

## İSTANBUL'UN GÜNEYBATI İLÇELERİNDE (BEYLİKDÜZÜ, SİLİVRİ VE BÜYÜKÇEKMECE) ULAŞIMIN NÜFUS VE YERLEŞMEYE ETKİSİ<sup>1</sup>

The Effect of the Transportation on the Settlement and Population in Southwest District (Beylikdüzü, Silivri and Büyükçekmece) in İstanbul

Fatih AYHAN<sup>2</sup>

### Özet

Günümüzde yerleşmeleri beşeri ve ekonomik bakımdan birbirine yakınlaştıran en önemli faaliyet ulaşımdır. Ulaşım faaliyetini bir alanda sadece fiziksel olarak var olan bir unsur olarak göremeyiz. Çünkü ulaşım faaliyeti gerek kara, gerek deniz gerekse de hava ulaşımı vasıtalarıyla yerleşim yerleri üzerinde beşeri bakımdan büyük etkiler yaratır. Bu etkilerden en önemlisi, "Yerleşme-nüfus etkisi"dir. Ülkemizin en büyük "Mega Şehri" olan İstanbul, sahip olduğu topografik şartlardan dolayı kara ulaşımına oldukça elverişlidir. Şehrin doğu-batı istikametinde uzanan D100 Karayolu ve TEM Otoyolu, güzergahları boyunca yerleşim alanlarını sanayi, ticaret, yerleşme, nüfus gibi özellikler bakımından etkilemektedir. Bu etkileşim özellikle son yıllarda nüfusu hızla artmaya başlayan ve kent merkezine yaklaşık 60-80 km mesafede bulunan Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü ilçelerinde belirgin bir şekilde gözlenmektedir. Aynı zamanda Marmara Denizi'ne de kıyısı bulunan bu ilçelerin karayolu güzergahları ile ilişkisinin incelendiği bu çalışmada son 15 yıllık nüfus verileri ışığında değerlendirmeler yapılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, İstanbul, nüfus, karayolu, otoyol, yerleşme

### Abstract

Nowadays, transportation is the most important activity that has gathered settlements in terms of economy and human. We cannot accept the transport activity as a factor existing only physically in one area. Because the transport activity produces huge effects on settlements in terms of human through the agency of both land and sea and air transports. The most considerable effect is settling – population. İstanbul, the biggest "Mega City" in our country, is convenient for road haulage because of its topographical conditions. The D100 motorway and the TEM highway, extending from east to west across the city, affect the residential areas along their paths with regard to facilities such as industry, trade, settling and population. This interaction is significantly seen especially in Silivri, Büyükçekmece and Beylikdüzü of which the populations have started to increase rapidly, distanced approximately 60-80 kilometres from the city centre. At the same time, this study analysing the relationship between the countries located on the shores of the Marmara Sea with the highway route has been evaluated in the light of 15 years' population data.

**Keywords:** Transportation, İstanbul, population, motorway, highway, settlement

---

<sup>1</sup> Bu makale, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı'nda Doç. Dr. Mesut Doğan tarafından yönetilen "İstanbul'da Ulaşımın Mekansal Değişime Etkileri" adlı doktora tezinden hazırlanmıştır.

<sup>2</sup> Beylikdüzü Büyükşehir Hüseyin Yıldız Anadolu Lisesi., fatihayhan@gmail.com

## **GİRİŞ**

Ulaşım faaliyetleri, günümüzde ekonomik anlamda en önemli hizmet sektörü olarak değerlendirilmektedir. Bu şekilde değerlendirilmesinde ulaşımın tarım, ticaret, sanayi, turizm, eğitim, sağlık v.b. diğer tüm sektörleri yakından etkilemesinin payı vardır. Bu sebepten dolayı bir ülkedeki ekonomik ve sosyal kalkınmanın en önemli şartlarından biri ulaşım sektörünün geliştirilmesi ve diğer sektörlerle hizmet eder hale getirilmesidir. Bir ülkenin ulaşım imkanları geliştikçe toplumsal kalkınma süreci de o derece hızlı olacaktır.

Ulaşım; insan ya da eşyanın bir yerden başka bir yere hareket etmesini sağlayan, ancak günümüzde bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden başka bir yere erişimini sağlayan faaliyettir. Bunun yanında çeşitli “yer”ler ve “bölgeler” arasındaki ilişkilerin oluşmasında, bu ilişkilerin ölçülebilmesinde ve yerleşmelerin coğrafi görünümünün şekillenmesinde önemli rol oynar (Tümertekin ve Özgüç, 2009).

İnsanlık tarihinde en eski ulaşım yolu olarak bilinen karayolu ulaşımının gelişim aşamalarına baktığımızda ilk olarak ilkel dönem olarak tabir edebileceğimiz ilkçağ dönemi gelmektedir. Bu dönemde avcılık ve toplayıcılıkla uğraşan insanoğlu çevrelerinden uzaklaşmak için en rahat ve en kısa yolu güzergah olarak seçerlerdi. Bu yollar genellikle en rahat güzergahı seçme yeteneği olan hayvanların izlerini takip ederek tespit edilirdi. İnsanların avcılık ve toplayıcılık yaparken kullandıkları bu yollar zamanla “sürekli yollar” haline gelmiş ve günümüzde “keçi yolu”, “patika” olarak adlandırılan yaya yolu haline dönüşmüştür. Ulaşım için bu dönemde tekerleğin icadı ve bununla birlikte insan ve yük taşımaya dönük basit araçların yapılması ile karayolu ulaşımı yaygınlaşmaya başlamıştır.

Özellikle “Metropol” diye de adlandırabileceğimiz büyükşehirlerde ulaşım, insan ve mekan üzerinde etkili bir kavramdır. Bu kimi zaman çözülmesi gereken en önemli bir sorun olarak karşımıza çıkarken kimi zaman o şehri diğer şehirlerden ayıran en önemli avantaj olur. Ülkemizin en büyük metropolü olan İstanbul’da da ulaşım özellikle 1980’lerdeki göç dalgasıyla birlikte gerek yerel yönetim gerekse de merkezi yönetim tarafından önem verilen bir olgudur. İstanbul’da ulaşım geliştirildikçe şehir nüfus ve ekonomik faaliyetler bakımından gelişmiş, İstanbul’da yeni yerleşmeler kurulmuş, kurulan bu yerleşmeler hızla gelişmiş ve genişlemiştir. Neticede ulaşım duyulan ihtiyaç artarak devam etmiştir.

