53104

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ
ENSTİTÜSÜ

KENTSEL GELİŞME SÜRECİNDE BÜYÜKÇEKMECE

Doktora Tezi

Hasan AKGÜN

Kıyı Bölgesi Yönetimi
Anabilim Dalı

DANIŞMAN
Prof. Dr. Ertan ERUZ

T. 53104

İSTANBUL - 1996

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ I

ŞEKİLLERİN LİSTESİ II

TABLOLARIN LİSTESİ III

HARİTALARIN LİSTESİ IV

FOTOLARIN LİSTESİ V

I. GİRİŞ 1

II. ARAŞTIRMA ALANININ EKOLOJİK ÖZELLİKLERİ 2

2.1. KONUMU 2

2.2. İKLİM 2

2.2.1. Basınç 5

2.2.2. Sıcaklık 6

2.2.3. Nisbi Nem 6

2.2.4. Bulutluluk 7

2.2.5. Buharlaşma 7

2.2.6. Yağış 8

2.2.7. Rüzgar 9

2.2.8. Toprak Sıcaklığı 9

2.3. JEOLOJİ 13

2.3.1. Bölgesel Jeoloji 13

2.3.2. Stratigrafik Jeoloji 16

2.3.3. Yapısal Jeoloji 22

2.3.4. Hidrojeoloji 23

2.3.5. Jeoteknik Özellikler 31

2.3.6. Depremsellik 33

2.4. BİTKİ ÖRTÜSÜ 35

2.5. BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ VE BARAJI 36

III. MATERYAL VE YÖNTEM 38

IV. BULGULAR VE TARTIŞMA 39
4.1. KENTLEŞMENİN EVRİMİ 39
4.1.1. Tarihöncesi Devirlerde Yerleşme Yapısı 39
4.1.2. İlk ve orta Çağlarda Yerleşme 41
4.1.3. İstanbul'un Türkler Tarafından Alınmasından Sonra Başlayan Yapısal Değişimler 48
4.1.4. 17. ve 18. Yüzyıllarda Kentsel Gelişme 53
4.1.5. 19. Yüzyılın Ortasından İtibaren Başlayan Yapısal Değişim 55
V. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME, İMAR YASALARI VE UYGULAMALARI 63
5.1. KENTLEŞME 63
5.2. İMAR YASALARI 64
5.3. İMAR PLANI UYGULAMALARI 75
5.3.1. Kamulaştırma 75
5.3.2. Arazi Sahiplerinin İsteği Üzerine Yapılan Ayırma ve Birleştirme (İfraz-Tevhid) Uygulaması 76
5.4. YANLIŞ KENTLEŞMENİN NEDENLERİ VE İSTANBUL ÖRNEĞİ 78
5.4.1. Kent Gelişme Alanlarında İmar Planlarının Zamanında Yapılamaması 78
5.4.2. İmar Planı Uygulamasındaki Yanlışlıklar 79
5.4.3. Plan Uygulamasındaki Baskılar 79
5.4.4. İstanbul Örneği 80
VI. KENTSEL GELİŞME SÜRECİNDE NÜFUS ÖZELLİKLERİ (1935-1996) 85
6.1. GÖÇMEN NÜFUS 85
6.2. ASKERİ STRATEJİNİN NÜFUSA ETKİSİ 89
6.3. KARADENİZ BÖLGESİNDEN GÖÇ HAREKETİNİN BAŞLAMASI 90
6.4. İSTANBUL METROPOLÜNDEN NÜFUS ALINMASI 92
6.5. 1990 YILINDA KENT VE KIR NÜFUSLARI 93

6.6. 1996 YILINDA BÜYÜKÇEKMECE'DE KENT NÜFUSU 96
VII. BÜYÜKÇEKMECE'DE 1935-1966 YILLARI ARASINDA KENTLEŞME 98
7.1. TARİHİ ÇEKİRDEK 98
7.2. KAPALI EKONOMİK SİSTEMİN ETKİSİ; TARIM KASABASI ÖZELLİĞİNİN EGEMEN OLMASI 100
7.3. SAYFİYECİLİKLE BAŞLAYAN KIYISALLAŞMA 102
7.4. İMAR UYGULAMALARI 110
7.4.1. Kent İçi ve Mücavir Alan Uygulamalarından Örnekler 112
7.4.2. İmar Uygulamalarının Sonuçları; Gecekondusuz, Altyapılı Büyükçekmece 125
7.5. 1996 YILINDA KENTSEL YAPI 127
7.6. ALTYAPI VE BELEDİYE HİZMETLERİ 134
7.6.1. Çevre ve Kentiçi Ulaşım 135
7.6.2. Şehir Suyu ve Kanalizasyon 140
7.6.3. Yeşil Alan ve Ağaçlandırma 143
7.6.4. Belediye Yapısı 144
VIII. BÜYÜKÇEKMECE'DE 1996 YILINDA KENTSEL FONKSİYONLAR VE SOSYO-EKONOMİK YAPI 150
8.1. KENTSEL FONKSİYONLAR 150
8.1.1. Ticaret 161
8.1.2. İmalat 176
8.1.3. Hizmetler ve Turizm 180
8.1.4. Resmi Kurumlar 199
8.2. SOSYO-EKONOMİK YAPI 202
IX. GELECEKTEKİ KENTSEL YAKLAŞIMLAR 205
X. SONUÇ VE ÖNERİLER 208
XI. ÖZET VE SUMMARY 212
11.1. ÖZET 212

11.2 SUMMARY 212
KAYNAKLAR 214
ÖZGEÇMİŞ 224

ÖNSÖZ

"Kentleşme Süreci İçinde Büyükçekmece" adlı bu çalışma İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Kıyı Bölgeleri Yönetimi Anabilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak hazırlanmıştır.

Araştırmada kıyı şeridinde bulunan ve büyük kentlerde sıkça görülen çarpık yapılaşmanın en az rastlandığı Büyükçekmece, ekolojik ve sosyo-ekonomik yönden ele alınarak yönetim-çevre ilişkisi çerçevesinde incelenmiş ve kentleşmeye ilişkin sorunlar tartışılarak bu konuda öneriler getirilmiştir.

Çalışmada doktora yöneticiliğini üstlenen; Prof. Dr.Ertan ERUZ'a, çalışmalarımın tüm aşamalarında yakın ilgi, teşvik ve yardımlarını gördüğüm; sayın Prof.Dr. Ertuğrul DOĞAN'a, araştırmanın her kademesinde bilimsel ve eleştirisel desteklerini esirgemeyen ve çalışmayı yönlendiren; Yard. Doç.Dr.T.Levent EREL'e teşekkür ve şükran borçluyum.

Hasan AKGÜN

ŞEKİLLER

1.	Florya Meteoroloji İstasyonu İçin Aylık Yağış ve Potansiyel Buharlaşma Terleme Değişim Grafiği	11
2.	Bölgenin Genelleştirilmiş Jeoloji Kesiti.	15
3.	Büyükçekmece Kent Nüfusu.	96
4.	1989-1995 Yılları İtibarıyla Yatırım ve Cari Harcamalar.	146
5.	1989-1995 Yılları Arasında Belediyede Çalışanlar.	148
6.	1988-1995 Yılları İtibarıyla Hizmet Araçları.	149

TABLOLAR

1.	Florya Meteoroloji İstasyonunda Ölçülen İklim Değerlerinin Aylık ve Yıllık Ortalamaları.	5
2.	Florya Meteoroloji İstasyonunun Verileriyle Sahanın Su Bilançosu.	10
3.	Kaya Stratigrafi Birimleri.	24
4.	Büyükçekmece Havasındaki Litoloji Birimlerinin Hidrojeolojik Özellikleri.	26
5.	Büyükçekmece Çevresinde Büyük Çiftlikler.	61
6.	Türkiye'nin Kentleşme Sürecine İlişkin Bilgiler.	64
7.	1935 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları.	86
8.	1950 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları.	88
9.	1970 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları.	90
10.	1935-1990 Arasında Büyükçekmece Merkez İlçe Nüfusu.	91
11.	Büyükçekmece İlçesinde 1990 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları.	94
12.	İlçede Kent ve Kır Nüfus Oranları (1990).	95
13.	Kentiçi Arazi Kullanımı (1996).	127
14.	İş Merkezlerindeki (Han, Pasaj, Çarşı, Sanayi Sitesi) İş Yerleri.	156
15.	İş Kollarının Sayıları ve Yüzdeleri.	160
16.	Ticarethanelerin İş Kolları ve Konumlarına Göre Ayrımı.	162
17.	İnşaat Sektörünün Kollara Ayrımı.	166
18.	Gıdaya Dayalı Ticarethanelerin Kolları.	170
19.	Sanayi Tesisleri ve Özellikleri.	177
20.	Sanayi Sitesindeki İmalathane ve Atölyelerin İş Kolları ve Çalışanlara Göre Dağılımı.	178
21.	İmalat Kolları ve Çalışanlar.	179
22.	Hizmet Kolundaki İş Yerlerinin Konumu.	181
23.	Hizmetlerin Kollara Ayrımı.	183
24.	Resmi Kurumların Konumları	200
25.	Ekonomik Yapı.	202
26.	Kentin Uzak Mesafedeki Gelişme Alanının Özellikleri.	206

HARİTALAR

1.	Büyükçekmece'nin Konumu.	4
2.	İstanbul Çevresinin Yıllık Ortalama Yağış Haritası.	8
3.	Marmara Denizi Çevresinde Deprem Bölgeleri.	33
4.	İstanbul Boğazı ve Çevresinde Deprem Merkezleri.	34
5.	1960 Yıllarında Büyükçekmece Çevresinde Yerleşmeler, Sulak Alanlar ve Tarım Sahası.	62
6.	1965'lerde Kentsel Alan ve Ana Yollar.	104
7.	Köyiçi İmar Planı Uygulaması.	114
8.	Özal Mahallesi İmar Uygulaması Öncesi Durumu	117
9.	Özal Mahallesi İmar Planı Uygulaması	118
10.	Çakmaklı Gecekondu Önleme Bölgesi İmar Planı Uygulaması.	122
11.	Akçaburgaz İmar Planı Uygulama Öncesi Durum.	123
12.	Akçaburgaz İmar Planı Uygulaması.	124
13.	Kat Yüksekliği.	130
14.	Ulaşım.	137
15.	Kent Alanı, Yerleşme ve Ticaret Sahaları.	151
16.	İşyeri Yoğunluğu.	153
17.	İş Merkezlerinin Dağılımı (Han, Pasaj, Çarşı, Sanayi Sitesi).	157
18.	İnşaat ve Yan Kolları.	164
19.	Gıda Maddeleri.	168
20.	Diğerleri.	174
21.	Hizmetler	182
22.	Turizm.	189
23.	Resmi Kurumlar	201

FOTOĞRAFLAR

1. Büyükçekmece Köprüsü, Sağda Doğu Kıyıda Eski Kent Çekirdeği, Geride Dalyan ve Baraj Dolgusu. 52
2. Büyükçekmece Köprüsü'nden Girişte Ortada Top Tabyası, Solda Kervansaray. 52
3. Balıkçılık. Geride Albatros Mevkiinde Boş Kıyı Bandı. 101
4. Dalyanda Balıkçılar. 102
5. Belediye Plajı (1965'li Yıllar). 103
6. Büyükçekmece Postanesi (1965'li Yıllar). 106
7. Eski Belediye Binası. 106
8. 1965'lerde Ziraat Bankası. 107
9. Kaymakamlığın 1965'lerde Görünümü. 107
10. 1989 Yılında Karayolu Çevresi. Yolun Sağında Yeni Yerleşim Ünitesi, Solda Eski Çekirdek. 108
11. Yaz Sezonunda Kıyı Bandı. Geri Planda Albatros Mevkiinde Yazlıklar. 109
12. Tarihi Çekirdekte Plansız Yapılaşma. 110
13. Eski Çekirdekte Ahşap Binalar (1960 Yılları). 112
14. Göl Kıyısında Sebze Bahçeleri (1960'lı Yıllar). 112
15. Eski Çekirdekte Sıkışık Doku (1990 Yılı). 113
16. Eski Çekirdekte Üretilen Yeşil Alanlar. Sağ Altta Onarılan Kervansaray. 115
17. Yakuplu Uygulaması. 120
18. Yakuplu Gecekondu Önleme Projesi. 120
19. Beylikdüzü Gecekondu Önleme Projesi. 126
20. Kentin Doğu Kesimi, Kuba Camii, Devebağırtan Tepe Yamaçlarına Giden Amiral Fahri Korutürk Bulvarı ve Üstte Beykent Mevkii. 128

21. Eski Çekirdek, Üstte Dalyan, Sağda Topçuoğlu Fabrikası, Önünde Baraj Dolgusu. 128
22. Eski Çekirdeğin Batı Yönden Görünümü. Ön Planda İstanbul-Edirne Karayolu, Sol Alt Köşede Balıkçı Barınağı. 131
23. Eski Çekirdekte Düzenlenmiş Yol ve Çevrede İş Yerleri. 131
24. Beykent Mevkii. Toplukonutlar ve İş Yerleri. 133
25. 1995 Yazında Kordonboyu Plajı. 133
26. İstanbul-Edirne Karayolu'nun Kent İçinden Geçen Kesimi. Sağda İş Alanı. 136
27. Yaya ve Bisiklet Yolu Olarak Kullanılan Kordonboyu Caddesi. 141
28. Kanalizasyon Çalışması (1995). 142
29. Kanalizasyon Çalışması (1995). 142
30. Fidan Dikim Çalışmaları (1994 Yılı). 143
31. 1989-1990'da Albatros Dolgu Sahası. 145
32. 1989-1990'da Albatros Mevkii Dolgusu. Albatros'dan Göl Alanına Doğru Görünüm. 145
33. Eski Çekirdekte Atatürk Caddesinin İş Yerleri. 152
34. Belediye Çarşısı İnşaatı (1988). Ön Planda Belediye Binası Bahçesi Düzenlemesi. 158
35. Ticaretin Yoğun Olduğu İnönü Caddesi. Foto Kanalizasyon İnşaatı ve Yol Düzenlemesi Çalışmalarının Tamamlanmasından Sonra Çekilmiştir. 161
36. Yaz Sezonunda Kordonboyu Caddesi. Sağda Büfeler, Solda Restaurantlar. 171
37. Atatürk Mahallesinde Hilal 86 Konutları. Gecekondu Önleme Projesinde 750 Konuttan Oluşan Site İnşaatına 1989 Yılında Başlanmış, Konutlar 1994 Yılında Bitirilerek Hizmete Açılmıştır. 186
38. Kıyı Bandında Eğlence Merkezi İnşaatı. 187

39. Mimar Sinan'ın Eseri Büyükçekmece Köprüsü. Restorasyon Çalışmaları Sonrası. 188
40. İmaret Camii. 191
41. Kanuni Sultan Süleyman Çeşmesi. 192
42. Sokollu Kervansarayı. 193
43. Büyükçekmece Köprüsü, Sağda Balıkçı 194
44. Sokollu Mehmet Paşa Mescidi. 196
45. Enver Paşa Konağı. 197
46. II. Abdülhamit Çeşme ve Havuzu. 198

I. GİRİŞ

Ülkeden ülkeye farklılıklar göstermesine karşın, kentleşme içinde bulunduğumuz yüzyıla damgasını vuran toplumsal değişimlerin başında yeralmaktadır. Özellikle, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde kırsal alanlardan kentlere doğru olan hızlı göçün etkisiyle yaşanan plansız kentleşme çok ciddi çevre sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Nitekim ülkemizde 1950 yılından itibaren gelişen sanayileşme ve tarımda mekanizasyona bağlı olarak hızlanan kentleşme, özellikle nüfus yığılmasının olduğu büyük kentlerimizde ekolojik dengenin bozulmasına yolaçmıştır.

Bugün büyük kentlerimizde nüfus artışına paralel olarak çoğalan yapı alanları çevre kirlenmesine kaynak olmaları yanında, kent ikliminin değişmesine ve yeşil alanların azalmasına yol açmaktadır. Öte yandan kentlerde gürültü, renkteki monotonluk ve estetikten yoksunluk insan psikolojisi üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Kuşkusuz bu gelişmeler varoluşundan beri doğal etkilerin baskın olduğu bir ortamda yaşayan insanın sağlığı üzerinde ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Bu olumsuz gelişmelerin de gösterdiği gibi, ülkemizde geleceği düşünen bir kent yönetimi anlayışı yerleşmemiş ya da uygulamaya geçirilememektedir.

Oysa belediyelerin temel amacı, sağlıklı yaşanabilir bir kentsel çevre oluşturmaktadır. Bunun için belediyeler kentin planlı ve sağlıklı gelişmesini sağlamak, katı ve sıvı atıkları zararsız hale getirmek, hava ve gürültü kirliliği ile mücadele etmek görevini üstlenmişlerdir. Bu önemli görevi yerine getirebilmek için de belediyelerde çeşitli hizmetler birimleri oluşturulmuştur. Bunların başlıcaları ; planlama ve imar, fen işleri, sağlık işleri, temizlik işleri, park ve bahçeler müdürlüğü, çevre müdürlüğü, itfaiye ve zabıta birimleridir. Ancak klasik hizmet anlayışına göre örgütlenmiş olan bu birimler birbirinden kopuk olarak

hizmet verdiklerinden ve planlamadaki yanlış uygulamalar nedeniyle kentlerimizde sorunlara çözüm getirilememektedir. Bu nedenle belediyelerimiz öncelikle bütünsel bir çevre yönetim sistemi oluşturmaları gerekir. Kuşkusuz bu sistemde hazırlanacak çevre programının ülkesel, bölgesel veya kentsel ölçekte geliştirilmiş ve geliştirilecek olan çevre politikalarına uygun olmaları gereği de gözönünde tutulmalıdır.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, kentsel gelişmede çevrenin korunması yönündeki ilkelerin belirlenmesi ve bununla ilgili gereklerin yerine getirilmesi büyük önem taşımaktadır. Çalışmamızın ana amacı da bu görüş doğrultusunda Büyükçekmece'de yaşanan kentleşme sürecinin bir değerlendirilmesini yapmaktır. Bu amaçla Büyükçekmece'deki kentleşme süreci, Türkiye ve İstanbul'daki kentleşme olgusu ile karşılaştırmalı olarak ele alınmış ve ilçe bir yaşama ortamı olarak sosyo-ekonomik ve ekolojik açıdan değerlendirilmiştir.

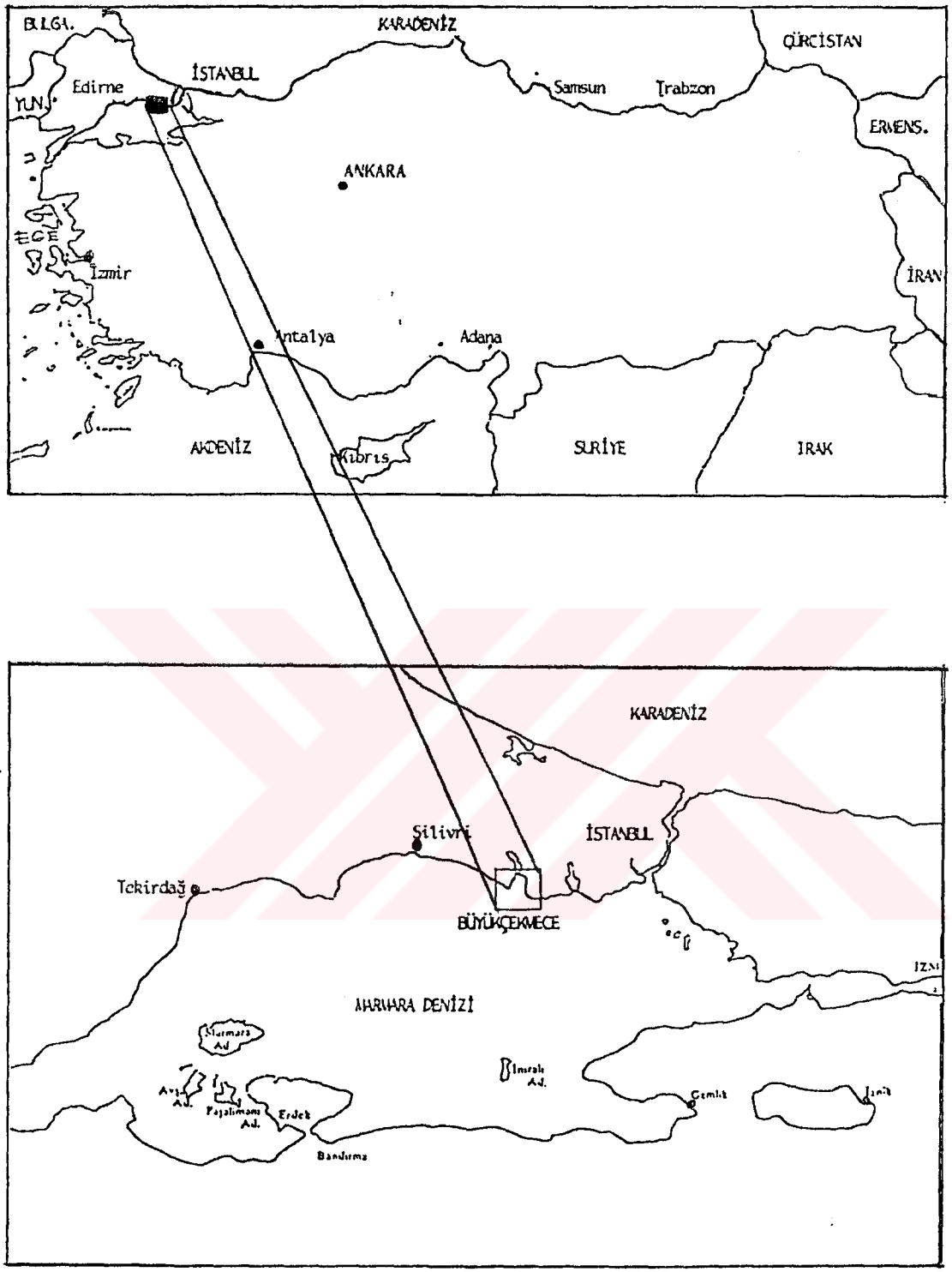
II. ARAŞTIRMA ALANININ EKOLOJİK ÖZELLİKLERİ

2.1. KONUMU

Marmara Denizi kıyısında, İstanbul'un batısında, İstanbul'un merkezi kesimine karayoluyla yaklaşık bir saat mesafede, 50 km uzaklıkta yer alır. Büyükçekmece İlçesi'nin merkezi olan Büyükçekmece kenti, Büyükçekmece Gölü'nün doğu kıyısında, göl ile doğudaki 201 metre yüksekliğindeki Devebağırtan Tepe yamaçları arasındaki kıyı kordonu boyunca uzanır. İstanbul-Edirne Karayolu kentin ortasından geçerek, kenti iki kısıma ayırmaktadır. Karayolunun kuzeyindeki kesimde, aynı zamanda tarihi çekirdek bulunur. Karayolu ile Marmara Denizi arasında yer alan kesim son yılarda gelişmiştir. Büyükçekmece doğudan Küçükçekmece, batıdan Silivri, kuzey yönden Çatalca ve Terkos İlçelerine komşudur. Kentin hemen doğusunda Gürpınar, köprü geçildikten sonra birkaç kilometre batısında ise Mimarsinan Belediyeleri bulunur.

2.2. İKLİM

Büyükçekmece ve çevresinin içinde bulunduğu Marmara Bölgesi konumu itibarıyla Akdeniz makroklimasının etkisi altındadır. Ancak daha çok bir geçiş özelliği ile karakterize olan Marmara Bölgesi'nin güneyi ile kuzeyinde birbirinden farklı iklim alt tipleri görülür. Güney Marmara, Akdeniz makroklimasına daha yakın özelliklere sahipken, Kuzey Marmara ve Marmara Bölgesi'nin Karadeniz'e komşu kıyılarında, Karadeniz iklim tipine daha yakın özellikler mevcuttur. Büyükçekmece'nin de içinde yer aldığı saha, Marmara Denizi'ne kıyısı olması itibarıyla, sıcaklık ve yağış rejimi açısından "Marmara Geçiş Rejimi" olarak adlandırılan bir iklim yapısı gösterir. Bu iklim tipinde genel olarak kurak geçmeyen, ancak yıl içinde en az yağış alan ve nisbeten sıcak geçen yazlar ile Balkanlar üzerinden gelen soğuk hava akımlarının etkisiyle nispeten soğuk ve yağışlı geçen kışlar şeklinde klimatik yapı egemendir.



Harita 1. Büyükçekmece'nin Konumu

Sahanın ayrıntılı olarak iklim yapısını ortaya koymak için, Florya Meteoroloji İstasyonu'nun verilerine dayanarak yapılan incelemeler aşağıda belirtilmiştir.

2.2.1. Basınç

Tablo 1'de görüleceği gibi, sahanın yıllık ortalama basınç değeri 1011,2 mb'dır. Soğuk dönemde (Ekim-Mart) ortalama basınçlar daha yüksektir ve soğuk dönem ortalaması 1012,9 mb'dır. Sıcak dönemde (Nisan-Eylül) ortalama basınç değerleri daha düşük olup, sıcak dönemin ortalaması 1009,4 mb'dır. Bu özellik sahayı soğuk ve sıcak dönemlerde etkisi altına alan, kışın Balkanlardan gelen soğuk hava akımları, yaz mevsiminde ise güneyden gelen Akdeniz kökenli sıcak hava kütleleriyle yakından ilgilidir. Bu aksiyon merkezleri, sahanın diğer özelliklerini de tayin ederler. Sonuçta bu basınç yapıları kış aylarında soğuk, donlu ve nemli bir iklim yapısı oluştururken, yazın zaman zaman görülen yüksek sıcaklıklarla birlikte sağnak yağışlarıda getirebilmektedir.

Tablo 1 : Florya Meteoroloji İstasyonunda Ölçülen İklim Değerlerinin Aylık ve Yıllık Ortalamaları

AYLAR	BASINÇ mb.	SICAK. °C	N.NEM %	BULUT. 0-10	BUHAR. mm.	YAĞIŞ mm.	TOPR. °C
I	1012.9	5.1	80	7.7	23.1	86.5	5.2
II	1012.3	5.4	79	6.9	22.9	63.8	5.8
III	1012.1	6.7	77	6.6	29.0	60.9	7.8
IV	1010.5	10.8	76	5.7	37.5	44.9	13.0
V	1009.7	15.5	76	4.8	44.9	29.3	19.6
VI	1009.1	20.0	72	3.5	62.5	21.1	24.8
VII	1007.9	23.2	68	2.4	91.6	17.2	27.4
VIII	1008.1	23.1	69	2.3	93.2	26.5	26.4
IX	1011.3	19.5	73	3.4	67.0	38.9	22.0
X	1013.9	15.1	78	5.0	45.0	62.4	16.5
XI	1013.8	11.7	79	6.3	31.2	86.1	11.9
XII	1012.9	7.9	80	7.1	27.6	100.4	7.6
YILL.	1011.2	13.7	76	5.1	575.5	637.1	15.6

2.2.2. Sıcaklık

Sıcaklığın saha üzerinde gösterdiği koşullar, Akdeniz makrokliması ile Karadeniz iklim tipi arasında bir geçiş özelliğini ortaya koyar. Tablo 1'de verildiği gibi, yıllık ortalama sıcaklık 13,7 °C dir. Soğuk dönemin ortalaması sıcaklığı 8,6 °C iken, sıcak dönemin ortalama sıcaklığı 18,6 °C dir. Ancak tabloya dikkatle bakıldığında, en sıcak ay olan Temmuz ayına doğru ortalama sıcaklık artışları ve Mart ayından itibaren 4-5 °C olduğu görülmektedir (6,7 °C - 10,8 °C - 15,5 °C - 20,0 °C). Ağustos ayından itibaren aylık ortalama sıcaklıkların düşüşünde de benzeri bir durum yaşanmaktadır (23,1 °C - 19,5 °C - 15,1 °C - 11,7 °C - 7,9 °C). Bu durum yıl içerisinde en soğuk ay olan Ocak ile en sıcak ay olan Temmuz arasındaki sıcaklık değişimlerinin nisbeten çabuk olmasına yol açmaktadır. Böylece, sanki bahar ayları ortadan kalkmış, birbiri arasında ani geçişlere sahip iki dönem (soğuk ve sıcak dönem) ortaya çıkmıştır. Ayrıca gezici basınç sistemlerine bağlı olarak, her iki dönemde de ekstrem değerlere rastlanmaktadır.

2.2.3. Nisbi Nem

Buharlaşma açısından bitki hayatı üzerinde önemli bir etkiye sahip olan nem "Meteorolojik Konfor" açısından insan yaşamını yakından ilgilendirmektedir. Meteorolojik konfor, normal bir insanın adapte olabileceği iklim koşullarında ve dinlenme ortamında insan vücudundan cm^2 başına 1 milikalori ısı kaybetmesi halidir.

Nisbi nemin yıllık ortalama değeri, Tablo 1'de görüleceği gibi % 76'dır. Bir yıllık süreyi yine soğuk ve sıcak dönemler olarak iki bölüme ayırırsak, soğuk dönem ortalaması % 79 iken, sıcak dönem ortalaması % 72 dir. Bununla birlikte, nisbi nem ortalamaları Temmuz ve Ağustos aylarında % 70'in altına düşerken,

Aralık ve Ocak aylarında % 80 civarında oynamaktadır. Büyükçekmece tatil beldesi olarak hizmet verdiği yaz aylarında, İstanbul'un diğer semtlerine kıyasla çok daha uygun nem şartlarına sahip olmasına dikkati çeker.

2.2.4. Bulutluluk

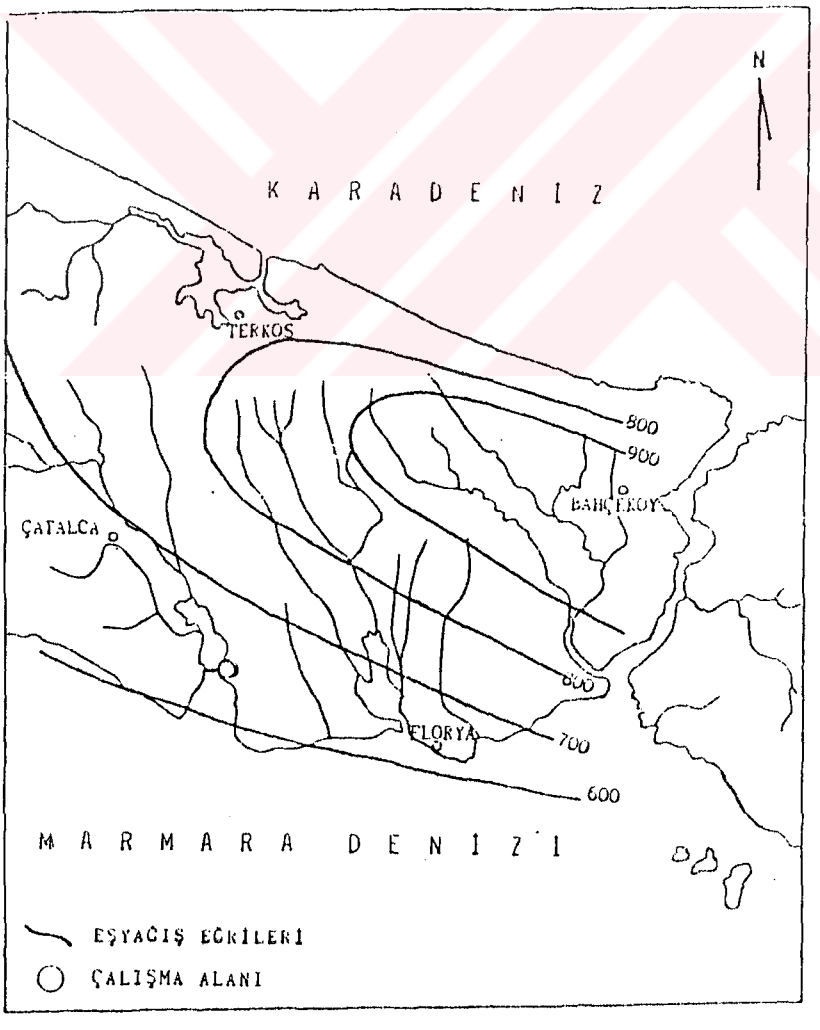
Bulutluluk için 0,0-1,9 değerleri arası açık, 2,0-8,0 değerleri arası bulutlu, 8,1 - 10,0 değerleri arası ise kapalı olarak değerlendirilmektedir. Bu verilere bağlı olarak, bulutluluk durumu Tablo 1'de verilmiştir. Buna göre, yine soğuk dönem ortalaması (6,5), yıllık ortalamanın (5,1) üzerindeyken, sıcak dönem ortalaması (3,6) yıllık ortalamanın altındadır. Bu durum kış aylarında frontojenez (cephe oluşumu) koşullarının kış aylarında ortaya çıkmasıyla bağlantılıdır.

2.2.5. Buharlaşma

Yıllık buharlaşmanın (575,5 mm), % 69'u sıcak dönemde (396,7 mm), % 31'i soğuk dönemde (178,8 mm) gerçekleşir. Sahanın potansiyel buharlaşma-terleme ve yağış değerlerinin aylara göre değişimi Şekil 1'de verilmiştir. Şekilden izleneceği gibi, potansiyel terleme Nisan ayından itibaren yağış değerini geçmemekte, ancak Haziran ayının ortalarına kadar toprak neminden yararlanılmaktadır. Haziran ayının ortalarına kadar toprak neminden yararlanılmaktadır. Haziran ayı ortasından Eylül ayının sonuna kadar su eksiği görülmektedir. Potansiyel buharlaşma-terlemenin en yüksek olduğu ay Temmuz ayıdır. Ekim ayından itibaren yağışların başlamasıyla, Kasım ayının sonlarına doğru, toprak neminin bütünleşmesi sağlanmaktadır. Kasım ayının sonundan Nisan ayı başına kadar su fazlası mevcuttur. Sonuç olarak yağışın % 62'si, gerek buharlaşma-terleme ile yeniden atmosfere dönmekte, ancak yağışın % 38'i yüzeysel akışı ve yeraltı suyunu beslemektedir.

2.2.6. Yağış

Marmara Bölgesi yağış özellikleri bakımından da diğer iklim elemanlarında olduğu gibi Akdeniz makrokliması ile Karadeniz iklimi arasında bir geçiş özelliği göstermektedir. Bölge içerisinde yıllık ortalama olarak 400 ile 1000 mm arasında yağış alınır. Büyükçekmece'yi temsil eden Florya İstasyonu'nda ise yağış ortalaması 637,2 mm dir. Yağışın yıl içindeki dağılımında yine sıcak ve soğuk dönem ayırımına gitmek mümkündür. Bu açıdan ele alındığında, yıllık yağış toplamının % 72'si (459,2 mm) soğuk dönemde, % 28'i (177,9 mm) ise sıcak dönemde düşmektedir. En yağışlı ay Aralık iken (100,4 mm), en kurak ay Temmuz (17,2 mm) olmaktadır. Saha kar yağışları açısından ele alındığında, ortalama olarak yıllık 7,8 gün kar yağışlı geçer. Bununla birlikte



Harita 2. İstanbul Çevresinin Yıllık Ortalama Yağış Haritası

karla örtülü gün sayısının yıllık ortalaması 7,7 gün ile, kar yağışlı gün sayısına yakındır. Kar yağışlı günler Kasım ayı ile Mart ayı arasında olmaktadır. Yağan karın yaklaşık yarısı (3,1 gün), Ocak ayı içinde alınır.

2.2.7. Rüzgar

Yapılan çalışmalarda hakim rüzgar yönünün NNE olduğu tesbit edilmiştir. Marmara Bölgesi'nin genel yapısını ifade eden bu N sektörlü hakim rüzgarlar, yılın bütün aylarında kendini özellikle esme sayısı bakımından hissettirir. Buna karşılık sadece ortalama rüzgar hızları dikkate alındığında, yıl içerisinde farklı gelişmeler dikkati çeker. Diğer iklim elemanlarında olduğu gibi, rüzgarda da ortalama hız bakımından soğuk ve sıcak dönemler arasında değişik hakim yönler ortaya çıkar. Soğuk dönemde, bölgeye ve sahaya sokulan S sektörlü depresyonlar, S'li rüzgarların ortalama hızlar açısından hakim duruma gelmesine neden olur. Sıcak dönemde ise, hız ve esme sayısı bakımından hakimiyet yine N sektörlü rüzgarlardadır.

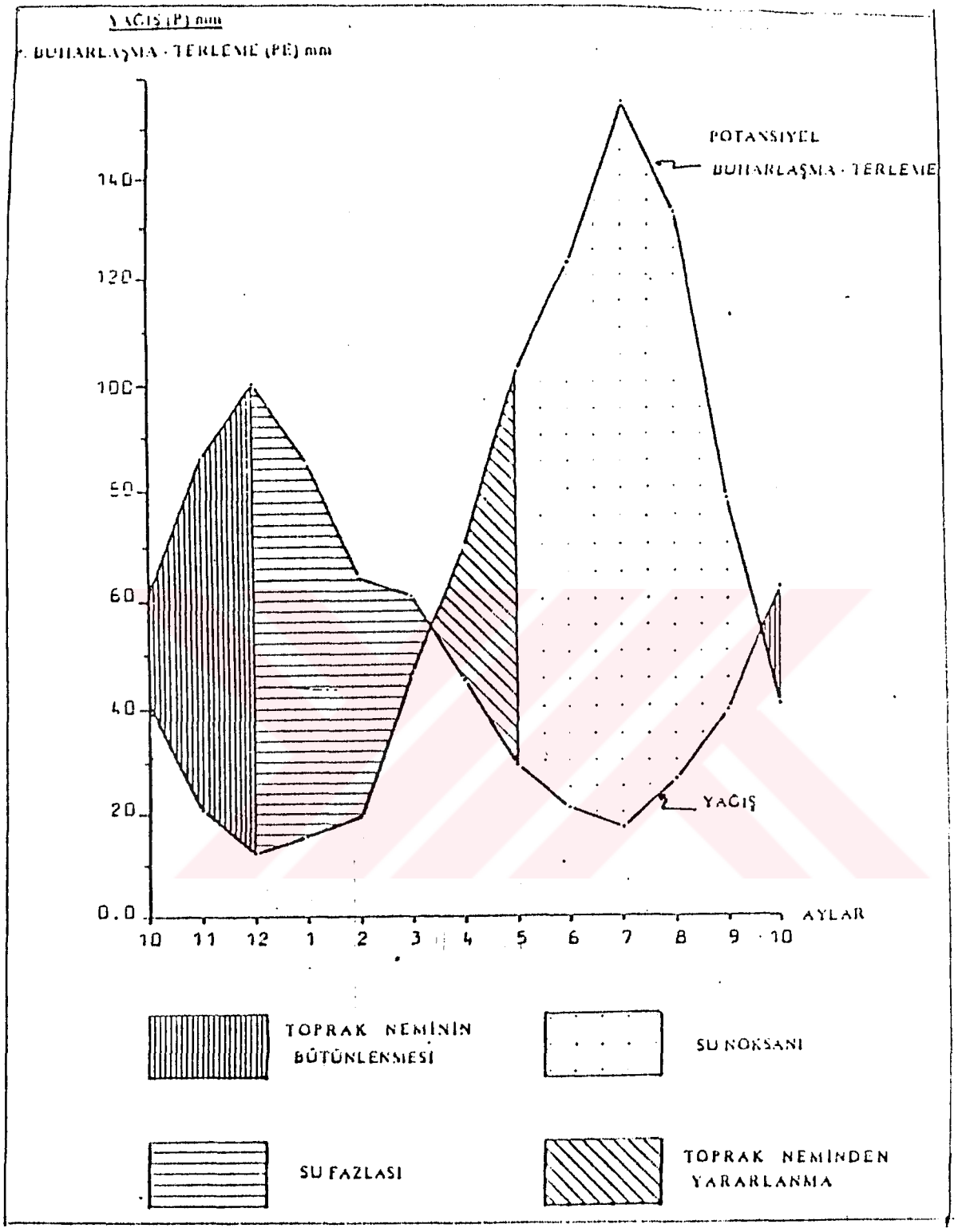
2.2.8. Toprak Sıcaklığı

Ortalama toprak sıcaklıkları sahada hiçbir zaman 0 ^{o}C'nin altına düşmemektedir. Yıllık ortalama sıcaklık 15,6 ^{o}C dir. Soğuk dönemde ortalama toprak sıcaklığı 9,1 ^{o}C olurken, sıcak dönemin ortalama sıcaklığı 22,2 ^{o}C olmaktadır. Bununla birlikte sadece kış mevsiminde ortalama sıcaklıklar 10 ^{o}C'nin altına düşmektedir. Ayrıca en düşük sıcaklıklar açısından Kasım ile Mart ayları arasında sıfırın altındaki sıcaklıklara da rastlanmaktadır.

İklim değerleri bütün olarak ele alındığında, sahanın Thorntwaite iklim tiplerinden hangisine dahil olduğunu anlamak için yapılan hesaplamalar neticesinde (Tablo 2), Büyükçekmece ve civarının Thorntwaite iklim tipleri içinde C_2B^1 1 s 2 b^1 3 harfleriyle ifade edilen yani nemli, birinci dereceden mezotermal (orta sıcaklıktaki iklimler), su noksanı yaz mevsiminde ve kuvvetli olan, deniz etkisine yakın iklim tipine girdiği görülmektedir.

Table 2. Florya Meteoroloji İstasyonunun Verileriyle Sahanın Su Bilançosu

ELEMANLAR	OCAK	ŞUBAT	MART	NİSAN	MAYIS	HAZİRAN	TEMMUZ	AĞUST.	EYLÜL	EKİM	KASIM	ARALIK	YILLIK
SICAKLIK (°C)	5.1	5.4	6.7	10.8	15.5	20.0	23.2	23.1	19.5	15.1	11.7	7.9	13.7
SICAKLIK İNDİSİ	1.03	1.12	1.56	3.21	5.55	8.16	10.21	10.15	7.85	5.33	3.62	20.0	77.79
DÜZELTİLMEMİŞ PE	7	8	12	28	55	85	104	104	80	48	32	16	
DÜZELTİLMİŞ PE	5.81	6.64	12.36	31.08	68.75	107.1	132.8	123.76	83.2	46.8	26.24	12.8	656.62
YAĞIŞ (mm)	85.6	63.8	60.9	44.9	29.3	21.1	17.2	26.5	38.9	62.4	86.1	100.4	637.1
BİRİKMİŞ SUYUN AYLIK DEĞİŞİMİ	0	0	0	0	39.45	60.55	0	0	0	15.6	59.86	24.54	
DEPOLAMA	100	100	100	100	60.55	0	0	0	0	15.6	75.46	100	
GERÇEK EVAPOTRANSPİRASYON	5.81	6.64	12.36	31.08	68.75	81.65	17.2	26.5	38.9	46.8	26.24	12.8	374.7
SU NOKTASI	0	0	0	0	0	25.45	114.88	97.26	44.3	0	0	0	281.89
SU FAZLASI	79.79	57.16	48.54	13.82	0	0	0	0	0	0	0	63.06	262.37
YÜZEYSEL AKIŞ	71.43	68.47	52.85	31.18	6.91	0	0	0	0	0	0	31.53	262.37



Şekil 1. Florya Meteoroloji İstasyonu İçin Aylık Yağış ve Potansiyel Buharlaşma Terleme Değişim Grafiği

Sonuç olarak Büyükçekmece ve çevresinde genel olarak Marmara Geçiş Rejimi şeklinde ifade edebileceğimiz bir iklim yapısı egemendir. Bu geçiş rejimi, yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve nemli geçen Akdeniz makrokliması ile, her mevsimi yağışlı yazları ılık kışları ise çok soğuk geçmeyen Karadeniz iklim tipi arasında, her iki iklimin ortak özelliklerini taşımasıyla karakteristiktir.

Sahada yıllık ortalama sıcaklık 13,7 °C'dir. En sıcak ay olan Temmuz'da ortalama sıcaklık 23,2 °C iken, en soğuk ay olan Ocak'ta ortalama sıcaklık 5,1 °C'dir. İlkbaharda zaman zaman güneyden sokulan Akdeniz kökenli hava kütlelerinin etkisiyle ani artan sıcaklıklar, yörede yaygın olan tahıl tarımını hastalıklara yol açarak olumsuz yönde etkiler.

Yıllık ortalama yağış 637,1 mm'dir. En fazla yağış alınan ay Aralıktır ve bu ayda ortalama 100,4 mm yağış düşer. En kurak ay ise Temmuz ayıdır. Temmuz ayı ortalama 17,2 mm yağışa sahiptir. Kışın şiddetli tipileri izleyen donlu günlerde, karayolu ulaşımında kısa süreli de olsa aksamalar görülür. Devebağırtan Tepe'nin yamaçlarında oluşan buzlanmalara dikkat edilmesi gerekmektedir. Bahar ve yaz aylarında aşırı yağış veya beklenen yağışın alınamaması, bölgede yaygın olan ayçiçeği tarımında alınan verimi azaltır. Meteorolojik Konfor olarak ifade edilen nemlilik değeri, İstanbul çevresindeki kıyı yerleşmelerine kıyasla çok elverişli düzeydedir. Bu şartlar Büyükçekmece'de tatil yapmayı daha da çekici hale getirir. Yine rüzgar koşulları, hava kirliliğine imkan vermez. Mimarsinan yerleşmesindeki çimento fabrikasına rağmen, Büyükçekmece kenti, İstanbul çevresinde hava kirliliğinin görülmediği nadir yerlerden biridir.

İncelenen iklim parametrelerinden ortaya çıkan önemli sonuçlardan biri, İstanbul geneli için söylenebilecek olan İlkbahar ve Sonbahar mevsimlerinin belirgin olarak yaşanmamasıdır. Gerçekten kıştan yaza geçerken özellikle gezici

depresyonlar etkisiyle birkaç haftaya geçmemek kaydıyla, farklı iklim şartları görülmektedir. Bu farklılık, sıcak-kurak, serin-nemli karakterler halindedir.

2.3. JEOLOJİ

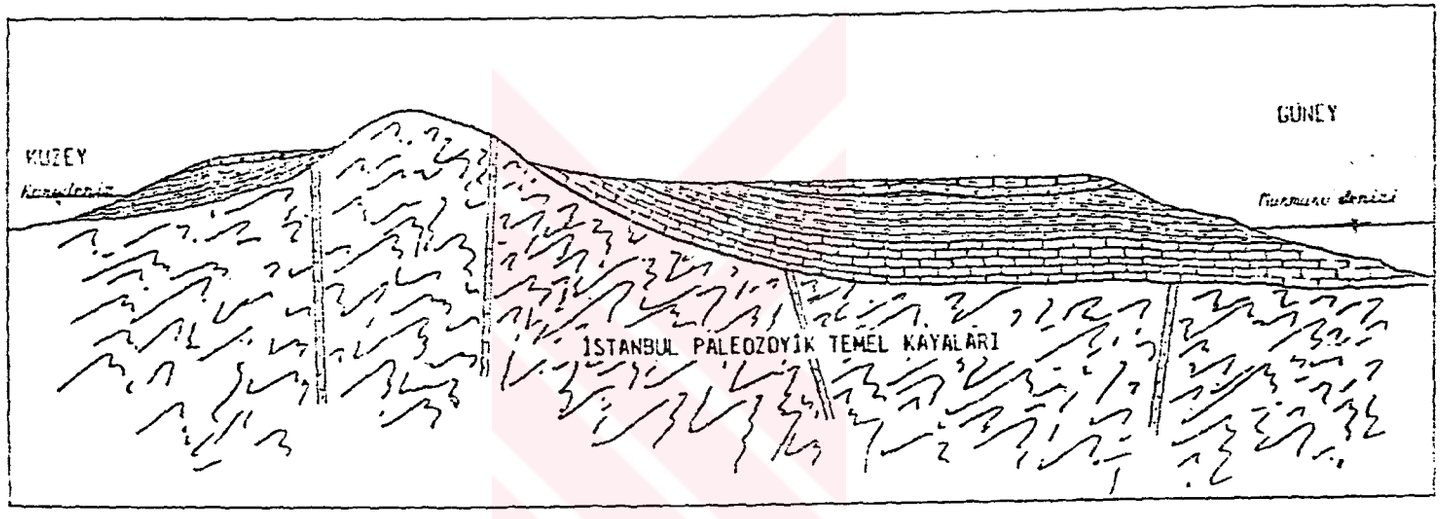
2.3.1. Bölgesel Jeoloji

Büyükçekmece ve civarı, Trakya Havzası olarak bilinen ve İstanbul'dan başlayarak batıya doğru çok geniş bir yayılım gösteren Tersiyer çökel havzasının en doğu kesimini oluşturur. Tersiyer havzasında çökelen istifin temelini, batıda Istranca masifinin gnays, şist ve mermerleri, doğuda İstanbul civarında ise, İstanbul'un Paleozoyik kayaçları, özellikle Trakya formasyonu olarak bilinen grovak serisi kayaçlar meydana getirir. Tersiyer çökel istifi daha çok kırıntılı kayaçlardan oluşmaktadır. Bölgesel olarak en altta Kırklareli kireçtaşı olarak bilinen Eosen yaşındaki karbonat kayaçları bulunur. Bunun üstündeki Gürpınar formasyonunun kırıntılı çökelleri yer alır. Gürpınar formasyonunun üstünde lokal olarak yayılım gösteren Çukurçeşme formasyonu ve daha üstte de Bakırköy formasyonları yer alırlar. Şekil 5'de bölgenin kuzey-güney doğrultusundaki kesitinde, genelleştirilmiş jeolojisi görülmektedir.

İstanbul'un batısında yer alan, Istranca masifinin devamı olarak kabul edilen Çatalca metamorfitleri, başlıca gnays, çeşitli şistler, fillat, mermer, metagranit, gnaysik granit gibi kayaçlardan oluşur. Metamorfik temelin belirgin bir kuzeybatı-güneydoğu doğrultusu vardır. Metamorfizmanın, Paleozoyik ve Mesozoyik dönemlerde olduğu saptanmıştır. Metamorfik temel kayaçları üzerine, Tersiyer'e ve Kuvaterner'e ait örtü kayaçları açısal diskordansla gelmektedir. Bölgede, Tersiyer çökelleri Eosen'e ait Akalan formasyonuyla başlar. Daha üstte gene Eosen'e ait Kırklareli kireçtaşı ve Terkos formasyonu ayırdedilmiştir. Daha üstte, Oligosen dönemine ait Pınarhisar formasyonu olarak adlandırılan, kumtaşı,

silttaşı ve kireçtaşları açısından diskordansla gelmektedir. Büyükçekmece havzasının güney va batı kesimlerinde, özellikle Marmara kıyısına paralel bir şerit boyunca görülen bu kırıntılı çökellere, Silivri formasyonu adı verilmiştir. Daha üstte Miyosen'e ait kırıntılı kireçtaşı düzeyleri yer alır. Miyosen çökellerinin tabanındaki kum, çakıl, silt ve kil düzeylerinden oluşan, çoğunlukla iri taneli kırıntılara Çukurçeşme formasyonu, bunların üzerine yer alan yeşilimsi gri kil ve beyaz kireçtaşı düzeylerinden oluşan üst kesime de Bakırköy formasyonu denilmektedir. Havzanın kuzeybatısında ise, Miosen yaşında, fakat farklı fasiyeste İnceğiz, Akören formasyonları ile Pliyosen'de Çantaköy tüfitleri ayırdedilmiştir. Çantaköy tüfitleri bölgede, Selimpaşa kuzeyinde sınırlı bir alanda gözlenmiştir. Havzanın kuzeybatısındaki yüksekçe tepelerin düzlüklerinde, Pliyosen dönemine ait oldukları kabul edilen Belgrad formasyonu saptanmıştır. En genç çökeller olarak, Büyükçekmece Gölü'nün çevresinde, Karasu Deresi ile diğer bazı derelerin tabanlarında alüvyonlar vardır.

Büyükçekmece Havzası'nın jeolojik ve jeomorfolojik şekillenmesinde, Çatalca metamorfikleriyle bölgenin kuzeyindeki yapısal yükselim çok etkili olmuştur. Tersiyer çökelleriyle kaplı bu havzada, örtü çökelleri genel olarak az eğimli veya yataya yakın konumdadır. Bölgesel yükselme, Tersiyer çökellerinin güney ve güneybatıya birkaç derecelik eğim kazanmalarına sebep olmuştur. Bu oluşumlar, yapısal jeoloji bölümünde ayrıntılı olarak tanıtılacaktır. Aşağıda, stratigraik jeoloji bölümünde, ayırdedilebilen başlıca litoloji birimlerine, yaşlıdan gence yer verilecektir.



Şekil 2. Bölgenin Genelleştirilmiş Jeolojik Kesiti

2.3.2. Stratigrafik Jeoloji

Havza ve yakın çevresinde ele alınan başlıca formasyonlar şunlardır :

A- Metamorfik Temel : Bölgede temeli, Paleozoyik ve Mesozoyik dönemlerine ait metamorfik kayaçlar oluşturur. Çatalca metamorfik masifi denilen bu temel kayaçlarının Istranca metamorfiklerinin devamı olduğu kabul edilmektedir. Metamorfik temel kayaçları kendi arasında ikiye ayrılmıştır. Altta başlıca, metagranit, gnaysik granit ve gnays düzeyleri, üstte ise metadiyorit porfir, meta kuvarslı diyorit porfir ve milonitik gnays düzeyleri ayırdedilir. Mesozoyik metamorfikleri ise, başlıca kuvarsit, kuvarsit şist ve metakonglomera'lardan oluşmaktadır. Paleozoyik ve Mesozoyik metamorfik kayaçları arasında açısal diskordans saptanmıştır. Metagranitler arasında, metadiyoritlerin apofizleri sokulmuştur. Metagranitler çoğunlukla iri kristallidir. Kuvars, feldspat, biyotit ve koyu renkli mineraller makroskopik olarak gözlenir. Belirgin yapraklanma vardır. Kataklastik yapı gelişmiştir. Yer yer bantlar görülür. Metadiyoritler, orta-iri kristalli olup, genellikle koyu yeşilimsi gri renkte görülür. Yer yer şist yapısı belirgindir ve bazen ince beyaz bantlar vardır. Amfibol kristallerinin arttığı kısımlarda, renk koyu yeşili alır. Mesozoyik metamorfik kayaçları üzerine doğrudan Eosen çökellerinin gelmesi, oldukça uzun bir sürenin (60-70 milyon yıl) aşınma dönemi olarak geçtiğini göstermektedir.

B- Trakya Formasyonu : Tersiyer çökellerinin temelini oluşturan ve Küçükçekmece ile Büyükçekmece Gölleri'nin kuzeyindeki alanda yüzlekler veren bu birim, İstanbul Boğazı'nın batısından başlayarak çok geniş alanlara yayılım gösterir. Başlıca kumtaşı, silttaşı, kiltaş şeyl ve bazen kireçtaşı merceklerinden oluşan bir litolojik dağılıma sahiptir. Bölgesel olarak güneye doğru genç çökellerin altında derinlere dalım gösterir. Söz konusu formasyonun Büyükçekmece ve dolaylarında yüzeyden ne kadar derinlikte olduğu kesin

belirlenmemiş olmakla birlikte, en az 500 metre derinlikte bulunduğu tahmin edilir. İstanbul civarında sağlam temel kaya olarak bilinen Trakya formasyonunun 1700 metreden daha kalın olduğu, yanal ve düşey yönde litolojik değişkenliklere sahip olduğu bilinmektedir. Yeraltısuyu açısından zayıf, genelde verimsiz olduğu kabul edilen grovak serisi Büyükçekmece ve çevresinde çok derinde yer almaktadır.

C- Akalan Formasyonu : Metamorfik temel kayaçları üzerinde transgressif Eosen istifi, Akalan formasyonuyla başlar. Akalan dolaylarında tipik mostraları bulunduğu için bu isim verilmiştir. Başlıca, beyaz, sarımsı kirli beyaz, kum, siltli kum ve çakıllı kum düzeylerinden oluşur. Üzerinin uyumlu ve geçişli olarak Eosen döneminin Kırklareli kireçtaşı tarafından örtüldüğü görülür. Yer yer marnlı ve killi kireçtaşı arakatmanları da vardır. Kuvars miktarı % 98 olan kesimleri, cam kumu olarak kullanılır ve ekonomik bakımdan değerlendirilir. Bulunan fosillere göre, Akalan kumlarının Orta-Geç Eosen yaşında olduğu bilinmektedir.

D- Kırklareli Kireçtaşı : Paleozoyik temelin üzerine gelen Eosen yaşlı resifal ortam ürünü olan, beyaz sarımsı, bazen grimsi beyaz renkli, kireçtaşı, marn, killi kireçtaşı ve kiltaşından oluşan karbonatlı birime, Kırklareli kireçtaşı adı verilmektedir. Kalınlıkları 100 metreden başlayarak, 350 metreye kadar ulaşır. Bol fosillidir. Bazı çalışmalarda, sadece sert resifal düzeyler Kırklareli kireçtaşı olarak ayrılmaktadır. Trakya formasyonunun üzerine diskordansla gelen bu kayaçlar topluluğu, adını Bakırköy dolaylarından başlayarak, İkitelli, Küçükçekmece kuzeyi alanlarında yüzlekler vermekte olup, batıya doğru Kırklareli'ne kadar devam eden ve tipik özellikleriyle görüldüğü Kırklareli civarında bulunmasından almıştır. Oldukça yüksek taşıma gücüne ve yüksek mukavemet özelliklerine sahiptir. Hoşdere ve Hadımköy dolaylarında yüzlekler verirken, güneye doğru genç çökellerin altına dalan bu istif, Gürpınar ve

civarlarında yüzeyden yaklaşık 350 metre derinlikte bulunmaktadır. Bu derinlikte yer alan birimin, bölge içinde ancak hidrolojik yönden önemi vardır ve yeraltısuyu varlığı açısından önemli bir rezervuar kayacı niteliğindedir. Kırklareli kireçtaşı yanal ve düşey yönde oldukça sığ litolojik değişkenlikler göstermektedir. Kuzey ve batı alanlarına doğru killi kireçtaşı ve marn düzeyleri egemen olurken, güney ve doğuya doğru resifal algli kireçtaşlarının arttığı, killi düzeylerin azaldığı tesbit edilmiştir. Örneğin : Hadımköy dolaylarında killi kireçtaşları, Küçükçekmece dolayları, Altınşehir, Kayabaşı ve İkitelli çevresinde daha çok kireçtaşı egemen durumdadır. Kalınlığı yer yer 200 metreye kadar artan Kırklareli kireçtaşları, kuzey kesimlere doğru giderek incelmekte ve son bulmaktadır.

E- Terkos Formasyonu : Esas olarak Trakya formasyonu içinde yer alır. Büyükçekmece havzasının kuzeyi ile kuzeydoğusundaki alana yayılır. Kırklareli kireçtaşı ile yanal ve düşey geçişli olduğu, stratigrafik kesitte saptanmıştır. Terkos havzasında tipik kesitleri görüldüğü için bu isim verilmiştir. Beyaz, sarımsı beyaz, grimsi, ince katmanlı killi kireçtaşı ve marn düzeylerinden oluşur. Arada yeşilimsi beyaz renkte veya yeşil kireçtaşı düzeyleri vardır. Seyrek konglomera katmanları görülür. Kapsadığı fosillerle Geç Eosen yaşta olduğu belirlenmiştir.

F- Silivri Formasyonu : Büyükçekmece Gölü'nün güneydoğusu ile Mimarsinan, Kumburgaz, Selimpaşa, Silivri boyunca batı yönde uzanan yamaçlarda görülen, sarımsı kahverengi, grimsi kumtaşı, kiltaşı ve silttaşları Silivri formasyonu olarak adlandırılmıştır. Silivri tarafındaki kesim çoğunlukla havza sınırları dışında yer alır. Geç Eosen çökelleri üzerinde açısal diskordan olarak görülür ve daha üstte Pınarhisar formasyonu bulunur. Formasyonun yaşı, Oligosen olarak tayin edilmiştir. Arasında yer yer farklı kalınlıklarda lignit katmanlarının da bulunduğu formasyonda, bitki fosilleri saptanmıştır.

G- Pınarhisar Formasyonu : Çatalca metamorfiklerinin kuzeydoğu yamacında ve Kırklareli kireçtaşı üzerinde yer alan grimsi beyaz, sarımsı, congeria fosilli, konglomera, kireçtaşı, kumlu kireçtaşı, lümaşelli kireçtaşı ve kumtaşı düzeyleri saptanmıştır. Tipik kesitleri nedeniyle Pınarhisar formasyonu adı verilen bu istif için Miyosen yaşı benimsenmiştir.

H- Gürpınar Formasyonu : Küçükçekmece ve Büyükçekmece Gölleri'nden başlayarak, Marmara Denizi'ne kadar geniş bir alanda yayılım gösteren ve Gürpınar civarında tipik özellikleriyle karakterize olan çökel istifi, Gürpınar formasyonu adını almakta ve Kırklareli kireçtaşları üzerinde konkordan olarak bulunmaktadır. Birim başlıca, gri, yeşilimsi gri, kumtaşı, silttaşı, kiltaşı ve çamurtaşından oluşmuştur. Beylikdüzü ve Marmara Denizi arasındaki tüm alanlarda yüzlekler vermektedir. Söz konusu formasyon, lagüner ortamda çökelmiş kırıntılı malzemeden oluşan yaklaşık 200 metre kalınlıkta bir istiftir. İçerdiği fosillerden Üst Oligosen-Miosen yaş konağına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Gürpınar formasyonu sahanın büyük kesiminde daha genç örtü birimlerinin altında, yüzeyden yaklaşık 20-30 metre derinlikte yer almaktadır. Formasyonun üst seviyelerinin daha çok killi ve siltli, orta ve alt seviyelerinde kumlu, çakıllı birimler bulunur. Yapılmış olan su sondajlarından edinilen bilgilere göre, istif yanal yönde önemli boyutta değişiklikler göstermektedir. Özellikle çakıllı düzeylerin kanal dolgusu şeklinde kuzey-güney uzanımlı olduğuna dair veriler bulunmaktadır ki, bu özellik yeraltısuyu varlığı yönünden önem taşır. Gürpınar yolunun batısına rastlayan dik yamaçta, bu formasyon görülmekle birlikte, heyelandan dolayı yer değiştirmiş kütleler nedeniyle birim ayrımında zorluklarla karşılaşılır. Ancak bu kesimde şevlerin altında Gürpınar formasyonunun killi ve siltli düzeyleri bulunmaktadır.

TEM Otoyol kazıları sırasında, Gürpınar formasyonu içerisinde bulunan balık fosillerinin incelenmesi sonucunda, birimin Trakya'daki balıklı seri olarak bilinen şeyllerin eşdeğeri olduğu anlaşılmıştır. Birimin kuzeye ve batıya doğru ince kırıntılara değiştiği, güneye doğru kum ve çakıllarından bulunduğu iri taneli istife geçiş gösterdiği görülmektedir. Örneğin, Büyükçekmece Gölü'nün kuzeyinde Gürpınar formasyonunun tamamen kiltaşı ve şeyllere geçtiğine dair veriler su sondajlarından anlaşılmıştır.

İ- Çukurçeşme Formasyonu : Sarımsı boz, çakıl ve siltli düzeylerden oluşur. Arada kil mercekleri vardır. Havzanın güneydoğu su bölümüne yakın yüksek düzlüklerde korunmuş durumdadır. Bu formasyon, Gürpınar formasyonu üzerine yeni bir fasiyes ve açısal diskordansla gelmektedir. Bölgesel olarak geniş yayılım gösteren birimin hakim litolojisi tutturulmamış kum, çakıl ve kildir. Kuzeye doğru çok geniş bir yayılımı olan formasyon, Kıraç Köyü ve Çakmaçlı Köyü arazilerinde önemli kalınlıklara ulaşmaktadır. Bu kesimlerde daha çok çakıllı ve kumlu olan birimin stabilize malzeme ocağı olarak geçmişte işletilmiştir. Formasyon bölgede 20-30 metre kalınlığa sahiptir. Yatay veya yataya yakındır. Sel tipi çapraz katmanları, oygu ve dolgu yapılan akarsu ortamında çökeldiği işaret etmektedir. Yaşı Geç Miyosen (Sarmasiyen) olarak bilinmektedir.

Çukurçeşme formasyonu toprak döküm alanı olarak seçilen yerde, batı kesimde heyelanın görüldüğü Devebağırtan tepesi yamaçlarında ve Gürpınar merkezine yakın güney kesimde yüzlekler verir. Her üç yüzlekte çakıllı ve kumlu killerden oluşan, çapraz katmanlı, yüksek enerjili çökelme şartlarını temsil eden fasiyeste malzemeler halindedir. Genel özellikleri ile, boz kahverengimsi, kahverengimsi boz, killi kum ve çakıl istifi ile temsil edilen Çukurçeşme formasyonu, araştırma sondajlarında da kesilmiştir.

J- Bakırköy Formasyonu : Bu formasyon, açısal diskordansla bölgesel ve yaygın olarak Çukurçeşme formasyonunun üzerinde bulunur. Tersiyer çökel istifinin en üst kesimini oluşturan birim, Büyükçekmece'den Bakırköy'e kadar çok geniş yayılım gösterir. Tüm bölgede yüksek topografyaya sahip alanlar, Bakırköy formasyonuyla örtülüdür. Başlıca, kireçtaşı, marn ve fosilli kireçtaşları düzeylerden oluşmaktadır. Bol miktarda mollusk kavkıları içeren değişik kalınlıkta, kireçtaşı ve marn katmanları arasında, yeşilimsi gri renkli plastik kil düzeyleri bulunmaktadır.

Bölgesel olarak Bakırköy formasyonu yer yer 30-35 metreye varan kalınlıklar göstermekle birlikte, Büyükçekmece ve Gürpınar dolaylarında 5-20 metrelik yüzeysel örtü şeklindedir. Sondaj karot örneklerinden edinilen bilgilere göre, Gürpınar'ın yakın güneyi civarında Bakırköy formasyonunun yeşil kil bantları azalmakta, kuzey ve güneye doğru kil bantları artmaktadır.

K- İnceğiz Formasyonu : Pınarhisar formasyonunun üzerinde uyumlu olarak bulunur. Sarımsı beyaz, esmer kiltaşı ve marnlardan oluşur. Marn düzeyleri çoğunluktadır. İstifin tabanına doğru, bazen kömürlü veya manganezli düzeyler saptanmıştır. Bu formasyon Miyosen yaşındadır.

L- Akviran Formasyonu : Çatalca dolayında, metamorfik masifin üzerinde transgressif aşamalı olarak bulunur. Miyosen yaştaki formasyon, Akviran köyü dolayında tipik mostraları görüldüğü için bu ismi almıştır. Havzanın güneyinde ise, Silivri kumtaşları üzerinde açısal diskordan olarak yer alır. Başlıca marn ve kumtaşı ardalanmasından oluşan bu formasyonun bazı katmanlarında balık ve yaprak fosilleriyle pelecypodlar bulunmuştur.

M- Çantaköy Formasyonu : Geç Miosen yaştaki Akviran formasyonu üzerinde açısal diskordan olarak gelen Çantaköy tüfiti formasyonu, başlıca açık

gri, beyazımsı, yeşil ve kırmızımsı arakatmanları olan, tüfit, aglomera, kumtaşı ve silttaşı arakatmanları da vardır. Yaşının Miyosen'den daha genç olduğu düşünülmektedir.

N- Belgrad Formasyonu : Havzanın batı yüksek tepeleri üzerinde korunmuş, kırmızımsı kahverengi veya sarımsı alacalı rengiyle kolayca tanınan, kumlu, çakıllı Belgrad formasyonu vardır. Alt düzeylerinde siltli ve killi kesimler görülür. Yer yer sel çapraz katmanları mevcuttur. Kalınlığı 10-15 metre kadardır. İçerisinde silisleşmiş ağaç fosilleri bulunmuştur. Yaşı, Pliyosen olarak kabul edilmektedir.

O- Alüvyonlar : Büyükçekmece Gölü çevresinde yer yer değişen genişlikte, Karasu Vadisi'nin Gökçeali ve İzzettin yerleşmelerinin güneyindeki kesimlerde, alüval çökeller vardır. Karasu viyadüğü temel sondajlarında, alüvyon kalınlığı 20-24 metre olarak saptanmıştır. Alüvyon genel olarak kil ve silt boyutunda çökellerden oluşmuştur. Tabana doğru siyah çamurlar saptanmıştır.

2.3.3. Yapısal Jeoloji

Büyükçekmece havzası, Çatalca masifi dışında, Tersiyer ve Kuvaterner dönemlerine ait örtü çökelleriyle kaplıdır. Bölgedeki Tersiyer çökelleri önemli bir tektonizma geçirmemişlerdir. Düşük dereceden katman eğimleri ve seyrek düşey fayların var olduğu bilinen bir husustur. Havzanın kuzeyindeki Paleozoik kayaçların yer aldığı yapısal yükselim, Tersiyer ve Kuvaterner'e ait örtü çökellerinin güney ve güneybatıya eğilmesine sebep olmuştur. Örtü çökelleri genel olarak yataya veya birkaç derece eğimli görülürler. Yerel olarak Eosen ve Miyosen çökellerinde geniş kıvrımlar vardır.

