


Article Info	RESEARC ARTICLE ARAŞTIRMA MAKALESİ	 ORCID NO: 0000-0003-0922-6586
Title of Article	The Development of Population and Facts That Have Part in This Development of Esenyurt	
Corresponding Author	Fatih AYHAN İstanbul Beylikdüzü Büyükşehir Hüseyin Yıldız Anadolu Lisesi, fatihayhan@gmail.com	
Submission Date Admission Date	02/12/2019 / 03/02/2019	
How to Cite	AYHAN, F., (2019). Esenyurt İlçesinde Nüfusun Gelişimi ve Bu Gelişimde Rol Oynayan Etmenler, Kent Akademisi, Volume, 12 (37), Issue 1, Pages, 67-81	

Esenyurt İlçesinde Nüfusun Gelişimi ve Bu Gelişimde Rol Oynayan Etmenler¹

Dr. Fatih AYHAN²

The Development of Population and Facts That Have Part in This Development of Esenyurt

ABSTRACT:

The most developed city with its endustry such as trade, tourism and education in Turkey is Istanbul. Istanbul's population has been identified as 15.067.724 by the Address Based Population Registration System in 2018 which had an urban population of 806.860 people in 1927 –when the first census was made in Republican Period- Istanbul has entered into a rapid growth progress, especially from the 1950's. The most important factor that played a role in the increase of the population is the investments that was made in industrial and commercial areas and especially in the transportation. With these investments, incered business opportunities and the impact of commercial vitality, Istanbul has begun to take intense migrations more increasing than the most of the cities of the country. Until the 1950's Istanbul's population had created a density in Surici, Kadıkoy and Uskudar regions. With the effect of rapid migration in Istanbul, new settlements has formed on both sides of the city. One of these is the Esenyurt district. Esenyurt was a village settlement of which economy depends on agriculture and stock farming until the end of 1960's. The labor force requirement which ocured with the movement of the industrial foundations to the district caused big migrations. With these migrations, Esenyurt has entered into a rapid growth progress. Demographic investments that were made for the district have provided the improvements of functions such as trade, education and health in course of time.

In this study, we will try to explain Esenyurt's population development stages and its reasons while it had a village status until 1989 by the effect of rapid population growth and its becoming the most crowded district in Istanbul with its 891.120 inhabitants in 2018.

Keywords: Esenyurt District, Population, Migration, Settlement, Economy.

¹ Bu makalenin yazımında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya ABD Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mesut Doğan tarafından yönetilen ve İstanbul Üniversitesi BAPSİS birimi tarafından 55344 nolu proje kapsamında desteklenen "Ulaşım-Beşeri Faaliyetler İlişkisi Üzerine Mekânsal Analiz: İstanbul Avrupa Yakası" adlı doktora tezinden faydalanılmıştır.

² İstanbul Beylikdüzü Büyükşehir Hüseyin Yıldız Anadolu Lisesi, fatihayhan@gmail.com

ÖZ:

Türkiye’de başta sanayi, ticaret, turizm, eğitim vb. faaliyetler bakımından en gelişmiş şehir olan İstanbul’un nüfusu 2018 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi’ne (ADNKS) göre 15.067.724 olarak tespit edilmiştir. Cumhuriyet Dönemi’nin ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılında 806.860 olan kent nüfusu özellikle 1950’lerden itibaren hızlı artış sürecine girmiştir. Bu nüfus artışı üzerinde rol oynayan en önemli faktör ise kente yapılan başta ulaşım olmak üzere sanayi ve ticaret alanlarındaki yatırımlar olmuştur. Bu yatırımlarla birlikte iş imkânlarının artması ve ticari canlılığın etkisiyle İstanbul ülkenin birçok şehrinden hızlı bir şekilde yoğun göç almaya başlamıştır. 1950’li yıllara kadar İstanbul’da nüfus Suriçi, Kadıköy ve Üsküdar bölgelerinde yoğunluk oluştururken İstanbul’a gerçekleşen hızlı göçün etkisiyle kentin her iki yakasında yeni yerleşim merkezleri oluşmuştur. Bu yerleşim merkezlerinden biri de Esenyurt ilçesidir.

Esenyurt, 1960’lı yılların sonuna kadar ekonomisi tarım ve hayvancılığa dayalı bir köy yerleşmesidir. Sanayi kuruluşlarının bölgeye taşınmasıyla beraber ortaya çıkan işgücü ihtiyacı büyük göç akımına sebep olmuştur. Göçlerle birlikte bölgeye yapılan demografik yatırımlar zamanla ticaret, eğitim, sağlık gibi fonksiyonların gelişimini sağlamıştır. Böylece Esenyurt hızlı bir gelişim süreci içine girmiştir.

Bu çalışmada 1989 yılına kadar köy statüsüne sahipken hızlı nüfus artışı sonucunda gelişip büyüyen ve 2018 yılında 891.120 kişilik nüfusuyla İstanbul’un en kalabalık ilçesi olan Esenyurt’ta nüfusun gelişim aşamalarını ve artış sebeplerini ortaya koymaya çalışacağız.

Anahtar Sözcükler: Esenyurt İlçesi, Nüfus, Göç, Yerleşme, Ekonomi.

GİRİŞ:

Sınırları belli bir alanda yaşayan insan sayısı olarak tanımlanan nüfus kavramı bir yerleşim yerinde zamanla gelişen ve değişen sosyoekonomik şartlarla birlikte değişiklik gösterir. Bu yönüyle dinamik bir kavram olan nüfus, yerleşmelerin gelişimlerinin en önemli ölçütlerinden biridir.

İnsanlar var olduğundan beri bir coğrafi mekâna bağlı olarak bazen küçük bazen de büyük gruplar halinde yaşamaktadır. Dünyada bölgeler arasında meydana gelen göçler ve bir bölgede gerçekleşen doğumlar nüfus hareketini meydana getirmiştir. Diğer yandan bir bölgede zaman içinde gerçekleşen olumlu ve olumsuz koşullar ise o sahanın nüfus miktarını ve o sahada oluşacak nüfus hareketliliğini çok yakından etkilemektedir (Göney, 1995:50). Bu koşullar doğal afetler, salgın hastalıklar, iç savaşlar ve ekonomik buhranlar gibi bir bölgede nüfusu hızlı ve geniş çaplı bir şekilde etkileyen itici faktörler olabileceği gibi sanayi ve ticaret faaliyetlerinin gelişmesi gibi bir yerleşim yerinde nüfusu hareketlendiren çekici faktörler de olabilmektedir.

Şehirlerin gelişiminde belirleyici unsurlardan biri olan nüfusun belli dönemlerde artış ve azalış göstermesi ülkede veya ilgili bölgede yaşanan sosyal, siyasal ve ekonomik olaylarla çok yakından ilgilidir (Sertkaya Doğan, 2009:1). Bir yerleşim yerinde ekonomik faaliyetlerin tarım ve hayvancılığın yanında ticaret ve sanayiyle birlikte çeşitlenmesiyle birlikte eğitim, sağlık ve ulaşım alanlarında ortaya çıkan iyileşmeler yaşam standartlarını yükseltir. Yerleşim alanı açısından ortaya çıkan bu gelişmeler bölgeyi nüfus açısından hareketli hale getirir.

İstanbul, Türkiye’nin sosyoekonomik özellikleri bakımından en büyük ve en önemli şehridir. Geçmişte üç imparatorluğa başkentlik yapması nedeniyle çok zengin tarihi eserleri barındırması yanında sahip olduğu doğal güzellikler İstanbul’u dünya çapında çok önemli bir turizm merkezi yapmaktadır. Diğer yandan İstanbul sahip olduğu ekonomik potansiyeliyle ülke ve dünya çapında çekiciliğini devam ettirerek çok merkezli olarak gelişimini devam ettirmektedir (Terzi ve Dökmeçi, 2007:30).

İstanbul’un nüfusunun artışı ve mekânsal büyümesinde 1950’lerden sonra dikkat çeken bir hızlanma gerçekleşmiştir. Şehir bu dönemde geçmişteki göçlerle kıyaslanamayacak ölçüde Anadolu’dan yoğun bir şekilde göç alarak çeşitli sorunları bünyesinde barındıran bir şehir haline gelmiştir. Bu göçlerle şehrin mekânsal alanı geometrik bir şekilde büyüme göstermiştir (Tümertekin, 1995:20). 1950’li yıllara kadar İstanbul’da yerleşim yoğun olarak Suriçi denilen

Fatih, Eminönü ve Eyüp bölgesi ile Anadolu Yakası'nda Üsküdar ve Kadıköy bölgelerindeydi. Ancak 1950'li yıllarla birlikte başlayan sanayi hamlesi tüm Türkiye'de olduğu gibi İstanbul'da da mekânsal anlamda önemli değişikliklere sebep olmuştur. Bunlardan en önemlisi Avrupa Yakası'nda Surdışı adı verilen bölümde Zeytinburnu, Gaziosmanpaşa, Bayrampaşa ve Bakırköy bölgelerinde kurulan sanayi tesisleri ile birlikte İstanbul'da şehir yerleşmesinin batıya doğru gelişimidir.

