



SİLİVRİ'DE (İSTANBUL) KONUT YERİ SEÇİMİ VE ŞEHİR İÇİ

HAREKETLİLİK

Seren DOĞAN

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Üzeyir YASAK

Uşak

Mayıs, 2019

**SİLİVRİ'DE (İSTANBUL) KONUT YERİ SEÇİMİ VE ŞEHİR İÇİ
HAREKETLİLİK**

Seren DOĞAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Coğrafya Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Üzeyir YASAK

Uşak

Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Mayıs, 2019

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZETİ

SİLİVRİ'DE (İSTANBUL) KONUT YERİ SEÇİMİ VE ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİK

Seren DOĞAN

Coğrafya Anabilim Dalı

Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mayıs 2019

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Üzeyir YASAK

Bu çalışmada, İstanbul metropolü sınırları içinde gelişim gösteren Silivri şehrinde nüfusun şehir içi hareketliliği ve konut yeri seçimi üzerinde etkili olan faktörleri irdelemektedir. Tarihsel süreç içerisinde şehrin yaşamış olduğu mekansal büyüme süreci ve artan nüfus dikkate alınarak günümüz şartlarında şehir içi hareketlilik geçmişteki durumu ve gelecekteki eğilimleri ele alınmıştır.

Tezde Neo-klasik yaklaşımı temel alan modeller esas alınmıştır. Bu doğrultuda konut hareketliliğinde önemli bir unsur olduğu düşünülen Memnuniyet yaklaşımına göre konut tercihlerinde önemli bulma eğilimleri dikkate alınmıştır. Bu yaklaşımlar doğrultusunda Silivri şehrinde konut yeri seçimini etkileyen faktörler belirlenerek hanehalkının konut tercihlerinde önemli olduğu düşünülen faktörler analiz edilmiştir.

İstanbul metropolü içinde gelişen çalışma sahasında şehir içi hareketliliğin boyutlarını ortaya konmaya çalışılmıştır. Araştırmada literatür dikkate alınarak konuyla ilgili çalışmalar teori ve bulgular yönünden karşılaştırılmıştır. Hareketlilik analizleri sonucunda, erişilebilirliğin konut yeri seçiminde en önemli unsur olduğu tespit edilmiştir. Literatürün aksine konut özellikleri taşınmada ikinci unsur olarak belirlenmiştir. Literatürde konuta ait özelliklerin taşınmada en önemli unsur olduğu vurgulanırken Silivri'de erişilebilirlik konut özelliklerinden daha etkili bir faktör olarak tespit edilmiştir. Hareketliliğin en önemli üçüncü unsuru güvenlik faktörü olmuştur. Bu durum büyükşehirler için beklenen bir durum olarak kabul edilmiştir.

Silivri şehrinde hareketliliğin belirlenmesi doğrultusunda yapılan analizler neticesinde Silivri şehrinde geçmişteki hareketlilikte 20-40 yaş grubundaki hanehalkı en fazla konut değiştirdiği anlaşılmaktadır. Geçmişteki Hareketlilikte aylık gelir durumuna göre hareketliliğin en fazla 2000-6000 TL gelir grubu arasındadır. Eğitim durumuna göre hareketliliğin en fazla olduğu eğitim düzeyi Silivri şehrinde üniversite düzeyi olarak tespit edilmiştir. Hanehalkı sayısı arttıkça hareketliliğin azaldığı tespit edilmiştir. Silivri şehrinde taşınmada temel etken erişilebilirlik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak Silivri şehrinde konut yeri seçimi ve hareketliliği bağlamında yapılan analizlere göre etkili olan faktörler ortaya koyulmuştur. Silivri’de erişilebilirlik dışında konut özellikleri, güvenlik faktörü, konut çevresine ait özellikler ve sosyal ağlar ve ilişkiler şehir içinde gerçekleşen konut yeri seçiminin temel belirleyicileridir.

Anahtar Kelimeler: Şehir İçi Hareketlilik, Konut Yeri Seçimi, Silivri

ABSTRACT

HOUSING CHOOSE AN INTRA URBAN MOBILITY IN SİLİVRİ

Seren DOĞAN

Department of Geography

Social Sciences Institutes Uşak University, May, 2019

Advisor: Dr.Üzeyir YASAK

In this study, the factors that are effective on intra urban mobility and housing choose in the city of Silivri which develops within the borders of İstanbul metropolis have been studied. Considering the spatial growing of the city and it's population in the historical process, intra urban mobility has been handled in presenconditions with its past and future dimensions.

In the thesis, the models grounded on Neo-classical approach have been discussed. In this direction, the tendencies of housing based on complacency approach have been noted. Related to this point, the factors that affect house choosing in the city of Silivri have been determined and their effects on the preferences of the family members have been analysed.

The intra urban mobility has been presented within the developing working cite of İstanbul metropolis. In the research, considering the literature, the studies related to the topic have been compared according to theories and findings. According to mobility analysis, accessibility has been determined as the most important point in house choosing. Contrary to the literature, the features of a house have been determined as the second element of moving a house. While in the literature the features of a house is stated as the essential point of moving a house, in this thesis it has been found out that accessibility is the main element of moving a house in Silivri. Security, has been determined as the third important element of mobility. This situation is accepted as the expected out come of metropolis.

As a result of the previous researches which were carried out to determine the mobility in the city of Silivri, it is seen that the members of the families aged

between 20 and 40 have mostly changed houses. It is seen in the research that the past mobility was most active in the level of income between 2000 and 6000 Turkish Liras. As the education level of mobility, it is seen that the people who have a college degree have most moved in the city of Silivri. It has been determined that while the number of family has increased, the number of mobility has decreased. The basic factor in moving a house in Silivri has been determined as accessibility.

As a conclusion, the effective factors depending on the analysis in the context of house choosing and mobility in the city of Silivri have been found out in this thesis. Apart from mobility, the other factors that affect house choosing in Silivri have been determined as house features, security factors, features related to house environment and social networks and relations.

Keywords: Intra Urban Mobility, Housing Choose, Silivri.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI



ÖNSÖZ

“Silivri’de Konut Yeri Seçimi ve Konut Hareketliliği” isimli çalışma Silivri’de konut yeri seçimi, konut yeri seçimini etkileyen faktörler ve şehir içi hareketliliğin geçmişteki durumu ve gelecekteki yönünü belirlemek üzere ele alınmıştır. Bu nedenle konuya ilişkin literatür titizlikle incelenerek özellikle Coğrafya disiplini içinde ilgili literatür dikkate alınarak kapsamlı bir çalışma yapılmıştır.

Konut yer seçimi ve konut hareketliliği literatürü incelendiğinde konut politikalarının ve hanehalkı tercihlerinin zaman içinde değişim gösterdiği bireylerin sosyo-ekonomik durumlarının istek ve tercihlerinde belirleyici olduğu görülmüştür. Bu bağlamda hane halklarının farklı istek ve arzuları olmakta farklı konut ve konut çevrelerine yönelik hareketlilik meydana gelmektedir. Silivri şehri özelinde ele alınan bu çalışma kendinden önceki literatürü değerlendirerek kendinden sonraki çalışmalar için bir kaynak oluşturması ve İstanbul metropolü içerisinde yer alan şehirleşme hızının ve nüfus artışının hızlı olduğu Silivri şehrinde konut yer seçimi ve konut hareketliliğinin boyutlarını ve gerekçelerini belirlemeyi amaçlamaktadır.

Ele alınan tez çalışması büyük bir özveri sonucu ortaya çıkmıştır. Bu çalışmanın yapım aşamasında bilgi ve kaynak desteğiyle çalışmamın yürütülmesine ve oluşumuna katkıda bulunan saygıdeğer danışmanım, Dr. Öğr. Üyesi. ÜZEYİR YASAK’a teşekkürlerimi bir borç bilirim. Yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı şekillendiren Prof. Dr. Hasan KARA ve Doç. Dr. Mehmet Deniz’e tezime katkılarından dolayı teşekkürlerimi iletirim. Çalışmama veri ve kaynak temini açısından yardımcı olan ve beni kaynak bulmam açısından yönlendiren kamu kurum ve çalışanlarına da ayrıca teşekkür ederim. Hayatımın her anında destekçim olan aileme teşekkür ederim.

Seren DOĞAN

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Ad-Soyadı : Seren DOĞAN

Doğum Yeri ve Tarihi : Silivri/1993

Lisans Öğretimi :Uşak Üniversitesi

Yüksek Lisans Öğretimi :

Bildiği yabancı Diller :İngilizce

Bilimsel Faaliyetler :

Silivri’de İkinci Konut Turizmi, II. Uluslararası Sosyal Bilimler Araştırmaları Kongresi Özet Bildiriler Kitabı, s. 25, Bakü, 2017.

Morfolojik Bir İnceleme: Uşak’ta Kentsel Büyüme, Çeper-Kuşak Oluşumu ve Geçmişten Günümüze Değişen Kent Formu, III. Uluslararası Sosyal Bilimler Araştırmaları Kongresi Özet Bildiriler Kitabı, s.184, Üsküp, 2018.

Silivri’de İkinci Konutların Gelişimi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22 (4): 1785-1796, 2018.

İş Deneyimi :-

İletişim : seren_doan@hotmail.com

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
JÜRİ ve ENSTİTÜ ONAYI.....	vii
ÖNSÖZ.....	viii
ÖZGEÇMİŞ.....	ix
TABLOLAR LİSTESİ.....	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xv
HARİTALAR LİSTESİ.....	xvi
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ.....	xvii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Amacı ve Temel Sorular.....	4
1.2. Önceki Çalışmalar.....	6
1.2.1. Araştırma Konusuyla İlgili Çalışmalar.....	6
1.2.2. Araştırma Alanıyla İlgili Çalışmalar.....	11
1.3. Temel Kavramlar.....	12
1.4. Hipotezler.....	21
1.5. Araştırmada Karşılaşılan Zorluklar ve Araştırmanın Aşamaları.....	22
1.6. Tezin Organizasyonu.....	22
2. ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİK VE KONUT YERİ SEÇİMİ	
KURAMLARI.....	24
2.1. Ekolojik Temelli Kuramlar.....	25
2.2. Neo-Klasik Ekonomi Kuramı.....	27
2.3. Yaşam Döngüsü Kuramı.....	29
2.4. Marksist Kuram.....	30

2.5. Memnuniyet Kuramı.....	30
2.6. Tezin Dayandığı Kuramsal Çerçeve.....	32
3. SİLİVRİ ŞEHRİNİN GELİŞİMİ	35
3.1. Silivri’de Şehirselle Gelişim.....	35
3.1.1. 1950’ye Kadar Şehirselle Gelişim.....	38
3.1.2. 1950-1990 Dönemi Şehirselle Gelişim.....	42
3.1.3. 1990 Sonrası Şehirselle Gelişim.....	58
3.2. Silivri’de Şehir İçi Arazi Kullanımı.....	64
4.YÖNTEM VE VERİ	73
4.1. Örneklem Seçimi ve Özelliği.....	73
4.2. Soru Kâğıdının Geliştirilmesi.....	76
4.3. Anketin Uygulanması, Veri Girişi ve Veri Analizi.....	78
5. ARAŞTIRMA BULGULARI: SİLİVRİ’DE KONUT YERİ SEÇİMİ ve ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİK	80
5.1. Araştırmaya Katılanların Genel Demografik Özellikleri.....	80
5.2. Silivri Şehrinde Konut Yeri Seçimi ve Şehir İçi Hareketlilik.....	82
5.2.1. Geçmişte Şehir İçi Hareketlilik ve Konut Yeri Seçimi.....	83
5.2.1.1. Geçmişte Şehir İçi Hareketliliğin Nedenleri.....	91
5.2.1.2. Gelecekteki Şehir İçi Hareketlilik Eğilimleri.....	94
5.2.2.1. Gelecekteki Şehir İçi Hareketliliğin Mekânsal Doğrultusu.....	98
5.2.3. Şehir İçi Hareketliliği ve Konut Tercihini Etkileyen Faktörler.....	99
6. SONUÇ VE TARTIŞMA	105
6.1. Tartışma.....	109

6.2. Sonuç.....	113
KAYNAKÇA	116
EKLER	125



TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Yeniden taşınma nedenlerine göre hareketlilik sınıflandırması.....	18
Tablo 2. Silivri şehrinin yıllara göre nüfusu artış miktarı ve yıllık artış hızı (1935-2017).....	45
Tablo 3. Silivri şehrinde yıllara göre oturma izni verilen konutlar.....	60
Tablo 4. Silivri’de 2006-2018 yılları arasında verilen oturma ruhsatı ve inşaat ruhsatı sayıları.....	62
Tablo 5. Silivri şehrinde mahallelere göre konut, yazlık, işyeri, inşaat, arsa, kamu binaları, boş bina sayıları ve nüfus oranları.....	68
Tablo 6. Silivri şehrinde anketlerin uygulandığı mahalleler.....	74
Tablo 7. Silivri şehrinde uygulanan anketin kapsamı.....	77
Tablo 8. Örnekleme de yer alan katılımcıların betimsel istatistik sonuçları.....	81
Tablo 9. Silivri şehrinde katılımcıların geçmişteki hareketlilik sayı ve yüzdeleri.....	84
Tablo 10. Silivri şehrinde taşınan katılımcıların geçmişteki hareketliliğinde konut değiştirme sıklıkları.....	84
Tablo 11. Silivri şehrinde taşınan katılımcıların geçmişteki hareketliliğinde mahalle değiştirme sayıları.....	85
Tablo 12. Silivri şehrinde yaş gruplarına göre katılımcıların geçmişteki hareketliliği.....	86
Tablo 13. Silivri şehrinde aylık gelire göre geçmişteki hareketlilik durumu.....	88
Tablo 14. Silivri şehrinde eğitim durumuna göre katılımcıların geçmişteki hareketliliği.....	89
Tablo 15. Hanehalkı sayısı ile hareketlilik ilişkisi.....	90
Tablo 16. Katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenlerinin sınıflandırılması.....	91
Tablo 17. Silivri şehrinde katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenleri.....	92
Tablo 18. Silivri şehrinde yaş grubuna göre katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenleri.....	94
Tablo 19. Silivri şehrinde katılımcıların başka bir yere taşınma	

(gelecekteki hareketlilik) isteği.....	95
Tablo 20. Silivri şhrinde yaş grupları ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi.....	96
Tablo 21. Silivri şhrinde mülkiyet durumu ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi.....	97
Tablo 22. Konutta oda sayısı ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi.....	98
Tablo 23. Silivri şhrinde katılımcıların gelecekte taşınmak istedikleri mahallelere göre dağılımı.....	99
Tablo 24. Silivri şhrinde konut değiştirmede etkili olan değişkenlerin faktör analizi.....	101



ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Burgess ve Mckenzienin eş merkezli çemberler modeli.....	26
Şekil 2. Konut bileşenleri.....	32
Şekil 3. Silivri’de mahallelere göre sanayi dağılımı.....	55
Şekil 4. Silivri’de imalat sanayi dağılımı.....	55
Şekil 5. Silivri’de imalat sanayinin sektörel dağılımı.....	56
Şekil 6. Silivri’de fabrikaların sektörel dağılımı.....	57
Şekil 7. Silivri’de atölyelerin sektörel dağılımı.....	58
Şekil 8. Silivri şehrinde hareketliliği etkileyen faktörler.....	102



HARİTA LİSTESİ

Harita 1. Silivri'nin lokasyon haritası	36
Harita 2. Silivri şehrinin gelişimi	42
Harita 3. Silivri'de ikinci konut yoğunluğu	49
Harita 4. Silivri'de ikincil ve birincil konut yoğunluğu	51
Harita 5. Silivri şehrinde mahallelere göre sanayi alanı yoğunluğu	53
Harita 6. Silivri'de mahallelere göre konut yoğunluğu	61
Harita 7. Silivri merkez arazi kullanımı	66
Harita 8. Silivri'de mahallelere göre iş yeri yoğunluğu	67



FOTOĞRAF LİSTESİ

Fotoğraf 1. Silivri'nin ilk yerleşimini gösteren bir gravür.....	38
Fotoğraf 2. Silivri Kalesi 1910'lu yıllar.....	39
Fotoğraf 3. 1934 yılı Silivri sahili doldurulurken.....	40
Fotoğraf 4. 1961 yılı Silivri şehrinden bir görünüm.....	41
Fotoğraf 5. 1961 yılı E-5 karayolu ve Boğluca deresinin görünümü.....	43
Fotoğraf 6. D-100 karayolunun günümüzdeki görünümü.....	44
Fotoğraf 7. Silivri kıyı kesimindeki apartman konutlardan bir görünüm.....	46
Fotoğraf 8. Silivri merkez kıyı kesiminden bir görünüm.....	47
Fotoğraf 9. 2010'lu yıllar Silivri şehri ve D-100 karayolunun genel görünümü.....	59
Fotoğraf 10. Silivri Cumhuriyet meydanından bir görünüm.....	63
Fotoğraf 11. Silivri şehir merkezinde ara sokaklara bir örnek.....	63
Fotoğraf 12. Silivri şehir merkezinden bir görünüm.....	64
Fotoğraf 13. Silivri şehir merkezinden bir görünüm.....	69
Fotoğraf 14. Yenimahalle kiptaş toplu konut alanları.....	70
Fotoğraf 15. Fatih mahallesindeki eski konuta örnek.....	70
Fotoğraf 16. Boğluca deresi ve etrafındaki konutların geçmişteki halinden bir görünüm.....	72
Fotoğraf 17. Boğluca deresi ve her iki yanında bulunan konutların günümüzdeki görünümü.....	72
Fotoğraf 18. Merkezde Pirimehmetpaşa mahallesi apartman konutlarının görünümü.....	75
Fotoğraf 19. Yenimahalle'deki konut alanlarından bir görünüm.....	76

GİRİŞ

Türkiye’de şehirleşme hareketlerinin hız kazanmasıyla beraber şehir kır ayrımı belirgin derecede kendini göstermiş ve ülkenin belirli bölgelerinde şehirleşme yoğunluk kazanmıştır. Özellikle belirli birkaç şehrin şehirleşme hareketlerinde öne çıkmasıyla bölgesel gelişmişlik farkları artmış ve bu gelişmeler sonucu kırdan kente göç artış göstermiştir. Şehirde sanayi kollarının varlığı, sosyo-ekonomik özellikler, bireylerin iş bulma kaygısı ve refah düzeyi daha yüksek bir yerde yaşama isteği göç olgusunu arttıran en önemli faktörler olmuştur. Şehirleşme ve şehirleşme hareketlerinin sonuçları göçü arttırırken beraberinde birçok sorunu da doğurmuştur. Gecekondu mahallelerinin artışı çarpık kentleşme, altyapı eksiklikleri, sosyo-kültürel uyumsuzluk ve şehir kimliğinde değişime sebep olarak sosyal birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Şehir ve kırsal arasındaki farkların bireylerin kültür ve yaşayış tarzlarından dolayı şehir içinde uyumsuz bir şekilde dağılışına sebep olmuştur. Ortaya çıkan bu yerleşme düzenindeki farklılık şehir içinde ayrılmaya sebep olmuş beraberinde farklı alanlarda yaşama isteğini konut yeri seçimi tercihlerinde bir takım faktörleri ortaya çıkarmıştır. Konut sorunun büyük bir problem haline dönüşmesindeki en önemli faktör göç olgusu olmuştur (Yirmibeşoğlu, 1990).

Şehir içi hareketlilik ya da konut yeri seçimi, hanehalkının yaşadığı konuttan başka bir konuta yönelik hareketini kapsamaktadır. Bu durum kimi araştırmacılar tarafından göçle özleştirilerek göçün bir tipi olarak açıklanmaktadır. Şehir içi hareketlilik, hanehalkının şehrin bir bölgesinden farklı bölgesine olan hareketi sonucu meydana gelmektedir. Böyle bir hareket çoğunlukla birey ya da hanelerin bağlarının kopmamasını ve bireylerin mevcut işgücü piyasalarında bulunmasını sağlar. Şehir içi hareketlilik, uluslar arası, bölgeler arası, iller arası ve il içindeki hareketlerden kısa mesafede olmasına rağmen en yaygın hareket tipidir (Özgür ve Yasak, 2009).

Tüketim malı olarak değerlendirilen konut yeri seçimi süreci, hanehalkının bir başka konuta taşınma ya da kendi konutunda kalma kararlarını kapsayan çok yönlü bir olgudur (Özgür, 2009; Özgür ve Yasak, 2009). Bu bağlamda, şehir içi hareketliliği konu alan pek çok kuramsal çalışma yapılmıştır. Bu kuramsal çalışmalar zaman içerisinde değişim geçirerek gelişmektedir. Konut yeri seçimi kuramları ilk başlarda çevresel unsurları, sonrasında sosyo-ekonomik yapıyı, daha sonra ise

bireysel faktörleri öne çıkaran davranış modellerini benimsemiştir (Kocatürk, 2006; Özgür ve Yasak, 2009; Yasak, 2014). Konut memnuniyeti yaklaşımı, şehir içi hareketlilik kararı açıklamada en önemli kuramların başında gelir. Şöyle ki yerinden memnun olma ya da olmama durumu hareketlilik ve taşınma kararında etkili olmaktadır (Özgür, 2009).

Konut yeri seçimi kararları şehrin mekansal gelişim yönünü belirleyen en önemli etkenlerden biridir. Hanehalkının kendi sosyo ekonomik ve sosyo kültürel yapısına uygun bir konut çevresi arayışına girmesiyle birlikte konut ve konut çevresine yönelik talep ortaya çıkmaktadır. Bu durum konut piyasasında doğrudan ve dolaylı olarak bulunan her kesim için belirleyici bir hal almaktadır. Bu açıdan hanehalkının sosyo-ekonomik şartlar bağlamında hareketliliğinin sebeplerinin bilinmesi hanehalkının isteklerine karşılık verecek konut ve konut çevrelerinin planlamasına dönük önemli bilgiler sunmaktadır (Kocatürk, 2006:4).

Konut yeri seçimi ile ilgili yapılan metodolojik çalışmalarda önemli etkenlerden biride şehir içinde yer değiştirmenin iki yönüyle ele alınmasıdır. İlk olarak geçmişteki konut değiştirme sürecini irdeleyen aktüel hareketliliğin incelenmesi, ikincisi de gelecekte ki yer değiştirmeyi irdeleyen olası hareketliliğin incelenmesidir. Her iki yaklaşımın şehir içinde konut yeri seçiminin ne durumda olduğunu ve gelecekte meydana gelebilecek yönelimlere dair fikir öne süreceği muhtemeldir (Alkay, 2011; Yasak, 2014:4).

Şehir içi hareketlilik ve konut yeri seçimi, çoğunlukla Psikoloji, Sosyoloji, Coğrafya ve Şehir ve Bölge Planlama gibi disiplinler tarafından araştırma konusu olmuştur (Özgür, 2009; Kalelioğlu, 2013; Yasak, 2014). Bunun yanı sıra konut yeri seçimi, konut hareketliliği, konut çevresi özellikleri bağlamında konut araştırmaları farklı disiplinlerin etkisinde gelişme göstermektedir. Coğrafyacılar konut araştırmalarıyla ilgili farklı birçok konuda yayın üretmişlerdir. Dönemsel olarak farklı bakış açılarının ve coğrafi metodolojinin yön değiştirmesi neticesinde konut araştırmalarıyla ilgili çalışmalarda işlenen konular değişim göstermiştir. Bu durum coğrafi perspektife dönemsel olarak bakılmasını gerektirmektedir. Göç, konut seçimi, konut çevresi seçimi, şehir içi hareketlilik, konut memnuniyeti, şehir içi ulaşım konuları 1980'lere kadar coğrafyacılar tarafından yoğunluklu işlenen konut araştırmalarıdır (Clark, 1982; Brown, 1970). Son yıllarda bireysel isteklerin ve

bireylerin tercihlerinin ön plana çıktığı çalışmaların yapıldığı ve ikametgah hareketliliği çalışmalarının ikametgah memnuniyeti bağlamında kuramsal ve kavramsal olarak ele alındığı ampirik yayınlar coğrafyacilar tarafından yapılmıştır (Özgür ve Yasak, 2009; Özgür, 2009; Koç, 2012; Kalelioğlu, 2013; Kalelioğlu ve Özgür, 2013; Yasak, 2014; Yasak, 2015). Şehir içi hareketliliği baz alan kuramsal çalışmalar yapılmış ve genel itibarı ile coğrafyacilar konut araştırmalarında; konut yeri seçimi, ikametgah hareketliliği, konut çevresi seçimi, konut hareketliliği ile ilgili kuramların oluşturulması, konut tüketimi konularında çalışmalar yapmışlardır(Baker, 2003; Clark ve Withers, 2007; Özgür ve Yasak, 2009; Özgür, 2009; Koç, 2012; Kalelioğlu, 2013; Kalelioğlu ve Özgür, 2013; Yasak, 2014; Yasak, 2015).

Tez çalışmasının ana eksenini oluşturan şehir içi hareketlilik ve konut yeri seçimi konularında Türkiye ölçeğinde çeşitli yayınlar bulunmaktadır (Çubukçu ve Girginer, 2006; Dökmeci ve Berköz, 2000; Dökmeci vd., 1996; Dündar, 2002; Kocatürk ve Bölen, 2005; Marın ve Altınbaş, 2004; Özcan-Kocatürk, 2006; Yirmibeşoğlu, 1997;Çakır, 2006; Özgür, 2009; Özgür ve Yasak, 2009; Koç, 2012; Kalelioğlu, 2013; Kalelioğlu ve Özgür, 2014; Yasak, 2014; Yasak, 2015; Eceral ve Uğurlar, 2017). Yapılan çalışmaların çoğu 2000 sonrasında yapılmış olup, farklı disiplinler tarafından ele alınmıştır. Türkiye’de coğrafyacilar içinde ikametgah hareketliliği konusunda kuramsal ve kavramsal bir çalışma örneğini ilk defa Özgür ve Yasak (2009), tarafından literatüre kazandırılmıştır. Bu çalışmada, şehir içi ikametgah hareketliliği konusu kuramsal ve kavramsal olarak ele alınmıştır. Yasak (2014), “Türkiye’de Kent İçi İkametgah Hareketliliğine Bir Örnek: Uşak Kenti” adlı doktora çalışmasında kent içi ikametgah hareketliliği konusunu kuramsal ve kavramsal bağlamda inceleyerek coğrafyacilar için modern coğrafi bakış açısıyla ikametgah hareketliliği metodolojisini irdelemektedir. Ampirik bir çalışma da olan bu tezde Uşak’ta kent içi ikametgah hareketliliği aktüel ve olası hareketlilik olarak iki kısımda incelenmiştir. Bunun yanında ikametgah memnuniyeti bağlamında önerilen hareketliliği etkileyen faktörlerin uygunluğu test edilmiştir.

Kalelioğlu (2013), Bolu kentinde ikametgah memnuniyeti bağlamında kent içi hareketlilik isimli doktora çalışmasında kent içi ikametgah hareketini Bolu kenti örneğinde hanehalkının konut memnuniyeti ve konut yeri seçimi bağlamında incelemektedir. Bu çalışma, Bolu kentinde ikametgah memnuniyeti ve konut yeri seçiminde önemli bulunan memnuniyet faktörlerini ortaya çıkarmaktadır. Bu

araştırmanın sonuçları, konut ve konut çevresinin lokasyon seçiminde önemli bulunan memnuniyet faktör gruplarına göre hanehalkının yaşayabileceği en ideal konut özellikleriyle konut çevresi düzenini ortaya koymaktadır.

Tez çalışmasında, Özgür (2009), Özgür ve Yasak (2009), Yasak (2014) ve Kalelioğlu (2013) çalışmalarını göz önünde bulundurularak İstanbul metropolü içinde yer alan Silivri şehri özelinde konut yeri seçimi ve şehir içi hareketlilikte etkili olan faktörler irdelenmektedir. Silivri şehri İstanbul'un metropol özellikleri ve fonksiyonları dikkate alındığında, farklı konut tiplerini ve konut çevrelerini bünyesinde barındıran bir yerleşme olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sahip olduğu doğal güzellikler ve denizel kaynaklar neticesinde Silivri, İstanbul'daki kalabalık yaşantıdan uzaklaşmak isteyenler için cazip bir mekan haline gelmiştir. Özellikle D-100 karayolunun yapımından sonra gelişen ulaşım ağıyla beraber hızlı bir yapılaşma içine giren şehrin kıyı alanları ikinci konut alanı haline gelmiştir. Silivri şehrinin mekansal gelişiminde ikinci konutlar oldukça büyük bir paya sahiptir. Genel hatlarıyla İstanbul'daki geçmişten günümüze dek gerçekleşen hızlı kentleşme süreci Silivri'de de nüfus artışı ve mekansal büyüme eğilimlerini arttırmıştır. Turizm faaliyetleri ile birlikte dağınık bir şekilde gelişim gösteren sanayi faaliyetleri de Silivri'nin gelişmesinde etkili olmuştur. Bu süreçler neticesinde şehir göç alan ve nüfus artışının meydana geldiği bir yerleşme haline gelmiştir. Tüm bu süreçler şehir içinde farklı konut ve konut çevrelerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sonuç olarak Silivri şehrinde konut yeri seçimi ve şehir içi hareketliliği etkileyen faktörlerin tespiti önemli bulunmuştur.

1.1. Araştırmanın Amacı ve Temel Sorular

Şehirler her zaman değişim ve dönüşümün en yoğun yaşandığı yerlerdir. Şehirlerde meydana gelen değişimler insan kaynaklı hareketler olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsanların bireysel ya da toplu hareketi sonucu meydana gelen göç olayı çoğunlukla şehirlere yönelik bir eylem olması sebebiyle şehir içinde nüfusun hızlı büyümesine neden olmaktadır. Şehirlerde meydana gelen bu büyüme şehir içinde yerleşmeyi etkilemekte ve yönlendirmektedir. Şehir içinde hareketlilik, bireylerin bir alandan farklı bir alana olan yer değiştirmesini kapsamakta ve bu eylem sonucunda

şehir içinde yerleşim alanları etkilenmektedir. Bu bağlamda hareketlilik şehir içinde yerleşmenin doğrultusunu ve nüfus yapısına etki eden dinamik bir değişken olarak karşımıza çıkmaktadır (Yasak, 2014).

Konut talebinde en önemli belirleyicilerden biri demografik değişkenlerdir. Bu talebin oluşmasında etili faktörler ise gelir, konut maliyeti, konut sahipliği tercihleri, ekonomik koşullardır. Konut talebinin belirlenmesinde demografik değişkenlerin yanı sıra hanehalkı büyüklüğü, yaş durumu, ölüm- evlilik-boşanma oranları ve göç durumu da dikkat edilmesi gereken hususlardır (Karahan, 2008)

Şehrin mekansal gelişimini anlama açısından konut yeri seçimi, şehirdeki insanların göstermiş olduğu tutumun yalnızca bir bölümünü meydana getirmektedir. Buna karşılık şehirde meydana gelen alansal gelişimi etkilediği öngörülmektedir. (Yasak, 2014). Türkiye göç konusunun çok fazla incelendiği ülkelerden biri olmasına karşın, bu çalışmalar çoğunlukla iç göçler ve dış göçler olmak üzere iki ana başlık altında birleştirilebilen yayınlardan oluşmaktadır. Bu açıdan şehir içi hareketlilik, konut yeri seçimi, konut hareketliliği ve konut tercihleri bağlamında yayın sayısının arttırılmasına ihtiyaç vardır.

Küreselleşme bakımından şehirlerde, çoğunlukla metropol statüsündeki alanlarda meydana gelen gelişim süreci kaçınılmaz bir değişimi oluşturmakta şehrin mekansal örüntüsünü ve çehresini değiştiren birtakım yenileme ve ıslah faaliyetlerine sahne olmaktadır. Bu doğrultuda gelişim içinde olan, şehir sakinleri yaşanan mekansal değişim ve dönüşümden etkilenmektedir. Bu açıdan şehirselleşme hayat içinde hareketliliğin oranı bu gelişmelerden etkilenecek artmaktadır. Bu bağlamda şehir içi konut hareketliliği, günümüzde şehirleşme olgusunun önemli bir değişkeni olduğundan (Dündar, 2002; Yasak, 2014) günümüz ve gelecekte konuya ilişkin daha fazla araştırma yapılması kaçınılmazdır (Özgür ve Yasak, 2009). Bu çalışma belirli amaçlar doğrultusunda planlanmıştır. Silivri şehri özelinde bu amaçlar şu şekilde açıklanabilir.

1. Çalışma sahasında geçmişte yapılan hareketliliği tespit etmek.
2. Gelecekteki konut yeri seçimi eğilimlerini ortaya çıkarmak.
3. İnsanların taşınmada önemli buldukları faktörleri ortaya çıkarmak.

4. Bireysel özelliklerin (yaş, cinsiyet, sosyal statü, ekonomik refah, konut özellikleri vb.) geçmişteki ve gelecekteki hareketlilikle ne derecede ilişkili olduğunu ortaya çıkarmaktır.

1.2. Önceki Çalışmalar

1.2.1. Araştırma Konusuyla İlgili Çalışmalar

Rossi (1955)'nin konut yeri seçimi için oluşturduğu model, bu konuda yapılmış çalışmalar arasında en önemlilerinden biridir. Bu çalışmadaki teorik yaklaşım, konut yeri istekleri ve hanehalkına bakımından bu isteklerin farklılaşması temeline dayanmaktadır. Rossi, hanehalkının yaşamı boyunca geçirdiği olayların sonuç olarak yaşam döngüsünün, konut hareketliliği hakkında bilgi verdiğini ve gençlerin daha hareketli olduğunu belirtir (Rossi, 1955). Konut sahibi olmak, hareketlilikte büyük oranda etkilidir. İlerleyen yıllarda Grigsby (1963), hanehalkının yaşı, ırk, gelir, aile büyüklüğü ve iş yerine göre hanehalkıyla küçük ve yerel alışveriş merkezleri arasındaki hareket paternlerinde farklar bulmuştur. Pickvance, (1974) çalışmasında hareketlilik sebeplerini kuramsal bir modelini oluşturur ve test eder. Çalışmada, konut özelliklerinin hareketliliğin ana belirleyicisi olmadığı yani asıl etkenin hanehalkı olduğu vurgulanır (Pickvance, 1974).

Konut yeri seçimi ve hareketlilikle ilgili memnuniyeti esas alan birçok ampirik çalışmaya rastlamak mümkündür (Speare, 1974 Sell, 1983). Bu konudaki çalışmaların en önemli noktası genellikle konut, konut çevresi ve hanehalkı özelliklerinin memnuniyet/memnuniyetsizlik bağlamında açıklamak olmuştur (Kocatürk, 2003).

Speare (1974) memnuniyet ile ilgili çalışmasında stres üzerine bir model oluşturmuştur. Bu modelde stres, konut ihtiyaçlarındaki değişim sonucu oluşan memnuniyetsizlik halidir. Konut ihtiyaçlarını, hanehalkı büyüklüğü, sosyal ve fiziksel çevrenin farklılaşması üzerine temellendirmiştir (Speare, 1974). Hanehalkı sayısı, yaş, mülkiyet durumu ve konutta oturma süresi gibi etkenlerin konut memnuniyeti bakımından hareketliliği etkilediğini belirtmiştir (Speare, 1974). Konut hareketliliği konusuna ekonomistlerde önemli katkıda bulunmuştur. Ekonomistler genellikle, konut yeri seçimi ve konut ve konut çevresi kalitesinin nasıl oluşturulması

gerektiğini ele almış yani, konut piyasası çerçevesinde ilgilenmişlerdir (Yasak, 2014). Özellikle evlenme emeklilik ya da eşini kaybetme, çocuk sahibi olma gibi durumlar bireylerin konut edinme süreçlerinin temel belirleyicileri olarak kabul edilmiştir. (Yasak, 2014). Yaşam döngüsüyle ilişkilendirilen yukarıdaki genç nüfusun yaşlı nüfusa oranla daha hareketli olduğu tespit edilmiştir (Yasak, 2014).