Çatalca masifi kuzeydoğu ve güneybatı sınırlarda faylıdır. Metamorfik temel kayaçları faylarla yükselmiştir. Büyükçekmece-Çatalca doğrultusunda

uzanan faylar, yüzeyde 7-8 kilometre kadar izlenmektedir. Metamorfik temele yaslanan Eosen ve Oligosen kayaçlarının faya yakın 30-40 derecelik eğimler kazandığı görülmektedir. Metamorfik temel kayaçları çok kıvrımlı, faylı, yer yer ezik ve paralanmıştır. Kendi içerisinde foliasyon, şistozite, eklem ve makaslama düzlemleri vardır. Magmatik sokulumlar da temel yapıdaki karmaşıklığı arttırır. Havzanın doğu ve batısında su bölümüne yakın yer alan Çukurçeşme, Bakırköy ve Belgrad formasyonları, yaklaşık yatay konumda görülmektedir.

En üstte bulunan Bakırköy formasyonu, yaklaşık kuzey-güney gidişli bir senklinal yapıya sahiptir. Bu yapıya bağlı olarak kanatlarda 2-6 derecelik eğimler ölçülmüştür. Yapının özelliğinden dolayı, Bakırköy formasyonunun kalınlığı, senklinal ekseninde daha fazla, kenar alanlarda ise daha azdır. Bakırköy formasyonunda belirlenen yapı büyük ölçüde alttaki birimlerde de ortaya çıkmakta, Çukurçeşme ve Gürpınar formasyonlarında alınan katman doğrultu ve eğimleri de üstteki formasyon ile uyum göstermektedir. Bölgede, birimlerin yüzlek dağılımlarını etkileyen büyük ölçüde bir fayın varlığından söz edilmemektedir. Ancak, yaklaşık olarak kuzey-güney gidişli, küçük atımlı düşey fayların var olduğu belirlenmiştir. Yapılaşma ve temel stabilitesi için önemli olmayan küçük atımlı fay düzlemleri, özellikle yeraltısuyu ve yeraltısuyu sirkülasyonu için önem taşımaktadır.

2.3.4. Hidrojeoloji

A- Havza Sınırları : Büyükçekmece havzası, baraj ekseninden başlayarak güneyde yaklaşık doğu-batı doğrultusunda uzanan bir sırtla Marmara Denizi'nden ayrılır. Bu sırt aynı zamanda su bölümünü oluşturur. Tepecik, Sancak Tepe, Kurşun Tepe (185 metre), Huylik Tepe (235 metre), Karamurat Tepe (258 metre), Gazitepeköy ile Kurfallı Köyü'nde su bölümü kuzeye döner. Havzanın batısındaki su bölümü Gümüşpınar yolunu izleyerek Bıyıklı Tepe'de 250 metreyi

Tablo 3. Kaya Stratigrafi Birimleri

ÜST SİSTEM	SERİ		AÇIKLAMA
SENOZOYİK	KUVAT.	Alüvyon	
	PLİYO.	Belgrad	Kırmızımsı kahverengi veya sarımsı alacalı kum, çakıl. Alt düzeylerde silt ve kil.
	MİYOSEN	Çantaköy	Açık gri, beyazımsı, yeşil ve kırmızımsı arakatmanları olan tüfit, aglomera, kumtaşı ve silttaşı.
		Akviran	Marn ve kumtaşı
		Bakırköy	Beyaz, tebeşirimsi, kof, mactralı kireçtaşı ile grimsi yeşil kil.
		İnceğiz	Sarımsı beyaz, esmer kiltaşı ve marn
		Çukurçeşme	Sarımsı boz, kırmızımsı kum, çakıl ve silt
	OLİGOSEN	Pınarhisar	Grimsi beyaz, sarımsı, congerialı, konglomera, kireçtaşı, kumlu kireçtaşı, lümaşelli kireçtaşı ve kumtaşı.
		Silivri	Sarımsı kahverengi, grimsi kumtaşı, kiltaşı ve silttaşı.
	EOSEN	Terkos	Beyaz, sarımsı, beyaz, grimsi, ince kırmızımsı killi kireçtaşı ve marn.
		Kırklareli	Beyaz, sarımsı, bazen grimsi beyaz, killi kireçtaşı ve resifal kireçtaşı.
		Akıalan	Beyaz, sarımsı kirli beyaz, kum, siltli kum ve çakıllı kum.
PALEOZOYİK-MESOZOYİK	Çatalca Metamorfitleri	Üst Metamorfik	Metadiyorit porfir, metakuvarslı diyorit porfir ve milonitik gnays.
		Alt Metamorfik	Metagranit, gnaysik granit ve gnays.

bulur. Karadeniz-Marmara su bölümü bu kesimde genelde doğu-batı doğrultuludur. Topografya yükseltisi yaklaşık 200-250 metreler arasında değişir ve Terkos ile Büyükçekmece havzalarını birbirinden ayırır. Genel olarak geçirimsiz kayaçlar bulunduğu için havzalar arasında yeraltısuyu bağlantısı yoktur.

Havzanın doğu sınırı yaklaşık kuzey-güney doğrultuludur. Kızılcaali Köyü'nden başlayarak, Hadımköy, Ömerli, Çakmaklı, Gürpınar'a ulaşır. Bu kesimde de havza sınırı geçirimsiz kayaçlarla kaplıdır. Sadece Ömerli Köyü'nün güneyinden başlayarak, sırt boyunca 140-150 metre kotunun üzerinde, Çukurçeşme ve Bakırköy formasyonları yer alır. Bu nedenle yerel olarak bu üst kotlardan Ambarlı Deresi'ne az miktarda yeraltısuyu boşalması beklenir.

Havzanın kuzeybatı-güneydoğu uzanışı, Çatalca metamorfik temelinin yapısal konumuna paralel gelişmiş görülmektedir. Metamorfik temel ile örtü çökelleri arasındaki yapısal ilişki, jeomorfolojik ve hidrojeolojik unsurları yönlendirmiş olabilir. Tepecik, Muratbey, Çatalca Sırtı ve Karasu Vadisi, bu yapısal doğrultuya paralel görülmektedir. Havzada genel olarak geçirimsiz ince taneli örtü çökelleri üzerinde dendritik drenaj ağı gelişmiştir. Yerel olarak metamorfik temel kayaçları üzerinde ve resif kireçtaşlarında dik açılı veya dikdörtgen tipte drenaj özellikleri görülür.

B- Kayaçların Hidrojeolojik Özellikleri : Büyükçekmece havzasında ayırdedilen Litoloji birimlerinin yeraltısuyu taşıma özellikleri Tablo 4'de özet olarak sunulmuştur. Stratigrafik istifteki konumlarına göre, alttan üstte doğru, litoloji birimlerinin hidrojeolojik özellikleri ve yeraltısuyu potansiyelleri bu bölümde açıklanacaktır.

Tablo 4. Büyükçekmece Havzasındaki litoloji Birimlerinin Hidrojeolojik Özellikleri

<table>
<tr><td colspan="2">ALÜVYON (Q_{al})</td><td colspan="2">Serbest akifer, orta-iyi,
Q_o=1-2 l/s, S_y=0.1-0.2 l/s/m</td></tr>
<tr><td colspan="2">BELGRAD (T_b)</td><td colspan="2">Kırıntılı akifer, tünek akifer,
Q_o=0.5-1.0 l/s/m, S_y=0.3-0.5 l/s/m</td></tr>
<tr><td>AKÖREN
(T_{ak})</td><td>Geçirimsiz</td><td>BAKIRKÖY
(T_{ba})</td><td>Yerel karstik akifer
Q_o=1.0-2.0 l/s,
S_y=0.5 l/s</td></tr>
<tr><td>İNCEĞİZ
(T_i)</td><td>Geçirimsiz</td><td>ÇUKURÇEŞME
($T_{çu}$)</td><td>Kırıntılı akifer,
Q_o=1.0-2.0 l/s,
S_y = 0.5 l/s/m</td></tr>
<tr><td colspan="2">SİLİVRİ (T_s)</td><td colspan="2">Yarı geçirimli - geçirimsiz</td></tr>
<tr><td colspan="2">PINARHİSAR (T_p)</td><td colspan="2">Karstik akifer, Q_o=2.0-3.0 l/s,
S_y=1.0-1.5 l/s/m</td></tr>
<tr><td colspan="2">TERKOS (T_t)
KIRKLARELİ (T_k)
AKALAN (T_a)</td><td colspan="2">Terkos fm : Geçirimsiz
Kırklareli ve Akalın, karstik kırıntılı akifer, S_y=0.5-0.7 l/s/m, Q_o=2.0-3.0 l/s</td></tr>
<tr><td colspan="2">METAMORFİK TEMEL
($M_{zş}$+P_{zg})</td><td colspan="2">Geçirimsiz temel : Granit, gnays vb. kayaçların kırık ve çatlaklarında pek az yeraltısuyu</td></tr>
</table>

İstifin en yaşlı kayaçları olan Çatalca metamorfik temeli başlıca, granit, granadiyorit, gnays, şist, fillat gibi kayaçlardan oluşur. Arada mermer mercekleri veya blokları vardır. Genel olarak geçirimsiz kayaçlardır. Bağlantılı kırık ve çatlaklı kesimlerinde pek az yeraltısuyu bulunabilir. Çatalca yakınındaki derelerde, metamorfik temel kayaçlarının kırık ve çatlaklarından kurtulan sızıntı kaynakları vardır. Bu kaynakların debileri ortalama 0,2-0,5 1/s kadardır. Metamorfik temel üzerine, havzanın kuzey ve kuzeydoğu kesimlerinde yayılım gösteren, Eosen'e ait çökeller gelir. Yerel olarak görülen Akalan kumulları ile Kırklareli resif kireçtaşları akifer özelliğinde birimlerdir. Bölgede açılmış sondaj kuyuları ile, özellikle Kırklareli kireçtaşını kesenlerden Q=2-3 1/s miktarında su alınabilmektedir. Bazı kuyularda yapılan ölçümlere göre, Kırklareli kireçtaşı için özgül verim S_y=0,5-0,7 1/s/m hesaplanmıştır. Bu özelliğiyle, zayıf akifer sınıfında yer almaktadır. Kırklareli kireçtaşlarının merceksel yapısı, beslenme alanı bakımından da yeraltısuyu potansiyelini sınırlamaktadır. Daha üstteki Terkos formasyonu ise havzada geniş alan kaplar. Başlıca ince katmanlı killi kireçtaşı, marn ve kiltaşı düzeylerinden oluşur. Genel olarak geçirimsizdir. Çoğunlukla Terkos formasyonunda açılan sondaj kuyularından yeraltısuyu alınamamıştır. Nadiren. Q=0,3-0,5 P/s su alınabilen kuyular vardır. Pınarhisar formasyonunun mostraları, havzada Çatalca metamorfik temeline yaslanmış durumda ve sınırlı bir alanda görülür. Tabandaki Kırklareli kireçtaşı ile birlikte, Pınarhisar formasyonunun kireçtaşları da akifer özelliğindedir. Bu düzeyden Q= 2-3 1/s su alınabilmektedir. Yerel olarak özgül verimin S_y=1,0-1,5 doğru olduğu kesimler saptanmıştır (Çatalca Belediye kuyuları).

Büyükçekmece Gölü'nün doğusunda ve çoğunlukla havzanın güney su bölümü ise Marmara Denizi kıyısı arasında (Mimarsinan, Kumburgaz, Selimpaşa) yer alan, Silivri formasyonu başlıca sıtkı tutturulmuş, oldukça sert kumtaşı, silttaşı, tüf ve kiltaşı düzeylerinden oluşur. Genel olarak geçirimsiz kayaçların ardalanmasından oluştuğu için önemli bir yeraltısuyu potansiyeli

yoktur. Ancak, kumtaşı ve tüf düzeylerinin geniş alanlar kapladığı yerlerde, açılan bazı sondaj kuyularından Q=0,3-0,5 l/s veya günde 30-40 m^3 kadar su alınabilenler olmuştur.

Havzanın batısında ve doğusunda, Miyosen kayaçlarının farklı fasiyeslerde çökelmiş olduğu saptanmıştır. Gürpınar'dan kuzeye uzanan su bölümü çevresindeki yüksek topografyada Çukurçeşme ve Bakırköy formasyonları yer almaktadır. Geçirimsiz Silivri formasyonu üzerinde, toplam 30-40 metre kalınlığındaki bu örtü kayaçları başlıca kum, çakıl ve killi düzeyler ile kireçtaşından oluşur. Geçirimli ve gözenekli kayaçlar oldukları için yerel olarak karstik ve kırıntılı akifer niteliğindedirler. Bu bölgede açılan geniş çaplı sığ kuyulardan veya sondaj kuyularından Q=1,0-2,0 l/s günde yaklaşık 80-160 m^3 su alınabilenler vardır. Özgül verim Bakırköy ve Çukurçeşme formasyonları için beslenme alanı yeterli olan kesimlerde S_y = 0,5 l/s/m hesaplanmıştır. Havzanın batı ve güneybatısında yer alan Miyosen çökellerinde ise, alttan üste doğru, İnceğiz, Akören, Çantaköy formasyonları ayırdedilmiştir. Çatalca metamorfik temelinin her iki tarafında geniş alanlar kaplayan bu örtü kayaçları başlıca kiltaşı, kumtaşı, marn, konglomera, tüfit ve silttaşından oluşur. Bunlar genel olarak yeraltısuyu taşımayan geçirimsiz kayaçlardır. Çatalca Belediyesi ile bazı sanayi kuruluşları için, Miyosen'in İnceğiz ve Akören formasyonlarında açılan sondaj kuyularından yeraltısuyu alınamamıştır.

Büyükçekmece Gölü'nün güneybatısında, Karasu Deresi'nin tabanında 2-3 km'lik bir alan alüvyal çökellerle kaplıdır. Başlıca çevredeki ince taneli kayaçlardan türeyen alüvyal çökellerde kil, silt ve siyah çamurlardan oluşmaktadır. Arada kumlu ve çakıllı düzeyler vardır. Karasu viyadüğü için yapılan temel sondajlarında alüvyon kalınlığının 20-25 metre olduğu yerler belirlenmiştir. Alüvyonda açılan sığ kuyularda Q=1,0-2,0 l/s su alınabilenler vardır.

C - Yeraltısuyu Durumu : Büyükçekmece havzasında yer alan temel ve örtü kayaçları, büyük çoğunluğuyla geçirimsiz veya az geçirimli özelliktedir. Bu nedenle, havzaya düşen yağışın büyük çoğunluğu yüzey drenaj ağı ile göle ulaşmaktadır. Sadece, akifer özelliğinde olan Eosen'in Kırklareli kireçtaşları, Oligosen'in Pınarhisar formasyonu, Miyosen'de Çukurçeşme ve Bakırköy formasyonları yerel olarak yeraltısuyu kapsar. Ayrıca Karasu Deresi ile Lahana Deresi tabanı ile göl çevresindeki bazı alüvyonlar da yeraltısuyu bulunmaktadır. Geçirimli veya yarı geçirimli alüvyonlar, Büyükçekmece Gölü ve gölü besleyen derelere doğrudan bağlantılıdır. Alüvyonlarda yeraltısuyu düzeyi, topografyadan birkaç metre derindedir. Göl ve derelerdeki su düzeylerine bağlı olarak değişmektedir. Genel yeraltısuyu akımı alüvyonlarda, kuzeybatıdan güneydoğuya, göle doğrudur. Alüvyonlar, havzada yaklaşık 5 km^2 kadar bir alan kapladıkları için, büyük miktarda yeraltısuyu rezervine sahip olabilecekleri tahmin edilmemektedir. Yüzey sularından doğrudan beslenme dışındaki su potansiyeli, yılda $1x10^6$ ve m^3'den az olabileceği düşünülmektedir.

Havzada diğer önemli su taşıyan birimler, Çatalca metamorfiklerine yaslı bulunan Kırklareli ve Pınarhisar kireçtaşlarıdır. Karstik oldukları için, büyük oranda bağlantılı erime boşlukları, kırık, çatlak, fay ve ezik zonlar boyunca, bu birimlerde yeraltısuyu bulunmaktadır. Alttan geçirimsiz metamorfitlerle ve üstten İnceğiz formasyonunun gene geçirimsiz kiltaşı ve marnlarıyla sınırlanmıştır. aradaki sınır faylıdır. Benzer özellikteki iki formasyondan oluşan bu karst akiferinde, yeraltısuyu beslenmesi metamorfik kayaçlardan ve doğrudan kireçtaşı alanlarından olmalıdır. Kireçtaşı akiferinde açılan sondaj kuyularından 2-10 l/s dolayında yeraltısuyu alınabilenler vardır. Ancak, kireçtaşlarının yüzey alanının 1-2 km^2 ve kalınlığının da az olması nedeniyle, büyük miktarda yeraltısuyu rezervi olmadığı öngörülmektedir. Yeraltısuyu beslenmesinin Çatalca masifinde güneybatıdan kuzeydoğyu doğru ve akifer boyunca da göle doğru güneydoğu yönünde olması beklenir. Akifer beslenmesinin az olması, buna karşılık, sondaj

kuyularıyla çok miktarda yeraltısuyu alınması, basınçlı akifer özelliğinin serbest karst akiferine dönüşmesine sebep olmuştur. Yeraltısuyu düzeyi, topografya kotlarından 20-30 metre daha derindedir. Çatalca fayının kuzeydoğusundaki alçalmış blokta yer alan İnceğiz formasyonunun, kiltaşı ve marnlarında bazı sanayi kuruluşları için açtırılmış olan 200-250 metre derinlikteki sondaj kuyularından su alınamamıştır. Bu durum, fayın doğusunda yeraltısuyu hareketinin kiltaşı ve marnlarla kesinlikle sınırlandığını göstermektedir.

Havzanın kuzeyi, metamorfik temel kayaçları ve Tersiyer çökelleriyle kaplıdır. Gerek temel ve gerekse örtü çökelleri, genel olarak, geçirimsiz veya geçirimli olduklarından akifer özelliğinde görülmezler. Temel kayaçlarının bağlantılı kırık ve çatlaklarından, küçük faylardan, temel ile örtü kayaçlarının dokanağına yakın kesimlerinden veya örtü çökelleri arasındaki kumlu düzeylerden çıkan küçük debili kaynakların varlığı bilinmektedir. Havzanın bu kesiminde yapılan 150-250 metre derinlikteki sondajlardan elde edilen bulgulara ve arazi gözlemlerine göre, geniş alanlar kaplamasına rağmen Terkos formasyonunda yeraltısuyu taşıyan düzeyler saptanmıştır.

Büyükçekmece Gölü'nün doğu ve güneydoğusunda, Ambarlı Deresi'ne kadar uzanan alanda görülen taban kayasını Silivri formasyonu oluşturur. Başlıca, sıkı, iyi çimentolanmış, kumtaşı, silttaşı ile kiltaşı ve tüf arakatmanlı bu çökeller geçirimsiz ve az geçirimlidir. Bu alanda açılan, 200-390 metre derinliğe inen sondaj kuyularının pek çoğundan su alınamamıştır. Az miktarda, kumtaşı düzeylerinden veya kırık ve çatlaklardan 0,1-2,0 l/s miktarında yerel olarak su alınabilen kuyular vardır. Gene aynı bölgede, Gürpınar ile Karaağaç yerleşmeleri arasında, su bölümü boyunca, plato düzlüğünde yer alan, Çukurçeşme kumları ile Bakırköy kireçtaşı akifer özelliğindedir. Arada killi düzeyler de kapsayan bu örtü kayaçları yaklaşık 3-4 km^2'lik alan kaplamaktadır. Toplam kalınlığı, birkaç metre ile en çok 40 metre kadardır. Kalınlık kuzeyden güneye doğru artar. Üstteki

Bakırköy formasyonu karst ve alttaki Çukurçeşme kumları klastik akifer özelliğindedir. Açılan geniş çaplı sığ kuyulardan veya sondaj kuyularından hidrolojik koşullara göre 0,2-2,0 l/s arasında yeraltısuyu alınabilenler saptanmıştır. Bu bölgede, yeraltısuyu akımı genel olarak, kuzeyden güneye doğru veya güneydoğuya doğrudur. Yerel olarak, bu birimlerin jeomorfolojik yapısı sebebiyle, Silivri formasyonu ile olan dokanak boyunca bazı kesimlerde yeraltısuyu sızıntıları gözlenmektedir. Bunlardan bazıları çeşmelere bağlanmıştır. Çoğu yaz aylarında kurumaktadır.

D- Büyükçekmece Gölü Tabanındaki Çökeller : Büyükçekmece Gölü çevresi genel olarak Tersiyer örtü çökelleriyle kaplıdır. Gölün kuzeyinde Karasu ve batısında, Lahana dereleri'nin tabanlarında alüvyal çökeller yer alır. Gölün tabanında, üstten alta doğru gölsel, lagüner ve denizel çökeller vardır. Yüzeye yakın göl dibinde iri çakıllı olan bu çökeller, derine doğru daha ince taneli kil ve çamurlara dönüşmektedir. Göl dibi çökelleri kuzeye doğru alüvyal çökellerle yanal ve düşey geçişlidir. Büyükçekmece ve Karasu viyadüğü için yapılan temel araştırma sondajlarında, gölsel ve lagüner çökellerin 20-25 metre kadar kalın olduğu öğrenilmiştir. Alınan örneklerde, yüzeyden 5-6 metre derinde koyu renkli, siyahımsı, kötü kokan organik çamurlar bulunduğu anlaşılmıştır. Örneklerde bitki parçaları ve genellikle alt düzeylerde denizel kavkılar saptanmıştır.

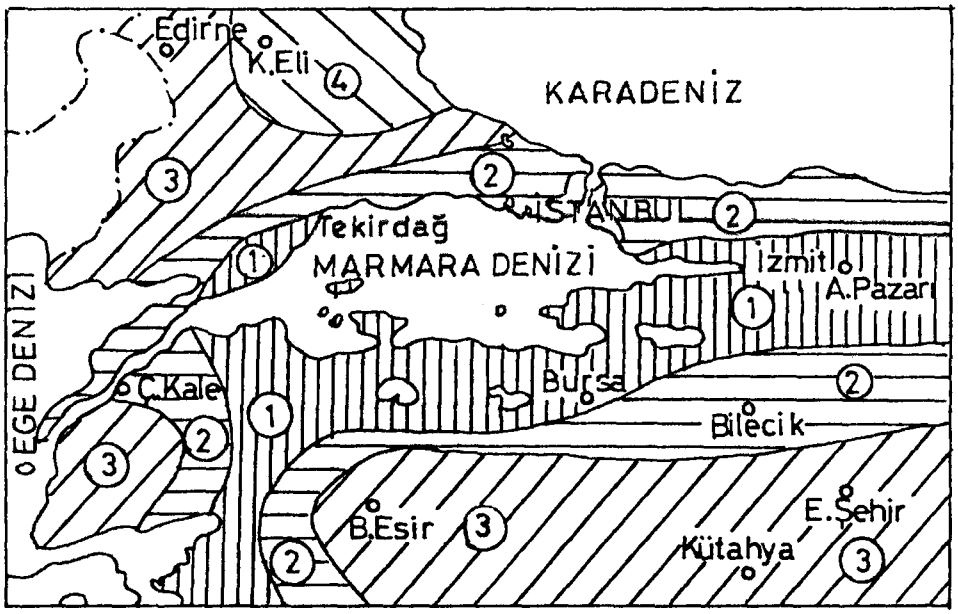
Göl tabanında yer alan Kuvaterner çökelleri, tutturulmamış, kısmen konsolide, suyla doygun kil ve çamur boyunca kayaçlardan oluşmaktadır. Genel olarak yeraltısuyu hareketi bakımından plastik killi geçirimsiz bir örtü oluşmaktadır. Esasen daha altta da, Tersiyer yaşlı geçirimsiz kayaçlar vardır. Bu verilere göre, göl tabanından su kaçağı olmayacağı düşünülmektedir.

2.3.5. Jeoteknik Özellikler : Gürpınar formasyonu daha önce değinildiği gibi, sert kiltaşı, silttaşı ve marnımsı kiltaşı düzeylerinden oluşmaktadır. Kiltaşı

aşırı konsolide, fisürlü, laminalı ve ince katmanlıdır. Laboratuvar deneyleri sonucunda, serbest basınç dayanımı 2-4 kg/cm^2 olarak saptanmıştır. Düzeltilmiş SPT-N ve EP değerlerine göre serbest basınç dayanımı 4 kg/cm^2 nin üzerinde hesaplanmıştır ki bu değerlere göre zemin çok katı-sert zemin sınıfına girmektedir. Bina temeli olarak ayrışmamış kısımlar yüksek taşıma gücüne sahiptir. Zemin emniyet gerilmesi, 2,5 kg/cm^2 olarak hesaplanmıştır. Gürpınar formasyonunun yüzeye yakın kesimlerinde ayrışma sonucu oluşmuş kil bulunmaktadır ve 2-3 metre kadar olan bu zemin yüksek plastisiteli kil özelliğindedir. Kesme dayanımı 0,45-0,60 kg/cm^2 arasında olan bu zemin, orta katı ve katı sınıfındadır ve kiltaşına göre daha düşük taşıma gücüne sahiptir. Zemin emniyet gerilmesi 1,5 kg/cm^2 olarak alınabilmektedir.

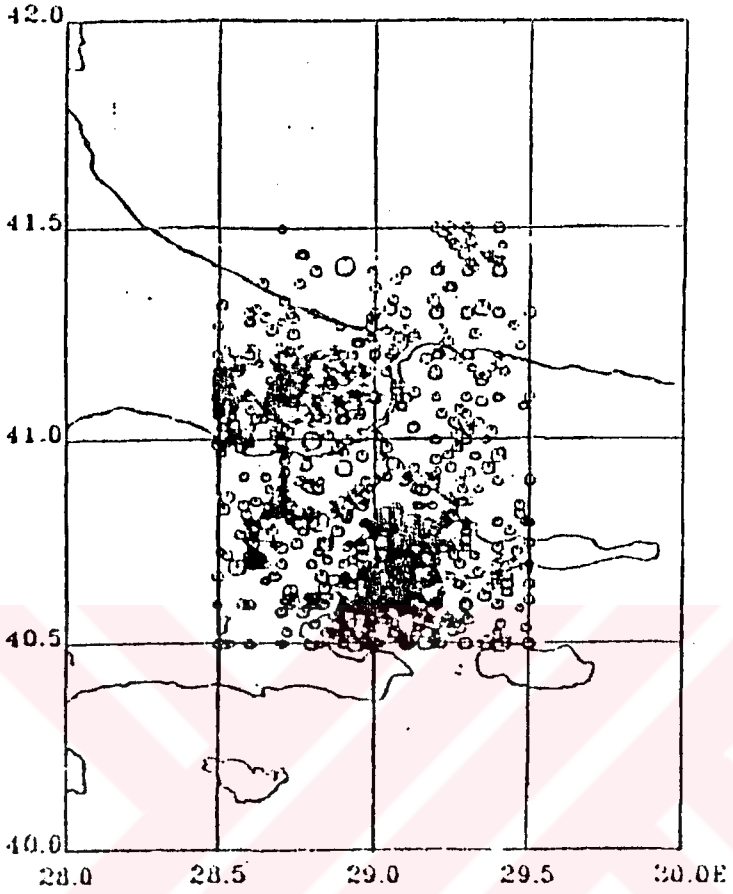
Çukurçeşme formasyonu kötü derecelenmiş çakıllı, siltli kumludur. SPT-N değerlerine göre, iyi zemin özelliği taşımaktadır. Bina temeli için zemin emniyet gerilmesi 2 kg/cm^2 alınmalıdır. Bakırköy formasyonunun çok katı-seri killeri için yapılan hesaplamadan taşıma gücü 7,0 kg/cm^2 bulunmuştur. Bu birim için zemin emniyet gerilmesi 3,5 kg/cm^2 hesaplanmıştır. Doğal zeminin heterogenliği nedeniyle, üstteki karbonatlı killerin zemin emniyet gerilmesinin 2,5 kg/cm^2 alınması uygun bulunmaktadır.

Bölgenin jeoteknik özellikleri gözönüne alındığında yapılacak olan iş, yapılarda radye temel tipinin kullanılmasının uygunluğu tartışılmaz olmaktadır. Kapilariteyle yeraltısuyunun yükselmesine karşı ve aynı zamanda homojen yük dağılımı için temel altına kum şilte serilmesi yararlı görülmektedir. Tüm bölgedeki kritik dengedeki yamaçların stabilitesinin korunabilmesi için yüzey ve yeraltısuyu drenajının, binalarda çevre drenajının titizlikle uygulanması gerekmektedir.



Harita 3. Marmara Denizi Çevresinde Deprem Bölgeleri

2.3.6. Depremsellik : Afet İşleri Genel Müdürlüğü'nün Türkiye deprem Haritası'nda İstanbul ve civarı 2. derece deprem bölgesi sınırları içerisinde bulunmaktadır (Harita 3). Bilindiği gibi, Kuzey Anadolu Fay Sistemine dahil edilen bazı aktif faylar, Marmara Denizi'nde kıyıdan 15-20 km uzaktan geçmektedir. Bölgeyi depremsellik bakımından öncelikle kuzey Anadolu Fay Sistemi etkilemektedir. Harita 3'de Marmara Bölgesi'nde 1881-1986 yılları arasında oluşmuş 4,2 ve daha büyük mağnitüdlü depremlerin episantr dağılımları görülmektedir. Bu haritaya bakıldığında, İstanbul ile Silivri arasında deprem aktivitesi hemen hemen hiç görülmemektedir. Ancak, İstanbul civarında oluşmuş 2 ve daha büyük mağnitüdlü depremlerin Harita 4 görülen episantr dağılım haritasına bakıldığında, özellikle Küçükçekmece ve Büyükçekmece bölgesinde çok yoğun bir deprem aktivitesinin olduğu açıkça görülebilir.



Harita 4. İstanbul Boğazı ve Çevresinde Deprem Merkezleri

Buradan da İstanbul ve civarının 2. derece yerine 1. derece deprem bölgesi sınırları içinde yer alması uygun olmaktadır. 40° N ve 42° N boylamları ile 22° E ve 31° E enlemleri arasında kalan bölgede 1900-1986 yılları arasında oluşan depremler esas alınarak yapılmış olan risk analizi sonunda, bölgede 100 yıl içinde olabilecek en şiddetli depremin mağnitüdü 6,6 olarak belirlenmiştir. Bu analiz sonucuna göre :

5.0 Mağnitüdündeki bir depremin olma riski

25 yıllık periyot için				% 95,2
49	"	"	"	% 99,7
73	"	"	"	% 100,0

7,5 Mağnitüdündeki bir depremin olma riski

25 yıllık periyot için				%19,3
49	"	"	"	% 34,4
73	"	"	"	% 46,6
97	"	"	"	% 56,6

hesaplanmıştır. Bütün bunların ışığı altında mühendislik çalışmalarında, İstanbul ve çevresinde 1. derece deprem bölgesi için kullanılan parametrelerin esas alınması gerekli olmaktadır.

2.4. BİTKİ ÖRTÜSÜ

Büyükçekmece'de doğal ekolojik özellikler (klimatik, toprak özellikleri, vd.) dikkate alındığında, orman varlığını engelleyen bir etken olmadığı anlaşılmaktadır. Ancak Büyükçekmece'nin İstanbul'a ve göle yakın olması, bu alanlarda ormanın bütünlüğünü bozmuştur. Hatta Büyükçekmece Göl Havzası, İstanbul'da su üretimine ayrılmış havzalar içerisinde vejetasyon bakımından en fakir olanıdır. Bu havzanın sadece % 19'u ormanla kaplı olup, bunun % 17'si bozuk niteliktedir. Bu ormanlar havzanın kuzey ve kuzeybatısında yer almaktadır. Bölgenin doğal ağaç türü meşe (mazı meşesi, tüylü meşe'dir). Toprağın nem bakımından uygun olduğu yerlerde kayın ve gürgene de rastlanmaktadır. Bunun

yanında ağaçlandırmayla getirilmiş karaçam ve sarıçam'ın olduğu iğne yapraklı türlerde bulunmaktadır.

2.5. BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ VE BARAJI

İstanbul'un kuşuçuşu 27 km batısında, Büyükçekmece Koyu'nun gerisinde yer alan, yaklaşık 10 km^2 alan kaplayan bir göldür. Büyükçekmece Koyu, eski akarsu ağzındaki vadinin Holosen Transgressyonu etkisiyle sular altında kalması sonucu oluşmuştur. Daha sonra koyun kuzey bölümü, deniz akıntılarının taşıdığı malzemeyle kapanmaya başlayarak lagüne dönüşmüştür. Kıyı kordonunun uzunluğu 2 km, genişliği ise 300 metre kadardır. Bu doğal kordon yakın yıllarda kentsel yayılma ve dolgu çalışmaları sonucunda büyük ölçüde değişmeye uğramıştır. Batı tarafında küçük bir delta çıkıntısı vardır. Doğu yöndeki Albatros Mevkiinde, dik falezlerle son bulmaktadır. Kordonun ortasında betonarme köprünün üzerinden geçtiği, gölü denize bağlayan sığ bir geçit mevcuttur. Çamaşır, Akçaburgaz, Karasu, Sazlıdere, İvat Deresi ve Maslak Deresi, göle boşalan akarsulardır. Bu derelerin getirdiği alüvyonların neden olduğu dolma, göl sahasını giderek daraltmaktadır. En derin yer 3,5 metre olmakla birlikte, derinlik çoğu yerde yarım metreyi bulmaz (H. İNANDIK. 1965).

Büyükçekmece Gölü'nün Marmara'ya açılan ayağının göl tarafına doğru olan kesimini kapatacak biçimde bulunan Büyükçekmece Barajı'nın inşasına 1983'de başlanmış, baraj 1987 yılında tamamlanmıştır. Toprak dolgu tipindeki barajın gövde hacmi 1718,10^3 m^3'dür. Yüksekliği temelden 11,40 metre, talvegden 9,60 metredir. Normal su kodu 6,30 metredir. Barajın kuruluş amacı yakın çevredeki yerleşim birimlerinin içme ve kullanma sularını temindir. Yakın yıllarda İstanbul'un Mevcut ve Potansiyel İçme Suyu Kaynaklarının Korunması Projesi çerçevesinde değerlendirilerek, çevresiyle birlikte koruma amacıyla planlamaya alınmıştır. Terkos Gölü ile birlikte İstanbul'un Avrupa yakasında

kirliliği en az olan su kaynakları arasındadır. Normal su kotuna erişildiği zamanlarda alanı 43,0 km^2 olmaktadır. Yıllık içme ve kullanma suyu verimi 102,0 hm^3'dür. (T.C. BAYINDIRLIK BAK. 1990) Barajdan tarım amaçlı sulamada yararlanılmaz. Kıyısından itibaren sırasıyla mutlak, yakın, orta ve uzak mesafeli koruma alanları oluşturulmuştur. Mutlak koruma alanında iskan ve ekonomik faaliyetlere kesin olarak izin verilmemektedir. Göl ve çevresindeki sulak alanın Büyükçekmece ekolojisinde rolü son derece önemlidir.

III. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmada öncelikli olarak Türkiye ile, Büyükçekmece'yi etkilemesi bakımından İstanbul'daki kentleşme ve imar konuları büyüteç altına yatırılarak, kentleşme sürecinde geçirilen aşamalar incelenmiştir. Araştırma konusunun gerektirdiği verileri toplamak için ayrıntılı bir kaynak taraması yapılmış, bu bilgilerin ışığında araştırmanın dört aşamalı olarak gerçekleştirilmesinin uygun olacağı sonucuna varılmıştır.

Birinci aşamada Büyükçekmece ve yakın çevresi ekolojisi (klimatolojik, jeolojik, hidrolojik, vejetasyon yönünden) incelenmiş, ikinci aşamada bu doğal çevrede Büyükçekmece'nin yerleşim süreçleri Eski Çağlardan günümüze kadar tarihe pencereler açılarak ele alınmıştır. Bu konudaki arşiv taramalarıyla, bugünkü kentsel yapının ortaya çıkmasında rol oynayan tarihi faktörler zamansal olarak sırasıyla ortaya konmuştur. Yine bu kapsamda İstanbul-Büyükçekmece ilişkisi içerisinde, İstanbul'un diğer ilçelerinden Büyükçekmece'nin farklı kentleşmesinin nedenleri incelenmiştir. Daha sonra kent içinde yoğun bir anket uygulaması yapılmıştır. Böylelikle sosyo-ekonomik yapı, kentsel alan kullanımı ve ekolojik sonuçlar belirlenmiş, hazırlanan haritalarda kentleşmeye bağlı değişimler ile mevcut durum çizgisel olarak gösterilmiştir. Son olarak Büyükçekmece'de bundan sonraki gelişmeler değerlendirilerek, Türkiye'nin kıyı bölgelerindeki şehirleşme hareketlerine ilişkin öneriler getirilmiştir.

IV. BULGULAR VE TARTIŞMA

4.1. KENTLEŞMENİN EVRİMİ

Türkiye'de ve İstanbul'da, özellikle 1950'den sonra kentleşme süreci ve bunun Büyükçekmece çevresindeki etkilerini açıklamadan önce, Büyükçekmece'nin tarihöncesi devirlerden itibaren geçirdiği yerleşim evrimi üzerinde durulacaktır.

4.1.1. Tarihöncesi Devirlerde Yerleşme Yapısı

İstanbul ile Büyükçekmece arasında, Paleolitik Çağın (günümüzden 12 bin yıl önce veya daha eski) değişik evrelerine ait birçok buluntu yeri mevcuttur. Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyindeki Yarımburgaz Mağarası, Ambarlı ile Haramidere arasındaki taraça yüzeyleri, Büyükçekmece Gölü çevresi, özellikle gölün kuzeyindeki Eskice Sırtları, bu dönemin izlerini taşır. Büyükçekmece Gölü kuzeyinde yer alan Eskice Sırtı, Orta Paleolitik Çağa ışık tutacak çaytaşı aletleri, kaba yongalarıyla ayrı bir yere sahiptir. Sırtın yeni yol güzergahına bakan kesimi, yol yapım çalışmaları sırasında derin biçimde kazılarak tahrip edilmiş, bazı kısımları çıkan malzemenin yığılmasıyla örtülmüş durumdadır. Öte yandan Büyükçekmece Baraj dolgusu için yapılan toprak hafriyatı, Gladina Mevkii (Tepecik) ve Kuğukdere gibi tarihöncesi çağ belgelerinin bulunduğu iki yerleşim birimini ortadan kaldırmıştır (M.ÖZDOĞAN, 1982 ve M. ÖZDOĞAN, 1987).

Tarihöncesi Çağlarda Göl alanı ve sığ bataklıklarla kaplı olan kıyı şeridi, insanların yaşamalarına elverişli koşullara sahip değildi. Göl alanları, günümüzdeki sınırları aşacak biçimde kuzeye doğru sokuluyor, kıyı şeridi tektonik alçalma ve yükselmeler sonucunda devamlı şekilde değişiyordu. İlk iskan birimleri bu doğal etmenlere bağlı olarak Büyükçekmece Gölü'nün kuzey ve batı kesimlerindeki alçak tepelerin yamaçlarında toplanmıştı. Eskice Sırtı, hem

gölün kuzey sınırına komşu, hem de bu kesimden göle boşalan akarsulara yakınlığı nedeniyle elverişli konuma sahipti.

Çok uzun süreyi kapsayan Paleolitik Dönemde, Büyükçekmece'deki çevre şartlarına benzerlik gösteren bir diğer yer Küçükçekmece civarıdır. Küçükçekmece Gölün'ün kuzeyindeki yamaçta yer alan Yarımburgaz Mağarasında sürdürülen bilimsel araştırmalar, mağaranın 1 milyon yıl önce toplulukları tarafından kullanıldığını ortaya çıkarmıştır. Bu tarih, aynı zamanda bölgenin iskan tarihi hakkında fikir verir. Yarımburgaz Mağarası, daha sonraki Kalkolitik Çağ ile tarihi dönemlerde de yoğun olarak iskan edilmiştir. (M. ÖZDOĞAN, 1985).

Tarihöncesinde doğal ortam şartlarının sık sık değişmesi, iskanı olumsuz yönde etkilemiştir. Deniz suyu seviye oynamaları sonucunda Marmara Deniz alanı, kıyıda göl ve bataklıklarla kaplı alçak sahaya doğru ilerlemiş, tatlısu havzaları tuzlu deniz sularıyla kaplanmıştır. Büyükçekmece Gölü'nün denize komşu güney kesimi, daralarak koya dönüşmeye başlamıştır. Bu değişimler sırasında insanların yararlandığı besin kaynakları devre dışı kalmış, yaşam güçleşmiş, yerleşme zincirinde kopmalar meydana gelmiştir.

7.500 - 5.000 yıl öncesindeki Kalkolitik Çağda, kuzey Marmara kıyılarında çanak - çömlek üretimiyle karakterize olan yerleşim birimlerinin mevcut olduğu görülür. Bilimsel incelemelerin yapıldığı yerlerde bulunan el imalatı parlak siyah açkılı ve kazıma bezekli çanak - çömlek, bu döneme aittir. Silivri yakınındaki Sülüklü Mevkiinde, Kalkolitik Çağa ait ilginç bir iskan çekirdeği bulunmuştur (M.ÖZDOĞAN, 1982).

Günümüzdekine benzer iklim ve çevre şartlarının ortaya çıktığı Tunç Çağında (5.000 - 3.200 yıl öncesi), iskan birimleri gerideki yamaçlardan kıyı

şeridine doğru sokulmaya başlamıştır. Göl kenarlarında, sığ bataklıklarda kazıklar üzerinde meskenler inşa edilmiş, böylece küçük toplu köyler ortaya çıkmıştır. Büyükçekmece Gölü'nün batı tarafındaki Gladina Tepesi (Tepecik), bu dönemin karakteristik izlerini taşır. Bu iskan birimi, aynı zamanda Troya I katı ile özdeştir.

4.1.2. İlk ve Orta Çağlarda Yerleşme

A - Kıtalararası İstilalar

Büyükçekmece'nin yer aldığı Trakya Bölgesi, Asya ile Avrupa Kıtaları arasında en elverişli doğal bağlantı noktası üzerindedir. Karadeniz kuzeyindeki geniş kara kütlesi, yılın büyük bölümünü içine alan kış aylarında iklimin sert geçmesi nedeniyle ticari ve kültürel ilişkilerde devre dışı kalmaktadır. Buna karşılık Türkiye Trakyası, ılıman iklim koşullarına sahip olmanın sağladığı avantaj nedeniyle bu ilişkilere yıl boyunca açıktır. Öte yandan bu saha Marmara ve Boğazlar yoluyla, kuzeyde Karadeniz, güneyde Ege ve Akdenizle kolaylıkla bağlantı kurabilmektedir. Diğer ifade ile kuzey Marmara kıyıları kara ulaşımı yanında, kuzey - güney yönlü doğal su ulaşımından da yararlanma avantajına sahiptir. Bu faktörler, Trakya ve kuzey Marmara kıyılarına İlk Çağlardan itibaren stratejik önem kazandırmıştır. Bölge, çağa damgasını vuran büyük imparatorlukları kendisine çekmiş, istila ve göçlerle yerleşik nüfus artmış, canlı bir ticaret ve kültür trafiği oluşmuştur.

İlk büyük göç, Frig, Trak ve Tin'lerin gelmesiyle Balkanlardan alınmıştır. Dalgalar halinde gelen bu kabilelerin bir kısmı Trakya'yı daima iskan sahası olarak seçmiş, bir kısmı ise burada bir süre kaldıktan sonra Anadolu'ya doğru yollarına devam etmişlerdir. Yerleşik nüfusun en önemli kısmını, M.Ö. 8. yüzyılda kalabalık gruplar halinde gelmeye başlayan Traklar ile bunlarla akraba olan Tin'ler oluşmuşturmuş. İstanbul Boğazı'na kadar ilerleyen Traklar, başta

İstanbul (Byzantion) olmak üzere İlk Çağın büyük kentlerinin temellerini atmışlardır.

M.Ö. 7. yüzyılda güneydeki Ege Denizi'nden Çanakkale Boğazı yoluyla deniz göçlerinin başladığı görülür. Bu göçlerle nüfus artmış, deniz ticareti kıyı kasabalarını liman-kentlere dönüştürmüştür. Deniz ticaretinin devreye girmesi bölgeyi cazip hale getirmiş, bunun sonucunda M.Ö. 5. yüzyılda doğudan ilerleyen kalabalık Pers orduları Trakya ve Balkanları istila etmiştir. M.Ö. 4. yüzyılda bu sefer Balkanlarda devlet kuran Makedonya baskısı artmıştır. Makedonyalı Büyük İskender Asya Seferi sırasında, Trakya ve Anadolu'yu egemenliği altına almıştır. İskender'in ölümünden sonra bölge, İskender'in generallerinden Lysimakhos'un payına düşmüştür. Yaklaşık iki yüzyıl süren İskender sonrası dönemde, generaller arasındaki iç mücadele, siyasi karışıklar birbirini izlemiştir. Gelibolu Yarımadası'ndaki başşehir Lysimakhiya, Trakya'nın ortasında Ergene Havzasında Edirne (Odressiya), İstanbul Boğazını denetleyen İstanbul (Byzantion) bu dönemin önde gelen kentleridir.

Trakya'ya adını veren, aynı zamanda bölgenin ilk yerli nüfusunu oluşturan Traklar, bu sahada uzun süreli siyasi birlik kuramamışlardır. Trak kabilelerinin anlaşmalarıyla ortaya çıkan Odris Krallığı'nın varlığını sürdürmesi yarım yüzyılı bile bulmamıştır. Krallığın başşehri Odressiya, yani bugünkü Edirne şehriydi. Anadolu ve Balkanlar gibi iki yüksek kara kütlesi arasında yer alan Trakya'yı savunmak son derece zordu. Diğer taraftan Trak kabileleri devamlı biçimde birbirleriyle rekabet halindeydi. Deniz ve kara ticaret yollarının birleşme noktası üzerinde yer alan bu saha, Anadolu ve Balkanlar yoluyla Avrupa'dan gelecek istilalara açık durumdaydı.

B- Delta Bölgesinde Kır Yerleşmeleri

İlk Çağlarda, İstanbul'un batısında, Büyük ve Küçükçekmece Gölleriyle göl havzalarına boşalan akarsuların yer aldığı sulak kıyı alanı, "Delta" olarak adlandırılıyordu. M.Ö. 5. yüzyıl sonunda, ordusuyla İstanbul Boğazını geçerek, İstanbul-Marmara Ereğlisi arasında yolculuk yapan Ksenophon'un notlarında, Delta Bölgesi için ilginç açıklamalar mevcuttur. İstanbul'a batıdan komşu olan Delta Bölgesi, Traklarla akraba ve aynı zamanda çekişme halinde olan Tin köyleriyle kaplıydı. Daha batıda ise Trak yerleşmeleri hakimdi. Rehberlerin yardımıyla zorlukla geçilen kıyı boyunca Tin köyleri çevresindeki tarım alanlarında, tahıllar, mercimek, soğan, sarmısak en fazla yetiştirilen ürünlerdi. Darıdan, bir çeşit boza imal ediliyordu. Bağlarda yetiştirilen üzümden yapılan şarap, büyük üne sahipti Toplu halde bulunan, toprak ve ahşap malzemeden yapılan meskenlerin damları, samanla kaplıydı. Evlerin yanında, çitle sınırlanan ağıl mevcuttu. Beslenen koyunlardan, süt ve peynir üretiliyordu. Çevre yoğun ormanlarla kaplıydı ve meşe ormanları kıyı şeridine kadar sokuluyordu (A.M. MANSEL, 1938., KSENOPHON, 1939).

C- Büyükçekmece'nin Kentleşmesinde Deniz Ticaret Yolunun Katkısı

Büyükçekmece Koyunda, kıyıdan yaklaşık bir mil açıkta 33 metre derinlikte yatan ticaret gemisi batığı, ilk defa 1974 yılında oltaları dipteki kalıntılara takılan balıkçılar tarafından farkedilmiştir. Yapılan sualtı araştırmasında, deniz dibinin kumluk olmasından dolayı, gemi iskeleti ile yükün çok iyi korunduğu tesbit edilmiştir. Taşıdığı yük arasında, bakır, bir kısmı etrafa dağılmış şekilde 200 - 300 kadar amphora, pithos adı verilen büyük bir toprak küp sayılabilir. Bu eserlerde yapılan incelemeler, geminin M.Ö. 4. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz ile Ege limanları arasında yolculuk yaptığını ortaya çıkarmıştır (C.PULAK, 1985). Çevrede devrin yelkenli gemilerine tehlike

oluşturacak sığlık veya kayalık bulunmadığından, geminin batış nedeni tam olarak anlaşılamamıştır. Bununla birlikte, şiddetli fırtına veya düşman saldırısından kaçarak Büyükçekmece'ye sığınmak isterken battığı söylenebilir.

Tarihi belgelerde Büyükçekmece'nin iki ismine rastlanılmaktadır. Bu eski isimler ATHYRAS ve POROS'tur. Her iki isim yerleşmenin kurulduğu doğal ortam şartlarının özelliğinden kaynaklanmaktadır. "Kapısı, kapağı olmayan" anlamındaki ATHYRAS, İlk Çağda aynı zamanda Büyükçekmece Gölü'ne verilen isimdi (BİLGE UMAR, 1993). Plinius ve Ptolemaios'un yazıtlarında rastlanan POROS adı ise, "Geçit" anlamına geliyor, gölü denize bağlayan doğal kanalı ifade ediyordu (V. HAMMER, 1822). Bu veriler ilk kentsel çekirdeğin, denizle göl arasındaki kıyı kesiminde, gölü denize bağlayan kanalın kenarında bulunduğunu kanıtlamaktadır.

İlk Çağ denizciliğinde dört faktör son derece önem taşımaktaydı. Bunlar, tatlısu kaynağı, bol besin maddesi, gemi onarımı için kereste, sığınılacak doğal koyun varlığıydı. Aynı zamanda limanların kuruluş nedeni olan bu dört etken, Büyükçekmece çevresinde fazlasıyla mevcuttu. Gerek gölde, gerekse gölün çevresindeki tarım sahasında su ve besin kaynakları ihtiyacı fazlasıyla karşılayacak kapasitedeydi. Günümüzdekinden daha derin olan göl alanı, İlk Çağın küçük yelkenli gemilerine barınak görevi yapabilecek durumdaydı. Böylece Büyükçekmece hem Marmara Denizi'ndeki iç trafikte, hem de Ege ile Karadeniz arasında boğazlar yoluyla sürdürülen uzun mesafeli taşımacılıkta uğrak limanı haline gelmiş, deniz ticaretinden kazanılan gelir kentsel gelişmeye önemli katkı sağlamıştır.

D- Karayolunun Kentleşmeye Etkisi

M.Ö. 2. yüzyılda Trakya, batıdan sokulan Roma İmparatorluğunun etki alanında kalmıştır. Aynı yüzyılın ortalarında Roma, gerek savaşarak, gerekse siyasi birlikte kurarak Trakya ve Anadolu'da egemen olmayı başarmıştır. İstilaya uzun süre başkaldıran Traklar, birbiri ardınca gelen Roma ordularına boyun eğmek zorunda kalmışlardır. Bu dönemde, Trak kabileleri arasındaki çekişmeler sona ermiş, kentsel merkezlerde nüfus artmış, boş alanların tarıma açılmasıyla kır yerleşmelerinin sayısında çoğalma görülmüştür (M. ÖZDOĞAN, 1982). İstanbul (Byzantion) ile Marmara Ereğlisi (Perinthos), dönemin en büyük kentleriydi. Bu kentler aynı zamanda Trakya Eyaletine merkezlik görevini de üstlenmişlerdi. Büyükçekmece (Athyras - Poros), Küçükçekmece (Region), Silivri (Selymbria), Yarımburgaz (Melartrada), Selimpaşa (Epibate), Güzelce (yakın yıllara kadar Çöplüce) ise ikinci planda kalan kentsel yerleşmelerdi. İstanbul ve Marmara Ereğlisi gibi iki büyük merkez arasında yer alması, Büyükçekmece'nin gelişmesinde etkili oluyor, kentsel gelişmede asıl önemli katkıyı tartışmasız kıyı boyunca geçen "Via Egnatia" karayolu yapıyordu (A.M. MANSEL, 1938). Via Egnatia yolu, günümüzdeki İstanbul-Edirne (0-1, eski E-5) karayolu ile çakışacak biçimde kentin içinden geçerek, Büyükçekmece'yi ana merkezlere bağlıyordu. Gölü kuzeyden dolaşan eski yol, artık önemini kaybetmişti.

Kesin belge olmamakla birlikte, bu dönemde gölle deniz arasındaki bataklık alanda bir köprünün bulunduğu sanılmaktadır. Asya'ya yapılan seferlerde Roma ordularının gölün kuzeyinden geçen güzergahı izlemeyerek kıyı yolunu tercih etmeleri, bataklık alanda kara trafik akışını düzenleyici organizasyonların yapıldığını, belki bir köprü inşa edildiğini doğrular.

Liman fonksiyonuna, karayolunun geçmesinin sağladığı canlılığın eklenmesi, şüphesiz kentsel gelişmeyi daha da hızlandırmıştır. Resmi yapıların

sayısının artmasıyla kent çekirdeği genişlemiş, öte yandan hem karayolunu denetleyen, hem de orduya asker yetiştiren garnizon kurulmuştur (Z. TAŞLIKLIOĞLU, 1971). Karayolu faktörünün ağır basmasıyla, iskan sahası surla çevrili limanın dışına taşarak karayolu boyuna yayılmış, böylece tipik yolboyu kenti görünümü egemen olmaya başlamıştır.

E- İstanbul ve Marmara Ereğlisi Merkezlerinin Etkileri

Roma döneminde İstanbul ve Marmara Ereğlisi liman-kentleri ticari ve siyasi alanda birbirleriyle rekabet halindeydi. Bu rekabet Roma'nın zayıfladığı yıllarda istila ve iç çekişmeler sırasında da devam etmiştir. Büyükçekmece bu iki merkez arasında kara ve deniz ulaşımında bağlantı yeri olarak kullanılıyordu, aynı zamanda çevresinde yetiştirilen ürünlerle özellikle İstanbul'un ekonomisine katkıda bulunuyordu. M.S. 3. yüzyıl ortasında, kuzeyden gelen Got istilası Trakya'daki yerleşmeleri olumsuz yönde etkilemiş, Got'lar İstanbul'u kara ve denizden kuşatmışlardır. Hemen sonra, M.S. 4. yüzyıl başında İmparatorlukta başgösteren iç karışıklık sırasında, taraflar arasında çekişmeye sahne olan İstanbul'un başkent olma statüsü kaldırılmış, surları ve önemli yapıları yıkılan kent tahrip edilmiştir. Başkent, Marmara Ereğlisi'ne nakledilmiş, İstanbul buraya bağlı ikinci derece bir yerleşme durumuna getirilmiştir. M.S. 330'da İstanbul eski statüsüne yeniden kavuşmuş, imar görmüş, Bizans İmparatorluğu'nun merkezi olmuştur (O.Akşit, 1985). Başkent olmanın imkanlarından yararlanan İstanbul, Trakya hatta Marmara Bölgesinde rakip tanımayan liman-kent durumundaydı. Sönükleşerek ikinci plana düşen Marmara Ereğlisi ise, daha çok kara ulaşım hizmeti veren yolboyu kasabası görünümündeydi.

Bizans zamanında ait kayıtlarda yine ATHYRAS veya POROS olarak bilinen Büyükçekmece'ye, Avrupalı tüccarlar "Büyükköprü" anlamında PONTE GRANDE adını veriyorlardı. PONTE PİCCOLO, yani "Küçükköprü"

Küçükçekmece yerleşmesinin adıydı. Bu isimlerin kara ulaşımıyla ilgili olması dikkat çekicidir. Büyükçekmece Gölü'nü denize bağlayan kanal çevresindeki bataklık alan, Bizans'ın ilk döneminde (Constantin veya Justinien zamanı) inşa edilen köprüden rahatlıkla geçilebilir duruma gelmiş, böylelikle başkent İstanbul'a düzenli kara bağlantısı sağlanmıştır. Köprü ve karayolu güvenliği, askeri garnizonla korunuyordu. Piskoposluk merkezi olan kentte, dini yapılar, devlet ileri gelenlerinin sarayları mevcuttu. Hammer, kentte ayrıca imparatorluk sarayı ve köşkü bulunduğu ifade etmektedir (V. HAMMER 1822). Çevredeki tarım alanlarından elde edilen ürünler, su kaynaklarında yakalanan balıklar İstanbul'a sevkediliyordu. Göl ve kıyı balıkçılığı, ekonomiye katkı sağlıyordu (O. TEKİN, 1995). Kent ve yakın çevresi, askeri strateji, ticaret ve ulaşımda İstanbul için vazgeçilemeyen potansiyel alan halindeydi.

F- Kentsel Çöküş

Bizans İmparatorluğu'nun kurulmasından itibaren Trakya'nın birçok kere Balkanlar yoluyla istila edildiği bilinmektedir. Gotlar, Peçenekler, Hun, Alan ve Avar Türkler defalarca Trakya'ya ilerlemişler, hatta Bizans'ın zayıf olduğu dönemlerde İstanbul surlarına kadar dayanmışlardır. Bu istilaları önlemek için 6. yüzyıl başlarında Marmara ile Karadeniz kıyıları arasında 45 km uzunlukta koruma suru inşa edilmiştir. "Uzun Duvar" adı verilen bu sur gelen akınları engelleyememiş, birçok defa aşılarak tahrip edilmiştir (R.M. HARRİSON 1970, A.M. MANSEL 1938). Bu istilalara rağmen Büyükçekmece kentsel canlılığını korumayı başarmıştır. 557-558 yıllarında depremden ağır hasar görmesine rağmen, yıkılan yapılar kısa sürede onarılmıştır. Asıl büyük yıkım 813 yılındaki Bulgar istilasında yaşanmıştır. Büyükçekmece'den geçerek İstanbul'u kuşatan Bulgar Kralı Kurum, antlaşma görüşmelerinde pusuya düşürülerek öldürülmek istenmiştir. Tuzaktan kurtulan Kurum, İstanbul surları dışındaki mahalle ve yapıları yakıp yıkmış, dönüş yolundaki Büyükçekmece'nin kent surlarını,

köprüsünü, yapıları tahrip ederek intikam almış, bununla kalmayıp halkı göçe zorlamıştır (ZLATARSKİ 1993, V. HAMMER 1882). Bulgar istilası kent ve çevredeki kırsal yerleşmelerde tam anlamı ile felakete yol açmış, kırsal alan boşalmış, fonksiyonlarını kaybeden kent kabuğuna çekilmiş, ulaşım aksamıştır. Büyükçekmece, İstanbul'un Türkler tarafından alınmasına kadar geçen yüzyıllar içinde İstanbul'u savunma görevi yapan garnizon olmaktan öteye geçememiştir.

4.1.3. İstanbul'un Türkler Tarafından Alınmasından Sonra BaşlayanYapısal Değişimler

A- Türklerin Trakya'ya Geçmesi

Türk donanmasının Trakya kıyılarına seferler düzenlemesi, 11. yüzyılda Çaka Bey zamanında başlamıştır. Ancak yüzyılın sonunda Haçlı Seferinin baskısı, Türk donanmasının bir süre etkisiz kalmasına yol açmıştır. Yaklaşık iki yüzyıl sonra Mudanya'yı ele geçiren Türkler, buradan kuzey Marmara kıyılarına akınlara başlamıştır. Bizans İmparatorluğu'nda 1327'deki taht mücadelesi sırasında, II. Andronikos Orhan Bey'den yardım talebinde bulunmuştur. Orhan Bey'in gönderdiği 45 gemilik donanma Büyükçekmece Kalesini tahrip etmiş, karaya çıkan birlikler iç kesime doğru ilerlemiştir (İ.H.UZUNÇARŞILI, 1969).

14. yüzyılın ortasında, Çimbi ve Gelibolu kalelerinin zaptedilmeleriyle, Türklerin Trakya'ya yerleşmeleri kesinlik kazanmıştır. Yüzyılın sonunda Yıldırım Bayezid'in İstanbul'u iki defa kuşattığı yıllarda Silivri alınmış, Büyükçekmece ordunun geçmesiyle hareketlenmiş, son hazırlıklar belki burada yapılmıştır. Ankara Savaşı yenilgisi (1402), bu kalelerin tekrar Bizans'ın eline geçmesine neden olmuş, hemen sonra II. Murat'ın 1422'deki İstanbul kuşatmasında şehir ve kaleler yeniden zaptedilmiştir. Birçok defa el değiştirmesine rağmen, Çatalca,

Silivri ve Büyükçekmece çevresine Vize Yörükleri'nin yerleştirilmesiyle, Türk nüfus devamlı biçimde artmıştır (M.T. GÖKBİLGİN 1957).

B- Büyükçekmece Menzili

İstanbul'un Fatih Sultan Mehmet tarafından alınmasından önce, İstanbul-Edirne yolu üzerindeki Büyükçekmece ve diğer kentler ele geçirilerek büyük bir hazırlığa girişilmişti. Karayolu onarılmış, orduyu ikmal edecek ve destek sağlayacak askeri düzenlemeler yapılmıştı. Böylelikle askeri birlikler, toplar, diğer savaş araçları düzenli biçimde surlar önüne sevkedilmişti.

Yüzyıllar boyunca Balkanlardan gelen istilalara karşı İstanbul'u koruma görevi üstlenen, diğer ifade ile asker garnizon durumunda olan Büyükçekmece, İstanbul'un alınmasından kısa bir süre sonra yeni bir kentsel kimlik kazanmıştır. Fatih ve Kanuni dönemlerinde batıda yeni topraklar fethetme politikasına bağlı olarak, Trakya'da menzil yerlerinin oluşturulması, mevcut menzillerin yeni yatırımlarla daha iyi duruma getirilmeleri için çalışmalar yapılmıştır. İstanbul-Edirne-Belgrat arasındaki "Rumeli Orta Yol" (bugünkü İstanbul-Edirne karayolu), ülkenin en önemli karayolu, aynı zamanda başşehir İstanbul'un candamarlarından biriydi. Ana karayolunda İstanbul'dan sonraki ilk konaklama noktası, diğer değişle birinci menzil Büyükçekmece yerleşmesiydi. İstanbul'dan yola geç çıkıldığı zamanlarda tüccar ve yolcular tarafından bazen Küçükçekmece tercih ediliyorsa da, asıl birinci durak Büyükçekmece idi. İkinci menzil ise Silivri kasabasıydı (G. KÜÇÜKKAYA 1990, B. CURİPESCHİTZ 1989). Menzillerde, han, kervansaray, hamam, köprü ve devletin idari binaları bulunuyordu. Şimdiki belediye hizmeti veren görevliler, muhafızlar vardı. Yolculuk yapan tüccar, ulak, elçilere, devlet memurlarına eksiksiz olarak hizmet veriliyordu. Buraya gelen orduların ihtiyaçlarının karşılanması için kurulan askeri teşkilatlar, menzil kentlerinde ekonomik üstünlük sağlıyor, ayrı bir ticari renk katıyordu. Ulak ve

postalara ücretsiz nakil hayvanı veriliyor, bunun için menzillerde at besleniyordu. Askeri kıtaların dinlenmesi, malzeme, nakil hayvanı, hayvan yemi, teçhizat, cephane gibi hizmetler "Menzilkeşler" tarafından veriliyordu (C.ORHONLU 1984).

Büyükçekmece menzil olduktan sonra hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Gölü denize bağlayan kanalın doğusunda küçük ve toplu halde bulunan kent alanı, o dönemde karayolunun geçtiği güzergah (bugünkü Mimar Sinan, Atatürk, İstanbul Caddeleri) kenarı boyunca doğu yöne doğru gelişmeye başlamıştır. Hizmetler, özellikle askeri stratejiye dayalı hizmet kolları, en önemli kentsel fonksiyondu. Tarımsal fonksiyonlar oldukça gelişmişti. Kent, çevrede geniş alana yayılan çiftlikleri organize ediyordu. Savaşlarda kahramanlık gösterenlerin kullanımına verilen bu çiftlik arazilerinde yetiştirilen ürünlerle hem kentin ihtiyacı karşılanıyor, dayanıklı ürünlerin bir kısmı İstanbul'a sevkediliyordu. Bu çiftlikler imparatorluğun gerileme döneminde gelen göçmenlerin yerleşmeleriyle parçalanmış, 1970'lerden itibaren bu sefer iller arası göç hareketinin etkisiyle iskan sahasına dönüşmüş, küçülmüş veya ortadan kalkmıştır.

15. ve 16. yüzyıllarda kentte birçok yapı inşa edilmiştir. Yusuf Paşa Hamamı, Fatih Sultan Mehmet Camii, İmaret Camii, Sokollu Mehmet Paşa Mescidi, Kanuni Sultan Süleyman Çeşmesi, Kervansaray, Büyükçekmece Köprüsü bu yüzyıllarda inşa edilen varlıklarını günümüze kadar korumuş yapılardır. Çoğu Mimar Sinan'ın eseri olan bu yapıların yanında, gelir getiren dükkanlar mevcuttu. Mimar Sinan burada Kanuni Sultan Süleyman için 1563'den sonra ele alıp, onun ölümünden sonra tamamlanan bir külliye inşa etmiştir. Külliye, mescit, çeşme, köprü ve kervansaraydan oluşmaktaydı. (O. ASLANAPA. 1988) Tarihi belgelerde burada Sokollu Mehmet Paşa'nın vakfının bulunduğu şeklinde kayıt vardır (T. GÖKBİLGİN. 1952).

Kentte hareketli bir çarşı mevcuttu. Çarşıdaki dükkanların çevresinde irili ufaklı hanlar, bekar odaları yer alıyordu. Ancak bu yapılar, kent civarındaki devlet ileri gelenlerinin kışlık av köşkleri, sarayı andıran yazlık sayfiye yerleşmeleri sonraki yüzyıllarda şehirsel gelişmenin etkisiyle ortadan kalkmıştır.

C- Büyükçekmece Köprüsü

İmparatorluğun Balkanlar ve Avrupa içlerine açılma politikasının uygulanması, İstanbul-Edirne karayolunun önemini arttırmıştır. Ancak yol üzerinde Büyükçekmece Gölünü denize bağlayan kanal çevresindeki bataklık sahanın aşılmasında büyük güçlüklerle karşılaşılıyordu. Ordunun ağır malzemelerinin geçirilmesi günlerce sürüyor, zaman kaybediliyordu. Bataklık zemine çakılan kazıklar arasına kalın halatlar gerilmişti. Ağır savaş gereçleri büyük bir sala yükleniyor, salcılar halatları çekerek,salı kanalın bir yakasından diğerine yüzdürmeye çalışıyorlardı. Kol gücüyle çekerek yapılan nakliye sistemi, buradaki yerleşmenin adına yansımış, eski isimler yerine Büyükçekmece adının kullanılması yaygınlaşmıştır. Bununla birlikte, Avrupalı tüccar ve elçiler kenti Ponte Grande, yani Büyükköprü biçiminde anmaya devam etmişlerdir.

1509 yılında İstanbul ve bütün Trakya'yı etkileyen deprem kentlerde ağır hasara yol açmıştır. Bunun üzerine II. Beyazit, kentlerin onarılması için Mimar Hayrettin bin Mimar Murat idaresindeki ekibi görevlendirmiştir. Bu ekibin onarım yaptığı yerler arasında, Silivri Kalesi, Burgaz Hisarı ve Çekmece Köprüsünün adları geçer (İ.H.UZUNÇARŞILI 1949).

