$POP_{\Delta_t} = \gamma_0 + T_{t-1} \gamma_1 + E_{t-1} \gamma_2 + \gamma_3 \overline{EMP}_{t-1} + \frac{\gamma_4}{\lambda_p} (\overline{EMP}_t - \overline{EMP}_{t-1}) - \lambda_p POP_{t-1} + u' \quad (10)$$

$$EMP_{\Delta_t} = \delta_0 + \tau_{t-1} \delta_1 + \varepsilon_{t-1} \delta_2 + \delta_3 \overline{POP}_{t-1} + \frac{\delta_4}{\lambda_r} (\overline{POP}_t - \overline{POP}_{t-1}) - \lambda_r EMP_{t-1} + v' \quad (11)$$

yazılabilir [1].

Çalışmada kullanılan modelde ulaşılabilirlik ve çevresel değerler olarak bu konuda ayrıntılı sayısal veri elde edilemeyişinden arazi değerleri ile temsil edilmiştir.

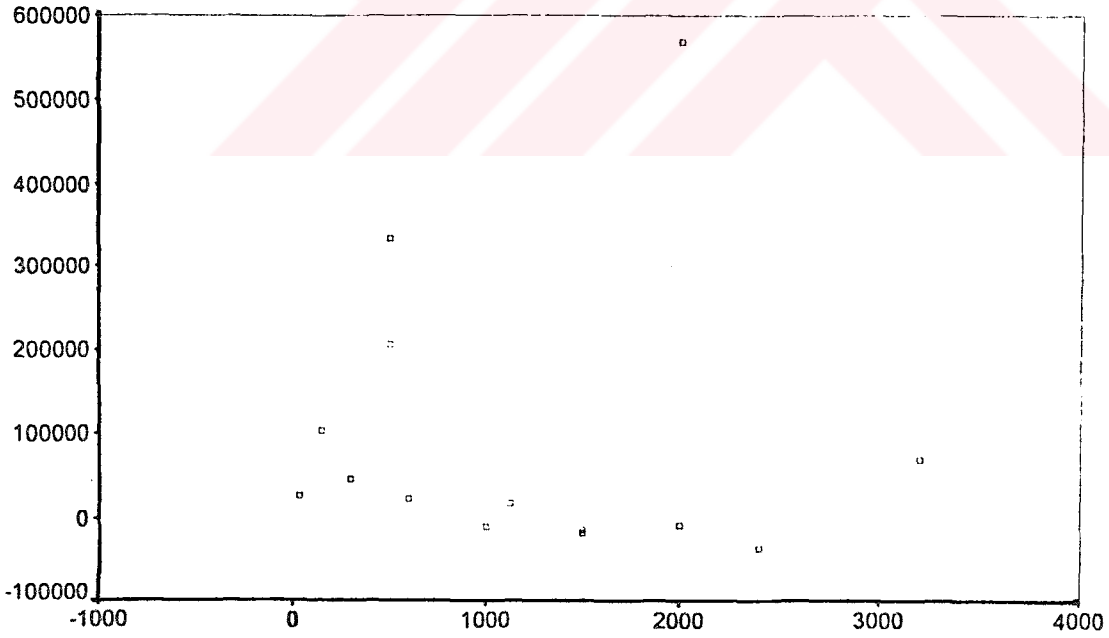
İstanbul kentsel alanında bulunan 14 ilçe için yapılan bu modelin 10 nolu denkleminde 1990, 1985

yılları arasındaki nüfus farkının işgücündeki (çalışan nüfustaki) değişime bağlı olarak kullanılacak tüm verilerin listesi tablo 4.3' de görülmektedir.

Tüm bu veriler kullanılarak gecikmeli uyum modeli uygulandığında olumsuz sonuç alınmıştır. x değişkenleri bağımsız değişkenleri arazi değeri (mod) (1990), çalışan nüfus (1985) ve çalışan nüfus farkıdır (1990-1985). y bağımlı değişkeni ise, 1990-1985 yıllarındaki nüfus farkını ifade etmektedir. Şekil 4.1' de bağımsız değişken x arazi değerleri (mod), şekil 4.2' de 1985 çalışan nüfus, şekil 4.3' de 1990-1985 çalışan nüfus farkı ile bağımlı değişken olan y 1990-1985 nüfus farkınının serpm diyagramları görülmektedir. Serpm diyagramlarında görüldüğü gibi şekil 4.2 ve 4.3' de yoğunlaşmanın ve yayılma yönlerinin aynı olmasına rağmen şekil 4.1 yatayda x eksenini doğrultusunda yayılma göstermektedir. Arazi değerleri (mod) serpm diyagramlarında farklılık göstermiştir. Bunun nedeni daha önce açıklandığı gibi Boarnet' in çevresel değerler olarak aldığı birçok faktör yerine veri sağlamadaki güçlüklerden dolayı sadece arazi değerlerinin alınmış olmasıdır. Kartal' ın diğer ilçelere göre farklı yönde bulunması, (serpm diyagramlarında görüldüğü gibi) Kartal' ın İstanbul' un tüm ilçelerine olan uzaklığının çok fazla olmasından ve sanayi yerleşmesi olarak gelişmesini sürdürdüğünden önceden belirli potansiyelde işgücünün varolmasından kaynaklanabilir. Model denemesinin olumlu sonuç verebilmesini sağlamak için Kartal ilçesi ve arazi değerleri (mod) hesaplamalardan çıkartılarak model denemesi tekrar edilmiştir. y değeri bağımlı değişken x değerleride bağımsız değişken olarak alınmıştır. Modelin denemesi sonucunda x^2 değeri 0.86 anlamlılık düzeyi 0.05' lik anlamlılık düzeyine göre anlamlıdır sonucu çıkarılmıştır (Tablo 4.4).