1927-1950 yılları arasında durağan bir seyir izleyen İstanbul nüfusu, 1950 yılı sonrasında itibaren hızla artış göstermeye başlamıştır. XVIII. ve XIX. yüzyılda Avrupa'da başlayan Sanayi Devrimi II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yapısında önemli değişikliklere sebep olmuştur. Sanayileşmeyle birlikte özellikle 1950 sonrası ülke içinde başlayan göç hareketlerinin en önemli adresi İstanbul olmuştur (Gökburun, 2017:1).

Sanayi tesislerinin İstanbul şehir merkezinin dışında toplanmasıyla birlikte bu tesisler çevresinde plansız ve altyapısız gecekonduların yapılmasına başlanmıştır (Doğan, 2013:513). Bu gecekonduların mahallelerinin nüfusu yıldan yıla artış göstererek bu mahalleler ilk olarak beldele ardından nüfusu yoğun kalabalık ilçelere dönüşmüştür.

Kırdan kente göçün yoğun olarak yaşandığı Türkiye'de 1950 yılında 1.166.477 kişilik nüfusa sahip olan İstanbul, 1985 yılına gelindiğinde 5.842.985 kişilik nüfusa sahip çok merkezli devasa bir şehre dönüşmüştür. Uzun yıllar boyunca hızlı ve kontrolsüz büyüyen İstanbul'un nüfusu için alınması gereken tedbirler zaman zaman ülke gündemine gelse de bu konuda kalıcı ve etkili bir adım atılmamıştır. Bu tartışmalar eşliğinde İstanbul'un bu hızlı gelişim süreci kentte iş imkânlarının ve ticari canlılığın artmasıyla birlikte 1980'lerden sonra da devam etmiştir. İstanbul, ülkenin birçok şehirden göç almış ve bunun sonucunda nüfusu giderek daha da artmıştır. Cumhuriyet'in ilk nüfus sayım yılı olan 1927'de 806.860 kişilik nüfusa ve 7 ilçeye sahip olan İstanbul 2018 yılı itibarıyla idari sınırları içinde 39 ilçe sayısına ve TÜİK tarafından tespit edilen Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre (ADNKS) 15.067.724 kişilik nüfusa ulaşmıştır.

Beşeri ve ekonomik faaliyetler bakımından Türkiye'nin en gelişmiş ili olan İstanbul'da 1990'lardan sonra artan nüfusla birlikte Anadolu ve Avrupa Yakası'nda kentin doğu ve batı uçlarına yayılmak suretiyle yeni yerleşim merkezleri oluşmaya başlamıştır. Bu merkezlerden bazıları Anadolu Yakası'nda Sultanbeyli, Maltepe, Ataşehir, Çekmeköy, Sancaktepe olurken Avrupa Yakası'nda Avcılar, Bağcılar, Güngören, Bahçelievler, Esenyurt, Sultangazi, Beylikdüzü, Arnavutköy gibi yerleşmeler olmuştur. Bu yerleşim merkezlerinden en önemlisi son yıllarda hızla artan nüfusuyla dikkat çeken Esenyurt ilçesidir. Esenyurt, 1935 yılı genel nüfus sayımında Çatalca ilçe sınırları içinde 374 kişilik nüfusla tarım ve hayvancılığa dayalı köy statüsüne sahip bir yerleşim yeriyken yıllar içinde sağladığı gelişimle birlikte 2008 yılında ilçe statüsü kazanmıştır. 2018 ADNKS'ye göre Esenyurt, sahip olduğu 891.120 nüfusuyla Türkiye'nin dördüncü (ilk üç ilçe: Çankaya, Keçiören ve Şahinbey) ve İstanbul'un en kalabalık ilçesi haline gelmiştir.

Materyal ve Yöntem

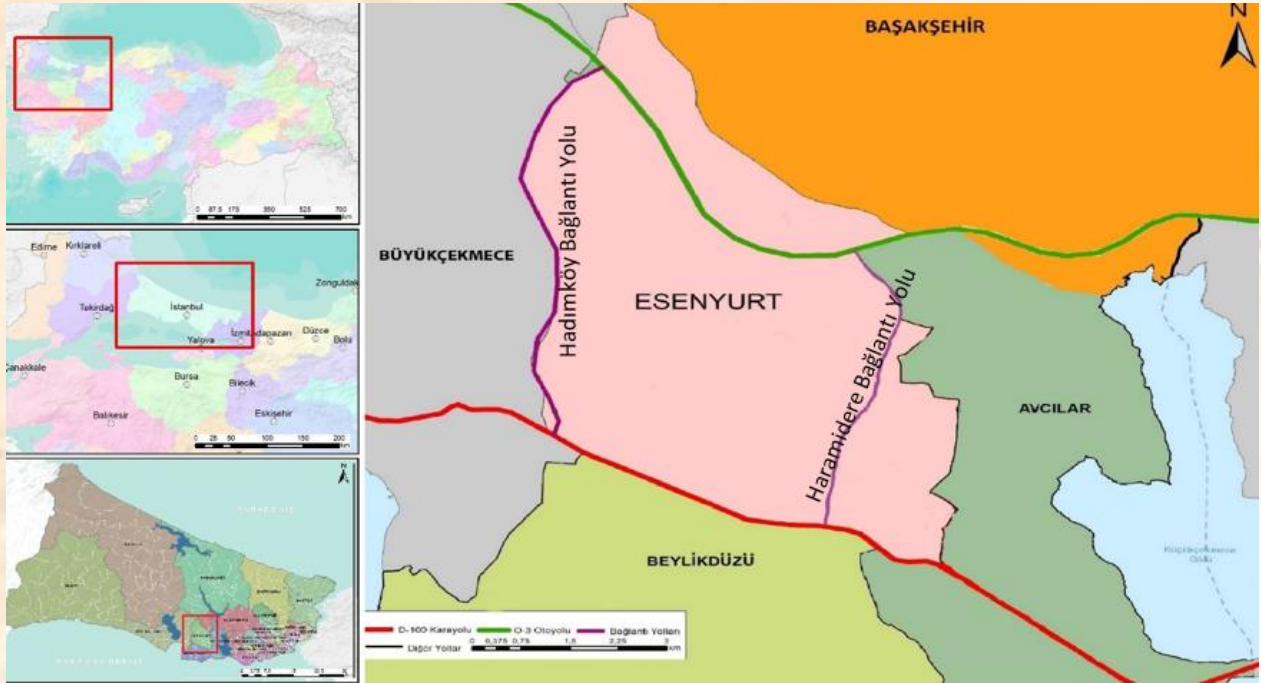
Esenyurt ilçe nüfusunun geçmişten günümüze gelişimi ve bu gelişim üzerinde rol oynayan faktörleri ortaya koymayı amaçladığımız bu çalışmada ilçeye ait nüfus verileri TÜİK'e ait 1965 - 2000 yılları arasındaki genel nüfus sayımlarından ve 2007-2018 yılları arası tespit edilen Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarından alınmıştır. 2000 yılından itibaren TÜİK tarafından tespit edilmeye başlanan mahalle verileri de çalışmaya eklenmiş ve bu veriler ilçe içerisinde nüfusun yoğun olduğu bölgelerin ortaya konması açısından önemli bir kıstas oluşturmuştur.

Nüfus verileri Esenyurt'un köy, belde ve ilçe statüsü taşıdığı 3 ayrı dönem halinde incelenerek tablolar haline getirilmiştir. Günümüzdeki Esenyurt ilçe arazisi Esenyurt ve Kıraç yerleşmelerinin birleşmesinden oluştuğu için 2008 yılına kadar oluşturulan nüfus tablolarında Kıraç'a ait nüfus miktarları da yer almıştır. Bu tablolarda Esenyurt ve Kıraç ile birlikte tablolara ait ilgili dönemde bu yerleşmelerin idari olarak bağlı bulunduğu belde, ilçe ve İstanbul geneline ait nüfus verileri de karşılaştırma yapabilmek amacıyla nüfus tablolarına eklenmiştir. Esenyurt'un ilgili dönemlerde öne çıkan nüfus artış hızını daha belirgin bir şekilde ortaya koymak adına bu yöntem oldukça faydalı olmuştur. Nüfus tablolarındaki yıllık nüfus artış hızları hesaplanırken TÜİK'in sayısal formülleri uygulanmıştır. Elde edilen 2018 yılı mahalle nüfus verilerinden ArcGIS yöntemi kullanılarak nüfus dağılım haritası oluşturulmuştur.