Türkiye’de konut memnuniyeti ve konut yeri seçimi konularında yurt dışına nazaran daha az sayıda çalışma yapılmıştır. Yapılan çalışmalar da daha çok şehir bölge plancıları (Yirmibeşoğlu, 1997; Kocatürk, 2003; Kocatürk ve Bölen, 2005; Şenyapılı, 2006; Kellekçi ve Berköz, 2006; Uzun, 2006; Berköz, 2008; Karahan, 2008; Alkay, 2011; Eceral ve Uğurlar, 2017), sosyologlar (Demir, 1998, 1999; Uysal, 2002; Alver, 2007; Firidin-Özgür, 2006) ele almışlardır. Coğrafyacılar tarafından ise şehir içi konut yeri seçimi daha çok kuramsal yönüyle incelenmiştir (Tolun, 1980; Hayır, 2009; Özgür ve Yasak, 2009; Özgür, 2009; Koç, 2012; Kalelioğlu, 2013; Kalelioğlu ve Özgür, 2013; Yasak, 2014; Yasak, 2015).

Yirmibeşoğlu (1997) yapmış olduğu araştırmada, İstanbul’da konut talebi, hanehalkı hareketliliği, hanehalkının sosyo-ekonomik yapısına bağlı olarak konut yeri seçimi davranışları üzerinde çalışmıştır. Dökmeci ve Berköz (2000), İstanbul’da, hanehalkı büyüklükleri, farklı yaş grupları ve gelir bakımından, konut yeri seçimi nedenlerini ve mekansal dağılışını ele almışlardır. Marın ve Altıntaş (2004), Bir diğer çalışmada, Konut yeri seçimi ve iş tercihlerinin ulaşım etkileşimi bakımından inceleyerek nasıl şekillendiğini açıklamışlardır. Bu çalışmada ulaşımın konut ve işyeri tercihlerindeki etkileri analiz edilmiş ve sanayi alanları ve konut seçimlerinin ulaşımı ne şekilde yönlendirdiği açıklanmaya çalışılmıştır (Marın ve Altıntaş, 2004). Berköz ve Kellekçi (2006), yaptıkları çalışmada konut ve çevresel kalite memnuniyetini açıklaya kavramsal bir model oluşturmuş ve İstanbul metropol alanında, toplu konut bölgelerinde yapılan anketlerle konut ve çevresel kalite memnuniyetini etkileyen faktörler belirlenmiştir.

Bir diğer araştırmada Şehir ve bölge plancıları tarafından yapılmıştır. Araştırmada, Kayseri’de konut ve semt özellikleri, hanehalkı hareketliliği, yoğunluk özellikleri ve memnuniyet özelliklerinin konut yeri seçimi üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Neo-klasik yer seçimi kuramları ve davranışsal yaklaşımlar içinde ele alınmış bu çalışma, Konut seçim tercihlerine yönelik oluşturulan modellerin Türkiye

ölçeğindeki yansımalarının ortaya konulması bakımından da önemlidir (Kocatürk ve Bölen, 2005; Özcan-Kocatürk, 2006). Şenyapılı (2006) Ankara örneğinde yapmış olduğu çalışmada, ulaşım aksları tarafından meydana gelen konut yeri hareketliliği incelenmiş ve akslara doğru oluşan konut hareketliliğine katılan bireylerin sosyo-ekonomik özellikleri ve desantralizasyon olgusunun meydana getirdiği hareketliliği açıklanmaya çalışılmıştır. Çubukçu ve Girginer (2006) İzmir'deki toplu konut alanlarında, konut ve konut çevrelerini kullanıcı memnuniyet ya da memnuniyetsizliğine vurgu yaparak bireylerin beklentileri ve içinde buldukları durumların karşılaştırmalı analizleri yapılmıştır.

Türkoğlu ve diğerleri (2007), Kentsel yaşam kalitesi bakımından konuyu ele almış, hanehalkının istek ve arzuları, kamu hizmetlerinden yararlanma, yaşanan semtin ulaşım özellikleri, güvenlik faktörü gibi temel konular bağlamında şehrsel gelişme sürecinin değerlendirilmesini, yaşam kalitesinin çeşitli bileşenlerine dair tepki ve davranışları ile bunların birbirleriyle olan etkileşimlerini incelemiştir. Türkoğlu ve diğerleri (2007), konuya konut çevresinin kalitesi bakımından yaklaşırken; İstanbul'da nesnel göstergeler yardımıyla konut çevresinin kalitesini analiz etmeyi hedeflemiştir. Bu çalışmada, yüksek nüfus oranı, dengesiz gelir dağılımı, büyüme, kişi başına düşük gelir gibi göstergeler İstanbul'da büyük bir konut sorununun bulunduğu bulguları tespit etmişlerdir.

Bir diğer çalışmada, Es ve Akın (2008) tarafından, konut ve çevresinin nasıl olması gerektiği ve konut piyasası kapsamındaki konut açığı konusunu dikkate alarak konut memnuniyetini belirleyen faktörleri tespit etmiştir.

Salihoğlu ve Albayrak (2015), yapmış oldukları çalışmada konut iş yeri yer seçimi ilişkisi üzerine Gebze'de bir inceleme yapmışlardır. İlçede nitelikli iş gücünün artırılmasına yönelik kararın olası sonuçları tartışılmaktadır. Buradaki yaklaşım, mevcut durumda, Gebze'de işgücünün ağırlıkta olduğu kurumlardaki çalışanların yaşam alanları ile ilgi tercihlerinin incelenmesidir. Çalışmada odaklanılan konu Gebze'de çalışanların yaşam alanı tercihleri ve yaşam alanı memnuniyetinde hangi etmenlerin öne çıktığının, bu etmenlerin çalışan niteliği, işe ulaşım süresi, yaşanan şehir ve gelire göre nasıl değiştiğinin açıklanmasıdır. Bu amaçla Gebze'de farklı kurumlarda, değişik statülerde çalışanlara anketler uygulanmış ve sonuçları değerlendirilmiştir (Salihoğlu ve Albayrak, 2015).

Şehir içi göç ve nüfus hareketliliği ile ilgili çalışmalardan biri de Ankara ile ilgili yapılan, bireylerin şehirsiz alanlarda ki göç davranışlarını ve banliyöleşme bakımından inceleyen çalışmadır. Çalışma, banliyö yerleşmelerinin hangi süreçler sonucunda geliştiği, insanların nereden nereye taşındığı, banliyödeki sosyal ilişkiler ile bu alanlara yerleşenlerin fiziksel ve sosyal çevreyi nasıl algıladıklarını açıklamaya çalışmıştır (Demir, 1999).

Uysal (2002) ise Konya şehri ile ilgili çalışmasında kırdan kente göç edenlerin değişen ekonomik seviyelerine göre farklı semtlere yöneldiklerini belirlenmiştir. Şehir içinde yer değiştirmek isteyenlerin yaşadıkları ortama ait sosyal ve fiziksel çevreye bakış açıları ile ekonomik nedenlerin etkili olduğu görülmüştür. Konya ile ilgili bir diğer çalışmada ise şehir içi hareketliliğini etkileyen mekansal ayrışma ve şehir içinde konut farklılaşması süreçleri bağlamında, konuta bağlı ayrışmanın site kültürü ve rezidans anlayışı ile pekiştiği görülmüştür (Alver, 2007). Firidin-Özgür (2006), İstanbul ile ilgili çalışmasında, mekansal ayrışmanın, yeni konut çevrelerinin kent içinde yer değiştirme süreçlerini etkilediğini belirtmiştir.

Denker (1980), Türkiye’de coğrafyacılar içinde ilk olma özelliğine sahip olan çalışmasında, kuramsal olarak davranışsal coğrafya bağlamında uluslar arası literatürü değerlendirmiştir. Hayır (2009), ise ampirik bir çalışma yaparak İstanbul-Başakşehir örneğinde şehrin göç süreçlerini analiz etmiştir.

İlk defa konut memnuniyeti ve ikametgah hareketliliği konusu kavramsal ve kuramsal çerçevede (Özgür ve Yasak, 2009; Özgür, 2009) araştırarak literatüre katkıda bulunmuşlardır. Özgür ve Yasak (2009), ilk defa göç, ikametgah hareketliliği ve yeniden yerleşme ile ilgili literatürü gözden geçirerek şehir içi ikametgah hareketliliği konusunu kuramsal bir çerçeve de sunmuşlardır. Bunun yanında Özgür’ün (2009) diğer bir çalışmasında, ikametgah memnuniyeti ve ikametgah hareketliliği hakkındaki literatürü incelemekte ve ikametgah hareketliliği ve ikametgah memnuniyeti arasındaki ilişkileri anlamak üzere kavramsal bir çerçeve sunmuştur. Aynı yıl Kalelioğlu (2013), tez çalışmasında, kent içi ikametgah hareketliliği konusuna katkıda bulunmayı, Davranışsal ve Sosyal coğrafya perspektifiyle ve ikametgah memnuniyeti bağlamında hareketliliği, konut, semt, hanehalkı ve sosyal çevre özelliklerinin farklı etkilerini ortaya çıkarmaya çalışmıştır. Ayrıca hanehalkının sosyo-ekonomik ve demografik göstergelerinin memnuniyet

faktörleri üzerindeki etkisi belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmada özellikle ikametgah memnuniyeti yaklaşımını esas alan çeşitli karar verme modelleri kullanılarak coğrafi anlamda kent içi ikametgah hareketliliği incelenmiştir. Çalışma Bolu’da memnuniyet yaklaşımı dahilinde kent içinde gerçekleşen nüfus hareketliliğinin coğrafi yönünü tespit ederek hem kent içi hareketlilik mekanizmasının anlaşılmasına hem de konut kariyeri ile bağlantılı olarak konut sektörünün planlanmasında önemli ipuçları sağlamaktadır.

Coğrafyacılar içinde bir diğer çalışmada Koç (2012), tarafından ikametgah hareketliliği konusunda ele alınmıştır. Çalışmada, Samsun’da ikametgah değişikliği eğiliminde hangi faktörlerin etkili olduğu, kent içi hareketliliğin hangi semtlerde yoğunlaştığı ve yönünün hangi doğrultuda olduğu belirlenmeye çalışılmıştır. Kentte taşınma eğiliminde olan bireylerin ne gibi beklentilerinin olduğunun, taşındıkları zaman beklentilerini karşılama derecesini ne ölçüde gerçekleştirdikleri açıklanmaya çalışılmıştır.

Zarandi ve Daroudi (2016), yapmış oldukları çalışmada konut hareketinde ekonomik görünümü dikkate alarak hanehalkının konut hareketinde etkili olan faktörleri açıklamaya çalışmışlardır. Nitel bir çalışma yürüten Zarandi, ve Daroudi, (2016), Tahran şehrinde memnuniyet ve memnuniyetsizlik kavramlarına da dikkat çekerek hanehalkının ekonomik yetkinliğine oranla konut ve mahalle hareketlerinin bileşenlerini açıklamaya çalışmıştır. Bu çalışmada gelir seviyesine ve mülkiyet sahipliğine göre hareketlilik sonuçları aktarılmıştır. Ekonomik refah düzeyi yüksek olan bireylerin düşük olanlara oranla hareketlilikte daha aktif olduğu belirtilmiştir.

Bir diğer çalışma, Şehir ve Bölge Plancılar Eceral ve Uğurlar (2017) tarafından yapılan ve Ankara’da konut hareketliliğini etkileyen faktörleri açıklayan çalışmadır. Ankara örneğinde Konut hareketliliği bireysel ve hanehalkı özellikleri çerçevesinde yaşam döngüsü, yaşam seyri, mülkiyet durumu, konut memnuniyet gibi faktörlerle ilişkilendirilmektedir. Metropol kent içerisinde farklı sosyo-ekonomik yapılardan konut çevrelerine anket uygulanarak sonuçlar analiz edilmiştir. Ankara’da konut çevresinin konutta oturma süresinin konut mülkiyeti gibi etkenlerin hareketlilikte etkili olduğu ortaya konulmuştur. Gelir grubuna göre ise ekonomik refahın yüksek olduğu hanehalkında hareketliliğin azaldığını belirtmişlerdir.

1.2.2.Araştırma Alanıyla İlgili Çalışmalar

Tezimizin araştırma sahası olan Silivri şehri ile ilgili yapılan çalışmalar, çalışma sahasının tarihi (Akkaya, 2010) Coğrafyası (Erdoğan, 1992) kıyı yönetimi ve kıyı kullanımı (Sabancı, 1995; Üzmez, 2006) tarımı (Şahbaz, 2010; Kayabaş, 2016) Hidrojeolojisi, botaniği, zoolojisi, jeolojisi, çevre sorunları, mimarisi (Çopuroğlu, 1997; Erdoğan, Eren, ve Oktay, 1999; Özata, 2006; Albayrak, 2011; Turan, 2013; Dilber, 2010; Tezel, 2017) ulaşımı, turizmi, nüfusu, şehirleşmesi, fonksiyonları, yerleşmesi (Tolun, 1970; Özgüç, 1975; Hayır, 1991; Sertkaya. D, 2011; Sertkaya. D, 2009; Ayhan, 2016; Üçoş, 2016; Üçoş, 2017; Yasak ve Doğan, 2017; Üçoş, 2017; Yasak ve Doğan, 2018) ile ilgili yapılmıştır.

Bu bölümde incelemiş olduğumuz çalışmalar içinden araştırma sahasının gelişimini ve yerleşmesini anlamamızda yardımcı olacak olan kaynaklar ele alınarak aktarılmıştır. Silivri şehrinin ulaşım ve yerleşme dokusunun incelenmesi açısından birkaç önemli kaynak bulunmaktadır. Bu kaynaklardan, Üçoş'un (2016) yapmış olduğu tez çalışmasında Silivri şehrinin gelişimi, ilk yerleşme çekirdeğinin oluştuğu tarihi çağlardan günümüze kadar olan süreç aktarılmıştır. Şehrin tarihte önemli bir yerleşme olması ve ticaret faaliyetleri ve günümüz fonksiyonları ile yerleşme dokusu açıklanmıştır. Çalışma da sahanın sorunları üzerinde durularak bunun için çözüm önerileri üretilmiştir. Üçoş (2017), bir diğer çalışmasında Silivri'nin yerleşme tarihini ve mesken özelliklerini ele almıştır. Çalışmada yerleşme tarihi ile Silivri geleneksel mesken yapısı ve günümüz yapı dokusu incelenerek günümüze kadar nasıl bir gelişim izlediği ve nedenleri ortaya konulmuştur. Üçoş (2017), Silivri ilçesinin fonksiyonları çalışmasında ise şehrin hakim fonksiyonlarını ve zaman içinde ulaşım ağlarıyla beraber gelişen fonksiyonlar üzerinde durmuştur.

Bunun yanında, Hayır'ın (1991), yapmış olduğu çalışmada yerleşmenin ulaşım ağları ile gelişimi ve E-5 karayolunun yerleşme üzerindeki etkileri ortaya konulmuştur. E-5 karayolunun kırsal dokudaki etkileri incelenerek ulaşım ağının Mimarşinan-Silivri bölümünde ne şekilde etkili olduğu binaların özellikleri ve fonksiyonlarının durumunu aktaran bir tez çalışması yapmıştır.

Sabancı'nın (1995) yapmış olduğu çalışmada ise kıyı kullanımının bir turizm yerleşmesi olan Silivri'de ne şekilde olduğu ve bunun yerleşmeler üzerindeki etkileri irdelenmiştir. Silivri'de ikinci konutların yerleşme dokusu içindeki durumunu

açıklamaya çalışmıştır. Ayhan'ın (2016) İstanbul'da ulaşım sistemiyle yerleşme arasındaki etkileşimi ortaya koyduğu çalışmada Silivri bölümünde ulaşım kademelenmesinin şehrin gelişimde ne derece etkili olduğu ve ulaşım ağları ile ilgili bir inceleme yapılmıştır.

Sertkaya (2009)'nın Silivri şehrini konu alan çalışması, sahanın nüfusu ve nüfus gelişimi hakkında önemli bilgiler vermekte ve yerleşme dokusunu da inceleyerek tarihsel süreç içinde gerçekleşen sosyal siyasi ve ekonomik faktörleri göz önünde bulundurarak İstanbul metropolü sınırlarına dahil Silivri de nüfusun gelişim ve değişimini aktaran bir inceleme yapmıştır. Sertkaya (2011), bir diğer çalışmasında Silivri'de turizm olgusunu irdelemiştir. Bu çalışmada Silivri'de turizm faaliyetleri ve turizmin geçmişten günümüze kadar geçirdiği değişimi ve Şehrin turizm faaliyetlerinin geliştirilebilmesi için çözüm önerileri üretilerek sahada ekonomik anlamda kalkınmanın sağlanacağı belirtilmiştir. Ulaşım ağlarının turizm açısından önemi ve yerleşmede etkileri ortaya konularak Silivri'deki turizm faaliyetleri açıklanmıştır. Erdoğan (1992)'in çalışmasında Silivri şehrinin fiziki ve beşeri coğrafyası incelenerek, değerlendirmelerde bulunulmuştur.

1.3. Temel Kavramlar

Hanehalkı: Hanehalkı, bireyler arasında akrabalık bağı bulunsun yada bulunmasın aynı konutta yaşayan ekonomik gelir ve giderleri birlikte olan bir yada birden fazla kişiyi kapsayan topluluktur (Yükseler ve Türkan, 2008). Konut yeri seçimi konut hareketliliği çalışmalarında karşımıza çıkan önemli bir diğer kavram hanehalkıdır. Hanehalkı konut yeri seçiminde etkin rol sahibi olmakta hanehalkı özellikleri yaşanılacak konutu belirlemede önemli bulunmaktadır. Nitekim Rossi (1955), genel konut hareketliliğinde hanehalkı özellikleri ve yaş etkeninin en önemli belirleyiciler olduğunu vurgulamıştır. Konut hareketliliği literatüründe, hanehalkının yaşının hareketliliği arttıran bir etken olduğu vurgulanmış genç yaştaki bireylerin ileri yaşlara oranla daha fazla hareketlilik isteğinde olduğu görülmüştür. Bu oran yaşlılık döneminde tekrar artabilmekte ve büyük konutta yaşayan bireylerin daha küçük konutlara taşınma eğiliminde olduğu belirtilmektedir.

Göç: Göç farklı birçok disiplin tarafından incelenmekte, bu durum farklı bakış açılarından yapılan tanımlamaları ortaya çıkarmaktadır. Göçü tek bir tanımla aktarmak bu sebeple mümkün olmamakta bununla beraber göçün sosyo-ekonomik ve sosyo- kültürel birçok sebep ve sonucu olması farklı disiplinlerin araştırma alanına girmesini sağlamaktadır. Göç, bir idari sınırı geçerek ikamet yerini sürekli veya belirli süreliğine değiştirme olayı olarak aktarılmaktadır. İnsanların bir alandan farklı bir alana göçü önemli bir coğrafi olgudur. Göç olgusu nüfusun dağılımını etkilemektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2011).

Yer değiştirme ve taşınma hareketleri ile göçü birbirinden ayırmak için devamlı veya geçici olmak üzere yapılan ayırma şekline sıkça rastlanır. Bireyin oturduğu yerden başka bir yere hareket etmesi olan göç, gündelik yaşantıda meydana gelen; işe gitme, tatile gitme veya ziyaret etme olaylarının dışındadır. Göçün en önemli özelliği yaşanılan yerin sürekli bir biçimde terk edilmesidir (Tümertekin ve Özgüç, 2011).

Konut yeri seçimi ve konut hareketliliği konusunda önemli bir noktada bulunan göç hareketlilik ile aynı ya da farklı anlamlarda da kullanılmaktadır (Brown ve Moore, 1970; Dündar, 2002; Clark ve Withers, 2007). Göç ve konut hareketliliği kavramlarının farklı anlamlarda aktarıldığı birçok kaynak mevcuttur (Rossi, 1955; Sabagh vd., 1969; Speare, 1974; Clark ve Onaka, 1984; Clark vd., 1986). Bu ikilik göç ve hareketliliğe farklı bakış açılarının yaptığı vurguların karmaşıklaşmasını sağlamakta ve ayırımı gerekli kılmaktadır. Göç ve hareketlilik kavramlarının farklılıklarını anlamak açısından ve çalışmanın gidişatını anlaşılır kılmak ve de konut hareketliliğinin anlaşılması için bu iki kavram ele alınmaktadır.

Göçle ilgili yapılan çalışmalar çoğunlukla uzaklık faktörünü öne çıkarmaktadır. Bu bağlamda ülke sınırları içinde gerçekleşen göç hareketliliği iç göçü anlatırken, ülke sınırlarını terk edip farklı bir ülkeye yönelik olan göç hareketliliği ise dış göçü kapsamaktadır (Roseman, 1971; Lewis, 1982; Weeks, 2002). Başka bir ifadeyle, “bir yerde yaşayan insanların özgür iradeleriyle yaşam yerlerini, uzun süreler için başka yerlerde yaşamak üzere değiştirmeleri ve yeni yaşam yerlerine uyum sağlama süreci olarak da ifade edilmektedir” (Tekeli, 2006:69).

Göç, sadece yerleşim yerini değiştirmek değil bunun yanında farklı birçok faktörü içinde barındıran bir olgudur. Bireyi göçe sevk eden etmenler, sosyal hayattaki farklılıklar, lokasyon değişimi, göçe ilişkin tercih ve kararlar, göçle gidilen yerde kalma süresi gibi faktörler gibi bağımsız değişkenleri bir arada bulundurmakta ve bunlara farklı disiplinler açıklık getirmeye çalışmaktadır. Bu sebepten tek ve kapsamlı bir tanımlamaya ulaşmak güçleşir.

Göçü süreçlerinin anlaşılabilir olması adına göçle ilgili farklı birçok teori geliştirilmiştir. Bu teorilerin ortaya çıkışının altında yatan temel belirleyici ise olası hareketlilik düşüncesindeki insanların tercih ve isteklerinin göç bağlamında analiz edilmesidir (Özcan, 2016). Bu teoriler ilk 19. Yüzyılda ortaya çıkmış ve farklı disiplinlerden teoriler ortaya atılmıştır. Bu teorilerden ilki Ravenstein'in Göç Kanunları adlı iki makale halinde yayınladığı kuramsal çalışmasıdır.

Ravenstein (1985)'in Göç Kanunları çalışması göç ile ilgili ilk çalışma özelliğindedir. Bu çalışmada göçü yedi kanun üzerinde temellendirmiş ve göç çalışmaları için nitelikli bir öncü kuramsal çerçeve oluşturmuştur. Çalışma endüstrileşme ve kentleşme olgularına odaklanarak, endüstrileşme ekseninde artan iş imkanları ve ulaşım ağlarının insanları göçe yönelttiğini ve insanların daha iyi yaşam standartları için göç ettiğini vurgulamıştır. Ravenstein, Göç Kanunları (The Laws of Migration) çalışmasında yedi tane göç kanunu belirlemiş ve bunları açıklamıştır. Bu kanunlar;

1. Göç ve mesafe
2. Göç basamakları
3. Yayılma ve emme süreci
4. Göç zincirleri
5. Doğrudan göç
6. Kır kent yerleşimcileri farkı
7. Kadın erkek farkı

Ravenstein uluslar arası göçü de ekonomi temelli ele almış ve endüstrileşme hareketlerinin gelişmesi kentleşme hızı gibi temel gelişme faktörlerinin göçte belirleyici olduğunu vurgulamıştır (Yalçın, 2004; Özcan, 2016). Ravenstein'in

ekonomi temelli çalışması sonraki çalışmalara örnek teşkil etmesi kuramsal çalışmalara altlık oluşturması sebebiyle önemli bir konumda bulunmaktadır.

Lee (1965)'nin Göç Teorisi (A The of Migration) itme-çekme kavramlarının teorik olarak kuramsallaştırılmasını içermektedir. Bu çalışmasında Lee göçte etkili olan itici ve çekici faktörleri vurgulayarak, göçte etkili olan olumlu ve olumsuz etkenlere dikkat çekmiştir. Lee, çalışmasında göç kararında ve göç sürecinde belirleyici olan faktörleri şöyle açıklamıştır (Lee, 1966; Çağlayan, 2006). Lee (1966), çalışmasında göç üzerinde etkili olan faktörleri pozitif, negatif ve nötr olarak kategorize etmiştir. Bireyin buldukları yerde kalmaya sevk eden faktörler pozitif, göç hareketine sevk eden faktörler negatif ve son olarak bireyde bir etki bırakmayan göç üzerinde olumlu yada olumsuz herhangi bir önemi olmayan faktörler ise nötr olarak ifade edilmiştir (Lee, 1966).

Bir diğer göç çalışması Peterson (1958)'un yapmış olduğu çalışmadır. Peterson itme-çekme faktörlerinin asıl sebeplerini irdelemekte; bireysel farklılıkları öne çıkararak, sosyal ve ekonomik faktörlerin de göç üzerinde etkili olduğu üzerinde durmuştur. Göçü iç ve dış göç olarak ele alarak teorisini oluşturmuştur.

Peterson Eğer her insan aynıysa doğası gereği neden bazıları göç ederken diğerleri göç etmiyor sorusunu başlangıç noktası olarak almakta çalışmasına bu teze başlamaktadır. Çalışmasını beş göç tipi ile kategorize eden Peterson bireysel özellikleri ve ekonomik temelli sınıfsal farklılıkları göz önünde bulundurarak teorisini oluşturmuştur. Bu göç tipleri şu şekilde aktarılmaktadır;

- İlkel göç
- Zorakive yönlendirilen göçler
- Serbest Göç
- Kitlesele göç (Özcan, 2016)

Stouffer'in teorisine ise göç olgusunu matematiksel kuramsal bir çerçeve ile sunmuş Bireysel faktörleri ve göçe sevk eden sebepleri açıklayarak, Göç mesafesinin önemli bir değişken olduğunu vurgulamıştır. Kesişen Fırsatlar Kuramı olarak isimlendirdiği teorisinde, Kentleri çekim merkezleri olarak belirlemiş ve kentlerin çekim etkilerinin göç mesafesi ile birlikte ele alınmasını öne sürmüş ve göç olgusunda önemli hususları şöyle açıklamıştır. Göç edilecek mesafe, göç edilecek

yerdeki imkanlar ve imkanların büyüklüğüdür. Bu hususlardan en önemlisi ise mesafe olarak belirlenmiş ve çekim etkilerine vurgu yapılmıştır (Özcan, 2016).

Zelinsky, “Hareketlilik Geçiş Hipotezi” teorisinde, göç olgusunu toplumsal değişimler ile göç arasındaki bağıntının, toplumun içinde bulunduğu şartlar gözetilerek tarihsel sürece yayılmış şekilde açıklayarak teorisini oluşturmuştur. Zelinsky teorisinde modernleşmenin bireysel hareketliliklerde belirleyici olduğunu vurgulamış, gelişmişlik seviyelerine göre ortaya çıkan göçleri beşe ayırarak kategorize etmiştir (Özcan, 2016).

1. Modernleşme öncesi geleneksel toplumda göç (1. Aşama)
2. Erken geçiş toplumunda göç (2. Aşama)
3. Geç geçiş toplumunda göç (3. Aşama)
4. İleri toplumda göç (4. Aşama)
5. Geleceğin süper ileri toplumunda göç (5. Aşama)

Hoffmann (1981)’ın ileri sürdüğü teori de ise göçe ilişkin, bireylerin olumsuz koşullardan daha iyi koşullara erişme isteği vardır. Bireyin kendince önemli bulduğu eksikleri giderme isteği ve siyasi (iktidar) problemlerinden kaçma isteği ile meydana gelmektedir. Birey daha iyi standartlara kavuşma isteğinde olmakta ve prestij kazanma eğilimindedir. Bu istek ve arzuların göç edilen yerde gerçekleşmesi zor olarak belirlenmektedir. Çünkü göçmenler gittikleri ülkelere göre farklı yapılarla karşılaşmakta ve yükselme şansı orada yaşayan bireylere oranla çok daha az olduğunu vurgulamaktadır. Bu teori göç olgusunu ele alırken ekonomik ve sosyal faktörleri göz önünde bulundurmakta ve bireylere göç edilecek merkez hakkında bilgiler vermektedir (Özcan, 2016). Bu anlamda kapsamlı bir teori olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konut yeri seçimi/Şehir içi hareketlilik: Şehir içi hareketlilik¹, şehirsal alan içinde bireyin bir yerden başka bir yere taşınması ile gerçekleşmektedir (Özgür ve Yasak, 2009). Bu hareketlilik bireyin konutunu değiştirmesi ile ilişkili olduğu için birey çoğunlukla sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda kendi konut çevresine

¹ İlgili coğrafi çalışmalarında genel olarak ikametgah hareketliliği kavramı kullanılsa da (Özgür ve Yasak, 2009; Özgür, 2009; Koç, 2012; Kalelioğlu, 2013; Kalelioğlu ve Özgür, 2013; Yasak, 2014) bu çalışmada “şehir içi hareketlilik” kavramı tercih edilmiştir.

yakın olan lokasyona yönelik bir taşınma eylemi gerçekleştirir (Özcan-Kocatürk, 2006).

Şehirleşme, toplumsal değişme sürecini kapsayan, sanayileşme ve ekonomik gelişmeler ekseninde sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel gelişmeleri de içinde barındıran şehirselleşen alanların çoğalması ile meydana gelen nüfus birikim süreçlerinden oluşmaktadır (Keleş, 1998). Şehir içinde gerçekleşen hareketlilik olgusunu anlamada şehrin geçirdiği değişim ve dönüşümde önemlidir. Şehirlerde meydana gelen gelişmeler bireylerin hareketliliğini etkilemekte bireyler mekansal anlamda şehir içinde istek ve arzularına göre hareket etmektedir. Demografik gelişim sürecini kapsayan şehirler endüstrileşme hareketleri ve ekonomik kalkınma ile daha geniş alanlara yayılmaktadır.

Hanehalkının bu gelişmeler ışığında ve kendi sosyo-kültürel ve sosyo ekonomik yapıları bağlamında şehir içinde hareketliliğe katılmaktadır. Şehir içinde mekansal gelişime katkısı olan bu hareketlilik zamanla şehir içinde sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik yapı bakımından uyumlu konut çevrelerinin oluşmasını da sağlamaktadır.

Konut hareketliliği çalışmalarında genel anlamda; konutun sahiplik durumu, yaşam döngüsü, konuta ait özellikler, bireysel istek ve arzular, konut çevresinde komşuluk durumu, bireyin hareketlilikte bulunma istek ve tutumu gibi faktörler konut arz talep dengeleri ekseninde yoğunlaştırılmıştır (Kocatürk, 2003).

Şehir içinde bireylerin hareketliliği ile ilgili temel araştırmalar Wolpert'in hareketlilikte etkili olan faktörleri açıkladığı çalışma, Brown ve Moore'un hareketlilik sürecini incelediği çalışma ve Speare'in memnuniyet-memnuniyetsizlik çalışmalarıdır (Özcan-Kocatürk, 2006).

Konut yeri seçimi sürecine ait literatür, temelde iki değişken üzerinde yoğunluk kazanmaktadır. Bu değişkenlerden ilki konut ve konut çevresi unsurlarının bireyin ekonomik yetkinliği ölçüsünde göz önünde bulundurularak bireyin hareketlilik davranışını açıklayan denge yaklaşımıdır. Konut yeri seçimi ve hareketlilikte diğer değişken memnuniyetsizlik yaklaşımıdır. Buna göre konut ve konut çevresi özelliklerinin bireyin istek ve arzularına karşılık verip vermediği baz alınmıştır. Bireyin yaşadığı konut ve çevresinden rahatsızlık seviyesinin artması

sonucunda hareketlilik eğiliminin artacağı ve hareketliliğin gerçekleşeceği vurgulanmaktadır (Özgür, 2009; Özgür ve Yasak, 2009).

Tablo 1. Yeniden taşınma nedenlerine göre konut hareketliliği sınıflandırması

HAREKETLİLİK		
İSTEM DIŞI	İSTEĞE BAĞLI	
ZORUNLU	UYARILMIŞ	DÜZENLENMİŞ
KONUT	İŞ/ÇALIŞMA	KONUT
Tahliye	İş değişikliği	Mekan
Kazalar	Emeklilik	Kalite/Plan
Felaketler	YAŞAM DÖNGÜSÜ	Bedel
SEMT	Hanenin Oluşumu	Tasarruf Hakkı Değişikliği
Şehirselleştirme projeleri	Hanenin Dağılması	SEMT
Büyük alt yapı –imar çalışmaları	Hanehalkı Büyüklüğündeki Değişim	Kalite
Çevresel tehlikeler ve felaketler	Hanehalkının yaşadığı kötü olaylar	Fiziksel çevre
		Sosyal bileşim
		Kamu hizmetleri
		ERİŞEBİLİRLİK
		İşyerine
		Alışveriş yerlerine
		Kamu hizmetlerine
		Aile ve arkadaşlara

Kaynak: Clark ve Onaka, 1983: 50'ye göre Yasak, 2014'ten.

Memnuniyet, bireyin hareketlilik kararı üzerinde önemli bir motivasyon olmasının yanında, hanehalkını sosyal ve ekonomik yönden sınırlandıran

faktörlerden etkilenmektedir. Hanehalkı bu faktörler doğrultusunda istek ve arzularına tam karşılık gelmeyen bir konuta memnuniyet düzeyini az da olsa arttırmak için taşınabilir (Özgür, 2009).

Clark ve Onaka (1983) konut hareketliliği konusunda ilk sınıflandırma çalışmasını yaparak, bu çalışmada taşınma seçim düzeyine göre; isteğe bağlı ve istem dışı olarak, daha sonra da alt kategoride; düzenlenmiş, uyarılmış ve zorunlu hareketler olarak bir ayrıma gitmişlerdir (Tablo 1.).

Konut ve Konut çevresi: Barınma koşullarının niteliği, yaşam kalitesini ve yaşam düzeyini belirleyen en önemli faktörlerden biridir. İnsanların barınma ihtiyacını karşılayan yapıya konut denilmektedir. Barınma ihtiyacı konut sahibi olarak ya da kiracı olarak karşılanabilmektedir (Keleş, 2015). Bir başka tanımda ise; Konut, bir veya birden fazla ev halkı için yapılmış ve ev halkının yaşamını idame ettirmesi için gereksinim duyulan temel ihtiyaçları içinde bulunduran barınak (Keleş, 1998;89) olarak tanımlanabilir. Konut fiziksel bir yer olmakla beraber bunun yanında bilişsel bir yerdir. İnsanın var olduğu, hayatındaki önemli olayların gerçekleştiği ve kendini samimi ve rahat hissettiği en önemli yerdir (Tagnoli, 1987).

Konut çevresi, benzer özellikleri gösteren insanların yaşadığı coğrafi ve toplumsal çevre olarak tanımlanmaktadır (Demir, 1998; 9). Yakın konut çevresi, hanehalkının hayatının önemli bir kısmını geçirdikleri alanlar olarak kabul edilmektedir (Baker, 2003).