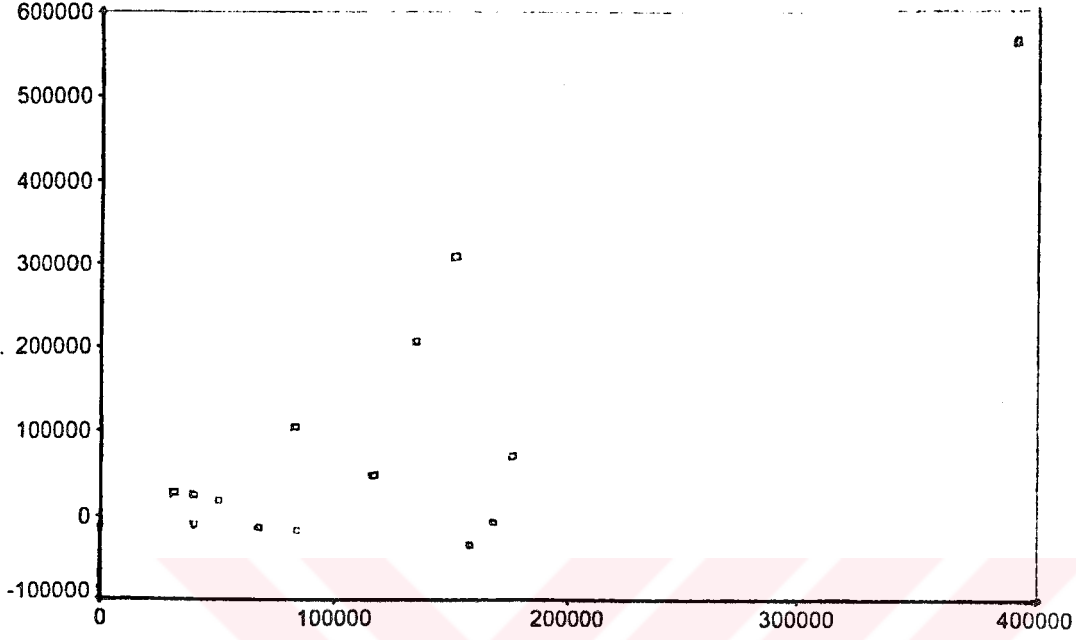
Tablo 4.3 Nüfusun İşgücüne Göre Değişim Verileri

İLÇELER	1990-1985 NÜFUS	1990 MOD ARAZİ DEĞERİ	1985 ÇALIŞAN NÜFUS	1990-1985 ÇALIŞAN NÜFUS
BAKIRKÖY	569,353	2,000,000	390,088	539,930
BEŞİKTAŞ	-12701	1,500,000	68,122	99,311
BEYKOZ	27,723	35,000	32,531	59,035
BEYOĞLU	-16999	1,500,000	83,924	113,586
EMİNÖNÜ	-9939	1,000,000	40,232	69,313
EYÜP	47,369	300,000	116,364	178,246
FATİH	-34995	2,400,000	157,287	185,244
G.O. PAŞA	103,826	150,000	83,237	136,891
KADIKÖY	70,419	3,200,000	175,943	223,997
KARTAL	334,637	500,000	159,539	199,674
SARIYER	24,369	600,000	40,197	72,816
ŞİŞLİ	-7006	2,000,000	167,446	215,473
ÜSKÜDAR	206,695	500,000	134,025	231,651
ZEYTİNBURNU	17,830	1,125,000	50,364	53,553



