


Araştırma Makalesi

SANAYİ ALANLARININ KENTSEL FORMA VE SAÇAKLANMAYA ETKİSİ: ARNAVUTKÖY ÖRNEĞİ

Mahmut Esat AKSOY[†], Özdemir SÖNMEZ^{††}

[†] İstanbul Ticaret Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

^{††} İstanbul Ticaret Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, İstanbul, Türkiye
aksoyesat18@hotmail.com, osonmez@ticaret.edu.tr

 0000-0002-1324-7008, 0000-0001-6421-7071

Atf/Citation: Aksoy, M., E., Sönmez, Ö., (2021). Sanayi Alanlarının Kentsel Forma ve Saçaklanmaya Etkisi: Arnavutköy Örneği. *Journal of Technology and Applied Sciences* 3(2), 151-166.

ÖZET

Bu çalışmada sanayi alanları gelişiminin İstanbul metropoliten alanı makroformuna etkileri tartışılarak özellikle kuzey batı yönünde çok hızlı değişimler yaşayan Arnavutköy ilçesi incelenmiştir. Arnavutköy ilçe sınırlarında gerek sanayi, gerek lojistik ve bunlara bağlı konut/ticaret fonksiyonları ile gerçekleşen bu gelişmelerin son 40 yıllık dönemde metropolün batı ucunda yarattığı yapılaşmaları sanayi-konut etkileşimi bağlamında sorgulayarak tartışılmaktadır.

Çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde sanayi tanımı ve kavramı, tarihsel gelişimi, sınıflandırılması, sanayileşmenin kentleşmeye etkisi ve önemi vurgulanmaktadır. İkinci bölümde ise Türkiye’de sanayileşmenin kentleşmeye etkisi kentin saçaklanması ve sanayinin desantralizasyonu, kent çeperi, saçaklanma gibi kavramlar ve İstanbul’da sanayinin desantralizasyonu tartışılmıştır. Üçüncü bölümde; örnek çalışma alanı olan Arnavutköy ilçesi tarihi ve nüfus değişimi, Hadımköy sanayi alanı gelişim süreci, sanayinin kuruluş yılları, çalışanların oturdukları yerler, çevre yerleşimlerinin yapılanma süreci ve kurulan sanayi alanlarının çevre değişimine etkisi incelenmiştir. Son bölümde ise yapılan anket çalışmasından elde edilen sonuçlar sanayi-konut etkileşimi çerçevesinde tartışılarak değerlendirilmiştir.

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

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

ABSTRACT

In this study, the effects of industrial area development on the metropolitan area macroform are discussed where is Arnavutköy district, which has experienced rapid changes in the north-west direction, has been studied. Arnavutköy district, which has experienced rapid changes in the north-west direction, has been studied. Industrial, logistics and related residential - commercial functions within the boundaries of Arnavutköy district with these developments. In the last 40 years, The buildings she created at the western end of the metropolis are discussed in the context of industry-housing interaction.

The study consists of three main sections. In the first part, the definition and the concept of the industry, its historical development, classification, the impact and importance of industrialization on urbanization are emphasized. In the second part, The effect of urbanization, urban sprawl and decentralization of industry, urban wall, concepts like sprawl and Decentralization of industry in Istanbul is discussed. In the third part, Arnavutköy district, which is an exemplary study area, history and population change, development process in Hadımköy industrial area, the foundation years of industry, where employees sit, structuring process of environmental settlements and The effects of settled industrial zones on environmental change have been investigated. In the last section, the results obtained from the survey are discussed and evaluated within the framework of industry-housing interaction.

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

Geliş/Received : 15-05-2020

Gözden Geçirme/Revised : 02-06-2020

Kabul/Accepted : 04-06-2020

1. GİRİŞ

Sanayi devrimin başladığı dönemden buyana kentler ve kent formları hızla değişmiş yeni boyut ve formlara ulaşmıştır. Gelişmekte olan ülkelerde bu süreç hala devam etmektedir. Diğer yandan gelişen teknoloji altyapısı, özellikle ulaşım ve iletişim araçlarının gelişmesi sanayinin merkezden ayrılmasını kolaylaştırmaktadır. Ülkemizde sanayinin kent/bölge içinde yer değiştirmesi ve kent dışına taşınması daha çok metropol alanlarda karşımıza çıkmaktadır. Metropoliten kentin içinde bulunduğu coğrafi özelliklere bağlı olarak çepere yönelen sanayi, çoğu zaman kendi (nitelikli olmayan işgücü için) konut alanlarını meydana getirmekte ve metropol kentin çepere yayılımında en büyük etmenlerden biri olmaktadır (Salihoğlu, Salihoğlu ve Albayrak, 2015). Türkiye’de sanayi gelişirken kentleşme sorununu da beraberinde getirmiş, kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Sanayi-kentleşme ilişkisinin içinde organize sanayi bölgesi anlayışı ortaya çıkmış, sanayileşmenin yol açtığı sorunları ortadan kaldırmak için organize sanayi bölgeleri oluşturma politikası uygulanmaya başlamıştır. İstanbul’da sanayi çepelerde nüfusun az olduğu, kırsal karakterli çeper yerleşimlerin sanayi ve hizmet merkezine dönüşümünü tetiklemiştir. Böylece, gerek piyasa güçleri gerekse üst ölçekli planlarla desteklenen çepelere desantralizasyonun şekillendirdiği kentsel saçaklanma İstanbul’un çevresindeki yerleşimleri de dönüştürmektedir (Fidan, 2012).

Bu makalede İstanbul metropol alanı batı yakasında Arnavutköy’de sanayi alanlarının bu alanı seçme nedenleri ve sanayinin gelişmesine bağlı olarak fonksiyon alanlarının oluşumları değerlendirilmektedir. Yine bu bağlamda diğer bir amaç Arnavutköy ilçesi Hadımköy bölgesinde yer alan işyeri – konut arasındaki ilişkinin sanayi alanlarının konut bölgelerine nasıl bir etkisi olduğunun ortaya çıkarmayı hedeflemiştir.

Bu çalışmada öncelikle literatür taraması yapılarak ilgili kaynaklardan elde edilen bilgiler derlenmiş ve yorumlanmıştır. Diğer yandan uydu fotoğrafları ve alan çalışması olmak üzere iki temel yöntem kullanılmıştır. Uydu fotoğraflarından farklı zaman kesitlerinde izlenen kentsel gelişmeler incelenerek yorumlanmıştır. İkinci olarak alanda anket çalışması ile birincil veri toplama yoluna gidilmiştir. Böylece, bölgedeki fabrikalarda çalışan işçilerin yaşadığı konut seçiminde işyerinin ne kadar etkisi olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu yöntemde kullanılan anket çalışması iki farklı kesimde yapılmıştır. İlk olarak bölgede belirlenen sanayi işletmelerinde sorumlu kişiye işletmelerin yer seçimi ile ilgili sorular yöneltilerek işyerlerine ilişkin bilgiler toplanmış, ikinci bölümde ise çalışanlarla anket yapılarak çalışanların konut seçimindeki öncelikleri analiz edilmeye çalışılmıştır.

2. SANAYİ ALANI KAVRAMI VE SANAYİLEŞMENİN KENTLEŞMEYE ETKİSİ

Günümüzde sanayi kavramı endüstri kavramı ile eş anlamda kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumu’nda (TDK) yer alan tanımlamaya göre sanayi; “hammadeleri işlemek, enerji kaynaklarını yaratmak için kullanılan yöntemlerin ve araçların bütünü”dür (Seyidoğlu, 2002).

Sanayileşme kavramı ise; dar anlamda, mal üretiminde makine kullanma veya milli gelir içinde sanayi kesiminin payının belirli bir orana erişmesi; geniş anlamda ise yeni üretim tekniklerinin üretime uygulanması, üretim kalitesinin yükseltilmesi, üretimin azalan maliyetle gerçekleştirilmesi ile ülkenin ekonomik, sosyal, siyasal ve toplumsal alanlarda uğradığı değişiklikler olarak tanımlanabilir (İlkin,1973:427).

Kentleşme, belli bir alanda kentsel bölgelerde yaşayan nüfus miktarını veya bu bölgelerdeki nüfus miktarındaki artışı, bu alandaki kentsel özelliklere sahip yerleşmelerin sayısının artmasını ve metropoliten kent sayısının artışı ifade etmektedir (Erdoğan ve diğerleri, 2014). Keleş (2002)’e göre kentleşme, “sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci” olarak tanımlanmaktadır. Kentleşme oranını tanımlarken kullanılan ölçüt ise kent nüfusu ile ülke nüfusunun büyüme oranı arasındaki farktır (Hope, 1996).

Sanayi Devrimi sonucunda ortaya çıkan yenilikler büyük sanayi kentlerinin kurulmasına sebep olmuş, teknolojinin gelişmesi insan gücüne olan ihtiyacı azalttığından köyden kente göç başlamıştır. Kentleşme sanayileşme ile doğrudan ilişkili olduğundan, meydana geldiği toplumlarda ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda değişiklikler yaratmıştır (Küçükkalay 1997; Günay 2012; Keleş 2002).