1530 yılında İstanbul'a yapılan yolculukta, denizin daraldığı yerdeki köprü geçildikten sonra Büyükçekmece'ye girildiği ifadesi vardır (B.CURİPESCHİTZ 1989). Bu belgelere dayanarak, 16. yüzyıl ortasında bir köprünün mevcut olduğunu söylemek mümkündür. Ancak köprünün harap durumda olduğu da bir gerçektir. Dolayısıyla seferler sırasında ordu ve malzemelerin geçmesine elverişli durumda değildi. Kanuni Sultan Süleyman 1566 yılında Zigetvar Seferine çıkar-

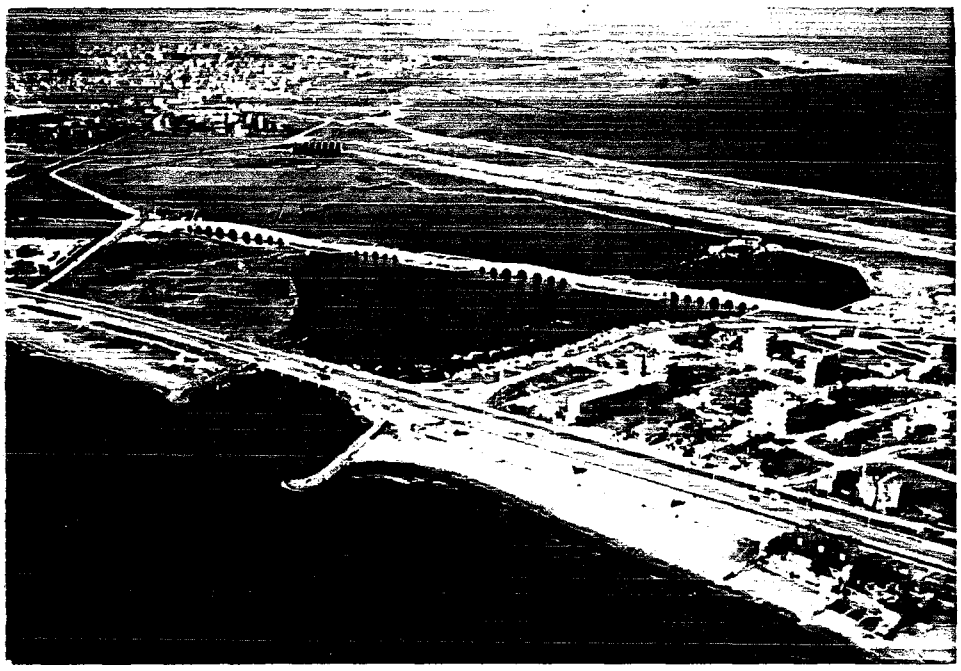


Foto 1. Büyükçekmece Köprüsü, sağda doğu kıyıda eski kent çekirdeği, geride dalyan ve baraj dolgusu.

Foto 2. Büyükçekmece Köprüsü'nden girişte ortada top tabyası, solda Kervansaray.

ken köprünün kullanılamadığını, sal nakliyesinin zaman kaybettirdiğini görerek, sefer dönüşünde bitirilmek üzere burada yeni bir köprünün inşa edilmesini Mimar Sinan'dan istemiştir. Sefer sırasında vefat eden Kanuni, köprünün tamamlandığını görememiş, eser Sultan II. Selim'in tahta çıktığı 1567 yılında bitirilmiştir. Mimar Sinan'ın en önemli eserleri arasında yer alan, daha sonra Büyükçekmece'nin sembolü durumuna gelen Büyükçekmece Köprüsü, 1950'li yılların sonuna kadar İstanbul-Edirne arasındaki kara ulaşımına hizmet vermiştir.

4.1.4. 17. ve 18. Yüzyıllarda Kentsel Gelişme

Büyükçekmece Kervansarayı'nda konaklayan Evliya Çelebi'nin kent civarı hakkında ilginç verileri vardır. Büyükçekmece'yi İstanbul'daki Eyüp Kadılığına bağlı, Küçükçekmece'den 12 deniz mili uzakta, deniz ile gölün birleştiği kıyı noktasında temiz havalı, bin haneli, damları kiremit örtülü yapıları ve çeşmeleri olan, etrafı bağ ve bahçelerle çevrili canlı bir yerleşme olarak tanımlar. Bu verilerden hareketle, kent nüfusunun 3-4 bin olduğu söylenebilir. İdari işler, köprü ve gölü denetleyen Subaşı ve Göl Emini tarafından yürütülüyordu. Köprü üzerindeki trafik kontrol ediliyor, insan ve mallardan alınan vergilerin kayıtı tutularak kaçakçılık önleniyordu. Mimar Sinan'ın eseri olan bir mil uzunluğunda 26 gözlü köprü, 114 yük ve 73850 akçe sarfedilerek yapılmıştı. İmareti ve hamamı ile Abdüsselam Medresesi, bin at alabilecek kapasitedeki Kervansaray, Sokollu Mehmet Paşa Mescidi, bunlara ilaveten 11 adet irili ufaklı han, aynı zamanda yolculuk yapanlara da hizmet veren sosyal yapılar arasındaydı. Yine Evliya Çelebi, pisi ve yılan balığı avlanan göle Azatlı, Çatalca, Babanakkaş, Kaduk Dereleri olmak üzere yedi adet derenin sularını boşalttığını ifade eder.

Bu yüzyıllarda İstanbul-Edirne arasında yolculuk yapan tüccar ve elçilerin tuttukları notlardan, Küçükçekmece, Büyükçekmece ve Silivri'nin, İstanbul'a en yakın konaklama noktaları oldukları anlaşılmaktadır. Çoğu zaman ilk konaklama,

İstanbul'a 5,5-6 saat uzaklıktaki Büyükçekmece'de yapılıyordu. Bununla birlikte, yola geç çıkıldığında veya hava şartlarının yolculuğu zorlaştırdığı durumlarda, geceleme için Küçükçekmece tercih edilmekteydi. İstanbul-Küçükçekmece arası 3 saatte alınıyordu. Yol üzerinde mola yeri olan Haramidere'de küçük bir koru, Kapıağası Köprüsü, saray kalıntısı, çeşme, yolculara ekmek ve yiyecek satan birkaç dükkan mevcuttu. Seyyahların Ponte Piccolo (Küçükköprü) adını kullandıkları göl kıyısındaki Küçükçekmece'de, Abdüsselam Bey Medresesi, fakirlere yemek dağıtan imaret, sarayı andıran konakları ile dikkati çekiyordu. Buradan 2,5-3 saatte, asıl geceleme yeri olan Büyükçekmece'ye varılıyordu. Tüccarların Porte Grande (Büyükköprü) adını verdikleri kentte en önemli yapı, Mimar Sinan'ın eseri olan Büyükçekmece Köprüsü'ydü. Mermer bir levha üzerinde hattad Karahisari Hasan Çelebi tarafından yazılmış manzum kitabenin yer aldığı köprüden geçen yol Silivri'ye doğru devam ediyordu. Dikkati çeken bir diğer yapı, çatısı kurşun kaplı Kervansaray idi. Bu yapı için tüccarlar diğer hanlardan farklı olarak muhteşem ifadesini kullanıyorlardı. Ayrıca camiler, hanlar, çeşmeler, hamam, harap durumda bir kale, idari yapılar ve köşk tipinde yapılar bulunuyordu. Çevredeki köylerde İstanbul için çeşitli tarımsal ürünler yetiştiriliyordu. Tahıllar, özellikle buğday, canlı hayvan, hayvan yemi, saman, şarap ve odun İstanbul'a sevkedilen ürünlerin başında geliyordu. Kent, ulaşımda olduğu kadar, haberleşmede de önem taşıyordu. Viyana postası buradan geçiyor, ulakların her türlü ihtiyaçları karşılanıyor, hayvan değişimi yapılıyordu. Tatarların, İstanbul'a doğru yola çıkardıkları at sürülerini yol boyunca görmek mümkündü. Büyükçekmece Köprüsü'nden itibaren yaklaşık 3 saati bulan Silivri yolu üzerinde Kavaklıköy ile Kumburgaz (Comburgaz), diğer yerleşmelere kıyasla daha dikkat çekiciydi. Bu iskelelere, İstanbul'a pazarlanmak için deniz yoluyla çeşitli mallar getirilmekteydi. Silivri, Piri Paşa İmareti, han ve camileriyle ikinci menzil noktasını teşkil ediyordu. Yol buradan ikiye ayrılıyor, sağa dönen yol Çorlu üzerinden Edirne'ye, kıyıyı izleyen ikinci yol ise Tekirdağ'dan

(Rodoscuk) geçerek Selanik'e ulaşıyordu (A. GALLAND. 1987, S.İLGÜREL 1975, R.MANTRAN.. 1990, İ.EREN 1962, A.REFİK 1988).

4.1.5. 19. Yüzyılın Ortasından İtibaren Başlayan Yapısal Değişim

Daha önce belirtildiği gibi, önceki yüzyıllarda ticaret, ulaşım, askeri strateji gibi fonksiyonların yanında, çevredeki köyleri ve tarım alanlarını organize eden Büyükçekmece'nin canlı ve çok fonksiyonlu bir kent olduğuna değinilmişti. İmparatorluğun gerileme sürecine girmesiyle birlikte bu yapı değişmeye başlamıştır. 19. yüzyılın ortasından itibaren kendisini gösteren bu değişmede rol oynayan faktörlere, aşağıda ana başlıklar halinde değinilmiştir.

A- Avrupa'da Toprak Kayıplarının Göç Olgusunu Başlatması

Osmanlı İmparatorluğu'nun başarısız İkinci Viyana Kuşatmasından sonra duraklama dönemine girdiği bilinmektedir. Daha sonra Yunanistan ve Bulgaristan Krallıkları'nın kurulması, Rusya ile yapılan savaşlarda alınan yenilgilerle gerileme sürecine girilmiştir. Bunun sonucunda Avrupa'da çok kısa sürede elden çıkan geniş topraklardan, Trakya ve İstanbul'a milyonları bulan göç olgusu meydana gelmiştir. İlk önemli göç 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında alınmıştır. 1768 Osmanlı-Rus Savaşında, Bulgarlar Trakya'da Çatalca ve Büyükçekmece civarındaki Türk köylerine yerleşmişlerdir. Daha sonra bunların bir kısmı ülke sınırları dışına çıkarılmış, köyler, çiftlikler eski sahiplerine geri verilmiştir. Bazıları ise, 1912 yılına kadar işçi olarak çiftliklerde çalışmış, Balkan Savaşı yıllarında ülkelerine geri dönmüşlerdir. 1829 savaşında, Kırım'dan ayrılan Tatarlar bölgeye gelmiştir. Asıl büyük göç, halk arasında 93 Harbi olarak bilinen 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı yıllarında yaşanmıştır. Tuna boylarından, Doğu Rumeli'ye kadar olan geniş alandan göç alınmıştır. Balkan Savaşlarında Yunanistan ve Bulgaristan'dan göç başlamış, yapılan mübadele antlaşmalarıyla

Tarkya'dan ayrılan Rumlardan boşalan köy ve çiftliklere gelen göçmenler yerleştirilmiştir.

B- Yönetim Birimlerinin Küçülmesi

Büyükçekmece 18. yüzyıl ortasına kadar İstanbul'a bağlı ilçe statüsünde idari merkez durumundaydı. Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla, 1843'de yeni bir düzenleme yapılmış, ülke beş büyük ordu bölgesine ayrılmıştı. Bu düzenleme ile Büyükçekmece ve Küçükçekmece'nın yeraldığı bölge, İstanbul'daki Dersaadet Orduyu Hümâyun Dairesi'ne bağlanmıştı (M.ÇADIRCI 1991). Balkanlar'da Rus ve Bulgar tehlikesinin ortaya çıkması, Trakya'da yeni düzenleme yapılmasını gerekli hale getirdi ve bunun sonucunda İstanbul ve Edirne Vilayetleri arasında yeni bir idari merkez olarak Çatalca ön plana çıktı.

Büyükçekmece 1865 yılına kadar, İstanbul'a bağlı kadılık olan Çatalca'nın sınırları içindeydi. Bu tarihte Vilayet-i Umumiye Nizâmnâmesi'nin uygulanmasıyla, içinde Büyükçekmece'nin de yer aldığı Çatalca, İstanbul'daki Meclis-i İdare-i Livayı Zaptiye'ye bağlandı. İstanbul Valisi'nin yetkilerini temsil eden Zaptiye Müşiri, birimin en yüksek amiri durumundaydı. 1870 yılında Büyükçekmece'de, İstanbul'a kara ve deniz yoluyla sevkedilen malları ve yolcuları kontrola almak için Gümrük Dairesi kuruldu.

Çatalca 1876 yılında Merkez, Silivri, Büyükçekmece İlçeleri, merkeze bağlı Terkos Bucağı ve 82 köyü ile İstanbul'a bağlı bir sancak haline getirildi. Sancağın mali ve idari yönetimi, İstanbul Şehremaneti'ne yani İstanbul Belediyesi'ne bırakılmıştı. Bir yıl sonra 1877'de, sancağa mali ve idari bağımsızlık tanındı. 1884 yılında Çatalca yeniden idari bakımdan İstanbul'a bağlandı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Çatalca bağımsız bir sancak durumundaydı. Silivri, Büyükçekmece, Karacaköy ve Terkos Kazalarının yer

aldığı sancak 733 mil kare yüzölçümü ve 80.000 nüfusa sahipti. Savaş yılları veya savaş tehlikesinin başgösterdiği zamanlarda, İstanbul ve Edirne Vilayetleri arasında merkezi Çatalca olan yeni bir idari birim oluşturuluyor, birime idari ve mali imkanlar sağlanıyordu. Bu gelişmenin temelinde, İstanbul'u savunmaya yönelik askeri strateji yatıyordu.

Kurtuluş Savaşında, Doğu Trakya'nın Türk kuvvetleri tarafından alınmasıyla, Çatalca 1924 yılında Merkez, Büyükçekmece, Karacaköy, Boyalık Nahiyelerini içine alan vilayet haline getirildi. Çatalca Vilayeti 1926'da lağvedilerek İstanbul'un ilçesi oldu. İlçede Merkez, Büyükçekmece, Silivri Bucakları ve 73 köy yerleşmesi mevcuttu. 19 Şubat 1958 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Büyükçekmece Belediyesi kurulumuştur.

C- Liman Fonksiyonunun Devre Dışı Kalması

Yukarıdaki bölümlerde, Büyükçekmece'nin liman-kent olarak geliştiğine, deniz ticaretinin kent ekonomisine katkısına, doğal kanal vasıtasıyla girilebilen göl alanından gemi sığınma yeri olarak yararlanıldığına ve bu özelliğin Büyükçekmece Limanı'na avantaj sağladığına değinilmişti. Limanın kentsel gelişmeye katkısı, kıyı şeridinde inşa edilen karayolunun ulaşım trafiğini karaya yönlendirmesiyle duraklamış, İstanbul'un rakip bir liman olarak devreye girmesinden itibaren azalmaya yüz tutmuştur. İstanbul'un rekabeti, kuzey Marmara kıyılarındaki diğer limanların sönükleşmelerine, hatta birçoğunun sönükleşerek küçük iskelelere dönüşmelerine yol açmıştır.

Liman fonksiyonunun gerilemesinde doğal faktörlerinde etkileri vardır. Kıyı okunun kanal yönüne doğru ilerlemesi, kanalın ağzını daraltarak, içeriye girişi zorlaştırıyordu. Akarsuların taşıdığı malzeme göl yatağını doldurarak sığlaştırıyordu. Göl alanı gemilerin barınmalarına elverişli olmaktan çıkmıştı.

Büyükçekmece koyu ise Marmara Denizine açıktı. Güneyden gelen lodos fırtınalarında koya giren dalgalar Büyükçekmece kıyı bandına kadar sokularak etkili oluyorlardı. Düz biçimde kilometrelerce uzanan kıyı şeridindeki doğal yapı, burada dalgakıran veya mendirek inşa edilmesine elverişli değildi. Bu nedenle özellikle kış mevsiminde gemilerin uzun süre burada barınmaları imkansızdı. Yakın çevre ve İstanbul ile deniz ilişkisi, birkaç küçük iskeleden ancak fırtınasız havalarda kurulabiliyordu.

1907 tarihli denizcilik rehberinden edinilen bilgilerden, yüzyılın başında Büyükçekmece'nin liman fonksiyonunu tamamen kaybettiği, deniz ulaşımında koyun batı ucundaki Mimar Sinan'daki iskelelerden yararlanıldığı ortaya çıkar. Batıda, Baba Burnu ile doğudaki Mandataşı Burunları arasında yer alan Büyükçekmece Koyu, güney rüzgarlarının (lodos) estiği kış ayları dışında donanımları uygun teknelerin sığınma ve demir atmalarına elverişliydi. Şiddetli lodos fırtınalarında koy, sağlam demirleyen tekneler için bile emin bir liman sayılamazdı. Koya girişte, güneydoğudaki Mandataşı açığındaki kayalık tehlike oluşturuyordu. Kayalık üzerine düşmemek için, Büyükçekmece yerleşmesinin gerisindeki "Azratena Tepesi"nin kıstas alınarak açıktan giriş yapılması gerekiyordu. Baba Burnu ile Mandataşı Burnu'nu birleştiren hat üzerinde derinlik 36 metredir. İçeri sokuldukça derinlik azalır, kıyıya 600-700 metre mesafede 9-11 metreye iner. Teknelerin karaya oturmamaları için kıyıya 13 metreden fazla sokulmamaları gerekir. En elverişli demirleme yeri, koyun batı kıyısındaki Mimar Sinan (Kalikratya) köyü açığıdır. Bu köy ile Büyükçekmece Camii'nin minaresi kerteriz alındığında, derinlik 10 metreden fazladır. Mimar Sinan kumsalında 1,5-2 metre derinliğine sokulan üç tahta iskele mevcuttur. Burada aynı zamanda bütün yıl akan ve birçok teknenin ihtiyacını karşılayacak tatlı su çeşmesi vardır. İskelelerden tahıl, canlı hayvan, hayvan yemi ve saman gibi malların yüklemesi yapılır. Koyun kuzey sınırını, 4 mil uzunluğunda, 1,5 mil genişliğinde kıyı kordunu (deniz kulağı) oluşturur. İstanbul-Tekirdağ karayolunun üzerinden

geçtiği dört köprünün birleşmesiyle oluşan Büyükçekmece Köprüsü, bu deniz kulağının en dar yerinde inşa edilmiştir. Köprünün göle bakan yüzünde, kayıklara geçit sağlayan bir alavere kapağı mevcuttur. Köprünün altında su derinliği, yarım metreden fazladır. Göl, kuzey yönde sazlık ve bataklıklarla son bulur. Bu kesimde Çatalca Vadisi'nden gelen Karasu ve Kuğuk Dere adında iki küçük dere göle boşalır. Büyükçekmece yerleşmesi, göl ayağının doğu kenarında toplu halde bulunur. Yerleşmeyi doğudan sınırlayan yamaçlar, askeri strateji bakımından önemlidir ve İstanbul'un dış savunma hattı buradan başlar (BASSIN ORİENTAL DE LA MEDITERRANEE 1907). 20. Yüzyılın başında Büyükçekmece Koyu hakkında denizcilik bilgileri veren, koy kıyısındaki yerleşmeleri anlatan rehberdeki verilerden, Büyükçekmece'nin devre dışı kaldığı, buna karşılık Mimarsinan'ın deniz ulaşımında ön plana çıktığı açıkça anlaşılmaktadır.

D- İstanbul'u Savunma Stratejisi

19. yüzyılın ikinci yarısında Balkanlarda toprak kayıplarının hızlanması, Trakya'da İstanbul'un savunmasına yönelik askeri tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Trakya savunmasında ilk doğal engeli Meriç Nehri oluşturuyordu. Buna bağlı olarak ilk savunma hattı, merkezi Edirne'de olmak üzere Meriç kıyısında kurulmuştu. Ergene Havzasının geniş düzlüğünden sonra, ikinci savunma Büyükçekmece-Çatalca-Terkos hattı boyunca planlanmıştı. Merkezde Çatalca'nın yer aldığı bu savunma hattı, İstanbul'un korunmasına yönelik biçimde organize edilmişti. Büyükçekmece, bu hattın sol yanını ve aynı zamanda Marmara Denizi kanadını teşkil ediyordu. Büyükçekmece'nin hemen doğusundaki 201 metre yükseklikteki Devebağırtan Tepesi, karayolu, köprü ve göl havzasına hakim konumda olmasından dolayı askeri birlikler ve topçu bataryaları tarafından korunuyordu.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşında Büyükçekmece savunması Rus ordularına karşı koymuş, Balkan Savaşında bu sefer Bulgarların İstanbul'a ilerlemesini önlemiştir. Bulgarlar, 1912 yılında Edirne'yi alarak Çatalca hattına dayandılar. Çatalca savunmasının sağ ve sol yanları Marmara ve Karadeniz'e kadar uzanıyordu. Sağ yandaki Karadeniz kanadını Terkos kıyısındaki Barbaros Zırhlısı, sol yandaki Marmara savunmasını Büyükçekmece Koyundaki Turgut Reis Zırhlısı etkili ateşle destekliyordu. Bu sayede taarruz durdurulmuş, İstanbul işgalden kurtarılmıştır. 1913 yılındaki İkinci Balkan Savaşında, Edirne geri alınarak Bulgarlar Trakya dışına püskürtülmüştür.

Büyükçekmece'nin stratejik önemi İstiklal Savaşı ve İkinci Dünya Savaşı yıllarında da devam etmiş, şehir askeri sevkiyat, birliklerin yerleşmeleriyle hareketlenmiş, nüfus 7-8 bini bulmuştur.

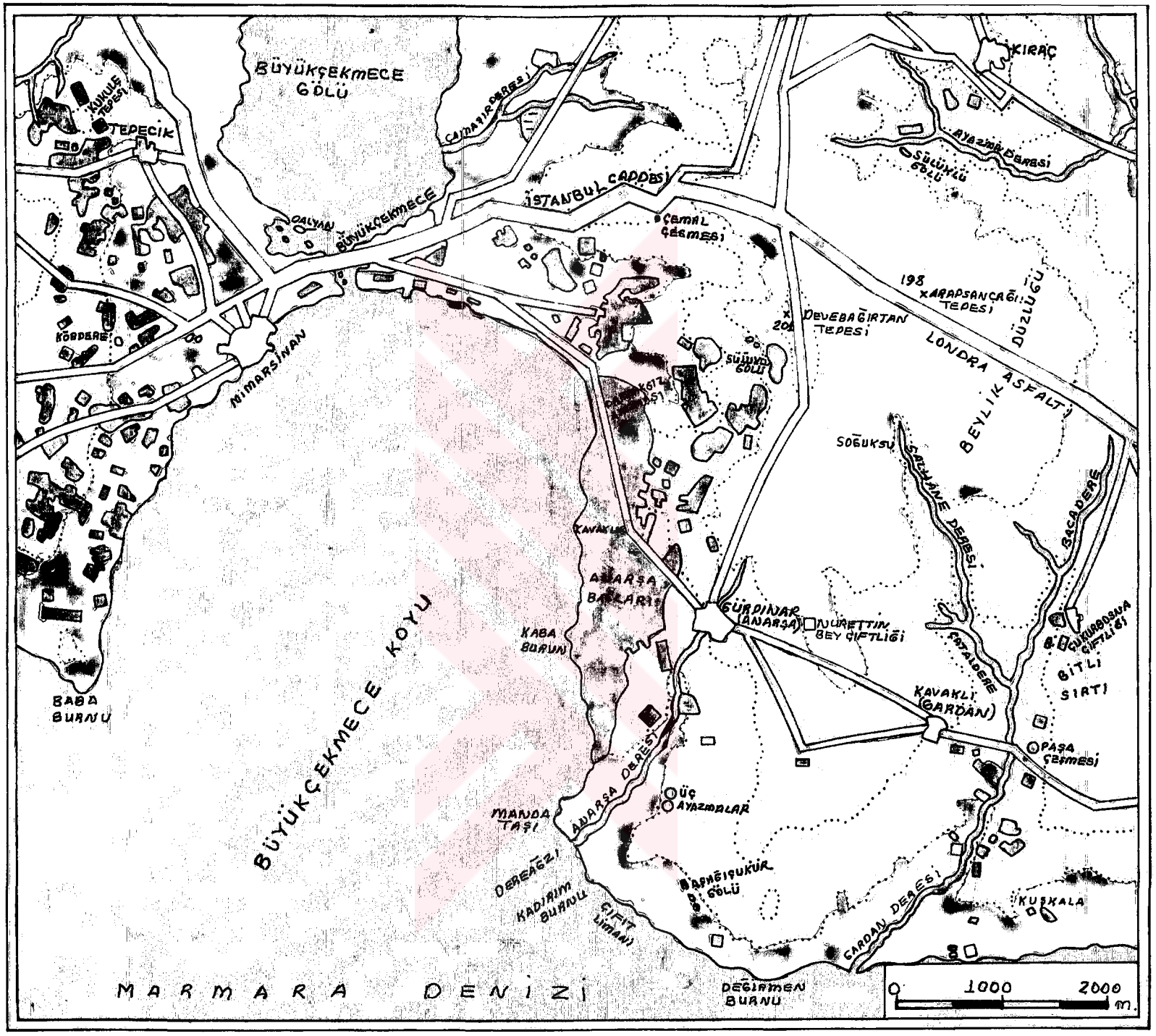
E- Büyük Çiftlik Arazilerinin Parçalanması

Büyükçekmece ve yakın çevresinde, kuruluş tarihleri çok eskilere giden 24 adet büyük çiftlik arazisi tesbit edilmiştir (Tablo 5)

TABLO 5. BÜYÜKÇEKMECE VE ÇEVRESİNDE BÜYÜK ÇİFTLİKLER	
Akçaburgaz	Karaağaç
Arnavutkebir	Keşli
Bahşeyiş	Kıraç
Büyükçekmece	Kuruşan
Çakmaklı	Ladina
Çöplüce	Menekşekırı
Çukurbosna	Muha
Deliklikaya	Reşitpaşa
Dereköy	Saadetdere
Ekşinoz	Sırtköy
Eskice	Taşağıl
Kapadık	Yeniçiftlik

Bunlardan Dereköy 20 bin, Çakmaklı 12 bin, Akçaburgaz 10 bin, Büyükçekmece 5 bin dönüm alan kaplamaktaydı. Buğday, arpa, hayvan yemi olarak kullanılan yulaf ekiliyor, ayrıca çeşitli sebze ve meyveler yetiştiriliyordu. Bazı çiftliklerde hayvan besiciliği yapılıyordu. Bunların arazilerinin tamamı mera olarak kullanılıyordu. Üretim, hem burada konuşlandırılan askeri birliklerin, hem de İstanbul'un gıda ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelikti.

Kırlarda büyük çiftlik arazilerine dayalı mülkiyet yapısı 19. yüzyıl ortalarında gelen göçmenlerin yerleşmeleriyle değişmeye başlamıştır. Çiftlik arazileri göçmenlerin yerleşmeleriyle bölünerek parçalanmış, üzerlerinde mahalle ve köyler ortaya çıkmıştır. Bu kır yerleşmeleri daha sonra büyük kentlere dönüşmüştür.


BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
KÜKÜLE TEPESİ
TEPECİK
ÇAYMAZ DERESİ
KIRAÇ
AYAZMA DERESİ
SÜLÜKÖLÜ GÖLÜ
İSTANBUL CADDESİ
ÇALYAN BÜYÜKÇEKMECE
ÇEMAL ÇEŞMESİ
198 ARAPSANCAĞI TEPESİ
DÜZLÜĞÜ
DEVEBAĞIRTAN TEPESİ
KÖRDERE
MİMARSİNAN
SÜLÜKÖY GÖLÜ
LONDRA ASFALTI
BEYLİK
SÖĞÜKSU
SAZLIVE DERESİ
BACADERE
KAVAKLI
ADARŞA BAĞLARI
KABA BURUN
GÜRDİNAR (ADARŞA)
NURETTİN BEY ÇİFTLİĞİ
ÇUKURBOSNA ÇİFTLİĞİ
ÇATALDERE
BİTLİ SIRTI
KAVAKLI (BARDAN)
PAŞA ÇEŞMESİ
BABA BURNU
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
ADARŞA DERESİ
ÜÇ AYAZMALAR
MANDA TAŞI
DERE AĞZI
KADIRIM BURNU
ÇİFİT LİMANI
BAĞHÇEŞUKUR GÖLÜ
KUŞKALA
BARDAN DERESİ
MARMARA DENİZİ
DEĞİRMEN BURNU
0 1000 2000 m

Harita 5.

V- TÜRKİYE'DE KENTLEŞME, İMAR YASALARI VE UYGULAMALARI

5.1. KENTLEŞME

Ülkemizde İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kırlardan kentlere doğru büyük bir göç hareketi başlamıştır. Bunun sonucunda hızlı bir kentleşme yaşanmıştır. 10 binden fazla nüfuslu yerleşmeler kent olarak ele alınırsa, İkinci Dünya Savaşını takiben 1945 yılı sayımında nüfusun sadece %18.3'ü kentlerde yaşarken, bu oran 1990'a %56,3'e ulaşmıştır. İlk adımda kırlardan en yakında ulaşımı en kolay kente başlayan göç, ikinci adımda ülkenin batı yarısında yer alan sanayi tesislerinin bulunduğu kentlere yönelmiştir. Karadeniz Bölgesinin önderlik ettiği bu harekete, sonra Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri illeri de katılmıştır. Yarım yüzyıla yaklaşan bu süre içinde, kentsel yerleşmelerdeki nüfus artış hızı, ülke nüfus artış hızının iki katından fazla olmayı sürdürmüştür. Kentsel nüfus artış hızı en yüksek değerini 1965-1970 döneminde %6,1 olarak almıştır. 1990'lı yıllarda bu oran %4,1 civarındadır. Eğer belediye yönetimlerinin bulunduğu yerler kent olarak tanımlanırsa, 1945 yılında %27,7 olan kentleşme oranının, 1994 yılında %74,6'ya çıktığı görülür. Kentin tanımında hangi ölçü alınırsa alınsın, son elli yılda Türkiye'nin kentleşme sürecinin önemli bir bölümünü aştığı söylenebilir (HABİTAT, 1996)

En fazla göç alan illerin başında İstanbul gelmektedir. İstanbul'un 1950 yılında 975 bin olan kent nüfusu, 1990'da 7,5 milyonun üzerine çıkmıştır. Bu dönemde her on yılda bir kent nüfusu ikiye katlanacak biçimde artmıştır. Bu çok yüksek bir büyüme hızıdır. 1985-1990 döneminde, metropoliten büyüme hızı yılda binde 46,3 olmuştur. Bu artışın üçte biri doğal artış, üçte ikisi göçler dolayısıyladır. Yani 1985-1990 arasında 1,5 milyon artışın, bir milyonunu net alınan göç oluşturur. İstanbul nüfusunun 1995'de 9,5 milyon, 2000 yılında ise 11

milyonu geçmesi beklenmektedir. İstanbul'a benzer durum, Ankara, İzmir ve diğer kentlerimizde de yaşanmıştır.

Tablo 6. Türkiye'nin Kentleşme Sürecine İlişkin Bilgiler

	Toplam Ülke	10.000+ Nufuslu	Kendi Nüfus						Kendi Nufus Artışındaki Pay (%)			
	Nüfusu	Yerleş.	Oranı	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	Net	Tanım	Doğal	
Yıllar	(1000)	(1000)	(%)	(1000)	(1000)	(1000)	(1000)	yıl %	yıl %	Göç	Değişme	Artma	Toplam
1945	18.790	3.442	18,3	214	50	76	40	2,2	1,9	62,9	14,7	22,4	100
1950	20.947	3.782	18,1	904	210	529	1643	2,8	7,2	55,0	12,8	32,2	100
1955	24.065	5.425	22,5	964	330	589	1883	2,9	6,0	51,2	17,6	31,2	100
1960	27.755	7.308	26,3	1027	390	658	2075	2,5	5,0	49,5	18,8	31,7	100
1965	31.391	9.383	29,9	1939	650	782	3371	2,5	6,1	57,5	19,3	23,2	100
1970	35.605	12,754	35,8	2072	630	1251	3953	2,5	5,4	52,5	15,9	31,6	100
1975	40.348	16.707	41,4	1692	440	1491	3623	2,1	3,9	46,7	12,1	41,2	100
1980	44.737	20.330	45,5	2582	650	2328	5560	2,5	4,8	46,4	11,7	41,9	100
1985	50.664	25.890	51,1	2654	700	2561	5915	2,2	4,1	44,9	11,8	43,3	100
1990	56.473	31.805	56,3										

(1) Kente Net Göç

(2) Tanım Değişmesi Dolayısıyla

(3) Doğal Arıtma Sonunda

(4) Kentli Toplam Nüfus Artışı

(5) Ülke Toplam Nüfus Artış Oranı

(6) Kentli Nüfus Artış Oranı

5.2. İMAR YASALARI

İmarla ilgili ilk modern çalışmalar, başşehir ve en büyük kentsel yerleşme olması bakımından İstanbul'da başlatılmıştır. II. Mahmut zamanında (1822), İstanbul'un planı Moltke'ye hazırlatılmış, Sultan II. Abdülhamit döneminde, kentin imar planı Paris Belediyesi mühendislerine ısmarlanmış, fakat bu plan gerçekleşmemiştir (A. ÇETİNER, 1990). İmarla ilgili planlı ilk uygulama yasası, nüfus artışıyla yapıların çoğalması, yangınlarla meydana gelen boş alanların

yeniden düzenlenmesi düşüncesiyle, İstanbul'da gündeme gelmiştir. Bu gibi durumlarda imarla ilgili kuralları belirlemek için 1848 yılında Ebnebiye Nizamnamesi (Yapı Tüzüğü) çıkarılmıştır. Yasa ile Üsküdar, Eyüp, Galata gibi merkez alanlardaki binaların yapı şekilleri ve yapılış biçimleri, inşaatların kalfalar denetiminde yapılması hakkında bazı kurallar getirilmiş, yapı izni alınmasında belirli miktarda harç ödenmesi zorunlu kılınmıştır. Bu tarihten sonra kentleşmeyle ilgili yasa, tüzük ve yönetmelikler arka arkaya yürürlüğe konulmuştur. 1996 yılına kadar 120 civarında kanun, tüzük ve yönetmelik çıkarılmış olup, bunların yaklaşık yarısı halen yürürlüktedir.

Yapılaşmayla ilgili düzenlemelerin yollarla birlikte ele alınması gerektiğinin anlaşılmasıyla, Ebnebiye Nizamnamesi yürürlükten kaldırılmış, Turuk ve Ebnebiye Nizamnamesi (Yollar ve Yapı Tüzüğü) devreye sokulmuştur (1864 yılı). Bu yasayla mesken ve sokakların yapılış biçimi, yükseklik ve genişlikleri belirlenmiş, sokaklar genişliklerine gözönüne alınarak üç sınıfa ayrılmıştır. Sokak doğrultularının belediye tarafından yaptırılacak haritalarda saptanması öngörülmüş, yeni açılacak yol güzergahlarında yer alan yapıların onarılmalarına izin verilmesi esası kabul edilmiştir. Yeni açılan veya yönleri değiştirilen yolların arasında kalan, müstakil yapıya yetmeyen dar parsellerin komşu parsellerle birleştirilmesi, komşu parsel sahipleri arasında anlaşma olmadığı takdirde, bu parselleri istimlak yoluyla belediyenin alabileceği hükmü getirilmiştir. Hükümlerin uyulanmasında yetki ve sorumluluk İstanbul Şehremaneti'ne yani İstanbul Belediyesi'ne, kent dışında Valiler, Mutasarruf ve Kaymakamlıklara verilmiştir. Böylece kentlerde imar uygulamaları sorumluluğunun ilk kez 1894'de yerel yönetimlere verildiği görülür. 1868-1869'da bu yetki diğer belediyelere de tanınmış, İstanbul'daki yapı ve yol işleri merkez denetimindeki Ebnebiye-i Hassa Müdürlüğü'nden alınarak İstanbul Şehremaneti'ne verilmiştir. İstanbul dışında, kente komşu bölgelerde belediye teşkilatlarının kurulmasına ilişkin yönetmelik hazırlanmıştır.

1876 Anayasası (Kanun-u Esasi) yerel yönetim birimleri olarak İl Özel İdaresi ve Belediye idaresine yer vermiştir. Belediye Hizmetlerinin seçimle işbaşına gelecek olan Belediye Meclisleri tarafından görüleceğini işaret etmiştir (F.ALTAÇ, 1994).

1882 yılında kabul edilen yeni yapı yasası, kentlerde yerel yönetimleri dahada kuvvetlendirecek yetkilerle donatılmıştır. Bu yasayla çıkmaz sokakların inşası yasaklanmış, sokaklar genişliklerine göre beş sınıfa ayrılmıştır. Yangın sonrası boş kalan alanların değerlendirilmesiyle ilgili haritaların hazırlanmasında, belediyeler görevlendirilmiştir. Boş arazileri parselleyerek satanlara, kanalizasyon ve yol yapım giderlerine katılmaları öngörülmüştür. Yapıların yükseklik türüne göre sınıflandırılarak tespit edilmesi, yıkılma tehlikesi bulunan yapıların onarılması veya yeniden inşa edilmesi için gerekli işlem ve izin yetkisi belediyelere verilmiştir. 1882 tarihli yapı yasası uzun yıllar yürürlükte kalarak büyük bir ihtiyaca cevap vermiştir. Yasanın bazı hükümleri, 1933 tarihli Belediye ve Yollar Kanunu, daha sonra 1956 tarihli İmar Kanunuyla yürürlükten kaldırılmıştır.

İstiklal Savaşı sonrasında mübadele yoluyla ülkeye gelen soydaşlarımızın kent ve beldelerde yerleştirilmelerini düzenlemek için 15 Ekim 1923'de 352 sayılı yasayla Mübadele İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuştur. Aynı yasayla kısa sürede, sınırlara komşu olan on bölgede İmar ve İskan Müdürlükleri teşkilatı düzenlenmiştir. Bakanlık ve buna bağlı teşkilatlar, savaş yıllarında hasar gören yapı ve yolların onarımı, göçmenlerin kent ve kırsal alana yerleştirilmesi işlemleri sırasında karşılaşılan sorunlara çözüm getirmiştir (H. AKYOL, 1994)

16 Nisan gün ve 486 sayılı Umuru Belediye ve Müteallik Ahkamı Cezaiye hakkında, yani Belediye Emirlerine İlişkin Ceza Hükümleri Hakkındaki Yasa ile, daha önce 1882'de çıkarılmış olan Yapı Yasası'na aykırı inşa edilmiş yapıların,

konuya ilişkin arazilerde ve yangın yerlerinde izinsiz yapıların yıkılmasına dair uygulama getirilmiş, böylece düzensiz yapılaşmanın önüne geçilmek istenmiştir.

Türkiye'de batılı anlamda ilk kent planı düşüncesi 30 Mayıs 1928'de ve 11 Haziran 1929 tarihlerindeki 1351 ve 1504 sayılı yasaların kabulüyle, Ankara İmar Müdürlüğü'nün kuruluş ve amaçlarının belirlenmesiyle ortaya çıkmıştır. Müdürlüğün kuruluş amacı, Ankara'nın halihazır haritasını tamamlatarak imar planını yaptırmaktı. H. Jansen'in 1932 yılında bitirdiği plan, başkentin nüfus artışı ve hızlı gelişmesi karşısında kısa sürede uygulanamaz hale gelmiştir. H. Jansen 1930-1939 arasında Ankara, İzmir, Mersin, Adana, Ceyhan'ın imar planlarının hazırlanmasına önderlik etmiştir. Yine bu dönemde Fransız şehircisi J.Lambert, Erzurum'un yeni kesimleri için imar planı hazırlamış ve kentin İstasyon Mevkiinde bu planı uygulamıştır (N. AKYOL, 1994)

Yerel bir kuruluş olan Ankara İmar Müdürlüğü'ne 1933 tarih ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun üçüncü maddesiyle, diğer kentlerin planlarını onaylama yetkisi de verilmiştir. Bu yetki 1936 tarih ve 2799 sayılı yasayla önce Bayındırlık Bakanlığı'na, sonra da 7116 sayılı yasayla İmar ve İskan Bakanlığı'na geçmiştir. 1531 sayılı özel yasadan sonra, belediyelerin tümü için ilke koyan önemli bir yasa 14 Nisan 1930'da çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'dur. Bu kanunla yeni bir belediye düzeni getirilerek, kent ve beldelerdeki ortak ihtiyaçların karşılanması istenmiştir. Yönetim birimi, belde sakinlerinin mahalli ve mahiyetteki müşterek ve medeni ihtiyaçlarının tanzimi ve tesviye ile mükellef hükmi bir şahsiyet şeklinde tanımlanmıştır (H.AKGÜN, 1992). Belediyelerin vereceği hizmetler yedi ana grup altında maddeler halinde sıralanmıştır. Bu ana gruplar, belde düzeni ve esenliği, imar ve bayındırlık, sağlık ve sosyal yardım, ekonomi-sanayi ve ticaret, tarım ve veterinerlik, kültür-turizm-spor, ulaşımdır. Birçok ek ve değişiklikle uzun yıllar yürürlükte kalan bu kanunun 15. maddesinin 12. ve 30. bendlerinin bilinmesinde yarar vardır. 12.

bendde, belediyenin inşaat, tamir ve ilaveler için ruhsat vermek, kanunsuz veya ruhsatsız yapılar için kanunlar çerçevesinde inşaatı menetme yetkisi vardır. 30. bendde belediyelere, beldelerde harita kadastro planları yaptırma ve en az beş yıllık imar planlarını hazırlayıp tatbik etmek zorunlu hale getirilmiştir. Bu görev ve yetkilerin yerel yönetimlere tanınması bakımından, bu kanun çok önemlidir. 6 Mayıs 1930 tarih ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nda, imarla ilgili hususlar mevcuttur.

1580 sayılı kanundan sonra yapılan bazı uygulamalarla merkezi yönetim kuruluşları güçlendirilmiş, yerel yönetimler bilhassa gelir kaynaklarının azlığı nedeniyle giderek güçlerini kaybetmişlerdir (F.AYTAÇ, 1994).

21 Haziran 1993 tarihinde 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu yayımlanmış, yasada yapının tanımı yapılmış, ruhsat zorunluluğu getirilmiş, inşaatlardaki teknik hesaplamaların ruhsatta yer alması üzerinde durulmuştur. Aynı yılda 2301 sayılı kanunla, imar uygulamaları konusunda ödenek açığını bir ölçüde de olsa karşılaması için Belediye Bankası kurulmuştur. 1945'de kabul edilen İller Bankası Kanunu ile yürürlükten kalkan bu yasanın yayımlanmasına kadar, belediyelerin yapacakları yatırımlar için başvuracakları tek kaynak kendi bütçeleriydi.

Devletin imar uygulamaları konusunda yerel yönetim organları üzerinde vesayet hakkını kullanması 15 Haziran 1935 tarih ve 2763 sayılı kanunla kesinlik kazanmıştır. Bu kanunla Belediyeler Kanunu'na ek hükümler getirilerek, belediye yetkisinde olan nüfusu 10 binden fazla yerleşmelerin harita ve müstakbel planlarını, su, kanalizasyon, spor alanı ve diğer altyapı tesislerini yaptırım işlemleri, İçişleri Bakanlığı'nın yetkisine verilmiştir (F. AYTAÇ, 1994). Bu işlemlerin yaptırılması için merkezde, Belediyeler İmar Heyeti oluşturulmuştur. Altyapılarını henüz tamamlayamamış belediyeler, bu işleri Belediye İmar

Heyeti'nden isteyebiliyorlardı. Bu takdirde gerekli ödeneği takside bağlamak suretiyle bütçelerine koydurmaları gerekiyordu. Aksi takdirde vesayet makamlarının bu ödeneği belediye bütçesine koydurma esası vardı. Bu kanunla devlet, zaman ilerledikçe imar uygulamaları üzerindek denetim yanında, maddi kaynak sağlama yönünden de etkin bir aşamaya girmiş olmaktadır. Bayındırlık Bakanlığı'nın teşkilat ve görevlerine ilişkin 1939'da hazırlanan 3611 sayılı yasayla, halihazır haritalarla imar planlarının tadil ve tasdik yetkisi İçişleri Bakanlığı'ndan alınarak, Bayındırlık Bakanlığı'na verildi. Bu yetki 1958 tarihinde İmar ve İskan Bakanlığı'nın kuruluşuna kadar, Bayındırlık Bakanlığı'nda kalmıştır.

23 Haziran 1945'de 4759 sayılı yasayla Belediye Bankası, İller Bankası'na dönüştürülmüştür. Belediye yasasında imar işleriyle sadece belediyelerin uğraşması öngörüldüğü halde, İller Bankası yasasıyla bu yetki belediyelerle birlikte İl Özel İdaresi, Köy İdareleri ve bunlara bağlı kurumlara da tanınmıştır. Bir diğer yenilik, teknik kadrosu yetersiz olan ve bu nedenle harita, imar planı ve diğer projeleri yaptıramayan belediyelere, istedikleri takdirde bu çalışmaları İller Bankası'na yaptırabilecek olmalarıydı. 11 Haziran 1949'da ruhsatsız yapıların yıktırılması ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 13. maddesinin değiştirilmesine dair 5431 sayılı kanun yayımlanmıştır. Bu kanun sonra 6785 sayılı İmar Kanunu'yla yürürlükten kaldırılmıştır. 6 Temmuz 1948 tarih ve 5228 sayılı Bina Yapımı Teşvik Kanunu'yla konuya ilişkin başlıca hükümler şunlardır. Hazine veya Özel İdare'nin mülkiyetinde olan ve imar sınırları içinde kalan arsaların, bedellerinin on yılda ve on eşit taksitle ödenmeleri kaydıyla belediyelere devri kabul edilmiştir. Belediyelerin mülkiyetindeki arsaların, ev yaptıracak kooperatiflere belirli koşullarda devrine olanak tanınmış, yani inşaat teşvik edilmiştir. Bu kanun 6188 sayılı yasanın devreye girmesiyle yürürlükten kalkmıştır.

1950 yılından itibaren belediyelere verilen yetkilerin giderek kısıtlandığı görülür. Karayolları Trafik Kanunu'nun 18 Mayıs 1953 tarih ve 6085 sayıyla devreye girmesi, yeni değişiklikleri ortaya çıkarmıştır. Bazı yapılara ruhsat verilirken Vilayet Trafik Komisyonu'ndan olumlu görüş alınması, belediyelerin salt yetkilerini sınırlamıştır. Belediye hudutları içinde karayolu kenarında, akaryakıt depoları, umumi garaj, otopark, servis istasyonu, sürücü okulları ve benzeri tesislerin açılmasına ruhsat verilmesinde Mahalli Trafik Komisyonu'nun onayının alınmasını zorunlu kılmıştır.

Yerel yönetimlere nispeten de olsa bazı imkanlar tanıyan 6188 sayılı kanun 29 Temmuz 1953 yılında çıkarılmıştır. Özetle, belediye mülkiyetindeki arazi ve arsaların bir kısmının mesken yapımına tahsisi, belediye sınırları içindeki vakıf idarelerinin dışında kalan, hazine ve özel idarelerin, katma bütçeli dairelerin veya devletin tasarrufu altında bulunan ve imar planına göre mesken yapımına uygun olan yerlerin belirli koşullarda belediyelere devir ve temlik edilebilecekleri esası konulmuştur. Gecekondu yapımının önlenmesi ve gecekonduların kaldırılmasına ilişkin birçok hükümleri de içeren bu kanun 20 Temmuz 1966 tarih ve 775 sayılı Gecekondu Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır.

1956 tarihli 6785 sayılı İmar Yasası ve bunu izleyen 1957 tarihli İmar Nizamnamesi içerik ve anlam bakımından geçmiş birçok yasaların çeşitli hükümlerini birleştirmekte, öncekilere göre daha pratik bir uygulama getirmiştir. Örneğin bu yasada daha önceki 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu'nda bulunan bina, oda, mutfak benzeri mekanların boyutları gibi ayrıntılar ayıklanmıştır. Yasalarla getirilen yeni hükümler birçok boşluğu doldurmuştur. Ancak hızlı kentleşme ve gelişme olgusu içindeki Türkiye'de bu yasa zamanla yetersiz kalmış, 1972'de kabul edilen 1605 sayılı yasa ile uygulamada saptanan birçokboşluk ve aksaklığın giderilmesi sağlanmıştır. 1961 Anayasası'nın 112. maddesinde merkezden yönetim ve yerinden yönetim bir bütün olarak ele alınmıştır. 116.

maddede mahalli idareler, il, belediye ve köy halkının ortak mahalli ihtiyaçlarını karşılayan ve genel karar organlarıyla halk tarafından seçilen kamu tüzel kişilikleridir tanımına yer verilerek, yerel yönetimler birer anayasa kurumu haline getirilmiştir.

11 Temmuz 1972 tarihli 1605 sayılı yasayla, eski 6785 sayılı İmar Kanunu'nda bazı değişiklikler yapılmıştır. 28 Eylül 1928 tarih ve 1351 sayılı yasada, vakıflara ilişkin arazi ve arsalarla ilgili hükümler değiştirilmiştir. Daha önceki yasaların 6785 sayılı kanunla çelişkili bölümleri, bu yasayla kaldırılmış, ayrıca imar ve yol istikamet planlarının yapılması zorunluluğunu belirleyen nüfus sınırını değiştirilmiş ve nüfusu 5 bini aşan belediyelerin yol istikamet planları, 10 bini aşan belediyelerin ise imar planı ve kanalizasyon projelerini yaptırma zorunluluğu konulmuştur. Turizmi geliştirmek, kıyı yağmasını önlemek, köylerin imar düzenine kavuşması amacıyla hükümler getirilmiştir. Bu hükümler belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye başkanlıkları, bu sınırlar dışındaki alanlarda ise valilerce uygulanacaktır. Böylece imar planı uygulama yetkisi yerel yönetimler ile bakanlıklar ve diğer kuruluşlar arasında paylaştırılmıştır. Yasa ile birden fazla belediyeyi ilgilendiren ortak planların düzenlenmesi, yürürlüğe konulması ve değiştirme yetkisi İmar ve İskan Bakanlığı'na verilmiştir. Bakanlık gerek gördüğü durumlarda birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropolitan imar planları içinden karayolu, demiryolu geçen veya havayolu ile denizyolu bağlantısı bulunan belediyelerin veya köy sınırları içindeki yerleşmelerin imar ve yerleşim planlarını, ilgili belediyelerin bu yolda kararlarına gerek kalmadan yapma veya yaptırmaya yetkili kılınmıştır. Diğer taraftan gecekondu kanunu uygulamasında gerekli planlar ve plan değişiklikleri, yine bakanlıkça yaptırılacaktır. 6785/1605 sayılı kanunlar valiliklere iki yeni görev tanımıştır. Bu görevler kıyı yağmasını önleyici ve turizmi geliştirici önlemler ile belediye ve mücavir alan sınırları dışında kalan yerleşim birimlerinin (köyler) yeni bir imar düzenine kavuşturulmalarıyla ilgilidir. Bu kanunlar uzun süre yürürlükte kalmalarına

rağmen, belediyelerin yaptıkları düzenlemeler çok sınırlı kalmıştır. Kanunun 42. maddesine göre belediyelerin düzenlemeye tabi tuttukları arazi ve arsaların dağıtımı sırasında, bunları alanlardan % 25'e kadar düzenleme ortaklık payı düşülmektedir. Bu düzenleme alanı yol, meydan, otopark, çocuk bahçesi, yeşil alan ve benzeri gibi umumi hizmetlere tahsis ediliyordu. 6785 sayılı kanun uzun süre yürürlükte kalmasına rağmen 42. madde hükümleri yok denecek kadar az uygulanmıştır (T.TÜDEŞ-N.AKYOL, 1986).

İmarla ilgili bir diğer yasa 8 Eylül 1956 tarih ve 6830 sayılı İstimlak Kanunu'dur. Kanunun bizi ilgilendiren bölümü, kamulaştırma yetkisinin Belediye Encümenine verilmesidir. Kararların illerde vali, ilçelerde kaymakam tarafından onaylanması gerekmektedir. Bu yasa 10 Kasım 1960 tarih ve 122 sayılı kanunla bazı değişikliklere uğratılmıştır.

1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 4.5.1960 gün ve 7469 sayılı kanunla değiştirilen 7. maddesinde yer alan koşulları yerine getirmek şartıyla, nüfusu 2 bini aşkın yerleşim birimlerinde belediye yönetimi kurulması hükmü getirilmiştir.

Ülkenin yapısına uygun konut politikasının esaslarını tesbit etmek ve bunların uygulanmasını sağlamak, bölge, şehir, kasaba ve köylerin harita ve imar planlarını hazırlamak, imar için tedbirler almak ve bunları uygulamaya geçirmek, her türlü doğal afetlerden korunmaya ilişkin tedbirler almak için 14 Mayıs 1958'de 7116 sayılı yasayla İmar ve İskan Bakanlığı kurulmuştur. Bakanlığın kuruluşuyla ilgili yasanın 20. maddesi çok önemlidir. Bu madde ile, 3611 sayılı kanunla Nafia Vekaleti'nin görevleri arasında yer alan imar işleri ve doğal afetlerle ilgili görev yetki ve hukuki uygulamalar İmar ve İskan Bakanlığı'na devredilmiştir. 7116 sayılı yasanın 12. maddesi 18 Ocak 1966 tarihinde değiştirilmiş ve üç yeni madde eklenmiştir. Bu değişiklikle belediyelerin fen ve imarla ilgili dairelerinde, müstakil imar müdürlüklerinde çalıştırılacak idari ve

teknik personelin tayinleri, belediyenin önerisi üzerine bakanlıkça yapılması hükmü getirilmiştir. Bir diğer madde ise 1351, 1580, 3196 ve 3611 sayılı kanunların bu yasayla çelişkiye düşen hükümleri yürürlükten kalkmıştır. Yasayla evvelce imar konusunda İçişleri Bakanlığı'na verilen yetki, İmar ve İskan Bakanlığı'na devredilmiş, öte yandan imar alanında çalışan teknik elemanların atanma ve denetim yetkisi bu bakanlığa bırakılmıştır. Planlı dönemde imar uygulamalarının hız kazanan kentleşme olgusu içinde önemi saptanmış ve bu olgunun devletçe yörüngesine oturtulması gerektiğini belirleyen ilkeler getirilmiştir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda dengeli ve düzenli kalkınmanın teşviki öngörülmüş, belediyelerin ellerindeki mevcut imkanlarla karşılaşılan sorunları çözümleyemeyecekleri belirlenerek, devletçe ek sorumluluklar konulmuştur. Bu sorumlulukların en önemli kısmı İmar ve İskan Bakanlığı bünyesinde toplanmıştır. 1970 yılında bakanlık çatısı altında Belediyeler Teknik Hizmetler Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Hızla nüfuslanan büyük kentlerde karşılaşılan sorunların artması üzerine, şehirleşmenin en fazla etkisinde kalan üç büyük kentin imar planlarının İmar ve İskan Bakanlığı'nın kuracağı özel bürolara hazırlattırılması düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bunun sonucu 20 Temmuz gün ve 6/4970 sayılı Bakanlar Kurulu kararı uyarınca 1966, 1968 ve 1969 yıllarında İmar ve İskan Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'ne bağlı İstanbul, Ankara ve İzmir'de Nazım Plan Büroları kurularak çalışmalara başlanmıştır. İmar konularında bütünlük sağlamak, büyük kentlerimizin sorunlarını metropoliten anlayış ve kuruluşlarla çözümlemek amacıyla 21 Nisan 1972 gün ve 7/4735 sayılı kararname ile Bakanlıklararası İmar ve Koordinasyon Kurulu'nun devreye sokulmasına karar verilmiştir.

1980 tarihli 2561 sayılı yasayla bütünleştirici bir plan amaçlanmıştır. Bu yasayla nüfusu 300 bini geçen belediyelerin çevresinde bulunan belde ve köylerin, en yakındaki belediyelere bağlanması sağlanmıştır. Büyük kentlerin çevresinde imara uygun yeni konut alanları üretmek, merkeze biriken nüfus

yükünü hafifletmek için 1981 tarihinde çıkarılan 2487 sayılı Toplukonut Yasasıyla, Toplukonut İdaresi kurulmuştur. Yasanın 2. maddesinde toplukonut tanımlanırken, yılda 750-1000 arasında konut üretilmesi koşulu ile dar ve orta gelirlilerin barınma sorunlarının çözümlenmesine yönelinmiştir. Bir diğer amaç 100 m^2 'den küçük ve ekonomik konut üretme koşuludur. Yasa 1984'de yürürlükten kaldırılmış, yerine 6985 sayılı Toplukonut Yasası çıkarılmıştır. İlk Toplukonut İdaresi kuruluşundan 1995 yılı sonuna kadar geçen sürede 1 milyona yakın konuta kredi verilmiş, bu konutların 850 bine yakını tamamlanmıştır.

1982 Anayasası'nın 123. maddesinde "İdaresinin kuruluş ve görevleri, merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına dayanır " ifadesi bulunmaktadır. 127. maddede, yerinden yönetim kuruluşları olarak İl Özel Yönetimleri, Belediyeler ve Köyler belirtilmiştir. 1984'de Büyükşehir Belediyelerinin yönetimi hakkında kanun hükmünde kararname çıkarılmıştır. 2. maddede Büyükşehir Belediyesi ile İlçe Belediyeleri kuruluş, görev ve yetkileri açıklanmış, böylece Büyükşehir Belediyesi ile İlçe Belediyesi gibi iki kavram Türk Belediyecilik tarihine geçmiştir (H.AKGÜN, 1992).

3194 sayılı 1985 tarihli son İmar Kanunu, planlar yapımı ve uygulamalarında yerel yönetimlere ayrıcalıklar getiren ve merkezi yönetimin yetkilerini kısıtlayıcı hükümleriyle dikkati çeker. Bu kanunla imar yetkisi, 3239 sayılı kanunla da emlak vergisi belediyelere verilmiş, uyuglama yanında, bütçe gelirleri bakımından da rahatlama olmuştur. 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesi gereği getirilen yenilikler şu şekilde özetlenebilir. İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri, malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakatı aranmaksızın, birbirleri ile yol fazlaları ile, kamu kurumları veya belediyelere ait bulunan yerlerde birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hissel veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya

belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler, belediye ve mücavir alan dışında kalıyorsa yukarıda belirtilen yetkiler valiliklerce kullanılır. Eski kanunda %25 olan ortaklık payı yapılan düzenlemeyle %35'e çıkarılmış ve bu artış altyapı planlamasında rahatlama getirmiştir. Yukarıda sözü edilen kanunun 18. madde uygulaması, Büyükçekmece kentiçi ile çevre beldelerde uygulanmıştır. Bu uygulama örneklerine ileride yer verilmiştir.

5.3. İmar Planı Uygulamaları

Belediyeler İmar Planları çerçevesinde başlıca üç tip uygulama yapmaktadır. Aşağıda bunlar ana hatlarıyla ele alınacaktır.

5.3.1. Kamulaştırma

Belediyelerin yaptıkları kamulaştırma işleminde iki yol izlenmektedir. Birincisi, İmar Planları üzerinde kamu yararı için ayrılan yol, yeşil alan, park gibi alanları yasaya uygun biçimde belediyeler tarafından satın alınarak hizmete sunulmasıdır. Ancak mali yetersizlikler nedeniyle, bu tip kamulaştırmayı uygulayan belediye sayısı çok azdır. Mali yük ağır olduğu için daha çok küçük alanlarda tamamlanması gereken birleşmemiş yolların birleştirilmesinde, büyük bölümleri açılmış ve bazı kısımları dar kalmış cadde ve sokakların genişletilerek tamamlanması amacıyla uygulanır. Belediyeler mali güçleriyle orantılı olarak 100, 200, 500 dönüm veya daha büyük olan yapılaşmaya uygun alanları, toplukonut bölgesi ilan ederek kamulaştırma yoluna da gidebilirler.

İkinci anlamda kamulaştırma ise, ihtiyaç duyulan parsellerin üretilerek satılmasına yönelik bir çalışmadır. Bu amaçla, büyük kentlerde sıkışıklığı önlemek için, ikinci derece gelişme alanlarında kamulaştırılan alan imar planına göre parselasyonu yapılarak halka satışa sunulmaktadır. Bu uygulama İstanbul, Ankara gibi büyük kentler yanında, orta büyüklükteki belediyeler tarafından

gerçekleştirilmiştir. Satıştan elde edilen karla, altyapı hizmetleri tamamlanmakta, böylelikle altyapı ve sosyal tesisleriyle bir bütün olarak modern yerleşim birimleri ortaya çıkmaktadır.

Toplukonut alanı olarak belirlenen sahaların, belediyeler tarafından kamulaştırılıp, parsellendikten sonra ihtiyaç sahiplerine kar amacı görülmeden satışa sunulması, birçok ülkede yapılan bir uygulamadır. Örneğin, ABD'inde ulusal planlama çerçevesinde yeni kentsel alanların oluşturulması için geniş alanlar kamulaştırılmakta, alt ve üst yapı çalışmaları tamamlandıktan sonra yeniden halka satılmaktadır (D.E. DOWALL, 1988).

5.3.2. Arazi Sahiplerinin İsteği Üzerine Yapılan Ayırma ve Birleştirme (İfraz-Tevhid) Uygulaması

Ayırma ve birleştirme, Türkiye'deki belediyeler tarafından en yaygın yapılan uygulamadır. Çünkü belediyelere maddi bir yük getirmemektedir. Bu tip uygulama, kent içi ile mücavir alanlarda gecekondulaşmış veya gecekondulaşmaya yüz tutmuş yerlerde çok iyi sonuç vermektedir. Arsaları imara uygun olmayan vatandaşların, imara uygun arsa sahibi olmalarına imkan sağlamaktadır. Diğer taraftan uygulama ile, % 35'i geçmemek kaydıyla bir alan belediyelere kalmakta, belediyeler bu alanı yol, otopark, yeşil saha gibi aktif saha üretmede değerlendirmektedir. Böylece, istimlak gibi masraflı bir uygulamaya gerek kalmadan, hem sosyal altyapılı konutlar üretilmekte, hem de gecekondulaşmaya fırsat tanınmamaktadır.

Genelde tarıma uygun amaçlı kullanılan kadastro parsellerinde, imar planları yapıldıktan sonra gerçekleştirilen uygulamalar, birçok aksaklığa ve vatandaşı mağdur edecek durumları ortaya çıkarmaktadır. Parsellerden bazıları imar adası içinde kalarak yolla cephesini kaybetmektedir. Bazılarının ise yola

komşu olmalarına rağmen cephe ve mesafe derinlikleri, bina yapmaya elverişli olmamaktadır. Bu durumlarda arazi sahiplerinin başvurusu ile imar planına uygun düşmeyen, irili ufaklı, çok hisseli kadastro parselleri ayırma ve birleştirme işlemine tabi tutularak, modern şehircilik anlayışı içinde ve plana uygun biçimde yeniden düzenlenmektedir. Belediyeler yasanın kendilerine verdiği bu yetkiyi zamanında kullanmadıkları taktirde, eğer yapılaşmaya uygun olmayan parsellerin sahipleri, komşu parsel sahipleriyle anlaşıp plana uyacak biçimde birleştirmeyi gerçekleştiremedikleri taktirde, düzensiz imar adaları içinde yasayı delme yoluyla çirkin ve altyapısız yapılaşma başlamaktadır. Büyükçekmece'nin tarihi yerleşim çekirdeğinde, bu tip uygulama gerçekleştirilmiştir.

Bu tip uygulama, büyük kentlere komşu mücavir alanlarda iyi sonuç vermektedir. İmar kanununda belediye ve mücavir alanı içerisindeki binalı, binasız arsaların, plan ve mevzuata ters düşmeden inşaata uygun duruma getirilmesi için sahiplerinden muvafakat alınmaksızın imar planına uygun adalara ayrılma yetkisi belediyelere verilmiştir. Yeni düzenleme ile ortaya çıkan parsellerin müstakil veya hisseli oluş durumlarına göre hak sahiplerine dağıtılması, yine belediyelerce düzenlenmektedir. Belediye ve mücavir alanlar dışında ise bu yetki valiliklerce kullanılır. Düzenlenen yeni parsellerden % 35'e kadar kesinti yapılabilmektedir. Bu uygulama ile imar planını bütün olarak araziye yansıtmak mümkündür. Modern şehirciliğin esaslarından olan bu uygulama, çok az belediye tarafından yapılmaktadır. Bunun en önemli nedeni, birçok belediyenin konu hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması, uzmanlık gerektiren uygulama için gerekli teknik elemanlardan yoksun olmalarıdır.

5.4. YANLIŞ KENTLEŞMENİN NEDENLERİ, İSTANBUL ÖRNEĞİ

1950'lerden itibaren ülkemizde kendisini gösteren iç göçlerin, batı yarıdaki kentlere yöneldiği, aşırı nüfus yığılmasının başta İstanbul olmak üzere burada çeşitli sorunlara yol açtığına değinilmişti. Bu bölümde çarpık kentleşme ile imar uygulamalarındaki yanlışlıklara değinilecektir.

5.4.1. Kent Gelişme Alanlarında İmar Planlarının Zamanında Yapılamaması : 1956 yılında çıkarılan ve 1985'e kadar yürürlükte kalan 6785 sayılı imar yasasıyla, yapılaşmaya ilişkin plan ve uygulama kararları, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı gibi merkezi bir teşkilata verilmiş, uygulamalarda yerel yönetimler devre dışı bırakılmıştır. Merkezdeki bakanlığın çalışmaları yapılaşmaya yönelik istekleri zamanında karşılamaya yetmemiş, gereksiz gecikmeler olmuştur. Örneğin, Ankara'nın Demetevler Semtinde İmar planları istenilen tarihten 15 yıl gecikmeyle, % 50 oranında kaçak yapılaşmadan sonra bitirilebilmiştir. İstanbul'un batısında yer alan Küçükçekmece, Sefaköy ve diğer beldelerin planlarının tamamlanma süresi 5-15 yıl arasında değişmiştir.

İstanbul'da göç olgusunun ve buna bağlı olarak gecekondulaşmanın büyük boyutlara ulaştığı 1970-1980 arasındaki dönemde, örneğin, Zeytinburnu, Gaziosmanpaşa gibi kent içi semtlerde ve Küçükçekmece gibi banliyö alanlarında, imar planları yapılamadığından planlı uygulamalara gidilememiştir. Devlete ait araziler plansızlık ve tedbirsizlik yüzünden gecekonduların odak noktası haline gelmiş, diğer taraftan birçok vatandaş kendi tapulu arazilerinde gelişigüzel kaçak inşaat yapmıştır. Bu sebeplerden İstanbul'da bu dönemde yoğun bir gecekondulaşma yaşanmıştır. Bu olgunun ortaya çıkmasının en önemli nedenlerinden biri, yerel yönetimlerde imarla ilgili yetkilerin olmamasıdır. 1985 tarihli 3194 sayılı imar kanunuyla, imar planı yaptırma yetkisinin yerel

yönetimlere (belediyeler) verilmesinde, oldukça geç kalınmıştır. Eğer bu yetki göç olgusunun başladığı yıllarda yerel yönetimlere tanınsaydı, şüphesiz durum çok daha farklı olacaktı (N. AKYOL, 1994).

5.4.2. İmar Planı Uygulamasındaki Yanlışlıklar : İmar Planları çoğunlukla daha önce mevcut 1/1000 ölçekli tarım amaçlı kullanmaya yönelik Kadastro Haritalarından yararlanılarak hazırlanmaktadır. Güncel durum dikkate alınmadığı için, hazırlanan plan arazi üzerine bir şablon gibi oturtulduğunda, gerçek durumla uygulaması istenilen planlama arasında birçok farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Planlaması amaçlanan yeni parsellerin değeri, parsellerde yapılacak olan bina ve daire sayısı, cephe aldıkları yeni yol güzergahların genişliğine bağlı olarak azalmakta veya çoğalmaktadır. Bazı parseller yeşil alan, yol veya kamu tesisleri alanlarına rastlamakta, parsellerden bazıları planlanan yeni yollara yeterli genişlikte cepheleri olmadığı için yapılaşma izni alamamakta, bazıları da geniş yollarla cepheli duruma geldiklerinden çok katlı bina yapım hakkını kazanmaktadır. İmar planı yapılmasıyla ortaya çıkan yeni değişiklikleri, mevzuata uygun olsa bile bu şekilde savunmak ve arsa sahiplerine kabul ettirmek çok zor olmaktadır.

5.4.3. Plan Uygulamalarındaki Baskılar : 1985 tarihli imar yasasıyla yerel yönetimler, imar planlarını daha çabuk yaptırma ve uygulama fırsatı bulmuşlardır. Ancak yerel yönetimlerdeki görevliler, uygulamalar sırasında değişik baskılarla karşılaşmışlardır. Diğer taraftan mülk sahipleri uygulamayı her fırsatta delme yolunu seçmişlerdir. Planlara en fazla yapılan itirazlar, tadilat, tadilat değişikliği, yapı adası değişikliği, kat arttırımı veya kitle işlemesi, yol güzergahı değişikliğiyle ilgilidir. Bu baskılar yüzünden bazı yönetimler, uygunsuz yapılaşmaya göz yummak zorunda kalmışlardır. Böylece çirkin binalarla dolu, hoş olmayan görüntüde, sağlıksız ve çevre sorunlarıyla iç içe kentleşme ortaya çıkmıştır. Gecekondulaşmayla mücadele edilmesi gereken

dönemde, 2981, 3280, 3369 sayılı İmar Affı Yasaları'nın birçok belediyelerde yaygın biçimde uygulamaya konulması, çarpık kentleşmeyi teşvik eden bir diğer faktör olmuştur.