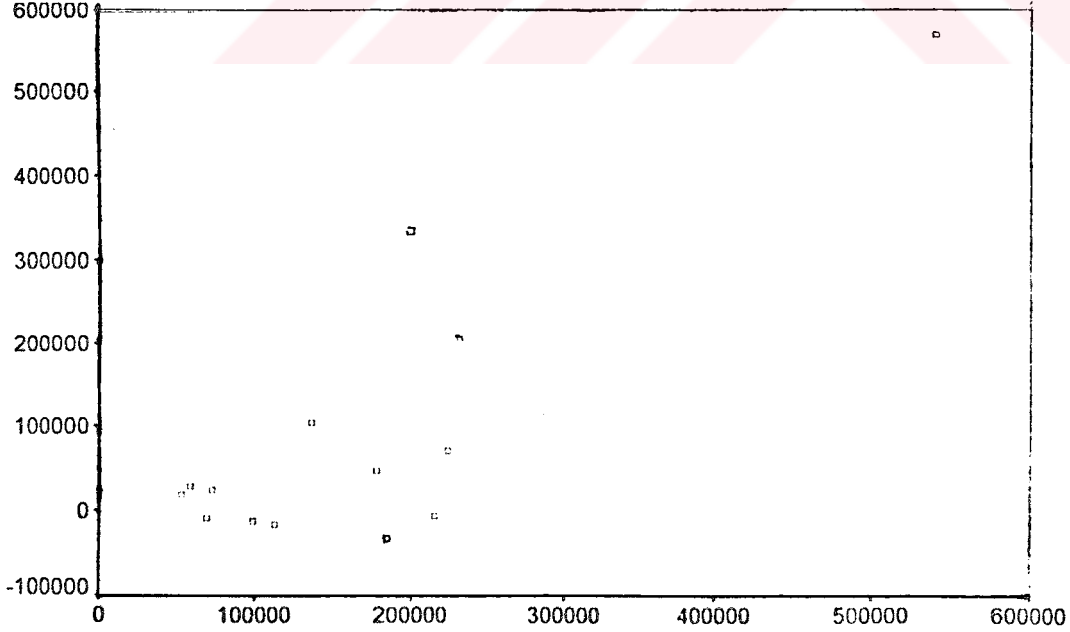
VAR00002

Şekil 4.1. Bağımsız Değişken x Arazî Değerleri
İle Bağımlı Değişken y 1990-1985
Nüfus Farkının Serpme Diyagramı



VAR00003

Şekil 4.2. Bağımsız Değişken x 1985 Çalışan
Nüfus Değerleri İle Bağımlı Değişken y
1990-1985 Nüfus Farkının Serpme Diyagramı



VAR00004

Şekil 4.3. Bağımsız Değişken x 1990-1985 Çalışan
Nüfus Farkı İle Bağımlı Değişken y 1990-1985
Nüfus Farkının Serpme Diyagramı

Tablo 4.4 Nüfusun İşgücüne Göre Değişiminin
Sonucu

```

* * * * * M U L T I P L E   R E G R E S S I O N   * * *

Listwise Deletion of Missing Data

Equation Number 1    Dependent Variable..  VAR00001

Block Number  1.  Method:  Enter      VAR00003 VAR00004

Variable(s) Entered on Step Number
  1..  VAR00004
  2..  VAR00003

Multiple R          .93100
R Square            .86677
Adjusted R Square   .84012
Standard Error      64638.24821

Analysis of Variance
              DF      Sum of Squares      Mean Square
Regression    2  271814434127.57990  135907217063.790
Residual     10  41781031314.11248  4178103131.41125

F =      32.52845      Signif F =   .0000

----- Variables in the Equation -----
Variable          B          SE B          Beta          T      Sig T
VAR00003      -3.191272      1.223274      -1.894116      -2.609   .0261
VAR00004       3.439682      .907813       2.750988       3.789   .0035
(Constant)  -122729.5780  30580.26175
End Block Number  1  All requested variables entered.

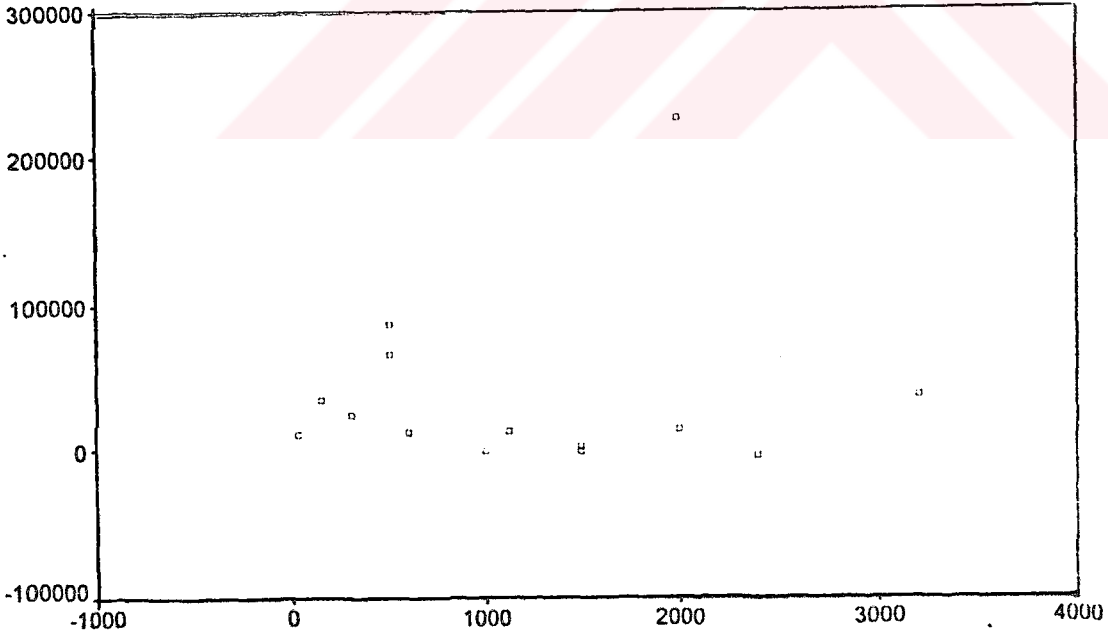
```

İstanbul kentsel alanda bulunan 14 ilçe için yapılan modelin 11 nolu denkleminde 1990,1985 yılları arasındaki çalışan nüfus farkının nüfustaki değişime bağlı olarak kullanılacak tüm verilerin listesi tablo 4.5' de görülmektedir.