Diğer yandan ilçedeki sanayi faaliyetlerinin varlığını ve niteliğini ortaya koymak adına 10 ve üzerinde işçi çalıştıran sanayi kuruluşlarının sayısı ve faaliyet alanlarına ait veriler İstanbul Sanayi Odası'ndan (İSO) temin edilmiştir.

1. Esenyurt İlçesinin Yerleşme Özellikleri

Esenyurt ilçesi, konum olarak İstanbul'un Avrupa Yakası'nın güneybatı kesiminde yer almaktadır. İlçenin batısında Büyükçekmece, güneyinde Beylikdüzü, doğusunda Avcılar ve kuzeyinde Başakşehir ilçeleri bulunmaktadır. 43,13 km² yüz ölçüme sahip olan ilçenin güneyde Beylikdüzü ilçesiyle olan idari sınırını KB-GD yönünde 6,85 km boyunca uzanan D100 Karayolu, batıda Büyükçekmece ilçesiyle olan sınırını ise TEM- Hadımköy Bağlantı Yolu belirlemiştir (Şekil 1).



Şekil 1: Araştırma Sahası Lokasyon Haritası

Esenyurt ilçesinde topografya dalgalı yapı gösterir. Bu dalgalı yapının oluşmasında ilçe sınırları içinde KB-GD yönlü akış gösteren ve Marmara Denizi'ne dökülen Haramidere ile bu dereye ilçe içinden D-B yönlü uzanarak bağlanan küçük derelerin aşındırmasıyla oluşturduğu vadilerin önemli payı vardır. İlçe arazisinin yükselti değerleri genel olarak doğuda Avcılar sınırından (90 m) batıda Büyükçekmece'ye (195 m) kadar düzenli olarak artış gösterirken ilçenin güneyindeki D100 Karayolu'ndan (174 m) kuzey istikametinde ilçe merkezine doğru ilerledikçe yükselti değerleri düşüş gösterir (85 m). Ancak yükselti değerleri ilçe merkezinden kuzeyde TEM Otoyolu kesimine (120 m) doğru ilerledikçe tekrar artış gösterir (sehirharitasi.ibb.gov.tr). Esenyurt ilçe merkezinde ortalama eğim % 5-20 arasında değişim gösterirken ilçenin batısında yer alan Hoşdere - Esenyurt yolunun doğusunda ve Akçaburgaz, Atatürk ve İstiklal mahallelerine doğru eğim giderek artarak % 20-31 arasında değişerek yükselti değerleri artmaktadır (Esenyurt Belediyesi Stratejik Planı, 2015:21).

Karayolu ulaşım ağı bakımından önemli bir konumda bulunan Esenyurt'un güneyinde yer alan ve Beylikdüzü ilçesiyle idari sınır oluşturan D100 Karayolu, D-B yönlü olarak yaklaşık 6,85 km boyunca uzanmaktadır. İlçenin kuzey kesimindeyse bölgeyi Trakya ve Anadolu'ya bağlayan O-3 Otoyolu (Avrupa Otoyolu) yer almaktadır. O-3 Otoyolu güzergâhı üzerinden Hadımköy, Avcılar ve Esenyurt gişelerinden ilçeye giriş yapılmaktadır. D100 Karayolu ilçenin güneyindeki mahallelere ulaşımın sağlanmasında önemli rol oynarken O3 Otoyolu, sanayi bölgelerinin İstanbul'un çevresiyle olan bağlantısını sağlamaktadır. Bu iki ana güzergâhın dışında O3 Otoyolu ile D100 Karayolu'nu K-G yönlü olarak birbirine bağlayan 2 bağlantı yolu da ilçe ulaşımında önemli paya sahiptir. Bunlardan

ilki ilçenin doğusunda yer alan 5,8 km uzunluğa sahip Haramidere Bağlantı Yolu'dur. Diğer bağlantı yoluysa ilçenin doğusundaki 8 km uzunluğundaki Hadımköy bağlantı yoludur (Şekil 1).

Esenyurt'ta ilk yerleşim bugün "Köyiçi" diye tanımlanan ve ilçe merkezini oluşturan bölgede başlamıştır. XIX. yüzyıl başlarında Ekrem Ömer Paşa'ya ait çiftlik toprağında kurulan yerleşme, buranın hissedarlarından olan Eşkinozgillerden dolayı "Eşkinoz" adını almıştır. 1920 – 1938 yılları arasında mübadele yoluyla Romanya ve Bulgaristan'dan gelen göçmenlerin Eşkinoz'a yerleştirilmesiyle birlikte bölgede nüfus yapısı değişmeye başlamıştır. 1967 yılına gelindiğinde yerleşmenin adı "Esenyurt" olarak değiştirilmiştir (Esenyurt Belediyesi Stratejik Planı, 2015:20). İlçede yer alan Kıraç ise Cumhuriyet'ten önce bir Rum Köyü iken 1923 yılında Yunanistan ile yapılan mübadele antlaşmaları çerçevesinde Türk Köyü haline gelmiştir.

Esenyurt ilçesi iklim şartları bakımından Marmara geçiş iklimine sahiptir. Konum olarak kuzeyde Karadeniz'e yaklaşık 26 km ve güneyde Marmara Denizi'ne 6 km mesafesi bulunan Esenyurt'ta yıl içinde genel olarak Karadeniz üzerinden esen kuzey yönlü sıcaklığı düşürücü rüzgârlar hâkim durumdadır. Yıl içinde kuzey rüzgârlarının etkisini kaybetmesiyle birlikte hâkim rüzgâr yönü güney ve güneybatı olmaktadır. Esenyurt, İstanbul genelinde olduğu gibi yaz aylarının kurak ve kış aylarının yağışlı geçtiği bir yerleşmedir. Yıllık ortalama sıcaklık 15,8 °C'dir. Ortalama yıllık yağış 498 mm'dir (Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü). Esenyurt Yerleşim alanı 1980'li yıllarda kuru tarımın yapıldığı açık alanlara sahipken günümüzde bu alanlar büyük oranda kentleşmiş ve arsaya dönüşmüştür. Bitki örtüsü olarak da özellikli bir alana sahip olmayan ilçe, yol boyu ağaçlandırma ve park olarak düzenlenmiş olan alanlarda bitki örtüsüne sahiptir (Esenyurt Belediyesi Stratejik Planı, 2015:22).

2. Esenyurt'ta Nüfusun Gelişimi

2.1. 1965-1985 Dönemi

Esenyurt, uzun yıllar boyunca (1987 yılına kadar) Çatalca ilçesine bağlı Büyükçekmece beldesi sınırları içerisinde köy yerleşmesi olarak varlığını sürdürmüştür. Bu süre içerisinde nüfusun yapısına bağlı olarak ağırlıklı ekonomik faaliyet tarım ve hayvancılık olmuştur.

Tablo 1'de Esenyurt ve Kıraç yerleşmelerinin köy statüsü taşıdığı dönemde sahip olduğu nüfus miktarları yer almaktadır. 1965 – 1985 dönemini kapsayan Tablo 1'de Esenyurt ve Kıraç köyleri ile birlikte bu köylerin aynı dönemde bağlı bulunduğu Büyükçekmece beldesi, Çatalca ilçesi ve İstanbul il geneline ait nüfus miktarları birlikte verilmiştir. Diğer yandan son sütunda bu yerleşmelerin 20 yıllık dönemde oluşan yıllık nüfus artış oranları da yer almaktadır.

Tablo 1: 1965 – 1985 Dönemleri Arası Yerleşim Nüfusları

Yerleşim Merkezi	1965	1970	1975	1980	1985	Yıllık Artış (%)
İstanbul	2.293.823	3.019.032	3.904.588	4.741.890	5.842.985	4,79
Çatalca	62.005	69.523	71.459	89.057	117.380	3,24
Büyükçekmece	12.384	14.658	21.062	35.903	58.365	8,06
Esenyurt	1.410	923	1.631	6.636	21.290	14,54
Kıraç	365	371	435	544	826	4,17

Kaynak: TÜİK

Tablo 1'deki verilere göre 1965 yılında 2.293.823 olan İstanbul nüfusu 1985 yılına kadar yıllık ortalama % 4,79 artışla 5.842.985'e ulaşmıştır. İstanbul'da imar faaliyetlerinin hız kazandığı, sanayi ve ticaretin gelişim gösterdiği bu dönemde görülen yıllık nüfus artış hızı oldukça fazla gerçekleşmiştir.

Genel olarak kırsal faaliyetlerin yoğun olduğu ve 1965 yılında İstanbul'un o dönemdeki 19 ilçesinden biri olan Çatalca'nın nüfusu ise 62.005 kişidir. 1985 yılına gelindiğinde bu nüfus miktarı yıllık ortalama % 3,24 oranında İstanbul geneline göre biraz daha az artış göstererek 117.380'e ulaşmıştır. Aynı dönemde Büyükçekmece beldesinin nüfusu yıllık ortalama % 8,06 artış göstermiştir.

