

**T.C.
Marmara Üniversitesi
Eğitim Bilimleri Enstitüsü
Orta Öğretim Sosyal Alanlar Ana Bilim Dalı
Coğrafya Bilim Dalı**

**GELİŞMEKTE OLAN
BİR YERLEŞİM YERİ**

KURTKÖY'ÜN

BEŞERİ VE İKTİSADİ COĞRAFYASI

(Yüksek Lisans Tezi)

AHMET ZEHİRANCI

Istanbul (2006)

**T.C.
Marmara Üniversitesi
Eğitim Bilimleri Enstitüsü
Orta Öğretim Sosyal Alanlar Ana Bilim Dalı
Coğrafya Bilim Dalı**

**GELİŞMEKTE OLAN
BİR YERLEŞİM YERİ**

KURTKÖY‘ÜN

**BEŞERİ VE İKTİSADİ COĞRAFYASI
(Yüksek Lisans Tezi)**

AHMET ZEHİRACI

**DANIŞMAN
DR . MEHMET ÜNLÜ**

İstanbul (2006)

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

-	Tablolar.....	III
-	Şekiller.....	IV
-	Önsöz	V
-	Özet	VI
-	Özet (İngilizce Çevirisi).....	VII
-	Birinci Bölüm	
-	1.Giriş.....	1
-	1.1.Giriş.....	2
-	1.2.Problem Durumu.....	2
-	1.3.Problem.....	3
-	1.4.Amaç.....	3
-	1.5.Önem.....	4
-	1.6.Varsayımlar.....	4
-	1.7.Sınırlılıklar.....	4
-	İkinci Bölüm	
-	2.Yöntem.....	5
-	2.1.Araştırmanın Yöntemi.....	6
-	2.2.Araştırmanın Niteliği.....	6
-	2.3.Evren ve Örneklem.....	6
-	2.4.Verilerin Toplanması	6
-	2.5.Verilerin Analizi	6
-	2.6.Değerlendirme	6
-	Üçüncü Bölüm	
-	3.Fiziki Coğrafya Özellikleri	7
-	3.1.Coğrafi Konum	8
-	3.2.Jeolojik-Jeomorfolojik Özellikleri	9
-	3.3.Hidroloji	11
-	3.4.Toprak Özellikleri	13
-	3.5.İklim Özellikleri	14
-	3.6.Bitki Örtüsü	24
-	Dördüncü Bölüm	
-	4.Beşeri Coğrafya Özellikleri	28
-	4.1.Tarihçesi	29
-	4.2.Nüfus	30
-	4.3.Yaş ve Cinsiyet Yapısı	43
-	4.4.Yerleşme	45
-	4.5.Göçler	53
-	4.6.Nüfus Yoğunluğu	58
-	4.6.1.Aritmetik Yoğunluk	60
-	4.6.2.Fizyolojik ve Tarımsal Yoğunluk	61
-	Beşinci Bölüm	
-	5.Ekonomik Coğrafya Özellikleri	63
-	5.1.Sanayi	64
-	5.2.Ulaşım	78
-	5.3.Turizm	85

-	Altıncı Bölüm	<u>Sayfa No</u>
-	6.Temel Sorunlar	87
-	6.1.Giriş	88
-	6.2.Gecekondur Sorunu	88
-	6.3.Çevre Sorunu	92
-	Yedinci Bölüm	
-	7.Sonuç ve Öneriler	96
-	7.1.Sonuç	97
-	7.2.Öneriler	101
-	Kaynaklar	102
-	Özgeçmiş	107

TABLÖLAR**Sayfa No**

1. Kurtköy'ün aylık ortalama sıcaklıkları(1955-2003)	15
2. Kurtköy'ün aylara göre en yüksek sıcaklıklarının görüldüğü yıllar ve sıcaklıkları (1955-2003)	16
3. Kurtköy'ün aylara göre en düşük sıcaklıklarının görüldüğü yıllar ve sıcaklıkları (1955-2003)	16
4. Kurtköy'ün en soğuk ve en sıcak ay ortalamaları	17
5. Kurtköy'ün aylık ortalama donlu günler sayısı (1955-2003)	17
6. Kurtköy'de aylık ortalama basınç(1967-2003)	18
7. Yıllık ortalama rüzgar yönlerine göre esme sayıları, hızı ve frekansı (1969 – 2003)	18
8. Kurtköy'ün aylık ortalama rüzgar hızı (1969 – 2003)	19
9. Kurtköy'deki en hızlı esen rüzgar yönü ve hızı (1967 – 2003)	20
10. Kurtköy'de aylık ortalama bağıl nemlilik (1957 – 2003)	20
11. Kurtköy'ün aylık ortalama bulutluluk miktarı (1967 – 2003)	21
12. Kurtköy'de aylık ortalama sisli günler sayısı (1960 – 2003)	21
13. Kurtköy'ün aylık ortalama yağış miktarı(1950-2003)	21
14. Kurtköy'ün mevsimlik ortalama yağış miktarı	22
15. Kurtköy'de aylık ortalama kar yağışlı gün sayısı(1967-2003)	23
16. Kurtköy'de aylık ortalama kar örtülü günler sayısı	23
17. Köppen'e göre sıcak ve soğuk devrelere ait yağış miktarı ve yüzdeleri	24
18. Kurtköy'ün sayım yıllarına göre genel nüfus sayımları	31
19. Kurtköy nüfusunun devre ve yıllık artış hızları	33
20. Sayım yıllarına göre Kurtköy, Pendik, İstanbul ve Türkiye'nin nüfus artış hızları.....	37
21. Yıllara göre Kurtköy nüfusunun bazı merkezlerin nüfusuna oranı(%)	40
22. Sayım yıllarına göre Kurtköy nüfusunun artış oranları	42
23. Kurtköy'ün 1997 yılı yaş yapısı dağılımı	43
24. Kurtköy'ün 2000 yılı yaş yapısı dağılımı	44
25. Kurtköy'e ait bina dağılımı	51
26. 1985 yılı Doğum yerlerine göre Kurtköy nüfusunun dağılımı(%)	55
27. Kurtköy'ün doğum yerlerine göre nüfus dağılımı(1999)	56
28. Doğum yerlerine göre Kurtköy nüfusunun bölgelere göre dağılımı	58
29. Yıllara göre Kurtköy'ün aritmetik yoğunluk dağılımı	60
30. Kurtköy'de sektörlere göre sanayi tesisi dağılımı(İ.S.O.-2005)	67
31. Sektörlere göre çalışan işçi sayısı(2005)	68
32. Kurtköy'de çalıştırdığı işçi sayısına göre sanayi tesisi dağılımı	68
33. 1985 yılı Kurtköy'de çalışan nüfusun sektörlere göre dağılımı(%)	70
34. 2000 yılı Kurtköy'de çalışan nüfusun sektörlere göre dağılımı	70
35. Kurtköy'de arazilere göre gecekondü sayısı(1997)	91
36. Pendik İlçe'si gecekondü dağılımı(1997)	91
37. Kurtköy'ün 1997 yılı çöp dağılımı	93

ŞEKİLLER

Sayfa No

1. Kurtköy'ün aylık ortalama sıcaklık diyagramı	15
2. Kurtköy'ün aylık ortalama yağış diyagramı	22
3. Kurtköy'ün mevsimlere göre yağış dağılımı	23
4. Kurtköy'ün nüfus grafiği	31
5. Kurtköy'ün yıllara göre nüfus artış hızı	33

ÖNSÖZ

Türkiye, nüfusu hızlı bir şekilde artan ülkedir.Özellikle nüfusun dağılışı, belirli bir planlamanın yapılması, bunların yanında ülke stratejisi üzerindeki etkisi nüfus planlamasının ne denli önemli olduğunu göstermektedir.

Bu sebeple, ülkemizin nüfus yapısını iyi algılayabilmek, ekonomik gelişimi ve göç hareketlerini ve bunların sebep olduğu çevre kirliliği özelliklerini araştırıp öğrenmek istedim. Bunun için Türkiye'nin nüfus yapısı ve özelliklerinin küçük bir örneği olan İstanbul ve çevresini merak ettim.Sonuç ta; Marmara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak İstanbul'da hızlı bir değişim gösteren Kurtköy sahasını tez konusu olarak seçtim. Kurtköy'deki bu yapısal değişim, yöreyi İstanbul'un yeni bir cazibe merkezi durumuna getirmiştir.

Kurtköy'de İstanbul'un ikinci havaalanının açılması, Formula pistinin açılması ve Türkiye'nin her yerine bağlanan yeni ve modern ulaşım yolları ile bu gelişimi ve nüfus yapısı ve dokusunu hızlı bir şekilde değiştirmektedir. Yöreye gerçekleşen göç hareketleri sayesinde Önceleri bir sanayi alanı durumuna gelen Kurtköy nüfusunun, artık hizmet sektörü yapısının gelişmeye başladığını ortaya çıkarmıştır.

Türkiye nüfus özelliklerinin küçük bir göstergesi olan Kurtköy'deki bu araştırmamda değerli fikir ve görüşlerinden yararlandığım Hocam Öğrt. Gör. Dr. Mehmet Ünlü'ye, Prof. Dr. Ramazan Özey'e ve Prof. Dr. Nuriye Garipağaoğlu'na çok teşekkür ederim.

AHMET ZEHİRAVCI

ÖZET

Kurtköy Pendik ilçe sınırları içerisinde kuzeyde yer almaktadır. Eğimi % 5-15 arasında değişmektedir. Bu saha 40 derece 55 dakika 05 saniye kuzey paraleli 29 derece 17 dakika 05 saniye doğu boylamında yer alır. Araştırma sahasının yüz ölçümü 23,2 km² 'dir. Saha NW-SE yönünde uzanır. Kurtköy, bu topoğrafya içerisinde batıda Aydos Dağı, doğuda Çatal Dağı, güneydoğusunda Değirmen Tepesi arasında çanaklaşarak çevresine göre çukur bir alanda Büyük dere ve kolları arasındaki havza tabanında bulunan, denizden 60 m. yükseklikte güneyde yer alan Marmara Denizine doğru eğimi azalan bir strüktüre sahiptir. Zemin arkoz ve kuvarsitlerden meydana gelmiştir. Kireçsiz kahverengi topraklar bulunur.

Kurtköy, Marmara Bölgesinin Kocaeli yarımadasında Marmara Denizi'ne doğru eğimin azaldığı bir mevkide bulunur. Yörede Akdeniz iklimi ile Karadeniz iklimi arasında bir geçiş iklimi tipine sahiptir. Bitki örtüsü iskan sahalarının bulunduğu yerlerdeki bahçelerde, gecekondular çevrelerinde kavak ağaçları da yoğunluk kazanmaktadır. Bu gün ise doğal bitki örtüsünün yoğunluk kazandığı saha ise Kurtköy'ün batısında yer alan Aydos dağı ve yakın çevresidir.

Kurtköy'ün 1935–2005 yılları arasındaki 70 yıllık devrede nüfus miktarı 45349 kişi artarak, nüfusta bu süre içinde 136.4 kat artma meydana gelmiştir. 1960–2005 yılları arasındaki hızlı nüfus artışını sağlayan 2 temel etken vardır. Bunlar; doğumlar ve göçlerdir. 2005 yılı İstanbul Sanayi Odası kayıtlarına göre Kurtköy'de irili ufaklı 56 sanayi tesisi bulunmaktadır. Kurtköy'de en fazla sanayi tesisini % 28,6 ile metal sanayisi oluşturmaktadır. Kurtköy'de en çok işçinin çalıştığı sanayi sektörü 770 kişi ile metal sanayi üretimi gelmektedir. En az işçi ise 144 kişi ile gıda sektörü oluşturmaktadır.

Kurtköy'de özellikle havaalanının ve formula pistinin hizmete girmiş olması yörede yapılaşma ve hizmet sektöründe de çeşitlenme de artmasına sebep olmuştur. Bu tip değişimler Kurtköy'ün önümüzdeki yıllarda gelişen nüfus özelliğine rağmen köy–şehir arasındaki geçiş tipinden kurtararak tam anlamıyla bir kent görünümüne bürünmesine sebep olacaktır.

SUMMARY

Kurtköy is in the north, inside of the border line of Pendik county. Inclination is between 5-15 %. This area is at 40°55' 05" north latitude 29°55'05" east longitude. The area of the survey is 23,2 km² . The area lies in NW-SE direction. Kurtköy has a structure which is among Aydos Mountain in the west, Çatal Mountain in the east, Değirmen Hill in the southeast and among big river branches; which is at the catchment basin which is dished, has 60 m altitude above sea level; and has an inclination decreases in the direction of Marmara Sea in the south. The ground is consist of arcosis and cuvarsits. The soil is without leme and brown.

Kurtköy places in an area of which inclination decreases through Marmara Sea, on Kocaeli Peninsula in Marmara Region. The climate is a passing kind from Mediterrennian Climate to Black Sea Climate. Poplar trees are consantrated in pupulating areas, gettos and gardens. Todays natural plantation's area is at the west of Kurköy, on Aydos Mountain and nearby it.

In the 70 years period between 1935-2005, the population increased 136.4 times as 45349 people. There were two basic effect for the increasing of the population between 1960-2005. These are newbirths and migrations. There are 56 small or big industrial constitutions in Kurtköy according to Istanbul Chamber of Industry 's records. The most industrial constitutions are metal industries with the percentage of 28.6. The most workers are in metal industry and production with the number of 770. The less workers are in food industry with the number of 144.

In Kurtköy, starting of airpot and formula racing circuit have caused building and service sector to increase and diversify in the region. In the following years, developments will open a way to have a town appearance from the half willage and half town appearance beside its changing population characteristics.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.GİRİŞ

1.1.GİRİŞ

Bu araştırmada, Türkiye'nin hızlı nüfus artışı gerçekleşen İstanbul şehrinde nüfus yapısında önemli değişiklikleri olan Kurtköy üzerinde durulmuştur. Kurtköy'n beşeri ve iktisadi yapısı ile bu olayların gelişmesini etkileyen fiziki şartları araştırılırken, D.İ.E., meteoroloji verileri, okullarda ve rastgele seçilmiş evlerdeki aile sayımları ile bina yapısı özellikleri araştırmalarda kullanılmıştır. Ayrıca Pendik Belediyesi alışmaları ve Kurtköy zerine daha önce çalışma yapmış kilerin eserleri incelenmiştir. Bu bölümde, problem durumu, problem, amaç, önem, varsayımlar,sınırlılıklar ve tanımlar üzerinde durulmuştur.

1.2.PROBLEM DURUMU

Dünyada bir ülke geleceği için en önemli unsur nüfus ve nüfus özelliklerinin belirlenmesi ve planlanmasıdır. Çünkü nüfus devamlı hareket halinde, değişken bir olaydır. Doğumlar, lmler ve göçler sonucunda dünyada insanların sayısı devamlı değiştiği gibi yeryüzündeki dağılımı da değişmektedir. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de nüfus hareketleri o kadar hızlı ve ciddi boyutlarda geekleşir ki nüfus sayımları ve planlamalarında ne kadar dikkat edilirse edilsin yine bu hıza erişilmemektedir. Bunun için belirli aralıklarla nüfus özellikleri ve buna bağlı olarak nüfus planlamaları ile iktisadi programlar yapılma yoluna gidilmiştir.

Günümüzde nüfus artışı ve bu artışın hızı ve ortaya çıkardığı sonuçları, çok ciddi boyutta problem oluşturmaktadır. Bu problem o kadar çözümü kolay olmayan ve çok hassas bir konudur. zm uzun zaman gerektiren nüfus artış sorunlarını nüfus bilimci coğrafyacılar ilgilenmektedir. Dünyada sanayi devrimi ile gerçekleşen ekonomik refahın sanayileşmiş ülkelerde oluşturduğu olumlu hava sanayileşememiş ülkelerin iştahını kabartmıştır. Özellikle bu ülkelerdeki yaşayan insanların sanayileşme çabaları sonucunda ortaya çıkan hızlı nüfus artışı bu az gelişmiş ülkelerin etkisi nüfus artışı ortaya çıkardığı sorunların çözümünü önemli ölçüde güçleştirmektedir. Dünyada yaşanan bu sorun gelişmekte olan ülkemizde kendini ciddi boyutlarda hissettirmektedir.

Sonuç olarak , ülkemizin önemli bir sorunu olan nüfus artış hızının kontrol altına alınması ve buna bağlı olarak iyi bir nüfus ve ekonomik planlamasının yapılması ile ülkemizin refah düzeyi artacaktır.

1.3.PROBLEM

Türkiye’de gerçekleşen hızlı nüfus artışı probleminin ülkemizin gelişimi için ne derece sorun oluşturduğu bilincine ulaştırılması ve ülke nüfus ve ekonomik yapısının genel özelliklerinin tanıtılmasıdır.

Ülkemizde nüfus hareketleri çok düzensiz bir biçimde gerçekleşmektedir. Böyle olmasına ise, ülkemizde yaşayan insanların coğrafi yapıları özellikle yeryüzü şekilleri, bakı yükselti faktörü ile eğitim, sağlık, ulaşım, güvenlik ve en önemlisi ekonomik sebeplerle ortaya çıkan sosyal sorunlar neden olmaktadır. Daha refah ve iyi bir hayat kurma düşüncesine sahip olmaları ile eğitimsizlik bu nüfusun hızlı bir şekilde artmasına sebep olmaktadır.

İstanbul Türkiye’nin en fazla nüfus hareketliliğinin olduğu bir şehirdir.Bu şehir ülkenin her yönden kalbini oluşturmaktadır.İstanbul g alırken belirli sahalar üzerinde bu nüfus toplanmaktadır. Bu sahaların başında Kurtköy gelmektedir. Kurtköy önemli bir miktarda nüfus çeken bir merkezdir. Türkiye’nin nüfus dokusunun en hızlı değiştiği bu yörede ülkenin en önemli şehri İstanbul’un sosyal ve iktisadi yapısının düzenlenmesinde önemli bir katkı yapacaktır.

1.4.AMAÇ

İstanbul’a gerçekleşen nüfus hareketleri ile birlikte İstanbul içinde de bir nüfus hareketliliği mevcuttur. Bu hareketlilik yeni bir çekim merkezi olan Kurtköy’de önemli ölçüde etkilenmektedir. Tabii İstanbul’daki mahallelerin nüfusunda meydana gelen artış ve azalmalar iki başlık altında toplamak gerekir. Bunlardan birincisi nüfusları hızla artan mahalleler için şehrin iç kısımlarında görülmekle beraber çoğunlukla kenarlarında yer almaktadır. İkincisi ise nüfusu azalan mahalleler genelde merkezi kısımda bulunmaktadırlar.

Bu nüfus hareketleri İstanbul içerisinde ve Türkiye’de ne denli bir değişim gösterdiğini ve Kurtköy’ün ortaya hangi sonuçları çıkardığını tespit etmek amaçlanmıştır.

1.5.ÖNEM

Araştırma ile toplanacak verilerle Kurtköy’ün;

- Coğrafi konumunu belirlemek.
- Jeolojik, jeomorfolojik, hidrolojik ve toprak özelliklerini ortaya koymak.
- İklim ve bitki örtüsü özelliklerini ortaya koyabilmek.
- Nüfus ve yerleşme özellikleri ile göç hareketlerini belirlemek.
- Ekonomik özelliklerini ortaya koymak
- Ulaşım ve başlıca çevre sorunlarını ortaya koymak.
- İstanbul için çok önemli bir cazibe merkezi durumuna geldiği kavratılacak.

1.6.VARSAYIMLAR

Bu tez ile ülkemizin üzerinde gerçekleşen nüfus hareketliliğinin en önemli sebeplerinin bulunduğu tespit edilmiştir.

Kurtköy üzerindeki çalışmalarda ortaya çıkan bu sebepler ile Türkiye’nin ve İstanbul’un nüfus yapısının genel özellikleri düşünüldüğü varsayılmıştır.

1.7.SINIRLILIKLAR

Kurtköy üzerine yapılan tez çalışması, yöre hakkında yapılan araştırmalarla, D.İ.E. istatistik verileri, Pendik Belediyesi çalışmaları ve yörede yaptığımız aile ve bina yapısı çalışmaları ve fotoğrafları ile sınırlıdır.

Araştırma sahası Kurtköy olarak değişim gösteren Yenışehir, Kurtköy ve Sanayi mahallelerinde gerçekleştirilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM YÖNTEM

2.1 ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Kurtköy'ün beşeri ve iktisadi yapısı incelendiğinde farklı yöntemler uygulanmıştır. Bu bölümde araştırmanın niteliği, evre ve örneklem, verilerin toplanması, verilerin analizi ve değerlendirme aşamaları hakkında bilgiler verilmektedir.

2.2.ARAŞTIRMANIN NİTELİĞİ

Araştırmada kullanılmak üzere D.İ.E., Meteoroloji, İstanbul Sanayi Odası verileri ile Pendik Belediyesi istatistiklerinden yararlanılmıştır.

2.3.EVREN VE ÖRNEKLEM

Araştırma evresini Türkiye'nin farklı yerlerinden yöreye göç eden nüfus hareketleri ve bu yöredeki fiziki ve beşeri şartları meydana getirmektedir. Bu özellikleri ortaya koymak için resmi ve resmi olmayan bir çok kurum ve kuruluşlardan yararlanılmıştır.

2.4.VERİLERİN TOPLANMASI

Kitaplık kaynakları taranıp literatür çalışması yapılmıştır. Kurtköy üzerine daha öncede yapılmış araştırmalar incelenmiştir.

2.5.VERİLERİN ANALİZİ

Araştırma için elde edilen veri ve bilgiler ile ortaya çıkan sonuçlar istatistiki olarak incelenmiştir. Veriler araştırmacı tarafından tek tek kontrol edilmiş ve doğru doldurulmayanlar değerlendirmeye alınmamıştır.

2.6.DEĞERLENDİRME

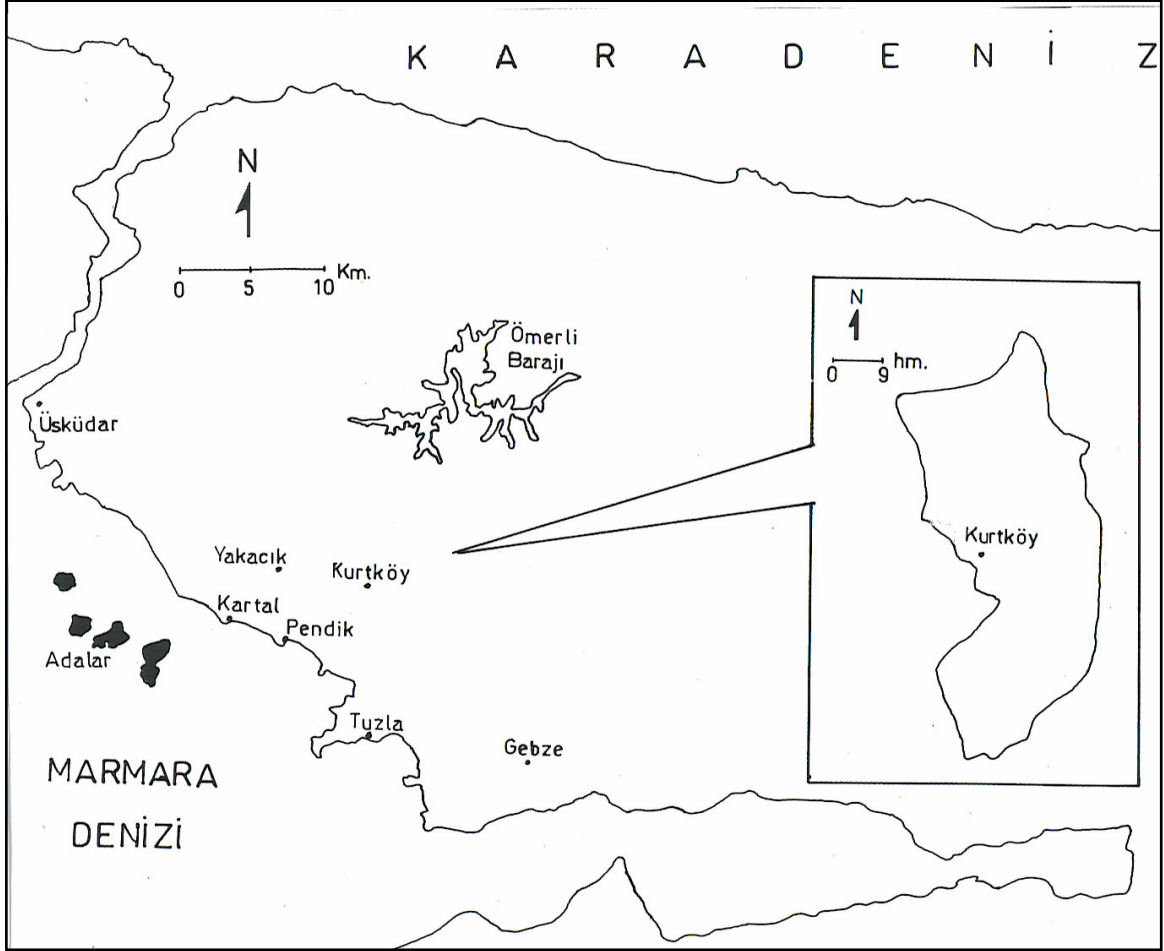
Toplanan verilerin değerlendirilmesi aşamasında verilerin türü, nasıl elde edildiği ve bunların doğruluğu ile güvenilirliği, ulaşılmak istenen amaca uygun bir neticeye paralel bir sonuç elde edilebilir mi gibi konulara dikkat edilerek hazırlanmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

3.1. COĞRAFİ KONUM

Kurtköy İstanbul şehrinin Asya kesiminde, Pendik ilçesine bağlı bir yerleşim merkezidir. Bu saha 40 derece 55 dakika 05 saniye kuzey paraleli 29 derece 17 dakika 05 saniye doğu boylamında yer alır. Araştırma sahasının yüz ölçümü 23,2 km² 'dir. Saha NW-SE yönünde uzanır (Harita1).



Harita 1. Kurtköy'ün Lokasyon Haritası

Kurtköy'ün kuzeyi Sultanbeyli ilçesi, Pendik ilçesine bağlı Harmandere mahallesi ve E-80 T.E.M. otoyolu ile çevrilidir. Batısında yine Pendik ilçesine bağlı Sülüntepe, Şeyhli, Ramazanoğlu ve Kavakpınar mahalleleri vardır. Doğusunda Tuzla ilçesiyle sınırlıdır. Pendik kıyı çizgisinden yaklaşık 6 km. kuzeyde yer alır. Bugünkü Kurtköy; Yenişehir, Sanayi ve Kurtköy mahallelerini kapsar.

3.2. JEOLOJİK-JEOMORFOLOJİK ÖZELLİKLERİ

İstanbul eski bünyesindeki 1. Zamana ait bünye hatları İstirancanın kaledoniyen bünye hatlarıyla paralel bir vaziyet meydana getirdiği gibi daha sonra Alp hareketleriyle kıvrılıp yükselen 2. ve 3. Zaman tabakalarındaki tektonik istikametlerde umumiyetle hersinyen diskolasyon hatlarına (Kıvrım ve kırık hatları) uygun olarak uzanırlar (Foto 1) (Yalçınlar, 1952-1953, s.54).



Foto 1. Kurtköy'den jeolojik bir kesit (Kuvarsit ve arkozlar, Yenişehir mahallesi)



Foto 2. Kurtköy'den jeolojik bir kesit

İstanbul' da Çamlıca tepeleri arkozların meydana çıkışları bakımından strüktürel bir disimetri gösterir. Ayrıca bu arkozik formasyonlar daima kuartzitlerle örtüldüklerinden, aşınmaya karşı korunmuşlardır. Kuartzitlerle korunmadığı yerlerde de aşınarak, ya tamamen ortadan kalkmışlar, yahut nispeten alçak kısımları meydana

getirmişlerdir. Bu alçak kısımların yer yer, daha yeni formasyonlarla örtülmüş kesimlerine de rastlanır. Kuartzitler, Çamlıca tepeleri-Çengelköy, Büyük Ada, Pendik-Yakacık ve Yakacık' ın doğusundaki Şeyhli Köyü ve Kurtköy kesimlerinde görüldüğü üzere (Foto 2), yüksek ve tepelik arazide genellikle arkozik formasyonlarla birlikte bulunmaktadır (Yalçınlar, 1976, s.46).

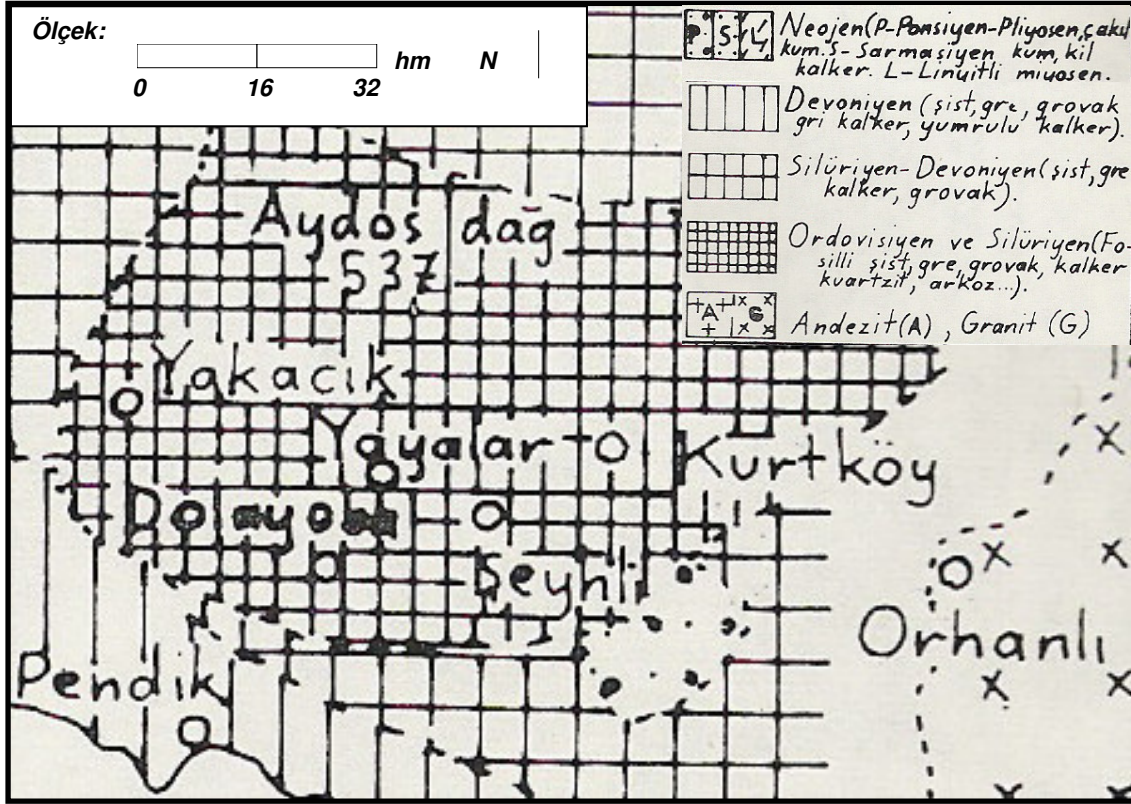
İstanbul Boğazı yöresinde topografyasının esas unsurunu, yükseltisi 100-200 m. arasında oynayan alçak bir plato meydana getirir. Marmara ve Karadeniz'in derin çukurlarını bir eşik gibi ayıran bu plato yükselti basamaklarının ve arızalarının dağılışı bakımından Kocaeli Yarımadası'nın üzerinde de asimetric bir

durum gösterir. İstanbul Boğazı'nın doğusunda Marmara'ya (Çamlıca 262 m., Kayışdağ 438 m., Aydos 537 m.) çok daha yakındır. Bu durum kısmen genç deformasyonların, kısmen de litolojik farkların bir sonucudur (Erinç, 1974-1977, s.9).

Kurtköy'deki Paleozoik devre ait bu formasyonlar Kocaeli bölümündeki platolar üzerindeki aşınmaya karşı dirençli olan killi ve kuvarsit şist ve kuvarsit tepelerden ibarettir (Atalay-Mortan, 1997, s.86). Araştırma sahasının jeolojik özelliklerine değerlendirildiğinde, Kurtköy zemininin taşıma kapasitesinin çok yüksek stabil ve deprem açısından sağlam bir zemine sahip olduğu anlaşılmaktadır.. Ancak tektonik olaylarla meydana gelmiş yeraltındaki kırıklar birbirinin üstüne binmektedir. Bu iki kırık arasındaki bölgeye rastlayan binalar için özellikle tehlikeli bir durum ortaya çıkarmaktadır (İ.T.Ü. vakıf dergisi, 1999, sayı. 30, s.38).

Kurtköy topoğrafyasının genel görünümünü anlayabilmek için öncelikle İstanbul Anadolu Yakası'nın tepelik araziler üzerindeki dağılımına bakmak gerekir. Bölgedeki tepeler, doğuda önce KD ya doğru, sonra da KB ya doğru Ömerli Barajı ve Riva Deresi vadilerini izleyen bir çukur alanla sınırlanmıştır. Batıda ise Büyük Çamlıca tepesinin kuzeyinden başlayıp doğuya doğru uzanan başka bir çukur alanla sınırlanmıştır. Bu sınırlar içerisinde önce K. Çamlıca, Büyük Çamlıca (283m) tepeleri gelir. Çakaldağ, Turankorutepe (146m), Havuztepe (234m), Tekkebayırı T(285m), Ahirtepe, Mağarabayırıtepe Çamlıca tepelerinden daha alçak tepeler olarak sıralanır, Kayışdağı (442m) en yüksek tepesi olarak Anadolu yakası topoğrafyasına hakimdir. Ardından Müminetepe (294m), Kurnaköy güneyinde Kocabayırtepe (224m) ve Yakacık kuzeydoğusunda Madenlertepe (380m), Yakacıktepe (379m) sıralanır. Dragosta Orhanlartepe, Gülsuyunda Kırbaçbayırıtepe (395m), Çamurlukbayırıtepe, Çınartepe, Karasubayırıtepe daha alçak alanları oluşturur. Anadolu yakasının en yüksek yerini ise Kurtköy'ünde yamaçlarında kurulduğu Aydosdağı (538m) yer almaktadır. Ardından Pınartepe (297m), Gözdağ, Eskiagıltepe, Tavşantepe, Madenlertepe(369m), Karatepe, Kurfalitepe, Kaletepe gelir. Değirmentepe, Çataldağ (392m) ise Aydos ile birlikte Kurtköy'ü çevrelemektedir.

Kurtköy, bu topoğrafya içerisinde batıda Aydos Dağı, doğuda Çatal Dağı, güneydoğusunda Değirmen Tepesi arasında çanaklaşarak çevresine göre çukur bir alanda Büyük dere ve kolları arasındaki havza tabanında bulunan, denizden 60 m. yükseklikte güneyde yer alan Marmara Denizine doğru eğimi azalan bir



Harita 2. Kurtköy'ün Jeolojik haritası(Yalçınlar-1976)

strüktüre sahiptir (Kurtköy İslah İmar Plan Raporu, 1996, s.2) (Harita 2)..

3.3.HİDROLOJİ

İstanbul'da plato nispeten yakın bir jeolojik devirde NW-SE doğrultusunda, Belgrat ormanlarından Aydos'a doğru çekilen bir çatı ekseni boyunca kubbeleşmiş ve bu suretle meydana gelen eğim şartları akarsu şebekesini de etkileyerek en uzun akarsuların Boğaz batısında Marmara'ya, doğusunda ise Karadeniz'e doğru yönelmelerine yol açmış olmalıdır. Kocaeli Yarımadası'nın güney yakasında, kıyı şeridi ile platolar arasında iklim bakımından da çok olumlu sonuçları olan bir arızalar sırası meydana getirirler (Erinç, 1974-1977, s.9).

İstanbul Boğazı'nın doğusunda bulunan derelerden bir kısmı batıda Üsküdar tarafından İstanbul Boğazı'na dökülürken, diğerleri Marmara Denizi'ne dökülmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Zemin ve Deprem İnceleme Müdürlüğü) (Foto 3).



Foto 3. Kurtköy'deki su havzası Kemikli Dere'de toplanarak Marmara Denizi'ne dökülür.

Bunlardan: Talimhane, Güzeltepe, ve Kirazlıtepe, derelerin birleşmesi ile oluşan Bekir Deresi; Küplüce,

Burhaniye ve Karaağaç Derelerinin birleşmesi ile oluşan İstavroz dereleridir. Daha güneyde Selimiye-Harem hattı arasındaki su toplama alanındaki birkaç önemsiz akarsu mevcuttur. Ancak bunlar kayda değer değildir; Dinlençayı deresi ve kuzeyden gelen iki adet küçük kolun birleşimi ile oluşan Seyitahmet deresi vardır. Bölgenin en büyük su toplama havzasına sahip olan Kurbağalı dere ise, bir kısmını, Çobançesme dere ve Acısu dere ile başlayıp Sazlıdere, Şerfali deresi, Çakmak deresi, Taşlıdere ile devam eder. Başka bir su toplama alanından gelen Ayvacıkderesi, Kavaklı dere ve Esatpaşa deresi ile birleşerek Ünalın(Uzunçayırdere), Kargadere ve Kasrı Ali derelerini de alarak Kurbağalı dere adını almaktadır. Kurbağalı dere Kuşdili çayırından sonra denize dökülür. Daha doğuda Turşucu deresi; Kayışdağı bölgesinden doğup Baruthane deresi ile



Foto 4. Kemikli derenin su seviyesi kış mevsiminde artar.

birleşen Çamaşırcı deresi bulunur. Çobantarlade, Ağıltpedere ile Narlıderenin birleşiminden oluşan İdealtepe dersi vardır. Küçükyalı deresi, Esenyurt deresi, Bülbül deresi, Yakacık, Panayır ve Tavşantepe derelerin birleşmesi ile oluşan Tugay-Panayır (Dragos) deresi önemli su toplama havzasını oluşturur. Savak deresi, Pendik-

Taşılbayır deresi, Kurtköy'deki su toplama havzasının toplanma yeri Kemikli dere ve devamı Büyük dere oluşmuştur (Foto 4).Tuzla'daki Kurudere, Yeşildere, Tuzla dersi, Sazdere, Çayırova deresi, Beylikdağıdere ve Aşıkoğlu derelerin birleşmesi ile oluşan dere ise sınırın sonunu oluşturmaktadır.

Eğim derecesi yüksek olmayıp % 5-15 arasında değişir. Kurtköy'ün bu rölyefinde oluşmuş birtakım dereler vardır. Bu derelerin başında Kemikli Dere' nin oluşmasını sağlayan iki küçük dereciğin birleşme noktasına çok yakın bir mevkide kurulmuştur.

3.4.TOPRAK ÖZELLİKLERİ

Türkiye toprakları üzerindeki araştırmaları ile dikkati çeken Oakes, Kurtköy ve çevresindeki topraklarının kalker, grovak şist, kuvarsit ile arkoz gibi başkalaşım kayalarından meydana geldiğini belirtmiştir. Bunlarla birlikte nemli ile kuru ve az yağışlı Akdeniz iklimi şartları altında, çayır otları ve yaprağını döken ağaçlardan oluşmuş karışık vejetasyon etkisi altında meydana gelmiş iyi drene olmuş topraklardır (Oakes , 1958, s. 137).

Kurtköy'ün % 5-15 arasındaki eğimi sebebiyle, ormancılık bakımından kıyıya yakın olduğu yerler hafif eğimlidir. Kuzeye doğru gidildikçe mutedil eğimli bir



*Foto 5. Kurtköy toprağından bir görünüm
(Kireçsiz kahverengi topraklar)*

hal almaktadır. Tarım bakımından bakıldığı zaman ise çoğu hafif eğimli, çok az bir kısmı da mutedil eğimli bir araziye sahiptir(Foto 5). Kurtköy'deki bu oluşumlar üzerinde etkili olan temel amil "iklim" dir. İklim ve yüzey şekillerinin etkisi ile birlikte yakın zamana kadar yayılış gösteren meşe ormanlarının (özellikle Kermez Meşesi) ve oraya girme fundaların yapraklarının etkisi ile A horizonundaki

humus oranını biraz olsun yükselmiştir. Kurtköy'ün bozulmuş Akdeniz iklimi tesirinde yağış ve sıcaklıktaki değişimler toprak üzerinde toprak üzerinde birinci

derecede etkilidir. Anakayanın tesiri sonucunda da kireçsiz kahverengi topraklar kırmızımsı, grimsi ve kahverengi renklere bürünür. Toprağın farklı renklere bürünmesine toprağın kazanmış olduğu demiroksitler etki eder.

Kurtköy toprağının A horizonunun kalınlığı 30 cm kadardır. Bu kalınlık dere kenarlarında 35-40 cm'yi bulur. Bütün bu özellikleri ile A horizonu az gelişmiş topraklar gurubuna girer. B horizonunda ise kil mineralleri yoğunluk kazanmıştır. Bu iki horizon arasındaki kil minerali yoğunluğu farklılık gösterir. C horizonu özellikleri



Foto 6. Kurtköy'ün toprak görünümü

fazla gelişmemiştir. Temel arazi özelliklerini taşır. Toprak reaksiyonu nötral bir özellik gösterir. Kurtköy'de yüzeye doğru çıkıldıkça Ph değerinin azalmasına bağlı olarak hafif çeşitli bir reaksiyon hakim olur. Kurtköy topraklarının yatay ve düşey doğrultudaki yayılışı iklim şartlarını yansıtan bir özellik taşır (Foto 6).

Bu özellikleri ile de görülmektedir ki; Kurtköy toprakları tarım faaliyetleri için uygunluk taşımaktadır. Ancak zaten ilk kurulması ve gelişmesinde rol oynayan tarım, hayvancılık ile ormancılık faaliyetleri, sanayi alanı ilan edilmesi ile başlayan günümüzde ise birer kültür ve ulaşım merkezi durumuna gelmesi ile iktisadi ve yerleşme dokusundaki farklılaşma sonucu büyük göç almış ve tarımsal alanlar tamamen mesken ve sosyal tesisler ile kaplanarak ortadan kalkmıştır.

3.5. İKLİM ÖZELLİKLERİ

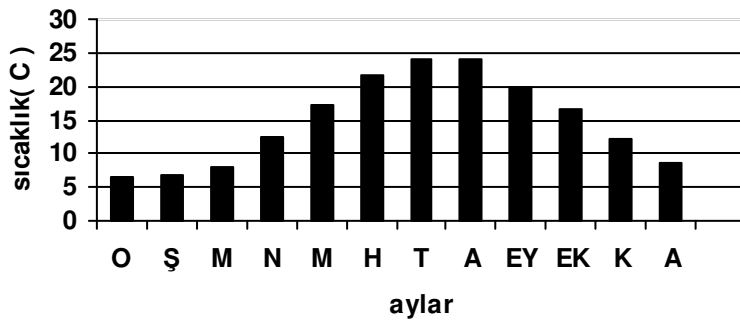
Kurtköy, Marmara Bölgesinin Kocaeli yarımadasında Marmara Denizi'ne doğru eğimin azaldığı bir mevkide bulunur. Bu sebeple enlem dolayısıyla bozulmuş Akdeniz iklimi ile yarımadanın kuzeyindeki su bölümü çizgisini aşan Karadeniz iklimi arasında bir geçiş iklimi tipine sahiptir.

Türkiye'nin genel sirkülasyon koşulları ve hava kütleleri incelendiğinde; genel olarak kışın, Ekim ayı sonundan başlayıp Mayıs'a kadar süren bir dönemde farklı bölgelerden Akdeniz havzasına ulaşan hava kütlelerine bağlı cephe sistemleri ve alçak basınç oluşumları hava şartlarını yönetir. Bu sirkülasyon (dolaşım) koşullarına göre, Türkiye'nin batısında ve kıyı bölgelerinde genel olarak yağışlı, rüzgarlı ve ılık dönemlerle aralanan serin-soğuk ve açık (yağışsız) dönemler birbirini izler. Buna karşılık, yüksek platolardan oluşan Doğu ve İç Anadolu bölgeleri kışın uzun bir süre ülkenin kuzeydoğusundan (Hazar havzası) kaynaklanan soğuk bir hava kütlelerinin işgali altında bulunur. Bu nedenle, kışın iç bölgeler çoğu zaman yüksek basınç rejiminin etkisinde kalır. Böyle bir antisiklon rejiminin egemen olması, batıdan gelen alçak basınç merkezlerinin çok kez iç bölgelere sokulmasına imkan vermez. Bu koşullar iç bölgelerimizin kış yağışlarının azlığına neden olur (Koçman, 1993, s. 2,3).

İklimin insan hayatı ve ökümen arazi üzerindeki etkisi göz önünde tutulmalıdır. Bunun için Kartal Meteoroloji İstasyonundan alınan toplam 48 yıllık rasat verimine göre Kurtköy'ün aylık ortalama sıcaklık değerleri hesaplanmıştır (Kartal meteoroloji istasyonu rasat verileri, 2003).

Tablo 1. Kurtköy'ün aylık ortalama sıcaklıkları(1955-2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
°C	6,5	6,9	8,1	12,6	17,2	21,8	24,2	24,0	20,0	16,5	12,2	8,7	15,0

Şekil 1. Kurtköy'ün sıcaklık grafiği(1955-2003)



Kurtköy ve çevresinin 48 yıllık rasat değerlerine göre en yüksek sıcaklık ortalamaları Temmuz ve Ağustos aylarında olur. Yıllık ortalama sıcaklık ise 15,0 °C dir. Ocak ayından itibaren

görülen düşük sıcaklıklar (6,5 °C), Mart ayından itibaren hızlı bir artış göstermektedir(8,1 °C). Bu artışlar Temmuz ve Ağustos aylarında 24,2 °C ile 24,0 °C ile maksimum seviyeye ulaşmıştır. Ağustos ayından itibaren hızlı bir düşüş gösteren sıcaklıklar Aralık ayında 8,7 °C' ye kadar inmektedir (Tablo 1- Şekil 1).

Tablo 2. Kurtköy'ün aylara göre en yüksek sıcaklıklarının görüldüğü yıllar ve sıcaklıkları (1955-2003)													
Aylar	O	Ş	M	N	MY	H	T	A	EY	EK	K	A	Yıllık
Yıllar	1971	1958	2001	1994	1994	1982	2000	2002	1993	1992	2003	2003	2000
⁰ C	20,2	21,9	26,8	33,3	36,4	37,9	40,6	40,1	36,5	33,5	27,0	22,6	40,6

Kurtköy'de 48 yıllık sıcaklık değerleri incelendiğinde, Ocak ayında en yüksek sıcaklık 20,2 ⁰C ile 1971 yılında gerçekleşirken, 2000 yılının Temmuz ayında ise 40,6 ⁰C ile en yüksek sıcaklık meydana gelmektedir (Tablo 2).

Tablo 3. Kurtköy'ün aylara göre en düşük sıcaklıklarının görüldüğü yıllar ve sıcaklıkları (1955-2003)													
Aylar	O	Ş	M	N	MY	H	T	A	EY	EK	K	A	Yıllık
Yıllar	1969	1950	1987	1969	1990	1990	1985	1987	1970	1972	1989	1967	1950
⁰ C	-6,8	-9,0	-5,6	0,2	4,8	9,8	13,6	14,3	7,7	3,3	-2,0	-4,2	-9,0

En düşük sıcaklıklar incelendiğinde, Ocak ayında en düşük sıcaklık 1969 yılında -6,8 ⁰C ile gerçekleşirken; Temmuz ayında 1985 yılında 13,6 ⁰C en düşük sıcaklık meydana gelmiştir. 48 yıllık rasat değerlerine göre Kurtköy'de en düşük sıcaklık 1950 yılında Şubat ayında -9,0 ⁰C ile gerçekleşmiştir (Tablo 3).

Türkiye gerçek yıllık izoterm haritasının incelenmesi ve haritanın deniz seviyesine inmiş hali ile kıyaslanması gerçek izoterm haritasının, deniz seviyesine inmiş izoterm haritası kadar basit olmadığı ortaya çıkmıştır. Bu haritanın üzerinde bir çok alçak ve yüksek sıcaklık adacıkları ihtiva eden, girinti ve çıkıntı yapmış incelemeler neticesinde Kurtköy'deki yıllık ortalama sıcaklığın 16⁰-14⁰ sıcaklıklarının hakim olduğu Marmara Bölgesi'nde güneye doğru iyice sokulmaktadır ve Kartal ve Kurtköy civarında bu yüksek sıcaklık adacığı meydana gelmiştir (Ardel , 1965, s.44,59, 60).

Tablo 4 . Kurtköy'ün en soğuk ve en sıcak ay ortalamaları		
En soğuk ay ortalaması	En sıcak ay ortalaması	Sıcaklık farkı (Amplitud)
6,5 °C	24,2 °C	17,7 °C

olurken, sıcaklık farkı 17,7 °C dir. Amplitud değerinin 17,7 °C olması yörenin Marmara Denizinin etkisinde kaldığı anlaşılmaktadır (Tablo 4). Bu durum Kurtköy'ün Marmara Bölgesi'nde Akdeniz-Akdeniz Makrokliması içerisinde rejyonel iklimi içinde Lokal klima özelliğindeki Marmara Bölgesi Termik Rejimi özelliği göstermektedir (Sür,1980, s.17).

En yüksek sıcaklıklar yaz mevsiminde, en düşük sıcaklıklar ise kış mevsiminde görülmektedir. Sonbaharda ise sıcaklıklar bir süre devam etmekte, kış mevsiminde ise sıcaklıklar fazla düşmemektedir. İlkbaharda ise, sıcaklıklarda istikrarlı bir yükselme olmaktadır.

Tablo 5. Kurtköy'ün aylık ortalama donlu günler sayısı (1955-2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Gün	4,6	5,0	1,7	-	-	-	-	-	-	-	0,1	1,4	12,8

Don olaylarının görüldüğü zamanlar, genellikle kış mevsiminde olmaktadır. Keza don olayı, ilkbaharda da görülebilir. Ocak ayında 4,6 olan donlu gün sayısı, Şubat ayında 5,0 olmaktadır. Bu sayı Mart ayında 1,7'e düşmektedir. Kurtköy'de yıllık ortalama donlu gün sayısı 12,8 olmaktadır. Yörenin bu durumuna özellikle Orta Avrupa ve Balkanlar üzerinden gelen gezici antisiklonlar sebep olmaktadır. Bu yüksek basınç alanlarının etkisinde kaldığı zamanlarda don olayının görüldüğü günler, ocak ve şubat aylarında en düşük sıcaklıklara ulaşarak 12 günü aşmaktadır (Tablo 5).

Kurtköy'ün atmosfer basıncı özellikleri incelendiğinde, Ocak ayından itibaren görülen yüksek basınçlar Temmuz ayına kadar olan süreç içerisinde yavaş bir şekilde azalmaktadır. Ağustos ayından itibaren azalan atmosfer basıncı tekrar yükselmeye başlamıştır.

TABLO 6. KURTKÖY'DE AYLIK ORTALAMA BASINÇ(1967-2003)	
AYLAR	BASINÇ (mb.)
O	1016,3
Ş	1015,0
M	1013,8
N	1010,8
M	1011,3
H	1010,0
T	1009,2
A	1010,0
E	1012,7
Ek	1015,5
K	1016,0
A	1016,0
Yıllık	1013,1

Kurtköy'de en yüksek ortalama antisiklon 1016,3 mb' la ocak ayında, en yüksek siklon ise 1009,2 mb' la temmuz ayında gerçekleşmektedir. Yıllık basınç ise 1013,1 mb' la neredeyse normal bir basınç seyri izlemektedir (Tablo 6). 36 yıllık rasat verilerine göre en yüksek antisiklon 1040,2 mb' la ocak ayında gerçekleşmiştir. En yüksek siklon ise 982,5 mb' la yine ocak ayında gerçekleşmiştir.

Kurtköy'de yaşanan bu basınç ve rüzgar özellikleriyle Kurtköy'de oluşmuş hakim rüzgar Poyrazdır. Poyrazın yanında da sıcaklık ve yağış üzerinde Meltemler de etkili olmaktadır (Aslan, 1998, s.3).

Yörenin basınç özelliklerine bağlı olarak ortaya çıkan rüzgarların esme sayılarına göre, doğu sektöründe esen rüzgarın frekansı, diğer sektörlerden esen rüzgarların frekanslarından fazladır. Doğu sektörlü ese rüzgarların yıllık frekansı 35,2 dir (Tablo 7). Doğu sektöründen sonra yıllık

Tablo 7. Yıllık ortalama rüzgar yönlerine göre esme sayıları, hızı ve frekansı (1969 – 2003)			
Rüzgarın Yönü	Esme Sayısı	Hızı (m/ sec)	Frekans(%)
N	1369	1,5	4,4
NNE	1733	2,2	5,6
NE	2265	2	7,3
ENE	3294	2,3	10,7
E	5333	1,6	17,3
ESE	2237	1,7	7,2
SE	1396	1,4	4,5
SSE	465	1,3	1,5
S	725	1,2	2,4
SSW	352	1,6	1,1
SW	761	1,6	2,5
WSW	1455	2,3	4,7
W	5267	1,8	17
WNW	1909	2,1	6,2
NW	1576	1,7	5,1
NNW	760	1,8	2,5

hakim rüzgar yönü batı sektörlü rüzgarlar oluşturur. Batı sektörlü esen rüzgarların yıllık frekansı 27,9'dur. Daha sonra sırasıyla yıllık frekansı 24,4 ile kuzey sektörlü ve 12,0 ile güney sektörlü rüzgarlar oluşturur. En düşük frekans değeri 12,0 ile güney sektör oluşturur.

Türkiye coğrafi konumu itibariyle yıl içinde farklı kökenli hava kütlelerinin etkisi altında kalır. Geniş ve yüksek Anadolu platosu kışın çok soğur. Ekim

ayından itibaren soğumaya başlayan Orta ve Doğu Avrupa üzerinde yerleşen yüksek basınç şartları Kasım ayında güçlenerek Güneydoğu Avrupa (Balkanlar) üzerinden Batı Anadolu'ya doğru yayılır. Yine bu mevsimde Kuzey Afrika üzerinde yerleşen subtropikal yüksek basınç merkezi Akdeniz üzerinden Güney ve Güneydoğu Anadolu'ya kadar uzanır. Basınç merkezlerinin bu durumuna bağlı olarak oluşan Akdeniz cephesi Anadolu'yu, özellikle kıyı bölgelerini etki alanı içerisine alır ve gelişen frontal faaliyetler basınç değerlerinde sık sık yükselme ve düşmelere yol açar. Basınç koşullarının yıl içerisinde değişmesi ile ülkemizdeki rüzgar frekansları ve esiş yönleri arasında her zaman bir bağlılık görmek mümkündür. Ancak, bu konuda kara ve denizlerin etkileri ile topografik şartlarında önemli rolü bulunmaktadır. Rüzgarların esiş sıklığı ve sektörel dağılışı çevre koşullarına göre bazı yerel değişikliklere uğramaktadır. Türkiye'de yıl içinde muhtelif yönlerden esen rüzgarların hızı genellikle azdır. Yapılan araştırmalara göre Türkiye'de günlük ortalama rüzgar hızının 1,5-3,0 m/sn olduğu rüzgarlar daha çok görülür. Bunun yanında Doğu Anadolu (Iğdır, Malatya), Doğu Karadeniz, İç Ege (Denizli) ve Akdeniz bölgelerinde (Çukurova) daha sakin bazı yöreler vardır. Kıyı bölgelerinde ve Hakkari çevresinde ise günlük ortalama rüzgar hızları 3,0-4,5 m/sn arasındadır. Bunun yanında hızı 4,5 m/sn yi aşan kuvvetli rüzgarların görüldüğü yerler arasında özellikle Marmara bölgesinde (İstanbul yöresi, Çanakkale boğazı- Bandırma yöresi), Akdeniz'de Antalya ve Hatay çevreleri başta gelmektedir (Koçman, 1993, s. 12-14-16).

Tablo 8. Kurtköy'ün aylık ortalama rüzgar hızı (1969 – 2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
m / sec	1,6	1,5	1,5	1,4	1,4	1,5	1,6	1,7	1,5	1,5	1,4	1,7	1,5

Tablo 8'de görüldüğü üzere yıllık ortalama rüzgar hızı 1,5 m / sec olup ve aylık ortalama rüzgar hızları arasında bir paralellik bulunmaktadır. Büyük farkların olmadığı bu aylık ortalama rüzgar hızları yörede esen hafif rüzgarlar oluştuğunu göstermektedir. Rüzgar hızlarının en fazla olduğu aylar ağustos ve aralık aylarında gerçekleşmiştir.

TABLO 9. KURTKÖY'DEKİ EN HIZLI ESEN RÜZGAR YÖNÜ VE HIZI (1967 – 2003)		
AYLAR	RÜZGAR YÖNÜ	m /sec
1	NNE	14,2
2	WNW	16,3
3	N	14,2
4	WSW	12,3
5	W	14,2
6	NNE	17,5
7	W	18,5
8	W	17,2
9	NE	12,7
10	W	16,1
11	ENE	15,6
12	SSW	13,4
Yıllık	W	18,5

Tablo 9' de görüldüğü üzere en hızlı esen rüzgar yönü batı sektörlüdür. Batı sektörlü rüzgarlardan en fazla değere temmuz ayında 18,5 m/sec değerle gerçekleşmiştir. Batı sektöründen başka en fazla değer kuzey sektöründe olmaktadır

Kurtköy'ün mevsimlik ve yıllık hakim rüzgar yönü sayıları 34 yıllık rasat verileri göre E istikameti rüzgarlar en fazla yaz mevsiminde

esiş gösterirken, sonbahar ve kış mevsimlerinde azalarak ilkbahar mevsiminde en az düzeye ulaşır. W istikametli rüzgarlar ise E yönlü rüzgarların tersine Kış mevsiminde en az hakim rüzgar iken, ilkbahar mevsiminde en üst düzeye ulaşmaktadır. ENE istikametli rüzgarlarda yine Yaz, Sonbahar ve Kış mevsimlerinde etkisini artırmaktadır. Yaz mevsiminde Pendik Körfezi üzerinde oluşmuş yüksek basınçtan, Kurtköy üzerinde oluşmuş alçak basınca doğru özellikle Kemikli dere yatağı boyunca, Kış mevsiminde de Kurtköy üzerinde oluşmuş yüksek basınçtan dolayı Pendik Körfezi'ne doğru Aydos dağı ile Kurtköy arasındaki yükselti farkından dolayı dağ ve vadi esintileri görülmektedir.

Tablo 10. Kurtköy'de aylık ortalama bağıl nemlilik (1957 – 2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
%	76	75	74	72	71	68	68	69	70	74	76	76	72

Yıllık ortalama bağıl nemlilik % 72 'dir. Aylara göre bağıl nemlilik değerleri incelendiğinde istikrarlı bir durum olduğu görülmektedir (Tablo 10). Bu duruma yıl boyunca Marmara Denizi ve Karadeniz'den gelen nemli hava kütleleri etki etmektedir.

Tablo 11. Kurtköy'ün aylık ortalama bulutluluk miktarı (1967 – 2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Bulutluluk (0 – 10)	7,1	6,8	6,1	5,5	4,1	3,0	2,5	2,6	3,1	5,0	6,0	7,0	4,9

Genel olarak geçiş tipi iklim özelliği gösteren Kurtköy'de yıllık ortalama bulutluluk 4,9 'dur (Tablo 11). Bu durum Kurtköy'ün yıl içerisinde parçalı bulutlu bir hava içerisinde olduğunu göstermektedir. Yörede ekim ayından itibaren artmaya başlayan bulutluluk nisan ayına kadar belirli seviyede kalırken, mayıstan eylüle kadar bulutlulukta önemli miktarda azalma görülmektedir. En fazla bulutluluğun arttığı aylar ocak ve şubat; en az bulutluk ise temmuz ve ağustos aylarında görülmektedir.

Tablo 12. Kurtköy'de aylık ortalama sisli günler sayısı (1960 – 2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Gün	0,6	0,6	1,0	1,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,5	0,7	1,2	0,6	4,4

Kurtköy'ün yıllık ortalama sisli günler sayısı 4,4 'dür (Tablo 12). Kurtköy'de sis oluşumunun en az olduğu değerler temmuz ve ağustos aylarında meydana gelmiştir. Bu duruma bu aylarda yılın en sıcak ayları olması etki etmiştir. Sisli günlerin en fazla olduğu değerler ise kasım ile nisan aylarında olmuştur.

TABLO 13. KURTKÖY'ÜN AYLIK ORTALAMA YAĞIŞ MİKTARI(1950-2003)													
Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Yağış (mm)	83,0	65,3	62,2	47,1	31,3	23,8	22,4	24,1	41,5	63,4	81,3	99,0	644,4

Kurtköy ve çevresinde bu tür sıcaklıklar görülürken yağış değerleri de tipik geçiş iklimi özelliklerini taşımaktadır. Kurtköy'ün güneye dönük bakı şartları ve denize çok yakın olması sebebiyle deniz tesirinden etkilenmektedir. Konum, rölyef ve bakı şartları yağışın Kurtköy'de aylara göre farklı dağılışına etki etmektedir (Tablo 13).

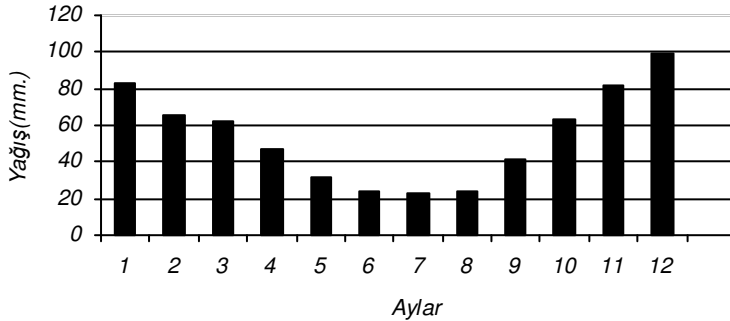
Kurtköy'e düşen yağış miktarında istikrarsızlık hakimdir. Martta da 62,2 mm düşen yağışla neredeyse Şubat ayı kadar bir yağış düşmektedir. Ancak birden Nisan ayından itibaren hızlı bir şekilde düşme göstererek 47,1 mm, Mayısta 31,3 mm ve Haziranda 23,8 mm.' ye inmektedir. Temmuz ayında çok az bir düşüşle 22,4 mm yağış düşer. Tekrar Ağustos ayında yağış miktarı



Foto 7. Yörede en fazla yağışlar kış mevsiminde olur

24,1 mm'ye yükselmiştir. Eylül ayından itibaren yağışlarda hızlı bir artış görülmektedir. Eylül ayında 41,5 mm, Ekim ayında da 63,4 mm, Kasım ayında ise 81,3 mm'ye çıkan yağışlar Aralık ayında da yağışlar 99,0 mm'ye yükselmiştir (Foto 7).

Şekil 2. Kurtköy'ün yağış grafiği(1950-2003)



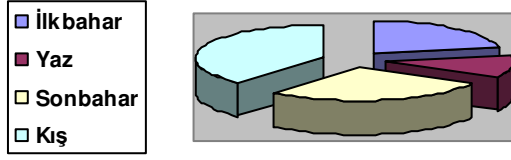
ortalama yağış miktarı ise 644,4 mm. olmaktadır (Tablo 13-Şekil 2).

Kurtköy'ün bu 644,4 mm.' lik yağış miktarı, Sakarya ağzından İstanbul Boğazına ve hatta daha batıda bulunan Terkos gölü civarına kadar olan sahada senelik yağış miktarının nispi azlığı, rölyefin az yüksek dağlarla teperi bulunması ilgilidir. Bu sebepler Kurtköy'ü de içine alan bu sahada yıllık düzen ortalama yağış değerleri 600 – 800 mm civarında değiştiği anlaşılmaktadır (Ardel,1961, s.304).

Yörede en fazla yağışlar kış mevsiminde

Tablo 14. Kurtköy'ün mevsimlik ortalama yağış miktarı			
İLKBAHAR	YAZ	SONBAHAR	KIŞ
46,9 mm	23,4 mm	62,1 mm	82,4 mm

Şekil 3. Kurtköy'ün mevsimlere göre yağış dağılımı



82,4 mm. ile görülmektedir. En az yağışlar yaz mevsiminde 23,4 mm ile görülmektedir. Sonbaharda 62,1 mm ile, ilkbaharda ise 46,9 mm yağış düşmektedir. Yağışların bazı mevsimlerindeki mevsim normallerinin

dışında farklılık göstermesi, hava kütlelerinin frontal bir biçimde karşılaşması yağışların artmasına- antisiklonik hava kütlelerinin tesirinde kalması yağışların azalmasına sebep olmuştur (Tablo 14-Şekil 3).

TABLO 15. KURTKÖY'DE AYLIK ORTALAMA KAR YAĞIŞLI GÜN SAYISI (1967-2003)

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Gün	4	3,8	1,9	0,1	0	0	0	0	0	0	0,4	1,8	11,9

Kurtköy'de yıllık ortalama kar yağışı gün sayısı 11,9 'dur. Aylık ortalama kar yağışlı gün sayısına göre kasım, aralık, ocak, şubat, mart ve nisan aylarında kar yağışları görülmektedir (Tablo 15).

TABLO 16. KURTKÖY'DE AYLIK ORTALAMA KAR ÖRTÜLÜ GÜNLER SAYISI

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Yıllık
Gün	2,4	2,9	1,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,6	6,9

Kurtköy'de yıllık ortalama kar örtülü günler sayısı 6,9 'dur. Aylık ortalama kar örtülü günler sayısı incelendiğinde aralık, ocak, şubat ve mart aylarında kar yerde kalmaktadır (Foto 8). Bu duruma kış mevsimindeki düşük sıcaklıklar etki etmektedir. Aylık ortalama karla örtülü günler sayısına en yüksek değer şubat ayında rastlanılmaktadır (Tablo 16). Tablo 15 ve Tablo 16 karşılaştırıldığında, en fazla kar yağışı ocak



Foto 8. Kar yerde en fazla 3 ay kalır

ayında olmasına karşın bu yağışlara rağmen kar örtüsünün yerde kalma süresi daha kısadır. Kar örtüsünün en fazla yerde kaldığı ay şubat ayıdır.

Bütün bu özelliklerin ışığında Kurtköy'ün Köppen, De Martonne ve Erinç'e göre iklim tipinin dağılışı birbirine benzerlik göstermektedir.

Tablo 17. Köppen' e göre sıcak ve soğuk devrelere ait yağış miktarı ve yüzdeleri			
	EKİM – MART	NİSAN – EYLÜL	YILLIK
Yağış (mm)	454,2	190,2	644,4
Yüzde (%)	70,5	29,5	100

Köppen'e göre sıcak devrede 190,2 mm yağış düşmektedir. Soğuk devrede ise 454,2 mm yağış

düşmektedir(Tablo 17). Bu devrelerde görülen yağış değerleri içinde soğuk devrede (Ekim – Mart arasındaki 6 aylık devre) görülen 454,2 mm 'lik yağış, toplam yıllık yağışın %70,5'inin soğuk devreye isabet ettiği için step iklimler ile nemli iklimler arasındaki sınırın tespiti için $r = 2t$ formülü uygulanır. Bu formüle göre 2t'nin değerli 30 olarak bulunur ve r' nin değeri olan 64,4 cm değeri 30'dan büyük olduğu için Köppen'e göre Kurtköy Nemli iklimler grubuna girmektedir. Köppen ' e göre Kurtköy Orta iklimler kuşağı içerisine, kışı ılık, yazı sıcak ve kurak iklim özellik gösteren Akdeniz iklimi (Csa) özelliği taşımaktadır.

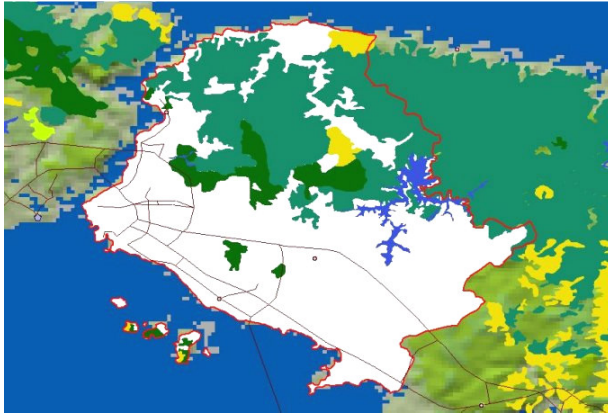
Kurtköy'ün De Martonne' ye göre iklim tasnifindeki indis değeri 16,9'dır. Bu 16,9'luk değerle De Martonne ' nin 10-20 indisleri grubuna girmektedir. Kurtköy bu indis değeri ile yarı kurak sahalarla yağışlı bölgeler arasındaki saha içerisinde yer almaktadır.

Erinç'e göre yapılan hesaplamalarda da Kurtköy yarı nemli iklimler grubuna girdiği anlaşılmaktadır. Bütün bu morfolimatik sınıflandırmalarda Kurtköy'ün bir geçiş iklim tipine sahip olduğu anlaşılmaktadır.

3.6. BİTKİ ÖRTÜSÜ

Kurtköy'ün bitki örtüsü iklim ve toprak yapısına göre bir dağılım göstermektedir. Kurtköy'ün içinde bulunduğu saha Trakya ve Kocaeli pennepleni üzerinde Aydos dağı (537 m) tepesinin doğusunda yer alan bir sahadır. İklim ve bitki örtüsü bakımından Akdeniz iklimi tesiri altındadır. Sıcaklık, yağış uzunluğu,

toprak yapısında görülen aşırı olmayan humuslaşma ve rölyefindeki meylin uygunluğu, su bölüm çizgisinin güneye Marmara Denizi'ne dönük olması Kurtköy'de vejetasyonun nemcil ve kurakçıl orman sınırında yer almasını sağlamıştır. Nitekim nemcil ve kurakçıl bitki türlerinin bir arada bulunabilmesine karşılık, yöreyi de çevreleyen başta Aydos Dağı gibi dağlık kütlelerdeki yükseltiye göre bir kademelenme arz eder (Dönmez, 1977, s.81-92).



Resim 1. İstanbul'un orman dağılışı
Verimli orman ■ **Verimsiz orman**
(İstanbul Orman Bölge Müdürlüğü)

Yörenin sınırları içinde Kocaeli platosunun güney kısmında, meşe türlerinin (özellikle *Quercus infectoria*) hakim olduğu ve orman altında maki elemanlarının da yer aldığı bir “ kuru orman” formasyonu yaygındır. Daha kuzeyde, Boğazın iki yanında uzanan platolarda ise fizyonomik-ekoloji karakteri bakımından bir “ nemli

orman formasyonu” ile karşılaşılır (Resim 1) .

Bu formasyonda da hakim elemanları meşe türleri (*Quecus cerris*, *Q. Dschorochensis*, *Q. Hartwissiana*, *Q. Pedunculiflora*, *Q. Infectoria*) meydana getirir. Ayrıca, bu yörenin en önemli yerlerinde bu formasyonun sınırları içerisinde yer yer iyi gelişmiş korular halinde görülürler. Bu nemli orman formasyonunda daha sık, mekan daha dolu, tür sayısı daha fazla, floristik bileşim daha çeşitlidir (Erinç, 1980, s.283).

Kurtköy'ü içine alan Kocaeli Yarımadası'nın güney kesiminde çoğunlukla kuru ormanları oluşturan meşe ormanları baskındır. Bu sahada zengin bir maki topluluğu tespit edilmiştir. İstanbul Boğazı doğu kıyılarının kabaca orta yerinden Sapanca Gölü' nün doğu ucuna kadar su bölümü hattının güneyinde kalan sahadaki başlıca maki elemanları arasında akçakesme, yabani zeytin, kermez meşesi, kocayemiş v.b. bitkiler yer alır. Burada keçiboynuzu, mersin, menengiç

haricinde, hemen hemen tüm Akdeniz Bitki Coğrafyası Bölgesi'nin maki elemanları göze çarpar (Atalay, 1994, s.150,190).

Kurtköy çevresinin büyük bir kısmı mutedil kışlara ve kuraklığa dayanıklı meşe ormanları örtülü idi. Yaz yağışlarının azlığı maki türlerinin çeşitlenmesine sebebiyet vermiştir. Erinç'e göre Kurtköy'ün bitki örtüsü güneyi kuru orman, kuzeyi nemli orman kadar meşe ormanları hakimken özellikle beşeri faktörlerin etkisi (orman ürünlerinden geçinme ve tarla açma faaliyetleri, yörede iskan faaliyetlerinin hızlanması (gecekondulaşma) ormanlık sahanın tahribatını hızlandırmıştır. Bu tür tahribatların yanında, son çeyrek asırda Kurtköy'ün sanayi bölgesi olarak tanınmasının da etkisiyle göç hareketlerinin hızlanmasına tesir etmektedir.

Kurtköy'deki kuru orman sahasında bir zamanlar geniş dağılım arz eden Kermes meşesinin yerine diğer meşe türleri de sokulmuştur. Buna karşılık don devresinin kısalığı kurak devrenin uzun oluşu toprak oluşumunun yavaş olmasına etki ederek humusun az teşekkülüne sebep olmuştur. Kurtköy'ün bu toprak yapısı



Foto 9. Kurtköy'e bakan Aydos ormanı

da kuru orman türlerinin yayılmasına etki etmektedir. Arazi üzerinde kermes, mazi meşeleri ile aralarında fundaların da bulunduğu ağaç türleri yayılış göstermektedir. Bunların yanında iskan sahalarının bulunduğu yerlerdeki bahçelerde, gecekondu çevrelerinde kavak ağaçları da yoğunluk kazanmaktadır. Bu gün ise doğal bitki örtüsünün yoğunluk kazandığı saha ise Kurtköy'ün batısında yer alan Aydos dağı ve yakın çevresidir (Foto 9).

Bitki toplulukları yetişme koşullarının optimum olması durumunda yetiştiği alanlarda egemen olur ve gelişme imkanı bulur. Ancak Mevcut koşullar optimumdan uzaklaştıkça bitki o sahada tutunmak için mücadele eder ve koşullar minimuma inmesi halinde mücadeleyi kaybeder ve ortadan kalkar (Dönmez,

1976, s.3). Kurtköy’de gerçekleşen hızlı göç hareketleri sonucunda şehirleşmenin artması neticesinde bitki örtüsü doğal ortamını kaybetmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
4.BEŞERİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

4.1.TARİHÇESİ

Kurtköy'ün yerleşim tarihçesi incelendiğinde Aydos Kalesi 'nin tarihine bakılması gerekir. Aydos Kalesi çevresindeki orman ürünlerinden geçimlerini sağlamakta olan birkaç ailenin yerleşmesine dayanıyordu. Ancak tam olarak nasıl ve kimler tarafından kurulduğu bilinmemektedir.

Türklerin yöreye hakim olması, Orhan Bey tarafından Aydos Kalesi'nin fethedildiği 1326 tarihinden sonra olmuştur. Aydos Kalesi fethi sırasında kalede bulunan Rum tekfurunun kızı, Aydos Kalesi'ni fetheden Türk komutan Abdurrahman Gazi' ye gönül vererek Abdurrahman Gazi'yi bir gece içeri alması neticesinde kalenin fethinin gerçekleşmesine neden olmuştur (Danişmend, 1925, s.15). Bir nevi bizlere truva olayına benzer bir durum olduğunu anımsatmaktadır. Ancak Abdurrahman Gazi tarafından fethi gerçekleşen Aydos Kalesi ve Kurtköy toprakları birkaç kez Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmış ve tekrar bu topraklara hakim olmuştur.

Osmanlı Devleti 1. Mehmet Padişah olmadan önce düştükleri kardeş kavgası neticesinde Fetret Devri'ne girmişti. Bu sırada şehzadelerden Süleyman Rumeli'de Edirne'de saltanatını kurmak girişiminden sonra Anadolu Yakası'ndaki hakimiyetini sağlamak için Bizans Devleti 2. Manuel zamanında İstanbul'da bir antlaşma yapmıştır. Bu antlaşma ile Emir Süleyman, Bizans imparatorunun ittifakını temin edebilmek için , İstanbul civarında son zamanlarda işgal edilmiş olduğu rivayet edilen Silivri ve Marmara Ereğli'si gibi yerleri Bizans'a geri verdikten sonra Selanik Mora ve hatta rivayete göre; Anadolu tarafında Pendik, Kartal ve Gebze taraflarını geri vermek mecburiyetinde kalmıştır. Bizanslıların bu toprakları derhal işgal ettikleri rivayet edilir (Danişmend, 1925, s.147-148).

Emir Süleyman'ın ölümü üzerine bu defa Edirne'de Musa Çelebi tahta geçmiş ve Rumeli'deki hükümdarlığı zamanında kardeşi Emir Süleyman tarafından İstanbul ve civarında Bizanslılara terkedilen yerleri yeniden geri almıştır (Uzunçarşılı, 1947, s.183). Birkaç ailenin başta orman ürünleri ile tarım ve hayvancılık faaliyetleri bugünkü Kurtköy'ün ilk yerleşme çekirdeği oluşturulmuştur Önceleri güvenlik gerekçesiyle Aydos Kalesi çevresinde oluşan bu küçük

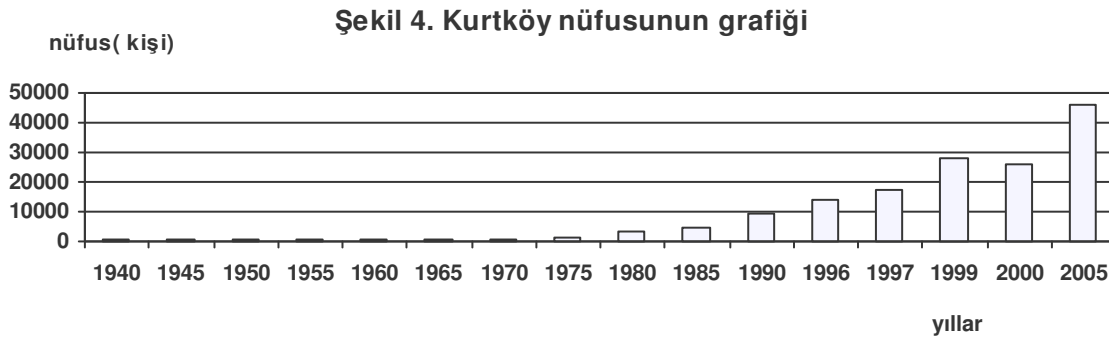
meskenler daha sonra bugünkü alanlarında gelişmeye başlamıştır. Kurtköy'ün yerleşmeye uygun iklim şartları ile çevresinin ormanlarla kaplı olması yerleşenlerin tarım, hayvancılık ve orman ürünlerine dayalı bir ekonominin oluşmasını ve bu sahada gelişmesine, sanayi alanı ilan edilene kadar uzun yıllar katkıda bulunmuştur. Zamanla Kurtköy'de yapılan yeni yerleşmelerle merkezden çevreye doğru genişleyerek yeni mahalleler ortaya çıkmıştır. Günümüzde Kurtköy yerleşme alanı içinde Formula-1 ile motor sporlarının yapıldığı İstanbul Park pisti ile Sabiha Gökçen Havaalanı'nın yapılmış olması yerleşme dokusu üzerinde önemli değişiklikler yaparak yeni yerleşimlere yol açmıştır. Bu gelişme günümüzde de özellikle arsa ve mesken fiyatlarını da etkileyerek hızla devam etmektedir.

4.2.NÜFUS

Nüfus, hareket halinde, her an ve durmadan değişen bir olaydır. Doğumlar, ölümler ve göç olayları sonucunda dünyada yaşayan insanların sayısı değiştiği, azalıp çoğaldığı gibi bu insanların yeryüzünde dağılışı da değişmektedir. Nüfus hareketleri o kadar büyük bir hız ve o kadar karışık bir şekilde meydana gelmektedir ki, ne derece düzenli ve dikkatli yapılırsa yapılsın, hiçbir sayım ve hiçbir kayıt bu hareketleri günü gününe ortaya koyamaz (Tanoğlu, 1966, s.29). Bunun için nüfus artışı günümüzün en önemli konularından biri olarak karşımız çıkmaktadır. Nüfuslanmanın insanlık tarihinin her devresinde var olan bir olay olmasına karşın son zamanlarda büyük önem kazanması, ulaştığı yeni boyutlarla ilgilidir. Nüfusun gelecekteki miktarının bilinmesi, günümüzdeki miktarının bilinmesi kadar önemlidir (Sergün, 1992, s.37). Dünyada nüfus artış hızı gelişmiş ve az gelişmiş ülkelere göre farklılıklar göstermekle birlikte, dünyanın hızla kalabalıklaştığı bilinen bir gerçektir. Dünya nüfusunda şehirli nüfus oranında da ve şehir sayısında da hızlı büyümenin meydana gelmesi bir yüzyıl önce başlamıştır (Emiroğlu, 1975, s.125-157). Kurtköy hakkında ilk nüfus bilgilerine ise cumhuriyet tarihinde 1935 tarihinde ulaşılmaktadır.

TABLO 18. KURTKÖY'ÜN SAYIM YILLARINA GÖRE GENEL NÜFUS SAYIMLARI (D.İ.E.)(NOT: KURTKÖY'ÜN 1996 YILI NÜFUSU PENDİK BELEDİYESİ ANKET SONUCU, 1999 VE 2005 NÜFUSU İŞE MUHTARLIK KAYITLARINDAN ELDE EDİLMİŞTİR.)									
Yıllar	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975
Nüfus	337	435	442	450	447	453	459	685	1660
Yıllar	1980	1985	1990	1996	1997	1999	2000	2005	
Nüfus	3246	4350	9363	13961	17399	28100	25847	45686	

Sayım yıllarına göre Kurtköy'ün 1935 yılındaki nüfusu 337 iken 2005 yılındaki nüfusu 45686 olmuştur (Tablo 18). 70 yıllık süre içerisinde 1935 yılından 1965 yılına kadar neredeyse durağan bir özellik taşıyarak sadece doğumlar nedeniyle çok az bir artış gösteren nüfus, 1965 yılından itibaren birçok değişik faktörlerin etkisiyle hızlı bir artışla günümüze kadar gelmiştir. Bu durum özelliğini halen devam ettirmektedir (Şekil 4).



Özellikle geçen 40 yıl içerisinde Türkiye'de nüfus çok şiddetle bir şekilde artış göstermiştir ve halen de artmaya da olanca hızıyla devam etmektedir. Ülkemizde kurulan şehirlere olan insan akımını göçü yakından izlemek mümkündür. Büyük kentlere gerçekleşen göçler, özellikle şehirlerin varoşlarında ve dış çevrelerinde gecekonduların yığılma noktalarını oluşturmuşlardır. Şehirlere göç eden varoş bölgesi sakinleri genellikle aynı yörelerden ya da yakın çevrelerden bulunmaktadır. Şehirlere göç edişin en önemli sebebi, eski köy sakini için bir sosyal yükselmedir (Karaboran, 1980, s.82-83).

Özellikle Türkiye'de yeryüzü şekilleri en uygun saha olan İstanbul-Adapazarı koridorunda hızlı bir şekilde imar ve iskan çalışmaları tamamlanmış, bu doğrultuda ulaşım imkanları da gelişme göstermiştir. Ayrıca İstanbul Belediye

Meclisinin 27.10.1965 tarihli kararı ve İmar İskan Bakanlığı'nın onayı ile İstanbul'un 9 sanayi bölgesi arasında Kurtköy 7. Sanayi bölgesi olarak kabul edilmiştir. Bu durum Kurtköy nüfusunun 1965 yılından itibaren katlamalı olarak hızlı bir şekilde artmasına sebep olmuştur. 1965 yılından sonra Kurtköy'de artış gösteren nüfusunun ilk zamanlar tamamını daha sonra da büyük çoğunluğunu genç erkek nüfusu oluşturmaktadır.

Bu durumun en önemli sebepleri ile, öncelikle Türkiye'de nüfusun gençliğidir. Türkiye nüfusu gerçekten de genç bir nüfustur. Nüfusumuzun büyük çoğunluğunu çocuklar ve gençler meydana getirmektedir. Bu nüfusun büyük çoğunluğu da köylüdür. Her şeyden önce nüfusumuzun bu karakteri; Türkiye nüfusunun hareketliliği, gençliği, kültür ve yaşama seviyesinin düşüklüğü yanında, zihniyetler, hayat anlayışları, yaşama tarzları, medeni seviyeleri, bulundukları tabii çevre ile ilişkileri ve toprağa bağlılık derecesi etki etmektedir (Tanoğlu, 1966, s.179). Kurtköy'deki sanayi tesislerinin açılması 1970-1975 yılları arsından başlamıştır.

Kurtköy'ün 1935–2005 yılları arasındaki 70 yıllık devrede nüfus miktarı 45349 kişi artarak, nüfusta bu süre içinde 136.4 kat artma meydana gelmiştir. 70 yılda en fazla yıllık artış hızı 1999 yılında % 30.8 ile gerçekleşmiştir. En az yıllık artış hızı ise 2000 yılında nüfustaki % 8,0 azalma sonucunda gerçekleşmiştir.

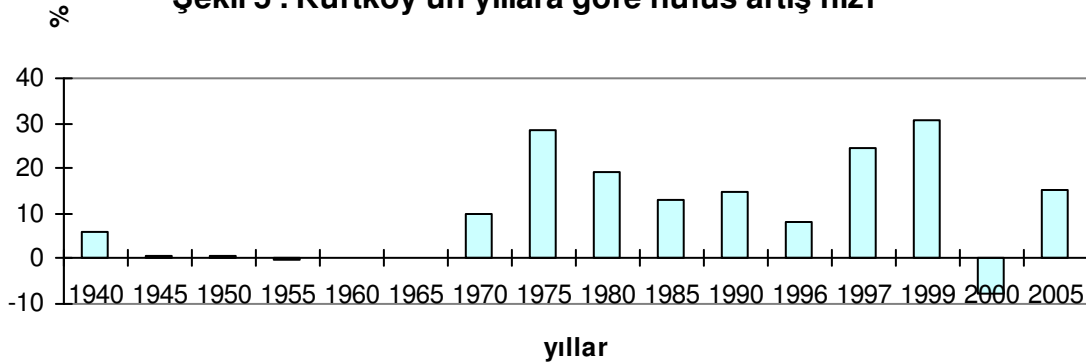
Türkiye'de doğdukları yerleri terk ederek başka yerlere yerleşen nüfus miktarı özellikle 1950 yılından sonra dikkat çekici bir şekilde artmaktadır. Bu oran özellikle 1970 yılından itibaren %50.5'i başta İstanbul olmak üzere 3 büyük şehirde olduğu görülmektedir (Tümertekin, 1977, s.29-42). 1965 yılından itibaren Kurtköy nüfusundaki devamlı artışta, doğal olarak artışın yanında özellikle İstanbul'a Türkiye'nin her yerinden gelen nüfus akımı büyük rol oynamıştır.

Tablo 19. Kurtköy nüfusunun devre ve yıllık artış hızları		
YILLAR	DEVRELERDEKİ ARTIŞ HIZI(%)	YILLIK ARTIŞ HIZI (%)
1940	29,1	5,8
1945	1,6	0,8
1950	1,8	0,4
1955	-0,6	-0,1
1960	1,3	0,3
1965	1,3	0,3
1970	49,2	9,9
1975	142,4	28,5
1980	95,4	19,1
1985	64,8	13
1990	75	15
1996	49,1	8,2
1997	24,6	24,6
1999	61,5	30,8
2000	-8	-8
2005	76,8	15,4

Kurtköy nüfusu 1935–1940 yılları arasındaki devrede 98 kişi artarak devre artışı %29.1 olurken, yıllık artış hızı %5.8 gerçekleşmiştir. 1940–1945 yılları arasındaki devrede 7 kişi artarak devre dışı 1.6, yıllık artış hızı %0,3 olmuştur. 1945–1950 yılları arasındaki devrede

8 kişi artarak devrede % 1.8 ile yıllık artış hızı % 0.4 olarak gerçekleşmiştir. 1950–1955 yılları arasında 3 kişi azalarak % 0.6 ile yıllık % 0.1 azalma meydana gelmiştir. 1955–1960 yılları arasında 6 kişi artarak devre artışı %1.3 olurken yıllık % 0.3 artma göstermiştir. 1960–1965 yılları arasındaki 5 yıllık devre de 6 kişi artma göstererek 1955–1960 yıllarında olduğu gibi devre artışı %1.3 olurken yıllık artış hızı % 0.3 olmuştur. 1965–1970 yılları arasındaki devrede 226 kişi artarak devrede % 49.2 artarak yıllık artış hızı %9.9 artmıştır. 1970–1975 yılları arasındaki

Şekil 5 . Kurtköy'ün yıllara göre nüfus artış hızı



devrede 975 kişi artarak devre artışı hızı % 142.4 olurken yıllık artış hızı % 28.5 gerçekleşmiştir. 1975–1980 yılları arasında 1586 kişi artarak devredeki nüfus artış hızı % 95.4 olurken yıllık artış hızı % 19.1 gerçekleşmiştir. 1980–1985 yılları arasında 4013 kişi artarak devredeki artış hızı % 75 yıllık artış hızı ise %15

olmuştur. 1990–1996 yılları arasındaki 6 yıllık devrede 4598 kişi artarak 6 yıllık devre artış hızı %49.1, yıllık artış hızı ise %82 olmuştur. 1996–1997 yılına ait yıllık artış hızı %24.6 olarak gerçekleşmiştir. 1997–1999 yılları arasındaki 2 yıllık devrede 10701 kişi artarak 2 yıllık devrede %61.5 artış gösterip yıllık artış hızı % 30.8 olarak gerçekleşmiştir. Günümüze kadar Kurtköy’de tüm zamanların en fazla nüfus artış hızı da 1997-1999 yılı döneminde gerçekleşmiştir (Şekil 5). 1999-2000 yılları arasında da yıllık nüfus artış hızı % -8,0’dır.2000-2005 yılları arasındaki yıllık nüfus artış hızı % 15,4’dür (Tablo 19).

Cumhuriyetin ilk yıllarında sosyoekonomik ve askeri bakımdan güçlenmeyi hedef alan ülkemiz, nüfusunu gerçekten artırmak zorunda idi. Nitekim bu yıllarda çeşitli uygulamalarda nüfus artışı teşvik edilmiştir. Örneğin beşten fazla çocuk sahibi olan ailelerden yol vergisi alınmıyordu. Doğum oranlarının düşmemesi amacı ile çocuk aldırma işlemleri ağır cezalara çarptırılıyordu. Ancak nüfus artışını teşvik edici tüm politikalarda olduğu gibi olumsuz faktörler sebebiyle ulusumuz uzun süre istenilen düzeyde artmamıştır (Gümüş, 1992, s.179-185).Bu özelliklerle birlikte Kurtköy’ün 64 yıllık nüfus artış hızı incelendiğinde 1935–1965 yılları arasında nüfusun çok yavaş bir şekilde artış gösterdiği görülmektedir. 1940–1945 yıllarında 20 Dünya Savaşı’nın çıkması, Türkiye’de seferberlik ilan edilmesine sebep olmuştur. Bu olağanüstü durumda erkeklerin askere alınması ile nüfus sayımı dışında kalması, evliliklerin azalması ile doğumların azalması, o dönemlerde çekilen ekonomik sıkıntılar sebebiyle köy dışına gerçekleşen göçler meydana gelmiştir. Bu olaylar sadece Kurtköy’de değil, tüm Türkiye’de nüfus miktarında azalmalar meydana getirmiştir.

Kurtköy’de 1965 yılına kadar, kurulduğundan bu yana doğal bir yayılım gösteren geniş meşe ve funda ormanlarının ürünleri geçim kaynaklarını oluşturmakta idi. Ayrıca ormandan hazırlanan arazi üzerinde küçük çaplı tarım faaliyetleri de yapılmıyordu. Kurtköy’deki bu tip iktisadi faaliyetlerin etkisiyle 1960 – 1965 yıllarına kadar nüfusta sadece doğumlar yoluyla bir artış gerçekleşmiştir.

1965–1970 yılları arasında İstanbul ve diğer büyük şehirlere yönelik nüfus akını devam etmiştir. O kadar ki,İstanbul ilinde göç sebebiyle oluşan nüfus, toplam il nüfusunun % 20,7’ sine ulaşmıştır. Bu değer Ankara için % 12,2 İzmir için % 8,3’

dür. Bu dönem, bölge merkezi niteliği kazanacak kentlerin yer aldığı illerin belirmeye başladığı bir dönem olup, Bursa, Kayseri, Gaziantep, Konya, Erzurum, Elazığ, göç alan iller olarak ortaya çıkmaktadır. En çok göç veren iller ise, yine Karadeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nde Zonguldak dışında tüm iller göç vermekte olup, özellikle Sinop, samsun ve Amasya'dan göç oranı, yüksek değerlere ulaşmaktadır. 1975–1980 döneminde daimi kıstasına göre yapılan değerlendirmede, ülkemizde yaşayan her 1000 kişiden 71'inin (2.713.378 kişinin) yer değiştirdiğini anlıyoruz. 1695-1970 dönemi için bu rakamın 107 olarak tespit edildiğini dikkate alırsak, nüfus hareketlerinde gerek miktar gerekse oran itibarıyla bir gerileme olduğu ortaya çıkar (Tandoğan, 1998, s.78-79).



Foto 10. Kurtköy'de bir gecekondu

Özellikle Kurtköy'e bu dönemde gelenlerin çoğunluğunu Kars ilinden gelenler teşkil etmiştir. 1965 yılından sonra Kurtköy'ün sanayi bölgesi olarak tanınması ve ulaşımın hızlı bir şekilde gelişmesi yöreye göç hareketlerinin hızlanmasına sebep olmuştur. Bu göç hareketleri Kurtköy'ün çarpık

yapılaşmasına ve gecekondulaşmasına etki etmiştir (Foto 10). 1985–1990 yılları arasında sanayi faaliyetlerinin tesir ettiği göç hareketlerine, yurt dışından (özellikle Bulgaristan) baskılar sonucu ülkemize gelen soydaşlarımızın yerleştirilmesi eklenmiştir. 1990–2005 yıllarında hizmet sektörünün gelişmesi ucuz arazi ve kira imkanı gibi sebeplerin etkili olduğu bir nüfuslanma gerçekleşmiştir.

1950-1990 yılları arasındaki devrede Marmara Denizi'nin doğu kesiminde özellikle İstanbul'da sanayi tesislerinin kurulması ile başta Kurtköy olmak üzere sanayi tesisleri çevresinde aşırı nüfuslanmaya sebep olmuştur. Ancak Kurtköy'deki bu aşırı nüfuslanma ve sanayileşme, yörede su ve hava kirliliği, gecekondulaşma gibi önemli problemlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Erel, 1992, s.85-104).

İstanbul ÷lkemizin ve dñnyanın nñfus bakımından en önemli şehirleri arasındadır. İstanbul'daki nñfusun artışıında bir çok faktörler birden etkilidir. İstanbul'daki bazı noktalarda nñfus azalırken bazı noktalarda nñfus artmaktadır. Nñfusun bu şekilde dağılması ve çeşitlilik göstermesinin sebepleri sanayinin ticaretin, yönetim yerlerinin iç içe bir arada yer alması sonucu etki etmiştir. Buralarda günlük ticaret yapmak için çevreden insanlar gelmektedir.

Günümüzde Kurtköy Sabiha Gökçen Havaalanı'nın açılmış olması, ulaşımda ve hizmet sektöründeki gelişmeler, Kurtköy'ün yapılaşmasını ve Kurtköy'e olan göç hareketlerini daha da hızlandırmaktadır (Foto 11). Bütün bu yapılanlara ilaveten F1- Formula otomobil yarışları için yöreye yapılan otomobil yarış pisti Kurtköy'deki ticari faaliyetleri ve turizm patlaması



Foto 11. Sabiha Gökçen Havaalanı (Pist)

sonucu kültürel bir gelişme ortaya çıkacaktır. Bu spor yarış pistinin bulunması dñnyanın gözünü Kurtköy'e çevirerek yörenin reklamı ve gelişmesi için önemli katkıları bulunmaktadır.

Kurtköy'ün yıllara göre nñfus artış hızı incelendiğinde; Kurtköy'deki nñfus artış hızı 1965 yılına kadar neredeyse durağan bir özellik taşıyan, doğal şartlarda artma gösterirken 1965 yılından itibaren Kurtköy'ün İstanbul'un 7. Sanayi bölgesi olarak belirlenmesinden sonra nñfus artış hızında hızlı bir artış meydana gelmiştir. 1975 yılında sanayi tesislerinin kurulmasına bağlı olarak hızlanan göç hareketlerinin etkisiyle nñfusta ani bir artma meydana gelmiştir. Sanayi tesislerinin kurulmasında doyma noktasına ulaşan yörede, nñfus artış hızında kademeli olarak bir azalma gerçekleşmiştir. Buna rağmen 1990 yılında yukarıda bahsi geçtiği gibi Bulgar göçmenlerinin yörede ikamet etmeye başlaması, nñfus artış hızının az da olsa artmasına sebep olmuştur. 1966 yılından sonra hizmet sektöründeki ve ulaşımdaki gelişmelerle birlikte ucuz arsa ve kiralık ev temini, özellikle İstanbul

içinden yöreye gerçekleşen göç ile nüfus artış hızı şiddetli bir şekilde artmıştır. Halen de bu özelliğini korumaktadır.

Kurtköy'ün istikrarlı doğal artma gösteren nüfus artışlarının bozulduğu diğer faktörlerin etkin konuma gelerek nüfusun hızlı bir şekilde artmaya başladığı 1960 yılından itibaren Kurtköy'ün bu nüfus artış hızının içerisinde bulunduğu durumu daha iyi anlayabilmek için Pendik, İstanbul ve Türkiye'nin nüfus artış hızlarıyla karşılaştırılması gerekmektedir.

Türkiye nüfusunun artış hızı hiçbir zaman %3'ü aşmamıştır. Buna rağmen Türkiye'nin en fazla nüfusuna sahip İstanbul'un nüfus artış hızı 1965 yılında %10.5 oranında gerçekleşmiştir. Aynı yılda

Tablo 20. Sayım yıllarına göre Kurtköy, Pendik, İstanbul ve Türkiye'nin nüfus artış hızları (D.İ.E)				
YILLAR	KURTKÖY	PENDİK	İSTANBUL	TÜRKİYE
1960	0,3	12,2	3,2	2,9
1965	0,3	7,5	10,5	2,5
1970	9,9	8,6	6,3	2,5
1975	28,5	7,9	5,9	2,5
1980	19,1	5,1	4,3	2,1
1985	13	51,8	4,6	2,5
1990	15	13,4	5	2,2
1997	12,3	12,2	3,1	1,6
2000	16,2	5	5,7	2,7

Türkiye'nin nüfus artış hızı %2.5 iken, Pendik' in nüfus artış hızı %7.5 olmuştur. Bu yılda Kurtköy'deki nüfus artış hızı% 0.3'tür. 1965 yılında İstanbul'da meydana gelen bu nüfus artışı, sayım yıllarındaki en hızlı artış yılıdır. Tabi ki bu artış yalnızca mutlak doğum ve ölüm oranlarına göre belirlenmemiştir. Bu artışa günümüzde de etkinliğini devam ettiren göçler sebep olmuştur (Tablo 20).

1965 yılında İstanbul'da İstanbullu olmayan toplam nüfusun %52'sini oluşturan 1.223.010 kişi yaşamakta idi. Öyle ki doğan her 100 kişi 202.0 kişilik bir nüfus kitlesi çekmiştir. 1956 yılında bu nüfusun 114.452 kişisi yurt dışı doğumludur. Bu yıllarda Kartal ilçesine bağlı bir merkez olan Kurtköy'de ise hiç sanayi tesisi yoktur (Tümertekin, 1977, s.29-42). Kartal sanayi bölgesi tek bir saha üzerinde birleşmiş değildir. Sanayinin ayrı merkezlerde toplanmış olması (Kartal, Maltepe, Cevizli, İstanbul-Ankara yolu, Yakacık yolu, Yunus ve Tuzla), 1965 yılında nüfusun Kurtköy'de değil bu merkezlerde toplanmasına etki etmiştir. Bu istihdam ve iş bulma kolaylığı İstanbul'a olan göçlerin büyük bir parçasını sağlamıştır (Akkayan, 1971, s.59-85).1960 yılından beri İstanbul'da meydana

gelen göçlerin yoğunluğu özellikle Ankara–İzmit üzerinden gerçekleştiği için başta Pendik olmak üzere sanayi tesislerine bağlı olarak yukarıda sayılan merkezler çevresinde yoğunluk kazanmıştır. Kurtköy'deki nüfus artış hızı, İstanbul ve Pendik nüfus artış hızlarını 1970'li yıllardan itibaren geçmeye başlamıştır.



Foto 12. Kurtköy'de nüfus artışını artıran çalışmak için gelenler oluşturmuştur

1970 yılına kadar sadece doğumlar yolu ile nüfusu artmıştır. 1965'te İstanbul Belediye Meclisi'nin Kurtköy'ü sanayi bölgesi olarak açıklamasının ardından yöreye sanayi kuruluşları kurulmaya başlanmıştır. 1970-1975 yıllarından itibaren yörede kurulmaya başlayan sanayi tesislerinin etkisiyle Kurtköy, İstanbul'a olan göç hareketlerini yönlendirmede 1985'e

kadar tek başına etkili olmuştur. 1980'e kadar yurt dışından yöreye yerleşen Bulgar göçmenleri de bulunuyordu. 1985–2002 yıllarında ise Kurtköy'deki artışı etkileyen başka etkenler de ortaya çıkmıştır. Bu etkenlerin başında Bulgaristan'ın Türk asıllı vatandaşlarına 1985 yılından sonra baskılı davranışlarının tesiri ile Türkiye'ye gelen soydaşlarımız etki olmuştur. Bu Bulgar göçmenlerinin bir kısmı Kurtköy'e yerleştirilmiştir. Bunun yanında özellikle Doğu Anadolu'dan çalışmak için gelenlerle, terör gibi sosyal güvenlik gerekçeleriyle göz edenler teşkil etmektedir (Foto 12). Ayrıca 1990 yılından itibaren İstanbul'un diğer merkezlerinde yaşayan insanların ucuz ev, kira imkanı ve çeşitli hizmet sektörlerine bağlı olarak iktisadi sebeplerden dolayı Kurtköy'e yerleşmelerinde çok etkili olmuştur.

Tablo 20'de görüldüğü üzere İstanbul'a gelen nüfusun Kurtköy'den önce Pendik merkezine yerleştiği anlaşılmaktadır. 1960 yılında % 12,2 olan Pendik nüfus artış hızı 2002 yılına kadar kıyıdağın itibaren Pendik 'in art bölgesine doğru yayılma göstermiştir. Art bölgesinin en uç bağlantısını Kurtköy oluşturmaktadır. Art bölgesinde yoğunlaşan nüfus 2005 yılına kadar artan bir hızla Kurtköy'e sarmaktadır. Böyle olunca Kurtköy nüfusunda daha da hızlı bir artma meydana gelmiştir. Bu artış hızına yörede daha önce yapımına başlanmış olan toplu konut

alanlarının bugün ikamete açılmış olması etki etmiştir. Böylece Yenişehir mahallesi kurulmuştur. Kurtköy'de Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ulaşım açılarak uçak seferleri başlamıştır (Foto 13). F1-Formula pistinin yapılarak yarışlara açılmıştır. Bu özellikleri ile Kurtköy'de nüfus artış hızı günümüzde de devam etmektedir.



Foto 13. Kurtköy yeni kurulan mahallesi ile hızlı gelişen bir yerleşim sahasıdır.(Google Eart , uydu fotoğrafı)

Sonuç olarak diyebiliriz ki; 1960–2005 yılları arasındaki hızlı nüfus artışını sağlayan 2 temel etken vardır. Bunlar;

1- Doğumlar; 1990 yılına kadar doğumlar nüfusun hızlı bir şekilde artmasına o kadar tesir etmemiştir. 1990'dan sonra bu durum önemli bir orana ulaşmıştır.

2- Göçler; Kurtköy'deki nüfus artışında hala devam eden bir şekilde çok fazla tesiri olmuştur. Özellikle iç göçlerin payının fazla olduğunu bazı özellikleri bize kanıtlamaktadır. Bunlar;

- a) Yöre ve çevresindeki sanayi tesislerinde çalışan işçilerin Türkiye'nin çeşitli yörelerinden olması
- b) Gecekondulaşmanın çok hızlı yayılması
- c) Kurtköy'de yaşayan erkek nüfusunun fazlalığı

Göçler şeklinde gerçekleşen nüfus artışına, yörenin hızla sanayileşmeye başlaması sebep olmuştur. Bu durum insanların daha iyi hayat standardına sahip olmak istemesi ve daha güvenli bir hayat sürme düşünceleri etki etmiştir. Kurtköy'deki ucuz arsa teminiyle de hızlanan gecekondulaşma insanlara bu iyi hayat standardını zorlaştırmıştır. Kurtköy Toplu Konut Projesinin hayata geçmesi

ile birlikte oluşan Yenişehir mahallesi kurulmuştur. Yapılaşmanın devam etmesi ile yeni mahalleler kurulacaktır. Bu mahallelerin kurulmasını hızlanmasında Sabiha Gökçen Havaalanının açılması ve yeni kurulmuş olan Formula-1 pistinin yarışlara açılmasının da etkisi vardır. Yöreye daha planlı bir görünüm kazandıracak bu yeni yapılar günümüzde Kurtköy sakinlerinin daha düzenli bir yerleşimde yaşayacakları muhakkaktır. Fakat ulaşım ve turizm faaliyetlerindeki bu gelişmeler Kurtköy'de konut fiyatlarının artmasına sebep olmuştur.

Tablo 21. Yıllara göre Kurtköy nüfusunun bazı merkezlerin nüfusuna oranı (%)			
YILLAR	PENDİK	İSTANBUL	TÜRKİYE
1960	3,2	0,02	0,0016
1965	2,3	0,02	0,0014
1970	2,4	0,02	0,0019
1975	4,3	0,04	0,0041
1980	6,7	0,06	0,0072
1985	3	0,09	0,0105
1990	3,2	0,12	0,0165
1997	3,2	0,17	0,0255
2000	6,6	0,26	0,0381

1960 yılında Kurtköy nüfusu, Pendik nüfusunun %3,2'sini, İstanbul nüfusunun %0.02'sini, Türkiye nüfusunun % 0.0016'sini oluşturmaktaydı. Bu oran 1997 yılında Pendik nüfusunun % 5,2'sini, İstanbul nüfusunun % 0,17 sini, Türkiye nüfusunun ise % 0,0255'ini oluşturmaktadır (Tablo 21).

1965-1970 yılları arasındaki 5 yıllık dönemde, Kurtköy'deki orman denetimi sebebiyle bazı ailelerin Pendik ve Kartal çevresindeki sanayi sahalarına göç etmiştir. Bu sebepten dolayı yöre nüfusunda bir azalma meydana geldiğinden Pendik ve Türkiye'ye olan nüfus oranlarında % 2,3'e ve % 0,014' düşüş göstermiştir. 1970 yılında ise İstanbul'a olan oranında bir değişim olmamıştır. Türkiye ve Pendik nüfuslarına olan oranlarında da çok küçük bir artma olmuştur. Bu durumu ise İstanbul dışından direkt Kurtköy'e az miktarda gerçekleşen nüfus akımından kaynaklanmaktadır. Ancak 1975 yılındaki Pendik'e olan nüfus oranı % 4,3 gibi önemli bir miktara yükselmiştir. Ancak İstanbul ve Türkiye'ye olan oranı ise fazla artmamaktadır. Bu dönemde Kurtköy ve çevresinde sanayi tesisleri kurulmaya başlamıştır. Bu tesislerin etkisi ile daha önce Kartal ve Pendik çevresine gelen ve burada aşırı gecekondulaşmaya sebep olan nüfusun bir kısmı yöreye gelmiştir. Ayrıca İstanbul dışından özellikle Doğu Anadolu Bölgesi'nin kuzeydoğusundan gelen, çoğunu erkeklerin oluşturduğu bir nüfus akımına uğramaktadır. 1970–1975 yılları arası ile ilgili Kurtköy nüfusunun yapısına etki eden bir başka faktör ise bu yıllarda kırsal alanlarda küçük kır yerleşimlerindeki tarım ile uğraşan nüfusun; 1. Derecede nüfus çeken İstanbul'un sanayi bölgesini

oluşturan Kurtköyle sanayi tesislerinde çalışmak için gelmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu gelen nüfusun büyük çoğunluğunu Kars ve çevresindeki bucak ve köylerden oluşmaktadır. Zaten bu insanlar, Kurtköy'e yerleşenlerle birlikte diğer nüfus çeken merkezlere akın etmesini o yıllardaki nüfus sayımı değerlendirildiğinde nüfusu azalan bucak ve köylerin bulunduğu Kars ve Ardahan'ın da bulunması böyle bir göçün olduğunu göstermektedir. 1975–1980 yılları arasındaki Kurtköy nüfusunun Pendik ve İstanbul nüfusuna olan oranı artmıştır. Bu değer Pendik için % 6,7, İstanbul için % 0,06'dır.

Özellikle bu dönemde Türkiye'deki 1970–1980 arasındaki kırsal ve kentsel nüfus hareketi sadece doğal yollarla belirlenmemiştir. İklim ve rölyef gibi fiziksel etkenler ile sermaye teşebbüs ve siyasi kararlar gibi beşeri etkenler neticesinde kırsal nüfusta bir azalma, kentsel nüfusta bir artma yapısı oluşmaya başlamıştır. Genellikle bu yapısal değişiklik 1935–1960 yılları arasında Türkiye'de bölgesel olurken 1960 yılı sonrası imar ve ulaşım imkanlarındaki gelişmeye paralel olarak bölgeler arası bir yapıya bürünmüştür (Tümertekin , 1971, s.47-57). 1960–1970 yılları arasında bu bölgeler arası nüfus hareketi (Doğu Anadolu Bölgesi'nden yaklaşık % 10-15'tir.) başlamıştır. 1970–1980 yılları arasında artan bölgesel ve bölgeler arası nüfus hareketinin İstanbul istikameti ve, dolayısıyla sanayi sahası olan Kurtköy ve çevresine yerleşmeleri de farklı istikametler izleyerek gerçekleştirmiştir. 1970–1980 yılları arasında Kurtköy'e gelen nüfusun çoğunluğunu Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine ait yerleşmelerde doğdukları göz önünde tutulmalıdır. Bunun için o yıllarda bu bölgedeki insanlar Malatya, Adana ve özellikle Ankara üzerinde gerçekleşmiştir. Bu merkezlerde mevsimlik ve birkaç yıl çalıştıktan sonra İzmit, Adapazarı çevresine, daha sonra da sanayi tesislerinin artmasına bağlı olarak Kartal ve Pendik çevresine yerleşmişlerdir. .daha sonra Kartal ve Pendik'ten yöresel bir akma göstererek Kurtköy üzerinde son bulmuştur. 1980–1985 yılları arasında Kurtköy nüfusunun Pendik nüfusuna olan oranında bir azalma, ancak İstanbul ve Türkiye nüfuslarına olan oranında bir artma görülmektedir. Kurtköy'ün bu durumuna 3 temel unsurda toplanabilir. Birincisi bu yıllar arasında Kurtköy'ün nüfus çekme özelliğinde bir yavaşlama olmuştur. İkincisi daha önce Kurtköy'e yerleşmiş insanların burada doğmuş yada büyümüş gençlerin Kurtköy dışına çıkmaları etkilemiştir. Tabi ki gençlerin çıkış sebepleri arasında daha iyi eğitim imkanlarına sahip olmak, çalışmak, evlilik yada

askere gitme durumları oluşturmaktadır. Üçüncüsü ise İstanbul içindeki iktisadi ve sosyal yapı sebebiyle, Pendik'ten, İstanbul Anadolu yakası yerleşmelerinden, İstanbul dışından çok hızlı bir nüfus çekmesi ile nüfusun yaklaşık 4 misli artması etki etmiştir. Oysa Kurtköy'de 1980 ile 1985 yılı arasında yaklaşık olarak 1,5 misli artış gerçekleşmiştir.

1985–1990 yılları arasındaki Kurtköy ve çevresindeki nüfus hareketliliğinde pek fazla değişme olmamıştır. 1990–1997 yılları arasındaki Kurtköy'ün nüfus hareketliliğinde öncelikle 1980-1990 yıllarında Pendik ve mahallelerinde birikmiş olan nüfusun oluşması ve arazi ucuzluğu neticesinde teşekkül eden inşaat sektöründeki gelişmeler, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki işsiz nüfusun daha önce yöreye yerleşmiş hemşerilerinin de etkisi ile yöreye inşaat sektöründe çalışmak için akın etmiş olmalarıdır. T.E.M. otoyolunu E-5 (D-100) devlet karayoluna bağlayan Kurtköy yolunun yapılması Kurtköy'e olan nüfus akımını hızlandırmıştır. Kurtköy'ün 1970–2005 yılları arasında ve yakın gelecekte de bu merkezi durumun koruyarak hızla yapılaşması devam etmektedir. Kurtköy'ün bu merkezlerin nüfusunun oranının etki eden temel faktör nüfus hareketleridir. Özellikle 2005 yılı içinde faaliyete geçen ve yöre için çok önemli bir turizm merkezi durumuna getiren F1- Formula-1 pisti ile yapılacak yarışlar ile bölge nüfusu ve ekonomisi üzerinde büyük tesirler yapmaktadır.

Kurtköy nüfusunda misli olarak en fazla artış, 1970–1975 devresinde 2,42 misli olarak gerçekleşmiştir (Tablo 22). En az ise 1960–1965 yıllarındaki 5 yıllık devrede 0,99 misli azalarak gerçekleşmiştir. Yukarıda belirttiğimiz gibi 1970–1975

Tablo 22. Sayım Yıllarına Göre Kurtköy Nüfusunun Artış oranları(D.İ.E). (Not: 1996 nüfusu Pendik Belediyesi anket sonucu, 1999 ve 2005 nüfusu kayıtlarından alınmıştır.)				
Yıllar	1940-1945	1945-1950	1950-1955	1960-1965
Artış Oranları	1,02	1,02	0,99	1,01
Yıllar	1965-1970	1970-1975	1980-1985	1985-1990
Artış Oranları	1,49	2,42	1,64	1,75
Yıllar	1990-1996	1996-1997	1997-1999	1999-2000
Artış Oranları	1,49	1,25	1,62	-0,8
Yıllar	2000-2005			
Artış Oranları	1,77			

yıllarında nüfusun bir anda yaklaşık 3 misli (2,42) artmasının tek bir sebebi vardır. Bu sebep Kurtköy'ün 1965 yılında sanayi bölgesi olara kabul edilmesinden sonra,

1970–1975 yıllarında Kurtköy'e sanayi tesislerinin yapılmaya başlanmasıdır. 1950-1955 yılları ile 1999-2000 yıllarındaki nüfus artış hızındaki azalmalar, Kurtköy'de yaşayan bir kısım nüfusun sayım sebebiyle başka saatlerde misafir olarak kalması ile özellikle iş bulma umuduyla gelmiş ve yeni yerleşmiş bir kısım nüfusun göç ettikleri eski mekanlarda kaydolmak kaydı ile geçici süre için bulundukları yerleri terketmeleri sonucudur. 2000-2005 yılları arasında yöreye yapılan havaalanı ve Formula-1 pistinin etkisi ile hizmet sektörünün gelişmesi yanında Kurtköy Toplu Konut alanının Yenişehir mahallesi adı altında iskana açılması Kurtköy'de nüfusun 2000 yılı nüfusuna göre 1,77 kez artmasına sebep olmuştur (Tablo 22).

4.3.YAŞ VE CİNSİYET YAPISI

Kurtköy, 1935–2005 yılları arasındaki 70 yıllık devrede nüfusu devamlı olarak hızlı bir şekilde artış gösteren bir yerleşim yeridir. Bu şekli ile gelişen nüfus özelliği göstermektedir. Dünyada olduğu gibi Kurtköy'de de nüfusun belirli yaşların çoğunlukta olduğu yaş grupları vardır. Bu yaşların gruplaşmasına yaş yapısı denir.

Kurtköy'deki yaş yapısının tespitinde, örnekleme seçilen sokaklardaki evlerde yaptığımız aile yaş ve iş kolu çalışması, okullarda yaptığımız çalışmalar, Pendik Belediye' sinin 1997 yılı için işgücü envanter çalışmasından ve 2000 yılı Genel Nüfus Sayımından yararlanılmıştır. Bu araştırmalarda Kurtköy'de 113 kişi arasında 3 kişi 65+ yaşa sahip olduğu tespit edilmiştir. Sonuç olarak Kurtköy'de yaklaşık 500 kişinin 65+ yaşa sahip olduğu tahmin edilmektedir.

Tablo 23. Kurtköy'ün 1997 yılı yaş yapısı dağılımı (örnekleme evler ile okullarda yaptığımız çalışmalar, Pendik Belediye' sinin 1997 yılı için işgücü envanter çalışması)		
0 –14 yaş	15 – 64 yaş	65+ yaş
4705 kişi	12232 kişi	462 kişi
%27.0	%70.3	%2.7

1997 yılında en fazla nüfus % 70,3 ile 15 – 64 yaş grubunda bulunmaktadır (Tablo 23). En az nüfus ise % 2,7 ile 65+ yaş grubunda yer almaktadır. 0–14 yaş

grubunda ise % 27,0 oranında nüfus vardır. Kurtköy'deki aktif nüfusun yaklaşık 3/4'ünü (%70,3) oluşturmaktadır.

Tablo 24. Kurtköy'ün 2000 yılı yaş yapısı dağılımı (D.İ.E.- 2000)		
YAŞ	NÜFUS(KİŞİ)	YÜZDESİ(%)
0-4	2664	10,3
5-9	2628	10,2
10-14	2521	9,8
15-19	2711	10,5
20-24	2571	10
25-29	2831	11
30-34	2308	8,9
35-39	2152	8,3
40-44	1590	6,2
45-49	1148	4,4
50-54	807	3,1
55-59	560	2,1
60-64	455	1,7
65+	899	3,5
Bilinmeyen	2	0,007

2000 yılı yaş yapısına göre, en fazla nüfus 2831 kişi ve %11 ile 25-29 yaş grubu arasında bulunmaktadır (Tablo 24). En az nüfusun yer aldığı yaş grubu ise bilinmeyen 2 kişiyi saymak isek, 455 kişi ve %1,7 ile 60-64 yaş grubu oluşturmaktadır.2000 yılı nüfus sayımına göre Kurtköy'de 7813 kişi ve % 30,3 ile 0-14 yaş grubu; 17133 kişi ve % 66,2 ile 15-64 yaş grubu ve 899 kişi ve %3,5 ile 65+ yaş grubu oluşturmaktadır. Ayrıca % 0,007

ile 2 kişi de yaş grubu bilinmeyen meydana getirmektedir.1997 ile 2000 yıllarına ait yaş yapısı incelendiğinde 15-64 yaş yapısındaki nüfus da az da olsa bir azalma olurken 0-14 ile 65+ yaş gruplarındaki nüfus miktarı artmıştır.

Tablo 23 ve Tablo 24 'de görüldüğü üzere yaşlı nüfusun azlığı, çocuk ve genç nüfusun fazlalığı yörede büyük oranda ucuz işçi imkanını sağlamaktadır (Foto 14). Bu durum Kurtköy'e hızlı bir göçün olduğunu ve büyük oranda işsizlik sorununun bulunduğunu göstermektedir.



Foto 14. Kurtköy'de yaşlı nüfus azdır

Kurtköy nüfusunun bağımlılık oranı ise 1997 yılında % 42.24 ve 2000 yılında %50,8 olmuştur. Bağımlılık oranının yüksekliği ve nüfusun önemli bir kısmının genç olması sebebiyle istihdam şartlarında kolaylık sağlamaktadır. Kurtköy'de yaşayan nüfusun cinsiyet yapısı incelendiğinde 2000 yılı Genel Nüfus Sayımına göre Kurtköy'de 25847 kişi yaşamaktadır. Bu nüfusun 13224 kişi ve % 51,2 sini erkek nüfus, 12623 kişi ve % 48,8 'ini de kadın nüfus oluşturmaktadır. Bütün sayım yılları içerisinde her zaman erkek nüfus kadın nüfusundan fazla olmuştur.1975 yılı Kurtköy sanayi bölgesi ilan edildikten sonra, yöreye göç eden erkek nüfusunun da etkisi ile % 54,5 'unu erkek ve % 45,5 'ini de kadın nüfus oluşturarak bütün sayım yıllarındaki en fazla farkı oluşturmuştur.

4.4.YERLEŞME

Yerleşme, tarihi devirlerde ilkel gezici ve toplayıcı özellikler gösteren topluluklarda iklim ve yeryüzü şekillerine bağlı olarak geçici mekanlarda yer değiştirerek gerçekleşir. Geceleri insanların sığındığı, gündüzleri de dinlenmek ve yemek için kullandıkları barınaklar şeklinde olurdu. Daha ileri ki devirlerde insanların özellikle tarımı öğrenmeleri ile başlayan, güvenlik için oluşturdukları sitelerde yaşamaya başlamışlardır. Zamanla oluşturulan bu barınaklar bir bütün halinde köy, kasaba ve şehirler şeklinde yerleşim birimlerine dönüşmüşlerdir. Bu yerleşmeler insan hayatında ve iktisadi faaliyetlerinde önemli roller üstlenmektedir (Tanoğlu, 1954,s.1-32.).

İnsanlar ister devamlı, ister geçici, ister münferit, ister toplu halde ne şekilde yerleşmiş bulunursa bulunsun; yiyecek, içecek ve diğer ihtiyaçları zoruyla daima yerleştikleri ve ihtiyaçlarını karşılayan yere yahut çevresine az çok bağlıdır ve inşa ettikleri mesken şekillerinde olduğu kadar, yerleşme yerlerinin seçilmesinde, teşekkülünde, şeklinde ve gelişmesinde bu yer ve çevre coğrafi şartların etkisi altındadır. Küçük ve büyük her yerleşme bir yerleşme ve ekonomik faaliyet sahasının bir unsurudur. Bu itibarla her yerleşme kendi yollarından başka dahil olduğu yerleşme ve ekonomik faaliyet sahasının diğer kısımlarına da dış yollarda bağlanmaya muhtaçtır. Böylece her yerleşme sahası zamanla bir münakale sahası

haline gelir. Ulaşım ağı içinde daha elverişli şartlar arz eden mesela merkezi durumda bulunan, yahut işlek ve hinterlandı geniş deniz kıyısında, yada seyrüsefere elverişli nehir üzerinde veyahut iktisaden birbirini tamamlayan dağ ve ova gibi farklı tabii bölge sınırlarında yer alan yerleşmeler bu elverişli coğrafi mevkileri sayesinde zamanla büyük münakale ve ticaret merkezleri haline gelebilirler (Tanoğlu, 1966, s. 200,201).

İnsanlar iktisadi faaliyetler ile hizmetler konusunda daha iyi iş bölümü ve ihtisaslaşmayı gerçekleştirmek zorunda kalmıştır. Bunun için yerleşim birimlerini sınırlarını çizme yoluna gitmektedir. Bu sınırlarını çizerken çeşitli kriterler kullanılmaktadır. Uygulanan kriterlerin başında nüfus miktarı gelir. Yerleşim birimleri nüfusuna göre kentsel yada kırsal yerleşim birimi denmektedir. Ancak özellikle günümüzde nüfus miktarına göre bir ayırım pek gerçeği yansıtmaz. Çünkü belirli bir nüfus miktarına sahip bir yerleşim merkezi bazı yerlerde kentsel olarak yada kırsal olarak idari yapısı gelişme göstermektedir.

Coğrafyacıların çoğu ise 10000 kişilik nüfus kriterini kullanmaktadır. Sınırın belirlenmesinde uygulanan nüfusun belirli miktarın üstünde olması yada ileri yönetim biçimi (il, ilçe, kasaba ve köy gibi) tanımlanması kırsal ve kentsel sınıflandırmada tek başlarına yeterli olmaz. Bunların yanında uygulanması gereken önemli bir kriter, yerleşim birimlerine ait ekonomik faaliyetlerdir. Yerleşme merkezlerinde yaşan faal nüfusun bir kısmı yada tamamı geçimlerini tarımsal faaliyetlerden sağlıyorsa kırsal yerleşme olarak tanımlanır. Bu faal nüfusun önemli bir kısmının geçimlerini endüstri, ticaret, serbest meslek ve hizmet sektörü ile sağlıyorsa kent yerleşimi olarak tanımlanır. Aslında kent ve köyün organik yapısında daha uygun bir kriter iktisadi faaliyetleridir. Ancak iktisadi faaliyetlerinde tek başına kriter kabul edilmesi bir takım yanlış yorumlar yapmamıza neden olur. Çünkü nüfusun 10 bin ve hatta 5 binin altında olup tarımsal nüfusun azınlıkta kaldığı yerleşim birimleri vardır. Bu yerleşim birimlerinin geçim kaynaklarını tek başına kullanılması aslen sakıncalıdır. Bunların dışında uygulanan kriterlerden biri de fonksiyonel dokudur. Yani nüfusun artmasına bağlı olarak zaten tarımsal faaliyetlerde azalma olacaktır. Bununla birlikte yerleşim merkezleri içerisindeki iş bölümünde çeşitleme gösterecektir. Bu çeşitlenme ne kadar fazla olursa, o yerin şehirleşmesinde o derece hızlı olur.

Kurtköy'ün kentsel veya kırsal yerleşme olduğunu bu kriterlere göre farklılık göstermektedir. Nüfus miktarına göre Kurtköy, Besim Darkot'a /3000 kişi) göre 1980 yılına kadar köy, 1980'den sonra kent; Necdet Tunçdilek'e (5000 kişi) göre 1985 yılına kadar köy, 1985'den sonra kent; Erol Tümertekin'e (10000 kişi) göre 1990 yılına kadar köy, 1990 yılından sonra nüfusla birlikte kent sınıfına girmektedir (Kurtköy'ün 2000 yılı nüfusu 25847 kişidir) (Darkot, 1967, s. 3,8). Kentsel yerleşmeye 10000'den aşağı bir sınır ileri sürerken burada yer alan yerleşme noktalarından bazılarının gerçek şehir karakterine sahip bulunduklarını bilmekle beraber bunların tümünü gerçek şehir sayamayız. Bu kategoride yer alan yerleşme noktalarına alışılmış bir anlam bulunan kasaba teriminin uygun düştüğünü görüyoruz. Kasabalarda iş bölümü gelişmeye başlamış, bazılarında tarımsal fonksiyonu geriye itecek kadar gelişmiştir. Kasabaları kırsal yerleşme sınırı dışında, kentsel erleşmeye geçiş alanında görmek eğilimindeyiz (Gözenç,Güenal, 1987, s. 4).

İktisadi faaliyetlere göre, 1970 yılına kadar nüfusun tamamı tarım ve orman ürünlerinden yararlandığı için köy statüsüne girmektedir. 1970–1975 döneminden sonra faal nüfusun sanayi tesislerinde çalışması ile birlikte kent özelliği taşımaya başlamıştır. Fonksiyonel kriterlere göre Kurtköy, köy–kent arasında bir geçiş özelliği göstermektedir. Kurtköy'de 1997 yılına kadar iş bölümünde farklılaşma fazla olmamıştır. Çalışanların çoğu özellikle sanayi ve imalathane tesislerinde işçi olarak çalışmaktadır. 1997 yılından sonra hızla gelişen ve farklılaşan iş bölümü Sabiha Gökçen Havaalanının açılmasıyla birlikte her geçen gün tam bir kent özelliği göstermeye başlamıştır.

Türkiye'de 1985 sayımlarına göre kır–kent nüfuslarının ayırt edilmesi 10000 nüfus esasına göre yapılmaktadır. Bu durumda Türkiye'de kent olarak kabullendiğimiz yerleşme yerlerinde yani, 10000 ve bu sayıyı aşkın nüfuslu yerleşme birimlerinde yaşayan nüfusun Türkiye nüfusuna oranı %51.1'dir (Sergün, 1993, s. 39).

Bir penepen üzerinde kurulmuş olan Kurtköy'de yerleşme dokusu gevşek dokulu bir özellik taşımaktadır. Ayrıca kümeleşme şeklinde bir dağılım arz eder. Yerleşme çekirdeği bir arada bulunmaktadır, ancak düzensiz bir şekilde

dağılmaktadır. Kuruluş yeri itibariyle ancak alçak plato yüzeyinde (Eğim % 5-15) olan Kurtköy, bütün yerleşme birimlerine ticari ve sanayi merkezlerine çok yakın bulunmaktadır. Ulaşım yollarına çok yakın olan Kurtköy, TEM otoyoluna sınır, D-100 devlet karayollarına, devlet demiryollarına ve Pendik kıyılarına birkaç km uzakta bulunmaktadır. Uygun rölyef ve konumu sebebiyle Sabiha Gökçen Havaalanı Kurtköy'e yapılmıştır (Foto 15). Kurtköy konumu rölyefi hem kuruluş yeri hem de gelişmesi yönünden olumlu bir özellik taşımaktadır.

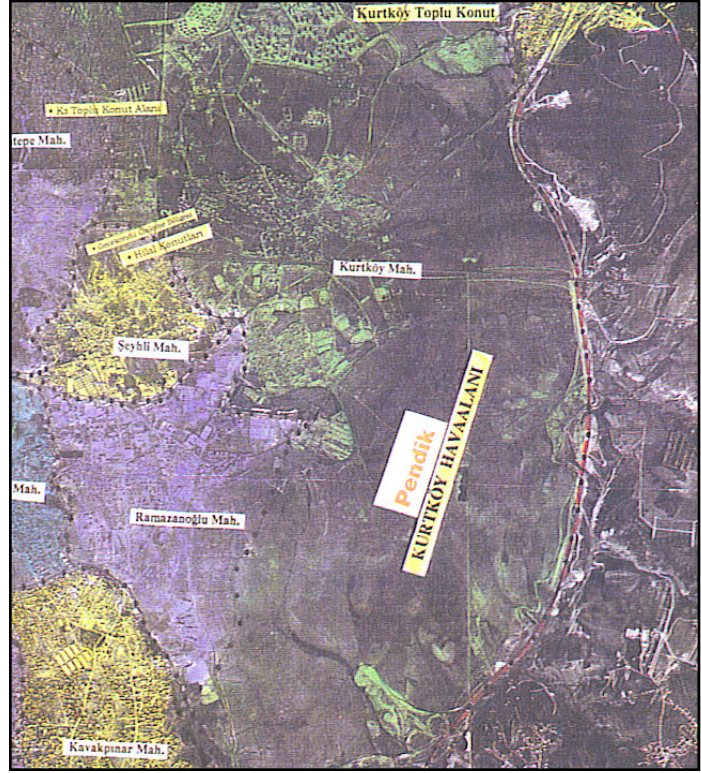


Foto 15. Kurtköy'ün hava fotoğrafı (Pendik Belediyesi)

Kurtköy, yükseltisi yönünden de olumlu bir özellik taşımaktadır. Çünkü yükselti kademelerine göre yerleşim sahası yönünden de 0-100 m arasında bulunmaktadır. Keza ülkemizin ortalama yükseltisi 1130m ile engebeli ve yüksek bir yapıya sahiptir. Yükseltisi fazla olan ülkemizin % 82.5'lik bir kısmını 500 m den yüksek sahalardan oluşturmaktadır. Ülkemizin bu hali Türkiye'de yaşayan insanların hayatlarını sürdürmede yükselti ve iklimin çok önemli bir yeri olduğunu göstermektedir. Yükseltisi fazla olan ülkemizde, yükseltisi en az olan bölgemiz Marmara Bölgesidir. Kurtköy'ün de içinde olduğu bu bölgede 1990 sayımına göre 3633 köy vardır (Kurtköy'ün 1990 yılı nüfusu 9363'dür). Bu 3633 köyün 1259 tanesi (%34.7) 0-100 m'de yer almaktadır. 1259 köyde toplam 1.179.394 kişi yaşamaktadır. 0-100m'deki nüfus Marmara Bölgesi nüfusunun %45.7'sini kapsamaktadır. 1259 köyün 146 tanesi (%11.6) İstanbul'da bulunmaktadır. 146 köyde toplam 194.457 kişi (%16.5) yaşamaktadır. İstanbul 0-100m'deki bir kır yerleşmesinde Marmara bölgesinin yaklaşık nüfusunun 1/6'sını bulundurmaktadır. Bu köyle arasında Kurtköy 1990 yılı nüfusuna göre 0-100m'de İstanbul genelinde

yaşayan toplan nüfusun %4.8'ini oluşturmaktadır. Bu hali ile Kurtköy hızla nüfuslanma ve yapılamaya açık bir durumda bulunmaktadır (Günal , 1993, s. 143,147).

Türkiye'de 0-250 m. arasında uzanan alan, geçmişte olduğu gibi günümüzde de nüfusun en büyük bölümünü kendisinde toplamış bulunmaktadır (Sergün, 1993-1996, s.10). Gerek bu alandaki, gerekse daha yükseklerle uzanan kademelerdeki nüfusun, Türkiye nüfusuna olan oranında, zaman içinde önemli bir değişimin meydana gelmediği anlaşılmaktadır. Bu durum aradan geçen 50 yıllık dönemde artan nüfusun yükselti kademelerine göre dağılışı bir dengenin varlığını ve her şeye rağmen bu dengenin korunduğuna işaret etmektedir. Ancak yükselti kademelerinin sahip oldukları nüfus bakımından birbirlerine olan durumlarının bozulmamış olması, artan nüfus karşısında kırsal alanda bir nüfus baskısının henüz meydana gelmediği anlamında kabul edilmemelidir. 1935 ve 1985 yılları arasındaki 50 yıllık dönemde Türkiye'de kırsal nüfus 13.475.787'den 24.774.708'e yükselmiş yani %84 oranında artmıştır. Artan bu nüfus hemen tüm alanlarda nüfus yoğunluklarını bir birine yakın değerlerde arttırmış, ancak nüfusun dağılışı düzeninde önemli bir değişiklik ortaya koymamıştır. Bu sonuç Türkiye'de tüm kırsal alanın artan nüfus karşısında eşit ölçülerde bir nüfus baskısı altında kaldığını ortaya koymuştur. Türkiye'de gerek kır nüfusu gerekse, kentsel nüfus en büyük kısmı ile yüksekliği 250 m. 'ye kadar olan alanda toplanmıştır. 1985 yılına göre Türkiye'de 0-250 m yükseltiye sahip yerlerdeki toplam yüzölçümü 79254 km² ile Türkiye yüzölçümünün % 1.4'ünü oluştururken bu alanda yaşayan 1985 yılına ait kır nüfusu ise 7.201.708 ile toplam kır nüfusu içerisinde olan % 29,06 ile yer almaktadır (Sergün, 1993-1996, s.10). 23,2km² alana sahip 1985 yılı nüfusu 4.350 kişi olan Kurtköy ise, 0-250m yükseltiye sahip yerler içerisinde % 0.0293'ünü oluştururken, bu yükseltiye ait 1985 yılı kır nüfusu içerisindeki payı ise % 0,0604'ünü oluşturmaktadır.

Kurtköy'ün kurulduğu ve geliştiği yer jeolojik ve morfolojik bakımdan ise zemin tabiatı ve faylara uzaklığı ile ilgilidir. Bu özelliği Kurtköy'ün depremselliğini ifade etmektedir. Kurtköy'ün depremselliği İstanbul'u tümüyle etkileyecek muhtemel bir İstanbul depremi ile çok yakın bir ilişkisi vardır.

İstanbul'daki deprem tehlikesini belirleyen jeolojik unsurların başında Marmara Bölgesine doğudan yaklaşan Kuzey Anadolu fayının İzmit Körfezinin doğusunda 3 ana dala ayrılarak Marmara Bölgesine ilerler. Bu üç ana kırık zonun ayırdığı yer kabuğu blokları sağ-sol yönlü ve yukarı-aşağı doğru hareketler yaparlar. Bu sağ-sol yönlü hareketlerin yılda 2,5 cm' ye kadar eriştiğini göstermektedir. Marmara Bölgesinin yer kabuğu deformasyonlarının yılda 7,0 mm' lik bir hızla kuzey-güney yönünde açılmakta, 10 mm' lik hızla sıkışmakta ve 20 mm' lik bir hızla da sağ yönlü bir deformasyon yapmaktadır. İstanbul'un yarısının nüfus artış oranının % 6'ya vardığı ve ülkenin ticaret, sanayi ve kültür hayatındaki yerinin önemi düşünülürse, gelecekteki büyük bir deprem sonrası karşımıza çıkabilecek insan kaybı ekonomik zararların boyutu çok korkutucudur (Eyidoğan, 1999, s.24,25). İstanbul'daki nüfus yoğunluğu dağılımı göz önüne alınırsa şehir nüfusunun yaklaşık yarısının senaryo depremi sonrası açıkta kalacağı anlaşılar. Bu özelliklere göre İstanbul'un Pendik (Kurtköy'de dahil) semtlerini içeren bölgede ve adalarda can kaybı oranı ortalama % 0.6 olacağı tahmin edilmektedir. Buna bağlı olarak İstanbul'da senaryo depremi sonucunda Pendik'te yer alan çok katlı orta yükseklikte betonarme binalardan ortalama % 50'sinin tekrar kullanılamayacak şekilde hasar görüleceği tahmin edilmektedir (Bilim ve Teknik, 1999, s. 55,56). Ancak Kurtköy formasyonunda taşıma kapasitesi çok yüksek bir zemine sahip olmasına göre yer altındaki iki kırık arasındaki bölgeye rastlayan binalar için tehlikeli olabiliyor (İstanbul Vakıf Dergisi, 1999, s. 38).

İstanbul ve çevresine oldukça yakın mesafeden geçen Marmara Denizi içindeki bir çok fayın, konumlarını denetlemek, aktifliğini görmek açısından önemlidir. Bu amaçla Kurtköy'ü de içine alan $40^{\circ}00'-41^{\circ}50'$ kuzey enlemleri ve $26^{\circ}00'-32^{\circ}00'$ doğu boylamları arasındaki geniş bir bölge inceleme alanı olarak seçilmiştir. Sözü edilen bölge incelemeleri 1900-1994 yılları arasındaki verilerden derlenmiştir. Bu inceleme sonuçlarına göre İstanbul ve çevresine ait 4 km' lik Tortul tabaka kalınlığına sahiptir. İnceleme verileri göre depremlerin odak derinliklerini 60 km' den az olduğu göz önüne alınırsa inceleme alanının küçük ve sık depremlerdeki karakterize edildiği söylenebilir. Günümüzde de deprem etkinliğinin devam ettiği görülmektedir. Marmara Denizi sismolojik açıdan aktif bir zon oluşturmaktadır (Adatepe, 1995, s.168,169).

TABLO 25. KURTKÖY'E AİT BİNA DAĞILIMI (2000, D.İ.E.)					
MAHALLESİ		0-9 KAT ARASI	10-15 KAT ARASI	16+ KAT ARASI	TOPLAM
KURTKÖY	BİNA	1672	25	8	1705
	DAİRE	3343	317	138	3798
SANAYİ	BİNA	301	4	1	306
	DAİRE	787	40	16	843
YENİŞEHİR	BİNA	92	3	362	457
	DAİRE	192	32	10072	10296
TOPLAM	BİNA	2065	32	371	2468
	DAİRE	4322	389	10226	14937



Foto 16. Kurtköy'de çok katlı binalar

Kurtköy'de 2000 yılında toplam 2468 bina içinde, 14937 daire vardır (Tablo 25). Bu binaların 2065'i 10 katın altında, 403 tanesi de 10 katın üzerindeki binalardan oluşmuştur. Binaların sayıca az olmasına rağmen daire sayısı en fazla olan yerler Yenişehir mahallesindeki 16 katın üzerindeki binalardan oluşur (Foto 16). Daire sayısı en

az olan binalar Sanayi mahallesinde bulunmaktadır ve 1-3 kat arasında değişen binalardan oluşmuştur. Yenişehir mahallesindeki binalar yeni binalar olup, yerleşime en uygun yapılardır, fakat Sanayi ve Kurtköy mahallelerindeki binalar eski yapılardan oluşmaktadır.

Kurtköy'deki binalar, özellikle Kurtköy mahallesinin yer dayanımı iyi fakat yapı niteliği düşüktür. Buralardaki yapılar yıkılıp yeniden tasarılı olarak aynı yere çok katlı ya da gökdelen biçiminde yapılmalıdır. Kısacası Kurtköy ve çevresi yapılaşmaya uygun yerlerdir. Sarsıntı sırasında çok hızlı salınır. Kurtköy'de iyi bir yerde düzensiz konutlar şeklinde kötü bir yapılaşma söz konusudur, fakat çok katlı yapılaşmaya uygun olan yerlerdir (Ercan, 2003, s.11-65).

Sonuç olarak Kurtköy sismik ve jeolojik bakımdan yerleşimi olumlu bir durum oluşturmaktadır. Ancak bir çok binanın eski yapı olması ve gecekondulaşma olan yerlerde hasar görme ihtimali daha fazladır (Foto 17). Kurtköy'de yaptığımız inceleme sonuçlarına göre mesken özelliklerinde şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır.



Foto 17. Kurtköy yerleşmeye uygun bir merkezdir.

- 1- Evler genellikle 1 ile 10 kat arasında bir dağılım göstermektedir. Toplu konut alanında 16 ve +16 kata kadar ulaşmaktadır.
- 2- Toplu konut alanının bulunduğu Yenişehir mahallesi hariç genelde her katta birer daire vardır. Nadiren iki daire bulunmaktadır.
- 3- Dairelerin büyüklüğü 80 m² ile 110 m² arasında değişmektedir.
- 4- Dairelerde banyo ve tuvalet içinde olan en az üç, en fazla dört oda bulunmaktadır.
- 5- Binaların bulunduğu cadde ve sokaklar düzenli bir şekilde değil gelişmiş güzel dağılmaktadır.
- 6- Sadece Kurtköy mahallesinin kuzeyinde planlı, 5 ve üstündeki katlara sahip 700 ha üzerinde kurulan, 40000 konutlu ve 200000 kişiyi barındıracak Kurtköy toplu konut alanı vardır. Bu alan üzerinde şimdi Yenişehir mahallesi kurulmuştur.



Foto 18. Kurtköy'deki yapılar tuğla örgülü yapılardır

7- Yerleşilmiş binaların bir çoğunda sobalı ısıtma sistemi uygulanmaktadır.

8- Binaların ısıtılmasında kullanılan yakıt kömürdür.

9- Binalarda beton tuğla ve briket kullanılmıştır (Foto 18).

10-Yenişehir mahallesindeki Toplu Konut Alanı'ndaki binaların ısıtmasında doğalgaz kullanılmaktadır.

4.5.GÖÇLER

Belirli bir yerde yaşayan nüfusun, devamlı olarak yaşadıkları yerleri ya kişisel olarak yada aileleri ile birlikte terk ederek geçici yada sürekli olarak yerleşmek maksadıyla bir başka yere gitmesine göç denir. Göç hareketleri bir ülke sınırları içinde gerçekleşirse iç göçler, ülkeler arası oluyorsa dış göçler demektir.

Ülkemizde nüfus hareketleri, eskiden beri çok yüksektir. Bu hareketlerin göçleri ilgilendiren yönü; mevsimlik göçler ve yerleşmek amacıyla göçler, diye iki bölümde incelenebilir. Yayla göçü, tarım işçisi göçü, gurbetçilik amacıyla göç gibi gidip dönme şeklindeki göçler, aslında iç göçler olmakla birlikte, bunları ayrı bir konu olarak incelemek gerekir. İç göçlerin yol açtığı en belirgin nüfus değişkenlerinden biri, illerin nüfus yapısında kadın ve erkek nüfus toplam sayılarındaki belirgin oransızlıklar olarak göze çarpmaktadır (Doğanay, 1994, s.166). Bu durumun sebeplerini açıklamak için, ilk olarak, ülkelerin fakir topraklı, yahut toprakları kalabalık nüfusuna yetmeyecek kadar dar olan yörelerinden şehirlere doğru bir insan akını olduğunu hatırlamak icap eder. Bu sebeple bazı şehirlerimizin nüfusunda büyük artışlar olmaktadır. Fakat bu hızlı artışlar bütün şehirlerde görülmeyp endüstri ve ticaret merkezi halini alan bazı şehirlerde (Bütün

özellikleriyle birlikte 1. Derecede nüfus çeken ilimiz İstanbul ve İstanbul'un sanayi bölgesi olarak kabul edilen Kurtköy'dür) bilhassa iş bulmak için çok sayıda köylünün gelip yığıldığı büyük şehirlerde kaydediliyor. Kırdan şehir'e doğru olan nüfus akını, özellikle iyi ürün alınmayan yıllarda, hızını daha da arttırmaktadır. Bunun sorucu olarak, şehirlere yığılan kır nüfusu burada barınabilmek için şehirler çevresinde düzensiz şekilde kurulan gecekondu'lara sığınmakta ve sağlığa elverişsiz meskenlerde güçlük içinde yaşamaktadır (Darkot, 1963, s.64).

Türkiye'de yaşayan nüfusun çoğunluğunun bilinçsiz ve eğitimsiz olması, genelde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde ağalık sisteminin bulunuşu, bunların yanında büyük aile tipi nüfus artışı gibi içtimai yapı oluşturmaktadır. Bu içtimai yapı kırsal kesimde yaşayan nüfusun geçim kaynaklarını oluşturdıkları tarımsal topraklardaki miras nedeni ile parçalanıp küçülmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Ayrıca küçük kentlerdeki imkansızlıklar nedeniyle oluşmuş gizli ve açlık işsizlik gibi sebepler iktisadi yapıyı olumsuz yönde etkilemektedir. Göç edenlerin çoğunu genç ve orta yaştaki erkekler teşkil etmektedir. Bunlar gittikleri yerlerde inşaat yada imalat sektöründe işçi olarak çalışmaktadırlar. Türkiye'de bu tür nedenlerden dolayı meydana gelmiş ve günümüzde de devam eden itici ve çekici özellikler göz hareketlerinin genel yapısını oluşturmaktadır. Bu yapı nedeniyle 1935–1985 yılları arasındaki 50 yıllık devrede 32,8 milyona varan nüfus kitlesi göç etmiştir. Kurtköy'e yerleşen nüfusun bütün yapısal özellikleri, Türkiye'de gerçekleşen göç hareketlerinden doğrudan etkilenmektedir.

Marmara Denizi çevresini içine alan 39.557 km²'lik sahada yaşayan insan sayısının, Türkiye nüfus toplamındaki payı 1950–1990 yılları arasındaki devrede giderek artmıştır. Bu değer 1950'de % 13 iken, 1975'te % 16'ya, 1990'da % 20'ye kadar çıkmıştır. Aynı dönemlerde devam eden göç hareketleriyle birlikte gelen insanların başta İstanbul (İstanbul'un önemli göç çeken yöresi Kurtköy) olmak üzere büyük şehirleri iskan yeri olarak seçtikleri bilinmektedir. Kır nüfusu 1975 yılından itibaren göçlerle birlikte azalma eğilimindedir. Kır yerleşmeleri nüfuslara şehir grubuna girmekte veya şehirlere nüfus vererek küçülmektedir (Erel, 1992, s.85-104).

Kurtköy'e göç eden nüfusun özelliklerini göstermek için, 1985 yılında Yıldız Teknik Üniversitesi'nin Kartal ve çevresi yapılaşmayı incelemek amacı ile hazırladığı rapordan yararlanılmıştır. Bu raporda nüfusun doğum yerlerine göre dağılımı belirtilmektedir.

Tablo 26 .1985 yılı doğum yerlerine göre Kurtköy nüfusunun dağılımı (%)			
Kurtköy	Kurtköy Dışı İstanbul	İstanbul Dışı	Yurt Dışı
24.54	15.95	56.85	2.66

Kurtköy nüfusun hızlı artışına önemli miktarda gerçekleşen göç hareketleri sebep olmuştur (Tablo 26).

1990–2005 yılları arasında göç hareketinin hızla devam etmiş olması nüfusu bugün yaklaşık 50000'e yaklaştırmıştır. Bu durumu daha iyi açıklamak için 1999 yılında Kurtköy'deki farklı istikametlerdeki cadde ve sokaklarında örnekleme yaptığımız çalışma sonuçları ve yöredeki okullarda 1992–1999 yıllarını kapsayan öğrenci kayıtları incelenmiştir. Bu araştırmada toplam 2812 farklı kişi incelenmiştir. Bu sayı Kurtköy'ün 1999 yılı toplam nüfusunun % 10'unu (1/10) kapsamaktadır.

Kurtköy'e 1970–1990 yıllarında gerçekleşen bölgeler arası göç hareketi 1990 yılından sonra İstanbul'un farklı merkezlerinden yoğunluk kazanmaktadır. Kurtköy'de yaşayan nüfusun özellikle 1990 yılından önce Pendik, Kartal, Üsküdar, Kadıköy ve Şişli başta olmak üzere muhtelif ilçelerinde ikamet edenler, kademeli olarak 1990 yılından sonra Kurtköy'e göç etmişlerdir. Bu göç eden nüfus 1999 yılı Kurtköy nüfusunun yarısı kadarını oluşturmaktadır (% 51.9). nüfusun 6.7'sini Ardahan (Ardahan, Çıldır, Posof, Hanak), %4.9'unu Bulgaristan, %4'ünü Kars (Kars, Digor, Susuz, Göle, Arpaçay) doğumlular oluşturmaktadır. Bu üç yerin dışında Kurtköy nüfusunun önemli bir kısmını (% 9.3 ile) Rize, Ankara, Tokat, Samsun, Erzurum, Sivas ve Van şehirlerinde doğanlar meydana getirmektedir. % 22'lik bir nüfusu da toplam 56 şehirden gelenler oluşturmaktadır.

TABLO 27. KURTKÖY'ÜN DOĞUM YERLERİNE GÖRE NÜFUS DAĞILIMI (1999 YILI)			
GRUPLAR	DOĞUM YERLERİNE GÖRE İLLER	TOPLAM NÜFUS	%
0-10 Kişi arasında olanlar	Batman, Bartın ,Bitlis ,Antalya, Kırşehir, Bursa Kırklareli,Yozgat,Eskişehir,Niğde, Yalova, Iğdır, Tekirdağ,Denizli,Ş.Urfa,Amasya,Muğla,Isparta, Mardin,Sinop,G.Antep,Afyon,Nevşehir, Aydın, Çorum,Konya,Edirne,Kırıkkale,Elazığ,Mersin,Ağrı, Manisa,Tunceli,Kütahya	126	4,6
11-30 Kişi arasında olanlar	Adana, Kastamonu, Hatay, Gümüşhane, Malatya, Karabük, Kayseri, Bayburt, Kocaeli, K. Maraş, Siirt, Sakarya, Çankırı, Bolu, Giresun, Trabzon,Muş,Diyarbakır	489	17,4
31-50 Kişi arasında olanlar	Rize,Ankara,Tokat,Samsun,Erzurum,Van, Sivas	262	9,3
	Ardahan	187	6,7
	Kars	113	4
	Bulgaristan	139	4,9
	Almanya	6	0,2
	Kurtköy	4	0,1
	İstanbul	1460	51,9
	Hangi kente ait olduğu tespit edilemeyenler	26	0,9
	Toplam	2812	100

Kurtköy'de yaşayan nüfusun %0.1'ini Kurtköy doğumlular, % 0.2' sini Almanya'dan gelenler oluşturmaktadır (Tablo 27).

Görülüyor ki, İstanbul'a yerleşen nüfus içerisinde her ile isabet eden pay farklı değerler arz eder. Bu farklılığı bir başka açıdan değerlendirerek daha belirgin bir tarzda ortaya koyabiliriz. Gerçekten her ilden ayrılan toplam nüfus ilerisinde İstanbul'a yerleşenlerin oranı dikkate alındığında ilginç bir durumla karşılaşılıyor. Bu tür değerlendirme de, 1975-1980 dönem için yapılan araştırmada, 67 ilin 49'unun net göç verdiği tespit ediliyor. Göç veren 49 ilin net nüfus kaybı, 705.180'e ulaşmaktadır. Bu göç veren illerin toplam nüfuslarının % 3.1'i oranında nüfus kaybına uğradıkları anlamına gelmektedir. Bu illerin coğrafi dağılışına baktığımız zaman Anadolu'nun doğu yarısındaki tüm illerin (27 il), bu gruba girdiğini görüyoruz. Bu iller arasında bilhassa dördünün, (Kars, Tunceli, Bitlis, Ağrı), nüfusları dikkate alınırsa çok yüksek oranda (% 7,5-10 oranında) göç verdikleri anlaşılıyor. Bunları % 5-7,4 oranında göç veren Gümüşhane, Sivas, Muş, Erzurum, Şanlıurfa, Artvin, Mardin, Çankırı ve Bingöl izlemektedir. Yüksek oranda göç veren bu dokuz ilden yedisi, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde

yer almaktadır. Yine aynı şekilde % 2,5-4,9 oranında göç veren 13 ilin tamamı (Yozgat, Çorum, Elazığ, Malatya, Giresun, Kırşehir, Adıyaman, Erzincan, Hakkari, Ordu, Sinop, Siirt, Tokat), Sinop- Anamur Hattının doğusunda bulunmaktadır. Anlaşıyor ki, Karadeniz Bölgesi en çok göç veren bölge olma vasfını kaybetmiş, onun yerine Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeri ön plana çıkmıştır. Gerçekten 1950'li yıllarda göç veren iller arasında ön sırada yer alan Rize, Trabzon, Kastamonu, Sinop, Samsun, Giresun ve Ordu'nun göç veren 49 il arasında yer almaktadır. İstanbul yine nüfus hareketlerinin en önemli odak merkezi durumundadır. Her ne kadar, İstanbul net Göç Alma bakımından Kocaeli'nden sonra ikinci sırada yer alıyorsa da, mutlak değer bakımından en çok nüfus çeken il olma özelliğini korumaktadır. Bunu yanında İstanbul, 42 ilden göç eden nüfusun yerleşme yeri olarak birinci derece tercih edilen bir il durumundadır. Örneğin Kastamonu, Sinop, Giresun, Erzincan Sivas, Tokat, Ordu, Rize ve Gümüşhane'den ayrılan nüfusun % 6,1-4,1'i, İstanbul'a yerleşmiştir. Bir genelleme yapmak gerekirse, bir iki istisna dışında, İzmir- Van hattının kuzeyinde yer alan illerden ayrılan nüfus için İstanbul, yerleşmek üzere birinci dereceden tercih edilen bir ildir. 1985-1990 Döneminde göç alan illerin coğrafi dağılımında önemli bir değişikliğin olmadığı anlaşıyor. Yine Marmara Bölgesinin doğu yarısı, Türkiye'nin en çok göç alan bölümü olarak dikkati çekiyor. Bu bölgede İstanbul, Kocaeli, Sakarya, ve Bursa, Türkiye'de göç eden toplam nüfusun % 32,5 'ini çekmiştir. Bu oran, bir önceki dönemde %27,3 olduğuna göre buraya yönelen nüfusun arttığı anlaşılmaktadır. (Tandoğan, 1998, s.79-80-90). Kurtköy'de yaşayan nüfusun illere göre dağılımı da özellikle sanayi bölgesi olması sonrası değişiklik hızla gerçekleşmiştir. Kurtköy'e olan göç hareketlerinin yapısını daha iyi gösterebilmek için araştırma sonuçlarımızı bölgemize göre incelemek gerekir.

Kurtköy nüfusunun önemli bir kısmını İstanbul doğumlular oluşturmaktadır. İstanbul doğumluların ailelerinin bir çoğu Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgelerinden gelmektedir. Kurtköy nüfusunun yaklaşık % 17,9'u Doğu Anadolu Bölgesi'nden göç etmiştir. % 11,4'ü Karadeniz bölgesi, % 5,8'i yurt dışı doğumlular oluşturmaktadır. Marmara Bölgesi doğumlular ise (İstanbul hariç) % 2,5'ini meydana getirmektedir. Ege bölgesi % 0,8, Akdeniz Bölgesi % 2,6'sını, % 1,9'unu Güneydoğu Anadolu bölgesi, % 4,8'ini İç Anadolu Bölgesi doğumlular

oluşturmaktadır. Kurtköy'e en fazla nüfus Doğu Anadolu Bölgesinden, en az nüfus ise Ege bölgesinden göç etmiştir (Tablo 28).

Tablo 28. Doğum yerlerine göre Kurtköy nüfusunun bölgelere göre dağılımı		
BÖLGELER	KİŞİ SAYISI	TOPLAM NÜFUSA ORANI(%)
Marmara Bölgesi	69	2,5
Ege Bölgesi	21	0,8
Akdeniz Bölgesi	74	2,6
İç Anadolu Bölgesi	135	4,8
Karadeniz Bölgesi	321	11,4
Doğu Anadolu Bölgesi	503	17,9
Güneydoğu Anadolu Bölgesi	54	1,9
Yurt Dışı	145	5,2
İstanbul	1460	51,9
Kurtköy	4	0,1
Hangi Kente Ait Olduğu Tespit Edilemeyenler	26	0,9
Toplam	2812	100

Nüfus hareketleri ile birlikte İstanbul'a başta Doğu Anadolu ve Karadeniz bölgeleri ile muhtelif bölgelerden yerleşenler olmuştur. Bu nüfus özellikle 1990 yılından sonra ucuz arsa ve kira temini, ulaşım imkanlarının gelişmesi gibi sebeplerden dolayı, İstanbul içinde Kurtköy'e yerleşmişlerdir. Böylece Kurtköy'e farklı bölgelerden göç edenlerle birlikte kademeli bir göç gerçekleşmiştir. Bu aileler İstanbul'a ve Kurtköy'e gelmeden önce başta Ankara olmak üzere büyük kentlere, daha sonra İstanbul'a ve Kurtköy'e gelmeden önce başta Ankara olmak üzere büyük kentlere, daha sonra İstanbul'a buradan de Kurtköy'e göç etmişlerdir. Kurtköy'deki nüfusun bölgelere göre dağılımı Sabiha Gökçen Havalimanı'nın açılmasıyla birlikte yakın bir zamanda değişme gösterecektir. Yörenin bu durumuna Kurtköy'ün uluslararası bir merkez olması etki edecektir.

4.6.NÜFUS YOĞUNLUĞU

Dünya özellikle sanayi devriminden sonraki yıllarda 19. yy. ikinci yarısından itibaren hızlı bir nüfus artışı yaşamıştır. Hızlı nüfus artışı ile birlikte, dünya üzerinde yaşadıkları alanda bir azalma meydana gelmiştir. Zaten dünyanın bazı yerlerinde iklim ve yeryüzü şekillerinin olumsuzlukları neticesinde, hayat şartları belirli alanlarda sıkışıp kalmaktadır. İnsanoğlunun, coğrafi şartlara bağlı olarak

hayatlarını sürdürmek zorunda olmaları yaşadıkları araziye en iyi şekilde ekonomik olarak kullanmak zorunda bırakmaktadır. Nüfus–saha ilişkisini müspet olarak kullanamayan ülkeler bir çok problemlerle karşılaşmaktadır. Çünkü nüfus saha ilişkisinin menfi yönde gelişmesi o saha üzerinde demografik, sosyolojik, politik v.b. bir takım meselelerin ortaya çıkmasına tesir etmektedir. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de nüfus–saha ilişkisinin tam dengeli bir şekilde dağıtılmasında sıkıntı yaşanmaktadır. Bu sıkıntının oluşmasına etki eden temelde iki neden vardır. Biri hızlı nüfus artışı, diğeri de çeşitli faktörlerin etkidiği göç hareketleridir. Bazı şehirlerde bu nedenlerden oluşmuş aşırı ve hızlı nüfus birikimi o şehirleri diğer şehirlere nazaran daha fazla gelişme imkanı sağlamaktadır. Şehirlerin bu durumu bir çok meselelerin ortaya çıkmasına sebep olacaktır.

Marmara bölgesinde ise nüfus yoğunluğu Türkiye ortalamasının üstündedir. Memleketin en büyük şehri İstanbul’da, yakın çevresi ile beraber çok kalabalık bir insan çevresi toplanmıştır (Darkot, 1963, s.50). Saha kullanımı bakımından zorlukların çekildiği bölgelerimizin başında Marmara Bölgesi gelmektedir. 1990 değerlerine göre Marmara Bölgesi en yüksek aritmetik nüfus yoğunluğuna sahip bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle, bu duruma etki eden yoğun sanayi bölgesine sahip olan İstanbul, Kocaeli, Sakarya ve Bursa illerini içine alan Marmara’nın doğu bölümü 248 kişi/km^2 gibi oldukça yüksek bir nüfus yoğunluğuna sahiptir (Tandoğan, 1998, s.63).

Marmara’nın doğu kesiminde nüfus–saha ilişkisinin en yoğun gerçekleştiği yer İstanbul şehridir. Dolayısıyla İstanbul çevresinde biriken aşırı nüfus İstanbul’da çok anlamlı kentsel sorunlar oluşturmaktadır. Bunun için dünyada olduğu gibi ülkemizde de ekonomik arazi kullanımı sağlamak için saha üzerindeki nüfus yoğunluğunun tespitinde 3 ayrı yöntem uygulanmaktadır. Bunlar aritmetik yoğunluk, fizyolojik yoğunluk ve tarımsal yoğunluktur. Bu yoğunlukları İstanbul şehrinde hızlı bir kentleşme örneği gösteren Kurtköy’de incelemek gerekmektedir. Şimdi Kurtköy’deki bu üç yoğunluk tipini inceleyelim.

4.6.1.ARİTMETİK YOĞUNLUK

Tablo 29. Yıllara göre Kurtköy'ün aritmetik yoğunluk dağılımı						
YILLAR	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Kişi/km ²	15	19	19	19	19	20
YILLAR	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Kişi/km ²	20	30	72	140	188	404
YILLAR	1996	1997	1999	2000	2005	
Kişi/km ²	602	750	1221	1114	1969	

Kurtköy'deki aritmetik yoğunluk 1935–1999 yıllarında her geçen yıl artış göstermektedir (Tablo 29). 1935 yılında km²'ye 15 kişi düşerken, 1999 yılında bu rakam km²'ye 1211 kişi olmaktadır. 1935–1999 yıllarındaki 64 yıllık devrede

80.73 kat artış göstermiştir. Kurtköy nüfusu 1935–1965 yıllarındaki devrede sadece doğumlar yoluyla çok az miktarda artış göstererek km² başına ancak 15'den 20 kişiye yükselmiştir. Sanayi tesislerinin başladığı 1970–1975 döneminde aritmetik yoğunluk % 144,8 artma göstermektedir. 1970–1975 döneminden sonra, 1975–1980 döneminde % 94,4 artan aritmetik yoğunluk, 1980–1985 döneminde %34,3 artmıştır. Aritmetik yoğunluk 1985–1990 döneminde % 114,9 artmış, 1990–1996 döneminde % 49 artmıştır. 1996–1997 yıllarındaki bir yıllık dönemde aritmetik yoğunluk % 24,6 artma göstermiştir. 1997–1999 yıllarındaki devrede ise aritmetik yoğunluk % 62,8 artmıştır. 1999–2000 yıllarındaki aritmetik yoğunlukta % 8,8 bir azalma gerçekleşse de; 2000-2005 yılları arasındaki 5 yıllık devrede aritmetik yoğunluk % 76,8 artmıştır. 1935–2005 yıllarındaki 70 yıllık aritmetik yoğunlukta en yüksek artış 1970–1975 yıllarındaki % 140 artışla yıllık % 28 ile gerçekleşmiştir. 1940–1955 döneminde hiçbir artış göstermeyerek dengeli bir durum oluşmuştur.

Kurtköy'deki bu aritmetik yoğunluk dağılımı 1975 yılına kadar Türkiye ortalamasının altında kalmıştır. 1960 yılında Türkiye'nin aritmetik yoğunluğu 36 kişi iken, Kurtköy'e aynı yılda 20 kişi düşmektedir. 1965'te Türkiye'de 41, Kurtköy'de 20, 1970 yılında Türkiye'de 45, Kurtköy'de 30 kişi düşmüştür. 1975 yılından itibaren Türkiye ortalamasını geçen Kurtköy'deki aritmetik yoğunluk, devamlı

olarak artarak devam etmiştir. 1990 yılında Türkiye'deki aritmetik yoğunluk 73 iken aynı yılda Kurtköy'de 404 kişidir (Tandoğan, 1998, s.62-65). Kurtköy'ün 1990 yılındaki aritmetik yoğunluğu aynı yılda İstanbul şehri hariç bütün şehirlerin aritmetik yoğunluğundan fazladır. Kurtköy'de açılan Sabiha Gökçen Havalimanı ile birlikte ulaşım ve hizmet sektöründeki gelişmeler, yakın bir zamanda hızlı bir nüfus artışı etkisiyle yerleşim birimlerinde dikey bir gelişme meydana gelecektir.

4.6.2.FİYOLOJİK VE TARIMSAL YOĞUNLUK



Foto 19. Kurtköy'de birkaç ailenin küçükbaş hayvanı vardır

nüfusun artmasını ve tarım arazilerinin işgal edilmesini sağlamıştır. Buna rağmen Kurtköy'de gecekondularda yaşayan halk bahçelerinde kendileri için sebze yetiştirmektedir. Ayrıca yine kendileri için kümes hayvancılığı ve küçükbaş hayvancılık yapmaktadır (Foto 19- Foto 20).

Kurtköy'de kuruluşundan 1970 yılına kadar geçim kaynaklarını ormancılık ve daha sonra tarım faaliyetleri oluşturmakta idi. Ancak 1970–1975 döneminden sonra sanayi tesislerinin kurulmasına bağlı olarak tarıma dayalı geçim kaynaklarının yerini sanayi kolları almıştır. Endüstriye dayalı geçim kaynaklarının artması giderek



Foto 20. Kurtköy'de gecekondu yerleşim alanında aileler tavukçuluk yaparlar

Türkiye’de tarımsal alanın tümüyle nüfus baskısı altında olduğunun tipik bir örneğini, yerleşmeye elverişli olmayan kesimlerinde büyük bir hızla yerleşilen alanlar olmasında görülmektedir (Sergün, 1993-1996, s.10). 1950’lerden önce Doğu Marmara Bölgesi geniş ölçüde kır yerleşmesine konu olurken, bu yıldan sonra başlayan göç olayı kırlar için yeni bir devrenin başlangıcı olmuştur. Kuşkusuz kırlardan kentler göçü basit bir olay olarak yorumlamamak gerekir.Bu durum her şeyden önce kırların yaşam düzeyini bozucu bir nitelik taşımaktadır. Her ne kadar bu yüzyılda gelişen kentler, kent yaşamı ve onun ürünü olan endüstri gibi, kır insanına cazip gelen şeyler olmanın yanı sıra; daha evvel kırların kendi dinamizmi içinde organize olurken, yalnız kalmışlığın, ilgisizliğin fakat hepsinden önemlisi kır yaşamının temelini oluşturan tarımın Türkiye göçlerine göre değerlendirilmemiş olmasının büyük payı vardır (Tunçdilek, 1980, s.23-24). Kurtköy’de ormancılık faaliyetleri günümüzde tamamen ortadan kalmış, tarımsal faaliyetler ise 1999 yılına kadar yok denecek bir seviyeye inmiştir. Öyle ki; bu işle uğraşanlar o derece azalmıştır ki, ya başka bir işte çalışanlar yada emekli olanların uğraştığı ikinci bir iş şekline dönüşmüştür.

1999 yılında Kurtköy’de tarımla uğraşan 24 aile bulunmaktadır. Kurtköy’deki ailelerin üzerinde yaptığımız anket çalışmalarına göre aileler ortalama 4 kişiden oluşmaktadır.(Karta Ziraat Odası kayıtları, 1999).Bu sonuçlara göre Kurtköy’de yaklaşık 100 kişi geçimlerini tarım üzerinden sağlamakta idi. Ancak bu ailelerin arazileri Havaalanı sınırları içine girdiği için bu gün Sabiha Gökçen Havaalanı’nın açılması ve Formula-1 pistinin hizmete açılmış olması ile Kurtköy’deki tarım arazileri ortadan kalmıştır.

BEŞİNCİ BÖLÜM
5.EKONOMİK COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

5.1.SANAYİ

Değişik hammaddeler ve yarı işlenmiş malların, fabrikalarda(atölyeler de olabilir) işlenerek, yapılmış (imal edilmiş) mallar durumuna getirilmesi üretim faaliyet ve tekniklerine, sanayi ya da endüstri denir. Bir ülkede, çok sayıda fabrika-atölye bulunması ve çalışma çağı nüfusunun (15-64 yaş grubu nüfus) büyük çoğunluğunun (örneğin, % 30'dan fazlası) bu iş yerlerinde çalışıyor olması, sanayileşme ya da endüstrileşme terimi ile ifade edilir(Doğanay, 1995, s.384).

Dünyada insanların geçim kaynaklarını sanayi devrimine kadar tarım, hayvancılık ve ticaret oluşturunuyordu. Sanayi devriminden sonra özellikle ağara sanayinin temelini oluşturan demir cevheri ve maden kömürü yataklarını temin yoluna gidilmiştir. Sanayileşme yolunda hızla ilerlemek isteyen devletler bu yer altı kaynaklarını kolayca elde etmek için bir çok savaşlar düzenlemişler ve paktlar oluşturmuşlardır. 19. yy. sonu 20. yy. başından itibaren sanayi sektörüne giren petrol dünya üzerinde belirli yerlerde bulunuşu, bir çok imparatorlukların yıkılmasına ve yeni büyüklü küçüklü devletlerin kurulmasına etki etmiştir. İşte petrol gibi sanayi için gerekli bir çok hammaddenin ucuza temini ve o ülkede sanayi sektörünün gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bir çok hammaddenin ve yarı işlenmiş malzemenin imalathanelerde veya büyük sanayi tesislerinde işlendikten sonra ortaya çıkan mallara üretim, üretilen malların faaliyet ve tekniklerine endüstri yada sanayi denir. Eğer bir ülkeye sanayileşmiş ülke demek gerekiyorsa, bu ülke insanların 15–64 yaş grubunun büyük bir kısmının çok sayıdaki sanayi tesislerinde çalışması gerekmektedir. Yukarıda söylediklerimizin ışığında bir yerde sanayinin kurulmasına etki eden 6 temel faktör vardır. Bunlar hammadde, enerji, sermaye, iş gücü, ulaşım ve pazardır. Sanayi tesislerin bu 6 maddenin bir arada bulunması ile işlevini sürdürebilir. Bir çok bilim adamının da kabul ettiği sermaye, enerji, ulaşım ve pazarlama sanayinin temellerini oluşturmaktadır. Diğer hammadde ve iş gücü çevreden temin edilebilir. Zira bu duruma en güzel örnek Almanya, İngiltere ve Fransa'dır.

Sanayi faaliyetlerinin coğrafi dağılışı bize Marmara Bölgesinin başta geldiğini göstermektedir. Bunun başlıca sebebi memleketimizin en büyük endüstri merkezi olan İstanbul şehrinin bu bölge içinde yer almasıdır. İstanbul öteden beri büyük nüfus kitlesi ile, hem büyük bir tüketim pazarı, hem de işgücünün kolay

sağlanabileceği bir merkezdir. Endüstriye gerekli hammaddenin getirilmesi kolaylıkları da bunda önemli bir rol oynar. Ayrıca kapitalin burada toplanması ve şehrin Türkiye'de 1. Ticaret merkezi oluşu da buna yardım etmiştir. Bu durum daha memleketimizde endüstri kurulmasının ilk devirlerinde kendini belli etmiştir. İlk tesisler doğrudan doğruya şehrin içinde, yahut hemen yanı başında kurulmuştur. Daha sonra endüstri tesisleri şehrin dışında yerleşmeye başladı. Bu gün tesisler bir taraftan şehrin batısında, Marmara kıyılarından itibaren içlere doğru geniş bir alan üzerinde kurulmakta, bir taraftan da İzmit Körfezi kıyısında uzanmakta, bu körfez dolaylarındaki endüstri kesim ile birleşmektedir (Darkot, 1963, s.190). Ayrıca Marmara bölgesinin özellikle İstanbul'un Türkiye'nin en sanayileşmiş bölgesi olmasına, bölgenin 3 farklı denize kıyısı olması 3 farklı iklimin görülmesi ile yükseltinin az olması nedeniyle ulaşım ve Pazar imkanlarının uygunluğudur. Bunun yanı sıra İstanbul'un tarihi ve kültürel kentin bölgede bulunuşu pazarlamayı kolaylaştırıcı çok önemli etkide bulunmaktadır. Böylece İstanbul–Adapazarı arasındaki sanayi tesisleri Türkiye'nin en büyük sanayi tesislerini oluşturmaktadır. İstanbul'daki bu ulaşım ve pazarlama kolaylığı sayesinde yörede gelişen demiryolu, karayolu ilişkisi, ucuz ve geniş arsa temini sonucu sanayi ve şehirleşme İzmit'e doğru genişlemektedir.

Söz konusu incelemelerde anlaşılmaktadır her türlü sanayi faaliyetlerin toplanmış olduğu başlıca bölgelerin hemen daima memleketimizin çok nüfuslu aynı zamanda şehir nüfusu nispetinin fazla olduğu bölgelere tekabül etmektedir (Tümertekin, 1967, s.46). Türkiye'deki sanayi faaliyetlerinde çalışmakta olan sanayi işçilerinin dağılışı her şeyden evvel büyük şehirlerle ilgili olduğu görülmektedir (Tümertekin, 1960, s.104). İstanbul'un bu doğruya doğru genişlemesine paralel olarak İstanbul Belediye Meclisi'nin 27.10.1965 tarihli kararı ve İmar İskan Bakanlığı'nın onayı ile bir plan hazırlanmıştır. Bu plana göre İstanbul sanayi sahaları 9 bölüme ayrılmaktadır. Ayrıca sanayi sahaları içerisinde 7 nolu sahayı Kurtköy sanayi bölgesi oluşturmaktadır (Çağdaş, 1974, s.9).

Kurtköy'ün seçilmesinde özellikle ulaşım yollarına yakınlığı tesir etmektedir. Esasen kalkınma stratejisi olarak sanayileşme yoluyla kalkınma modelinin seçilmiş olduğu ülkemizde ulaştırma konusu, sanayi kuruluşları için giderek en önde gelen, maliyet arttırıcı sorunlardan birini oluşturmaktadır. Bu nedenle yer seçiminde

öncelikle ulaşım, hammadde ve pazara yakın olma özellikleri dikkate alınırken, taşınacak malların cinsine ve niteliğine en uygun taşıma sisteminin seçimine de büyük önem verilmektedir. Kurtköy'ün hem havalimanına sahip olması hem de T.E.M. ve E-5 (D-100) karayolu arasında olması, İzmit, Adapazarı, İstanbul ve Bursa'ya yakınlığı, pazarlama imkanına sahip olması sanayi kuruluşlarının gelişmesine etki etmiştir.

İSO üyelerinin büyük çoğunluğunun faaliyette bulunduğu İstanbul, Türkiye'nin uluslar arası ölçülerde tek metropolüdür. Dünyanın diğer metropol kentlerinde karşılaşılan ulaşım, trafik , su ve hava kirliliği, gürültü, plansız yapılaşma gibi sorunlar İstanbul'da ülke ekonomisindeki ağırlıklı katkısı düşünülürse, kentin çevre sorunları yaşaması kentin verimliliğini sınırlamakta, çevre bozulması sadece insan sağlığı ve ekosistem üzerinde ciddi sorunlar yaratmakla kalmakta, uzun vadede "sürdürülebilir kalkınma" için gerekli kaynakları tehdit etmektedir (Çevre ve Teknoloji Dergisi, 1995, s.14). İstanbul'un önemli sanayi bölgesi olan Kurtköy'de de bu sorunlar hat safhada gelişmeye başlamıştır.

Kurtköy 1965 yılına kadar görülen iktisadi doku orman ürünleri, tarım ve hayvancılığa dayanmaktadır. Bu iktisadi doku 1970–1975 dönemine kadar sanayi tesisleri kurulmadığı için devam etmektedir. 1965–1970 döneminde de sanayi tesisi yoktur. Bu yıllarda sanayi tesisleri İstanbul–Ankara yolu ile Maltepe ve Cevizli'de bulunmaktadır. Sanayi tesislerinin çevresinde değişik illerden ve yurtdışından (Bulgaristan, Yugoslavya) göç hareketleri meydana gelmiştir. Sonuçta bu hızlı nüfuslanma ile birlikte gecekondulaşma da hız kazanmıştır. 1975 ve sonrası Kurtköy'de kurulacak sanayi tesislerinin de etkisi ile gecekondulaşma Kurtköy sahasına sarkma göstermiştir. Kurtköy çevresinde kurulan sanayi tesislerinde en çok dikkati çeken nokta ana karayollarının veya hemen yakınlarının tesis yeri olarak seçilmiş olmalarıdır. Ayrıca İstanbul–İzmit arasındaki sahada sanayinin gelişmesinde hammaddeye Anadolu'dan temin eden yada üretilen ürünün büyük bir kısmına Anadolu'ya sevk etmeleri, tesislerin Ankara asfaltına yakın yapılması etkilemiştir.

Kurtköy'ün çevresinde Maltepe–Tuzla asında Ankara asfaltı çevresinde 1970 yılına kadar yaklaşık 70'e yakın sanayi tesisi bulunmaktadır. Bu sanayi

tesislerinin 4 tanesinde 1000–2000 işçi, 3 tanesinde 500–1000 işçi, 15 tanesinde 250–500 işçi, 48 tanesinde de 250'den az işçi çalışmaktaydı. 1970 yılına kadar İstanbul'da 700 tesis bulunmaktadır. Bu tesislerin % 10'u ancak Kurtköy'ün Çevresinde kurulmuştur. Bu 70 tesisin 8 tanesi bu günkü Pendik ilçesi sınırlarında yer almaktadır. Tesisler Pendik kıyısının çok yakınında bulunmaktadır (Tümertekin, 1970, s.33-67). Günümüzde Kurtköy'de ve çevresinde kurulmuş sanayi tesislerinde dikkat çeken en önemli özellik gelişi güzel dağılmış olmalarıdır. Endüstriyel faaliyetler Kurtköy'de gelişme göstermeden önce yörede orman ürünlerinde, tarımsal ve hayvancılık ile geçimlerini sağlamaktaydılar. Ancak İstanbul'da Kurtköy'ün sanayi bölgesi kabul edilip sanayi tesisleri yapılmaya başladıktan sonra eski yerleşimler çevresinde gecekondulaşma artarak yeni göç faaliyetlerine zemin hazırlamıştır. Endüstriyel tesislerinin hizmete açılmasıyla birlikte sanayi tesislerine yakın olmak isteyen işçiler Kurtköy'ün yapısal dokusuna olumsuz etki ederek plansız ve alt yapısız binaların yapılmasını sağlamışlardır. Kurtköy'de aktif nüfusun büyük çoğunluğu endüstriyel faaliyetlerde çalışmaktadır.

Kurtköy'de sanayi tesislerinin gelişi güzel dağılışına etki eden faktör, 1970'li yıllarda Kurtköy'ün köy kanununa tabi olması sonucu İstanbul belediyesinin bu yörede yönlendirme ve planlama yapamamasına neden olmuştur. İdari farklılıklar Kurtköy'de tesislerin ve yerleşmelerin arazilerde dağınık bulunması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. 2005 yılı İstanbul Sanayi Odası kayıtlarına göre Kurtköy'de irili ufaklı 56 sanayi tesisi bulunmaktadır.

Kurtköy'de en fazla sanayi tesisini % 28,6 ile metal sanayisi oluşturmaktadır. Bu sanayi tesislerini sırasıyla %14,3' ünü makine sanayi, % 14,3 'ünü kimya sanayi ve % 12,5'ini elektrik malzemesi imalatı, % 8,9 'unu ev aletleri sanayi ile % 7,2'sini plastik sanayi, % 7,1 'ini gıda ve tekstil sanayisi meydana getirmektedir (Tablo 30). Kurtköy'deki sanayi tesislerinin

Tablo 30. Kurtköy'de sektörlere göre sanayi tesisi dağılımı (2005 - İ.S.O.)		
SEKTÖRLER	ADET	% (YÜZDESİ)
METAL SANAYİ	16	28,6
MAKİNE SANAYİ	8	14,3
PLASTİK SANAYİ	4	7,2
ELEKTRİK MALZEMESİ	7	12,5
EV ALETLERİ	5	8,9
KİMYA SANAYİ	8	14,3
GIDA SANAYİ	4	7,1
TEKSTİL SANAYİ	4	7,1
TOPLAM	56	100

yarısından fazlasını (% 57,2) metal , makine ve kimya sanayisi oluşturmaktadır. Bu sanayi sektörlerinin ağırlıkta olması, ağırlığı fazla olan madenleri ucuza taşıyan demiryoluna yakın olması etkilemektedir. Ancak Kurtköy'deki sanayi tesislerinin dağılışına etki eden temel faktör, Pendik Tersanesi'nin 1980 yılından sonra işletmeye açılması ile birlikte gemi yapımında kullanılan bazı elektrik, metal ve kimyevi maddelerin temininde hinterlandı durumunda bulunmasıdır.

Tablo 31. Sektörlere göre çalışan işçi sayısı (İ.S.O - 2005)		
SEKTÖRLER	ÇALIŞAN İŞÇİ SAYISI	% (YÜZDE)
METAL SANAYİ	770	28,5
MAKİNE SANAYİ	154	5,7
PLASTİK SANAYİ	227	8,4
ELEKTRİK MALZEMESİ	393	14,5
EV ALETLERİ	335	12,4
KİMYA SANAYİ	240	8,8
GIDA SANAYİ	144	5,3
TEKSTİL SANAYİ	444	16,4
TOPLAM	2707	100

Kurtköy'de en çok işçinin çalıştığı sanayi sektörü 770 kişi ile metal sanayi üretimi gelmektedir. En az işçi ise 144 kişi ile gıda sektörü oluşturmaktadır. Bunları 393 kişi ile elektrik malzemesi, 335 kişi ile ev aletleri, 240 kişi ile kimya sanayi, 227 kişi ile plastik sanayi, 154 kişi ile makine sanayi, 444 kişi ile tekstil sanayi izlemektedir (Tablo 31).

Tablo 30 ve Tablo 31'u karşılaştırdığımızda sanayi sektörlerindeki tesislerin sayısı fazla olduğu halde, büyük işlevlere sahip tesisler olmadıkları sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Çünkü 8 adet makine üretimi yapan sanayi tesisinde 154 işçi çalışırken, 4 adet tekstil sanayi tesisinde 444 işçi çalışmaktadır, bu sonuca göre Kurtköy'de en büyük üretim ve işleve sahip sanayi sektörünü sırasıyla metal sanayi, tekstil sanayi, elektrik malzemesi, ev aletleri kimya sanayi, plastik sanayi, makine ve gıda sanayi sektörleri oluşturmaktadır.

Tablo 32. Kurtköy'de çalıştırdığı işçi sayısına göre sanayi tesisi dağılımı (İ.S.O. – 2005)				
İŞÇİ SAYISI(Kişi)	20'den az	20-50	50-100	100'den fazla
SANAYİ TESİSİ SAYISI	16	25	7	8
YÜZDESİ (%)	28,6	44,6	12,5	14,3

Kurtköy'deki sanayi tesislerinin 16 tanesi 20 den az işçi çalıştırmaktadır. (Tablo 32). 8 tanesinde 100'den

fazla işçi çalışmaktadır. 25 sanayi tesisinde 20-50 kişi işçi, 7 tanesinde de 50-100 kişi işçi çalışmaktadır. Bu verilere göre mevcut sanayi tesislerinin % 28,6 küçük işletmeler halindeki imalathanelerden oluşmaktadır. Tesislerin yarısından fazlası % 57,1'i orta büyüklükteki işletmelerden oluşmaktadır (Tablo 32). Kurtköy'de 8 adet de büyük çaplı sanayi tesisi bulunmaktadır. Ancak sayıca fazla olan bu 16 küçük imalathane de toplam 182 kişi çalışmaktadır. Bu 16 tesiste çalışan nüfus Kurtköy'deki sanayide çalışan toplam nüfusun % 6,7'sini oluşturmaktadır. 100'den fazla işçi çalıştıran 8 tesiste ise 1221 işçi çalışmaktadır. Bu 8 tesiste çalışan nüfus sanayide çalışan toplam nüfusun % 45,1'ini oluşturmaktadır. Geriye kalan 32 adet orta büyüklükteki sanayi tesisinde çalışan 1304 kişi ile sanayide çalışan toplam nüfusun % 48,2'ini meydana getirmektedir. Bütün bu sonuçlara göre Kurtköy'de sanayi sektöründe çalışan işçilerin %93,3'si orta ve büyük tipteki sanayi tesislerinde çalışmaktadır. Kurtköy sanayisinin bu dağılımı İstanbul ve Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir.

Kurtköy'deki sanayi tesislerinde çalışan nüfusun tamamı Kurtköy'de ikamet eden kişilerden oluşmaz. Bunların bir kısmı Kurtköy çevresindeki yerleşmelerde oturmaktadır. Böylece Kurtköy'de günlük nüfus hareketi düzenli bir şekilde gerçekleşmekte ve sonuçta bağlarını merkez yerleşmelerle koparmayarak metropolün bir parçası olma yolunda hız kazanmaktadır. Kurtköy'de 1965 yılında başlayan süreç 1975 yılından itibaren kurulan sanayi tesisleri ile birlikte günümüze kadar yerleşme dokusunda iki önemli tesir yapmaktadır. Bunlardan biri Kurtköy'de gecekondulaşmayı hızlandırmış hızlı bir yapılanmaya sevk etmiştir. Diğer kurulan meskenler sanayi tesisi etrafında kümeleşerek zaten gelişigüzel yerleşmiş sanayi tesisleri gibi plansız ve gevşek yapılanmaya yol açmıştır.

Kurtköy'de sektörlerle göre çalışan nüfus dağılımı 3 ayrı döneme ayrıldığı görülmektedir. Birinci dönem Kurtköy'ün sanayi bölgesi ilan edilmesinden önceki dönemdir. Birinci dönemde nüfus doğal artış gösterirken aktif nüfus özellikle tarım, ormancılık ve hayvancılık sektöründe bulunmaktaydı. İkinci dönem ise sanayi sahası olarak kabul edildikten sonra başlayan sanayi tesislerinin kurulması ile aktif nüfusu göç edenlerden oluşmaya başlamış ve aktif nüfus sanayi sektöründe yığılmıştır. Üçüncü dönem ise özellikle 1990 yılından itibaren Kurtköy'de hızlı bir değişim görülmektedir. Bu son dönemde Kurtköy Toplu Konut projesinin hayata

geçmesi, Sabiha Gökçen Havaalanının yapılması ve günümüzde de İstanbul Park adı altında Formula-1 pistinin yapılması ile nüfustaki göçlerle hızlı artış sonucu aktif nüfus hizmet sektörüne yığılmıştır. Bu dönemleri daha iyi görebilmek için 1990 yılına kadar olan dönemi daha iyi anlamak için Yıldız Teknik Üniversitesinin 1985 yılındaki Kartal için hazırlanmış olan İmar planı analitik çalışma raporu ile 1990 yılından sonraki dönemi görmek için ise Devlet İstatistik Enstitüsü' nün 2000 yılı raporlarını değerlendirmek gerekir.

Tablo 33 . 1985 yılı Kurtköy'de çalışan nüfusun sektörlere göre dağılımı(%)				
Sektörler	Çalışan Nüfus	Hizmet Sektörü	Sanayi Sektörü	Diğer
Toplam	2970	861	1990	119
Yüzdesi(%)	100	29	67	4

Kurtköy'ün 1985 yılı sektörlere göre çalışan nüfusu incelendiğinde yörenin

sanayi tesisi ilan edilmesinden sonra geçen süre içinde çalışan nüfusun yarıdan fazlası sanayi sektöründe yığıldığı görülmektedir. Bunun yanında tarım ve hayvancılık sektöründe de önemli bir düşüş olmuştur (Tablo 33).

1990 yılından sonraki dönemde çalışan nüfus oranlarında Kurtköy'deki hizmet sektöründeki gelişmeler sebebiyle önemli değişimler gerçekleşmiştir. Özellikle ucuz arsa bulunması, Kurtköy Toplu Konut projesinin hayat geçirilmesi, havaalanı ve İstanbul Park Formula-1 pistinin yapılması çalışan nüfusun hızlı bir biçimde hizmet sektörüne kaymasına sebep olmuştur.

Kurtköy'de 2000 yılına göre toplam çalışan nüfus 8035 kişidir. Bu çalışan nüfusun % 0,2'si

TABLO 34. 2000 YILI KURTKÖY'DE ÇALIŞAN NÜFUSUN SEKTÖRLERE GÖRE DAĞILIMI (D.İ.E.)		
SEKTÖRLER	TOPLAM	YÜZDESİ(%)
ÇALIŞAN NÜFUS	8035	100
HİZMET SEKTÖRÜ	4001	49,8
TARIM,ORMANCILIK, AVCILIK VE BALIKÇILIK	39	0,5
İNŞAAT SEKTÖRÜ	1046	13
MADENCİLİK VE TAŞ OCAĞI	15	0,2
SANAYİ SEKTÖRÜ	2893	36
İYİ TANIMLANMAMIŞ FAALİYETLER	41	0,5

madencilik ve taş ocağında, % 0,5'i tarım,ormancılık,avcılık ve balıkçılıkla, % 0,5'ide iyi tanımlanamamış faaliyetlerden oluşmuştur (Tablo 34).

Ancak tarımsal faaliyetlerde çalışan nüfus ise günümüzde Sabiha Gökçen Havaalanı'nın ve Formula-1pistinin açılması ile tarımla ve taş ocağı ile uğraşan

nüfus ortadan kalkmıştır. Kurtköy'deki sanayi faaliyetlerinin temeli 1970'li yıllara dayanmaktadır. 2000 yılında sanayi faaliyetlerinde çalışan işçi sayısı 2893 kişidir.(D.İ.E. –2000). Bu sanayide çalışan işçi sayısı Kurtköy'de toplam çalışan nüfusun % 36'sını oluşturmaktadır. Ancak 2005 yılında günümüzde Kurtköy'de sanayide çalışan nüfus İstanbul Sanayi Odası kayıtlarından alınan verilere göre 2893 kişiden 2707 kişiye düşerken yerini hizmet sektöründe çalışanların artması ile almıştır. 2000 yılı D.İ.E.'nin ekonomik faaliyetlerine göre istihdam edilen nüfus sayısı dağılımına göre 4001 kişi ile % 49,8 'ini hizmet sektörü oluşturmaktadır. % 13,0 'ünü inşaat sektöründe çalışanlar meydana getirir.



Foto 21. Kurtköy'de bir sanayi kuruluşu

Kurtköy'de halen metal, makine. Plastik, elektrik malzemesi, ev aletleri, kimya, gıda ve tekstil sanayisi bakımından 56 sanayi tesisi bulunmaktadır (Foto 21). Bu sanayi tesislerinden metal sanayisinde 16, makine sanayisinde 8, plastik sanayisinde 4, elektrik malzemelerinde 7, ev aletlerinde 5, kimya sanayinde 8, gıda sanayisinde

4 ve tekstil sanayisinde 4 tane olmak üzere toplam 56 sanayi tesisi bulunmaktadır. Şimdi bu sanayi tesislerinin isimleri, üretim çeşitleri ve çalıştırdıkları işçi sayısı aşağıda sınıflandırılmıştır.

ALKOM ALÜMİNYUM SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Demir- bakır dışı metaller ve alaşımları sanayisi olarak kurulan tesiste, alüminyum profil üretilmektedir. 160 işçi çalışmaktadır.

ALUMAG METAL SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Demir-bakır dışı metaller ve alaşımları sanayi olarak kurulan tesiste alüminyum profil üretilmektedir. 57 işçi çalışmaktadır.

ANSEL METAL İMALAT SANAYİ VE TİCARET A. Ş. : Demir-bakır dışı

metaller ve alaşımları sanayisi olarak kurulan tesiste metal enjeksiyon metodu ile muhtelif alüminyum ve zamak makine ve yedek parça imali yapılmaktadır. 16 işçi çalışmaktadır.

ARA MAKİNE İMALAT SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Makine, alet ve yedek parça sanayi olarak kurulan tesiste; sınai, ziraat ve inşaat makineleri üretilmektedir.13 işçi çalışmaktadır.

ASTOR ARANSFORMATÖR VE ENERJİ SANAYİ TİCARET A.Ş. : Elektrik üretimi motor ve kablo sanayisi olarak kurulan tesiste, güç ve dağıtım transformatörleri imali yapılmaktadır.47 işçi çalışmaktadır.

ATAMSAN METAL SANAYİ VE TİCARET A. Ş. : Bakır ve Bakır alaşımları sanayi olan işletmede pirinç çubuk imali yapılmaktadır. 12 işçi çalışmaktadır.

AYDIN YAPI ÜRÜNLERİ BANYO AKSESUARLARI KAPLAMACILIK NAKLİYECİLİK İTHALAT- İHRACAT PAZARLAMA SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ. : Bakır ve bakır alaşımları sanayi olarak kurulan işletmede, banyo ve mutfak aksesuarları imali yapılmaktadır. 128 işçi çalışmaktadır.

BAHAR ENDÜSTRİYEL TASARIM MÜHENDİSLİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Kazan ve basınçlı kaplar sanayi olarak firmada paslanmaz çelikten tanklar ve basınçlı kaplar üretilmektedir. 23 işçi çalışmaktadır.

BETAŞ BOYA VERNİK REÇİNE SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Boya-reçine ve baskı mürekkepleri sanayisi olarak kurulan tesiste, boya ve vernik çeşitleri üretilmektedir.45 işçi çalışmaktadır.

ÇEMETAŞ ÇELİK VE METAL SANAYİ A.Ş. : Çelik konstrüksiyon pres işleri sanayisi olarak kurulan tesiste, sanayi bantları, lamine edilmiş sac parçaları üretilmektedir.10 işçi çalışmaktadır.

D.O.G. MAKİNE İNŞAAT TAAHHÜT İSKELE VE KALIP SİSTEMLERİ SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Çelik konstrüksiyon ve pres işleri sanayi olan tesiste , çelik konstrüksiyon üretimi yapılmaktadır. 10 işçi çalışmaktadır.

DİLSİZLER SOĞUTMA GIDA SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Karma gıda

sanayisi olan tesiste, soğuk hava depoculuğu yapılmaktadır.21 işçi çalışmaktadır.

DOĞAN CAM SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. . Cam ve cam eşya sanayisi olan kuruluştta, cam mamulleri üretilmektedir.35 işçi çalışmaktadır.

DOĞUŞ KİMYEVİ MADDELER SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Sanayi ile ilgili çeşitli kimyasal madde ve malzemeler imali yapılmaktadır. 9 işçi çalışmaktadır.

DOVE TEKSTİL SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Spor giyim sanayi olan tesiste, giyim eşyası imali kumaş üzerine baskı yapılmaktadır.210 işçi çalışmaktadır.

DÖKSAN BASINÇLI DÖKÜM VE MAKİNE SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Kara taşıtları ve yan sanayi tesisi olan işletmede, otomotiv yedek parça imali yapılmaktadır.26 işçi çalışmaktadır.

EKOL YATAK VE EV GEREÇLERİ SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Tül perde , kapitone, yatak ve konfeksiyondan ev eşyaları imali için kurulan tesiste, yaylı sünger yatak imali yapılmaktadır. 15 işçi çalışmaktadır.

EKSTEK ALÜMİNYUM PROFİL KALIPLARI SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Presler, takım tezgahları- el aletleri imali için kurulan tesiste, alüminyum profil kalıpları üretilmektedir.40 işçi çalışmaktadır.

EMAS MAKİNE SANAYİ A.Ş. : Elektrikli ev aletleri ve yan ürünleri sanayisi olan tesiste, katı yakıt sobası , gaz sobası, lpg şofben, elektrikli termosifon, gazlı katı yakıtla termosifon, lpg fırın, üretimi yapılmaktadır.176 işçi çalışmaktadır.

ER-AL ELEKTRONİK LTD.ŞTİ. : Elektrik malzemeleri, akümülatör ve aydınlatma sanayisi olan tesiste termik koruyucular montajı yapılmaktadır.27 işçi çalışmaktadır.

EVAS EV ALETLERİ SANAYİ LTD. ŞTİ. : Ev aletleri sanayisi olarak kurulan tesiste, 25 kg.' lık lpg tüpü, 12 kg.' lık ev tipi lpg tüpü, 2,3 kg.' lık kamp tipi lpg tüpü, 45 kg.' lık sanayi tipi lpg tüpü, lpg lüks lamba, lpg ocak yakıt deposu üretimi yapılmaktadır.125 işçi çalışmaktadır.

GURBETÇİLER PLASTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Enjeksiyon ile elde edilen plastik mamulleri sanayi olarak kurulan tesiste, enjeksiyon ile elde edilen plastik eşya imali yapılmaktadır.45 işçi çalışmaktadır.

İPSAŞ İSTANBUL PLASTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.: Budünöz ve vakum ile elde edilen plastik mamulleri üretimi yapılmaktadır. 40 işçi çalışmaktadır.

İSTANBUL TEKNİK BOYA VE KİMYA SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ. : İşletmede boya -reçine üretimi yapılmaktadır. 11 işçi çalışmaktadır.

İSTANBUL TOPSAN TOPRAK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Toprak sanayisi olarak kurulan tesiste, kiremit, tuğla, ve ateş tuğlası üretimi yapılmaktadır. 8 kişi çalışmaktadır.

İZOPANEL İZOLASYON İMALAT SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Çeşitli kimya ürünleri üretmek için kurulan tesiste, poliüreten dolgulu soğuk hava deposu paneli, poliüreten plaka imali üretimi yapılmaktadır.35 işçi çalışmaktadır.

İZOSAN BOYA VE İZOLASYON SANAYİ VE TİCARET A. Ş. : Boya- reçine ve baskı mürekkepleri sanayisi olan tesiste , dış cephe kaplama boyası, plastik emülsiyon boyası, selülozik boya, klor kauçuk boya, sentetik zehirli boya, hazır renkli boya imali üretimi yapılmaktadır. 42 işçi çalışmaktadır.

KABOTEK PLAZMA SERAMİK VE METAL KAPLAMA SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ. : Döküm sanayisi olarak kurulan tesiste, plazma seramik ve metal kaplama yapılmaktadır. 12 işçi çalışmaktadır.

KALIPYANSAN STANDART KALIP ELEMANLARI SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Presler , takım tezgahları, el aletleri, ve kalıp imali olarak kurulan tesiste, sanayide kullanılan kalıp ve parçaları üretilmektedir. 13 işçi çalışmaktadır.

KAVİ KABLO VE EMAYE BOBİN TEL SANAYİ A.Ş. : Kablo, bobin teli ve bobinaj imali için kurulan tesiste, plastik elektrik kablosu, plastik boru, yuvarlak kesitli emaye bobin teli, üretimi yapılmaktadır. 138 işçi çalışmaktadır.

KOBATEK MAKİNE BAKIM VE ONARIM SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ. : Pompa, kompresör ve diğer makineler imali için kurulan tesiste, makine yedek

parçaları imali metal kaplama işleri yapılmaktadır. 34 işçi çalışmaktadır.

KOCAMANLAR OTOMOTİV YAN SANAYİ İMALAT VE TİCARET A.Ş.
:Kara taşıtları ve yan sanayi olarak kurulan tesiste, oto yedek parçaları imali yapılmaktadır. 28 işçi çalışmaktadır.

KOTEK MAKİNE YAN SANAYİ İMALAT VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Kara taşıtları ve yan sanayisi olarak kurulan tesiste oto yan sanayi parçaları imali yapılmaktadır.12 işçi çalışmaktadır.

LAKSAN PLASTİK VE TEKSTİL SANAYİ VE TİCARET A. Ş. : Sanayide ve eczacılıkta kullanılan kimyevi maddeler üretimi için kurulan tesiste, kabcolaktam imali, polieamid granürler, devamlı sentetik doymuş poliester v.b. üretimi yapılmaktadır.114 işçi çalışmaktadır.

MAŞ MAKİNE SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Sınai, ziraat ve inşaat makineleri imali için kurulan tesiste, vinç kroyn, maden ve eleme makineleri, konveyörler, değirmenler, filtrepresler ve karıştırıcılar v.b. yapılmaktadır. 23 işçi çalışmaktadır.

MEGES BOYA SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Boya –reçine, baskı mürekkepleri sanayisi olan tesiste, boya–reçine imali yapılmaktadır. 56 işçi çalışmaktadır.

MEYPOR GAZ ARMATÖRLERİ A.Ş. : Bakır ve bakır alaşımları sanayisi olan tesiste, bakır ve bakır alaşımları imali yapılmaktadır.37 işçi çalışmaktadır.

NEV-YEM NEVŞEHİR YEM SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Öğütülmüş gıda mamulleri sanayi olan tesiste, hazır hayvan yemleri yapılmaktadır. 44 işçi çalışmaktadır.

NORM PLASTİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : 1998 yılında, enjeksiyon ile elde edilen plastik mamulleri sanayi olarak kurulan tesiste, buzdolabı ve çamaşır makineleri için çeşitli plastik parçaları üretilmektedir. 28 işçi çalışmaktadır.

NOVA REKLAMCILIK DEKORASYON SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Çelik konstrüksiyon ve pres işleri sanayi olan tesiste, muhtelif ışıklı ışsız reklam

tabloları imali yapılmaktadır. 91 işçi çalışmaktadır.

ÖZKAR OTOMOTİV PARÇALARI İMALAT SANAYİ A. Ş. : Kara taşıtları ve yan sanayi olarak kurulan tesiste, katalitik, soba, muhtelif otomotiv ve motosiklet aksanı ve parçaları ile lpg tüp kaloreti imalatı yapılmaktadır.53 işçi çalışmaktadır.

PELİKAN GIDA A.Ş. : Kakaolu ve şekerli mamulleri sanayisi olan tesiste, şekerli mamuller üretilmektedir.13 işçi çalışmaktadır.

PETEK YEMEK HİZMETLERİ SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Öğütülmüş gıda mamulleri sanayisi olan tesiste, tabldot yemek üretimi yapılmaktadır. 66 işçi çalışmaktadır.

REFRATEK REFRAKTER TEKNİK MAKİNE SANAYİ A.Ş. : Sınai, ziraat ve inşaat makineleri imali yapılan tesiste, sürgülü pota kapamı imali yapılmaktadır.10 işçi çalışmaktadır.

SAMKA METAL AMBALAJ SANAYİ A.Ş. : Konstrüksiyon ve pres işleri sanayi olan işletmede teneke kutu ve eşya imali yapılmaktadır. İşletmede yuvarlak teneke kutu, teneke krem kutusu, alüminyum krem kutusu imal edilmektedir. Firmada 80 kişi çalışmaktadır.

SARDOĞAN ENDÜSTRİ VE TİCARET Ş. : Demir- sac eşya sanayisi olarak açılan işletmede çelik çekme borudan dirsek alüminyum profil ve çelik kapı imali yapılmaktadır. 42 işçi çalışmaktadır.

SEREKS TEKSTİL SANAYİSİ VE TİCARET A.Ş. :Spor giyim sanayi olarak açılan işletmede tişört ve benzeri konfeksiyon mamulleri imali yapılmaktadır.42 işçi yapılmaktadır.

SİLVER ELEKTRONİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş. : Elektrik malzemeleri, akümülatör ve aydınlatma sanayisi olarak kurulan işletmede elektrik tesisat malzemeleri üretilmektedir. 26 işçi çalışmaktadır.

SİM OTO CAMLARI SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Cam ve cam eşya sanayi olarak kurulan firmada, cam ,cam eşya ve oto camı üretilmektedir.11 işçi çalışmaktadır.

TENEKS TEKSTİL ÜRÜNLERİ İMALAT VE İHRACAT A.Ş. : Spor giyim sanayisi olarak kurulan işletmede tişört ve benzeri konfeksiyon mamulleri üretimi yapılmaktadır.170 işçi çalışmaktadır.

TERMOTEK BOYA SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : Boya-reçine ve baskı mürekkepleri sanayisi olarak kurulan firmada boya çeşitleri imali yapılmaktadır.5 işçi çalışmaktadır.

TÜPSAN TÜP İMALATI SANAYİ LTD. ŞTİ. : Ev aletleri sanayisi olarak kurulan işletmede 45 kg Lpg tüp imali yapılmaktadır. 11 işçi çalışmaktadır.

ULTEKS TEKSTİL SNAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ. : kadın iç-dış hazır giyim konfeksiyon mamulleri sanayisi olan işletmede, çeşitli bayan konfeksiyon mamulleri imali yapılmaktadır. 22 işçi çalışmaktadır.

YALITKAN BOBİN TELİ VE ELEKTRİK MALZEME ENDÜSTRİ A.Ş. : Kablo, bobin teli ve bobinaj imali için kurulan işletmede, emaye bobin teli, pirinç külçe, kütük, bakır külçe kütük üretilmektedir.35 işçi çalışmaktadır.

YALTES ELEKTRONİK VE BİLGİ SİSTEMLERİ ÜRETİM VE TİCARET A.Ş. : Telefon, telsiz, anten, güvenlik ve iletişim sistemleri üretimi için kurulan işletmede elektronik bilgi sistemleri komuta kontrol konsolları üretilmektedir. 29 işçi çalışmaktadır.

ZET REDÜKTÖR SANAYİ VE TİCARET A. Ş. : Sınai, ziraat ve inşaat makineleri üretmek için kurulan tesiste, dişli kutusu (Redüktör) üretimi yapılmaktadır. 25 işçi çalışmaktadır.

Kurtköy'de yer alan 56 tesiste toplam 2707 işçi çalışmaktadır. Kurtköy'ünde yer aldığı Pendik İlçesi'nde İstanbul Sanayi Odası kayıtlarına göre 337 firma bulunmaktadır. Pendik'te bulunan firmaların % 6'sı Kurtköy'de yer almaktadır. İstanbul genelinde 2005 tarihinde İstanbul Sanayi Odası kayıtlarına göre 11332 firma bulunurken, bu kayıtların ancak 2767 firma ile % 24,0'ü Anadolu Yakası'nda yer alır. % 76'sı Avrupa Yakası'nda bulunur. Anadolu Yakası'nda yer alan tesislerin % 2 'si , İstanbul genelinin ise % 0,5 'i Kurtköy'de yer almaktadır. Bu tesislerde çalışan işçiler önce Kurtköy ve yakın çevresinden gittikçe başta Pendik,

Kartal ve Gebze olmak üzere muhtelif yerleşmelerden gelenler oluşturmaktadır.



Foto 22. Kurtköy'de inşaat sektörü önemli bir iş kolunu oluşturur

Ekonomik faaliyetler incelendiğinde 2000 yılı D.İ.E. 'nin ekonomik faaliyet raporuna göre 25847 kişiden 19516 kişi çalışan, işsiz ve işgücünden olmayanlardan oluşmaktadır. Geri kalan 6331 kişi ise Kurtköy dışında çalışmaktadır. D.İ:E.'nün 2000 yılı ekonomik

faaliyet raporuna göre istihdam edilen nüfus miktarları

incelendiğinde Kurtköy'de 8035 kişi istihdam edilmiştir (Foto 22). 1544 kişi işsiz ve 9937 kişide işgücünde olmayanlardan oluşmuştur. Bu işgücünde olmayanların 336 kişisi iş arayıp son üç ayda iş arama kanalı kullanmayanlar, 2274 kişisini öğrenciler, 5924 kişisini ev kadını, 1183 kişisini emekliler, 162 kişisini irad sahipleri, 59 kişisini de diğerleri oluşturmaktadır. Kurtköy'deki çalışan nüfusun 2000 yılı D.İ.E. Ekonomik Faaliyet Raporu'na göre 8035 kişinin 6300 kişisini erkekler, 1735 kişisini kadınlardan oluşmaktadır. Kurtköy'deki çalışmayan nüfusun büyük çoğunluğunu ev kadını ve öğrenciler oluşturmaktadır.

5.2.ULAŞIM

İnsanlık, tarihi boyunca hayatlarını sürdürmek için, karşılaştıkları her, türlü fiziki ve beşeri güçlüklerle mücadele içinde geçirmektedir .Dünyamızda özellikle sanayi devriminde buharlı makinenin icadı ile ulaşım alanında bir devrim olmuştur. Ayrıca motorlu araçların geliştirilmesi ile yol ve raylı sistemler kurulmuştur. Denizlerde yelkenli gemilerden motorlu gemilere geçilmiştir. 20 yy. 'ın başından itibaren gelişme gösteren uçak mühendisliğindeki dev adımlar ve roket sisteminde

sağlanan başarı nedeniyle havada ulaşım sağlanmıştır. 1950 yılından sonra uzaya çıkarak, uzay devri başlamıştır .Ülkelerin hangisi bu ulaşım imkanlarından en üst düzeye ulaşmışsa, dünyada eşitsiz dağılan yer altı ve yerüstü kaynaklarının olumsuz tesirlerini ortadan kaldırmaktadır. Böylece siyasi; içtimai ve iktisadi ihtiyaçlarını başarı ile karşılamaktadır.

Ülkelerin ulaşım imkanlarının gelişmesinde yer aldıkları coğrafi konuk özelliklerine uygun bir biçimde planlanması gerekmektedir. Coğrafi şartların hangi ulaşım ağının gelişmesi gerektiğin belirleyerek yatırımlarını bu yönde yapması şarttır. Bir yerdeki ulaşımın gelişmesinde ulaşım-saha uygunluğunu etkileyen coğrafi şartlar şunlardır.

- a. Ulaşım- İklim şartları ilişkisi
- b. Ulaşım- Topografya ilişkisi
- c. Ulaşım-Şehirleşme ilişkisi
- d. Ulaşım-Sanayi ilişkisi

Bütün bu şartların uygunluğu bir yerde ulaşımın gelişmesini sağlamaktadır. Türkiye'nin iklim ve topografik yapısı birçok bölgede ulaşımın gelişmesine olumsuz yönde etki etmektedir. Ulaşımın uygunluk gösterdiği yerler ise kıyı şeridimiz kıyıları iç bölgelere bağlayan boğazlar ile akarsu ve vadi kenarları oluşturmaktadır. Bu yerler ulaşım kolaylığı nedeniyle şehirlerimizin ve sanayi kuruluşlarımızın merkezi durumunda bulunmaktadır.

Bu merkezlerimizin büyük çoğunluğu Marmara Bölgesinde toplanmaktadır. Bölgenin yükseltisini az olması, üç farklı denize kıyısının bulunması tarihi yerleşmelerin, ticari ve iktisadi kentlerin oluşmasını etkilemektedir. Türkiye'nin ve dünyanın önemli bir metropol kenti olan İstanbul 'un gelişmesi, ulaşım kolaylıklarını tümünü barındırmasından kaynaklanmaktadır. İstanbul gibi dünyanın her yerine ulaşma imkanına sahip bir kente bağlı bir yerleşim birimi olan Kurtköy, İstanbul 'un olumlu özelliğinden fazlasıyla etkilenmektedir. Kurtköy'ün iklimi, Akdeniz iklimi

etkisinde kalan bir geçiş tipini yansıtmaktadır. Akdeniz ikliminin etkisiyle güneşlenme süresi uzun, sisli ve donlu günlerin sayısı sınırlı sayıdadır yıllık sıcaklık ve yağışın uygun olması ulaşımında çıkacak sorunları en asgari duruma indirmektedir.

Kocaeli pennepleni üzerinde güneye bakan kesimde Kurtköy, Marmara Denizine yakın bir yerde olup % 5-15 eğime sahip bulunmaktadır. Bu özelliği ile ulaşım yollarını yapımında karşılaşılan tünel, köprü gibi büyük sermaye gerektiren bir durum oluşturmaz. Böylece Kurtköy, bütün ulaşım biçimlerinin kurulmasına uygunluk taşımaktadır. Ayrıca, İstanbul, Bursu ve İzmit gibi hem tarihi, hem ticari, hem de iktisadi yönden çok sağlam temelleri bulunan şehirlerin yer aldığı üçgen üzerinde bulunmaktadır. Bu şehirlerin tarihi, ticari ve iktisadi yönlerinin de etkisiyle ulaşım bakımından tüm dünya merkezlerine kolayca ulaşabilmektedir. Kurtköy ulaşım şehirleşme ilişkisinde olumlu bir özellik göstermektedir. Kurtköy'ün ulaşım-şehir ilişkisinin uygunluğu, ayrıca şehir içi ulaşım ağının gelişmesine de bağlıdır

Kurtköy'ün gelişmesi ile ulaşım tipleri arasındaki ilişki Şehir içi ve yakın çevresindeki ulaşım ilişkisine bakıldığında dünyamızda uygulanan bütün ulaşım tiplerini ya bünyesinde barındırmakta ya da 1. Derecede etkilenmektedir. Bunlar

karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımıdır.



Foto 23. Kurtköy T.E.M. otoyolu bağlantısı ile önemli bir ulaşım ağına sahiptir

Kurtköy İstanbul-Adapazarı arasındaki Türkiye'nin en önemli ve birinci sanayi yöresinde yer almaktadır. Bu yöre Türkiye'nin her yerleşim merkezinden sanayi yöresine hammadde almak ve üretilen sanayi ürünlerini bu merkezlere ulaştırmak yönünden devamlı bağlantı halindedir yöreyi

İstanbul, Adapazarı ordan Ankara 'ya bağlayan iki önemli karayolu vardır. Bunlardan bir tanesi Kurtköy'ün kuzeyinde yer alan TEM otoyolu, diğeri güneyinde

yaklaşık 4 km uzakta olan D-100 (E-5) devlet karayoludur. Bu karayolları Kurtköy'ün gelişmesinde çok önemli olumlu etkisi bulunmaktadır (Foto 23).

Sanayi devrimi ile bulunan buharlı makinelerle başlayan demiryolu ulaşımı, o yıllarda dünyanın her yerinde kullanılan bir yöntem idi. Bu yöntem 1913 yılına kadar devamlı gelişerek sürmüştür. Ancak 1913-1960 devresinde bu ulaşım tipine olan rağbet azalmıştır. Azalmasına motorlu araçların hızlı bir gelişme göstermesi etki etmektedir. Türkiye'de bu hızlı süreçten olumsuz yönde etkilenmiştir. Çünkü demiryolu ulaşımında fazla bir gelişme olmamıştır.

Kurtköy'ü iki yönden etkileyen bir demiryolu hattı vardır. Bu demiryolu hattı, Kurtköy'ün yaklaşık 5 km güneyinden geçmektedir. Demiryolunun gelişim tipi kıta aşırı hatlar şeklindedir .Bu hatlar belirli noktalarda ufak çapta ağ şeklindeki kollar, düğüm yerleri halinde birleşip daha sonra tek hat biçiminde uzanmaktadır. Haydarpaşa'dan başlayarak Eskişehir'e gelen hat, iki kola ayrılarak devam etmektedir. Biri Eskişehir'den Afyon-Konya-Adana, diğeri ise Ankara-Kayseri-Sivas yönündedir.

Kurtköy'e çok yakın bir yerden geçen demiryolu ulaşımı, bir uzak mesafelerdeki yerleşmelerle bağlantısını sağlarken, diğeri ise İstanbul-İzmit-Adapazarı metropolü arasında banliyö tipi ulaşımı gerçekleştirmektedir. Böylece Haydarpaşa-Gebze hattına çok yakın olan Kurtköy'de demiryolu ulaşımı olumlu etki yapmaktadır. Ancak bu hat üzerinde kişi başına düşen de demiryolu uzunluğu azdır. Demiryolu trafiği çok yoğundur.

Kurtköy'de denizyolu ulaşımı doğrudan gerçekleşmez. Yöre deniz kıyısına yaklaşık 6 km uzaklıkta yer alır. Ancak denizyolu ulaşımı faal değildir. Sadece küçük bir iskelesi vardır. Denizyolu ulaşımının yanında sivil ve askeri gemilerin yapıldığı Türkiye'nin en büyük tersanesine yakın olması olumlu bir etki yapmaktadır. Çünkü gemi inşasında kullanılan kaynak teli ve L elektrodu, boru ve fittingsler, elektrik kablosu, boya kaplama ve döşeme çelik levha ve profil gibi işlenmiş ve yarı işlenmiş araç ve gereçlerin imalatında önemli bir yere sahiptir. Yan sanayinin hinterlandı durumunda, yakın merkezlerle birlikte bir saha oluşturmaktadır (Doğaner, 1993, s. 65-66).



Foto 24. Sabiha Gökçen Havaalanı girişi

Havayolu ulaşımı bir yerin enternasyonal bir yapıya bürünmesinde çok önemli bir yere sahiptir (Foto 24). Bunun için bütün seferlerin yapıldığı bir havalimanına sahip bir merkezde hem kültürel hem de teknolojik gelişmelerden faydalanmaktadır. Yerleşim birim böylece tam bir kentsel

yerleşim dokusuna kavuşmaktadır.

Kurtköy'de Savunma Sanayi İcra Komitesinin ileri teknoloji parkı projesi içerisinde yar alıp onaylana Kurtköy Sabiha Gökçen Havalimanı'nın yapılmasına başlanmıştır. Havaalanı yaklaşık 655 hektar bir alan üzerine kurulmaya başlanmıştır. Atatürk Havaalanı ve Esenboğa Havaalanı kadar yararlı ve büyük olması planlanmıştır. Kurtköy'de büyük bir havaalanının yapılmasına etki eden 2 etken vardır. Birincisi başta Atatürk Havaalanı olmak üzere bütün büyük havaalanlarının uluslar arası hava trafiğine yılın belirli zamanlarında kapasitelerinin fazlası yolcu trafiği ile karşılaşmalarından kaynaklanmaktadır. İkincisi İstanbul'un stratejik konumu sebebi ile dünyanın büyük bir kentinde yer alması yüzünden kaynaklanmıştır. Bu sebeplerden dolayı Kurtköy'e yapılan Sabiha Gökçen Havaalanı'nda ve çevresinde mağazalar, pistler, radar, kule, lokantalar, gümrük, bankalar, park alanları ve bekleme salonları ile yerleşime açılmış Kurtköy Toplu Konut alanı içindeki Yenişehir mahallesi ile büyük kentleşme süreci içerisine girmiştir. Böylece kent içi ulaşım ağında da gelişme meydana gelmiştir.

Kurtköy Sabiha Gökçen Havaalanı'nın büyüklüğünü daha rahat kıyaslamak için Atatürk ve Eseboğa havaalanlarının temel özelliklerini incelemekte fayda vardır. Atatürk Havaalanı 9.470.554 m²'lik bir alana sahiptir. 2300x60 m ve 3000x45 m boyutlarındaki iki pisti bulunmaktadır. Uçakların park edileceği 11 apron bulunur. Toplam 22 bin kişi çalışmaktadır. Yaklaşık 13 milyon kişi yılda

yolcu, 350400 uçak,1236 araçlık otopark ve 200000 ton kapasiteli kargo terminaline sahiptir. Esenboğa Havaalanı ise 7.842 m²'lik alana sahiptir. 3750x60m ve 3750x45m boyutlarında iki pisti bulunmaktadır. 4 apronu, 54 bin tonluk kargo terminali, yılda 5 milyon yolcu kapasitesi vardır. (Taşlıgil, 1996, s.26-29).

Bu özelliklere sahip Atatürk ve Esenboğa havaalanlarının kapasitesi kadar Kurtköy'deki Sabiha Gökçen Havaalanı'nın özellikleri vardır. Sabiha Gökçen uluslararası Havaalanı 655 hektar alan



Foto 25. Sabiha Gökçen Havaalanı apron ve yan hizmetler binaları

üzerine kurulmuştur. (Foto 25). Türkiye'nin uluslararası trafiğe

açık 19., İstanbul'un 2. Havaalanı olma özelliğine sahiptir. 3000x45 m boyutlarında 2 piste sahiptir. Pist sonlarında 15'er metre banket ve 60'ar m aşma sahası bulunmaktadır. Üç adet 5 bin metreküplük akaryakıt deposundan 22 uçağa aynı anda yakıt doldurulabiliyor. Dış hatlar terminalinde 22 bin m² kullanım alanı bulunmaktadır. Terminaldeki 52 ofisin yanı sıra gümrüksüz satış mağazaları, bankalar için ayrılmış alanlar, kafeterya, restoran ve barlar, kiralık araba ofisleri, acil sağlık ünitesi, bebek bakım merkezi dahi düşünülmüştür. Dış hatlar terminali yılda 3 milyon yolcunun rahatça geçiş yapabileceği şekilde yapılmıştır. İç hatlar terminalinden yılda 500 bin yolcu geçiş yapabilecektir. Havaalanı'nda 14 adet X-Ray'a verilen bagaj röntgen cihazı bulunmaktadır. Havaalanı genelinde 135 kapalı devre kamera ve 42 adet nöbetçi kulübesi bulunmaktadır. 90 bin ton kapasiteli kargo terminali, 5 bölümlü toplam 7000 m²'lik kapalı depolama alanında, 8 park pozisyonlu 63.20 m²'lik özel kargo apronuna, her biri 20'şer m² büyüklüğünde 18 soğuk hava deposuna, 7500 m²'lik büyük araç otopark alanına sahiptir. Havaalanı'nda 5 bin m²'lik güvenlik ve eğitim binası, 5 bin m²'lik gümrük binası ile misafirhanesi, 20 m²'lik sağlık tesisi, gömülü tip su deposu, araç bakım atölyeleri, çöp toplama tesisi, toplam 60 araçlık yolcu ve personel otoparkıyla ısı merkezi bulunmaktadır. Atık için biyolojik arıtma kullanılmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı Kozyatağı'na 24 km, T.E.M. otoyoluna 1,5 km. uzaklıktaki bağlantısıyla

ulaşım problemi açısından son derece rahat bir trafiğe sahiptir (Sabiha Gökçen Havaalanı, Pendik Belediyesi resmi web sitesi, 2003).

Kapasite olarak önemli bir yere sahip olan Kurtköy Sabiha Gökçen Havaalanı, Kurtköy'de günümüzde devam eden çok hızlı nüfus hareketi ve yapılaşmasına etki etmektedir. Bu durum Kurtköy'ü hızlı bir kentleşme sürecine sokmaktadır.

Kurtköy şehir içi ulaşımı yeni yeni gelişme göstermektedir. Yaklaşık 23 km²'lik alan içinde T.E.M. otoyolu ile D-100 devlet karayolunu birbirine bağlayan Kurtköy yolu, Kurtköy'ün diğer merkezlerle bağlantısını sağlayan en önemli yoldur. Bu



Foto 26. Kurtköy yolu

yol 10 km. uzunluğunda 4 şeritten meydana gelmektedir

(Foto 26). Bu yola bağlı 5 cadde 149 sokak vardır. Bu sokak ve caddelerin toplam uzunluğu yaklaşık 52220 m.' dir. Yollarda 10116m³ katkılı malzeme kullanılmıştır.31/100 m³ stabilize edilmiştir. Kurtköy'e yaklaşık 50 bin ton asfalt dökülmüştür (Pendik Belediyesi, Fen işleri Müdürlüğü, 1994-1998 yıllarında yapılan faaliyet dökümü, 1998). Kurtköy sahip olduğu şehir içi ulaşımı alt yapısı ile bu gün ihtiyacı karşılaya bilse de yeterli değildir. Modern bir şehir içi ulaşım sistemine sahip olması için, iskan sahaları ile doğru orantılı olarak planlı bir biçimde yapılması gerekmektedir. Kurtköy'ün sanayi sahası kabul edilmesi ile başlayan sanayi tesislerinin kurulması, üretim ve pazarlama için ulaşım imkanları geliştirmektedir. Böylece sanayi ulaşımının gelişmesinde olumlu bir etki yapmaktadır.

5.3.TURİZM

Turizm, ulaştırma, yol ve araçları kullanılarak yapılan bir yer değiştirme faaliyetidir. Turizm, ulaşım sistemlerine bağlı olarak başlamış, gelişme göstermiş turizm gelişimde ulaşımı canlandırmıştır. Turizm ulaştırması, turistik amağlı yolculuklarda, turistin turizm pazarından, turizm çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir. Turizmde ulaştırma hizmeti, demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu ulaşım sistemlerinden en az birisiyle yapıldığı gibi bunlar arasında işbirliği de önemlidir. Özellikle organize turlarda bu işbirliğinden büyük ölçüde faydalanılır. Turizmde karayolu ulaşımı, turizm bölgeleri arasında ilişki sağlar, diğer ulaşım hatlarından daha sık bir ulaşım ağına sahip olduğu için, bir turizm bölgesi çevresindeki, turist çekicilerin merkezle bağlantısını sağlayarak, bütünlük oluşturur, geçtiği yerler ve yakınında ki doğal ve kültürel kaynakları turizme açar, sağladığı hareketlilik ve konaklamalarla kısa zamanda daha çok yer görmeyi sağlar. Turizmde karayolunun olumsuz yönü uzaklıkla ilgilidir. Türkiye’de hava ulaşımının turizmde gelişme göstermesi tarifesiz (charter) uçuşlarla mümkün olmuştur. Türkiye’de havayolu ulaşımında özel havayolu şirketlerinin kurulmasıyla turizmde önemli bir gelişme olmuştur. evre sorunları açısından ulaşım-turizm ilişkileri havaalanları yapımında yer seçiminde turizmde önem taşımaktadır. Verimli tarım alanlarının tercih edilmesi sulak ve tarım alanlarını ortadan kaldırmalıdır (Doğaner, 1998, s.1-2-11-21).

Kurtkyn ulaşımla ilgili konumu itibariyle turizm açısından stratejik bir durumu bulunmaktadır. T.E.M otoyolu bağlantısı D-100 karayoluna ve demiryoluna yakınlığı, ayrıca Sabiha Gökçen Havaalanı’nın Kurtköy’de bulunması, Kurtköy’e İştanbul gibi Türkiye’nin ve dünyanın sayılı turizm kenti içerisinde turizm açısından stratejik bir yer kazandırmıştır. Bu zellikleri ile yörenin İştanbul içerisinde önemli bir gelişme alanı olarak olmasını sağlamıştır. Ayrıca Formula-1 otomobil pistinin yapılması da Kurtkyn üzerinde önemli bir turizm faaliyeti ile birlikte yörenin gelişmesinde önemli bir katkı sağlamıştır.

Turizmin ekonomi içindeki etkileri, döviz kazandırmak ve yeni iş olanakları yaratmak dışında; dış borçların ödenmesi, olumlu fonksiyonları bulunurken, fiyatlar

zerindeki enflasyonu artırıcı etkisi, mevsimlik işsizliğe neden olması, kısmen yabancı işgücüne ihtiyaç duyması ve ithalatı artırma eğiliminin bulunması gibi ekonomiyi olumsuz yönde etkileyebilecek fonksiyonların varlığını da gözardı etmemek gerekir. Turizmin gelirlerini herhangi bir malın ihracından kazanılan gelirlerden ayıran başlıca özellikler; turistik mal ve hizmetler turist tarafından ancak bulundukları yerde tüketilmek zorunda olduklarından ihraç edilen herhangi bir mal gibi ülkeye döviz kazandırma niteliğine sahip olmaları ve bu döviz kazanılırken, gümrük ve benzeri ihracat giderleri söz konusu olmamasıdır. Normal olarak ihracı mümkün olamayan sosyo-kültürel zenginlik, ilginç, jeolojik ve morfolojik görünümler, temiz hava, deniz, güneş ve bazı hizmetler turizm sayesinde ihraç ürünü olarak değer kazanmaktadır. Ülkenin sahip bulunduğu doğal ve kültürel zenginliklerden faydalanmak üzere gelen turistler tarım, hayvancılık, inşaat gibi diğer sektörlere de olumlu katkı sağlarlar (Akova, 1998, s.61-66-67). İşte Kurtköy'deki ulaşım imkanlarının genişliği ile birlikte Formula-1 yarışlarının burada yapılması ve İstanbul kentinin yakınlığı yörenin turizm açısından ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu gösterirken, ekonomik gelişiminde de önemli katkılar sağlayacaktır.

ALTINCI BÖLÜM

6.TEMEL SORUNLAR

6.1.GİRİŞ

Kurtköy araştırma sahası içerisinde hızlı nüfus artışı ile birlikte yörede hızlı bir yapılaşma sonrası birçok kentsel sorunlar meydana gelmiştir. Yörede yerleşim alanı merkezinde yaşayan kişilere ait küçük parçalar halinde araziler bulunmaktadır. Ancak yerleşim alanı dışına doğru çıkıldıkça büyük fakat çok hisseli araziler bulunmaktadır. Kurtköy'ün bu arazi yapısı, çarpık yapılaşmayı hızlandırmıştır.

Kurtköy'deki bina yapıları içerisinde iyi durumdaki binaların sayısı kadar, onarım gerektiren binalarda bulunmaktadır. Bütün bu yapılaşma faaliyetleri ve hızlı nüfus artışı yörede başta gecekondur sorunu olmak üzere birçok çevre sorununu ortaya çıkarmıştır.

6.2.GECEKONDUR SORUNU

Gecekondur kendisine ait olmayan araziler üzerine sahibinin rızası olmadan izinsiz mesken yapılmasına denir. Gecekondular hızlı bir şekilde gelişen güzel yapılmaktadır. Ucuz malzeme kullanılarak plansız, normal mesken standartlarına uymayan sağlıklı bir ortam oluşturan meskenler şeklindedir. Bu yapılar içinde yaşayan insanlar jeolojik, ve morfolojik etütler yapılmadan, inşa edilen kaçak yapılarda tehlike altında bulunmaktadır. Plansız bir yapılanma olduğu için altyapı hizmetlerinin de gelmesi zorlaşmaktadır. Sonuçta da Kurtköy'de görülen gecekondulaşma yörede yaşayan insanların da bu tür zorluklarla karşılaşmasına sebep olmaktadır.

Geri kalmış ve gelişme süreci içinde olan bir çok ülkede Gecekondur, Slam ve Bidonev gibi yerleşim alanları kentlerin, değişen fiziki ve sosyo-ekonomik yapısında en önemli ve en değişken unsurunu oluşturur. Bu ülkelerde kırlardan kentlere ve büyük yerleşim alanlarına olan insan seli, bu yerlerde iki şekilde yerleşme yeteneği buluyorlar:

a- Merkezi yerlerdeki ve geliri az olan ailelerin oturduğu bölgelerdeki oturma yoğunluğunun oldukça hızlı ve sürprizli bir şekilde artması dolayısıyla,

Slamlar, Gecekondular ve ona benzer meskenler fazlaca gelişiyorlar ve daha berbat bir hale geliyorlar. Bütün bunlar gerek kısa süreli, gerekse uzun süreli ve istikrarlı bir tedbirin alınmasını ve hatta yeni gelişmeler için lüzumlu yapılacak düzeltme ve değişiklikleri önlüyorlar.

b- Şehir- Banliyö çevresinde özel ve devlete ait boş arsalar bu gelen insan seli tarafından işgal ediliyorlar.

Özellikle geçen 20 yıl içerisinde Türkiye’de nüfus çok şiddetli tempolarla arttı ve artmaya da olanca hızıyla devam etmektedir (Karaboran, 1980, s.81-82-83). İstanbul-Ankara karayolunun kuzeyinde Gülsu ve Gülensu 1957 yılından itibaren gecekondu yapımına başlanmıştır. Bugün (1979 yılı) binin üzerinde olan gecekonduların hepsi hazine arazisi üzerinde yapılmıştır. Kartal’da eski karayolu ile yeni İstanbul-Ankara karayolu arasında bulunan Karlıtepe semtindeki (1975 nüfusu 11.810) gecekondu varsa bir kısmı belediye arazisi üzerinde, bir kısmı da sahipli arazi üzerinde inşa edilmişlerdir (Belediye arazileri üzerindeki tapuları verilmiştir). Şehrin bu kesiminde İstanbul-Ankara karayolunun üzerindeki Pendik köprüsünden Kurtköy yönüne doğru giderken Taşlıbayır- Sapanbağları gecekondu Yakacık yamaçlarına kadar yer yer yoğunlaşarak devam etmektedir (Tümertekin, 1979, s.27).

Kurtköy’deki nüfus artışı 1965 yılına kadar istikrar gösterirken 1965 yılından sonra İstanbul Belediye Meclisi’nin kararı ile İstanbul’un 9 sanayi bölgesinden 7. sanayi sahası olarak tanımlanmasından sonra nüfus artışında kıpırdanmalar görölmektedir. Nüfusta görölen artışlar 1975’ten sonra sanayi tesislerinin yapılması ile birlikte hız kazanmaktadır. Kurtköy çevresinden ve farklı bölgelerden gelen insanlar sanayi tesisleri çevresinde hızla yerleşmeye başlamışlardır. Böylece yörede hızlı yapılaşma ile birlikte bir gecekondulaşma dokusu meydana gelmiştir. Sanayi tesislerinin kurulmasının devam etmesi, yöreye göçmen nüfus için çekici özellik gösteren bir durum oluşturmaktadır. Kurtköy’e yerleşmekte olan göçmen nüfus buradaki arazilerde kendi imkanlarıyla kaçak meskenler gecekondu bölgelerinin yayılmasını sağlamaktadır. Zamanla eski ziraat alanları, hazine arazileri ve belediye arazileri ve meskenler tarafından işgal edilmektedir.



Foto 27. Kurtköy'de gecekondulaşma çarpık yapılaşmayı beraberinde getiriyor

Kurtköy'de yaptığımız araştırmalarda farklı dokularda gecekondulaşma tiplerinin olduğu görülmektedir. Yöreye yerleşen bazı aileler ya kendi arazileri üzerine izinsiz mesken yapmışlardır yada kendine ait olmayan arazilere kaçak mesken yapmışlardır. Ailelerin

bazılarında sadece arazinin tapusu vardır. Bazı ailelerin ise emlak

vergisi makbuzları vardır, başka hiçbir belgesi yoktur. Bu yapılar içinde Kurtköy'de gelişme gösteren gecekondulaşmada bir çok idari birimleri tavizleri neticesinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Böyle binaların Kurtköy'de bulunması, çarpık yapılaşmaya sebep olmuştur (Foto 27). İstanbul ve çevresinde görülebilecek deprem ihtimalinde de göreceği hasar derecesini arttıracaktır. Kurtköy'deki bu tür yapılar ya en kısa zamanda sağlamlaştırılmalı, yada boşaltılarak kuzeydeki planlı yerleşmelere aktarılması sağlanmalıdır.

Gecekondulaşma yörede merkezden çevreye doğru gelişme göstermektedir. Son yıllarda toplu konut projeleri planlanarak gecekondulaşma ile mücadele yoluna gidilmektedir. Bu mücadelenin en önemli ayağı Kurtköy Toplu Konut Projesi' dir. Ancak proje kapsamındaki binalara, sanayi ve Kurtköy mahallelerinde yaşayanlara uzun vadeli krediler tanınarak taşınmasına öncelik verilmelidir. Bu yerleşmeler taşındıktan sonra bu yerleşmelerde de planlı bir yerleşme projesi çizilmelidir. Çünkü Sabiha Gökçen Havaalanı'nın ulaşım açılmasından dolayı hızla kentleşecek olan yörede bu yerleşmeler önemli bir yapısal doku bozukluğuna sebep olacaktır. Yörede planlı bir aktarma yapılarak çağdaş ve modern bir şehirleşme hedefi belirlenmelidir.

Kurtköy'de toplam 329.019m² arazi üzerinde 557 adet gecekondu bulunmaktadır. Bu araziler üzerinde 421 adet gecekondu hazine arazileri üzerine kurulmuştur. 91 adet İstanbul Belediyesi arazilerine, 4 adet Pendik belediyesi arazileri zerine, 41 adet ise Hazine + Belediye arazilerine yapılmıştır. En fazla

gecekondu 421 adet ile hazine arazilerine, en az gecekondu Pendik Belediyesi arazileri üzerine yapılmıştır (Tablo 35). Kurtköy'deki gecekondulaşma yapısına etki eden temel faktör, 20-30 yıl önceye kadar yörenin köy kanunlarına göre yönetilmeleri ile bir çok arazi üzerinde belediyelerin etkisinin olmamasıdır. Bu durum sanayi tesislerinde dağınık olmasına etki etmektedir.

Tablo 35. Kurtköy'de arazilere göre gecekondu sayısı (Pendik Belediyesi , Emlak İstimlak Müdürlüğü verileri, 1997)				
Hazine Arazileri	İstanbul Belediyesi Arazileri	Pendik Belediyesi Arazileri	Hazine + Belediye Arazileri	Toplam
272.899m²	14.431m²	3.965m²	38.724m²	329.019m²
421	91	4	41	557

Tablo 35'de görüldüğü gibi gecekondu edinmede farklı yollar söz konusudur. Nitekim gecekonduların bir kısmı sahipleri tarafından bizzat inşa edilmiş, bir kısmı yaptırılmış ve bir kısmı da satın alma yoluyla edinilmiştir. Kırsal çevrede hazine arazisi üzerine diğerleri gibi illegal olarak yapımı gerçekleştirilen gecekondulardan iki parçası satın alma yoluyla bir başkasından alınmış olması sebebiyle, bu tür meskenlerin az sayıda da olsa bir kazanç aracı olarak değerlendirildiği anlamına gelir (Şen, 1988, s.135).

Tablo 36. Pendik İlçesi gecekondu dağılımı (Pendik Belediyesi, Emlak İstimlak Müdürlüğü verileri,1997)								
Mahalleler	Kurtköy	Batı	Doğu	Esenyalı	Şeyhli	Dolayoba	Yayalar	Toplam
Gecekondu sayısı	557	44	72	98	892	4103	4115	9881
Yüzde (%)	5.6	0.5	0.7	1.0	9.1	41.5	41.6	100
Sırası	4	7	6	5	3	2	1	-

Pendik İlçesi'nde en fazla gecekondulaşma Dolayoba ve Yayalar semtlerinde görülmektedir. Bu iki semtteki gecekondulaşma toplam 8118 gecekondu ile % 83,1'ini kapsamaktadır. Kurtköy ise Pendik ilçesi içerisinde % 5,6 ile 4. sırada gecekondu yoğunluğuna sahiptir (Tablo 36). Bu durum ise 1970'li yıllarda Pendik kıyı kesiminde kurulan 8 sanayi tesisi çevresindeki yapılaşmanın kuzeye doğru yatay bir şekilde genişlediği göstermektedir. Sanayi tesislerinin

Kurtköy'de kurulmaya başlandığı zamanlarda gecekondulaşma Kurtköy'e doğru sarkma göstermiştir.

Pendik belediyesinin 1997 yılı yaptığı envanter çalışmasında Kurtköy'de 3210 konut tespit edilmektedir. Bu konutlar içinde 2653 tanesi normal biçimde inşa edilmiştir. Bina sayısına göre Kurtköy'deki gecekondulaşma % 17.3'dür. % 17.3'lük oran toplam konutların yaklaşık 1/5'ini kapsamaktadır. Kurtköy'de böyle bir mesken dağılımı, Pendik ilçesindeki yerleşim dokusunda yaklaşık % 20'lik bir gecekondulaşma bulunmaktadır. Bu durum Kurtköy'ün önemli bir yapısal doku bozukluğu içerisinde olduğunu göstermektedir.

6.3. ÇEVRE SORUNLARI

Kurtköy nüfusu, sanayi kuruluşları tarafından doldurulduktan sonra hızlı bir şekilde artmaya başlamıştır. Kırdan kente göç edenler yörede plansız bir şekilde mesken yapmışlardır. Kurtköy kır yerleşiminden kent yerleşimine geçerken çevre sorunları ile dolu bir yer olmaya başlamıştır. Plansız yapılaşma ile birlikte başta katı atık sorunu olmak üzere, hava kirliliği, su ve toprak kirliliğine çok yakın bir zamanda da Sabiha Gökçen Havaalanı'nın bulunması sebebiyle gürültü kirliliği hakim olacaktır.