Tüm bu veriler kullanılarak gecikmeli uyum modeli uygulandığında olumsuz sonuç alınmıştır. Olumsuz sonucun nereden kaynaklandığını bulabilmek için çalışan nüfus farkı 1990-1985 y bağımlı değişkeni, arazi değeri (mod) 1990, 1985 nüfusu ve 1990-1985 nüfus farkı kullanılarak serpmeye diyagramları hazırlanmıştır. Şekil 4.4 bağımsız değişken x arazi değerleri (mod), şekil 4.5 1985 nüfusu, şekil 4.6' da 1990-1985 nüfus farkı ile bağımlı değişken y 1990-1985 çalışan nüfus farkıdır.

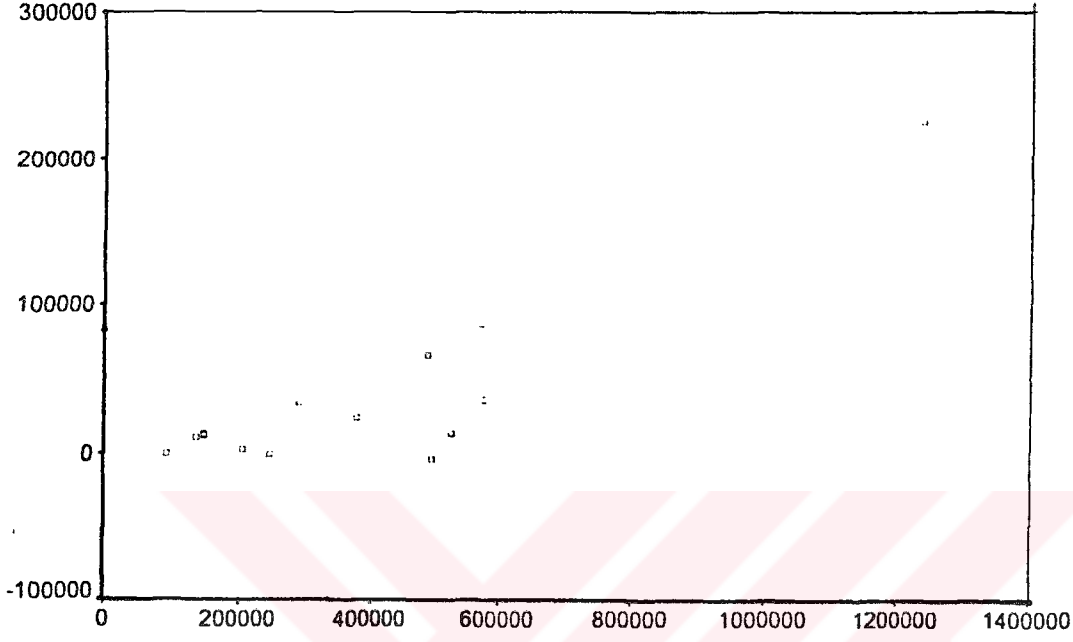
Tablo 4.5 İşgücünün Nufusa Göre Değişiminin Verileri

İLÇELER	1990-1988 ÇALIŞAN NÜFUS	1990 MOD ARAZİ DEĞERİ	1988 NÜFUSU	1990-1988 NÜFUSU
BAKIRKÖY	226602	2000000	1238342	1610343
BEŞİKTAŞ	2839	1500000	204911	234053
BEYKOZ	10890	35000	136063	201134
BEYOĞLU	-498	1500000	245999	286776
EMİNOĞLU	168	1000000	93383	199576
EYÜP	24263	300000	377187	503692
FATİH	-3616	2400000	497459	518452
G.O.PAŞA	34469	150000	289841	446674
KADIKÖY	36236	3200000	577863	638276
KARTAL	87159	500000	572546	713239
SARIYER	12496	600000	147503	219862
ŞİŞLİ	14077	2000000	526526	586680
USKUDAR	66210	500000	490185	673370
ZEYTİNBURNU	13047	1125000	147849	235757