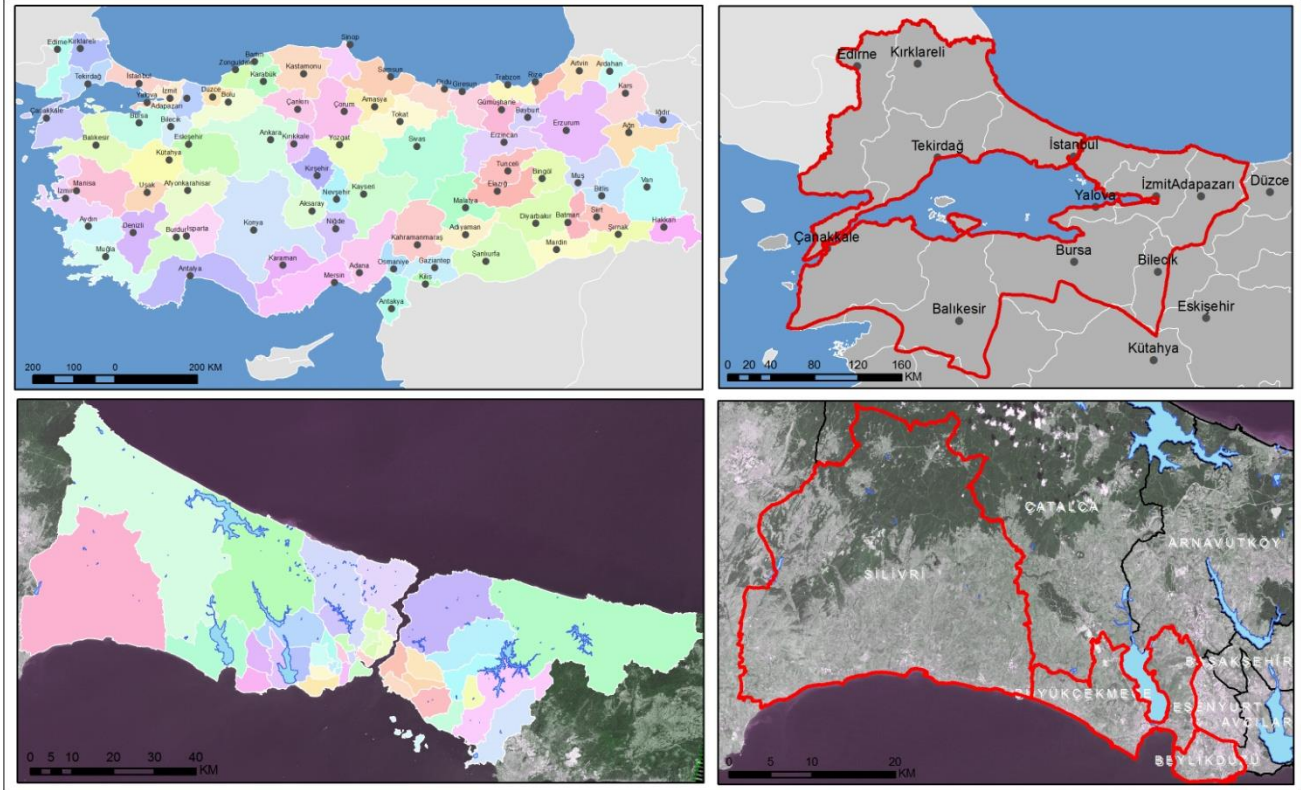
Ulaşım yolları, sanayi sektörünü de geliştirir. Sanayinin gelişmesi, kişi başına düşen geliri artırması yanında yapılacak olan planlama ve sürdürülebilir hale getirilmesi ile birlikte ekonomik canlılık sağlar. Bu durum şehir dışından veya şehir içinden göçlere sebep olarak nüfusun artmasını sağlar. Diğer ekonomik faaliyetlerin de gelişmesini sağlar. İstanbul’da kurulan sanayi tesislerinin büyük çoğunluğu D100 Karayolu civarında yer almaktadır (Doğan, 2013).

İstanbul, sahip olduğu konum itibarıyla Avrupa ve Asya kıtalarının birleştiği, topografik açıdan iki büyük plato ve bunları ayıran bir boğazın yer aldığı sahada yer almaktadır. Fiziki bakımdan bir şehir için avantaj sayılan bu koşullar İstanbul’un sanayi, ticaret ve ulaşım bakımından gelişmesine ve bunun sonucunda ülkenin birçok yerinden göç almasına sebep olmuştur.

## **ARAŞTIRMA SAHASI**

Araştırma sahamız İstanbul’un batı yakasında Çatalca Platosu üzerinde yer alan Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü ilçelerini kapsamaktadır. Bu ilçeler Şekil 1’de görüleceği üzere İstanbul’un güneybatı ucunda Marmara Denizi’ne kıyısı olan ilçelerdir. Araştırma sahası olarak bu ilçelerin seçilmesinin en önemli nedeni yerleşmenin bu merkezlerde son 10-15 yılda yoğunlaşmaya başlaması ve bu yoğunlaşmada ulaşımın etkisinin ne derece etkili olduğunu ortaya koymaktır.

Bilindiği üzere İstanbul şehri ilk olarak “sur içi” olarak adlandırılan bugünkü Fatih İlçesi’nin sınırları içerisinde kurulmuştur. Zamanla büyüyen şehir batıda sur dışını aşarken doğuda Boğaz’ın diğer yakasında Üsküdar’a doğru genişlemiştir. Avrupa yakasındaki batıya doğru ilerleme 1950’li yıllarla birlikte şehrin aldığı göçle hızlı bir şekilde artmıştır. Hızlı nüfus artışı yeni yerleşim alanları yaratırken ulaşım faaliyetlerinin gelişmesini de beraberinde getirmiştir. 1960’lı yıllarda D100 Karayolu’nun inşası ile beraber Boğaziçi Köprüsü inşa edilmiş ve böylece İstanbul’un iki yakasında doğu-batı aksında uzanan bir ulaşım koridoru oluşmuştur. Karayolunun İstanbul içinde batıdaki başlangıcı Silivri İlçesi olurken, doğuda Tuzla İlçesi’ne kadar uzanmıştır.



Şekil 1: Araştırma sahası lokasyon haritası

D100 Karayolunun inşası İstanbul'u sadece diğer şehirlere bağlamakla kalmamış bu yol aynı zamanda İstanbul'da şehir içinde beşeri ve fiziksel değişikliklere yol açmıştır. Bu değişikliklerden en önemlisi D100 Karayolu etrafında sanayi tesislerinin, ticaret merkezlerinin, konut alanlarının ve tüm bunların sonucunda yeni yerleşmelerin (mahalle, köy, semt v.b.) kurulması olmuştur. Kurulan yeni yerleşmeler hızlı nüfus artışını da beraberinde getirmiştir. Böylece D100 Karayolu üzerindeki baskı artmış ve İstanbul için hem şehir içi hem de şehirlerarası ulaşım bakımından ana koridor olan D100 Karayolu ihtiyaca cevap veremez hale gelmiştir. Bu durum İstanbul'un kuzeyine yeni bir çevreyolu ve Boğaz'a ikinci köprü yapımını gündeme getirmiştir.

1987 yılında yapımı tamamlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve TEM Otoyolu İstanbul'un artan ulaşım yükünü bir ölçüde azaltmıştır. Ancak Türkiye'nin her bölgesinden göç alan İstanbul için TEM Otoyolu da zamanla yetersiz kalmaya başlamıştır. Transit yol olarak yapımı planlanan ve çevresi sanayi, ticaret yerleşme gibi unsurlara kapalı olması düşünülen TEM Otoyolu hızla D100 Karayolunun akıbetine doğru ilerlemektedir. Büyük konut projeleri, alışveriş merkezleri, hastaneler ve eğitim kurumlarının TEM Otoyolu kıyısında yer almaya başlaması ile mekansal anlamda büyük değişiklikler görülmüş, uydukentler zamanla birkaç yüzbin nüfuslu ilçelere dönüşmüştür. Ortaya çıkan bu durum 3. köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu tartışmalarını da beraberinde getirmiştir. Temeli 29 Mayıs 2013 tarihinde atılan ve 26 Ağustos 2016 tarihinde yapımı tamamlanan Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul'un kuzeyinde iki yakayı birbirine üçüncü kez bağlamaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne bağlı olarak inşası planlanan Kuzey Marmara Otoyolu'nun yapımı halen devam etmektedir. Silivri Kınalı ve Sakarya Akyazı arasında 336 km olarak planlanan otoyolun 2018 yılı içerisinde hizmete girmesi planlanmaktadır.

## MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmanın ana öznesini saha içerisinde yer alan ilçelerin sınırları içinden geçen D100 Karayolu ve TEM Otoyolu oluşturmaktadır. D100 Karayolu ve TEM Otoyolunun güzergahları üzerinde yer alan yerleşmeler mahalle bazlı olarak incelemeye tabi tutulmuştur. Bu mahallelerin TÜİK verilerine dayanarak mahalle nüfuslarının ilk olarak ortaya konduğu 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı, ilk olarak Adrese Dayalı Nüfus Sayımının yapıldığı 2007 yılı, 2010 ve 2015 yılı verileri tabloleştirilmiştir. Yerleşmelerin 2000-2015 yılları arası yıllık ortalama nüfus artış oranı TÜİK'in uyguladığı sayısal formülle hesaplanarak tabloda yer almıştır.

Hızlı nüfus artışı ve mekansal değişimin görüldüğü bu ilçelerde veriler ortaya konulurken karşılaşılan en büyük zorluk 2008 yılında yapılan resmi düzenlemeyle ilçe statüsü kazanan Beylikdüzü ilçesinde yaşanmıştır. Yeni kurulan mahalleler,

birden fazla mahallenin birleşmesiyle oluşan tek mahalleler 2000-2015 yılları arası artış periyodunun ortaya konmasında bir takım zorluklar yaratmıştır. Bu mahallelerde nüfus artış oranı hesaplanırken 2007-2015 yılları arası esas alınmıştır.