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

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

3. TÜRKİYE'DE SANAYİNİN KENTLEŞMEYE ETKİSİ

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

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

Ülkemizde yaşanan hızlı sanayileşme döneminde yeterli politikalar üretilmediği ve önlemler alınmadığı gibi nedenlerle düzenli ve planlı bir kentleşme sağlanamamış, 1950'lerden itibaren hızlı büyüyen şehirlerde konut sorunu önemli bir boyutlara ulaşmıştır. Bu sorun kentlere akan yığınlar tarafından hukuk dışı şekilde çözülmeye çalışılmıştır. Bu yıllardan itibaren şehirlerin etrafı gecekonduyla çevrili hale gelmiştir. Türkiye'nin şu an büyük şehirlerinin yalnızca çevresinde değil, merkezinde dahi gecekondu semtleri vardır. Ancak, bu semtlerin tümünü sefalet mahalleleri gibi idrak etmek yanlış olmaktadır. Bu alanların büyük bir kısmı zaman içinde şehirlerle bütünleşmiştir (Keleş 1996: 386).

1950'lerden itibaren başta İstanbul olmak üzere Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi merkezlere sanayi faaliyetlerinin de hız kazanmasıyla günümüzün sanayi şehirlerine bir göç hareketi başlamıştır (Özgüç, 1986:35). Kentlerde hızlı yaşanan değişim ve dönüşümler 1980 yıllardan itibaren ekonomik, sosyal, kültürel alanda yeniden bir değişim sürecine girmiştir. 1950 yılında şehirlerdeki nüfus oranı % 25.04 iken kırsal alanlarda ise % 74.96'dır. 1950 yılında Türkiye'de 50 000 gecekondu varken, gecekondu oturan nüfus 250 000 kişi civarındadır. 1960 yılında ise şehir nüfusunun genel nüfusa oranı % 31.92, kırsal nüfusun oranı ise % 68.08'dir. 1970 yılına gelindiğinde kent nüfus oranı % 38.45'e çıkmıştır (Yavuz, 1961: 47).

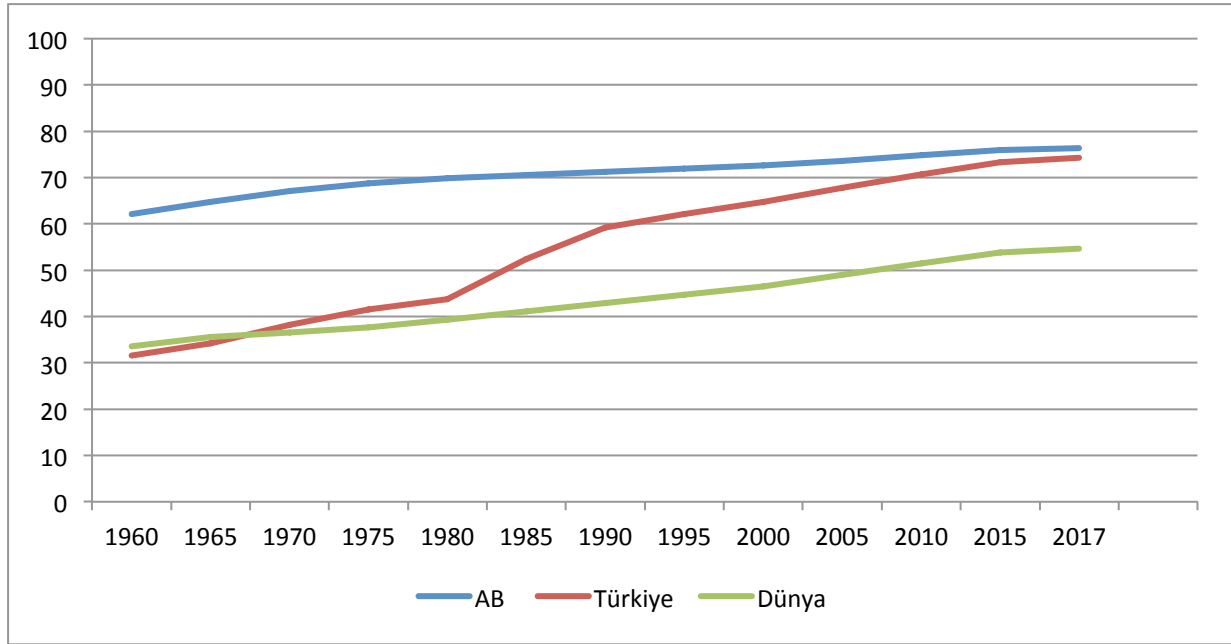
1980'li yıllarda kapitalist liberal politikaların kentler içerisinde gelişimi ve sanayileşmenin hız kazanmasıyla birlikte tüketimin kentlerde artması, kentlerde beraberinde ekonomik gelişmelerinde artmasına neden olmuştur. Böylece, 1980 yılında kentli nüfus oranı % 43.91'e yükselirken, gecekondu sayısı 1.150.000, gecekondu nüfus ise 5.750.000'ye ulaşmıştır (Keleş, 2015: 20).

1990 yılına gelindiğinde kent nüfus oranı %59.01, kır nüfus oranı ise % 40.99'dur 1990'lı yılların ortalarında ülkede 2.000.000 civarında gecekondu mevcut iken bu konutlarda yaşayan nüfus 10.000.000'a ulaşmıştır. Bu oran yaklaşık olarak kent nüfusunun %35'ine karşılık gelmektedir (Keleş 1996: 386).

2000 yılında ise şehir kapsamına giren yerleşim yerlerinin toplam nüfusa oranı daha da artarak % 64.90'a ulaşmıştır. Kırların oranı ise % 35.10'dur. (Türkiye İstatistik Yıllığı, 2000: 48).

2010 yılında ise kentlerin nüfus oranı % 76.3'e yükselirken, kır oranı % 23.7'ye inmiştir. 2019 yılında ise kentlerin nüfus oranı % 92.8'e yükselirken, kır oranı % 7.2'e inmiştir (TÜİK, 2018).

Şekil 1'deki Dünya Bankası verilerinden yola çıkarak 2017 yılında şehirleşmiş alanlarda yaşayan nüfus Türkiye'de %74.4 ve AB ülkelerinde %76.4 olup %54.3 olan dünya ortalamasının çok üstünde kalmaktadır.



Şekil 1. Türkiye, AB ve Dünyada Yıllara Göre Kentsel Nüfus Oranları Değişimi (Dünya Bankası, 2019)

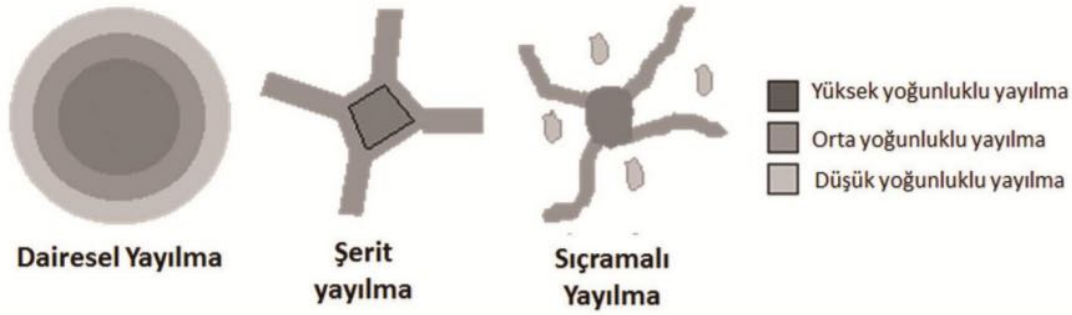
4. KENTİN SAÇAKLANMASI VE SANAYİNİN DESANTRALİZASYONU

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

Kentsel saçaklanmanın anlamı farklı yerlerde farklı şekillerde tanımlansada, özetle, “kent in yada banliyölerin kontrolsüz bir şekilde yayılması” şeklinde tanımlanabilir. Genellikle konut ve ticari binaların kırsal alanlarda, henüz yapılaşmaya maruz kalmamış kentin çeper alanlarında gelişmesi sonucu ortaya çıkar. Özellikle tek ailelik konutlarda oturmak isteyen vatandaşların banliyö yerleşimleri oluşturarak kent merkezinde bulunan iş yerlerine gitmek için şahsi otomobillerini kullanmaları, dünyada kentsel saçaklanma hareketine neden olan en önemli dinamiklerden biridir. Kentsel saçaklanma ve onun olası sonuçlar değerlendirildiğinde, olumsuz sonuçları artmakta ve bu olumsuz sonuçların büyük bir kısmı kent sakinlerini ve yerel çevreyi etkilemektedir. Ancak bazı ekonomi araştırmacıları kentsel saçaklanmanın mahalli ekonomilerinin büyümesi açısından olumlu bir tesir yaptığını savunmaktadır (Bullard, 2000).