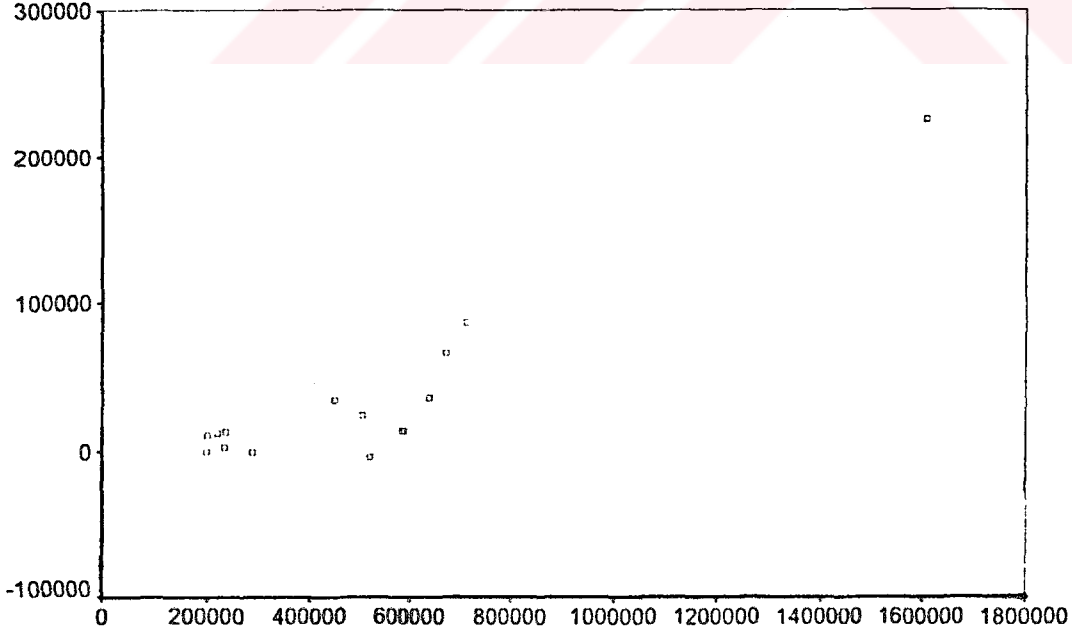


VAR00002

Şekil 4.4. Bağımsız Değişken x Arazi Değerleri
İle Bağımlı Değişken y 1990-1988
Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı



Şekil 4.5. Bağımsız Değişken x 1985 Nüfus Değerleri İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı



Şekil 4.6. Bağımsız Değişken x 1990-1985 Nüfus Farkı İle Bağımlı Değişken y 1990-1985 Çalışan Nüfus Farkının Serpme Diyagramı

Şekil 4.4 serpmeye diyagramında arazi değerlerinin yatayda gelişme gösterdiği, oysa şekil 4.5 ve 4.6' da ise üçüncü ve dördüncü verilerin birbirlerine uyumlu şekilde bir bölgede yoğunlaştıkları görülmektedir. Tüm veriler kullanılarak model denemesi yapıldığında olumsuz sonuç alındığından, arazi değerleri model hesaplamalarından çıkarılarak tekrar edilmiştir. Model denemesinde y değeri bağımlı değişken x değerleride bağımsız değişken olarak alınmıştır. Model denemesinin sonucunda x^2 değeri 0.95, 0.05' lik anlamlılık düzeyine göre anlamlı çıkmıştır (Tablo 4.6). 10 nolu denklemde Kartal ilçesi çıkarıldığında modelin sonuç vermesine rağmen 11 nolu denklemde Kartal çıkarılmadan model denemesi yapılmış ve sonuç alınmıştır. Bunun nedeni de Kartal' in nüfus artışının çalışan nüfus artışına göre daha hızlı olmasından olabilir.

Boarnet' in kuzey New Jersey için uyguladığı gecikmeli uyum modeli (lagged adjustment model) İstanbul' da mevcut nüfusun işgücünü, işgücünün mevcut nüfusu ne kadar çektiği araştırılmış, nüfusun yer seçiminde işgücünün yerinin, işgücünün yer seçiminde nüfusun yerinin etkili olduğu sonucu çıkarılmıştır.. Fakat Boarnet' in çevresel değerleri temsil etmek üzere aldığı değişkenler yerine, arazi değerlerinin alınmasından dolayı model istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır.

Tablo 4.6 İşgücünün Nüfusa Göre Değişiminin Sonucu

```

* * * * MULTIPLE REGRESSION * * *

Listwise Deletion of Missing Data

Equation Number 1    Dependent Variable..  VAR00001

Block Number 1.  Method: Enter      VAR00003 VAR00004

Variable(s) Entered on Step Number
1..  VAR00004
2..  VAR00003

Multiple R          .93100
R Square            .86677
Adjusted R Square   .84012
Standard Error      64638.24821

Analysis of Variance
              DF      Sum of Squares      Mean Square
Regression      2  271814434127.57990  135907217063.790
Residual       10  41781031314.11248  4178103131.41125

F =      32.52845      Signif F = .0000

----- Variables in the Equation -----
Variable          B          SE B          Beta          T      Sig T
VAR00003         -3.191272      1.223274     -1.894116     -2.609   .0261
VAR00004          3.439682      .907813      2.750988      3.789   .0035
(Constant) -122729.5780 30580.26175
              -4.013   .0025

End Block Number 1  All requested variables entered.