Şehir ve Şehirleşme: Göney (2017), şehri yüksek nüfusa sahip, sanayi ve ticaretin yanı sıra hizmet sektörünün yoğunluk kazandığı yerleşmeler olarak betimler. Şehirler, belirli bir sınır üzerinde olan ve zaman içinde farklılık gösteren bir nüfusa sahiptir. Yoğunluklu olarak tarım dışı faaliyetlerin hakim olduğu fonksiyonlar ön plandadır. Teknolojik ve sosyal gelişmelerin ortaya çıktığı ve yayıldığı bu alanlarda, birbirinden farklı insan grupları bir arada yaşamakta ve bu alanlar çeşitli hizmet kollarının ortaya çıkıp çevreye yayıldığı merkezi yerleşmeler olarak karşımıza çıkmaktadır (Aliğaoğlu ve Uğur, 2012).

Kentleşme, sanayileşme ve ekonomik gelişme bağlamında kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde

kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi sürecinden meydana gelmektedir (Keleş, 2010).

Sanayileşme ve sanayide meydana gelen yenilikler, nüfusun sanayi alanlarına göçünü tetiklemiş ve bu alanlarda kent yapılarının gelişimini hızlandırmıştır. Bu süreç nüfusun göçü ve sanayi alanlarında ikamet etmesiyle meydana bir takım aksaklıkları da getirmiştir. Nüfusun gelişigüzel kendine konut edinme eylemleri gecekondulu alanlarını doğurmuş altyapı eksiklikleri, sosyo-kültürel problemleri ve suç olaylarını beraberinde getirmiştir. Ekonomik siyasal ve sosyal değişimler kent içinde planlamayı gerekli hale getirmiş göçle gelen nüfusun kentlerde yaşam alanı üretme çabası kentlerin karmaşık bir halde gelişimini sürdürmüş ve bu problemleri çözmek adına kentlerde planlama ve örgütsel yönetimi zorunlu kılmıştır. Plansız yapılaşma, hizmetlerde aksaklık, kent içinde göç ile oluşan sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel dengesizlikler kentleri karmaşık yapılar haline getirmiştir. Bu süreç kentlerde değişim ve dönüşümde belirleyici olmuş ve sınıfsal farklılaşma artarak devam etmiştir. Kentleri düzenleme ve kent içinde nüfusu anlama açısından çalışmalar yapılmış kente yönelik kuramsal birçok model ileri sürülmüştür. Nüfusun kent içinde kentsel dokuda meydana getirdiği değişim kentlerde kentsel dönüşümü gerekli kılarak, yerel yönetimlerin ve örgütsel yönetimlerin kentleri yeniden dönüştürmesini sağlamıştır.

Bu gelişmeler büyük şehirlerin doğuşunu hızlandırmış ve dünyada şehirleşme hızla gelişmeye metropoller oluşmaya başlamıştır. Sanayi ve teknolojideki gelişmeler, sermaye birikimi, işgücü potansiyeli, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel farklılık ve dengesizlikler kent içinde farklı sınıfları belirginleştirmiş ve kentlerde farklı yaşam alanlarını meydana getirmiştir. Ulaşım ağlarının gelişmesi ve erişilebilirlik faktörleri ile yeni bir boyut kazanan mekansal büyüme artarak devam etmiştir. Gelir eşitsizliği ve farklı sosyo-kültürel çevreden olma bireyler arasında farklı konut alanlarında yaşamayı da beraberinde getirmiştir. Nüfusun hızla artış göstermesi sanayi faaliyetlerinin artarak ve çevreye zarar vererek büyümesi, kentlerde mekansal ayrışmalara sebep olmuş merkezi iş sahalarından uzakta yeni yerleşim birimlerini meydana getirmiştir. Kentler yerleşim birimleri bakımından ayrılarak farklı gelir ve sosyal grupların kendilerine uygun alanlarda yaşamaya başlaması kentleri bu parametreler ışığında incelemeye ve kent içindeki nüfusun özelliklerini ele almayı gerekli kılmıştır. Kent kuramcıları farklı bir çok kent modeli

geliştirerek kentleri irdelemeye çalışmış ve günümüzde de bu karmaşık yapı bu kuramlara atıf yapılarak ve yeni bakış açılarıyla anlamlandırılmaya çalışılmaktadır.

Konut Arzı/Konut Talebi: Konut arzı, konut piyasası içinde üretilen konutlar, eski konutların yenilenmesi ve bu konutların düzenlenmesi ile sunuş biçimlerini kapsamaktadır. Konut heterojen bir yapıya sahip olduğundan farklı konut sunuş biçimleri ortaya çıkmaktadır. Her konutun hizmet alanı farklı olduğu için konut piyasası içinde birbirinden farklı gruplar ortaya çıkmakta ve bu gruplar etkileşim halinde olduğu için birbirini etkilemektedir. Konut arzı konut talebini yönlendirebilmekte ya da değişen konut piyasasına bağlı olarak konut talebi konut arzı üzerinde etkili olabilmektedir (Karahana, 2008).

Konut talebi bireyin barınması için gerekli olan mekana duyduğu ihtiyaçtır. Genel anlamda ise hali hazırda kullanılan mekanın yetersiz olma durumunu kapsar ve konut talebi ekonomik açıdan hanehalkının satın alma gücüne vurgu yapmaktadır. Konut sorunun büyüklüğünü belirlemede en temel faktör konut ihtiyacı ve arzı arasındaki dengenin belirlenmesidir. Konut talebini ve talebin şekillendirdiği arzı oluşturmak için nüfus artış hızı, kentleşme hızı ve aile yapısının bilinmesi gerekmektedir (Yirmibeşoğlu, 1997).

1.4. Hipotezler

Araştırmada hanehalkı özelliklerine bağlı olarak bir takım hipotezler oluşturulmuştur. Çalışmada bu hipotezler test edilmeye çalışılmıştır.

1. Gelir arttıkça Son 5 yılda konut değiştirenlerin sayısı artmaktadır.
2. Son 5 yılda 20-40 yaş grubu arası konut değiştirenler daha fazladır.
3. Hanehalkı sayısı fazla olanlar daha az konut değiştirmektedir.
4. Eğitim durumu ile konut değiştirme sıklığı arasında anlamlı bir ilişki yoktur.
5. Konut sahibi olma ile gelecekte taşınmayı düşünme arasında negatif bir ilişki vardır.
6. Konut yeri seçimi kararında konuta ait özellikler en önemli faktördür.
7. Konuttaki oda sayısı ile gelecekteki taşınma kararı arasında anlamlı bir ilişki vardır.
8. Hanehalkı reisinin yaşı arttıkça gelecekteki taşınma kararı azalmaktadır.

1. 5. Araştırmada Karşılaşılan Zorluklar ve Araştırmanın Aşamaları

Şehir içinde konut hareketliliğine dair düzenli kayıtların olmaması konut çalışmalarında istatistiki verilere ulaşmayı güçleştirmektedir. Özellikle kurumların verileri paylaşmak istememesi de dinamik yapıya sahip konut hareketliliği çalışmalarında verilere ulaşmayı zorlaştıran bir diğer etmendir.

Araştırmacı veri teminindeki zorluklarla beraber çalışmanın sürdürülmesi için gerekli verileri toplamaya çalışmıştır. Bu süreçte öncelikle alan araştırması yaparak gerekli veriler elde edilmiştir. Bu şekilde araştırma sahasında hanehalkı özellikleri ve hareketliliğin yönünü tespit etmek için bu veriler kullanılmıştır. Bunun dışında devlet kurumlarının tutmuş olduğu verilerden yararlanılmıştır.

Tezin araştırma süreci iki aşamadan meydana gelmektedir. İlk aşamada, araştırma konusuyla ilgili yerli ve yabancı literatür gözden geçirilmiştir. Yapılan bu araştırma sonucunda çalışmanın amacı belirlenmiştir. Bunun yanında çalışma konusunun ve alanının sınırları belirlenerek çalışmanın kapsamı oluşturulmuştur. Çalışmanın kapsamı belirlenirken konut yeri seçimiyle ilgili temel değişkenler ve kuramlar ele alınmıştır. İkinci aşamada elde edilen biricil kaynaklara ek olarak sahada nicel araştırma yöntemiyle belirlenen örnekleme anket uygulanarak şehir içi hareketlilik ve konut yeri seçimiyle ilgili bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Birincil ve ikincil veri temini neticesinde tez yazım kuralları çerçevesinde tez çalışması tamamlanmıştır.

1.7. Tezin Organizasyonu

Tez çalışması altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde tezin amacı, önemi ve önceki çalışmalar açıklanmış ve hipotezler oluşturulmuştur. Göç, konut yeri seçimi, şehir içi hareketlilik ve konut ve konut çevresi gibi kavramlar açıklanmış araştırmanın aşamaları belirtilmiştir. İkinci bölümde, konut yeri seçimi ile ilgili kuramlar ele alınarak, hareketliliğin daha iyi anlaşılması için kentleşme ve konut arzı-konut talebi açıklanıp tezin dayandığı kuram belirlenmiş ve çalışmanın çerçevesi oluşturulmuştur.

Üçüncü bölümde araştırma sahası olan Silivri şehrindeki konut yeri seçimi üzerinde etkili olan şehirselleşme yıllara göre ele alınarak şehir içi arazi kullanımı

incelenmiştir. Dördüncü bölümde, soru kağıdının özelliği ve uygulanması gibi alan araştırmasına ilişkin bilgiler verilmiştir. Beşinci bölümde araştırmanın bulguları açıklanmaktadır. Konut yeri seçimi ve hareketlilikte etkili olan faktörlerin analizi yapılarak, geçmişteki ve gelecekteki hareketliliğin unsurlarını içeren konut yeri seçimi ve şehir içindeki yönü açıklanmaktadır. Altıncı bölümde ise çalışma ile ilgili genel bir değerlendirme yapılarak hipotezler literatürle ilişkilendirilerek tartışılmış ve çıkarımlarda bulunulmuştur.



2. ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİK VE KONUT YERİ SEÇİMİ KURAMLARI

Şehirleri ve şehirsal alanda meydana gelen değişimleri anlamak üzere birçok çalışma yapılarak, kuramsal şehir modelleri ortaya konmuştur. Özellikle şehir içi hareketlilik ve konut yeri seçimiyle ilgili olan kuramlar, konut yeri seçimi, arazi tercihi ve kararları, konut ve arazi seçim kararlarını etkileyen faktörler, maliyet ve ulaşım gibi değişkenlerin belirlenmesinde katkı sağlayıcı kuramlarıdır (Kocatürk, 2006; Yasak, 2014; Yasak, 2015). Bu kuramlar şehir içi konut dinamiklerini belirlerken zaman içinde koşullara bağlı olarak değişim göstermiştir. Konut yeri seçimi araştırmalarında şehirsal alan kullanımı, şehirsal rant ve merkezi iş sahasına mesafeyi esas alan çalışmalar zamanla hanehalkı davranışları, konut piyasası, ulaşım, maliyet ve sosyo-ekonomik davranış biçimlerini önemseyen yaklaşımlarla konut yer seçimi ve hanehalkı arasındaki etkileşim üzerine ampirik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır (Kocatürk, 2006).

Şehirsal alanlarda bireylerin konut yer seçimi kararları kritik bir noktada yer alır ve bu kararda etkili olan birden fazla faktör vardır. Konut ve konut çevresine ait özellikler; ulaşım, maliyet, konutun fiziksel özellikleri, konut çevresini kapsayan alanın özellikleri, erişilebilirlik, komşuluk ve akraba durumları, hanehalkı iş yerlerine yakınlık durumları gibi değişkenler bu kararlar üzerinde etkili olmakta hanehalkının bu faktörlere dikkat ederek özellikle ulaşım ve konut çevresi özelliklerinin belirleyici olduğu vurgulanmaktadır. Hanehalkının gelir düzeyi ve yaşam döngüsü kararları konut tercihlerinde en önemli belirleyiciler olarak karşımıza çıkmaktadır (Yirmibeşoğlu, 1997).

Konut hareketliliği süreci içinde, hanehalkı konut piyasası içerisinde sosyo-ekonomik ve mekansal özellikleri bakımından istek ve arzularına cevap verecek en yüksek memnuniyeti sağlama açısından kendisi için uygun konutu arama çabası içindedir. Birey konut arzı içinde talebine uygun konut arayışında iken konut piyasasına yön vermekte ya da konut arzı içinde bireyin istek ve arzuları ile şekillenen konut talebi yönlendirilebilmektedir. Konut piyasası ile bir döngü oluşturan konut hareketliliği konut piyasasından etkilenmekte ve piyasa içinde gerçekleşen yönelimler maliyet ve arz dengeleri, hareketliliği etkilemektedir (Yasak, 2014). Konut hareketliliği ve konut yer seçimi çalışmaları teorik çerçeve içinde ele alınmakta ve konuyla ilgili birçok teori ileri sürülmüştür. Gerek şehirsal gelişim

gerekse de şehir içinde mekansal gelişimin yönünü anlamada bu teoriler etkili olmaktadır. Zaman içinde meydana gelen değişimler hürmetliliği açıklayan bazı kuramların öneminin azalmasına sebep olmakta ve yeni teorilere gereksinim duyulmaktadır.

Tez çalışmasının ilgi alanı esas alınarak konut yer seçimi esaslı şehir içi konut hareketliliğini, hareketlilikte etkili olan faktörleri, hanehalkı tercihleri, hareketliliğin geçmişteki ve gelecekteki yönünü belirlemeye yardımcı olan teoriler irdelenmektedir. Tezde Ekolojik Temelli, Neo-klasik, Yaşam Döngüsü, Marksist ve Memnuniyet yaklaşımları olmak üzere beş temel teori olarak ele alınmaktadır.

2.1. Ekolojik Temelli Kuramlar (Chicago Okulu)

Ekolojik yaklaşım Chicago okulu tarafından 20.yüzyılın başlarında ortaya çıkan kent şehir çalışmalarına yön veren bir kuram niteliğindedir. Chicago Okulu iki temel düşünce üzerinde birleşmektedir. Bu kuramlar ekolojik kent kuramı ve yaşam biçimi olarak kentlileşme yaklaşımlarıdır.

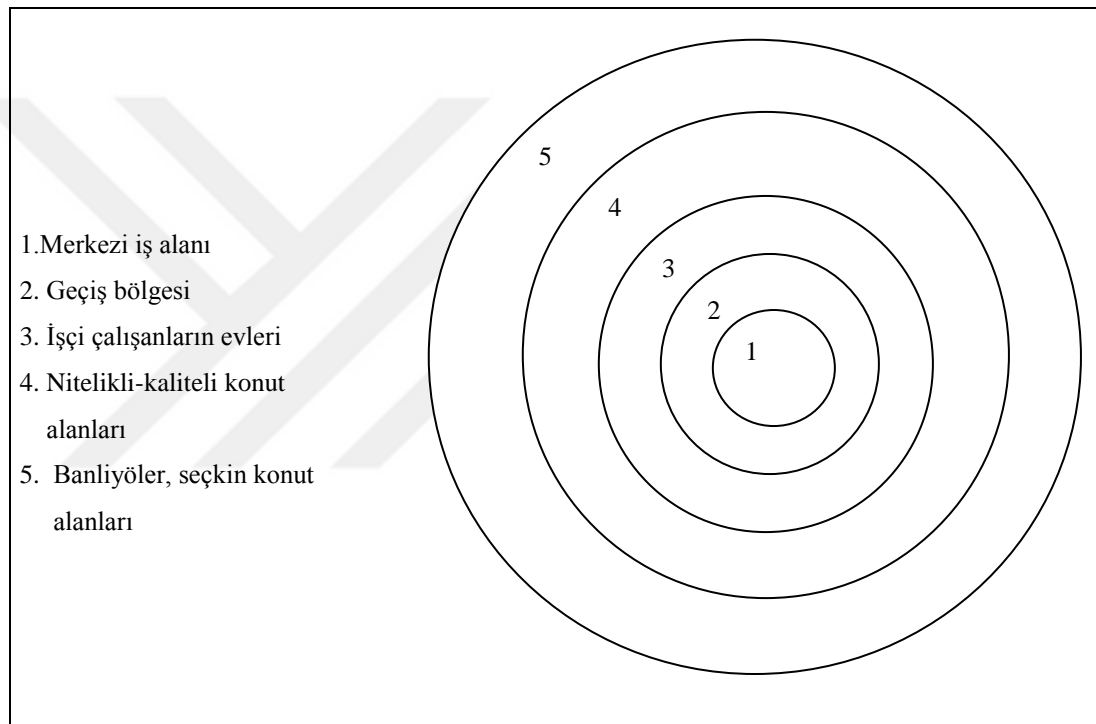
Ekolojik Kent Kuramı: Ekoloji kuramını geliştiren sosyologlar Robert E. Park, Ernest W. Burgess ve Mc Kenzie'dir. Bu yaklaşımın insan yerleşmelerinin çevreye sağladığı uyumu ve uyum sürecini açıklamaktır. Ekolojik yaklaşımın kavramsal çerçevesi oluşturulurken Park, insanın doğuştan gelen özellikleri olduğunu ve bu yönde istek ve tutkularının olduğunu belirtmektedir (Serter, 2013).

R. Park, kentin yapısının gelenek, tutum ve düşünceden meydana gelen kent yalnızca fiziksel bir mekanizma ve yapay bir yapılanma değil bir insan ürünüdür. Kentteki göçmen toplulukları ve ırksal kolonileri yadsımak ya da gettoları ve çöküntü alanlarını ortadan kaldırmak, bu insan ürünü yapılanmanın doğasını bozar ve insanın içgüdülerini yok etmekle aynı anlamı taşır (Aslanoğlu, 1998).

Kentsel ekolojik yaklaşımda kuramsal çerçevenin mekansal uyarlaması Burgess tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu kurama göre, kentin yapısını iç içe geçmiş beş çember bölgesinden oluşmaktadır. Çemberin merkezinde ulaşım ağlarının toplandığı iş ve ticaret sahası bulunmaktadır. Bu alanı çevreleyen bölgeye geçiş bölgesi adı verilmektedir (Aslanoğlu, 1998; Serter, 2013). Bu alan oturma alanlarını

kapsamaktadır ve burada nüfus ve konut unsurları sürekli hareketlilik göstermektedir. Bu bölgenin dışında ise işçi sınıfına ait konutlar bulunur. bu çemberi saran dördüncü bölgede ise orta gelirliilerin oturduğu kaliteli konutlar bulunmaktadır. Merkezin en dışındaki çemberde ise ulaşım ağlarının gelişmiş olduğu banliyö alanlarını kapsamaktadır (Aslanoğlu, 1998; Keleş, 2002; Serter, 2013).

Şekil 1. Burgess ve Mckenzie'nin eş merkezli çemberler modeli



Kaynak: Burges, E. W., (1925:55).

Ancak bu model, topoğrafyayı dikkate almadığı ve planlama süreçlerini göz ardı etmesi sebebiyle metropol kentler için yeterli bir kuramsal çerçeve oluşturamamıştır (Keleş, 1972). Hoyt, ekoloji kuramına dayandığı Sektör teorisini geliştirmiştir. Bu teoriye göre kentlerin gelişiminde tarihsel boyuta vurgu yapmıştır. Hoyt 1920'lerde araç sahipliğinin artması ile ulaşım olanaklarının gelişmesinin konut yer seçiminde ve banliyöleşmede etkili olduğunu belirtmiştir (Serter,2013).

Yaşam Biçimi Olarak Kentlileşme: Louis Wirth tarafından geliştirilen bu yaklaşım kente kişilik ve zihniyet sorunu olarak yaklaşmaktadır. Wirth, kentteki

nüfusun büyüklüğünün bireysel farklılıklara neden olduğunu savunmaktadır. Bu tür farklılıklar; insanların etnik kökenleri, sosyo-ekonomik durumları, beğeni ve önceliklerinden kaynaklanan toplumsal farklılaşmalara yol açmaktadır. Yine bu farklılıklar, insanlar arasındaki birincil ilişkileri zayıflatmaktadır. Simmel kentlerdeki ekonomiye dayalı yaşantı ile insan doğasının uyumsuz olduğunu vurgulamakta ve insanların kendilerini metropollerde yalnız hissettiğini öne çıkarmaktadır (Serter, 2013).

2.2. Neo-Klasik Ekonomi Kuramı (Ekonomi Temelli Kuramlar)

Neo-klasik yaklaşım bireylerin tercihlerini ve ihtiyaçlarına vurgu yaparak bireylerin yararlarını dikkate alan insan davranışları ile ilgili hipotezler ileri süren ekonomi kuramıdır. Neo-klasik ekonomi kuramı Jevans, Menger ve Böhm-Bawerk adlı ekonomistler tarafından 19.yüzyılın ikinci yarısında geliştirilen ekonomi kuramıdır (Yasak, 2014; 52).

Hareketliliği emek hareketi olarak ele alan neoklasik ekonomi kuramı, iş ve gelirin hareketlilikte etkin rol oynadığını vurgulamaktadır. Neoklasik ekonomi kuramı içinde hanehalkının hareketlilikte, ekonomik durumunu gözeterек en yüksek faydayı sağlamak üzere, ekonomik yetkinliğine, piyasa ekonomilerine, ulaşım maliyetlerine ve bunun dışında kalan tüm ekonomik değişkenlere göre konut tercihinde bulunmaktadır. Hareketlilik iki önemli değişken sonucu meydana gelmektedir. Sosyo-ekonomik ve demografik değişkenler ve konut piyasası. Hanehalkının konut konut ihtiyacı ve konut maliyetleri ile konut tüketimi ortaya çıkmaktadır. Konut piyasası, konut arzı ise konut tercihlerini yönlendirebilmektedir (Özgür ve Yasak, 2009).

Neo-klasik ekonomi yaklaşımında konut yeri seçimi ve konut hareketliliğini anlamak ve anlamlandırmak üzerine modeller geliştirilmiştir. Bu modeller, ekonomik etkenler, ulaşım yer seçimi, konut yeri seçimi gibi temel konut piyasası belirleyicileri bağlamında geliştirilmiştir.

Konut yeri seçimi modelleri:

1. Herbest-Stevens Modeli(1960): Bu model, farklı tercihlerle kullanıcının yer seçiminde etkili olan ve çoğu iş merkezinin hesaba katıldığı piyasa durumuna Alonso kuramının genişletilmesidir. Model mikro ekonomik kurama dayalı olup hanehalkının optimum dağılımı amaçlanmaktadır (Kocatürk,2003;17).

2. Lowry Modeli (1964): Bu modelde uzaklığa ve zamana bağlı konut alanları dağılım sürecini incelemiştir. Lowry, çalışan nüfusun dağılımına ek olarak, yer seçimi ile istihdamı birleştiren daha genel bir iskan yer seçimi modeli amaçlamıştır (Kocatürk, 2003:18).

3. Alonso Modeli (1964): Alonso modelinde, gelirle sınırlanan yararlılık maksimizasyon problemi, yer seçiminde belirleyici olarak kullanılmıştır. Yararlılık fonksiyonu; arsa büyüklüğü ve kentten uzaklık arasındaki ilişki olarak gösterilir. Arazi kullanımı rant kuramına dayanır (Kocatürk, 2003:18).

4. Empiric Model (1965, Hill): Bu yaklaşım, hanehalkının kentte kompleks kararlar sistemi içinde olduklarını, bu sorunun çözümünde erişebilirlik, mekan ve çevresel özelliklerin yer aldığı üç temel faktörün bulunduğunu belirtir (Kocatürk, 2003:18).

5. Wilson Modeli (19770): Wilson, tek merkezli kent varsayımıyla, nüfusun mekansal dağılımını ifade eden olası yoğunluk fonksiyonunun olduğunu varsayarak, entropi sisteminin maksimizasyonu ile olasılıklı yoğunluk fonksiyonunun en olası formunu bulmuştur (Kocatürk, 2003:18).

Konut piyasasına yönelik birçok yaklaşım bulunmakta, Alonso, Muth, Mills, yaptıkları analizlerle konut piyasasını anlamlandırmaya çalışmışlardır. Nüfus yoğunluk fonksiyonu içinde, konut alanı yoğunluğu ile ilişkili olarak, konut ve işyeri ilişkisinin önemi vurgulanmış ve kentsel alanların yapısının anlaşılmasına katkıda bulunulmuştur (Kocatürk, 2003).

Dengesizlik yaklaşımı, Onaka (1983) tarafından geliştirilmiş ve iskan hizmetlerinin tek bir göstergesi yerine memnuniyetsizliği içeren, tüketim dengesizliği kavramını geliştirmiştir. Onaka yaklaşımı, konut fiyatları hedonik kuramından yararlanarak, güncel harcamaya dayalı dengesizlik modelinin geliştirilmesidir. Model yalnızca konut harcamalarıyla değil konut niteliklerinin bir vektörü ile konut tüketimini sunması, hane halkları arasındaki konut beğenilerini düşünmesi, modelin

doğrudan harcamaya dayalı dengesizlik modelleri ve yalnızca demografik karakteristiklere dayalı modellerle karşılaştırmalar yapmaya izin vermesi nedeniyle, önceki yaklaşımlara göre avantaj sağlar. Model ayrıca önceki modellere göre istatistiksel önemli gelişmeler sağlar ve hanehalkı hareketliliğinde konut tercihlerinin rolünü analiz etmede kullanışlı bir yöntem olarak kabul edilir (Kocatürk, 2003; Özgür ve Yasak, 2014). Konut yeri seçimi ve konut seçimi çalışmalarında hanehalkı karar verme süreçleri davranışsal yaklaşıma göre ele alınmış ve insanın bulunduğu çevreyle doğrudan değil algılama biçimine göre etkileşim içinde olduğunu vurgulamışlardır.

2.3. Yaşam Döngüsü Kuramı

Yaşam döngüsü kuramı Rossi'nin (1955) ailenin yaşam döngüsü evrelerini aktardığı çalışmasına dayanmaktadır (Yasak, 2014). Bu yaklaşıma göre, yaşam döngüsü boyunca hanehalkı birey sayısında önce artış, sonra azalış olduğu ve her evrede konut konusunda karar verilmesi gerektiğidir. Pickvance, hareketliliği belirlemede, yaşam döngüsünün ve mülkiyet statüsünün önemli konumda olduğunu belirtmiştir. Hanehalkı karakteristikleri bağlamında çalışmasını ortaya koymuştur. Hanehalkı özelliklerinin hareketlilikte temel etkenler olduğunu belirtmiş ve yaş yaşam döngüsü, gelir ve mülkiyetin bulunduğu farklı kategorilerdeki hane halkları için hareketlilik düzeyini sınamayı gerekli görmüştür. Bunun için bir causal model geliştirmiştir (Pickvance, 1974).

Pickvance'ın modeline göre yaş ve yaşam döngüsü faktörleri hane halklarının konut taleplerinin belirleyicileri olarak görülmektedir. Hanehalkının hareketlilikte konut beklentilerini karşılayacak belirleyicilerin yaş, yaşam döngüsü ve gelir olarak belirtmektedir. Yaşam döngüsü ve mülkiyetin hareketlilikte en önemli karakteristikler olduğu aktarılmıştır. Mülkiyetin hareketliliği direkt olarak etkilediği, yaşam döngüsü ile dolaylı bir ilişki içinde olduğu aktarılmıştır (Kocatürk, 2003; Yasak, 2014).

2.4. Marksist Kuram

Marx'a göre kentler kapitalist üretim şekillerini kapsayan bir yapıdır ve bu yapı içinde emek gücünün sömürülmesi kapitalist sistemdeki üretim şekli olarak belirtilmiştir. Bu yaklaşımda kır ve kent ayrımı en temel ekonomik ve kültürel iş bölümü olarak ele alınmaktadır, yaklaşım bu ayrımı yok etmeyi amaç edinmiştir. Kentlerin merkezi iş ve hizmet alanları olması, sermaye birikimi üretim ve nüfus oranının fazla olması, kır ise tam tersi bu faaliyetlerden uzak olduğu ve kır ve kent arasındaki zıtlığın mülkiyetin ortadan kalkmasıyla yok olacağını savunmaktadır. Bununda kentlerde gelişen sanayi ile gerçekleşeceğini belirtir (Türk, 2015).

Marksist yaklaşım konutun belli bir kullanım değeri yerine insanlar tarafından yatırım değeri olarak görülmesine tepki olarak gelişmiştir ve bunun talebi arttıracığı ve ortaya problemlerin çıkacağı savunulmaktadır (Karahan, 2008). Lefebvre'ye (2002), göre kent endüstrileşmeye dayalı bir topluluktan meydana gelmekte ve temel sermaye yatırım ekonomisi halinde gelişmektedir. Kapitalist sistem hakimiyeti varlından dolayı emek sömürüsü yaşanmakta ve bu kent ortamında gerçekleşmektedir. Lefebvre gündelik hayatı dikkate almakta kentin sadece fiziksel yönden planlanmasının yetersiz olacağını vurgulayarak kentsel planlamalarda gündelik ilişki ve sosyal hayatın dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır. Kenti birbiriyle bağlantılı olan mekan, günlük hayat ve kapitalist ilişkilerle açıklamaktadır (Aslanoğlu, 1998).

2.5. Memnuniyet Kuramı

Konut memnuniyeti, hanehalkının halihazırda ikamet ettiği ve gelecekte oturmak istediği konut ve semt arasındaki farkların belirlenmesine dayanmaktadır (Özgür, 2009). Konut memnuniyeti, hareketlilikte kritik bir öneme sahip olmasının yanında, hareketlilik ve taşınma eyleminin gerçekleşmemesi durumlarında ekonomik ve sosyal bir takım eksikliklerin baskısı altındadır. Bu baskı hanehalkı üzerinde kısıtlamalara sebep olmakta, hanehalkı istek ve arzularına cevap vermeyen konut tercihlerinde bulunabilmektedir (Özgür, 2009; Özgür Yasak, 2014).

Hareketlilikte bireyler hareket davranışından önce buldukları konuta dair değerlendirme yapar ve taşınma eğiliminde olan birey hali hazırda oturduğu konut ile

taşınacağı konut ve yer arasında karşılaştırma yapmaktadır. Bu süreçte bireysel özellikler etkili olmakta ve birey yer yararlığı hakkında memnuniyet ve memnuniyetsizlik ölçütlerini ortaya koymaktadır. Böylece hareketliliği içinde barındıran göç Bireyin memnuniyet düzeyini arttırmak için izlenen bir süreci kapsamaktadır (Wolpert, 1966; Brown ve Moore, 1970).

Bireylerin ikametgah alanlarından memnuniyeti üç düzeyde irdelenebilir; İkametgah çevresi, sosyal çevre ve bireysel nitelikler (Baker, 2003; Kellekçi ve Berköz, 2006; Özgür, 2009; Yasak, 2014). İkametgah çevresi, memnuniyet için önemli bir konumda bulunmakta ve konut, konutun bulunduğu semt ve onların çeşitli hizmet ve olanaklara erişebilirliğini de içerecek şekilde meydana getirilen ikametgah demetinin algılanan kalitesinden oluşmaktadır (Özgür, 2009). Konut ve konut çevresi hanehalkı için en önemli unsurlardır. Çoğu insan için konut hayatlarında önemli bir tüketim malı ve barınıp temel ihtiyaçlarını karşıladığı mekandır (Özgür, 2009).

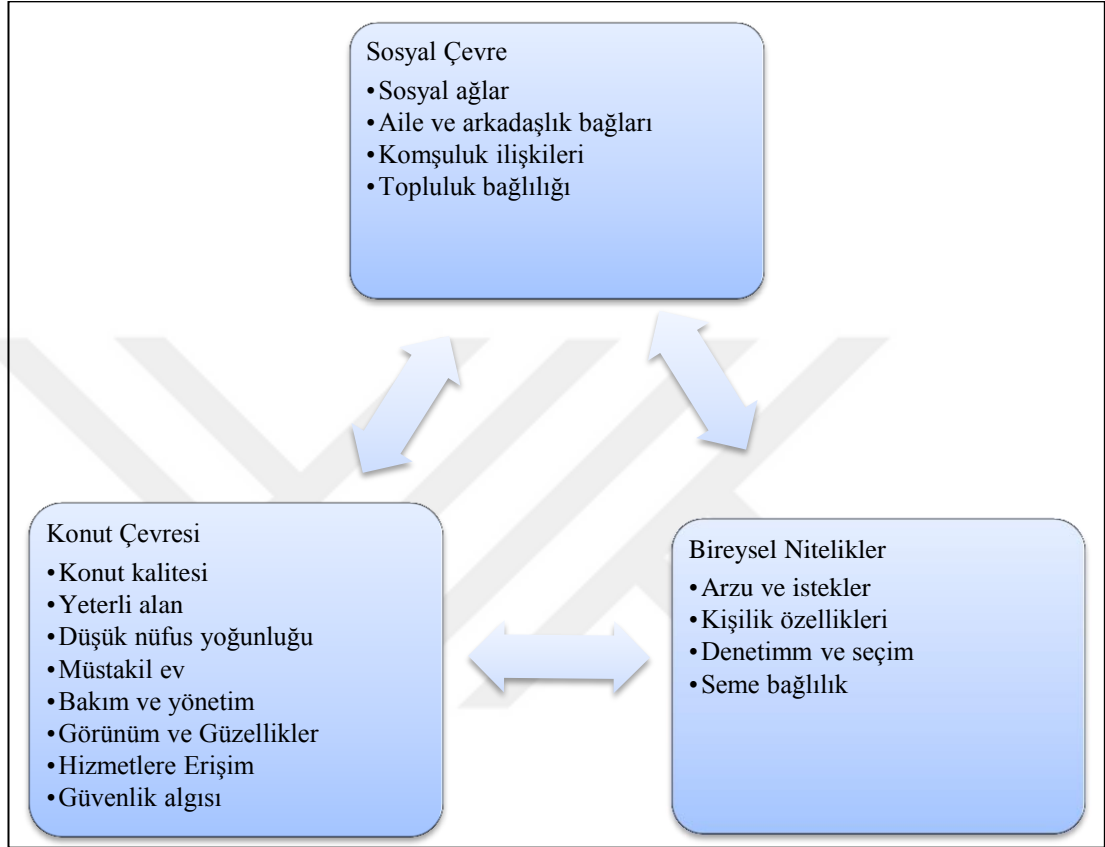
Yaşanılan konutun, sosyal çevresi hanehalkının konuttan memnuniyetini etkilemektedir. Hanehalkı konutu bir bütün olarak ele almakta ve konut tercihlerinde farklı değişkenlere dikkat etmektedir. Konutun bulunduğu çevrenin sosyo-ekonomik düzeyi, aile bağlarının varlığı, konut çevresinde tanıdıkların olması, arkadaşların yakın çevrede olması, mahremiyet düzeyinin varlığı, konut çevresinde sosyal grupların varlığı gibi bireyin sosyalliğini ve konutta daha huzurlu yaşamasına imkan verecek değişkenler bireyin memnuniyet algısını önemli derecede etkilemektedir (Şekil 2) (Özgür, 2009).

Memnuniyet düzeyi, bireyin istek ve arzularına konuttan beklentilerine göre farklılık gösterebilmektedir. Birey içinde bulunduğu şartlar dahilinde konutu algılamakta ve konut memnuniyeti buna göre şekillenmektedir. Bu bakımdan her birey farklı algılama biçimlerine sahip olmakta ve konuta dair beklentileri ve en nihayetinde memnuniyet algıları farklı olmaktadır (Özgür, 2009).

Bireyin sosyo-ekonomik durumuna göre memnuniyet algıları incelendiğinde sosyo-ekonomik durumu daha düşük olan bireylerin memnuniyet algısı ekonomik kaynaklı sebeplerden dolayı düşmektedir. Ekonomik kaygılar, hareketlilikte bireysel özelliklerden daha fazla ön plana çıkmaktadır. Buna karşılık sosyo-ekonomik durumu daha iyi olan ve hareketlilikte daha az kısıtlayıcı ekonomik sebeple karşılaşan bireylerin konuttan memnuniyet düzeylerinin daha yüksek olduğu

görülmüştür. Bunun yanında memnuniyet düzeyinde, bireyin yaş, cinsiyet, medeni durum, gelir, yaşam döngüsü, konut özellikleri faktörlerinin etili olduğu belirlenmiştir (Özgür, 2009).