## **SİLİVRİ**

İstanbul'un batısında Çatalca Platosu'nun güneybatısında yer alan Silivri ilçesi; kuzey ve doğuda Çatalca, güneydoğuda Büyükçekmece ilçelerine, batıda Tekirdağ iline ve güneyde Marmara Denizi'ne komşudur. Silivri'nin 2015 yılı yüzölçümü 870 km<sup>2</sup>'dir. Yüz ölçüm sıralamasında İstanbul'un 2. büyük ilçesidir.

Silivri ilçesi Çatalca Yarımadası'nın doğuya ve güneye uzanan aşınım düzlüklerinden oluşur. Kuzeyinde Istranca Dağları'nın güneydoğu uzantıları yer alırken ilçenin en yüksek noktası 324 metre ile Sazlıtepe'dir. İlçedeki başlıca akarsular Çanta ve Kola dereleridir. Çorlu Çayı ve Karasu deresinin başlangıcı da Silivri sınırları içerisinde yer alır (Aksel, 1994). Silivri'nin Marmara Denizi'ne kıyısı 36 km'dir.

Antik çağda "Selimbria" olarak bilinen Silivri, önemli ticaret yolları üzerinde bulunması ve doğal limana sahip olmasından dolayı her dönem önemini korumuştur. Bizans şehri olarak bilinen Selimbria, Asya ile Avrupa arasında ticaret yolları üzerinde yer almasından dolayı ticarete gelişmiştir. Özellikle İstanbul'a yakınlığı Selimbria'yı önemli kılmıştır. Kentte Bizans döneminde ticaretin yanında şarap üretimi, ziraat ve ipekböceği yetiştiriciliği de yapılmaktaydı. 1453 yılında İstanbul'un fethinin ardından Silivri de fethedilerek Osmanlı topraklarına katılmıştır. Bu yıldan sonra kente Rum, Ermeni ve Yahudilerle birlikte Türkler de yaşamaya başlamıştır (Sertkaya Doğan, 2009). Osmanlı döneminde Silivri İstanbul'un besin depolarından biriydi. Silivri'de Osmanlı döneminde yüksek miktarda tahıl üretimi yapılırdı. İdari olarak 1877'de Çatalca Sancağı'na bağlanan Silivri, 1924 yılında bütün sancaklar vilayet yapılıncı Çatalca Vilayeti'nin kazası oldu. 1926 yılında Çatalca ilçe yapılarak İstanbul'a bağlanınca Silivri de İstanbul'un bir ilçesi olmuştur.

Silivri'de 2008 yılına kadar önemli miktarda kırsal nüfus yer alırken 6 Mart 2008 tarihinde çıkarılan kanunla Büyükşehir sınırları içindeki ilk kademe belediyeleri kaldırılmış ve bunun sonucunda 2007 yılında % 50,3 olan kırsal nüfus oranı 2008 yılında % 10,4 oranına düşmüştür (TUİK, www.tuik.gov.tr). 2012 yılı Aralık ayında çıkarılan ve kamuoyunda "Büyükşehir Yasası" olarak bilinen düzenleme ile İstanbul ilindeki tüm köylerin tüzel kişilikleri kaldırılarak mahalleye dönüştürülmüştür. Böylece Silivri ilçesi nüfusunun tamamı 2013 yılı nüfus sayımında tümüyle şehir nüfusuna dönüşmüştür.

Silivri konum olarak İstanbul'un batıda Tekirdağ ile sınırını oluşturmaktadır. Avrupa ülkeleri ve Trakya'daki bazı önemli merkezleri İstanbul'a bağlayan demiryolu hattı, D100 Karayolu ve TEM Otoyolu ilçenin sınırları içerisinde geçer. Eskiköy ve Kapıkule sınır kapılarından gelen demiryolu hattı Çerkezköy'den sonra Sinekli Mahallesi'nden geçmektedir. Çorlu'dan gelen D100 karayolu ile Tekirdağ'dan gelen D110 karayolu Silivri'nin güneybatısındaki Kınalı'da birleşir. TEM otoyolu ise ilçenin kuzeyinden geçerek doğuya İstanbul merkezine, batıya ise Tekirdağ – Edirne yönüne devam eder.

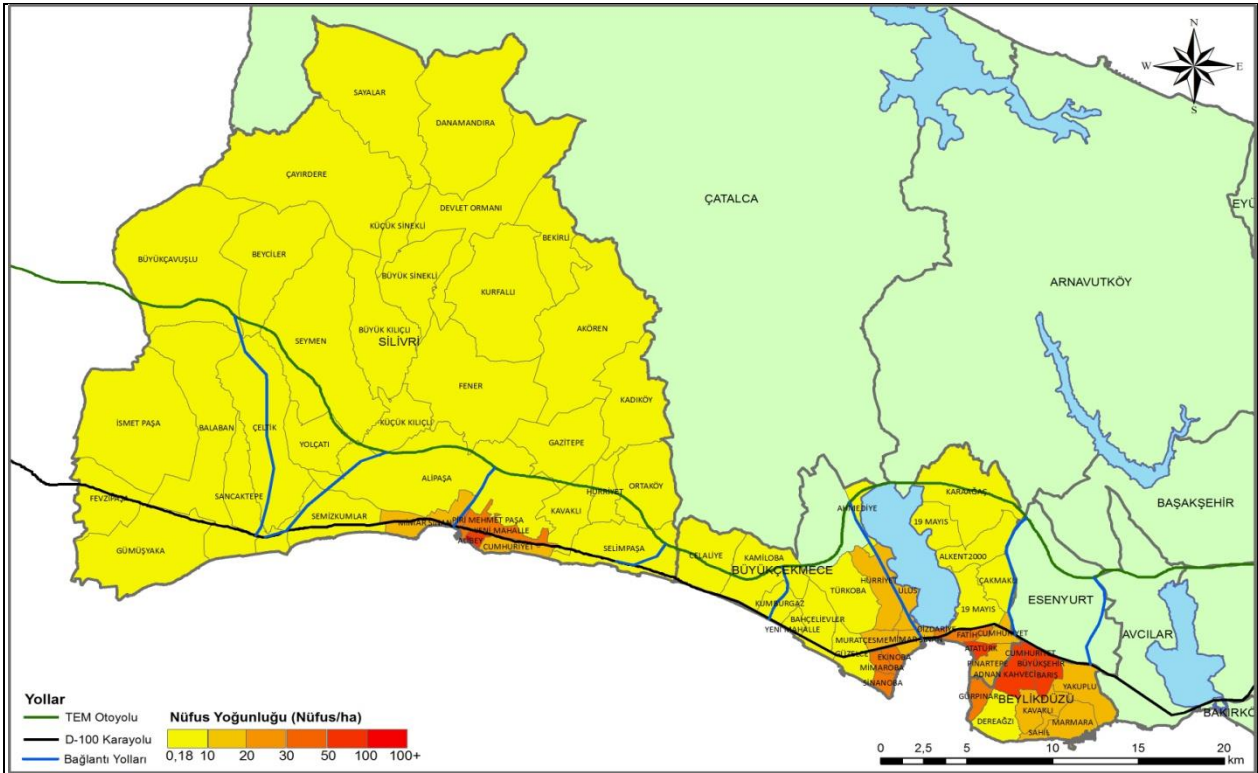
Silivri'nin şehirselleşimi D100 Karayolu'nun inşasından sonra giderek artmıştır. İstanbul'da, daha önceki dönemlerde sayfiye yeri olarak kullanılan birçok yerde, artan nüfusun etkisiyle söz konusu alanlar şehrin konut ihtiyacı doğrultusunda kullanılmaya başlanmıştır. Sahile yakın bir mesafeden geçen E-5 Karayolu'nun İstanbul-Silivri arası ulaşımı kolaylaştırması üzerine, burada yazlık konutlar artmaya başlamıştır. Şehrin Marmara Denizi'ne olan uzun kıyısı, tarihi ve doğal güzellikleri her yıl çok sayıda nüfusu buraya çekmiştir. 2015 yılı itibarıyla şehrin doğusundaki sahil bölgesi ikincil konutlarla dolup taşmıştır (Üçoş, 2016).