5.4.4. İstanbul Örneği

Ülkemizde kent planıyla ilgili çalışmalar, daha önce değinildiği gibi ilk olarak İstanbul'da başlatılmış, 1822'deki kent planı çalışmasından sonuç alınamamıştır. İlk uygulama yasası olan 1848 tarihli Ebnebiye Nizamnamesi'nde, kentin Üsküdar, Galata, Eyüp gibi merkezi kesimlerinde artan nüfus ve buna bağlı olarak yapılaşmayla ilgili sorunlara çözümler üretilmiştir. Bu uygulamalarda yetki, henüz belediye olmadığı için Nafıa Nezareti yani Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Ebnebiye-i Hassa Müdürlüğü'nün yetkisine verilmişti (N.AKYOL, 1990). 1854 yılında İstanbul Şehremaneti yani İstanbul Belediyesi kurulmuştur. 1864 yılında çıkarılan turuk ve Ebnebiye Nizamnamesi'nde (Yollar ve Yapı Tüzüğü) belirlenen uygulamalarda İstanbul Şehremaneti yetkili kılınmış, böylece ilk defa kentsel planlama ve uygulamalarda yerel yönetim kararları devreye girmiştir. Daha sonraki çalışmalarda, yabancı uzmanların görüş ve projelerine öncelik verildiği görülür.

İstanbul'un modern anlamda ele alınması 1933 yılına rastlar. İmar planının başlatılması için Almanya ve Fransa'dan uzmanlar davet edilmiş, bunların arasında Alman H. Elgötz'ün planı kabul edilmiştir. Bu plana göre kentte, iskan, ticaret, sanayi, kültürel alanların oluşturulması, bazı sanayi tesislerinin sur dışına çıkarılması, limanın Haydarpaşa ve Yenikapı'ya taşınması başlıca tekliflerdi. 1936-1950 yılları arasında İstanbul'da çalışan Fransız şehircilik uzmanı H. Prost, trafik sorununu ele almış, Taksim Meydanı genişletilmiş, Florya'da plaj alanının yapılması, 1/5000 ölçekli Suriçi planının hazırlanmasına başlanılmıştır (A. ANGEL, 1993).

1950'li yıllarla birlikte ülkenin doğu yarısındaki illerden batıya yönelen göçlerin nedenleri arasında, batıdaki kentlerde sanayi tesislerinin ve buna bağlı olarak işgücü talebinin olması gelir. İstanbul'da Suriçi, Haliç, o dönemde kent dışında kalmasına rağmen Bakırköy, sanayiye bağlı işgücü talebi dolayısıyla göç çekim merkezleri durumundaydı. Çoğu yabancı uzmanların kent içi merkezi alanları yeniden düzenleme çabalarıyla, yığılan nüfusun iskanının planlamasına çalışılıyordu. Örneğin, H. Prost, Haliç kıyılarının sanayi ve ticarete uygun hale getirmek için çalışmalar yapmıştır. Bununla birlikte modern kentleşme ilgili çalışmalar yeterince hızlı yürümüyordu. Müşavirler Heyeti'nin 1951'de hazırladığı 1/5000 ölçekli Beyoğlu Nazım İmar Planı'nın onaylanmasına rağmen, planın tasdik edilmesi 1954'e kadar gecikmiştir. 1957'de Bakanlar Kurulu kararıyla, belediye sınırları dışında İstanbul Nazım İmar Plan Müdürlüğü kurulmuş, mücavir alanları kapsayacak biçimde 1/10.000 ölçekli Nazım Plan düzenlemeleri yapmıştı. 1965'de İstanbul dışında Ankara, İzmir gibi büyük kentlerde Nazım İmar Planı yapılması kararı alınmış, İstanbul'da Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurulmuştur.

İç göç hareketinin bütün ağırlığıyla İstanbul'a yöneldiği 1950'lerden itibaren, bir kısmı yabancı uzmanlarca üretilen projeler genelde mevcut nüfusa göre hazırlanmış, nüfusla birlikte gelişen sanayi, ticaret, hizmetler fonksiyonlarında yeni alanlar üretilmesinde kent içindeki mevcut alanlar değerlendirilmiştir. Mücavir alanda yapılan planlar hem yetersiz oluyor, hem de uygulama bakımından kontrolsuz kalıyordu. Kent nüfusu 1950'de 1 milyon civarındayken 1965'de 2 milyonun üzerine çıkmıştı. Bu nüfus içinde imalat sanayinde 1950'de 115 bin kişi çalışırken, 1965'de bu sayı 225 bin olmuştu. Sanayinin gelişmesi, nüfus artışını, dolayısıyla yapısal büyümeyi önemli ölçüde hızlandırmıştır. Bu yıllarda sanayi ve buna bağlı ticaret alanları en fazla Avrupa yakasında Eminönü, Galata çevresine yığılmıştı. Sanayinin bir bölümü de Haliç, Zeytinburnu ve Topkapı civarında yer alıyordu. Üsküdar ile Kadıköy ikinci

derece merkez görünümündeydi. Metropoliten gelişmede ağırlık batı yakasında, yani Avrupa bölümündeydi (A. ÇETİNER, 1990). 1965'li yıllara agelindiğinde, sanayileşme hem kent merkezindeki iskan sahasında, hem de Ankara ve Edirne karayolları boyunca dışa doğru hızlı bir yayılma temposuna girmişti. Yürürlükteki imar planının sanayi ile ilgili kısımlarının tadili biçiminde hazırlanan, İstanbul Belediyesi Meclisi kararı ve İmar ve İskan Bakanlığı onayıyla kabul edilen plana göre, İstanbul'da dokuz sanayi bölgesi ayırdedilmiştir. Bunlar arasında Avrupa yakasında Halkalı 269 hektar, Topkapı 207 hektar, Rami 211 hektar, Bomonti 22 hektar, Levent 50 hektar, Oto Sanayi 9 hektar, Küçükköy 285 hektar, Asya yakasında Kurtköy 285 hektar, Ümraniye 63 hektar alan kaplar. Sanayinin kent içinden kaldırılarak kent dışına çıkarılması mümkün olmuyordu. Haliç ve Boğaziçi kıyılarında fabrikalar mevcuttu. Öte yandan Tuzla çevresi, yeni tersane alanına ayrılmıştı.

İstanbul'un gelişmesinde 1960'lı yıllardan itibaren Anadolu yakasına ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bu konudaki Doğu Marmara Projesi, ülkemizde hazırlanan ilk bölge planıdır. İstanbul'un büyümesi gözönüne alınarak özellikle İzmit-Adapazarı arasında bir büyüme, yerleşim, işgücü, sanayii teşvik kuşağı saptanmıştır. Ancak bu organizasyon göçü bir süre azaltabilmiş, zamanla İstanbul gibi bu kentlerde çevre ve plansız yerleşme sorunlarıyla karşı karşıya kalmışlardır.

Kent nüfusu 1970 yılında 3 milyonu aşmıştır. Sanayileşme Bahçelievler, Avcılar, Ambarlı'ya, Anadolu yakasında Kartal'a sıçramış, Pendik-Gebze arası çarpık kentleşmeyle birlikte sanayinin gelişme kaydettiği yerleşme arasına girmiştir. Doğuda Tuzla ile batıda Küçükçekmece arasında kalan geniş alana yayılan kent, metropoliten karakter kazanmaya başlamıştır (R.KELEŞ, 1990). Kentsel gelişmenin yönlerini belirlemek, bu gelişme çerçevesinde projeler üretmek amacıyla 1970'den itibaren Büyükşehir Nazım İmar Plan Bürosu, özel

firmalarla birlikte çalışmıştır. Tuzla-Küçükçekmece arasına yayılan metropolde, batıda Küçükçekmece ile Büyükçekmece Gölleri arasında, doğuda ise Ümraniye'de yeni yerleşim merkezlerinin oluşturulması teklif edilmiştir. Yoğunluk bölgelerini yeşil alanlarla ayırma, planlamanın en önemli hareket noktalarından biriydi. Bu sayede hiç olmazsa merkezi kesim dışından başlamak üzere, sağlıklı bir dokuyu oluşturarak çevre sorunlarının önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

1970-1985 arasındaki devre, kentleşme ve sanayileşmenin Ankara ve Edirne Karayolları çevresindeki banliyo alanlarına yayılmasıyla karakterize olur. Banliyolarda gecekondulaşma kendisini göstermiş, bu yerleşmeler bir süre sonra sanayi ve çarpık yapılarıyla metropolün bir parçası durumuna gelmişlerdir. İşgücü talebinin kısmen karşılanmasına rağmen konut talebine çözüm üretilememiş, bunun sonucu gecekondu kuşakları oluşmuştur. Tuzla-Küçükçekmece arasındaki metropolde bazı planlar üretilmişsede, planlama ilkelerine uyulmamış, kentin aşırı büyümesi, belediye hizmetlerinin yeni iskan alanlarına götürülmesini engellemiş, sosyo-kültürel, ulaşım, sağlık, eğitim, yeşil alan altyapısı oluşturulamamıştır (R.KELEŞ, 1988). 1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Yasası'nın koruyucu hükümleri, Boğaziçindeki yeşil örtünün beton yığınlarına dönüşmesine engelleyememiştir. Sık sık çıkarılan imar afları (1935 yılı 6188 sayılı, 1966 yılı 775 sayılı, 1976 yılı 1989 sayılı, 1983 yılı 2805 sayılı, 1984 yılı 2981 sayılı, 1986 yılı 3290 sayılı kanunlar) gecekondulaşmayı teşvik etmiş, öte yandan planlı yapılan inşaatlarda farklılıklar oluşturulmuştur. Günümüzde, İstanbul'da yapıların yarısından çoğunun ruhsatı yoktur.

Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu çalışmalarını 1984'e kadar sürdürmüş, yer yer 1/1000, esasta 1/5000 ölçekli planlar yapmıştır. Ancak bu planlar tasdik edilemediğinden uygulama imkanı bulamamıştır. 1984'de yeni imar yasasının devreye girmesiyle, 1/50.000 ölçekli plan Bakanlıkça kabul edilmiştir. Ancak bu ölçekteki planın bir nazım imar planı olarak kabul edilip uygulamaya

konulmasının sorunlara çözüm getiremeyeceği açıktır (A.ÇETİNER, 1990). Planlama eksikliği, mevcut planlardaki ilkelere uyulmaması, belediyelerin idari ve ekonomik yetersizliği, mücavir sahada devlete ait arazilerde gecekondulaşma, arazinin çok hisseli parçalara bölünmesi ve bunların sayılarının hızla artması sorunları arttıran, önüne geçilmesine engel olan etkenlerdir. Böylece aşırı nüfusun baskısıyla kent merkeziyle, kente katılan komşu alanlarda çözülmesi giderek ağırlaşan çevre sorunları ortaya çıkmış, yaşam güçleşmiştir.

VI. KENTSEL GELİŞME SÜRECİNDE NÜFUS ÖZELLİKLER (1935-1996)

Büyükçekmece'de kentleşme sürecini ayrıntılı olarak açıklayabilmek için, ilk sağlıklı nüfus sayımının yapıldığı 1935 yılı başlangıç olarak alınmıştır. Bu yıl ile 1990 arasındaki devrede nüfus özelliklerinin belirlenmesinde, her beş yılda bir yapılan nüfus sayımlarından yararlanılmıştır.

Büyükçekmece İlçe Merkezinin 1995-1996 yılı kent nüfusunun tahmini olarak bulunmasında, 1995 Aralık ayındaki seçimdeki seçmen sayısı veri olarak kullanılmıştır. Kır ve kent yerleşmelerinin ayrılmasında, ülkemiz için en uygun olan 10 bin nüfus miktarı, ayrım sınırı olarak kabul edilmiş, 10 bine kadar nüfuslu olanlar kır yerleşmeleri, nüfusu 10 binden fazla olanlar ise kent yerleşmeleri olarak değerlendirmeye alınmıştır.

Büyükçekmece İlçesindeki kır ve kent yerleşmelerinin nüfus yapılarında, kentleşme olgusunun başlamasında etkili olan faktörler aşağıda sıralanmıştır.

6.1. GÖÇMEN NÜFUS

Büyükçekmece ve çevresine 19. yüzyılın ortasından itibaren elden çıkan topraklardan göçmenlerin geldiğine, bunların bir bölümünün burada iskan edildiğine daha önce değinilmişti. Göçmenlerin nüfusa katkısı Cumhuriyet döneminde de devam ederek, Balkan Devletleriyle yapılan karşılıklı antlaşmalar, bu ülkelerin uyguladığı baskılarla 1990'lara kadar süregelmiştir.

Tablo 7. 1935 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları

Adı	Kadın	Erkek	Toplam
Büyükçekmece Bucak Merkezi	616	750	1.366
Ahmediye	111	136	247
Anarşa (Gürpınar)	420	414	834
Bahşayış	90	122	212
Bojdar (Hoşdere)	238	265	503
Çakmaklı	135	164	299
Çöplüce (Güzelce)	138	160	298
Ekşinoz (Esenyurt)	188	186	374
Kamiloba	311	311	642
Karaağaç	124	183	307
Kavaklı	127	164	291
Kıraç	121	129	250
Kumburgaz	140	166	306
Mimarsinan	551	586	1.137
Muha	160	173	333
Ömerli	100	120	220
Tepecik	295	310	605
Türkoba	94	80	174
Yakuplu	198	236	434
Toplam	4.157	4.675	8.832

Trakya'daki boş veya yeterince değerlendirilmeyen arazilere gelen göçmenlerin yerleştirilmesi, böylelikle İstanbul'la aşırı nüfus yığılmasının önüne geçilmesi devlet politikası olarak benimsenmiştir. 1924 yılında İç İşleri Bakanlığı'nın 2511 sayılı kanunu çerçevesinde Yunanistan'la yapılan antlaşma sonucunda, bu ülkeden göçmen akını başlamıştır. 1924 göçüyle Büyükçekmece civarında iskan edilen göçmen sayısı 8 bini bulur. Büyükçekmece ile Mimarsinan merkezlerine biner kişi yerleştirilmiş, geriye kalan 6 bin göçmen nüfus ise çevre köy ve çiftliklere dağıtılmıştır. 1935 yılında bu sefer Romanya ve Bulgaristan'dan ayrılan göçmenler için yeni yerleşim birimleri oluşturulmuştur.

Tabloda görüldüğü gibi (Tablo 7.) Çatalca İlçesine bağlı Büyükçekmece Bucak merkezi ile 17 köyde, 1935 yılında yaşayan insan sayısı 8.832 dir. bu nüfusun tamamına yakınını, 1924 ve 1935 yıllarında gelen göçmenler oluşturuyordu. kentsel yerleşim birimi mevcut değildi. Genelde orta büyüklükte kır yerleşim dokusu egemendi. Sadece Büyükçekmece Merkez Bucağı ile Mimarsinan'ın nüfusları binin üzerindeydi. Geniş alana yayılan çiftlik arazilerinde göçmenlerin iskanıyla, yeni mahalle birimleri ortaya çıkıyordu.

1950 yılında Bulgaristan'la imzalanan karşılıklı antlaşma, yeni bir göç dalgasının gelmesine yol açmıştır. Gelen göçmenlerin bir bölümü Büyükçekmece Bucağındaki yerleşmelerde iskan ettirilmiş, kendilerine geçimlerini sağlamaları için tarım arazisi dağıtılmıştır. 1935 ve 1950 yılı sayımları karşılaştırıldığında, 1935 de 8.832 olan bucak nüfusunun 1950 yılında 1.361 artışla 10.193 e yükseldiği görülür. Bu artışta en büyük pay, ülke dışından alınan göçmen nüfustur. Büyükçekmece ile Mimarsinan'a Anarşa'nın (Gürpınar) eklenmesiyle, nüfusu bini geçen yerleşme sayısı üçe çıkmıştır. Çiftliklerde mahalle boyutunda iskan birimlerinin kurulması, bütün hızıyla devam etmektedir.

Tablo 8. 1950 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları

Adı	Nüfusu
Büyükçekmece Bucak Merkezi	1.168
Ahmediye	281
Anarşa (Gürpınar)	1.065
Bojdar (Hoşdere)	636
Çakmaklı	351
Çöplüce (Güzelce)	398
Ekşinoz (Esenyurt)	485
Kamiloba	671
Karaağaç	254
Kavaklı	420
Kıraç	311
Kumburgaz	423
Mimarsinan	1.312
Muha	447
Ömerli	340
Tepecik	788
Türkoba	283
Yakuplu	560
Toplam	10.193

1935-1950 sayım verileri karşılaştırıldığında, Mimarsinan'ın nüfusunun 1.137 den 1.312'ye, Anarşa'nın (bugünkü Gürpınar) nüfusunun 834 den 1.065 e çıktığı gözlenir. 1935 de 1.336 olan Büyükçekmece'nin nüfusu ise 1950 sayımında 1.168 e düşmüştür (Tablo 8.). Bu azalma, İkinci Dünya Savaşı'nın olumsuz etkileri ve askeri birliklerin yer değiştirmesiyle açıklanabilir.

6.2. ASKERİ STRATEJİNİN NÜFUSA ETKİSİ

Stratejik önemi dolayısıyla, savaş yıllarında Büyükçekmece'de nüfus artışı olduğu bilinmektedir. Bu özellik 1945 sayımına açık biçimde yansımıştır. 1940 yılında 1.401 olan Büyükçekmece Merkez Bucağı'nın nüfusu, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla askeri birliklerin burada yerleştirilmeleriyle sıçrama yaparak 1945 de 6.210 a çıkmıştır. Savaş tehlikesinin geçip, askeri kıtaların buradan ayrılmalarıyla nüfus 1950 de 1.168 e kadar azalmıştır. Savaş yıllarının getirdiği huzursuzluk, 1950 sayımında 1940 sayım düzeyine erişilememesine neden olmuştur.

Göç olayının zorluğu, diğer taraftan asker sayısının çokluğu, erkek ve kadın nüfus miktarları arasında fark oluşmasına yol açmıştır. Büyükçekmece Merkez nüfusunda 1935 sayımında erkek nüfus % 53, kadın nüfus % 47 paylara sahipti. 1940 sayımında erkek ve kadın nüfusları arasındaki dengesizlik daha belirginleşmiştir. Bu yılda 1.401 olan nüfusun % 58 ini erkek (815), % 42 sini kadın nüfus (586) meydana getiriyordu. İkinci Dünya Savaşı yıllarında Büyükçekmece savunma hattına askeri birliklerin yerleştirilmesi, mevcut dengesizliği daha da arttırmıştır. Nitekim 1945 sayımında erkek nüfus 5.631 e yükselerek toplamın (6.210) % 91 ini oluştururken, kadın nüfus bir önceki sayımdan azalarak 579 a, toplamdaki payı ise % 9 oranına kadar gerilemiştir. Erkek-kadın nüfusları arasındaki dengesizlik, 1970'li yıllara kadar devam etmiştir. 1970 yılındaki sayıma 3.913 olan Büyükçekmece Merkez nüfusunda erkek sayısının 2.485 (% 63) olmasına karşılık, kadın sayısı 1.455 kadardı (% 37). Bu dengesizlik iç göç hareketinin başlamasıyla yavaş yavaş giderilmiştir.

6.3. KARADENİZ BÖLGESİNDEN GÖÇ HAREKETİNİN BAŞLAMASI

Ülkemizde 1950'li yıllardan itibaren kırlardan kentlere doğru iç göç hareketinin başladığı bilinmektedir. Karadeniz bölgesinden başlayan bu göç hareketine, sonra Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinin kırsal alanlarında yaşayan insanlar katılmıştır. Bu bölgelerimizden batıya doğru yönelen göçte en büyük çekim merkezlerini, ülkemizin batı yarısında yer alan sanayileşmiş kentler oluşturuyor ve bunların başında İstanbul geliyordu (R.KELEŞ, 1990).

Tablo 9. 1970 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları

Adı	Kadın	Erkek	Toplam
Büyükçekmece Bucak Merkezi	1.455	2.458	3.913
Ahmediye	213	222	435
Çakmaklı	162	182	344
Esenyurt (Ekşinoz)	455	468	923
Gürpınar (Anarşa)	646	659	1.305
Güzelce (Çöplüce)	321	401	722
Kavaklı	230	271	501
Kıraç	169	202	371
Kumburgaz	354	574	928
Mimarsinan	1.030	1.266	2.296
Tepecik	744	863	1.607
Türkoba	169	170	339
Yakuplu	425	549	974
Toplam	6.373	8.285	14.658

İkinci Dünya Savaşı'nın neden olduğu 1945 sayımındaki artış değerlendirme dışı bırakıldığında, 1935-1965 arasındaki devrede Büyükçekmece Merkez yerleşmesinin nüfusu ağır biçimde artan kasaba karakterinde olduğu gözlenmektedir. Yerleşmede, 1935-1940 sayım yılları arasında nüfus artışı sadece % 3 kadardır. 1950-1955 yılları arasında, gelen göçmenlere bağlı olarak hızlı bir artış gözlenir. Bu devrede artış oranı % 58'i bulur. 1955-1960 arasında artış % 15'e düşer. Hatta artış miktarı 1960-1965 yılları arasında % 7'ye kadar azalmaktadır. Büyükçekmece, ülkemizde 1950'lerde ülkemizde kendisini gösteren kırlardan kentlere yönelen göç hareketinden henüz etkilenmemiştir.

Tablo 10. 1935-1990 Arasında Büyükçekmece Merkez Nüfusu

Yıllar	Erkek	Kadın	Toplam
1935	750	616	1.366
1940	815	586	1.401
1945	5.631	579	6.210
1950	793	375	1.168
1955	1.165	681	1.846
1960	1.338	781	2.125
1965	1.252	1.015	2.269
1970	2.458	1.455	3.913
1975			5.204
1980			8.121
1985			11.310
1990			22.394
1996 (Tahmini)			47.000

1965-1970 sayım verileri karşılaştırıldığında, 1965 yılında 2.269 olan yerleşme nüfusunun, 1.644 artışla 1970 sayımında 3.913'ü bulduğu görülür. İki sayım yılı arasında % 72 gibi oldukça yüksek artış oranına erişilmiştir (Tablo 10). Bu artış, 15 yıllık gecikmeyle iller arası göçün artık Büyükçekmece'yi de etkisine aldığını kanıtlar. Büyükçekmece, 1965 yılından itibaren Karadeniz Bölgesi'nden, özellikle Doğu Karadeniz İllerinden nüfus çekmeye başlamıştır. Karadeniz Bölgesine benzeyen iklim ve kıyı koşulları, balıkçılık imkanı, diğer taraftan Karadeniz'lilerin yatkın olduğu inşaat iş koluna elverişli arazi mülkiyeti yapısı, Karadeniz doğumlu yurttaşların Büyükçekmece'ye yerleşmesini teşvik etmiştir. Öte yandan, ilk adımda İstanbul'a göç eden Karadenizliler, burada iş imkanlarının azalmasıyla ikinci adımda Büyükçekmece'yi yeni yerleşim yeri olarak seçmişlerdir.

Gerek Karadeniz Bölgesi'ndeki illerden, gerekse İstanbul'da yaşayan Karadeniz doğumlu nüfusun göçü 1980'li yıllara kadar kesilmeksizin sürmüş, bu olgu nüfus ve yerleşme yapısında önemli değişme meydana getirmiştir. Yerleşmenin nüfusu devamlı artış eğilimine girmiştir. 1970-1975 arasında % 33, 1975-1980 sayım yılları arasında % 56 artış oranına ulaşılmıştır. Yerleşme belediye statüsüne geçmiş, yerleşim alanı genişlemiş, uzun yıllar boyunca nüfusun temelini oluşturan göçmenlere, Karadeniz doğumlu nüfus katılmış, inşaat kolu yeni bir fonksiyon olarak ön plana çıkmıştır. Tarımsal fonksiyonlara dayalı kasaba yapısı değişmiş, kentleşme sürecinin içine girilmiştir.

6.4. İSTANBUL METROPOLÜNDEN NÜFUS ALINMASI

1950'li yıllarda başlayan göç hareketi, kısa bir süre sonra İstanbul'u çevre kirliliği, trafik, gürültü gibi sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır. Kent içindeki plajların çoğu kullanılmaz hale gelmiş, insanlar hafta sonu ve yaz tatillerini geçirmek için yeni arayışlar içine girmişlerdir. Büyükçekmece, temiz havası,

denize girmeye ve deniz sporları yapmaya elverişli uzun kıyı bandı, İstanbul'un merkezi kesimlerinden bir saatte ulaşılabilecek konumu gibi avantajları ile 1975'li yıllardan itibaren İstanbul'da yaşayan insanların dikkatini çekmeye başlamıştır. Hafta sonu tatilini burada geçirme alışkanlığı, giderek bütün aile bireyleriyle yaz sezonunu Büyükçekmece'de kurulan yazlık konutlarda geçirme eylemine dönüşmüştür. 1980'li yıllardan itibaren Büyükçekmece'nin, İstanbul'un vazgeçilmez banliyösu olma durumu kesinlik kazanmıştır. Sayfiyelerin, diğer ifadeyle yazlık sitelerin kurulmasıyla, yerleşim alanı kıyı şeridine doğru yayılmaya başlamıştır.

1980 yılında 8.121 olan merkez nüfusu, % 39'luk artışla bir sonraki 1985 sayımında 11.310'a yükselmiştir. Diğer değişle Büyükçekmece 1985 yıllarında kır ve kent yerleşmelerinin ayrım sınırı olarak kabul edilen 10 bin nüfusun üzerine çıkarak, kent yerleşmesi kategorisine girmiştir. Kent nüfusu 1985 yılına göre ikiye katlanacak biçimde 11.084 artışla (% 98), 1990 yılında 22.394'ü bulmuştur. Sayım yılları süresinde bu en yüksek değere ulaşılmasında temel neden, ilçe dışından kent merkezine yönelen göç olgusudur. Büyükçekmece artık yaz aylarında tatil amacıyla sitelere gelen insanlar tarafından yıllık iskan yeri olarak kullanılmaya başlamıştır. Öte yandan İstanbul'da oturan, buradaki bozuk kentleşme sonucu ortaya çıkar sorunlardan bunalan çok sayıda insan, yeni yerleşim yeri olarak Büyükçekmece'yi seçmektedir.

6.5. 1990 YILINDA KENT VE KIR NÜFUSLARI

1970 yılında Büyükçekmece'nin idari birimindeki yerleşmelerde 14.658 nüfus mevcutken, bu sayı 1990 yılında 142.910'a yükselmiştir. Yirmi yıllık sürede artış % 875 gibi çok yüksek değerdedir. Bu artışta doğal yolla doğumlarla katılanların payı çok düşüktür. Asıl büyük payı, yukarıda değinildiği gibi önce Karadeniz Bölgesinden, sonrada İstanbul'dan göç ederek gelen nüfus meydana

getirmektedir. Gelen insanların kıyı bölgesi ile İstanbul-Edirne Karayolu yakın çevresini seçmeleri, buradaki kır yerleşmelerini kentleşme süreci içine sokmuştur. 1970 yılında idari sınırlar içinde kent nüfusuna sahip yerleşme mevcut değilken, 1990 sayımında nüfusları 10 bini geçen dört kent yerleşmesinin ortaya çıktığı gözlenmiştir. Bunlar Büyükçekmece İlçe Merkezi, Esenyurt, Gürpınar ve Tepecik'tir (Tablo 11).

Tablo 11. Büyükçekmece İlçesinde 1990 Yılında Yerleşmeler ve Nüfusları

Adı	Nüfusu
Büyükçekmece Merkez	22.394
Ahmediye	1.183
Çakmaklı	1.633
Esenyurt	70.280
Gürpınar	10.191
Hoşdere	1.538
Karaağaç	681
Kavaklı	2.170
Kıraç	2.239
Kumburgaz	7.118
Mimarsinan	7.690
Tepecik	12.240
Türkoba	712
Yakuplu	2.841
Toplam	142.910

Mimarsinan ile Kumburgaz, kentleşme yolunda olan yerleşmelerdir. Toplam 14 yerleşmenin 4'ü kent, 2'si kasaba karakteri taşırken, kalan 8 adet yerleşim biriminde kır yapısı egemendir.

İlçede, en büyük kentsel yerleşme 70.280 nüfusuyla Esenyurt'tur. Burada, İstanbul'a daha yakın olmanın sağladığı ulaşım kolaylığı göç almayı teşvik etmiş, ikinci adımda sanayi tesislerinin devreye girmesi, hızlı fakat plansız bir kentleşmeyi karşımıza çıkarmıştır. Büyükçekmece ve Gürpınar'da ise kent nüfusuna erişmede önce gelen etken sayfiyecilik ve turizm olmuştur. Kentleşme yolunda olan Kumburgaz ve Mimarsinan'da, sayfiyecilik ile başlayan turizm hareketi, kısa bir süre sonra bu kasabaları kent durumuna getirecektir. Bu yerleşmelerde sanayinin kentleşmeye katkısı geri plana düşmektedir.

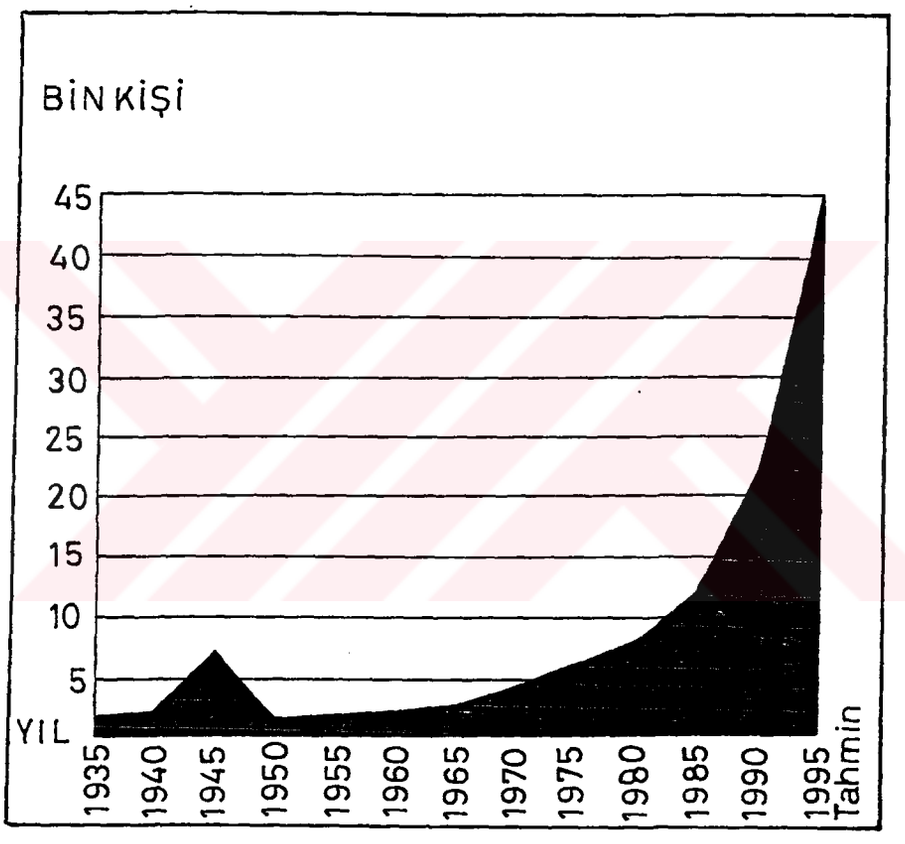
Tablo 12. İlçede Kent ve Kır Nüfus Oranları (1990)

	Miktar	%
Kent Nüfusu	115.105	80
Kır Nüfusu	27.805	20
Toplam	142.910	100

İlçede, 1990 yılında nüfusun 115.105'i, yani % 80'lik bölümü kent yerleşmelerinde yaşarken, kalan % 20'lik bölümü oluşturan 27.805 kişi köylerde, diğer ifadeyle kırsal alanda yaşamaktadır (Tablo 12). Kentleşme oranı, Türkiye ortalamasının hayli üzerindedir. 1990-1996 arasındaki devrede, kentli nüfus payının daha da arttığı ve 1996 yılında % 90'ları bulduğunu söylemek yanlış olmaz. Yine 1990-1996 arasında Kumburgaz ve Mimarsinan'ın nüfuslarının 10 binin üzerine çıktığı tahmin edilmektedir. İlçede görülen yoğun kentleşme hareketi, kır yerleşim birimlerini etkilemektedir. Köylerden kentlere doğru nüfus akımı mevcuttur. Ancak, ilçede içindeki bu göç, ilçeye dışardan gelen insan sayısının yanında çok önemsiz kalmaktadır.

6.6. 1996 YILINDA BÜYÜKÇEKMECE'DE KENT NÜFUSU

1995 yılı Aralık ayında yapılan seçimde, Büyükçekmece'de 23.450 seçmenin bulunduğu tesbit edilmiştir. Bu veriden hareket ederek ve Türkiye nüfusunda genç nüfusun payının yüksek olduğunu gözönüne alarak, 1996 yılında Büyükçekmece kent nüfusunun 45-50 bin arasında oynadığını tahmin etmek mümkündür.



Şekil 3. Büyükçekmece Kent Nüfusu

Büyükçekmece artık, nüfusu, kentsel alanı, fonksiyonları, diğer merkezlerle ilişkileri birlikte değerlendirildiğinde, orta büyüklükte bir kent durumundadır. Yaz aylarında sayfiyecilik ve turizm hareketinin devreye girmesiyle gelen insan

sayısı artmakta, kent nüfusu 100 binin üzerine çıkmaktadır. Yaz sezonunda Büyükçekmece, canlı, bütün fonksiyonları çalışan büyük kent görünümü kazanmaktadır. Bu nedenle ilerki yıllar için yapılacak çalışmalarda "Büyük Kent Modeli"nin benimsenip, altyapının bu modele göre düzenlenmesi veya yenilenmesi son derece önemli ve gerekli bir konudur. Zaten nüfus artış hızı, kent nüfusunun yakın gelecekte 100 bini geçeceğini ifade etmektedir.

VII. BÜYÜKÇEKMECE'DE 1935-1966 YILLARI ARASINDA KENTLEŞME

1935-1996 arasındaki dönemde tarımsal karakterin ağır bastığı kasabadan, değişik fonksiyonlarıyla orta büyüklükte kent yapısına geçilmiştir. Bu değişmede ulaşım ve kıyısallık başlıca rolü oynamıştır. Dolayısıyla 1996 yılı Büyükçekmece'sinde hem yolboyu, hem de kıyı kentlerinde görülen özellikler ortaklaşa bulunmaktadır. İstanbul metropolüne yakınlık, bu metropolden nüfus alma, kentsel nüfusa (10 bin) erişilmesinde etkili olmuştur. Bu konuya nüfus bölümünde yeterince değinilmişti. Aşağıda, kentleşmeye geçiş aşamaları, kentin fiziki olarak büyümesi, süreç içinde ortaya çıkan sorunlar ile çözümleri ele alınacaktır.

7.1. TARİHİ ÇEKİRDEK

Eski Çağlardaki ilk kent çekirdeği, Büyükçekmece Gölü'nün doğu kıyısında, bugünkü Fatih Mahallesi'nin biraz kuzeyinde yer alıyordu. Nitekim, Mimar Sinan'ın eseri olan tarihi köprünün hemen yukarısında, Roma-Bizans dönemlerinde kullanılmış olan köprünün temel kalıntıları mevcuttur. Kentin ilk kuruluş yeri, bu köprünün kıyıya birleştiği kesimdeydi. Kent günümüzde olduğu gibi Eski Çağlarda da Büyükçekmece Gölü'nün batı kıyısına doğru yayılmamıştır. Göl ve gölü denize birleştiren kanal, batıdan Trakya düzlüğünden gelebilecek istilalarda doğal savunma hattı oluşturuyordu. Doğuda, Devebağırtan Tepe 200 metreyi geçen yüksekliğiyle hem çevreyi kolaylıkla kontrol ediyor, hem de bu yönden kenti koruyordu. Gölden liman ve balıkçılıkta yararlanılıyordu. Marmara kıyılarının o dönemde sığ bataklıklarla kaplı olması, kentin kıyıya sokulmasını engellemekteydi. Tarihi belgelerden kentin surlarla çevrili olduğu, liman, askeri strateji, ticaret, hizmetler, sayfiyecilik ve tarıma dayalı fonksiyonlar ile bu

işlevleri yürüten yapıların mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Ancak istilalarla yaşanılan yıkımlar, köprünün temel kalıntıları dışında bir belge bırakmamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun genişleme yıllarında, Avrupa'ya başlatılan seferlerde, askeri kıtaların, ağır savaş gereçlerinin gölden geçirilmesinde zorluklarla karşılaşılmıştır. Bunun üzerine, 1567 yılında devrin mimarbaşısı Mimar Sinan'a göl ayağına yakın yerde daha sağlam yeni bir köprü inşa ettirilmiştir. Yeni köprü ve buradan geçen İstanbul-Edirne Karayolu, resmi ve sosyal yapıları, hizmet kurumlarını hemen kendisine çekmiştir. Böylece Büyükçekmece, İstanbul ve Edirne gibi iki önemli merkez arasındaki yolculuklarda tipik bir yolboyu kenti ve konaklama merkezi (menzil) özelliği kazanmıştır. O zamanki karayolunun geçtiği, bugünkü Mimar Sinan-Atatürk Caddeleri, kentin ana eksenini oluşturuyordu. Eksenin merkezindeki Fatih Mahallesi, önemli yapı ve kurumları bünyesinde toplamıştı. Tali yolların ana caddeyle birleştiği noktalardaki Postabaşı, Sığır Meydanları, köprü girişindeki Mimar Sinan Meydanı, günlük yaşam ve ticaretin en hareketli olduğu kesimlerdi. Fatih, Kanuni ve bunları izleyen yüzyıllarda inşa edilen kervansaray, hanlar, cami ve çeşmelerin dağılımı, Osmanlı dönemi kentsel alanın genişliği hakkında fikir vermektedir. Bundan hareketle 16.-19. yüzyıllardaki kent alanını yaklaşık 215.000 m^2'ye yayıldığı hesaplanmıştır. Tarım, hayvancılık, gölde avlanan balıklar, köprü ve karayoluyla ilgili ulaşım ve konaklama hizmetleri, İstanbul bağlantılı olan ticaret, askeri strateji gibi fonksiyonlar, kent ekonomisini ayakta tutuyordu. Bunlara karşılık, gölün giderek sığlaşması, karayolu ulaşımının ön plana çıkması, eski çağlardaki liman özelliğini devre dışı bırakmıştır.

7.2. KAPALI EKONOMİK SİSTEMİN ETKİSİ ; TARIM KASABASI ÖZELLİĞİNİN EGEMEN OLMASI

Büyükçekmece'nin kentsel fonksiyonlarının gerilemesi, 19. yüzyıl sonlarında Balkanlarda birbiri ardınca çıkan savaşlarla kaybedilen topraklarla başlamıştır. İmparatorluk genelinde ekonomik krize yol açan 1887-1878 Osmanlı-Rus, Balkan, Birinci Dünya Savaşlarının tahribatı, Trakya'daki bütün kentler gibi, Büyükçekmece'yi de olumsuz yönde etkilemiştir. Yerleşik nüfus azalmış, yollar bakımsızlıktan bozulmuş, kentsel fonksiyonlar zayıflamaya yüz tutmuştur. Birbirini izleyen savaş yıllarında askeri nüfus artmış ve buna bağlı hizmetler öne çıkmıştır. Bu faktörler sonunda Büyükçekmece, yakın çevredeki köy ve çiftliklerin ekonomilerini denetleyen, ulaşımın elverdiği ölçüde kırlarda yetiştirilen dayanıklı ürünleri pazarlamaya çalışan bir tarım kasabası niteliğini kazanmıştır. Kapalı ekonomik sistem, 1930'lara kadar bütün ağırlığıyla kendisini hissettirmiştir. İstanbul ile karayolu bağı kopmuş durumdaydı. Yol, kışın dere taşkınları nedeniyle geçilmez hale geliyordu. Pazarlama zorlukları yüzünden köy ve çiftliklerde buğday, arpa, yulaf gibi dayanıklı ürünlere yer veriliyordu. Süt, yoğurt, sebze, meyve gibi çabuk bozulan ürünler, ancak fırtınasız havalarda denizden küçük motorlarla İstanbul'a sevkedilmekteydi.

1934'lerde karayolunun düzenlenerek kısmen asfaltlanması, kapalı ekonomide küçük ölçektede olsa değişime neden olmuştur. Bu değişim tarım sahasında tahılların yerini sebze ve meyvelerin alması, süt ürünleri imal eden imalathanelerin kurulmasıyla kendini göstermiştir. Bahçelerde sulama yapılarak yetiştirilen domates, arpacık soğanı, topatan kavunu, mısır, Anarşa (Gürpınar) bağlarında yılda üretilen 1 milyon kg taze üzüm ticarete konu olmuştur. Çiftliklerde, tahıl tarlalarının yerini hayvan besiciliği yapılan meralar almaya başlamıştır. Beslenen hayvanların sütünden imalathanelerde yoğurt, krema, peynir yapılıyor, yılda ortalama 600 bin kg yoğurt, 100 bin kg krema taze olarak

karayolundan İstanbul'a sevkediliyordu. Göl ve açık deniz balıkçılığı, gelir sağlayan bir diğer uğraşı kolaydu. Göl balıkçılığı daha fazla gelişmişti. Her yıl dalyanda yakalanan 100 bin kg kadar kefal balığı, günlük olarak İstanbul'a pazarlanıyordu (Foto 3 ve 4).

Foto 3. Balıkçılık. Geride Albatros Mevkiinde boş kıyı bandı.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

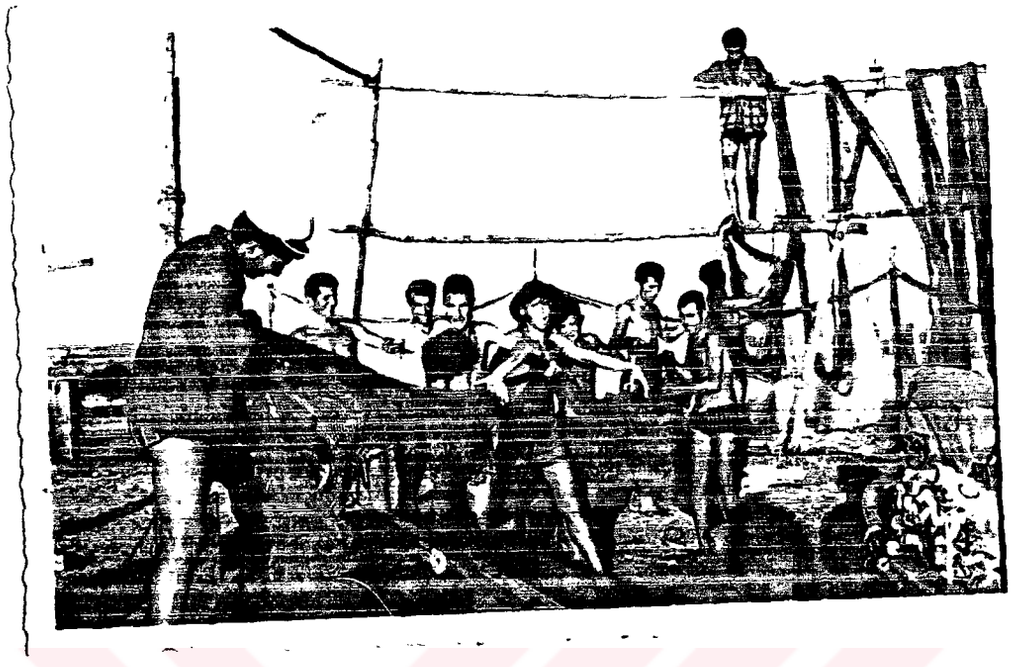


Foto 4. Dalyan'da Balıkçılar

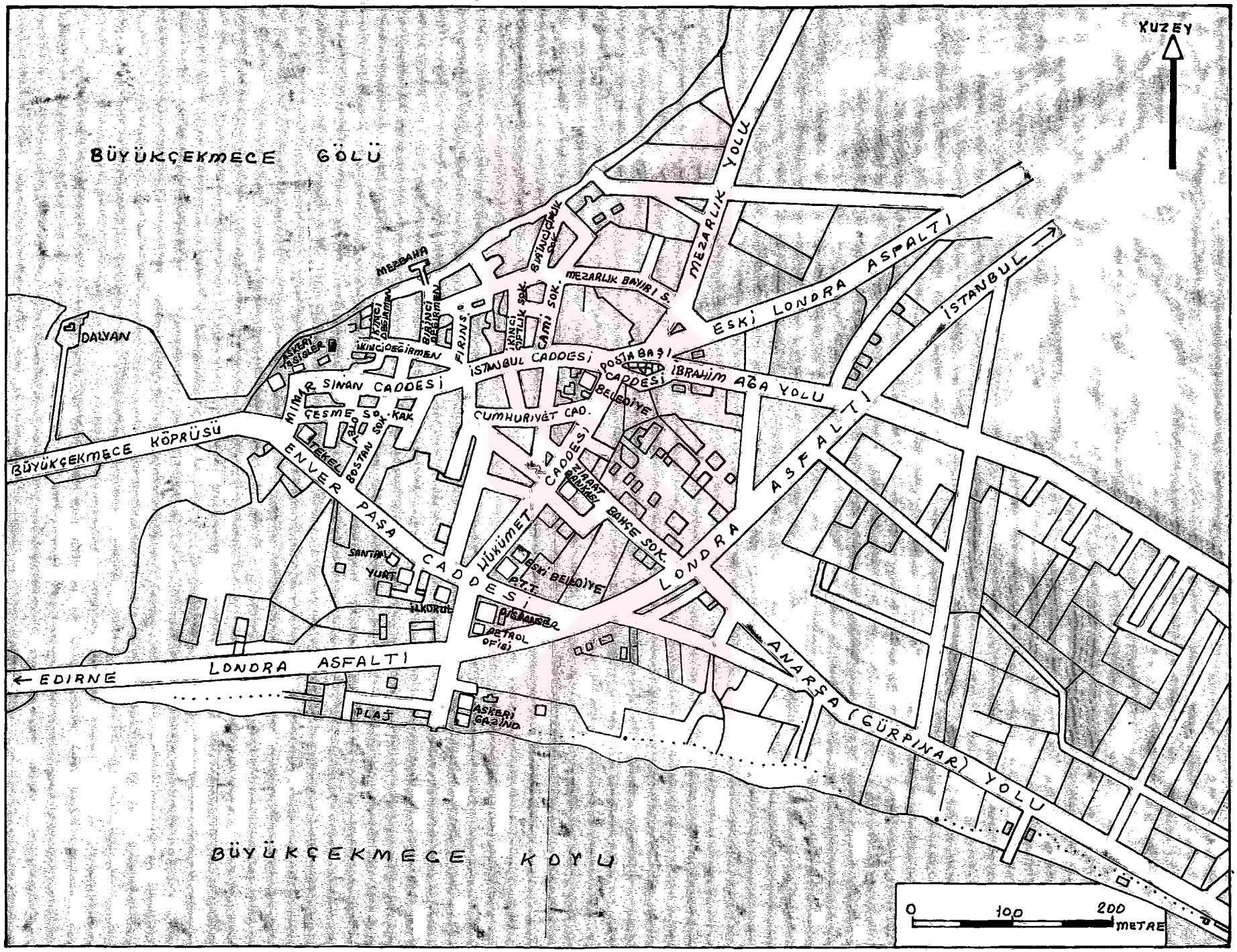
Eski çekirdekte, İstanbul-Edirne Karayolu'nun çevresinde toplanan meskenlerin çoğu gevşek nizamda küçük bahçeler içinde iki katlı ahşap evlerden oluşuyordu. Bu mimaride 350 kadar ahşap ev mevcuttu. Evlerin arasında arnavut kaldırımı döşeli, dar, dolambaçlı ve bazen çıkmaz sokaklar bulunuyordu (Harita 6). Dispanser, İlkokul, Nahiye Müdürlüğü, Muhtarlık daha farklı, çok katlı kagir ve betonarme yapılar halindeydi. Nüfusun tamamına yakınını, Balkanlardan gelen göçmenler oluşturuyordu. Yerleşmenin ekonomisinde, İstanbul'dan gelen talep doğrultusunda tarımsal fonksiyonlar egemendi.

7.3. SAYFİYECİLİKLE BAŞLAYAN KIYISALLAŞMA

İstanbul-Edirne Karayolu 1958 yılında göl ayağında betonarme köprünün yapılmasıyla daha güneye, bugünkü güzergahına taşınmıştır. Karayolu, 1965-

1969 arasındaki çalışmalarla çift şerit haline getirilmiştir. Eski yol içeride kalmış, Mimar Sinan'ın eseri Büyükçekmece Köprüsü tarihi eser kapsamında onarıma alınarak devre dışı bırakılmıştır. Her iki yol arasındaki çoğu tarla kullanılan parseller, resmi kurumlar, hizmet kuruluşları, ticarethanelerle işgal edilerek kısa sürede dolmuştur. Dükkanlar, yeni yola açılan caddeler boyunca yayılmış, ticaret

Foto 5. Belediye Plajı (1965'li Yıllar)


KUZEY
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
MEZARLIK YOLU
ESKİ LONDRA ASFALTI
İSTANBUL
MEZARLIK BAYIRI S.
BİRİNCİ ÇIKMAZ SOK.
İKİNCİ ÇIKMAZ SOK.
CAMİ SOK.
MEZARLIK
BİRİNCİ DEĞİRMEN
İKİNCİ DEĞİRMEN
FIRIN
İSTANBUL CADDESİ
POSTA BAŞI CADDESİ
İBRAHİM AĞA YOLU
DALYAN
ASKERİ KIŞLALAR
MİMAR SİNAN CADDESİ
ÇEŞME SOK.
KAK
BELEDİYE
CUMHURİYET CAD.
BÜYÜKÇEKMECE KÖPRÜSÜ
TEKEL
BOSTAN SOK.
ENVER PAŞA CADDESİ
HÜKÜMET CADDESİ
ZİRAAT BANKASI
BAHÇE SOK.
LONDRA ASFALTI
SANTRAL
YURT
İLKOKUL
ESKİ BELEDİYE
P.T.T.
DİSPANSER
PETROL OFİSİ
ANARŞA (GÜRPINAR) YOLU
← EDİRNE
LONDRA ASFALTI
PLAJ
ASKERİ GAZİNO
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
0
100
200
METRE

gelişmeye başlamıştır. Karayolunun güneyinde, bugünkü Orduevi civarında, gazinolar, kamp ve plaj yerleri ortaya çıkmıştır. Böylece kent alanı dar bir şerit halinde de olsa, kıyıya sokulabilme imkanı bulmuştur. 1965'li yıllarda yerleşim alanı 300.000 m^2 kadardı. Sayfiyecilik yavaş yavaş kendisini hissettirmesine rağmen, bu yıllarda ekonomide yine tarımsal karakter hakimdi. Çalışan nüfusun % 85'i geçimini tarım, hayvancılık ve balıkçılıktan sağlamaktaydı. Ticaretin payı % 9 olup, geriye kalan % 6'lık bölüm resmi daireler ile hizmetlerde çalışıyordu.

1970'li yıllardan itibaren Kordonboyu Caddesi boyunca sitelerin inşa edildiği görülür. Sayfiye tipi sitelerin kurulmasında rol oynayan faktörlerin başında, İstanbul'u ulaşımdaki kolaylık gelmektedir. Buna karşılık sayfiyecilik, yerleşmelerin karayolu boyunca yayılmasından çok, kıyıda gelişmesini teşvik etmiş, diğer değişle kıyısalaşmayı başlatmıştır. 1980'lerden sonra sayfiyecilik karakteri daha da ağır basmıştır. Buna bağlı olarak yaz aylarında nüfus normalin çok üzerine çıkıyor, çeşitli fonksiyonlar canlanıyor, yerleşme bu görüntüsüyle kent karakteri kazanıyordu. Kış mevsiminde ise yaşam durgunlaşıyor, fonksiyonlar zayıflıyordu.

1983 yılında kentsel ekonomide hala tarımsal yapı egemendi. Faal nüfusun % 60'ı geçimini tarım, hayvancılık ve balıkçılıktan sağlıyordu. İmalat % 5 payla devreye girmiş, ticaretin payı % 20'lere yaklaşmıştı. Faal nüfusun geriye kalan % 15 kadarı, hizmetler, resmi kurumlar ve diğer iş kollarından geçinmekteydi. Bu yıllarda yerleşim alanı eski çekirdekten taşmış, kıyı boyunca uzanan tarım alanlarını işgal edecek biçimde büyüyerek 840 dekarı bulmuştu. Karayolu civarında ortaya çıkan merkezi iş alanında 13 resmi daire, 6 doktor, 4 adet eczane, 5 banka şubesi bulunuyordu.

Foto 6. Büyükçekmece Postanesi (1965'li yıllar)

Foto 7. Eski Belediye Binası

Foto 8. 1965'lerde Ziraat Bankası

Foto 9. Kaymakamlığın 1965 Yıllarında Görünümü

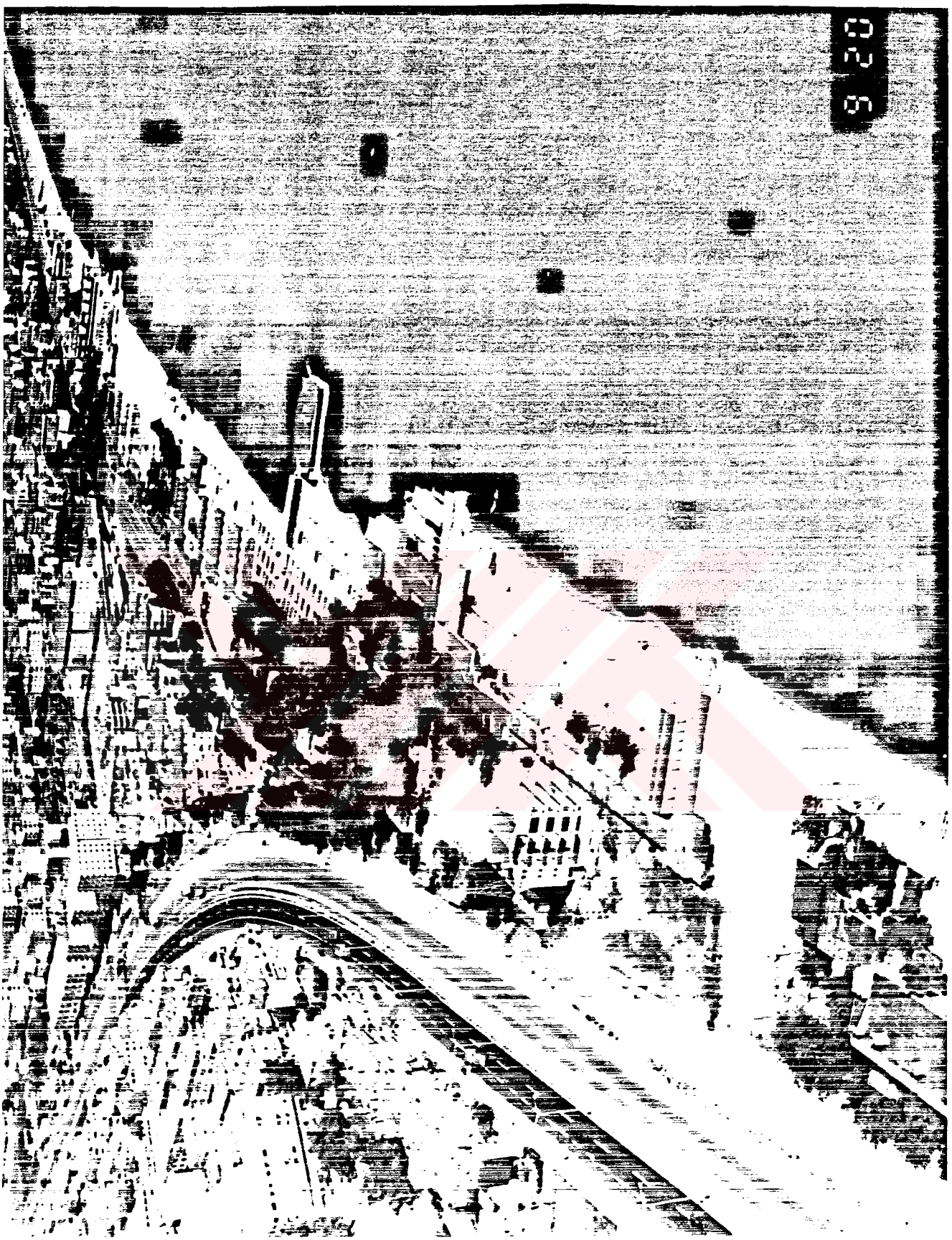


Foto 10 : 1989 Yılında karayolu çevresi, yolun sağında yeni yerleşim ünitesi, solda eski çekirdek.

1985 yılı sayımında 11.310 olan nüfus miktarıyla, kent nüfus sınırının (10 bin) üzerine çıkılmıştır. Nüfus 1990'da katlanarak 22 bini geçmiştir. Bu zaman diliminde İstanbul'dan tatil için gelenlerin burada ikinci evlerini kurmaları, diğer ifadeyle sayfiyecilik son derece kuvvetlenmiş, tipik bir sayfiye kenti görünümü hakim olmuştur. Öte yandan yine bu devrede dikkati çeken bir diğer özellik, İstanbul'un sıkıcı ve zorlaşan yaşam şartlarından uzaklaşmak isteyen insanları kendisine çeken, buna ilaveten İstanbul dışındaki illerden de göç yoluyla nüfus almaya başlayan karakterin ön plana çıkmasıdır. 1985-1990 yılları arasında gerçekleşen kentsel nüfus sıçraması, bu faktörlerin sonucudur. Doğuda Albatros Mevkii ile batıdaki göl ayağı arasında yer alan kıyı bandının büyük bölümü meskenler, sitelerle boylu boyunca kaplanmıştır (Foto 11).

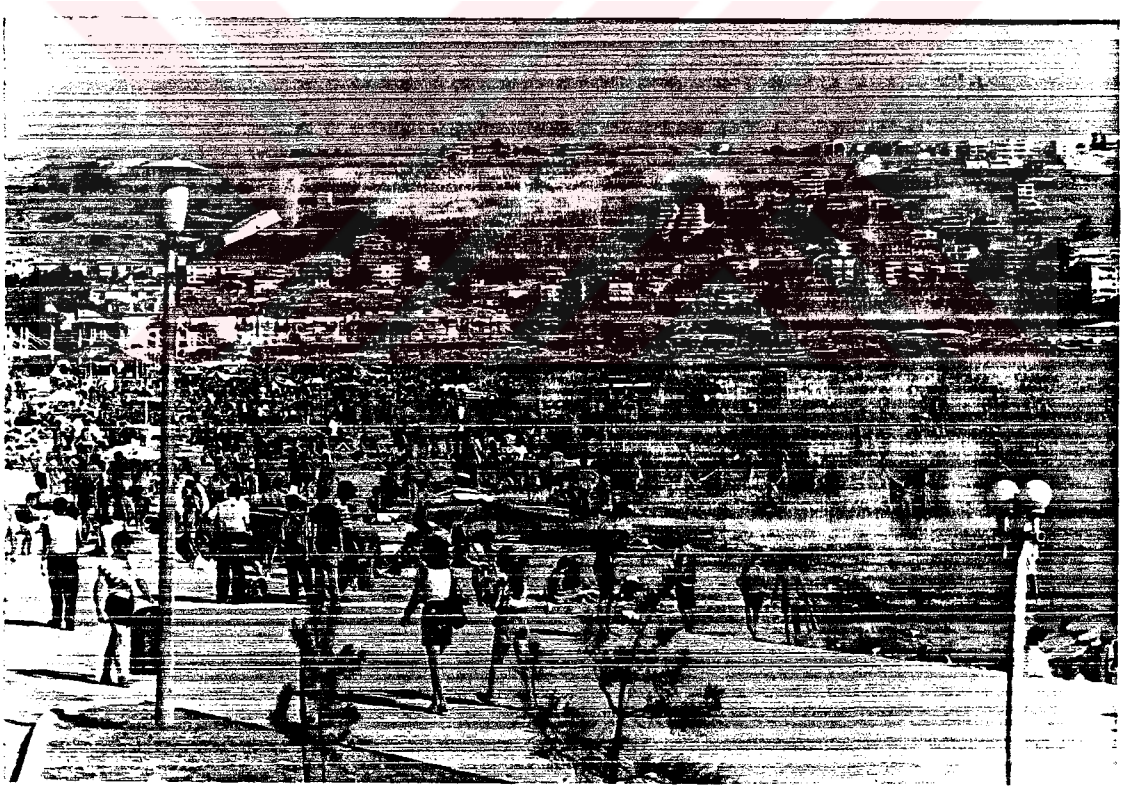


Foto 11. Yaz sezonunda kıyı bandı. Geri planda Albatros Mevkiinde yazlıklar.

1990'lardan itibaren önce Hasan Şevket-Cengiz Topel Caddelerinin arasındaki adalar site ve toplukonut yapılarıyla örtülmüş, daha sonra Cengiz Topel Caddesi ile İstanbul-Edirne Karayolu arasında hızlı bir yapılaşma kendisini göstermiştir. Bunlara ilaveten Beylikdüzü Mevkii, Hadımköy Yolu çevresi, Devebağırtan Tepe yamacında Özel Mahallesi adı verilen kesimde toplu yapılar, iş merkezi ve sanayi merkezleri ortaya çıkmıştır. Böylece, karayolu ile Marmara Denizi arasında doğu-batı yönlü uzanımlı kıyı kenti görünümü egemen olmuştur.

7.4. İMAR UYGULAMALARI

İlk plan 6785 sayılı kanun çerçevesinde 1968 yılında 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1000 ölçekli Tatbikat İmar Planı paftaları halinde İller Bankası'nca düzenlenmiştir. Planın uygulanmasında öngörülen saha, eski kentsel

Foto 12. Tarihi çekirdekte plansız yapılaşma

alan ile deniz tarafından kıyı bandı ile Hasan Şevket Caddesi'nin arasını kapsamaktaydı. 1977 yılında yine 6785 sayılı kanun gereği, sahil kesiminde kentsel gelişmenin kontrol edilmesine yönelik plan yine İller Bankası'na hazırlattırılmıştır. Hasan Şevket Caddesi ile Cengiz Topel Caddesi arasındaki alanı kapsar. Bu yıllarda kent büyüyor ve eski plan yetersiz kalıyordu. Mücavir alanlarda plan olmadığı için, kent içindeki ana arterlerin çevreye açılmasında güçlüklerle karşılaşılıyordu. Kentsel alan ile mücavir sahanın birleştirilmesinde kopukluklar vardı. Büyükçekmece-Çakmaklı Yolu, planlı sahada 20 metre genişlikte, plansız mücavir alanda ise 6 metre genişliğe düşüyordu. Bu şartlar modern ulaşım gereklerini ortadan kaldırmaktaydı. Eski kanunun yürürlük süresi içinde ana arterlerin, bulvarların açılması imkansızdı ve bu faktör kentin sağlıklı biçimde gelişmesini engellemekteydi. Eski tarihi dokuda sıkışık bir yapılaşma sözkonusuydu. Bu kesimdeki tarihi eserler gecekondu özelliğindeki yapılarla sarılmıştı ve bu durumun önüne geçilemiyordu.

Çünkü, İmar Planları üzerinde tadilat yapma yetkisi belediyelerde değildi. Bu hususların İller Bankası'na anlatılmasında güçlük çekiliyordu. Bir plan tadilatının merkezce yapılması 5-15 yıl arasında değişiyor, geçen sürede yeni düzensiz yapılar ortaya çıkıyor, sorunlar daha da karışık hale geliyordu.

İmar yetkilerinin 3194 sayılı yasayla yerel yönetimlere devredilmesi, imar uygulamalarında yeni bir dönem başlatmıştır. Gecekondulaşmaya yüz tutmuş, gecekondu patlamasının her an olabileceği kontrolsuz alanların (devlet ve belediyeye ait) planlanmasına öncelik tanınarak, bu sahalar sosyal konut yapımına tahsis edilmiştir. Büyükçekmece Belediyesi 1986-1987 yıllarında, kentsel gelişme doğrultusunda kıyı bandında plansız kalan Albatros Mevkii ile Fahri Korutürk Bulvarı arasındaki alanı, diğer taraftan Beylikdüzü Mevkiini ele almış, bu kesimlerin 1/1000 ve 1/500 ölçekli Tatbikat Planlarını hazırlattırmıştır. 1988-1989 yıllarında yeni kentsel gelişme sahasında çalışmalar hızlandırılmış, Cengiz Topel Caddesi ile Fahri Korutürk Bulvarı çevrelerinin planları yapılarak devreye sokulmuştur. Kentin geriye kalan kesimlerinin imar planlarıyla, gerekli plan tadilatları 1994-1994 yıllarında tamamlanmıştır. Böylece kent ve mücavir alanın tümünde plansız yer kalmamıştır.

7.4.1. Kent İçi ve Mücavir Alan Uygulamalarından Örnekler

A- Tarihi Çekirdek Uygulaması : İlk Çağlardan beri iskan edilen eski

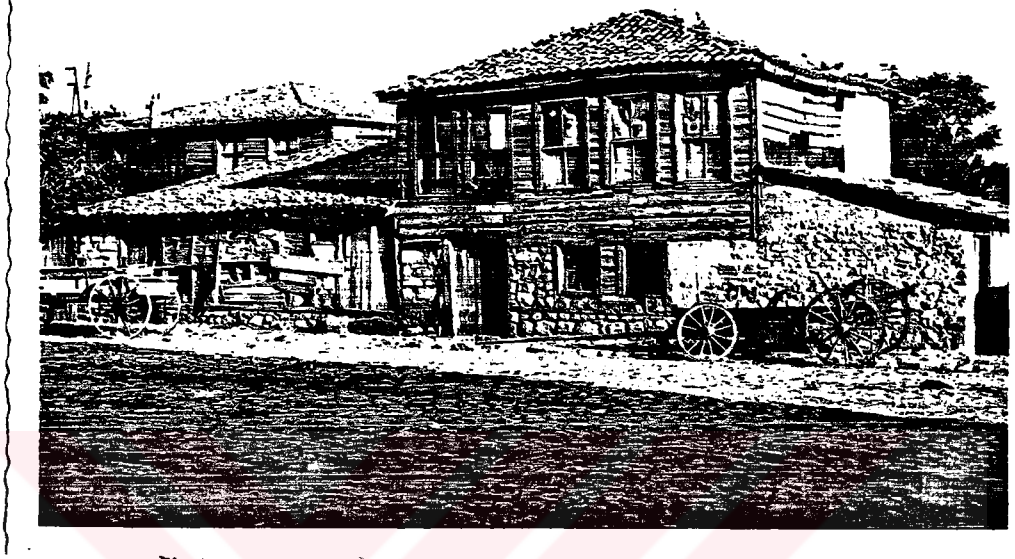


Foto 13. Eski çekirdekte ahşap binalar (1960'lı yıllar)

Foto 14. Göl kıyısında sebze bahçeleri (1960'lı yıllar)

kent çekirdeği, İstanbul-Edirne Karayolu'nun kuzeyinde, karayolu ile gölün doğu kıyısı arasında yer alır. Eski İstanbul Yolu'nun geçtiği Mimar Sinan-Atatürk Caddeleriyle doğu yönden sınırlanan bu kesim 150-200 bin metrekare kadar alan kaplar. Mimar Sinan ve diğer Osmanlı dönemi yapılarının tamamı, burada toplanmıştır. Dar, yer yer çıkmaz sokaklar, küçük meydanlar, küçük bahçeler içinde ahşap ve kagir meskenleriyle kendine özgü görüntüye sahiptir. Bu doku yakın yıllarda tarihi ve mimari özelliği olmayan gecekondu tipinde konutların yapılmasıyla çirkinleşmiş ve sıkışmıştır (Foto 15).

