

İstanbul Metropolitan Alanında Nüfus ve İş Gücünün Mekânsal Dağılımının Analizi

Fatih TERZİ* - Vedia DÖKMECİ**

Metropolitan alanların hızla gelişmesi nüfusun ve iş gücünün zaman içinde mekânsal olarak nasıl geliştiğinin araştırılması ihtiyacını ortaya koymaktadır. 1980'lerden sonra, nüfusun, ekonomik işlevlerin ve çok merkezli gelişmenin metropolitan alanda nasıl dağıldığının incelenmesi üzerinde özel olarak durulmaktadır. Bu konuda, ilk çalışmalardan biri, Berry ve Gillard (1976) tarafından ABD şehirlerinde 1960–1970 yıllarında banliyöleşmeyi incelemek için yapılmıştır. Daha sonraki yıllarda, Gordon ve Richardson'ın (1996) yapmış oldukları çalışmada, 12 tane ABD metropolitan alanının çevresinde 1982-87 yılları arasında imalat, ticaret ve servis sektöründeki artış gösterilmiştir. Bu eğilime gerekçe olarak, başlangıçta insanların şehir çevresinde, tabiat içinde sakin bir hayat yaşama arzuları ve daha sonra iş gücüne yakın olmak isteyen firmaların onları takip etmesi gösterilmektedir. Garreau (1991) ABD'deki banliyöleşmenin gittikçe arttığını ortaya koymuş ve 1980'lerden sonraki gelişmenin 1950–1970 arasındaki banliyöleşmeden çok daha yoğun olduğunu ve çok sayıda ofis ve perakende ticaret tesisinin banliyölerdeki konut alanları arasında yer aldığını göstermiştir. Bundan sonraki yıllarda, Ding ve Bingham(2000) nüfus ve işgücü arasındaki ilişkiyi mekânsal olarak incelemiştir. Leichenko (2001) son otuz yıldaki ABD'deki mekânsal nüfus hareketlerini incelemiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre nüfus ve iş gücü birbirine bağımlı olarak hareket etmektedir ve banliyölerde iş gücündeki artış, nüfus artışını da beraberinde getirmektedir. Anderson ve Bogart (2001) Cleveland, Indianapo-

lis ve St. Louis'de nüfusun ve işgücünün yayılma eğilimini incelemiş ve bu amaçla alt-merkezleri tayin etmeye çalışmıştır. Coffey ve Shearmur (2001) metropolitan alanda iş gücü hareketini incelemiştir ve özel olarak Montreal'i örnek olarak ele almıştır. Bilhassa, toplam iş gücü, servis iş gücü, ticari hizmetler, tüketici hizmetleri ve imalatta çalışanlar incelenmiştir. Ticari hizmetler ve özellikle imalat çok merkezli gelişmede önemli rolü oynamaktadır. McMillen ve Lester (2003) Chicago'daki banliyöleşmeyi incelemişler ve 1970'de 9 tane olan alt merkez 2020'de 24 taneye çıkacağını tahmin etmişlerdir. Mevcut alt-merkezlerin daha gelişmekte olduğu ve bilhassa sürat yolları etrafında yer alma eğiliminde olduğu belirlenmiştir. Alt-merkezlerin yakınında, iş gücü yoğunluğunun arttığı ve nüfus yoğunluğunun azalmakta olduğu belirtilmiştir. Bundan başka, Shearmur ve Coffey (2002) birbirine bağlı olarak ekonomik işlevlerin gelişmesini incelemiştir. Araştırma sonuçlarına göre, sektörler göre ekonomik işlevlerin gruplaştığı görülmüştür. Lang ve LeFurgy (2003) ABD şehirlerinde işgücünün yayılmasını ve alt-merkezlerin gelişmesini ofis piyasasındaki gelişmelere dayanarak incelemiş ve farklı gelişme şekilleri tespit etmiştir.

Avrupa şehirlerinde de nüfus ve iş gücünün banliyöleşmesini inceleyen çok sayıda çalışma vardır. Her ne kadar Avrupa şehirlerinde savaş sonrasında önemli miktarda banliyöleşme hareketi görülse de, bu eğilim çeşitli sebeplerle ABD şehirlerine göre çok sınırlı kalmıştır (Bruegman, 2005). Hall (1988) Londra'nın etrafındaki beş halkadaki değişiklikleri incelemiş ve merkeze

*Araştırma Görevlisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü

**Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü

PLANLAMA
2007/1

yakın olan halkalarda nüfus ve iş gücü azalması, çevredeki halkalarda ise hızlı bir nüfus ve işgücü artışı olduğunu göstermiştir. 1980'lerde, Londra'daki bu eğilime benzer bir nüfus ve iş gücü mekânsal hareketinin Paris'te yaşandığını Sahling ve Anderson (1992) çalışmalarında göstermiştir. Musterd ve diğerleri (2006) nüfusun ve işgücünün benzer bir banliyöleşme hareketini Amsterdam'da ortaya koymuşlardır. Dieleman ve Faludi (1998) bu eğilimlere benzer bir banliyöleşme hareketini Ruhr ve Kuzey İtalya'da Milano bölgesinde göstermişlerdir. Avrupa'nın dışında bir örnek olarak, Mexico City'deki nüfus ve işgücünün banliyöleşmesi örnek olarak verilebilir. Bunlara ilave olarak, Richardson ve diğerleri (2005) globalleşmenin etkisi altında, çeşitli gelişmekte olan ülkede nüfus ve işgücünün banliyöleşmesini incelemiştir. Mohan (1994) bilhassa Güney Amerika şehirlerinde banliyöleşme eğilimini incelemiştir. Sonuç olarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin banliyöleşmesinde derece ve yoğunluk bakımından farklılıklar olmakla birlikte, genel olarak eğilimin aynı olduğu anlaşılmaktadır.