Güneyde yer alan D100 Karayolu 1970'li yıllarda bugünkü görünümünü almıştır. D100 Karayolu ilçe sınırları içerisinde yaklaşık 34 km uzunlukta yer alır. 1978 yılında yapımı tamamlanan D100 Karayolu'nun 2015 yılındaki görünümüne Şekil 2'den bakıldığında Silivri ilçesindeki 14 mahalleyi konumu itibarıyla etkilediğini görürüz. Bu mahalleler: D100 Karayolunun güneyinde; Cumhuriyet, Alibey, Fatih ve Piri Mehmet Paşa mahalleri olurken kuzeyinde ise Kavaklı, Yenimahalle, Alipaşa ve Çeltik Mahalleridir. Ayrıca D100 Karayolu Selimpaşa, Mimarşinan, Semizkuşlar, Sancaktepe, Balaban ve Gümüşyaka Mahalleleri sınırları içinden geçerek bu yerleşimleri doğu batı yönünde bölmüştür.

Silivri ilçesindeki D100 Karayolu ve TEM Otoyolu'nun etkilediğini düşündüğümüz mahalle ve köylerde nüfusun durumu Tablo 1'de verilmiştir. Ancak 2000 yılı genel nüfus sayımında nüfusu 10.000'den düşük olan beldelere bağlı mahallelerin nüfus verileri TUİK tarafından oluşturulmamıştır. Bu nedenle bazı mahallelerin 2000 yılı verileri tabloda yer almamıştır.



Şekil 2: Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü İlçeleri yerleşme haritası



Şekil 3: Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü yerleşmelerinin nüfus yoğunluğu haritası

**Tablo 1: Silivri İlçesinde D100 karayolu ve TEM otoyolu etki sahasındaki yerleşmelerin nüfusları**

	MAHALLELER	2000	2007	2010	2015	Artış %	
D100 KARAYOLU	Semizkumlar	***	1.725	11.207	15.631	31,72	
	Yeni Mahalle	7.649	13.145	19.431	29.230	9,35	
	Cumhuriyet	***	4.104	5.508	7.160	7,20	
	Fatih	2.985	6.695	7.062	7.099	5,95	
	Sancaktepe	***	2.886	2.389	4.522	5,77	
	Selimpaşa	9.151	11.955	12.777	17.351	4,36	
	Mimarsinan	8.434	10.436	12.198	13.759	3,32	
	Gümüşyaka	5.406	5.377	6.532	7.386	2,10	
	Piri Mehmet Paşa	7.568	7.960	8.106	8.780	1,00	
	Alibey	17.894	15.626	16.707	18.315	0,16	
	Çeltik	1.218	1.111	1.129	1.032	-1,10	
	Balaban	***	2.983	2.273	2.596	-1,72	
	Kavaklı	3.867	2.224	1.951	1.884	-4,68	
	Alipaşa	3.796	1.003	1.011	1.011	-8,44	
	<b>TOPLAM</b>	<b>67.968</b>	<b>87.230</b>	<b>108.281</b>	<b>135.756</b>	<b>4,72</b>	
TEM OTOYOLU	Yenimahalle	7.649	13.145	19.431	29.230	9,35	
	Selimpaşa	9.151	11.955	12.777	17.351	4,36	
	Ortaköy	3.322	4.053	3.935	3.836	0,96	
	Gazitepe	1.237	1.284	1.365	1.305	0,36	
	Büyükçavuşlu	3.327	3.719	3.549	3.350	0,05	
	Küçükklıçlı	275	269	309	260	-0,37	
	Fener	2.019	1.725	1.743	1.595	-1,56	
	Beyciler	1.900	1.672	1.579	1.465	-1,72	
	Yolçatı	473	452	372	357	-1,86	
	Seymen	1.673	1.108	1.114	1.031	-3,18	
	Hürriyet	***	2.384	2.007	1.829	-3,26	
	Kavaklı	3.867	2.224	1.951	1.884	-4,68	
	Alipaşa	3.796	1.003	1.011	1.011	-8,44	
		<b>TOPLAM</b>	<b>39.162</b>	<b>45.445</b>	<b>51.515</b>	<b>64.861</b>	<b>3,42</b>
ETKİ SAHASI DIŞI	İsmet Paşa	***	2.791	2.648	2.854	0,28	
	Büyükklıçlı	1.152	1.092	1.155	1.186	0,19	
	Danamandıra	1.188	1.136	1.171	1.135	-0,30	
	Sayalar	851	858	868	802	-0,39	
	Fevzipaşa	***	3.218	3.264	3.082	-0,54	
	Kadıköy	1.658	1.696	1.617	1.519	-0,58	
	Akören	1.454	1.243	1.377	1.323	-0,63	
	Çayırdere	1.361	1.227	1.206	1.222	-0,72	
	Büyük Sinekli	457	271	321	354	-1,69	
	Kurfalı	736	507	516	492	-2,65	
	Küçük Sinekli	210	167	164	140	-2,67	
	Bekirli	298	202	236	191	-2,92	
		<b>TOPLAM</b>	<b>9.365</b>	<b>14.408</b>	<b>14.543</b>	<b>14.300</b>	<b>2,86</b>
		<b>SİLİVRİ</b>	<b>108.155</b>	<b>125.364</b>	<b>138.797</b>	<b>165.084</b>	<b>2,86</b>

Kaynak: TÜİK (www.tuik.gov.tr)

Tablo 1’de Silivri ilçesindeki mahallelerin 2000, 2007, 2010 ve 2015 yılı nüfus miktarları ile yıllık ortalama nüfus artış hızları verilmiştir. Bu yerleşimler, D100 ve TEM etki sahasındaki mahalleler ile bu iki karayoluna uzak mesafelerde bulunup etki sahası dışındaki yerleşmeler şeklinde 3 gruba ayrılmıştır. Bazı yerleşmeler konumlarından dolayı hem D100 Karayolu hem de TEM Otoyolu etki sahası içinde yer almaktadır.

Tablo 1’de yer alan verilere göre Silivri ilçesinin 2000 yılı nüfus miktarı 108.155 iken yıllık ortalama % 2,86 artış ile 2015 yılında 165.084’e ulaşmıştır.

Silivri ilçesinde D100 Karayolu etki sahası içinde 14 mahalle yer almaktadır. Bu 14 mahallenin 7 tanesinde nüfus artış hızı Silivri ilçesi nüfus artış hızı olan % 2,86’dan yüksektir. Ortalamanın üstünde artış gösteren mahallelere baktığımızda ilk sırada yıllık % 31,72 artış oranı ile Semizkumlar Mahallesi gelmektedir. Bu mahallede nüfus artış hızının bu denli yüksek olmasının en önemli sebebi Marmara Denizi kıyısında yer alan yazlık yerleşmeler ile 2008 yılında yapımı tamamlanan Silivri Açık Cezaevi’dir. 11.270 kişi kapasiteli cezaevi ile birlikte cezaevi çalışanlarına yapılan lojmanlarla nüfusu bir anda artan Semizkumlar Mahallesi sınırları içinden aynı zamanda TEM bağlantı yolu da geçmektedir. Artışın fazla olduğu diğer bir yerleşme ise, yıllık % 9,35 artış oranının görüldüğü Yenimahalle’dir. D100 Karayolunun kuzeyinde kalan ve denizle bağlantısı olmayan Yeni Mahalle’de 2008 yılında 1.450 ve 2011 yılında 2.200 konuttan oluşan Kiptaş projeleri inşa edilmiştir. Bu projelerle birlikte imar faaliyeti ve nüfuslanma artmıştır. Cumhuriyet, Fatih, Sancaktepe, Selimpaşa ve Mimar Sinan Mahalleleri’nde ise, denize ve İstanbul’a yakınlığın etkisiyle nüfus artış oranları yüksek olmuştur. Bu yerleşmelerde nüfus daha çok D100 Karayolu’nun güneyinde deniz kıyısında toplanmıştır. Çeltik, Balaban, Kavaklı ve