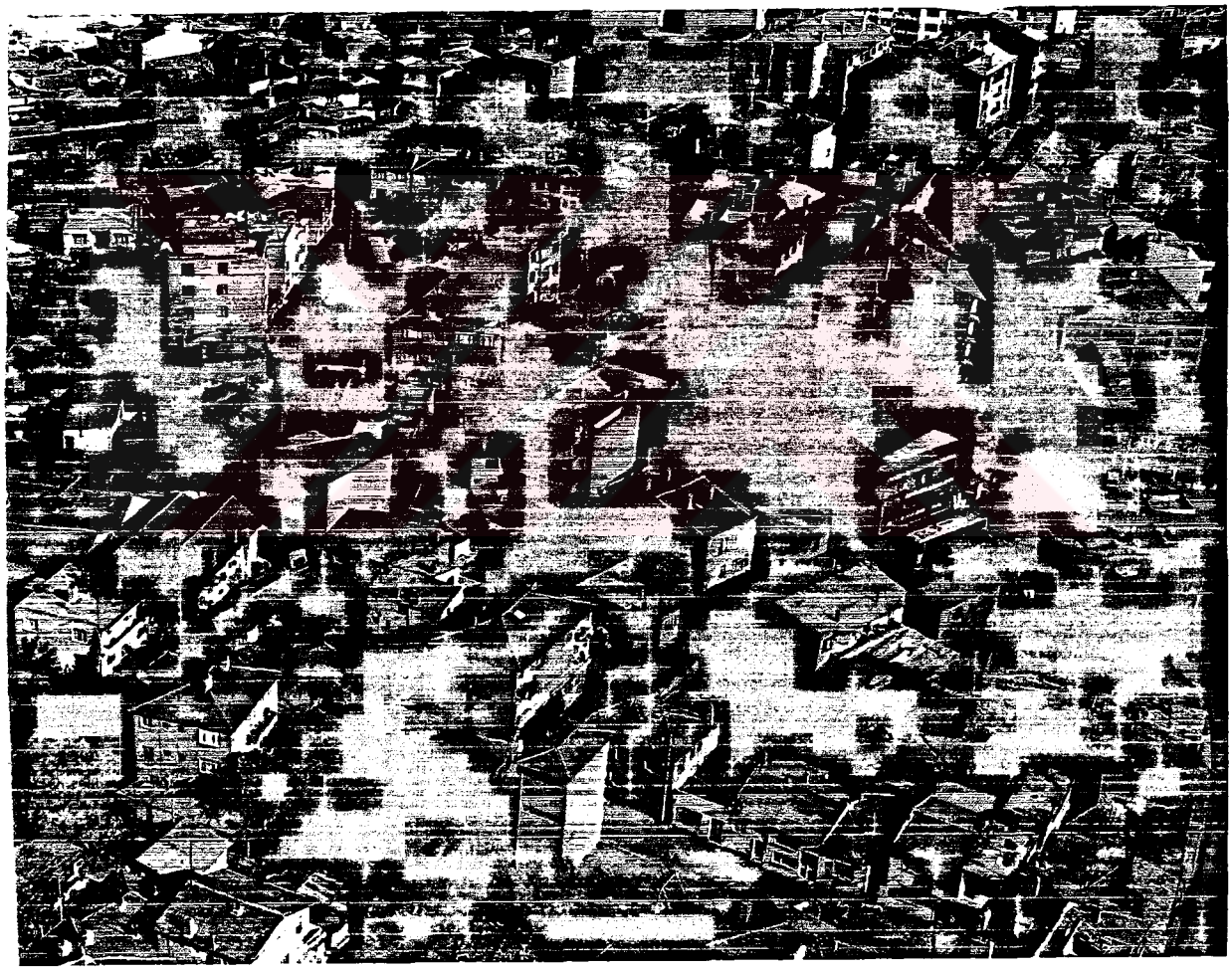
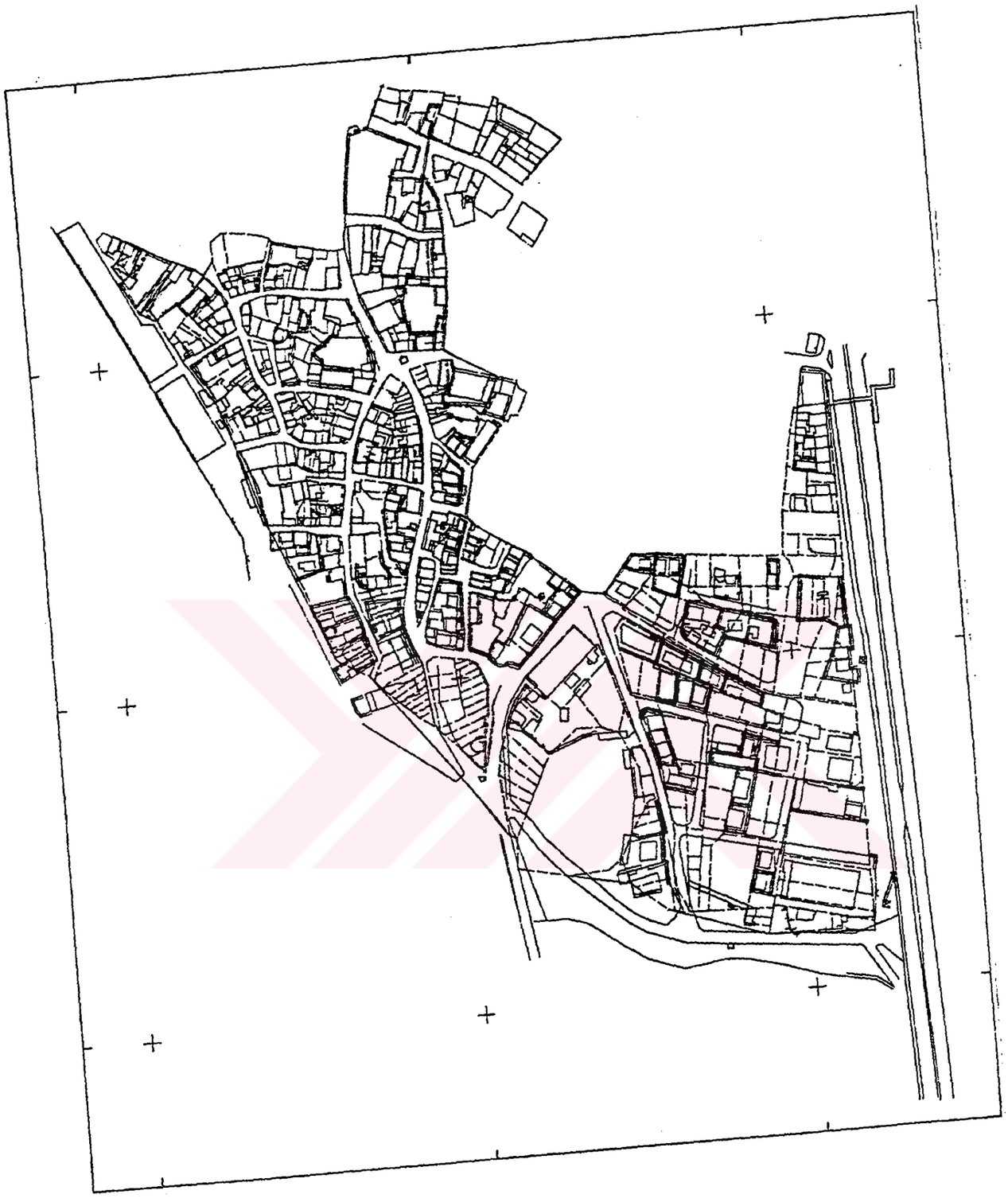


Foto 15. Eski çekirdekte sıkışık doku (1990 yılı)



Harita 7. KÖYİÇİ İMAR PLANI UYGULAMASI

İskan adaları, imar mevzuatının uygulanamayacağı kadar çok hisseli, dar parsellere bölünmüştür. Örneğin, eski bir mesken kendi tapulu arsası yanında, belediye ve hazine arazisini de işgal etmiştir. Meskenlerin bir kısmı, iskan adaları içinde yola cephesiz ve çıkışsız durumdaydı. İmar planı ve planlar üzerinde tadilat yapma yetkisi belediyede olmadığı için, bu çarpık yapılaşmaya 1985 yılına kadar engel olunamamıştır.

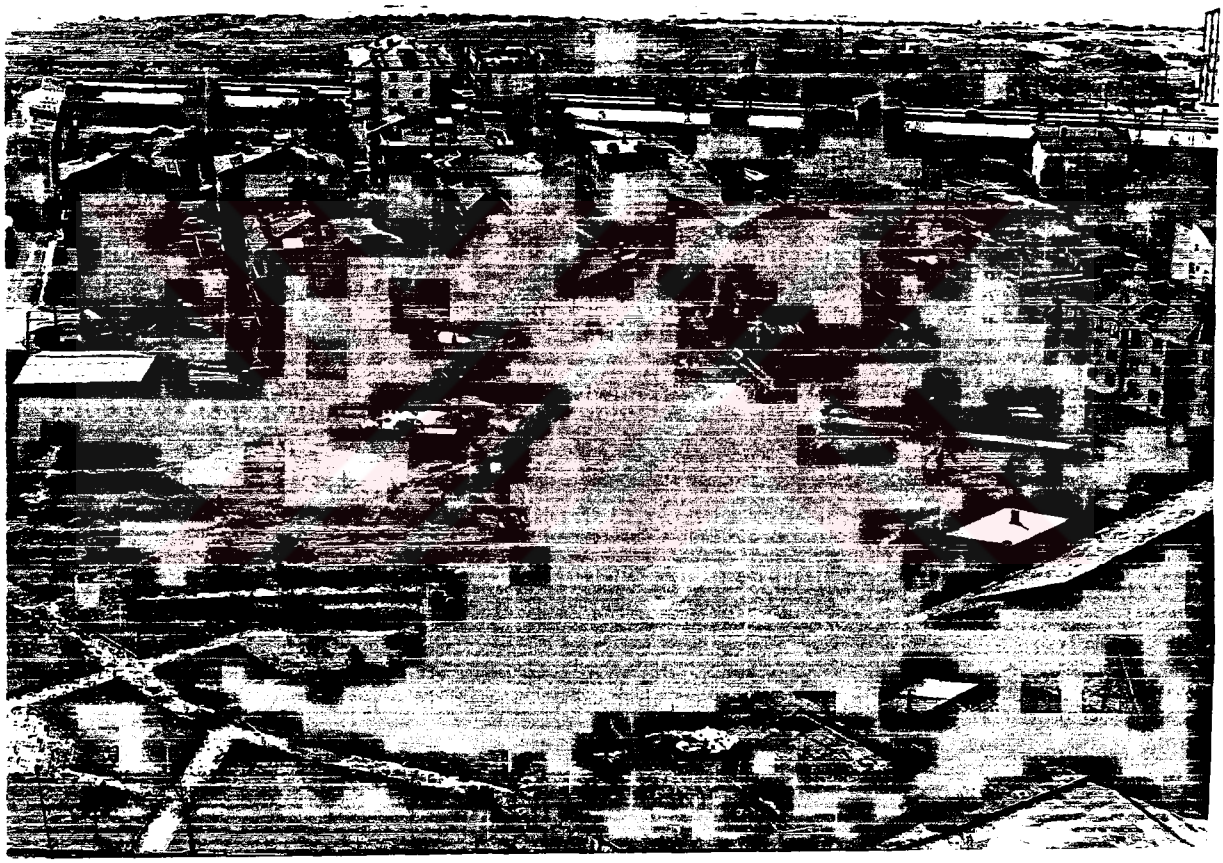
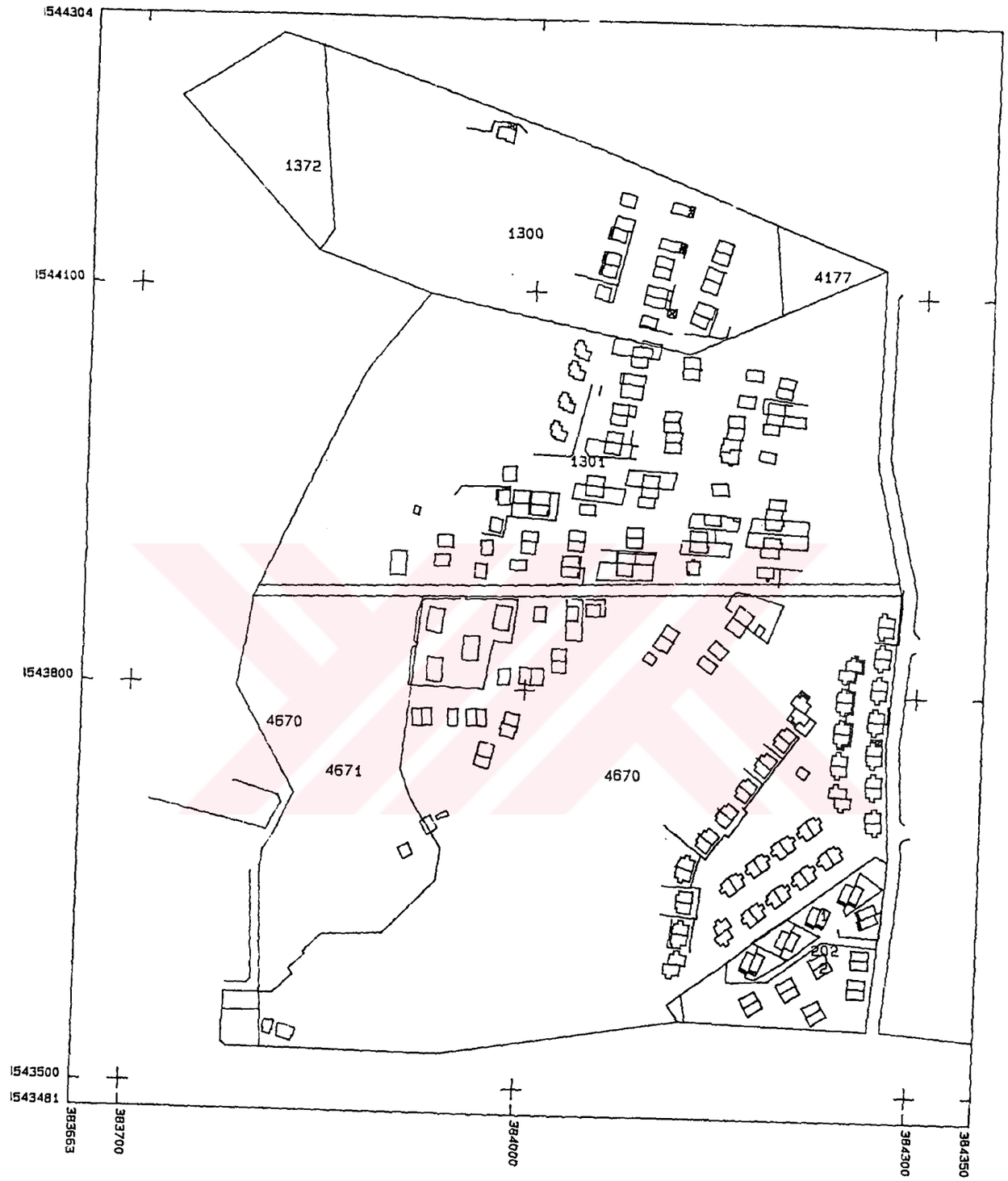


Foto 16. Eski çekirdekte üretilen yeşil alanlar. Sağ altta onarılan kervansaray

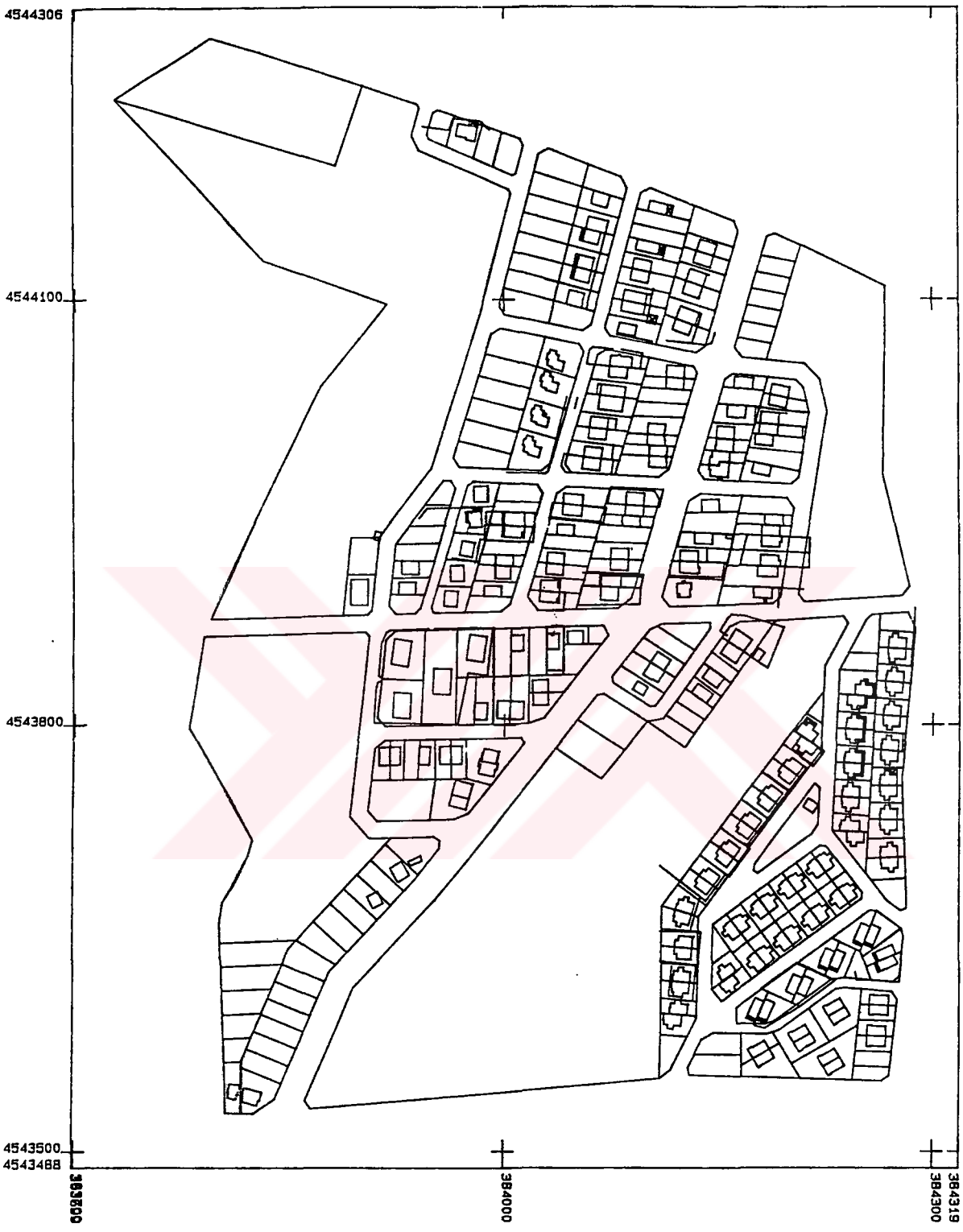
Bu tarihte 3194 sayılı yasanın yetkisiyle, tarihi çekirdek yasanın 18. maddesi kapsamına alınmış, 1987'de birleştirme-ayırma (ifraz ve tevhid) işlemleri

başlatılmıştır. Tarihi eserlerle düzensiz yapıların iç içe bulunduğu 100 bin metrekare alanın revizyon planları hazırlanmış, birleştirme-ayırma işlemleri tamamlanarak, saha kent dokusuna uygun hale getirilmiştir. Bu uygulama, şehircilik açısından son derece ilginçtir. Mimar Sinan ve diğer Osmanlı eserleriyle kaplı olan eski çekirdeğin, bütünüyle turizme açılması planlanmış ve bu alanda uygulamalara geçilmiştir. Kervansaray, köprü, Sokollu Camii ve çeşmelerin restorasyonu ile çevre düzenlemeleri tamamlanma aşamasındadır. Bazı cadde ve sokaklar modern biçimde ışıklandırılmış, parke döşemeyle yenilenmiştir. Tek yönlü trafik uygulaması yapılmaktadır. Yollardan bazılarının trafiğe kapatılarak yaya yürüyüşü, alışveriş ve eğlence yerlerine ayrılması düşünülmektedir.

B- Özal Mahallesi Düzenlenmesi : Cumhuriyet Mahallesi içinde yer alan bu mevkii, Kent merkezi ile Beylikdüzü arasında, Devebağırtan Tepe'nin denize bakan yamacında kademe teşkil eden düzlük üzerinde bulunur. Burada çok az olan heyelan riskini ortadan kaldırmak için drenaj, ağaçlandırma ve diğer arazi düzenlemeleri yapılmıştır. 1980'li yıllardan itibaren gecekondulaşma kendisini göstermiş, az sayıda da olsa plansız çarpık yapılar ortaya çıkmıştır. Arazinin çok hisseli, küçük parçalara bölünmesi imar planının uygulanmasına imkan vermiyor, bu durum gecekondulaşmayı teşvik ediyordu. Bu gelişmeyi önlemek için saha belediye tarafından Gecekondu Önleme Bölgesi olarak seçilmiş, 1987-1988 yıllarında 3194 sayılı yasa çerçevesinde yeniden düzenleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Öncelikle 1/1000 ölçekli Tatbikat İmar Planı paftalar hazırlanarak, hızla uygulanmıştır. Yasanın 18. maddesi uyarınca eski tapular iptal edilmiş, arazide imara uygun parsel ve adalar oluşturulmuştur. Yine plana bağlı olarak hak sahibi olanların mülkiyet durumlarına göre arsa düzenlemeleri yapılmış, arsalar çok hisseli durumdan kurtarılarak müstakil tapulu hale getirilmiş, arazinin bütününde imar planının uygulanması sağlanmıştır (Harita 8 ve 9).



Harita 8. ÖZAL MAHALLESİ İMAR UYGULAMASI ÖNCESİ DURUMU



Harita 9. ÖZAL MAHALLESİ İMAR PLANI UYGULAMASI

Daha sonra teknik raporlar doğrultusunda heyelan riski önlenmiş, öte yandan bu çalışmalarla birlikte kanalizasyon, ulaşım ve diğer altyapı tesisleri kısa süre içinde tamamlanmıştır. Böylece kentin yanıbaşında gecekondu sahasının oluşmasına imkan verilmemiştir. Özal Mahallesi olarak adlandırılan bu alanda, ortalama büyüklüğü 400-600 metrekare arasında değişen, imarlı, toplam 280 parsel mevcuttur. 1966 yılında bu parsellerin % 70'i ruhsatlı, planlı, altyapılı biçimde iskana açılmış, kente uyum halinde yeni bir yerleşim birimi ortaya çıkmıştır. İskan sahası arazi toplamının sadece % 15'ini oluşturmakta, geriye kalan alan, yeşil saha ve ağaçlandırmaya ayrılmıştır. Sonuçta gecekondulaşma önlenmesi yanında, kentsel gelişme alanı içinde yeşil kuşakla ayrılan üniteler oluşturularak, modern şehircilik kurallarına uyulmuştur.

C - Gürpınar Uygulaması : 1989 yılına kadar mücavir alan olarak Büyükçekmece Belediyesi'ne bağlı olan Gürpınar'da, tapulama harici ve maliyeye kayıtlı arazide gecekondulaşma mevcuttu. Bunların başında, deniz kıyısına yakın olan Topyeri Mevkii olarak bilinen saha geliyordu. Burada yaklaşık 700 bin metrekarelik alan konut bölgesi ilan edilmiş, 3194 sayılı yasa doğrultusunda imar planları yapılmıştır. Uygulamayla birlikte 4 bine yakın vatandaşımızın konut sahibi olması sağlanmış, böylece gecekondulaşma konut ihtiyacına kalıcı çözüm bulunarak önlenmiştir.

D- Yakuplu Uygulaması : Yine 1989'a kadar Büyükçekmece mücavir sahası olan Yakuplu Köyü arazisinde, İstanbul-Edirne Karayolu'na 3 kilometre cephesi olan yaklaşık 3 bin dönüm alan ele alınmıştır. Çok hisseli parsellerle maliyeye ait arazinin iç içe bulunduğu bu geniş saha Gecekondu Önleme Bölgesi kapsamında değerlendirilmiş, yapılan İmar İslah Planı sonucu burada 13 bin adet konut arsası üretilmiş, bu arsalar 775 sayılı Gecekondu Önleme Yasası doğrultusunda dar gelirli vatandaşlara veya bunların kurdukları kooperatiflere dağıtılmıştır. Böylelikle karayoluna komşu bu geniş alanda çözüm üretilerek gecekondulaşma olgusunun önüne geçilmiştir (Foto 17 ve 18).

Foto 17. Yakuplu uygulaması

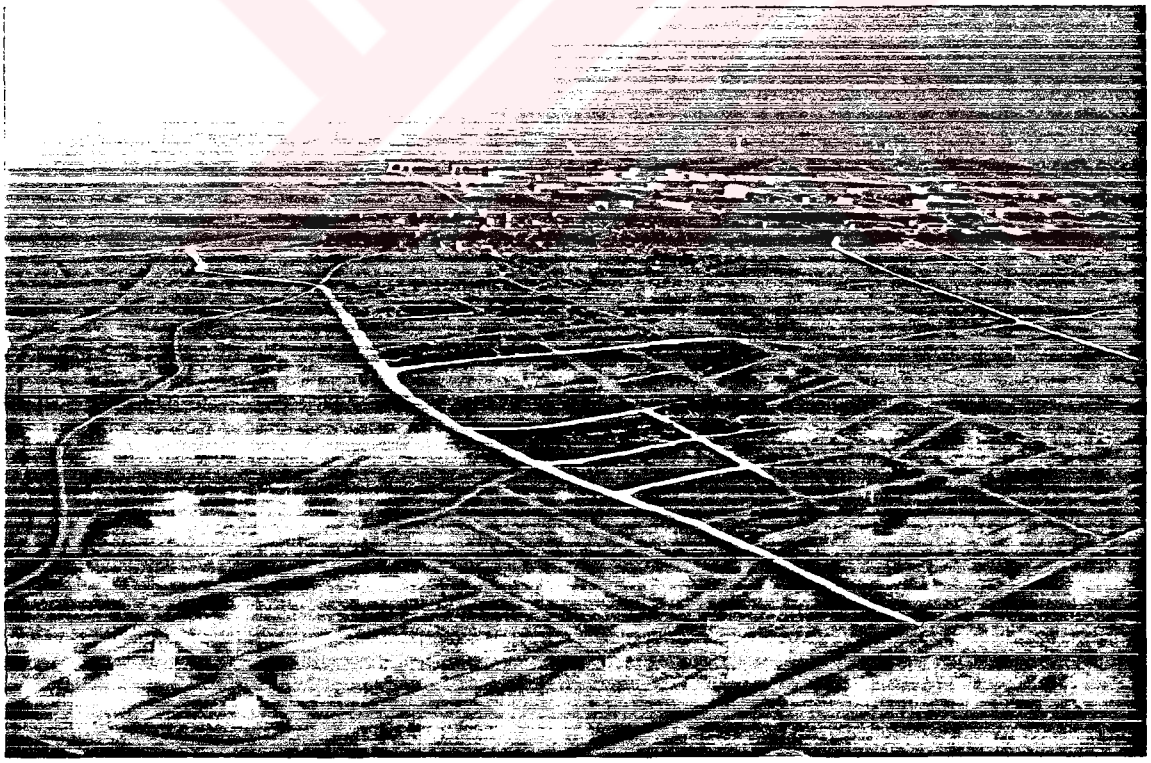
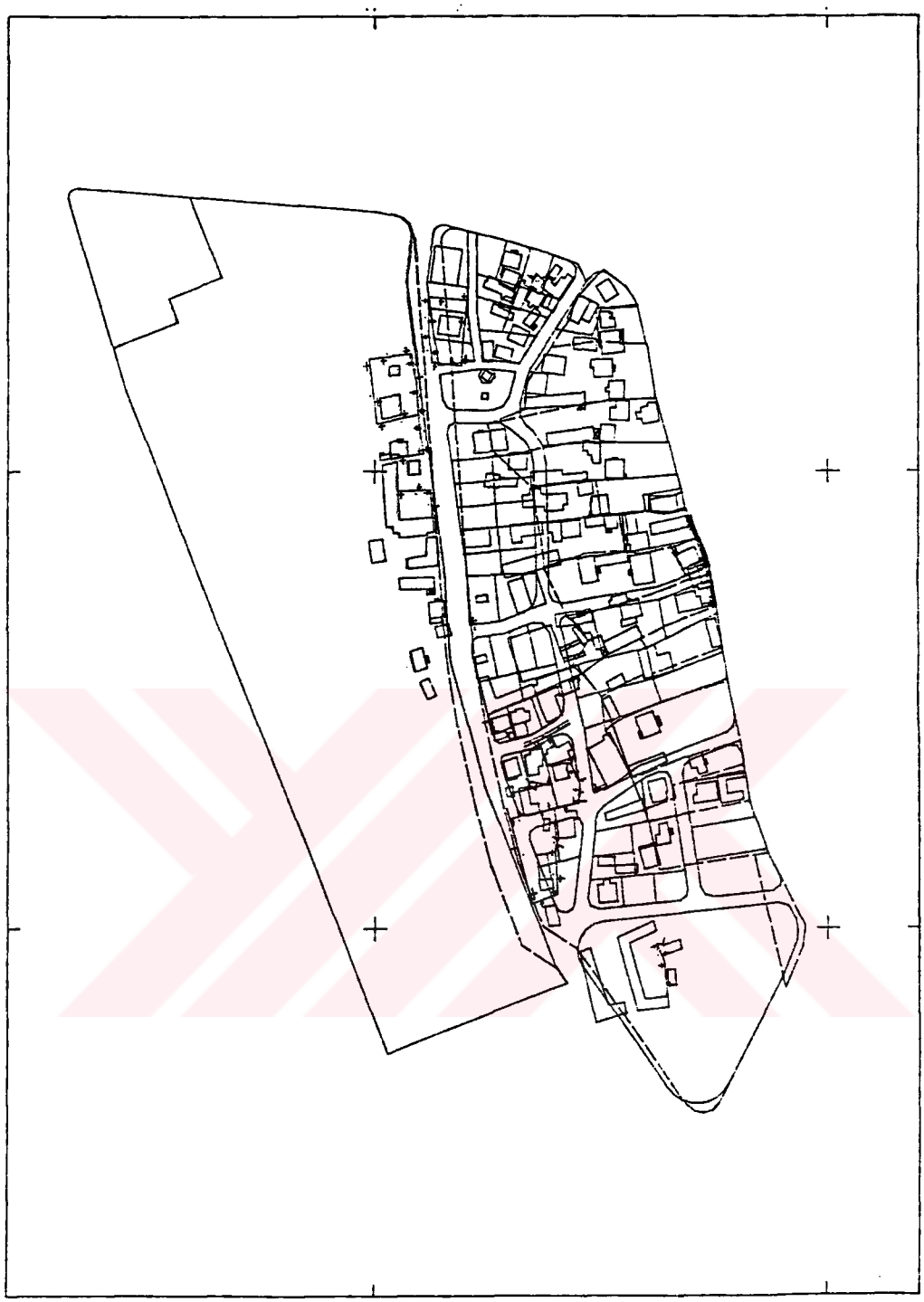


Foto 18. Yakuplu gecekondu önleme projesi

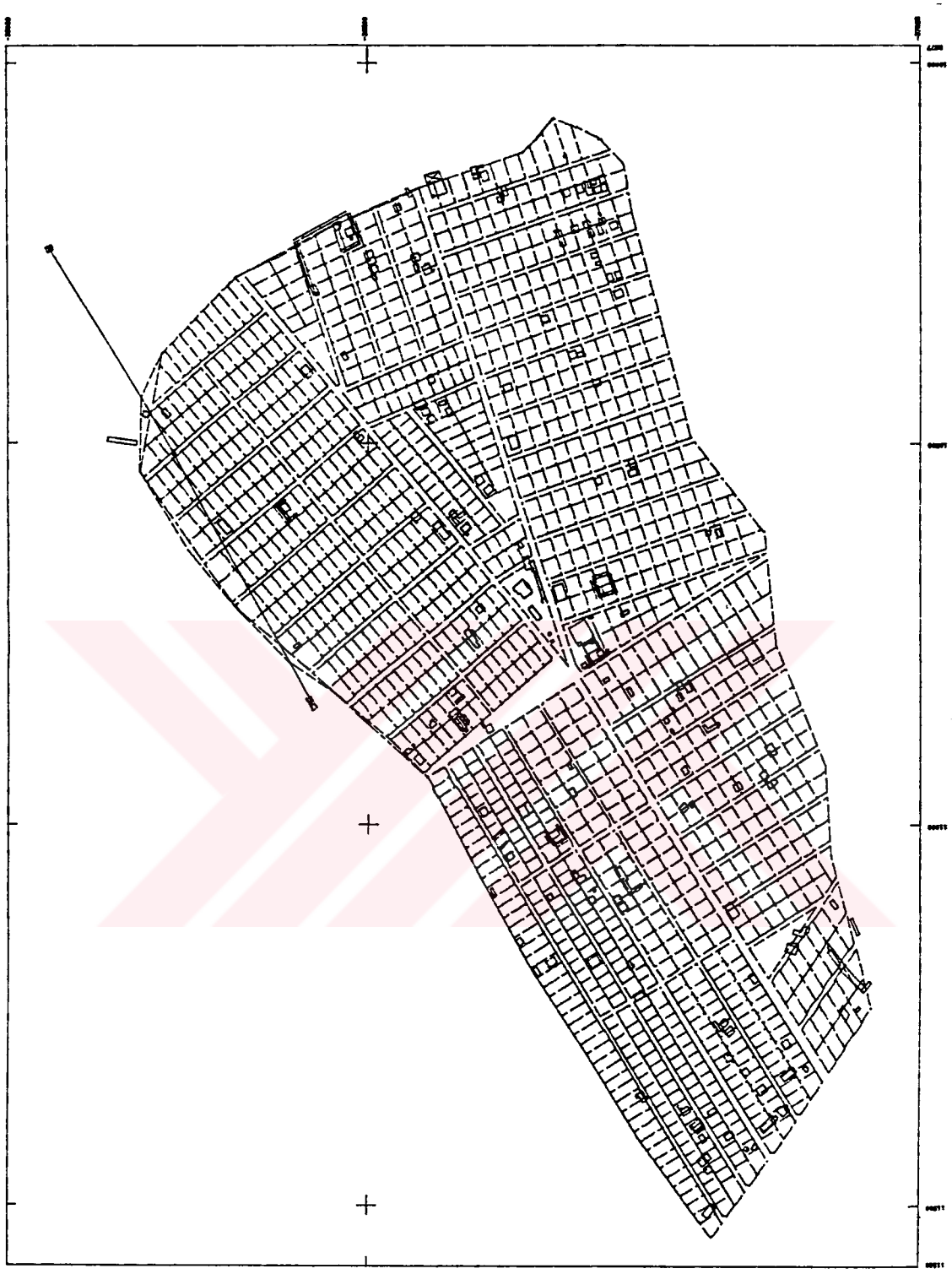
E- Çakmaklı Köyiçi ve Akçaburgaz Mahallesi Uygulamaları : Çakmaklı Köyü, Büyükçekmece kentinin yaklaşık 4 kilometre kuzeyinde, Hadımköy Yolu ile Büyükçekmece Gölü arasındaki kesimde yer alır. Büyükçekmece Barajı su toplama alanı içinde kalması bakımından ayrı bir öneme sahiptir. Köy ve köye bağlı mahalle, eski Çakmaklı ve Akçaburgaz Çiftlikleri tarım arazisi üzerinde gelişmişlerdir. Bu yerleşmeler doğudan, Esenyurt yerleşim birimine komşudur. Esenyurt'da 1980'lerden itibaren kendisini gösteren sanayileşme ve buna bağlı olarak gelişen gecekondulaşma, daha sonra Çakmaklı Köyü ile Akçaburgaz Mahallesini etki alanına almıştır. Çakmaklı'da imara uygun olmayan yapılar, Akçaburgaz Mahallesi'nde ise gecekondulaşmaya elverişli, imar uygulaması yapılamayacak kadar binlerle ifade edilen çok sayıda küçük ve hisseli mülkiyet yapısı ortaya çıkmıştır.

Köy yerleşmesi ile mahallesini içine alan 2500 dönüm alan 1987-1988 yılında İstanbul Nazım İmar Plan Bürosu'na hazırlatılan 1/25000 ve 1/50000'lik planlara sadık kalınarak ele alınmış, sanayi, konut ve göl havzası koruma alanları ayırdedilmiştir. Esenyurt'un (nüfusu günümüzde 100 bin kadar) etkisiyle başlayan gecekondulaşmanın durdurulması için, Akçaburgaz Mahallesi'nde 716 bin metrekare alanda, 1991 yılında çalışmalara başlanmış, 3194 sayılı yasanın 18. maddesi uygulanarak parseller imara uygun hale getirilmiş, gecekondulaşma önlenmiştir.

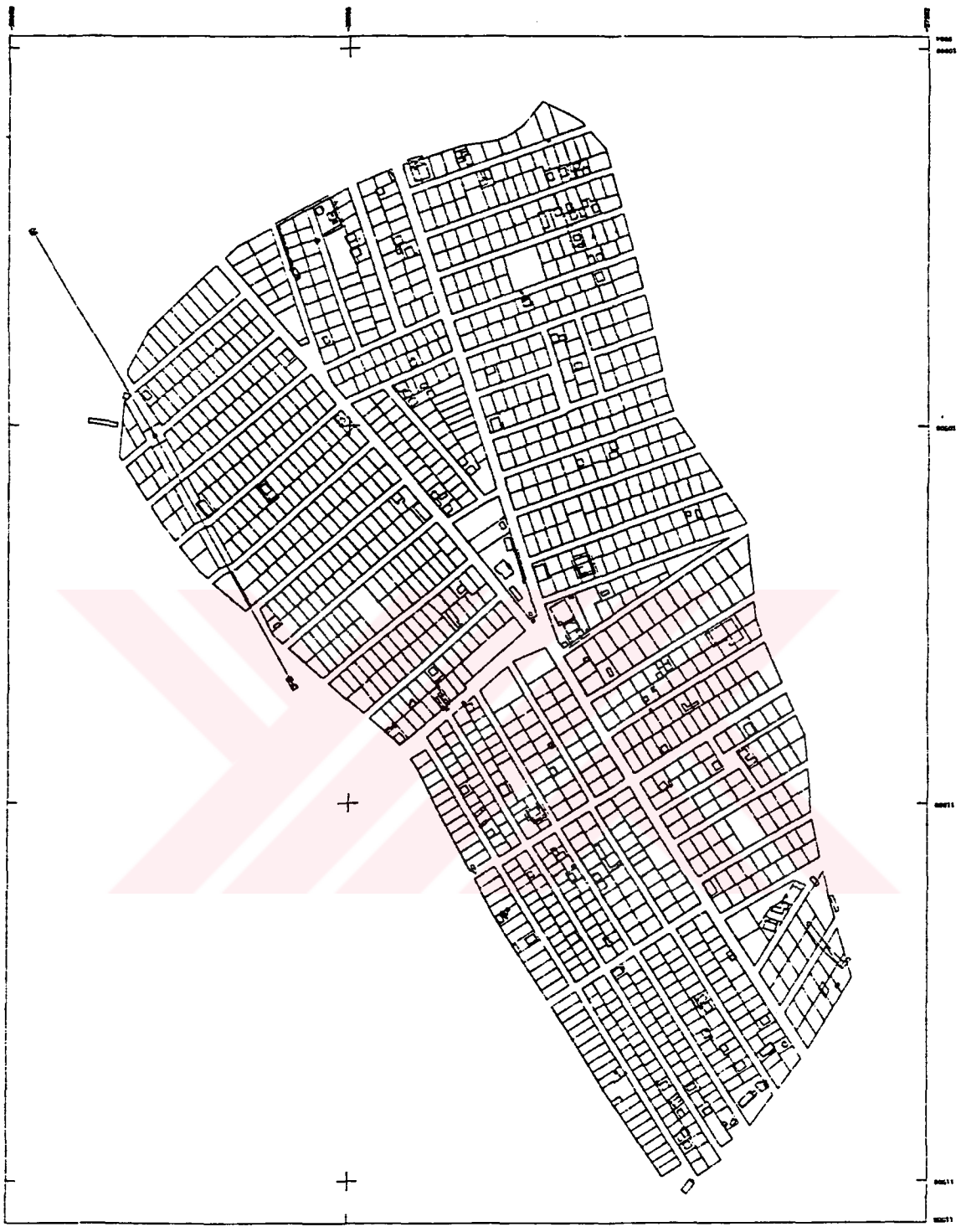
Çakmaklı Köy içinde 1994 yılında yine aynı yasa maddesi çerçevesinde, 1/1000 ölçekli imar uygulaması yapılması kararlaştırılmıştır. Köy içinde yapılan incelemede 200 sayıda, 2-4 kat yüksekliğinde yapıların olduğu saptanmıştır. Bu binaların gecekondu görünümünde olmadıkları, bazı değişiklikler yaptıkları taktirde ruhsat verilebilecek şartlara sahip oldukları tesbit edilmiş ve bunlar yıkıma tabi tutulmamıştır (Harita 10). Vatandaşların hisse miktarına bakılmaksızın, mevcut binaların yer aldığı parseller oldukları gibi korunmuştur.



Harita 10. ÇAKMAKLI GECEKONDU ÖNLEME BÖLGESİ İMAR PLANI UYGULAMASI



Harita 11 : AKÇABURGAZ İMAR PLANI UYGULAMA ÖNCESİ DURUM



Harita 12 : AKÇABURGAZ İMAR PLANI UYGULAMASI

140 bin metrekare alandaki parseller ise, sahiplerinin mülkiyet durumuna göre, 18. madde uygulamasıyla, imara uygun duruma getirilmiştir. Bu çalışmayla, Çakmaklı Köyü ve Akçaburgaz Mahallesi'nde gecekondulaşmaya fırsat tanınmamış, planlı uygulamalarla, 1.100 kişiye müstakil tapu dağıtılmıştır (Harita 11 ve 12).

7.4.2. İmar Uygulamalarının Sonuçları ; Gecekondusuz, Altyapılı Büyükçekmece

- Planlama, Büyükçekmece'ye yönelen göç olgusuyla ortaya çıkan gecekondulaşmanın hız kazanmasından önce devreye girmiş, böylelikle gecekondulaşmanın büyük boyutlara ulaşmadan önüne geçilmiştir.

- 1968'de başlayan planlı kentleşme, 1970-1980 arasında ülke genelinde kendisini gösteren gecekondulaşma olgusundan etkilenmeyerek günümüze kadar süregelmiştir. İstanbul'a komşu alanda 150 bin kişiyi sağlıklı olarak barındırabilecek kentsel alan oluşturulmuştur.

- Büyükçekmece Gölü kıyısında plansız ve kirliliğe neden olacak kentleşmenin ortaya çıkmasına imkan verilmeyerek, İstanbul'un su kaynaklarından birinin devre dışı kalmasının önüne geçilmiştir (E. ERUZ, 1993).

- İmar planına uygun biçimde hukuki yol gösterilerek, konut ihtiyacına çözüm üretilmiştir.

- Gecekondulaşmaya elverişli olan hazine ve belediye arazileri, konut ve gecekondu önleme bölgeleri olarak ele alınıp, dar gelirli vatandaşlara dağıtılmıştır.

- Sadece kent sınırları içinde planlı, projeli konut sahibi yapılan aile sayısı 2 bin civarındadır. Eğer yukarıda açıklanan uygulamalar yapılmasaydı, günümüzde 2500-3000 sayıda gecekondu yapısı ortaya çıkacak ve çevre sorunlarıyla karşılaşılacaktı.

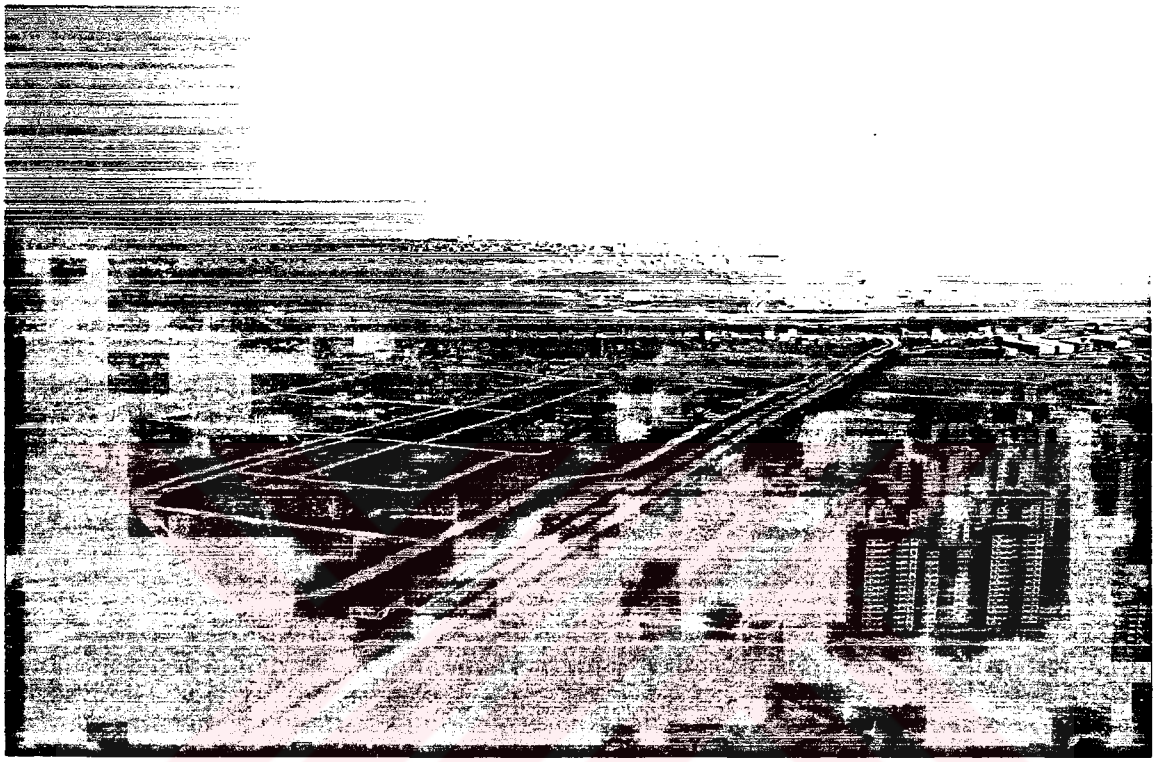


Foto 19. Beylikdüzü Gecekondu Önleme Projesi

- Ruhsatsız yapıların çok az bölümü, kanuna uyacak düzenlemeler yapmak koşuluyla ruhsata uygun hale getirilmelerine olanak tanınmış, bu durumdaki vatandaşlar mağdur edilmemiştir.

- Eğitim, kültür, yeşil alan ve ağaçlandırma gibi topluma hizmet veren alanlar, gerek yakın çevrede, gerekse mücavir sahada boş yerler tükenmeden devreye sokulmuştur. Bu planlama yapılırken, ilerki yıllardan kentsel gelişmenin yönü ve hızı da gözönüne alınmıştır. Mücavir alanda altyapılı, çevre koşullarına uygun iskan alanları oluşturulmuştur (W. E. BARTH, 1987).

- Eski çekirdekte sıkışı ve çirkin yapılaşmanın önüne, burada yaşayan insanları mağdur etmeden geçilmiş, yeşil alan ve çevre düzenlemeleriyle tarihi doku rahatlatılmış, turizm öncelikli altyapı hazırlanmıştır.

7.5. 1996 YILINDA KENTSEL YAPI

Kentin yer aldığı Merkez İlçe 14.630.000 m^2 alan kaplamaktadır. Bunun 5.520.000 m^2'sini kent sahası oluşturur. Geriye kalan 9.110.000 m^2 göl koruma alanı içinde kalır. Kent, 1996 yılında 45-50 bin arasında nüfus barındırmakta, yaz aylarında bu sayı 100 bini geçmekte, hatta zaman zaman 150 bine yaklaşmaktadır. 5.520.000 m^2 alan kaplayan kentsel alan şu kullanım birimlerinden meydana gelmiştir.

Tablo 13. Kent içi arazi kullanımı (1996)

Kent Alanı	1000 m^2	%
Yerleşim	3.361	60,9
Ağaçlandırma	510	9,2
Aktif Yeşil Alan	310	5,6
Sanayi	145	2,6
Pasif Yeşil Alan	120	2,2
Yol-Sosyal Altyapı ve diğer	1.074	19,5
Toplam	5.520	100,0

Kentsel alanın yarısından fazlası (% 60,9) imar planında öngörüldüğü biçimde yerleşmelere ayrılmış, bu sahanın önemli bölümü halen yerleşmelerle kaplanmış durumdadır. İstanbul-Edirne Karayolu'nun kuzeyindeki tarihi çekirdekte sıkışık doku, karayolu kenarındaki merkezi iş sahasında bitişik nizam yerleşim doku mevcuttur. Eski çekirdeği komşu, yerleşmeye yeni açılan alanlarda, gevşek yerleşim dokusu planı uygulanmaktadır. Karayolu ile deniz arasında yer alan yeni

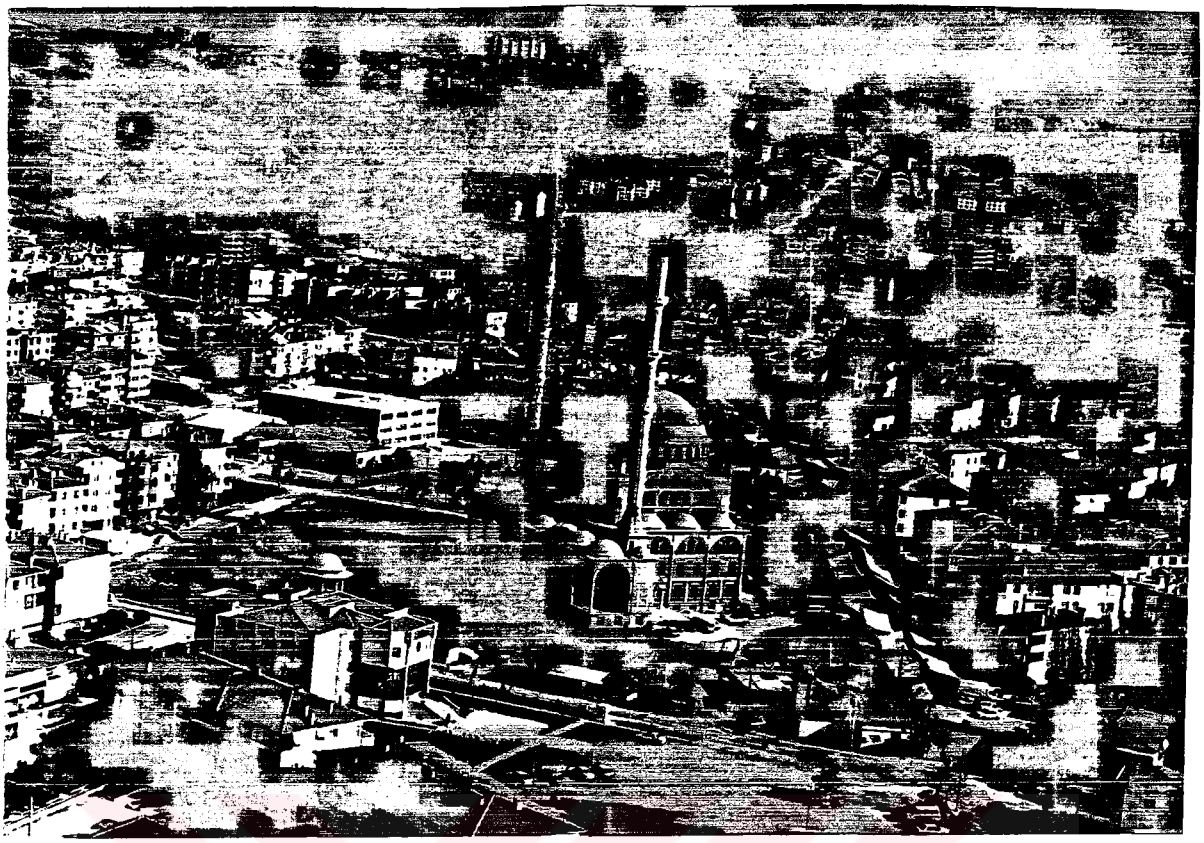


Foto 20. Kentin Doğu kesimi, Kuba Camii, Devebağırtan Tepe yamaçlarına giden Amiral Fahri Korutürk Bulvarı ve üstte Beykent Mevkii

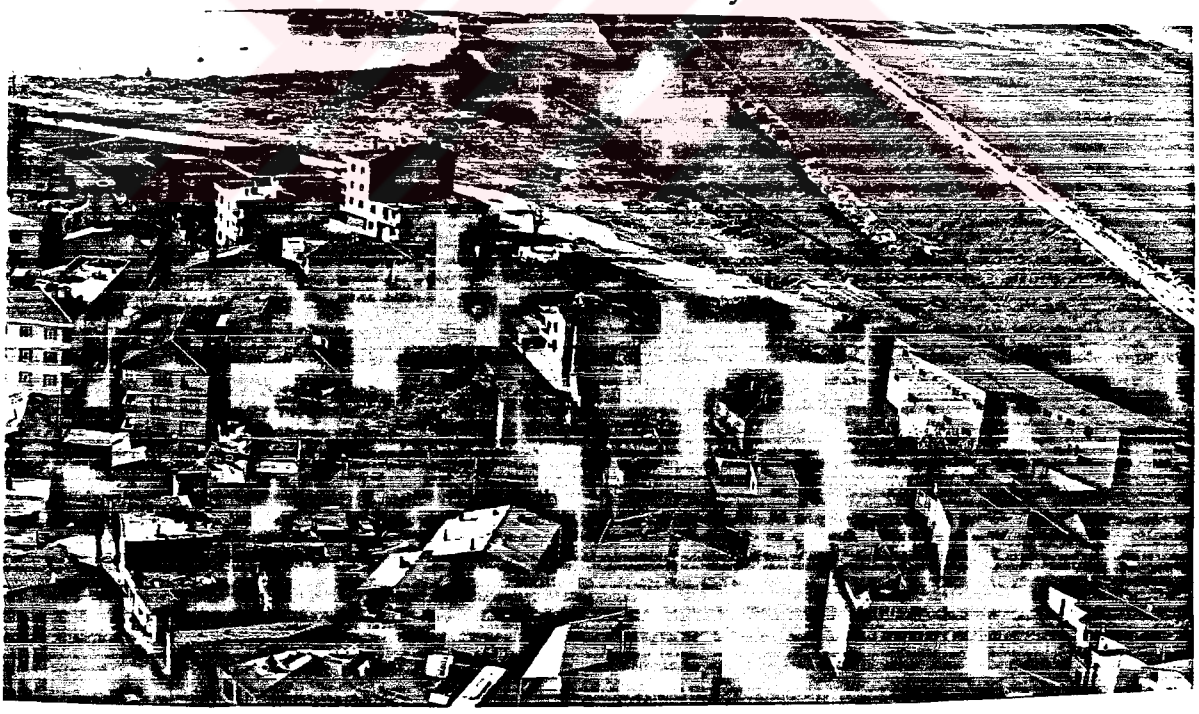


Foto 21. Eski Çekirdek, Üstte Dalyan, sağda Topçuoğlu Fabrikası, önünde Baraj Dolgusu

yerleşim ünitesinde, ilk imar planından bu yana bitişik nizam yapılaşma önlenmiş, ısrarlı uygulamalarla bahçe içinde gevşek yerleşim dokusu gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle 3.361.000 m^2'lik yerleşim alanında, konutlardan çoğunun taban büyüklüğü arsa tutarının % 20'sini geçmemekte, böylece konutların arasında bahçeler halinde 2 milyon metrekareden fazla yeşil alan kendiliğinden ortaya çıkmaktadır.

Eski ünitede konut kat yüksekliği 1-5 kat arasında planlanmıştır. Buradan Eskiçe Çiftliği Mahellesi'ne doğru şu anda boş olan gelişme sahasında bahçe içinde üç katı geçmeyecek gevşek düzende yapılaşma izni vardır. Karayolu ile kıyı arasında ise, batıdan doğuya doğru arazi özelliklerine uyacak biçimde yükseklikler seçilmiştir. Bu kesimde genel kat yükseklikleri 1-4 kat arasındadır. Kordonboyu-Hasan Şevket Caddeleri arasındaki adalarda 3 kata kadar, Hasan Şevket-Cengiz Topel Caddeleri arasındaki parsellerde 4 kata kadar yapılaşma izni vardır. Doğudaki Devebağırtan Tepe yamaçlarında heyelan riskini azaltmak, enine yayılmayı sağlamak için, geniş bahçe içinde 1-2 kat yükseklik kesin olarak uygulanmaktadır. Nihayet en doğuda yer alan Beylikdüzü'nde sağlam temel arazi gözönünde tutularak, aralarında geniş boşluklar bulunması koşuluyla 10 kattan fazla yapılaşmaya izin verilmiştir (Harita 13).

Büyükçekmece 50 bine yaklaşan nüfusu, yarıçapı 1500 metreyi bulan yayılma alanı, ticaret, hizmetler, ulaşım, turizm gibi fonksiyonları ve resmi kurum sayısıyla orta büyüklükte kent sınıfına girer. Kentin bir ucundan diğerine yaya veya motorlu araçla bir saatten az sürede ulaşılabilir. Yönetim, hizmetler, sosyo-kültürel ve ticari yapıların çoğu, İstanbul-Edirne Karayolu çevresindeki merkezi iş sahasında toplanmıştır. Tipik bir santralizasyon yapısı hakimdir. İş ve konut yoğunluğu, merkezden dışa doğru azalır. Endüstri ve imalat, dış ringlerde yer alır. Bu tür modelin gelişmesinde iyi işleyen çevre yolları ile, kent içi ulaşım şebekesi etkili olmuştur.

Harita 13.

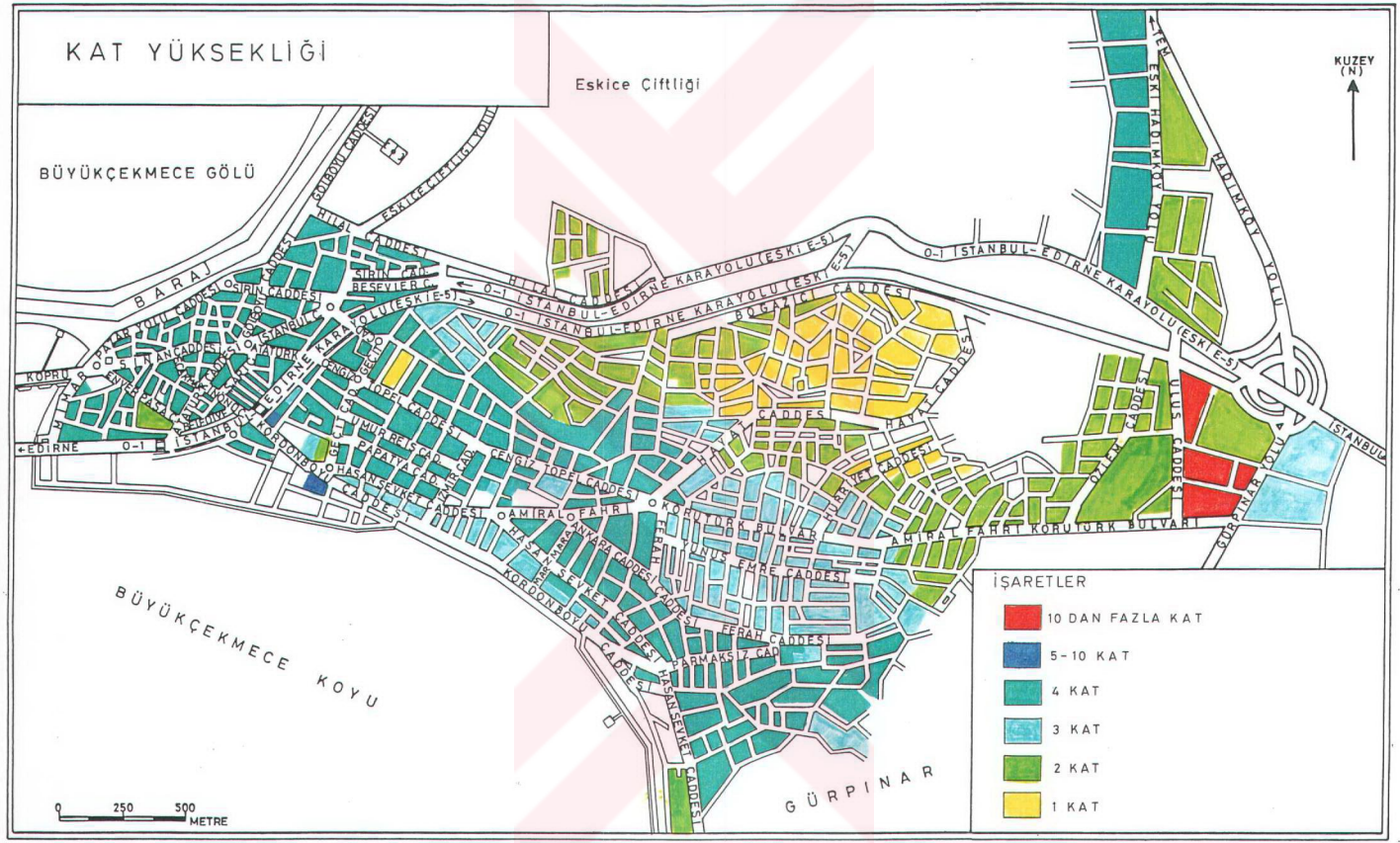

KAT YÜKSEKLİĞİ
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
HİLAL CADDESİ
SİRİN CAD.
BESEVLER C.
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
HAYAT CADDESİ
ULUS CADDESİ
OTEM CADDESİ
HURRİYET CADDESİ
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.
HASAN SEVKET CADDESİ
KORDONBOYU CADDESİ
ANKARA CADDESİ
TOPEL CADDESİ
CENGİZ TOPEL CADDESİ
GEÇİT CAD.
ÇAMLIK CAD.
ÇAMLIK CAD.
PAPATYA CAD.
ÇAMLIK CAD.
ATATÜRK CADDESİ
SİNAN CADDESİ
PALAR YOLU CADDESİ
KOPRU
HİLAR
EDİRNE
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
TEM
ESKİ HADIMKÖY YOLU
HADIMKÖY YOLU
İSTANBUL
GÜRPINAR YOLU
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
İŞARETLER
10 DAN FAZLA KAT
5-10 KAT
4 KAT
3 KAT
2 KAT
1 KAT
0 250 500 METRE

Foto 22. Eski çekirdeğin batı yönden görünümü. Ön planda İstanbul-Edirne Karayolu, sol alt köşede balıkçı barınağı.

Foto 23. Eski Çekirdekte düzenlenmiş yol ve çevrede iş yerleri.

Eski yerleşim ünitesinde radyal, kıyıdaki yeni yerleşim ünitesinde ise enine yol şebekesi hakimdir. Bu yollar, özellikle ana caddeler, idari ve ticari yapıların bulunduğu kent merkezine açılmaktadır. Beylikdüzü Mevkii ile Hadımköy Yolu civarında sanayi ve ticaret merkezlerinin devreye girmesi, santralizasyon sisteminin yavaş yavaş bozulmasına neden olmaktadır (Foto 24). Çevrede yeni ünitelerin ortaya çıkması, ilerki yıllarda desantralizasyona geçişe sebep olacak, bu olgu merkeze giren çıkan nüfus hareketini azaltacaktır. Aralarında yeşil alanların yer aldığı yeni merkezleri (subcenter) gelişmesini teşvik etmek son derece yararlıdır. Yapılan planlama modelinde bu tür mekanlar saptanmış, büyüklükleri belirlenmiştir. Bundan sonra yapılacak iş, ekonomik kuruluş ve ticari firmaların yatırımlarının yeni merkezlere yönelmesini teşvik etmektir. Bu kent modelinde diğer taraftan eski merkezin yükünün hafifletilmesi, tarihi anıtların korunması, merkezde turizme ağırlık verilmesi hedeflenmiştir.

İkinci merkezlerin zamanla ana merkezle birleşmesi, ülkemizdeki kentlerin en karakteristik özelliklerinden biridir. Böylece, betonlaşmış, boşluksuz yapılaşma ortaya çıkmaktadır. Birleşmenin önüne geçmek için, merkezler arasında aktif alanların, öncelikle yeşil kuşak oluşturulması çok önemlidir (O. GÖÇER, 1994). Büyükçekmece'de kent içi ve çevrede yeşil alan oluşturulması ve korunması doğal ve ekonomik faktörler nedeniyle gereklidir. Kent merkezi ile Beylikdüzü arasında Devebağırtan Tepe sırtlarında heyelan tehlikesini önlemek için, 350.000 m^2 yeşil alan ayrılmış, bu sahanın ağaçlandırılmasına başlanmış, böylece her iki kesim arasında geniş bir yeşil kuşak zorunlu olarak oluşmuştur. Benzeri durum kentin kuzeyindeki Göl Koruma Havzası içinde sözkonusudur. Çevre yerleşmelere ve İstanbul'a su sağlayan göl havzasının Büyükçekmece İlçesi sınırı içinde kalan kesimde 11,5 milyon metrekare alan, aktif ve pasif yeşil saha halinde ayrılmıştır.

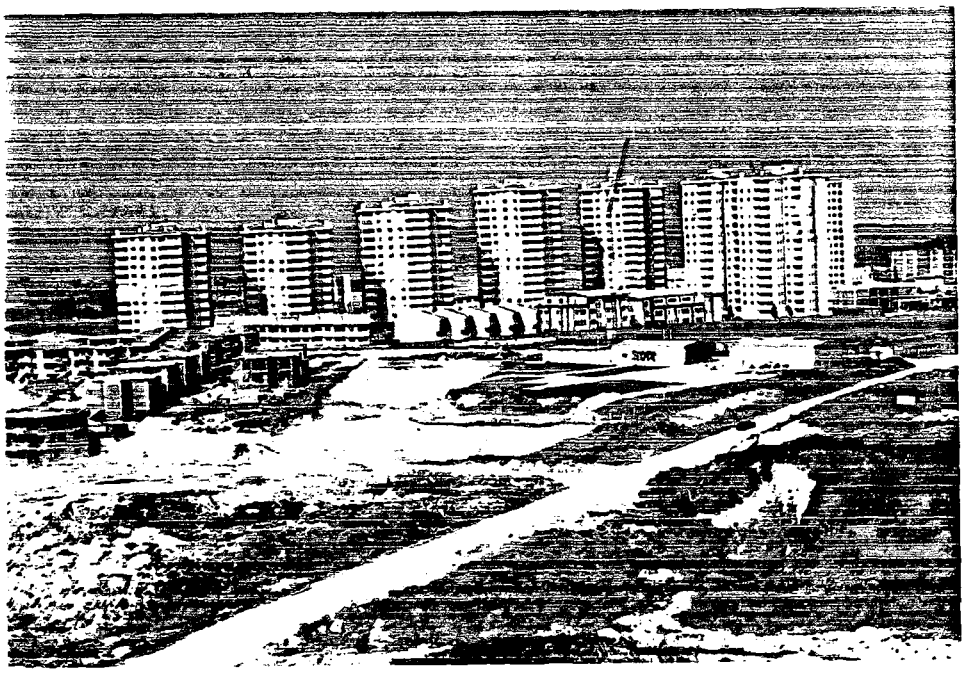


Foto 24. Beykent Mevkii toplu konutlar ve işyerleri

Foto 25. 1995 Yazında Kordonboyu plajı

Kentsel alanda aktif ve pasif yeşil alanlarla, ağaçlandırma sahası, toplam arazinin % 17'sini meydana getirecek biçimde çok yüksek orandadır. 1966 nüfusunu 50 bin olarak varsayarsak, kişi başına düşen yeşil alan 15 m^2'den fazladır. Bu değer hesaplanırken, mücavir yerleşmelerin yeşil alanları değerlendirme dışı bırakılmıştır. Kişi başına 15 m^2 yeşil alan miktarı, İstanbul çevresindeki diğer yerleşmelere kıyasla çok daha fazladır. Gerek bu özellik, gerekse ku kaynaklarının bolluğu, gecekondusuz yapılaşma, halka açık kıyı bandı, çevre şartları gibi karakterler, Büyükçekmece'yi yaşamak için son derece çekici bir hale getirmektedir.

Sanayi ve imalat iş kolları Hadımköy Yolu ile Beylikdüzü Küçük Sanayi Sitesi'nde sınırlandırılmıştır. Kuruluşları plan öncesine giden iki adet fabrika kent merkezindedir. Ancak bu fabrikalar kent dışına taşınma çabası içindelerdir. sanayi ve küçük imalat, kent alanının sadece % 2,6'sını kaplamaktadır. Kentsel alanda geriye kalan % 19,5 payla 1.074.000 m^2 saha, yol, sosyal altyapı, tarım ve diğer kullanım alanlarını içine alır.

7.6. ALTYAPI VE BELEDİYE HİZMETLERİ

Büyükçekmece, 1958 yılında belediye olmuş, nüfusun artması, kentsel fonksiyonların gelişmesi sonucunda 1978 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla ilçe statüsüne kavuşmuştur. Bu yıllarda hızlı kentleşme, altyapı eksikliğini ortaya çıkarmıştır. Çevre yolları, kent içi yol ağı, elektrik, su, kanalizasyon, atıklar, yeşil alanların kent sahasında yerini alması ve diğer altyapı tesisleri büyük ölçüde tamamlanmış durumdadır. Eksik olanların inşaası, bütün hızıyla devam etmektedir. Büyükçekmece bugün İstanbul çevresinde altyapıda önemli sorunu olmayan yegane yerleşim birimidir.

7.6.1. Çevre ve Kentiçi Ulaşım

Büyükçekmece'nin kuruluş ve kentsel gelişmesinde etkili olan faktörlerin başında, şüphesiz kara ulaşımı gelmektedir. Bu karayolu, adı muhtelif tarihlerde, İstanbul Yolu, Londra Asfaltı, E-5, 0-1 olarak değiştirilen İstanbul-Edirne Karayoludur. İstanbul-Edirne Karayolu, daha önce değinildiği gibi sadece kent ekonomisine katkıda bulunmakla kalmayıp, aynı zamanda kent alanının genişleme sınırlarını da belirlemiştir. Kent içi ulaşım ağı, bu ana yola uyacak biçimde gelişmiştir ve sonderece yaygındır. Kent içinde, çevre mücavir alanla, İstanbul, Tekirdağ, Edirne gibi İller ve bu illere bağlı ilçelerle kara ulaşımında hiçbir sorun bulunmamaktadır.