1965 yılında tarım arazilerinin geniş yer kapladığı, mevcut bulunan mera alanlarında hayvancılık yapılan ve sınırlı sayıda sanayi kuruluşunun bulunduğu Esenyurt köyünde nüfus miktarı 1.410'dur. 1970 yılından sonra Esenyurt'un

nüfus miktarı yıllık ortalama % 14,54 gibi oldukça yüksek miktarda artış göstererek 1985 yılında 21.290'a ulaşmıştır. Kıraç köyü ise bu dönemde yıllık ortalama % 4,17 oranla Esenyurt'a göre daha sınırlı nüfus artışı göstermiştir.

1970'li yıllarla birlikte İstanbul içindeki küçük sanayi girişimleri yerlerinde kalırken büyük sanayi kuruluşları kent dışına çıkma eğilimi göstermiştir. Bu sanayi kuruluşları kent dışında yer seçerken ucuz arsa fiyatlarının ve ucuz işgücünün olduğu bölgeleri göz önünde bulundurarak kolay ulaşım sağlayabilmek için anayol üzerindeki yerleşim alanlarını seçmişlerdir (Tekeli, 2013:298). Seçilen bu bölgelerden en önemlisi Büyükçekmece Gölü ve çevresindeki alandır. Özellikle Hadımköy çevresinde 1980'lerde sanayi tesislerinin kurulmasının hız kazanması büyük işçi göçlerine sebep olmuştur. Tablo 1'de belirtilen yerleşmelerin nüfus miktarlarına bakıldığında nüfusun en fazla artış gösterdiği dönemlerin 1975-1980 ve 1980-1985 yılları olduğu görülür. Zira bu dönemlerde İstanbul'a diğer illerden yapılan göç miktarı çok fazladır. Bu göçlerden İstanbul içinde en fazla payı alan yerleşmelerden biri o dönemde Esenyurt'un da içinde yer aldığı Büyükçekmece beldesi olmuştur.

1970'li yıllarda şehir merkezindeki sanayi kuruluşlarını İstanbul'un diğer noktalarına da yaymak amacıyla küçük sanayi siteleri kurulmuştur. Bu kapsamda Hoşdere köyü güneyinde 199.200 m² alan üzerine 31 bloktan oluşan iş atölyelerinin ilk etabının inşasına 1972 yılında, ikinci etabın inşasına ise 1986 yılında başlanmıştır. "Evren Sanayi Sitesi" adını alan bu sanayi sitesi arazisi 1987 yılında inşa edilen TEM Otoyolu ile birlikte ikiye bölünmüştür. 1994 yılında tam olarak faaliyete geçmesiyle birlikte sanayi sitesi çevresinde başlayan hızlı ve plansız yerleşmeyle birlikte çarpık kentleşme görülmeye başlanmıştır (Döker, 2012:116). Sanayi tesislerinin bölgeye kurulmasında en önemli pay ulaşım aittir. 1960'larda iyileştirilmeye başlanan ve ekspres yola çevrilen Londra Asfaltı, İstanbul'un batısındaki Büyükçekmece'ye kentin merkezinden ulaşılabilirliği artırmıştır. Diğer yandan 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün tamamlanıp ulaşımın açılmasıyla birlikte Hadımköy ve Büyükçekmece bölgesinin Anadolu ile karayolu bağlantısı kolaylaşmıştır. Ulaşılabilirliğin artmasıyla beraber Esenyurt, 1980'li yıllarda Anadolu'dan İstanbul'a meydana gelen hızlı göç hareketinden en fazla payını alan yerleşme olmuştur. İstanbul şehir merkezindeki sanayi kuruluşlarının Esenyurt çevresindeki ucuz arsa ve arazi imkânları ile ulaşım alanında oluşan cazip şartların etkisiyle tercih etmesi Esenyurt'u çok avantajlı bir bölge haline getirmiştir. Sanayi kuruluşlarının etkisiyle Esenyurt'ta nüfus 1980'li yıllarla birlikte hızlı artış sürecine girmiştir.

2.2. 1990- 2007 Dönemi

1987 yılında İstanbul'da idari anlamda yapılan bazı değişikliklerle il sınırları içerisinde yeni ilçe ve belde belediyeleri kurulmuştur. Bu kapsamda 21.12.1987 tarihinde alınan 87/34092 sayılı kararla Büyükçekmece ilçesine bağlı Esenyurt köyü, belde statüsü kazanmıştır (Resmi Gazete, 26.12.1987 sayı:19676). Belde statüsü kazanan Esenyurt'a o dönemde Merkez, İncirtepe, Yenikent, Fatih, Saadetdere ve Mehterçeşme olmak üzere 6 mahalle idari olarak bağlanmıştır. Aynı dönemde Kıraç köyü ise Büyükçekmece beldesine bağlı köy statüsünü devam ettirmektedir.

Tablo 2: Yerleşim Yeri Nüfusları ve Yıllık Ortalama Nüfus Artış Oranı

Yerleşim Merkezi	1990	2000	2007	Yıllık Artış (%)
İstanbul	7.309.190	10.018.735	12.573.836	3,24
Büyükçekmece	142.910	384.089	688.774	9,69
Esenyurt	70.280	148.981	253.084	7,83
Kıraç	2.239	24.217	63.293	21,72

Kaynak: TÜİK

Tablo 2'de Esenyurt'un belde statüsüne sahip olduğu 1990-2007 yılları arasında yapılan nüfus sayımlarına ait veriler yer almıştır. Tablo içerisinde Esenyurt beldesi ve Kıraç köyü ile birlikte bu yerleşmelerin idari olarak bağlı bulunduğu Büyükçekmece ilçesi ve İstanbul ilinin geneline ait veriler bulunmaktadır. 1990 ve 2000 yılı rakamları genel nüfus sayımlarına ait olurken 2007 yılına ait rakamlar ADNKS verilerine göre tespit edilmiştir.

Tablo 2'deki verilere göre İstanbul nüfusu 1990 yılında 7.309.190 olurken yıllık ortalama % 3.24 artışla 2007 yılında 12.573.836'ya yükselmiştir. Aynı dönemde Büyükçekmece ilçesi nüfusu 142.910 kişiden yıllık ortalama % 9.69 gibi yüksek oranda artış göstererek 688.774'e ulaşmıştır. Avrupa Yakası'nın batı ucunda yer alan ilçelerden biri olan Büyükçekmece ilçesi 1989 yılında inşa edilmeye başlanan ve etaplar halinde hizmete giren O3 Otoyolu (TEM Otoyolu) ile birlikte ulaşım anlamında İstanbul içinde daha erişilebilir bir yerleşme olmuştur. Yerleşim açısından oldukça cazip bir durum oluşturan bu durum Büyükçekmece'de nüfusun hızlı artışına sebep olmuştur.

Esenyurt beldesindeki nüfusun gelişim seyri bu dönemde Büyükçekmece'den farklı değildir. 1987 yılında idari olarak 6 mahallenin bağlanmasıyla sınırları genişleyen Esenyurt'un nüfusu 1990 yılında 70.280 olurken bu miktar yıllık ortalama % 7,83 artışla belde statüsü taşıdığı son yıl olan 2007 yılında 253.084'e yükselmiştir. Belde statüsü taşıyan bir yerleşim yeri için oldukça yüksek olan bu nüfus miktarıyla Esenyurt 2007 döneminde İstanbul'un birçok ilçesini (Örn: Bakırköy: 214.821, Beşiktaş: 191.513, Beykoz: 241.833 ve diğer 7 ilçe) geride bırakmıştır.

1987 yılında Esenyurt'un belde statüsü kazanmasıyla birlikte imar alanında büyük hareketlilik başlamıştır. Bu anlamda atılan ilk ciddi adım 1992 yılında yerel yönetimin öncülüğünde Esenkent Yapı Kooperatifi'nin kurulması olmuştur. Gecekondulaşmanın önlenmesi ve planlı yerleşmenin başlangıcı adına TEM Otoyolu kenarında ve bugün "Esenkent" olarak tanımlanan bölgede yerel yönetimin öncülüğünde 1992 yılında kurulan Esenkent Yapı Kooperatifi vasıtasıyla 7.200 adet modern konut inşası 1996 yılında tamamlanmıştır.