Kentsel saçaklanma genel olarak Şekil 2’de görüldüğü gibi 3 farklı formda meydana gelmektedir;

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



Şekil 2. Kentsel yayılma formları (Kaynak: Nas 2016)

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

Büyük kentlerde nüfus artışına bağlı olarak, kent mekânı artan nüfusu taşıyamamakta ve kent çeperine doğru bir yayılma içerisine girmektedir. Çevresine doğru büyüyen kentler ise, çevresindeki doğal alanları yok ederek kentleştirmekte yeşilden kahverengiye doğru bir dönüşüm yaşanmaktadır. Söz konusu genişlemenin otomobil teknolojisiyle desteklenmesi ve gelişen otoyol çalışmalarının da katkısıyla sıçramalı ve dağınık bir kentsel büyümeye ortaya çıkmaktadır (Tosun,2013).

Kent merkezindeki firmaların sayısının artmasının rekabeti artırmasına rağmen merkezdeki yüksek kiralar yüzünden yeni firmalar için kent merkezinden uzak yerler cazip hale gelebilir (Krugman, 1999; Fujita et al., 2001). Eğer, genel nüfus giderek artıyorsa, yeni kentsel yer seçimleri yeni kent kümeleri oluşturarak kentsel hinterlandı genişletebilir veya mevcut olanları büyütebilir (Fujita and Mori, 1997). Bu bağlamda, artık sanayinin kent mekânını biçimlendirme etkisi zayıflamış, sanayi alanları kent dışına çıkma eğilimi içerisine girmiş ve değişen yaşam biçimi doğrultusunda konut ve hizmetler sektörü, mekânsal yer seçim ilişkileri, kent makroformu üzerinde belirleyici olmaya başlamıştır (Akın, 2012).

5. İSTANBUL'DA SANAYİNİN DESANTRALİZASYONU

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

Bu süreçte merkezde geniş alan kaplayan ve yüksek üretim kapasitesine sahip fabrikalar hızla kapanmaya başlamıştır. Liberal politikaların etkisi ile büyük sanayi tesisleri günümüz şehirlerinde "istenmeyen" olarak ilan edilirken, şehirleşme politikalarında da gecekondular ve buralarda yaşayan nüfus kentlerdeki çirkin görünümün yaratıcıları olarak kabul edilmektedir. Boşaltılan fabrikaların yerine alışveriş merkezi ve lüks konutların çoğunlukla yer aldığı marka projeler ile şehir merkezine olan talep tekrar canlandırılmış ve mekânsal ayrışma hızla belirginleşmiştir (Ayık ve Avcı, 2018).

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

1950'li yıllarda, İstanbul'da konut alanları oluşumunda sanayi bölgelerinin rolü belirleyici iken (Ocakçı,1998; Aysan ve Özçevik,2003), daha sonraki yıllarda endüstrileşmenin etkisi ile kent çepelerinde kendiliğinden gelişen düzensiz ve plansız konut alanlarının (gecekondular) mekânsal oluşumunda etkili olduğu gözlenmiştir

(Kaptan,1994; Sırma ve diğ.,1994). 1950 ve daha sonraki dönemlerde yabancı yardımlarla başlayan yatırımlar; ticaretin canlanmasına ve Türkiye'deki çekim merkezlerinin en güçlü olan İstanbul'da sanayinin yığılmasına neden olmuştur (Yerasimos,1992; Keyder 1993).

1960'lı yıllarda şehir hızlı kentleşme sonunda Avrupa yakasında Londra Asfaltı'na doğru, Anadolu Yakası'nda ise Ankara Asfaltı yönünde yayılmaya başlamıştır. 1966 yılında İstanbul Belediye Meclisi tarafından kabul edilen plan ise sanayi alanlarını Halkalı, Topkapı, Rami, Bomonti, Levent, Oto Sanayi (Levent), Kurtköy, Küçükköy ve Ümraniye olarak belirlemektedir. Buna göre Haliç, İstinye ve Haznedar'daki sanayi alanları iptal edilmiştir (Tümertekin, 1972).

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

Haliç sahilinin her iki tarafında Alibeyköy ile Eyüp arasında ve Alibeyköy ile Hasköy arasında kurulan sanayi tesisleri yıllar geçtikçe Haliç'te kirlenme ve giderek atık ve çöp adaları oluşturmuştur. "Tarihsel süreçte turizmin en gözde mekanlarından olan bölge, zamanla gelişen sanayi ve yerleşme nedeniyle; doğal ve kültürel erozyona uğramış, zengin turizm özelliklerini kaybetmiştir" (Doğan, 2013) 1983 yılına gelindiğinde ilk önce Haliç'in etrafında ve ilerleyen zamanda Zeytinburnu bölgesinde yer alan tüm sanayi kuruluşları yıkılarak başka yerlere taşınmışlardır (Doğan, 2013).

İstanbul'un Anadolu yakasında Tuzla'dan Beykoz'a kadar uzanan sahil şeridinin belli kısımlarında sanayi alanları ve etrafında gecekondulaşma oluşmuştur. Sanayi tesisleri bu alanlarda büyüdükçe ve geliştikçe bulunduğu yerin ve çevresinde yeni yeni gecekondulu semtleri de oluşmaya başlamıştır (Ayık, 2017).

İstanbul'da 2000'li yıllardan itibaren yaşanan büyük değişimler bu durumu daha da kolay görünebilir hale getirmektedir. İstanbul'un kent merkezi ve çevresi, belirgin bir şekilde üretimin coğrafyasından üretimsizliğin coğrafyasına doğru geçiş yapmaktadır. Geçmişte fabrikaların yer aldığı ve gecekondulaşmanın ön plana çıktığı birçok bölge; yeni bir görünüme ve çoğu zaman yeni bir fonksiyona kavuşmuştur (Ayık ve Avcı, 2018). İstanbul'un Şişli ilçesinde Bomonti Bira Fabrikası ile başlayan, ardından tekstil atölyeleri ile gelişen sanayi faaliyetleri, bu alanın bir sanayi bölgesine dönüşmesine yol açmıştır. Tümertekin'in de ifade ettiği gibi Bomonti çevresi, kendi kendini kabul ettirmiş sanayi bölgelerine bir örnektir (Tümertekin, 1967). Sonuç olarak yakın çevrede hızlı bir gecekondulaşma yaşanırken, nüfus artışı yeni mahallelerin oluşmasına da neden olmuştur. İstanbul'da sanayinin kentte gösterdiği yayılış şekli eşitsiz bir şekilde gözükmektedir. Bir ilçenin sanayi için sunduğu imkanların bir veya birden fazla mahallede yada sadece bir yol güzergâhı üzerinde olması, ilçelerin ekonomik unsurun veya gelişmişliğin detaydan sakınarak incelenmesinin yanlış bir yöntem olmasına neden olmaktadır. Şehir içinde sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı ilçelerin büyük kısmında bir veya birkaç mahallenin, o ilçedeki istihdam ve işletme sayısının büyük bir kısmını sağladığı ve bu mahallelerin ilin sanayisinin önemli bir kısmına sahip olduğu görülmektedir. Örneğin Arnavutköy ilçesinde; Hadımköy, Bağcılar ilçesinde; Mahmutbey, Evren ve Bağlar, Avcılar ilçesine; Cihangir, Eyüp ilçesinde; Topçular, Bayrampaşa ilçesinde; Yenidoğan; Beylikdüzü ilçesinde; Yakuplu Mahallesi, Bahçelievler ilçesinde; Yenibosna, Başakşehir ilçesinde; Ziya Gökalp, Esenyurt+ ilçesinde; Akçaburgaz, Ümraniye ilçesinde; Yukarı Dudullu, Esenkent ve Esenşehir, Tuzla ilçesinde; Aydınli ve Tepeören ve Zeytinburnu ilçesinde; Maltepe kentte sanayi faaliyetlerinin mahalle ölçeğinde yoğunlaştığı alanlardır. Bu 17 mahalle tüm ildeki sanayi işletmelerinin % 33,3'ünü, istihdam miktarının ise % 29,1'ini karşılamaktadır (Temurçin ve Dulupçu,2017).

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

İstanbul'un bir diğer sektörü olan deri ve deri ürünleri sanayi kentin planlama öncesi dönemde kurulan ancak planlı döneme geçilmesiyle işletmelerin dışarıya taşınmasında sıkıntılar yaşayan Zeytinburnu ilçesidir. Deri ve deri ürünleri sanayinin İstanbul'un başka bir mekânsal özelliği olan kentin planlı bölgelerinde inşa edilen OSB ve KSS'lerde toplanmasıdır. Tuzla ilçesinde bulunan Deri Organize Sanayi Bölgesi ve Başakşehir İktisadi Organize Sanayi Bölgesi'nde kooperatif halinde üretim yapan küçük sanayi siteleri sektörün söz konusu ilçelerde yoğunlaşmasını sağlamıştır (Arslan, 2017).