Günümüzde ulaşımın bütün ağırlığını, karayolu şebekesi üstlenmiştir. İstanbul-Edirne (0-1) Karayolu veya TEM (0-2) Karayolu kullanılarak Atatürk Hava Limanı'na trafiğin yoğunluğuna göre yarım saattle bir saat arasında değişen sürede varmak mümkündür. Çevre ile deniz ulaşımı henüz mevcut değildir. Bununla birlikte, kıyı bandında İstanbul ile bağlantıyı sağlayacak Deniz Otobüsü Terminali'nin kurulması planlanmıştır. Deniz otobüslerinin devreye girmesi, Büyükçekmece'yi mevcut Deniz Otobüsü ağı içine sokacak, böylelikle İstanbul'un birçok semtiyle ulaşım rahatça sağlanabilecektir.

Ana karayolu ulaşım güzergahını, ortadan geçerek kenti iki bölüme ayıran İstanbul-Edirne Karayolu oluşturur. Bu yol önceleri eski kent çekirdeğinde yer alan bugünkü Atatürk ve Mimar Sinan Caddelerini izliyor ve Mimar Sinan'ın eseri olan Büyükçekmece Köprüsü'ne ulaşıyordu. Bu caddeler artık kent içi ulaşımının bir parçası durumuna gelmişlerdir. İstanbul-Edirne Karayolu'nun günümüzdeki güzergahının inşasına 1950'lerde başlanılmış, yapım göl ayağı üzerinden geçen modern betonarme köprünün tamamlanmasıyla 1958 yılında

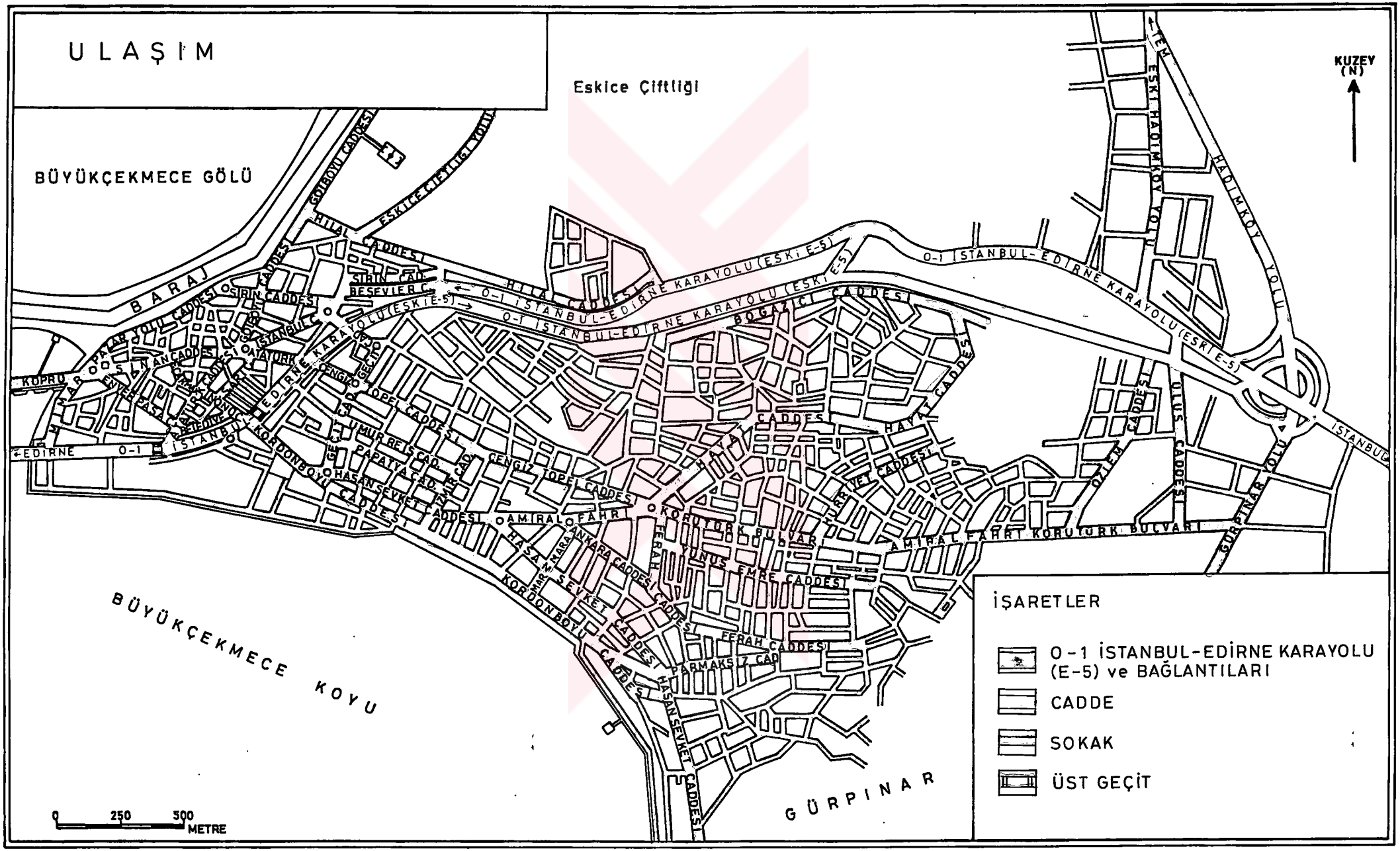
bitirilmiştir. 1965-1969 yılları arasındaki çalışmayla, karayolu çift şerit haline getirilmiştir (Foto 26).

Foto 26. İstanbul-Edirne Karayolunun kent içinden geçen kesimi. Sağda iş alanı.

İstanbul-Edirne Karayolunda, batı yönde Mimarsinan-Kumburgaz-Silivri üzerinden gidildiğinde, Kınalı Kavşağı'nda yol ikiye ayrılır. Kuzey ayrılan asıl yol, Çorlu-Lüleburgaz-Babaeski-Havsa yerleşimlerini geçerek Edirne'ye ulaşılır ve buradan Kapıkule sınır kapısından dış ülkelere açılır. Kınalı kavşağından batıya devam eden koldan, Marmara Ereğlisi-Tekirdağ-Enez üzerindeki İpsala sınır kapısından da Yunanistan ve diğer Balkan Ülkelerine çıkış yapmak mümkündür.

Büyükçekmece'den İstanbul yönüne doğru, kent çıkışından hemen sonra Devebağırtan Tepe'nin dik yamaçları keskin virajlarla aşılır. Bu kesimde ağır

Harita 14.


ULAŞIM
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
KUZEY (N)
İŞARETLER
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (E-5) ve BAĞLANTILARI
CADDE
SOKAK
ÜST GEÇİT
0 250 500 METRE

vasıta rampasıyla, yol iki gidiş ve bir geliş olmak üzere üç şeride çıkar. Kış mevsiminde zaman zaman meydana gelen buzlanma, virajlarda tehlike oluşturur. Yine tepenin denize bakan yamaçlarında şiddetli yağış sonrasında, heyelan sözkonusudur. Heyelanı önlemek için drenaj, islah ve ağaçlandırma çalışmaları yapılmış, yol güzergahı giderek zirveye doğru kaydırılmış, böylelikle heyelan alanında uzaklaşılmıştır. Bu karayolu kullanılarak, İstanbu'un merkezi kesimlerine 40-50 km arasında değişen uzaklık yaklaşık bir saatte alınabilir. Geceleri trafik yoğunluğunun azalmasıyla, bu süre daha da kısalabilir.

Beylikdüzü Mevkiinde, karayolu üzerinde yapılan ana kavşakta, kent ulaşımında önemli olan iki ana bağlantı mevcuttur. Kavşaktan kuzeye ayrılan Hadımköy Yolu, çevresinde sanayi tesisleriyle dikkati çeker ve 0-2 (TEM) Otoyoluna ilişkiyi sağlar. Bu otoyol düzgün altyapısı ve kent merkezlerinin dışından geçmesiyle, Edirne'ye ulaşım süresini çok daha kısaltır. Kavşaktan deniz yönüne ayrılan Gürpınar Yolunda, çok katlı iş merkezleri, toplukonut yapıları ve sanayi sitesi yer alır. Bu tesisler geçildikten hemen sonra, kent merkezine yeni açılan Amiral Fahri Korutürk Bulvarı ayrımı gelir. Bulvar, 1985 yılında kentin ana girişi olarak ele alınıp planlanmıştır. Bulvar haline getirme çalışmaları 1991 yılında başlamış, 1995 de gidiş-geliş genişliği 30 metreye çıkarılmış ve Gürpınar Yoluna bağlantı tamamlanmıştır. Bu yeni yol ilerki yıllarda kentsel yayılmayı önemli ölçüde belirleyecektir (Foto 20).

Eski kent çekirdeğinde radyal uzanış, yeni kentsel alanda ise doğu-batı yönde uzanış hakimdir (Harita 14). 1987 yılında kent içi yol uzunluğu 14 km kadarken, bugün bu uzunluk 20 km'yi geçmiştir. Kentteki cadde ve sokaklar genelde İstanbul-Edirne karayoluna paralel biçimde doğu-batı yönde gelişmişlerdir. Aksi yönde, kuzey-güney istikametindeki cadde ve sokak sayısı, diğerine kıyasla çok daha azdır. İstanbul-Edirne Karayoluna, deniz tarafındaki yeni kentsel alandan açılan yollar, Gürpınar Yolundran hemen sonra Ulus ve

Özlem Caddeleriyle başlar. Ancak ana karayoluna dik biçimde gelen bu caddelerin bağlantı noktaları henüz tamamlanmamıştır. Devebağırtan Tepe'nin yamaçları inilip kent merkezine gelindiğinde, sırasıyla Cengiz Topel Caddesi, Stad Yolu Sokak, Kordonboyu Caddesi ve Mehtap Sokak girişleri yer alır. Ana karayoluna göl kıyısındaki eski kent çekirdeğinden olan bağlantılar ana kavşaktan itibaren sırasıyla Eski Hadımköy Yolu, Beşevler, Atatürk, İstanbul, İnönü ve Miman Sinan Caddeleridir. Bu caddeler arasında yer alan sokakların karayoluna birleşme noktaları, tarafik akışını rahatlatmak amacıyla kesilmiştir.

Tarihi çekirdekteki ulaşım eksenini eski İstanbul yolu oluşturur. Diğer cadde ve sokaklar bu eksenden radyal biçimde çevreye yayılırlar. Yukarıda isimleri verilen caddeler ile Enver Paşa ve Fevzi Çakmak Caddeleri ve bu caddelere birleşen sokakların yapılışları kent tarihi kadar eskidir. Caddelerin kesişme noktalarında bulunan Beşevler, Postabaşı, Sığır Meydanları, kentin yıl boyunca en hareketli kesimleridir. Göl kıyısı boyunca kuzeye giden Gölboyu Caddesi ile Eskice Çiftliği'ne ulaşımı sağlayan Eskice Yolu, yine eski güzergahlardır. Pazaryolu ve Şirin Caddeleri ise, kentsel gelişme sonucu açılan yeni caddelerdir. Yüzyıllar boyunca çevre ulaşımına hizmet veren tarihi Büyükçekmece Köprüsü, taşıt ve yaya trafiğine kapatılarak onarıma alınmıştır. Atatürk ve İnönü Caddeleri'nin bazı bölümleri kanalizasyon altyapı çalışmalarının tamamlanmasından sonra yeniden ele alınmış, ışıklandırılmış, parke taşı döşenmiş yaya trafği ve alışverişe uyacak biçimde modern ve hoşgörünümlü hale getirilmiştir.

Eski kent çekirdeğini, deniz tarafındaki yeni kentsel alana, İstanbul-Edirne Karayolunu aşarak birleştiren üç bağlantı yeri mevcuttur. Bunlardan ikisi, yaya trafiğine hizmet veren üst geçitlerdir. Diğeri ise, karayolunu alttan geçen ve motorlu taşıtlara hizmet veren Geçit Caddesidir. kentin en batı ucundaki yeni

betonarme köprüyü yine alttan geçerek kentin iki kesimini birbirine bağlayacak yeni bir caddenin açılması planlama safhasındadır.

Deniz tarafında kalan yeni kentse alanda, karayoluna paralel biçimde uzanan doğu-batı yönlü ulaşım sistemi egemen olur. Aynı zamanda kıyıya da paralel olan Kordonboyu, Hasan Şevket, Cengiz Topel Caddeleri ile Amiral Fahri Korutürk Bulvarı, motorlu araç ve yaya trafiğinin bütün ağırlığını üstlenirler. Bu caddeler doğudaki Gürpınar (Anarşa) yerleşim birimine bağlantı sağlayan toprak yollar halinde iken, 1950 lerden sonra genişletilerek asfaltlanmışlardır. Diğer caddeler, örneğin, Papatya, Umur Reis, Ankara, Ferah, Parmaksız Caddeleri, eski ara yolların genişletilmeleriyle ortaya çıkmışlardır. İstanbul-Edirne Karayolunu alttan geçitle keserek, kentin iki kısmını motorlu araç trafiğine birleştiren Geçit Caddesi, 1958 yılında devreye girmiştir. İzmir Caddesinin genişletimlesi ve düzenlenmesi 1979'da, Cengiz Topel Caddesinin modern hale getirilmesi 1983 yılında bitirilebilmiştir.

Albatros Mevkii ile göl ayağı arasında yer alan kıyı bandından hemen sonra uzanan Kordonboyu Caddesi, motorlu araç trafiğine kapatılmış durumdadır. 13,5 metre genişlieğindeki caddenin, 7,5 metresi yaya yürüyüş yolu, 6 metresi bisiklet gezi yolu olarak düzenlenmiştir (Foto 27). Göl kıyısında gezi ve spor amaçlı yaya yollarının hizmete sunulması planlama aşamasındadır.

7.6.2. Şehir Suyu ve Kanalizasyon

İçme ve kullanma suyu 1965 yılında kadar, halen ayakta duran tarihi çeşmelerden sağlanıyordu. 1965 yılında iki adet derin su kuyusu açılarak, evlere su dağıtımına başlanmıştır. 1978'de şebeke yenilenerek genişletilmiş, derin su kuyusu sayısı dörde çıkarılmıştır. 1980 yılında Sülüklü Gölü menbasından şebeke döşenerek, bu kaynaktan 1,5 l/sn su üretilmiştir. 1986'da Çakmaklı Köyü'nde bu-

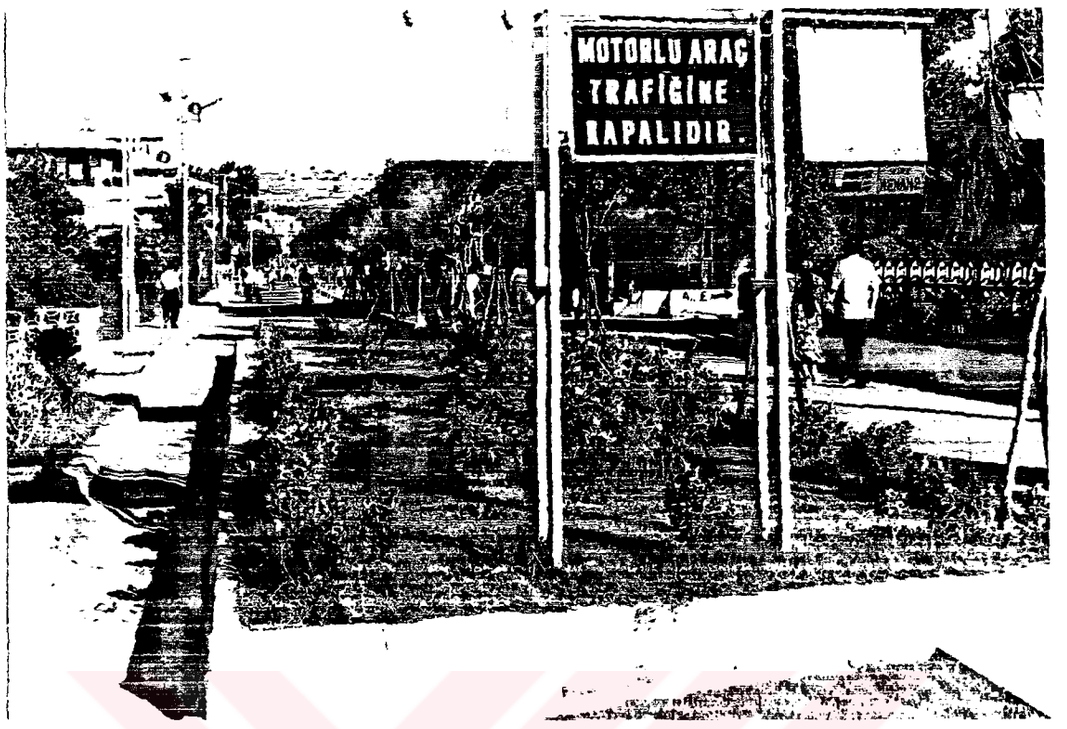


Foto 27. Yaya ve bisiklet yolu olarak kullanılan Kordonboyu Caddesi

lunan iki adet doğal kaynak birleştirilmiş, buradan 3,5 km uzunlukta toprakaltı hattı döşenerek kente su takviyesi yapılmıştır.

İnşasına 1984'de başlanan ve 1987 yılında bitirilen Büyükçekmece Barajı, su sorununa kesin çözüm getirmiştir. Kentin, mücavir alanlara yayılıp azami genişliğe ulaşması durumunda bile su problemi olmayacaktır. 1987 yılında su, kanalizasyon ve diğer altyapı hizmetleri göl çevresiyle birlikte ele alınmış, bu hizmetler İSKİ'ye devredilmiştir. İSKİ ve Büyükçekmece Belediyesi'nin ortak çalışmalarıyla, kent şebekesi yenilenerek modern hale getirilmiştir.

Foto 28. Kanalizasyon çalışması (1995)

Foto 29. Kanalizasyon çalışması (1995)

Uzun süre geciken kanalizasyon hizmetleri 1994 Temmuzunda ele alınmış, şebekenin tamamı, 1995 yılı içinde bitirilmiştir (Foto 28 ve 29). Kentiçi tesisat uzunluğu 112 km'yi bulmaktadır. Projenin devamı nitelğinde olan Büyükçekmece Gölü ve Koyunu atıklardan koruyan kollektör inşaası halen sürmektedir.

Sanayi kontrol altındadır ve tehlike oluşturacak bir sanayi atığı yoktur. Göl havzasını ve koyu atıkların kirletmesinden korumak için, kent alanında 4,5 km uzunluğunda ana toplama kanalı inşa edilmiştir. Ana kanalda biriken atıklar kollektörde arıtıldıktan sonra, deniz seviyesinin 35 metre altından 1500 metre uzunluğunda çelik boruyla koy açığındaki akıntılı kesime boşaltılacaktır. Kent ve çevresinin çöp sorununun gidermek için 20 kadar toplama aracına ihtiyaç vardır.

7.6.3. Yeşil Alan ve Ağaçlandırma

Ülkemizde imar planlamalarında kentli nüfus başına düşen yeşil alan miktarının 7 m^2 olması öngörülmüştür. Bununla birlikte çarpık kentleşme nedeni

Foto 30. Fidan dikim çalışmaları (1994 yılı)

ile bu hedef tutturulamamıştır. Kentli nüfus başına düşen yeşil alan Antalya'da 3,9 m^2 , İzmir'de 2.8 m^2 , Ankara'da 2.3 m^2 , İstanbul'da ise sadece 2,1 m^2 dir (TÜRKİYE ULUSAL RAPORU, 1995). Büyükçekmece, İstanbul metropolunun baskısına rağmen, kişi başına düşen yeşil alan miktarıyla ülke genelinde ilk sıralarda yer alır. Devebağırtan Tepe'nin yamaçlarında, heyelan tehlikesinin olduğu sahada ağaçlandırmaya 1986 yılında başlanılmıştır. Kentsel alanda, çoğunluğu bu kesimde olmak üzere 510.000 m^2 ağaçlandırılmış saha mevcuttur. Yine kentsel alanda 310.000 m^2 aktif yeşil alan, 120.000 m^2 pasif yeşil alan vardır.Ağaçlandırma ile aktif yeşil alanın tutarı 820.000 m^2 'yi bulur. Böylece 1996 yılı nüfusuna göre (47.000 kişi), kentli nüfusa düşen yeşil alan miktarı 17 m^2'yi geçer. Kuzeydeki göl koruma havzasındaki aktif alanın bu hesaba katılması durumunda, bu miktar daha da yukarılara çıkar.

Uzunluğu 2 km'yi bulan Büyükçekmece kıyı bandı, plaj sahası dışında yeşil alan ile kaplıdır. Bu yeşil saha, bataklık sahanın kurutularak dolgu yapılması sonucunda kazanılmıştır. Kazanılan saha 200.000 m^2 'ye yakındır. Bunun 85.000 m^2 'si , doğu kesimdeki Albatros Mevkiindedir. Albatros'daki dolgunun tamamı yeşillendirilmiş olup, 5.000 m^2 'si park ve bahçe halindedir (Foto 31 ve 32). Kıyı bandının batı kesiminde yeşillendirme ve değerlendirme projesi halen sürmektedir. Böylelikle, kıyı bandının tamamı halka açık, deniz ve su sporları yapmaya uygun duruma getirilmiştir. Büyükçekmece Gölü kıyısında 1988 yılında daha küçük ölçekte dolgu yapılmış, bunun 7.000 m^2 'sinde Kapalı Pazar Alanı kurulmuştur.

7.6.4. Belediye Yapısı

Belediyelerin 1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanunu ve 1984'de yürürlüğe konulan 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'na göre 44 çeşit geliri vardır. Bu gelir türlerine ek olarak devlet gelirlerinden aldıkları payla, gelir sayısı 80'e yaklaşır. 5237 sayılı kanunun yerine yürürlüğe konular 2464 sayılı Belediye

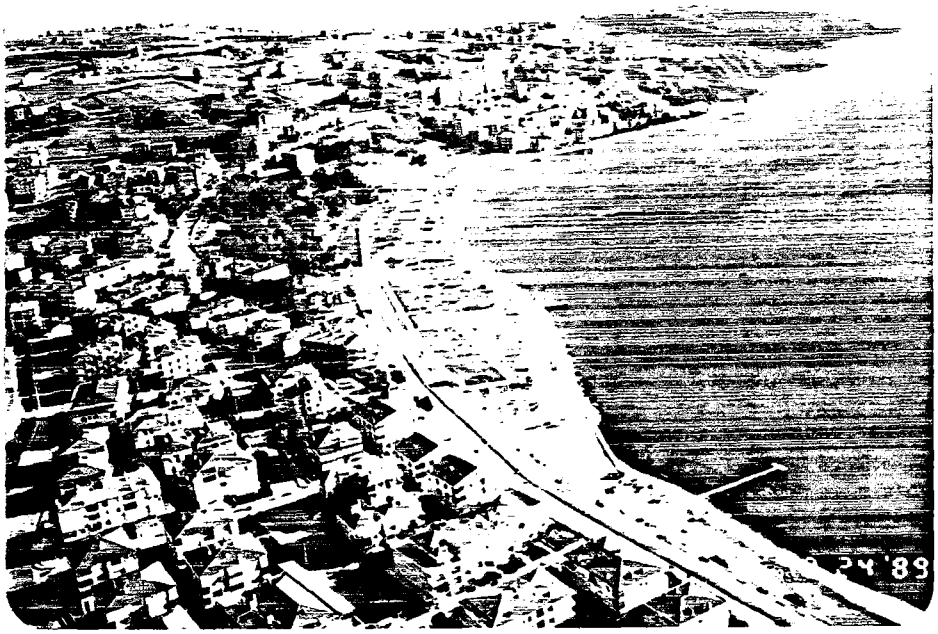
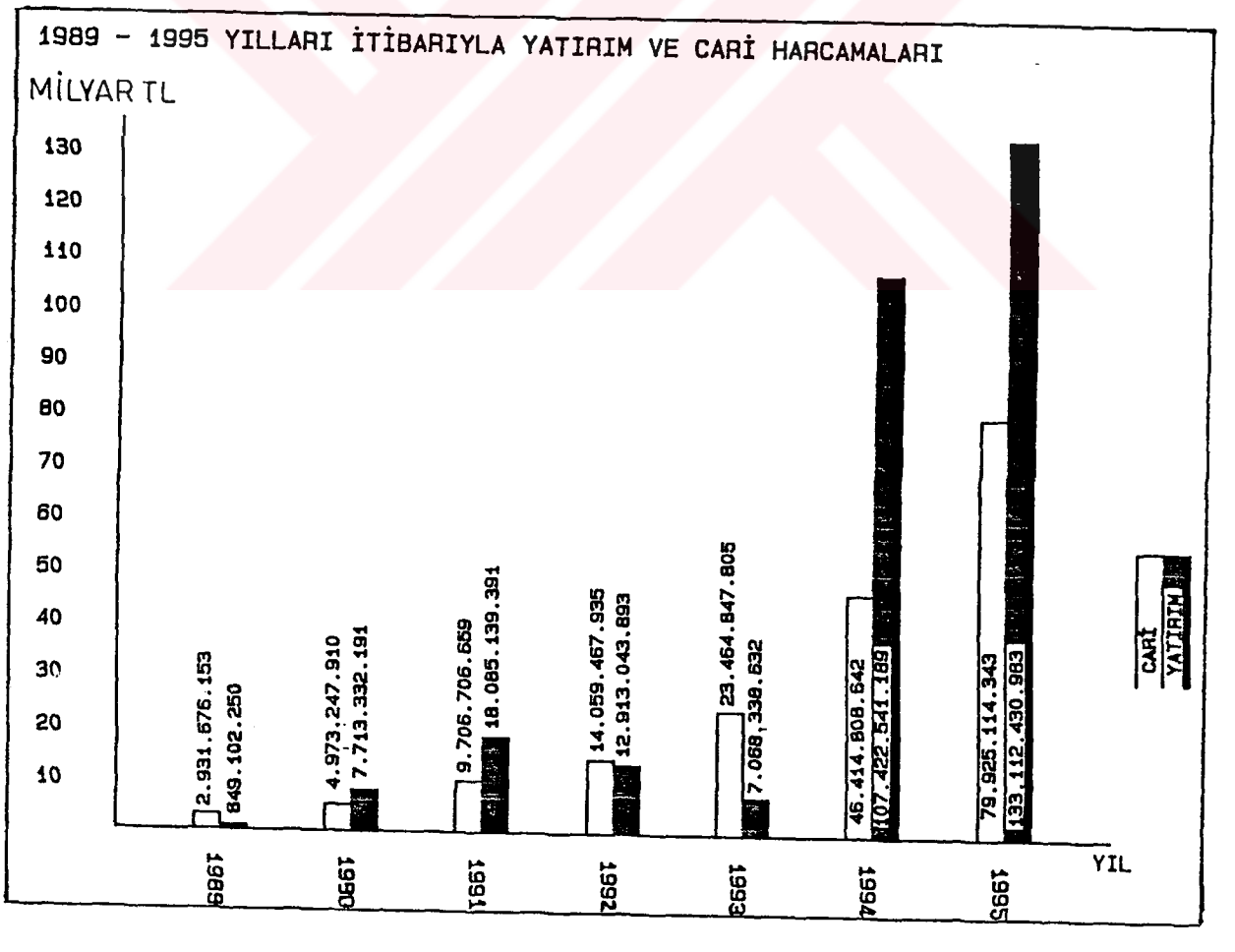


Foto 31. 1989-1990 da Albatros dolgu sahası

Foto 32. 1989-1990 da Albatros Mevkii dolgusu. Albatros'tan göl alanına doğru görünüm

Gelirleri Kanunu, belediyelere gelir bakımından kolaylıklar sağlamıştır. Diğer taraftan 2380 sayılı,devlet tarafından tahsisi edilen genel bütçeye, vergi gelirlerinden belediyelere pay verilmesini öngören kanunla, belediyelere maddi bakımdan önemli rahatlama gelmiştir. Ayrıca 3293 sıyılı kanunla, emlak vergilerinin tahakkuk ve tahsil yetkisi ve kullanma hakkı, 1986 tarihinden itibaren belediyelere bırakılmıştır.

Büyükçekmece Belediyesi'nin mevcut yasalara göre başlıca gelirlerini, genel bütçe gelirlerinden pay, imar mevzuatına göre alınan vergi ve harçlar, emlak vergisi, ilan ve reklam, eğlence, işgal harcı, tatil günleri çalışma ruhsatı harcı, işyeri açma izin harcı, kira gelirleri, çeşitli hibeler oluşturur. Belediyece yönetilen kurum ve teşebbüslerin, mezarlık, özel parklar, otopark, mezbaha, otobüs vb. gelirleri de buna eklenebilir (H. AKGÜN. 1992).



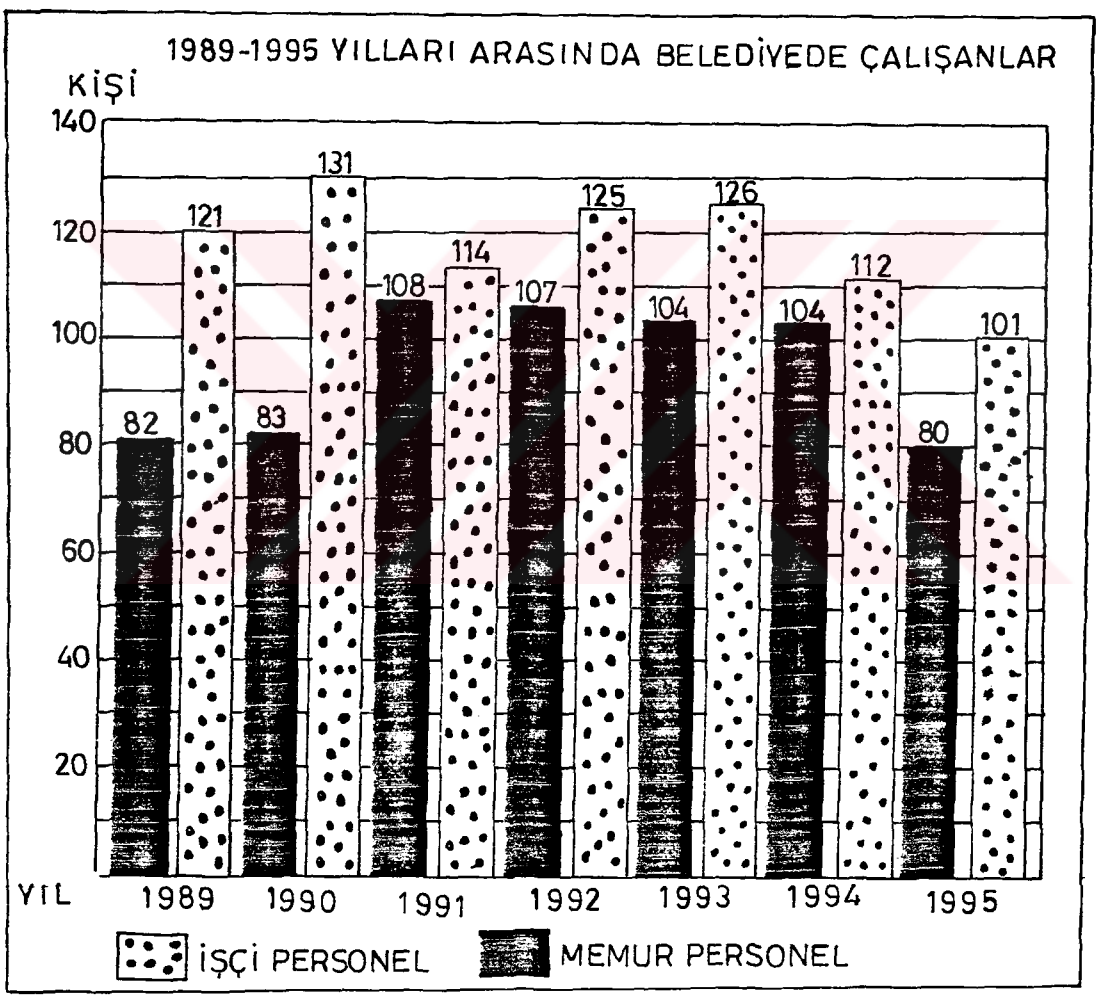
Şekil 4.

1980'lere kadar çok düşük, daha çok cari harcamaları karşılayabilecek bütçe ile çalışılmıştır. 1980 yılında toplam gelir sadece 36 milyon TL kadardı. 1981 yılında Belediye Gelirlerini Düzenleyen Kanun, gelirlerde hızlı bir artışa neden olmuş ve rahatlama getirmiştir. Gelirler 1984'de 131 milyonu bulmuş, 1987'de 1,5 milyara yaklaşmıştır. Nüfus artışı, kentsel büyüme ve buna bağlı olarak ortaya çıkan altyapı ihtiyaçlarına rağmen, bazı yıllar dışında 1994'e kadar genelde gelirlerin büyük bölümü cari harcamalarda kullanılmıştır. Örneğin, 1989'da 3.781 milyon olan bütçenin % 77,5'u cari giderler (2.932 milyon), % 22,5'u yatırım harcamalarından (849 milyon) oluşuyordu. 1990-1991 devresinde yatırımlar az da olsa ön plana çıkmıştır. 12.687 milyonluk 1990 bütçesinde, yatırımlar 7.713 milyonla % 39'a kadar gerilemiştir. 1991 yılında gelirler, önceki yıla göre bir katından fazla artışla 27.792 milyona erişmiştir. Bu yılda yatırımların payı 18.085 milyonla % 65'e yükselmiş, cari giderler 9.707 milyonla % 35'e kadar düşmüştür. 1992-1993 dönemi, cari harcamalardaki artışla dikkati çeker. Diğer taraftan bu dönemde, gelirlerde bir duraklama gözlenir. Nitekim 1992 yılı geliri, bir önceki yıla göre azalarak 26.973 milyona düşmüştür. Cari harcamalara 14.060 milyonla % 52'ye çıkarken, yatırımlara ayrılan pay 12.913 milyonla % 48'e gerilemiştir. 1993 yılında bütçenin 30.523 milyona çıkmasına rağmen cari giderler ve yatırımın harcamaları arasında büyük bir dengesizlik meydana gelmiştir. 1993'de yatırımların payı 7.068 milyonla % 23'e kadar azalırken, cari harcamalar 23.465 milyonla % 77'lere ulaşmıştır.

1994 ve 1995 yılları bütçeleri, gelir ve harcamalar bakımından geçmiş yıllara kıyasla çok farklı özellik göstermektedir. 1994 yılı harcaması, bir önceki yıla göre beş kat artışla 153.837 milyona çıkmıştır. Cari ve yatırım harcamaları, yine önceki yıla göre tam tersi bir durum arzetmektedir. Cari harcamalar 46.415 milyonla % 30'a gerilemiş, yatırımlar ise 107.422 milyonla % 70'e yükselmiştir. Bu oran, 213.038 milyonu bulan 1995 harcamasında da korunmuştur. Bu yılda,

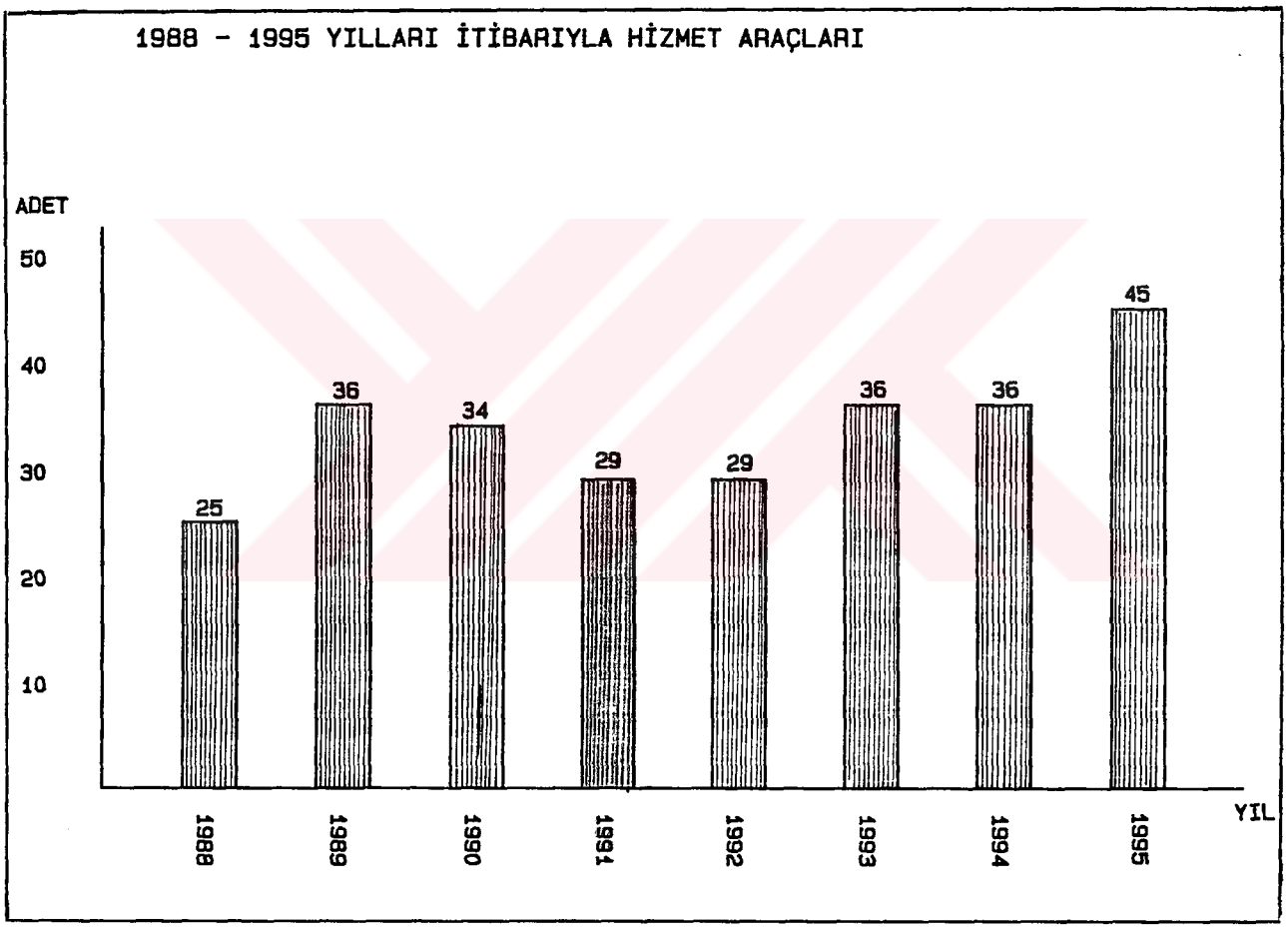
cari harcamalar 79.927 milyonlar % 37'yi bulurken, yatırımlar 133.113 milyonla % 63 paya sahipti (Şekil 4.).

1980'lerin başında belediye'de 70-80 kadar personel mevcuttu. 1989 yılında işçi ve memur personel sayısı 200'ü geçmiştir. 1994 yılına kadar bu sayı civarında oynamıştır. 1995'de toplam 181 çalışan vardır. bunun 80'ini memur, 101'ini ise işçi personel oluşturmaktadır (Şekil 5.).



Şekil 5.

Hizmet araç sayısı bakımından kentsel gelişmeye kıyasla bir artış sağlanamamıştır. 1988 yılında 25 olan araç sayısı, 1995'de sadece 45'e yükselebilmiştir (Şekil 6.). Bu sayı, yaz aylarında kalabalıklaşan nüfusa yeterince hizmet götürememektedir. Özellikle, çöp toplama araçlarında sayısal olarak önemli bir eksiklik sözkonusudur. Bu eksikliği kapatabilmek için, çeşitli çözüm yollarına başvurulmaktadır.



Şekil 6.

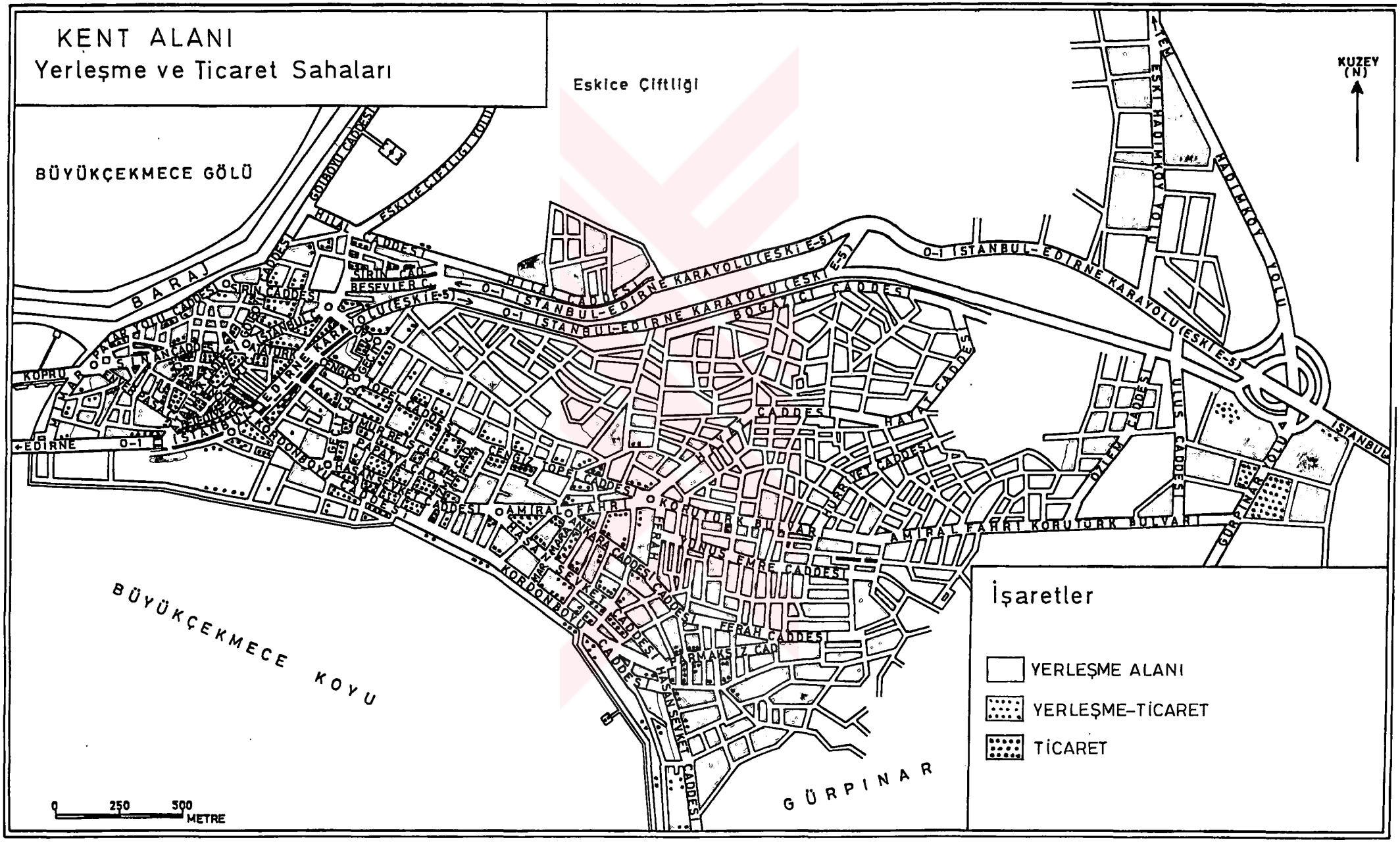
VIII. BÜYÜKÇEKMECE'DE 1966 YILINDA KENTSEL FONKSİYONLAR VE SOSYO-EKONOMİK YAPI

8.1. KENTSEL FONKSİYONLAR

Büyükçekmece'de faal nüfus sayısı, faal nüfusun iş kollarına göre ayrımını belirleyen nüfus analizleri mevcut değildir. Bu nedenle, kentsel fonksiyonları belirlemek amacıyla 1995 yılında kentsel alandıka tüm resmi-özel kuruluş ve işyerlerini kapsayan anket uygulaması yapılmış, bunların faaliyet kolları ile işyerleri tek tek dolaşılarak tespit edilmiştir. Anket çalışması sonucu elde edilen verilerden yararlanarak, kentsel fonsiyonların önceliklerine göre sıralanışı, bunların kent alanındaki ağırlık noktalarının ortaya çıkarılmasına çalışılmıştır.

1995 yılı sonu itibarıyla kent alanında faaliyette olan 1.463 işyeri tespit edilmiştir. Bu işyerlerinin harita görüldüğü gibi kentsel alanda dengeli biçimde dağılımları sözkonusu değildir. Tam tersine belirli noktalarda, özellikle ana caddeler ve ana caddelerin kesişme yerlerinde yığılma görülmektedir. Diğer ifadeyle ana ulaşım arterleri, işlerlerinin dağılımı tayin eden başlıca faktördür. Kentin tam ortasından geçen İstanbul-Edirne Karayolu kenarındaki iskan adaları, işyeri sayısı bakımından en yoğun kesim olarak ilk bakışta hemen göze çarpar. İşyeri yoğunluk sahası, İstanbul-Edirne Karayoluna kuzey ve güney yönlerden açılan Atatürk, İnönü, Belediye, Kordonboyu, Geçit Caddeleri boyunca iç kesime doğru sokulma imkanı bulur. Ana karayolundan uzaklaştıkça, bu caddeler üzerinde ikinci derece yoğunluk merkezlerinin yer aldığı görülür. Bunlardan biri İstanbul-Edirne Karayolu ile Marmara Denizi arasında yer alan yeni kentsel gelişme alanındaki Hasan Şevket Caddesi ile Papatya Caddesi arasındaki iskan adalarıdır. Bir diğeri ise, kentsel alanın en doğu ucundaki Beylikdüzü Mevkiindeki Gürpınar Yolu çevresidir. Yine Beylikdüzü'nde, ana kavşaktan

Harita 15.

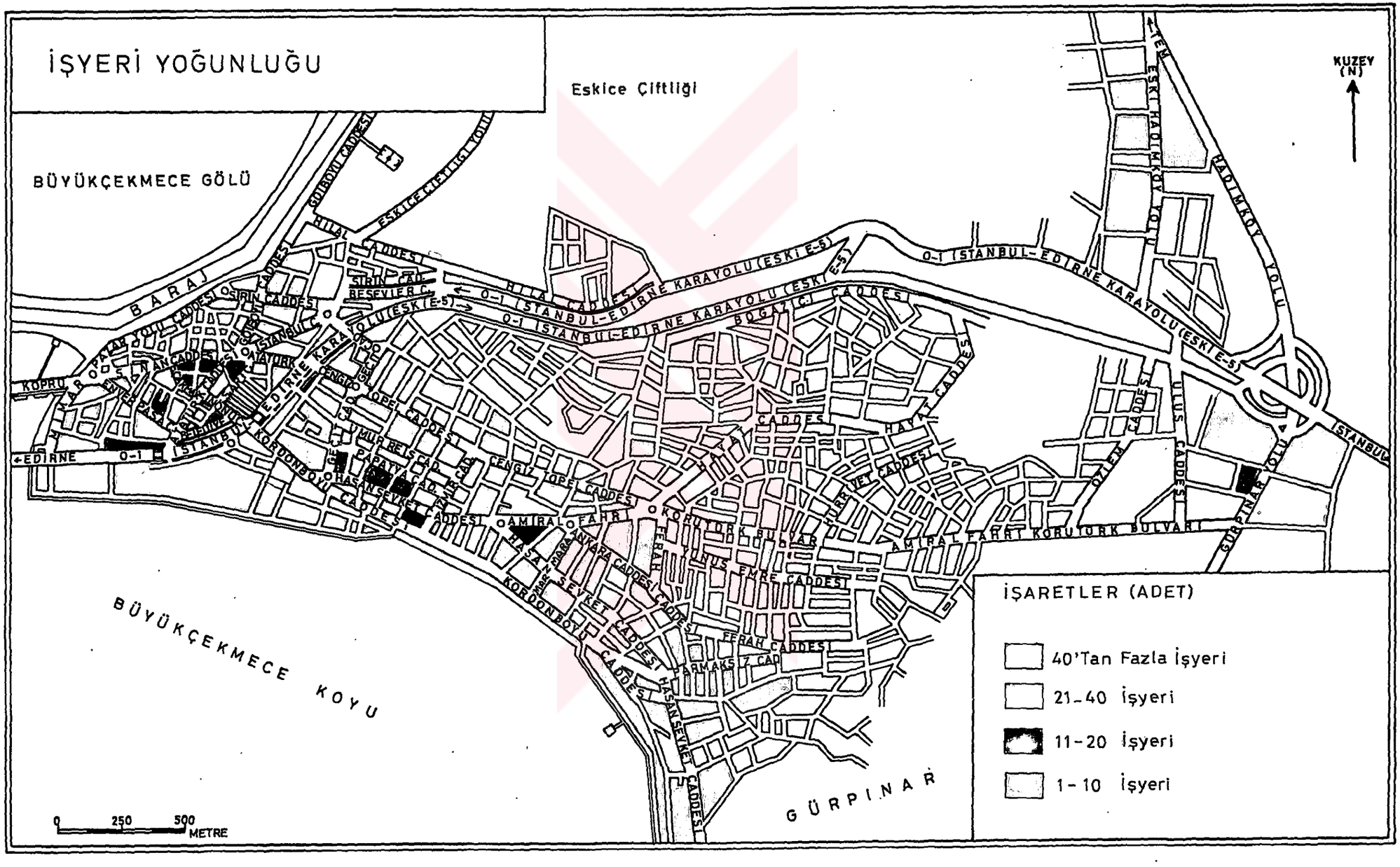

KENT ALANI
Yerleşme ve Ticaret Sahaları
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
KUZEY (N)
İşaretler
YERLEŞME ALANI
YERLEŞME-TİCARET
TİCARET
0 250 500 METRE
BARAJ
HİLAL CADDESİ
SİRİN CAD.
BESEVLER C.
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
HAYAT CADDESİ
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
KORUTÜRK BULVARI
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
HASAN SEVKET CADDESİ
KORDONBOYU CADDESİ
ULUS CADDESİ
ÖZLEM CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
HADIMKÖY YOLU
ESKİ HADIMKÖY YOLU
TEM
KÖPRÜ
EDİRNE
O-1 İSTANBUL
İSTANBUL

kuzeye ayrılarak TEM Karayoluna bağlantıyı sağlayan Hadımköy Yolu civarında, sanayiye bağlı olarak meydana gelen küçük bir birikme oluşmuştur.

Foto 33. Eski çekirdekte Atatürk Caddesinin işyerleri

İşyerleri yoğunluk haritası incelendiğinde, İstanbul-Edirne Karayolunun kuzeyi ile güneyi arasında işyeri sayısı bakımından üzerinde durulması gereken bir dengesizliğin mevcut olduğu hemen göze çarpar (Harita 16.). Karayolunun kuzeyinde göl kıyısına kadar uzanan eski iskan sahası, karayolunun güneyinde Marmara Denizi'ne kadar uzanan alanda yer alan yeni kentsel gelişme sahasından sayısal olarak çok daha fazla işleri barındırmaktadır. Oysa eski çekirdek yüzölçüm bakımından, yeni gelişme sahasından çok daha küçüktür. Eski çekirdeğin bu üstünlüğü, tarihi faktörden kaynaklanmaktadır. Bu kesimden geçerek tarihi Büyükçekmece Köprüsü'ne yönelen eski İstanbul-Edirne yolu, yakın yıllarda yer yer değişmeye uğramakla birlikte yine de işyerlerini kendisine çekme özelliğini muhafaza etmektedir. Eski karayolu güzergahında yer alan

Harita 16.


İŞYERİ YOĞUNLUĞU
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
KUZEY (N)
İŞARETLER (ADET)
40'Tan Fazla İşyeri
21-40 İşyeri
11-20 İşyeri
1-10 İşyeri
0 250 500 METRE
BARAJ
HILAL CADDESİ
SİRİN CAD.
BEŞEVLER C.
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
HAYAT CADDESİ
HURRİYET CADDESİ
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.
HASAN SEVKET CADDESİ
KORDONBOYU CADDESİ
ANKARA CADDESİ
CENGİZ TOPEL CADDESİ
PAPATYA CAD.
UMUR REİS CAD.
ATATÜRK
KOPRU
EDİRNE
ESKİ HADIMKÖY YOLU
HADIMKÖY YOLU
ULUS CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
İSTANBUL
TEM

bugünkü İstanbul, Atatürk, Mimarsinan Caddeleri, bu caddelerin kesişme noktalarındaki Beşevler, Sığır, Postabaşı, Havuzbaşı Meydanları, kentin en hareketli yerleridir. Bu kesimlerde, tek veya birkaç katlı binaların alt katlarında bitişik nizamda, sıkışık dokuda, geleneksel küçük mekanlı dükkanlar günümüzde de varlıklarını korumaktadır. Bu görünüm son yıllarda modern çok katlı betonarme apartmanlarla bozulmakla birlikte, Fevzi Çakmak ile Şevki arı Caddeleri çevresinde hala hakimdir. Kent pazarı eski çekirdekte kurulmaktadır. Öte yandan yıl boyunca devamlı otorulan konutların çoğu yine bu kesimde bulunmaktadır. Yakın yıllarda İstanbul-Edirne karayolunun yeni güzergahına doğru işyerlerinde bir kayma hareketinin olduğunu da belirtmekte yarar vardır.

Marmara kıyısında yer alan yeni kentsel gelişme alanında, işyeri sayısında azalma görülür. Bu azalma bazı iş kollarının mevsimlik faaliyette bulunmalarıyla da ilgilidir. Yaz mevsiminde turizm ve sayfiyeciliğin başlamasıyla, bütün iş kolları canlanır. Kış mevsiminde ise yazlık sitelerin ve sayfiyelerin boşalmasıyla durgunluk başlar, alış-veriş azalır, bazı dükkanlar kapanır. Ancak son birkaç yıldır sitelerin yıl boyunca kullanılmaları, toplu konut tesislerinin inşa edilmesi gibi yeni gelişmeler, bu kesimi cazip hale getirmektedir.

1980'li yıllara kadar işyerlerinde toplama eğilimi oldukça zayıftı. Bunlar kuruluş yeri olarak ana caddeler veya ana cadelere açılan sokaklar üzerindeki apartman ve diğer yapıların alt katlarını tercih ediyorlardı. İmalat kolunda üretim yapan fabrikalar ile irili ufaklı atölyeler, kent içinde gelişigüzel dağılmış durumdaydı. 1978-1979 yıllarında han, pasaj, çarşı gibi sadece üç adet iş merkezi mevcuttu. Bunlar, Örenli İş Hanı, Soydan Pasajı ve iş yerlerine kiralanan Belediye Sosyal tesisler Binasıdır. Bir arada bulunmanın rekabete neden olmasına karşılık, maliyet düşüklüğü, güvenlik, ulaşım kolaylığı, aynı çatı altında değişik fiyat ve kalitede seçenekler sunulmasının alıcıya cazip gelmesi iş merkezlerinin sayısını hızla arttırmıştır. 1980-1989 yılları arasında, Belediye'nin de teşvik ve katkılarıyla 13 adet iş merkezi açılmıştır. Ana caddelerin kavşak

noktalarında yer alan bu iş merkezleri, modenrn, betonarme, çok katlı yapılar halindedir.

Aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi, iş merkezlerine dükkanların yanında çok sayıda resmi daire ile çeşitli hizmetler veren kurumlarda bulunmaktadır. Bu özellik, iş merkezlerine giden insan sayısının daha da artmasına neden olmaktadır. bu nedenlerden hem yeni kurulan, hem de ev ve apartmanların alt katlarındaki iş yerleri, iş merkezlerinde dükkan sahibi olma çabası içine girmişlerdir.

Tablo 14. İş Merkezlerindeki İşyerleri

Adı	Ticaret	İmalat	Hizmet	Resmi Kurum	Toplam
Belediye Çarşısı	52	-	4	3	59
Belediye İş Hanı	9	-	1	8	18
Belediye Beylikdüzü İş Hanı	44	2	7	1	54
Belediye Sosyal Tesis. Binası	4	-	3	1	8
Beyazlar Arı Pasajı	16	-	-	-	16
Beykent Çarşısı	16	-	2	1	19
Doğu Pasajı	8	-	-	-	8
Dörtler Pasajı	6	-	1	-	7
Emek İş Hanı	9	-	6	2	17
Eray Pasajı	33	-	-	-	33
Ertan Pasajı	20	-	1	-	21
Esin Pasajı	17	-	-	-	17
Eti Pasajı	7	-	2	-	9
Fatih İş Hanı	23	-	11	2	36
Gürel Apartmanı İş Yerleri	12	-	2	-	14
İbrahim Ağa Pasajı	11	-	-	-	11
Kadakal İş Hanı	7	-	1	-	8
Kardeşler İş Hanı	19	-	3	4	26
Kıvanç Pasajı	7	-	1	-	8
Muharrem Saldık İş Hanı	7	-	4	-	11
Necati Sezen Pasajı	14	-	-	-	14
Onur Gürdal's İş Merkezi	10	-	7	-	17
Örenli İş Hanı	2	-	-	1	3
Sanayi Sitesi	-	152	-	-	152
Soydan Pasajı	20	-	1	1	23
Toplam	373	154	58	24	609

Harita 17.

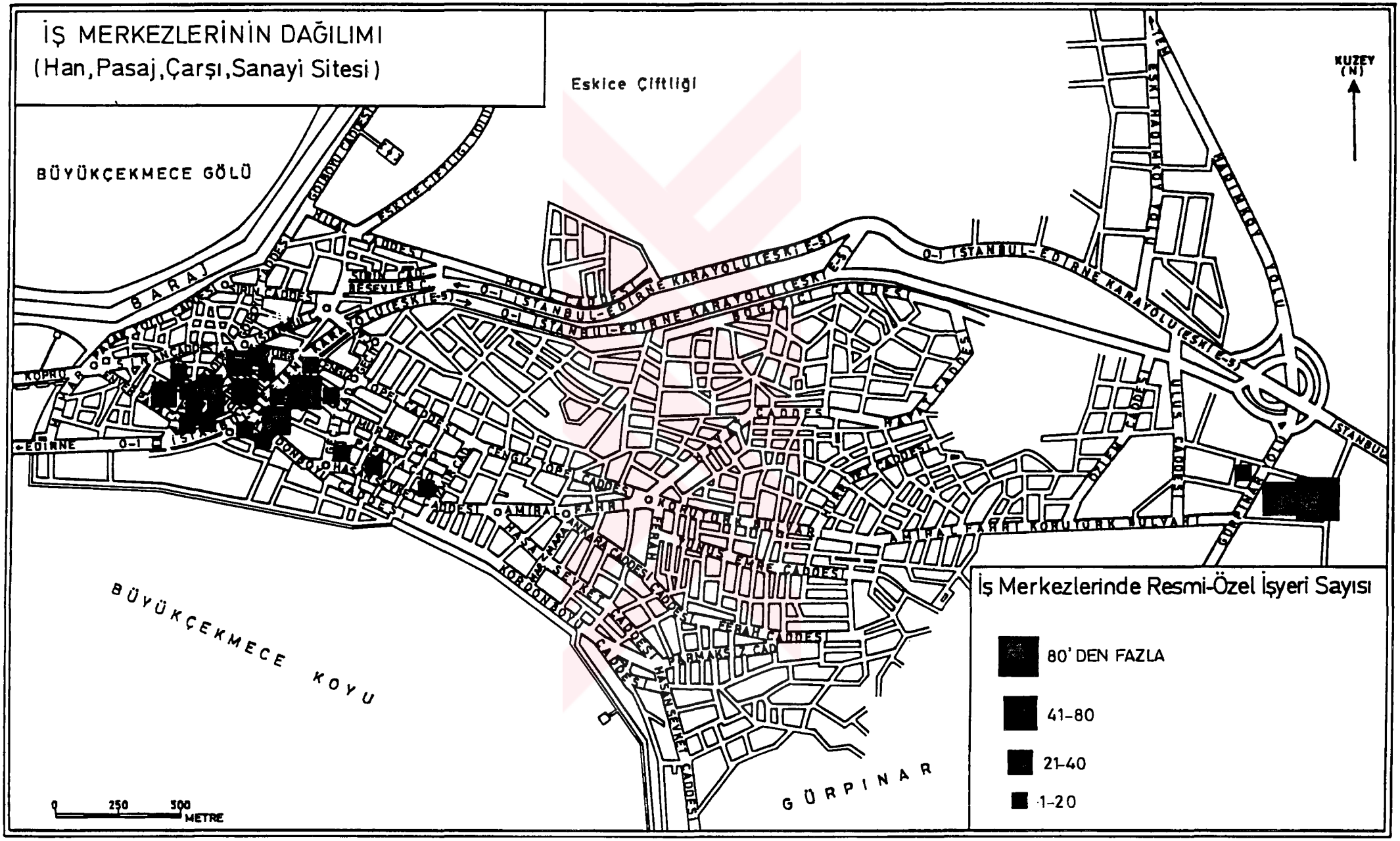

İŞ MERKEZLERİNİN DAĞILIMI
(Han,Pasaj,Çarşı,Sanayi Sitesi)
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
İŞ Merkezlerinde Resmi-Özel İşyeri Sayısı
80' DEN FAZLA
41-80
21-40
1-20
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
0 250 500 METRE

Foto 34. Belediye Çarşısı inşaatı (1988). Ön planda Belediye binası bahçe düzenlenmesi

İş merkezlerinin saysının artması, kent içinde yavaş yavaş merkezi iş sahalarının oluşmasına neden olmuştur. Bu gelişme, merkezi iş sahası içinde kalan konutları etkilemiş, örneğin, Kordonboyu Caddesinin İstanbul-Edirne Karayolu'na birleştiği kesimde yer alan Gürel Apartmanı, alt katlarından başlayarak dükkanlar tarafından işgal edilmiştir. Bugün katları küçük mekanlara ayrılarak dükkanlara bölünmüş Gürel Apartmanı, konut olmaktan çıkarak işyerine dönüşmüş durumdadır. Beylikdüzü'nde, 1988 yılında hizmete açılan Sanayi Sitesi, kentte dağınık halde bulunan imalata dayalı atölye ve işyerlerini bir araya toplamıştır. Site, ikisi fabrika olmak üzere irili ufaklı 152 işyerini bünyesinden barındırmaktadır.

1990 yılından itibaren 8 adet iş merkezinin daha devreye girmesiyle, iş merkezi sayısı 25'e ulaşmıştır (Harita 17.). Tabloda görüldüğü gibi, iş merkezlerinde faal 609 işyeri ve resmi daire vardır (Tablo 14.). Bu sayı Büyükçekmece'deki toplam 1.463 işyerinin % 42'sini meydana getirmektedir. İş merkezlerinin kapasitelerinin tam olarak değerlendirildiğini söylemek mümkün değildir. Bunların içindeki dükkanlardan 2/3'ünden yararlanılmakta, geriye kalan 1/3'lük bölümdeki dükkanlar ise halen boş olup alıcı beklemektedir. Boş dükkanların hizmete açılmasıyla 609 olan işyeri sayısı kısa sürede 800'e çıkacaktır. Öte yandan Eğlence Merkezi, Bel-Vak Çarşısı, Beylikdüzü'nde Tüyap Uluslararası Fuar Merkezi, Planet Hiper Market gibi büyük kapasiteli iş merkezlerinin inşaatları tamamlanmak üzeredir. Bu kuruluşların devreye girmesiyle, 1996 sonunda iş merkezlerindeki kapasitenin 1.500'ü geçmesi beklenmektedir. Bu olgu iş merkezlerinde toplanma eğilimini daha da kuvvetlendirecek, ülkedeki birçok firmayı Büyükçekmece'ye çekecek, kent ekonomisinin uluslararası pazarlara açılmasını sağlayacaktır.

İş merkezleri değişik meslek gruplarını bünyesinde barındırmaktadır. Bazı meslek grupları, örneğin avukatlar ile muhasebe-mali müşavirlik büroları iş

merkezlerini tercih etmektedir. Kentteki 18 avukatın 17'si, 36 muhasebe-mali müşavirlik bürosunun 30'u, iş merkezlerinde çoğunlukla aynı katlarda bir aradadır. Hizmet kollarında faaliyet gösteren kurumların da iş merkezlerinden 58 tanesi, yani toplamın % 43'ü, ayrıca kentteki 67 resmi daireden 24'ü iş merkezlerindeki mekanlarda yer almaktadır. 1995 yılı sonunda, kent alanında yapılan ankette, resmi-özel 1.463 işyerinin faal durumda olduğu tespit edilmiştir. Bu işyerleri faaliyet alanlarına göre dört ana grup altında toplanmışlardır (Tablo 15.).

Tablo 15. İş Kollarının Sayıları ve Yüzdeleri

İş kolu	İşyeri Sayısı	%
Ticaret	1.096	75
İmalat	164	11
Hizmetler ve Turizm	136	9
Resmi Kurum	67	5
Toplam	1.463	100

Ticaret kolu 1.096 işyeri sayısı ve % 75 gibi ezici bir üstünlükle ilk sırayı almaktadır. Bu veri, ekonomiye ticaretin en fazla katkıyı sağladığını ortaya koyar. Ticaretten sonra ikinci hakim işkolu veya fonksiyon imalat dalıdır. Kentte 164 faal fabrika, atölye ve imalathane mevcuttur. Bunlar işyerleri toplamının % 11'ini meydana getirirler. Hizmet alanında faaliyet gösteren işyeri sayısı 136'dır. Turizmin de birlikte ele alındığı hizmetler fonksiyonunun toplamdaki payı % 9'dur. Son sırada resmi kurum ve daireler gelmektedir. Büyükçekmece'de gerek kendi binalarında, gereksi iş merkezlerinde 67 adet resmi kurum bulunmaktadır. Resmi kurumların işyerleri arasındaki payı, sadece % 5'dir.

8.1.1. Ticaret

Gıda, yemek servisi, inşaat ve yan kolları, giyim, avukat, muhasebe-mali müşavir, berber-kuaför, kitap-kırtasiye, müzik, fotoğraf, kuyumcu, gözlükçü, saatçi, oto galerisi, ev eşyaları, temizlik-ambalaj malzemeleri, çiçekçi, kozmetik, parfümeri ile değişik kollarda ticaret faaliyeti yapan 1.096 ticarethane tespit edilmişir. Bu sayı, kentte 1.462 olan işyeri toplamının % 75'ini oluşturarak ilk sırayı alır. Ticarethanelerin sayısal çokluğu ve çeşitliliği, Büyükçekmece'nin kentleşme yolunda hızla geliştiğini ortaya koyar.

Foto 35. Ticaretin yoğun olduğu İnönü Caddesi. Foto kanalizasyon inşaatı ve yol düzenlenmesi çalışmalarından sonra çekilmiştir.

Tablo 16. Ticarethanelerin İş Kolları ve Konumlarına Göre Ayrımı

Ticaret Kolları	İş Merkezlerinde	Dağınık	Toplam
İnşaat ve Yan Kolları	161	243	404
Gıda-Yemek Servisi	57	310	367
Giyim	36	41	77
Avukat-Muhasebe	47	7	54
Berber-Kuaför	21	21	42
Otomotiv-Oto Galeri	3	25	28
Foto-Gözlük-Saat-Kuyumcu	9	17	26
Kitap-Kırtasiye-Müzik	9	13	22
Çeşitli Ev Eşyaları	5	10	15
Temizlik-Ambalaj	3	11	14
Çiçek-Kozmetik-Parfümeri	9	2	11
Diğer	12	24	36
Toplam	372	724	1.096

Ticarethanelerin kendilerine ait binaları bulunmamaktadır. Han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinde veya apartman ve sitelerin alt katlarını kaplayacak biçimde yer alırlar. 1.096 ticarethanenin 724'ü (% 66), ev, apartman, sitelerin alt katlarını işgal ederek iskan alanının değişik noktalarına dağılırken, ticarethanelerden 372'si (% 34) han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinde toplanmayı tercih etmişlerdi. Bununla birlikte, dağınık halde bulunan ticarethanelerin, iş merkezlerindeki boş dükkanlarla, yeni yapılan iş merkezlerine yönelme isteklerinin kuvvetli olduğunu belirtmekte yarar vardır.