Nüfus ve işgücünün dağılımını üzerine yapılan çalışmaların uluslararası düzeyde incelenmesi, bu konunun daha çok gelişmiş ülkelerde ara-

tırıldığını ortaya koymaktadır. Makalenin organizasyonuna göre ikinci kısımda, İstanbul'da nüfusun zaman içinde mekânsal halkalara göre dağılımı açıklanmıştır. İş gücünün bu halkalara göre zaman içinde dağılımı üçüncü kısımda incelenmiştir. Sonuç ve araştırma konusunun gelecekte gelişmesi için yapılan öneriler son kısımda verilmiştir.

İstanbul'da Nüfusun Mekânsal Dağılımı

İstanbul Türkiye'nin en büyük ve sosyo-ekonomik özellikleri bakımından en önemli şehridir. Tarihte üç imparatorluğun baş şehri olması nedeniyle çok zengin tarihi eserlere sahip olması ve ayrıca tabii güzellikleri onu dünya çapında çok önemli bir turizm merkezi yapmaktadır. Bütün bu özelliklerinin sonucu olarak, İstanbul gerek nüfus ve gerekse iş yeri olarak çekiciliğini ülke ve dünya çapında devam ettirmekte ve devamlı surette şehir çevresinde çok merkezli olarak gelişmektedir.

İstanbul'da nüfus dağılımı tarih boyunca gelişen ve merkezden kaynaklanan halkalara göre incelenebilir (Şekil 1). Örneğin, tarihi merkezi iş alanı, yarıçapı 3 km. olan bir daire içinde



Şekil. 1. İstanbul İlçelerinin Halkalara Göre Dağılımı

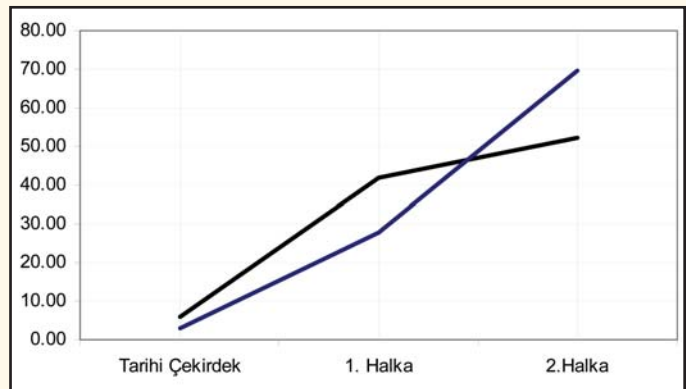
kalan ve uluslararası ticaret yollarının kesim noktasında, 2000 yıllık bir tarihi geçmişi olan bir merkez özelliklerini taşımaktadır (Dökmeçi ve Berköz, 1994). Bu bölgenin nüfusunun 1985’de İstanbul nüfusunun %6’sını oluşturmasına karşın, bu oran 2000 yılında %3’e düşmüştür. Bu nüfus azalması bazı mahallerinin çöküntüye uğramasına sebep olsa da, bu merkezin metro, hızlı tren, otobüs ve deniz ulaşımı gibi çeşitli ulaşım türleri ile şehir çevresine bağlı olması ve şehirdeki en önemli ulaşım değişim merkezini oluşturması sosyo-ekonomik açıdan canlılığını korumasını sağlamaktadır. 1980’lerden sonra, bu bölgede çöküntüye uğrayan tarihi mahalleleri canlandırmak için ulusal ve UNESCO Fonu gibi uluslararası fonlardan faydalanarak restorasyon projeleri hazırlanmış ve uygulanmaya başlanmıştır. Bu projelerin sonuçları başarılı olmuş, bu çevreler gerek fiziksel açıdan ve gerekse sosyo-ekonomik açıdan kalkınmışlar ve şehir çapında çekici yatırım merkezleri haline gelmişlerdir. Fener, Balat, Zeyrek, Cankurtaran buna örnek gösterilebilir. (Ergun ve Dündar, 2003; Ergun, 2004; Ozus ve Dokmeçi, 2005).

Tarihi iş merkezinin etrafındaki 1. Halka (Şekil.1), merkezden itibaren 10 km.lik bir alanı kapsamaktadır ve 1950’lerdeki, yani henüz kırsal göç başlamadan önceki şehir sınırlarını oluşturmaktadır (Dökmeçi ve Berköz,1994). Bu bölgenin önemli bir kısmı 19. Yüzyılın sonu ile 20. Yüzyılın başında gelişmiştir. Bu bölge, gerek tarihi şehir merkezine ve gerekse şehir çevresine metro, hızlı tramvay, otobüs ve deniz ulaşımı gibi çeşitli ulaşım türleriyle bağlı olup, şehir merkezinin şehir çevresi ile entegrasyonunu sağlamaktadır. Bu bölgedeki pek çok bina inşaat emsalinin çok sık değiştirilmesi nedeniyle yenilenmiştir. Bu bölge, 1985’de şehir nüfusunun yaklaşık %42’sine sahip iken, bu oran 2000’de yaklaşık %30’a düşmüştür. Bu eğilim, bu dönem esnasında şehrin yaygın bir biçimde şehir çevresinde geliştiğini ortaya koymaktadır. Bu bölge, genellikle orta ve üst gelirli ve kısmen gecekonduları içermektedir.

İkinci halka, şehir çevresinde birinci halkanın dışında yer almaktadır (Şekil.1). Bu bölgenin gelişmesi 1973 ve 1986 yıllarında Boğaziçi köprülerinin ve onları takiben çevre yollarının yapılmasından sonra olmuştur. Alt-yapının nüfus artışı üzerindeki etkisi, bilhassa bu dönemlerde nüfus grafiği üzerindeki kırılma noktalarından kolay-

lıkla izlenebilmektedir. Bu gelişmenin gerçekleşmesi, sadece ulaşılabilir yerleşilecek alanların artmasından değil, aynı zamanda Asya ile Avrupa yakalarının daha kısa zamanda bağlanmasından kaynaklanmaktadır. Bu bölgenin nüfusu 1985 yılında şehrin nüfusunun yaklaşık %52’si iken, 2000 yılında yaklaşık %70’e çıkmıştır (Şekil.2). Bu bölge planlı ve plansız gelişen konut bölgeleri ve sanayi alanları ile süratle büyümeye devam etmektedir.

Merkezi bölgelerin nüfusu, bilhassa konut alanlarının ticarete dönüşmesi, çöküntüye uğrayan yerlerin terk edilmesi veya hanehalkı yapısının ve yaşam şeklinin değişmesiyle azalırken, şehir çevresindeki bölgelerin işçi aileleri için yeni kurulan sanayi bölgelerine yakın olması veya modern konut sitelerinin üst ve orta gelirli tarafından tercih edilmesi nedeniyle süratle artmaktadır. Kişi başına gelirin ve araba sahipliğinin artması da banliyöleşmeyi teşvik etmiştir. Diğer taraftan, nüfusun, işgücünün ve kişi başına gelirin önemli bir kısmının şehir çeperinde yerleşmesi şehir çeperinde daha az gelirli insanların oturduğu ve iş gücünün daha çok merkezi olduğu diğer az gelişmiş ülke şehirleriyle (Richardson ve diğerleri, 2005) karşılaştırıldığında, İstanbul’un şehir yapısının az gelişmişten çok, gelişmiş ülkelerin şehirlerinin yapısına daha yakın olduğunu ortaya koymaktadır. İstanbul’un şehir yapısındaki bu değişimde hanehalkı yaş gruplarının ve hanehalkı büyüklüklerindeki değişimin de çok önemli rolü bulunmaktadır. Tarihi Çekirdek’teki 0–19 yaş grubu oranının %33 olduğu ve şehir çevresindeki aynı yaş grubu oranından (%36) daha az olduğu görülmektedir (Tablo.1). Gelişmiş ülkelerin şehir-



Şekil. 2 Halkalar Kuramına Göre Bölgelerin Nüfus Artış Hızları

lerinde bu yaş grubu oranı daha küçük olup, bir örnek olarak New York'ta %27, Londra'da %25 ve Berlin'de %28'dir.

Çalışanların yaş grubu (20–39) oranı merkezde %42 olup, her üç halkada da en yüksek değere sahiptir. Ayrıca, uluslararası düzeyde karşılaştırma yapıldığında diğer belli başlı şehirlerinin

oranlarından da daha yüksek olduğu görülmektedir. Örneğin, New York'ta %29, Londra'da %36 ve Berlin'de %31, gibi. İstanbul'da bu yaş grubunun oranı 1985–2000 yılları arasında azalmıştır.

Yaş gruplarının ilçelere göre dağılımı incelendiğinde ise gelir ve eğitim düzeyi yüksek olan ilçelerde, batı ülkelerinin yaş dağılımı oranına benzer bir durum görülmektedir. Örneğin, gelir ve eğitim düzeyi daha yüksek olan Kadıköy'de 0-19 yaş grubu oranı %27, yani New York'dakine eşit iken, gelir ve eğitim düzeyi daha düşük olan Sultanbeyli (%51), Bağcılar (%43) ve Esenler'de (%43) çok daha yüksektir.

Şehir içindeki, genç yaş gruplarının mekansal dağılımının ortaya koyduğu ve az ve çok gelişmiş ilçeler arasındaki bu tezat durum, ileri yaş gruplarının dağılımlarında da izlenmektedir. Örneğin, Kadıköy'de 65+ yaş grubunun oranı %10 yani Londra'dakine çok yakın iken, çevredeki gecekondan alanlarının çoğunda bu oran %2'dir. Bu durumda, gecekondan bölgelerindeki yaşlı oranının az olması, kırdan şehre göç edenlerin yaşlılarını genellikle, birlikte getirmediklerini ortaya koymaktadır. 1985–2000 yılları arasında, ilçeler bazında genç yaş grubunun (0–19) değişimi incelendiğinde, şehrin değişik halkalarında yer alan 8 ilçede bu oranın arttığı, 3 ilçede sabit kaldığı ve 21 ilçede ise azaldığı görülmüştür. Bu oranın artması, bu ilçelerin diğerlerinden daha fazla göç aldığı vurgulamaktadır.