Artan nüfusun ve sanayi ürünlerinin atıkları yöre içinde büyük bir çöp sorununun ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Hakikaten çöp gibi katı atıklar dünyada olduğu gibi Kurtköy'de de çöp birikintileri, toplanması ve yerleşim birimlerinden



Foto 28. Kurtköy'de sanayi atıkları insan sağlığı tehdit etmektedir

uzaklaştırılması önemli bir sorun olmaktadır. Bu durum insan sağlığı açısından önemlidir. Bunun için çöpleri sağlıklı bir şekilde kaldırmak gerekmektedir (Foto 28). Mikroekonominin temel kuralları ve özellikle boyut

eklenmesi, atık su arıtımı için de geçerlidir. Bu arıtma tesisi ne kadar büyük olursa atıksu arıtma birim maliyetleri de o kadar düşük olur. Bunun da ötesinde büyük arıtma tesisleri, tesis işletiminin daha duyarlı bir biçimde izlenebilmesi ve daha kaliteli personel ile yürütülebilmesi gibi yararlar sağlar. Büyük tesisler, atıksu debileri ve kirlilik yüklerindeki salınımlarla ve şok yüklemelere karşı daha yüksek emniyet rezervi içerirler. Bu sebeplerle atık su arıtımının mümkününe toplu arıtma tesislerinde gerçekleştirilmesi amaçlanır. Özellikle kentsel bölgelerdeki endüstriyel atıkların maliyetlerine katlanmak koşulu ile, toplu kanalizasyon sistemleri aracılığı ile evsel atıksularla birlikte toplanıp arıtılması belirtilen bu yararları sağlar.

Çöp kontrolü insan ve çevre sağlığı açısından büyük önem taşımaktadır. Bunun başlıca sebebi bu atıkların biriktirildiği yerlerin hastalık yapıcı ve taşıyıcı organizmalar için çok müsait bir üreme ortamı oluşturmasıdır. Yerleşim merkezlerinde evsel katı atıkların küçük bir alan içerisinde yoğun bir nüfus ile iç içe bulunması bu problemin önemini daha da arttırmaktadır. Ayrıca çöplerin belirli hijyenik ve teknolojik koşullar altında bertaraf edilmesi durumunda, toplum ve çevre sağlığı açısından büyük sakıncalar oluşturarak, su, hava ve toprak kirlenmesi sorunları doğabilmektedir.

Tablo 37. Kurtköy' ün 1997 yılı çöp dağılımı (Aslan, 1998, s. 20)			
Pendik İlçesi Mahalleleri	Nüfus (1997 yılı)	Çöp Miktarı (Aylık / Ton)	Pendik İlçesindeki Çöp Payı (%)
Kurtköy	17.399	708	4
Diğerleri	315.829	16.907	96

Kurtköy'de 1997 yılı için ayda 708 ton çöp birikmektedir. Bu çöplerin oluşum niteliği konut ve endüstriyel atıklardan kaynaklanmaktadır. Pendik ilçesindeki çöp miktarı bakımından % 4'lük pay ile Kurtköy, 6. büyük çöp birikim merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır. 1997 yılı itibariyle Kurtköy'de kişi başına % 40,7 kg çöp düşmektedir (Tablo 37).

İstanbul'un evsel katı atık üretimi 1995 yılında tahmini olarak 5000 ton/gün kabul edilmektedir. Bu durumu ile aylık değer olarak tahmini miktarı 150000 ton/ay olmaktadır. Bu özellikleri ile incelendiği zaman Kurtköy'ün İstanbul ilçesindeki çöp miktarı oranı % 0,5 olarak gerçekleşmektedir. İstanbul'un Kurtköy gibi düşük gelir

bölgelerinde çöplerin % 70-80 kadar kısmını külün oluşturduğu gözlemlenmektedir. Sabiha Gökçen Havaalanının işletmeye açılması ile birlikte hızlanan kentleşme sonucunda kişi başına düşen çöp miktarında da artma görülecektir. Bunun sonucunda Kurtköy'de yakın bir zamanda önemli oranda çöp sorunu meydana gelecektir. Çöp çeşitliliği evsel olarak gıda atıkları, kül, kullanılmaz. Ev eşyaları, sanayi kesiminde hammadde atıkları ve arıtma atıklarından meydana gelmektedir. Atıklar sebebiyle çevreye pis koku, sinek ve fare gibi mikrop taşıyan canlılar çoğalmaktadır. Bu durum halkın sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Sağlıksız ortam oluşumuna sanayideki imalat atıklarını depolama ve arıtma sistemindeki yetersizlikler de tesir etmektedir.

Bütün bu yetersizliklerin ortadan kaldırılması için bütün sanayi tesislerini de içine alan Tuzla Biyolojik Atık Su Arıtma Tesisi kurulmuştur. Bu tesisin yapılış gayesi özellikle sanayi atıklarını, evsel atıksuları ve zirai atık gibi atıkların sebep olduğu fiziksel ve kimyasal kirlenmeyi önlemektir. Ayrıca yakın çevredeki topografya üzerinde oluşmuş nehir ve kaynakların kirletilmesinden sonra yüzey sularını toprak ve çevre kirlenmesinin durdurulması ve düzeltilmesi içindir. Bu sebeple Kurtköy nüfusunun artışı, sanayi tesislerini ve çevresindeki atık suların Büyük Dere vasıtasıyla Kemikli Dereye çıkan ağız kısmında toplamak için Kemikli Dere kollektörü yapılmıştır. Bu kollektör toplanan atık suları Tuzla'daki arıtma tesisine taşıyacaktır. Çapları 1000-2000mm olan kollektörün uzunluğu 11 km. 'dir (İstanbul Bülteni, 1998, s.21).

Hızlı bir gelişim içindeki Kurtköy'de ortaya çıkacak sorunların başında hem sanayi tesislerinin, hem de yerleşim birimlerinin su ihtiyacını karşılamak olacaktır. Kurtköy 1980 yılından önce, su ihtiyacını çevredeki küçük derelerden sağlarken, bu tarihten sonra 1982 yılında D.S.İ. yapmış olduğu 18 km uzunluğundaki Ömerli-Pendik İshale hattıyla sağlanmıştır. Ayrıca 1997 yılından sonra İ.S.K.İ.' nin yapım planı içine giren Kurtköy'ü de içine alan 13 km. uzunluğundaki Ömerli-Şeyhli İshale hattıyla bölgede oluşacak su ihtiyacını karşılamaya çalışacaktır (İ.S.K.İ. Haber, 1998, s. 8).

Diğer önemli sorun da ülkemizde pek değeri anlaşılamayan ve bu konuda tedbirlerin az sayıda alındığı gürültü kirliliğidir. Çünkü Kurtköy iki ana ulaşım yolu

arasında bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havaalanı'nın işletmeye açılmış olması gürültü kirliliğini önemli ölçüde arttırmıştır. Hızlı nüfus artışı neticesinde oluşacak yoğunluk, sanayi tesislerinin varlığı ve hatta havaalanının oluşturacağı uçak iniş-kalkışlarında müthiş gürültü meydana gelecektir. Bu gürültü kirliliği sosyal yapının bozulmasına sebep olacaktır. Bu oluşan durumda insanların hemen sinirlenmeleri, asabileşmeleri, konsantrasyon eksikliği ve kulaklarında meydana getireceği tahribat göz ardı edilmemelidir. Yapılan inşaatların ses yalıtım sistemleri oluşturulmalıdır. Gürültü; ses gücü (I watts), ses şiddeti ($I, \text{watts/m}^2$) veya bunların desibel (dB) birimindeki logaritmik değerleri (işitilebilen minimum basınca bağlı olarak) gibi temel ses birimleri yardımıyla ölçülmekte, insan kulağının algılama özelliği de hesaba katılarak frekans ağırlıklı şebekeler (dBA, dBB, dBC gibi) de gürültü değerlendirmesinde kullanılmaktadır. Kurtköy'de yapı dışı çevre gürültüleri (Ulaşım, endüstri, şantiye gürültüleri gibi) hakim konumdur. Bu hakim gürültüler Kurtköy'de konforsuzluk, rahatsızlık, öfke, kızgınlık, konsantrasyon ve uyku bozukluğu gibi rahatsızlıklara sebep olmaktadır. Gürültüye duyarlı alanlar ve gelecekteki planlamalar için temel kriter 35 dBA alınır.

Bu sorunlardan başka Sabiha Gökçen Havaalanı'nın hizmete açılmış olmasından dolayı Kurtköy bir iç ve dış göçe sahne olacaktır. Sonuçta ortaya büyük bir enerji sorunu çıkacaktır. Eğer ki bu enerji ihtiyacı yeteri kadar karşılanmaz ve kontrol edilmezse, artan yapılaşmayla birlikte büyük bir hava kirliliği oluşacaktır.

YEDİNCİ BÖLÜM
7.SONUÇ VE ÖNERİLER

7.1.SONUÇ

Ülkemizde önemli bir tarihi yerleşim yeri İstanbul'dur. İstanbul her zaman diliminde ekonomik ve ticari önemini korumuştur. İstanbul'a sahip olan ülke önemli bir iktisadi ve içtimai merkeze sahip olmuştur. Özellikle son 50 yıldır ulaşım imkanlarının gelişmesi ile birlikte hızla genişleme imkanı bulan İstanbul'da yeni banliyöler ve ekonomik bölgeler oluşmuştur. Bu bölgelerden en önemli iktisadi merkezi 1965 yılında 7. sanayi bölgesi ilan edilen Kurtköy teşkil etmektedir. Endüstriyel merkez ilan edilip sanayi tesislerinin kurulmaya başlaması ile birlikte hızlı bir şekilde nüfuslanma ve yapılaşmaya sahne olmuştur ve hızlı bir şekilde değişim ve gelişmeye başlamıştır.

Gerek tabiat şartları, gerek sosyal seviye bakımından memleketlere ve milletlere göre yerleşmenin gösterdiği özellikler yerleşme tarzı olarak ifade edilir. Ülkemizin yerleşme bakımından en bariz hususiyeti köy yerleşmesinin çokluğudur. Geniş manada şehir sayabileceğimiz 10000'den fazla nüfuslu merkezlerde oturanlar, 1935 sayımına göre bütün nürusun % 17'sini teşkil etmekte, % 83'te 42000'den fazla köy ve kır yerleşmelerine dağılmış bulunmaktadır. Türkiye'de kır ve şehir yerleşmelerinin ahenkli bir şekilde gelişmesi, bu mevzunun aynı zamanda bir ekonomi davası olarak ele alınması ile kabildir. Şimdiye kadar kendi haline bırakılan bu hadise köylerde şuursuz bir gerileme, şehirlerde köksüz bir ilerleme mahiyetini almış bulunuyordu. Aynı zamanda köylerle şehirler arasında yaşayış ve zihniyet bakımından derin bir uçurum açıldı (Selen,1943, s.97). 1927 yılında İstanbul'da şehir nüfusu 690857 iken 1935'te 741148 iken 1940'da 793949' a yükselmiştir. 1990 yılında ise şehirli nüfus 6779594 iken köy nüfusu 416179, 200 yılında ise 9085599'a yükselirken köy nüfusu ise 933136 olmuştur. İstanbul'un bir ilçesi olan Kurtköy'ünde yer aldığı Pendik'te 1990'da şehirli nüfus 198150 köylü nüfus 2757 iken, 2000 yılında 384668 şehirli nüfus var iken 4989 köy nüfusu vardır. Kurtköy'de özellikle Sabiha Gökçen Havaalanı'nın açılması TEM otoyolu ve demiryolu, denizyolu ulaşımına yakın ve iç içe olması yörede nüfusun aşırı derecede artmasına sebep olmuştur (2005 Kurtköy nüfusu 45686 olup, muhtarlık kayıtlarından alınmıştır). Şehirli nüfus özellikle Kurtköy üzerinde yoğunlaşarak, toplam nüfus içerisindeki payının artmasına Kurtköy'e özgü bazı nitelikler geliştirmiştir. Özellikle İstanbul içerisindeki dağılımda nüfusun farklı şekilde

dağıldığını göstermektedir. Kurtköy'ün sanayi ve hizmet imkanlarına sahip olması önemli ölçüde nüfus çeken bir merkez konumuna getirmiştir.

Kurtköy'de gerçekleşen şehirleşme hareketi, İstanbul'un banliyölere doğru genişlemesi yanında kırsal kesimden göç hareketleri, hepsi birden yörede gerçekleşen demografik bir olaydır. Nüfusun hızlı bir şekilde artması, Kurtköy'deki doğum ölüm dengesi, şekillindeki doğal artışın dışında göçler yoluyla gerçekleşmiştir. Kurtköy'e gerçekleşen bu göç hareketleri sonucu artan nüfus miktarı, hem yöredeki aktif nüfus değişiminde etkili olurken göçlerin olduğu merkezlerde de aktif nüfus miktarında da değişme meydana gelmiştir. Aktif nüfusun artması sanayi ve hizmet sektörünün gelişmesine etki ederken tarımın ortadan kalkmasına sebep olmuştur. Bunların yanında nüfusun sebep olduğu sosyalleşme olgusu gelişerek yeni bir kültürel topluluk oluşturmaya başlamıştır.

Kurtköy'deki eğim % 5–15 arasında değişmektedir. Bu eğimli arazi üniteleri güvenceli koşullar gösterdikleri için ulaşım sistemi bu sahaları daima tercih etmiştir. Yolların eğimlerinin fazla olmaması sebebiyle araçlara kolaylık sağlanması, yol yapımı için güzergah saptaması ve yol yapımında malzeme bulma kolaylıkları, yapılan yolların çeşitli nedenlerle çabuk bozulmaması ve bakım işlerinin daha kolay ve ucuz olması ve maliyet meselesinin diğer yollara göre düşük düzeyde kalması ve en önemlisi kar altında kalması dışında kışın bu yolların pek kapanmaması gibi bir çok önemli faktör kara ve demiryollarının bu eğim değeri içindeki arazi üzerinde güzergâh çizimlerine neden olmuştur. Böylece en yoğun yol şebekesi bu eğimlerin egemen olduğu sahalarda yer almaktadır. Bu eğimli arazilerde yoğun bir kır yerleşme düzeninin yer almasına neden olmuştur. Bu da yerleşme ve o yerleşme içinde yaşayan nüfusun kırsal düzeninin kurulmasını sağlamış ve eğim grubu içinde kalan sahalarda Türkiye'nin en güvenli tarım alanların meydan getirmiştir. Kuşkusuz kalabalık bir kır nüfusu ve onun yarattığı ekonomik uğraş düzeni, nihayet bu düzeni organize edecek kasaba ve kentler genellikle bu eğimli sahalarda yer almıştır. Bu yerler, ülkenin tarım, endüstri ve ticaret merkezlerini meydana getirmişlerdir (Tunçdilek, 1985, s.186-187).

Ülkemizde yerleşme noktalarında köy be şehir yerleşmeleri arasında net bir ayırıcı sınır çizilemez. Bununla beraber iş bölümündeki çeşitlilik yerleşme

noktasında toplanmış olan nüfusun sayısı ile orantılı görünür. Yani bir yerleşme noktasında nüfus arttıkça, orada tarımdan daha başka işlerle uğraşanlar çoğalır, geçim kaynakları çeşitlenir ve böylelikle, köyden, köy ile şehir arasında bir geçit meydana getiren–kasabaya ve nihayet gerçek manada şehre geçilir ve bu geçiş umumiyetle tedrici olur (Darkot, 1963, s.60). Kurtköy günümüzdeki yaklaşık 50000 nüfusu ve iş bölümündeki çeşitliliği ile şehirleşme yolunda önemli bir yol kat etmiştir.

Köy ve şehir kategorisindeki yerleşmeleri birbirinden ayırmak için dikkate alınabilecek kriterlerden birisi, yerleşmelere nüfuslarına göre sınıflarına ayırmaktır. Elbette nüfus sayısına göre yapılan şehir ve köy yerleşmeleri tasnifleri, memleketlere ve bölgelere göre çok değişmektedir. Hemen ifade edilmelidir ki, nüfus sayısının esas ana kriter kır yerleşmesi ve şehir arasında sınır tam olarak ayırmak için kafi değildir. Bir yerleşmenin nüfusu, her zaman şehir ve köylerin tespitinde kesin bir ölçü olmamaktadır. Buna rağmen eskiden beri Türkiye'de köy ve şehir kriterlerindeki yerleşmeleri tefrit etmek için nüfus konusu üzerinde durulmuştur. Ancak köy ile şehir arasında her kesin kabul edebileceği tek bir nüfus sayısı hala ortaya konulmuş değildir. Memleketimizde Köy ve Belediye İdare Kanunu'na 2000'den az nüfuslu yerleşmeler köy, 2000–20000 arasında nüfusa sahip olanlar kasaba ve 20000'den büyük olan yerleşmeler ise şehir kategorisine değildir. Halbuki D.İ.E. nüfus istatistiklerinde ise nüfus sayısına bakılmaksızın il ve ilçe merkezleri şehir sayılmıştır. Bazı coğrafyacilar 3000 nüfusu ayrıca bir sınır olarak düşünmüşlerdir. Mesela 5000 gibi daha büyük bir sayıyı tercih edenler, bu sınırdan durmayarak, şehircilerin çoğu gibi 10000 sayısını da görmüştür. Fakat nüfus sayısı tek başına şehir ve köy ayırımında yeterli gelmemektedir. Bunun için coğrafyacilar bu ayırmda nüfus kesafeti üzerinde durmuşlardır (Fransa'da km²'ye 500, İngiltere'de km²'ye 2500 kişinin üzerinde olan yerler şehir kategorisine girmektedir). Şüphesiz bir şehirde nüfus kesafetinin asgari hududu bölgeye ve zamana göre değişmektedir. Şehirlerin bulunduğu sahalarda binalar araziye hemen boşluk kalmayacak şekilde kaplamışlardır. Bunun yanında parklar, spor alanları, mezarlıklar, münakale ve sanayi tesisleri de şehir sahaları olarak kabul edilmektedir. Şehirlerin merkezi bir mevkiye sahip olmaları, yani bulundukları bölge dahilinde merkezi bir yerleşme hüviyetini iktisap etmeleri de izafi bir husustur (Göney, 1977, s.7-8-9-12).

Kurtköy özellikle 1990 yılından 2002 yılına kadar geçen sürede artan nüfusla birlikte yapılaşmanın hızlanması, sosyal tesislerin artması, hizmet ve sanayi sektöründeki gelişmeler, özellikle de Sabiha Gökçen Havaalanı'nın bitmesiyle birlikte ulaşım ve alt yapıdaki gelişmeler nüfusu 50000'e yaklaşan Kurtköy'ü her geçen gün şehir kategorisine daha da yaklaştırmaktadır. Göçlerle birlikte Kurtköy'deki örf ve adetlere bağlı olarak gelişmiş sosyal yapıdaki özelliklerin, değişik tesirlerle değişmesi ve şehirleşmesi burada yaşayan halkın şekillenmesine sebep olurken, bu durum ile farklı şehirselle sorunların ortaya çıkmasını da sağlamıştır. Yöreyle gelen insanların yurtlarını terk etmelerine etki eden temel faktör, buralarda yeni iş imkanlarına kavuşma isteğinden kaynaklanmaktadır. Geldikleri yerlerde de bu iş imkanlarını bulamadıkları anlaşılmaktadır.

Kurtköy'ün günümüzdeki yapısının oluşmasına etki eden temel faktör yörenin sanayi bölgesi olarak kabul edildikten sonra kurulan sanayi tesislerine bağlı olarak buraya gelen işçiler olmuştur. Bu duruma sanayinin büyük iş gücü ile olan bu bağılılığı yer yüzünde sanayi faaliyetleri ve nüfus dağılışı haritaların karşılaştırılması ile de ortaya çıkmaktadır. Sanayi faaliyetlerinin bütünü ile geniş işçi kütlelerine ihtiyacı genel bir özellik ise de bu hususun "sanayi tesisi yeri" üzerindeki etkileri sanayi kollarına göre değişiktir. Bazı sanayi kollarında işçi ücretleri önemsizdir. Aslında sanayi merkezlerine doğru hemen daimi bir nüfus akımı vardır. Çok defa kırlardan doğan bu iç göçlerle sanayi merkezleri işçi bakımından beslenir (Tümerterkin, 1972, s.148-149). Bu sebeplerden dolayı evini terk edip göç eden işçi şehir yerleşmesindeki hayatında umduğunu bulamamış olmaktadır. Özellikle işçinin sanayide ucuza çalıştırılması, işçilerin geçimlerini zor sağlayabildiklerinden ailelerin yada eş, dost, akrabaların küçük konutlarda birlikte sağlıklı ortamlarda yaşamalarına etki etmiştir, dolayısıyla sağlıklı ortamlarda geçim sıkıntısı içerisinde sosyal bir doku bozukluğuna etki etmiştir. Bu sebeple göç edenlerin şehirleşme yolunda iktisadi ve içtimai sıkıntılar yaşamak zorunda kalmışlardır.

Kurtköy'e göç edenlerin eski alışkanlıklarını terk edemediklerinden uyum problemi yaşadıkları gözlenmiştir. Sabiha Gökçen Havaalanı'nın yapımı ile altyapı ve sosyal imkanlarındaki gelişmeler görünümün daha planlı ve şehirselle

yapısındaki artma bu uyum problemlerini kısa zamanda ortadan kaldıracaktır. Ancak başlıca şehirselleşme sorunları olan, gecekondulaşma, gürültü ve çevre kirliliği çözülmesi gereken önemli sorun olarak görülmektedir. Konut projeleri ve kooperatifler bu sorunu yakın zaman kadar ortadan kaldıracaktır.

7.2.ÖNERİLER

Ülkemizde ulaşım imkanlarının gelişmesine bağlı olarak, kırsal kesimde ekonomik sıkıntılar çeken insanların, iş bulma imkanı ile yer değiştirmeye başlamıştır bu özelliği ile köy ve şehir yerleşmelerinin dokusunda da farklılaşma meydana gelmiştir. Bu farklılaşma şehir çevresindeki tarım arazilerinin işgaline ve bu sahalarda bitki örtüsünün tahrip edilerek, tarım arazilerinin yerine sanayi tesisleri ve binalarla doldurmuştur. Böylelikle gelişmekte olan şehirlerin banliyölerinde gecekondulaşma artarak şehirlerin dokusunda bozulmalara sebep olmuştur.

Kurtköy'ün 1965 yılına kadar geçimlerini tarım ve ormancılıktan sağlamakta idi. Ancak bu tarihten sonra yörenin sanayi sahası olarak seçilmesi ile birlikte yerine sanayi sektörüne bırakmıştır. Göç hareketleri de sanayi tesislerine bağlı olarak artış göstermektedir. Özellikle günümüze kadar devam eden yapısal değişimler sonucu tarımsal faaliyetler sona ermiştir. Ancak Kurtköy'ün geçirmekte olduğu bu değişim süreci sırasında bazı sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu sorunların başında barınma sorunu gelmiştir. Böylece yörede gecekondulaşma hızlanmıştır. Göç hareketleri ve gecekondulaşma 1990 yılından sonra maksimum düzeye ulaşmıştır. Günümüzde bu artışlar sebebi ile Kurtköy'de başta çöp sorunu olmak üzere çeşitli çevre sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca son 10 yıl içerisinde hizmet sektöründe Kurtköy'de önemli geçim kaynaklarını teşkil etmeye başlamıştır. Özellikle havaalanının hizmete girmiş olması yörede yapılaşma ve hizmet sektöründe de çeşitlenme de artma görülmüştür.

Bu tip değişimler Kurtköy'ün önümüzdeki yıllarda gelişen nüfus özelliğine rağmen köy–şehir arasındaki geçiş tipinden kurtararak tam anlamıyla bir kent görünümüne bürünecektir.

KAYNAKLAR

Adatepe M.F., Marmara Denizi'nin Dip verilerinin değerlendirilmesi, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 30, s. 168-169, İstanbul, 1995

Akkayan T., Türkiye'de İllerarası Göçler, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakóltesi Yayınları, Sosyal Antropoloji Bölümü Dergisi, Sayı.1, s. 59-85, Güz, İstanbul, 197

Akova İ., Türkiye'de Turizm Sektörünün Olanakları ve Ekonomik Fonksiyonları, İstanbul Üniversitesi Edebiyat fakóltesi Coğrafya Bölümü Coğrafya dergisi, sayı.6, s. 61,66,67, İstanbul, 1998

Ardel A., Klimatoloji Tatbikatı, İstanbul Üniversitesi yayını. , no:1123 , s.44,59,60 , İstanbul, 1965

Ardel A.,Umumi Coğrafya Dersleri; Klimatoloji, İstanbul Üniversitesi yayını, No:146, cilt.1, s.304, İstanbul, 1961

Aslan M., Pendik Çevre Sorunları, s. 3, Pendik Belediyesi, Pendik, İstanbul, 1998

Atalay İ., Türkiye Vejetasyon Coğrafyası, Ege üniversitesi Basımevi, s. 150,190, İzmir, 1994

Atalay İ., Mortan K., Türkiye Bölgesel Coğrafyası, s.86, İstanbul, 1997

Bilim ve Teknik Dergisi, İstanbul'da Olası Depreme Hazırlık Deprem Senaryoları; Sayı 384, s. 55-56, Kasım, 1999

Çağdaş M., Kartal Çevresinde Sanayi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakóltesi Coğrafya Enstitüsü, No 2417, s.9, İstanbul, 1974

Çevre Teknoloji Dergisi, Sanayi ve Çevre, İSO Çevre İhtisas Komisyonu, s.14, İstanbul, 1995

D.İ.E. 2000 yılı nüfus ve ekonomik raporları

Danişmend İ.H., Osmanlı Tarihi Kronolojisi, c.1, s.147-148, İstanbul, 1925

Darkot B., Şehir ayırımında Nüfus Sayısı ve Fonksiyon Kriterleri, İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü Dergisi, cilt 8, sayı.17, s.3-8, İstanbul, 1967

Darkot B., Türkiye İktisadi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, No 139, s.60, İstanbul, 1963

Darkot B., Türkiye İktisadi Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınlarından, No: 1001, s. 50,64,190, İstanbul, 1963

Doğanay H. , Türkiye Ekonomik Coğrafyası, s.384, İstanbul, 1995

Doğanay H., Türkiye Beşeri Coğrafyası, s.166, Ankara, 1994

Doğaner S., İstanbul'da Gemi İnşaa Sanayi, Türk Coğrafya Dergisi, sayı 28, s. 65–66, İstanbul, 1993

Doğaner S., Türkiye Turizm Ulaştırması, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, sayı.6, s.1-2-11-21, İstanbul, 1998

Dönmez Y., Kocaeli Yarımadası Bitki Örtüsünün Anahtarı, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Sayı. 22, s.81-92, İstanbul, 1977

Emiroğlu M., Türkiye Coğrafi Bölgelerine Göre Şehir Yerleşmeleri ve Şehirli Nüfus, Ankara Üniversitesi Dil Tarih-Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı 7, s.125-157, Ankara, 1975

Ercan Ö.A., Türkiye ile İstanbul'da Depreme Çözüm, s.4-65, İstanbul, 2003

Erel Levent T., Marmara Denizi Çevresinde 1950–1990 Yılları Arasında Şehirleşme, Türk Coğrafya Dergisi, sayı.27, sayfa.85–104, İstanbul, 1992

Erinç S., Jeoekoloji Açısından İstanbul Yöresi, İstanbul üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.23, s.283, İstanbul, 1980

Erinç S., İstanbul Boğazı ve Çevresi, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.20-21, s.9, İstanbul, 1974-1977

Eyidoğan H., Sismolojik bulgular açısından İstanbul'sa deprem tehlikesi; Bilim ve Ütopya, sayı 63, s.24-25, Eylül, 1999

Göney S., Şehir Coğrafyası 1., İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü yayını, no.91, s.7-8-9-12, İstanbul, 1977

Gözenç S.- Günal N., Türkiye'nin coğrafi bölgelerinde kır-şehir nüfusu ayrımı ile nüfusun 1/200000 ölçekli haritada yükselti kademelerine göre tespiti, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni, cilt.3, s.4, İstanbul, 1987

Gümüş E., İllerimizin Doğal Nüfus Artış Hızları Konusuna Bir Yaklaşım, Türk Coğrafya Dergisi, sayı.27, s.179-185, İstanbul, 1992

Güenal N., Marmara ve Ege Bölgelerindeki Kır Yerleşmelerinin Yükselti Kademelerine Göre Dağılımı, Türk Coğrafya Dergisi, sayı 28, sayfa 143-147, İstanbul, 1993

İ.S.K.İ. Haber Aylık Yayın; Yıl 4, sayı 44, s. 8, İstanbul, Ağustos, 1998

İ.T.Ü. Vakıf Dergisi, sayı 30, s 38, Aralık, 1999

İstanbul Bülteni 108, Büyükşehir Belediyesi Yayın Organı, yıl 5, sayı 21, İstanbul, s.21, Kasım, 1998

Karaboğan Hilmi H., Yeryüzünde Kontrol Altına Alınmayan Yerleşimler, Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı.9, no:9, s.82-83, Ankara, 1980

Kartal Meteoroloji İstasyonu Müdürlüğü rasat verileri, İstanbul, 2003

Kartal Ziraat Odası Kayıtları, Kartal, İstanbul, 1999

Koçman A., Türkiye İklimi, s.2-3-12-14-16, İzmir, 1993

Kurtköy İslah İmar Plan Raporu, Pendik Belediyesi Planlama Müdürlüğü, İstanbul, 1996

Oakes H., Türkiye Toprakları,s.137, İzmir, 1958

Pendik Belediyesi, Fen İşeri Müdürlüğü, 1994–1998 yıllarında yapılan faaliyet dökümü, İstanbul, 1998

Sabiha Gökçen Havaalanı; [www.pendik.bld.gov.tr/Sabiha Gökçen Havalanı](http://www.pendik.bld.gov.tr/Sabiha_Gokcen_Havalani), 2003

Selen H.S., Türkiye'de Köy yerleşmeleri ve şehirleşme ve şehirleşme hareketleri, Türk Coğrafya Dergisi, sayı.7-8, s.97, 1943

Sergun Ü., Dünya Nüfus Artışının Ülkeler Düzeyinde İncelenmesinin Ortaya Koyduğu Sonuçlar, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Dergisi, sayı.3, s. 37, İstanbul, 1992

Sergün Ü., Türkiye'de kent nüfusu ve kentleşme hareketleri, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni, sayı.10, s.39, İstanbul, 1993

Sergün Ü., Türkiye'de kırsal nüfusunun yükselti kademelerine göre dağılışı, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi, sayı 4, s.10, İstanbul, 1993-1996

Sür Ayhan.; Lokalklima ve Mikroklima, Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih–Coğrafya Fakültesi Coğrafya Araştırmaları Enstitüsü Yayını, sayı.9, no:9, s.17, Ankara, 1980

Şen E.; Kırsal çevrede gecekondulaşma, Ege Coğrafya Dergisi, sayı 4, s.135, İzmir, 1988

Tandoğan A., Demografik Temel Kavramlar ve Türkiye Nüfusu, s.62-63-65-78-79-80, Trabzon, 1998

Tanoğlu A., Nüfus ve Yerleşme, İstanbul Üniversitesi Yayınları, no:1183, sayfa..26-29-200-201, İstanbul, 1966

Tanoğlu A., Yerleşme Coğrafyası Esas Fikirler, Problemler ve Metot, Türkiyat Mecmuası, cilt.11, s.1-32, İstanbul, 1954

Taşlıgil N.; Türkiye'nin Havaalanları, Türk Coğrafya Dergisi, sayı 31, s.29-269, İstanbul, 1996

Tunçdilek N., Türkiye'deki kır yerleşmelerinin gelişimi ve evrimi, İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.23, s.23-24, İstanbul, 1980

Tunçdilek N., Türkiye'de Rölyef Şekilleri ve Arazi Kullanımı, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no 3, s.186–187, İstanbul, 1985

Tümertekin E., İstanbul'da Nüfus Dağılışı, İstanbul Üniversitesi Yayın no:2540, s.27, İstanbul, 1979

Tümertekin E., İktisadi Coğrafya, İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü yayını, no:67 , s.148-149, İstanbul,1972

Tümertekin E., İstanbul ve Çevresinde Sanayi, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, cilt 9, sayı.1, s.33-67, İstanbul, 1970

Tümertekin E., Türkiye Sanayiinde İşçi ve Muharrik Kuvvet, İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.11, cilt.6, s.104, İstanbul, 1960

Tümertekin E., Türkiye Sanayisinin Bünyesi ve Dağılışı, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.17, s.46, İstanbul, 1967

Tümertekin E., Türkiye'de Kademeli Göçler, İstanbul Üniversitesi Edebiyet Fakültesi Yayınları, Sosyal Antropoloji ve Etnoloji Bölümü Dergisi, sayı.1, s.47-57, Güz, İstanbul, 1971

Tümtekin E., Türkiye'de İç Göçler üzerine, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı.22, s. 29-42, İstanbul, 1977

Uzunçarşılı İ.H., Osmanlı Tarihi, cilt.1, s.183, Ankara, 1947

Yalçınlar İ., Türkiye Jeolojisine Giriş, İstanbul Üniversitesi. Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no.87, s.46, İstanbul, 1976

Yalçınlar İ., Türkiye Bünyesinin Ana hatları, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, cilt.2, sayı.3-4, s.54, İstanbul, 1952-1953

ÖZGEÇMİŞ

1972 yılında Kayseri'nin Tomarza İlçesi'nde doğdu. İlkokulu, ortaokulu ve liseyi Kayseri'de tamamladı. 1991 yılında, Marmara Üniversite, Atatürk Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi bölümünü kazandı. Bu bölümden 1995 yılında mezun oldu. Aynı yıl Milli Eğitim Bakanlığı tarafından İstanbul Kartal Semiha Şakir Lisesi'ne coğrafya öğretmeni olarak ataması yapıldı. 2006 yılında, daha önce girmiş olduğu Marmara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Coğrafya Öğretmenliği Bölümü'nden Yüksek Lisans Eğitimi aldı.Şu anda İstanbul ili, Kartal İlçesi, Semiha Şakir Lisesi'nde coğrafya öğretmeni olarak çalışmaktadır.