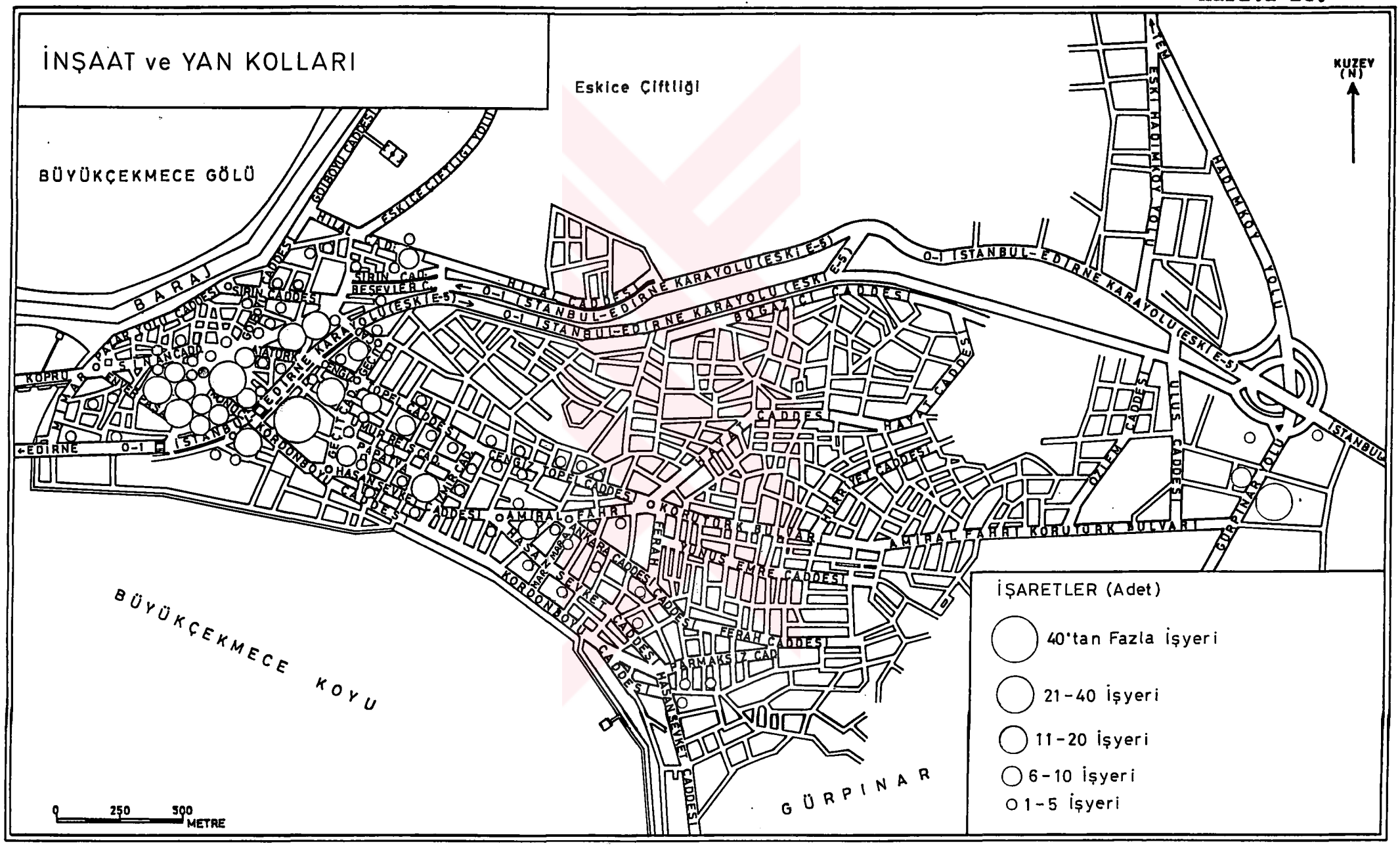
Belediye Çarşısı, Belediye Beylikdüzü İş Hanı, Eray Pasajı, Fatih İş Hanı, Ertan ve Soydan Pasajları, barındırdıkları ticarethane sayısı bakımından başta gelen iş merkezleridir. Belediye Çarşısı'ndaki 59 işyerinden 52'si, Belediye Beylikdüzü İş Hanı'nın 54 işyerinden 46'sı, Eray Pasajın'nda mevcut 33 işyerinin tamamı ticarethanelerden oluşur. Fatih İş Hanı'ndaki faaliyette olan 36 işyerinden 23'ü, Soydan Pasajı'nın 23 merkezlerinde faal dükkan sayısının 609 olduğu gözönüne alındığında, bunun 372'sinin yani % 61'inin ticarethanelerle kaplı olması, toplanma eğilimini vurgulamaktadır (Tablo 16.).

Tabloda görüldüğü gibi, İnşaat ve yan kolları, gıda maddeleri-yemek servisi yapan dükkanlar ve giyim eşyaları satan dükkanlar, ticarethanelerin ilk üç sırayı alan ana grubunu oluşturur. Bu üç grup 848 işyeri sayısıyla, ticarethane toplamının % 77'sini meydana getirir. bu üç ana grubun özellikleri aşağıda başlıklar halinde ayrı ayrı ele alınacak, bunlarındışında kalan ticaret kolları ise, diğerleri adı altında topluca incelenecektir.

A- İnşaat ve Yan Kolları

Bu ticaret grubunda, inşaatçılar, emlakçılar, inşaat malzemeleri satan dükkanlar, mimarlık-mühendislik-dekorasyon büroları, marangoz ve doğrama atölyeleri, tesisatçılar, inşaat malzemeleriyle birlikte elektrik-elektronik, mobilya-halı, beyaz eşya ticareti yapan 404 ticarethane tespit edilmiştir. Bu sayısal değerin hem ticarethane toplamıyla, hem de kentteki tüm resmi-özel işyerleriyle karşılaştırılmasında yarar vardır. İnşaat ve yan kolları grubu tek başına kentteki tüm işyerlerinin % 28'ini meydana getirmekte, ticarethanelerin toplam sayısının ise % 37'sini oluşturmaktadır. Bu karşılaştırmalar, inşaat ve yan kollarının kent ekonomisindeki önemini vurgular. Ancak bu gelişmiş ticaret koluna hammadde sağlayacak, tuğla, kiremit, çimento, yapı malzemeleri gibi üretim tesisleri mevcut değildir. İnşaat malzemelerinin hemen tamamı dışarıdan getirilmektedir.

Harita 18.


İNŞAAT ve YAN KOLLARI
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
İŞARETLER (Adet)
40'tan Fazla İşyeri
21-40 İşyeri
11-20 İşyeri
6-10 İşyeri
1-5 İşyeri
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
0 250 500 METRE

İnşaat koluna ait ticarethanelerin dağılımında, İstanbul-Edirne Karayolu çevresi öncelikli ağırlık noktası oluşturur. Eski yerleşim çekirdeğindeki İnönü ve Atatürk Caddeleri, bu alanda faaliyet gösteren dükkanlarla kaplıdır. Şirin Caddesi civarında, ikinci derece yoğunluk sahası göze çarpar. Karayolu güneyindeki deniz tarafında, Geçit, Kordonboyu, Cengiz Topel Caddelerinde, Geçit Caddesine açılan Umur Reis ve Papatya Caddeleri üzerinde yoğunluk adaları mevcuttur. İnşaatla ilgili ticarethaneler Hasan Şevket Caddesi boyunca doğu yöne doğru uzanır. Beylikdüzü kesiminde, 1989-1990 yıllarında burada açılan iş merkezleriyle bağlantılı yeni bir birikme noktası dikkati çeker.

İnşaat kolunun han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinde yerleşme eğilimi giderek kuvvetlenmektedir. Günümüzde bu koldaki 404 ticarethanenin % 40'ını oluşturan 161 tanesi iş merkezlerinin içinde yer alır. İstanbul-Edirne Karayolu kenarındaki Belediye Çarşısı, bu kolda faaliyet gösteren çok sayıda dükkanı barındırmasıyla ön plana çıkar. Belediye Çarşısında açık olan 59 dükkanın 32'si inşaat koluna ayrılmıştır. Esin Pasajı'ndaki 17 dükkandan 13'ü, Fatih İş Hanı'ndaki 36 işyerinden 13'ü, Beylikdüzü'ndeki Belediye Beylikdüzü İş Hanı'nın 54 dükkanında 26'sı, bu sektöre aittir. Yine Beylikdüzü'nde inşaatı süren Planet Hiper Market'in bazı bölümlerinin, inşaat malzemesi ve ev gereçleri satan kuruluşlara ayrılması planlanmıştır.

İş merkezlerinde toplanma eğiliminin kuvvet kazanmasına rağmen, halen 404 işyerinden 243'ü, yani % 60'ı kent içindeki cadde ve sokaklara dağılmış durumdadır. Kentsel gelişmenin ev, villa, apartman, sosyal konut, iş merkezleri inşaatlarıyla kent merkezi çevresinde devam etmesi, bu inşaatlara yerinde malzeme ve hizmet sunma alışkanlığı, sektörün yayılmasını teşvik etmektedir. Özellikle emlakçılar, kentin en uç noktalarındaki ara sokaklara kadar sokulmuşlardır.

Bu alandan geçimini sağlayan 404 işyerinden 235'inin tabelalarında, inşaat, inşaat malzemeleri, kooperatif, emlakçı gibi doğrudan bina inşaatı ile konut ve işyeri satışıyla ilgili tanımlar mevcuttur. Bunlar sektörün % 59'unu meydana getirmektedir ve bu olgu kentleşmede yapılaşma sürecinin henüz tamamlanmadığını ortaya çıkarır.

Tablo 17. İnşaat Sektörünün Kollara Ayrımı

	Ticarethane Sayısı	%
İnşaat-Kooperatif-Emlak	143	36
İnşaat Malzemeleri-Tesisat	92	23
Elektrik-Elektronik-Beyaz Eşya	67	17
Marangoz-Doğrama-Halı-Mobilya	50	13
Mimarlık-Mühendislik-Dekorasyon	35	7
Diğer	17	4
Toplam	404	100

Geriye kalan % 41'lik kısmı oluşturan 169 ticarethane, yapı içi planlama, iç donanım, mevcut inşaatlara ev gereçleri temini gibi işlerden geçimini sağlamaktadır. İnşaat sektörü, kentin şu anda boş olan imarlı adalara yayıldığı sürece canlılığını koruyacaktır.

B- Gıda Maddeleri

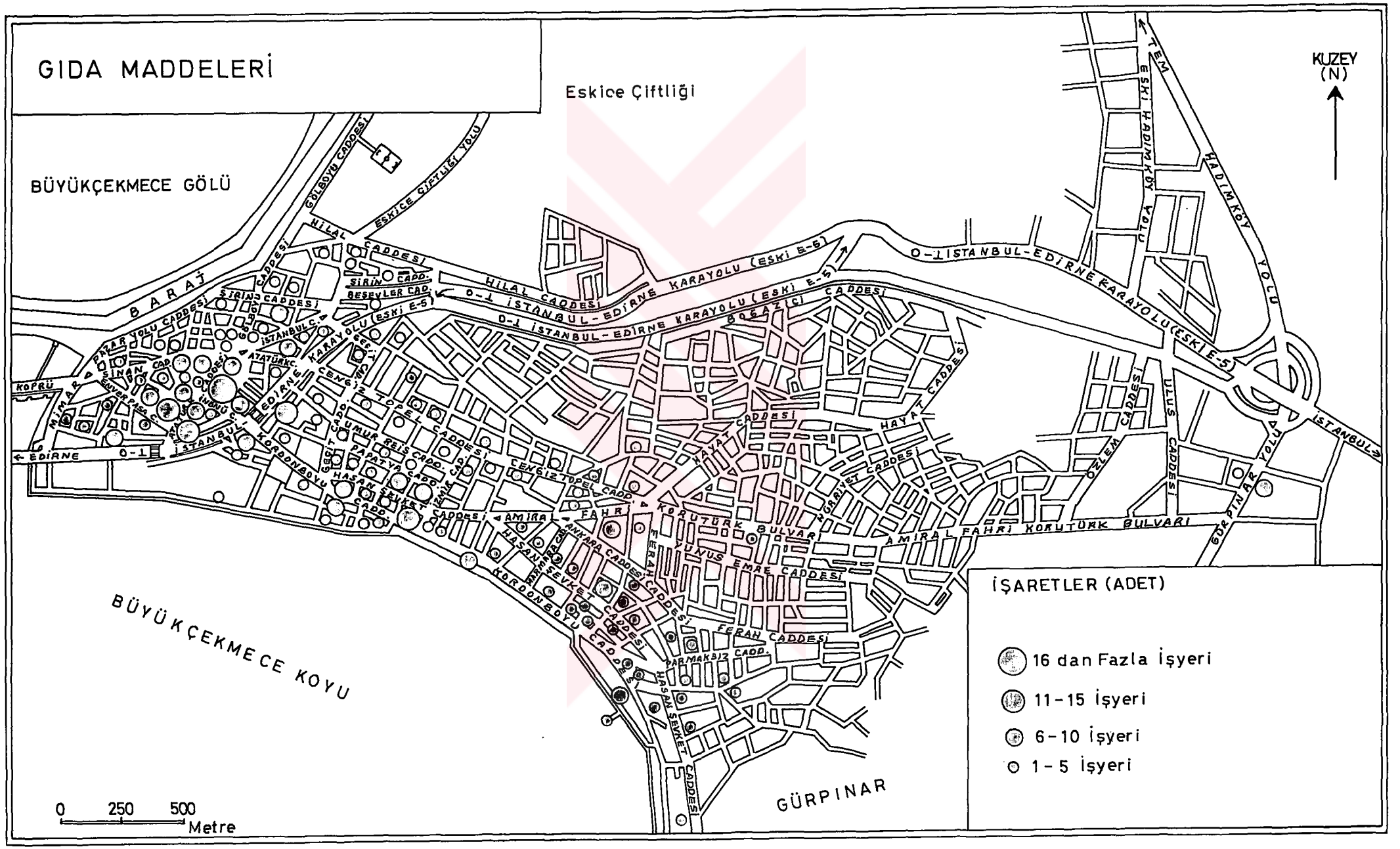
Restaurant, lokanta, bar gibi yemek servisi yapan ticarethaneler, gıda maddelerini pazarlayan market, bakkal, gıda pazarları, manav, şarküteri, kuruyemişçiler, unlu mamuller satışı yapan fırın ve pastaneler, kısmen açık, kısmen de kapalı mekanlarda hizmet veren kafeterya, büfe, çay bahçeleri,

çayocakları, ticarethaneler arasında sayısal olarak 367 iş yeriyle ikinci sırayı alır ve tüm ticarethanelerin % 33'ünü oluşturur. Gıda kolu tek başına kentteki tüm iş yerlerinin % 25'ini, diğer değişle Büyükçekmece'deki her dört iş yerinden birini meydana getirmektedir.

Kent çevresindeki tarım alanlarında yetiştirilen ürünlerin başta İstanbul olmak üzere yakın pazarlara sevkedilmesi, ekonomiye katkı sağlayan en eski fonksiyondur. 1970'li yıllara kadar, kent içine kadar sokulan tarlalar, sebze bahçeleri, bağlardan elde edilen ürünler, çiftlik arazilerindeki meralarda beslenen hayvanların süt, yoğurt ve peyniri, gölde yakalanan balıklar kent ticaretinin en önemli maddeleriydi. Tarım ağırlıklı ekonomi 1970'lerden itibaren göç hareketinin Büyükçekmece'yi etkilemesiyle değişmeye yüz tutmuştur. Tarlalar, sebzelikler küçük parçalara ayrılarak arsalara dönüşmeye başlamış, bağlar ortadan kalkmıştır. 1980'li yıllardan sonra İstanbul'un artan nüfusunun baskısı, sayfiyecilik hareketi, bunu takiben Büyükçekmece'ye yerleşme talebinin hızlanması, kent çevresindeki tarımsal üretimi devre dışı bırakmıştır. Günümüzde çevre köylerde yetiştirilen tarım ürünlerini değerlendiren, bu ürünleri piyasaya sunan ticarethane sayısı birkaçı geçmemektedir. Gıda maddeleri satan dükkanlar ile yemek servisi yapan ticarethanelerde artık büyük kentlerimizde mevcut olan hemen her türlü malı bulmak mümkündür.

Gıda maddeleri satan ticarethaneler kentsel alana genelde dengeli biçimde dağılmışlardır. Bu dağılış düzeninde ağırlık noktalarına tesbit edebilmek oldukça zordur. Bununla birlikte, sayısal değerler karşılaştırıldığında iki farklı alan ortaya çıkar. İstanbul-Edirne Karayolu'nun kuzeyinde yer alan eski kent merkezi, karayolu güneyindeki yeni kentsel alandan sayısal olarak daha ağır basar. Eski merkezde, Atatürk, İnönü, Belediye ve İstanbul Caddeleri çevresi gıdaya dayalı ticarethanelerin en fazla rağbet ettikleri yerlerdir. Çevre köylerden getirilen ürünlerin sergilendiği "Kapalı Pazar Alanı" yine bu kesimde bulunur. Kış

Harita 19.


GIDA MADDELERİ
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
TEM
ESKİ HADIMKÖY YOLU
HADIMKÖY YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
HİLAL CADDESİ
SİRİN CADD.
BEŞEYLER CAD.
0-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
PAZAR YOLU CADDESİ
SİRİNCE CADDESİ
İSTANBUL C.
ATATÜRK C.
KARAYOLU (ESKİ E-5)
KÖPRÜ
MİMAR SİNAN CAD.
EDİRNE
İSTANBUL
EDİRNE 0-1
EDİRNE CADDESİ
İSTANBUL CADDESİ
CENGİZ TOPEL CADDESİ
ÇUMUR REİS CADD.
PAPATYA CADD.
İZMİR CADD.
GEÇİT CADD.
HASAN SEVKET CADD.
KORDONBOYU
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
ANKARA CADDESİ
MARMARA CADDESİ
PARMAKBIZ CADD.
HASAN SEVKET CADDESİ
HAYAT CADDESİ
ÖZLEM CADDESİ
ULUS CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
İSTANBUL
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
0 250 500 Metre
İŞARETLER (ADET)
16 dan Fazla İşyeri
11-15 İşyeri
6-10 İşyeri
1-5 İşyeri

sezonunda kentin güney bölümünde durgunluk görülmesine karşılık, eski yerleşim alanında ticari canlılık yıl boyunca devam eder. Günlük gıda alışverişi için çok sayıda insan bu kesimdeki dükkanlara gelir. Kordonboyu Caddesi ile İnönü Caddesini karayolu üzerinden birleştiren üst geçit, yoğun bir yaya trafiğine sahne olur.

İstanbul-Edirne Karayolu güneyindeki yeni kentleşme alanında, gıdaya dayalı ticarethanelerin sayısında düşme görülür. Sayısal azalmada, sayfiyecilik ve turizmin sona ermesiyle kış devresinin ticari bakımdan durgun geçmesinin önemli rolü vardır. Gıda kolundaki mevcut ticarethaneler yeni kent alanına eşit biçimde serpilmiş durumdadır. Ancak dağılış düzenine küçük ölçekte bakıldığında, iki farklı alanın oluştuğu farkedilir. Bu farklı alanların ayırım sınırını Cengiz Topel Caddesi ile bu caddenin devamı olan Amiral Fahri Korutürk Bulvarı'ndan geçirilen hat belirler. Bu hattın kuzeyinde, İstanbul karayoluna kadar uzanan geniş sahada, gıda satışı yapan çok az sayıda dükkan mevcuttur. Çünkü, bu kesimin planlanarak iskana açılması henüz yenidir. Cengiz Topel Caddesi-Amiral Fahri Korutürk Bulvarı hattının güneyine inilip denize yaklaşıldığında, gıda maddeleri satışından geçimini sağlayan dükkan sayısı hızla çoğalar. Umur Reis ve Papatya Caddeleri, Papatya Caddesi ile Hasan Şevket Caddesi arasında kalan iskan adaları, Kordonboyu Caddesi üzeri, bu caddenin Hasan Şevket Caddesine komşu olan batı bölümü nisbetende olsa bir ağırlık merkezi olarak karşımıza çıkar.

İnşaat ticaret kolunun, han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinde bir arada yer alma eğiliminin kuvvetlenmesine karşılık, gıda kolundaki ticarethanelerde bu karakter oldukça zayıftır. Nitekim, 367 ticarethaneden 310 tanesi (% 84) kentin değişik kesimlerindeki cadde ve sokaklara dağılmıştır. Bu olgunun ortaya çıkmasında, dükkanlar arasındaki rekabet en önemli nedendir. Gıda kolundaki herbir ticarethanenin iş kapasitesine göre belirli bir etki alanı vardır. Bunlardan

birisinin tutunduğu semt veya caddede, kendisine rakip olacak diğer dükkanın açılması son derece risklidir. Dolayısıyla, açılacak dükkanlar daha çok yeni iskan alanlarında tutunma imkanı bulmaktadır. Sadece 57 adet ticarethane (% 16), iş merkezlerinde diğer dükkanlarla bir arada yer almaktadır. Beylikdüzü'nde, Belediye Beylikdüzü İş Hanı gıda kolunda 7 adet dükkanı barındırarak iş merkezleri arasında ilk sırayı alır. Karayolu kenarındaki Belediye Çarşısı'nda, bu kolda en organize kuruluş olan Türk Migros'unda bulunduğu 6 ticarethane mevcuttur. Yine Beylikdüzü'nde Beykent Çarşısı'nda 5, diğer taraftan Hasan Şevket Caddesi'ndeki Beyazlar Arı Pasajı'nda 4 ticarethane yer alır. Ancak bu sayılar, belirtilen iş merkezlerindeki faal işyeriyle kıyaslandığında çok düşük kalır. Gıda işkolu, Belediye Beylikdüzü İş Hanının 56 dükkanından 7'sini, Belediye Çarşısı'ndaki 59 dükkandan sadece 6'sını oluşturmaktadır.

Gıda işkolunda, bakkal, market, gıda pazarı, manav, şarküteri, kuruyemişçi gibi işlenmiş gıda maddelerini doğrudan pazarlayan ticarethaneler ilk sırayı alır. Gıda kolunun % 48'ini meydana getiren 176 ticarethane, bu alanda faaliyet göstermektedir. Yıl boyunca kapalı mekana sahip olan, bazılarının açık mekanlarının da bulunduğu yemek servisi yapan lokanta, restaurant, bar gibi ticarethanelerin sayısı 62, gıda kolundaki payı ise % 17'dir. Gıda kolunun % 65'i, bu iki gruptan oluşmaktadır (Tablo 18.).

Tablo 18. Gıdaya Dayalı Ticarethanelerin Kolları

	Adet	%
Temel Gıda Maddeleri Pazarlama (Bakkal-Market-Gıda Pazarı-Manav-Şarküteri-Kuruyemişçi)	176	48
Yemek Servisi Yapanlar (Restaurant-Lokanta-Bar)	62	17
Kıraathane-Cafe-Oyun salonu-Çay Ocağı	54	15
Unlu Mamuller (Pastane-Fırın)	38	10
Büfe-Çay Bahçesi-Kafeterya	37	10
Toplam	367	100

Kapalı mekanlarda faaliyet gösteren, bazılarında yiyecek servisininde yapıldğı, kıraathane, cafe, oyun salonu, çay ocağı sayısı 54, bunların gıda kolundaki payı % 15'dir. Bu ticarethaneler, boş zamanları değerlendirmek için yıl boyunca açıktır. Unlu ürünleri satarak geçimini sağlayan pastane, fırın, dondurmacı, sayısı 38'dir ve bunların gıda kolundaki payı % 10'dur. Kısmen açık, kısmen de kapalı mekanlarda hazır gıda maddeleri satan, bazıları yemek servisi yapan 37 adet, büfe, çay bahçesi, kafeterya mevcuttur. Bunları genelde, kıyı bandında bulunan cadde ve sokaklara sıralanmış durumdadırlar (Foto 36.).

Gıda ticaret kolu yaz devresinde turizm hareketinin başlamasıyla canlanmakta, kış aylarında ise genelde durgun bir devreye girmektedir. Her iki mevsim arasındaki fark, özellikle deniz tarafındaki yeni kentsel alanda belirgin biçimde göze çarpmaktadır. Yazın sayfiyecilerin kente akın etmesi, öte yandan hafta sonu tatillerini geçirmek için gelen insanlar, kıyı bandı ile buraya komşu olan Kordonboyu, Hasan Şevket, Papatya, Umun Reis Caddeleri üzerindeki gıdaya dayalı dükkanları hareketlendirir. Kışın kapalı olan büfe, çay bahçeleri, pastane, dondurmacı, lokanta ve restaurantlardan bazıları, yaz aylarında servis yapmak için açılırlar.

Foto 36. Yazı sezonunda Kordonboyu Caddesi. Sağda büfeler, solda restaurantlar

Dükkanların bir kısmı sezonluk olarak kiralandıklarından, bunlar her yıl isim değiştirirler. Yazın kıyı bandı ve buradaki halka açık plaj civarında alışveriş gün boyunca canlıdır. Gıda maddelerinin satışı, gece geç saatlere kadar devam eder. Yaz sonunda, denize girme sezonunun kapanmasıyla Ekim ayından itibaren siteler boşalmaya, alışveriş durgunlaşmaya başlar. Buna karşılık karayolu kuzeyindeki eski kent sahası, kış mevsiminde de canlılığından fazla bir şey kaybetmez. Bu kesim yıl boyunca hem kentteki mahallelerden, hem de çevre köylerden gıda alışverişi için alıcı çekmeye devam eder.

Büyükçekmece'de kentsel gelişme henüz doğal sınıra ve imar planında yerleşime tahsil edilen alana yayılmamıştır. Apartman, site, sosyal tesis ve iş merkezlerinin inşa edilmeleri bütün hızıyla sürmektedir. Meskenler ve konutların yıl boyunca kullanılması giderek yaygınlaşmaktadır. Bütün bunlar, gıda ticaret kolunun kentsel fonksiyonlar içindeki payının daha da artacağı izlenimini vermektedir. Yakın gelecekte, marketlerin ve toplu gıda alışveriş merkezlerinin kurulması beklenmektedir.

C- Giyim

Büyükçekmece'de gerek ülke, gerekse uluslararası pazarlarda giyim kolunda ün yapmış ünlü birçok firmanın şubeleri mevcuttur. Satışa sunulan mallar, büyük şehirlerimizi aratmayacak çeşitlilikte ve kalite seviyesindedir. Giyim eşyalarını tek çeşit olarak satma alışkanlığı terkedilmekte, birçok malı bir arada geniş mekan içinde pazarlayan mağaza sistemi giderek revaç bulmaktadır. Alışverişte, taksitli satışlar, kredi kartı uygulaması yaygınlaşmaktadır. Son yıllarda, modern görünümlü, renkli vitrinli, büyük mekanlı ticarethanelerin sayılarında artış görülmüştür.

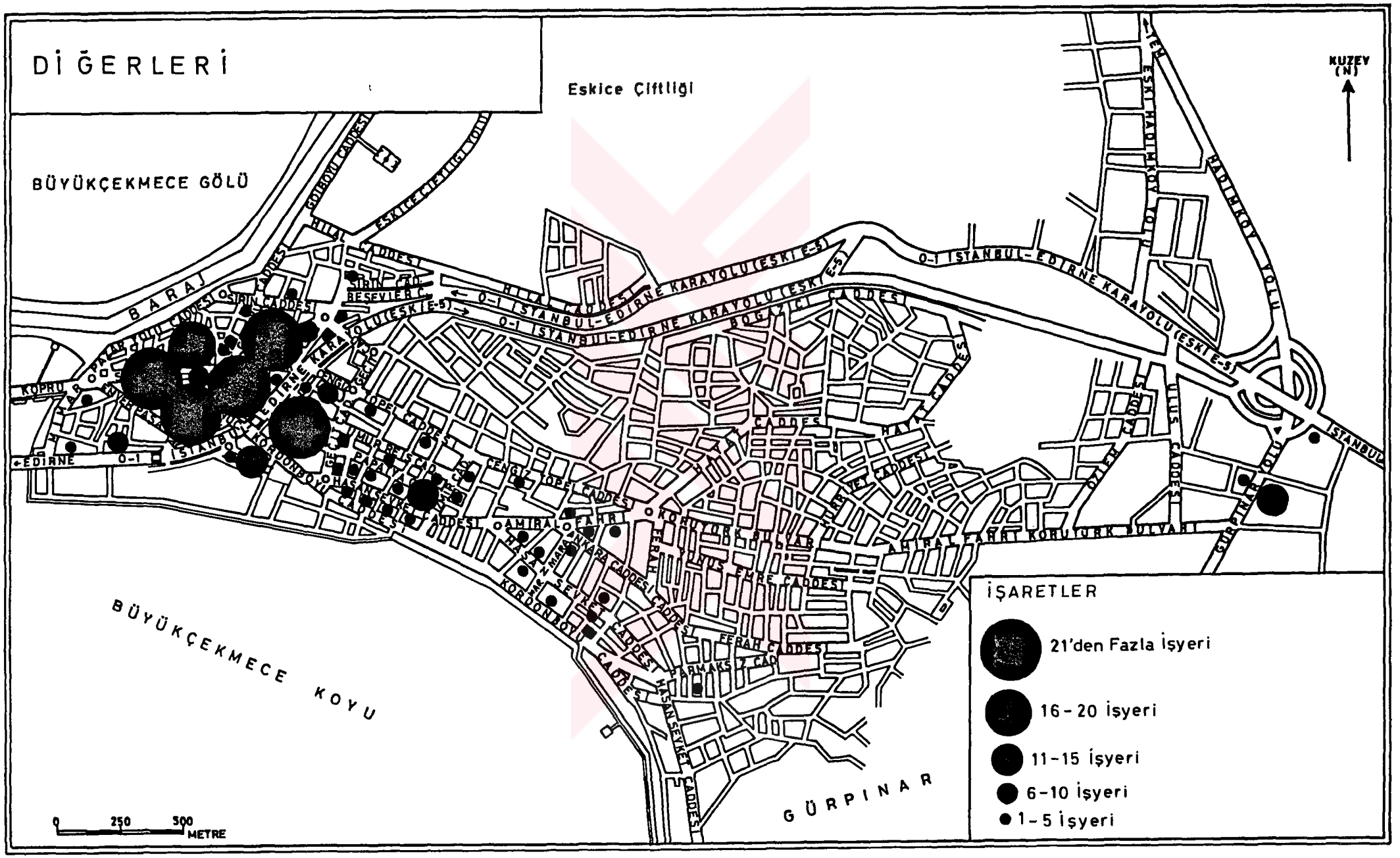
Konfeksiyon, butik, terzi, ayakkabıcı, tuhafiye, giyim mağazası adı altında toplanan ticarethane sayısı 77 adettir. Giyim kolu, ticarethaneler arasında sayısal olarak üçüncü sırada bulunmakta ve ticarethane toplamının % 7'sini oluşturmaktadır. Bunlar, kentsel alana gelişigüzel biçimde dağılmışlardır. Giyim kolunda faaliyet gösteren ticarethanelerden 36'sı iş merkezlerinde bulunmayı tercih ederken, 41 tanesi ana caddelerden uzaklaşmamak kaydıyla, iş merkezlerinin dışında dağınık halde bulunur. Bununla birlikte, öncelikle pasajların alt katları bu dağınık dükkanları giderek kendine çekmektedir. Henüz, bir iş merkezi veya bir binanın tüm katlarını kaplayacak ölçüde, büyük şehirlerde örnekleri görülen, her katta ayrı çeşit giyim eşyası satan mağaza tipi, Büyükçekmece'de mevcut değildir. Ancak yakın gelecekte, orta nüfuslu kentten, büyük kente geçiş sürecine girilmesiyle, geleneksel dükkanların ortadan kalkması, gelişmiş organize mağaza tiplerinin kurulması beklenmektedir.

D- Diğer Ticarethaneler

Yukarıda bölümler halinde özelliklerine değinilen, inşaat, gıda, giyim kolları 848 dükkan sayısıyla tüm ticarethanelerin % 77'sini meydana getirir. Geriye kalan ve ticarethane toplamının % 23'ünü oluşturan 248 dükkan, diğer ticarethaneler olarak bu bölümde ele alınacaktır. Bunların faaliyet alanları çok çeşitlidir ve bu çeşitlilik Büyükçekmece ticaretine ayrı bir renk katmaktadır. Diğer ticarethaneler, sattıkları mallar gözönüne alınarak, kendi içinde küçük gruplara ayrılmışlardır.

Tabloda görüldüğü gibi, 54 dükkan sayısıyla avukat-muhasebe büroları, üç ana grubun altında dördüncü sıraya oturur. Site, kooperatif, konut, toplu konut inşaat ve satışı, arazi ve mesken alım satımı, trafik işlemleri, muhasebe defterlerinin tutulması, çeşitli hukuki sorunlar, bu kola geniş iş imkanı yaratır. Avukat-muhasebe büroları, dikkati çekecek şekilde iş merkezlerinde bir arada

Harita 20.


DİĞERLERİ
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
KUZEY (N)
İŞARETLER
21'den Fazla İşyeri
16 - 20 İşyeri
11 - 15 İşyeri
6 - 10 İşyeri
1 - 5 İşyeri
0 250 500 METRE
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
HİLAL CADDESİ
SİRİN CADDESİ
BOĞAZİÇİ CADDESİ
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
KORDONBOYU CADDESİ
HASAN SEVKET CADDESİ
FERAH CADDESİ
ESKİ HADIMKÖY YOLU
HADIMKÖY YOLU
ULUS CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
İSTANBUL
EDİRNE
KÖPRÜ
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
ANKARA CADDESİ
YUNUS EMRE CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.
HAYAT CADDESİ
HÜRRİYET CADDESİ
ÖZLEM CADDESİ
CENGİZ TOPEL CADDESİ
TOPEL CADDESİ
MUR REİS CAD.
PAPAİ
HASAN SEVKET CADDESİ
AMİRAL FAHRİ
KORUTÜRK BULVARI
FERAH
MAR Z MARA
SEVKET CADDESİ
HASAN SEVKET CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.
KORDONBOYU CADDESİ
SİRİN CAD.
BEŞEVLER C.
HİLAL CADDESİ
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
PAYAR YOLU CADDESİ
ENVER PAŞA
MİMAR
GEÇİT
GEÇİT
TEM

bulunurlar. 54 bürodan 47'si iş merkezlerinde toplanmıştır, hatta bazı iş merkezlerinde bir katın tamamı bu bürolarla kaplanmış durumdadır (Tablo 18.).

Berber-kuaför-güzellik salonları, 42 dükkan sayısıyla beşinci sıraya yerleşmiştir. Bunların iş hacimleri yazın artmakta, kış mevsimi isi genelde durgun geçmektedir. Kentsel alana dağılışları dengeli şekildedir.

Sayıları 20-30 arasında değişen üç ticaret kolu, ticarethaneler sıralamasında orta sıralarda yer alırlar. Bunlar, altıncı sıradaki otomotiv-oto galerileri, yedinci sıradaki fotoğraf-gözlükçü-saatçı-kuyumcular ve sekizinci sırada bulunan kitap-kırtasiye-müzik gereçleri ticareti yapan dükkanlardır. Altıncı sıradaki otomotiv-oto galeri grubunda, otomobil galerileri, oto yedekparçası satan dükkanlar, lastik tamircileri, yıkama-yağlama istasyonları, kapalı ve açık garajlar toplanmıştır. Bunların sayısı, 28'dir. Büyükçekmece'de yaşayan insanlar ile İstanbul-Edirne Karayolu'ndan geçen motorlu araçlara yıl boyunca hizmet verirler. Dolayısıyla bunlar, ana karayolu ve caddelerle sıkı bağlantı içindelerdir. Bir alt sıradaki fotoğraf-gözlükçü-saatçi-kuyumcu dükkanlarında, adı geçen mallar çoğunlukla aynı dükkan içinde bir arada satılmaktadır. Bunların sayısı 26'dır. Aynı özellik sekizinci sıradaki kitap-kırtasiye-müzik gereçleri pazarlayan 22 adet dükkanda da gözlenir. Bu son iki gruptaki ticarethaneler, yıl süresince faaliyet gösterecek şekilde kentsel alana gelişigüzel dağılmışlardır (Tablo 18.).

Sayıları 10-20 arasında oynayan üç grup alt sıralara yerleşmiştir. Çeşitli ev eşyaları satan dükkanlar 15 adettir. Temizlik-ambalaj malzemeleri pazarlayarak geçimini sürdüren ticarethane sayısı ise 14'dür. Nihayet en alt sırada 11 dükkanla çiçek-kozmetik-parfümeri ticarethaneleri yer alır. Bunlardan çeşitli ev eşyaları satan grup ile temizlik-ambalaj malzemeleri pazarlayan grup, kentsel alana yayılmasına karşılık, çiçek-kozmetik-parfümeri dükkanları iş merkezlerinde toplanmayı tercih etmişlerdir.

8.1.2. İmalat

İmalat kolunun kuruluşu çok eskilere gider. Büyükçekmece İlçesi'ndeki kasaba, köy ve çiftliklerde bulunan imalathanelerde, sütten yapılan yoğurt ve peynir, kara ve deniz yoluyla İstanbul'a pazarlanmıştır. "Silivri Yoğurdu" adıyla tanınan yoğurdun bir kısmı, Büyükçekmece"deki imalathanelerde üretiliyordu. Trakya'ya özgü un ve ayçiçeği yağı fabrikaları, Büyükçekmece'de mevcut değildi. İmalatın ağırlığını sütten elde edilen ürünler oluşturuyordu. Nitekim, 1955 yılında kurulan ilk fabrika olan Topçuoğlu Süt Ürünleri Fabrikası, kırsal alandan toplanan sütten, yoğurt, krema, peynir üretiyordu. Bu ürünler pastorize yapılarak dayanıklı hale getirildikten sonra alıcıya sunulmaktaydı. Fabrikanın açılması, küçük kapasiteli imalathanelerin çoğunu devre dışı bırakmıştır. Topçuoğlu Fabrikasından on yıl sonra 1965 de açılan Mikafor Fabrikası, plastik ürünleriyle imalat koluna çeşitlilik kazandırmıştır. Bu iki fabrikadan uzun bir süre sonra, 1988 yılında Beylikdüzü Mevkiinde, Gürpınar Yolu kenarında Sanayi Sitesi kurulmuştur. Sanayi Sitesi, yerleşim alanı içine dağılmış imalathane ve atölyeleri bir araya toplamıştır.

1955-1988 yılları arasında Büyükçekmece'de sanayileşme iki fabrika ile Sanayi Sitesi'nin kurulmasıyla sınırlı kalmıştır. Oysa bu zaman içinde İstanbul'a yakınlık sırasıyla, Avcılar, Küçükçekmece, Esenyurt'ta yoğun bir sanayileşme yaşanmış, buna bağlı olarak gecekondulaşma, altyapı eksikliği, çevre kirliliği gibi sorunlarla karşı karşıya kalınmıştır. Büyükçekmece'de sayfiyeciliğin devreye girmesi, göl havzasının korumaya alınması, İstanbul'a adı geçen yerleşmelerden daha uzak olma gibi faktörler, sanayileşme olgusunu geciktirmiştir. Bu arada imar planının yapılarak, planın uygulamaya geçirilmesi, aşırı sanayileşme ve bunun sonucu gecekondulaşmanın önüne geçmiştir.

1990 yılından itibaren İstanbul'daki sanayi kuruluşlarının Büyükçekmece çevresine taşındıkları veya şubelerini kurdukları gözlenir. Beylikdüzü'ndeki Sanayi Sitesinde, biri İstanbul, diğeri Ankara'dan gelen iki fabrika kurulmuştur. 1993 yılından sonra da, aynı zamanda TEM Otoyul bağlantısı sağlayan Hadımköy Yolu kenarında, tamamı İstanbul'dan gelen altı fabrika inşa edilmiştir.

Büyükçekmece'de günümüzde 10 fabrika, 152'si Sanayi Sitesinde, 2 tanesi de Belediye Beylikdüzü İş Hanı katlarında olmak üzere irili ufaklı toplam 164 imalathane ve atölye mevcuttur. Bu tesislerde yaklaşık 1.950 kişi çalışarak geçimini sağlamaktadır.

A- Dağılımı

Beylikdüzü'nde 1988 yılında kurulan Sanayi Sitesinde 152 adet imalathane ve atölye mevcuttur. Ankara'dan gelen Empa, İstanbul'dan gelen Aksan Fabrikaları, 1990'da sanayi Sitesi içine yerleşmişlerdir. Sitenin alt yapısı, ara

Tablo 19. Sanayi Tesisleri ve Özellikleri

Adı	İlk Kuruluş	B.Çekmece'de Yeri ve Açılış Tarihi	İş Kolu	Personel
Aksan	İstanbul	Sanayi Sitesi, 1990	Beyaz Eşya	175
Atak-Tan	İst.Avcılar	Hadımköy Yolu, 1995	Konfeksiyon - Ayakkabı	180
Ceylan Giyim	İstanbul	Hadımköy Yolu, 1995	Konfeksiyon	265
Empa	Ankara	Sanayi Sitesi, 1990	Kimya-Boya	40
Mikafor	B.Çekmece	Kent İçi, 1955	Plastik Levha	60
Modavizyon	İst.Merter	Hadımköy Yolu, 1995	Tekstil	174
Özeniş Plastik	İstanbul	Hadımköy Yolu, 1994	Plastik Boru Pencere	90
Öztiryakiler	İst.Topkapı	Hadımköy yolu, 1995	Mutfak Gereç	45
Quick Fashion	İst.Avcılar	Hadımköy Yolu, 1993	Konfeksiyon	60
Topçuoğlu	B.Çekmece	Kent İçi, 1955	Süt Ürünleri	60
Çalışan Toplamı				1.149

yolları ve ana ulaşım bağlantısı tamamlanmıştır. Sanayi Sitesindeki fabrika ve imalathaneler yılda ortalama 975 kişiye iş imkanı sağlar. 975 kişinin 760'ı küçük ölçekli fabrikada çalışmaktadır. Fabrikalar dışında, atölye ve imalathanelerin iş kolları ve çalışan sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 20. Sanayi Sitesindeki İmalathane ve Atölyelerin İş Kolları ve Çalışanlara Göre Dağılımı

İş Kolu	İş Yeri Sayısı	Çalışan
Otomotiv	69	345
İnşaat Malzemeleri	32	160
Çeşitli İmalat	12	60
Diğer	39	195
Toplam	152	760

Sanayi Sitesi'ndeki imalat, otomotiv, oto tamiri, yedekparça satışı ağırlıklıdır. 69 adet işyeri 345 çalışanıyla bu kolda faaliyet gösterir. İkinci sırayı inşaat malzemeleri üreten imalathane ve atölyeler alır. Bunların 32 işyerinde 160 çalışanı mevcuttur. Sanayi sitesi küçük ölçekli atölye ve imalathaneleri ve iki fabrikasıyla, imalat kolunda çalışanların yarısından biraz fazlasını bünyesinde barındırır.

Beylikdüzü'ndeki ana kavşaktan ayrılarak TEM Otoyolu'na bağlantı yapan Hadımköy yolunun doğu kenarı, büyük ölçekli fabrikaların toplandığı asıl sanayi merkezini oluşturur. Burada 1993 yılından sonra İstanbul'daki Merter, Topkapı, Avcılar semtlerinden gelen altı fabrika kurulmuştur. Fabrikalarda 814 çalışan mevcuttur ve bu sayı tüm imalat kolunda çalışanların % 42'sini meydana getirir.

En eski kuruluşlar olan Topçuoğlu ve Mikafor Fabrikaları, kentsel alan içine sıkışmış durumdadır. Topçuoğlu Fabrikası, eski yerleşim alanında Mimar Sinan Caddesi civarında, Mikafor Fabrikası ise deniz tarafındaki yeni kentsel alanda Cengiz Topel Caddesi üzerindedir. Her iki fabrika kent dışına taşınma çabası içindelerdir. Ayrıca Beylikdüzü'ndeki, Belediye Beylikdüzü İş Hanı'nın katlarında imalat kolunda faaliyet gösteren iki adet atölye mevcuttur.

B- Kolları ve Çalışanlar

Büyükçekmece'de imalat kolunda çalışanların sayısı 1949'dur. Bunun 1149'u (% 59) orta ve büyük ölçekli fabrikalarda, 800'ü (% 41) küçük ölçekli atölye ve imalathanelerde çalışmaktadır.

Tablo 21. İmalat Kolları ve Çalışanlar

İmalat Kolu	Çalışan Sayısı	%
Tekstil-Konfeksiyon	679	35
Otomotiv	345	18
İnşaat Malzemeleri	310	16
Beyaz Eşya	175	9
Süt Ürünleri	60	3
Dayanıklı Mutfak Gereçleri	45	2
Kimya-Boya	40	2
Diğer	295	15
Toplam	1.949	100

Yukarıda tablodaki dağılım, süt ürünlerinin işlenmesi şeklinde başlayan imalat faaliyetinin zamanla büyük bir değişmeye uğradığını açıklar. Kuruluşu çok yeni olmasına rağmen, tekstil-konfeksiyon imalat kolu ilk sıraya yerleşmiştir. Bu

kol 679 çalışanıyla, imalat sanayiinde çalışanlar toplamının 1/3'ünden fazlasını oluşturur. Otomotiv, 345 çalışan ve % 18 payla ikinci sırayı alır. Ancak bu koldaki iş yerleri, küçük ölçekli tesisler halindedir. İnşaat malzemeleri üretiminde hem orta ölçekli fabrikalar, hem de küçük atölye tipi işletmeler mevcuttur. İnşaat malzemeleri kolunda 310 çalışan % 16'lık payla üçüncü sırayı alır. Beyaz eşya imal eden tek bir fabrikada 175 çalışan mevcuttur. Beyaz eşya, imalat kolu içinde yerini yeni almış bir üretim alanıdır. Süt Ürünleri, Dayanıklı Mutfak Gereçleri, Kimya-Boya imalat kollarının payları % 2-3 arasında değişmektedir. Öte yandan çeşitli alanlarda faaliyet gösteren atölyelerde 295 çalışan bulunmaktadır ve bunlar diğerleri adı altında tabloda belirtilmişlerdir.

8.1.3. Hizmetler ve Turizm

İstanbul'a giden en önemli karayolu üzerinde yer alması, hizmetler ve konaklama faaliyetlerinin eski tarihlerden beri canlı kalmasına neden olmuştur. Karayolu ile karayolunun bağlandığı Büyükçekmece Köprüsü çevresi, kervansaray, hanlar, hamam, çarşı camiler ve çeşmeler gibi sosyal tesisleriyle, Osmanlı dönemi kent çekirdeğinin temel yapılarını oluşturur. Geçen yüzyıllar, bu sosyal tesislerin bazılarını ortadan kaldırmıştır. Bunlardan birçoğu ise zaman zaman onarılarak, varlıklarını bugüne kadar koruyabilmişlerdir. Günümüzde de yararlanılan bu yapılar, aynı zamanda tarihi-turistik değer taşımaktadırlar.

Hizmetler ve turizmde çağın değişen koşullarına paralel olarak yeni bir dönem başlamıştır. Öncelikle İstanbul'a ulaşım süresinin kısalması, menzil noktasında zorunlu konaklama gereğini ortadan kaldırmış, kervansaray ve hanların yerini oteller, kamplar, siteler almış, köprüden geçişte hizmet veren, kontrol yapan, ordunun sevkinde görevlendirilen resmi teşkilatlar devre dışı kalmışlardır.

1995-1996'daki hizmetler ve turizm fonksiyonu içinde, ulaşım-taşıma, konaklama, özel sağlık, eğitim, spor kurumları, basım-yayım kuruluşları, sigorta acenteleri ile sosyal amaçlı hizmet veren özel iş yerleri birlikte ele alınmıştır. Bunların sayısal toplamı 136 olup, kentteki iş yerleri toplamının % 11'ini meydana getirirler.

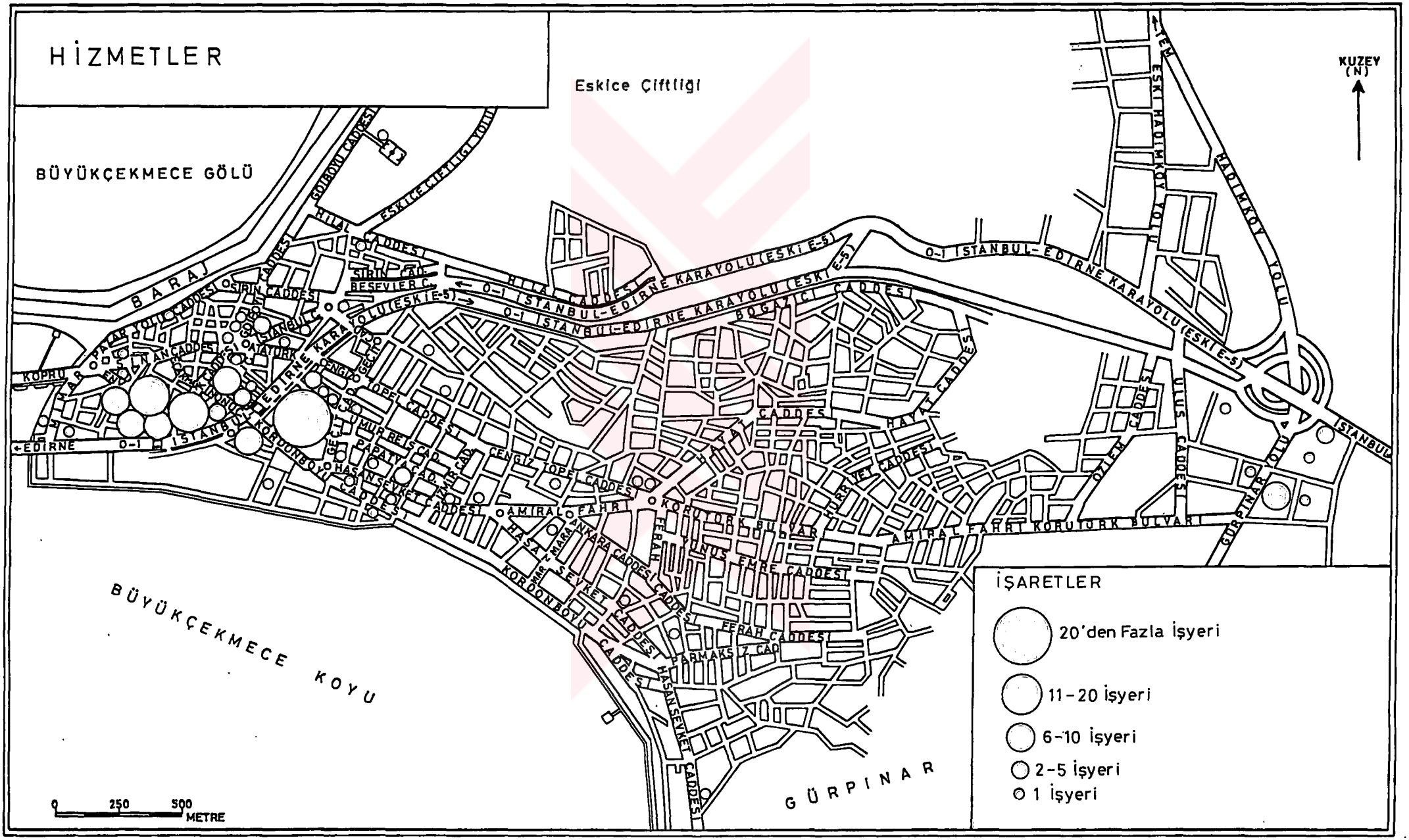
A- Kentsel Alanda Dağılım : Bu kolda faaliyette bulunan iş yeri, kurum ve tesislerin sayıca büyük çoğunluğunun İstanbul-Edirne Karayolu çevresinde bulundukları haritada açıkça görülür. Sayısal dağılımda, karayolu kuzeyindeki eski kent alanı büyük bir üstünlüğe sahiptir. Bu kesimde, karayolu çevresi ile Atatürk, İnönü, Enver Paşa Caddeleri civarı, yoğunluğun en fazla olduğu yerlerdir. Karayolu güneyindeki yeni kentsel alana geçildiğinde, yoğunluk düşer. Burada, Kordonboyu Caddesi, Geçit Caddesi ve Stad Yolu Sokak ile ana karayolu arasında kalan adalarda hizmet fonksiyonu nisbeten ağırlıktadır. Ancak Geçit Caddesinin doğusunda, yoğunluk hemen azalır. En doğu uçtaki Beylikdüzü kesimine kadar geniş bir boşluk göze çarpar. Beylikdüzü'nde ise, İstanbul Karayolu ile bu karayoluna açılan Gürpınar Yolu arasında yeni, küçük, fakat gelişmeye elverişli bir merkezin oluştuğu dikkati çeker (Harita 21.).

Tablo 22. Hizmet Kolundaki İş Yerlerinin Konumu

	Adet	%
İş Merkezinde	58	43
Dağınık Durumda	53	39
Kendi Binasında	25	18
Toplam	136	100

Hizmet kolunda işlev yapan iş yerlerinin hemen yarısına yakını han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinde topluca bulunurlar. Tabloda görüldüğü gibi 58 işyeri

Harita 21.


HİZMETLER
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
İŞARETLER
20'den Fazla İşyeri
11-20 İşyeri
6-10 İşyeri
2-5 İşyeri
1 İşyeri
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
0 250 500 METRE
HİLAL CADDESİ
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
SİRİN CADDESİ
BESEVİER C.
0-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
HADIMKÖY YOLU
ATATÜRK CADDESİ
KÖPRÜ
PAZAR YOLU CADDESİ
EDİRNE KARAYOLU GEÇİDİ
ÇENGİLTEPE CADDESİ
MURRES CAD.
PAPATYA CAD.
HASAN SEVKET CADDESİ
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
HÜRRİYET CADDESİ
ÖZLEM CADDESİ
ULUS CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
İSTANBUL
EDİRNE
ANKARA CADDESİ
MARMARA CADDESİ
KORDONBOYU
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.

ve kurum, iş merkezlerinin içinde yer alır. Fatih İş Hanı 11 adet, Belediye Beylikdüzü İş Hanı ile Onur Gürdal's İş Merkezi 7'şer adet, Emek İş Hanı 6 adet işyeri sayısıyla ilk sıraları alırlar. Apartman, site ve konutların genellikle alt katlarında bulunan hizmetle ilgili işyeri sayısı 53'dür. Geriye kalan 25 işyeri ise, kendilerine ait binalarda hizmet vermektedirler.

B-Kollara Ayrımı: Bu alanda 6 grup ayırdedilmiş, bu gruplar dışında kalanlar diğerleri adı altında toplanmıştır.

Tablo 23. Hizmetlerin Kollara Ayrımı

Hizmet Kolu	Adet	%
Sağlık	39	29
Ulaşım-Nakliye-Turizm	28	21
Basım-Yayım	22	16
Banka-Döviz-Sigorta	13	10
Dernekler	10	7
Spor	10	7
Diğer	14	10
Toplam	136	100

İlk sırayı 39 işyeri sayısıyla, hastane, sağlık merkezi, klinik, doktor, diş hekimi gibi sağlık hizmeti veren grup oluşturur. Bu grup, hizmetler toplamının % 29'unu meydana getirir. Bu miktara resmi sağlık kurumları da ilave edildiğinde, kentte sağlıkla ilgili işyerlerinin, tüm işyeri sayısının % 3'ü gibi yüksek sayılabilecek bir orana eriştiği karşımıza çıkar. Yaz aylarında nüfusun normalin iki, hatta bazen üç katına kadar çıktığı gözönüne alındığında, bu sayının ihtiyaca ancak cevap verdiği anlaşılır. İkinci sırada Ulaşım-Nakliye-Turizm grubu yer alır. Halen bu alanda 28 işyeri vardır. Ancak turizmde gözlenen hızlı gelişmenin

ileriki yıllarda bu sayıyı arttırması beklenmektedir. Basım-Yayım kuruluşlarının sayısı 22 olarak tespit edilmiştir. Bu sayısal fazlalık, yine doğrudan yazın artan nüfusun talebiyle bağlantılıdır. Banka-döviz-sigorta kuruluşları, çeşitli dernekler, spor kurumları, hizmetler koluna daha da çeşitlilik katmaktadır. Banka-döviz-sigorta grubunda 13, derneklerde 10, spor alanında hizmet veren 10 işyeri tespit edilmiştir. Bu sayılan gruplar dışında, diğerleri adı altında toplanan ayrıca 14 işyeri bulunmaktadır.

Hizmet fonksiyonu içinde yer verilne turizmin, yakın gelecekte en fazla atılımı yaparak ön plana çıkması beklenmektedir. Bu nedenle sayfiyecilik ile birlikte kendisini gösteren turizme, ayrı bir bölüm halinde aşağıda değinilecektir.

C-Sayfiyecilik ve Turizm: Sayfiyecilik, Büyükçekmece'nin en eski kentsel özelliklerinden biridir. Bu özellik savaş ve istila yıllarında kesilmekle birlikte, kentsel fonksiyonlar içinde yerini kaybetmeyerek günümüze kadar gelebilmiştir. Roma-Bizans ve Osmanlı dönemlerinde, devlet ileri gelenlerin saray, köşk, yazlık konutlarının, kentin en önemli yapıları arasında yerini aldığı bilinmektedir. Göl ve deniz kıyı bandı, balıkçılık, sulak alanlar, sulak alanlarda yaşayan av hayvanları, çevredeki koruluklar, sakin ortamı, o çağların ulaşım şartlarıyla İstanbul'a sadece bir günlük mesafede olması, Büyükçekmece'yi daima insanlar için çekici hale getirmiştir.

19. yüzyılla birbiri ardından gelen savaşların sebep olduğu huzursuzluk, bu özelliği bir süre devre dışı bırakmıştır. 1950'lerden itibaren aldığı yoğun göçle nüfusu aşırı biçimde artan İstanbul'da çevre sorunları ortaya çıkmıştır. Kentte yaşayan insanların yıllardır kullandıkları Marmara ve Boğaz kıyılarındaki halka açık alanlar ve plajlar kullanılamaz duruma gelmiştir. Bu olgu, haftasonu ve yaz tatillerini geçirmek için yeni arayışları başlatmıştır. tatil yapmak için kent dışına çıkmak giderek alışkanlık haline gelmiştir. Bunun sonucunda, İstanbul'un Avrupa yakasında, örneğin, Bakırköy, Florya, Yeşilyurt, Küçükçekmece gibi köy görünümlü yerleşmeler, kentin banliyoları, diğer deyişle sayfiye alanları özelliği kazanmışlardır. Ancak İstanbul'un metropolitenleşme şeklinde çevreye hızla ve

kontrol edilemeyecek biçimde yayılması, bu tatil beldelerini kısa süre içinde metropolitenin içine katmıştır. Büyükçekmece adı geçen yerleşmelerden daha uzak konumda olması nedeniyle, sözkonusu gelişmenin dışında kalmayı başarmıştır.

Büyükçekmece, temiz havası, denizi, halkın faydalanmasına açık uzun kıyı bandı, geniş yeşil alanları, kenti bunalıcı ortamından farklı kasaba özellikleriyle, tatil yapmak için arayış içinde olan İstanbulluların dikkatini 1960'lı yıllardan itibaren çekmeye başlamıştır. Bu yıllarla birlikte kıyı şeridinde mokamp, gazino, piknik yerleri ortaya çıkmış, ilk siteler yani sayfiye evleri kurulmuştur. Kamer Sitesi (1962), Çiçek Sitesi (1965), Mavi Site, Simbat ve Kapri Siteleri (1969), Gelincik Sitesi (1975) en eski sitelerdir. Haftasonu tatil yapmayla başlayan alışkanlık bir süre sonra tüm aile bireyleriyle yaz sezonunu burada geçirme eylemini yaygınlaştırmıştır. Çalışan aile fertlerinin İstanbul'daki işyerlerine kolaylıkla ulaşabilmeleri, bu eylemi daha da kuvvetlendirmiştir. Bunun sonucunda sitelere yenileri eklenmiş, böylece Büyükçekmece 1980'li yıllardan itibaren İstanbul'un önemli bir sayfiye (banliyo) yerleşmesi durumuna gelmiştir. Bugün site sayısı 80'i geçmiştir. Sitelerin tamamına yakını, karayolu ile deniz kıyısı arasında kalan yeni kentsel alan olarak tanımladığımız saha içinde yer alırlar.

Sayfiyecilik kentsel alanın gelişmesi üzerinde etkili olmuş, kent alanı inşa edilen sitelere uyum sağlayacak biçimde kıyı boyunca doğu yöne doğru yönelmiştir. Sayfiyecilik diğer taraftan altyapı tesislerinin yenilenmesini ve tamamlanmasını teşvik etmiş, ticaret, hizmetler gibi kentsel fonksiyonları yaygınlaştırmış, kasaba görünümünden kente geçişte önemli pay sahibi olmuştur. Yaz aylarında nüfus, sayım miktarının çok üzerine çıkarak 100-150 bin arasında değişmektedir. Gelişme süreci içinde sitelerin kurulması, bunlara hizmet veren kurumların, ticarethanelerin imar planları çerçevesinde ortaya çıkmalarına yol açmış, böylece gelişen çoğu kentte yaşanan gecekondulaşma olayına imkan vermemiştir.

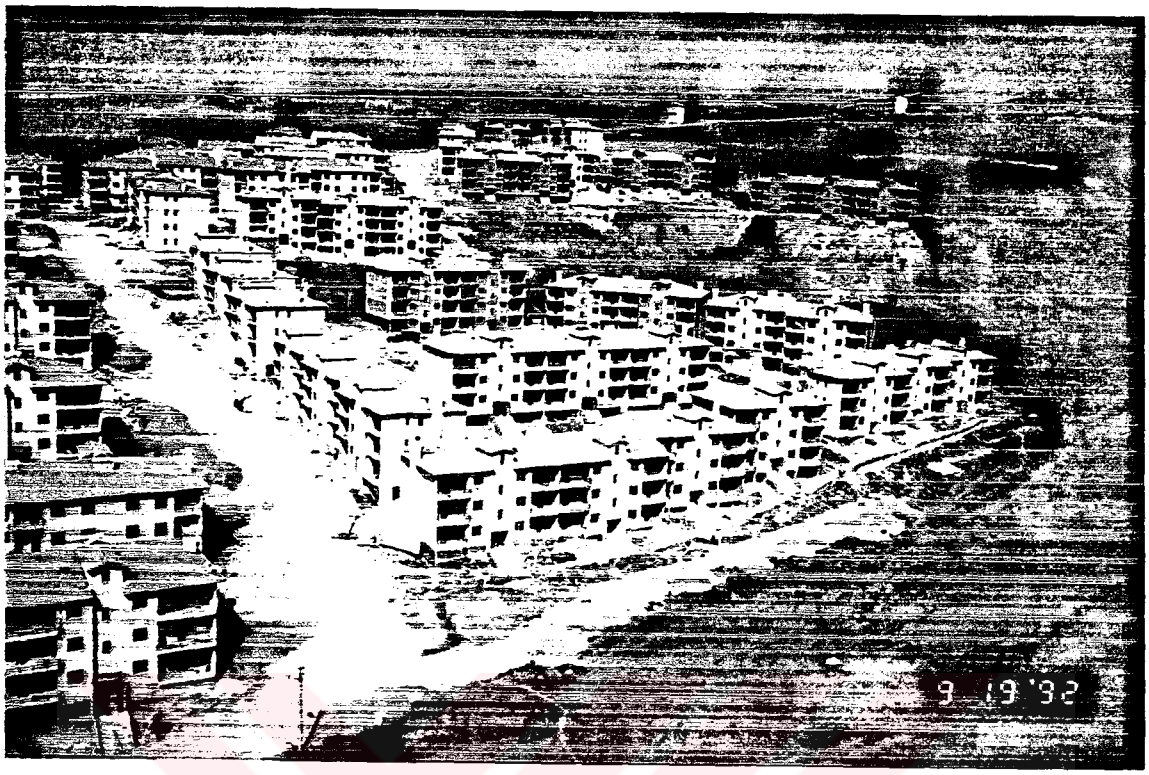


Foto 37. Atatürk mahallesinde Hilal 86 konutları. Gecekondu Önleme Projesinde 750 konuttan oluşan site inşaatına 1989 yılında başlanmış, konutlar 1994 yılında bitirilerek hizmete açılmıştır.

Sayfiyecilik, İstanbul'da ağırlaşan kent koşullarından kaçarak, altyapı sorunları olmayan daha sakin ortamda yaşamak isteyen insan sayısının artmasıyla yeni bir süreç içine girmiştir. 1990'lı yıllarda başlayan bu değişim, yaz aylarında kullanılan sitelerin, giderek yıl boyunca oturulan konutlara dönüşmesiyle kendisini hissettirmektedir. Bu yeni kent olgusu halen de bütün hızıyla devam etmektedir. İlginç olarak konut talebini karşılamak için inşa edilen çok katlı, geniş ölçekli organize yapılara, eski alışkanlıkla yine site adı verilmektedir. Buna en güzel örnek, toplukonut niteliğinde olan, 3 bin insanı barındırması planlanmış, 750 konut kapasiteli Hilal 86 Sitesi'dir (Foto 37).

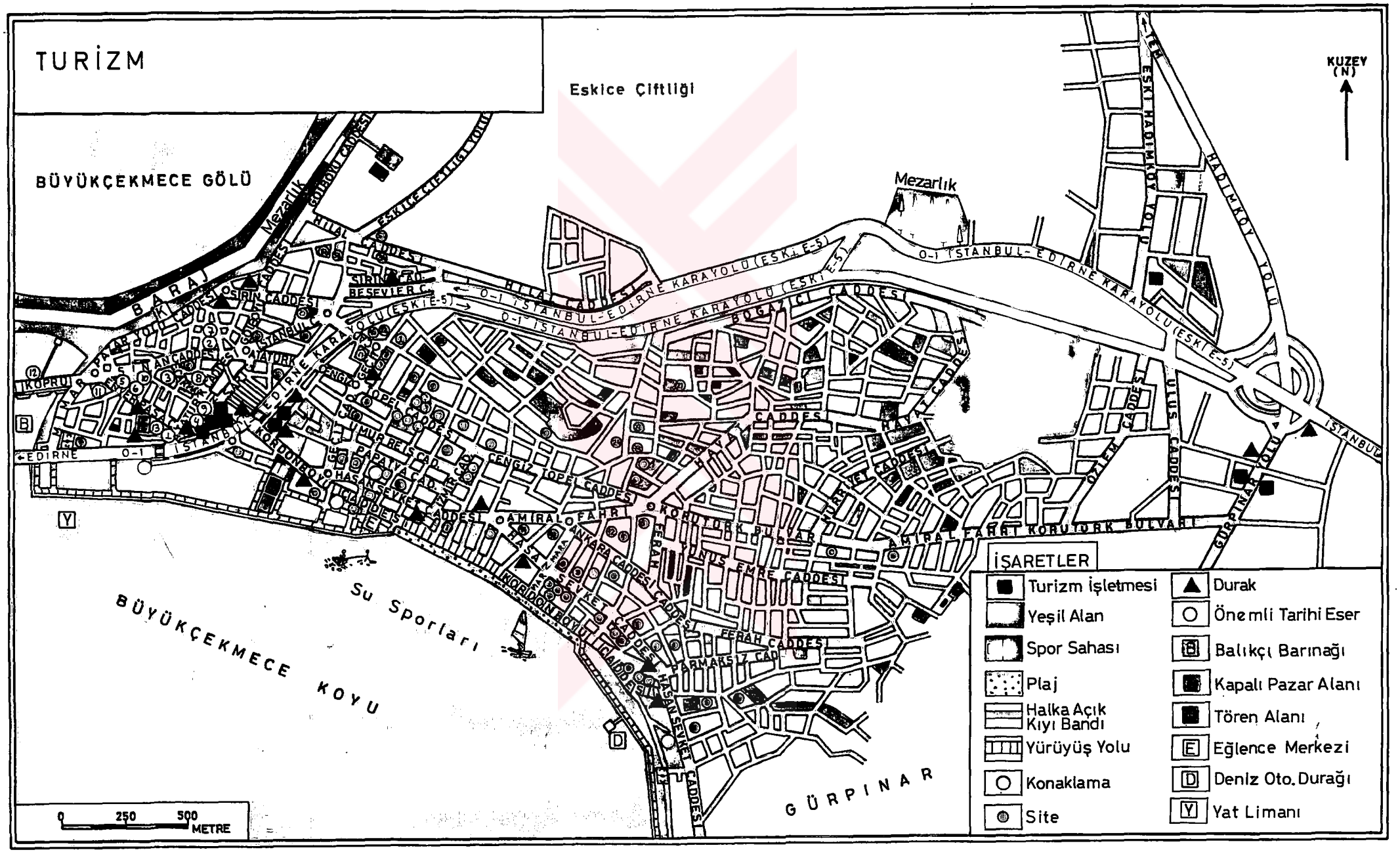
Büyükçekmece'de günümüzde turizm ile doğrudan ilgili, 4'ü konaklama, 8'i turistik işletme olmak üzere 12 adet iş yeri bulunmaktadır. Konaklama tesislerin 525 yatak kapasitesi mevcuttur (Albatros 100, Bosna 100, Malibu 150, Pelikan 175 yatak). Öte yandan Hadımköy Yolu üzerinde 100 bin m^2 açık, 40 bin m^2 kapalı alanda inşaası 1996 yılı sonunda bitirilecek olan Tüyap Uluslararası Fuarcılık Merkezi'nde 300 yatak kapasiteli beş yıldızlı bir otelin yapılması planlanmıştır. Tüyap Fuarcılık Merkezi tamamlandığı zaman 9 bin kişilki yemek ve konferans salonu devreye girecek, tesis içindeki diğer ticarethanelerde 300 kişiye yeni iş imkanları yaratılacaktır. Bu kompleks, değişik amaçlı ticarethaneleri, turizm ağırlıklı işletmeleriyle, Büyükçekmece'yi uluslararası pazarlarda tanıtacak, kongre turizminin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Foto 38. Kıyı bandında Eğlence Merkezi İnşaatı

Yat Limanı, Deniz Otobüsleri Terminali, Eğlence Merkezi, planlanan ve kısa sürede hizmete girmesi beklenen projelerdir. Bu projeler bitirildiği zaman, turizm tek başına kent ekonomisine büyük katkı sağlayan sektör haline gelecektir. Diğer taraftan, göl kıyısında koşu pisti, piknik ve spor alanlarının projeleri üretilmektedir. Tarihi çekirdekteki tarihi eserlerin onarım ve restorasyon çalışmaları hızlanmıştır. Eski çekirdeğin bir bölümünün trafiğe kapatılarak, İstanbul'da Beyoğlu ve Kumkapı'da olduğu gibi yemek ve eğlence yeri haline getirilmesi düşünülmektedir. Tarihi eserlerle iç içe olacak bu mekan, şüphesiz büyük ilgi çekecektir.

Foto 39. Mimar Sinan'ın eseri Büyükçekmece Köprüsü, restorasyon çalışmalarının sonrası

Harita 22.


TURİZM
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
Mezarlık
Mezarlık
KUZEY (N)
BARAJ
HILAL CADDESİ
O-1 İSTANBUL-EDİRNE KARAYOLU (ESKİ E-5)
BOĞAZİÇİ CADDESİ
HAYAT CADDESİ
ESKİ HADIMKÖY YOLU
HADIMKÖY YOLU
ULUS CADDESİ
GÜRPINAR YOLU
İSTANBUL
EDİRNE
KORDONBOYU
AMİRAL FAHRİ KORUTÜRK BULVARI
KORUTÜRK BULVARI
YUNUS EMRE CADDESİ
FERAH CADDESİ
PARMAKSIZ CAD.
HASAN SEVKET CADDESİ
ANKARA CADDESİ
CENGİZ TOPEL CADDESİ
UMUR REİS CAD.
PAPATYA CAD.
ATATÜRK
SİNAN CADDESİ
SİRİN CADDESİ
BESEVİER C.
ESKİCE ÇİFTLİĞİ YOLU
GÖLBOYU CADDESİ
KÖPRÜ
Su Sporları
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
0 250 500 METRE
İŞARETLER
Turizm İşletmesi
Yeşil Alan
Spor Sahası
Plaj
Halka Açık Kıyı Bandı
Yürüyüş Yolu
Konaklama
Site
Durak
Önemli Tarihi Eser
Balıkçı Barınağı
Kapalı Pazar Alanı
Tören Alanı
Eğlence Merkezi
Deniz Oto. Durağı
Yat Limanı

D- Tarihi Eserler : Büyükçekmece'de Roma-Bizans dönemine ait köprü, kent surları, idari ve askeri yapılar, devlet ileri gelenlerinin saray ve köşkleri gibi görkemli yapıların bulunduğu tarihi belgelerde ifade edilmektedir. Bu eserler zaman faktörüyle birlikte, birbirini izleyen istila ve yağmalarla tamamen ortadan kalkmıştır. Kentte, Osmanlı dönemi tarihi yapılar ağırlıktadır. Ancak, Osmanlı eseri yapılardan bazıları doğal etkenler ile kentsel gelişme alanı içinde kalmaları nedeniyle tahrip görerek yokolmuşlardır. Yine de Büyükçekmece, tarihi eser sayısı bakımından İstanbul'un diğer ilçelerine kıyasla ilk sıralarda yer alır.

Tarihi belgelerde adı geçmesine rağmen ortadan kalkan eserlerden biri Büyükçekmece Kervansarayı'dır. İstanbul-Edirne arasında ilk konaklama yeri olan bu kervansaray, 1455 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılmıştır. Eser, Evliya Çelebi Seyyahatnamesi'nde "Mahkeme kurbindeki bin at alabilecek büyüklükte" biçiminde tanımlanmıştır. Yıkılış tarihi ve nedeni bilinmemektedir (O.ASLANAPA, 1988).

16. yüzyılın ikinci yarısında kent çekirdeğinde "Sokollu Mehmet Paşa Çarşısı Dükkanları" bulunduğu kaydı mevcuttur. Bunların yeri, Büyükçekmece Köprüsü civarındadır. Kent çarşısının bir bölümünü oluşturduğu tahmin edilen bu dükkanların sayısı 14-15 kadardı. 1563 tarihinde inşa edilen mescitten önce yapılmış olmaları muhtemeldir (G. KÜÇÜKKAYA, 1990).

Ayrıca kent çevresinde, Balkan, Birinci ve İkinci Dünya Savaş yıllarında savunma amaçlı inşa edilmiş, top tabyaları, mevziler, sığınak yerleri mevcuttur.

Zaman zaman onarılarak varlıklarını günümüze kadar koruyabilen tarihi eserlerin en eskisi, adından anlaşıldığı gibi Fatih dönemine ait Fatih Sultan Mehmet Camiidir. Dikdörtgen planda moloz taştan inşa edilmiştir. Dış duvarlarında iki sıra halinde pencereler bulunur. Pencerelerin arasında, yarım

yuvarlak şekilli basit mihrap bulunur. Camiin, yine mütevazi bir minberi vardır. Sol duvarın yanından ahşap bir merdivenle, kadınlar mahfiline çıkılmaktadır. Yapının üst örtüsünü oluşturan ahşap tavan ve çatı, muhtelif dönemlerde tamir görmüştür. Kesme taştan altıgen kaide üzerine tuğladan inşa edilen minare, kurşun kaplı sivri bir külah ile örtülmüştür.

En eski tarihi eserlerden bir diğeri olan İmaret Camii'nin yapılış tarihi ve mimarı kesin olarak bilinmemektedir. Mimari özellikleri gözönüne alındığında, yapının 15. yüzyılda inşa edildiğini söylemek mümkündür. Kare planlı olan esas ibadet yeri avlunun ortasında yer alıp, çatısı ahşap ve kiremit ile örtülü durumdadır. Sonradan camekanlı bir bölme yapılmış ve kapı bu bölmeye açılmıştır. Kıble duvarı ortasında, yarım yuvarlak şekildeki mihrap yer alır (Foto 40).

Foto 40. İmaret Camii

Kapalı mekan dışında bulunan son cemaat yerinin üzeri, iki ahşap sütunun taşıdığı saçak ile örtülüdür. Son cemaat yerinin sağındaki ahşap merdiven ile, iki ahşap direğin üzerine dörtköşe biçimde oturtulmuş kadınlar mahfiline çıkılır. Fazla yüksek olmayan, ilk durumu koruduğu sanılan minare, caminin batı duvarı ucundadır. İlgi çekici bu minareye, yine batı duvarı üzerindeki kapıdan çıkılır.

Atatürk Caddesi üzerindeki Yusuf Paşa Hamamı, caddede yeni inşa edilen iş hanının yapısı içinde kalmıştır. Tarihi ve mimarı kesin olarak bilinmemektedir. Sokollu Vakfiyesinde "Büyükçekmece'de hamamcılar sakin olması için bina ettikleri menzildir" ifadesinden, yapının dükkanlar ve mescitle birlikte 1563 yılında yapılmış olması muhtemeldir. Ancak zamanın çevresindeki bu yapılar, yangın sonucu ortadan kalkmıştır. Tamamen tuğladan inşa edilmiş olan yapı, çifte bir hamam olup, sıcaklık, soğukluk ve halvet olmak üzere üç kısımdan oluşmaktaydı. Her üç bölüm, kubbe ile örtülüydü.

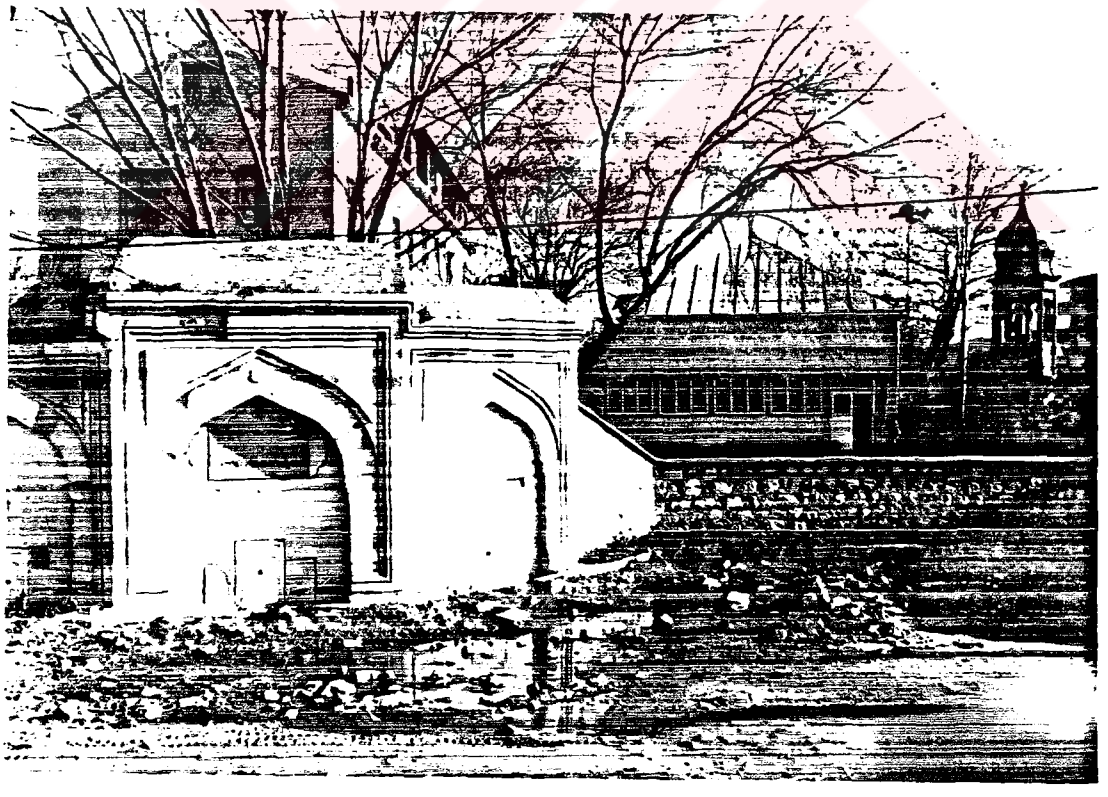


Foto 41. Kanuni Sultan Süleyman Çeşmesi

Kanuni Sultan Süleyman Çeşmesi, Dizdariye Mahallesinde, Mimar Sinan Caddesi üzerindeki Sokollu Mehmet Paşa Camiinin bahçe duvarına bitişiktir. Kanuni döneminde, köprü ve kervansarayla birlikte, Mimar Sinan'a inşa ettirilmiştir (G. KÜÇÜKKAYA, 1990). Kesme taştan, klasik üslupta köşe çeşmesi şeklinde yaptırılmıştır. Üzerindeki kitabeden, eserin 1566 yılında inşa edildiği anlaşılır (Foto 41.).

Büyükçekmece Köprüsü girişine yakın Köprübaşı Mevkiinde bulunan Sokollu Kervansarayı, Sultan Süleyman Kervansarayı, Büyükçekmece Hanı, Kurşunlu Han adlarıyla da bilinir. 16. yüzyılın klasik mimari örnekleri arasında yer alan yapı, kanuni Sultan Süleyman'ın Zigetvar Seferi sırasında Mimar Sinan'a inşa ettirilmiştir. Uzunlamasına dikdörtgen planlı olup, kesme taş kullanılmıştır (Foto 42.).

Foto 42. Sokollu Kervansarayı

Ölçüleri 48x22,30 metredir. Tek mekanlı yapısıyla insan ve hayvanlara barınma imkanı veren yapının iç ve dış duvarlarında süslemeler görülmez. Kuzeyde, köprü tarafındaki giriş cephesinde, diğer kervansaraylarda da bulunması gereken avlunun varlığını, temel kalıntılarından anlamak mümkündür. İçinde, soğuk havalarda ısınmaya yarayan yay kemerli, sivri üçgen külahlı ocaklar vardır. Konaklayan yolcular için, direkler ve direklerle duvar arasına kilimler asılarak küçük bölmeler meydana getiriliyordu. Değşik tarihlerde restore edildiği anlaşılan yapı, 1960'lı yıllara kadar samanlık olarak kullanılıyordu. 1965-1966 yıllarında, Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından yenilenmiştir (O. ASLANAPA, 1988). Kesme taş ve taşlar arasında tuğla hatıllarla inşa edilen yapının restorasyonu halen devam etmektedir. Restorasyon bitirildiği zaman eser kültür hizmetine sunulacaktır.

Foto 43. Büyükçekmece Köprüsü, sağda balıkçı barınağı

Kentteki en önemli, en fazla tanınan tarihi yapı, Büyükçekmece Köprüsüdür. Köprü aynı zamanda Büyükçekmece'nin sembolu durumundadır. Eserin en ilginç özelliği, Koca Mimar Sinan'ın imzasını taşımasıdır. Çünkü Sinan, yaptığı yüzleri bulan eserler arasında, sadece Büyükçekmece Köprüsüne "Abdullah Oğlu Yusuf yaptı" diye imzasını koymuştur. Yapının inşasına Kanuni'nin 1566 yılında çıktığı Zigetvar seferinde başlanmıştır. Sefer sırasında vefat eden Kanuni Sultan Süleyman köprünün tamamlanışını görememiş, eser 1567'de (hicri 975) Sultan II. Selim'in tahta çıktığı yılda bitirilmiştir. Köprü, yanyana dört parça ve bunları bağlayan ara kısımlardan oluşur ve bu nedenle inişli çıkışlıdır. Beyaz taşları, yumuşak eğimleriyle bir deniz dalgasını andırır ve bulunduğu yerin konumuna gayet güzel uyum sağlar. Büyükçekmece Gölü'nü denize birleştiren kanalı boydan boya kateden köprünün uzunluğu 636 metre, yollarının iç genişliği 7,17 metredir. Toplam 28 gözü, etrafı rıhtımla çevrili geniş ayakları vardır. Planı yapılırken, yağışlı mevsimde Büyükçekmece Gölü'nün kabaran sularının yapacağı baskı hesaplanmış, bunun için ortadaki ek noktalarında, fazla suyun akımını sağlayacak geçitler düzenlenmiştir. Değişik tarihlerde yapılan onarımlar, ilk şeklini biraz olsun değiştirmiştir. İstanbul'u Trakya ve Rumeliye bağlayan ana yol üzerinde bulunması bakımından, ulaşım, ticaret ve askeri stratejide yüzyıllar boyunca önemli rol oynamıştır. Hemen güneyinde, 0-1 Karayolu'nun geçtiği betonarme köprünün devreye girmesiyle ulaşım ağı dışında kalmıştır. 1980'lerde başlatılan restorasyon çalışmaları halen sürmektedir. 1986-1989 tarihleri arasında, Karayolları Genel Müdürlüğü, Büyükçekmece Belediyesi ve Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün katkılarıyla restore edilerek eski haline getirilmiştir (Foto 43.).

Köprübaşı Camii adıylada bilinen Sokollu Mehmet Paşa Mescidi, eski kent çekirdeğindeki Dizdariye Mahallesinde, Büyükçekmece Köprüsü yakınında, Sokollu Kervansarayı'nın tam karşısında yer alır. Bu eski yapı, Mimar Sinan tarafından 1567 yılında bitirilmiştir. Küçük boyutlu, doğu-batı yönde uzanan,

dikdörtgen planlı, kitabesi olmayan kagir bir yapıdır (Foto 44.). Ahşap olan son cemaat yerinin üç ahşap duvarı, sonradan eklenmiştir. Onarım nedeniyle hizmete ara veren yapı, en önemli onarımı 1962-1965 yıllarında görmüş, 1965'de tekrar ibadete açılmıştır. Duvarlar, bir sıra taş, iki sıra tuğla şeklinde örülüdür ve cephelerinde iki sıralı pencereler mevcuttur. Ana mekanın üzeri, ahşap çatı üzerinde kurşun kaplama ile örtülüdür. Kıble duvarının tam ortasında yer alan mihrap, beş köşeli bir niş şeklinde olup, yukarıya doğru kademeler halinde daralır, sağında minber bulunmaktadır. Müezzin mahfilinin üst kısmında, ahşap merdivenle çıkılan dörtköşe planlı kadınlar mahfili yer alır. Avlunun kuzeybatı köşesindeki şerefesiz minare, yapının en ilgi çeken kısmıdır.

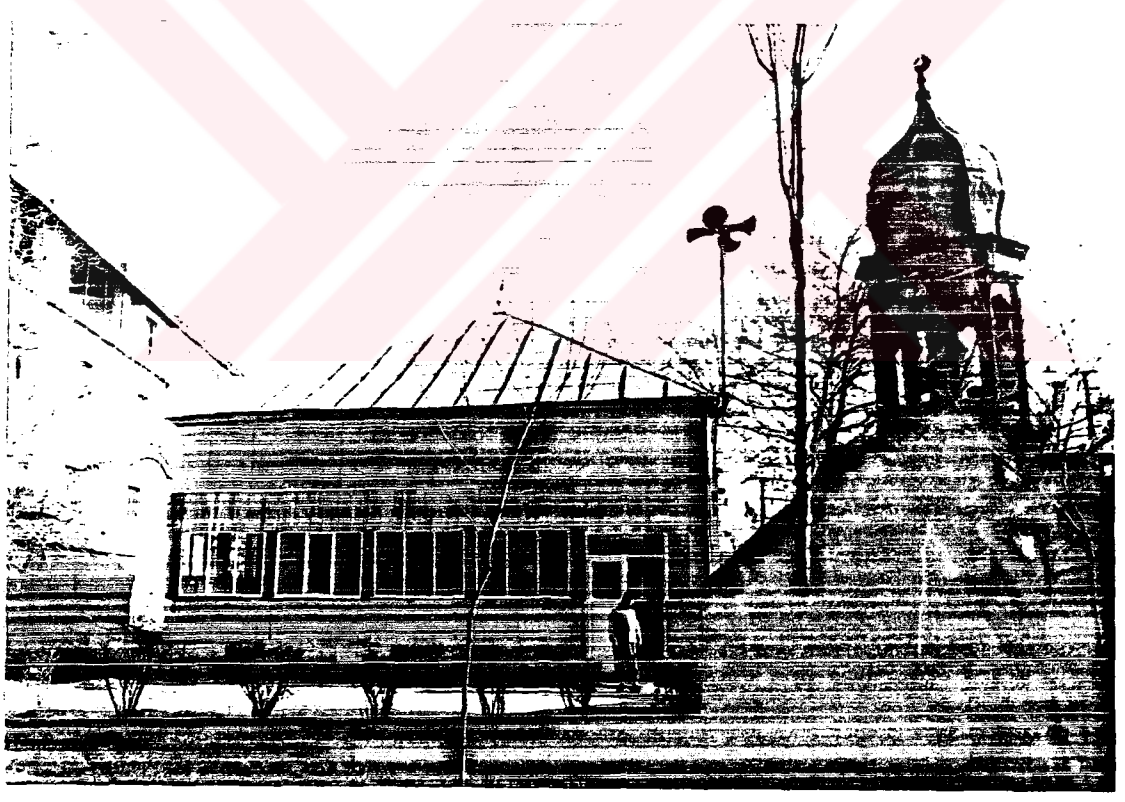


Foto 44. Sokollu Mehmet Paşa Mescidi

Fatih Mahallesi, Cami Sokak'taki Fatih Sultan Mehmet Camii'nin kuzeybatı köşesinde bulunan Süleyman Ağa Çeşmesi, 1856 yılında Kırım Savaşında şehit olan Süleyman Ağa'nın anısına yaptırılmıştır. Kesme taştan inşa edilmiş, güzel görünümlü, tek aynalı kemer yapılı bir eser, Süleymaniye Çeşmesi'ne benzemektedir. Diğer bazı eserler gibi, 1995 yazında Büyükçekmece Belediyesi'nce onarılmıştır.

Zeynep Dudu Çeşmesi'nin ilk yapısı ve yeri, kentsel gelişme sırasında değişmiştir. Atatürk Caddesi üzerindeki İmaret Camii avlusunda, kapının hemen sol tarafında bulunan çeşmenin kitabesinden, bu çeşmenin 1856-1857 yılında inşa edilen Zeynep Dudu Çeşmesi olduğu anlaşılmaktadır. Eserin basit ve teknesiz bir yapısı vardır. Mekana bakan cephesindeki mevlevi sikkesini andıran kitabesinden, bu yüze sonradan üç adet çeşmenin takıldığı anlaşılmaktadır.

1881-1922 yılları arasında yaşamış olan Türk kumandanı Enver Paşa'nın kentte iki yapısı bulunmaktadır. Bunlardan biri, eski İstanbul-Edirne yolunun

Foto 45. Enver Paşa Konağı

şehre girdiği Hükümet Caddesi (şimdiki Atatürk Caddesi) kuzeyindeki alan üzerinde bulunan Enver Paşa, diğer adıyla Meydan Çeşmesi'dir. Kesme taştan, kare planla yapılan eserin kitabesi yoktur. Geçen süre içinde bazı mimari özellikleri silinmiştir. Yapı en son 1995 yazında Büyükçekmece Belediyesi tarafından restore edilmiştir. Enver Paşa'nın adını alan ahşap konak, eski çekirdekte Kaymakamlık binası gerisinde, Enver Paşa Caddesi'nin sol yanındaki boşlukta yer alır. Bakımsız durumda olan bu ahşap yapının onarılarak turizme açılması son derece yararlı olacaktır (Foto 45.).

Fevzi Çakmak ile Mimar Sinan Caddeleri'nin birleşme noktasında yer alan Havuzbaşı Meydanı, adını buradaki çeşme ve havuzdan almıştır. Yanyana olan çeşme ve havuz, II. Abdülhamit'in 25. cülus yılı hatırası olarak Büyükçekmece halkı tarafından 1918 yılında yaptırılmıştır. Çeşme, yekpare mermerden olup, ön yüzü klasik işlemeli kabartmalarla süslüdür. Havuza bakan yüzünde ise, yüksek

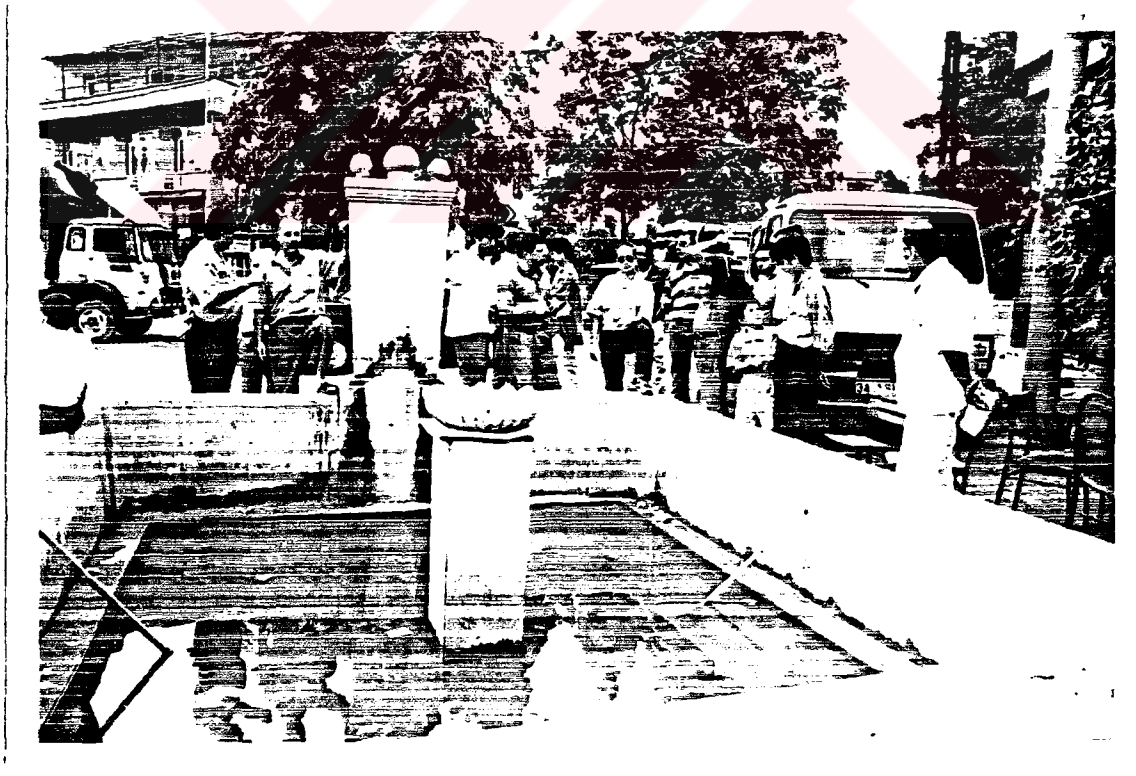


Foto 46. II. Abdülhamit Çeşme ve Havuzu

kabartma şeklinde ve orijinalinde ağzından su aktığı bilinen arslan başı bulunmaktadır. Dörtgen planlı, kalın mermer bloklardan, yan duvarları ve köşeleri kalın fakat yuvarlatılmış köşe taşlarından oluşturulmuş havuz. 0,70-0,75 metre yüksekliğinde, 3,60-4,20 metre enindedir. Ortasında bir fıskiye bulunmaktadır. Çeşme ve havuz, 1995 yılı yazında Büyükçekmece Belediyesi tarafından restore edilmiştir (Foto 46.).

8.1.4. Resmi Kurumlar

Devlet daireleri, Belediye'ye bağlı daireler, askeri kurumlar, muhtarlıklar, siyasi parti şubeleri, resmi banka ve eğitim yapıları, bu grup içinde değerlendirilmiştir. Bunların sayısı 67'dir. Resmi kurumların dağılımlarını gösteren harita incelendiğinde, İstanbul-Edirne karayolu'nun iki yanında, iki ağırlık merkezinin mevcut olduğu kolaylıkla gözlenir. Karayolu kuzeyindeki eski yerleşim biriminde, Atatürk-İnönü ve Belediye Caddelerinin arasındaki alan, birinci derecedeki ağırlık noktasını oluşturur. Yoğunluk Atatürk Caddesi boyunca iç kesime doğru bir miktar sokulur. Karayolunun deniz tarafında, Kordonboyu Caddesi-Mehtap Sokak hattının içinde kalan alan, ikinci ağırlık merkezidir (Harita 23.). Bu hattın doğusunda kalan Amiral Fahri Korutürk Bulvarı ile Cengiz Topel Caddesi çevresinde, birbirinden kopuk ve az sayıda resmi kurum mevcuttur. Geniş bir aradan sonra kentin en doğu ucundaki Beylikdüzü'nde, küçük bir toplanma sözkonusudur. Belirtilen bu ayrıntılar bir yana bırakılırsa, İstanbul-Edirne Karayolu yanlarındaki kentsel merkez ticaret ve hizmet fonksiyonlarında olduğu gibi, resmi kurumlarıda bünyesinde barındırmaktadır. Ancak bu toplanma eğilimi diğer fonksiyonlarla karşılaştırıldığında, resmi kurumlarda çok daha kesindir.

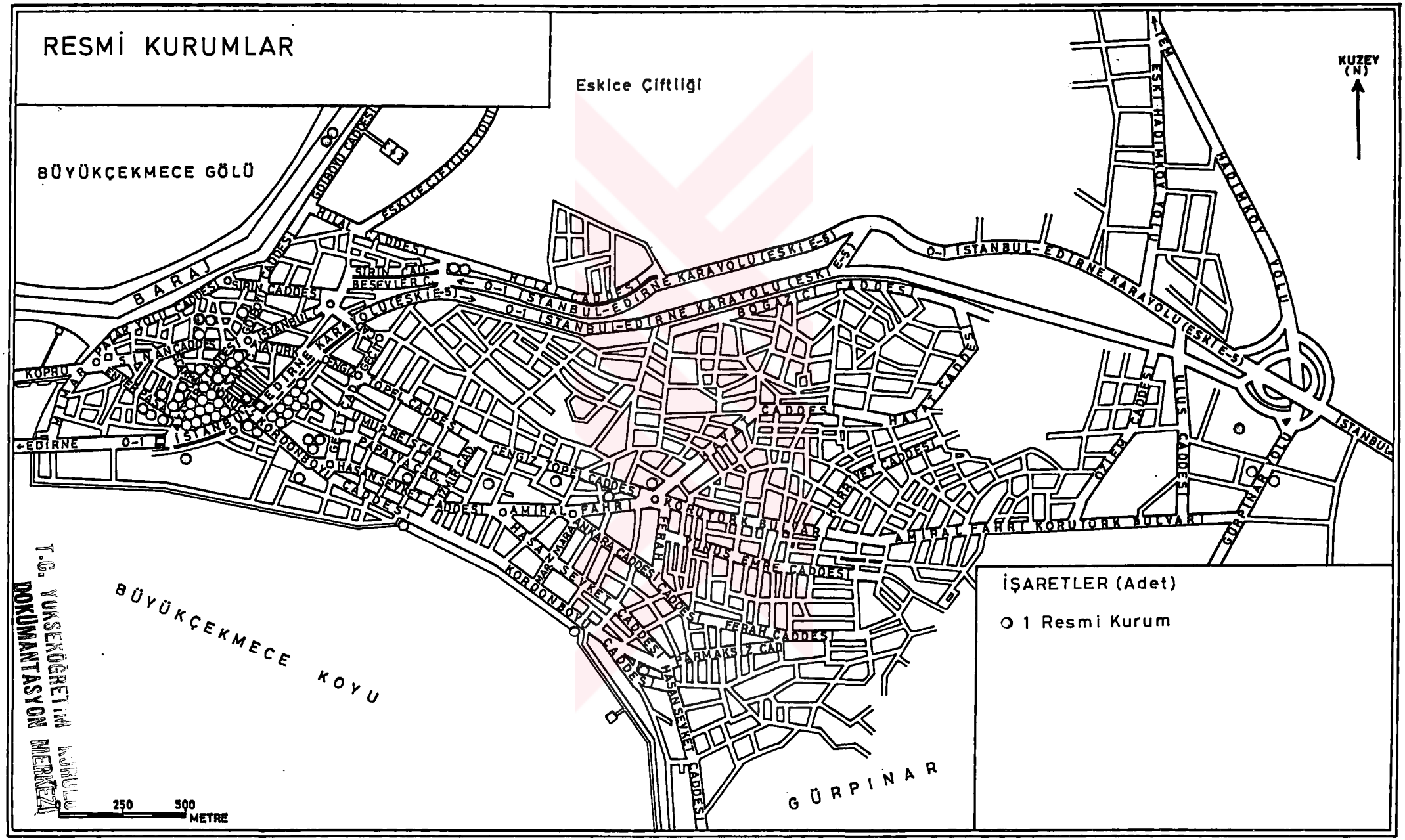
Tablo 24. Resmi Kurumların Konumları

	Adet	%
Kendi Binasında	24	36
İş Merkezinde	24	36
Diğer	19	28
Toplam	67	100

Resmi dairelerden 24 tanesinin kendine ait özel binası vardır. Diğer ifadeyle binalaşma oranı % 36'dır. Bu oran diğer fonksiyonlarla kıyaslandığında, hayli yüksek değerdedir. Belediye, Kaymakamlık, Emniyet Müdürlüğü, Dispanser, Orduevi, İlk ve Orta Öğretim Kurumları kendi binalarında görev yapmaktadır. Kaymakamlık, bahçe içinde tarihi sayılabilecek değerde, eski fakat yenilenmiş iki katlı binada hizmet vermektedir. Belediye, on dönüm park alanda kurulan modern binadadır. Emniyet Müdürlüğü, Belediye Sosyal Tesisler Binasındaki eski yerinden, Hasan Şevket Caddesi'ndeki bahçe içindeki yeni yerine taşınmıştır. Eğitim kurumlarının çoğu, son yıllarda inşa edilmiş modern binalara sahiplerdir. Ancak kapasiteleri, giderek artan öğrenci sayısı karşısında yetersiz kalmaktadır. Kent merkezindeki, Belediye Kaymakamlık binalarının yeraldığı parsellerde, bina dışı alan ağaçlandırılarak park haline getirilmiştir. Bu yeşil alanlar halk tarafından rağbet görmekte, dinlenme yeri olarak yoğun biçimde kullanılmaktadır.

Kendi binası bulunmayın resmi kurumlardan 24 tanesi, iş merkezlerinin içinde yer alırlar. Hatta bazı iş merkezlerinde bir veya birkaç kat, tamamen bu kurumlara tahsis edilmiştir. Örneğin, Atatürk Caddesi'ndeki Belediye İş Hanı'nın katlarının yarısı 8 resmi kurum tarafından kullanılmaktadır. İlçe Müdürlüğü, Mal Müdürlüğü, Halk Eğitim Merkezi, Hazine Avukatlığı, Müftülük, Sivil Savunma

Harita 23.


RESMİ KURUMLAR
Eskice Çiftliği
BÜYÜKÇEKMECE GÖLÜ
BARAJ
KUZEY (N)
İŞARETLER (Adet)
1 Resmi Kurum
BÜYÜKÇEKMECE KOYU
GÜRPINAR
250 300 METRE
T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Müdürlüğü, T.C. İş Bankası Şubesi bu iş merkezindedir. Kardeşler İş Hanında 4, Belediye Çarşısında 3 resmi kurum vardır. İstanbul Karayolu'nun Kordonboyu Caddesi'ne kesiştiği nokta ayer alan Fatih İş Hanının iki bloğundan bir bloğunun tamamı, Adliye'ye ayrılmıştır. Geriye kalan 19 daire ve kuruluş, kent alanının değişik yerlerinde, apartmanların girişe kolay alt veya birinci katlarında görev yapmaktadır.

Yakın yıllarda resmi kurum ve dairelerin eski kentsel çekirdekten koparak, deniz kesimindeki yeni kentsel alandaki modern binalarına yerleştikleri görülmektedir. Belediye, eski çekirdekten ayrılarak, Mehtap Sokak'taki 10 dönüm arsa içindeki yeni binasına taşınmıştır. Emniyet Müdürlüğü, Belediye Sosyal Tesisler Binası içindeki sıkışıklıktan kurtularak, Hasan Şevket Caddesi üzerinde geniş açık alanda inşa edilen modern çok katlı binasına geçmiştir. Kaymakamlık henüz Atatürk Caddesindeki eski fakat şirin binasında hizmete devam etmektedir. Kaymakamlıkla birlikte, iş merkezlerinin katlarına sıkışmış diğer resmi kurumların, yeni kent alanında inşa edilecek modern hükümet konağı bünyesinde toplanmaları uygun olacaktır.

8.2. SOSYO-EKONOMİK YAPI

İşyeri sayısı, çalışanlar ve aileleri birlikte değerlendirildiğinde 47.000 nüfuslu kentin ekonomisinde fonksiyonlara göre şu şekilde dağılım ortaya çıkar.

Tablo 25. Ekonomik Yapı

Fonksiyonlar	Geçinen Nüfus	%
Ticaret	19.700	42.0
İmalat	7.800	16.6
Resmi Kurum	3.500	7.4
Hizmetler ve Turizm	3.000	6.4
Diğer	13.700	27.6
Toplam	47.000	100

Kent nüfusunun 19.700'ü yani % 42'si 1996 yılında geçiminin ticaretten sağlamaktadır. Diğer değişle güncel ekonominin temelini ticaret fonksiyonu oluşturmaktadır. Gıda, inşaat, giyim ve diğer kollarıyla ticaretin ön plana çıkmasında İstanbul metropolünün etkisiyle başlayan sayfiyecilik başlıca rolü oynamıştır. Sayfiyecilikle birlikte ikinci evlerin yani yazlıkların kurulması, ticaretin hemen bütün kollarının gelişmesini ve kent içine yayılmasını teşvik etmiştir.

Son yıllarda kurulan sanayi sitesi ve fabrikalarla kendisini gösteren imalat kolu nüfusun % 16.6'sını oluşturan 7.800 kişiyi geçindirir. İstanbul'daki fabrikaların burdan uzaklaşma istekleri, bunlardan bazılarının Büyükçekmece'yi seçmeleri, imalatın ekonomide kısa sürede ikinci sıraya yerleşmesine neden olmuştur.

İlçe merkezi statüsünde olmasından dolayı resmi kurumlarda çalışanların oranı hayli yüksektir. Bu alanda çalışan sayısının 3.500'ü bulduğu tahmin edilmektedir. Turizmle birlikte hizmetler günümüzde 3.000 çalışanı ve % 6.4 payla ait sırada bulunur. Bununla birlikte bir süre sonra bu kolun hızlı bir çıkış yaparak ticaret fonksiyonuyla çekişmesi beklenmektedir.

Tabloda belirtilen ana fonksiyonlar dışında nüfusun % 27.6'sını oluşturan 13.700 kişinin bulunduğu ortaya çıkar. Diğerleri adı altında toplanan bu grubun büyük çoğunluğunu sakin ve sorunsuz yaşam için Büyükçekmece'yi seçenler ile emekliler meydana getirir. Bunların sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Geriye kalanı kayıt dışı ekonomiden geçinenlerdir.

Kentteki han, pasaj, çarşı gibi iş merkezlerinin çoğu yeni yapılardır ve henüz doluluk kapasitesine ulaşamamışlardır. İş merkezlerinde doluluk oranı % 60'dır ve % 40'lık kapasite henüz boştur. Diğer taraftan TÜYAP Uluslararası,

Fuarcılık Merkezi, Planet Süper Market, Eğlence Merkezi, Belvak Çarşısı gibi ticari işletmeler devreye girmek üzeredir. Bu sayılan ticarethaneler 1996'da hizmete girmeleriyle iş kapasitesi % 50 oranında daha artacaktır.

Tarihte çekirdekte turizme ağırlık verilmesi, TÜYAP Uluslararası Fuarcılık Merkezi'nde devreye girecek olan otel, Deniz Otobüsleri terminali ile yat limanı gibi tesisler ise Turizm-Hizmetler fonksiyonunu kuvvetlendirecektir. Bu gelişmeler ışığında Büyükçekmece'nin yakın gelecekte Ticaret ve Turizm ağırlıklı sosyo-ekonomik yapıya sahip olması beklenmektedir.

IX. GELECEKTEKİ KENTSEL YAKLAŞIMLAR

Kent nüfusu her beş yılda bir misli katlanacak şekilde artış eğilimindedir (1985 11 bin, 1990 22 bin, 1995 sonu tahmini 47-50 bin arasında). Bu artış hızına göre Büyükçekmece kent nüfusunun 2000 yılı başında 100 bine ulaşması beklenmektedir. Ancak İstanbul metropolunun yoğunlaşan baskısı, İstanbul Karayolunun Büyükçekmece-Beylikdüzü arasındaik kesimde son birkaç yıldır gözlenen sosyo-ekonomik değişim, toplukonut yapımının hızlanması, büyük ticari firmaların tesislerinin kurulması, Büyükçekmece'nin kentsel gelişmesini etkileyecek, nüfus artışını beklenenin üzerine çıkaracaktır.

Mevcut imar planındaki kurallara uyulduğu taktirde 3.361.000 m^2'lik yerleşim alanı 130-150 bin yerleşik nüfusu sağlıklı olarak barındırabilecek düzeydedir. Zaten bu nüfusa 2000 yılı başında erişilecektir. Aynı yıllarda sayfiyecilikle yazın nüfusun 200 bini geçeceği sanılmaktadır. Altyapı, su kaynakları, yine bu sayıdaki nüfusun ihtiyaçlarını karşılayabilecektir.

Kent, batıdan Büyükçekmece Gölü'yle sınırlanır, doğu yönde Gürpınar beldesine komşudur, güneyden ise Marmara kıyısına dayanmıştır. Yakın gelecekte gelişmeye en elverişli kesim, göl havzası ile Eskice Çiftliği Mahallesi'nin bulunduğu kuzey yön olacaktır. 14.630.000 m^2 alan kaplayan Merkez İlçe'nin 9.110.000 m^2'sini göl koruma havzası oluşturur. Burada göl kıyısından itibaren mutlak koruma alanı, kısa, orta ve uzak mesafeli koruma alanları tesbit edilmiştir. 1.500.000 m^2 tutan mutlak koruma alanında iskana izin verilmemektedir. Diğer koruma alanlarında, geniş yeşil alanlarla birbirinden ayrılmış, gevşek dokuda, altyapılı iskan alanları belirlenmiştir. Ancak yapılan planlamada ekolojik ortamın bozulmaması için bu geniş sahada sadece 10 bin nüfusun yerleşmesi uygun görülmüştür.

Yakın gelecekte kentsel alana katılacak bir diğer kesim kuzeydeki Eskice Çiftliği Mahallesi'dir. Bu yerleşim birimi 7.800.000 m^2 alan kaplamasına rağmen, bu sahanın büyük kısmı göl koruma alanları ile yeşil alanlardan oluşur. Yerleşmeye ayrılan alanda sadece 5 bin nüfusun iskanı planlanmıştır. Şu halde yakın mücavir alanda kalan Eskice Çiftliği ile merkezin göl koruma alanının kent nüfusuna katkısı 15-20 bin arasında değişecektir. Mücavir alanda kalan her ünite, yerleşim alanı olmaktan ziyade, yeşil olan olarak değer taşımakta ve kentsel gelişme için bu bakımdan önem taşımaktadırlar.

Büyükçekmece Kenti, 2000'li yılların başından itibaren yine kuzey yöndeki uzak mücavir alanda yer alan Karaağaç, Akçaburgaz, Çakmaklı yerleşim birimlerini etki alanına alacaktır. Sözkonusu her üç yerleşmenin de arazilerinin bir bölümü Büyükçekmece Gölü koruma alanında kalmaktadır.

Tablo 26. Kentin Uzak Mesafedeki Gelişme Alanının Özellikleri

(1.000 m^2)	Karaağaç	Akçaburgaz	Çakmaklı	Toplam
Konut Alanı	12.870	4.167	3.422	20.459
Aktif Yeşil Alan	2.970	962	1.195	5.127
Pasif Yeşil Alan	1.549	-	-	1.549
Havza Dışı Sanayi	-	924	1.752	2.676
Yol, Altyapı,	3.960	1.282	1.592	6.834
Diğer				
Toplam	21.349	7.335	7.961	36.645

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi, Karaağaç, Akçaburgaz, Çakmaklı'nın arazilerinde yerleşime ayrılan alan, toplamın % 56'sını oluşturmaktadır. Büyükçekmece göl koruma alanı civarında bulunmasından dolayı, bu sahada gevşek dokulu yerleşim planı uygulanmaktadır. Bu nedenle her üç yerleşim

biriminin 20.459.000 m^2'yi bulan iskan sahasında 120.000 kadar nüfusun barınması öngörülmektedir. (Karaağaç 55.000, Akçaburgaz 30.000, Çakmaklı 35.000). Yerleşim birimlerinde yol, altyapı, diğer kullanım birimlerinden sonra 6.676.000 m^2 alanla aktif ve pasif yeşil alanlar gelmektedir. Bu oldukça yüksek bir değerdir. 2000'li yıllarda Büyükçekmece'nin kuzeye, uzak mücavir alana doğru yayılması durumunda bile kurallara uyulduğu taktirde hem eski ve yeni yerleşim üniteleri arasında yeşil kuşaklar oluşturulacak, hem de kişi başına düşen yeşil alan miktarı azalmayacaktır. Bu gelişmeler olurken, göl ve çevresindeki sulak alanlar kirlenmekten korunacaktır. Göl koruma havzasında sanayi tesislerine kesinlikle izin verilmemektedir. Tabloda belirtilen Akçaburgaz ve Çakmaklı sanayi bölgeleri, göl havzası dışında yer almaktadır.

Büyükçekmece'ye doğudan komşu olan Devebağırtan Tepe yamaçlarında yer alan Gürpınar ile Yakuplu'da hızlı bir kentleşme sözkonusudur. Her iki beldede çok sayıda toplukonut ve kooperatif inşaatı sürmektedir. Hızlı kentleşmeyle birlikte bu beldeler bir süre sonra kaçınılmaz olarak Beylikdüzü üzerinden Büyükçekmece ile birleşeceklerdir. Bu durumda ortaya Haremidere ile Büyükçekmece Gölü arasında İstanbul metropolu tarafından devamlı olarak beslenen büyük bir kent ortaya çıkacaktır. Nüfusunun İstanbul'dan beslenme hızına göre değişmekle birlikte, 2000'lerde 500 binin üzerine çıkacağı tahmin edilmektedir.

X. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentlerimizde ortaya çıkan çevre sorunlarının büyümesi ve çeşitlenmesi üzerinde nüfus artışının hızı baskın rol oynamaktadır. Ülkemizde özellikle son otuz yıldır başta İstanbul olmak üzere büyük kentlere yönelen yoğun göçün etkisiyle gecekondu, alt yapı yetersizliği, çevre kirliliği ve benzeri sorunlar ortaya çıkmıştır. Kentsel nüfusun büyük kentlere yığılması, büyük ölçüde Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden olan göçün önlenememesinden kaynaklanmaktadır. Göçü etkileyen başlıca faktörler şunlardır:

-Sanayi yatırımlarını azgelişmiş yörelere yönlendirmek için uygulanan teşvikler, bu yörelerdeki kamu yatırımlarının da yetersiz kalmasıyla amacına ulaşamamıştır.

-Ulaşım yatırımları ülke düzeyinde genel yerleşme düzenini olumlu yönde etkileyecek biçimde dengeli olarak dağılmamıştır.

-Özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren kaçak yapıların afedilerek, ıslah planlarıyla imar hakları verilmesi de göçü ve gecekondu yapımını cazip hale getirmiş ve hızlandırmıştır.

-Güneydoğu Anadolu'daki huzursuz ortamda kentlere göçü etkilemiştir.

Bu bakımdan yoğun göç alan kentlerimizdeki baskıyı azaltmak ve bununla bağlantılı olarak çevresel sorunları önlemek için alınması gereken öncelikli önlem nüfus artışının kontrole alınması ve göçün önlenmesi ya da göç potansiyelinin başka yöne ve kentlere yöneltilmesidir. Nitekim Habitat II konferansı sonunda kabul edilen "İstanbul Deklarasyonu"nda, kente göçü azaltmak için alt yapı ve kamu hizmetlerinin, istihdam fırsatlarının kırsal bölgelerde yaygınlaştırılması gereği vurgulanmıştır. Ancak şunu da vurgulamak gerekir ki, bugün birçok

kentimizde sorunlar çok çeşitlenmiş ve karmaşık bir hale gelmiştir. Bu bakımlardan beliritlien tüm sorunlara köklü çözümler üretebilmek için, ülkenin kentleşme stratejilerini belirleyecek, uygulamasını yönlendirecek ve denetleyecek etkinlikte bir bakanlığın oluşturulması zorunlu görülmektedir. Kuşkusuz yerel ölçekte kentsel sorunların çözümü için, belediyeler düzeyinde yetki ve sorumlulukların, mali kaynaklarının ve merkezi yönetim ile ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Daha önce ayrıntılı olarak açıklandığı gibi, Büyükçekmece'de kentleşme süreci yukarıda Türkiye geneli için belirtilen olumsuz gelişmelerden önemli boyutlarda etkilenmemiştir. Çünkü özellikle 1980'li yıllardan itibaren kentleşmenin geregği ve temeli olan planlı gelişme Büyükçekmece'de büyük ölçüde gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalarla İstanbul kenti içinde aşağıda maddeler halinde belirtilen, kentleşme açısından örnek oluşturacak olumlu sonuçlar alınmıştır.

Büyükçekmece 1996 yılında 50 bine yakın nüfusu, 3.361.000 m^2 iskan alanı, 5.520.000 m^2 kentsel alanıyla orta büyüklükte bir kenttir. Yaz aylarında sayfiyeciliğin başlamasıyla, kentte yaşayan insan sayısı 150 bine çıkar.

1935'lerde 1.366 nüfuslu küçük bir kasabadan, 1996 yılında fonksiyonları işleyen 50 bin nüfuslu canlı bir kente gelinmesinde en büyük etkiyi şüphesiz İstanbul metropolü yapmıştır.

Kentsel gelişme süreci içinde, nüfus artışı ve hızlı yapılaşmaya rağmen, gecekondulaşmaya izin verilmemiş, yasalar çerçevesinde konut talebinde çözümler üretilerek gecekondulaşma önlenmiştir. Büyükçekmece İstanbul'un etki alanında kalmasına karşılık, gecekondusu olmayan yegane yerleşmedir.

İstanbul-Edirne Karayolu, kent ekonomisine önemli katkı sağlar. Çevreyle ilişki büyük ölçüde bu karayolundan yapılır. Denizyolu seferleri henüz yoktur. Deniz ulaşımının devreye sokulması, ekonomiyi daha da canlandıracaktır.

Kent nüfusu 2000 yılında 100 bini geçecek, bundan bir süre sonra ise 1 milyona yaklaşacaktır. İleriye yönelik bu değerlendirmeler gözönüne alınarak, mevcut imar kanunlarına uyulması, aktif ve pasif yeşil alanların diğer amalarla kullanılmaması, günümüzde olduğu gibi ilerki yılarda da gecekondulaşma ve çarpık yapılaşmaya izin verilmemesi, ilerde artacak olan nüfusun ihtiyaçlarına yönelik yeni ve modern projeler üretilmesi son derece gereklidir.

Tarihi çekirdekte iyileştirme işlemlerine devam edilmeli, bu kesimdeki tarihi eserlerin ve eski ahşap evlerin onarım ve restorasyonları sürdürülmeli, bazı yollar motorlu araç trafiğine kapatılarak yaya trafiği ve alışverişe ayrılmalıdır. Tarihi çekirdekte uygulanacak en akılcı proje, burasının kültür ve eğlence turizmine ayrılması olacaktır.

Merkezde sıkışık biçimde yer alan sağlık, eğitim, imalat, ticaret kurumları merkez dışında oluşturulacak ikinci derece iş merkezlerine nakledilmelidir. Bu işlem arasında betonlaşmanın meydana gelmemesi için, ana merkez ile ikinci derecede merkezler arasında yeşil dokuların oluşturularak korunmasına dikkat edilmelidir.

Kent içinde tek yönlü trafik sistemi kurmak, otopark, katlı garajların yapımı desteklenmelidir.

Göl havzası doğu kollektörünün inşaat çalışmaları devam etmektedir. Büyükçekmece Kenti, Çatalca, Gürpınar, Mimarisinin, Tepecik yerleşim birimlerinin sıvı atıklarının Büyükçekmece kuşaklama kollektörü ile toplanarak Mimarsinan Köprüsü önünde yapımı sürdürülen Ön Arıtma ve Terfi İsbtasyonu

vasıtasıyla buradan Mimarsinan Baba Burnu ucuna kadar döşenecek çelik borularla denizin 40 metre altındaki akıntıya deşarj edilecektir.

Büyükçekmece Göl ve yakın çevresinin evsel sıvı atık sorununun nihayi çözümü, tüm havzadaki yerleşmelerin sıvı atıklarının merkezi bir kollektörde toplanması ve burada kimyevi ve biyolojik arıtma yapılmasıyla çözümlenecektir.

Göl havzasını korumak, şehrin havzaya doğru gelişmesini düzenli olarak denetlemek, burada izinsiz ve çarpık yapılaşmayı engellemek son derece önemlidir. Çünki, Büyükçekmece Gölü sadece çevre yerleşmelere su vermekle kalmayıp, aynı zamanda İstanbul'un su tüketiminin bir bölümünü de düzenli olarak karşılamaktadır.

Katı atık sorununa kesin çözüm getkirmek için çalışmalar yapılmaktadır. Bununla ilgili olarak göz havzası dışında kurulacak olan bir toplama istasyonunda atıkların yakılarak enerjiye dönüştürülmesi uygundur ve bu planlanmıştır.

ÖZET VE SUMMARY

11.1. ÖZET

Kuruluşundan itibaren Büyükçekmece'nin kentsel özellikleri, İstanbul'un bu yapıyı etkileyiş biçimine de yer verilerek tarihi kronolojiye göre dönemler halinde incelenmiştir. 1950'lerden itibaren Türkiye ve İstanbul'da yaşanılan hızlı kentleşmenin Büyükçekmece'yi etkileyişi üzerinde durulmuş, nüfus yapısı ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. 1995-1996 yılındaki kentiçi arazi kullanımı ile sosyo-ekonomik yapı, ayrıntılı bir anket uygulamasıyla ortaya çıkarılmıştır. Büyükçekmece, yolboyu ve kıyı kentlerinin ortak özelliklerini bünyesinde barındıran, ticaret ve hizmetler fonksiyonlarının ağır bastığı orta büyüklükte bir kenttir. Bununla birlikte hızla nüfuslanmakta ve gelişmektedir. 21. yüzyılın çeyreğinde, nüfusunun 1 milyona yaklaşması beklenmektedir. Bu gelişme gözönüne alınarak, çarpık kentleşmenin yaşanmaması için yapılması gerekli planlamalar, araştırmanın son bölümünde tartışılmıştır.

11.2. SUMMARY

The urban characteristics of Büyükçekmece here has been examined chronologically in periods, since the town's foundation, also taking up the ways in which Istanbul, the nearby metropole, has affected this structuring. How the proces of fast urbanization experienced in Istanbul and throughout Turkey since 1950's has affected Büyükçekmece was a major factor of examination and the structure of the population also was taken up in some detail. A detailed research was carried out, to reveal the land use and the socio-economical structure in this city during the years 1995-1996.

Büyükçekmece is a middle sized city, bearing the joint characteristics of along-road and along-shore settlements, where commercial and servicing

functions are expressly important. Although middle-sized, the city is increasing in population and developping at a rapid pace.

In the first quarter of the 21st century, its population is expected to reach 1 million. In view of these developments, the necessary planning work which has to be undertaken to prevent uncontrolled development is taken up and discussed in the last part of this study.

KAYNAKLAR

AHLHEIM, K.H., (1981) :

Die Ummelt des Menschen. Bibliographisches Institute. A6, Mannheim.

AKGÜN, H. (1992) :

Yönetim Birimi Olarak Belediyeler ve Bütçelerinin Analizi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yerel, Yönetimi İdaresi Girişimcilik Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

AKYOL, N. (1994) :

Türkiye'de İmar Uygulamaları ve Modern Şehircilik İlişkileri. Karadeniz Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Yay. No : 1994/9, Trabzon.

ANGEL, A. (1993) :

"Henri Prost ve İstanbul'un İlk Nazım Planı". Planlama T.M.M.O.B. Şehir Plancıları Odası Yay. No : 93/1-4. Sayı : 10. s:6-9. Ankara.

ASLANAPA, O. (1988) :

Mimar Sinan'ın Hayatı ve Eserleri. Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay. No : 80. Seri : V. Sayı : A 4. Ankara.

AYTAÇ, F. (1994) :

Merkezi İraderen Mahalli İdarelere Devredilecek Hizmetler. Mahalli İdareler Eğitim Araştırma Geliştirme Merkezi Yay. Ankara.

BARTH, W.E., (1987) :

Praktischer Ummelt und Naturschutz. Verlag Paul Parey, Hamburg und Berlin.

Bassin Oriental De Le Mèditerranèe. (1907) :

Ètat-Major Gènèral De La Marine. Volume .2. Paris.

Büyükçekmece Belediyesi. (1987) :

Büyükçekmece 1987. Reyo Matbaası. İstanbul.

Büyükçekmece Belediyesi. (1989) :

Büyükçekmece'de 5 Yıl. Özel sayı. Kervan Basım San. İstanbul.

CURIPESCHITZ, B. (1989) :

Yolculuk Günlüğü. Çev : Ö. Nutku. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay. Dizi : II. Sayı : 25. Ankara.

ÇADIRCI, M. (1991) :

Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay. Dizi : VII. Sayı : 124. Ankara.

ÇETİNER, A. (1990) :

"Günümüze Kadar İstanbul'da Planlama Eylemleri ve Yarattığı Sorunlar". Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu Yay. İstanbul'un Çevre Sorunları ve Çözümleri Sempozyumu. 9-13 Nisan 1990. Sayfa : 407-413. İstanbul.

DOĞAN, E. (1982) :

Türkiye'de Orman Kadastrosu Sisteminin İncelenmesi (İrdeleme ve Öneriler). karadeniz Teknik Üniversitesi. Doçentlik Tezi. Trabzon.

DOWALL, D.E. (1988). :

Land Policies In The United States. Article In Land And Housing Policies In Europea And USA. New York.

ENGELMAN, R.J., (1981) :

Incorporating Environmental Considerations Into Planing Environmental Conservation 8.

EREN, E. (1962) :

"Rucer Yosif Boskoviç'in 1762 Tarihli İstanbul-Lehistan seyahatine Ait Hatıra Defteri". İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. Tarih Dergisi, Cilt : XII. Sayı : 16. Sayfa : 83-106. İstanbul.

ERGİN, M.N. (1979) :

İmar Uygulamalarında Harita Teknik Elemanının Yeri ve Türkiye'de Kurulması Düşünülen Yapı Zabıtası Örgütüne İlişkin Öneriler. Konya Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademis. Yayımlanmamış Doçentlik Tezi. Konya.

EROSKAY, O., BARGU, S. (1995) :

Büyükçekmece Havzasının Jeolojik ve Hidrojeolojik İncelenmesi. İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği Bölümü Raporu. İstanbul.

ERUZ, E., (1989) :

"Kentleşmede Ekolojik Yaklaşım" İ.Ü. Deniz Bil. ve Coğrafya Ens. Bülteni, Sayı : 6, No:6, İstanbul.

ERUZ, E., (1993) :

"İstanbul'un Su Havzalarındaki Ekolojik Sorunlar", İ.Ü. Deniz Bil. ve Coğrafya Ens. Bülteni, Sayı : 10, No : 10, İstanbul.

ERZEN, A. (1972) :

"Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar". İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi. Sayı : 1, Sayfa : 57-62. İstanbul.

ERZEN, A. (1994) :

İlk Çağ Tarihinde Trakya. Arkeoloji ve Sanat Yay. İstanbul.

FELLENBERG, G., (1985) :

Okologische Probleme der Umweltbelastung. Springer Vertag Berlin Heilderberg Newyork.

GALLAND, A. (1987) :

İstanbul'a Ait Günlük Anılar (1672-1673). Yayımlayan : C.Schefer. Çeviren : N.S. ÖRİK. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay. Dizi : II. Sayı 16. Ankara.

GÖÇER, O. (1984) :

Şehirlerde Ticaret Alanları. T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Kütüphanesi. Sayı : 1286. İstanbul.

GÖKBİLGİN, M.T. (1952) :

15. ve 16. Yüzyıllarda Edirne ve Paşa Livası. Vakıflar-Mülkler-Mukataalar. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. No : 508, İstanbul.

GÖKBİLGİN, M.T. (1957) :

Rumeli'de Yürükler, Tatarlar ve Evlâd-ı Fâtihan. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. No : 748, İstanbul.

GÖZÜBOL, A.M., EROSKAY, O. (1993) :

Büyükçekmece-Akçaburgaz Alarko Arazisi Jeolojik ve Jeoteknik İncelemeleri. İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi Döner Sermaye Raporu. İstanbul.

HAMMER, J.V. (1822) :

Constantinopolis Und Der Bosporos. Örthich Und Geschichtlich Beschrieben. Pest, Hartleben's. Verlag. Tome : 2.

HARRISON, R.M. (1970) :

"Trakya'daki Uzun Duvar". Milli Eğitim Bakanlığı, Eski Eserler Genel Müdürlüğü Yay. Türk Arkeoloji Dergisi, Sayı : XVIII-1, (1969). Sayfa : 77-83, Ankara.

İLGÜREL, S. (1975) :

"Abdurrahman Hibri'nin Menasik-i Mesalik'i". İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. Tarih Enstitüsü Dergisi. Sayı : 6, Sayfa : 111-128. İstanbul.

İNANDIK, H. (1965) :

Türkiye Gölleri, Morfolojik ve Hidrolojik Özellikleri. İstanbul Üniversitesi Yay. No : 1155, Coğrafya Enstitüsü Yay. No : 44, İstanbul.

KAFESOĞLU, İ. (1983) :

"Türk Bulgarların Tarih ve Kültürüne Kısa Bir Bakış". İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi. Sayı : 10-11 (1981-1982), Sayfa : 91-123, İstanbul.

KELEŞ, R. (1988) :

Türkiye'de Kent Yönetimi. Türk Sosyal Bilimler Derneği Yay., Ankara.

KIRAY, M.B. (1982) :

"Az Gelişmiş Ülkelerde Metropolitenleşme Süreçleri". Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yay. Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, 1. Kitap, Kasım 1981, Sayfa : 1-12, Ankara.

KSENOPHON, (1939) :

Anabasis, Onbirlerin Ricatı. Çev : H.Örs. Remzi Kitabevi Yay., İstanbul.

KÜÇÜKKAYA, G. (1990) :

"Mimar Sinan Dönemi İstanbul-Belgrad Arası Menzil Yapıları Hakkında Bir Deneme", Vakıflar Dergisi, Sayı : XXI, Sayfa : 183-254, İstanbul.

MANSEL, A.M. (1938) :

Trakya'nın Kültür ve Tarihi. Edirne ve Yöresi Eski Eserleri Sevenler Kurumu Yay. Sayı : 5, İstanbul.

MANTRAN, R. (1990) :

17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul. Çev : A.Kılıçbay-Enver Özcan. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay., Dizi : IV, Sayı : 12, Ankara.

Mimar Koca Sinan. Yaşadığı Çağ ve Eserleri. (1988) :
T.C. Vakıflar Genel Müdürlüğü Yay. İstanbul.

OGAN, A. (1939) :
"Regium Hafriyatı". Türk Tarih Kurumu Yay. Belleten, Cilt : 3, Sayı : 11-12, Sayfa : 437-445, Ankara.

ORHONLU, C. (1984) :
Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar. Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay., No : 31, İzmir.

ORHONLU, C. (1990) :
Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı. Eren Yayımevi ve Kitapçılık Yay., İstanbul.

ÖZDİL, T. (1983) :
Kentsel Alan Planlamasında Kadastro İle İlişkiler ve Hava Fotoğraflarının Kullanılması. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Doktora Tezi. Genel Yayım No : 10. Fakülte Yay. Tezler No : 3, Trabzon.

ÖZDOĞAN, M. (1982) :
"Doğu Marmara ve Trakya Araştırmaları". T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müd. Yay. Türk Arkeoloji Dergisi, Sayı : XXVI-1. Sayfa : 37-55, Ankara.

ÖZDOĞAN, M. (1985) :
"Yarımburgaz Mağarası 1986 Kazı Çalışmaları", T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yay. V. Araştırma Sonuçları Toplantısı-II, Sayfa : 323-337, Ankara.

ÖZDOĞAN, M. (1987) :

"1986 Yılı Trakya ve Marmara Bölgesi Araştırmaları", T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yay. V. Araştırma Sonuçları Toplantısı-II. Sayfa : 157-173, Ankara.

PULAK, C. (1985) :

"1984 Marmara Sualtı Araştırmaları". T.C. Turizm ve Kültür Bakanlığı, Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yay, III. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Sayfa : 47-62, Ankara.

REFİK, A. (1988) :

Onuncu Asr-ı Hicri'de İstanbul Hayatı (1495-1591), Enderun Yay. No : 19, İstanbul.

Tarihi ve Turistik Yönleriyle Büyükçekmece. (1983) :

Büyükçekmece Belediyesi Yay. Galeri Basın. İstanbul.

TAŞLIKLIOĞLU, Z. (1971) :

Trakya'da Epigrafya Araştırmaları. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay., Cilt : 2, No : 1654, Klasik Diller ve Edebiyatı Bölümü No : 16, İstanbul.

TEKİN, O. (1995) :

"Byzantion'un Palamutları ve Altın Boynuz". Tarih ve Toplum Yay. Sayı : 135 (Mart), Sayfa : 171-174. İstanbul.

TUĞRUL, N. (1994) :

"Büyükçekmece Köprüsü". Arkitekt Dergisi. Cilt : 14, Sayı : 5-6, Sayfa:113.

TÜDEŞ, T. - AKYOL, N. (1986) :

"Türkiye'de İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması", Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fak. İskan ve Şehircilik Araştırma ve Uygulama Merkezi, 14. İskan ve Şehircilik Haftası. Ankara.

Türkiye'de Barajlar ve Hidroelektrik Santrallar. (1990) :

T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Devlet Su İşleri Müdürlüğü, Barajlar ve Hidroelektrik Santrallar Dairesi Baş. Yay. Ankara.

Türkiye Ulusal Raporu ve Eylem Planı Taslağı. (1995) :

Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı, Habitat II. Kent Zirvesi 3-4 Haziran 1996. Türkiye Ulusal komitesi Yay. İstanbul.

UMAR, B. (1993) :

Türkiye'deki Tarihsel Adlar. İnkılap Kitabevi Yay. İstanbul.

UZUNÇARŞILI, İ.H. (1949) :

Osmanlı Tarihi. Türk Tarih Kurumu Yay. Cilt : 1, Seri : XIII, No : 16, Ankara.

UZUNÇARŞILI, İ.H. (1969) :

Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri. Türk Tarih Kurumu Yay., Seri : VIII, Sayı : 2, Ankara.

UZUNÇARŞILI İ.H. (1972) :

Osmanlı Tarihi. Türk Tarih Kurumu Yay., Cilt : 1, Seri : VIII, No : 16, Ankara.

UZUNÇARŞILI, İ.H. (1984) :

Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı. T.C. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay. Dizi : VIII. Sayı : 16, Ankara.

Yerel Yönetimlerde Mali Yönetim, (1995) :

Çev : Kondrat Adenaur Vakfı. Mahalli İdareler Genel Müd. Yay. No : 2, Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Komitesi (CDLR). Ankara.

YILDIZCI, A.C. (1995) :

"İmar Planları Yapımında Yeşil Alanların Planlanması ve Ortaya Çıkan Sorunlar". Marmara ve Boğazlar Belediyeler Birliği Yay. İmar Planlama Yapımı ve Uygulama Sorunları Semineri 13-17 Mart 1995, İstanbul.

YÜCEL, Y. (1992) :

Es'ar Defteri (1640 Tarihli), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yay., Dizi : III, Sayı : 14, Ankara.

ZLATARSKİ, V.N. (1983) :

"Kurum Han". Çev : M.T. Acaroğlu. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay. Güney-Doğu Avrupa Araştırma Dergisi. Sayı : 10-11 (1981-1982). Sayfa : 125-150, İstanbul.

ÖZGEÇMİŞ

1955 Yılında TRABZON'da doğdu.

1974 yılında İstanbul Yeşilköy 50. Yıl Lisesi'nden mezun oldu. Aynı yıl Küçükçekmece-Sefaköy Belediyesinde çalışma hayatına başladı.

1978 yılında İstanbul Yabancı Diller Yüksekoğlu'ndan mezun oldu.

1978-1981 Sefaköy Belediyesinde Yazı İşleri Müdürü ve Başkan Yrd. olarak görev yaptı.

1981 yılında Küçükçekmece - Avcılar - Sefaköy ve Halkalı Belediyelerinin birleşmesinden oluşan İstanbul Belediyesi Küçükçekmece Belediye Şube Müdürlüğü'nün kuruculuğunda bulundu ve 1984 yılına kadar Küçükçekmece Belediye Şube Müdür Yardımcısı olarak görev yaptı.

1984 yerel seçimleri ile oluşan Büyükşehir'e bağlı Bakırköy Belediyesi Halkla İlişkiler ve gelirler Müdürlüğü'nün teşkilatlanmasında bulundu.

1986 yılında Büyükçekmece Belediyesi Başkan Yardımcılığı görevine atandı.

1987-1989 tarihleri arasında Büyükşehirlerin en önemli sorunu olan Gecekondulaşmanın önlenmesi ile ilgili çözüm bulucu ve örnek teşkil edecek nitelikte teknik çalışma yaptı ve görev bölgesinde uygulayarak önemli sonuçlar aldı. Aynı yıllar arasında, Türkiye'de kentleşme hareketleri ve plansız yapılaşmanın yarattığı kent sorunları ve çözümleri ile ilgili geniş çalışma ve araştırmalar yaptı.

1988 yılında Büyükçekmece Belediyesi Genel Zabıta Talimatnamesi ve Sağlık Zabıta Talimatnamesini yeniden hazırlayarak yürürlüğe koydu.

1989 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü HALKLA İLİŞKİLER bölümünde Yüksek Lisans eğitimine başladı ve "Belediyeler ve Bütçelerinin analizi" adlı teziyle 1991 yılında YÜKSEK LİSANS eğitimini tamamladı.

1989-1993 yılları arasında ALMANYA-HOLLANDA-DANİMARKA ve FRANSA'da YEREL YÖNETİMLERİN YAPILARI VE İŞLEVLERİYLE ilgili araştırma ve incelemede bulunarak TÜRKİYE'deki uygulamalarla mukayeselerini yaptı.

1994 Mali İdare seçimlerinde Büyükçekmece Belediye Başkanlığına seçilen HASAN AKGÜN evli ve dört çocuk babası olup İNGİLİZCE bilmektedir.