Çalışma yaş grubunun (20–39) oranının, sadece Eminönü'nde arttığı, 1. halkadaki 2 ilçede sabit kaldığı ve diğer bütün ilçelerde azaldığı izlenmiştir. Bu azalma, bu yaş grubundaki önemli bir kesimin Rusya, Almanya ve Arap ülkeleri gibi daha iyi ücretlerle çalışma imkânı olan ülkelere göç etmesi şeklinde yorumlanabilir. Aynı dönemde, orta yaş grubunun (40–64) oranı ise sadece 4 ilçede (Beyoğlu, Eminönü, G.O.P. ve Silivri) sabit kalmış ve diğer bütün ilçelerde artmıştır. En yaşlı grup (65+) oranı ise 2 ilçede (Eminönü, Kartal) azalmış, 5 ilçede sabit kalmış ve diğer bütün ilçelerde artmıştır. Yaş Gruplarının mekanla olan ilişkisine benzer bir ilişki hanehalkı büyüklüklerinde de görülmektedir. Tarihi Çekirdek'teki bekarların oranı (%11) diğer halkalardaki oranlardan daha yüksektir (Tablo.2). Genel olarak bu eğilim, batı ülkelerindeki eğilime çok benzemekle birlikte,

Tablo 1. İstanbul'da Yaş Gruplarının Oranlarının Halkalara ve İlçelere Göre Dağılımı (1985- 2000)

	1985				2000			
	0-19	20-39	40-64	65+	0-19	20-39	40-64	65+
Tarihi Çekirdek	0,33	0,41	0,21	0,05	0,34	0,40	0,21	0,05
Beyoğlu	0,33	0,41	0,21	0,05	0,35	0,39	0,21	0,05
Eminönü	0,31	0,44	0,21	0,05	0,29	0,45	0,21	0,04
1. Halka	0,32	0,40	0,23	0,05	0,32	0,37	0,24	0,07
Şişli	0,34	0,39	0,21	0,05	0,29	0,39	0,24	0,08
Beşiktaş	0,27	0,38	0,28	0,07	0,23	0,38	0,29	0,10
Fatih	0,31	0,39	0,24	0,06	0,31	0,36	0,25	0,08
Zeytinburnu	0,35	0,42	0,19	0,04	0,38	0,39	0,20	0,04
Bayrampaşa	---	---	---	---	0,36	0,38	0,21	0,04
Eyüp	0,35	0,42	0,19	0,04	0,37	0,38	0,21	0,05
Üsküdar	0,36	0,40	0,20	0,04	0,34	0,38	0,23	0,06
Kadıköy	0,30	0,37	0,26	0,07	0,27	0,35	0,28	0,10
2.Halka	0,35	0,41	0,20	0,04	0,39	0,38	0,19	0,04
Adalar	0,26	0,37	0,28	0,09	0,26	0,33	0,31	0,10
Avcılar	---	---	---	---	0,36	0,38	0,22	0,04
Bağcılar	---	---	---	---	0,43	0,38	0,16	0,02
Bahçelievler	---	---	---	---	0,37	0,38	0,21	0,04
Bakırköy	0,35	0,42	0,20	0,04	0,25	0,35	0,31	0,09
Beykoz	0,35	0,41	0,20	0,04	0,37	0,37	0,21	0,05
Büyükdemece	---	---	---	---	0,33	0,37	0,25	0,05
Çatalca	0,30	0,45	0,20	0,05	0,35	0,36	0,24	0,05
Esenler	---	---	---	---	0,43	0,39	0,15	0,02
Gaziosmanpaşa	0,38	0,41	0,18	0,03	0,42	0,37	0,18	0,03
Güngören	---	---	---	---	0,37	0,38	0,21	0,04
Kağıthane	---	---	---	---	0,38	0,41	0,18	0,03
Kartal	0,36	0,41	0,19	0,04	0,36	0,38	0,22	0,03
Küçükçekmece	---	---	---	---	0,40	0,38	0,18	0,03
Maltepe	---	---	---	---	0,33	0,39	0,23	0,05
Pendik	---	---	---	---	0,41	0,37	0,19	0,04
Sarıyer	0,36	0,40	0,21	0,04	0,34	0,39	0,22	0,05
Şile	0,26	0,46	0,21	0,06	0,27	0,41	0,25	0,07
Silivri	0,33	0,41	0,22	0,05	0,37	0,36	0,22	0,05
Sultanbeyli	---	---	---	---	0,51	0,34	0,13	0,02
Tuzla	---	---	---	---	0,39	0,40	0,18	0,03
Ümraniye	---	---	---	---	0,40	0,39	0,18	0,03
İstanbul	0,34	0,40	0,21	0,05	0,37	0,38	0,21	0,05

oranlar arasındaki fark çok yüksektir. Örneğin, 1975-1990 yılları arasında, Fransa'nın en büyük 10 şehrinde yapılan araştırmaya göre, hanehalkı büyüklükleri küçülmektedir ve ailelerin %75'i 1 ve 2 kişilik hanelerden oluşmaktadır (Ogden ve Hall, 2000; Ogden ve Schnoebelen, 2005).