6. ARNAVUTKÖY SANAYİ ALANLARI VE ÇEVRE KONUT ALANLARI GELİŞİMİ

İstanbul Metropolitan Alanı Batı Yakası'nda bulunan Arnavutköy İlçesi, doğusunda Eyüp, güneydoğusunda Başakşehir ve Esenyurt, güneyinde Büyükçekmece ve batısında Çatalca ilçelerine komşudur. 06 Mart 2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" ile birlikte 8 farklı belediye Arnavutköy Belediyesi adı altında birleştirilmiştir. Bu belediyeler Boğazköy, Bolluca, Durusu, Hadımköy, Haraççı, Bahşayış ve Taşoluk Belde Belediyeleridir. 5747 sayılı yasa ile Arnavutköy İlçesi sınırları içerisinde kalan Nakkaş Mahallesi (46,78 km²) ve Bahşayış Mahallesi (9,46 km²) 6360 sayılı "Onüç İlde Büyükşehir Belediyesi ve 26 İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile Çatalca İlçesi'ne bağlanmıştır. Sonuç olarak Arnavutköy ilçesinin yüzölçümü 56,24 km² azalarak 450,28 km² olmuştur. Buna karşın Arnavutköy halen İstanbul'un dördüncü büyük ilçesi olma özelliğini muhafaza etmektedir.

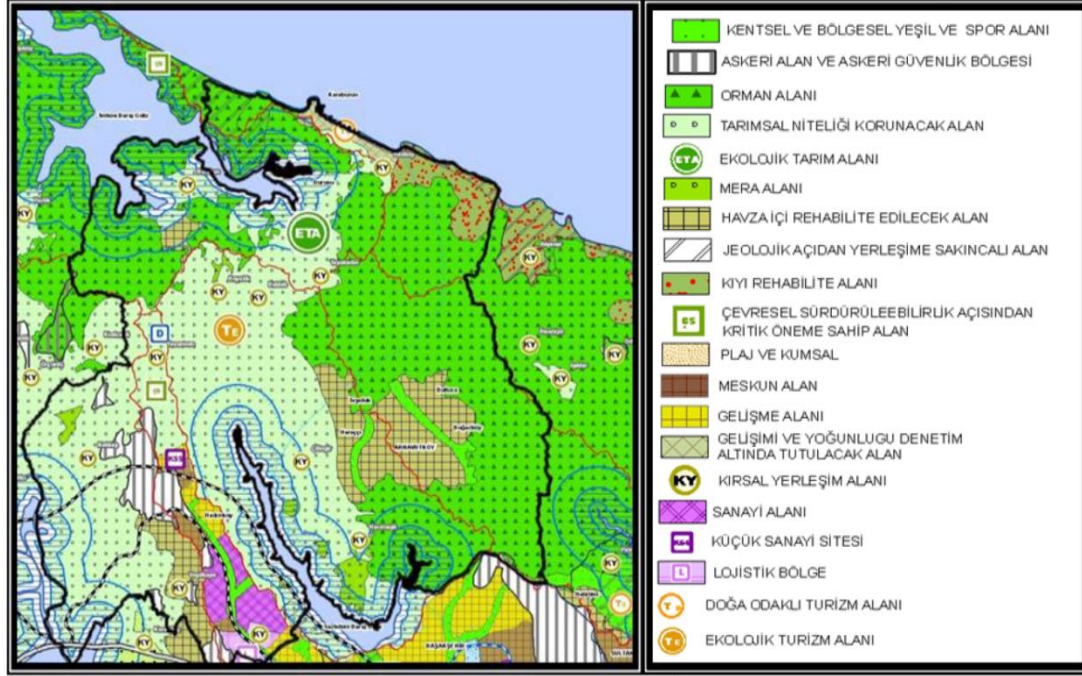
Arnavutköy, İstanbul metropoliten alanı içinde bulunmakla birlikte, şehrin geleneksel merkezlerinden yaklaşık 30 km kuzeyde ve kentin en dış çemberinde yer almaktadır. Bu konumu ile diğer yerleşim merkezlerinden kısmen kopuk bir görünüm göstermektedir. Ancak gelişen bağlantı yolları ile birlikte TEM Otoyolu ile Kınalı mevkii'nde birleşen Kuzey Marmara Otoyolu bölgenin kuzeyinden geçmektedir. Bununla birlikte bağlantı yolları ile bölgenin güneyinde kalan TEM Otoyolu ve E-5 karayoluna ulaşım bağlantı yolları ile kolayca sağlanabilmektedir.



Şekil 3. İstanbul Ulaşım Ağları (Yalçın,2015)

Arnavutköy'ün makroformu, önce "belde" statüsünün kazanılması, daha sonrasında ise "ilçe belediyesi"ne dönüştürülmesiyle birlikte önemli bir gelişim göstermiştir. Nüfusun artması, ekonomik faaliyet alanlarındaki gelişmeler, toplumsal değişim ve fiziki mekâna dair diğer ihtiyaçlar planlı gelişmeyi mecbur kılar. Bu etkenlerle Arnavutköy'de de yakın tarihlerde daha çok sayıda plan yapılmış, kentleşme arttıkça, plan ihtiyacı da bununla birlikte artmıştır. Arnavutköy ilçesinde son 10 yılda şehirleşmenin artışına paralel olarak planlama faaliyetleri de yoğunlaşmıştır. 1993-2003 yılları arasında toplamda 16 adet nazım imar planı ve uygulama imar planı yapılmışken, 2004-2013 yılları arasında toplam 34 adet plan tamamlanmıştır. Şekil 4'te Çevre Düzeni Planına bakıldığında, havza alan sınırları arasında kalan ilçede koruma odaklı kararların yoğunlaştığı görülür. İlçe Terkos, Büyükçekmece ve Sazlıdere gölleri havza sınırı arasındadır. İlçenin; şehrin çeperinde bulunması, düşük

yoğunluklu bir yapılaşma ve nüfusa sahip olması gibi etkenler, ilçenin doğal kaynaklarının korunabilmesine imkân vermiştir. “Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar” lejandı ise ilçenin doğal özellikleriyle uyumlu bir tampon mekanizma olarak öngörülmekte olup, kentsel alanın en büyük bölümünü oluşturur. Diğer yandan plana göre, ekolojik turizm alanlarının varlığı ile sanayi, ilçedeki ekonomik gelişimin öncüsüdür. Mevcut sanayinin havza sınırlarına dayanmış olması, çevre düzeni planındaki tarım tampon mekanizmasıyla çözüldüğü de anlaşılır (Arnavutköy Belediyesi, 2015).



Şekil 4. İBB 1/100000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı

Geçen yüzyıl içerisinde Arnavutköy ve çevresinin nüfus hareketlerinde üç önemli değişim yaşanmıştır. Yaşanan değişim sürecinin ilki, Balkan Savaşları sırasında Bulgaristan, Kosova ve Makedonya'dan yapılan göçlerdir. Nitekim Terkos, Tayakadın ve İmrahor köylerine Balkan Harbi'nden itibaren Demirhisar, Toyran, Selanik, Tikveş ve Priştine'den gelen göçmen ve sığınmacılar yerleştirilmiştir.

Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan Nüfus Mübadelesi Antlaşması (Nüfus Değişimi Antlaşması) sonunda nüfus yapısında ikinci büyük değişiklik meydana geldi. Bu değişim ile birlikte Yunanistan'ın Drama İlindeki Türk mubadiller Arnavutköy ve etrafındaki köylere yerleştirilmiştir (Taksim Yapı, 2012).

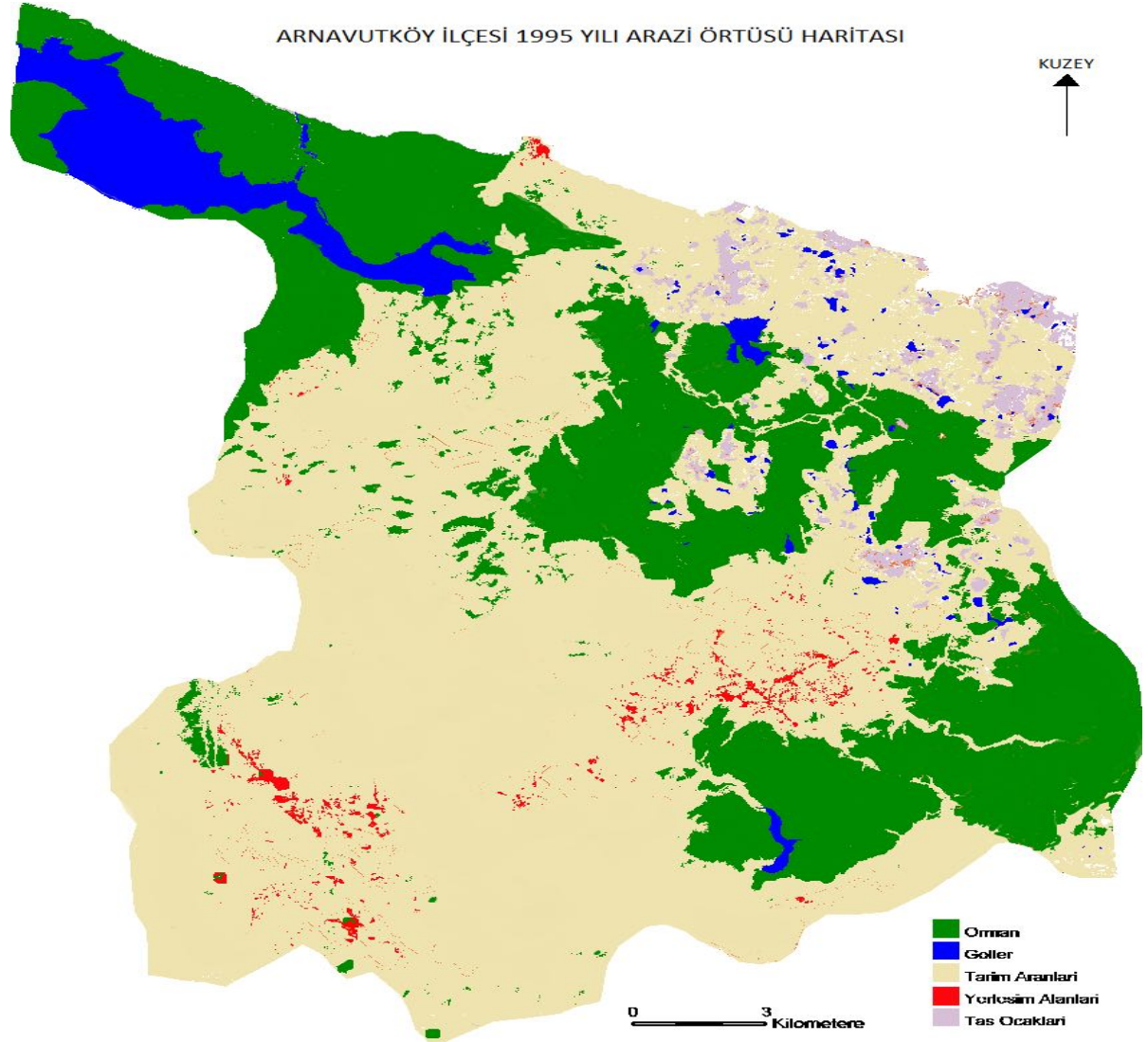
Arnavutköy'ün belde statüsüne kavuşması ile birlikte nüfus hareketlerinde üçüncü önemli değişim meydana gelmiştir. Bölge zaman içerisinde Türkiye genelindeki iç göçten etkilenmiş ve gün geçtikçe büyüyen bir merkez haline gelmiştir.