1990-2007 yılları arasındaki dönemde nüfustaki gelişmeye bağlı olarak Esenyurt ve Kıracaoğlu'da idari bakımdan bazı değişiklikler yapılmıştır. Bunlardan birincisi 1997 yılında Kıracaoğlu köyünün Büyükçekmece ilçesine bağlı belde belediyesi haline getirilmesidir. Bu değişiklikte birlikte Kıracaoğlu beldesi sınırları içinde idari bakımdan Merkez ve Namık Kemal Mahallesi olmak üzere 2 mahalle yer almıştır. Böylece 1990 yılında 2.239 olan Kıracaoğlu nüfusu yaklaşık 11 kat artarak 2000 yılında 24.217'ye yükselmiştir (Tablo 2). Bu yüksek nüfus artışındaki pay Kıracaoğlu'nun 2 mahalle ile birlikte belde statüsü kazanmasının yanında bölgede hızla artan sanayi faaliyetleridir. İdari anlamda yapılan ikinci değişiklik ise Esenyurt beldesinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde Esenyurt'taki bazı mahallelerin hızla gelişmesi yeni iskân alanlarının açılmasına sebep olmuştur. Hizmetlerin daha sağlıklı ve verimli yürütülebilmesi için hızla gelişen ve geniş alan kapsayan mahalleler bölünerek ulaşım, eğitim, nüfus vb. faktörlerebağılı olarak 5 mahalle daha kurulmuştur. Bunlar: Talatpaşa, İnönü, Namık Kemal, Esenkent, Örnek Mahallesi şeklindedir. Böylece Esenyurt beldesinin mahalle sayısı 11'e yükselmiştir.

2000'li yıllarla birlikte Türkiye genelinde olduğu gibi İstanbul'da da inşaat sektöründe büyük canlanma gerçekleşmiştir. Oluşan bu hareketliliğin neticesinde İstanbul'da yeni toplu konut alanlarının yapımı için başta TOKİ ve KİPTAŞ olmak üzere kamu ve özel sektöre ait inşaat şirketleri yeni yer arayışına girmişlerdir. Bu anlamda arsa maliyetlerinin ucuz olduğu İstanbul'un doğu ve batı uçlarındaki yerleşim alanları yeni konut üsleri olarak seçilmiştir. Avrupa Yakası'nda Beylikdüzü, Esenyurt, Silivri ve Büyükçekmece ilçeleri konut inşası bakımından oldukça hareketli bir döneme girmiştir. Bu yapılaşma süreci yerleşmeleri mekânsal anlamda önemli değişikliklere uğratmıştır. Özellikle Esenyurt, İstanbul'daki konut stokunun önemli bir bölümünü oluşturmuştur. İnşa edilen yüksek katlı binalar, "rezidans" adı verilen yapılar, modern siteler, eğitim kurumları Esenyurt'un arazi değerini hızla yükseltmeye başlamıştır. Kent içinde bir yanda derme çatma, plansız birkaç katlı binalar yer alırken bu yapılarla neredeyse iç içe yüksek katlı binalar bir arada inşa edilmiştir.

1990 - 2007 döneminde Esenyurt'ta konut alanları hızla genişlerken aynı dönemde Kıracaoğlu, İstanbul'un önemli sanayi alanlarından biri olma yolunda önemli ilerlemeler kaydetmiştir. 1990 yılında 2.239 nüfuslu bir köy yerleşmesi olan Kıracaoğlu 2000 yılında 24.217 nüfuslu bir sanayi beldesine dönüşmüştür. 2008 yılına kadar özellikle Kıracaoğlu ve çevresinde irili ufaklı yaklaşık 1.000 işyeri kurulmuştur. Bu işyerlerinde Büyükçekmece ilçesi sınırlarında ikamet edenlerle birlikte ilçe dışından gelenler istihdam edilmiştir (Doğan, 2009:71). Sanayi kuruluşlarının özellikle Esenyurt ve Büyükçekmece'yi birbirinden ayıran Kıracaoğlu-Hadımköy bağlantı yolu çevresinde ulaşımın cazip etkisinden dolayı toplanmasıyla birlikte Kıracaoğlu, İstanbul'un en önemli sanayi alanlarından biri olmuştur. Bu kapsamda bölgede kurulan ve sayıları hızla artan sanayi kuruluşları ve fabrikaların çevresinde inşa edilmeye başlanan konutlar plansız yapılaşmanın bu dönemde bölgede başlangıcı oluşturmuştur. Sanayinin ihtiyaç duyduğu ucuz işgücü ise bu bölgeden karşılanmıştır. 2007 yılında yapılan ilk ADNKS'de Kıracaoğlu beldesinin nüfusu hızlı bir artış göstererek 63.293'e ulaşmıştır. Böylece 1990-2007 yılları arasını kapsayan dönemde yıllık ortalama nüfus artışı % 21,72 olmuştur. Bu artış oranına göre Tablo 2'deki yerleşmeler içerisinde nüfusu bu dönemde en hızlı artış gösteren yerleşme Kıracaoğlu'dur.

1

Şekil 2: 2007 Yılı ADNKS Verilerine Göre Esenyurt İlçesindeki Mahalle Nüfusları

Şekil 2'de Esenyurt ve Kıracaoğlu'nun Büyükçekmece ilçesine bağlı belde statüsü taşıdığı son yıl olan 2007 yılında idari sınırları içindeki mahalle nüfus miktarları verilmiştir. Bu verilere göre 2007 yılında Esenyurt'ta idari bakımdan 16, Kıracaoğlu'ta ise 3 mahalle bulunmaktaydı. Esenyurt'un 2007 yılında en kalabalık mahalleleri Örnek, İnönü, Yenikent ve Saadetdere Mahalleri olurken bu yerleşmelerin her birinde nüfus miktarı 20.000'in üstündedir. Planlı yapılaşmanın başlangıcı olarak görülen Esenkent Mahallesi'nde nüfus miktarı 2007 yılında 18.848 olarak tespit edilmiştir.

Sanayi sektörünün giderek yoğunlaştığı Esenyurt beldesinin çevresini saran TEM Otoyolu, D100 Karayolu ve bağlantı yolları bölgeyi ulaşım açısından cazip hale getirirken yeni konut projeleri için bu çevreyollarının civarları seçilmiştir. Gerek İstanbul içinden gerekse de diğer şehirlerden nüfusu hızla kendine çeken Esenyurt'ta çevreyolları etrafında Ardiçhevler, Cumhuriyet, Pınar, Sanayi ve Yeşilkent olmak üzere yeni mahalleler oluşturulmuştur.

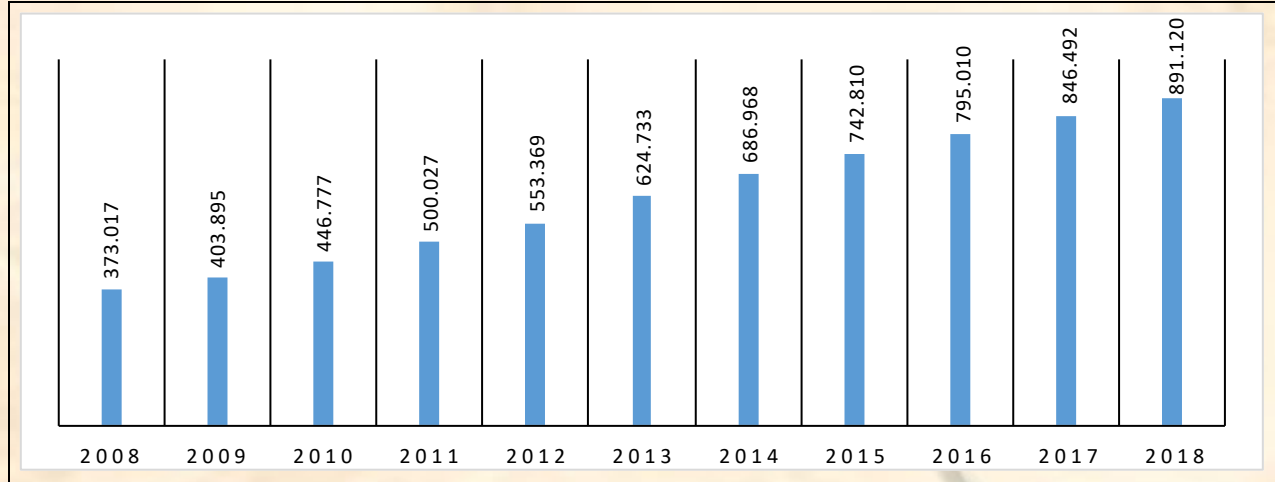
Kıraç'ta 2000 yılında 2 olan mahalle sayısı 2007 yılına gelindiğinde Çakmaklı Mahallesi ile birlikte 3'e yükselmiştir. Sanayi kuruluşlarının Esenyurt'a göre daha yoğun olduğu Kıraç'ta ise nüfusun çok büyük bölümü Merkez Mahallesi ve Atatürk Mahallesi'nde toplanmıştır.