Alipaşa gibi topraklarının büyük kısmı veya tamamı karayolunun kuzeyinde kalmış olan mahallelerde nüfus artış hızı 2000 – 2015 yılları arasında % 0'ın altında gerçekleşmiştir. D100 Karayolu etki sahası içindeki bu 14 mahallenin toplam nüfusu 2000 yılında 67.968 olurken 2015 yılına gelindiğinde yıllık ortalama % 4,72 artış ile 135.756'ya ulaşmıştır. Bu artış oranı Silivri ilçesinin tamamına ait olan yıllık % 2,86 artış oranından fazladır

TEM Otoyolu'nun Büyükçekmece Kumburgaz ile Silivri Selimpaşa arasındaki 7 km'lik kısmı 1990 yılında, Silivri Selimpaşa'dan Lüleburgaz'a kadar olan kısmı ise 1992 yılında hizmete açılmıştır. TEM Otoyolu'nun Silivri ilçesindeki uzunluğu 38,44 km'dir. D100 Karayolu, güzergâhındaki bazı yerleşmeler için sınır oluştururken TEM otoyolu yerleşim alanları içerisinde geçerek bu yerleşim alanlarını bölmüştür. Şekil 2'ye bakıldığında, TEM otoyolunun, güzergâhı boyunca 13 yerleşim alanı içerisinde geçtiği görülmektedir. Tabloda bu 13 mahallenin nüfus verilerine bakıldığında sadece 5 tanesinde nüfusun arttığı gözlemlenirken geri kalan 8 mahallenin nüfus miktarında 2000-2015 yılları arasında azalma yaşanmıştır. Yıllık nüfus artış oranları incelendiğinde Yenimahalle ve Selimpaşa ilçelerindeki nüfus artış oranlarının sırasıyla % 9,35 ve % 4,36 ile Silivri ilçesinin ortalama yıllık nüfus artış oranı olan % 2,86'dan fazla olduğu görülmektedir. Yenimahalle ve Selimpaşa aynı zamanda D100 Karayolunun da etki alanında olduğu yerleşmelerdir. Selimpaşa ve Yenimahalle'de yerleşim D100 Karayolu etrafında yoğunlaşmışken Selimpaşa Mahallesi'nde 2012 yılında Emlak Konut tarafından yapımı tamamlanan 802 konut TEM Otoyolu'na yakın kesimde yer almaktadır. Tablodaki diğer 11 yerleşmenin nüfus miktarlarına bakıldığında hepsinin nüfuslarının 5.000'in altında olduğu görülmektedir. Uydu görüntüsü incelemeleri ve saha araştırmaları sırasında bu yerleşmelerin kırsal karakterli olduğu görülmüştür.

Tabloda aynı zamanda D100 Karayolu ve TEM otoyolu etki sahası dışındaki yerleşmelerin nüfus miktarları da yer almaktadır. 12 mahallenin yer aldığı bu bölümde yerleşmelerin tamamında 2000-2015 yılları arasında nüfusun azaldığı görülmektedir. Nüfusun en fazla oranda azaldığı mahalleler sırasıyla Bekirli (% 2,92), Küçük Sinekli (% 2,67) ve Kurfalı (% 2,65) Mahalleleri'dir. Ayrıca bu bölümde yer alan yerleşmelerin nüfuslarının genel olarak 2.000'in altında olduğu da görülmektedir.

## BÜYÜKÇEKMECE

Büyükçekmece, İstanbul'un güneybatısında yer alan Büyükçekmece Gölü'nün etrafında kurulmuş, yaklaşık 158 km<sup>2</sup> yüzölçümü ile İstanbul'un 8. büyük ilçesidir. Doğusunda Esenyurt, güneydoğusunda Beylikdüzü, kuzeyinde Çatalca ve Arnavutköy, batısında Silivri ilçesi yer alır. İlçenin güneyi Marmara Denizi'ne komşu olup kıyı uzunluğu yaklaşık 24 km'dir. İlçe sınırları içinde idari bakımdan 24 adet mahalle yer almaktadır.

M.Ö. VII. yüzyılda Helenler tarafından delta kıyısında kurulmuş olan yerleşmelerden biri olan Büyükçekmece M.Ö. II. yüzyılda Bizans egemenliğine girmiş ve uzun yıllar Bizans egemenliğinde kalmıştır. Bu dönemde "Atira" ya da "Atirus" olarak adlandırılan bölge İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı egemenliğine girmiş ve daha çok orduların konaklama yeri olarak kullanıldığından Büyükçekmece'de yerleşim sınırlı kalmıştır. Sonraki dönemlerde konaklama yeri olması yanında av ve kışlak yeri olarak da kullanılan Büyükçekmece bölgesine 1829 Osmanlı – Rus Savaşı'ndan sonra çok sayıda Türk yerleştirilmiştir. 1876 yılında Çatalca Sancağı'na kaza olarak bağlanan Büyükçekmece, 1926 yılında Çatalca İlçesi'ne bağlı köy haline gelmiştir. 1958 yılında belde belediyesi haline gelen Büyükçekmece'de 1980'li yıllarla birlikte nüfus hızla artmış ve 1987 yılında Çatalca İlçesi'nden ayrılarak ilçe haline gelmiştir (Stratejik Plan, 2014).

1970'li yıllarda inşa edilen D100 Karayolu ile birlikte Büyükçekmece'nin İstanbul'un merkez bölgelerine olan ulaşımının kolaylaşması yerleşmenin nüfusunu da hızla artırmıştır. Özellikle bu dönemden sonra Büyükçekmece'de, ilçenin Marmara Denizi'ne kıyısı olmasından dolayı sahil kesiminde yazlık yerleşmeler kendini göstermeye başlamıştır. D100 Karayolu'nun öncelikle güneyinde yoğunlaşan bu yerleşmeler günümüzde yolun kuzeyinde de yoğun haldedir.

Büyükçekmece ilçesinde Cumhuriyet döneminden 1980 nüfus sayımına kadar kır nüfusu şehir nüfusundan fazladır. 1975 yılından sonra bazı köy yerleşmelerinde nüfus artmış ve buna bağlı olarak yerleşmelerin fonksiyonları çeşitlenerek şehir haline dönüşmeye başlamıştır. O dönem ilçe sınırları içinde Büyükçekmece'ye bağlı köy yerleşmesi olan Esenyurt, Gürpınar, Kumburgaz, Mimar Sinan, Tepecik, Kavaklı, Kıracı, Yakuplu ve Bahçeşehir yerleşmeleri zamanla şehirleşerek belde belediyesi teşkilatına dönüşmüşlerdir. Böylece şehir nüfusu 1990 nüfus sayımından itibaren kır nüfusundan fazla olmaya başlamıştır (Doğan, 2009).

Tablo 2: Büyükçekmece İlçesi'nde D100 Karayolu ve TEM Otoyolu etki sahasındaki yerleşmelerin nüfusları

MAHALLELER	2000	2007	2010	2015	Artış %
Muratçeşme	3.996	6.589	9.808	13.803	8,62
Mimaroba				17.935	
Sinanoba	13.735	20.517	27.119	14.139	7,99
Ekinoba				11.428	
Bahçelievler	1.097	3.348	2.208	3.259	7,53
Cumhuriyet	3.203	3.992	5.156	7.069	5,42
Kamiloba	6.747	3.344	5.188	6.372	4,02
Celaliye		3.716	4.299	5.188	3,65
Fatih	11.841	14.516	17.961	19.248	3,29
Güzelce	3.856	6.996	5.046	6.221	3,24
Dizdariye	4.524	5.230	6.236	6.951	2,90
Yenimahalle	1236	2835	1746	1.868	2,79
Kumburgaz	4.163	7.704	5.461	6.221	2,71
19 Mayıs	6.685	6.692	7.560	8.319	1,47
Mimarsinan	8.127	12.138	13.350	8.395	0,22
<b>TOPLAM</b>	<b>69.210</b>	<b>97.617</b>	<b>111.138</b>	<b>136.416</b>	<b>4,63</b>
<b>TEM OTOYOLU</b>					
Alkent 2000	***	1.370	2.074	4.253	15,21
Türkoba	3.629	6.165	8.355	12.608	8,66
Hürriyet	9.250	12.601	15.464	19.413	5,07
Celaliye		3.716	4.299	5.188	3,65
Kamiloba	6.747	3.344	5.188	6.372	4,02
Karaağaç	1.263	884	1.160	2.147	3,60
Ahmediye	1.197	1.595	1.413	1.266	0,37
<b>TOPLAM</b>	<b>22.086</b>	<b>29.675</b>	<b>37.953</b>	<b>51.247</b>	<b>5,77</b>
<b>ETKİ DIŞI</b>					
Pınartepe	***	5.176	7.392	16.314	15,43
Atatürk	9.607	11.603	15.916	18.524	4,47
Ulus	9.548	12.831	14.342	15.328	3,21
Çakmaklı	4.593	5.913	3.224	4.795	0,29
<b>TOPLAM</b>	<b>23.748</b>	<b>35.523</b>	<b>40.874</b>	<b>54.961</b>	<b>5,75</b>
<b>Büyükçekmece</b>	<b>384.089</b>	<b>688.774</b>	<b>182.017</b>	<b>231.064</b>	<b>-3,33</b>
<b>Kaynak:</b> TÜİK, www.tuik.gov.tr					