```

BÖLÜM 5. SONUÇLAR

İstanbul' a uygulanan nüfus ve işgücünün büyüme modeli (lagged adjustment model) nüfusun yer seçiminde işgücünün yerinin, işgücünün yer seçiminde ise, nüfusun mekan ve yerinin etkili olduğunu göstermektedir. İşgücünün türüne bağlı olarak kişilerin yer seçimini farklı etkilediği bilinmektedir. Yapılan araştırmalarda hizmet sektörünün nüfus çektiğini ancak nüfusun imalat sanayine yakın olmak istemediğini ortaya koymuştur. Bu çalışmada, ilçeler düzeyinde işgücü kollarına göre veri bulunmayışı nedeni ile İstanbul için bu ayrıma bağlı bir analiz yapılamamıştır. Veri elde edilmesi halinde bu toplam etkiyi ayırtırmak mümkün olabilecektir. Hizmetler ve imalat sanayi ayrımı dışında bu iki türün kendi içlerinde alt sektörlerle ayrılarak analizine dahil edilmeleri daha sağlıklı sonuçlara götürecektir. Bu çalışmada nüfus ve işgücünün yer seçiminde etkili olan çevresel faktörler ve erişilebilirlik imkanları ise, arazi değerleri (mod) ile temsil edilmiştir. Modelin test edilmesinde bu değişken için bulunan parametre istatikselsel olarak anlamlı bulunmamıştır. M.G.Boarnet' in modelinde kullandığı konut stoğu yaşı, kişi başına belediye harcamaları, kullanılabilir boş alan miktarı v.b gibi değişkenlere ilişkin verilerin saptanması halinde bu değişkenlerin etkiside ölçülebilecektir. İstanbul' da mevcut yer seçimi kararlarının analizi planlama kararlarının verilmesine yardımcı olacaktır. Ancak bu ifade, doğruları ve yanlışları ile mevcut durumun geleceği projeksiyonunun yapılması şeklinde anlaşılmamalıdır. Doğal kaynakların ve kültürel mirasın korunması yönünde özen göstererek ve yapılmış yanlışları düzeltme ve tekrarlamama gayreti içindeki planlama

kararları ile İstanbul uluslararası düzeyde bir metropoliten alan konumuna ulaşabilir.



KAYNAKLAR

- [1] BOARNET, M.G., An Empirical Model Of Intrametropolitan Population And Employment Growth, Papers In Regional Science, The Journal Of The Regional Science Assosiation International, Vol.73, Number.2, Universty Of Illinois, USA, p.134-150, 1994
- [2] BRADBURY, K.L., DOWS, A., SMALL, K.A., Urban Decline And The Future Of American Cities, Washington, D.C: The Brookings Institution, 1982
- [3] BRADFORD, D.F., KELEJIAN, H.H., An Econometric Model Of The Fligth To The Suburbs , Journal of Political Economy 81, p.556-589, 1973
- [4] CARLINO, G.A., MILLS, E.S., The Role Of Agglomeration Potential In Population And Employment Growth, Federal Reserve Bank Of Piladelphia Working Paper No.86-13., Philadelphia, 1986
- [5] GRUB, W.N., The Flight To The Suburbs Of Population And Employment, 1960-1970, Journal Of Urban Economics 11, p.348-367, 1982
- [6] LUCE, T.F. Jr., Local Taxes, Public Services And The Intrametropolitan Location Of Firms And Households, Working Paper Presented At The Twelfth Annual Research Conference Of The Assosiation Of Public Policy Analysis And Management, San Francisco, California, 1990
- [7] MILLS, E.S., PRICE, R., Metropolitan suburbanization And Central City Problems, Journal Of Urban Economics 15., p.1-17, 1990

- [8]PALUMBO G., SACKS, S., WASLENKO, M., Population Decentralization With In Metropolitan Areas, 1970-1980, *Journal Of Urban economics* 27, p.151-167, 1990
- [9]STEINNES, D., FISHER, W.D. An Econometric Model Of Intraurban Location, *Journal Of Urban Economics* 27, p.65-80, 1974
- [10]FISHER W.D., FISHER, M.C.L, The Spetial Allocation Of Employment And Residence Within metropolitan Area , *Journal Of Reginol Science* 15, p.261-276, 1975
- [11]ŞENESEN Ü., ŞENESEN, G., *Ekonometri Kuramı, Ekonomi Yöntemlerinin Tanıtımına Giriş*, İTÜ Matbaası, s.296-298, 1992
- [12]BAYCAN, T., *Arazi Kullanım -Ulaşım Etkileşimi Ve Erişilebilirlik: İstanbul İçin Bir Değerlendirme*, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enistitüsü, s.4-12, 1993.
- [13]ATALIK, G., *Kent Planlaması Teknikleri*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, s.65-67, 1984.
- [14]STRASZHEIM, M., The Teory Of Urban Resitential Location, *Handbook Of Regional Urban Economics*, Edited by Edwin S.Mills, Princeton University, Elsevier Science Publishing Company Inc. North Holland, s. 717-726, 1987
- [15]ALONSO, W., *Location And Land Use*, Horward, UP, p.2, 1964.
- [16]AYSU, E., *Şehir Planlamasında Yoğunluk*, Yıldız Teknik Üniversitesi Baskı Atölyesi, İstanbul, s.107, 1990.
- [17]STAHL K., Teories Of Urban Business Location, *Handbook Of Regional Urban Economics*, Edited by Edwin S.Mills, Princeton University, Elsevier Science Publishing Company Inc. North Holland, p.759-761, 1987