Fotoğraf 1: D100 Karayolu Esenyurt Mevkiinde Konut ve Alışveriş Merkezleri (üstte), Haramidere Bağlantı Yolu Çevresindeki Konut Alanları (altta)

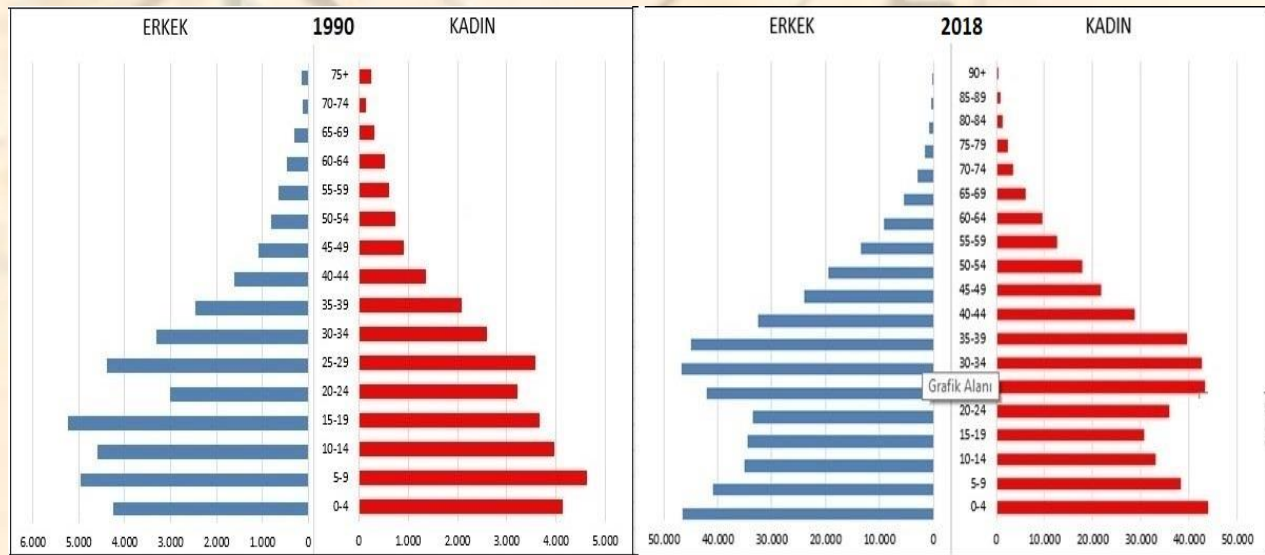
2.3. 2008 Yılı Sonrası Dönem

2008 yılında Esenyurt ve çevresi İstanbul'da sanayinin konumlandığı önemli bölgelerden biri haline gelmiştir. Diğer yandan konut sektöründe tüm Türkiye'de yaşanan hızlı gelişim süreci Esenyurt'ta daha belirgin duruma gelmiştir. Bölgenin sahip olduğu boş ve geniş araziler, İstanbul gibi o dönemde nüfusu 10 milyonu aşan bir mega kent için önemli bir konut stoku sağlayacak bölge anlamı taşımaktaydı. Esenyurt'un gelişimi adına 22.03.2008 tarih ve 26824 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5747 sayılı "Büyükşehir sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması" hakkındaki kanun ile önemli bir adım atılarak Esenyurt ilçesi kurulmuştur. Aynı kanunla ilçe statüsü kazanan Beylikdüzü ile Esenyurt arasındaki idari sınır güneydeki D100 Karayolu olarak belirlenmiştir. Buna göre D100 Karayolu'nun güneyi Beylikdüzü ve kuzeyi Esenyurt İlçe sınırları olarak belirlenirken Kıraç beldesi de lağvedilerek (tüzel kişiliği kaldırılarak) çeşitli mahalle adlarıyla Esenyurt ilçesine dâhil olmuştur. Yapılan bu düzenlemeyle Esenyurt ilçe yüzölçümü 43,13 km²'ye ve ilçe sınırları içindeki mahalle sayısı da 20'ye ulaşmıştır. İlçe statüsüne kavuşmasıyla birlikte Esenyurt için gelişim süreci hız kazanmıştır. Özellikle ilçeyi dört bir yandan saran ana ulaşım yollarının çevresinde ulaşım avantajına bağlı olarak yüksek katlı binalar hızla yükselmeye başlamıştır (Fotoğraf 1). Bu inşa süreciyle birlikte Esenyurt kısa zamanda İstanbul'un en büyük konut stokuna ve en yüksek nüfusa sahip ilçelerinden biri olmuştur. Bu durum Esenyurt'ta dikey yapılaşmanın hız kazandığı dönemi oluşturmuştur.



Şekil 3: Belirtilen Yıllara Ait Esenyurt ADNKS Verileri

Şekil 3’de Esenyurt’un ilçe statüsü kazandığı 2008 yılından 2018 yılına kadar geçen süreçte sahip olduğu yıllık nüfus miktarları yer almaktadır. Bu verilere göre 2008 yılında 373.017 olan Esenyurt ilçe nüfusu hızlı artış süreciyle birlikte 2018 yılında 891.120’ye yükselmiştir. İlçede nüfusun bu kadar hızlı artması sonucunda 5 Aralık 2014 tarihinde Esenyurt Belediye Meclisi’nce alınan kararla ilçenin mahalle sayısı 43’e çıkmıştır. Diğer yandan Şekil 3’teki nüfus verilerine göre 2008-2018 yılları arasında Esenyurt ilçesinin yıllık nüfus artış hızı % 9,10 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde İstanbul il geneline ait nüfus artış hızı ise Esenyurt’un nüfus artış hızının oldukça gerisinde kalarak yıllık ortalama % 1,73 olmuştur. Diğer yandan ilçeye Şekil 3’teki rakamlara dâhil olmayan çok sayıda başta Suriye ve Afganistan olmak üzere çeşitli ülkelerden mülteciler gelmiştir. Esenyurt’ta resmi olmayan verilere göre 150.000 civarında mültecinin yaşadığı gözönüne alındığında Esenyurt toplam nüfusunun gayri resmi olarak 1 milyonu aştığı tahmin edilmektedir. Bu mülteciler yoğun olarak ilçenin sosyoekonomik yönden daha az gelişmiş olan iç kesimlerindeki mahallelerde yaşarken Türk vatandaşlığına geçebilmek amacıyla gelir durumu yüksek olan mültecilerin ilçedeki lüks konut projelerinden birden fazla sayıda konut satın aldığı gözlenmektedir.



Şekil 4: Esenyurt’un 1990 ve 2018 Yıllarına Ait Nüfus Piramidi

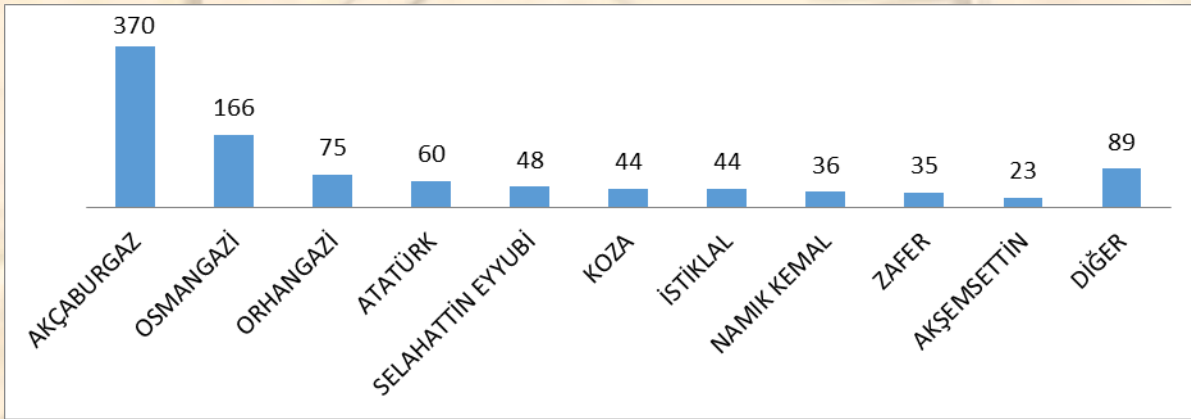
Şekil 4’te karşılaştırmalı olarak 1990 ve 2018 yıllarına ait nüfus piramitleri verilmiştir. 1990 yılına ait piramit incelendiğinde 0-25 yaş aralığına ait bölümlerde erkek ve kadın nüfusunda belirli bir düzen görülmemektedir. 25-29 yaş grubundan itibaren piramidin üst kısımlarına bakıldığında her iki cinsiyete ait nüfus miktarlarında azalma görülmektedir. Ancak 60 yaş üstü nüfusta kadın nüfus miktarı erkek nüfusa göre daha fazladır. Nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde 1990 yılında Esenyurt’ta 0-14 yaş grubu, toplam nüfusun % 37,80’ini oluştururken çalışma çağındaki 15-64 yaş grubu nüfus % 68,91’ini oluşturmaktadır. 65 yaş üstü nüfusun yalnızca %

yerleşimin yoğun olduğu ikinci bölüm ise D100 Karayolu ile Haramidere Bağlantı Yolu çevresidir. Özellikle Esenyurt'un ilçe statüsü kazandığı 2004 yılından sonra inşa edilen yüksek katlı ve içerisinde alışveriş merkezleri, özel okullar, spor kompleksleri ve çocuk oyun alanları barındıran sitelerden oluşan bu mahalleler çok sayıda konut alanına sahiptir (Fotoğraf 1). Haramidere Bağlantı Yolu kıyısında yer alan Üçevler (573,49 kişi/ha), Süleymaniye (574,02 kişi/ha), İnönü (514,02 kişi/ha) ve Balıkyolu (517,42 kişi/ha) Mahalleleri konut alanlarının yoğun olduğu bu mahallelere örnek olarak verilebilir.