Şekil 2. Konut bileşenleri



Kaynak: Özgür, 2009;118'den

2. 6. Tezin Dayandığı Kuramsal Çerçeve

Araştırmanın dayandığı temel çerçeve konut yeri seçimi modelleri kapsamında ele alınmaktadır. Bu şekilde hanehalkının konut ve konut çevresi tercihleri, hanehalkının taşınmada önemli bulduğu faktörler irdelenmektedir. Şehir içinde hareketliliğin geçmişteki durumu ve gelecekteki yönü irdelenmektedir. Neo-klasik ekonomi kuramı temelli yer seçim modelleri bağlamında hanehalkı davranışları istek ve tercihleri dikkate alınarak konut ve konut çevresi eğilimleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Araştırmada, hanehalkının geçmişteki ve gelecekteki hareketliliği irdelenmekte ve hareketlilikte etkili faktörler ortaya koyulmaktadır. Bu açıdan hareketlilikle ilgili literatürde aktüel ve olası hareketlilik çalışmaları dikkate alınmıştır (Clark ve Ledwith, 2006; Alkay, 2011; Yasak, 2014). Ele alınan bu çalışmalarda bireysel karakteristiklerin hareketlilikte etkisi incelenerek hareketliliğin geçmişteki durumu yönüne daha fazla vurgu yapılmaktadır (Rossi, 1955; Simmon, 1968; Wolpert, 1965; Brown ve Moore, 1970; Pickvance, 1974; Speare, 1974; Clark ve Onaka, 1983; Baker, 2003; Kalelioğlu, 2013; Yasak, 2014).

Tez çalışmasında Neo-klasik ekonomi temelli konut yer seçimi modelleri temel alınarak hanehalkının hareketlilikte dikkat ettiği faktörler irdelenmektedir. Araştırmada ele alınan bir diğer kuram “İkametgah memnuniyeti” kuramıdır. Memnuniyet kuramını daha ziyade taşınmada önemli hususları yönünden değerlendirilmiştir. Bu teoriler çerçevesinde Silivri şehrinde konut ve konut çevresi değişkenlerinin bireysel ve hanehalkı karakteristikleri ile etkileşimi irdelenmekte hareketliliğin yönü belirlenmeye çalışılmaktadır. Hareketliliğin iki yönünü belirleyen aktüel ve olası hareketlilik incelenerek hanehalkı tercihlerinin nedenleri ortaya koyulmaktadır. Teorik çerçevenin anlaşılması için ilgili literatür incelenerek ele alınan kuramlar bağlamında alan araştırması yapılmıştır. Aktüel ve olası hareketlilik değişkenleri belirlenerek konut ve konut çevresi seçimlerinin ve bu seçimlerde etkili değişkenler belirlenerek Silivri şehri özelinde hipotezler oluşturularak bu hipotezler sınanmıştır. Birey ve hanehalkının, gelir, yaş, ırk, mülkiyet durumu, komşuluk durumu, konut ve konut çevresine dair özellikler, erişilebilirlik, sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel karakteristikleri gibi değişkenlerin hareketlilikte etkisi belirlenmeye çalışılıp, aktüel ve olası hareketlilik irdelenmektedir.

Tez çalışmasında Neo-klasik ekonomi temelli konut yer seçimi modelleri esas alınıp konut yeri seçimi ve taşınmada önemli bulunan faktörleri belirlenmek üzere öngörülerde bulunulmuştur. Tezin dayandığı kuramlar çerçevesinde literatür incelemesi yapılarak öngörüler oluşturulmuştur. Silivri şehri özelinde araştırmacı tarafından alan araştırması yapılarak, hareketliliğin durumuna dair ve hareketliliğin sebeplerine dair tespitler yapılmıştır. Örneklemi oluşturan faktör grupları belirlenip hareketlilikte etkili olan belirleyiciler saptanmıştır.

Konut yer seçimi teorileri bağlamında hanehalkı yararını en üst seviyeye çıkarmak isteyecektir. Konut ve konut çevresi karakteristikleri, hanehalkı ve birey özellikleri, komşuluk durumu, akraba bağları, erişilebilirlik, ekonomik durum, mülkiyet durumu, ulaşım, sosyo-kültürel yapı gibi faktörlerin hanehalkının hareketliliğinde etkili olduğu saptanmıştır. Bu belirleyiciler bağlamında erişilebilirliğin taşınma kararında en etkili faktör olduğu görülmüştür. Konut ve konut çevresi özelliklerinin, mülkiyet, erişilebilirlik ve ekonomik durum gibi değişkenler ekseninde hanehalkı kendine en uygun konut ve konut çevresini belirleyerek hareketlilikte bulunmaktadır (Kocatürk, 2003; Kalelioğlu, 2013; Yasak, 2014; Eceral ve Uğurlar, 2017).

Tez çalışmasında konuya ilişkin literatürde incelenerek, Silivri'de şehir içi hareketlilik, konut yeri seçimi ve taşınmada önemli bulunan faktörlere odaklanarak hareketliliğin durumu belirlenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda, Neo-klasik ekonomi temelli konut yeri seçimi modelleri esas alınmıştır. Konut ve konut çevresi özellikleri, hanehalkı karakteristikleri, konutun fiziksel özellikleri, Ulaşım, erişilebilirlik, mülkiyet durumu, ekonomik durum, bireysel özellikler (yaş-ırk-cinsiyet), taşınma eğilimleri, hanehalkı yararı gibi değişkenlere vurgu yapılmaktadır.

İstanbul metropol alanı içinde gelişim gösteren Silivri Şehri konut alanı olarak hızla gelişmekte ve bulunduğu konum itibarı ile ve kendine has karakteristikleri sebebiyle farklı sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklere sahip nüfusa sahip olmakla beraber, bunun yanı sıra göçe uğramaktadır. Bu durum hareketliliğin daha önemli bir boyuta ulaştığını göstermekte ve konut yeri seçimi ve şehir içi hareketlilikte etkili faktörlerin farklılığını anlamamıza yardımcı olmaktadır.

Tezde temel alınan kuramlar ekseninde Hareketlilikte konutun ve bulunduğu çevrenin önemli bulunduğu, mülkiyetin taşınmada etkili olduğu ve bireyin yararının ön plana çıktığı görülmektedir. Hanehalkı karakteristiklerinin, erişilebilirlik, ekonomik durum, konut piyasası (arz-talep), sosyal bağlar, arkadaşlık ve komşuluk ilişkileri, prestij, konutun bulunduğu yerin merkezi iş alanına olan mesafesi, eğitim, sağlık ve kültür merkezlerine yakınlık, şehrin doğal güzelliklerine ulaşım ve yakınında yaşam isteği, konutun fiziksel özellikleri ve bu değişkenlerden memnuniyet, birey ve hanehalkının taşınmasında yada yerinde kalmasında etkili olmaktadır.

3. SİLİVRİ ŞEHRİNİN MEKANSAL GELİŞİMİ

3. 1. Silivri’de Şehirselleşme

Bir şehirselleşme ortamında artan ticaret ve ekonomik faaliyetler nüfus artışı burada şehirselleşme dokusunu değiştirmekte ve yeni gelişme sürecine ayak uydurmasını, buna bağlı olarak bir dönüşüm eğilimine girmesini sağlamaktadır. Şehirselleşme dokuda meydana gelen sosyo-ekonomik değişimler beraberinde konut dokusunu da etkilemeye başlar. Bu değişim süreci yeni bir şehir yapısı dizaynını doğurmakta konut taleplerini arttırmaktadır. Bu durum isteklere cevap vermek adına yeni konut çevrelerini ortaya çıkarmaktadır.

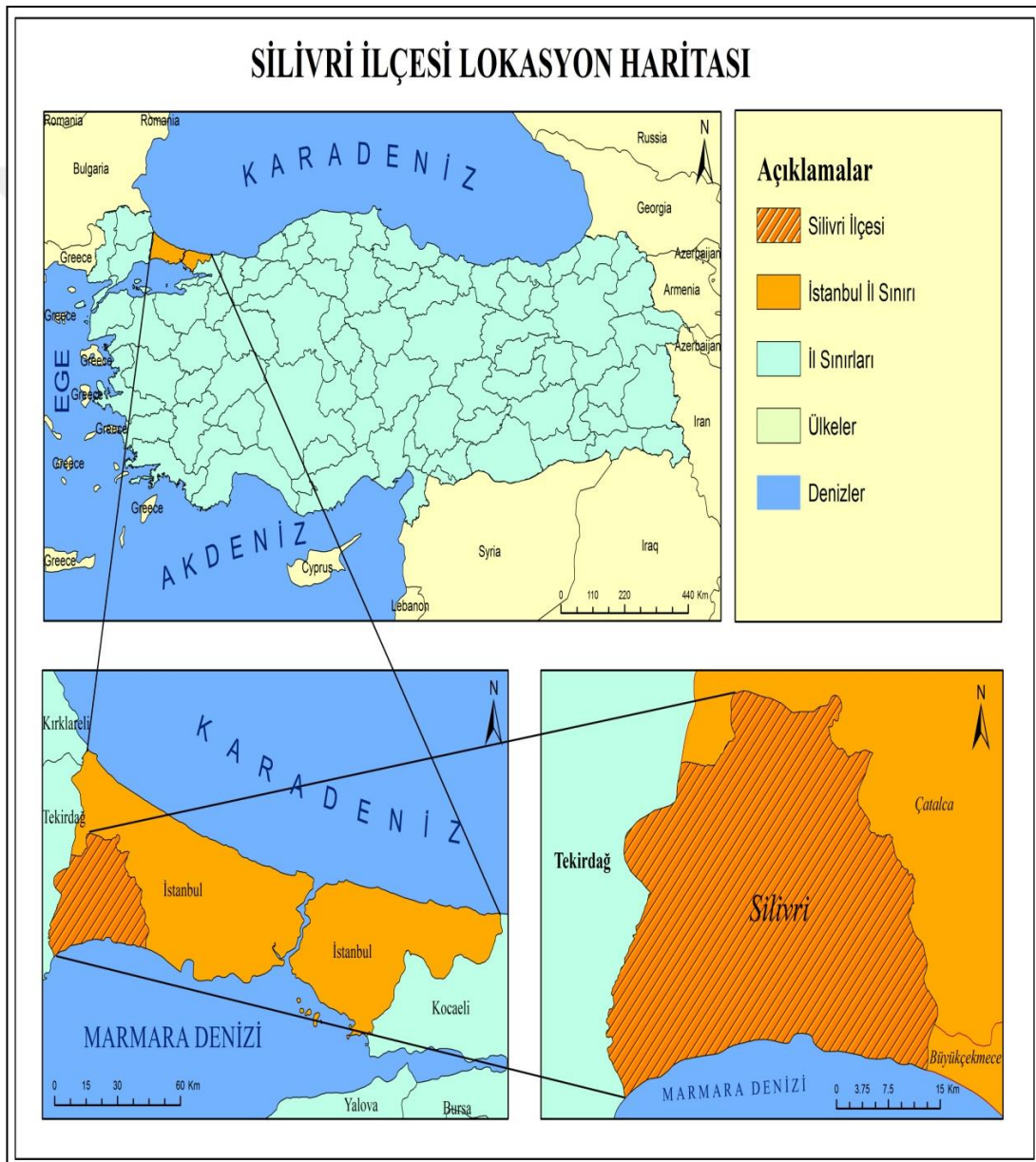
Şehirselleşme ortamında artan ve gelişen sanayi, ticaret ve turizm faaliyetleri yerleşmenin büyümesini ve bunun sonucunda şehir içinde bir hareketliliğe neden olmaktadır. Şehrin gelişme süreci, şehir içi ulaşım ağları, sanayi merkezleri, iş sahaları ve yaşayanların sosyo-kültürel yapı gibi etkenler konut değiştirme ve yeni konutun lokasyon seçiminde etkili olmaktadır. Şehirde meydana gelen bu değişimler bağlamında nüfusun konut taleplerine dair ortaya çıkan sonuçlar, yerleşme bu hareketliliği analiz etmemiz için bize yardımcı olmaktadır. Şehrin geçirdiği mekansal değişim bu bakımdan imar politikalarının şehirselleşme sürecini ne derecede etkilediği ve sonuçları çalışmanın kapsamı için önemli bir kaynak oluşturacağı düşünülmektedir.

Şehirler, insan ve faaliyetlerini, kolaylık sağlamak için belli bir lokasyonda bir araya getiren yerleşme dokularıdır. Bu olguya ise agglomerasyon denir. Şehirler aynı zamanda hinterlandlarındaki üretimin bölgesel özelleşmesini artırarak yönlendirirler. Sanayileşme ile beraber şehirler üretim merkezi haline gelerek bunu hizmete dönüştürürler. Şehirler üretim ve ticaret sahası olmaları sebebiyle her zaman etki alanları daha geniş olmuş ve ekonomik anlamda gelişmeyi sürdüren en önemli yerleşme dokusu olmuştur. (Tümertekin ve Özgüç, 2011). Bu kapsamda önemli olan bir diğer etken ise şehirlerin tarihsel süreç içinde gelişiminde etkili olan faktörler ve şehir yapısının ortaya çıkışı hakkında coğrafi anlamda bilgi edinmektir.

Yerleşme tarihi çalışmalarında, doğal ortamın şehirlerin gelişiminde birçok etken barındırdığı görülmüştür (Tanoğlu, 1969, Tümertekin ve Özgüç, 2011, Yasak, 2014). Şehirlerin lokasyonunu, sit ve situasyon faktörlerine göre şekillenmektedir. Sit bir yerleşmenin yerel özellikleri, fiziksel olarak kapladığı yerin niteliklerini ifade

ederken situasyon ise bölgesel özelliklerini kapsar. Situasyon kısaca çekim gücü olan bir alana yakınlık veya çekim gücünün olması olarak açıklanabilir. Birçok şehir situasyonun sonucu olarak gelişim göstermişlerdir. (Tümertekin ve Özgüç, 2011). Çalışma sahasında şehirselleşmenin geçirdiği süreç göz önünde bulundurularak, gelişimde esas olan faktörler ve şehirleşmeyi etkileyen temel etkenler aktarılıp sahanın gelişimi tarihsel süreç içinde açıklanmıştır.

Harita 1. Silivri'nin lokasyon haritası.



Araştırmanın konusu olan Silivri şehri, Marmara bölgesinde Türkiye'nin en büyük metropolü olan İstanbul'un bir ilçesidir. İstanbul'un merkezi iş sahasına en uzak ilçesi olan Silivri, doğudan Büyükçekmece, kuzeyden ve kuzeydoğudan Çatalca

ve batıdan ve kuzeybatıdan Tekirdağ ile çevrilidir (Harita 1). Marmara denizinin güney sahil kesimine kurulan bir yerleşme olan Silivri İstanbul'un dolayısıyla Anadolu'nun tarih boyunca Trakya ve Avrupa'ya açılan kapısı konumunda olmuştur. Tarihi bir yol olan Via Milirty yolu ilçe sınırlarından geçmektedir. Tarih boyunca her zaman önemli bir konumda olan Silivri, bir ticaret güzergahı olarak gelişim göstermiştir. Gerek İstanbul gibi bir metropol sınırlarına dahil olması gerekse tarihsel süreç içinde her zaman önemli durumda olması yerleşmenin kuruluş ve gelişim dönemlerinde önemini ortaya koymakta ve günümüzde de bu önemi artarak devam etmektedir.

Ulaşım ağlarının tarih boyunca bu yerleşme üzerinde etkili olması günümüzde de devam eden bir faktördür nitekim şehrin kazandığı gelişim düzeyinin ve yerleşme yapısının en büyük düzenleyicisi şüphesiz ki yerleşmeyi sahilinden ve kuzeyden doğu-batı istikametinde kat eden D-100 ve TEM karayollarının varlığıdır. Ve günümüze kadar ulaşan, Tunç çağına kadar dayanan ve Bizans döneminde Via Military olarak isimlendirilen tarihi yol yerleşmenin geçmişte de ulaşım güzergahında önemli bir lokasyonda olduğunu göstermektedir. Şehrin ulaşım kademelenmesi yerleşme dokusunu da çevresinde toplamıştır.

Silivri'nin geçmişte birçok medeniyete ev sahipliği yapması Şehri bir sit alanı haline getirmektedir. Günümüzde Şehrin ilk yerleşim çekirdeğini oluşturan Silivri kalesinin içinde olduğu ve ilk yerleşim birimi olan Fatih mahallesi kentsel sit alanı olarak kabul edilmiştir. Silivri şehrinin gelişim yönü Ulaşım ağlarıyla belirlenmiş ve yerleşmeyi güneyden sahil boyunca ve kuzeyden doğu-batı istikametinde kat eden D-100 ve TEM yollarının varlığı yerleşme dokusunu da bu şekilde etkilemiştir. Şehrin yerleşme dokusunda bir diğer etken ulaşım ağlarıyla sayfiye alanı olan yerleşmenin şehrin güneyinde sahil boyunca yazlık ikinci konutların varlığı olmuştur. Çalışma sahasının şehrsel gelişimini 3 dönemde incelemek mümkündür. İlk dönem, Şehrin ilk yerleşmeye sahne olduğu dönemden cumhuriyet dönemini ve yerleşmenin şehrsel dokuya geçişini temsil eden 1950'ye kadarki dönemi kapsamaktadır. İkinci dönem, 1950 ve 1990 yılları arasındaki şehrsel gelişmeyi kapsamaktadır. Üçüncü dönem ise 1990 yılından günümüze kadar olan tarihsel süreci kapsamaktadır. 1950 sonrasında ikinci dönem içerisinde Yerleşmede imar ve plan çalışmaları yapılmış bu dönemden günümüze kadar belirli aralıklarla imar planları yapılmıştır. Silivri'de şehrsel gelişiminin 3 dönem olarak belirlenmesinde dikkat edilen etkenleri

şöyle açıklamak mümkündür. Şehrin ilk çekirdeğinden cumhuriyet döneminde kentsel gelişimin başladığı tarih dikkate alınmış ve yerleşmede en önemli faktörlerden biri olan ulaşım ağı kademelenmesinin inşa edildiği yıllar ve İstanbul kent çeperlerine dair planların uygulanma dönemleri dikkate alınarak bir ayırım yapılmaya çalışılmıştır.

3.1.1. 1950'ye Kadar Kentsel Gelişim

Silivri, tarihi eski dönemlere kadar giden önemli bir liman kasabası olup eski adı Selymbria ya da Selybria şeklinde geçmektedir (Akkaya, 2010). Selymbria'da ilk yerleşme, ele geçen buluntulara göre Geç Kalkolitik Çağ'a kadar gitmektedir. Silivri'nin takriben 10 km kuzeydoğusunda ve İstanbul, Edirne, Tekirdağ kıyı asfaltlarının kavşağında bulunan Kanallı köprü (Kınalı köprü) mevkiinde 1961 yılında Ankara'da İngiliz Arkeoloji Enstitüsünden D. H. French tarafından bu çağa ait bazı keramik parçalar elde edilmiştir. Türk tarih Kurumu adına Türkiye ve Trakya Prehistorik Arkeoloji Antropolojisi üzerine 1959'dan itibaren başlanan araştırmalar ile beraber 1962 yılında aynı höyükten birkaç keramik parçası daha elde edilmiştir.



Foto 1. Silivri'nin ilk yerleşimini gösteren bir gravür (Silivri Belediyesi, Nazım İmar Raporu, 2009).

Kanallı Köprü (Kınalı köprü) keramikleri ile Troia şehrindeki buluntularla aynı döneme ait oldukları anlaşılmıştır. Böylelikle yerleşmenin tarihinin M.Ö. 3000’li yıllara kadar gittiği anlaşılmaktadır (Akkaya, 2010).

Silivri, Trakya kıyılarında kurulmuş diğer yerleşmeler gibi falez üzerinde kurularak daha sonra yerleşme çevreye doğru yayılarak genişlemiştir. Silivri Bizans döneminde dini merkez olarak gelişme göstermiştir. Bizans ve Osmanlı dönemlerinde nüfusu Rumlardan oluşan bu yerleşmenin geçim kaynağı deniz ticareti ve balıkçılık olmuştur (Özgüç, 1975). Osmanlı Beyliğinin kuruluşundan Bizans imparatorluğunun yıkılışına kadar Selymbria, Osmanlı –Bizans ilişkilerinde yer almıştır. İstanbul’un fethinden üç gün sonra Selymbria Kalesi teslim olarak Türk hakimiyetine girmiştir. Kale (Foto 2.) içindeki Alexios Apokaukos Kilisesi camiye çevrilmiş ve vakıf olarak kullanılmıştır (Akkaya, 2010). 1890’larda Silivri toplumu Yahudi, Ermeni, Rum ve az sayıda Türk cemaatlerinden oluşmaktaydı. Silivri’de gayrimüslim halk eski uğraşları olan bağcılık ve ipekçilikle, Türkler ise balıkçılık ve yoğurtçuluk ile geçimlerini sağlamışlardır (Silivri Belediyesi, İmar Planı).



Foto 2. Silivri Kalesi 1910’lu yıllar (Silivri Belediyesi, Arşiv).

Nüfus bağlamında en önemli değişkenlerden biri olan, göç hareketi farklı ekonomik, sosyal ve siyasi değişkenlerden etkilenecek meydana gelmektedir

(Doğanay, 2014). 1912 Balkan savaşları sırasında Silivri 9 ay Bulgar işgali altında kalmış ve 1913 Temmuz ayında bu işgalden kurtulmuştur. Kurtuluş savaşı sırasında tekrar işgal altında kalan Silivri 1 Kasım 1922’de işgalden kurtarılmıştır. Bunu izleyen yıllarda en önemli olaylardan biri Türkiye ve Yunanistan arasında gerçekleşen mübadele anlaşması olmuştur. 1924 yılında Gayrı Müslim ve Müslüman halk karşılıklı olarak yer değiştirilmiş ve gelen Müslüman göçmenler ülkenin farklı vilayetleriyle beraber Silivri’ye de yerleştirilmiştir. 1924 yılında Silivri idari olarak İstanbul’un bir kaza’sı olmuştur (Silivri Belediyesi, İmar Planı 2009). Anlaşma gereği, Batı Trakya Türk nüfusu ve İstanbul’daki Rumlar bu gç hareketi dışında bırakılmıştır (Doğanay, 2014).

Cumhuriyet döneminde Silivri kasabası bir gelişme dönemine girmiştir. Silivri’nin sahil yolu üzerinde ve kolay erişilebilir konumda olması doğal dokusu kasabayı sayfiye yeri haline getirmiştir. Tarım, Silivri’de en önemli ekonomik faaliyetler arasındadır. Silivri’nin ilk yerleşim çekirdeğini Fatih mahallesi oluşturmaktadır. Tarihte yerleşmenin başladığı Kaleiçi olarak kaynaklarda geçen alan bu mahalle sınırları içerisindedir.



Foto 3. 1934 yılı Silivri sahilini doldurulurken (Silivri Belediyesi, Arşiv).

Zamanla yerleşme kale dışına taşarak yayılmaya başlamıştır. Bundan sonra ise Pirimehmetpaşa mahallesi, Alibey mahallesi, Cumhuriyet mahallesi kurulmuştur. Bu dönemde Silivri'ye yoğun göçler olmuştur. Özellikle mübadele sonucu balkanlardan gelen göçmenlerin Silivri'ye yerleştirilmeleri buradaki nüfusun artışı hızlandırmıştır. 1935-1950 yılları arasında Silivri nüfusunda Türkiye'ye oranla hızlı bir artış görülmektedir. Bunun sebebi ise 1. Balkan ve 2. Balkan Savaşları ve sonucunda yaşanan göçler ile mübadele anlaşmaları sonucu birçok göçmenin buraya yerleşmesidir (Sertkaya, 2009:7). 1935 yılında Silivri'nin nüfusu 22.790'dır. 1950 yılında ise nüfus, 28.191'dir. Bu yıllar arasında % 23,6 oranında bir büyüme gerçekleşmiş ve nüfus artışında göçler önemli rol oynamıştır (Sertkaya, 2009:7). Halkın genel geçim kaynağı tarım, balıkçılık ve yoğurtçuluk olmuştur.

Silivri'de iki şekilde gelişme meydana gelmiştir. Bunlardan ilki, İstanbul'un bir kazası olması ve merkezi anlamda normal seyrinde gerçekleşen idari sosyal ve kültürel gelişme. İkincisi ise turizm doğrultusunda gerçekleşen mevsimlik bir gelişmedir (Tolun, 1970).

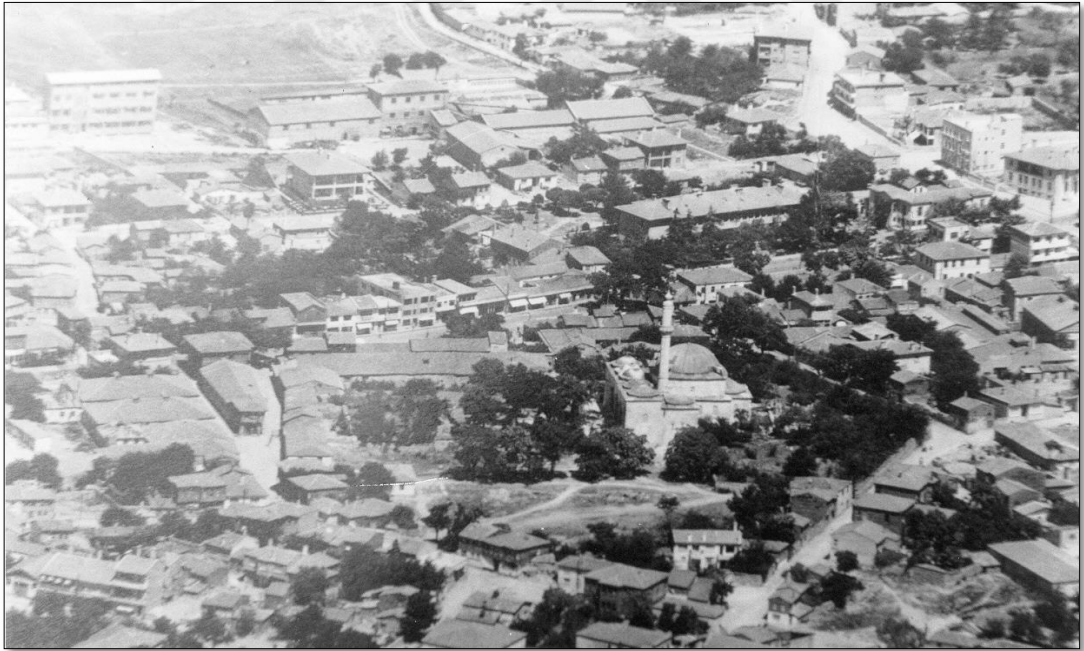
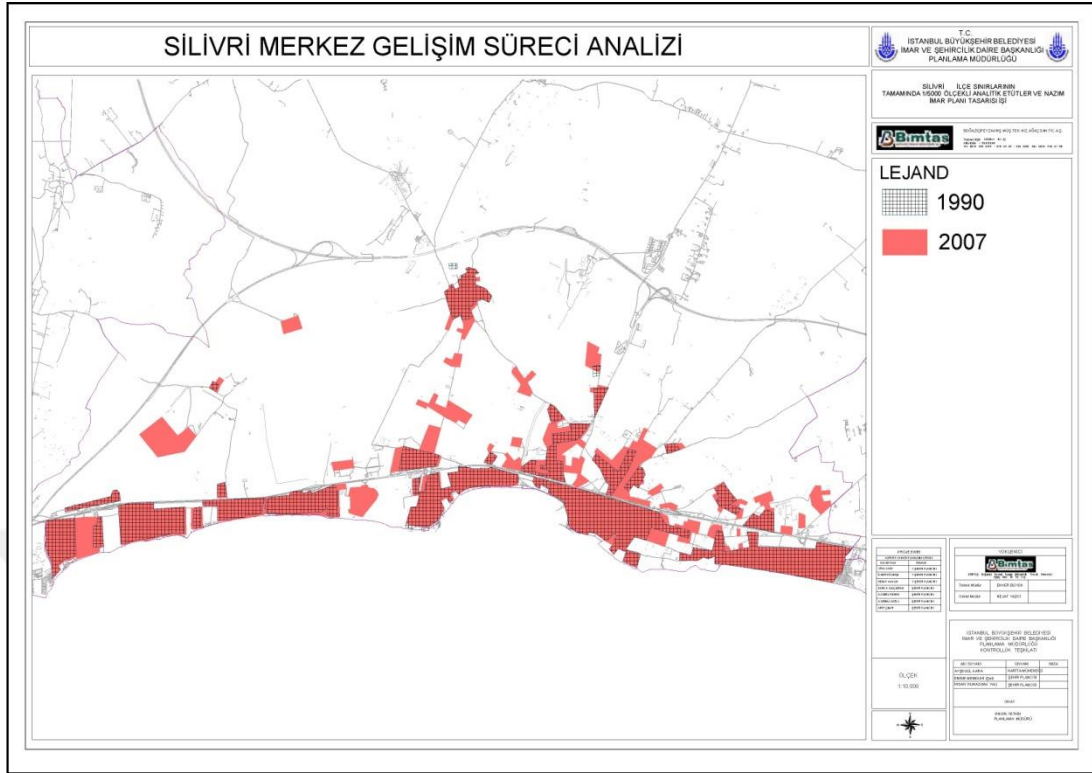


Foto 4. 1961 yılı Silivri şehrinden bir görünüm (Silivri Belediyesi, Arşiv).

Harita 2. Silivri Şehrinin gelişimi



Kaynak: Silivri Belediyesi, 2018.

3.1.2. 1950-1990 Dönemi Kentsel Gelişim

Bu dönemde İstanbul'da imar faaliyetlerine başlanmış, ulaşım ağını geliştirmek ve şehri güzelleştirmek adına yollar ve yeni yapılar kurulmuştur. Bu faaliyetler daha çok İstanbul merkezi alanlarıyla sınırlı kalmış kent çeperleri pek etkilenmemiştir. Zamanla kentleşme hareketlerinin hız kazanması, merkezi alanlarda artan nüfus ve sanayi kollarının kendine yeni lokasyon arayışları, kent çeperlerine doğru yönelme eğilimi başlatmıştır.

1950'lerden sonra Silivri'de nüfus artmaya başlamış ülke genelinde başlayan kentleşme hareketleri ile beraber çalışma sahasında bu bağlamda gelişmeler görülmüş ve sahanın İstanbul'a olan yakınlığı, tarımsal verimi, turizm bakımından çekici bir lokasyon oluşu ve ulaşım bakımından erişilebilir olması kentleşme hareketlerini burada tetikleyen en önemli faktörler olmuştur.

1960'lı yıllarda İstanbul sanayi alanlarının çevresinde yerleşme alanları gelişim göstermiştir. Çeperlere doğru nüfus büyüklüğü azalarak gelişim göstermiştir. İzleyen yıllarda, yerleşme alanları İstanbul'un Avrupa yakasında daha sonra Anadolu yakasında gelişim göstermiştir (Nazım İmar Planı, 2009)

Gelişen sanayi ve kentleşme hareketleri İstanbul merkezi alanlarından çevreye doğru yayılmaya ve sanayinin şehrin dışına kaymasına sebep olmuştur. İstanbul merkezi alanlarına yakın ilçeler artan nüfusun konut ihtiyacını karşılarken, sanayi şehrin dışına doğru kaymaya başlamıştır. Bu sanayi alanlarıyla beraber gelen nüfus bir yerleşme dokusu meydana getirmiş kırsal form ve kentsel form ayrımları belirginleşmeye başlamıştır.



Foto 5. 1961 yılı E-5 ve Boğluca deresinin görünümü (Silivri Belediyesi, Arşiv).

Kumburgaz'dan Tekirdağ'a kadar olan sahada rekreasyonel faaliyetlerin hız kazanmasında karayolunun rolü vardır. Bu şekilde İstanbul ile sürekli bağlantı halinde olabilme imkanı bu sahayı İstanbul nüfusu için dinlenme alanı haline getirmiştir (Özgüç, 1975). İstanbul'da nüfusun hızla artması, özellikle yaz aylarında ve hafta sonu dinlenme amaçlı şehir hayatından kaçmak isteyen nüfusun şehir dışında yeni alan arayışlarına neden olmuştur. Bu şekilde şehir nüfusu, Silivri'nin deniz kenarında olması ve Londra asfaltı üzerinde yer alması gibi ulaşım ağı ve yakın mesafede bulunmasının avantajıyla İstanbul nüfusu Silivri'ye mevsimlik olarak

dinlenme ve tatil amaçlı gelmeye başlamıştır (Tolun, 1970). Bu durum Silivri’de mevsimsel nüfus değişimlerini arttırmış ve yerleşmenin gelişimi için önemli bir değişken olmuştur.

Silivri fonksiyonlarının çeşitliliği ile şehrsel bir yerleşme görünümündedir. Bu dönemde Anadolu’da bulunan daha büyük bir yerleşme ile mukayese edilemeyecek kadar gelişmiş ve şehrsel fonksiyonlara sahip olmuştur. Bu gelişmede rol oynayan etkenler, Silivri’nin deniz kenarında bulunması ve Avrupa otoyolu üzerinde bulunması, İstanbul’un bir kazası olması ve İstanbul’a yakın mesafede bulunması Silivri’ye özel bir durum sağlamıştır (Tolun, 1970).



Foto 6. D-100 karayolunun günümüzdeki hali, (Seren Doğan, 2018).

D-100 karayolunun inşası İstanbul’u farklı şehirlere bağlamanın yanında şehrin çehresinde de değişimleri beraberinde getirmiştir. D-100 karayolunun çevresi sanayi alanları, ticaret merkezleri ve konut alanları ile dolmuştur. Bu durum karayolu çevresinde yeni yerleşim birimlerinin ortaya çıkmasını sağlamıştır (Ayhan, 2017).

1960’lı yılların sonlarına doğru Silivri’de kentsel gelişme anlamında hareketlenmeler başlamış ve İstanbul merkezi alanlarından uzaklaşmak isteyen nüfus için yeni bir lokasyon alternatifi olmuştur. Bu hızlı gelişim süreci ile beraber İstanbul’dan çeperlere doğru yayılan nüfus Silivri’de ikinci konut yoğunluğunu

önemli derecede etkileyerek, sahayı ikinci konut alanı haline getirerek şehrsel gelişmede en önemli etkenlerden biri olmuştur. 1970’li yıllarda D-100 karayolunun inşasından sonra Silivri bir gelişim trendi içerisine girmiş ve şehrsel gelişme hızı artarak devam etmiştir. D-100 karayolunun varlığı sahanın ikinci konutların yanında yerleşme sahası olarak da gelişimini etkilemiştir (Ayhan, 2017).

Deniz kenarında ve ulaşım yolları üzerinde olması tarihte her zaman önemli bir konumda bulunan Silivri’yi tekrar bir cazibe merkezi haline getirdi. Doğu-batı yönünde uzanan ulaşım ağı sayesinde Silivri kıyı kuşağı ikinci konutlarla dolmuş ve sahadaki halkın istihdamı için yeni bir ekonomik kol meydana gelmiştir.

Tablo 2. Silivri Şehrinin yıllara göre nüfusu artış miktarı ve yıllık nüfus artış hızı (1935-2017).

Yıllar	Şehir Nüfusu	Artış Miktarı	Yıllık Artış Hızı %
1935	22790		
1940	24583	1793	6,5
1945	26426	1843	6,6
1950	28191	1765	7,5
1955	28588	397	0,36
1960	33231	4643	3,5
1965	35380	2149	8,1
1970	37443	2063	8,7
1975	40106	2663	7,3
1980	53032	12926	2,5
1985	55625	2593	0,10
1990	77599	21974	1,76
2000	108155	30556	1,76
2007	125364	17209	3,64
2010	126218	854	0,7
2015	165084	38866	2,1
2017	180524	15440	5,4

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

1950-1990 yılları arasında nüfus hızla artmaya başlamış, İstanbul’a olan yakınlık, gelişen sanayi kentleşme hareketleri göçü beraberinde getirmiş ve çalışma sahası yoğun bir nüfuslanma sürecine girmiştir (Tablo 2). Özellikle 1970’lerden sonra ulaşım yollarının faaliyete girmesi nüfusu çeken önemli bir faktör olmuştur.

1975-1980 yılları arasında sahada binde 66.58 ile en yüksek nüfus artış hızı görülmüştür (Üçoş, 2016:69). Gelen bu nüfusla beraber inşaat ve imar çalışmaları hızlanmış Silivri özellikle kıyı boyunca gelişmeye devam etmiştir.



Foto 7. Silivri kıyı kesiminde ki apartmanlardan görünüm (Seren Doğan, 2018)

1980’li yıllarda TEM otoyolunun inşasıyla Silivri’deki gelişim süreci katlanarak devam etti. Ulaşım ağında meydana gelen bu değişimle beraber İstanbul’dan dinlenmek için uzaklaşmak isteyen nüfusun yakın mesafede olan ve büyük şehrin kalabalığından kaçmak için değerlendirdiği bir alternatif olmuştur. Bu hareketlilik sonucunda Silivri sahil kesimi boyunca yazlık konutlarla dolmuş ve gelen nüfusla beraber ortaya çıkan yeni istihdam kolları sahanın sosyal ve ekonomik kalkınmasını sağlamış ve çalışma sahasının kasaba formundan çıkarak bir şehir görünümüne bürünmesinde etkin rol oynamıştır. İstanbul’daki hızlı şehirleşme Mimar Sinan’dan (Büyükçekmece) Tekirdağ’a kadar devam eden kıyı kesimini rekreasyonel amaçlarla etkilemiştir. Bu durumda şehirleşmeyi etkileyen gelir seviyesinin artması, otomobil sahipliğinin artması (1950’lerden sonra), iyi ulaşım ağlarının varlığı (Londra Asfaltı) ve boş zaman gibi etmenler bu sahanın rekreasyonel anlamda kullanımını arttırmıştır (Özgüç, 1975). Turizm üzerinde etkili olan en önemli unsurlardan biri, ulaşım ağları ve bu ağ üzerinde faaliyet gösteren

taşıtlardır. Bir sayfiye alanının turizme kazandırılmasındaki temel ölçüt, ulaşılabilirlik, erişilebilirlik ve ulaşım ağının varlığıdır (Doğanay ve Zaman, 2013).



Foto 8. Silivri merkez kıyı kesiminden bir görünüm (Seren Doğan, 2018).

Silivri şehrinde ikinci konutlar 1960'lı yıllardan itibaren yayılış göstermeye başlamıştır. Silivri'de ikinci konutların geniş yayılış alanı bulmasında en önemli faktörlerden biri İstanbul metropolü içinde gelişim gösteren bir lokasyonda bulunmasıdır. Şehrin Avrupa'ya açılan önemli ulaşım güzergahları üzerinde bulunması tarih boyunca önemini korumuştur. Bu faktörün yanında Silivri'nin doğal güzellikleri Marmara denizi kıyısında bir yerleşim alanı olması kent hayatından kaçmak isteyen bireylerin ve yakın mesafede günü birlik ya da hafta sonu tatil zamanını geçireceği bir sayfiye alanı haline gelmesinde etkin rol oynamıştır. 1950 sonrası kentleşme hareketleri ile İstanbul'da meydana gelen şehirleşme devinimleri Silivri gibi lokasyonlara olan rağbeti arttırmıştır. 1970'lerde Silivri'ye yönelik bu rekreatif süreçler gelişmeye başlamıştır (Yasak ve Doğan, 2018).

İkinci konutlar şehrin gelişim trendini belirleyen en önemli değişkenlerden biri olmuştur. D-100 ve TEM karayolları, şehrin gelişiminde ve ikinci konut olgusunun sahada hız kazanmasında çok büyük rol oynamıştır. Bu karayollarının çevresi tarihsel süreç içinde ikinci konutlarla dolmuş ve şehrin hakim yerleşme dokusu da yine bu karayolları ekseninde yayılışını sürdürmüştür. Özellikle kıyı

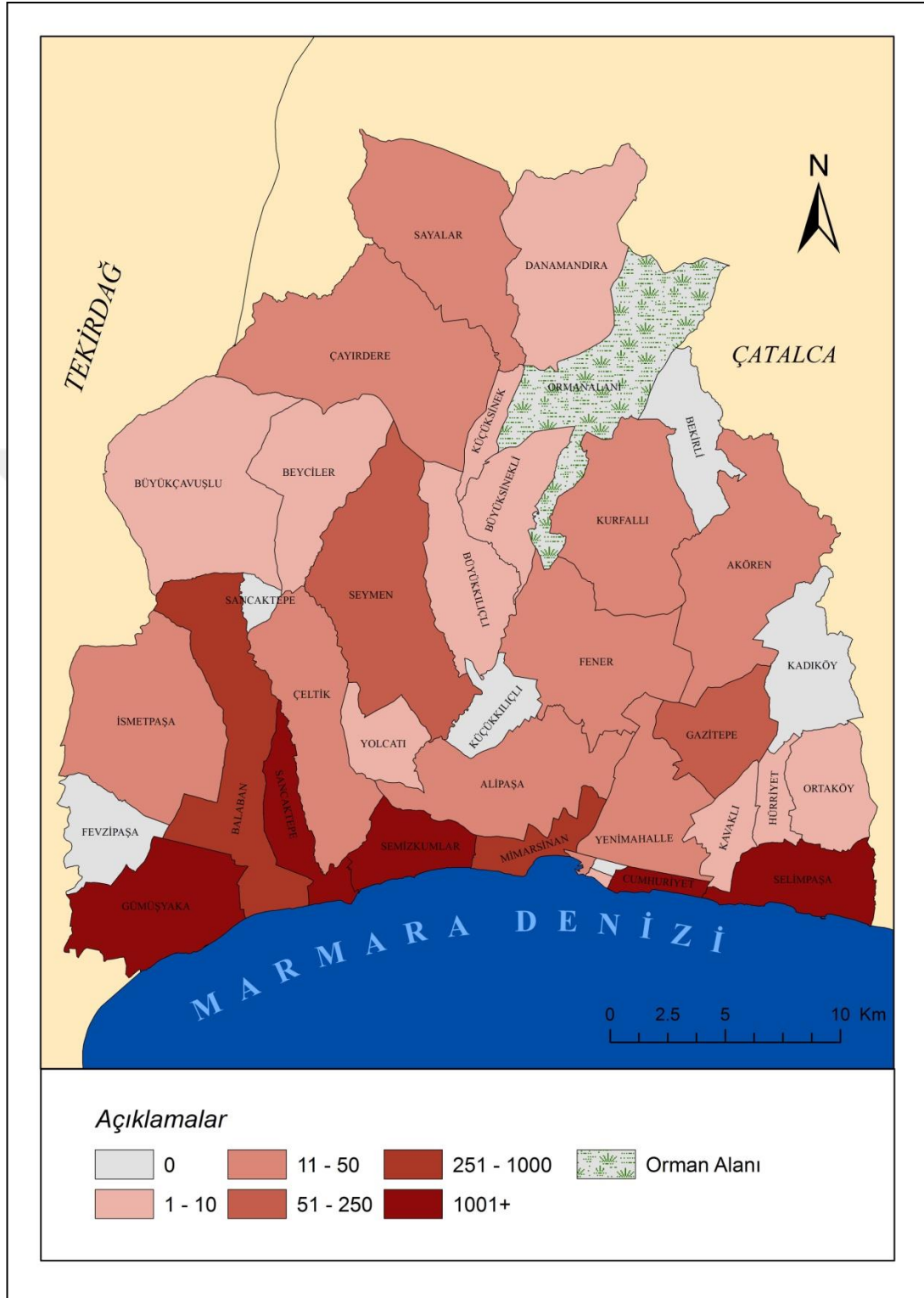
kesimi ile paralel doğrultuda bulunan karayolları yerleşme dokusunda ve ikinci konutların yayılışında bir hat görevi üstlenmiştir. Silivri kıyı kesimi ikinci konut lokasyon seçimleri bağlamında belirleyici olmuş ve şehrin kıyı kesimi Tekirdağ'a kadar yazlık site mantığıyla inşa edilen ikinci konutlarla dolmuştur (Yasak ve Doğan, 2018) (Harita 3).

1950'li yıllardan farklı olarak 200-300 m²'lik parsellerde site mantığındaki mevzi planlarla şekillenen yazlık konutlar geniş bir yayılma süreci geçirerek çalışma sahasındaki kıyı kuşağı boyunca yapılaşma göstermiştir (Silivri Belediyesi, İmar planı). Bu faktör her ne kadar çalışma sahasının gelişiminde etkin rol oynamışsa da, verimli toprakların ve kıyı kuşağını işgal ederek çevreye zararlarda verilmiştir. Plansız yapılaşma sonucu kıyı kesimi konutlarla dolmuş, verimli tarım arazileri imara açılmıştır.

1980'li yıllardan sonrası Silivri'de yoğun nüfuslanmanın yaşandığı ve göçün olduğu yıllardır. İç göçün yanında 1985 sonrasında Bulgaristan'dan gelen göçmenlerin Silivri'ye ve yakın çevresine yerleştirilmesi nüfusun ve şehrin değişiminde önemli bir etkidir. Bu nüfus artışları sonucunda şehrin ekonomik ve sosyal yapısında büyük değişiklikler meydana gelmiş şehir hızlı bir gelişim dönemine girmiş imar çalışmaları ve yapılaşmalar artarak devam etmiştir. Özellikle ulaşım ağlarının da etkisiyle Silivri'de doğu-batı doğrultusunda kıyı kesimi boyunca yoğun yapılaşma ve nüfuslanma gerçekleşmiştir. Kentleşme oranının artması dolaylı olarak iç turizmi etkilemektedir. Kent hayatının kalabalık yoğun temposundan kaçarak bedensel ve ruhsal anlamda dinlenmek için bireyler kent dışı alanlara yönelmektedir (Doğanay ve Zaman, 2013).

Silivri İstanbul'un Avrupa'ya açılan kapısı niteliğinde bir lokasyonda yer aldığından dolayı tarih boyunca her zaman önemli ulaşım akslarının yer aldığı bir yerleşim olmuştur. Geçmişte de önemli yolların geçtiği Silivri'de, Cumhuriyet dönemi ana ulaşım aksları, doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. İki ana aksın şehri güneyden (D-100) ve kuzeyden (TEM) geçerek bölmesi şehrin özellikle 1970'lerde ikinci konut artışını sağlamış ve yapılaşmanın yönünü de bu ulaşım aksları belirlemiştir.

Harita 3. Silivri’de İkinci Konut Yoğunluğu



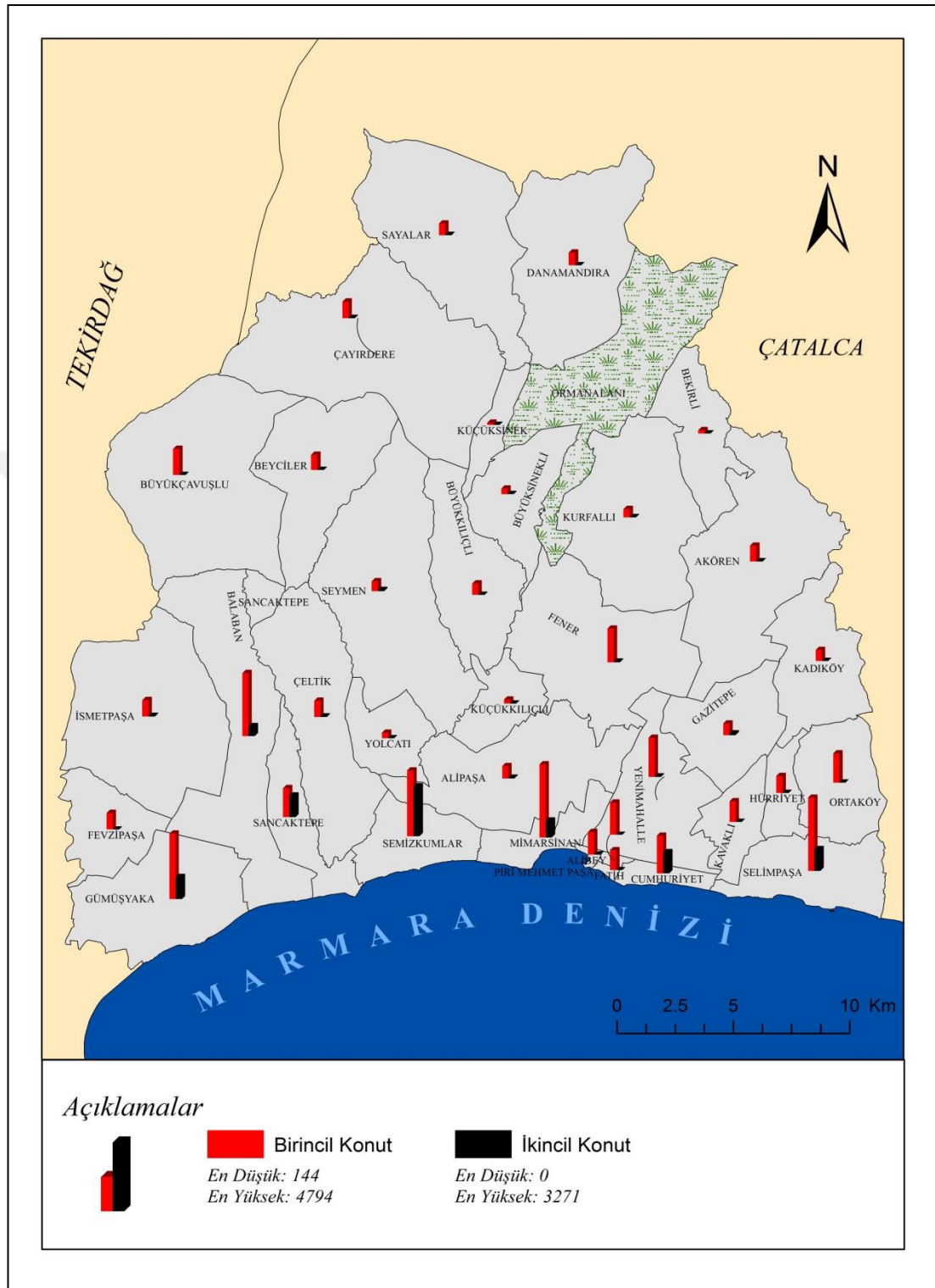
Silivri’de ulaşım ağları doğrultusunda doğu-batı ekseninde kıyından (güney) kuzeye doğru yapılaşma meydana gelerek şehrin merkezi alanları ve şehir merkezi

kıydan sonraki kuşakta bir hat boyunca doğu-batı ekseninde yayılmaya başlamıştır. Silivri kıyı kuşağı ikinci konutların en yoğun olduğu lokasyondur. 2017 itibarıyla ikinci konut sayısı 10227 olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçmişte yapılan sayımlarda ikinci konut sayısında niceliksel olarak düşüş olduğu görülmüştür. Ancak bu durumu şöyle özetlemek mümkündür, 2009 yılında çıkartılan bir kanunla Silivri'ye bağlı olan ve ikinci konut fazla olduğu Celaliye ve Kamiloba Büyükçekmece'ye bağlanmıştır. Bu durum niceliksel olarak sahada ikinci konutların azaldığını gösterse de aslında niteliksel anlamda sahada ikinci konut sayısında düşüş olmamakla beraber normal seyrinde devam ettiği belirtilebilir. Bunun yanında tarihsel süreç içinde ikinci konut sakinlerinin bu konutlara yerleşmesi sonucu bazı yazlık konutların daimi konut haline dönüştüğü de belirtilebilir (Yasak ve Doğan, 2018).

İkinci konutlar sahada varlık göstermeye başladığı andan itibaren yerleşmenin gelişimi ve yerleşmenin yönü bakımından tarihsel süreç içerisinde her zaman etkisini göstermiştir. Rekreatif faaliyetler sahada yeni iş kollarının ortaya çıkmasını sağlamış, mevsimsel nüfus dalgalanmaları neticesinde mevsimlik işçi göçünü beraberinde getirerek yerleşmenin ticari hayatını da hareketlendirmiştir. Bu etkiler yanında sahada sosyo-kültürel anlamda etkileşimler meydana getirmiştir. Bu doğrultuda Silivri şehrinde ikinci konutlar tarihsel süreç içinde şehirleşme devinimleri ve yerleşmenin lokasyon seçiminde belirleyici olmuş sahanın alansal gelişimini ciddi oranda etkileyerek, ulaşım ağları doğrultusunda sistematik konut üretim sürecini meydana getirmiştir. Sahada yerel dilde yazlık konut olarak adlandırılan ikinci konutların yoğunluk gösterdiği alanlar, Selimpaşa, Gümüşyaka, Cumhuriyet, Mimarsinan, Sancaktepe mahallelerini kapsayan kıyı kuşağında bulunmaktadır (Yasak ve Doğan, 2018)(Harita 4).

Araştırma sahasında konut üretim ve konut hareketliliği tercih süreçlerini anlatırken sahanın yerleşme dokusunu etkileyen en önemli değişkenlerden biri olan ikinci konutları anlatmadan sahanın konut analizini yapmanın mümkün olamayacağı düşünülmüştür. Tarihsel süreç içinde gerek yer seçimi gerekse şehirleşme hareketleri üzerinde temel belirleyicilerden biri olan ikinci konutlar Günümüz Silivri şehir dokusunun oluşmasında önemli bir konumda bulunmaktadır. Sahanın sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda değişim ve dönüşümünde etkin rol oynadığı günümüze değin gözlenmiştir.

Harita 4. Silivri’de İkincil ve Birincil konutların yoğunlukları



Silivri merkez ve yakın çevresine ilişkin planlama süreci, Silivri, Celaliye, Kamiloba, Selimpaşa ve Değirmenköy yerleşimlerinin içinde olduğu 1/25.000’lik plan doğrultusunda oluşturulmuş, Silivri merkez ve bugünkü Gümüşyaka ilk kademe yerleşmesini kapsayan bölge için hazırlanan 1983 tarihinde onaylanan 1/5000 ölçekli

nazım imar planıdır. Bu planda 2000 yılı projeksiyonu 50000 olarak hedeflenmiş ve yazlık nüfusun 500.000 civarında olacağı öngörülmüştür.

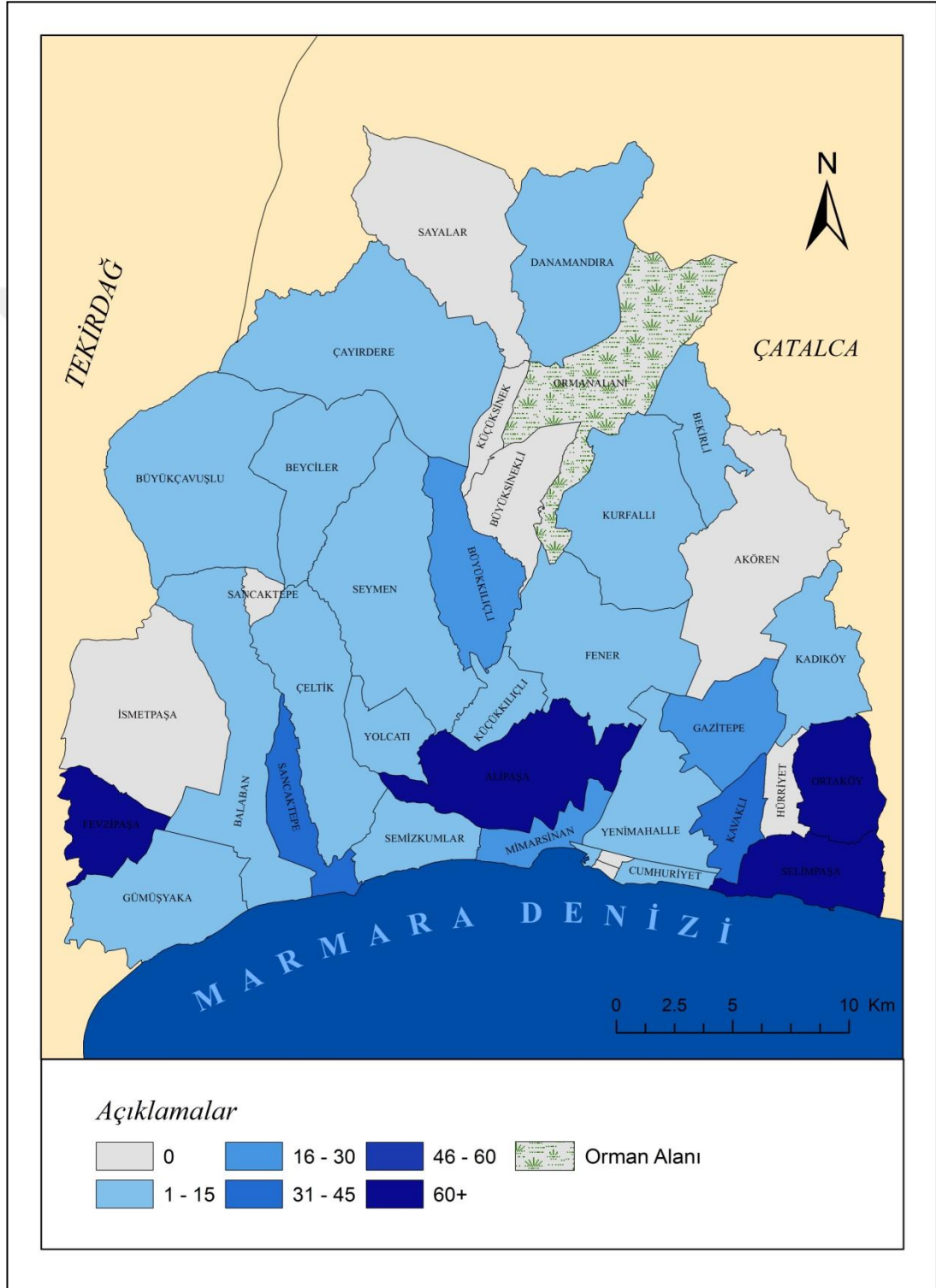
Bunun yanında Silivri’de tarımsal üretimin depolandığı ve dağıldığı öngörülmüştür. Konut alanları 504 ha olarak planlanmış, Bunun 109 hektarı meskun alanlar 395 hektarı ise gelişme alanı olarak planlanmıştır (Silivri Belediyesi, Nazım İmar planı).

İkinci konut alanlarının merkezi konumda olması sebebiyle, planda 35 hektar ticaret alanı olarak önerilmiş ve plan içerisinde 104 hektarlık bir bölge tarımsal üretim bağlamında sanayi alanı olarak belirlenmiştir. Bu alan içerisinde 64 hektar Silivri’nin batısında ve E-5 karayolunun üzerinde yer almakta ayrıca Silivri yerleşmesinde küçük sanayi sitesi alanı oluşturulmuştur. Tarımsal ürünlerin depolanması için Silivri’nin Kuzeybatısında (Bugünkü sanayi alanının güneyindeki alan) 77.5 hektarlık bir alan ayrılmıştır (Silivri Belediyesi, Nazım İmar Planı). Planda yaz aylarındaki nüfus artışı dikkate alınarak 18 hektarlık donatı alanları oluşturulmaya çalışılmıştır. Plan yapıldığı dönemde 1lise, 1 kız meslek lisesi iki adet ilkokulun yer aldığı yerleşme için ek olarak 7.5 hektarlık eğitim alanı ayrılmıştır (Silivri Belediyesi, Nazım İmar Planı).

Genel olarak plan içinde yerleşmenin turizm potansiyeli öne çıkartılmak istenmiş ve sahadaki potansiyellerin değerlendirilmesi adına Silivri-Gümüşyaka arasında yaklaşık 35 hektarlık alan planlanmıştır (nazım imar) 1983 yılında hazırlanan nazım imar planı, 2000 yılını hedef alarak nüfus projeksiyonunu belirlemiş ve bu yeni bir planlama sürecinin ortaya çıktığını göstermektedir (Silivri Belediyesi, Nazım İmar planı). 1983 yılında yapılan imar planından sonra farklı uygulama imar planları da hazırlanmıştır. Bunlardan ilki 1/1000 ölçekli 1985 yılında onaylanan, sanayi alanlarının güneyinde kalan KSS alanı ve Kınalı Kavşağı yakınında D-100 yolunun güneyinde kalan alanlarda ikinci konut alanları ve tarımsal depo fonksiyonlarının yer aldığı alandır. 1986 yılında ise nazım imar planının gelişme konut alanı olarak belirlediği Yeni mahalle ve Silivri merkezinin doğusunda ve D-100 yolunun güneyinde kalan ikinci konutların fazla olduğu için hazırlanmıştır (Silivri Belediyesi, Nazım İmar Planı).

Genel itibarıyla bu dönemde çalışma sahası yoğun bir gelişim evresi geçirmiş ve mekansal gelişim, ulaşım aksları doğrultusunda ve çevresine yayılmış biçimde gelişmeye devam etmiştir.

Harita 5. Silivri Şehrinde Mahallelere Göre Sanayi Alanı yoğunluğu

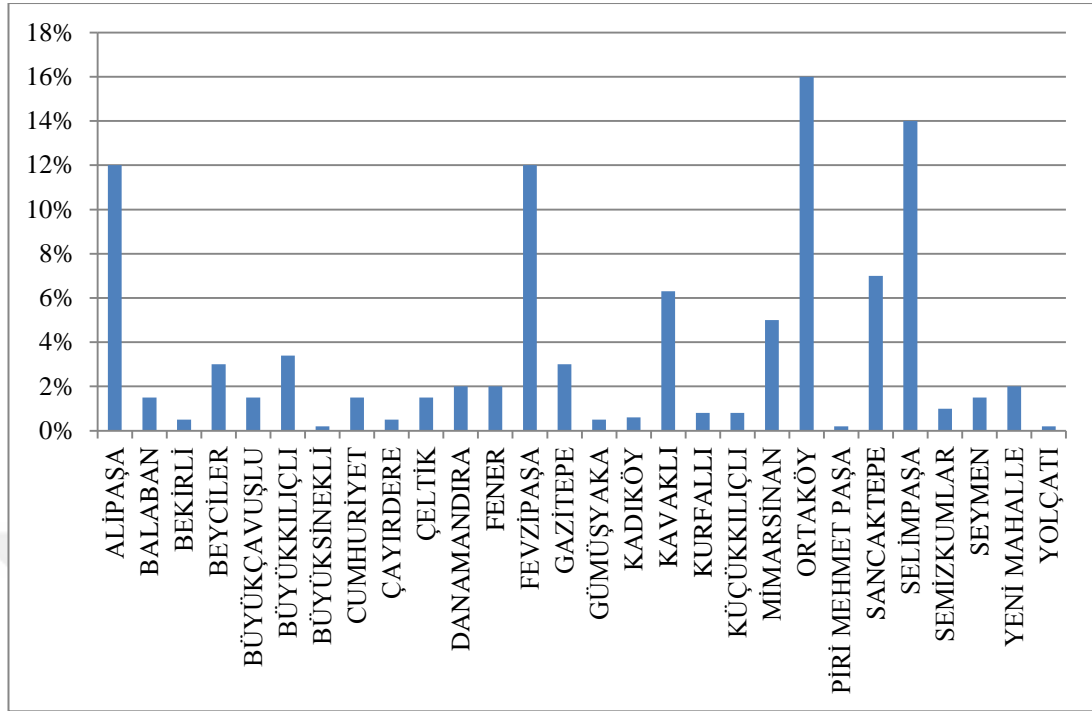


D-100 karayolu yerleşmenin yönünü ve dağılışını belirgin bir biçimde etkilemiştir. Silivri şehir merkezi D-100 karayolu doğrultusunda gelişme göstererek, yerleşmenin dağılışında en önemli etkenlerden biri karayolu olmuştur. Şehir merkezini oluşturan mahalleler karayolunun güneyi ve kuzeyinde karayoluna paralel bir şekilde gelişim göstermiştir.

Silivri sanayi kooperatifi 1986 yılında kurulmuştur. 1989 yılında 66000 m2 alan tahsis edilerek Silivri sanayi sitesi hizmete girmiştir. 1994 yılında Sanayi bakanlığının Bakanlık fon kredilerine başvuru yapıp, onay alındıktan sonra KOSGEB tarafından çizilen projelerin inşaatı başlamıştır. 1999 yılında inşaat çalışmaları biterek sanayi sitesi meslek kollarına göre sınıflandırılmıştır. Bu doğrultuda şehir merkezinde yer alan ve yetersiz olan Eski Sanayi sitesi 2000'e kadar tamamen Silivri Sanayi Sitesine taşınmıştır. Silivri'de sanayi genel olarak dağınık halde yayılış göstermiştir. Çoğunlukla sanayi faaliyetlerinin yürütüldüğü imalat alanları yoğunluklu olduğu alanlar ön plana çıkmaktadır (Harita, 5). Bu alanların başında, Ortaköy 85, Selimpaşa 75, Alipaşa 64 ve Fevzipaşa 63 adet işletme ile en fazla sanayi yoğunluğuna sahip mahalleler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alanları takiben Sancaktepe 34, Kavaklı 33 ve Mimarsinan 28, Büyükkılıçlı 18, Gazitepe 17, Beyciler 14, Çeltik 12, Yeni mahalle 11 işletme ile sanayi yoğunluğunun olduğu alanlar olarak görülmektedir.

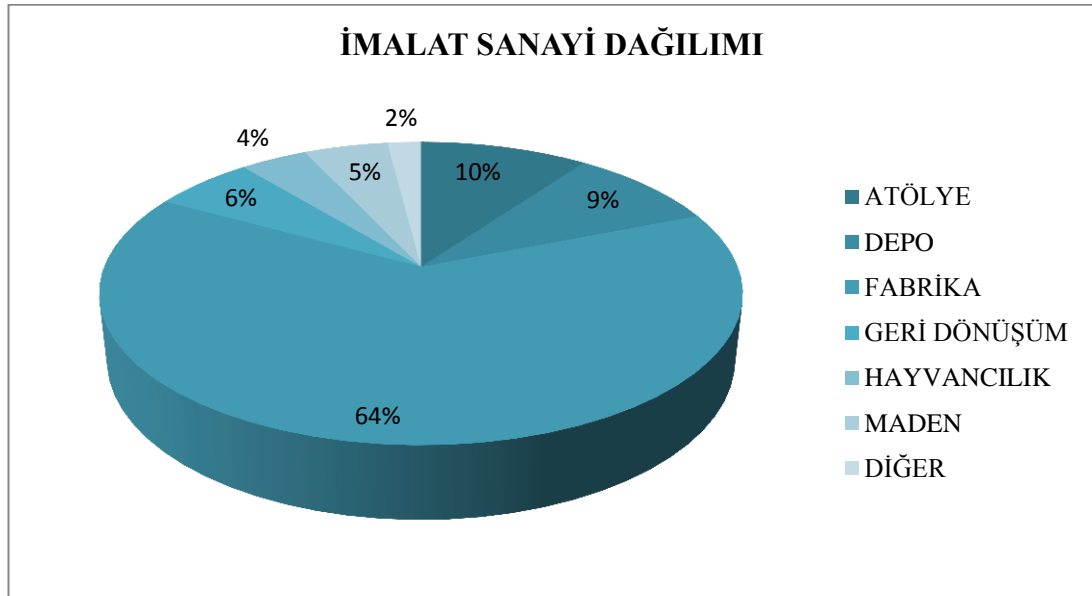
Belirtilen alanlar dışında işletme sayısı bir ile 10 arasında değişen sanayinin daha az yoğunlukta olduğu alanlarda mevcuttur. Bunların başında, Fener 10, Balaban 8, Danamandıra 8, Büyükçavuşlu 7, Cumhuriyet 7, Seymen 7, Semizkuşlar 5, Kurfalı 4, Küçükçavuşlu 4, Kadıköy 3, Çayırdere 2, Gümüşyaka 2, Bekirli 1, Büyüksinekli 1, Piri Mehmet paşa 1, Yolçatı 1 olmak üzere işletme yoğunluğuna sahiptirler. Silivri'de sanayi kuruluşları yoğunluklu olarak şehir merkezi dışındaki alanlarda dağılış göstermektedir (Şekil 3). Silivri'de imalat sanayisinde faaliyet gösteren işletmelerin ayrıntılı sayısı incelendiğinde, fabrikalar % 64 oranla 336 tane olarak en yüksek sayıya sahiptir. Bunu takiben atölyeler % 10 ile 52, depolar % 9 ile 49, geri dönüşüm % 6 ile 34, maden % 5 ile 29, hayvancılık % 4 ile 19 ve diğer işletmeler ise % 2 ile 9 olarak dağılış göstermektedir (Şekil 4).

Şekil 3. Silivri’de mahallelere göre sanayi dağılımı



Kaynak: Silivri Sanayi Envanteri, Silivri Belediyesi, 2018.

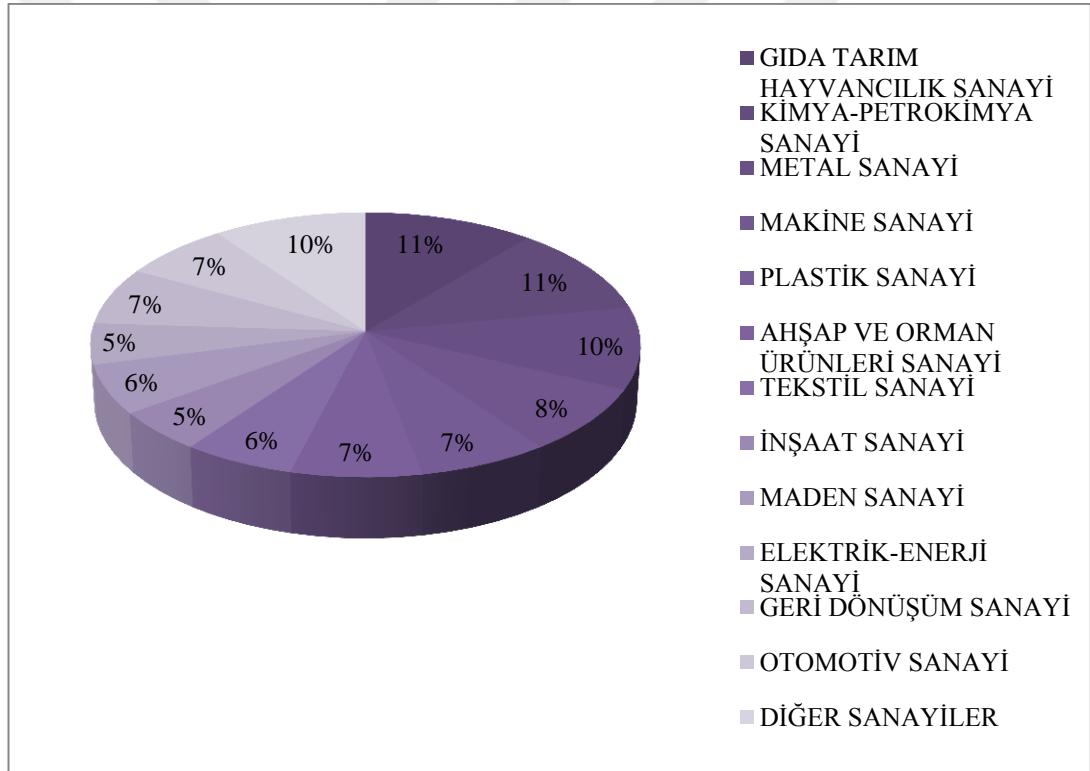
Şekil 4. Silivri’de İmalat Sanayi Dağılımı



Kaynak: Silivri Sanayi Envanteri, Silivri Belediyesi, 2018.

Silivri’de imalat sanayinin sektörel dağılımı incelendiğinde, kimya-petrokimya sanayisinin ve gıda-tarım-hayvancılık sanayisinin % 11 oranla 60’ar adet işletmeyle en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. Bunu takiben metal sanayi 52 işletme, makine sanayi 41 işletme, plastik sanayi 38 işletme, geri dönüşüm sanayi 37 işletme, ahşap-orman ürünleri sanayi 35 işletme, otomotiv sanayi 35 işletme, maden sanayi 33 işletme, tekstil sanayi 31 işletme, inşaat sanayi 24 işletme, elektrik-enerji sanayi 24 işletme, kağıt sanayi 19 işletme, ambalaj sanayi 17 işletme, cam sanayi 7 işletme, temizlik ürünleri sanayi 7 işletme, diğer sanayi kolları 4 işletme ve çöp depolama ise 1 işletme olarak faaliyetlerini sürdürmektedir (Şekil 5).

Şekil 5. Silivri’de İmalat Sanayinin sektörel dağılımı

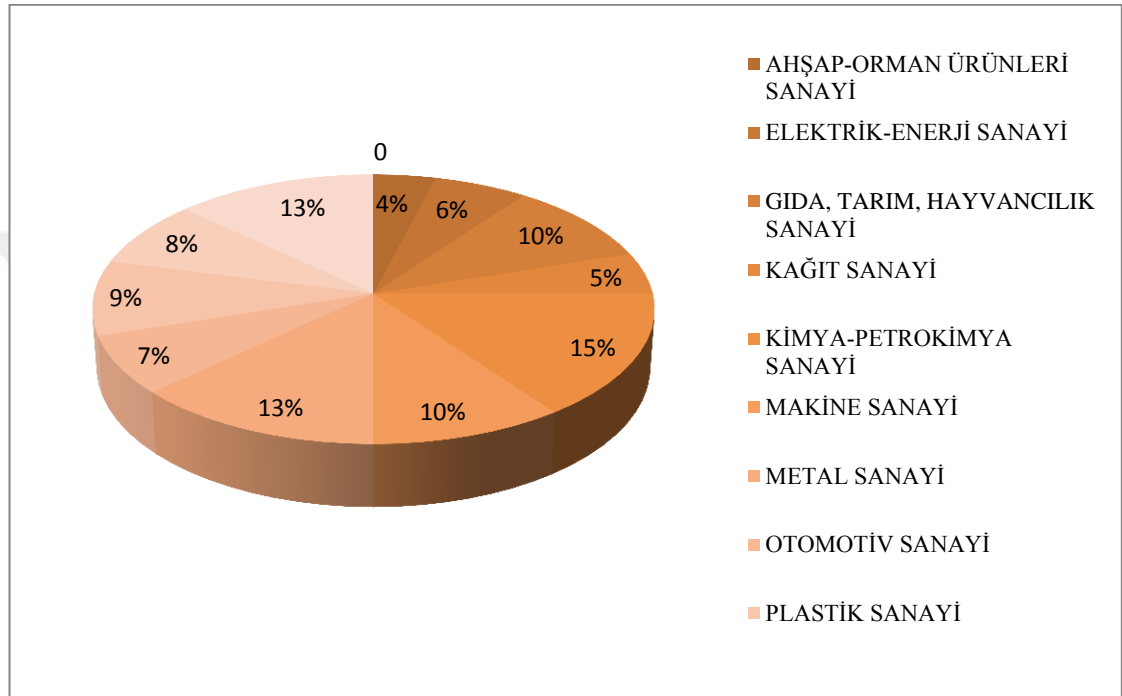


Kaynak: Silivri Sanayi Envanteri, Silivri Belediyesi, 2018.

Silivri’de fabrikaların sektörel dağılımı incelendiğinde, kimya-petrokimya sanayi % 15 oranla 50 işletme ile en fazla paya sahiptir. Bunu takiben metal sanayi 45 işletme, gıda-tarım-hayvancılık sanayi 34 işletme, makine sanayi 32 işletme, plastik sanayi 30 işletme, tekstil sanayi 28 işletme, otomotiv sanayi 24 işletme,

elektrik-enerji sanayi 19 işletme, kağıt sanayi 17 işletme, ambalaj sanayi 14 işletme, ahşap-orman ürünleri sanayi 13 işletme, inşaat sanayi 11 işletme, temizlik ürünleri 7 işletme, cam sanayi 5 işletme, maden sanayi 4 işletme ve geri dönüşüm sanayi 3 işletme ile sektörel dağılışı göstermektedir (Şekil 6).

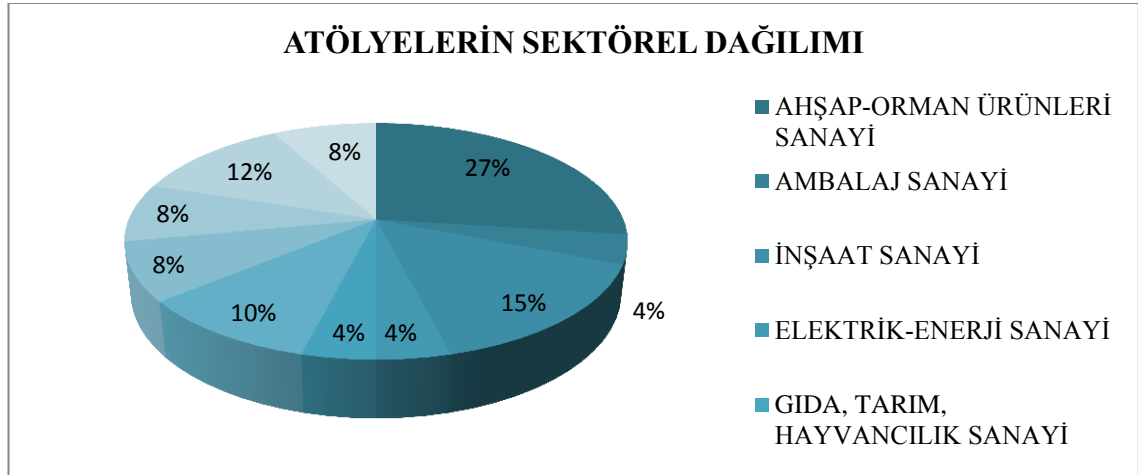
Şekil 6. Silivri’de Fabrikaların sektörel dağılımı



Kaynak: Silivri Sanayi Envanteri, Silivri Belediyesi, 2018.

Silivri’de atölyelerin sektörel dağılımı incelendiğinde, en büyük paya % 27 oranla ahşap-orman ürünleri sanayisi 14 işletmesi ile sahiptir. Bunu takiben inşaat sanayisi 8 işletme, plastik sanayisi 6 işletme, kimya-petrokimya sanayi 5 işletme, makine sanayi 4 işletme, metal sanayi 4 işletme, ambalaj sanayi, elektrik-enerji sanayi ve gıda-tarım-hayvancılık sanayileri 2’şer işletme, kağıt sanayi, maden sanayi, otomotiv sanayi, tekstil sanayi ve diğer sanayi sektörleri birer işletme ile dağılışı göstermektedir (Şekil 7).

Şekil 7. Silivri’de atölyelerin sektörel dağılımı



Kaynak: Silivri Sanayi Envanteri, Silivri Belediyesi, 2018.

3.1.3. 1990 Sonrası Kentsel Gelişim

Bu dönemde, kamu kurumları tarafından kent çeperinde gerçekleştirilen gelişmeler ve plan kararları etkili olmuştur. Kent merkezinde sorun çıkaran fonksiyonların kent çeperlerine desantralizasyonu bu dönemde önemli faktörlerden biri olmuştur. 1995 yılında onaylanan İstanbul Alt bölge nazım imar planında Silivri Batı yakası kanat çekim merkezi olarak belirlenmiştir (Silivri Belediyesi Nazım İmar Planı).

Bu dönemde Silivri’de yoğun bir apartmanlaşma başlamış ve konut yoğunluğu meydana gelmiştir. Silivri’de ikinci konut alanlarının varlığı ve mevsimsel nüfus değişimleri çalışma sahasında artan apartmanlaşma sonucu altyapı problemlerini beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde onaylanan bir kaç imar planı mevcuttur, 1990 yılında Silivri geleneksel şehir merkezinin yer aldığı bölge ve kuzeyindeki toplu konut alanlarını kapsayan plan, 1992’de TEM bağlantı yolunun batısında kalan düşük yoğunluklu konut alanlarında, 1993 yılında ise TEM bağlantı yolu kavşağı yakınındaki sanayi alanlarının uygulama imar planları ve 2004 yılında sanayi alanınının 1/100 ölçekli uygulama imar planları hazırlanmıştır (Silivri Belediyesi, Nazım İmar Planı).

Çalışma sahasında planlama kararları üzerinde en önemli etken D-100 karayolu olmuştur. Karayolunun etrafının sanayi ve konut alanlarıyla dolması bu alanda imar planlarını da gerekli kılmıştır. 2004 tarihinde onaylanan 1/25000 ölçekli Silivri çevre düzeni planında 1983 tarihli 1/5000'lik plandaki turizm ve tarım şehri kimliğinden çıkartılarak sanayi kenti kimliği ön plana çıkarılmıştır. İstanbul ili bütününde yürütülen üst ölçekli plan çalışmaları Silivri'yi hizmet ve ticaret şehri olarak gösterirken bu planda bir uyumsuzluk olmuştur. Bu bilgiler ışığında Silivri için daha kapsayıcı bir plan gerekliliği göze çarpmaktadır.



Foto 9. 2010'lu yıllar Silivri şehri ve D-100 karayolunun genel görünümü (Silivri Belediyesi, Arşiv).

2000'li yıllardan itibaren ortaya çıkan en önemli faktörlerden bir tanesi sanayinin Silivri'de kendine yer seçmesi olmuştur. İstanbul'dan buraya kayan sanayi özellikle D-100 karayolunun kuzeyinde, Alipaşa güzergahı üzerinde gelişim göstermiştir. Bu bağlamda karayolunun kuzeyinde ikinci konutların dışında, göçle gelen veya İstanbul'un yoksul semtlerinden gelen nüfus küme halinde yer seçmiş ve buradaki sanayi kollarında işgücü olarak yer almışlardır. Araştırma sahasında İstanbul'dan çeperlere doğru kayan sanayi faaliyetlerinin 1990 sonrasında artış göstermesi, burada nüfus artışı ve buna bağlı olarak ciddi bir konut artışı sağlamıştır.

Şehrin gelişiminde en önemli faktör olan ulaşım ağlarının çevresi zaman içerisinde yapılaşmalar ve merkezi iş alanlarının gelişimiyle büyüme göstermiştir. İlerleyen yıllarda şehrin yerleşme yapısı günümüz düzeninde gelişim göstererek ilerlemiştir.

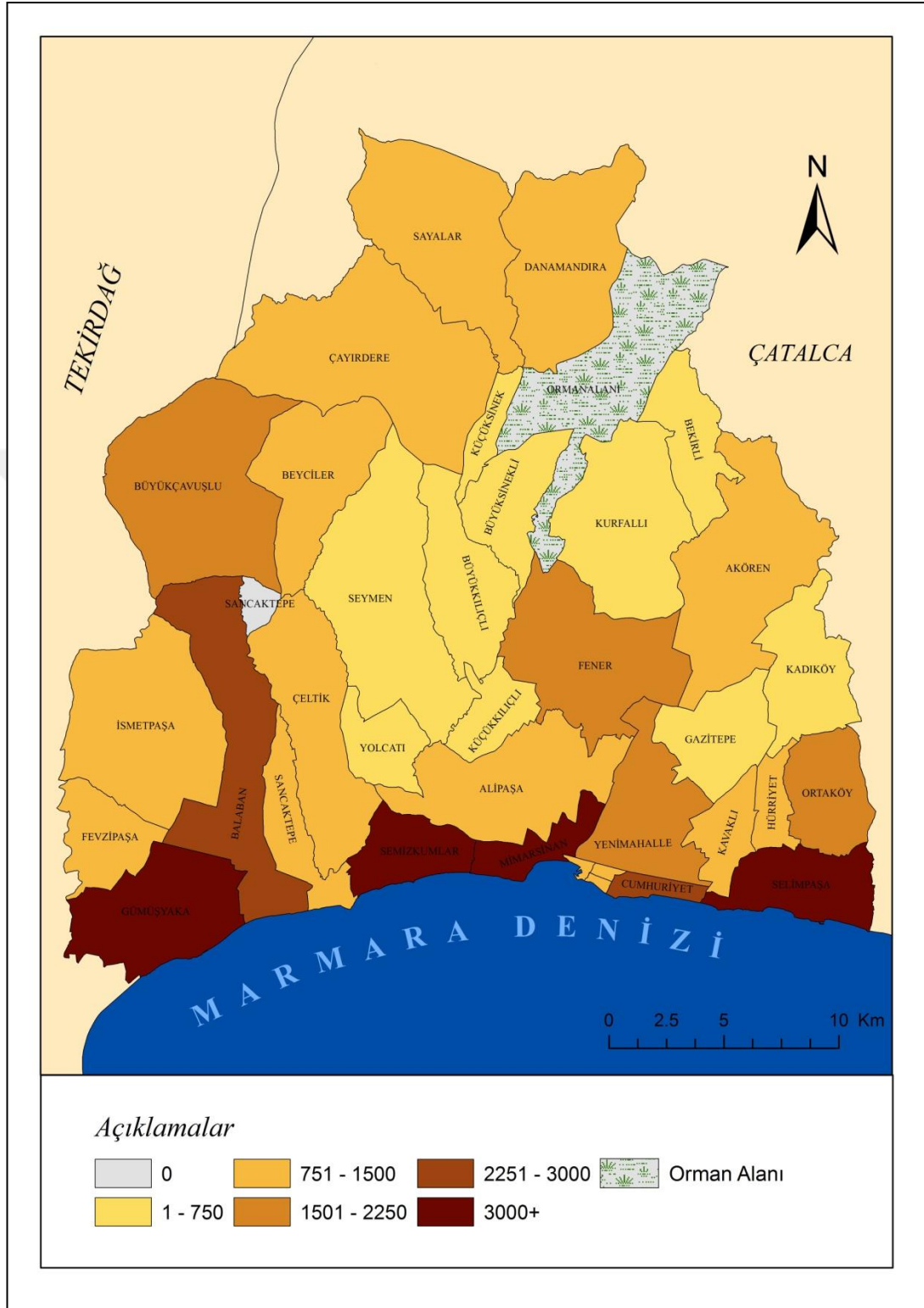
Çalışma sahasında iki yerleşme düzeni hakimdir; birinci konutların olduğu apartman mantığı ve ayırık düzen 2-3 katlı inşa edilen yapılar ve ikinci konutların olduğu tatil konutları mevcuttur. Çalışma sahasında yerleşme kıyıya yakın biçimde ve kıyı boyunca uzanmıştır. Genel itibarı ile sahada kıyıda kuzeye doğru ilerledikçe, yerleşme dokusu azalmaktadır. D-100'den TEM'e kadar uzanan yaklaşık 1,5 km'lik iki kuşak kuzeyde konuşlanmış yerleşmelerdir. Alipaşa köyünü içine alan bölge ve TEM bağlantı yolunun batısındaki bölge dışında yerleşmede kuzeye yönelik söz konusu değildir.

Tablo 3. Silivri Şehrinde yıllara göre oturma izni verilen konutlar

Yıllar	Oturma ruhsatı
2003	652
2004	221
2005	642
2006	479
2007	941
2008	942
2009	1.865
2010	1.484
2011	1.468
2012	4.099
2013	1.432
2014	1.419
2015	1.507
2016	1.308
2017	1.968
2018	2.539

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenerek hazırlanmıştır.

Harita 6. Silivri’de Mahallelere Göre Konut Yoğunluğu



Şehrin geçirdiği gelişim evreleri boyunca sanayi ve ticari merkezi iş sahaları yoğunlaşmıştır. Çalışma sahasında merkezi iş alanı şehrin en merkezi noktası olan

Ali Çetinkaya Caddesi üzerinde olup, Kaymakamlık ve belediye gibi yönetsel donatılarda bu cadde üzerinde yer almaktadır. Bu caddeye farklı yönlerden açılan ve bağlanan sokaklar üzerinde de ticari iş alanları mevcuttur. Silivri’de gelişen sanayi ve ticaret ile beraber şehirselleşme yapıda buna bağlı olarak değişmiştir.

Sahada artık yeni konut ihtiyaçları ve donatı alanları gereksinimi duyulmuştur. Çalışma sahasının tarımsal verimliliği ve tarım alanları göz önünde bulundurulduğunda, yeni konut alanları tarım alanlarını işgal etmeye başlamış ve hali hazırda birçok tarım alanında devam eden inşaat çalışmaları mevcuttur. Şehirde artış gösteren sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri gelişmiş teknolojiye uygun yeni iş sahalarının ve merkezlerinin kuruluşunu da sağlamıştır. Silivri şehrinde 1990 yılında nüfus 26.049, 2000 yılında 44.530, 2010 yılında 126.218 ve 2015 yılında ise 165.084 tır.

Tablo 4. Silivri’de 2006-2018 yılları arasında verilen oturma ruhsatı ve inşaat ruhsatı sayıları.

Yıllar	Oturma ruhsatı	İnşaat Ruhsatı
2006	1.685	563
2007	4.305	731
2008	2.321	788
2009	3.693	629
2010	604	190
2011	922	232
2012	1.049	362
2013	1.769	398
2014	2.004	400
2015	2.375	460
2016	4912	625
2017	2.814	465
2018	5.293	470
Toplam	33.746	6.313

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenmiştir.

İstanbul’un bir ilçesi olan Silivri’nin idari sınırları yakın tarihte değişmiştir. Önceleri belde belediyesi olarak sahaya bağlı bulunan Celaliye-Kamiloba beldesi 2010 yılında Büyükçekmece ilçesine dahil edilerek çalışma sahasının diğer beldeleri ve köyleri büyükşehir yasası kapsamında mahalle olarak Silivri’ye bağlanmıştır.

Böylece Silivri’de kırsal nüfusta şehirselleşme olarak kabul edilmiştir. Bu sahalarda kırsal yapı hala devam etmektedir.



Foto 10. Silivri Cumhuriyet meydanından bir görünüm (Seren Doğan, 2018).



Foto 11. Silivri şehir merkezinde ara sokaklara bir örnek (Üzeyir Yasak, 2018).



Foto 12. Silivri şehir merkezinden bir görünüm (Seren Doğan, 2018).

3.2. Şehir İçi Arazi Kullanımı

Şehirlerin geçirdiği gelişim evreleri göz önünde bulundurulduğunda alansal olarak genişleyen ve fonksiyonel olarak gelişim gösteren yerleşmelerde şehir içi arazi kullanım dinamikleri de kaçınılmaz bir biçimde değişebilmektedir. Şehir içinde gelişen sanayi ekonomik faaliyetler sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel faaliyetler şehir içinde yeni bir yerleşim dizaynını ya da farklı bir dağılım sistemini de beraberinde getirebilmektedir. Bu gelişim sürecinde şehir içinde arazi kullanım şekilleri değişmekte konut ve ticari alan değiştirme eğilimleri ortaya çıkmaktadır.

Bu faktörler ışığında Silivri Şehrinde arazi kullanım şekillerine bakıldığında mahalle bazında farklılıklar görülmektedir. Genel itibarı ile Silivri’de yerleşme ve tarım alanlarına uygun bir topoğrafya hakimdir. Eğimin fazla olmaması yerleşme hususunda şehre artı bir özellik kazandırmaktadır. Çalışma sahasında Silivri körfezinin iki yanında Alibey, Fatih ve Mimarsinan mahalleleri sınırları içerisinde kıyı çizgisine paralel uzanan ortalama 50 ila 100 metre genişlikte yamaçlar dışında Silivri’de yerleşmeyi ciddi oranda sınırlandıran topoğrafik engeller

bulunmamaktadır. Bu durumda sahada tarım alanları ve şehrin yan yana olmasını ve tarım alanlarının konut alanı olarak imara açılmasını sağlamıştır.

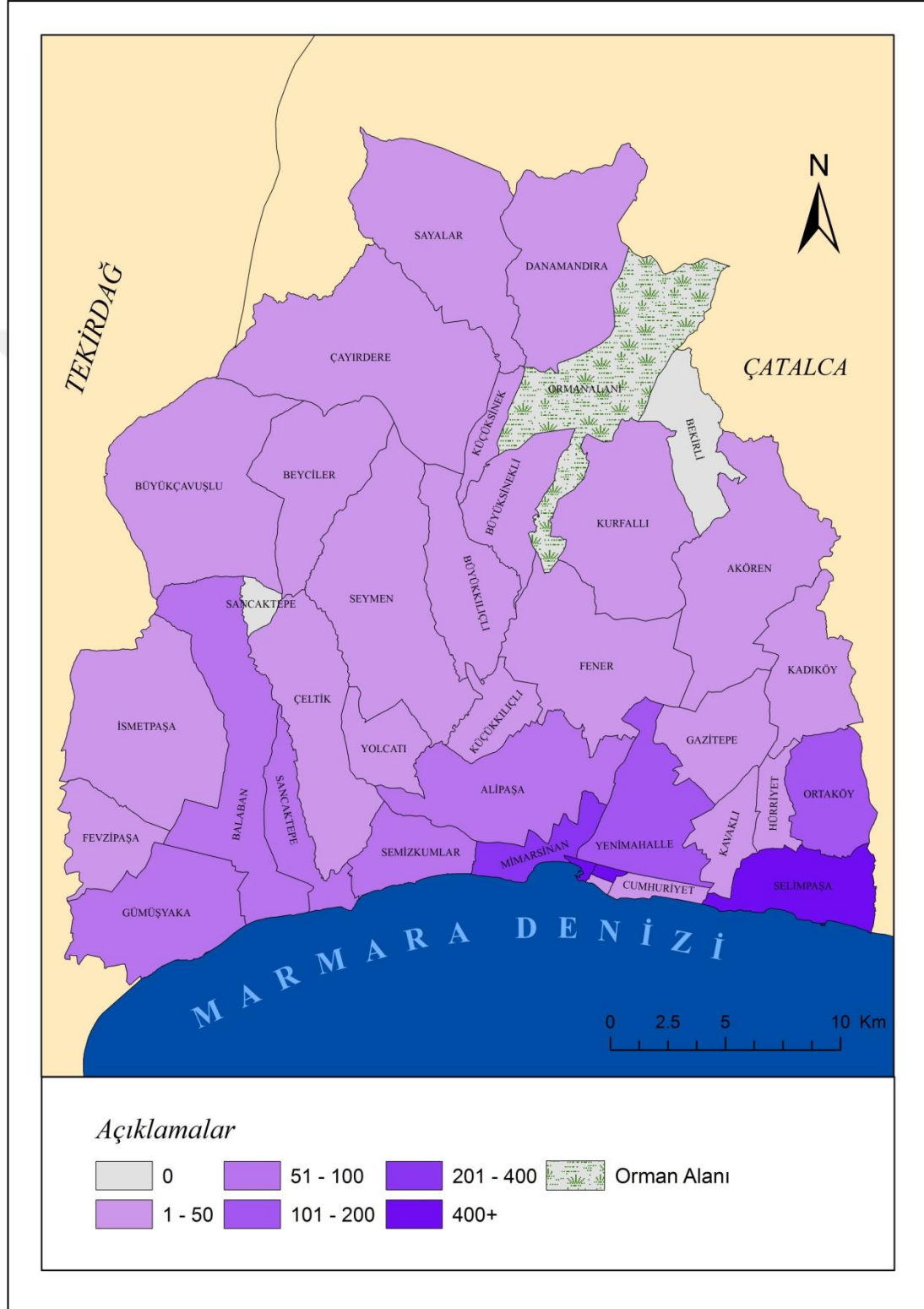
Silivri’de yerleşim düzeni genel olarak ulaşım ağı çevresinde D-100 karayolu ve TEM otoyolu çevresinde kıyıda sonraki kuşakta doğu-batı istikametinde gelişim göstermiştir. Şehrin merkezi ticari iş sahası bu bölgede yer almaktadır. Silivri şehrinde arazi kullanımı, konut alanları (birincil ve ikincil konutlar), hizmet alanları, yönetsel alanlar, sanayi ve ticaret-imalat-depolama alanları, turizm alanları, tarım alanları, ormanlık ve yeşil alanlar, şehir içi sosyal donatı alanları olarak ayrılmaktadır.

Çalışma sahasında arazi kullanımında en fazla paya tarım alanları sahiptir. Tarım alanları % 44.1, yollar % 26.2, boş alanlarda % 11.9 oranlarına sahiptir. Şehirsiz fonksiyonlar içinde en fazla alan % 7.6 ile konut alanlarına aittir. Bunu % 4.87 ile diğer alanlar takip etmektedir. Şehrin yerleşim yapısında konut alanları kıyıya yakın bir biçimde sahanın güneyini kaplayacak şekilde ulaşım ağları çevresinde yoğunluk kazanmıştır. Kuzeye doğru yerleşimler seyrekleşerek azalmaktadır. Özellikle D-100 karayolunun yerleşmelerin dağılışı üzerinde önemli etkisi vardır.

Silivri’de turizm olanaklarının varlığı sahayı sayfiye merkezi haline getirmiş ve ulaşım ağlarının desteğiyle de bu özelliği zaman içinde katlanarak artmıştır. Bu sebeple sahada konut alanlarının büyük bir kısmı birinci konutların yanında yazlık-ikinci konutlardan oluşmaktadır. Genel itibarı ile ticari merkezi iş sahasının yakın çevresinde konutlar 5-6 katlı bitişik nizam apartmanlardan oluşur. Bu sahadan doğu istikametinde ilerledikçe konutlar birbirinden uzaklaşmaya ve kat sayıları düşerek 3-4 katlı yapılar hakim olmaya başlar. Sahada ikinci konutlar birbirinden uzak seyrek yapıda gelişim göstererek belediye sınırına kadar uzanırlar. Özellikle Selimpaşa civarında ikinci konutlar artış göstererek siteler halinde dağılışı göstermektedir. D-100 karayolu ve deniz arasında kalan Silivri’nin batı yakasını oluşturan bölgede yazlık siteler yoğunluktadır ve buna bağlı olarak altyapı ve donatı alanı yoksunluğu mevcuttur. Çalışma sahasında hakim yerleşme dokusunu belirleyen D-100 karayolu ve TEM bağlantı yollarıdır yerleşme dokusu ulaşım ağını içine alarak gelişmiştir. Özellikle D-100’ün kıyı ile arasındaki bölge ve kıyıda sonra etrafı yerleşme dokusuyla dolmuştur. TEM’in doğusunda daha düzenli 5-6 katlı toplu konut alanları

kıyı boyunca ulaşım ağları çevresinde gelişme göstermesi günümüzde de devam etmekte ve konut alanları bu sınırlarda genişlemektedir.

Harita 8. Silivri’de Mahallelere Göre İş Yeri Yoğunluğu



Silivri şehir merkezinde ki mahallelerin alanları kırsal yapının devam ettiği mahallelere göre çok az yer kaplamaktadır. Silivri'nin en yüksek nüfuslu mahallesi Yeni mahalledir. Bu durumun oluşmasında toplu konut projesiyle Kiptaş konutlarının yapılmasının katkısı büyüktür. Toplu konutlarla mahallenin nüfusu ani artışlar gösterdiği düşünülmektedir.

Ayrıca 2015 yılında bu mahallede kurulan İstanbul Rumeli Üniversitesi hem mahallede hem de Silivri de nüfusun artışını sağlamıştır. Yeni mahalleyi Alibey mahallesi, Mimar Sinan Mahallesi, Piri Mehmet Paşa mahallesi ve Fatih mahallesi takip etmektedir. Bu mahallelerin alan bakımından kapladıkları yere baktığımızda, en fazla brüt yoğunluğa 10.50 ha alanla Fatih mahallesi sahiptir. Sırasıyla Piri Mehmet Paşa, Yeni, Alibey ve Mimar Sinan mahalleleri takip etmektedir.

Tablo 5. Silivri şehrinde mahallelere göre konut, yazlık, işyeri, inşaat, arsa, kamu binaları, boş bina sayıları ve nüfus oranları.

Mahalle	Alibey	Alipaşa	Cumhu-riyet	Fatih	Mimar Sinan	Piri Mehmet Paşa	Semiz-kumlar	Yeni Mahalle	Toplam
OKUL	4	1	3	1	1	3	1	14	
FABRIKA	0	64	7	0	28	1	5	11	
RUHSATLI İŞYERİ	562	62	14	17	367	749	83	173	
KAMU İŞYERİ	25	7	4	2	5	14	41	29	
YAZLIK EV	0	35	1388	1	784	12	271	28	
B.B.İŞ YERİ	756	321	125	85	563	1077	229	229	
DİĞER YAPI	15	124	50	4	37	18	27	27	
BİNA	1500	806	2474	924	3406	1055	4304	1822	
B.B. SAYISI	10533	1546	7898	3757	9140	7826	10702	15867	
NÜFUS	18094	1018	7304	7042	14214	8985	17691	30758	
B. NÜFUS ORANI	1,72	0,66	0,92	1,87	1,56	1,15	1,65	1,94	
ARSA	357	1611	1494	278	3277	153	1263	2043	

Kaynak: Silivri Belediyesi, Numarataş Birimi (2017).

Çalışma sahasında doğu-batı yönünde uzanan iki tane transit yol Silivri’de ulaşım sağlamanın ötesinde sahadaki yerleşme düzeninin gelişim yönünü ve hızını etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Bu ulaşım açısından D-100 karayolu günümüzde şehir içi ulaşımında kullanılan bir hal almıştır. TEM ise daha kuzeyde transit özelliğini günümüzde korumaktadır. Bu yollara bağlantı yolları ile ulaşım sağlanmakta ve yerleşim alanlarına ulaşılmaktadır. Silivri’de konut yoğunlukları ve konut dokuları mahallelere göre farklılık gösterebilmektedir. Şehrin merkezi iş sahasını oluşturan Alibey ve Piri Mehmet Paşa mahallelerinde konutlar bitişik nizam ve 1 katlar iş merkezi olarak gelişim göstermektedir. Silivri’de günümüzde şehir merkezinde 5 katlı yapılar yaygınken sahanın merkezi iş sahasının üzerinde bulunduğu Ali Çetinkaya caddesi üzerinde 6-7 katlı konutlar bulunmaktadır. Kentsel sit alanı içindeki tarihi yapılar 2-3 katlıdır ve yıkılan binaların yerine yapılan yeni yapılarda 4-5 katlı yapılara rastlanmaktadır. Silivri merkez alanından doğu ve batı yönlerinde katlar azalmakta ve ikinci konut alanlarında 2 katlı yapılar artış göstermektedir. D-100 karayolunun kuzeyinde konutlar 7-8 katlı olarak yayılış göstermektedir.



Foto 13. Silivri şehir merkezinden bir görünüm (Seren Doğan, 2018).



Foto 14. Yeni mahalle kiptaş toplu konut alanları (Seren Doğan, 2018).



Foto 15. Fatih mahallesindeki eski konuta örnek (Silivri Belediyesi, Arşiv).

Buna ek olarak Yeni mahallede yer alan toplu konutlar kat sayısı bakımından bu alanlardan farklı olarak çok katlıdır. Sahanın konut yapımında çoğunlukla betonarme kullanılmış bunun yanında yerleşmenin çekirdeğini oluşturan Fatih mahallesinde yoğun olmasa da ahşap yapılara rastlanmaktadır. Sahada yerleşmenin ilk çekirdeğini oluşturan Fatih mahallesinde konut dokuları eski olduğu için kötü durumdaki yapılar belirgin derecede artmıştır. Bunun yanında merkezde Boğluca deresinin kenarında ki yapılar eski yapılar olmasından ve kötü durumda olmasından dolayı bu binaların çoğu belediye tarafından yıkılmıştır(Foto 16-17). D-100 karayolunun güneyinde yer alan yerleşme dokusu ise günümüz konut yapısına uygun ve yerleşme açısından elverişli yapıya sahiptir. D-100 karayolunun kuzeyinde ki yerleşme sahasında özellikle yeni yapı olan toplu konutlar ve binalar mevcuttur.

Sahada yerleşim düzeni merkezden çevreye doğru seyrekleşmekte ve merkezi iş sahasından uzaklaştıkça konutlar ayırık yapıya dönüşmektedir. Şehir merkezinden çevreye doğru genişleyen doku hem kat sayısında azalma göstermekte hem de konutlar birbirinden uzak müstakil yapıya doğru kaymaktadır. Bu dokuyu çoğunlukla Mimar Sinan mahallesinde görmekteyiz.

Şehir içi arazi kullanımı bakımından eğitim alanları Yeni mahalle ve Selimpaşa'da toplanmaktadır. Yeni mahalle ve Selimpaşa'da özel üniversite olmak üzere iki yükseköğrenim kurumu ve farklı eğitim kademelerindeki eğitim kurumları bulunmaktadır. Bunun yanında Silivri'nin merkezi iş sahasının bulunduğu Alibey mahallesi ve Piri Mehmet Paşa mahallelerinde de okullaşma alanları bulunmaktadır. Resmi kurumlara ait binalar belediye ve kaymakamlık binaları Alibey mahallesinde bulunmaktadır.

Sağlık hizmetleri Alibey mahallesi, Yeni mahalle ve Mimar Sinan mahallelerinde toplanmıştır. Silivri devlet hastanesi önceden Alibey mahallesinde iken 2009 yılında yeni mahallede ki binasına taşınarak burada hizmet vermeye devam etmektedir. Silivri'de sanayi, organize bir yapı içinde değildir. Sanayi alanları Alipaşa yolunun her iki yanında uzanan fabrikalar ve henüz devam etmekte olan fabrika inşaatlarından oluşmaktadır. Bunun yanında yine Alipaşa kavşağı üzerinde küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Burada daha çok küçük imalat hakimdir. Silivri'de gelişen sanayi alanına makine sanayisi yerleşmede en fazla paya sahiptir.

Bunun yanında Silivri’de deri-tekstil, ağaç ürünleri, gıda ürünleri, elektrik-elektronik ürünleri, inşaat ürünleri ve kimyasal madde sanayileri bulunmaktadır.



Foto 16. Boğluca deresi ve etrafındaki konutların geçmişteki halinden bir görünüm (Silivri Belediyesi, 2009).



Foto 17. Boğluca Deresi ve etrafındaki konutların günümüzdeki görünümü (Seren Doğan, 2018).

4. YÖNTEM VE VERİ

Silivri şehrinde konut yeri seçimi, şehir içi hareketliliğin büyüklüğü ve yönünü belirlemek için ele alınan bu çalışmada istatistiki verilerin azlığı sebebiyle örnekleme dayalı nicel bir çalışma tasarlanmış ve sahaya uygulanan anketlerle veriler elde edilmiştir. Tezin temel yöntemini araştırma öncesi oluşturulan hipotezlerin test edilmesi oluşturmaktadır. Bunun yanında konut yeri seçimi ve konut hareketliliği çerçevesinde literatür incelenerek hareketlilikte konut yeri seçiminde etkili olan faktörler belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmada sahada şehir içinde konut değiştirmenin sebepleri, geçmişteki ve gelecekteki boyutunu kavramak amacıyla soru kağıdı oluşturulmuş ve konuyla ilgili önceki literatür ile karşılaştırmalar yapılarak sahada hareketliliğin geçmişteki durumunu ve gelecekteki yönünü bulmaya yönelik bulgular tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca tezde konut yeri seçiminde önceden belirlenmiş faktörlerin tespitine yönelik faktör analizi uygulanmıştır. Bu bağlamda Silivri şehrinde belirlenen 8 mahallede birbirinden bağımsız konutlarda hanehalkına soru kağıdı uygulanmış. Bu aşamada bireylerin farklı sosyo-ekonomik özelliklerde olmasına özen gösterilerek konut yeri seçimi ve şehir içi hareketlilik belirlenmeye çalışılmıştır.

4.1. Örneklem seçimi ve Özelliği

Silivri’de konut yeri seçimi ve şehir içi hareketliliğini belirlemek, geçmişteki ve gelecekteki hareketliliği ortaya çıkarmak için ele alınan örneklem alanında hane halklarına anket uygulanarak faktör analizi yöntemiyle örneklem alanı analiz edilmiştir. Şehir içindeki hareketliliği ve gelecekteki yönünü belirlemek ve literatür ile karşılaştırmalar yaparak aktarmak amacıyla evren belirlenmiş ve konut ve konut çevresi tercihlerinin önem derecelerini belirlemek için değişkenleri gruplandırarak faktör grupları oluşturmak için faktör analizi yöntemi çalışmada esas alınmıştır. Silivri şehri 2011 itibariyle idari sınırları 35 mahalleden oluşmakta ve 49438 hane bulunmaktadır. Ancak idari yapıdaki değişimlerden önce Silivri şehri sınırları içindeki yer alan 8 mahalle araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. Bu evren içinde farklı sosyo-ekonomik özelliklere sahip mahalle içlerinde cadde ve sokaklar belirlenmiştir. Bu mahalleler konut sayıları dikkate alınarak farklı uygulanacak soru kağıt sayıları belirlenmiştir (Tablo 6). Analizler SPSS 18.0 yardımı ile yapılmıştır.

Bu çalışmanın evreni geliştirilen soru kağıdındaki hata payı da gözetilerek +/- % 5 olarak alınmış ve % 95 güven aralığında 381 hane olarak belirlenmiştir. Hazırlanan soru kağıdı örnekleme belirtilen sayıda haneye uygulanmıştır.

Tablo 6. Silivri şehrinde anketlerin uygulandığı mahalleler

Mahalle	Toplam Konut Sayısı	Uygulanacak Anket Sayısı
Alibey	8364	67
Alipaşa	745	6
Cumhuriyet	4956	40
Fatih	3456	28
Mimarsinan	6318	50
Pirimehmetpaşa	4778	38
Semizkumlar	5348	43
Yeni	13799	110
Toplam	47764	381

Örnekleme belirlenirken hanehalkı özellikleri göz önünde bulundurularak konut ve konut çevresi özellikleri dikkate alınmıştır. Belediyeden alınan veriler, çalışma sahası ile ilgili literatür, alan araştırması sonucu elde edilen veriler göre dikkate alınarak anketin uygulanacağı konut alanları belirlenmiştir. Örnekleme alanı içinde fiziksel ve çevresel faktörlere göre toplu konut, plansız yapılaşma, yazlık konut ve apartman alanları dikkate alınarak soru kağıtları uygulanmıştır. Çalışma alanında ikinci konutlar yoğun olarak yer aldığı için anketlerin bir kısmı ikinci konut sahiplerine uygulanmıştır. Konut ve konut çevresi özelliklerine göre bu kapsamda Alibey, Alipaşa, Cumhuriyet, Fatih, Mimar Sinan, Piri Mehmet Paşa, Semizkumlar ve Yeni mahalleyi kapsayan 8 konut alanına anket uygulanmıştır. Yazlık konut alanları şehrin kıyı kesimini kapsayan D-100 ve Marmara denizi arasında gelişme göstermektedir. Silivri'den Tekirdağ'a kadar kıyı bandı boyunca siteler halinde villa, apartman ve müstakil yapıları kapsamaktadır. Nüfusu yılın belirli zamanlarında

yoğunluk gösteren bu konut çevresi, yılın büyük bir kısmı boş kalmakta olan konutlardan oluşmaktadır.



Foto 18. Merkezde Pirimehmetpaşa mahallesi apartman konutlarının görünümü (Silivri Belediyesi).

Plansız yapılaşma alanları çoğunlukla merkeze yakın ya da merkezi iş sahasına uzak daha az yapılaşma olan alanlarda gelişme gösteren konut çevreleridir. Çoğunlukla göçle gelen kesimin ikamet ettiği bu konutlar iki-üç katlı bahçeli müstakil ayırık nizam yapılardan oluşurlar. Apartman konut çevreleri çoğunlukla merkezi iş sahasını kapsayan alanda gelişme gösteren çok katlı konut düzeninde kent çeperlerine nazaran nüfusun yoğunlukta olduğu konut alanlarını kapsar. Kentin gelişme alanları boyunca yayılış gösteren apartman konutları çoğunlukla Alibey, Piri Mehmet Paşa ve Fatih mahallelerinde yoğunluktadır. Toplu konut alanları Silivri’de merkez ve merkeze yakın konut bölgelerinde yer almakta Yeni mahalle Kiptaş toplu konut bölgesi en önemli örneğini oluşturmaktadır.

Bu şekilde mahalleler ve konut bölgeleri belirlenerek mahalleler arasında benzer özellikler gösteren alanlar belirlenmiştir. Nitekim bazı mahalleler de yazlık konut, apartman konut ve plansız yapılaşma konutlarına rastlanmakta ve bu durum bir mahalleyi tek bir konut bölgesine eklememizi zorlaştırmaktadır. Örneğin;

Cumhuriyet mahallesi yazlık konutların yoğunlukta olduğu bir alan olmasına karşın plansız ayırık nizam konutlar ve apartman konut çevrelerini de görmek mümkündür. Aynı şekilde Mimar Sinan mahallesi farklı konut çevrelerini içinde barındırmakta ve bu görünümünü diğer mahallelerde görmek de mümkün olmaktadır. Mahallelerdeki farklılık ve benzer özellikleri sebebiyle bu alanları temsil etmesi açısından belirli cadde ve sokak sistemleri belirlenmiştir. Böylece konut alanlarını daha ayrıntılı görmek mümkün olmaktadır. Bu belirleme sonucunda her mahalleyi temsil edecek hane sayıları toplam konut sayısının belirli bir yüzdesi alınarak belirlenip. Bu hane sayısına raslantısal olarak 381 anket uygulanmıştır.



Foto 19. Yenimahalle’deki konut alanlarından bir görünüm (Seren Doğan, 2018).

4. 2. Soru Kağıdının Geliştirilmesi

Anket sorularını hazırlamak için öncelikle ilgili literatür incelenerek konuya ilişkin çalışmalar titizlikle incelenmiştir. Özellikle Prof. Dr. E. Murat ÖZGÜR’ün danışmanlığında yapılan “Türkiye’de Kent İçi İkametgah Hareketliliğine Bir Örnek: Uşak Kenti” ve “Bolu Kentinde İkametgah Memnuniyeti Bağlamında Kent İçi Hareketlilik” tezlerinde kullanılan ölçeklerden yararlanılarak soru kağıdı yer yer

değiştirilerek yeniden geliştirilmiştir. Yeniden düzenlenen soru kağıdı öncelikle az sayıda küçük bir gruba uygulanarak ön test yapılmış ve yeniden geliştirilmesine yönelik görüş ve tavsiyeler önemseniş soru kağıdı tekrardan düzenlenerek uygulanmıştır. Anket Silivri şehrinde konut yeri seçimi, şehir içi hareketlilik, geçmişteki hareketlilik ve gelecekteki hareketliliğin yönünü belirlemek için hanehalkı tercih etkileyen faktörleri, sosyal ve ekonomik özellikleri bağlamında belirlemeyi amaçlamaktadır. Silivri şehrinde belirlenen konut çevrelerine anket yüz yüze görüşme şeklinde uygulanmıştır.

Tablo 7. Silivri şehrinde uygulanan anketin kapsamı

Bölüm başlıkları	Kapsamı
1. Kişisel ve Konuta Ait Genel Bilgiler	Hanehalkı büyüklüğü, yapısı, konut özellikleri, kişisel bilgiler, konutta oturma süresi ekonomik durum.
2. Konut Değiştirirken Önemli Bulduğunuz Hususlar	Konut özellikleri, mahalle özellikleri, güvenlik, erişilebilirlik-ulaşılabilirlik, sosyal ağlar ve ilişkiler, ev sahibi kiracı ilişkileri
3. Konut hareketliliği	Konut değişikliği sayısı, konut ve mahalle değiştirme nedenleri, hareketliliğin sıklığı ve yönü, gelecekte konut değiştirme isteği

Üç bölümden oluşan soru kağıdında Silivri şehri sınırlarını oluşturan 8 mahallede hanı halkının sosyo-ekonomik özellikleri, konut ve konut çevresine ait fiziksel unsurlar ve hareketliliğin yönünü belirlemeye ilişkin sorular sorulmuştur. Anketin birinci bölümünde katılımcılarla ilgili cinsiyet, yaş, eğitim düzeyi, meslek, medeni durum, hanehalkı tipi ve büyüklüğü, gelir, konuta ait fiziki unsurlar (binanın yapım tarihi, konutun tipi-apartman-müstakil-villa-, büyüklüğü, oda sayısı, konutun bulunduğu kat) mülkiyet durumu ve konutta ikamet süresi gibi sorular yöneltilerek bireyleri sosyo-ekonomik yapısı belirlenmiştir (Tablo 7). Anketin ikinci bölümü 6 başlık altında hanehalkı hareketliliğinde etkili faktörleri, konut yeri seçimi etkenleri belirlenmeye çalışılmıştır. Likert ölçeği esas alınarak hazırlanan sorular belirleyicilik ve durum tespiti açısından titizlikle hazırlanmıştır. Anketin bu kısmında konut özellikleri başlığı altında konut ve konut çevresine ait fiziksel unsurların şehir içinde

taşınmada konut yeri tercihinde ne kadar belirleyici olduğu irdelenmiştir. Mahalle özellikleri, güvenlik, erişilebilirlik-ulaşılabilirlik, sosyal ağlar ve ilişkiler, ev sahibi kiracı ilişkileri gibi başlıklar altında likert ölçeğe uygun hanehalkının konut yeri seçimi ve konut tercihlerinde etili faktörler belirlenmeye çalışılmıştır.

Konut özellikleri içinde, evin büyüklüğü, oda sayısı yeterliliği, bulunduğu kat, sağlam ve bakımlı olması, kullanışlı olması, ışık ve havadarlık durumları, evin bulunduğu cephe, yeni-eski oluşu gibi temel belirleyiciler sorulmuştur. Konut çevresine ait özelliklerde, mahallenin cadde-sokak sistemlerinin bakımlı olması, sessiz-sakin olması, doğal güzelliklerinin olması, yoğun araç trafiği, eğlence-dinlenme-spor tesislerinin varlığı, prestijli oluşu konut çevresinin can ve mal güvenliği, konut çevresindeki konut ve araç yoğunlukları gibi belirleyiciler sorulmuştur. Erişilebilirlik ve ulaşılabilirlik soru başlığında, konutun merkezi iş sahasına erişebilme durumu, alışveriş merkezlerine yakınlık durumu, hanehalkının iş yerlerine yakınlık durumu, okul-kreş gibi eğitim alanlarına yakınlık ve sağlık tesisleri ile dini tesislere yakınlık, polis, itfaiye, ambulans gibi hizmetlere yakınlık durumunun önem dereceleri sorulmuştur. Sosyal ağlar ve ilişkiler başlığı altında konutun bulunduğu mahallenin semtin akrabalara arkadaşlara ve hemşerilere yakınlığı, mahallenin prestijli oluşu, konut çevresi sakinlerinin ortak dayanışması, mahalle sakinlerinin eğitim-gelir düzeyleri, konut çevresinin mahremiyet durumları gibi belirleyiciler bulunmaktadır.

Son bölümde ise ankete katılanlara konut ve konut çevresi değiştirme ile ilgili sorulara yöneltilerek hem hareketliliğin sıklığı hem de şehir içinde konut yeri seçimi ve konut hareketliliğine dair geçmişteki ve gelecekteki yönü belirlenmeye çalışılmıştır. Hanehalkına konut konut değiştirme sıklıkları ve yılları, şehir içinde taşınma sebepleri, gelecekte taşınma planlarına dair belirleyici sorular sorularak örneklemin aktüel ve gelecekteki olası hareketliliği belirlenmeye çalışılmıştır.

4.3. Anketin Uygulanması, Veri Girişi ve Veri Analizi

Çalışmalar tamamlanıp anket soruları hazırlandıktan sonra Silivri şehrinde 8 mahalledeki hanehalkına uygulanmıştır. Anketler tez sahibi tarafından sahada yüz yüze birebir görüşmeler ile katılımcılara anketin kapsamı ve sorular açıklanarak

uygulanmıştır. Soruların tamamını cevaplamak istemeyen yada bazı soruların cevapsız kalmasına karşın 381 anketten 40 adet fazla sayıda anket sahada katılımcılara uygulanmıştır. Bu şekilde toplamda 421 katılımcıya uygulanmış olan anket tutarlılık sebebiyle yanlış ve eksik olarak belirlenen 40 anketin çıkarılmasıyla SPSS 10.0 paket programına verilerin girişi yapılarak analiz işlemine başlanmıştır.

Çalışma, Silivri şehrindeki 8 mahallenin konut çevrelerine göre dağılımına bakıldığında yazlık, toplu konut, apartman, müstakil yapıda düşük kaliteli ya da bakımlı müstakil konut ve villa tarzında konut çevreleri olmak üzere 5 ayrı konut çevresi belirlenmiştir. Bu konut çevrelerine hazırlanan anket uygulanmıştır.

Soru kağıdı hanehalkının sosyo-ekonomik yapısını ortaya çıkarmaya ve hareketlilik faktörlerini belirlemeye yönelik hazırlanmıştır. Yapılan istatistiksel analiz sonucunda gruplandırma yapılarak hanehalkının istek ve arzuları belirlenmeye çalışılarak gelecekteki olası hareketlilik yönü belirlenmeye yönelik tanımlayıcı açıklamalar yapılmıştır. Faktör analizi uygulanarak elde edilen sonuçların geçerliliği kontrol edilerek, sonuçlar literatür ile karşılaştırılarak hipotezler sınanmıştır.

Yapılan anket uygulaması sonucunda elde edilen veriler Microsoft Office Excel programına anketin içeriği göz önünde bulundurularak tek tek aktarılmıştır. Bu işlemden sonra veriler SPSS 10.0 istatistik analiz programına aktarılıp verilerin analizi sağlanmıştır. Hipotezlerin sınanmasında Ki Kare testleri uygulanarak anlamlı olup olmadığı test edilmiştir.

5. ARAŞTIRMANIN BULGULARI: SİLİVRİDE KONUT YERİ SEÇİMİ VE ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİK

5.1. Araştırmaya Katılanların Genel Demografik Özellikleri

Silivri’de hanehalkıyla ilgili kişisel özellikler ve hanehalkı yapısı, soyo-ekonomik durum ve yaşanan konuta ait özelliklerin betimsel istatistik sonuçları bu bölümde yer almaktadır. Araştırmayla ilgili anket uygulanan hanehalkı sayısı 381’dir. Çalışmada anket uygulanan katılımcıların % 42’si kadın ve % 58’i erkektir (Tablo 8). Anket uygulanan katılımcılar yaş özelliklerine göre incelendiğinde, % 14’ü 20-30 yaş, % 24’ü 31-40 yaş, % 23’ü 41-50 yaş, % 20’si 51-60 yaş, % 14’ü 61-70 yaş ve % 5’i 71 yaş ve üzeri kişilerden oluşmaktadır. Anket uygulanan katılımcıların yaş aralıkları incelendiğinde 30 ile 50 yaş aralığındaki katılımcıların daha fazla olduğu görülmektedir. Bunun yanında 70 yaş üstü katılımcılar ise en düşük orana sahiptir.

Medeni durumlarına göre katılımcıların % 32’sinin bekar ve % 68’inin evli olduğu görülmektedir. Katılımcıların %30’u ilköğretim, %37’si lise ve %34’ü üniversite düzeyinde eğitim almıştır. Hanehalkının aylık ortalama gelirine göre, 1500 TL ve altında geliri olanlar %7, 1501-2500 TL olanlar % 18, 2501-4000 TL olanlar % 24, 4001-6000 TL olanlar % 23, 6001-8000 TL olanlar % 20 ve geliri 8001 TL ve üstünde olanların ise %6 olduğu görülmektedir. Silivri şehrinin İstanbul metropolü içerisinde yer alması ve çeşitli ekonomik faaliyetlerinde içinde bulunduğu bir yerleşme olmasının da etkisiyle karşılaşılan gelir aralıkları anlamlı bulunmuştur. Hanehalkı tipi açısından araştırma sahasında katılımcıların, % 48’i çocuksuz, % 21’i tek çocuklu, %17’si iki çocuklu, % 6’sı üç çocuklu, %7’si dört çocuklu, % 3’ü beş ve üzeri çocuğa sahip ailelerden oluşmaktadır. Hanehalkı büyüklüğü incelendiğinde, katılımcıların %48’nin iki kişilik, % 20’sinin üç kişilik, % 18’inin dört kişilik, %13’ünün beş kişilik ve % 2’sinin ise altı ve üzeri olduğu görülmektedir.

Konuta ait özellikler incelendiğinde, katılımcıların konut tipi açısından % 59’u apartman dairesinde, % 20’si villada ve % 21’i ise müstakil evde oturmaktadır. Yaşanılan konutun büyüklüğü açısından, % 2’si 0-50m, % 23’ü 51-80m, % 25’i 81-110m, % 33’ü 111-140m, % 14’ü 141-180m ve % 4’ü 180m üstü büyüklüğe sahip konutlarda yaşamaktadır.

Tablo 8. Örnekleme de yer alan katılımcıların betimsel istatistik sonuçları

Demografik ve Sosyo-Ekonomik Değişkenler	Grupların Açıklaması	Sayı	Yüzde %
Cinsiyet	Kadın	161	42
	Erkek	220	58
Yaş	20-30	52	14
	31-40	92	24
	41-50	88	23
	51-60	75	20
	61-70	55	14
	71+	19	5
Medeni Durum	Bekar	121	32
	Evli	260	68
Eğitim Durumu	Okur-Yazar değil	-	-
	İlköğretim	113	30
	Lise	140	37
	Üniversite	128	34
Gelir	1500 tl'ye kadar	27	7
	1501-2500	68	18
	2501-4000	92	24
	4001-6000	87	23
	6001-8000	77	20
	8001 TL ve üstü	23	6
Çocuk Sayısı	Çocuksuz	181	48
	Tek çocuk	79	21
	İki çocuk	63	17
	Üç çocuk	21	6
	Dört Çocuk	25	7
	Beş ve üzeri	12	3
Hanehalkı Büyüklüğü	Tek Kişilik	-	-
	İki kişi	181	48
	Üç kişi	77	20
	Dört Kişi	69	18
	Beş Kişi	48	13
	Altı ve üzeri	6	2
Konutta Oda Sayısı	Tek oda	-	-
	İki oda	15	39
	Üç oda	115	30
	Dört oda	147	39
	Beş oda	86	23
	Altı ve Üzeri	18	5
Konutun Büyüklüğü	0-50m ²	7	2
	51-80m ²	86	23
	81-110m ²	96	25
	111-140m ²	124	33
	141-180m ²	53	14
	181 ve üzeri	15	4
Konutta Oturma Süresi	0-5 yıl	92	24
	6-10 yıl	101	27
	11-15 yıl	89	23
	16-20 yıl	75	20
	21 yıl ve üstü	24	6
Konut Tipi	Müstakil	79	21
	Apartman	224	59
	Villa	78	20
Mülkiyet Durumu	Ev sahibi	137	36
	Kiracı	244	64

Hanehalkının oturduğu konuttaki oda sayısı incelendiğinde, katılımcıların % 39'u iki odalı, % 30'u üç odalı, % 39'u dört odalı, % 23'ü beş odalı ve % 5'i altı ve daha fazla odalı konutlarda yaşamaktadır. Konutta oturma süresi bakımından anket uygulanan katılımcılar incelendiğinde, katılımcıların % 24'ü 0-5 yıl, % 27'si 6-10 yıl, % 23'ü 11-15 yıl, % 20'si 16-20 yıl ve % 6'sının ise 21 yıl ve üstü aynı konutta yaşadığı görülmektedir. Konutun mülkiyet durumu incelendiğinde katılımcıların, % 36'sının ev sahibi ve % 64 'ünün ise kiracı olduğu anlaşılmaktadır.

5.2. Silivri Şehrinde Konut Yeri Seçimi ve Şehir İçi Hareketlilik

Araştırmada, şehir içi hareketlilik geçmişteki hareketlilik ve gelecekteki hareketlilik olarak iki yönüyle incelenmiştir. Geçmişteki hareketliliğin belirlenmesi doğrultusunda, katılımcılara son 1 yılda ve son 5 yıldaki şehir içi hareketlilik durumları (taşınma-yerinde kalma) sorulmuştur. Sonrasında taşınan katılımcıların, konut ve mahalle değiştirme sıklıkları belirlenerek şehir içi hareketliliğin boyutu ortaya çıkarılmıştır. Bununla beraber anket uygulanan katılımcıların hangi mahalleler arasında konut değiştirdiği tespit edilerek hareketliliğin mekansal doğrultusu tespit edilmiştir.

Gelecekteki hareketliliğin yönünün tespiti için katılımcıların gelecekte, taşınmayı düşünme eğilimleri sorulmuş, katılımcıların şehir içi hareketlilik ihtimali irdelenmiştir. Geçmişte hareketlilikte bulunanlar ile gelecekte hareketlilikte bulunmayı düşünenler, hanehalkı yapısı, konuta ait özellikler ve konut çevresi özellikleri gibi önemli bulunan faktörlerle analiz edilmiştir. Şehir içi hareketlilik ve konut yeri seçimiyle ilgili literatür referans alınarak iki temel bağımsız değişkenin alt değişkenleri şöyle sıralanabilir;

1.Hanehalkıyla ilgili; gelir durumu, eğitim durumu, yaş yapısı, çocuk sayısı, mülkiyet durumu gibi bağımsız değişkenler alınmıştır.

2.Konutla ilgili özelliklerde ise; konutun büyüklüğü, konut tipi, konutun yaşı, oda sayısı ve konutta oturma süresi değişkenleri kullanılmıştır.

Katılımcıların, son 1 yılda ve son 5 yılda şehir içi hareketlilikte taşınma ve yerinde kalma durumları ve gelecekteki taşınma eğilimleri gibi olgusal sorulara Evet-

Hayır şeklinde yanıtlamaları istenmiştir. Katılımcılardan alınan cevaplar bağımlı değişken kabul edilmiş ve bağımsız değişkenle anlamlılıkları test edilmiştir. Bunun için hipotez testlerinden “Ki Kare Yöntemi” uygulanmıştır. Bu işlem sonucunda ulaşılan bilgilerle şehir içi hareketliliğin mekansal yönü tespit edilmiştir. Son olarak katılımcıların taşınmada konut ve konut çevresi özellikleri ulaşım, erişilebilirlik, sosyal bağlar gibi faktörlerden hangisini konut hareketliliği ve konut yeri seçimi ekseninde önemli gördükleri tespit edilmiştir.

5.2.1. Geçmişte Şehir İçi Hareketlilik ve Konut Yeri Seçimi

Geçmişteki hareketlilik, hanehalkının şuan yaşadığı konutundan daha önce yaşadığı konut veya konutlarından yaptığı konut değiştirmeleri belirtmektedir. Geçmişteki hareketliliğin belirlenmesinde farklı çalışmalar hareketlilik için son 10 yılda meydana gelen hareketlilikleri (Yirmibeşoğlu, 1997; Kalelioğlu, 2013; Yasak, 2014) esas alırken, bazı çalışmalar son 5 yıldaki hareketlilikleri (Alkay, 2011) esas almaktadır. Çalışma sahasının İstanbul metropolü içinde gelişen bir şehir olması geçmişteki hareketliliğin belirlenmesinde daha dar zaman dilimlerini kullanmayı gerekli kılmıştır. İstanbul gibi şehirsiz dokunun ve şehirleşme hareketlerinin hızlı gelişim içinde olduğu bir metropolün sosyo-ekonomik ve soyo-kültürel yapısı kısa sürede değişim gösterecek ve hareketliliğinde bu bağlamda artışı gözlenebilecektir. Bu sebeple Silivri şehrinde geçmişteki hareketliliğin belirlenmesinde daha dar zaman dilimlerini kapsayan 1 ve 5 yıllık değerler ölçek olarak ele alınmıştır.

Çalışma sahası hem yazlık bir lokasyon olması hem de İstanbul’un gelişimine paralel büyüme göstermesi açısından gerek yazlık gerekse daimi konut üretiminin yüksek olduğu bir sahadır. Bu sebeple hareketliliğin belirlenmesi için kısa zaman dilimleri daha uygun görülmüştür. Böylece katılımcıların son 1 yılda ve son 5 yılda taşınıp taşınmadıkları tespit edilerek geçmişte hareketlilikte bulunanların konut ve mahalle değiştirme sıklıkları belirlenmiştir. Araştırmada son 5 yılda gerçekleşen hareketlilik dikkate alınarak analiz edilmiştir. Farklı konut alanları arasında toplam hareketliliğin yüzdelik değerleri belirlenerek hareketlilik oranları belirlenmiştir. Bunun yanında anket uygulanan katılımcıların kişisel özellikleri ile konuta ait özellikler bağlamında belirlenen değişkenlerle anlamlılıkları test edilmiştir.

Geçmişteki hareketlilik, konut değiştirenler ve mahalle değiştirenler olarak iki grup halinde incelenmiştir. Daha sonra bu iki grup hanehalkının sosyo-ekonomik yapısı ve konut ve konut çevresi özellikleri olmak üzere iki temel değişkene göre analiz edilmiştir. Silivri şehrinde geçmişteki hareketlilik ile ilgili analizler sonucu ankete katılanların son 5 yılda % 45'i konut değiştirmiş, % 55'i konut değiştirmemiş yani şehir içinde konut hareketliliğinde bulunmamıştır (Tablo 9).

Tablo 9. Silivri Şehrinde katılımcıların geçmişteki hareketlilik sayı ve yüzdeleri

Değer	Sayı	Yüzde %
Taşınan	171	45
Taşınmayan	210	55
Toplam	381	100

Geçmişteki hareketlilikte konut değiştirme sıklığı incelendiğinde hareketliliğin oransal olarak fazla olduğu görülmüştür. Katılımcılardan geçmişte hareketlilikte bulunanların % 57'si bir defa konut değiştirmiştir. İki defa konut değiştirenlerin oranı ise % 36 değerindedir. (Tablo 10). Böylece İstanbul içerisinde gelişen bir şehir yerleşmesinin kısa zaman diliminde hareketliliğinin belirlenmesinde önemli bir değer olarak görülmüştür. Silivri şehrinde geçmişteki hareketliliğin önemli bir oranda gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 10. Silivri şehrinde taşınan katılımcıların geçmişteki hareketliliğinde konut değiştirme sıklığı

Konut Değiştirme Sıklığı	Taşınanlar	
	Sayı	Yüzde
1	97	57
2	61	36
3	13	8
Toplam	171	100

Silivri şehrinde Son 5 yılda taşınanların % 35'i bir defa mahalle değiştirmiş, % 4'ü iki defa mahalle değiştirmiştir. Üç defa mahalle değiştiren anket uygulanan katılımcılar içinde bulunmamaktadır. Bunun yanında % 62si ise hiç mahalle değiştirmemiş ve aynı mahalle içinde hareketliliği tercih etmiştir (Tablo 11). Silivri şehrinin gelişimi kısmında son 5 yılda inşaat ve oturma izni verilen konut sayısının yaklaşık 8759 olduğu belirtilmiştir. Silivri şehrinde hareketlilikte artış olması ile yeni üretilen konut sayıları arasında paralellik vardır. Yenimahalle toplu konut projesi ile kiptaş toplu konutlarının üretimi Silivri şehri içerisinde ciddi bir hareketliliğe yol açarak bu konutların hızlı bir şekilde dolmasını sağlamıştır. Bunun yanında Yenimahalle ve Mimar Sinan mahallelerinde inşa edilen site tarzı apartman konutları şehir içinde hareketliliği etkileyerek günümüzde devam eden bir süreci meydana getirmiştir.

Tablo 11. Silivri şehrinde taşınan katılımcıların geçmişteki hareketliliğinde mahalle değiştirme sayıları

Mahalle Değişirme Sıklığı	Taşınanlar	
	Sayı	Yüzde %
Mahalle Değiştirmemiş	106	62
1	59	35
2	6	4
3	-	-
Toplam	171	100

Silivri şehrinde Toplu konut projeleri ve yerel yönetimlerin imar politikaları yer değiştirmede belirleyici rolü üstlenmiştir. İstanbul içinde gelişen Silivri'nin konut hareketliliği, Büyükşehir belediyesinin politikaları ekseninde ve İstanbul'un geçirdiği gelişim sürecine dahil olarak şehir içi konut hareketliliğinin yönünün ve boyutunun belirlenmesinde önemli etkiye sahip olmuştur. Özellikle Silivri'nin yazlık bir yerleşme olması sebebiyle yeni yazlık konut üretimi geçmişteki hareketliliği etkilemiştir. Özel şirketler tarafından inşa edilen ve şehir merkezi dışında yeni yaşam alanları kuran konut sahaları hareketliliğin yönünü önemli derecede etkilemiştir.

Özellikle Mimar Sinan mahallesi ve Yeni Mahalle’de ciddi oranda konut üretimi olması daha önce boş olan arazilerin yeni yaşam merkezleri haline getirilmesi şehir içi hareketliliği etkileyen önemli unsurlar olmuştur.

Çalışmada, şehir içinde gerçekleşen geçmişteki hareketlilik ile hanehalkı özellikleri arasındaki ilişki analiz edilmiştir. Bu doğrultuda gözlenen ve beklenen frekanslar arasındaki farkın anlamlı olup olmadığı temeline dayanan ve hipotez testlerinden Ki Kare yöntemi ile analizler yapılmıştır.

Tablo 12. Silivri şehrinde yaş gruplarına göre katılımcıların geçmişteki hareketliliği

Yaş Grubu		Geçmişteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
20-30	Sayı	35	17	52
	Yaş içinde %	%67	%33	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%20	%8	%14
31-40	Sayı	61	31	92
	Yaş içinde %	%66	%34	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%36	%15	%24
41-50	Sayı	33	55	88
	Yaş içinde %	%38	%62	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%19	%26	%23
51-60	Sayı	28	47	75
	Yaş içinde %	%37	%63	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%16	%22	%20
61-70	Sayı	11	44	55
	Yaş içinde %	%20	%80	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%6	%21	%14
71+	Sayı	3	16	19
	Yaş içinde %	%16	%84	%100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde %	%2	%8	%5
Toplam	Sayı	171	210	381
	Yaş içinde %	%45	%55	%100
	Geçmişteki hareketlilik içinde %	%100	%100	%100
Ki Kare Testi		P= ,001		

Çalışmada en başta hanehalkının yaş özellikleri ile geçmişteki hareketliliği arasında farklılıklar analiz edilmiştir. Anket uygulanan katılımcılar yaş sorusuna verdikleri cevaba göre belirli yaş aralıklarında gruplandırılmıştır. Ki Kare analizi ile hanehalkının yaş özelliklerine göre son 5 yılda taşınmaya evet veya hayır cevabını verenlere göre anlamlı farklılıklar olduğu anlaşılmaktadır. (p=,001). Çapraz tablo

incelendiğinde geçmişte hareketlilikte bulunan katılımcılar çoğunlukla 21-30 ve 31-40 yaş grubu içinde bulunmaktadır (Tablo 12). Böylece 20-40 yaş grubu içinde yer değiştirenlerin toplam geçmişteki hareketlilik içindeki değeri % 56'dır. Bu yaş aralığı insanların yaşam döngüsü olaylarının en fazla olduğu, hareketli bir yaş dönemine karşılık gelmektedir. Evlenme, boşanma, çocuk sahibi olma ve iş değiştirme gibi olaylar bu yaş aralıklarında daha fazla yaşanmaktadır.

Katılımcıların sosyo-ekonomik özelliklerinin değişmesi konut hareketliliğinde ve konut yeri seçiminde etkili olabilmektedir. Bununla beraber söz konusu yaş grubundakilerin mülkiyet durumu bakımından kiracı olanlardan oluşması sonucu konut değiştirme eylemi daha kolay gerçekleşebilmektedir. Hareketlilikte bir diğer önemli etken ise yaş ilerledikçe hareketliliğin azalmasıdır. Silivri'de katılımcılar içinde 40 yaşından sonra hareketlilik düşme eğilimi göstermiştir. Özellikle 40-70 yaş aralığı hareketliliğin azaldığı ve yaş ile doğru orantılı olarak azaldığı yaş aralığıdır. Bunun yanında 40-70 yaş aralığındaki katılımcıların % 41'i konut değiştirmiştir. 71 yaş üstü hareketlilikte son 5 yılda katılımcıların % 2'si konut değiştirmiştir. Yaş ilerledikçe mülkiyet sahibi olmak gibi etkenler hareketliliği sınırlandırmaktadır.

Hanehalkının aylık gelirine göre son 5 yılda taşınmaya evet ya da hayır diyenler arasında anlamlı farklılık olduğu görülmüştür ($p=,001$). Tabloda değerler incelendiğinde 4001-6000 TL arasında geliri olanların toplam hareketlilik içindeki oranı %30'dur (Tablo 13). Bu gelir grubundaki hanehalkının çoğunlukla hizmet sektöründe ve devlet kurumlarında görevli olan memurlar olduğu düşünülmektedir. Aylık geliri 2501-4000 TL arasında olanların toplam hareketlilik içindeki oranı %29'dur. İncelenen her iki gelir grubunda hareketlilikte bulunanların çoğunluğunu kiracı ya da kiracılıktan ev sahipliğine geçiş döneminde olan bireyler olduğu varsayılırsa taşınma oranının yüksekliği açıklanmış olur.

Bunun yanında aylık geliri en az ve en fazla olan hanehalkının hareketlilikte bulunma oranı en düşüktür. Aylık geliri 6000-8000 aralığında olan hanehalkının toplam hareketlilik içinde oranı % 25 ile yüksek bir orandır. Aylık geliri 1501-2500 TL aralığında olan katılımcıların oranı toplam geçmişteki hareketlilik içinde % 12 ile daha az bir oranda kalmaktadır. Aylık geliri 1500 TL'ye kadar olan katılımcıların toplam geçmişteki hareketlilik içindeki oranı %3 iken 8001 TL ve üzerinde geliri olan

katılımcıların toplam geçmişteki hareketlilik içinde oranı % 1' de kalmaktadır. Bu durumda etkili olan faktör yüksek gelirli olan katılımcıların ekonomik yetkinliğinden dolayı istediği konutu daha önceden almış olduğu ve son 5 yılda hareketliliğe ihtiyaç duymadığıdır.