Şekil 2 incelendiğinde Büyükçekmece ilçesindeki 24 mahallenin D100 Karayolu ve TEM otoyoluna göre lokasyonları verilmiştir. Tablo 2'ye bakıldığında, bu mahallelerin 2000 yılından 2015 yılına kadar olan nüfusları artış hızları ile birlikte yer almaktadır. 24 mahallenin 15'i D100 Karayolu'nun etki alanındadır. D100 Karayolunun etki sahasındaki mahalleler incelendiğinde en yüksek nüfus 19.248 ile Fatih Mahallesi'nde yer almakla birlikte yıllık nüfus artışının en fazla olduğu yerleşim % 8,62 artış oranı ile Muratçeşme Mahallesi'dir. Bu mahalleyi artış oranı bakımından Mimaroba, Sinanoba ve Ekinoba Mahalleleri takip etmektedir. Şekil 3'te bu 3 mahallede nüfus yoğunluğunun fazla olduğu görülmektedir. 2000, 2007 ve 2010 yılındaki genel nüfus sayımlarında bu üç mahallenin tamamı Batıköy Mahallesi adını almaktayken 2013 yılında yapılan düzenleme ile Batıköy Mahallesi bu üç mahalleye dönüşmüştür. Tablo 2'de bu üç mahallenin nüfus artış hızları ortak olarak % 7,99 tespit edilmiştir. Şekil 2'ye bakıldığında Muratçeşme Mahallesi ile Mimaroba, Ekinoba ve Sinanoba Mahallelerinin birbirine komşu olduğu görülmektedir. Yine aynı tablodan D100 etki sahasında nüfusu en az olan mahalle 1.868 ile Yenimahalle olurken en az nüfus artış oranı yıllık % 0,22 ile yüzölçümünün bir kısmı 2008 yılında Ekinoba Mahallesi'ne dahil edilen Mimarsinan Mahallesi'dir. D100 Karayolu'nun etki sahasındaki yerleşmelerin toplam nüfusu 2000 yılında 69.210 iken yıllık ortalama % 4.63 artışla 2015 yılında 136.416'ya yükselmiştir.

Büyükçekmece İlçesi'nin 7 mahallesi TEM Otoyolu'nun etki alanı içinde yer almaktadır. TEM Otoyolu Karaağaç, Ahmediye, Kamiloba ve Celaliye Mahallelerinin sınırları içinden geçerken Alkent 2000, Hürriyet ve Türkoba Mahalleri'nin kuzeyinden geçerek batıya doğru uzanmaktadır. Bu mahalleler içerisinde Hürriyet Mahallesi 19.413 nüfusu ile en kalabalık yerleşme olurken, nüfusu 2000-2015 yılları arasında yıllık ortalama % 15,21 ile en hızlı artan mahalle Alkent 2000 mahallesidir. Büyükçekmece Gölü'nün kuzeybatısında yer alan Ahmediye Mahallesi 1.266 nüfusu ve % 0,37 yıllık ortalama nüfus artış oranı ile 7 mahalle içerisinde son sırada yer almaktadır. Celaliye ve Kamiloba Mahalleleri D100 Karayolu ve TEM Otoyolu etki sahası içerisinde yer almaktadır. TEM Otoyolu'nun etki sahasındaki 7 adet mahallenin 2000 yılı toplam nüfusu 22.086 olurken yıllık ortalama % 5,77 artış oranıyla 2015 yılında 51.247'ye ulaşmıştır. Bu oran D100 Karayolu'nda yer alan yerleşmelerin ortalama nüfus artış hızı olan % 4.63 oranından fazladır.

TEM Otoyolu ve D100 Karayolu'nun etki sahası dışında, yola komşu olmayan yerleşmelere ise Şekil 2'den bakıldığında bu mahallelerden Pınartepe ve Atatürk mahalleleri D100 Karayolu'nun güneyinde kalırken Çakmaklı ve Ulus Mahalleleri yolun kuzeyinde yer almaktadır. En fazla nüfus 18.524 ile Atatürk, en az nüfus 4.795 ile Çakmaklı Mahallesi bulunmaktadır. Çakmaklı Mahallesi yıllık % 0,29 ile en az nüfus artış oranına sahipken en fazla nüfus artışı yıllık % 15,43 ile Pınartepe Mahallesi'nde gerçekleşmiştir.



Büyükçekmece İlçesi'nin 2000 yılı nüfusu 384.089 olarak tespit edilmiştir. Bu nüfus miktarı ilçenin İstanbul içinden ve dışından aldığı göç ile kısa zamanda 2007 yılında 688.774'e yükselmiştir. 22 Mart 2008 tarihinde Bakanlar Kurulu Kararıyla o dönem Büyükçekmece'ye bağlı Esenyurt, Beylikdüzü, Gürpınar, Kavaklı, Kıraç, Yakuplu ve Bahçeşehir Belde Belediyeleri Büyükçekmece'den ayrılarak Esenyurt ve Beylikdüzü İlçeleri oluşturulmuştur. Bu durum Büyükçekmece'nin nüfusunu 2010 yılında hızlı bir düşüşle 182.017'ye geriletmiştir. 2015 yılında nüfusu 231.064'e ulaşsa da bu idari düzenlemeden dolayı Büyükçekmece nüfusu 2000-2015 yılları arasındaki dönemde yıllık ortalama % 3.33 oranında azalma göstermiştir.

## BEYLİKDÜZÜ

Beylikdüzü ilçesi, Çatalca Yarımadası'nın güneybatısında, Marmara Denizi'ne kıyısı olan, yaklaşık 38 km<sup>2</sup> yüzölçüme sahip küçük bir yerleşmedir. İlçenin doğusu ve kuzeydoğusunda Avcılar ilçesi, kuzeyinde Esenyurt, güneyinde Marmara Denizi ve batısında Büyükçekmece ilçesi yer alır. Beylikdüzü'nün Marmara Denizi'ne kıyısı 12,7 km'dir. İdari bakımdan Beylikdüzü'nde 10 adet mahalle yer almaktadır.

Beylikdüzü'nün en eski 3 yerleşim yeri Anarşa (Gürpınar), Gardan (Kavaklı) ve Trakaty (Yakuplu) köyleridir. Bu yerleşim yerleri ilk olarak Trakların egemenliği altındadır. "Trakaty" adının da Traklardan kaldığı tahmin edilmektedir. M.S. VIII. yüzyılda Bulgarlar, daha sonra Peçenekler ve Kumanların da bu bölgeyi işgal ettiği bilinir. Sık sık işgal edilmesi bu bölgenin Balkanlardan Bizantion'a kadar uzanan Via Egetia Yolu'nun üzerinde olmasından kaynaklanmaktadır. Bizans döneminde bölge, tarımın yanında av ve sayfiye yeri olarak kullanılmaktaydı. İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı egemenliği altına giren Beylikdüzü bölgesi Rum mahallesi olarak varlığına devam etmiştir. Cumhuriyet'ten sonra yapılan mübadele antlaşmasıyla bölgedeki Rumların yerine Balkanlardan gelen Türkler yerleştirilmiştir (Geçmişten Günümüze Beylikdüzü Belgeseli).