D100 Karayolu kenarındaki mahallelerin ise tamamı planlı konutlardan oluşmaktadır. 1990'lı yıllarda İstanbul'un konut ihtiyacını karşılamak adına kooperatiflerin teşvik edildiği dönemde inşa edilen bu bölgede düzenli bir yapılaşma görülür. Nüfusun nispeten biraz daha seyrek olduğu bu bölümde Cumhuriyet (273,39 kişi/ha), Barbaros Hayrettin Paşa (216,17 kişi/ha), Güzelyurt (171,28 kişi/ha) ve Mevlana (160,78 kişi/ha) Mahalleleri yer almaktadır.

3. Esenyurt'ta Nüfusun Dağılımı ve Gelişimini Etkileyen Faktörler

Esenyurt'ta nüfusun gelişimini ve dağılımını etkileyen en önemli faktörler ilçedeki yoğun sanayi faaliyetleridir. 1980'li yılların başından itibaren Esenyurt'ta başlayan sanayileşme günümüzde önemli bir seviyeye ulaşmıştır. İlçe sınırları içinde İstanbul Sanayi Odasının verilerine göre 990 adet fabrika, atölye ve üretim tesisi faaliyet göstermektedir. Bu tesisler ağırlıklı olarak tekstil ve hazır giyim, metal ve plastik sanayisi alanlarında üretim yapmaktadır. Esenyurt sahip olduğu 990 sanayi tesisiyle İstanbul'daki ilçeler içerisinde Başakşehir'den sonra sanayinin en yoğun olduğu 2. ilçe konumundadır.



Şekil 6: Esenyurt İlçesinde Sanayinin Mahallelere Göre Dağılımı (Kaynak: İstanbul Sanayi Odası)

Sanayi faaliyetleri, ilçenin batısındaki Hadımköy Bağlantı Yolu etrafında yoğunlaşmaktadır. Hadımköy Bağlantı Yolu'nun doğusunda yer alan Büyükçekmece ilçesine ait Cumhuriyet ve Çakmaklı Mahalleleri de sanayi faaliyetleri bakımından yoğundur. Bölgeye sanayi tesisleri, 1980'li yıllarda yerel yönetimin İstanbul'un iç kesimindeki sanayiye şehir dışına toplama programı kapsamında taşınmıştır. 1992 yılında Zeytinburnu'ndaki limanın Avcılar ve Beylikdüzü sahiline taşınmasıyla beraber bölgede sanayi faaliyetleri giderek yoğunlaşmıştır.

Şekil 6'daki verilere göre sanayinin en yoğun olduğu mahalleler arasında yer alan Akçaburgaz, Osmangazi ve Atatürk Mahalleleri Hadımköy Bağlantı Yolu kenarındadır. 370 tesisin faaliyet gösterdiği Akçaburgaz Mahallesi içerisinde ağırlıklı olarak metal, plastik ve giyim sanayiine ait firmalar faaliyet göstermektedir. Akçaburgaz Mahallesi'nin güneyinde yer alan ve 166 tesisin bulunduğu Osmangazi Mahallesi ve 60 tesisin bulunduğu Atatürk Mahallesi Hadımköy Bağlantı Yolu kenarında yer alan ve bu bağlantı yolunun ulaşım avantajını kullanan diğer yerleşmelerdir.

TEM Otoyolu kenarında kalan Orhangazi, Koza ve Selahattin Eyyubi Mahalleleri'nin bulunduğu bölge Esenyurt ilçesinde sanayinin yoğun olduğu bir diğer mevkidir. 75 tesisin bulunduğu Orhangazi Mahallesi'nde İsiso Sanayi Sitesi, 44 tesisin bulunduğu Koza Mahallesi'ndeki Mimsan Mobilyacılar Sitesi, Evren Sanayi Sitesi 1. Kısım ve Kotçular Sanayi Sitesi; Selahattin Eyyubi Mahallesi'nde ise Evren Sanayi Sitesi 2. Kısım yer alır.

İlçenin en eski ekonomik faaliyeti olan tarım ve hayvancılık ise 2018 yılı TÜİK verilerine göre oldukça azalmıştır. Bu verilere göre ilçedeki tarım arazilerinin büyüklüğü 250 dönüm olurken kayıtlı hayvan işletme sayısı 14'tür.

Esenyurt'ta hızlı nüfus artışına bağlı olarak demografik yatırımlar son dönemde hız kazanmıştır. İlçede inşa edilen büyük konut projelerinin hızla dolmasıyla birlikte öncelikle eğitim kurumu ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan bu açığı kapatmak amacıyla ilçenin birçok yerinde yapılan eğitim yatırımlarıyla birlikte 2018 yılı itibarıyla Esenyurt'ta özel sektöre ve kamuya ait ilk ve orta dereceli toplam 173 eğitim kurumu faaliyet halindedir. Bu eğitim kurumlarında öğrenim gören öğrenci sayısı 147.703 olurken, derslik başına düşen öğrenci sayısı 45'tir (Esenyurt İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü). Diğer yandan 2013 yılında kurulan Özel Esenyurt Üniversitesi 55 bölümde daha çok Esenyurt ve çevre ilçelerden gelen 8.370 öğrenciye eğitim vermektedir. Bu örgün eğitim kurumlarının yanında ilçe içinde hemen her mahallede Esenyurt Belediyesi'ne ait kültür merkezleri ve çeşitli alanlarda faaliyet gösteren spor kompleksleri halka hizmet vermektedir.

Esenyurt'un ekonomik açıdan en hareketli bölgesi ilçenin güneyindeki D100 Karayolu çevresidir. Bu bölgede özel ve toplu ulaşım avantajına bağlı olarak yakın ilçelerden insanların da ziyaret ettiği alışveriş mekânları yer almaktadır. Bunlar içerisinde başlıcaları: Güzelyurt Mahallesi'nde Eskidji AVM, Media Markt; Mevlana Mahallesi'nde Marmara Park AVM, Carrefour ve Bauhaus (Fotoğraf 1); Turgut Özal Mahallesi'nde Torium AVM ve Otoport AVM; Gökevler Mahallesi'nde Autopia AVM'dir. 2012 yılında hizmete giren metrobüsle birlikte ulaşılabilirliğin de etkisiyle bu alışveriş mekânları bölgede hareketliliğin en önemli unsurudur. Diğer yandan ilçenin kuzeybatısında O3 Otoyolu kenarında Koza Mahallesi sınırları içinde Akbatı AVM yer almaktadır. Bölgede lüks konut projeleriyle birlikte inşa edilen Akbatı AVM ilçenin kuzey kesimindeki tek alışveriş merkezidir.

D100 Karayolu kenarında Esenyurt ile Büyükçekmece sınırını oluşturan noktada yer alan TÜYAP İstanbul Fuar Merkezi yıl boyunca çeşitli ulusal ve uluslararası fuarlara ev sahipliği yapmaktadır. Çok sayıda ziyaretçiyi ağırlayan TÜYAP Fuar Merkezi çevresinde turizm işletme belgesine sahip olup 2018 yılı itibarıyla faaliyette olan Esenyurt'ta 11, Beylikdüzü'nde 13 ve Büyükçekmece'de 7 adet otel ve restoran bulunmaktadır (<http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr>). Bu yönüyle TÜYAP Fuar Merkezi Esenyurt ve çevredeki ilçeler açısından önemli bir turizm potansiyeline sahiptir.