Konut fiyatları şehir çevresinde, şehir merkezine göre daha ucuz olduğu için hanehalkı büyük olan aileler şehir çevresinde yer seçmektedir. Ayrıca, şehir çevresindeki yaşam şekli, yeni göç edenlerin şehir hayatına adapte olmalarını kolaylaştırmaktadır. Aileler şehir kültürüne adapte oldukça, aile büyüklüğü küçülmektedir. Örneğin, 1985-2000 yılları arasında, şehir çevresinde yaşayan 5+ büyüklüğündeki ailelerin oranı, %43'den %33'e azalırken, bekarların ve bilhassa 2-4 büyüklüğündeki hanehalkı oranlarında (%53 - %63) artış olmuştur.

1985-2000 yılları arasında, ilçeler bazında hanehalkı büyüklüğü oranının gösterdiği değişiklikler incelendiğinde, genel eğilimin küçük ailelerin oranının artması şeklinde olduğu görülmektedir. Örneğin, bekârlar grubunun oranının sadece Gaziosmanpaşa ve Çatalca'da azaldığı, Zeytinburnu ve Şile'de sabit kaldığı, buna karşın diğer bütün ilçelerde ise arttığı izlenmiştir. Aynı dönem içinde, 2-4 kişilik hane halkı oranının sadece Eminönü'nde sabit kaldığı ve diğer bütün ilçelerde ise bu oranın arttığı görülmektedir. Buna karşın, bütün ilçelerde geniş nüfuslu ailelerin oranının azaldığı izlenmiştir. Bu eğilim, önemli bir kısmı göçe dayanan nüfusun şehir hayatına adaptasyonunun bir sonucu olarak yorumlanabilir.

Yaş gruplarının ve hanehalkı büyüklüklerinin mekânsal dağılımı, iş gücünün mekana ve zamana bağlı olarak dağılımını etkileyebilir ve bu nedenle aşağıdaki kısımda bu konu incelenmiştir.

İş Gücünün Mekânsal Dağılımı

Metropolitan alanlar üzerine uluslararası düzeyde yapılan çalışmaların incelenmesi, şehir merkezindeki pek çok iş gücü grubunun şehir çevresine taşındığını ve şehir merkezlerinin görece olarak çöküntüye uğradığını göstermektedir (Shearmur ve Coffey, 2002). Genellikle, iletişim teknolojisinin çekim gücü ile şehir merkezindeki trafik problemlerinin itici gücünün etkisi, iş gücünün şehir çevresine taşınmasında etkili olmaktadır

Tablo 2. İstanbul'da Hanehalkı Büyüklüklerinin Oranlarının Halkalara ve İlçelere Göre Dağılımı (1985- 2000)

	1985			2000		
	1 kişilik	2 - 4	5 ve üzeri	1 kişilik	2 - 4	5 ve üzeri
Çekirdek	0,10	0,52	0,38	0,11	0,61	0,28
Beyoğlu	0,10	0,52	0,38	0,11	0,62	0,27
Eminönü	0,11	0,51	0,37	0,14	0,51	0,35
1. Halka	0,07	0,58	0,35	0,10	0,69	0,21
Şişli	0,07	0,55	0,38	0,14	0,69	0,17
Beşiktaş	0,09	0,69	0,22	0,17	0,73	0,10
Fatih	0,07	0,59	0,34	0,11	0,67	0,22
Zeytinburnu	0,05	0,51	0,44	0,05	0,66	0,30
Bayrampaşa	---	---	---	0,04	0,66	0,30
Eyüp	0,04	0,49	0,47	0,05	0,66	0,30
Üsküdar	0,05	0,53	0,42	0,07	0,68	0,24
Kadıköy	0,08	0,65	0,27	0,12	0,73	0,15
2. Halka	0,04	0,53	0,43	0,05	0,62	0,33
Adalar	0,14	0,62	0,24	0,11	0,69	0,20
Avclar	---	---	---	0,05	0,66	0,29
Bağcılar	---	---	---	0,03	0,57	0,41
Bahçelievler	---	---	---	0,05	0,66	0,29
Bakırköy	0,04	0,54	0,42	0,11	0,76	0,13
Beykoz	0,04	0,51	0,44	0,06	0,64	0,30
Büyükkçekmece	---	---	---	0,07	0,72	0,21
Çatalca	0,06	0,57	0,37	0,05	0,73	0,22
Esenler	---	---	---	0,02	0,58	0,39
Gaziosmanpaşa	0,04	0,47	0,49	0,03	0,60	0,36
Güngören	---	---	---	0,05	0,67	0,28
Kağıthane	---	---	---	0,05	0,66	0,30
Kartal	0,04	0,52	0,44	0,05	0,56	0,39
Küçükçekmece	---	---	---	0,04	0,64	0,32
Maltepe	---	---	---	0,07	0,70	0,24
Pendik	---	---	---	0,04	0,61	0,35
Sarıyer	0,06	0,52	0,42	0,08	0,66	0,26
Şile	0,09	0,60	0,31	0,09	0,72	0,19
Silivri	0,05	0,60	0,35	0,06	0,69	0,26
Sultanbeyli	---	---	---	0,01	0,43	0,55
Tuzla	---	---	---	0,04	0,61	0,35
Ümraniye	---	---	---	0,03	0,62	0,35

(Giuliano, 1998). 1980'lerden sonra, iş gücünün şehirlerde modern şehirlere göre daha çok dağılmasını inceleyen ve bilhassa bu hareketin MIA'ya göre durumunu sayısal olarak araştıran pek çok çalışma yapılmıştır (Anas ve diğerleri, 1998). İstanbul'da 1985 yılında, Tarihi Çekirdek'teki servis sektörü bütün şehirdeki servis sektörünün %33'ünü ve sanayi sektörünün %13'ünü oluşturmaktaydı. Bu oranlar, 2002'de, servis sektörü için %13,5'a ve sanayi sektörü için %4'e inmiştir (DİE, 2002). Servis sektörünün çevreye taşınmasında, tarihi mekânın modern ihtiyaçları

karşılammaması ve trafik sorunu büyük rol oynamıştır. Sanayi sektörünün şehir çevresindeki modern sanayi sitelerine taşınmasında belediyenin şehir merkezindeki kirliliği ve trafik tıkanıklığını azaltmak için bilhassa bu sektörü teşvik etmesinin de rolü olmuştur.

1985’de, 1. halkadaki servis iş gücünün oranı %53 ve sanayi iş gücünün oranı %50 olmasına karşın, 2002’de bu oranlar sıra ile %40,9 ve %26,4’e inmiştir (DİE,2002). Bu azalmada, ikinci Boğaziçi köprüsünün ve buna bağlı olarak çevre yollarının yapılmasının ve şehir çevresinde yeni alanların inşaaatına açılmasının büyük rolü olmuştur. Günümüzde, şehir çevresindeki bu oranlar, 1. halkadakileri geçse bile, bu bölge, hala şirketlerin ve bankaların idare merkezlerini içermesi bakımından şehrin ekonomik belkemiğini oluşturmaktadır.

2. Halkadaki sanayi iş gücü, nüfus artışına paralel olarak gelişmektedir. 1985’de, ikinci halkada, servis iş gücü oranı %14 ve sanayi iş gücü %37 iken, bu oranlar 2002’de sıra ile %45,6 ve %69,5 olmuştur. Dolayısıyla, şehir çevresinin gerek sanayi ve gerekse servis sektörü açısından modern tesisleriyle merkeze göre daha çok tercih edilmesi şehir merkezinin batı ülkelerinde olduğu gibi çöküntüye uğramasına sebep olmuştur (Deka, 1998) ve diğer batı ülkelerinde olduğu gibi (Gordon ve Richardson, 1996; Walker, 2001; Lopez ve Hynes, 2003) İstanbul’da da 1. halkanın hakimiyetine son vermiştir. Şehir çevresinin bu gelişmesine karşın, ilçe bazında inceleme yapıldığında, bazı alt-merkezlerin hala tarihi MIA’da ve 1. halkada yer aldığı görülmektedir. Örneğin, birinci halkada yer alan Şişli ve Kadıköy, metropoliten alanda birinci ve ikinci en yüksek servis sektörü oranına sahiptir. Tarihi MIA’da yer alan Eminönü ise servis sektörü açısından üçüncü en önemli alt-merkezi oluşturmaktadır.

İstanbul’da iş gücünün desantralizasyonu çeşitli sebeplerle açıklanabilir:

1. Tarihi iş merkezinin dar sokakları ve küçük yapı adaları modern ofis binalarını ihtiyacı olan geniş ve boş alanları sağlamıyordu. Aynı zamanda, yeni yapılacak binaların yüksekliği ve kitlelerin büyüklüğü, burasının tarihi bir sit bölgesi olması sebebiyle yönetmelikler vasıtasıyla kontrol edilmekte idi.

2. Yeni firmalar büyük ve modern büroların kurulması için ucuz ve geniş arazi, ulaşım kolaylığı ve geniş otopark alanları sağlayabilmek için şehir çevresinin tercih edilmesi.

3. Çevredeki yeni yerleşim alanlarının, çevre yollarının sağladığı imkânlarla şehir merkezin göre daha kolay ulaşılabilir durumda olmaları (Dowall ve Treffeisen, 1990).

4. Globalleşme nedeniyle uluslararası ilişkilere dayanan yeni firmaların tarihi şehir merkezi ile olan bağlantılarının zayıflamış olmaları.

5. II. Dünya Harbinden sonra Marshall Yardımı ile sürat yollarının inşa edilmesi, limana bağlı olarak gelişmiş olan tarihi merkez yerine şehir çevresinde yeni bir merkezin gelişmesini teşvik etmiştir. Bu yeni merkez merkezden gelen yol ile çevre yollarının kesim noktasında gelişmiş olup, hem hava alanına ve hem de ulusal ve uluslar arası çevre yollarına kolay bağlantısının bulunması.

6. İletişim sistemlerinin gelişimi iş gücünün desantralizasyonunu teşvik etmiştir.

7. Şehir çevresinde geliştirilen modern konut sitelerinde, yeşil alanlarla çevrili ve konforlu yaşam şekli orta ve yüksek gelirli aileleri ve bunlara yakın olmak isteyen iş yerlerini kendine çekmiştir.

8. Gelir düzeyinin yükselmesi, araba üretiminin ve sahipliğinin artması da nüfusun ve iş yerlerinin desantralizasyonunu teşvik etmiştir.

9. Sanayinin merkezden çevreye taşınması ve yeni kurulan sanayinin çevredeki modern sanayi sitelerini, bunların yakınında yer alan ve ucuz iş gücü sağlayan gecekondulara yakın olmaları sebebiyle tercih etmesi de nüfusun ve iş gücünün desantralize olmasında rol oynamıştır.

Böylece, 1980lerden sonra artan uluslararası ilişkiler, modern ofis mekânı için olan talebi arttırmıştır ve yeni alt-merkezler çevre yolları boyunca gelişmeye devam etmiştir (Dökmeci ve Berköz, 1994). Gittikçe büyüyen çevredeki bu alt-merkezler, tarihi çekirdeği büyüklük ve amaç bakımından batı ülkelerinde olduğu gibi negatif yönde etkilemektedir (McMillen ve Lester, 2002). Bu alt-merkezlerde veya yakınında lüks büro binaları, alış-veriş merkezleri ve konutlar gelişmiş ve böylece şehir çevresi de günümüzün standartla-

rına uygun ve kimlikli olarak gelişmeye başlamıştır. Ayrıca, sanayinin şehir çevresine taşınması, daha önce bu sanayilerin yer aldığı tarihi binaları tahrip olmaktan korumuş ve şehir merkezindeki kirliliği ve trafik sorunları azaltmıştır.

İstanbul'da iş gücünün mekânsal dağılımı ile çalışan yaş grubunun dağılımı arasındaki ilişki regresyon analizi vasıtasıyla incelenmiş fakat anlamlı bir sonuç elde edilememiştir. Her ne kadar, Şişli ve Kadıköy en fazla iş gücüne sahip olsa da, bunlardan sadece Şişli en yüksek çalışan yaş grubuna sahiptir. Sanayi iş gücünün dağılımı ile çalışanlar yaş grubu oranı karşılaştırıldığı zaman ise sadece, K.Çekmece, B. Çekmece ve Zeytinburnu'nun hem en yüksek sanayi iş gücü oranına ve hem de çalışanlar yaş grubu oranına sahip olduğu görülmüştür. Diğer taraftan, gelir düzeyi en yüksek olan Şişli ve Kadıköy'de ise ticaret iş gücü oranının en yüksek olduğu görülmektedir (DİE, 2002). Ancak, ilçelerin gelir düzeyi ile yaş grupları oranı ve iş gücü grupları oranları arasında genel bir bağlantı kurulamamıştır.

Sonuç

Bu çalışmada, 1985-2000 yılları arasında, İstanbul'un nüfusunun ve iş gücünün banliyöleşmesi merkezi halkalara göre mekansal olarak incelenmiştir. Bu araştırmanın sonuçları, bu süre sonunda, şehir çevresindeki nüfus ve iş gücü oranlarının, merkezi halkalardakileri aştığını ve tarihi merkezin, diğer batı ülkelerindeki büyük şehirler de olduğu gibi, tek hâkim merkez olmadığını göstermiştir. Tarihi MIA'da ve birinci halkada nüfus ve iş gücü oranları küçülürken, şehir çevresinde büyümüştür ve önemli alt-merkezler ortaya çıkmıştır. Nüfus ve işgücünün artış gösterdiği şehir çevresinde, genç yaş grubu oranının da şehir merkezine göre daha yüksek olduğu ve bilhassa yeni gelişen gecekondu alanlarında en yüksek değere vardığı izlenmiştir. Ayrıca, bu oranın zaman içinde gittikçe azaldığı gösterilmiştir. Bu eğilim, kırsal göç nedeniyle hızlı büyüyen şehir nüfusunun, zaman içinde şehir hayatına adapte olması şeklinde yorumlanabilir.

İstanbul'da hanehalkı büyüklüğünün mekânsal ve zaman içindeki dağılımı da incelendiğinde bekârların merkezdeki oranı diğer halkalara göre daha yüksek, kalabalık ailelerin oranı ise şehir çevresinde daha yüksektir. Bu sonuçta, çok çocuklu

ailelerin şehir çevresindeki konutları tercih etmesi rol almış olabilir. Batı ülkelerinde, merkezde bekârların oranı bize göre çok daha yüksektir. Zaman içinde hanehalkı büyüklüğünün geçirdiği evrime bakılırsa, tek kişilik ve orta büyüklükteki ailelerin oranında artış, büyük ailelerin oranlarında ise hızlı bir düşüş izlenmektedir.

İstanbul'da nüfus ve iş gücünün birbirine paralel biçimde desantralizasyonu izlenmektedir. Bu eğilim çeşitli şekillerde yorumlanabilir. Modern ihtiyaçlara cevap veremeyen tarihi merkezden çevreye bazı şirketler taşındığı gibi yeni kurulanlar da arazi değerlerinin ucuz, arsaların büyük, ulaşılabilirliğin ve araba parkının daha kolay olması nedeniyle çevreyi tercih etmektedirler. Bu eğilimin sonucu olarak şehir çevresinde bir takım alt-merkezler oluşmuştur. Ayrıca, bu gelişmeyi Boğaziçi köprülerinin ve çevre yollarının inşası da teşvik etmiştir. Yeni alt-merkezler lüks büro binaları, alış-veriş merkezleri ve konutları içermektedir. Bu alt-merkezlerin planlı gelişmesi büyük önem taşımaktadır. Planlı gelişme, hem şehrin kimlikli ve fonksiyonel gelişmesini sağlayacak ve hem de ekonomik bakımdan bireyler ve belediyeler için kazançlı olacaktır.

Sonuç olarak, gelişmekte olan ülkelerin şehirlerinde genel olarak batı ülkelerine benzer bir nüfus ve iş gücü desantralizasyonu yaşanmakla birlikte bu eğilim farklı teknolojik imkânlarla sahip olmaları bakımından hiçbir zaman gelişmiş ülkelerinin aynı olmamıştır. Gelecekte de yoğun bir şekilde devam etmesi beklenmektedir.

Çalışmanın sonuçları, plancılar, kamu servisleri karar vericileri, maliyeciler, konut ve arazi piyasaları ile ilgili meslek sahipleri için faydalı olabilir. Şehir çevresinde gelişen alt-merkezlerin çevrelerine fonksiyon ve rant açısından etkilerinin araştırılması konunun gelecekteki gelişmesine ışık tutacaktır.

Kaynaklar

Anas, A., Arnott, R. ve Small, K.(1998) "Urban spatial structure," Journal of Economic Literature 26, 1426-1464.

Anderson, N.B.ve Bogart, W.T. (2001)"The structure of sprawl: Identifying and characterizing employment centers in polycentric metropolitan areas," The Journal of Economics and Sociology 60, 147-169.

- Berry, B.J.L. and Gillard, Q.(1976) *The Changing Shape of Metropolitan America: Commuting Patterns, Urban Fields and Decentralization Processes, 1960-1970*, Cambridge, Mass: Ballinger.
- Coffey, W.J. ve Shearmur, R.G. (2001) "Intrametropolitan employment distribution in Montreal, 1981-1996," *Urban Geography* 22, 2, 106-129.
- Dieleman, F.M. and Faludi, A.(1998) "Polynucleated urban regions in Europe—Theme of the special issue," *European Planning Studies* 6, 4, 365-377.
- Ding, C. ve Bingham, R.D.(2000) "Beyond cities: Job decentralization and urban sprawl," *Urban Affairs Review* 35, 6, 837-856.
- Dowall, D.E. ve Treffeisen, P.A. (1990) *Spatial transformation of cities of the developing world: Multinucleation and land-capital substitution in Bogota, Colombia. Working Paper 525*, Berkeley, CA: University of California.
- Dökmeci, V. ve Berköz, L.(1994) "Transformation of İstanbul from a monocentric to a polycentric city," *European Planning Studies* 2, 2, 193-205.
- Ergun, N. ve Dündar, B. (2003) "Functional changes as an indicator of transformation near the old city centre of İstanbul," *European Planning Studies* 723-738.
- Ergun, N. (2004) "Gentrification in İstanbul," *Cities* 21, 5, 391-405.
- Garreau, J.(1991) *Edge City: Life on the New Frontier*, Oxford: Blackwell.
- Giuliano, G. (1998) "Information technology, work patterns and intra-metropolitan location: A case study," *Urban Studies* 35, 1077-1095.
- Gordon, P. ve Richardson, H.W. (1996) "Employment decentralization in US metropolitan areas: Is Los Angeles an outlier or the norm? *Environment and Planning A* 28, 10, 1727-1743.
- Hall, P.G. (1988) *London 2001*, London: Unwin Hyman.
- Lang, R.E. ve LeFurgy, J.(2003) "Edgeless cities: Examining the noncentered metropolis," *Housing Policy Debate* 14, 3, 427-460.
- Leichenko, R.M.(2001) "Growth and change in US cities and suburbs," *Growth and Change* 32, 3, 326.
- Lopez, R. ve Hynes, H.P. (2003) "Sprawl in the 1990s: Measurement, distribution and trends," *Urban Affairs Review* 38, 325-355.
- McMillen, D.P. ve Lester, T.W.(2003) "Evolving sub-centers: Employment and population densities in Chicago, 1970-2020," *Journal of Housing Economics* 12, 60-81.
- Mohan, R.(1994) *Understanding the Developing Metropolis: Lessons from the City Study of Bogota and Cali, Colombia*, Oxford: Oxford University Press.
- Mustern, S., Bontje, M. ve Ostendorf, W.(2006) "The changing role of old and new urban centers: The case of the Amsterdam Region," *Urban Geography* 27, 4, 360-387.
- Ogden, P.E. ve Hall, P.G. (2000) "Households, reurbanization and the rise of living alone in the principal French cities, 1987-1990," *Urban Studies* 37, 2, 367-390.
- Ogden, P.E. ve Schnoebelen, F. (2005) "The rise of the small household: Demographic change and household structure in Paris," *Population, Space and Place* 11, 4, 251-268.
- Ozus, E. ve Dökmeci, V.(2005) "Effects of revitalization in historical city centre of İstanbul," *International Real Estate Review* 8,1, 144-159.
- Richardson, H.W., Bontje, M. ve Ostendorf, W.(2005) *Globalization and Urban Development*, Berlin: Springer.
- Rowland, A. ve Gordon, P. (1996) "Mexico City," in *Mega-cities in Latin America*, Ed.A. Gilbert, Tokyo: United nations University Press.
- Sahling, L.G. ve Anderson, V.A.(1992) "Paris: A bold game plan for the 21st century," *Urban Land* 51, 5, 46-51.
- Shearmur, R. ve Coffey, W.J.(2002) "A tale of four cities: Intrametropolitan employment distribution in Toronto, Montreal, Vancouver, and Ottawa-Hull, 1981-1996," *Environment and Planning A* 34, 4, 575-598.
- Walker, R. (2001) "Industry builds the city: The suburbanization of manufacturing in the San Francisco Bay Area, 1850-1940," *Journal of Historical Geography* 27, 1, 36-57.