Önceleri Çatalca İlçesi'nin Büyükçekmece Beldesi'ne bağlı bir köy yerleşmesiyken 1987 yılında Büyükçekmece'nin ilçe statüsü kazanmasıyla beraber bu ilçeye bağlı köy haline gelmiştir. 01.12.1993 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan İçişleri Bakanlığı'nın kararı ile Kavaklı Büyükçekmece'ye bağlı belde belediyesi haline gelmiştir. 22 Mart 2008 tarihinden itibaren Kavaklı Beldesi Büyükçekmece'den ayrılarak Beylikdüzü ismiyle ilçe haline gelmiştir.

Beylikdüzü 1980'li yıllarda yapımına başlanan toplu konut projeleri ve bu konut projeleriyle birlikte okul, alışveriş merkezi ve park gibi sosyal alanların inşasıyla kendi kendine yetebilen bir uydu kent görünümü kazanmıştır. Burada yaşayan nüfusun çok büyük kısmını İstanbul'un diğer ilçelerinden gelenler oluşturmuştur (Hayır, 2009).

Türkiye'de büyükşehirlerde 1980'li yıllarda ortaya çıkan konut açığını kapatmak amacıyla 1984 yılında TOKİ kurulmuştur. TOKİ dışında konut yapı kooperatiflerinin de kurulmasına izin verilmiştir. Bu amaçla 17.07.1985 yılında Hüseyin Yıldız tarafından Beylikdüzü'nde 1.281.000 m<sup>2</sup>'lik alanda konut inşa etmek amacıyla "Büyükşehir Yapı Kooperatifi" kurulmuştur. 1987 yılında yapımına başlanan ve 11.000 konutun inşa edildiği bu kooperatif alanı modern Beylikdüzü'nün temellerinin atıldığı ilk projedir. Yeşil alanları, sosyal donatıları ile örnek bir kent görünümünde olan bu yapılar sonraki yıllarda diğer inşaat şirketlerinin projeleri de eklenince nüfus hızlı bir şekilde artmıştır (Geçmişten Günümüze Beylikdüzü Belgeseli). İnşa edilen bu konutlar modern görünüme sahip 10 katın üzerinde yapılar olarak inşa edilmiştir. Oluşan dikey yapılaşma ile D100 Karayolu kenarındaki küçük bir alanda yoğun nüfuslu bir uydu kent oluşmuştur.

<b>Tablo 3: Beylikdüzü İlçesinde D100 Karayolu ve TEM Otoyolu etki sahasındaki yerleşme nüfusları</b>						
	MAHALLELER	2000	2007	2010	2015	Artış %
D100 KARAYOLU	Adnan Kahveci	***	22.989	42.748	73.691	15,67
	Yakuplu	7.467	17.896	22.816	37.164	11,29
	Cumhuriyet	12.284	18.115	17.919	19.972	3,29
	Barış	***	42.778	44.837	51.256	2,29
	Büyükşehir	15.252	20.962	20.260	20.949	2,14
	<b>TOPLAM</b>	<b>35.003</b>	<b>122.740</b>	<b>148.580</b>	<b>203.032</b>	<b>12,43</b>
ETKİ DİŞİ	Sahil	621	7.652	2.739	4.115	13,44
	Kavaklı	3.208	22.624	13.892	20.116	13,02
	Dereağzı	***	4.615	5.580	9.261	9,10
	Marmara	9.133	16.256	18.771	25.187	7,00
	Gürpınar	25.479	12.902	15.301	18.288	-2,19
	<b>TOPLAM</b>	<b>38.441</b>	<b>64.049</b>	<b>56.283</b>	<b>76.967</b>	<b>4,74</b>
<b>BEYLİKDÜZÜ</b>		<b>81.963</b>	<b>186.789</b>	<b>204.863</b>	<b>279.999</b>	<b>8,53</b>

Kaynak: TÜİK, www.tuik.gov.tr

Beylikdüzü İlçesi'nin kuzey sınırlarını doğu-batı yönlü olarak uzanan D100 Karayolu oluşturmaktadır. İlçenin kuzeyinde yer alan Adnan Kahveci, Yakuplu, Cumhuriyet, Barış ve Büyükşehir Mahalleleri D100 Karayolu'nun etki sahası içindedir.

Tablo 3'te etki sahasında yer alan mahallelerin 2000 yılından 2015 yılına kadarki nüfus gelişimine bakıldığında en fazla nüfus artışının Adnan Kahveci ve Yakuplu mahallelerinde olduğunu görürüz. Bu iki mahallede görülen nüfus artış oranı sırasıyla % 15,67 ve % 11,29 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran D100 Karayolu etki sahasındaki diğer 3 mahallenin oranlarından oldukça yüksektir. Etki sahasındaki 5 mahallenin toplam nüfusları 2000 yılında 35.003 olurken, 2015 yılına gelindiğinde yıllık ortalama % 12,43 oranında artış göstererek 203.032'ye ulaşmıştır.

Tablo 3'te yer alan Sahil, Kavaklı, Dereağzı, Marmara ve Gürpınar Mahalleleri Şekil 2'de görüldüğü gibi ilçenin güneyinde yer aldığından dolayı D100 Karayolu'nun etki sahası dışındadır. Bu mahalleler içinde Sahil, Kavaklı ve Dereağzı Mahallelerinin nüfus artış oranları Beylikdüzü ilçesinin yıllık nüfus artış oranının üstündedir. Bu artış oranlarının bu kadar fazla olmasında bu mahallelerin 2000 yılında imara açılması ve bunun sonucunda hızla artan yerleşme faaliyetleridir. Ayrıca Sahil Mahallesi'nde yakın zamanda hizmete girecek yat limanı bu mahallenin gelecek yıllarda nüfusunun daha hızlı artmasına sebep olacaktır. Bunun yanında Marmara Mahallesi'nde yapılması sürekli gündeme gelen İDO Deniz Otobüsü İskelesi de bölgenin yerleşme açısından cazibesini korumasını sağlamaktadır.

Marmara'da 1999 yılında meydana gelen deprem sonrasında İstanbul'un iç bölgelerinden Beylikdüzü bölgesine konutların daha sağlam ve fiyatlarının uygun olması nedeniyle göç gerçekleşmiştir. Beylikdüzü ilçesine yapılan ikinci büyük göç hareketi ise Avcılar-Söğütlüçeşme arasında inşa edilen metrobüsün Beylikdüzü'ne kadar uzatılması ile gerçekleşmiştir. 12.10.2012 tarihinde hizmete giren Metrobüs ile ilçenin nüfusu 2012 yılında 229.115'ten 3 yılda yaklaşık % 22 artarak 2015 yılındaki 279.999 rakamına ulaşmıştır.

Tablonun son kısmında Beylikdüzü'ne ait nüfus miktarları verilmiştir. Henüz ilçe statüsü kazanmadığı 2000 ve 2007 yıllarına ait nüfus miktarları hesaplanırken bugünkü haliyle ilçeye ait mahallelerin nüfusları üzerinden hesaplama yapılmıştır. 2000 yılına ait bölümde 8 mahalleye ilave olarak daha sonra lağvedilen 8.519 nüfuslu Beylikdüzü Mahallesi nüfusu da eklenmiştir. Bu durumda Beylikdüzü'nde 2000 yılında nüfus 81.963 olurken bu nüfus miktarı yıllık ortalama % 8,53 artış ile 2015 yılında 279.999'a yükselmiştir. Bu artış oranı İstanbul'daki 39 ilçe arasında Esenyurt'tan sonra 2. sırada gelmektedir.

## **SONUÇ VE ÖNERİLER**

M.Ö. II. yüzyılda Romalılar tarafından inşa edilen ve Arnavutluk'un Dıraç kentinden başlayarak Makedonya, Yunanistan ve nihayetinde İstanbul'a kadar uzanan "Via Egnatia" yolu, güzergahı boyunca yeni yerleşmelerin kurulmasına sebep olmuştur. Günümüzde ise D100 Karayolu ve TEM Otoyolu geçmişte oluşan bu yerleşmeler üzerinde bir takım etkiler yaratmıştır.