- [18] PAELINCK, J.H., NUKAMP, P, **Operational Teory And Method In Regional Economics**, Saxon House Studies, p.33.
- [19] DİE, **Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal Ve Ekonomik Nitelikleri**, 20.10.1990 Türkiye, DİE Matbaası, Ankara, s. 8-9, 1993.
- [20] TUMERTEKİN E., **İstanbul' da Nüfus Dağılışı**, İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul, s.3-7, 1979.
- [21] DİE, **Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal Ve Ekonomik Nitelikleri**, 20.10 1985, Türkiye, Ankara, 1988.
- [22] SEZER, S., **İstanbul' da Kentsel Gelişmeye Yönelik Nüfus Değerlendirmesi, Türkiye' de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, İstanbul' un Kentsel Gelişme Sorunları Ve Avrupa Metropelleri**, Mimarşinan Üniversitesi, İstanbul, s.165, 1994
- [23] DİE, **Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal Ve Ekonomik Nitelikleri**, 20.10.1990, 34İstanbul, DİE Matbaası, Ankara, s.24, 1993
- [24] GÜZELSU, K., **İstanbul Metropoliten Alan Planlaması, Türkiye' de Metropoliten Alan Planlama Deneyim Ve Sorunları Kolokyumu, 29.Dünya Şehircilik Günü**, Mimarşinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enistitüsü, İstanbul, s.7897, 1985.
- [25] İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, **İstanbul Metropoliten Alan Nazım Planı 1980 Raporu**, İstanbul, s.13-20, 1980
- [26] İSTANBUL BELEDİYESİ, **Şehrin İstikbali Planı Yapılincaya Kadar Yapı Ve Yollar Kanununun Tatbiki Hakkında İzahname, Arkitekt**, No:6, İstanbul, s.174, 1936.
- [27] TEKELİ, İ., ŞENYAPILI, T., TÜREL, A., GÜVENÇ, M., ACAR, E., **Development Of Istanbul Metropoliten Area And Low Cost Housing**, Turkish Social Science Assosication,

Municipality Of Greater Istanbul, IULAEMME, Istanbul, s.32-97, 1992.

- [28]KILINÇASLAN, I., **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik Ve Mekansal Yapı İlişkileri**, İstanbul, s.229-258, 1979.
- [29]WAGNER, M., **Arkitekt**, İstanbul,s.82, 1948.
- [30]ŞENYAPILI, T., **Bütünleşmemiş Kentli Nüfus Sorunu**, ODTÜ, Ankara, s.49-53, 1978.
- [31]DİE, **Genel Nüfus Sayımı**, 20.10.1935, Mehmet İhsan Basımevi, Ankara, s.14, 1937.
- [32]DİE, **Genel Nüfus Sayımı**, 20.10.1940, Yeni Cezaevi Matbaası, Anakra, s.316, 1944.
- [33]DİE, **Genel Nüfus Sayımı**, 21.10.1945, DİE Matbaası, Ankara, s.317, 1949.
- [34]DİE, **Genel Nüfus Sayımı**, 22.10.1950, DİE Matbaası, Anakra, s.18, 1961
- [35]İSTANBUL İMAR PLANI RAPORLARI, I. **Beyoğlu Ciheti**, Belediye Matbaası, İstanbul, 1954.
- [36]TÜMERTEKİN, E., **İstanbul' da Bir Sanayi Bölgesi Bomonti**, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, İstanbul,s.41-43, 1967.
- [37]BERKOZ, L., **İstanbul Metropoliten Alan Planlama Çalışmaları, İstanbul' un Kentsel Gelişme Sorunları Ve Avrupa Metropolleri, Türkiye' de 16. Dünya Şehircilik Günü Kolokiyumu**, Mimarşinan Üniversitesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul, s.26-28, 1994.
- [38]TÜMERTEKİN, E., **İstanbul' un Merkezi İş Sahaları**, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Fakültesi Enstitüsü Dergisi No:16, İstanbul, s. 1828, 1968.
- [39]KUBAT, A.S., **İstanbul Metropoliten Alanda MİA Özellikleri Ve Sınırlandırma İlkeleri**, 3. Ulusal Bölge Bilimi/Bölge Planlama

Kongresi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, s.276-280, 1993.

- [40]TÜMERTEKİN, E., **Growth And Changes The Central Business District Of İstanbul, Review Of The Geographical Institute Of The University Of İstanbul, p.28-30, 1968.**
- [41]İSTANBUL MANİFATURACILAR, KUMAŞÇILAR ÇARŞISI, **Güzel Sanatlar Matbaası, İstanbul, s.61-65, 1969.**
- [42]İSTANBUL SANAYİSİ **İSO Neşriyatı, İstanbul, s.6, 1962.**
- [43]DİE, **Genel Nüfus Sayımı, Türkiye Nüfusu, 23.10.1960, DİE Matbaası, Ankara, s.268, 1961**
- [44]DİE, **Genel Nüfus Sayımı, Türkiye nüfusu, 23.10.1960, DİE Matbaası, Ankara, s.289, 1963.**
- [45]DİE, **1965 Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş Türkiye Nüfusu, 24.10.1965, DİE Matbaası, Ankara, s.332, 1963.**
- [46]İSTANBUL 50 **İstanbul İl İmar Müdürlüğü, İstanbul, s.61-138, 1972.**
- [47]İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, **İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı, İstanbul, s.16-41, 1988.**
- [48]ŞENYAPILI, T., **Gecelik Çevre İşçilerinin Mekanı, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara, s.180-186, 1981.**
- [49]İNAN, İ., **İmar Ve İskan Bakanlığı Gecelik Bölgesi Nüve Evlerinde Yaşayan Halkın Mesken Durumları İle Sosyal Hayatları, İstanbul Üniversitesi Antropoloji Bölümü, İstanbul, s.5-6, 1973.**
- [50]KEREM, Z., **Gecelikleşme Sürecinin İncelenmesi:Alibeyköy' de (İstanbul) Bir Alan Araştırması, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, s.175, 1993.**

- [51]İSTANBUL SANAYİ ODASI ARAŞTIRMA DAİRESİ, ISO, İstanbul Metropoliten Alanda Sanayi Yerleşim Planlaması, İstanbul, s.21-22, 1981.
- [52]SEZER, S., İstanbul Metropoliten Alan Planlama Sorunları, Şehirciliğin Son 25 Yılı Semineri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul, s.109-114, 1984.
- [53]ŞEHİRCİLİK ENSTİTUSU DERGİSİ, İstanbul Şehirsel Gelişme Projesi Genel Planlama Ara Rapor Taslağı 1974-1975 I. Dönem Çalışması BİNP Bürosunun 14 Nisan 1976 Tarih 333/7 Sayılı İstemi Gereği Hazırlanan İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Görüşü, No:12, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, s. 2-11, 1976.
- [54]İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ Planlama Müdürlüğü, 1995.
- [55]İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ 1994 İstanbul Metropoliten Alan Nazım Plan Raporu, İstanbul, s.10-20, 33-36, 46-58, 1994.
- [56]GÜLMEZ, A., Metropoliten kent Merkezlerinin Yeniden Örgütlenmesinde Yararlanabilecek Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul, s. 71-73, 1981.
- [57]İSTANBUL EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ Trafik Tescil Şube Müdürlüğü, 1995.
- [58]İSTANBUL BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYESİ, 2000' li Yıllara Hazırlanan İstanbul Ve Dev Yatırımlar, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Prof. Dr. Nurettin Süzen' in Başbakan Yardımcısı Ve Devlet Bakanı ERdal İnönü İle Hükümet Üyelerine 18 Ağustos 1992' de Sunduğu brifing Dosyası, İstanbul, s. 27-36, 1992.
- [59]ERAYDIN, A., Factors At The Choice Of Industrial Location Determination And Test At a Case Study, Mast Thesis, METU City And Regional Planning Department, Ankara, 1977.

- [60]DİE., Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş, Türkiye nüfusu, 22.10.1970, DİE Matbaası, Ankara, s.301, 1973.
- [61]DİE., Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş, 26.10.1975, DİE Matbaası, Ankara, s.3, 1977.
- [62]DİE., Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş, 1980, DİE Matbaası, Ankara, s.3-19, 1981
- [63]DİE., Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun sosyal Ve Ekonomik Nitelikleri, 20.10.1985, DİE Matbaası, Ankara, s.4, 1988.
- [64]MİLLİYET GAZETESİ, 13 Ağustos 1977
- [65]HÜRRİYET GAZETESİ, 21 Mart 1983
- [66]ARSLAN, R., Gecekondulaşmanın Evrimi, Mimarlık, Sayı 6, İstanbul, s.37, 1989
- [67]DURSUN, T., Gecekondu Bölgelerindeki Sağlıksız Kiralık Konut Görüntüsünün Yapısal Analizi, İTÜ İstanbul Gecekondu Yerleşmelerinde Alan Araştırması, İstanbul, s.121, 1986.
- [68]İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, 1990 Yılı 6. Genel Beyan Döneminde Uygulanmak Üzere 34-İstanbul İli Merkez Ve Arazı m² Birim Değerlerini Gösterir Cetvel
- [69]DÖKMECİ, V., KUBAT, A.S., Distribution Of Service And Industrial Sektör In Istanbul, 34. R.S.A. European Congre, Netharland, 1994
- [70]FUJITA, M., Urban Economic Theory:Land Use And City Size, Cambridge University Press, Cambridge, 1989
- [71]MIESZKOWSKI, P., ZODROW, G., Taxation And Tiebout Model: The Differential Effects Of Head Taxes, Taxes On Land Rents, And Property Taxes, Journal Of Economic Literature 27, p.1098-1146, 1989

- [72]ZODROW, G., Local Provision Of Public Services:
The Tiebout Model After Twenty-Five Years,
NY:Academic Press, New York, 1983
- [73]MILLS, E.S., Studies In The Structure Of The
Urban Economy, MD:Johns Hopkins University
Press, Baltimore, 1972
- [74]WHITE, M.J., Firm Location In a Zoned
Metropolitan Area, In Fiscal Zoning And
Land Use Controls:The Economic Issues,
edited by E.S.Mills, And W.E.Oates,
MA:Heath, Lexington Books, p.175-201, 1975

ÖZGEÇMİŞ

Ferda KANIÇOK, 1971 yılında K.Maraş' da doğmuştur. İlk öğrenimini Fatih ilkokulunda, orta öğrenimini Gazi Ortaokulunda ve lise öğrenimini K.Maraş lisesinde tamamlamıştır. 1988 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü' nde lisans öğrenimine başlamıştır. 1992-1993 döneminde İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Şehir Planlama Programı yüksek lisans öğrenimine başlamıştır. Yüksek lisans eğitimi sırasında Yüksel İnşaat Ve Ticaret Limited Şirketine 1.5 yıl çalışmıştır. 1995 yılında Çatalca Belediyesinde şehir plancısı olarak çalışmaya başlamıştır ve bu görevde devam etmektedir.