1980'li yıllardan itibaren ülke bütününde ve İstanbul'da izlenen yeni ekonomik politikalar sonrasında kent içinde ve yakın çevresinde kalan sanayi tesislerinin desantralizasyonu sonucunda kendilerine yer bulamayan sanayi yatırımcıları Hadımköy'ün etrafındaki köylerde tarım deposu altında sanayi tesisleri kurmaya başlamışlardır.

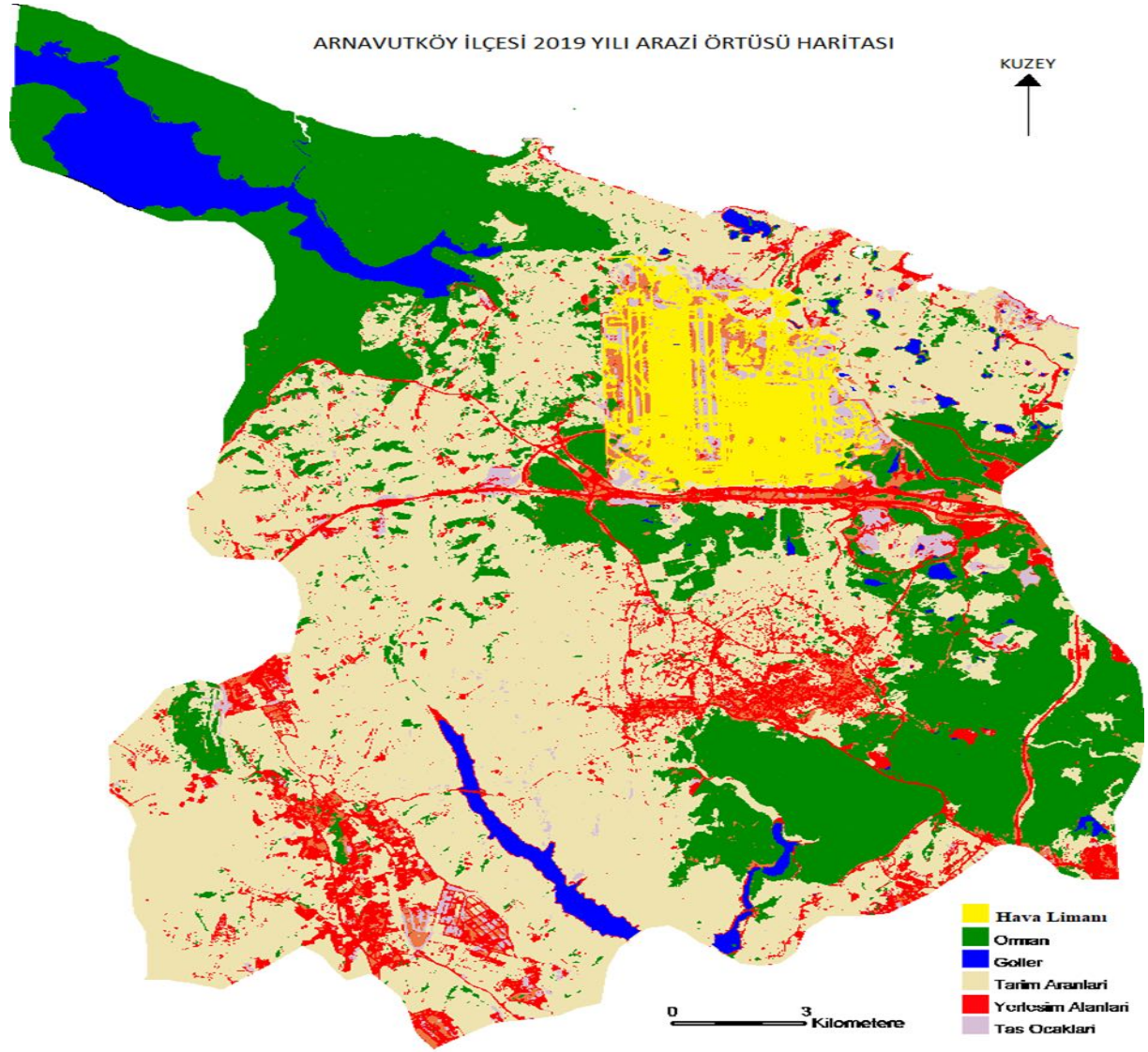
1984 yılında İller Bankası'na verilen plan yapma yetkisine istinaden 1. Bölge Müdürlüğü tarafından 1986 yılında hazırlanan Hadımköy'ün ilk planları tamamlanmış ve Hadımköy Belediyesi tarafından kabul edilmiştir. Bu plan ile Hadımköy'ün kuzeyinde ilk sanayi bölgesi oluşturulmuştur. Bundan sonra 1989 yılında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

İstanbul'da sanayinin desantralizasyonu kapsamında özellikle Hadımköy bölgesinde sanayi işletmeleri ve lojistik merkezler artmıştır. İstanbul'un şehir merkezine göre yapılaşmanın az olduğu bu bölgede, kent dışından gelen göç ile birlikte nüfus sayısının artması, sanayileşme hareketleri ile birlikte ilerleyen yıllarda konut bölgelerinde genişlemelere yol açmıştır. Bunun sonucu olarak uydu görüntülerinden yola çıkarak Şekil 5'de 1995 yılı arazi

örtüsü haritasında görüldüğü üzere yapılaşma alanları artmış ve bölge her geçen gün büyüyen bir alan hale gelmiştir (Arnavutköy Belediyesi, 2020).



Şekil 5. Arnavutköy İlçesi 1995 Yılı Arazi Örtüsü Haritası (Arnavutköy Belediyesi, 2020)



Şekil 6. Arnavutköy İlçesi 2019 Yılı Arazi Örtüsü Haritası (Arnavutköy Belediyesi, 2020)

Şekil 5 ve Şekil 6'ü karşılaştırdığımızda ise yapılaşma alanlarının genişlediğini görmekteyiz. 2020 yılı itibariyle sanayinin etkileşimiyle bölgedeki konut alanı 621,58 hektar olup, 831,87 hektar sanayi alanı bulunmaktadır (Arnavutköy Belediyesi, 2020).

Bunun esas nedeni sanayi tesisleri sayısının artması ve nüfusun artmasından kaynaklı olmaktadır. 2019 yılına gelindiğinde Hadımköy'deki sanayi alanlarının genişlediği görülmektedir. Bu durum tarım arazilerinin zamanla yapılaşmaya açıldığının da göstergesi olmuştur. Aynı durum ilçe içindeki diğer bölgeler içinde söylenebilmektedir.

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

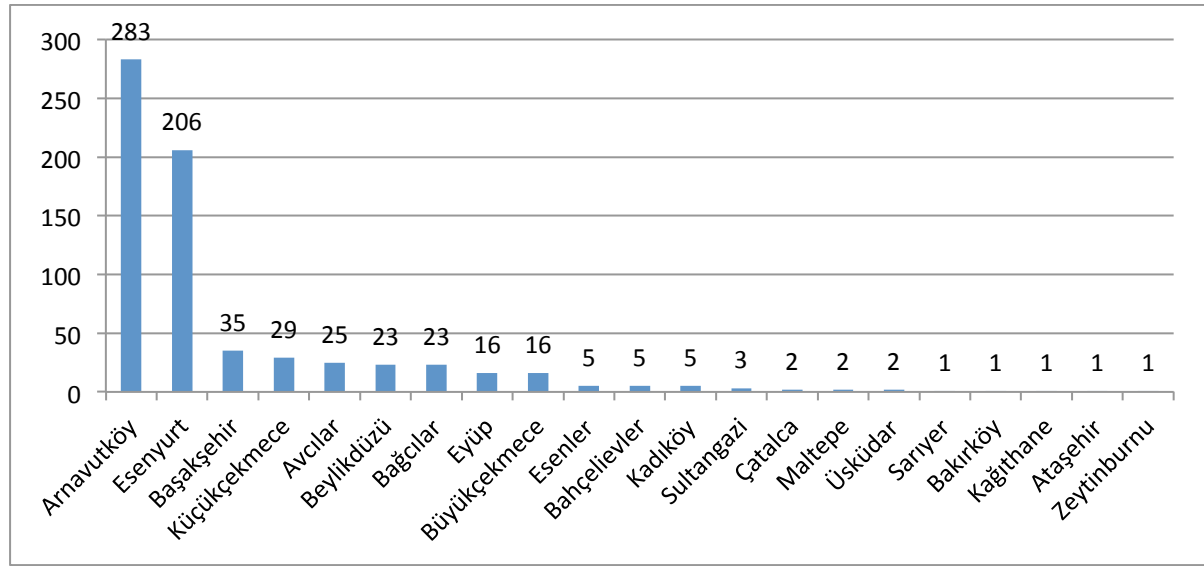
2008 yılına gelindiğinde kabul edilen 5747 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” kabulü ile bölgedeki belde belediyeler (Boğazköy, Bolluca, Durusu, Hadımköy, Haraççı, Taşoluk Belde Belediyeleri) Arnavutköy'e bağlanmıştır.

Büyükşehir kanunu ile büyükşehirlerin sınırları içerisinde bulunan köyler mahalle statüsüne dönüşünce bölgede yerleşim yerlerine uzak olan köylerde de yapılaşmanın arttığı görülmektedir. Bölgede bulunan ahırların ve atıl

yapıların zaman içerisinde ticari veya sınai faaliyet yapan yerlere dönüştüğü tespit edilmiştir (Arnavutköy Belediyesi, 2019).

Hadımköy Sanayi Bölgesindeki sanayi alanlarının işyeri konut ilişkisini analiz etmek için iki farklı anket yöntemi kullanılarak Hadımköy bölgesinde rastlantısal örneklem yöntemi ile seçilen farklı yıllarda kurulan 50 farklı işletmeye ve toplamda 685 çalışana anket yapılmıştır. Bu anketlerden ilk olarak işletmeden sorumlu olan kişiye işletmenin kurulduğundaki yer seçimi ile ilgili olarak ulaşım ağlarına yakınlık, bölgenin sanayi bölgesi olması, satınalma ve kiralama bedelleri, arazinin kendisinin veya kira olması durumu, gümrüklere yakınlık, uluslararası havalimanı ve limanlara yakınlık, işgücü bulma kolaylığı, müşterilere yakın olması, arazinin depolama için planlı ve yeterli büyükte olması, çevrede genişlemeye imkan sağlayan parsellerin varlığı soruları sorulmuş ve yer seçimi belirlemede öncelikleri 1’den 5’e kadar değer vermesi istenmiştir. İkinci yöntem ise çalışanlarla anket yapılmış ve çalışanların yer seçiminde hangi kriterlere önem verdiği tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışma yapılırken çalışanlara, evin konumu, evin işyerine yakınlık durumu, ulaşım ağlarına yakınlık, evin kira ve satınalma bedeli, aile ve arkadaş çevresine yakınlık, eğitim kurumlarına yakınlık, evin sosyal imkanları ve güvenlik durumu, sinema, tiyatro ve AVM’nin yakınlığı ve evin mirası yolu ile kendine geçmesi soruları sorulmuştur. Çalışanların soruların ev seçimindeki öncelik durumuna göre 1’den 5’e kadar değer vermesi istenmektedir.

Ankete katılan 685 çalışandan alınan cevaplar sonucunda, çalışanların ikamet ettikleri yerler ilçe bazında değerlendirilmiştir. Bu sonuçlara göre çalışanların büyük bir bölümü Arnavutköy ve Esenyurt’ta ikamet etmektedir. Çalışanların 283’ü Arnavutköy, 206’sı Esenyurt’ta yaşamaktadır. Bu ilçeleri Başakşehir, Küçükçekmece, Avcılar, Beylikdüzü, Bağcılar, Eyüp, Büyükçekmece, Esenler, Bahçelievler, Kadıköy, Sultangazi, Çatalca, Maltepe, Üsküdar, Sarıyer, Bakırköy, Kağıthane, Atraşehir, Zeytinburnu

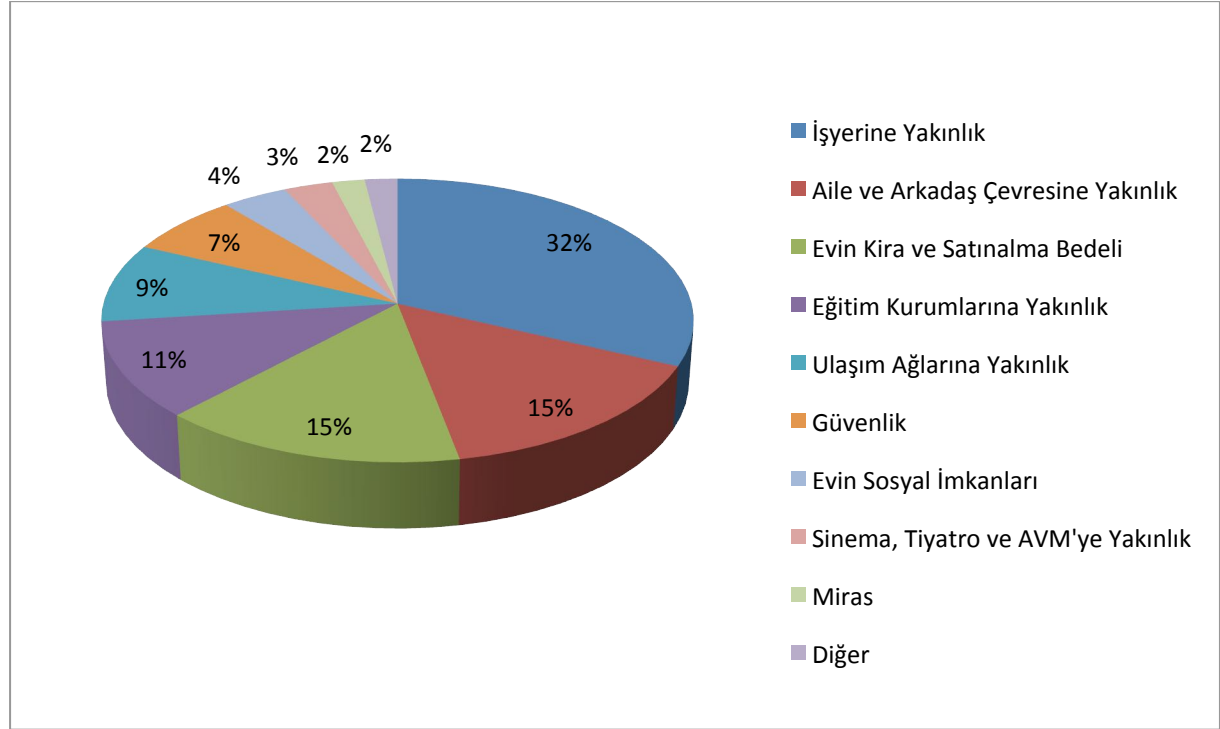


Şekil 7. Çalışanların Oturdukları Bölgelerin İlçelere Göre Dağılımı

Çalışanların konut tercihlerini hangi kriterlere göre yaptığını değerlendirdiğimiz anket çalışmamızın sonuçlarına göre ev ile iş arasında geçen sürenin az olması düşünüldüğünden en etkili faktör; % 32 ile işyerine yakınlık faktörüdür. Bu faktörü % 15 ile aile ve arkadaş çevresine yakınlık faktörü ve evin kira ve satın alma bedeli faktörü takip etmektedir. Diğer önemli faktörlere bakıldığında eğitim kurumlarına yakınlık faktörlerinin konut seçimine etkisinin sırasıyla % 11 oranlarında olduğunu görmekteyiz. Kriterler arasında ulaşım ağlarına yakınlık %9 oranında olurken evin bulunduğu konumun güvenliği (güvenlikli siteler) ise tercih sebeplerinde %7 olarak kalmaktadır. Bu tür site içi konut alanları genellikle işletmelerde çalışan mühendis, idareci vb. beyaz yakalı olarak adlandırılan grup tarafından tercih edilmektedir.

Bölgede gerçekleştirilen anketler ve alan çalışması gözlemlerinden elde edilen sonuçlara göre orta ve orta-üst gelir grubuna dönük bazı konut sitelerinin mevcut olmasına rağmen, Hadımköy bölgesinde yaşayanlar genellikle alt gelir grubundaki insanlardan oluşmaktadır. Bundan kaynaklı olarak çalışanların “evin kira veya satınalma bedelinin düşük olması” da yer seçiminde önemli bir faktör olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda, çalışanların

oturdıkları konutların kira bedelleri incelendiğinde (özellikle Esenyurt ve Arnavutköy'deki mahalleler) kira bedelleri İstanbul ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Bu bağlamda çalışanların hem ikamet ettikleri yerin işyerine yakın olması hemde konut fiyatlarının düşük olması bu bölgeyi tercih sebebi kılmıştır. Bunun yanında burada ikamet edenlerin yerel halk olması ve İstanbul içindeki fabrikanın taşınmasından kaynaklı bölgeyi tercih etmesi dışında önemli bir kısmı Anadolu'daki kırsal bölgelerden gelmiştir. Çalışanların sosyo-kültürel yapılarına baktığımızda ise kırsal kesimde gelen ailelerin bir kısmında ailelerde yapısal değişim gerçekleşmiş olup geleneksel aile yapısı yerine çekirdek aile yapısı veya bireysellik yer almıştır. Çalışanların diğer bir kısmı ise geleneksel aile bağlarından kopmayıp kendi kültürünü bölgeye getirmiştir. Bununla birlikte göç ettikleri yerdeki aile veya arkadaş çevresinin iş ihtiyacını da göz önüne alındığında hem işyerine yakın olup hem de aile ilişkilerinden kopmamayı hedeflemişlerdir.



Şekil 8. Çalışanların Oturdukları Evi Seçme Nedeni

Yaptığımız anket çalışmasının sonuçlarına göre ankete katılan 685 kişiden 253'ü kiracı (%63), 432 kişi ise konut sahibidir (%37). Kirada oturanların ödedikleri kira bedellerine bakıldığında oldukça değişken olduğu göze çarpmakla beraber büyük çoğunluğun ödediği kira bedeli 153 kişi ile 500-1000 TL aralığındadır. Bu bedeli 76 kişi ile 1001-1500 TL arası ve 19 kişi ise 1501-2000TL arasında kira ödeyen çalışanlar takip etmektedir. En az kira veren 3 kişi 0-500TL arasında kira bedeli vermekte olup en fazla kira ödeyen 1 çalışan ise 2001-3000TL arasında kira ödemektedir.

Anket yolu ile kira konutta oturanlardan alınan sonuçlar gruplandırıldığında kiracıların % 92'si 1500 TL'nin altında kira ödemekte ve çoğunluk fabrikalarda işçi statüsünde çalışan kişilerden oluşmaktadır. Çalışanların medeni durumu açısından bakıldığında ise %73 ile evli oranı oldukça yüksektir. Bu oran ikamet edilen konutların "tek kişilik" yada "bekar odaları" şeklinden çok, ailelerin barındığı büyüklüklerde konutların yüksek olduğunu ifade eden diğer bir gösterge olarak değerlendirilmektedir.

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

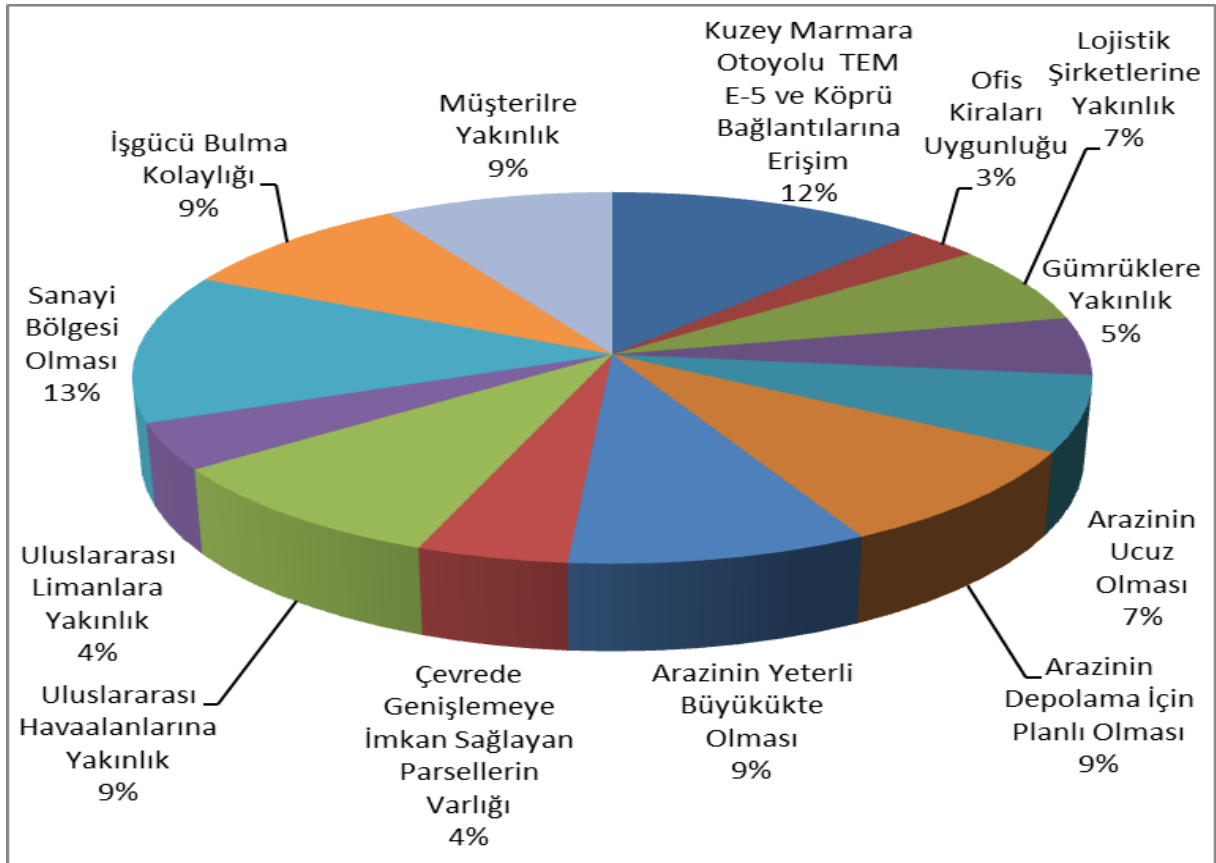
Diğer yandan, 50 firmanın temsilcisi ile yapılan anket sonuçlarından kuruluş yılları incelendiğinde bu firmaların 2 tanesi 1980 öncesi, 8 tanesi 1980 – 1990 yılları arasında, 13 tanesi 1990 – 2000 yılları arasında, 22 tanesi 2000 – 2010 yılları arasında ve 5 tanesi ise 2010 – 2020 yılları arasında kurulmuştur.

Hadımköy'de kurulan sanayi tesisleri ağırlıklı olarak metal, makine ve makine parçaları imalatı, tekstil ve dokuma sanayi, plastik sanayi, gıda ve içecek imalatı, kimya sanayi, mobilya imalatı, matbaa ve ambalaj sanayi

öne çıkmaktadır. Bunun yanında Hadımköy'ün lojistik üs olmasından dolayı lojistik tesisler, depo ve antrepoların bölgeye yoğunlaştığı görülmektedir.

6.1. İşletmelerin İşyeri Seçim Nedenleri

Sanayi işletmesinin yer seçim tercihlerini belirlemek üzere ayrıca işyeri temsilcileri ile yapılan anketlere göre yer seçiminde öncelikli olarak bölgenin sanayiye uygun olması (%13), otoyollara erişimin kolay olması (%12) belirtilmiş, ardından arazinin yeterli büyüklükte olması (%9), arazinin depolama için uygun olması (%9), uluslararası havaalanlarına yakınlık (%9), işgücü bulma kolaylığı (%9), müşterilere yakınlık (%9) gelmektedir. Bunları arazinin ucuz olması (%7), lojistik şirketlerine yakınlık (%7), çevrede genişlemeye imkan sağlayan parsellerin varlığı (%4), uluslararası limanlara yakınlık (%4) ve son tercih olarak ofis kiralari uygunluğu (%3) gelmektedir.



Şekil 9. İşletmelerin yer seçim nedenleri

7. SONUÇLAR

1980'li yıllardan itibaren İstanbul'da yaşanan plansız kentleşme hareketleri sonrasında kent içinde ve yakın çevresinde kalan sanayi tesislerinin desantralizasyonu sonucunda kendilerine yer bulamayan sanayi yatırımcıları Hadımköy'ün etrafındaki köylerde tarım deposu altında sanayi tesisleri kurmaya başlamışlardır. 1984 yılında İller Bankası'na verilen plan yapma yetkisine istinaden 1. Bölge Müdürlüğü tarafından hazırlanan Hadımköy'ün ilk planları 1986 yılında tamamlanmış, böylece bu plan ile Hadımköy'ün kuzeyinde ilk sanayi bölgesi oluşturulmuştur. Bundan sonra 1989 yılında hazırlanmış olan 1/5000 ölçekli planlar ile Hadımköy'ün Ömerli bölgesine kadar olan kesimi sanayi alanı olarak planlanmış ve Atatürk Sanayi Bölgesi adını almıştır. (Erensoy, 2003) İlerleyen yıllarda sanayicilerin bölgeye ilgisi artmış ve sanayi tesisleri bölgede yoğunluk göstermeye başlamıştır. Bunun yanında lojistik tesislerde bölgede kendine lojistik merkez kurmuşlar ve bu bölgede sanayi tesisleri ile birlikte sayılarında her geçen gün artış meydana gelmiştir.

Önceden belde belediyesi olan Hadımköy, 2008 yılında ilçe statüsüne kavuşan Arnavutköy'e bağlanması sonrasında yeni proje ve yatırım merkezlerini çekmeye devam etmiş, bununla birlikte sanayi tesislerinin sayısının artması bölgedeki işgücü ihtiyacını artırmıştır. İşgücüne bağlı olarak bölgedeki nüfus artışı konut ihtiyacını, bununla birlikte yol ve alt yapı yatırımları talebini ortaya çıkarmıştır.

Geçmişten günümüze kadar yapılan akademik çalışmaları incelediğimizde sanayinin desantralizasyonu ve kentin saçaklanması adına ortaya atılan teorileri bu bölge için değerlendirdiğimizde; kentleşme hızının yüksek olduğu yerlerde, kent içinde bulunan sanayilerin istenmeyen yer olarak görülmesi ve şehir merkezinden uzaklaştırılması, zamanla gelişen ulaşım ağlarının ve gelişen teknoloji ile birlikte mesafelerin ulaşılabilir olması, işletmelerin daha büyüme isteği üzerine etrafında genişleyebilecek alanlar araması sanayilerin çepere yayılmasını şeklinde kendini göstermiştir. Sanayinin gittiği yerde kendi işgücünü yaratma isteği, buna bağlı yeni konut ihtiyaçlarını ortaya çıkarması ve kentlerin sanayi alanlarına doğru yayılmasını, çevrede bulunan mevcut köy veya mezraların kente katılarak yeniden yapılaşmasını hızlandırmıştır. Bu tür gelişmelerin 1990'lı yıllardan sonra Hadımköy bölgesinde hızla gerçekleştiği görülmektedir. Yapılan anket çalışmasında sanayi tesislerinin bu bölgeyi kurulum yeri olarak seçerken sanayi bölgesi olması, ulaşım ağlarına yakın olması ve arazinin yeterli büyüklükte ve depolama için planlı olması ana sebeplerden bazılarıdır.

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

Günümüzde sanayileşmeye bağlı kentsel yayılmalar kentlerin önemli boyutlara ulaşmasına yol açmıştır. Bu değişim bölgedeki ekonomik faaliyet türünü değiştirmekle kalmamış, ayrıca kasaba statüsündeki Hadımköy'ü şehir statüsüne doğru taşımaya başlamıştır.

KAYNAKLAR

- Akın O. (2012). İstanbul Kentinin Değişim Öyküsü, Mimarist, vol.361, s.46-59.
- Arnavutköy Belediyesi, 2015, 2015-2019 Stratejik Plan
- Arnavutköy Belediyesi, 2020, Arnavutköy Belediyesi Emlak ve İstimlak Müdürlüğü Arşivi
- Arnavutköy Belediyesi, 2019, Arnavutköy Belediyesi Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü Arşivi
- Arslan F. (2017). Türkiye Coğrafyası Araştırmaları Pegem Akademi Yayınları, s.287-290, Ankara.
- Ayık U. ve Avcı S. (2018). İstanbul'da Sanayisizleşme: Coğrafi Bir Bakış, Akademik Sosyal Aratırmalar Dergisi, sayı:65, s.505-523.
- Bullard, R. D. (2000). Sprawl City: Race, Politics and Planning in Atlanta. Island Press, Washington, DC.
- Clawson, M. (1962) Urban Sprawl and Speculation in Suburban Land, Land Economics, (38:2) 99-111.
- Doğan M. (2013) Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci, Marmara Coğrafya Dergisi, sayı.27 Ocak, s.513-550.
- Erdoğan S. ve diğerleri 2014. Tarım Ekonomisi, Ekin Kitabevi, Bursa.
- Erensoy Ş. (2003). Şehirler Şehirciler; Bir Dönem Planlama Çalışmaları Hadımköy (1969-1999). Basılmamış rapor, Cilt 2., s.136.
- Fidan A. (2012). Uydükent, Saçaklanma Kentleşmede Bölgesel Eğilimler ve Köy Kent Açılımı: Tersine Göç Sürecinde Asimetrik Göç kaygısı Üzerine, | Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi | Cilt: 5 Sayı: 4, 146-151.
- Günay D. (2002). Sanayi ve Sanayi Tarihi, Mimar ve Mühendis Dergisi, Sayı:31, s.8-14.
- Hope K.R. (1996). Development in Third World: From Policy Failure to policy Reform, Routledge.
- Işık Ş., "Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri", Ege Coğrafya Dergisi, vol.14,s.57-71, İzmir
- İlkin A. (1973), Endüstrileşme, Ak İktisat Ansiklopedisi,Cilt II, Ak Yayınları, İstanbul, s.815.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2009.
- Karataş N. (2007). İzmir'de Şehirsel Saçaklanma Eğilimlerinin TorbalıAyrancılar'da Arazi Sahipliliği El Değişim Süreçlerine Etkileri, Planlama Dergisi (2007/2), TMMOB ŞPO Yayını; 3-12.
- Kaygalak İ. ve Işık Ş. (2007). Kentleşmenin Yeni Ekonomik Boyutları, Ege Coğrafya Dergisi, İzmir, 16,s.17-35.
- Keleş R. (1996). Kentleşme Politikası, İmge Yayınları, 3. Baskı.
- Keleş R. (2015). Kentleşme Politikası. Ankara: İmge.
- Keleş R. (2002). Kentleşme Politikası, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, s. 21-22.
- Keyder Ç.(1993). Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Küçükcalay A.M. (1997). Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi; Sayı 2 , s. 51-68.
- Özgüç N. (1986). "Türkiye'de Sanayi Faaliyetlerinin Gelişmesi, Yapısı ve Dağılışı", İstanbul Üniversitesi

Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Dergisi, Sayı: 2, s. 35-70, İstanbul.

Salihoğlu T, Salihoğlu G, Albayrak AN. (2015). Kentsel Çeperde Konut - İşyeri Yer Seçimi İlişkisi: "Gebze'de Çalışıp İstanbul'da Yaşamak", 15. Ulusal Bölge Bilimi ve Planlama Kongresi Bölge Bilimi Türk Milli Komitesi & KTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Trabzon, 3-4 Aralık 2015.

Seyidoğlu Halil. (2002), Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük, Güzem Yayıncılık, 3.Baskı, İstanbul
Sezgin D.(2010), Kentsel Saçaklanmanın Amaç Dışı Kullanıma Etkisi:Ankara Örneği, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi,Ankara, s.11.

Subaşı Ertekin M. ve Kırca M. (2017) Türkiye'de Kentleşme ve İktisadi Büyüme İlişkisinin Zamanla Değişen Nedensellik Analizi Yöntemiyle İncelenmesi, Journal of Emerging Economies 2, s.44-63.

Taksim Yapı, (2012). Arnavutköy Belediyesi Plan ve Projeler Müdürlüğü 10 Pafta 1188 Parseldeki Ahşap Yapı Rölöve-Restitüsyon-Restorasyon Raporu, s. 2.

Temurçin K. ve Dulupçu M. (2017). Türkiye'de Mekansal ve Bölgesel Dönüşümler Süleyman Demirel Üniversitesi Yayınları, Isparta, s.6.

Tümertekin E. (1967). İstanbul'da Bir Sanayi Bölgesi: Bomonti - Bir Tatbiki Coğrafya, s.40.

Tümertekin E. (1970). İstanbul Şehri ve Çevresine Sanayi: Özellikler ve Dağılışı. İstanbul, s.62.

Tümertekin E. (1972). İstanbul Sanayiinde Kuruluş Yeri. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, s.7-9.

Türkiye İstatistik Kurumu, 27587 sayılı Haber Bülteni, 01 Şubat 2018

Yavuz F. (1961). "Gecekondu Konusu", Dördüncü İskan ve Şehircilik Haftası.

Yalçın G. 2015, Lojistik Sektör İncelemesi Kapsamında İstanbul-Hadımköy Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi

Yerasimos S.(1992). Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Belge Yayınları, İstanbul, s.107-110.

Dünya Bankası (2019). Erişim Tarihi: 20.12.2019
<https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?contextual=default>.

TEŞEKKÜR ve BEYANLAR / ACKNOWLEDGEMENT and DECLARATIONS

Yazar(lar) tarafından potansiyel çıkar çatışması bildirilmedi. Yazar(lar) tarafından yazar katkı oranı belirtilmediği için, çalışmaya eşit oranda katkı sağlandığı kabul edilmiştir.