1956 yılında yapımına başlanan D100 Karayolu; Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü bölgelerinin İstanbul'a bağlantısını kolaylaştırmıştır. 1970'li yıllarda ulaşımın kolaylaşmasıyla birlikte sahil kenarlarında yazlık konutlar inşa edilmiştir. Bu durum yaz aylarında İstanbul içindeki insanların İstanbul'un merkezine yaklaşık 70 km mesafedeki bu yerleşmelere yaz aylarında göç etmelerini sağlamıştır. Özellikle bu bölgenin Marmara Denizi'ne kıyısı olması deniz turizmi açısından yerleşmeleri cazip kılmıştır.

İlk olarak D100 Karayolu'nun güneyinde, Marmara kıyısında yerleşmeler yoğunlaşırken D100 Karayolunun kuzey bölgesinde yerleşim daha seyreklerdir. Yerleşimin daha seyrek olduğu bu yerler tarım alanlarına ayrılmıştı. Ancak 1992 yılında D100 Karayolu'nun kuzeyine inşa edilen TEM Otoyolu, kuzeyde kırsal karakter gösteren köy ve mahalleleri ikiye bölmüştür. TEM Otoyolu'nun faaliyete geçmesiyle birlikte D100 Karayolu ve TEM Otoyolu arasındaki bölgede yer alan tarım alanları ise yerleşim alanlarına, sanayi ve ticaret bölgelerine dönüşmeye başlamıştır. Bu durum nüfusun hızlı bir şekilde artışını beraberinde getirmiştir. Bu nüfus artışları Büyükçekmece İlçesi'nde TEM Otoyolu etki sahasındaki mahallelerde daha belirginken, Silivri İlçesi'nde D100 Karayolu etki sahasında nüfus artışları daha fazladır. Beylikdüzü İlçesi'nde ise, 2012 yılında hizmete giren metrobüs hattı ve İstanbul'a yakınlık nedeniyle D100 Karayolu etrafında nüfus artışı daha fazladır.

İstanbul'un her geçen yıl artan nüfusu ve şehir merkezinde yaşanan konut sıkıntısı, insanların İstanbul dışında yer alan ilçelere doğru göç etmesine sebep olmaktadır. Bu durumdan son yıllarda en çok etkilenen ilçeler Beylikdüzü, Büyükçekmece ve Silivri ilçeleri olmuştur. Özellikle 1999 Marmara depreminden sonra şehir içinde yer alan sanayi kuruluşlarının bu merkezlere doğru kaydırılması bölgeyi cazip hale getirmiştir. Ancak hızlı nüfus artışı bu bölgelerde bir takım sorunların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Özellikle 1980'lerden 2000'lere kadar deniz turizminin canlı olduğu, mavi bayrak statüsüne sahip plajların yer aldığı bu bölgede oluşan nüfus yoğunluğunun etkisiyle deniz kirliliği görülmektedir. Kıyı turizmi için insanlar artık Büyükçekmece ve Silivri'nin daha ötesinde bulunan Tekirdağ'ı tercih etmektedirler.

Bölgede görülen bir diğer önemli sorun ise, çoğu 1970'lerde inşa edilen kıyı bölgelerdeki yazlık konutların muhtemel İstanbul depremine karşı dayanıksız olmalarıdır. Hazırlanacak ve hızla uygulamaya konulacak bir kentsel dönüşüm projesiyle birlikte bu konutların yenilenmesi, ortaya çıkabilecek maddi manevi kayıplara karşı isabetli olacaktır.

Araştırma sahası D100 Karayolu ve TEM Otoyolu ile birlikte karayolu ulaşımı açısından avantajlı görülse de aynı avantajı deniz ulaşımı açısından gösterememektedir. Araştırma sahasındaki 3 ilçenin Marmara Denizi'ne yaklaşık 70 km kıyısı bulunmaktadır. Ancak deniz ulaşımı için sadece Büyükçekmece iskelesi hizmet vermektedir. Bu iskelede ise, İstanbul şehir merkezine değil de Adalar, Avşa, Marmara Adası, ve Mudanya yönlerine hizmet verilmektedir. Yaklaşık 700.000 insanın yaşadığı bu 3 ilçe için deniz ulaşımının cazip hale getirilmesi, hem İstanbul'un hem de Marmara'nın diğer bölgelerine deniz otobüsü ve feribot seferlerinin konulması deniz ulaşımı için İstanbul'un farklı iskelelerini kullanan bölge insanlarını karayolu trafiğinden uzak tutacaktır.

Araştırma sahası olan Silivri, Büyükçekmece ve Beylikdüzü ilçeleri, 1980'lere kadar kırsal nüfusun yoğunlukta olduğu yerleşmelerdir. Geniş tarım arazilerinin yer aldığı Silivri, Büyükçekmece İlçesi'nin kuzey kısmı ve Beylikdüzü'nün neredeyse tamamı tarım arazisi olarak kullanılmaktaydı. Ancak 1980'lerle beraber İstanbul'un diğer şehirlerden göç almasıyla, bu bölgelerin demografik yapısı değişmeye başlamıştır. Özellikle sanayi kuruluşlarının D100 Karayolu kenarında bu yerleşmelerde yoğunlaşması tarım alanlarını daraltmıştır. D100 Karayolu'nun kuzeyine inşa edilen TEM Otoyolu ise büyük oranda tarım arazileri üzerinden geçmektedir. Gerek D100 gerekse de TEM Otoyolu etrafındaki tarım arazileri zamanla imara açılmaya başlanmış ve bu alanlar yerleşim alanları haline gelmiştir. Bu durum mevcut halde tarımda başka illere bağımlı olan İstanbul'u daha bağımlı hale getirmektedir.

Araştırma sahasında 2000-2015 yılları arasında en belirgin nüfus artışı yıllık ortalama % 8,53 oranla Beylikdüzü İlçesi'nde tespit edilmiştir. Silivri ve Büyükçekmece'ye nazaran İstanbul'a yakınlığı ve metrobüs hattının çok etkili olduğu bu artışta Beylikdüzü'nde hızla imara açılan güneyde Marmara kıyısındaki mahallelerle birlikte önümüzdeki 10-15 yıl içinde nüfus bakımından bir doygunluğa erişilebilir. Bunun sonucunda nüfus Beylikdüzü'nün batı komşusu olan Büyükçekmece ve onun ötesinde yer alan Silivri ilçelerinde artış gösterebilir. Planlı yapılaşmanın görüldüğü Beylikdüzü'nde ilçe içerisinde altyapı ve üstyapı problemlerine çok rastlanmazken benzer planlamaların Büyükçekmece ve Silivri'nin 10-15 yıl sonra cazibe alanları olma ihtimaline karşın şimdiden yapılması yerinde olacaktır.

#### Kaynakça

- Aksel, A. (1994). Silivri İlçesi, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*, 6, 557-558.
- Büyükçekmece Belediyesi Stratejik Plan 2015-2019, (2015). 03 Ekim 2016 tarihinde <https://www.buyukcekmece.bel.tr> adresinden edinilmiştir.
- Doğan, M. (2009). Demographic movements in the township of Büyükçekmece. *University Prof Dr Assen Zlatarov Academic Journal* 5(2), 66-75.
- Doğan, M. (2013). Geçmişten günümüze İstanbul'da sanayileşme süreci ve son 10 yıllık gelişimi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 27, 511-550.
- Doğan Sertkaya, Ö. (2009). Nüfus coğrafyası açısından bir inceleme: Silivri. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 20, 1-19.
- Geçmişten Günümüze Beylikdüzü Belgeseli (2016). 29 Eylül 2016 tarihinde <https://www.youtube.com/watch?v=fMHfSXuUD7Q> adresinden edinilmiştir.
- Hayır, M. (2009). Büyük kentlerde kentin merkezinden etrafına olan göç süreci: İstanbul Beylikdüzü örneği. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 4(1), 35-52.
- TUIK, (2016). 28 Eylül 2016 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> adresinden edinilmiştir.
- Tümertekin, E. & Özgüç, N. (2009). *Ekonomik Coğrafya*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Üçoş, Z. (2016). *Silivri şehrinin gelişimi: Sorunlar ve çözüm önerileri*. (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul).