

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN
PENDİK İLÇESİ KENT GELİŞİMİNE ETKİLERİNİN
İNCELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

ÖMER ÖZYILMAZ

İSTANBUL, 2017

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN
HAVALİMANI'NIN PENDİK İLÇESİ KENT
GELİŞİMİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Yüksek Lisans Tezi

ÖMER ÖZYILMAZ

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Neslihan AYDIN YÖNET

İSTANBUL, 2017

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

Tezin Adı : İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Pendik İlçesi
Kent Gelişimine Etkilerinin İncelenmesi
Öğrencinin Adı Soyadı : Ömer ÖZYILMAZ
Tez Savunma Tarihi : 12.01.2017

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Prof. Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. Aybike ÖNGEL
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Neslihan AYDIN YÖNET

Üye
Prof. Dr. Funda YİRMİBEŞOĞLU

Üye
Yrd. Doç. Dr. Suzan GİRGİNKAYA AKDAĞ

TEŐEKKÜR

Tez çalışmam sırasında benden bilgi, tecrube ve değerli görüşlerini esirgemeyen, her konuda çalışmama katkıda bulunan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Neslihan AYDIN YÖNET'e sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

Yüksek Lisans Eğitimi almamızın yanı sıra tez araştırmalarında büyük katkılar sağlayan kurumum Pendik Belediyesi'ne ve Pendik Belediye Başkanı Dr. Salih Kenan ŐAHİN'e ayrıca teőekkürlerimi sunuyorum.

Çalışmanın her aşamasında sabrı ve anlayışı ile yanımda olan eşim zge ÖZYILMAZ'a ve bugünlere gelmemde büyük emekleri olan, maddi ve manevi her türlü desteklerini benden esirgemeyen aileme, özellikle de abilerim Ertan ve Serdar Okan ÖZYILMAZ'a da sonsuz teőekkürü bir borç bilirim.

İstanbul, Ocak 2017

Ömer ÖZYILMAZ

ÖZET

İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NIN PENDİK İLÇESİ KENT GELİŞİMİNE ETKİLERİNİN İNCELENMESİ

Ömer Özyılmaz

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Neslihan Aydın Yönet

Ocak 2017, 66 Sayfa

Türkiye'nin en büyük şehri konumunda olan İstanbul Metropolü için "ulaşım" büyük önem taşımaktadır. Özellikle 2000'li yıllardan itibaren hızlı bir büyüme sürecine giren havayolu ulaşımı, günümüz ulaşım sistemleri arasında önemli bir yere sahiptir. Türkiye'nin havayolu ulaşım merkezi konumunda bulunan İstanbul'un rolü, havayolu ulaşımının önemini arttırmasıyla her geçen gün daha da artmaktadır. 2001 yılında tamamlanarak Pendik İlçesi sınırları içinde hizmete açılan, İstanbul'un ikinci sivil havalimanı özelliğine sahip Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı; Türkiye'nin en hızlı büyüyen havalimanı olmasının yanı sıra, 2009-2013 yılları arasında Avrupa'nın en hızlı büyüyen havalimanı olması özelliğiyle de dikkat çekmektedir.

Tez çalışmasında; İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın Pendik ilçesi kent gelişimine olumlu etkilerinin ortaya konulması ve Pendik İlçesi özelinden hareketle havalimanlarının buldukları bölgelerin gelişimindeki önemli rolünün açıklanması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda; İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nı da içerisine alan İleri Teknoloji Endüstri Parkı Projesi hakkında ayrıntılı bilgi verilerek, projelerin gelişim süreçleri incelenmiştir. Pendik İlçesi'nde yapılan ve devam etmekte olan büyük ölçekli yatırımlar ile planlanan projeler değerlendirilerek, yaşanan kentsel gelişim süreci; ulaşım, ekonomik gelişme ve kentleşme ana başlıkları altında, sayısal verilerle desteklenerek irdelenmiştir.

Çalışma sonucunda; İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişiminde olumlu etkilerinin bulunduğu ve bölge gelişiminde "hızlandırıcı" bir faktör olduğu belirlenmiştir. Bu bağlamda; havalimanlarının yer seçim kararları açısından, buldukları bölgelerde sebep oldukları gelişim ve değişimler hakkında yapılacak araştırmalara katkı sağlayacak önemli bir çalışma ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: İTEP, Sabiha Gökçen Havalimanı, Ulaşım, Pendik, Kentsel Gelişme

ABSTRACT

EXAMINATION OF THE EFFECTS OF ISTANBUL SABİHA GÖKÇEN AIRPORT ON THE URBAN DEVELOPMENT OF PENDİK

Ömer Özyılmaz

Master Program of Urban Systems and Transportation Management

Thesis Advisor: Asst. Prof. Dr. Neslihan Aydın Yönet

January 2017, 66 Pages

"Transportation" is of great importance for Istanbul which is the largest Metropolitan in Turkey. Especially, since 2000, airline transportation, which has entered a period of rapid growth, has an important place among today's transportation systems. With increasing importance of airline transportation, the role of Istanbul which is Turkey's airline transportation hub, has been increasing day by day. Sabiha Gökçen International Airport, which was completed in 2001 and opened to service within the boundaries of City of Pendik is the second largest civil airport of Istanbul. In addition to being the fastest growing airport in Turkey, it is also drawing attention for being Europe's fastest growing airport between 2009 and 2013.

In this thesis; it is aimed to put forth the positive effects of Istanbul Sabiha Gökçen International Airport on urban development of City of Pendik and, with respect to Pendik, to explain the important role of the airports in the development of regions where they are located at. In this context, by giving detailed information about the İTEP project, which also includes the Istanbul Sabiha Gökçen International Airport, development processes of the projects have been examined. By evaluating the large scale planned and ongoing investment projects in the Pendik, urban development process, supported by numerical data under the headlines of "transportation" and "economic development and urbanization" has been deeply examined.

In conclusion of the study, Istanbul Sabiha Gökçen International Airport has positive impacts on the urban development of City of Pendik and it has been identified as dominant factor on regional development. In this respect; for decisions on location choice further of the airport, an important study has been carried out which will contribute to the further researches about the developments and changes caused in their regions.

Keywords: İTEP, Sabiha Gökçen Airport, Transportation, Pendik, Urban Development

İÇİNDEKİLER

TABLolar.....	viii
ŞEKİLLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
1.1 ÇALIŞMANIN AMACI.....	2
1.2 ÇALIŞMANIN ÖNEMİ.....	2
1.3 MATERYAL VE YÖNTEM.....	3
2. KURAMSAL ÇERÇEVE.....	4
2.1 KENT VE KENTLEŞME.....	4
2.2 ULAŞIM VE ULAŞTIRMA.....	7
2.3 HAVAYOLU ULAŞIMI.....	7
2.4 HAVAALANI VE HAVALİMANI KAVRAMLARI.....	8
3. ÇALIŞMA ALANI ÖZELLİKLERİ.....	9
3.1 İSTANBUL İLİ.....	9
3.2 PENDİK İLÇESİ.....	11
3.3 İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVALİMANI.....	14
4. İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVALİMANI'NIN PENDİK İLÇESİ'NDEKİ KENTSEL GELİŞİME OLUMLU ETKİLERİ.....	20
4.1 ULAŞIM.....	22
4.1.1 Karayolu.....	23
4.1.2 Raylı Sistem.....	27
4.1.3 Deniz Yolu Ulaşımı.....	32
4.2 EKONOMİK GELİŞME VE KENTLEŞME.....	38
4.2.1 Büyük Ölçekli Yatırımlar.....	39
4.2.1.1 Havacılık Bakım, Onarım ve Modifikasyon Merkezi (HABOM).....	39
4.2.1.2 İleri Teknoloji Endüstri Parkı (TEKNOPARK)	40
4.2.1.3 İTEP Ticari ve Sosyal Bölge.....	42

4.2.14 İSG Havalimanı 2. Pist ve Kule Projesi	42
4.2.1.5 Diğer Kamu ve Özel Sektör Yatırımları.....	43
4.2.2 Kentleşme.....	49
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	63
KAYNAKÇA.....	67
ÖZGEÇMİŞ.....	74

TABLÖLAR

Tablo 3.1. İSG Havalimanı yıllık taşınan yolcu sayıları.....	17
Tablo 4.1 İSG Havalimanı yolcu sayıları artış grafiği.....	21
Tablo 4.2: Havalimanı ekonomik etki analizi.....	38
Tablo 4.3: Pendik İlçesi faal firma sayılarının yıllara göre değişimi grafiği.....	44
Tablo 4.4: Turizm işletme ve turizm yatırım belgeli konaklama tesisleri yatak kapasitelerinin yıllara göre değişimi.....	46
Tablo 4.5: İstanbul İli ve Pendik İlçesi'nin yıllara göre nüfus verileri.....	51
Tablo 4.6: Pendik İlçesi nüfusunun yıllara göre değişim grafiği.....	52
Tablo 4.7: Pendik nüfusunun İstanbul nüfusuna oranının yıllara göre değişim grafiği.....	53
Tablo 4.8: Pendik İlçesi 2000 yılı ve 2016 yılı bina ve mesken sayıları	54
Tablo 4.9: Yıllara göre iskan belgesi, yapı ruhsatı belgesi, hastane yatak ve okul sayıları verileri.....	56
Tablo 4.10: Yıllara göre Pendik Belediyesi harcamaları (Bütçe giderleri).....	58
Tablo 4.11: Kurtköy Mahallesi, Ankara Caddesi rayiç değerleri.....	59

ŞEKİLLER

Şekil 3.1: İstanbul İli konumu.....	10
Şekil 3.2: Pendik İlçesi konumu.....	12
Şekil 3.3: Kuşbakışı Pendik.....	13
Şekil 3.4: Kuşbakışı Pendik Sahili.....	14
Şekil 3.5: İTEP Planı.....	15
Şekil 3.6: İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı konumu.....	16
Şekil 3.7: İSG Havalimanı görseli.....	18
Şekil 3.8: İSG Havalimanı yurtiçi uçuş noktaları.....	19
Şekil 4.1: İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi'ndeki kentsel gelişme etkilerinin incelendiği 2 ana başlık.....	22
Şekil 4.2: D-100, TEM ve sahil yolu ile İSG Havalimanı konumu.....	23
Şekil 4.3: İSG Havalimanı bağlantı yolu.....	24
Şekil 4.4: Kuzey Marmara Otoyolu Projesi konumu.....	24
Şekil 4.5: İSG Havalimanı-Adapazarı arasında ring sefer yapan toplu taşıma araçları.....	26
Şekil 4.6: Kaynarca-İSG Havalimanı Metro Hattı güzergahı.....	27
Şekil 4.7: 2019 yılı itibari ile Pendik'te aktif olması planlanan metro hatları.....	28
Şekil 4.8: İstanbul Raylı Sistem Haritası.....	29
Şekil 4.9: Ankara-İstanbul (Pendik) YHT Hattı güzergahı.....	30
Şekil 4.10: YHT Pendik İstasyonu.....	31
Şekil 4.11: Gebze-3.Köprü-Halkalı Hızlı Tren Projesi.....	32
Şekil 4.12: İDO Pendik İskelesi havadan görünüşü.....	33
Şekil 4.13: Pendik, Güzelyalı'daki Un-Ro Ro Limanı.....	34
Şekil 4.14: Önerilen lojistik merkezlerinin liman ve havalimanlarıyla ilişkileri.....	35
Şekil 4.15: İstanbul City Port Marina.....	36
Şekil 4.16: Pendik İlçesi ulaşım altyapısı gelişim süreci.....	37
Şekil 4.17: HABOM.....	40
Şekil 4.18: TEKNOPARK İSTANBUL.....	41
Şekil 4.19: İSG Havalimanı 2.Pist ve Kule Projesi.....	43

Şekil 4.20: Garanti Bankası Pendik Teknoloji Kampüsü.....	45
Şekil 4.21: Pendik İlçesi'nde bulunan AVM'lerin konumları.....	47
Şekil 4.22: Viaport Outlet Center.....	48
Şekil 4.23: Pendik İlçesi 1916-1965 yılları arasındaki gelişimi.....	49
Şekil 4.24: Pendik İlçesi 1975-2014 yılları arasındaki gelişimi.....	50
Şekil 4.25: Pendik merkezde bulunan Gazi Paşa Caddesi.....	53
Şekil 4.26: Marmara Üniversitesi Pendik Eğitim ve Araştırma Hastanesi.....	57
Şekil 4.27: 2007 yılına ait uydu görüntüsü.....	60
Şekil 4.28: 2015 yılına ait uydu görüntüsü.....	60
Şekil 4.29: Tamamlanan Via Port Houses And Suites Projesi.....	61
Şekil 4.30: Devam etmekte olan VIP Kurtköy Projesi.....	62

KISALTMALAR

AVM	:	Alışveriş Merkezi
AYGM	:	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
DHMI	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DPT	:	Devlet Planlama Teşkilatı
GAP	:	Güneydoğu Anadolu Projesi
GSMH	:	Gayrisafi Milli Hasıla
HABOM	:	Uluslararası Havacılık Bakım, Onarım ve Modifikasyon Merkezi
HEAŞ	:	Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
İDO	:	İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
İETT	:	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
İFM	:	İstanbul Finans Merkezi
İGDAŞ	:	İstanbul Gaz Dağıtım Anonim Şirketi
İSG Havalimanı	:	İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı
İTEP	:	İleri Teknoloji Endüstri Parkı
İTO	:	İstanbul Ticaret Odası
KGM	:	Karayolları Genel Müdürlüğü
MEB	:	Milli Eğitim Bakanlığı
SSDF	:	Savunma Sanayii Destekleme Fonu
SSM	:	Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı
TDK	:	Türk Dil Kurumu
THY	:	Türk Hava Yolları
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
YHT	:	Yüksek Hızlı Tren
YÖK	:	Yüksek Öğretim Kurulu

1. GİRİŞ

Bu tez çalışmasında İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nın (İSG Havalimanı) Pendik İlçesi kent gelişimine etkisi incelenmiştir. İstanbul Metropolü'nün büyümesine paralel olarak gelişim gösteren Pendik İlçesi'nin, havalimanı etkisi ile büyüme hızında ivme kazanıp kazanmadığı bu sürece etki eden parametreler ele alınarak değerlendirilmiştir.

Havalimanları buldukları bölgede altyapı, ulaşım, ulaştırma, istihdam ve buna bağlı olarak nüfus artışını etkilemekte, ulaşım amaçlı havalimanlarını kullanan insanlar bölgeyi ekonomik açıdan geliştirmektedir. Ticari kurum ve kuruluşlar için ulaştırma sistemi, konum seçiminde önemli bir parametre olmaktadır.

Havalimanlarının gelişimi ile nüfus artışına paralel olarak bölgedeki konut ihtiyacının artması kentsel gelişimi yönlendirmektedir. Bölgedeki konut ve diğer arazi kullanımı planlaması, havalimanı konumu ve ulaşım ağlarına bağlı olarak şekillenmektedir.

Pendik İlçesi sınırları içerisinde 2001 yılında ilk etabı, 2009 yılında 2. etabı işletmeye alınan İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kentsel gelişimine etkilerini incelerken; kentsel altyapı, ulaşım, ulaştırma, nüfus artışı, ekonomik ve sosyo-ekonomik etkiler tez kapsamında ele alınmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde; çalışma hakkında genel bilgi verilerek; amacı, kapsamı ve önemi anlatılmış, ikinci bölümde kuramsal çerçeve başlığı altında çalışmayla ilgili önemli kavramlar üzerinde durulmuştur. Üçüncü bölümde; çalışma alanı olan İstanbul İli, Pendik İlçesi ve İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı ayrıntılı olarak incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine olan olumlu etkileri; ulaşım, ekonomik gelişme ve kentleşme ana başlıkları altında, sayısal verilerle desteklenerek ortaya konulmuştur. Beşinci ve son bölümde; Sabiha Gökçen Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimindeki olumlu etkileri analiz edilmiştir. Pendik İlçesi özelinde yaşanan bu gelişim süreci genellenerek havalimanlarının buldukları bölgelerde oluşturabilecekleri etkilerin neler olabileceği maddeler halinde sıralanmıştır.

1.1. ÇALIŞMANIN AMACI

Bu tez çalışmasında; İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kentsel gelişimi üzerine etkilerinin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

İSG Havalimanı'na yapılan yatırımlar ile her geçen yıl artışın yaşandığı yolcu sayıları (kişi/yıl) referans alınarak, kentsel gelişimi gösteren göstergelerin ışığında; nüfus artışı (kişi/yıl), otel ve hastane yatak sayıları (yatak/yıl), ruhsat ve iskan belgesi sayıları (adet/yıl), okul sayıları (adet/yıl), rayiç değerdeki değişim (TL m²/yıl) ve belediye harcamaları (milyon TL/yıl) temel alınarak gelişim ortaya konulmuştur. Çalışmada, kentsel gelişimi gösteren bu veriler doğrultusunda aşağıdaki soruların cevabı aranmıştır.

- a) Pendik İlçesi nüfus artışına havalimanı yatırımlarının etkisi ne oranda olmuştur?
- b) İSG Havalimanı'nın gelişimi ve yolcu sayılarında yaşanan artış; Pendik'te yaşayan insanları sosyo-ekonomik açıdan nasıl etkilemiştir?
- c) Havalimanı yerleşim alanının çevresindeki kentsel gelişim ve yapılaşma biçimi yıllara göre nasıl değişmiştir?
- d) Metropolitan bir alanda ulaşım merkezi haline gelmek Pendik İlçesi'ni ekonomik olarak nasıl etkilemiştir?
- e) Pendik İlçesi sınırları içindeki ulaşım altyapı yatırımları ve gelişmeler nelerdir?
- f) Havalimanı'nın Pendik İlçesi'nde bulunan ulaştırma araçlarının çeşitlenmesine katkısı nedir?
- g) İSG Havalimanı nedeniyle bina yüksekliklerinde getirilen sınırlamalar (hava mania) Pendik İlçesi'nde yapılaşmayı nasıl etkilemektedir?

1.2. ÇALIŞMANIN ÖNEMİ

İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine etkisi mikro ölçekte, ilçe verileri ile değerlendirilmiş, makro ölçekte havalimanlarının kentsel gelişime olan etkileri ve kentlerin hızla gelişmesindeki önemli rolü açıklanmıştır.

Havalimanlarının konumlandığı bölgedeki değişim ve gelişmelerin neler olabileceği hakkında yapılacak araştırmalara ışık tutacak bir çalışma ortaya konulmuştur. Özellikle arazi kullanım kararları açısından; şehir plancılarına, kentin yöneticilerine ve yatırımcılara önemli katkılar sağlayacak, merkezi ve yerel yönetimler tarafından

yapılacak master planlarda, yatırımcıların bölgede yapacağı yatırımları yönlendirmesinde ve gelecekle ilgili fikir edinmelerinde yardımcı olacaktır. Bu bağlamda; gelecekle ilgili daha doğru kararların alınması ve hedeflere daha düşük yanılma oranları ile ulaşılması açısından önemli bir çalışmadır.

1.3. MATERYAL VE YÖNTEM

Bu çalışmada; İSG Havalimanı'nın gelişimine paralel olarak (taşınan yolcu sayıları/yıl) büyüme gösteren Pendik İlçesi'nin kentsel gelişimini etkileyen parametreler belirlenmiş, ilgili veriler ışığında sonuçlar yorumlanmış ve aralarındaki ilişki değerlendirilmiştir. Kullanılan veriler;

- i) İSG Havalimanı taşınan yolcu sayıları (kişi/yıl),
- ii) Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) nüfus verileri (kişi/yıl),
- iii) Pendik Belediyesi ruhsat ve iskan belgesi sayıları (adet/yıl),
- iv) Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm İşletme Belgeli Otel yatak sayıları (yatak adet/yıl),
- v) Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) okul sayıları (adet/yıl),
- vi) Özel ve kamuya ait hastane yatak sayıları (yatak adet/yıl),
- vii) Pendik Belediyesince yapılan yatırım miktarları (TL/yıl),
- viii) Kurtköy (Ankara Caddesi) rayiç değerleridir (TL/yıl).

İlgili kaynaklardan elde edilen veriler ışığında İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine etkisi incelenmiştir.

2. KURAMSAL ÇERÇEVE

2.1. KENT VE KENTLEŞME

Kent kavramı ile ilgili çeşitli ölçütler göz önüne alınarak birçok tanım yapmak mümkündür. Sayısal veya idari ölçütler bakımından, işlevsellik ölçütleri bakımından ve biçimsel veya yoğunlukları ile ilgili ölçütler bakımından ele alındığında kent;

Sayısal veya idari ölçütler bakımından; belirli bir nüfus büyüklüğünün üzerindeki yerler veya idari merkez konumunda olan yerler,

Biçimsel veya yoğunlukları ile ilgili ölçütler bakımından; tanımlanan alan içerisindeki nüfus yoğunluğunun ya da yapılaşmasının dikkate alındığı yerler;

İşlevsellik ölçütleri bakımından; ticari ve ekonomik ya da ulaşım açısından tüm faaliyetleri içerisinde barındırması ile ilgili yerler kent olarak tanımlanmaktadır (Danış 2012).

Bu perspektiften bakıldığında; nüfus büyüklüğünde belirli rakamlara ulaşan, yüksek yoğunluğa sahip, daha geniş alanlara yayılan ve ticari faaliyetlerle beraber kamusal alanları barındıran yerleşim bölgelerine kent denmektedir (Danış 2012).

Kent; genel olarak uygarlık, aydınlanma, ilerleme, özgürlük, çeşitlilik, zenginlik, üretim gibi pozitif anlamlar yüklenen kavramlar ile birlikte kullanılmaktadır. Bununla beraber az da olsa kent için; ahlaki çöküntü, toplumsal hastalık, kaos, düzensizlik, suçluluk, yoksulluk gibi olumsuz kavramlar da vurgulanmaktadır. Aslında kent; her iki yaklaşımı da yansıtır. Her kent, bu iki kutbu çeşitli düzeylerde içerir (Bal 2008, ss. 28-29).

Durkheim kenti, “dayanışma” ve “iş bölümü” kavramları ile ilişkili olarak ele almaktadır. Durkheim’a göre, toplum içerisinde işbölümü iki etmen ile artar. Bunlardan birincisi, “özdeksel yoğunluk”tur (material density). Bu kavramla belirli bir yerdeki nüfus yoğunluğu anlatılmaktadır. İkincisi ise, “tinsel yoğunluk”tur (moral density). Burada ise, toplumun üyeleri arasındaki etkileşim ve toplumsal ilişkiler anlatılmaktadır. Durkheim, kentleşmeyi tinsel yoğunluğun belirlediğini öne sürer (Keleş 2012, ss. 123-124).

Keleş (1998, s. 75); kenti, “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere göre nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşim birimleri” olarak tanımlamaktadır. Burada vurgulanan; kentin sürekli gelişim içerisinde olmasıdır. Ayrıca Keleş ve Ünsal’a (1982, s. 2) göre sosyo- ekonomik açıdan kent; “sosyal hayatın mesleklere, işbölümüne, farklı kültür gruplarına göre organize edildiği; kurumlaşmaların yoğunluk kazandığı, karmaşık insan ilişkilerinin bütün bir günlük yaşamı etkilediği yerleşme merkezidir.”

Fiziki açıdan bakıldığında kentler, değişik amaçlar doğrultusunda kullanılan çok sayıdaki yapılar ile ulaşımı sağlayan yollardan oluşur. İşlevsel açıdan ise sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin gerçekleştirildiği yerleşim birimleridir (İsbir 1991, s. 5).

Kent’te olduğu gibi kentleşmede de farklı bakış açılarına göre birçok tanım yapmak mümkündür. En basit tanımıyla kentleşme; kent sayısının ve kentlerde yaşamakta olan nüfusun artmasıdır (Keleş 1976, s. 31).

Bahsi geçen nüfus artışı hem doğal artış şeklinde hem de çeşitli nedenlerle kırdan kente göç şeklinde gerçekleşmektedir. Nüfus değişikliği, toplumsal ve ekonomik değişim süreçleri ile ilişkilidir. Ekonomik açıdan kentleşme; kentsel ekonominin kırsal kesime doğru yayılması, kentsel sanayi ile yeniden birleştirilmesidir. Kentleşmenin yansımaları çeşitli şekilde olmaktadır. Bunlar; toplam nüfus içerisinde kentsel nüfus oranındaki artış, tarımla ilgilenen nüfusun daha çok genel, özel ve kamu hizmetleriyle beraber sanayiye kayması, kent ölçeklerinin genişlemesi, kırsal alanlarda yeni kentlerin oluşması ve kentsel ekonomi ile kentli hayat tarzının yaygınlaşması şeklinde olmaktadır (Kılınç 2004, s. 419).

Kentleşmenin sebeplerini birçok başlık altında sıralamak mümkündür. Bunlar;

i) Çekici sebepler ve kent olanakları; kentler, fırsatları ve olanakları açısından kırsaldan zengindir. Sağlık, eğitim, kültür gibi donatı alanları, çeşitli alternatifler ve kaliteli hizmetler kentlerde mevcuttur. Yaşam kalitesinin ve gelir seviyesinin yüksek

oluşu, çeşitli sebeplerle istihdam olanaklarının kentlerde yoğunlaşması, kentleri cazip hale getirmekte, insanları kentlere çekmektedir (Açıkgöz 2013, s. 12).

ii) Teknolojik sebepler; sanayi devrimiyle başlayan teknolojik gelişmeler üretimi artırmış, maliyetleri düşürmüş ve bunun sonucu olarak sanayi tesisleri artmaya başlamıştır. Bu sanayi tesisleri; altyapı ihtiyaçları ve tüketiciye ulaşmadaki kolaylıkları nedeniyle kentlerde kurulmuş, istihdam ihtiyacı kentlere göçleri başlatmıştır. Sanayinin gelişmesi yeni iş kollarının oluşmasına, mevcut iş kollarının da gelişmesine neden olmuş, kentlerde nüfus artışları yaşanmıştır. Yine teknoloji alanında yaşanan gelişmeler kendini ulaşım ve iletişim alanında da göstermiş, kentler büyük üretim ve ticaret merkezleri haline gelmiştir. Böylece kırsal kesimin ekonomik açıdan pazara açılması kolaylaşmıştır. Ulaşım ve iletişim alanında yaşanan ilerlemeler kentleşmenin artışına sebep olmuştur (Erkan 2010, s. 70).

iii) Kırsalın iticiliği; kırsalın kendi dönüşümünü sağlayamaması ve nüfusu tutamaması kentleşmede önemli bir faktördür. Kırsal nüfusun kentlere adeta itilmesinde tarım alanında yaşanan teknolojik gelişmeler ve dönüşümler önemli rol oynamaktadır. Biçer-döver, traktör gibi araçların kullanılmaya başlaması ile gizli bir işsizlik doğmuş, açığa çıkan nüfus istihdamın olduğu kentlere yönelmiştir. Toprak yetersizliği ile toprağın miraslarla parçalanması gibi etmenler de kırsalın iticiliğini artıran unsurlardır (Kongar 2001, s. 551).

iv) Siyasi sebepler; merkezi idare politikaları neticesinde bazen kentleşme teşvik edilmiş, bazen de bu konuda istekli olunmamıştır. Özellikle 1980'lerden sonra izlenen politikalar kentleşmeyi teşvik edici mahiyette olmuştur (Açıkgöz 2013, s.14).

v) Psikolojik sebepler; kentlerin çekici özellikleri, sahip oldukları olanaklar ve hizmetler, insanların kentlere yönelmesinde psikolojik açıdan önemli rol oynamaktadır. Bu psikolojik nedenler, diğer nedenlerle birleşerek, süreçte hızlandırıcı ya da ağırlaştırıcı etki göstermektedirler (Açıkgöz 2013, s. 15).

Son 30 yıl içinde Dünya, tarihin en hızlı kentsel büyüme süreciyle karşı karşıya kalmış ve 1950 yılında Dünya nüfusunun yüzde 29,8'i kentlerde yaşar iken bu oran ilk kez 2007 yılında yüzde 50'yi aşmıştır. 2030 yılında kentlerde yaşayan nüfusun yüzde 60,2'ye ulaşması beklenmektedir (UN 2002).

Ülkemizde ise kentleşme oranları dikkat çekici düzeyde çok hızlı değişim göstermiştir. 1950’li yıllarda ülkemizdeki nüfusun yüzde 15’i kentlerde yaşarken, 2010 yılı nüfus sayımına göre kentlerde yaşayanların oranı yüzde 75,5’e yükselmiştir.¹ 2015 yılı verilerine göre ise il ve ilçe merkezlerin de yaşayanların yüzdesi 92,1 olmuştur.²

2.2. ULAŞIM VE ULAŞTIRMA

Ulaşım; insanların ve eşyaların bir yerden başka bir yere ulaşması şeklinde tanımlanabilir. Ulaştırma ise; ihtiyaçların karşılanması amacıyla insan ve eşyaların zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmelerini sağlayan bir hizmet fonksiyonudur (Barda 1970, s. 16).

İçinde yaşamakta olduğumuz küreselleşme çağında ulaşım artık; bilginin, hizmetlerin ve sermayenin bir yerden başka bir yere erişmesini içine almaktadır (Tümertekin ve Özgüç 1999, s. 543).

Taşınma esnasında amaç; hem bir fayda elde etmek hem de eşyaların ya da insanların güvenilir, ekonomik ve rahat bir şekilde taşınmasını sağlamaktır. Bu durum ulaştırmanın hızlı, güvenilir ve konforlu olması gerekliliğini ifade etmektedir. Aynı zamanda; zamandan kazanç sağlaması ve ekonomik olması; günümüzde ulaştırmanın en önemli gerekliliklerindedir.

Ulaşım faaliyeti; başlangıç ve varış noktaları olan, ulaşmak isteyenler ile ulaştırılması istenenleri olan, taşıyıcılar ile taşıtları içeren ve üretim ile dağıtım gibi ekonomide önemli iki unsurun gerekliliği olan hareketlilik halidir (Merdol 1985, s. 2769).

2.3. HAVAYOLU ULAŞIMI

Günümüz toplumlarında yaşam biçimlerinin “hız” odaklı oluşu ve en kısa sürede bir yerden başka bir yere ulaşılma arzusu artık istek olmaktan daha çok zorunluluk olarak algılanmaktadır. Bu da havayolu ulaşımının önemini ortaya koymakla beraber her geçen gün daha da artarak tercih edilmesini sağlamaktadır.

Hızlı teknolojik gelişmeler, kendisini ulaşım alanında da göstermektedir. Havaalanları toplumların büyüyüp gelişmesinde önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Sağladıkları

¹ <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kentle%C5%9Fme> 15.09.2016

² http://www.dha.com.tr/turkiye-nufusu-2015-yilinda_1123731.html 15.09.2016

hızlı ulaşım imkanı ile beraber ülke içerisinde bölgesel ve uluslararası ekonomilerin gelişmesinde önemli katkılar sağlamaktadır. Ülkeler arasındaki ilişkiler dünyanın küreselleşmesi ile beraber her geçen gün daha da artmakta, bu durum da havaalanı hizmetlerinin gelecekte çok daha önemli olacağını göstermektedir (Turan ve Turan 2008).

2.4. HAVAALANI VE HAVALİMANI KAVRAMLARI

Havaalanı ile Havalimanı kelimeleri aynı anlamları ifade etmemekle birlikte birbirinin yerine sıklıkla kullanılmaktadır.

Türk Dil Kurumu (TDK) Türkçe sözlükte havaalanı; “içerisinde bina, tesis ve donatılar dahil uçakların iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaparken kullanabilmeleri amacıyla belirlenmiş, ülke içindeki uçuşların yapıldığı saha” olarak ifade edilmektedir. Havalimanı ise “uluslararası veya şehirlerarası havayolu ulaşımı için gerekli teknik ve ticari kuruluşların bütünü ve bu altyapının yerleştirilmesini, işletilmesini ve geliştirilmesini sağlayan kuruluş” olarak tanımlanmaktadır (TDK 2016).

Ülkemizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) tarafından işletilen ve sivil hava trafiğine açık olan havaalanlarından iç ve dış hava trafiğine açık meydanlar “havalimanı”, iç hat ve tarifersiz dış hat ile yalnızca iç hat seferlerine açık olan meydanlar ise “havaalanı” olarak adlandırılmaktaydı (Yılmaz 2007, s. 4).

Ancak 24 Şubat 2012 tarihinde DHMİ tarafından web sitesinden yapılan bir açıklama ile “Havalimanı ve havaalanı kelimeleri isim karışıklığına yol açtıkları gerekçesiyle teşkilat yapılarında herhangi bir değişiklik yapılmadan tüm havaalanlarının isminin havalimanı olarak değiştirildiği” duyurulmuştur. Böylece bu tarihten itibaren ülkemizdeki tüm havaalanları-havalimanları aynı isimle, "havalimanı" olarak adlandırılmıştır (DHMİ 2012).

3. ÇALIŞMA ALANI ÖZELLİKLERİ

Anadolu ve Avrupa Yakalarının kendi başlarına birer metropol büyüklüğünde olması, İstanbul nüfusundaki artış, her geçen gün artan trafik yoğunluğu sebebiyle havalimanına ulaşımın zorlaşması ve havayolu ulaşımının gelişmesi ile beraber, mevcut İstanbul Atatürk Havalimanı ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalmıştır. Konumu, içerisinde bulundurduğu geniş hazine arazileri, yapılaşmadaki müsaitlik, coğrafyası, iklim ve hava koşulları gibi etmenlerle İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi sınırları içerisinde yapılması uygun görülmüştür. Ayrıca; Pendik İlçesi'nin Sakarya-Yalova-Kocaeli-Bursa gibi illere yakın olması ve ulaşımının kolay oluşu, konum özellikleri açısından öne çıkmaktadır.

3.1. İSTANBUL İLİ

Asya ile Avrupa Kıtası'nı birbirinden ayırması özelliği ile coğrafi olarak stratejik konuma sahip bir metropol olan İstanbul'un Marmara Denizi ve Karadeniz'e kıyısı bulunmaktadır. Şekil 3.1'de görüldüğü gibi; Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Bölgesi'nin Kocaeli-Çatalca bölümünde, toprakları kuzeyde Karadeniz, doğuda Kocaeli, güneyde Marmara Denizi, Yalova ve Bursa, batıda ise Kırklareli ve Tekirdağ illeriyle çevrili bulunmaktadır.

Şekil 3.1: İstanbul İli konumu



Kaynak: İBB Şehir Haritası, Eylül 2016

İstanbul; ülke ekonomisi açısından Türkiye'nin lokomotifi konumundadır. TÜİK verilerine göre 2014 yılında ülkemiz bütçe gelirinin yüzde 41,1'lik kısmı bu şehirden karşılanmıştır.³ Türkiye Gayrisafi Milli Hasıla (GSMH)'sındaki payı yaklaşık olarak yüzde 23 seviyesindedir.⁴

Ülkemizde istihdam edilen toplam nüfusun yüzde 17,5'i İstanbul'da istihdam edilmektedir. Ülkemizin en büyük 500 sanayi kuruluşunun yüzde 43'ü İstanbul'da bulunmaktadır (Temurçin 2012, s. 109).

Ülke ticaretinin yüzde 27'sinin gerçekleştiği ve ülkemizin ticaret merkezi konumunda bulunan İstanbul; aynı zamanda şirket ve özel bankaların merkezlerine de ev sahipliği yapmakta; borsa, İstanbul'da bulunmaktadır (Temurçin 2012, s.109). Halen inşaatı devam etmekte olan ve Merkez Bankası'nı da içerisinde bulunduracak İstanbul Finans Merkezi (İFM) Projesi ile önce bölgesel, nihai olarak da küresel finans merkezi olması hedeflenmektedir.⁵

³ <http://www.hurriyet.com.tr/devletin-kasasina-giren-her-100-liranin-41-lirasi-istanbuldan-28044702> 17.09.2016

⁴ <http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-Istanbul-Tanitim/konum/Pages/Ekonomi.aspx> 17.09.2016

⁵ <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/10/20091002-9.htm> 17.09.2016

Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK) 2016 yılı verilerine göre; 49 üniversite ve 6 bağımsız meslek yüksekokulu ile 500.000'den fazla üniversite öğrencisine ev sahipliği yapmaktadır.⁶

Yine içerisinde barındırdığı 236 adet üniversite, kamu ve özel hastaneler ile sağlık sektörü açısından çok önemli bir yere sahiptir (TÜİK 2014).

İstanbul; geçmişten günümüze sürekli göç alan bir şehir olmuştur. Sağlamış olduğu istihdam olanakları ve sunmuş olduğu "yaşam tarzı" sebebiyle, cazibesi yüksek bir şehir olmakla beraber, 14.657.434'e ulaşan nüfusuyla yurtiçi ve yurtdışı ulaşım ihtiyacı her geçen gün artan bir metropol haline gelmiştir (TÜİK 2015).

İstanbul aynı zamanda bir turizm şehridir. Tarihi, doğal güzellikleri ve stratejik öneme sahip coğrafi konumuyla turistler için özel bir durak olmakla beraber; spor, doğa, alış-veriş, kongre, kültür, sağlık turizmi gibi farklı amaçlarla gelen turistlere ev sahipliği yapmaktadır. 2010 yılında, dünyanın en çok turist çeken şehirleri sıralamasında İstanbul 10,37 milyon turist ile altıncı sırada yer almıştır (İSTKA 2013, s. 48). 2015 yılı verilerine göre ise 12.414.677 yabancı turist geldiği İstanbul'da ulaşım büyük önem taşımaktadır (İstanbul Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü 2015).

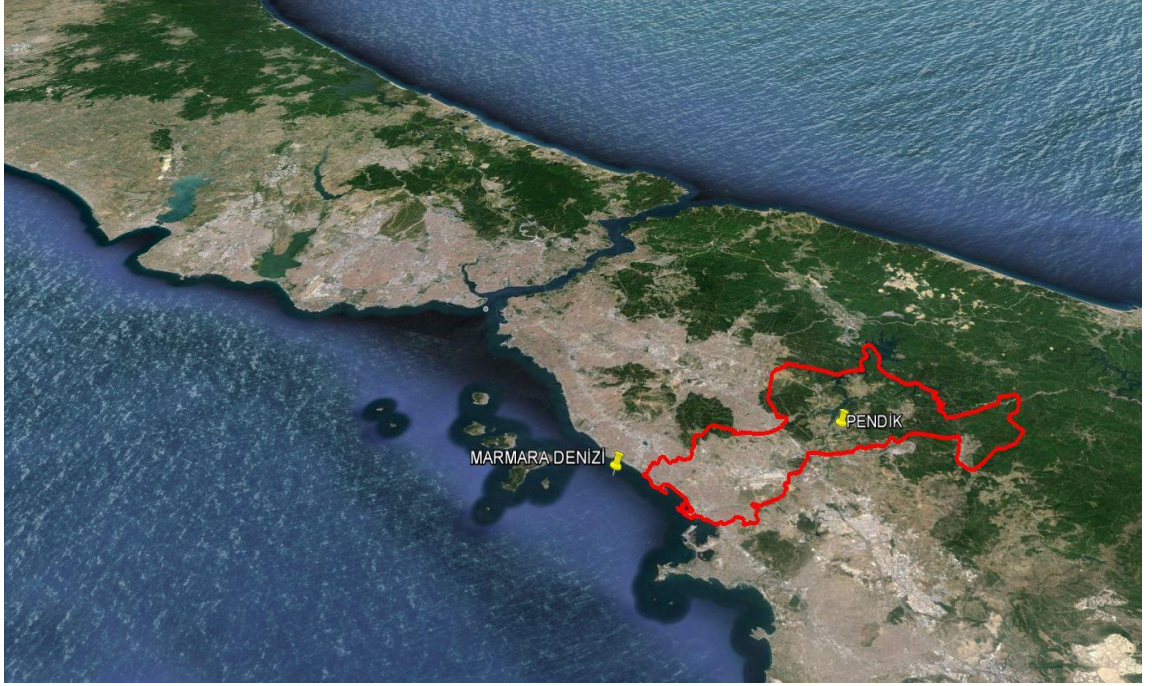
Atatürk ve Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanları olmak üzere toplamda 2 adet sivil havalimanına sahip İstanbul'da, bu havalimanlarından 2015 yılı verilerine göre yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere toplamda 89.440.862 yolculuk yapılmıştır (TÜİK 2015). Bu rakamlar havalimanlarının İstanbul için önemini ortaya koyması açısından önemlidir.

3.2. PENDİK İLÇESİ

Pendik; İstanbul'un Anadolu Yakası'nda yer alan ve Marmara Denizi'ne sahili olan bir ilçesidir. Güneydoğusunda Tuzla, doğusunda Gebze, kuzeyinde Şile ve Çekmeköy, batısında Kartal, Sancaktepe ve Sultanbeyli, güneyinde Marmara Denizi ile çevrilmiş olup 9 km'lik sahil şeridinde sahiptir (Şekil 3.2).

⁶ <http://www.cnnturk.com/universite-rehberim/hangi-ilde-ne-kadar-universite-ogrencisi-var?page=16>
17.09.2016

Şekil 3.2: Pendik İlçesi konumu



Kaynak: Google Earth, Eylül 2016

Pendik; ilki 1798 de olmak üzere yüzyıl içerisinde toplam üç büyük yangın geçirmiş, en son 1889 yılındaki yangında 1.200 dükkan ve hane tamamen yanarak kül olmuştur. Yangından bir müddet sonra 1900 yılında Ayan Meclisi Senato Hariciye Encümen Reisliği görevini yürüten Azaryan (Azerian) Efendi Padişah'ın emri ile Pendik'in yeniden kurulmasında görevlendirilmiştir. Azaryan Efendi Paris'ten mühendis ve mimarlar getirterek kasabanın ilk planını çizdirmiştir. Böylece Pendik; Türkiye'nin ilk planlı kasabası ünvanını kazanmıştır.⁷

Yüzyıllarca bir balıkçı köyü olan Pendik; denizine girilen, tek katlı bahçeli evlerin bulunduğu, yazlık sinemaları, çay bahçeleri olan, sahilde Rumların, köylerde ise Türklerin yaşadığı sakin bir yerleşim yeri olarak yaşamını sürdürmüştür. 1960'lı yıllardan sonra; Türkiye'nin hızla sanayileşmesi ve iş bulma umuduyla milyonlarca insanın İstanbul'a göç etmesi ile birlikte Pendik'te bu durumdan etkilenmiştir. O zamana kadar, kayıtlarda hukuken İstanbul'a bağlı olsa da insanların zihninde İstanbul'un dışında, şehrin keşmekeşinden uzak bir sayfiye kenti olarak kabul edilen

⁷ <http://www.pendik.bel.tr/sayfa/detay/pendik-tarihi> 17.09.2016

Pendik; birden İstanbul'un en kalabalık ilçelerinden biri haline gelmeye başlamıştır (Şekil 3.3).

04/07/1987 tarihinde 19507 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 3392 sayılı Kanun ile ilçe olarak teşkilatlanmasını tamamlamış, 1988 tarihinde fiilen faaliyete geçmiştir. TÜİK 2015 verilerine göre; 681.736 nüfusu, 36 mahallesi ve 188.8 km²'lik kara alanı olan ilçe (Şekil 3.4); İstanbul'un nüfus büyüklüğü olarak 5., kara alanı büyüklüğü olarak ise 7. büyük ilçesi konumundadır (Pendik Belediyesi 2015).

Şekil 3.3: Kuşbakışı Pendik



Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/> Eylül 2016

Şekil 3.4: Kuşbakışı Pendik Sahili



Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/> Eylül 2016

3.3. İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVALİMANI

İstanbul'a ikinci bir havalimanı yapılması; 1980'li yıllarda, İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) olarak adlandırılan kapsamlı projenin bir parçası olarak gündeme gelmiş ve 1987 yılında Pendik İlçesi, Kurtköy bölgesinde İTEP kurulmasının kararlaştırılmasıyla başlamıştır. İTEP projesinde ihtiyaç duyulan planlama, koordinasyon, altyapı yatırımları ile kamulaştırma için Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) yetkilendirilmiştir. İhtiyaç duyulan finansmanın Savunma Sanayii Destekleme Fonundan (SSDF) sağlanması kararlaştırılmıştır. Pendik Kurtköy'de yaklaşık 13 milyon m² büyüklüğünde bir arazi, İTEP projesinde kullanılması amacıyla, Bakanlar Kurulu'nun 20 Nisan 1988 tarihinde çıkardığı karar ile kamulaştırılmıştır. Ülkemizin ileri derecede teknoloji ihtiyaçlarının tamamen milli kaynaklardan temin edilebilmesi için gerekli bilimsel, dinamik ve teknolojik altyapının oluşturulmasına destek sağlamak amaçlanarak oluşturulan İTEP projesinin 25 yıl

içerisinde tamamlanarak hayata geçirilmesi öngörülmüştür. Projenin Nisan 1990-Ocak 1993 tarihleri arasında ilk master planları tamamlanmıştır (Karaca 2015, s. 65).

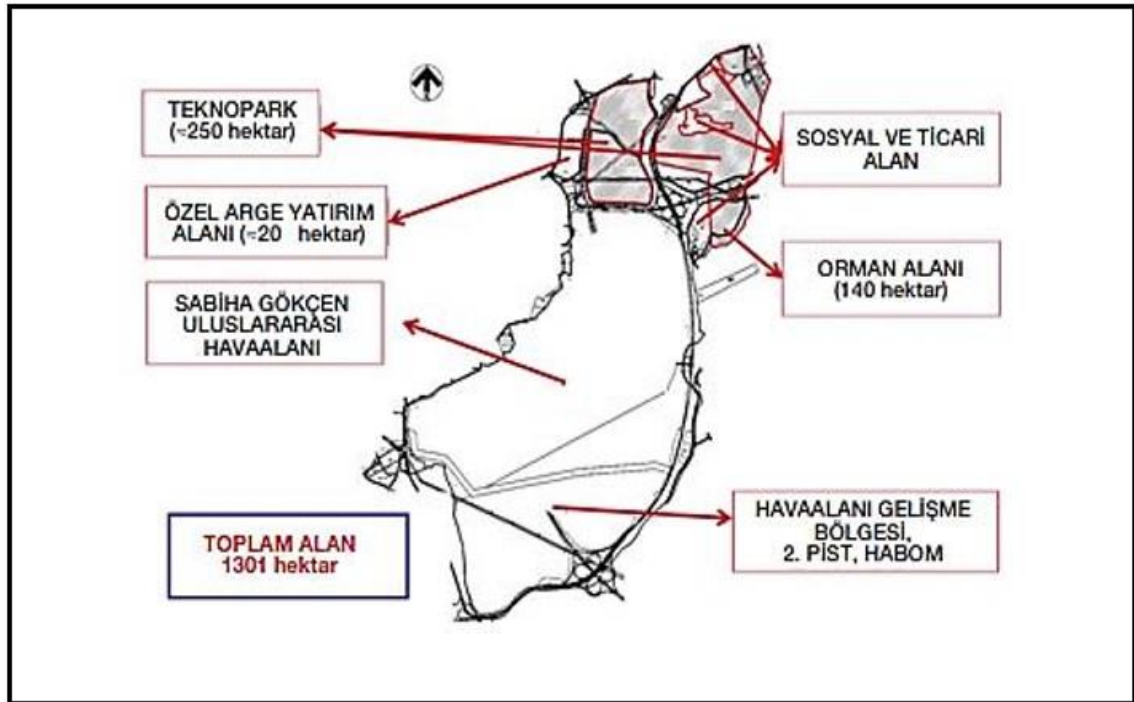
Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan raporda proje kapsamı;

- a) Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı,
- b) Serbest bölge idaresi,
- c) Serbest bölge statüsünde;
İleri Teknoloji Endüstri Parkı (TEKNOPARK)
Uluslararası Havacılık Bakım, Onarım ve Modifikasyon Merkezi(HABOM)
- d) Ticari ve Sosyal Bölge,
- e) İleri Teknoloji Enstitüsü/Üniversite

yer alacaktır (DPT 2000, s. 125).

İTEP Planı Şekil 3.5'de gösterilmiştir.

Şekil 3.5: İTEP Planı



Kaynak: Aydın, Osmançavuşoğlu 2009 s. 52-54

İTEP projesinde çalışmalara 8 Şubat 1998 tarihinde havalimanının temeli atılarak başlanmıştır. 17 Aralık 1998 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla havalimanına dünyanın

ilk kadın savaş pilotu olan Sabiha Gökçen'in adı verilmiştir. İSG Havalimanı'nın ilk etabı Pendik Kurtköy'de Ocak 2001 de tamamlanarak hizmete alınmıştır. Şekil 3.6'da İSG Havalimanı'nın konumu gösterilmiştir.

Şekil 3.6: İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı konumu



Kaynak: Google Earth, Eylül 2016

İlk aşamada; 3 milyon yolcu/yıl kapasiteli Dış Hatlar Terminali, 500.000 yolcu/yıl kapasiteli İç Hatlar Terminali ve 90.000 ton/yıl kapasiteli Kargo Bölümü ile faaliyete geçmiştir.⁸

Açıldığı ilk yıllarda İSG Havalimanı'na yeterli talep olmamış, yoğun olarak kullanılmaya ancak 2005 yılından itibaren başlamıştır (Tablo 3.1).

İSG Havalimanı işletmesi açıldığı tarihten itibaren hisselerinin yüzde 96'sı SSM'ye ait olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) tarafından yürütülmüştür. 1 Mayıs 2008 tarihinden itibaren terminallerin işletme hakkı, otopark işletmesi, kargo, yer hizmetleri, yakıt ikmal operasyonları ile havalimanı oteli 20 yıl süre ile "İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş." ye devredilmiştir. Ancak HEAŞ; havalimanı kontrol yetkisini sürdürmektedir.⁹

⁸ <http://sgairport.com/kurumsal/tarihce> 17.09.2016

⁹ <http://www.tskgv.org.tr/havaalani-isletme-ve-havacilik-endustrileri-a-s-heas/> 17.09.2016

Devir ve sonrasında yapılan yatırımlarla birlikte yıllık yolcu kapasitesi 25 milyon yolcu/yıl'a çıkarılan İSG Havalimanı'nda (Şekil 3.7); 2015 rakamlarına göre 28 milyondan fazla yolcu taşınmıştır. İSG Havalimanı açıldığı 2001 yılından itibaren taşınan yolcu sayıları Tablo 3.1'de yer almaktadır.

Tablo 3.1. İSG Havalimanı yıllık taşınan yolcu sayıları

YILLAR	İÇ HAT TAŞINAN YOLCU SAYILARI	DIŞ HAT TAŞINAN YOLCU SAYILARI	TOPLAM TAŞINAN YOLCU SAYILARI
2001	11.924	35.453	47.377
2002	2.975	127.302	130.277
2003	2.826	154.346	157.172
2004	10.323	235.278	245.601
2005	559.824	459.922	1.019.746
2006	2.153.561	762.893	2.916.454
2007	2.563.283	1.228.342	3.791.625
2008	2.789.743	1.568.967	4.358.710
2009	4.547.945	2.092.285	6.640.230
2010	7.665.021	3.933.005	11.598.026
2011	9.117.049	4.571.964	13.689.013
2012	9.762.757	5.045.827	14.808.584
2013	12.029.430	6.813.358	18.842.788
2014	15.028.244	8.603.620	23.631.864
2015	18.581.984	9.703.594	28.285.578

Kaynak: HEAŞ Havalimanı Yolcu ve Uçuş İstatistikleri¹⁰

320 bin m²'lik yeni terminal binası ve ekleri, 31 Ekim 2009 tarihinde hizmete açılan İSG Havalimanında;

- a) 116 adet check-in kontuarı ve self check-in kioskları,
- b) 50 pasaport kontuarı,

¹⁰ <http://www.sgairport.com/sabiha-gokcen-havalimani/havalimani-yolcu-ve-ucus-istatistikleri>
19.09.2016

- c) 5.000 m² kafe ve restoran alanı,
- d) 4.500 m² Duty Free alanı,
- e) İki katlı VIP binası,
- f) 400 m² konferans salonu,
- g) 4.718 araç ve 72 otobüs kapasiteli 4 katlı otopark,
- h) 128 odalı Havalimanı Oteli,
- i) 8 adet en büyük gövdeli veya 16 adet orta gövdeli uçağa eş zamanlı olarak hizmet verilebilecek çoklu uçak park ettirme sistemi,
- j) EDS (Patlayıcı Teşhis Sistemleri) bagaj görüntüleme sistemi bulunmaktadır.¹¹

Şekil 3.7: İSG Havalimanı görseli



Kaynak: <http://www.hurhaber.com/sabiha-gokcen-havalimani-na-ikinci-pist-geliyor/haber-695970> Eylül 2016

İSG Havalimanı; yolcu rakamları baz alınarak 2009, 2010, 2012 ve 2013 yıllarında Avrupa'nın en hızlı büyüyen havalimanı ödülünü almıştır.¹²

2009 yılında açılan yeni terminal binası ve ekleri ile 25 milyon yolcu/yıl kapasitesine ulaşan havalimanında; 2015 yılında kapasitenin üzerinde, 28 milyon yolcu taşınmıştır (Tablo 3.1). Bu veriler ışığında ve artan taleplere bağlı olarak 2. Pist ve 112 metrelik kule projesi inşaatına başlanmıştır. Mevcutta bulunan 3.000 metrelik pistin yanına 3.500

¹¹ <http://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/isg-hakkinda> 19.09.2016

¹² <http://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/isg-hakkinda> 19.09.2016

4. İSTANBUL SABİHA GÖKÇEN ULUSLARARASI HAVALİMANI'NIN PENDİK İLÇESİ'NDEKİ KENTSEL GELİŞİME OLUMLU ETKİLERİ

İSG Havalimanı'nın, Pendik İlçesi kent gelişimine olan etkilerini analiz edebilmek için öncelikle İSG Havalimanının gelişimini incelemek gerekmektedir.

İSG Havalimanı taşınan yolcu sayılarına bakıldığında; ilk açıldığı yıl olan 2001'de 47.377 yolcu taşınmış, 2005 yılına kadar yıllık yolcu sayısı 1 milyonun altında kalmıştır. 2005 yılında bir önceki yıla oranla yaklaşık 4 kat artış yaşanmış ve taşınan yolcu sayısı 1 milyonun üzerine çıkmıştır (Tablo 3.1).

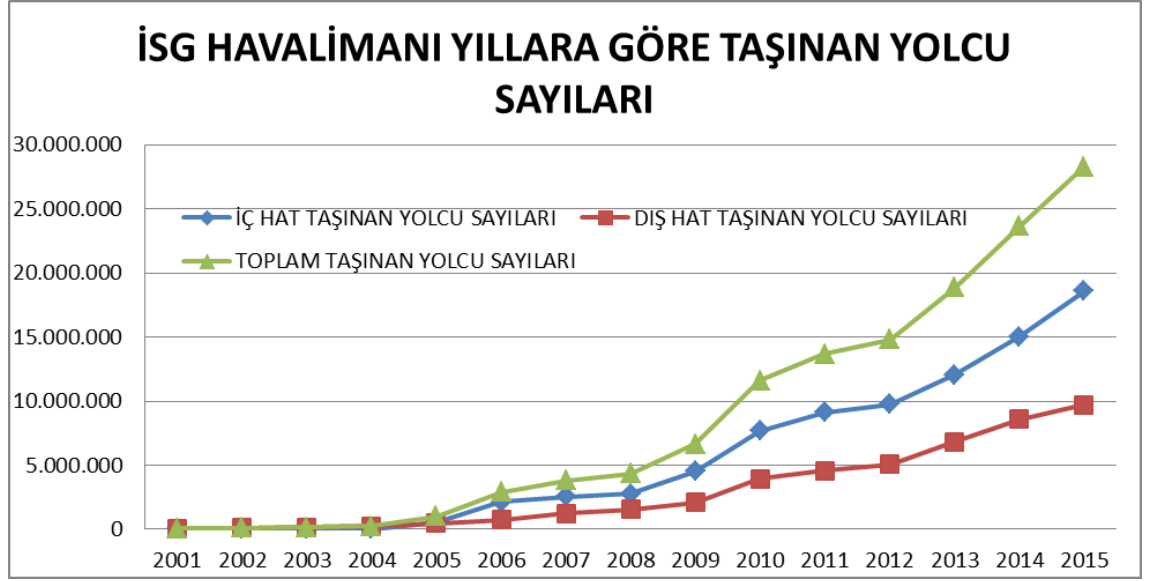
2006 yılından itibaren ivmeli bir artışın yaşandığı İSG Havalimanı'nda bu ivmeli artışa özellikle; 2009 yılında açılan yeni terminal binası ile kapasitenin de artması ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın havayolu ulaşımını geliştirme öncelikli politikalar izlemesi etkili olmuştur. 2003 yılında, "Bölgesel Havayolu Projesi"nin hayata geçmesi ile hava ulaşımı lehine bir durum oluşmuş, 2005 yılından sonra havayolu ulaşımı bütün ülkede yaygınlaşmaya başlamıştır. Ayrıca İSG Havalimanı'nın gelişmesinde ve rakamların bu derece ivmelenmesinde etkili olan diğer bir unsur ise 2005 yılı itibari ile düşük maliyetli havayolu kategorisinde¹⁶ hizmet vererek ekonomik uçuş imkanı sağlayan ve uçuş üssü olarak da İSG Havalimanı'nı kullanan özel bir havayolu şirketinin¹⁷ hem uçuş hem de yolcu sayılarını artırması etkili olmuştur (Karaca 2015, s. 73).

Yaşanan bu gelişmelerin de etkisiyle yolcu sayılarındaki ivmeli artış her yıl devam etmiş ve 2015 yılı rakamlarına bakıldığında 28 milyondan fazla yolcu taşınmıştır. İSG Havalimanında taşınan yolcu sayılarındaki artışı gösteren grafik Tablo 4.1'de verilmiştir.

¹⁶ Bakım standartları, güvenlik gibi konularda diğer hava yolu firmalarıyla farkları olmayan bu havayolu firmaları; doğrudan bilet satışı, uçuş sırasında yemek hizmeti olmaması, yüksek yoğunluklu oturma düzeni, kısa mesafeye odaklanma, tek tip filo yapısı ve ikincil havalimanlarının kullanımı gibi sebeplerle maliyetlerini düşürerek ekonomik bilet imkânı sunmaktadır.

¹⁷ Pegasus Havayolları; uçuş üssü olarak İSG Havalimanı'nı kullanmakta, düşük maliyetli havayolu kategorisinde hizmet vermektedir.

Tablo 4.1 İSG Havalimanı yolcu sayıları artış grafiği



Kaynak: HEAŞ Havalimanı Yolcu ve Uçuş İstatistikleri

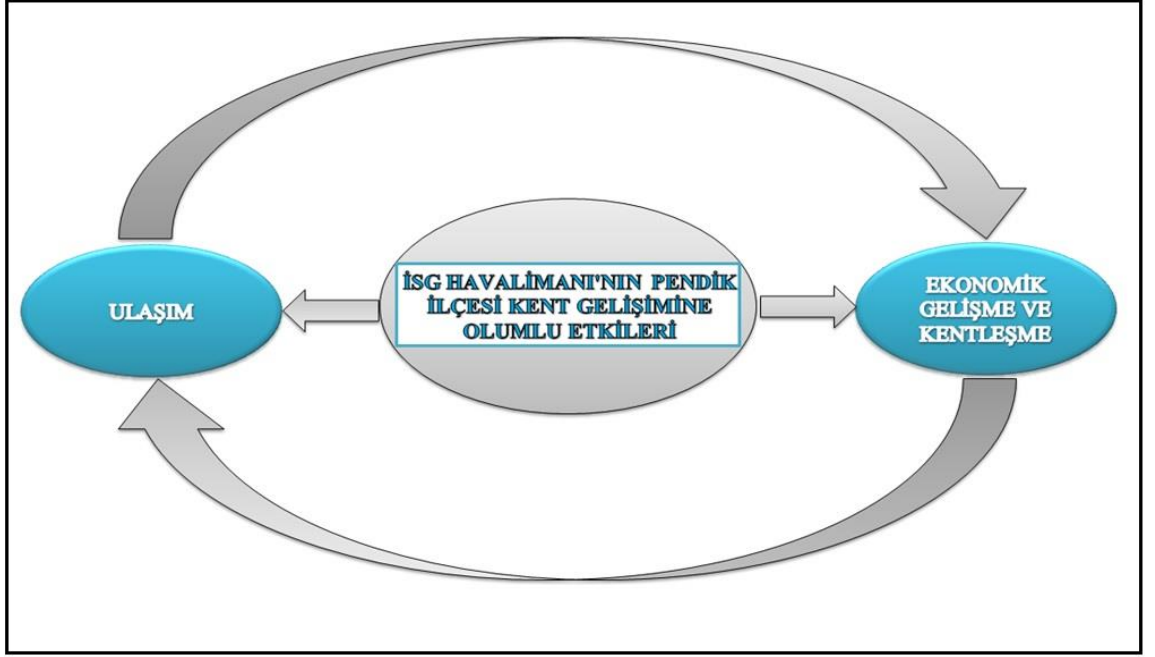
Kentsel alandaki gelişme deseni ile kent formu; erişebilirliği, ulaşım taleplerini ve hareketlilik seviyesini belirleyen en önemli etkenler olarak ulaşım sistemi ile ulaşım türünün seçimini şekillendirmektedir. Ayrıca ulaşım sisteminin teknolojik ve mekansal özellikleri ise kentsel gelişme büyüklüğünde, formunda ve yönünde belirleyici olmaktadır (Kentleşme Şurası 2008, s. 8).

Gelişmiş bir ekonomiye sahip olmak için, gelişmiş bir ulaşım sistemi gereklidir. İşletmeler kuruluş yeri seçerken; pazara, yarı işlenmiş mamule ve enerji kaynaklarına yakın olmak dışında ulaşım olanaklarını da dikkate almaktadır. Sağlık, iş, eğitim merkezleri ile sosyal yaşamın gereksinimi olan yerlere ulaşamadığı zaman yaşam kalitesi düşmektedir. Ayrıca; kaynak ile pazarlara ulaşamadığı durumlarda ise büyüme istenen seviyelerde olamamaktadır (TÜSİAD 2007, s. 35).

Küreselleşen dünya düzeninde ulaşımın önemi her geçen gün daha da artmaktadır. Havalimanının yapılması öncelikle yapıldığı bölgeye toplu taşıma ve özel araçlarla en kısa sürede ulaşılabilmesi gerekliliğinden; bölgenin ulaşım altyapısını değiştirmekte, geliştirmektedir. Ulaşım altyapısı gelişip ulaşılabilirliği artan bölgeleri işletmelerin daha çok tercih etmesi ve havalimanının doğrudan yarattığı iş olanakları sonucu bölgede istihdam artmakta, bölge ekonomisi gelişmektedir. Ulaşım ve istihdam olanakları gelişerek artan bölgelerin doğal olarak demografik yapısı değişmektedir.

İSG Havalimanının Pendik İlçesi'ndeki kentsel gelişime katkısı; bu bilgiler doğrultusunda, 2 ana başlıkta incelenecektir. Bunlar Şekil 4.1'den görüleceği üzere Ulaşım ile Ekonomik Gelişme ve Kentleşme başlıklarıdır.

Şekil 4.1: İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi'ndeki kentsel gelişime etkilerinin inceleneceği 2 ana başlık



4.1.ULAŞIM

Ulaşım ile kentsel gelişim birbirini karşılıklı olarak etkileyen önemli unsurlardır. Temelde kentsel ulaşım; farklı arazi kullanımı türleri arasındaki etkileşimin sonucudur. Kentte oluşan yolculuk tercihlerinde, yolculuk mesafelerinde ve tercih edilen ulaşım türünün belirlenmesinde; arazi kullanım yer seçimi kararları, konum ve mesafelerin birbirlerine uzaklıkları gibi unsurlar etkili olmaktadır (Kentleşme Şurası 2009, s. 24).

İstanbul kentsel gelişimi incelendiğinde; gelişimin ulaşım akslarının etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. Ulaşım sistemlerinin gelişimine paralel olarak; 1965 yılına kadar ki dönemde Doğu-Batı sahil şeridi boyunca, banliyo hatları etrafında kentleşme, 1965-1975 yılları arasında banliyo hattı-E-5 karayolu arasında kentleşme, 1975-1987 E-5 kuzeyinde Tem Otoyoluna yaklaşan kentleşme, 1987-2007 yılları arasında ise Tem Otoyolu etrafında kentleşmenin geliştiği görülebilir (Taşdemir ve Kılıç 2009, s. 6).

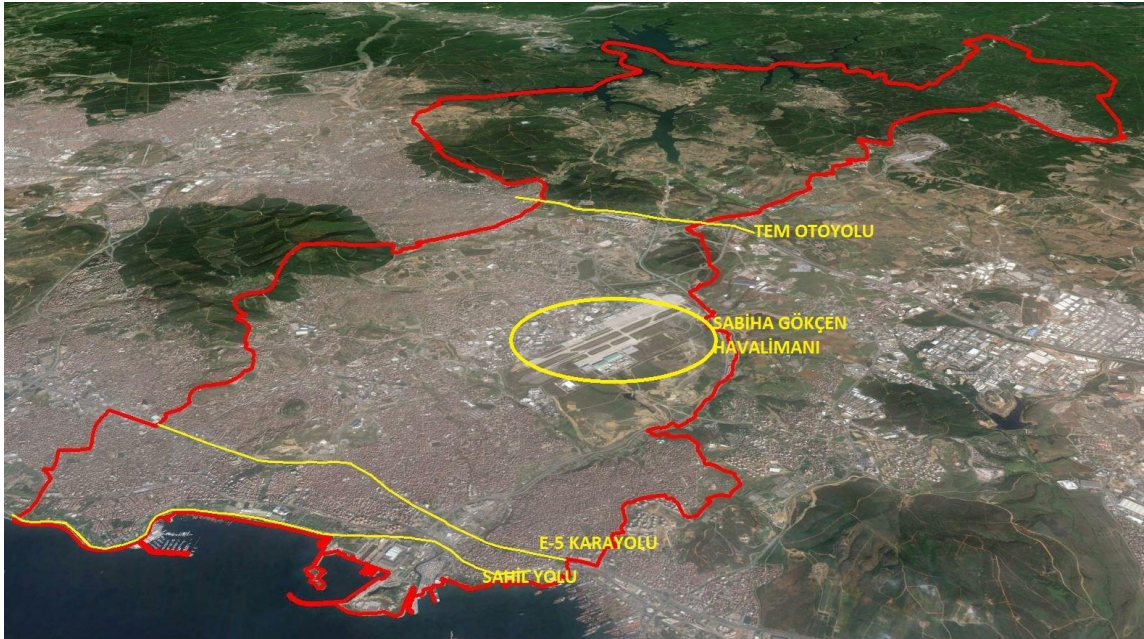
Ayrıca; 1973 yılında Boğaziçi ve 1988 yılında ise Fatih Sultan Mehmet Köprüleri ile bağlantı yollarının açılmasıyla birlikte kuzey yönüne doğru kentleşmenin geliştiği görülmüştür. Kentleşmenin farklı yönlerde gelişmesi sanayi tesislerinin de yer değiştirmesine neden olmuştur (Taşdemir ve Kılıç 2009).

Pendik İlçesi; karayolu, deniz yolu, demir yolu ve hava yolu ulaşımının bir arada yer aldığı yerleşim yerlerinden biridir ve Anadolu Yakası ulaşımında merkez üssü haline gelmektedir. İSG Havalimanı projesi ile birlikte havalimanına ulaşımın hem toplu taşıma araçları hem de özel araçlarla en kısa sürede gerçekleştirilebilmesi amacıyla yatırımlar yapılmıştır ve halen devam eden birçok proje bulunmaktadır.

4.1.1.Karayolu

Şekil 4.2'den görüleceği gibi İSG Havalimanı; doğu-batı doğrultusunda iki ana arter olan D-100 (E-5) Devlet Karayolu ile TEM Anadolu Otoyolu arasında bulunmaktadır. Ayrıca Anadolu Yakası'nın önemli ana arterlerinden biri olan Sahil Yolu da Pendik sahili boyunca devam etmektedir. İSG Havalimanı'ndan TEM Otoyolu'na bağlantı 1,5 km'lik bağlantı yolu ile sağlanmaktadır (Şekil 4.3). TEM Otoyolu'na bu kadar yakın mesafede oluşu büyük önem arz etmekte, İzmit, Yalova, Sakarya ve Bursa gibi kentlere ulaşımın kolaylaşmasını sağlamaktadır.

Şekil 4.2: D-100, TEM ve sahil yolu ile İSG Havalimanı konumu



Kaynak: Google Earth, Eylül 2016

Şekil 4.3: İSG Havalimanı bağlantı yolu



Kaynak: Google Earth, Eylül 2016

Pendik İlçesi'nin gelişimini etkileyecek bir proje olan Kuzey Marmara Otoyolu projesi de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından hayata geçirilmektedir.¹⁸ Mevcutta bulunan D-100 Devlet Karayolu ve TEM Anadolu Otoyolu'na ek üçüncü bir otoyol olacak olan Kuzey Marmara Otoyolu güzergahı Şekil 4.4'da verilmiştir.

Şekil 4.4: Kuzey Marmara Otoyolu Projesi konumu



Kaynak: <http://megaprojeleristanbul.com/#> Eylül 2016

¹⁸ <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx> 21.09.2016

Bu proje ile transit geçişlerin daha kuzeyden sağlanması, şehir içi trafiğin rahatlatılması amaçlanmaktadır. Toplam uzunluğu 421 km olan projenin Yavuz Sultan Selim Köprüsünü de (3. Boğaz Köprüsü) içeren Odayeri- Paşaköy arasındaki 115 km'lik bölümü tamamlanarak 2016 yılı Ağustos ayında hizmete açılmıştır.¹⁹

İstanbul'da 2000'li yıllardan sonra daha çok artan nüfus hareketliliği, Anadolu Yakasında, TEM Anadolu Otoyolu güzergahında bulunan; Sultanbeyli, Ümraniye ve Pendik İlçelerinde daha çok etki göstermiştir. Buradan hareketle; Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu Projesi; Pendik İlçesi'nde nüfus hareketliliğini ve Pendik İlçesi'nin cazibesini daha da artıracaktır. İstanbul ana ulaşım aksları olan D-100 Karayolu, TEM ve Kuzey Marmara Otoyollarının kesişim noktasında yer alan Pendik İlçesi'nde arazi değerleri de bu gelişime paralel olarak artış gösterecektir (Başkan 2015, s. 112).

Pendik İlçesi kuzey bölgesinin gelişimi Tem Otoyolu ile birlikte başlamış, havalimanının açılmasıyla hızlanmış, Şeyhli, Kurtköy, Çamlık, Harmandere Mahalleleri büyük değişimler yaşamıştır. Pendik İlçesi'ndeki özellikle İSG Havalimanı etkisiyle gelişen ulaşım sistemi aşağıda anlatılmaktadır.

Genel itibari ile Pendik İlçesi'nde var olan ulaşım sistemi otomobil ve toplu taşıma otobüslerinin kullanımına dayalıdır. Üç tanesi Avrupa Yakası başlangıç ve bitişli olmak üzere mevcut durumda İSG Havalimanı duraklı toplam 13 adet İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri'ne (İETT) ait otobüs hattı bulunmaktadır.²⁰ Bunlar;

- E-3 4.Levent Metro- İSG Havalimanı,
- E-9 Bostancı- İSG Havalimanı,
- E-10 Kadıköy- Kurtköy- İSG Havalimanı,
- E-11 İSG Havalimanı- Kadıköy,
- E-18 Altunizade- Ümraniye- İSG Havalimanı,
- 16S İSG Havalimanı- Metrobüs Uzunçayır,
- KM 22 İSG Havalimanı- Cevizli Peronlar,
- SG-1 Kadıköy- İSG Havalimanı,

¹⁹ <http://megaprojeleristanbul.com/#> 21.09.2016

²⁰ <http://www.iETT.istanbul/tr/main/pages/hava-alanlarina-ulasim/76> 21.09.2016

SG- 2 Taksim- İSG Havalimanı,
122 H İSG Havalimanı- Yenişehir- 4.Levent Metro,
130 H Deniz Harp Okulu- İSG Havalimanı,
131 S İSG Havalimanı- Tepeüstü,
132 H Pendik YHT- İSG Havalimanı.

Bu hatlar dışında İSG Havalimanı'ndan Taksim ve Kadıköy'e giden Havalimanı Yolcu Servisi bulunmaktadır. Bu servisler sabah 04.00 ile gece 01.00 arası yarım saat ara ile haftanın 7 günü hizmet vermektedir.²¹

Ayrıca; Bursa, Yalova, Gemlik, Sakarya, Kocaeli, Gebze, Karamürsel gibi çevre il ve ilçelerden İSG Havalimanına ring seferler düzenli olarak yapılmaktadır²² (Şekil 4.5).

Şekil 4.5: İSG Havalimanı-Adapazarı arasında ring sefer yapan toplu taşıma araçları



Kaynak: <http://www.sakaryarehberim.com/haber-sakarya-lider-hava-yolunda-27953.html> Ekim 2016

²¹ <http://www.sabihagokcen.aero/yolcu-ve-ziyaretci/ulasim-ve-otopark/ulasim/havatas> 08.10.2016

²² <http://www.akmisseyahat.com.tr/> 08.10.2016

4.1.2.Raylı Sistem

Pendik'te; mevcutta Kadıköy-Tavşantepe Metro Hattı bulunmaktadır. 2016 yılı Ekim ayında; 3 istasyonu bulunan ve 4,5 km uzunluğunda olan Kartal-Tavşantepe bölümü hizmete açılmıştır.²³ Bu hattın devamı niteliğinde olan ve yapımı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) tarafından sürdürülen; 4 istasyonlu, yaklaşık 7,4 km uzunluğundaki Kaynarca-İSG Havalimanı Metro Hattı inşaatı devam etmektedir.²⁴ 2018 yılında hizmete geçirilmesi planlanan bu metro hattı ile İSG Havalimanından kesintisiz olarak Anadolu ve Avrupa Yakası'ndaki birçok noktaya ulaşım raylı sistem ile mümkün olacaktır. Şekil 4.6'da inşaat çalışmaları devam eden Kaynarca-İSG Havalimanı Metro Hattı ve istasyonları gösterilmiştir.²⁵

Şekil 4.6: Kaynarca-İSG Havalimanı Metro Hattı güzergahı



Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/kaynarca-sabiha-gokcen-13-dakika> Ekim 2016

Çalışmaları devam eden bu hattın yanı sıra; Kaynarca-Tuzla ve Kaynarca-Pendik Metro Hatları projeleri de İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından tamamlanmıştır.

²³ <http://kartalkaynarcametrosu.com/index.php?Git=Genel&id=3> 08.10.2016

²⁴ <http://sabiha-gokcenmetrosu.com/genel-bilgiler-detayi-1444461043182> 08.10.2016

²⁵ <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/kaynarca-sabiha-gokcen-13-dakika> 08.10.2016

Buna göre Kaynarca-Tuzla Metro Hattı ihalesinin 2016 yılı içerisinde yapılarak hattın 2019 yılında hizmete açılması planlanmaktadır. Aynı şekilde Kaynarca-Pendik Hattının da 2019 yılı itibari ile aktif hale getirilmesi planlanmaktadır.²⁶ 2019 yılı itibari ile aktif olması planlanan metro hatları Şekil 4.7'de gösterilmiştir.

Şekil 4.7: 2019 yılı itibari ile Pendik'te aktif olması planlanan metro hatları



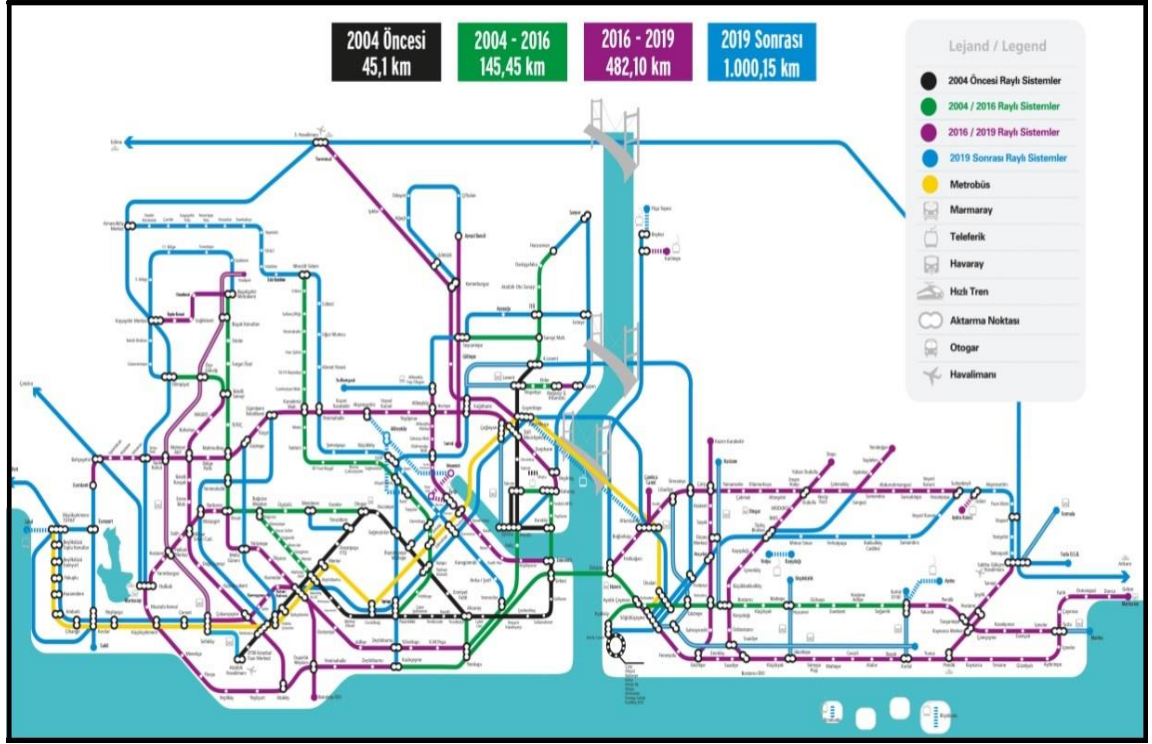
Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/kaynarca-sabiha-gokcen-13-dakika> Ekim 2016

2019 sonrası İBB planlarında kuzeyde, Üsküdar-Ümraniye Metrosu'nun uzatılarak Sultanbeyli'ye oradan da İSG Havalimanı'na bağlanması planlanmaktadır. Şekil 4.8'de İBB tarafından 2004 öncesi mevcut olan, 2004-2016 yıllarında tamamlanarak devreye alınan ve 2016-2019 ile 2019 yılları sonrası planlanan metro hatları gösterilmiştir.²⁷ Şekil 4.8'den de görüleceği üzere, 2019 yılı sonrası planlarında İSG Havalimanından 3. Boğaz Köprüsü geçişli ve 3. Havalimanı varışlı bir raylı sistem projesi de (Yüksek Hızlı Tren Projesi) bulunmaktadır.

²⁶ <http://www.istanbulunmetrosu.com/sayfalar/6/raylisistemhatlari> 08.10.2016

²⁷ <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/2/Haritalar?Kod=0> 10.10.2016

Şekil 4.8: İstanbul Raylı Sistem Haritası



Kaynak: <http://www.istanbulunmetrosu.com/Sayfalar/2/Haritalar?Kod=0> Ekim 2016

Planlanan ve yapılmakta olan metro yatırımları ile İSG Havalimanı'ndan İstanbul'un herhangi bir noktasına en kısa sürede ulaşmak mümkün hale gelecektir. Bu ise Pendik İlçesi'nin cazibesini artıracak, kentsel gelişmenin hızlanmasında etkili olacaktır. Metro yatırımlarının bir diğer amacı ise Kuzey Marmara Otoyolu, Yüksek Hızlı Tren, Banliyo Hattı ve Marmaray gibi projelerin entegrasyonunu sağlamaktır (Şekil 4.8).

Marmaray projesi kapsamında yenileme ve iyileştirme çalışmaları başlatılan Gebze-Haydarpaşa Banliyo Tren Hattı; Anadolu Yakası ulaşımında çok önemli bir yere sahiptir. Marmaray projesi ile Boğaz geçişi tamamlanan ve Gebze-Halkalı arasında hizmet verecek olan 76 km uzunluğundaki hattın 2018 yılında tamamlanarak hizmete açılması planlanmaktadır.²⁸ Gebze-Halkalı raylı sistem hattının tamamlanması ve Kaynarca-Pendik, Kaynarca-Havalimanı Metro Hatlarının da devreye alınmasıyla Pendik İlçesi ulaşım sisteminde entegrasyon sağlanmış olacaktır. Ayrıca İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) Pendik İskelesi vasıtasıyla Yalova'dan, Yüksek Hızlı Tren (YHT) ve

²⁸ <http://www.haberturk.com/ekonomi/ekonomi/haber/1150074-pendik-gebze-banliyo-hatti-acilis-tarihi-belli-oldu> 10.10.2016

banliyo tren hatlarıyla da Kocaeli, Gebze, Sakarya gibi İstanbul çevre il ve ilçelerinden İSG Havalimanı'na ulaşım çok daha hızlı ve konforlu olacaktır. Bu durum insanların yurtiçi ve yurtdışı uçuşlarında İSG Havalimanı'nı tercih etmelerinde etkili olacaktır.

Ankara-İstanbul arasında hizmet vermekte olan Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin İstanbul'daki tek durağı da Pendik'te bulunmaktadır. 2014 yılında tamamlanarak hizmete alınan YHT Hattı; 533 km uzunluğunda ve 250 km/h hıza uygun; çift hatlı, tamamı elektrikli-sinyalli, hızlı demiryolunu içermektedir (Başkan 2015, s. 110). Şekil 4.9'da Ankara-İstanbul (Pendik) YHT Hattı güzergahı ve Şekil 4.10'da ise YHT Pendik İstasyonundan bir görünüş yer almaktadır.

Şekil 4.9: Ankara-İstanbul (Pendik) YHT Hattı güzergahı



Kaynak: <http://www.emlakmetrekare.com/2015/10/06/istanbul-ankara-arasina-super-yuksek-hizli-tren-hatti-geliyor/> Ekim 2016

Şekil 4.10: YHT Pendik İstasyonu



Kaynak: <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/25-temmuzda-pendikte> Ekim 2016

YHT Projesi'nin tamamlanarak hizmete açılmasıyla Pendik'te ulaşım imkanları çeşitlenmiştir. Ayrıca 2016 yılı Ekim ayı itibariyle hizmete alınan Kadıköy-Tavşantepe Metro Hattı ve YHT İstasyonu'nun, İSG Havalimanı, Metro, Metrobüs, Marmaray ve Deniz Otobüsleri gibi birçok ulaşım sistemi ile entegrasyonunun sağlanabilmesi amacıyla yeni otobüs hatları eklenmiş, mevcut hatların sefer sayıları artırılmıştır. Şuan YHT İstasyonu'ndan geçen 32 adet İETT Otobüs Hattı bulunmaktadır.²⁹ Bunlardan;

132 H Pendik YHT - İSG Havalimanı ve KM 22 İSG Havalimanı- Pendik Metro - YHT hatları İSG Havalimanı'na gitmektedir.

Pendik YHT İstasyonu'ndan geçen bu 32 adet İETT Hattından 9 tanesi (132F, 132V, 133A, 133K, KM2, KM10, KM13, KM22 ve KM24) aynı zamanda Tavşantepe Metro İstasyonu'ndan da geçmektedir.³⁰ Tavşantepe Metro İstasyonu'ndan İSG Havalimanına direkt giden KM 22 ve E-9 hatları bulunmaktadır.

²⁹ <http://www.iett.istanbul/tr/main/duraklar/227791/PENDİK%20YHT%20İSTASYONU-İETT-Duraktan-Geçen-Hatlar-Durak-Bilgileri-Hattın-Duraktan-Geçiş-Saatleri> 12.10.2016

³⁰ <http://www.iett.istanbul/tr/main/duraklar/212571/TAV%20METRO-%20İETT-Duraktan-Geçen-Hatlar-Durak-Bilgileri-Hattın-Duraktan-Geçiş-Saatleri> 12.10.2016

Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçerek İSG Havalimanı'nı 3. Havalimanı'na, Gebze'yi Halkalı'ya ve Anadolu'dan gelen hızlı trenleri Avrupa'ya ulaştırılacak olan Gebze-3.Köprü-Halkalı Hızlı Tren Projesi; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından planlanmaktadır.³¹ Etüd-Proje çalışmaları devam eden hattın uzunluğu yaklaşık olarak 152 km olacaktır. Şekil 4.11'de Gebze-3.Köprü-Halkalı Hızlı Tren Hattı Projesi güzergahları görülmektedir.

Şekil 4.11: Gebze-3.Köprü-Halkalı Hızlı Tren Projesi



Kaynak: <https://tr.railturkey.org/2016/08/26/gebze-3-kopru-halkali-hizli-tren-hatti-projesi/> Ekim 2016

Bu proje; İSG Havalimanı'nın 3. Havalimanı ile bağlantısını sağlaması açısından önemlidir.

4.1.3. Deniz Yolu Ulaşımı

Önceki bölümlerde de bahsedildiği üzere Pendik; karayolu, deniz yolu, demir yolu ve havayolu ulaşımının bir arada yer aldığı yerleşim yerlerinden biridir. Deniz yolu ile Pendik İlçesi sınırlarında bulunan liman ve iskelelerden yük taşımacılığı ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

³¹ <https://tr.railturkey.org/2016/08/26/gebze-3-kopru-halkali-hizli-tren-hatti-projesi/> 12.10.2016

Pendik İlçesi'nde bulunan İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) iskelesinden (Şekil 4.12); Pendik-Yalova arasında hem yolcu hem de araç taşımacılığı yapılmaktadır. Önceleri İstanbul'un bir ilçesi olan ve yakın mesafede yer alan Yalova'ya; İstanbul'dan Yenikapı ve Pendik olmak üzere sadece iki noktadan arabalı vapur seferleri düzenlenmektedir. Ege Bölgesi'ne açılan bir kapı olması ve Bursa, Balıkesir gibi çevre illerle İstanbul arasındaki bağlantıyı sağlaması açısından stratejik bir konumda yer alan Yalova'ya Anadolu Yakası'nda yalnızca Pendik İlçesi'nden günde 15 gidiş 15 de dönüş olmak üzere toplam 30 sefer düzenlenmektedir.³²

Şekil 4.12: İDO Pendik İskelesi havadan görünüşü



Kaynak: <http://medyaarsivi.pendik.bel.tr/> Ekim 2016

Bursa, Yalova gibi İstanbul'a yakın çevre illerden İSG Havalimanı'na ulaşım açısından İDO Pendik iskelesi önem taşımaktadır. İDO İskelesi'nden İSG Havalimanı'na ulaşımı sağlayan E-9 Otobüs Hattı da mevcuttur.³³

³² <https://book.ido.com.tr/Common/ScheduledVoyageList.jsp> 12.10.2016

³³ <http://www.iETT.istanbul/tr/main/duraklar/210631/PEND%C4%B0K%20%C4%B0DO%20%C4%B0SKELER%20-%C4%B0ETT-Duraktan-Ge%C3%A7en-Hatlar-Durak-Bilgileri-Hatt%C4%B1n-Duraktan-Ge%C3%A7en-Saatleri> 12.10.2016

Pendik İlçesi'nde yük taşımacılığının yapıldığı bir de liman bulunmaktadır. Ro Ro olarak adlandırılan ve tekerlekli araçların taşınmasına olanak veren Ro Ro gemileri ile hızlı ve ekonomik yük taşımacılığı yapılabilmektedir. Ro Ro gemileri karayolunda taşıma yapan tırların, tekerlekli araçların yolculuklarının bir bölümünü veya tamamını gemi ile gerçekleştirmelerine olanak tanımaktadır.³⁴ Pendik İlçesi, Güzelyalı Mahallesi'nde bulunan Un-Ro Ro Limanı; Şekil 4.13'de yer almaktadır.

Şekil 4.13: Pendik, Güzelyalı'daki Un-Ro Ro Limanı



Kaynak: <http://www.unroro.com.tr/medya/tr/12/fotograf-galerisi/39> Ekim 2016

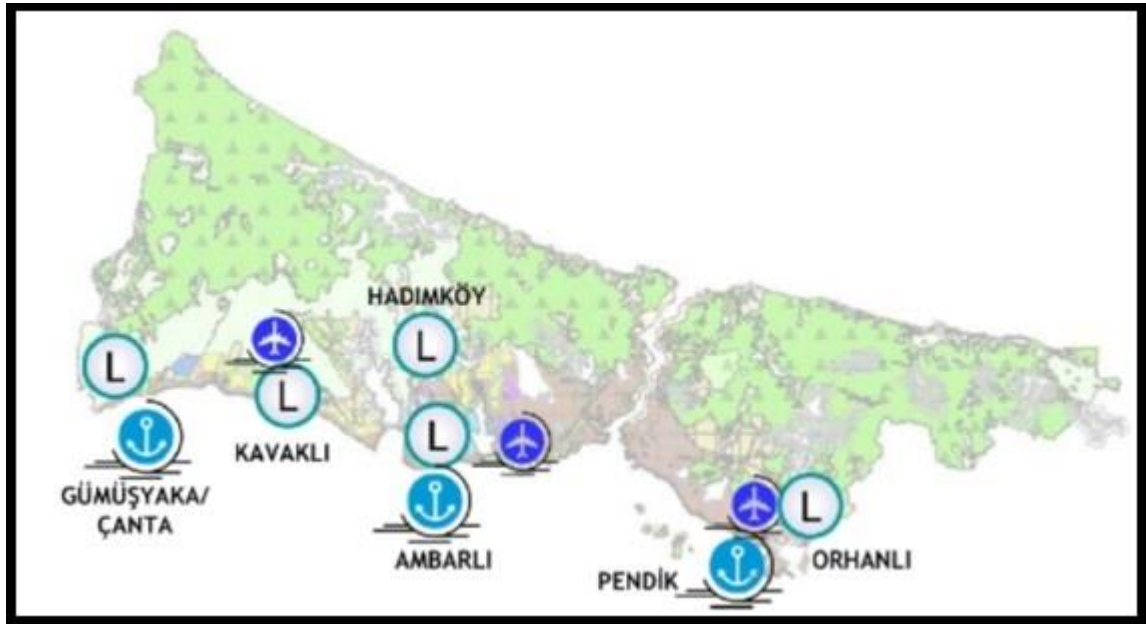
İSG Havalimanı'nın Pendik Bölgesi'nde yapılmasında; Kocaeli ve Sakarya gibi çevre illerinin de etkileri olmuştur. Türkiye için önemli sanayi şehirleri olan Kocaeli ve Sakarya'da bulunan sanayi tesisleri; hammadde temini ve üretilen ürünlerin dağıtımını için gerekli olan lojistik ihtiyacının önemli bir kısmını Un-Ro Ro Limanından sağlayabilmektedir.

³⁴ <http://www.milliyet.com.tr/ro-ro-gemi-tasimaciligi/ekonomi/ydetay/1930906/default.htm> 12.10.2016

Un-Ro Ro Pendik Limanı; 100.000 m² alan üzerinde kurulmuş ve 2006 yılında tamamlanarak hizmete alınmıştır. Limanda 530 Tır'lık park alanı mevcuttur.³⁵ Pendik; hem Un-Ro Ro Limanı, hem de İSG Havalimanı'nın kargo bölümü ile yük taşımacılığında önemli bir noktada bulunmaktadır.

İBB tarafından yapılan planlarda; ülkemizin yıllık lojistik faaliyetlerinin yaklaşık yüzde 60'ının gerçekleştiği İstanbul şehrinde; trafiğin olumsuz etkilenmesine neden olan lojistik faaliyetlerin karayolu yerine denizyolu ve demir yolu kullanılarak, kentin batı ve doğu uçlarında kurulacak merkezlerde toplanması öngörülmüştür. 2009 yılında yapılan İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda önerilen lojistik bölgelerinden bir tanesi de Pendik Güzelyalı'dır. Şekil 4.14'de önerilen bu lojistik merkezlerinin havalimanları ile ilişkisini gösteren harita yer almaktadır.

Şekil 4.14: Önerilen lojistik merkezlerinin liman ve havalimanlarıyla ilişkileri



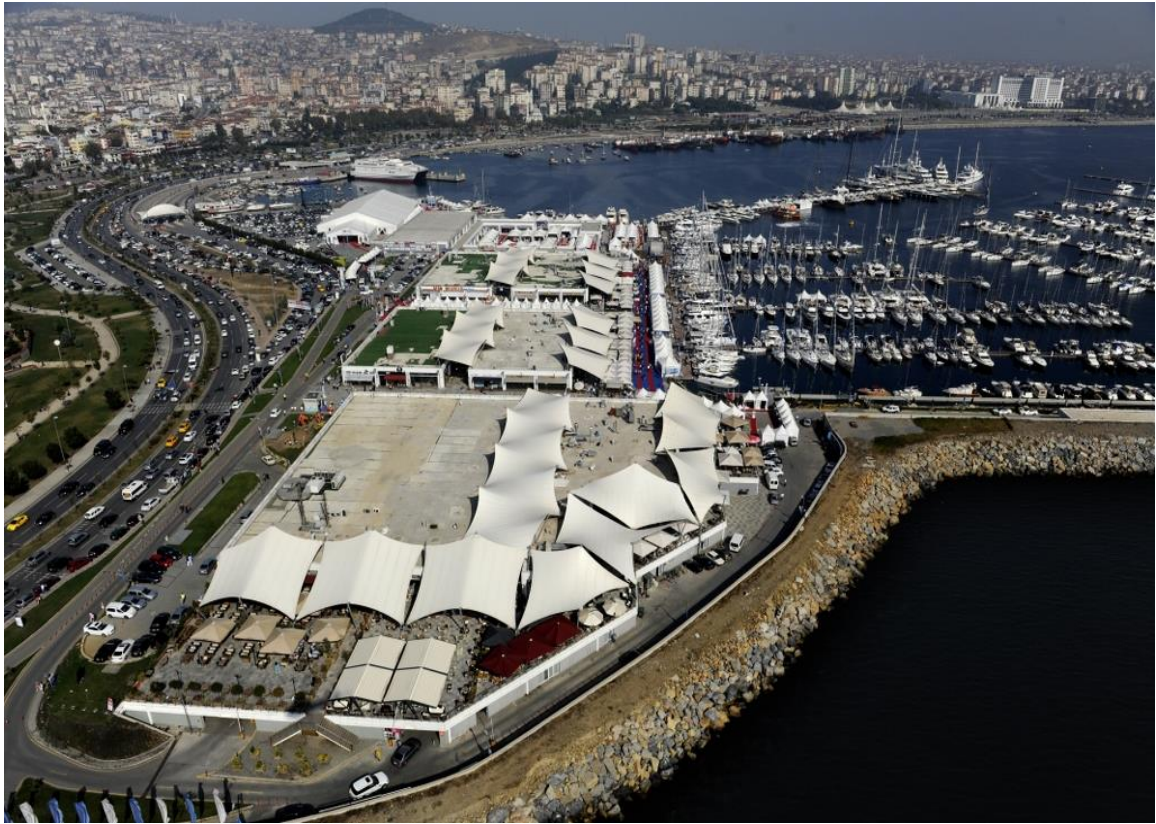
Kaynak: İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu 2009, s. 683

Tüm bu veriler ışığında İSG Havalimanı'nın; hem Pendik İlçesi deniz ulaşımının gelişmesine sağlamış olduğu katkıları, hem de ilçenin lojistik üs olma yolunda sağladığı avantajları görmek mümkündür. Bu açıdan Pendik İlçesi kentsel gelişiminden bahsederken, İSG Havalimanı'nın her alandaki etkilerini görmek mümkündür.

³⁵ <http://www.unroro.com.tr/limanlar/tr/9/istanbul-pendik/51> 12.10.2016

Deniz yolu ulaşımı ile ilgili bilgi verirken; her geçen gün gelişmekte olan Pendik'te, 2009 yılında tamamlanarak faaliyete geçen Marina'dan da bahsetmek gerekir. Cumhuriyet döneminde bir balıkçı kasabası olan, sonrasında ise sayfiye kimliği ile dikkat çeken Pendik İlçesi için deniz ve sahil her dönem önemini korumuştur. Bu önemi nedeniyle İstanbul'un 3. Marinası "İstanbul City Port Marina" Pendik'te inşa edilmiştir (Şekil 4.15). Marina; 11 yüzer iskelesi, 752 bağlama kapasitesi, içerisinde bulunan ticari mağazaları ile Pendik İlçesi'ne artı değer getirmiştir.³⁶

Şekil 4.15: İstanbul City Port Marina



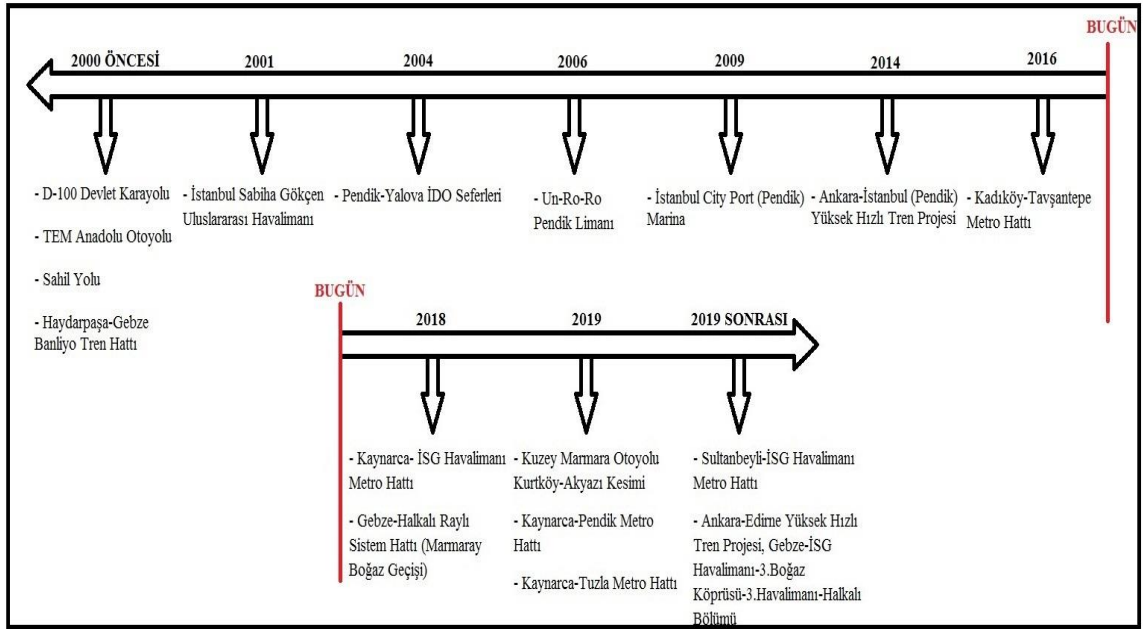
Kaynak: <https://www.youtube.com/watch?v=tXBDnbIPioI> Ekim 2016

İSG Havalimanı'na hem özel araçlar ile hem de toplu taşıma araçları ile ulaşımın hızlı, güvenilir, kesintisiz, konforlu ve ekonomik olarak sağlanabilmesi için Pendik İlçesi'ne birçok yatırım yapılmış ve yeni yatırımlar da devam etmektedir. Mevcut durumda 25 milyon yolcu/yıl kapasitesinin üzerinde yolculuk yapılan İSG Havalimanı'nın kapasitesinin birkaç yıl içerisinde 70 milyon yolcu/yıla çıkacağı düşünüldüğünde; zaten

³⁶ <http://www.marinturk.com.tr/tr/Port/Index/cityport> 13.10.2016

yeterli olmayan toplu taşıma ağının kapasite arttırıldığında çok yetersiz kalacağını görmek mümkündür. Bu nedenle ulaşım ağının özellikle de raylı sistem altyapısının istenen düzeylere gelebilmesi için yatırımlar hızla devam edecektir ve ulaştırma sistemleri ile ulaştırma araçları çeşitlenerek gelişecektir. Ulaşım sistemlerinin entegrasyonunu amaçlayan bu yatırımlar hem İstanbul Büyükşehir Belediyesi hem de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yapılmaktadır. Pendik İlçesi ulaşım altyapısının gelişim sürecini gösteren kronolojik sıralama Şekil 4.16’da gösterilmiştir.

Şekil 4.16: Pendik İlçesi ulaşım altyapısı gelişim süreci



Kentler; ulaştırma alt yapısı geliştikçe gelişmektedir. Dolayısı ile İSG Havalimanı'nın etkisi ile Pendik İlçesi ulaştırma altyapısı hızla gelişmektedir. Bu gelişime paralel olarak Pendik İlçesi'nin kentsel gelişiminin devam edeceğini söylemek mümkündür.

4.2. EKONOMİK GELİŞME VE KENTLEŞME

Bu bölümde; Pendik İlçesi'ndeki kentleşme, ekonomik gelişmeler ve yatırımlar hakkında bilgi verilerek, İSG Havalimanı ile bu gelişmeler arasındaki ilişki değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmede; çeşitli kurum ve kuruluşlardan toplanan sayısal veriler kullanılmaktadır.

Havalimanları buldukları bölgeleri olumlu ve olumsuz birçok açıdan etkilemektedir. Bu konuda yapılmış pek çok bilimsel araştırma bulunmaktadır. Havalimanlarının ekonomik etkileri ile ilgili analiz Tablo 4.2'de yer almaktadır.

Tablo 4.2'den de anlaşılacağı üzere; İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi sınırları içerisinde yer alması, bölgenin ekonomik olarak gelişmesini olumlu yönde etkilemiş, birçok yatırımın gelmesinde etkin olmuştur. İSG Havalimanı'nın ekonomik etkileri yalnızca Pendik İlçesi ile sınırlı kalmamış Tuzla, Kartal, Maltepe gibi çevre ilçeleri de etkilemiştir.

Tablo 4.2: Havalimanı ekonomik etki analizi

Ekonomik Etkiler		
	TANIM	ÖRNEKLER
Doğrudan	Havaalanının işletilmesi yoluyla tamamen/büyük ölçüdeki iş olanakları ve gelir	Havayolları, kontrol görevlileri, taşıyıcılar, yakıt sağlayanlar, oteller, araba park yerleri, havaalanı hizmetleri
Dolaylı	Doğrudan aktivitelere hizmet ve mal sağlama yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir	Reklamlar, temizlik, yiyecek, yapılar
İkincil	Doğrudan veya dolaylı etkinliklere yapılan harcamalar yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir	Restoranlar, eğlence yerleri
Katalitik	Havaalanı ile ilgili etkinlikler sonucu ekonomik aktivitelerin artması yoluyla ortaya çıkan iş olanakları ve gelir	Yatırımcılar, ihracat firmaları, turistik ve hediyelik eşya

Kaynak: York Aviation içinde The Economic and Social Impact of Airports in Europe, York Aviation for ACI Europe, Airport Operator Assosiation, 2005, Speaking for Airports. The Economic and Social Impacts of Airports

İSG Havalimanı hakkında bilgi verirken bahsetmiş olduğumuz İTEP Projesi yalnızca Pendik İlçesi'nin değil bölgenin kaderini değiştirecek büyüklükte bir projedir. Öyle ki İTEP Projesi kamuoyuna; Güneydoğu Anadolu Projesi'nden (GAP) sonraki ülkemizin ikinci büyük projesi olarak lanse edilmiştir (Karaca 2015, s. 66).

İTEP Projesi kapsamında yapılarak hizmete açılan ilk yatırım İSG Havalimanı olmuştur. Bu proje kapsamında bulunan TEKNOPARK ve HABOM yatırımları ile havalimanı gelişim bölgesi içerisinde 2. Pist yapımı bu projenin önemli ayaklarını oluşturmaktadır. Ayrıca TEKNOPARK'ın ticari ve sosyal ihtiyaçlarına cevap vermesi için ayrılan Ticari ve Sosyal Bölge ekonomiyi olumlu yönde etkileyecek önemli yatırımlar olarak ön plana çıkmaktadır. Özellikle Pendik İlçesi açısından büyük önem arz eden İTEP yatırımları ile İSG Havalimanı sonrasında Pendik'te yaşanan ekonomik gelişmeler hakkındaki değerlendirme aşağıda yer almaktadır.

4.2.1.Büyük Ölçekli Yatırımlar

4.2.1.1.Havacılık Bakım, Onarım ve Modifikasyon Merkezi (HABOM)

Türk Hava Yolları (THY) ve SSM arasında; 2004 yılında, HABOM tesisleri kurulumu için 25 yıl kiralama esasına dayalı bir protokol imzalanmıştır. Bu imzalanan protokol ile THY; yalnızca kendi uçaklarının bakım, onarım, modernizasyon hizmetlerini değil aynı zamanda hem yurtiçindeki diğer hava yolu firmalarına hem de bölge ülkelerine hizmet vermeyi amaçlamıştır. Ayrıca Orta Doğu ve Uzak Doğu'ya uçan yabancı hava yolu firmalarına da bakım, onarım üssü oluşturmayı hedeflemiştir (Karaca 2015, s. 68).

2005 yılı itibari ile çalışmaları başlayan proje; İSG Havalimanı içerisinde, 380.000 m² kapalı alana kurulmuş ve 2014 yılında hizmete açılmıştır (Şekil 4.17). Mevcut durumda; dar gövdeli ve geniş gövdeli uçak hangarları bulunan tesisin dar gövdeli uçak hangarında aynı anda 11 uçağa, geniş gövdeli uçak hangarında ise aynı anda 3 uçağa hizmet verilebilmektedir. Toplam 3.100 kişinin çalıştığı tesisin yıllık 500 milyon dolar ciro elde edeceği tahmin edilmektedir. Tam kapasite faaliyete geçtiğinde ise toplam 7.000 kişiye istihdam sağlayacak olan bu tesisin yıllık cirosunun da 1,5 milyar doları bulması hedeflenmektedir. Konumu itibari ile dünyadaki toplam filonun yüzde 39'luk bölümüne hakim bir bölgede bulunan HABOM'un, havacılık sektöründe ülkemizin payını ve önemini arttıracığı öngörülmektedir.³⁷

³⁷ <http://www.turizm gazetesi.com/news.aspx?id=74132> 14.10.2016

Şekil 4.17: HABOM



Kaynak: <http://www.3eelectrotech.com.tr/assets/uploads/yazigorsel/ec657-untitled-1.jpg> Ekim 2016

Ülkemiz havacılık sektörü için çok önemli bir yatırım olarak görülen HABOM; şüphesiz mevcutta sağladığı istihdam ve ciro ile içerisinde bulunduğu Pendik İlçesi'ne de ekonomik anlamda önemli getiriler sağlamaktadır.³⁸

4.2.1.2.İleri Teknoloji Endüstri Parkı (TEKNOPARK)

İTEP Projesi kapsamında kamulaştırılan 13 milyon m²'lik arazinin yaklaşık 2,5 milyon m²'si TEKNOPARK İSTANBUL Projesi için tahsis edilmiştir. Bu arazide 49 yıllığına SSM'ye tahsis edilmiş olan yaklaşık olarak 140 hektar büyüklüğünde bir orman alanı da bulunmaktadır (Aydın ve Osmançavuşoğlu 2009).

TEKNOPARK İSTANBUL Projesi; yerli ve yabancı müteşebbislerin ülkemiz teknoloji geliştirme çalışmalarına katkıda bulunabilmeleri için yapılmış, kuruluş heyetinde SSM, İstanbul Ticaret Odası (İTO), İstanbul Ticaret Üniversitesi, HEAŞ ve Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret Anonim Şirketinin bulunduğu bir teknoloji geliştirme bölgesi projesidir.³⁹ Projenin hedef endüstrileri arasında; havacılık ve uzay teknolojileri, savunma sanayi, sağlık bilimleri, enerji, denizcilik, elektronik, telekomünikasyon endüstrileri, mikro işlemciler, nano ve mikro malzemeler, bilgi teknolojileri, otomasyon teknolojileri, hassas mühendislik ve robot teknolojileri, vb. bulunmaktadır (Aydın ve Osmançavuşoğlu 2009).

³⁸ <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/pendike-havacilikta-dev-tesis> 14.10.2016

³⁹ <http://www.teknoparkistanbul.com.tr/tr/hakkimizda/ortaklarimiz> 14.10.2016

6 Bloktan oluşan 62.000 m² kapalı kullanım alanına sahip ilk etabı 2014 yılında açılan TEKNOPARK İSTANBUL'da (Şekil 4.18), 2016 yılı itibari ile 127 firma hizmet vermektedir.⁴⁰ 2023 yılına kadar tamamlanması planlanan ve tamamlandığında ülkemizdeki tüm teknoparklardan 3 kat daha büyük olacak, aynı zamanda Avrupa'nın 3. büyük teknoparkı olacak bu projede; toplamda 950.000 m² kapalı alan, 30.000'i Ar-Ge olmak üzere 50.000 çalışan olacaktır.⁴¹

“Pendik'in 25 yıllık hayali” olarak nitelendirilen TEKNOPARK İSTANBUL Projesi'nin; Pendik İlçesi'nin gelişimi için oldukça önemli olduğu görülmektedir.

Şekil 4.18: TEKNOPARK İSTANBUL



Kaynak: <http://www.anadoluyakasi.net/teknopark-istanbul-acilis-icin-gun-sayiyor/> Ekim 2016

⁴⁰ <http://www.teknoparkistanbul.com/tr/firmalar/firma-listesi/1> 14.10.2016

⁴¹ <http://www.haberler.com/teknopark-istanbul-icin-geri-sayim-basladi-4972584-haberi/> 14.10.2016
<http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/teknopark-acilis-icin-gun-sayiyor> 14.10.2016

4.2.1.3.İTEP Ticari ve Sosyal Bölge

İTEP Projesi kapsamında kamulaştırılan 13 milyon m²'lik arazinin kuzey kısmında kalan, yaklaşık 2,1 milyon m²'si; sosyal ve ticari ihtiyaçların karşılanabilmesi amacıyla İTEP Ticari ve Sosyal Bölge olarak ayrılmıştır (Kurbak 2010, s. 90). İlk imar planlarında kongre/konferans, sergi ve otel alanı olarak planlanmış olan bu alan içerisindeki 20 hektarlık arazi, özel yatırım alanına dönüştürülmüştür (Erel 2010, s. 11). İTEP bünyesinde bir de serbest bölge kurulması planlanmıştır. Ancak; hem serbest bölge ile alakalı hem de ticari ve sosyal bölgeye ilişkin mevcutta faaliyete geçen bir çalışma söz konusu değildir (Karaca 2015, s. 70).

4.2.1.4.İSG Havalimanı 2. Pist ve Kule Projesi

Taşınan yolcu sayılarındaki ivmeli artışın sürekli devam ettiği İSG Havalimanı'nda mevcut kapasitenin yetersiz duruma gelmesiyle 2.Pist Projesi gündeme gelmiştir. DHMİ tarafından yapılmakta olan büyüme projesi; altyapı ve üst yapı olmak üzere iki etapta oluşmaktadır. İlk etabı ihale edilerek inşaat çalışmalarına başlanan proje kapsamında; mevcutta bulunan 3.000 metre uzunluğundaki piste paralel 3.500 metre uzunluğunda ve 60 metre genişliğinde yeni bir pist, park alanları, yeni terminal binası ve ülkemizin en uzun kulesi yapılmaktadır.⁴² Kapasitenin 70 milyon yolcu/yıla çıkacağı büyüme projesine ait görsel Şekil 4.19'da verilmiştir.

⁴² <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/uc-dev-yatirim-pendikin-gururu-odu> 15.10.2016

Şekil 4.19: İSG Havalimanı 2.Pist ve Kule Projesi



Kaynak: <http://www.kokpit.aero/iste-yeni-sabiha-gokcen/> Ekim 2016

İSG Havalimanı büyüme projesi ile havalimanına, dolayısı ile Pendik İlçesi'ne, 1,3 milyar dolar tutarında bir yatırım yapılmaktadır. Proje kapsamında inşa edilecek olan ve şehrin silüetini değiştirecek, 112 metre uzunluğunda, 26 metre çapında, dünyada türünün en uzun örneklerinden biri olacak kule proje çalışmaları da devam etmektedir.⁴³ İSG Havalimanı büyüme projesinin 2018 yılı itibari ile tamamlanarak hizmet vermeye başlaması planlanmaktadır.⁴⁴

4.2.1.5. Diğer Kamu ve Özel Sektör Yatırımları

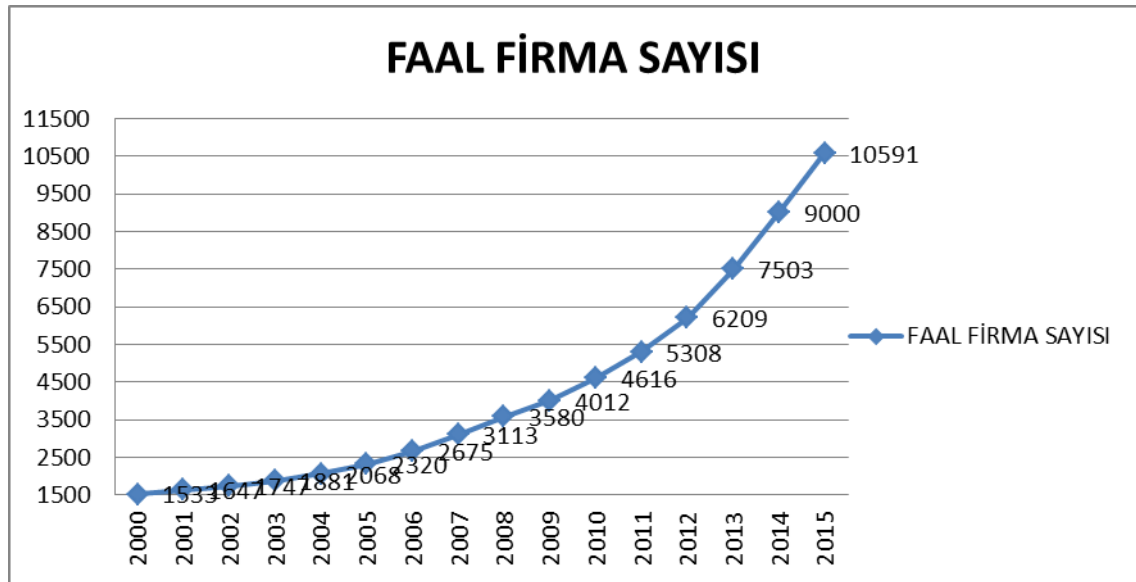
Pendik İlçesi'ne kamu kaynaklı yatırımların yanı sıra, özel sektör tarafından da çeşitli yatırımlar yapılmaktadır. Kara, deniz, hava ve demir yolu ulaşımını birlikte sunabilmesi özelliğiyle Anadolu Yakası'nın ulaşım üssü olma iddiası ve Teknopark İstanbul ile de Türkiye'nin teknoloji üssü olma iddiası; şirket merkezlerinin, kargo merkezlerinin, ofislerin, bankacılık üslerinin Pendik İlçesi'ne yönelmelerinde önemli rol oynamaktadır.

⁴³ <http://www.sabiha.gov.tr/basin-odasi/basin-kupurleri/sabiha-gokcene-13-milyar-dolara-2-pist> 15.10.2016

⁴⁴ <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/uc-dev-yatirim-pendikin-gururu-oldu> 15.10.2016

Ekonomik gelişimi gösteren parametrelerden biri olarak; ilçe sınırları içerisinde faal bulunan firma sayılarına bakmak mümkündür. İTO'ya kayıtlı faal firma sayılarını gösteren Tablo 4.3'e bakıldığında; 2000 yılında Pendik'te yalnızca 1.533 firma faal bulunmaktadır. Pendik İlçesi gelişimine paralel olarak faal firma sayıları da artış göstermiştir. Buna göre; 2005 yılında Pendik'teki faal firma sayısı 2.320 iken, 4 yıl içerisinde bu sayı iki katına çıkmış; 2009 yılında 4.012'ye ulaşmıştır. Özellikle 2011 yılından itibaren firma sayılarındaki önemli artış oranları dikkat çekmektedir ve 2015 itibari ile faal firma sayısı 10.591'e ulaşmıştır. 2001'den 2015 yılına kadar geçen sürede firma sayılarında yüzde 600'ü bulan artış oranı, ekonomik gelişimi göstermesi açısından önemlidir.

Tablo 4.3: Pendik İlçesi faal firma sayılarının yıllara göre değişimi grafiği



Kaynak: İstanbul Ticaret Odası, Ekim 2016

Pendik İlçesi'nde yapılan özel sektör yatırımlarına örnek olarak E-5 Karayolu'ndan İSG Havalimanı'na bağlantının sağlandığı Tersane Köprüsü kavşağında yükselmekte olan Garanti Bankası Pendik Teknoloji Kampüsü inşaatı gösterilebilir (Şekil 4.20). 50 dönüm arazi üzerine kurulu, 142.000 m² kapalı alana sahip bu yatırım ile 4.000 kişiye istihdam sağlanması planlanmaktadır. 2017 Haziran ayında hizmete açılacak kampüs içerisinde, Garanti Bankası'nın teknoloji, operasyon ve çağrı merkezleri yer alacak,

ofislerin yanı sıra spor salonu, kafeterya, oditoryum gibi dinlenme alanları da bulunacaktır.⁴⁵

Şekil 4.20: Garanti Bankası Pendik Teknoloji Kampüsü



Kaynak: <http://www.insaatdunyasi.com.tr/arsiv/yazi/75-garanti-pendik-kampusu-4000-kisilik-teknolojik-koy> Ekim 2016

Garanti Bankası Teknoloji Kampüsü'nün Pendik İlçesi'nde yapılmasında; bulunduğu konum itibari ile sahil, E-5, TEM yollarının yanında olması, İSG Havalimanı'na yakın olması ve deniz, kara, metro ulaşımına olanak tanınması nedenleri etkili olmuştur.⁴⁶ Bu durum Pendik İlçesi'nin gelişimine, İSG Havalimanı'nın etkilerinin somut bir örneğidir.

İstanbul'un bir turizm şehri oluşu, yurt dışı uçuşların önemli seviyelerde gerçekleşmesinde rol oynamaktadır. Yapılan yurt içi ve yurt dışı; turizm, eğitim, sağlık, toplantı, kongre amaçlı seyahatler; özellikle havalimanı bölgelerinde konaklama ihtiyacının oluşmasına ve artmasına neden olmaktadır. Pendik İlçesi'nde İSG Havalimanı yapıldıktan sonra konaklama tesisleri yatırımlarında da önemli gelişmeler

⁴⁵ <http://www.milliyet.com.tr/garanti-4-bin-kisilik-teknoloji-ussu-kuruyor/ekonomi/ekonomidetay/10.10.2012/1609431/default.htm> 15.10.2016

⁴⁶ <http://www.insaatdunyasi.com.tr/arsiv/yazi/75-garanti-pendik-kampusu-4000-kisilik-teknolojik-koy> 15.10.2016

yaşanmıştır. Mevcutta küçük ve büyük ölçekli çok sayıda konaklama tesisi bulunmaktadır.* Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan veriler doğrultusunda 2001 yılında Turizm İşletme ve Turizm Yatırım Belgeli yalnızca Pen Oteli bulunmakta iken 2015 yılı itibari ile Turizm İşletme ve Turizm Yatırım Belgeli Konaklama Tesisi sayısı 10'u geçmiştir. Bunlar; Pen Oteli, İnera Hotel, Crowne Plaza Hotel, Divan Otel, Miracla Hotel, Green Park Hotel, Airport Otel, Work-Square Otel, Nearport Hotel ve Troyka Bay Otel'dir (Kültür ve Turizm Bakanlığı 2016).

Turizm İşletme ve Turizm Yatırım Belgeli konaklama tesislerinin yatak sayılarını gösteren grafik Tablo 4.4'de verilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı 2016).

Tablo 4.4: Turizm işletme ve turizm yatırım belgeli konaklama tesisleri yatak kapasitelerinin yıllara göre değişimi



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü, Mart 2016

Araç kiralama firmaları özellikle havalimanlarında çok önemli bir ihtiyaca cevap vermektedir. İSG Havalimanı'nın da etkisiyle Pendik İlçesi sınırları içerisinde çok sayıda araç kiralama firması bulunmaktadır. Ayrıca; İSG Havalimanı'nda mevcutta 11 adet araç kiralama ofisi bulunmaktadır.⁴⁷

⁴⁷ <http://www.sabihagokcen.aero/yolcu-ve-ziyaretci/ulasim-ve-otopark/ arac-kiralama> 16.10.2016

* Pendik Belediyesi tarafından İşyeri Ruhsatı verilen, yasal olarak bulunan otel ve pansiyon sayısı 34 adettir.

Gelişimini hızlı bir şekilde devam ettirmekte olan Pendik'te yapılan Alış Veriş Merkezi (AVM) yatırımları da dikkat çekmektedir. Havalimanının faaliyete başladığı 2001 yılında Pendik İlçesi'nde merkezde bulunan mağazalar dışında AVM bulunmamaktaydı. Ancak son 10 yılda, özel sektör tarafından Pendik İlçesi'ne birçok AVM yapılmıştır. 2008 yılında açılan Viaport Outlet Center Pendik'in ilk AVM'si olması açısından önem arz etmektedir. 2015 yılı itibari ile Pendik İlçesi sınırları içerisinde toplam 6 adet AVM bulunmaktadır. Bunlar; Viaport Outlet Center, Pendorya, Neomarin, Metro Gross Market, Marina ve Kurtköy Atlantis'dir (Şekil 4.21).

Şekil 4.21: Pendik İlçesi'nde bulunan AVM'lerin konumları



Kaynak: Google Earth, Ekim 2016

Viaport Outlet Center (Şekil 4.22); Türkiye'nin outlet konseptli en büyük AVM'si olmasının yanı sıra; 69.000 m² lik alana kurulu, içerisinde 198 mağazanın ve lunaparkın bulunduğu, 4.500 araç kapasiteli otoparkı olan bir tesistir.⁴⁸ İSG Havalimanı'na yakın mesafede ve Crown Plaza Hotel ile aynı kompleks içerisinde yer alan bu AVM; uzun süreli aktarmalı uçuşlarda turistlerin ziyaret edebileceği, içerisinde çok sayıda kafe ve restoranları olan, özellikle hafta sonları otoparkında yer bulmanın zor olduğu bir AVM

⁴⁸ <http://www.viaport.com.tr/kurumsal-hakkimizda> 16.10.2016

durumundadır. Çalışma alanında yapılan gözlemlerde; Viaport Outlet Center özellikle Arap Turistlerin tercih ettiği bir tesis olarak dikkat çekmektedir.

Şekil 4.22: Viaport Outlet Center



Kaynak: <http://emlakkulisi.com/kurtkoy-viaport-avminin-havadan-videosu/185796> Ekim 2016

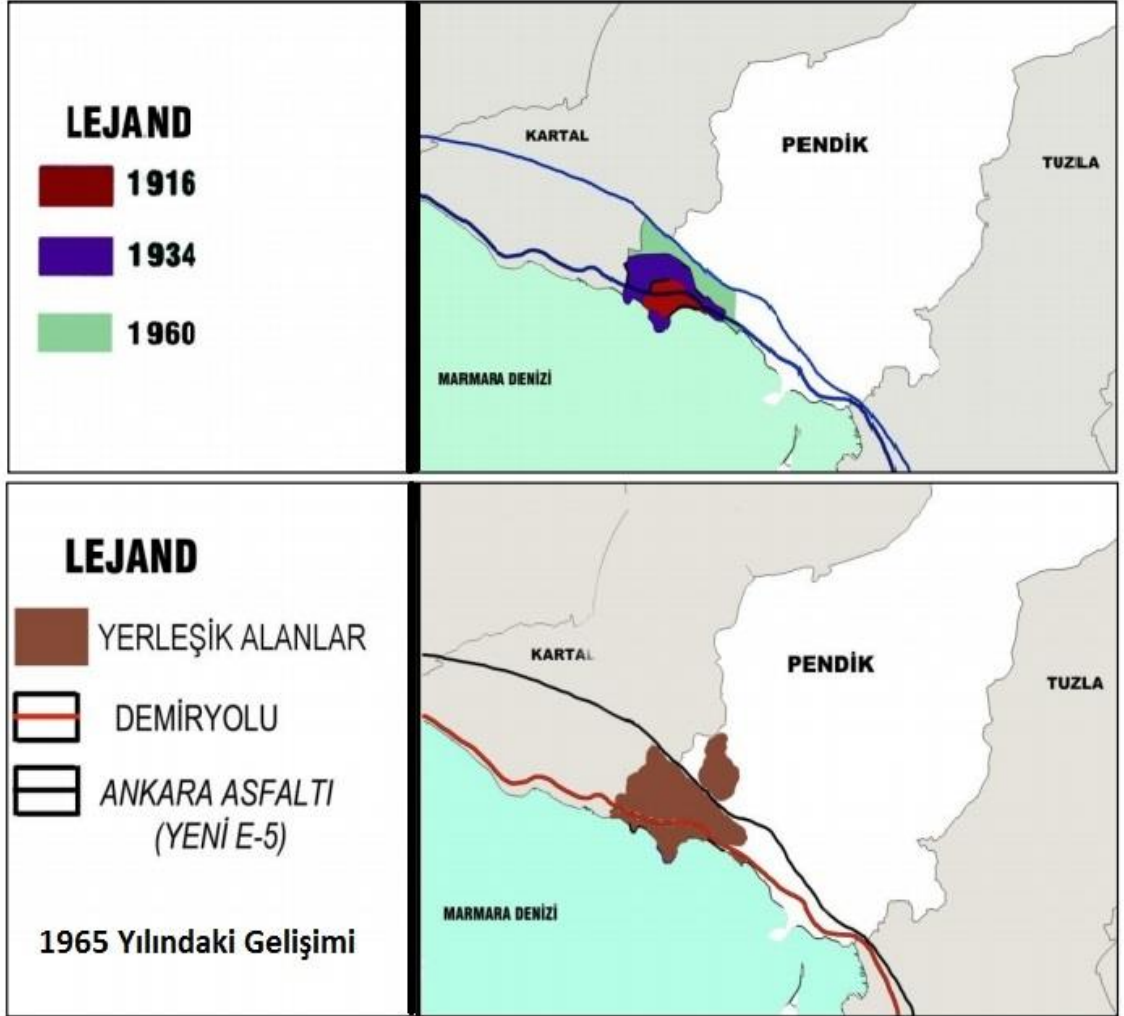
İSG Havalimanı ve sonrasında yapılan yatırımlar, Pendik İlçesi'nin cazibesini arttırmaktadır. Bu durum ekonomik gelişmeyi hızlandırmakta, yeni yatırımlara imkan tanımaktadır. Yapılan tüm yeni yatırımlarla istihdam ihtiyacı oluşmakta, oluşan istihdam ihtiyacı da Pendik ve çevresinden karşılanmaktadır. İstihdam artışına paralel olarak konut ihtiyacı da artmaktadır. Konut ihtiyacı yeni konut projelerinin yapılmasına, bu durum ise arsa ve konut fiyatlarını artmasına, dolayısı ile rant oluşmasına neden olmaktadır. Artan bu talepler ve oluşan rantlar sonucunda Pendik; İstanbul'un amortisman süresi en kısa olan 4. İlçesi konumundadır.⁴⁹ İstanbul ortalaması 17,6 yıl iken Pendik 13-14 yıllık amortisman süresi ile gayrimenkul yatırımcılarının ilgi odağı haline gelmektedir.

⁴⁹ <http://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/1156570-konut-amortisman-suresi-en-kisa-olan-ilceler> 16.10.2016

4.2.2.Kentleşme

Pendik İlçesi kent gelişimine bakıldığında (Şekil 4.23); ilk evre sahilde, iskele etrafında başlamış, Pendik bir sayfiye kasabası görünümü kazanmıştır. Yaşanan göçler ve nüfus artışı ile yapılaşma gar sahası etrafında gelişmiştir. Gar sahası çevresindeki bu gelişme aynı zamanda ulaşım araçları doğrultusundaki gelişmeyi de göstermektedir. Daha sonra 1930'lu yıllarda yaşanan göç hareketleri ile birlikte batı burnu bölgesinde yerleşmeler başlamıştır. Batı burnu bölgesinin; iskele ile tren istasyonu arasında oluşan ticari merkeze yakın olması bu bölgedeki gelişimin başlıca sebeplerindendir (Başkan 2015, s. 101).

Şekil 4.23 Pendik İlçesi 1916-1965 yılları arasındaki gelişimi

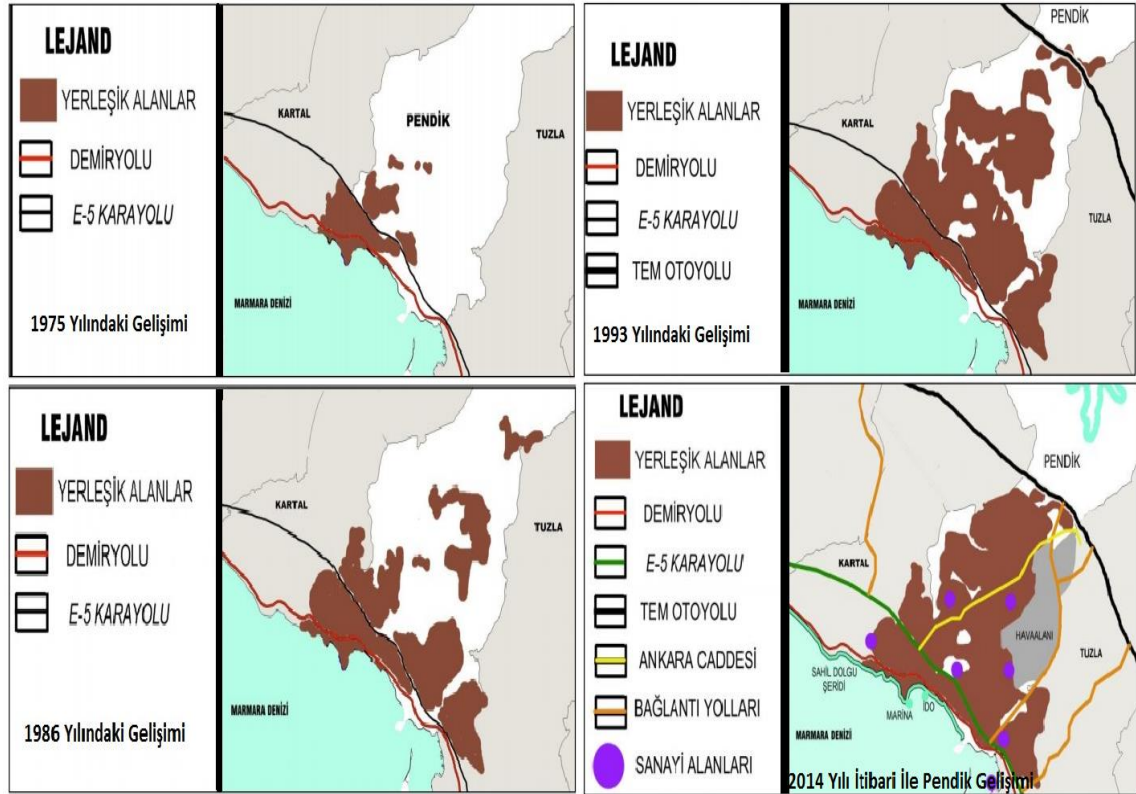


Kaynak: Başkan 2015 s. 103

1960'lı yıllardan sonra; yeni ulaşım yatırımları ve bu yatırımlarla beraber özel araç sahipliğinin de artması sonucu; kentleşme sahilden E-5 yönüne doğru kaymaya başlamış, yeni konut alanları ve sanayi tesisleri oluşmuştur (Başkan 2015, s. 102).

1975-1986 yılları arasındaki gelişimi gösteren haritaya bakıldığında (Şekil 4.24) sanayileşmenin ve yaşanan ikinci bir göç dalgasının etkisiyle E-5'in kuzeyinde yapılaşma başlamış ve çok hızlı bir gelişim göstermiştir. 1990 sonrasındaki dönemde ulaşım imkanlarının artması ve İSG Havalimanı'nın işletmeye alınması ile uzun mesafe yolculuklarının önü açılmıştır. Şekil 4.24'den görüleceği üzere Tem Otoyolu ve İSG Havalimanı ile beraber Pendik İlçesi kuzeye doğru gelişimini sürdürmüştür. Özellikle 2001 yılında İSG Havalimanı'nın devreye girmesiyle birlikte ulaşım yatırımları, istihdam gibi olanakların artması, nüfus artışını etkileyen unsurlardan olmuştur. Günümüzde artık Pendik İlçesi'nin arazi değerinin de artması bölgede bulunan sanayi tesislerinin İzmit-Sakarya illerine doğru kaymasında etken rol oynamıştır (Başkan 2015, s. 105).

Şekil 4.24 Pendik İlçesi 1975-2014 yılları arasındaki gelişimi



Kaynak: Başkan 2015 s. 103, 106

Pendik; TÜİK 2015 yılı verilerine göre; 681.736 nüfusu ile İstanbul'un nüfus büyüklüğü açısından 5. büyük ilçesi konumundadır. İstanbul İli ile Pendik İlçesi'nin yıllara göre nüfus değişimlerini ve oranlarını gösteren veri Tablo 4.5'de yer almaktadır.

Tablo 4.5: İstanbul İli ve Pendik İlçesi'nin yıllara göre nüfus verileri

YILLAR	PENDİK NÜFUSU	İSTANBUL NÜFUSU	PENDİK/İSTANBUL NÜFUS ORANI %
2000	389.657	10.018.735	3,89
2001*	389.848	10.281.381	3,79
2002*	390.039	10.544.027	3,70
2003*	390.231	10.806.672	3,61
2004*	390.422	11.069.318	3,53
2005	390.613	11.331.964	3,45
2006*	495.000	11.952.900	4,14
2007	520.486	12.573.836	4,14
2008	541.619	12.697.164	4,27
2009	562.122	12.915.158	4,35
2010	585.196	13.255.685	4,42
2011	609.535	13.624.240	4,47
2012	625.797	13.854.740	4,52
2013	646.375	14.160.467	4,57
2014	663.569	14.377.018	4,62
2015	681.736	14.657.434	4,65

Kaynak: TÜİK ve Pendik Belediyesi⁵⁰ Kasım 2016

2000 yılında 389.657 nüfusa sahip olan Pendik İlçesi nüfus artışı; özellikle 2005 yılı itibari ile ivme kazanmış ve 2015 yılında 681.736' ya ulaşmıştır (Tablo 4.6).

⁵⁰ İstanbul nüfus verileri TÜİK, Pendik İlçesi nüfus verileri Pendik Belediyesi 02.11.2016

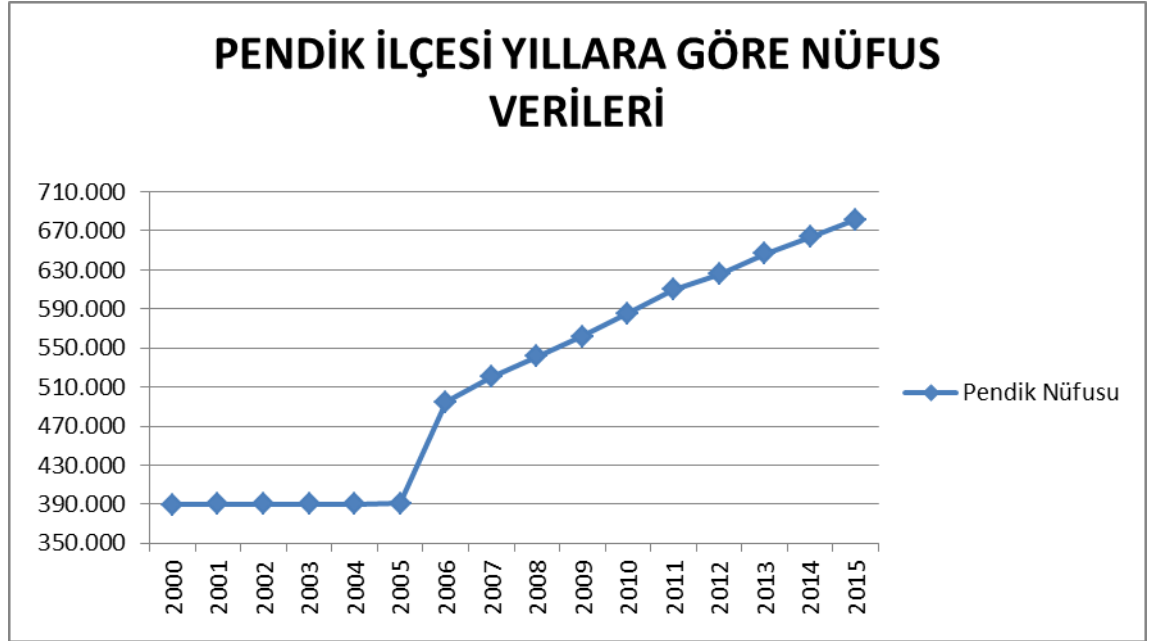
* 2007 yılından itibaren Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine geçilmesi ile beraber nüfus verileri yıllık olarak TÜİK tarafından açıklanmaya başlanmıştır. 2000 ile 2005 yılı İstanbul nüfus verileri ise Devlet İstatistik Kurumundan temin edilmiştir.

Pendik İlçesi nüfus verileri Pendik Belediyesinden alınmıştır. Bu verilerde; Pendik İlçesine ait 2000 ile 2005 yılı ve sonrası verileri bulunmaktadır.

İstanbul ile Pendik İlçesi 2001-2004 yılları nüfusları ve İstanbul'un 2006 yılı nüfusu; nüfus hesaplama metodlarından biri olan **Aritmetik Artış Metodu** ile hesaplanmıştır.

İstanbul İli ve Pendik İlçesi nüfus verilerine bakıldığında; hem İstanbul'un hem de Pendik İlçesi'nin nüfusunun her yıl artış gösterdiği görülmektedir. Ancak; Pendik İlçesi'nin İstanbul genelinde ki yerine bakıldığında; 2000 yılında İstanbul nüfusunun yüzde 3,89'u Pendik İlçesi'nde yaşamakta iken bu oran 2005 yılına kadar düşüş göstermiş ve 2005 yılında yüzde 3,45'e kadar gerilemiştir (Tablo 4.5).