Esenyurt'ta hızlı nüfus artışının görülmesi ulaşım alanında önemli bir ihtiyacı doğurmuştur. Bu anlamda ilçeye özel ve toplu ulaşım alanında bazı yatırımlar planlanmıştır. Bu yatırımlardan en önemlisi D100 Karayolu üzerinde 2012 yılında faaliyete geçen Avcılar-Beylikdüzü TÜYAP arasındaki, metrobüs hattıdır. Hattın bu bölümünde yer alan 8 adet istasyon Esenyurt ve Beylikdüzü ilçelerine ulaşımın sağlanmasında önemli bir paya sahiptir. Diğer yandan Taksim, Bakırköy, Küçükçekmece, Avcılar, Büyükçekmece ve Silivri olmak üzere kentin çeşitli noktalarına İETT seferleri düzenlenmektedir. İlçenin kuzey kesiminde yer alan O-3 Otoyolu kıyısındaki prestij konut projelerinin dolmasıyla birlikte özel otomobille ulaşım alanında ortaya çıkan trafik sorununu aşmak adına O-3 Otoyolu üzerinde Koza Mahallesi mevkiinde 2011 yılında Esenyurt gişeleri açılmıştır. Böylece daha önce bu otoyol üzerinde mevcut bulunan Hadımköy ve Avcılar gişelerine ek olarak ilçeye üçüncü bir giriş yolu açılmıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

İstanbul'da 1950'li yıllarda başlayan sanayi hamlesiyle birlikte kent doğu ve batı yönünde genişleme göstermiştir. Bu genişlemeyle birlikte kentin uzak noktalarında tarım, hayvancılık ve balıkçılık fonksiyonlarına sahip olan köy yerleşmeleri sanayi faaliyetlerine ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Bu yerleşmelerden biri de Esenyurt olmuştur.

1960'lı yılların sonuna kadar tarım ve hayvancılığa dayalı ekonomiye sahip, kırsal yerleşme karakteri gösteren Esenyurt'un gelişmesinin temelinde bölgede 1970'lerden sonra kurulmaya başlanan sanayi kuruluşları önemli rol oynamıştır. Yerel yönetimin yönlendirmesiyle Büyükçekmece Gölü çevresindeki Hadımköy, Kıraç ve Esenyurt bölgesi sanayi alanı olarak belirlenmiştir. Sanayi kuruluşlarının taşınmasıyla beraber özellikle Esenyurt yoğun bir işçi göçüne sahne olmuştur. Hızlı nüfus artışı sonucunda 1965 yılında 1.410 olan Esenyurt köyünün nüfusu 1985 yılında 21.290'a ulaşmış ve 1987 yılında Esenyurt'a belde statüsü verilmiştir.

1990'lı yılların başında inşası tamamlanan O3 Otoyolu, Hadımköy ve Haramidere bağlantı yolları ile birlikte 1992 yılında Ambarlı Limanı'nın da faaliyete girmesiyle nüfusu hızla artan bölgede konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Konut açığını kapatmak adına hızlanan konut projelerinin İstanbul merkezine göre daha ucuz olması ve bölgede ulaşım imkânlarının gelişmesi nüfusu hızla artıran faktörlerden biri olmuştur. Böylece Esenyurt sanayi amaçlı işçi göçlerinin dışında muhtelif sebeplere bağlı olarak da göç almaya başlamıştır. Göçlerin sonucunda 2007 yılında Esenyurt nüfusu 253.084'e ulaşmıştır.

2008 yılında Esenyurt'a ilçe statüsü verilmesiyle birlikte ilçede hızlı yapılaşma dönemi başlamıştır. İlçenin dört yanını saran çevreyolları Esenyurt'un kolay erişilebilir olmasını sağlarken bu çevreyollarının kavşak noktalarında dikey mimari tarzda konutlar inşa edilmiştir. Bu konutların kısa sürede dolmasıyla ilçenin nüfusu hızla yükselmiştir. İlçede nüfus yoğunluğu özellikle D100 Karayolu kenarında ve O3 Otoyolun Esenyurt girişler mevkiinde belirgindir.

2018 yılı itibariyle 891.120 kişilik nüfusu ile İstanbul'un en kalabalık ilçesi olan Esenyurt'ta 2018 yılı itibariyle 990 adet sanayi kuruluşu faaliyet göstermektedir. Sanayi bakımından İstanbul'un ilçeleri arasında Başakşehir'den sonra ikinci sırada gelmektedir. Sanayi kuruluşlarının ilçenin batısında ve kuzeyindeki Akçaburgaz, Orhangazi, Osmangazi ve Atatürk Mahalleleri'nde yoğun olduğu görülmektedir. 2008 yılından önce Kıraç olarak tanımlanan bu bölgede konut alanları daha seyrektir. Nüfusun sosyoekonomik yapısı ilçenin diğer bölgelerine göre düşüktür.

Esenyurt'ta arazi kullanımında yıllar içinde büyük değişiklikler gerçekleşmiştir. Tarım alanları, sanayi alanlarına ve yerleşim alanlarına dönüşmüştür. İlçenin merkezini oluşturan iç kısımda nüfus yoğun olurken aynı zamanda devlet daireleri, belediye hizmet noktaları, okullar, meydan ve çarşının bulunduğu bu bölgede ticari canlılık oldukça fazladır.

Esenyurt'ta nüfusun yaklaşık 50 yılda (1965-2018) 1.410'dan 891.120'ye ulaşması oldukça hızlı bir şekilde gerçekleşirken gelecek dönemde bu nüfus miktarının biraz daha artacağı öngörülmektedir. Bu aşırı nüfus artışı ilçede günümüz itibariyle birtakım demografik sorunları meydana getirmiştir. İlçede yeterli eğitim ve sağlık hizmetleri mevcut değildir. Bu alanlarda ihtiyaç duyulan hizmet çevre ilçelerden karşılanmaktadır. Bu durum ise çevre ilçelerin yükünü artırmaktadır. Atılacak en acil adım ilçenin 1 milyona yaklaşan nüfusu göz önüne alınarak okul ve hastane yapımına öncelik vermektir.

İlçede 2008 yılından sonra hızlı ve kontrolsüz şekilde artan inşaatlar ilçeyi adeta betonlaştırmıştır. Mimari anlamda birbirine uyumsuz olarak inşa edilen 30-40 katlı dev binalar buldukları bölgede trafik ve altyapı sorunlarına sebep olmaktadır. Özellikle aşırı yağışlı ve karlı günlerde altyapının yetersizliğine bağlı olarak ortaya çıkan su birikintileri ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Bu yüzden mevcut altyapının ilçedeki konut yoğunluğu ve nüfus durumu dikkate alınarak yeniden düzenlenmesine ihtiyaç vardır.

Esenyurt'un nüfus açısından bir diğer sorunu ilçede yaşayan başta Suriye ve Afgan uyruklu olmak üzere mültecilerdir. İlçede yaşayan mültecilerin en önemli sorunu iş, eğitim ve uygun şartlarda barınmadır. Bu ihtiyaçların yeterince karşılanmadığı ortamda bazı sosyolojik problemler ortaya çıkabilmektedir. Bu durum göz önüne alınarak mültecilerin kendi ülkelerine geri dönmelerinin teşvik edilmesi ve bir süre daha kalacaklar için eğitim, iş ve barınma şartlarının iyileştirilmesi gerekmektedir.

Kent Akademisi

KAYNAKÇA

- Doğan, M. (2009).). Demographic Movements in the Township of Büyükçekmece. *Management and Education Academic Journal*, pp:66-75.
- Doğan, M. (2013). Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 27, ss: 511-550.
- Doğan Sertkaya, Ö. (2009). Nüfus Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Silivri. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 20, ss: 1-19.
- Döker, F. (2012). "İstanbul Kentsel Büyüme Sürecinin Belirlenmesi, İzlenmesi ve Modellemesi".Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Esenyurt Belediyesi Stratejik Planı (2015-2019). HYPERLINK "<https://www.esenyurt.bel.tr/tr/>"
<https://www.esenyurt.bel.tr/tr/> E.T: 17.08.2018.
- Gökburun, İ. (2017). "1950-2015 Yılları Arasında İstanbul'da Nüfus Hareketleri". Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Göney, S. (1995). *Şehir Coğrafyası I*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.
- İstanbul Sanayi Odası, (2018). 09.01.2018 tarihinde veriler e-posta yoluyla temin edilmiştir.
- İstanbul Şehir Haritası, (2018). "<https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>" <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/> E.T: 18.08.2018.
- İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (2018). <http://www.istanbulkulturturizm.gov.tr/TR-172646/turizm-belgeli-tesisler---guncellendi.html>. E.T: 02.12.2018.
- Meteoroloji 1. Bölge Müdürlüğü, (2017). İlçeye ait veriler 11.12.2017 tarihinde e-posta yoluyla talep edilerek temin edilmiştir.
- Resmi Gazete, (2018). 26.12.1987 tarihli 19676 numaralı sayı. <http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19676.pdf&main=http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19676.pdf> E.T: 22.09.2018.
- Tekeli, İ. (2013). *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Terzi, F. ve Dökmeçi, V. (2007). İstanbul Metropolitan Alanında Nüfus ve İşgücünün Mekânsal Dağılımının Analizi. *Planlama Dergisi*, Sayı: 39, ss: 29-36.

TÜİK, (2018). "https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr" https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr
E.T: 28.09.2018.

Tümertekin, E. (1995). İstanbul'un Coğrafi Anatomisi. *İstanbul Dergisi*, Sayı: 14, ss: 19-24.