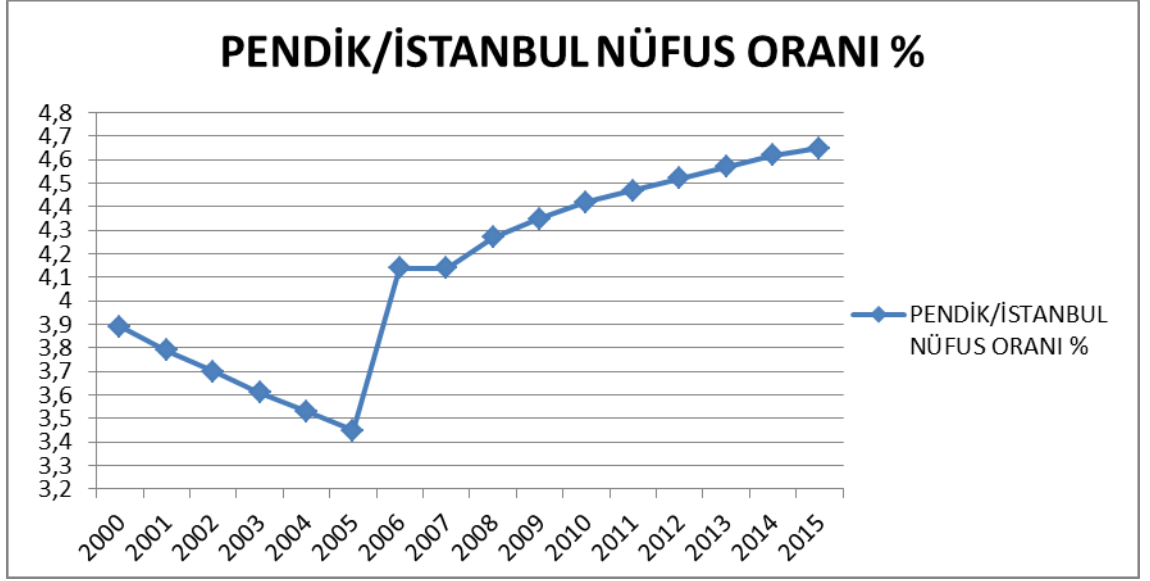
Tablo 4.6: Pendik İlçesi nüfusunun yıllara göre değişim grafiği



Kaynak: Pendik Belediyesi, Kasım 2016

İSG Havalimanı'nın da aktif olarak kullanılmaya başlandığı yıl olan 2005 itibari ile (Tablo 3.1: İSG Havalimanı Yıllık Taşınan Yolcu Sayıları) Pendik İlçesi'nin İstanbul İl nüfusuna oranı da artmaya başlamıştır. Yapılan yatırımlar neticesinde; istihdamın artması, çalışanların yakın çevrede yaşama istekleri, bölgenin kolay ulaşılabilir hale gelmesi ve yeni bir cazibe merkezi oluşması, Pendik İlçesi demografik yapısını etkileyen gelişmeler olmuştur (Şekil 4.25). Tüm bunların sonucu olarak; 2005 yılından itibaren ivmeli bir artış gösteren nüfus oranı, 2010 yılında 4,42'ye kadar yükselmiş, 2015 yılı itibari ile de 4,65 olmuştur (Tablo 4.7). 2015 yılında İstanbul nüfusunun yüzde 4,65'i Pendik İlçesi'nde yaşamaktadır.

Tablo 4.7: Pendik nüfusunun İstanbul nüfusuna oranının yıllara göre değişim grafiği



Kaynak: TÜİK ve Pendik Belediyesi, Kasım 2016

Şekil 4.25: Pendik merkezde bulunan Gazi Paşa Caddesi



Kaynak: <https://www.sosyalsosyal.com/foursquarede-pendik-100-bini-devirdi> Kasım 2016

İstihdam olanakları ve nüfus artışı ile birlikte Pendik İlçesi'nde; yaşam alanı ihtiyaçları da artmakta, bu ise yeni konut alanlarının oluşmasına neden olmaktadır. Yeni konut alanlarının oluşması bu bölgelerde; ibadet, eğitim, sağlık, eğlence amaçlı yeni tesislere ihtiyaç doğurmaktadır.

Pendik İlçesi 2000 yılı ile 2016 yıllarındaki bina ve mesken (daire) sayıları Tablo 4.8'de verilmiştir.

Tablo 4.8: Pendik İlçesi 2000 yılı ve 2016 yılı bina ve mesken sayıları

YILLAR	BİNA SAYISI (adet/yıl)	MESKEN SAYISI (adet/yıl)
2000	39.945	135.493
2016	53.907	258.302

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü 2000 Yılı İstanbul Bina Sayımı Sonuçları ve Pendik Belediyesi, Kasım 2016

Devlet İstatistik Enstitüsü, 2000 yılı İstanbul bina sayım sonuçlarına göre; Pendik'te 2000 yılında 39.945 adet bina, 135.493 adet daire bulunmaktaydı (İTO 2001, s. 54). 2016 yılı rakamlarına göre bina sayısı 53.907'ye, daire sayısı ise 258.302'ye yükselmiştir (Pendik Belediyesi 2016).

Pendik İlçesi'nde kentleşme açısından yaşanan gelişim ve değişimi anlayabilmek adına verilen iskan ve yapı ruhsatı belge sayıları (adet/yıl), hastane yatak sayıları (yatak/yıl) ve Pendik İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü'ne bağlı ilkokul, ortaokul ve lise sayılarını (adet/yıl) gösteren veri Tablo 4.9'da verilmiştir.

Yapı ruhsatı belgesi; yasal olarak inşaat yapımına başlama izin belgesidir⁵¹. İskan belgesi ise; yapının ruhsat ve eklerine uygun olarak tamamlandığı ve resmi olarak yaşamaya başlanabileceğini⁵² gösteren belgedir.

Pendik İlçesi'nde yıllara göre verilen iskan ve yapı ruhsatı belgesi sayılarının hangi anlamlara geldiğini doğru tespit edebilmek amacıyla elektrik, su ve doğalgaz aboneliklerinin iskan ve yapı ruhsatı belgeleri ile ilişkilerini göz önünde bulundurmak

⁵¹ <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/insaat-ruhsati> 06.11.2016

⁵² <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/iskan-belgesi-nereden-alinir> 06.11.2016

gerekmektedir. Buna göre; 12.10.2004 tarihi öncesinde tamamlanan binalarda su, elektrik ve doğalgaz abonelik işlemlerinde yapı ruhsatı veya iskan belgeleri talep edilmemektedir. 12.10.2004-26.07.2008 tarihleri arasında yapılan binalarda, özellikle de su aboneliğinin yapılabilmesi için yapı ruhsatı belgesi istenmektedir. Yapım tarihi 26.07.2008 tarihi sonrası binaların (su) aboneliklerinin yapılabilmesi için iskan belgesi zorunlu hale getirilmiştir.⁵³ Bu doğrultuda bakıldığında; Pendik Belediyesi tarafından verilen iskan belgesi sayılarının özellikle 2009 yılına kadar çok değişken ve az olduğu görülmektedir. 2009 yılından itibaren (bu tarihte verilen iskan belgesi sayısı 164) düzenli bir artış eğilimine girerek, 2014 yılına kadar artışını sürdürmüş ve 2014 yılında toplam 636 adet iskan verilmiştir. 2015 yılında verilen iskan belgesi sayısında bir miktar düşüş yaşanmış ve toplamda 420 adette kalmıştır. 2015 yılında yaşanan bu düşüşün emlak piyasası ve ülke ekonomisindeki gelişmeler ile ilişkili olduğu söylenebilir.⁵⁴

⁵³ <https://www.iski.gov.tr/web/tr-TR/musteri-hizmetleri/abonelik-islemleri> 06.11.2016

⁵⁴ <http://emlakkulisi.com/insaat-sektoru-2011den-bu-yana-en-kotu-yilin-ilk-aylarini-geride-birakti/233841> 06.11.2016

Tablo 4.9: Yıllara göre iskan belgesi, yapı ruhsatı belgesi, hastane yatak ve okul sayıları verileri

YILLAR	VERİLEN İSKAN BELGESİ SAYILARI (adet/yıl)	VERİLEN YAPI RUHSATI BELGESİ SAYILARI (adet/yıl)	HASTANE YATAK SAYILARI (yatak/yıl)	İLKOKUL, ORTAOKUL VE LİSE SAYILARI (adet/yıl)
2000	16	126	125	87
2001	32	155	125	90
2002	9	93	190	90
2003	13	115	190	92
2004	16	262	190	93
2005	24	516	190	97
2006	24	933	190	100
2007	79	1092	190	100
2008	47	1324	190	101
2009	164	438	190	106
2010	317	492	907	107
2011	565	610	907	110
2012	566	527	1.122	119
2013	647	503	1.381	130
2014	636	572	1.381	137
2015	420	625	1.381	138

Kaynak: Pendik Belediyesi, Pendik İlçe Sağlık Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)⁵⁵ Kasım 2016

Yapı ruhsatı belgesi sayılarına bakıldığında; 2004 yılından 2008 yılına kadar ivmeli bir artış gösterdiği ve 2004 yılında verilen belge sayısı 262 adet iken, 2008 yılında bu sayının 1324'e kadar yükseldiği görülmektedir. 2008 yılında verilen belge sayısında büyük artış, 2009 yılında verilen belge sayısında ise bir önceki yıla oranla büyük düşüş yaşanmasında; abonelik işlemleri için gerekli olan iskan belgesi için yapı ruhsatı

⁵⁵ Verilen İskan ve Ruhsat Sayıları Pendik Belediyesi, Özel ve Kamu Hastane Yatak Sayıları Pendik İlçe Sağlık Müdürlüğü ve Pendik İlçe Milli Eğitim Müdürlüğüne Bağlı İlkokul, Ortaokul ve Lise Sayıları Milli Eğitim Bakanlığı 04.11.2016

belgesinin ön koşul olması gösterilebilir. Özetle; iskan belgesi çıkarabilmek için öncelikle yapı ruhsatı belgesi alınmalıdır.

2009 yılları ile 2015 yılları arasında verilen belge sayılarının her geçen yıl artarak devam ettiği ve 2009 yılında 438 adet yapı ruhsatı verilmişken, 2015 yılında bu rakamın 625 adete kadar çıktığı görülmektedir.

Hastane Yatak Sayıları (adet/yıl) verileri incelendiğinde; 2000 yılında yalnızca Pendik Devlet Hastanesi (1990), Pendik Hospital (2000) ve Şifa Hastanesi (1995) olmak üzere 3 hastane ve 125 yatak kapasitesi bulunmakta iken; 2010 yılında özellikle 540 yatak kapasiteli Marmara Üniversitesi Pendik Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nin (Şekil 4.26) hizmete girmesiyle yatak kapasitesinde önemli derecede artış yaşanmıştır. 2015 yılı itibariyle; Remedy Hospital (2010), Özel Bölge Hastanesi (2010), Emsey Hospital (2012), Ersoy (2013) ve Yüzyıl Hastaneleri (2013) ile toplamda 9 Hastane, 1.381 yatak kapasitesiyle hizmet vermektedir (Pendik İlçe Sağlık Müdürlüğü 2016). Sağlık yatırımları açısından Marmara Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nin de Pendik İlçesi'nde bulunması büyük önem taşımaktadır.

Şekil 4.26: Marmara Üniversitesi Pendik Eğitim ve Araştırma Hastanesi

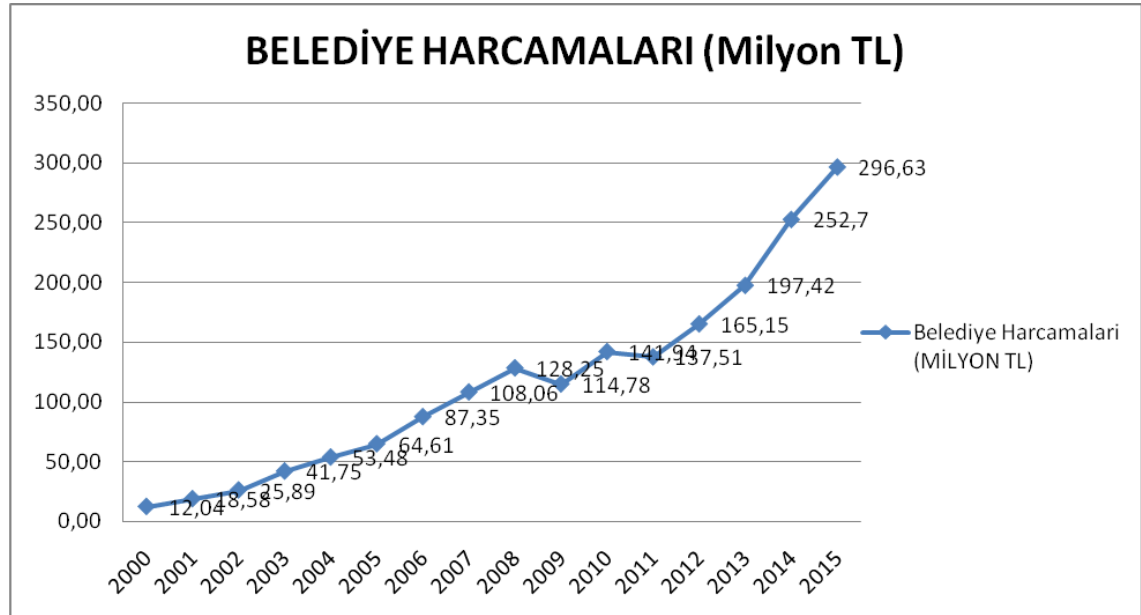


Kaynak: <http://atilimyapiinsaat.com/proje-marmara-nv-etm-ve-aratirma-hastahanes-349.html> Kasım 2016

Kentsel gelişimi gösteren bir diğer parametre de; Pendik İlçesi'ndeki ilkokul, ortaokul ve lise sayılarının nüfus artışı ve yapılaşma ile paralel, her geçen yıl artış sağlamasıdır. Pendik İlçesi'nde 2000 yılında 87 adet okul bulunmaktayken ihtiyaçlarla birlikte, 2015 yılında bu rakam 138'e ulaşmıştır (Milli Eğitim Bakanlığı 2016).

Pendik İlçesi'ne; büyüme ve gelişimiyle doğru orantılı olarak; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Pendik Belediyesi tarafından yapılan yatırım miktarları da her geçen yıl artarak devam etmektedir. Tablo 4.10'da görüleceği üzere Pendik Belediyesi tarafından yapılan harcamalara bakıldığında; 2000 yılında 12 milyon TL'lik harcama yapılmışken rakamlar her geçen yıl artmış, 2007 yılında 100 milyon TL üzerine çıkmıştır. 15 yıllık zaman diliminde; son rakamlara göre 296 milyon TL'ye ulaşan harcama miktarı Pendik İlçesi'nde 15 yıllık dönemde yaşanan değişimi ortaya koyması açısından önemli bir parametre olarak dikkat çekmektedir.

Tablo 4.10: Yıllara göre Pendik Belediyesi harcamaları (Bütçe giderleri)

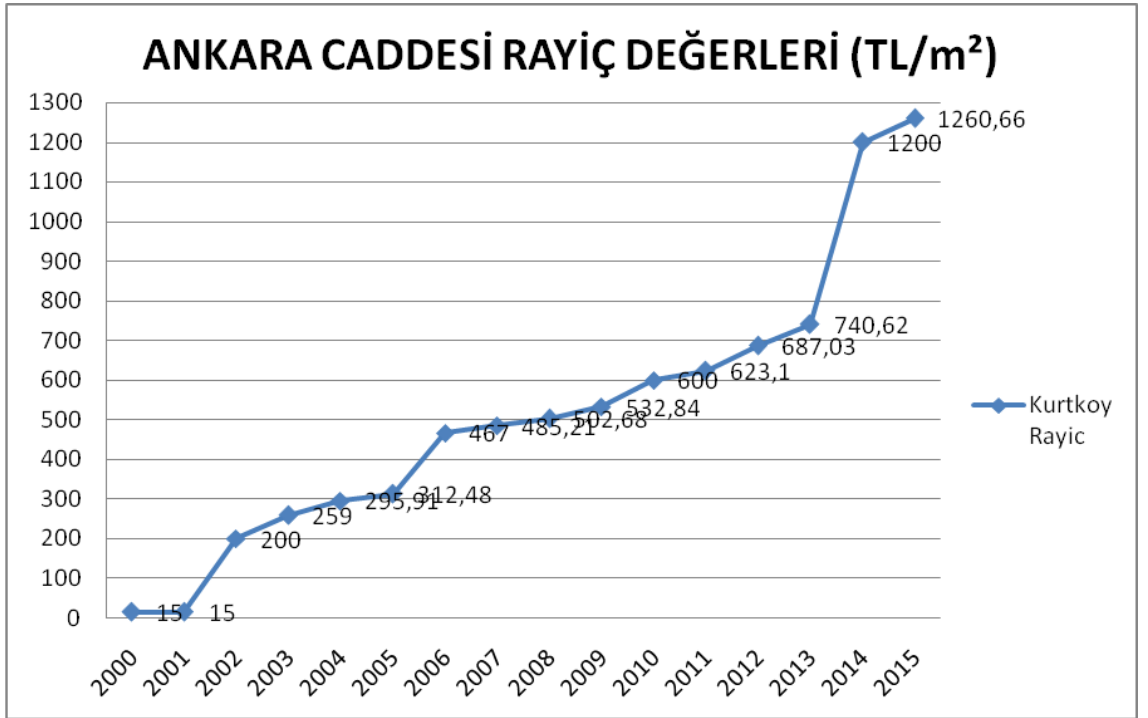


Kaynak: Pendik Belediyesi⁵⁶, Kasım 2016

⁵⁶ Pendik Belediyesi 2005, 2007, 2010, 2012 ve 2015 Yılı Faaliyet Raporları, Bütçe Giderleri Toplamı 08.11.2016

Özellikle İSG Havalimanı'nın hizmete açılmasıyla Pendik; havalimanı aksında genişlemiş, Kurtköy, Çamlık, Yenişehir ve Harmandere Mahalleleri'nde yeni konut alanları oluşmaya başlamıştır. Büyüyen, gelişen ve değerlenen Pendik İlçesi'nde; modern, her gelir grubuna yönelik yaşam alanları oluşmuş ve oluşmaya devam etmektedir. Kısa sürede yaşanan değişimi anlayabilmek açısından 2007 yılı (Şekil 4.27) ve 2015 yılına (Şekil 4.28) ait İSG Havalimanı çevresinin uydu görüntüleri verilmiştir. Ayrıca; Kurtköy Mahallesi, Ankara Caddesi arsa rayiç değerleri (Tablo 4.11), bölgenin değer artışının anlaşılması açısından örnek olarak verilmiştir.

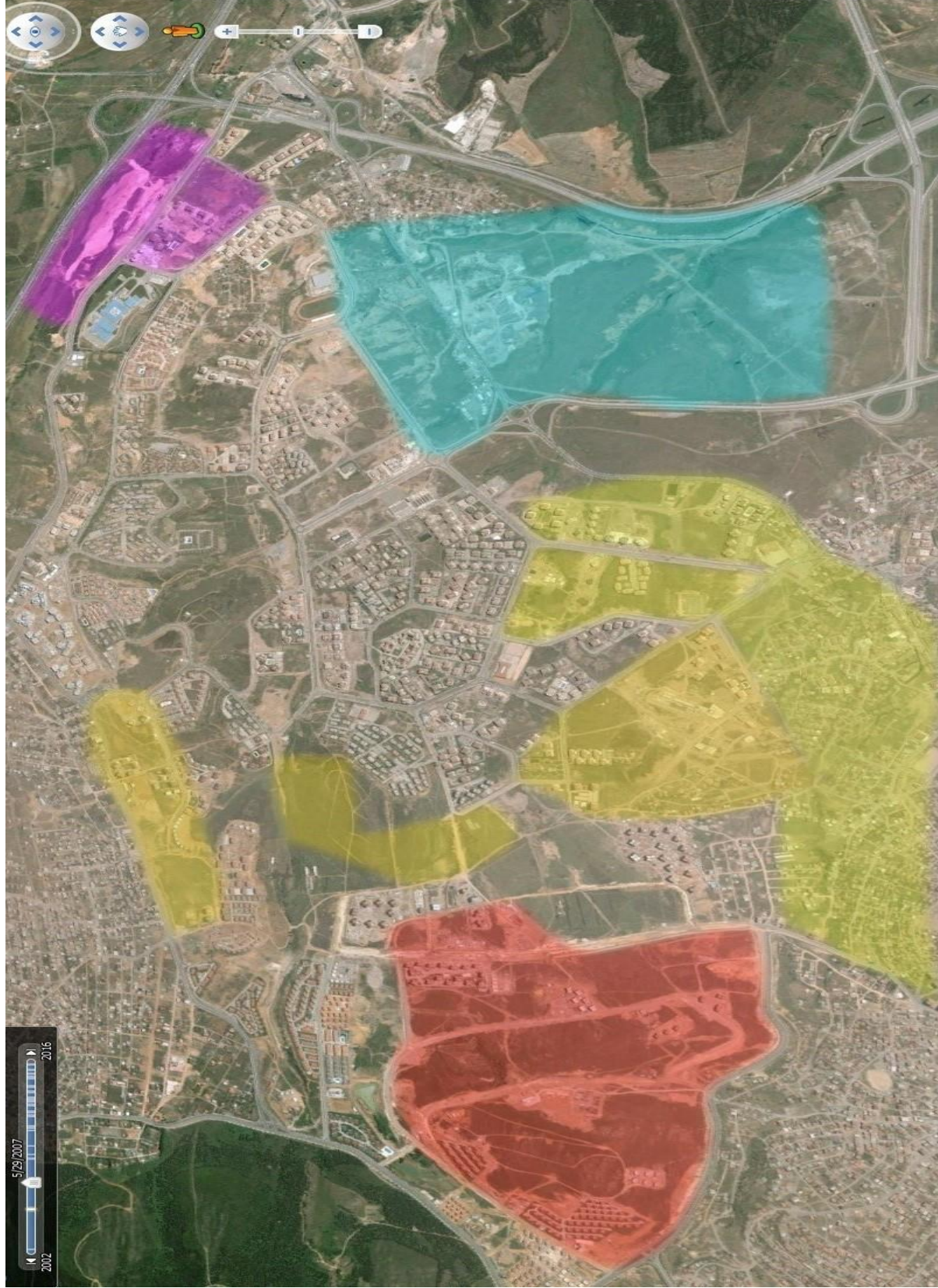
Tablo 4.11: Kurtköy Mahallesi, Ankara Caddesi rayiç değerleri



Kaynak: Pendik Belediyesi⁵⁷ Kasım 2016

⁵⁷ <https://pendikweb.pendik.bel.tr/DIGIKENTEBELEDIYE/faces/page/rayic.jsp> 08.11.2016

Şekil 4.27: 2007 yılına ait uydu görüntüsü



Kaynak: Google Earth, Kasım 2016

Şekil 4.28: 2015 yılına ait uydu görüntüsü



Kaynak: Google Earth, Kasım 2016

Kurtköy, Yenişehir, Çamlık ve Harmandere Mahalleleri'nin popüler, arzu edilen yaşam alanlarına dönüşmesi son 10-15 yıllık zaman diliminde olmuştur. Özellikle; Çamlık ve Yenişehir Mahalleleri'nde üst gelir grubuna yönelik konut alanı projeleri hayata geçirilmeye devam edilmekte (Şekil 4.29), bölgede büyük inşaat firmalarının konsept projeleri yer almaktadır (Şekil 4.30).

Bu mahallelerin 2000 yılı ve 2015 yılı nüfus verileri karşılaştırıldığında; Devlet İstatistik Enstitüsü rakamlarına göre, 2000 yılında Kurtköy Mahallesi'nin nüfusu 12.221, Harmandere Mahallesi'nin nüfusu 2.510 ve Yenişehir Mahallesi'nin nüfusu **10.503**'tür (İTO 2001, s. 85). 2015 yılı nüfus verilerine göre ise Kurtköy Mahallesi nüfusunun 26.973, Harmandere Mahallesi nüfusunun 7.180 ve Yenişehir Mahallesi nüfusunun ise **50.681**'e yükseldiği görülmektedir (Pendik Belediyesi 2016). Özellikle; Harmandere Mahallesi nüfusundaki 2 kat artış ile Yenişehir Mahallesi nüfusundaki yaklaşık 4 kat artış oranı dikkat çekmektedir.

Şekil 4.29: Tamamlanan “Via Port Houses and Suites” Projesi



Kaynak: http://www.viaporths.com/Home_Page.aspx Kasım 2016

Şekil 4.30: Devam etmekte olan “VIP Kurtköy Projesi”



Kaynak: http://www.agsgrup.com.tr/proje/vip_kurtkoy Kasım 2016

Pendik İlçesi'nde; yapılaşmaya yön veren diğer bir unsur ise “mania” etkisidir. Mania; seyir halindeki hava araçlarının korunması için belirlenmiş yüzeyleri aşan ya da bu yüzeylerin dışında bulunan ancak hava seferlerinde bir tehlike oluşturduğu değerlendirilen bütün sabit, geçici ya da hareketli cisimler veya bunların bir kısmı olarak tanımlanmaktadır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2016).

İSG Havalimanı'nın sınırları içerisinde yer aldığı Pendik İlçesi'nde yapılaşma yüksekliklerinin belirlenmesinde “Hava Mania Etkisi” belirleyici olmaktadır. İmar plan notlarında belirtilen bu durum; bina yüksekliklerinde sınırlamalara neden olmakta, bu ise Pendik İlçesi'nde yapılaşmayı etkilemektedir.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İletişim ve teknoloji alanında yaşanan gelişmeler; insanoğlunun kısa zaman dilimlerinde birçok ihtiyaçlarını karşılayabilmelerine imkan sağlamakta, zaman ve hız kavramlarının önemini her geçen gün arttırmaktadır. Havayolu ulaşımının ekonomik hale gelişi, konforlu ve hızlı oluşuyla zamandan tasarruf sağlaması; farklı gelir gruplarından insanların havayolu ulaşımını tercih etmesinde önemli bir etken olmaktadır. Günümüzde; özellikle uzak mesafeli yolculuklarda havayolu ulaşımı vazgeçilmez hale gelmiştir.

Türkiye'nin ekonomi merkezi oluşunun yanı sıra önemli bir turizm şehri olan İstanbul; 14 milyonu aşan nüfusu ile Türkiye nüfusunun yaklaşık beşte birine ev sahipliği yapmaktadır. Havayolu ulaşımı ile taşınan yolcu sayılarına bakıldığında 90 milyona ulaşan (2015 yılı yurtiçi ve yurtdışı taşınan toplam yolcu sayıları) yolculuk sayıları, özellikle havayolu ulaşımının İstanbul açısından taşıdığı önemi ortaya koymaktadır.

Türkiye'nin en aktif kullanılan ikinci havalimanı konumundaki Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'ndan, ülke sınırları içerisinde gerçekleşen havayolu (yurtiçi ve yurtdışı toplam) yolculuklarının yaklaşık yüzde 16'sı karşılanmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı, aynı zamanda Anadolu Yakası'nın tek havalimanı olması özelliğiyle, Pendik İlçesi'ne de önemli avantajlar sağlamaktadır.

Bu çalışmada; İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine olumlu etkileri hakkında bir araştırma yapılmış ve bu araştırma kapsamında "İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine katkısı var mıdır" sorusunun cevabı aranmıştır.

Çalışma sürecinde karşılaşılan en büyük problem verilere ulaşmak olmuştur. Pendik İlçesi özelinde yapılan araştırmada; sağlıklı analiz yapılabilmesi için İSG Havalimanı'nın hizmete girdiği yıl olan 2001 öncesi ve sonrası dönemler incelenmek istenmiştir. Ancak; 2000 yılı öncesine ait veriler ilgili kurumlar tarafından çoğunlukla kayıt altına alınmadığı için, bu verilere yeterli düzeyde ulaşılamamıştır.

İSG Havalimanı; açıldığı ilk yıllarda yeterince talep görmemiş, hedeflenen yolcu sayılarına ulaşamamıştır. Özellikle 2003 yılından itibaren Ulaştırma Bakanlığı tarafından hayata geçirilen “Bölgesel Havayolu Projesi” ve 2005 yılından itibaren uçuş üssünü İSG Havalimanı olarak belirleyerek düşük maliyetli havayolu kategorisinde hizmet vermeye başlayan özel bir havayolu şirketinin politikaları, yolcu sayılarında büyük artışların yaşanmasında etkili olmuştur. Bu doğrultuda; 2005 yılı ile 2015 yılı iç ve dış hatlardan taşınan toplam yolcu sayıları karşılaştırıldığında, 26 katlık bir artışın yaşandığı görülmektedir. Konumlandığı bölgenin sağlamış olduğu avantaj ile Anadolu Yakası'nın yanı sıra çevre il ve ilçelere hizmet veren İSG Havalimanı, günümüzde bir “bölgesel havalimanı” özelliği kazanmıştır.

Havalimanı ile birlikte Pendik İlçesi sınırları içerisinde meydana gelen ilk gelişmeler ulaşım altyapısı alanında yaşanmıştır. Havalimanı'nın Pendik İlçesi, D-100 Devlet Karayolu, TEM Anadolu Otoyolu ve sahil yolu ile bağlantısını sağlayan, TEM Bağlantı Yolu bölgenin değişimi ve gelişiminde büyük rol oynamıştır.

Ulaşım sisteminin otomobil ve toplu taşıma araçları (otobüs) ağırlıklı gelişim gösterdiği Pendik İlçesinde; Havalimanı yolcu sayılarında yaşanan artış ve bununla beraber kolay ulaşımın sağlanabilmesi gerekliliği, raylı sistemi zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından bölgede metro çalışmaları uzun süredir devam etmektedir. Ayrıca; İSG Havalimanı'na kısa sürede metro hattının ulaştırılması gerekliliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yanında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın da çalışmalara dahil olmasına neden olmuştur.

Ulaşım alanında yaşanan bu gelişmeler ekonomik gelişme, demografik yapı ve kentleşme alanlarında da kendini göstermiştir. Özellikle 2000 yılı ile 2015 yılları arasındaki gelişim karşılaştırıldığında; İSG Havalimanı'nın ekonomik anlamda doğrudan ve dolaylı olarak etkili olduğu işyeri sayısı ve istihdam artışları ile faal firma sayılarında yüzde 600'lük bir artış, Pendik İlçesi nüfusunda ise yüzde 75'lik bir artışın yaşandığı görülmektedir. Nüfus artışı yeni yaşam alanlarına ihtiyaç duyulmasına neden olmuş, bu ise Pendik İlçesi'nde bulunan mesken sayılarında yüzde 90'lık bir artışa neden olmuştur. Yapılan ve yapılmakta olan 4-5 yıldızlı oteller ile turizm işletme belgeli

otel yatak sayıları 90 kat artmıştır. Aynı zamanda alışveriş merkezleri, üst gelir grubuna yönelik yeni yaşam alanı projeleri ile kentsel dönüşüm projeleri Pendik İlçesi kentsel gelişimini hızlandırarak cazibesini arttırmıştır.

Yapılan araştırmalar ve elde edilen veriler ışığında; 2000'li yıllardan itibaren Pendik İlçesi kent gelişiminin hızlandığı, yaşanan bu değişim ve gelişimde İTEP Projesinin bir unsuru olan İSG Havalimanı'nın katkısının büyük olduğu görülmektedir. Özellikle günlük yaşam koşullarında en önemli ihtiyaçlardan biri haline gelen ulaşım alanında yaşanan gelişmeler, kentteki yaşam standartlarının yükselmesinde, kent gelişiminin hızlanmasında ve İlçe'nin çekim merkezi haline gelmesinde önemli rol oynamaktadır. Pendik İlçesi'nin, Anadolu Yakası'nda planlanan tüm ulaşım ağlarının kesişim noktasında yer alması gelişimin hızla devam edeceğini kanıtlar niteliktedir.

İSG Havalimanı'nın Pendik İlçesi kent gelişimine etkilerinden yola çıkarak havalimanlarının konumlandırıldıkları bölgelere etkilerini;

- a) Doğrudan ve dolaylı olarak iş imkanları (istihdam) sağlaması ile ekonomik gelişmenin artması ve hızlanması,
- b) Nüfus artışı ve yoğun nüfus hareketliliği,
- c) Nüfus hareketliliği ile bölgede konaklama tesis ihtiyaçlarının artması,
- d) Nüfus artışı ile konut ve diğer sosyal; eğitim, sağlık, kültürel vb. tesis ihtiyaçlarının artması,
- e) Yeni ulaşım yollarının oluşması ve mevcut yolların düzenlenmesi,
- f) Toplu taşıma araçlarında çeşitliliğin artması,
- g) Arazi kullanım kararlarına yön vermesi,
- h) Hem ülke içi hem de ülkeler arası kolay ve hızlı ulaşımı sağlaması ile seyahat imkanlarını artırması,
- i) Hizmet sektörüne katkı sağlaması,

şeklinde özetlemek mümkündür.

Sonuç olarak; havalimanları buldukları bölgeleri olumlu ve olumsuz birçok yönde etkilemekte, gelişim süreçlerine hızlandırıcı etkide bulunmaktadır. Bu doğrultuda İSG Havalimanı da Pendik İlçesi kentsel gelişim sürecini ivmelendiren bir etken olmuş, kısa sürede Pendik İlçesi büyük değişimler yaşamıştır. Yapılmış olan ve devam eden yatırımlarla bu gelişme sürecinin hızlanarak devam edeceğini söylemek mümkündür. Bununla beraber kentsel gelişim bölgede yeni kentsel yüklerin oluşmasına neden olacak, olumlu etkilerinin yanı sıra olumsuz etkiler meydana getirecektir.

Bu çalışmanın; havalimanı yer seçim kararları ve havalimanlarının etkileri hakkında yapılacak araştırmalara ışık tutacağı düşünülmektedir. Özellikle arazi kullanım kararları açısından; şehir plancılarına, kentin yöneticilerine ve yatırımcılara önemli katkılar sağlayacak, elde edilen sayısal veriler akademik çalışmalarda rehber olacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Bal, H., 2008. *Kent sosyolojisi*. 4. Baskı. Isparta: Fakülte Kitabevi.
- Barda, S., 1970. *Modern ulaştırma koordinasyon ekonomisi ve Türkiye'nin imkanları*.
Ankara: MPK Yayınları.
- Duru, B. ve Alkan, A., 2002. *20. yüzyıl kenti*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Erkan, R., 2010. *Kentleşme ve Sosyal Değişme*. Ankara: Bilimadamı Yayınları.
- İsbir, E., 1991. *Şehirleşme ve meseleleri*. Ankara: Gazi Büro Yayınları.
- Keleş, R., 2012. *Kentleşme politikası*. 12. Baskı. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R., 1998. *Kentbilim terimleri sözlüğü*. 2. Baskı. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R., ve Ünsal, A., 1982. *Kent ve sosyal şiddet*. Ankara: Ankara Üniversitesi
Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları
- Keleş, R., 1976. *Kentbilim ilkeleri*. Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları.
- Kongar, E., 2001. *21. yüzyılda Türkiye*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Merdol, A., 1985. Cumhuriyet Dönemi ulaşım modelleri. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*. 10. Cilt. İstanbul: İletişim Yayınları ss. 2769-2770.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N., 1999. *Ekonomik coğrafya-küreselleşme ve kalkınma*.
İstanbul: Çantay Yayınları.

Sürekli Yayınlar

- Erel, C., 2010. Türk Silikon Vadisi Hayata Geçiriliyor...1987'den günümüze İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP). MSI Savunma Teknolojileri Dergisi. (53), ss. 66-72
- Temurçin, K., 2012. Bağcılar (İstanbul) İlçesinde Sanayinin Gelişimi ve Yapısı. SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi. (26), ss. 105-123.
- Aydın, O.A. ve Osmançavuşoğlu, A., 2009. Teknopark İstanbul. Savunma Sanayii Gündemi Dergisi (3), ss. 52-54.

Diğer Yayınlar

- Başkan, B., (2015). Kentsel dönüşüm işleyişinin mekansal planlama, ulaşım ve toplum algısı kapsamında değerlendirilmesi; Pendik Taşlıbayır ve Batı Burnu örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- City Port İstanbul*. 2015. <http://www.marinturk.com.tr/tr/Port/Index/cityport> [erişim tarihi 13/10/2016].
- Çözeli, Y., (2013). Kentlerin güvenliği ve güvenli kent kavramı: Rize örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi SBE.
- Devletin kasasına giren her 100 liranın 41 lirası İstanbul'dan*. 2015. <http://www.hurriyet.com.tr/devletin-kasasına-giren-her-100-liranin-41-lirasi-istanbuldan-28044702> [erişim tarihi 17.09.2016].
- Garanti Pendik Kampüsü 4.000 kişilik teknolojik köy*. 2012. <http://www.insaatdunyasi.com.tr/arsiv/yazi/75-garanti-pendik-kampusu-4000-kisilik-teknolojik-koy> [erişim tarihi 15/10/2016].
- Garanti 4 bin kişilik teknoloji üssü kuruyor*.2012. <http://www.milliyet.com.tr/garanti-4-bin-kisilik-teknoloji-ussu-kuruyor/ekonomi/ekonomidetay/10.10.2012/1609431/default.htm> [erişim tarihi 15/10/2016].
- Gebze-3. Köprü-Halkalı hızlı tren hattı projesi*. 2016. <https://tr.railturkey.org/2016/08/26/gebze-3-kopru-halkali-hizli-tren-hatti-projesi/> [erişim tarihi 12/10/2016].
- Hakkımızda*. 2015. <http://www.viaport.com.tr/kurumsal-hakkimizda> [erişim tarihi 16/10/2016].
- Hangi ilde ne kadar üniversite öğrencisi var?*.2015. <http://www.cnnturk.com/universite-rehberim/hangi-ilde-ne-kadar-universite-ogrencisi-var> [erişim tarihi 17.09.2016].
- Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. – HEAŞ*.2016.<http://www.tskgv.org.tr/havaalani-isletme-ve-havacilik-endustrileri-a-s-heas/> [erişim tarihi 17.09.2016].
- Havaalanlarına Ulaşım*. 2016. <http://www.iETT.istanbul/tr/main/pages/hava-alanlarina-ulasim/76> [erişimtarihi 21.09.2016].
- İnşaat Ruhsatı*. 2013. <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/insaat-ruhsati> [erişim tarihi 06/11/2016].

- İnşaat sektörü 2011'den bu yana en kötü yılın ilk aylarını geride bıraktı!.* 2014. <http://emlakkulisi.com/insaat-sektoru-2011den-bu-yana-en-kotu-yilin-ilk-aylarini-geride-birakti/233841> [erişim tarihi 06/11/2016].
- İskan belgesi nereden alınır?.* 2016. <http://emlakansiklopedisi.com/wiki/iskan-belgesi-nereden-alinir> [erişim tarihi 06/11/2016].
- İstanbul-Ankara arasına Süper Yüksek Hızlı Tren hattı geliyor!.* 2015. <http://www.emlakmetrekare.com/2015/10/06/istanbul-ankara-arasina-super-yuksekk-hizli-tren-hatti-geliyor/> [erişim tarihi 10/10/2016].
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. 2009. *İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu*. İstanbul.
- İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA). 2013. *İstanbul Bölge Planı*. İstanbul.
- İstanbul-Pendik*. 2016. <http://www.unroro.com.tr/limanlar/tr/9/istanbul-pendik/51> [erişim tarihi 12/10/2016].
- İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi, Abonelik İşlemleri, 2015, <https://www.iski.gov.tr/web/tr-TR/musteri-hizmetleri/abonelik-islemleri> [erişim tarihi 06/11/2016].
- İstanbul Ticaret Odası (İTO). 2001. *İstanbul'da Kaçak Yapılaşmanın Nedenleri*. İstanbul.
- İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Strateji Belgesi (540 s. khk.). Resmi Gazete, 27364; 29 Eylül 2009.
- Karaca, A.D., (2015). Türkiye'de havayolu ulaşımında havaalanlarının yeri ve çevresel etkileri: Sabiha Gökçen Havalimanı Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi SBE.
- Karayolları Genel Müdürlüğü, Önemli ve Global Projeler, 2016, <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx> [erişim tarihi 21/09/2016].
- Kaynarca-Sabiha Gökçen 13 dakika*. 2015. <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/kaynarca-sabiha-gokcen-13-dakika> [erişim tarihi 08/10/2016].
- Kentleşme*. 2016. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Kentle%C5%9Fme> [erişim tarihi 15.09.2016].
- Kılınç, G., 2004. Değişen dünya düzeni içinde Kent ve Kentleşme kriterlerinin belirlenmesi. *8 Kasım dünya şehircilik günü* 28. *Kollokyumu*. 8-10 Kasım 2004. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası, ss. 417-428.

- Konut amortisman süresi en kısa olan ilçeler.* 2015. <http://www.haberturk.com/ekonomi/emlak/haber/1156570-konut-amortisman-suresi-en-kisa-olan-ilceler> [erişim tarihi 16/10/2016].
- Kurbak, A., (2010). Havalimanı Odaklı Kentleşmeler. *Yüksek Lisans Tezi.* İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi FBE.
- Kuzey Marmara Otoyolu Projesi.*2016. <http://megaprojeleristanbul.com/#> [erişim tarihi 21/09/2016].
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul İl Müdürlüğü. 2015. *Turizm Raporu.* İstanbul.
- Nergiz, A., 2012, Havalimanı ile Havaalanı arasındaki fark nedir?. <http://www.havayolu101.com/2011/12/06/havalimani-ile-havaalani-arasindaki-fark-nedir/> [erişim tarihi 08.10.2016].
- Pendik Belediyesi. 2016. *2005-2015 Faaliyet Raporları.* İstanbul.
- Pendik Belediyesi, Pendik Tarihi, 2015. <http://www.pendik.bel.tr/sayfa/detay/pendik-tarihi> [erişim tarihi 17.09.2016].
- Pendik Belediyesi, Sokak Rayiçleri, 2000-2015, <https://pendikweb.pendik.bel.tr/DIGIKENTEBELEDIYE/faces/page/rayic.jsp> [erişim tarihi 08/11/2016].
- Pendik Gebze banliyö hattı açılış tarihi belli oldu.* 2015. <http://www.haberturk.com/ekonomi/ekonomi/haber/1150074-pendik-gebze-banliyo-hatti-acilis-tarihi-belli-oldu> [erişim tarihi 10/10/2016].
- Sabiha Gökçen Havalimanı Araç Kiralama Ofisleri.* 2016. <http://www.sabihagokcen.aero/yolcu-ve-ziyaretciler/ulasim-ve-otopark/arac-kiralama> [erişim tarihi 16/10/2016].
- Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan servis bulunan il ve ilçeler.* 2016. <http://www.akmisseyahat.com.tr/> [erişim tarihi 08.10.2016].
- Sabiha Gökçen'e 1.3 milyar dolara 2. Pist.* 2013. <http://www.sabihagokcen.aero/basin-odasi/basin-kupurleri/sabiha-gokcene-13-milyar-dolara-2-pist> [erişim tarihi 19/09/2016].
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Manialar, 2016, <http://web.shgm.gov.tr/tr/havaalanlari/2083-manialar> [erişim tarihi 08/11/2016].
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. 2000. *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Makine İmalat Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu.* Ankara.

- T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı. 2009. *Kentleşme Şurası, Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu*. Ankara.
- Taşdemir İ. ve Kılıç F., 2009. Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde oluşturduğu sosyo-ekonomik değişimlerin CBS ortamında incelenmesi. *12.Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*. 11-15 Mayıs 2009. Ankara: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası.
- Teknopark, Açılış için gün sayıyor*. 2013. <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/teknopark-acilis-icin-gun-sayiyor> [erişim tarihi 14/10/2016].
- Teknopark İstanbul İçin Geri Sayım Başladı*. 2013. <http://www.haberler.com/teknopark-istanbul-icin-geri-sayim-basladi-4972584-haberi/> [erişim tarihi 14/10/2016].
- Teknopark İstanbul, Ortaklar ve Firma Listesi, 2016 <http://www.teknoparkistanbul.com/tr> [erişim tarihi 14/10/2016].
- THY'nin yeni Bakım Onarım Merkezi HABOM açıldı*. 2014. <http://www.turizm gazetesi.com/news.aspx?id=74132> [erişim tarihi 14/10/2016].
- Turan, F. ve Turan, S., 2008. Havaalanlarının sosyal etkileri: Sabiha Gökçen Havaalanı örneği. *V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu*. 16-17 Ekim 2008. Ankara: Ankara Üniversitesi TÜCAUM, ss. 159-165.
- Türk Dil Kurumu, Havaalanı ve Havalimanı Tanımları, 2016, <http://www.tdk.gov.tr/> [erişim tarihi 08.10.2016].
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK). 2015. *2014 Hastane ve Yatakların İllere göre dağılımı Raporu*. Ankara.
- Türkiye nüfusu 2015 yılında...* 2016. http://www.dha.com.tr/turkiye-nufusu-2015-yilinda_1123731.html[erişim tarihi 15.09.2016].
- Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği (TÜSİAD). 2007. *Kurumsal yapısı, yasal çerçevesi ve göstergeleriyle ulaştırma sektörü raporu*. Şubat. İstanbul.
- UN (United Nations), 2002. World Urbanization Prospects. The 2001 Revision.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sabiha Gökçen Metro su genel bilgiler, 2016, <http://sabiha gokcen metrosu.com/genel-bilgiler-detayi-1444461043182> [erişim tarihi 08/10/2016].
- Uras, G., 2014, Ro-ro gemi taşımacılığı [online], Milliyet Gazetesi, <http://www.milliyet.com.tr/ro-ro-gemi-tasimaciligi/ekonomi/ydetay/1930906/default.htm> [erişim tarihi 12/10/2016].

- Üç dev yatırım Pendik'in gururu oldu.* 2015. <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/uc-dev-yatirim-pendikin-gururu-oldu> [erişim tarihi 15/10/2016].
- Yılmaz, A.K., (2007). Havaalanlarında kurumsal risk yönetimi: Atatürk Havalimanı Terminalleri için, kurumsal risk yönetimi model önerisi. Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi SBE.
- 25 Temmuz'da Pendik'te.* 2014. <http://www.pendik.bel.tr/haber/detay/25-temmuzda-pendikte> [erişim tarihi 16/10/2016].

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : Ömer ÖZYILMAZ
- Sürekli Adresi** : Pendik/İSTANBUL
- Doğum Yeri ve Yılı** : Tercan/ERZİNCAN-1988
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlk Öğretim** : Zonguldak Hisarönü İlköğretim Okulu, 2002
- Orta Öğretim** : İstanbul Kartal Medine Tayfur Sökmen Lisesi, 2005
- Lisans** : Yıldız Teknik Üniversitesi, 2011
- Yüksek Lisans** : Bahçeşehir Üniversitesi, 2017
- Enstitü Adı** : Fen Bilimleri Enstitüsü
- Program Adı** : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
- Çalışma Hayatı** : Pendik Belediyesi, Etüd Proje Müdürlüğü, Makine Mühendisi,
Eylül 2012 – Devam
- Akplas Plastik Kalıp Sanayi A.Ş., Üretim Mühendisi,
Nisan 2012 - Eylül 2012