Tablo 13. Silivri şehrinde aylık gelire göre geçmişteki hareketlilik durumu

Aylık Gelir		Geçmişteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
1500 tl'ye kadar	Sayı	5	22	27
	Yaş İçinde %	19	81	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	3	10	7
1501-2500	Sayı	21	52	73
	Yaş İçinde %	29	71	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	12	25	19
2501-4000	Sayı	49	43	92
	Yaş İçinde %	53	47	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	29	20	24
4001-6000	Sayı	51	39	90
	Yaş İçinde %	57	43	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	30	19	24
6001-8000	Sayı	43	34	77
	Yaş İçinde %	56	44	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	25	16	20
8001 tl ve üstü	Sayı	2	21	23
	Yaş İçinde %	9	91	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	1	10	6
Toplam	Sayı	171	210	381
	Yaş İçinde %	45	55	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	100	100	100
Ki Kare Testi		P= ,001		

Geçmişteki hareketlilik ile eğitim seviyesi arasındaki ilişki analiz edildiğinde Ki Kare testi sonucu p değeri 0,50'den düşük çıkmaktadır (p=,001). Eğitim seviyesine göre geçmişteki hareketliliğe evet ve hayır cevaplarını verenler arasında anlamlı farklılıkların olduğu görülmüştür. Çapraz tablo incelendiğinde geçmişte hareketlilikte bulunan hanehalkının % 39' unun lise ve % 52'sinin üniversite mezunu olduğunu belirtmek mümkündür (Tablo 14).

Tablo 14. Silivri şehrinde eğitim durumuna göre katılımcıların geçmişteki hareketliliği

Eğitim Durumu		Geçmişteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
İlköğretim	Sayı	16	97	113
	Eğitim Durumu İçinde%	14	86	100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde%	9	46	30
Lise	Sayı	66	74	140
	Eğitim Durumu İçinde%	47	53	100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde%	39	35	37
Üniversite	Sayı	89	39	128
	Eğitim Durumu İçinde%	70	30	100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde%	52	19	34
Toplam	Sayı	171	210	381
	Eğitim Durumu İçinde%	45	55	100
	Geçmişteki Hareketlilik İçinde%	100	100	100
Ki Kare Testi		P= ,001		

Eğitim durumu hareketlilikte önemli bir değişken olarak görüldüğü için önemli bulunmuştur. Eğitim seviyesi bireyin sosyal çevresine olan bakış açısını yönlendirmekte ve birey bu doğrultuda kendine yaşam alanı seçebilmektedir. Bireyin sahip olduğu bilgi birikimi ve entelektüel kişiliği onu yaşam alanı olan konut için de arayışa yöneltebilmektedir. Alınan eğitimle yapılan iş ve dolayısıyla gelir arasında bağlantı olduğu varsayımıyla bireyin eğitim seviyesi arttıkça hareketlilikte bulunma ihtimalide artmaktadır. Nihayetinde birey kendini daha huzurlu hissettiği konuta yerleşmek için hareketliliği meydana getirir. Bu varsayımı katılımcılara uygulanan anket sonuçları incelendiğinde daha iyi anlamak mümkündür. Üniversite mezunları kendi içinde % 70 gibi bir oranla hareketlilikte bulduklarını belirtirken % 30'u hareketlilikte bulunmadıklarını aktarmıştır (Tablo 14). Bu durumdan hareketle eğitim seviyesinin hareketliliği etkileyen güçlü bir değişken olduğu vurgulanabilir.

Hanehalkı sayısına göre hareketlilik değerlendirildiğinde katılımcıların hanehalkı sayısı arttıkça hareketliliğin azaldığı tespit edilmiştir. Hanehalkı sayısına göre hareketliliğe evet ve hayır diyenler arasında % 56 ile en fazla hanehalkı sayısı iki kişi olanların hareketlilikte bulunduğu anlaşılmaktadır (Tablo 15). Hareketliliğin beş kişilik hanehalkı olan ailelerde % 21 ile en az olduğu, altı ve üzeri hanehalkı sayısında ise hiç hareketlilik olmadığı tespit edilmiştir. Bu durum hanehalkı sayısının

az olduğu dönemlerde hareketlilikte bulunduğunu ve bu süreç içerisinde kendine uygun konutu edindiğini gösterir.

Tablo 15. Hanehalkı sayısı ile hareketlilik ilişkisi

Hanehalkı Sayısı		Geçmişteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
İki Kişi	Sayı	102	79	181
	Yaş İçinde %	56	44	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	60	38	48
Üç Kişi	Sayı	47	30	77
	Yaş İçinde %	61	39	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	27	14	20
Dört Kişi	Sayı	12	57	69
	Yaş İçinde %	17	83	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	7	27	18
Beş Kişi	Sayı	10	38	48
	Yaş İçinde %	21	79	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	6	18	13
Altı kişi ve üzeri	Sayı	-	6	6
	Yaş İçinde %	0	100	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	0	100	100
Toplam	Sayı	171	210	381
	Yaş İçinde %	45	55	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	100	100	100
Ki Kare Testi		P =,001		

Bu şekilde hanehalkı sayısı arttığında aile kendine uygun konutu bulmuş olduğundan konu değiştirme eğiliminde bulunmamaktadır. Hanehalkı sayısı az iken bireylerin konut değiştirme süreçlerinin daha kolay olması ve genellikle çocuksuz oldukları da varsayılarak gelecekte çocuk sahibi olma düşüncesi doğrultusunda konut arayışında buldukları araştırma sürecinde tespit edilmiştir. Buna karşılık çocuklu ailelerin çocuklarının okul çağında olması çocuk sayısındaki artış da hareketliliği sınırlandıran etmenlerdir. Bu bakımdan hanehalkı sayısı arttıkça hareketliliğin bu etkenler doğrultusunda azaldığı tespit edilmiştir.

5.2.1.1. Geçmişte Şehir İçi Hareketliliğin Nedenleri

Tez çalışmasında katılımcıların açık uçlu olarak sorulan geçmişteki hareketliliğin nedenleri sorusuna verdiği cevaplar altı başlık halinde sınıflandırılmıştır (Tablo 16). Elde edilen cevaplar, konuyla ilgili literatür göz önünde bulundurularak evin fiziki özellikleri, ev sahibi-kiracı ilişkileri, konut çevresinin fiziksel özellikleri, erişilebilirlik, yaşamsal olaylar ve sosyal ilişkiler şeklinde gruplandırılmıştır. (Rossi, 1955; Simmons, J.W., 1968; Speare, 1974; Clark ve Onaka, 1938; Baker, 2003; Özgür, 2009; Yasak, 2014).

Tablo 16. Katılımcıların Geçmişteki hareketlilik nedenlerinin sınıflandırılması

Ana Neden	Geçmişteki Hareketliliğin Alt Nedenleri
Evin Fiziksel Özellikleri	Memnuniyetsizlik, evin konumu, evin bulunduğu yer, evin eski-küçük oluşu, yalıtım problemi.
Ev Sahibi-Kiracı İlişkileri	Kira yüksekliği, ev sahibiyle ilgili problemler.
Konut Çevresinin Fiziksel Özellikleri	Sokak cadde ya da mahallenin iyi ve temiz olması, mahallenin sessiz ve sakin olması ya da olmaması, park ve oyun alanlarının varlığı, binaların sıkışık olmaması
Erişilebilirlik	Merkeze yakınlık uzaklık durumu, otobüs duraklarına yakınlık, okul ve hastaneye yakınlık, ulaşım kolaylığı.
Yaşamsal Olaylar	İş değişikliği, emeklilik, askerlik durumu, evlenme, çocuk sayısındaki artış.
Sosyal İlişkiler	Hemşerilere yakınlık, akrabaya yakınlık, komşuluk ilişkileri

Elde edilen nedenlerin örneklemin tamamında nasıl bir sıklıkla ortaya çıktığı belirlenmiştir. Hanehalkının sosyo-ekonomik özellikleri geçmişteki hareketlilik nedenleri karşılaştırılmıştır. Anket uygulanan katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenleri incelendiğinde % 27'sinin erişilebilirlik sebebiyle, % 24'ünün konut sahibi-kiracı ilişkilerinden, % 21'inin evin fiziksel özelliklerinden, % 14'ünün mahallenin fiziksel özelliklerinden, % 10'unun yaşamsal olaylardan ve % 4'ünün sosyal ilişkilerden dolayı hareketlilikte bulunduğu anlaşılmıştır (Tablo 17). Anket uygulanan katılımcılar çoğunlukla erişilebilirlik sebebiyle hareketlilikte bulunmuştur. Katılımcıların hizmetlere erişim ve ulaşım büyük oranda önem vermesi hızlı bir

gelişim süreci içinde olan Silivri Şehri için tutarlı bulunmuştur. İstanbul gibi bir metropolün hemen yanında gelişim gösteren Silivri şehrinde, gerek eğitim amaçlı gerekse iş amaçlı her gün İstanbul içinde farklı merkezlere yolculuk yapılmaktadır. Özellikle İstanbul'un yazlık bölgelerinden biri olması ve İstanbul'dan Silivri'ye yönelik bir hareketliliği de ortaya çıkarmaktadır. Bu bakımdan Silivri'de halk genel anlamda erişilebilirliğe büyük önem vermekte yerleşim alanlarını bu ölçüte göre değerlendirmektedir.

Tablo 17. Silivri şehrinde katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenleri

Nedenler	Sayı	Yüzdelerik%
Evin Fiziksel Özellikleri	81	21
Ev Sahibi-Kiracı İlişkileri	90	24
Mahallenin Fiziksel Özellikleri	54	14
Erişebilirlik	102	27
Yaşamsal Olaylar	40	10
Sosyal Ağlar ve İlişkiler	15	4
Toplam	381	100

Geçmişte hareketlilikte etkili olmuş ikinci faktör ise ev sahibi kiracı ilişkileridir. Konut sahibinin kiracıya karşı tutumu, hareketlilikte önemli bir değişken olarak karşımıza çıkmaktadır. Hareketlilikte üçüncü en önemli etken ise evin özellikleridir. İnşa edilen toplu konutlar ve konut piyasasındaki gelişmeler ile konut hareketliliği ve mekansal doğrultusu ivme kazanmıştır. Özellikle Yenimahalle içinde 2014 yılında yeni bir üniversite kurulması bu bölgeye yönelik hareketliliği etkileyen faktörlerden biri olmuştur. Konut üretim sürecinin hızlı gelişimi Silivri'de şehir merkezinde çeperlere doğru yayılmayı sağlamıştır. Bu durumda hareketliliğin şehir merkezinden çevreye doğru yeni inşa edilen konut alanlarına kaymasını sağlamıştır. Hanehalkının eğitim, gelir, sosyal hayat anlayışı bağlamında sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel yapısı konut ve konut çevresine dair istek ve arzularını zaman içinde

farklı şekillerde biçimlendirmiştir. Katılımcıların konut ile beraber konut çevresine de dikkat ettiği ve konut üretim sürecinin hızla geliştiği Silivri şehrinde yeni, kaliteli ve daha prestijli lokasyonlara doğru hareketliliği benimsediği belirtilebilir. Silivri şehrinde eski yapıların yıkılıp yeniden inşa edilmesi ve 2005 sonrası konut üretimde meydana gelen gelişmeler şehir içinde hareketliliğin hızlanmasına etki etmiştir. Katılımcıların daha kaliteli konut ve prestij sahibi konut çevrelerine yönelmesinde konut üretim sürecinin de etkisi olduğu düşünülmektedir.

Yaşam döngüsü de bir diğer etken olarak hareketlilikte belirleyici olmaktadır. Katılımcıların evlilik, çocuk sahibi olma ve çocuk sayısının artması, emeklilik gibi ölçütleri kapsayan yaşamsal olayları konut değişiminde etkili olmaktadır. Hanehalkı hayatlarının farklı dönemlerinde konut değiştirir ve bu sebeple konut ihtiyacı ve konut yeri seçimlerini düzenleme gereği duyar. Batı toplumlarında tipik bir aile için taşınma eğilimi; evlenme, çocuk sahibi olma ve çocukların büyüyerek aile kurması ya da evden ayrılması durumlarında daha fazla görülmektedir (Yasak, 2014).

Geçmişteki hareketlilikte önemli bulunan son değişken ise sosyal ağlar ve ilişkilerdir. Daha çok akrabalık, komşuluk, hemşerilik ve arkadaşlara olan yakınlıkla ilgili olan bu değişken de katılımcıların bu değişkene dikkat ederek taşındıklarını çok küçük oranda söylemek mümkündür. Ancak hareketlilikte önemli bir değişken olmadığı görülmüştür. Geçmişteki hareketlilik nedenleri açıklanırken hanehalkının yaş, eğitim durumu, mülkiyet durumu ve konutun yaşı, büyüklüğü, oda sayısı gibi konutla ilgili ölçütler göz önünde bulundurularak bir değerlendirme yapılması tasarlanmıştır. Fakat elde edilen analizler sonucu katılımcıların yaş durumunun geçmişteki hareketlilik sebepleri ile karşılaştırma açısından daha tutarlı olduğu anlaşılmıştır.

Yaş grupları, geçmişteki hareketlilik sebepleri açısından değişiklikler gösterebilmektedir. Yaşın ilerlemesiyle özellikle 40 yaşından sonra sosyal ilişkiler bağlamında hareketlilik artış göstermektedir. Yaş grupları incelendiğinde 20-30 yaş grubunda bu oran % 6.7 iken 41-50 yaş aralığında bu oran % 30,7'dir (Tablo 18). Yaş ilerledikçe konut çevresi özelliklerinin önemi azalmaktadır. Ancak 60 yaş üstünde konut özelliklerinin önemi artış göstermiştir. Bu durumu emeklilik dönemini daha kullanışlı ve kaliteli bir konutta geçirme isteği ile açıklamak mümkündür.

Tablo 18. Silivri Şehrinde yaş grubuna göre katılımcıların geçmişteki hareketlilik nedenleri (%)

Nedenler	Yaş Grupları						
	20-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71+	Toplam
Konut Özellikleri	14,0	26,0	20,5	16,7	8,6	14,3	100,0
Konut sahibi-Kiracı İlişkileri	10,6	30,9	21,3	14,8	8,3	14,2	100,0
Konut Çevresi F. Özellikleri	15,0	30,0	32,8	13,0	5,0	4,2	100,0
Hizmetlere Erişim ve Ulaşım	26,1	37,1	24,6	8,7	1,4	2,0	100,0
Yaşamsal Olaylar	13,3	15,6	42,8	25,0	1,1	2,2	100,0
Sosyal İlişkiler	6,7	6,7	30,7	26,7	13,3	16,0	100,0

Konut çevresi özellikleri sebebi ile yer değiştirme eyleminin 31-40 ve 41-50 yaş aralığında fazla olduğu tespit edilmiştir. 60 yaşından sonra konut çevresi özelliklerinin taşınmada önemli görülmediği belirlenmiştir. Bunun yanında hizmetlere erişim ve ulaşım gibi sebeplerle hareketlilikte bulunanların 31-40 yaş grubunda en fazla olduğu belirlenmiştir. Bu yaş grubunu 20-30 yaş grubu takip etmektedir. Genç bireylerin erişilebilirliğe ileri yaştaki bireylere göre daha fazla dikkat ettiği anlaşılmaktadır. 31-40 yaş grubu içinde geçmişteki hareketliliğin nedenlerinden biride konut sahibi-kiracı ilişkileridir. Bu yaş grubunun henüz konut sahibi olma oranının az olması ve kiracı olması sebebiyle açıklamak mümkündür.

5.2.2 Gelecekteki Şehir İçi Hareketlilik Eğilimleri

Araştırmanın bu kısmında katılımcılara sorulan gelecekte taşınmayı düşünüyor musunuz? sorusunun cevapları incelenmiştir. Öncelikle anket uygulanan katılımcılar içinde gelecekteki hareketlilik oranları hesaplanarak aylık gelire göre hesaplama yapılmıştır. Daha sonra hanehalkına ait özelliklerle konutla ilgili özelliklerin gelecekteki hareketlilik hakkında tutarlı olma ve olmama durumu irdelenmiştir. Hanehalkı reisinin yaşı, gelir durumu ile oturlan konutun yaşı,

büyüklüğü, oda sayısı gibi özelliklerin gelecekteki hareketliliği etkileme durumu belirlenmiştir. Bunun yanında gelecekteki hareketliliğin mekansal yönünün belirlenmesine yönelik sorulan soruya verilen yanıtlar doğrultusunda gelecekte gerçekleşme olasılığı olan hareketliliğin mekansal yönü irdelenmeye çalışılmıştır.

Tablo 19. Silivri Şehrinde katılımcıların başka bir yere taşınma (gelecekteki hareketlilik) isteği

Gelecekteki Taşınma İsteği	Sayı	Yüzde %
Evet	182	48
Hayır	199	52
Toplam	381	100

Anket uygulanan katılımcıların % 48'i taşınma eğiliminde olduklarını %52'si taşınmayı düşünmediklerini belirtmiştir (Tablo 19). Bu oranlara göre neredeyse katılımcıların yarısı taşınmayı düşündüklerini belirtmiştir. Bu durum hızla gelişen ve büyüyen Silivri şehrinde yoğun bir konut üretim sürecinin sonucu olduğu belirtilebilir. Silivri'de konut politikaları katılımcıların sosyo-ekonomik durumlarına göre alternatiflerinin artması hareketlilik fikrini de beraberinde getirmiştir. Tezin amacı doğrultusunda konuyla ilgili literatürde, şehir içinde gelecekteki hareketliliğe etki eden yaş, eğitim, konutun tipi ve büyüklüğü, konutun yaşı, oda sayısı ve mülkiyet durumu gibi faktörler dikkate alınmıştır (Clark ve Ledwith, 2006; Alkay, 2011; Yasak, 2014).

Araştırmada, gelecekteki hareketliliği açıklamak için yapılan hipotez testinde hanehalkı özelliklerinden yaş özelliğinin taşınma ya da yerinde kalma kararı verirken, tutarlı farklılıklar oluşturmadığı belirlenmiştir (Tablo 20). Anket uygulanan katılımcılar içinde yaş değişkeni geçmişteki hareketlilikte etkili olduğu gibi gelecekteki hareketlilikte de tutarlı bir etkiye sahip değildir. Ancak frekans değerleri incelendiğinde belirli bir yaş grubundan sonra konut değiştirme kararında önemli derecede azalma olduğu fark edilmiştir. Öyle ki, 20-30 yaş grubunda katılımcıların taşınma isteği % 22 iken 31-40 yaş grubunda bu oran % 37'ye çıkmıştır. Buna karşılık 41-50 yaş grubunda bu oran % 18'e düşmüştür. 51-60 yaş grubunda ise bu oran % 15'tir. İleri yaşlarda bu oran düşüş göstermekte ve 61-70 yaş aralığında % 7

ve 71 yaş üstünde ise % 2'ye kadar düşmektedir. Bu durumu hanehalkı reisinin yaşı ilerledikçe istenilen konut ve konut çevresine ulaştığıyla açıklamak mümkündür. Saha araştırması esnasında yaşlanmayla birlikte belirli bir ekonomik seviyede kalındığı için istenirse de yer değiştirme isteğinin çok fazla olmadığı gözlemlenmiştir.

Tablo 20. Silivri şehrinde yaş grupları ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi

Yaş		Gelecekteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
20-30	Sayı	40	12	52
	Yaş İçinde %	%77	%23	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%22	%6	%14
31-40	Sayı	67	24	91
	Yaş İçinde %	%74	%26	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%37	%12	%24
41-50	Sayı	33	55	88
	Yaş İçinde %	%38	%62	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%18	%28	%23
51-60	Sayı	27	48	75
	Yaş İçinde %	%36	%64	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%15	%24	%20
61-70	Sayı	12	44	56
	Yaş İçinde %	%21	%79	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%7	%22	%17
71+	Sayı	3	16	19
	Yaş İçinde %	%16	%84	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%2	%8	%5
Toplam	Sayı	182	199	381
	Yaş İçinde %	%48	%52	%100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	%100	%100	%100
Ki Kare Testi		P =,069		

Gelecekteki hareketlilikte genç yaşta olan katılımcıların taşınma isteği oranı ileri yaşlardaki katılımcılara göre daha yüksektir. Bu durumda, genç yaşta olan katılımcıların yaşam döngüsünün ileri yaşlardaki katılımcılara göre daha fazla değişmesi ile ilgili olduğu düşünülmüştür. Genç yaştaki katılımcıların aile kurma, eğitim durumu, gelir düzeyi, mülkiyet durumu, iş sahibi olma, kariyerinde değişikliklerin olması gibi yaşla ilgili yaşam döngüsünü oluşturan birçok değişimle karşılaşması, hareketlilik eğilimlerini de beraberinde getirmektedir.

Tablo 21. Silivri şehrinde mülkiyet durumu ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi

Mülkiyet Durumu		Gelecekteki Hareketlilik İsteği		
		Evet	Hayır	Toplam
Ev sahibi	Sayı	19	118	137
	Mülkiyet Durumu İçinde %	% 14	%86	% 100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	% 10	%59	% 36
Kiracı	Sayı	163	81	244
	Mülkiyet Durumu İçinde %	% 67	%33	% 100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde	%90	%41	%64
Toplam	Sayı	182	199	381
	Mülkiyet Durumu içinde %	%48	%52	% 100
	Gelecekteki hareketlilik içinde %	% 100	% 100	% 100
Ki Kare		P =,033		

Mülkiyet durumuna göre gelecekte hareketliliği düşünen ve düşünmeyen katılımcılar arasında tutarlı farklılık olduğu belirlenmiştir ($p=,033$). Çapraz tablo incelendiğinde katılımcılardan konut sahibi olanların hareketlilikte bulunmak istemedikleri buna karşılık kiracı olanların hareketlilik eğiliminde olduğu belirlenmiştir. Mülkiyet durumuna göre kiracı olanların gelecekteki hareketliliğe evet diyenler arasındaki oranı % 90 gibi yüksek bir oranken, konut sahibi olan katılımcıların oranı % 10'dur (Tablo 21). Elde edilen sonuç, ilgili literatür ile karşılaştırıldığında benzer çıkarımlara ulaşıldığı belirtilebilir (Yasak, 2014). Sonuç olarak kiracıların konut sahibi ile ilişkileri veya daha iyi ve daha uygun fiyatlı bir konutta yaşama isteği hareketliliği etkiler. Böylece konut sahibi olana kadar bu hareketlilik süreci devam edebilmektedir. Konut sahibi olanların ise hareketlilik isteği daha azdır.

Çalışmanın hipotezlerinden biri olan oda sayısına göre gelecekte hareketliliği düşünenler ve düşünmeyenler arasında tutarlı farklılıklar olduğu varsayılmıştır (Tablo 22). Buna karşılık yapılan analizde oda sayısının hareketlilik kararı üzerinde anlamlı farklılığa sebep olduğu anlaşılmaktadır ($p=,032$). Oda sayısı az olan katılımcılar daha fazla taşınma eğiliminde olmaktadır. Böylece oda sayısının taşınmada önemli bir motivasyon olduğunu belirtmek mümkündür. Özellikle de hane halkı sayısının artışının oda sayısının artmasıyla ilgili beklentiyi arttırdığı düşünülmektedir.

Tablo 22. Konutta oda sayısı ile gelecekteki hareketlilik isteği ilişkisi

Oda Sayısı		Gelecekteki Hareketlilik		
		Evet	Hayır	Toplam
İki Oda	Sayı	14	1	15
	Yaş İçinde %	93	7	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	8	1	4
Üç Oda	Sayı	94	21	115
	Yaş İçinde %	82	18	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	52	11	30
Dört Oda	Sayı	56	91	147
	Yaş İçinde %	38	62	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	31	46	39
Beş Oda	Sayı	17	69	86
	Yaş İçinde %	20	80	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	9	35	23
Altı Oda ve Üzeri	Sayı	1	17	18
	Yaş İçinde %	6	94	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	1	9	5
Toplam	Sayı	182	199	381
	Yaş İçinde %	48	52	100
	Gelecekteki Hareketlilik İçinde %	100	100	100
Ki Kare Testi		P =,032		

5.2.2.1. Gelecekteki Şehir İçi Hareketliliğin Mekansal Doğrultusu

Araştırma sahasında taşınmayı düşünenlerin yani gelecekte hareketlilikte bulunmayı düşünen katılımcıların şehir içinde “Nereye taşınmayı düşünüyorsunuz?” sorusuna verdiği cevap frekans tablosu ile belirlenmiştir. Bundan sonra elde edilen verilere göre Silivri şehrinde hareketliliğin mekansal doğrultusu belirlenmiştir. Buradan hareketle katılımcılar arasında hareketlilik eğiliminde olanların en fazla tercih ettiği mahalle % 36 oranıyla Yenimahalle olmuştur (Tablo 23). Yenimahalle'nin bu değere sahip olmasında bu sahadaki konutların yeni yapılar oluşu ve mahallede toplu konutların etkisi büyüktür. Yeni mahalle 2000 sonrasında kurulmuş bir mahalle olmasından dolayı sosyal donatılar ve erişilebilirlik bağlamında birçok çekici faktöre sahiptir. Bu durum konut arayışında bu sahayı en önemli tercihlerden biri yapmaktadır. Özellikle prestij kaygısı ile bu sahaya taşınmak isteyen ve bu sosyal çevre içerisinde bulunmak isteyen katılımcıların olduğu yapılan anket sonucunda anlaşılmıştır.

Yenimahalle'yi % 21 oranıyla Mimar Sinan mahallesi takip etmektedir. Bu durumda en önemli etkenlerden biri bu sahada çok katlı site halinde konutların yoğun bir şekilde inşa edilmesidir. Bu durum ev sahibi olmak isteyen kitlenin bu yöne doğru kaymasını sağlamaktadır. Özellikle mahallenin geniş bir alan kaplaması ve çevrelere doğru genişlemesi farklı sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel çevrelerin kendilerine yaşam alanı bulabileceği bir dokuyu meydana getirmiştir. Pirimehmetpaşa % 12 oranıyla en çok tercih edilen üçüncü mahalle olmuştur. Merkezi iş alanının da içinde bulunduğu sahada olan bu mahalle gerek kentsel dönüşümle yenilenmesi gerekse de yeni konutların inşasından kaynaklı tercih edilen lokasyonlardan biridir. % 11 oranıyla Pirimehmetpaşa'yı Alibey mahallesi izlemektedir. Merkezi iş alanından uzaklaşmak istemeyen katılımcıların özellikle ulaşım ve sosyal ağlara daha hızlı erişebilmek için bu iki mahalleyi birbirine çok yakın oranlarda tercih etmesinin en önemli nedenleridir. Şehrin idari ve resmi kurumlarının çoğunlukla bu iki mahalle sınırları içerisinde olması ve resmi kurumlarda çalışan katılımcıların özellikle bu lokasyondan uzaklaşmak istemedikleri taşınma durumlarında, aynı sosyal çevre içerisinde yeni bir konuta taşınmak istedikleri yapılan alan araştırması sırasında gözlenmiştir.

Tablo 23. Silivri şehrinde katılımcıların gelecekte taşınmak istedikleri mahallelere göre dağılımı

Gelecekte Taşınmak İstenilen Mahalle	Sayı	Yüzde %
Alibey	21	11,53
Alipaşa	10	5,49
Cumhuriyet	16	8,79
Mimar Sinan	39	21,42
Pirimehmetpaşa	22	12,08
Semizkuşlar	8	4,39
Yeni	66	36,26
Toplam	182	100

5.2.3. Şehir İçi Hareketliliği ve Konut Tercihini Etkileyen Faktörler

Çalışmanın bu kısmında, Silivri şehrinde konut hareketliliğinde konut yeri seçimi bağlamında etkili olan değişkenler belirlenerek hareketliliği etkileyen faktör

grupları oluşturulmaya çalışılmıştır. Çalışmada temel olarak Neo-Klasik ekonomi kuramlarından konut yer seçimi teorileri ele alınmaktadır. Bunun yanında konuyla ilgili yapılmış diğer çalışmalarda incelenmiştir (Speare, 1974; Clark ve Ledwith, 2006; Kalelioğlu, 2013; Yasak, 2014). Bu doğrultuda çalışmada Likert tipi derecelendirmeyle ölçülen değişkenlere faktör analizi uygulanmıştır. Bir sınıflandırma yöntemi olan faktör analizi, değişkenler arası ilişkileri incelemek ve değişkenlerin ortak özellikleri bağlamında kategorize etmek için kullanılmaktadır (Yasak, 2014). Bu doğrultuda değişkenler arasındaki ilişkiyi açıklayan faktörler belirlenerek değişkenler arasındaki yakınlıklar, benzerlikler ölçülmektedir (Yasak, 2014).

Çalışmada, soru kağıdıyla belirlenen konut özellikleri, konut çevresi özellikleri, Hizmetlere erişim ve sosyal ağlar 4 grup halinde oluşturularak içindeki 49 değişken faktör analizine sokulmuştur. Konut hareketliliğinde etkili olan faktör gruplarını belirlemek için faktör ayrıştırma tekniği olarak Temel Bileşen Analizi ile eksen döndürme yöntemi olarak da Varimax Döndürme uygulanmıştır. Tutarlı verilerin belirlenmesinde öz değerler kullanılmıştır. Analiz sonucunda bütün değişkenlerin faktör ağırlığı ,50'den yüksek çıkmıştır bu durumda faktörlerin etkinliğini göstermesi bakımından önemli görülmüştür. Bunun yanında örneklemin faktör analizine uygun olup olmadığını anlamak için Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) ölçüsü değerine dikkat edilmiştir. Bunun yanında değişkenler arasındaki bağlantıyı test eden Bartlett testi yapılarak sonuçların tutarlı olduğu görülmüştür. Bu doğrultuda Faktör analiziyle kaç faktörün oluştuğu belirlendikten sonra her faktörde yer alacak değişken sayısı ve değişkenlerin bu faktörlere dağılımı ortaya koyulmuştur.

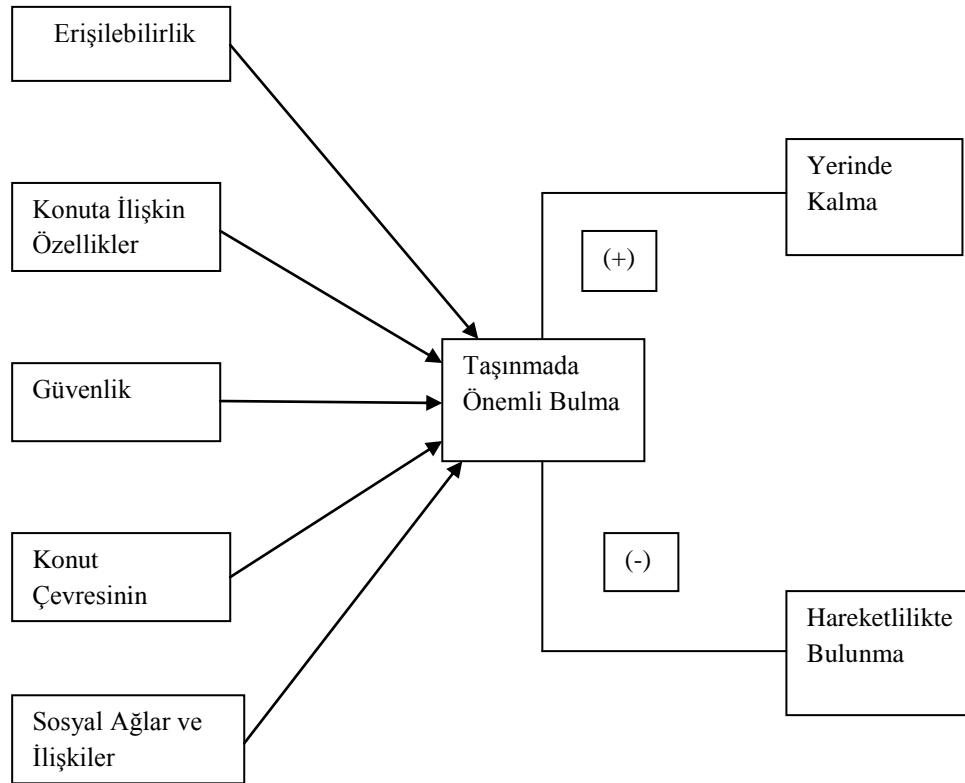
Tablo 24'de görüldüğü gibi erişilebilirlik, konuta ilişkin özellikler, konut çevresinin sıklığı, sosyal ilişkiler ve güvenlik olmak üzere beş faktör grubu oluşturulmuştur. Bu doğrultuda toplam açıklanan varyansın % 72.1'inin bu beş faktör tarafından açıklandığı görülmektedir. Öz değerler dikkate alındığında, en yüksek ve en çok üyeli faktör ile en düşük ve en az üyeli faktör grubu da görülmektedir. KMO değeri 0,824 gibi yüksek bir değer göstermiştir.

Tablo 24. Silivri şehrinde konut değiştirmede etkili olan değişkenlerin faktör analizi

FAKTÖRLER		Faktör Ağırlığı	Öz Değer	Açıklanan Varyans (%)
1.Faktör: ERİŞEBİLİRLİK			6,869	22,4
V40	Okullara	,884		
V44	Sağlık tesislerine	,851		
V41	Evin toplu taşıma olanaklarına	,835		
V36	Günlük ihtiyaçların karşılandığı alış-veriş mekânlarına	,808		
V39	Polis, itfaiye, ambulans gibi hizmetlere	,741		
V38	Büyük alış-veriş merkezlerine	,709		
V42	Hanehalkı üyelerinin iş yerlerine	,698		
V40	Merkezi iş sahasına	,683		
V37	Eğlence-dinlenme, spor tesislerine	,660		
2.Faktör: KONUTA İLİŞKİN ÖZELLİKLER			5,558	14,6
V22	Evin büyüklüğü	,780		
V19	Evin oda sayısının yeterliliği	,775		
V18	Evin bulunduğu kat	,750		
V23	Evin yalıtımı ve ısınma durumu	,734		
V24	Evin sağlam ve bakımlı oluşu	,644		
V21	Evde ebeveyn banyosunun olması	,638		
V20	Evin site içerisinde olması	,625		
	Evde akıllı sistemlerin olması	,612		
3.Faktör: GÜVENLİK			3,911	12,6
V29	Mahalle ve konutun çevresinin doğal afetlere karşı güvenliği	,818		
V27	Mahalle ve konut çevresinde can güvenliği	,816		
V26	Mahalle ve konut çevresinde mal güvenliği	,769		
V25	Mahallede güvenlik kamera sistemlerin varlığı	,760		
V28	Mahalle ve konut çevresinin yangına karşı güvenliği	,748		
4.Faktör: KONUT ÇEVRESİNİN ÖZELLİKLERİ			3,498	11,6
V43	Mahallede araç park sorunu	,806		
V45	Mahallede yoğun araç trafiğinin oluşu	,801		
V44	Mahallenin iş yeri işgaline uğraması	,764		
V46	Mahallede insan yoğunluğunun olması	,658		
V48	Mahallede binaların sıkışık olması	,496		
5.Faktör: SOSYAL AğLAR ve İLİŞKİLER			3,267	10,9
V30	Mahallede yaşıyanların sorunsuz olması	,768		
V33	Gerektiğinde komşulardan yardım alabilme	,760		
V31	Mahallenin arkadaşlara yakınlık	,741		
V32	Komşuların dayanışması ve ortak sorunları çözmesi	,739		
TOPLAM				72,1
KMO: 0,824				

Konutun merkezi iş sahasına, hanehalkının iş yerlerine, eğitim kurumlarına, sağlık tesislerine, günlük ihtiyaçların karşılandığı alışveriş mekanlarına ve konut çevresinin ulaşım toplu taşıma olanaklarına yakınlığı gibi erişilebilirlik değişkenlerinin önemli bir konumda olduğu görülmektedir. Bu değişkenler içinden eğitim kurumlarına yakınlığın, 884 gibi yüksek bir değer çıkması önemli bulunmuştur. Erişilebilirlik konut yeri seçiminde en önemli belirleyicilerdendir. Hanehalkı içinde çocukların okullara erişimi önemli bir değişken olarak kabul edilmektedir. Hanehalkı konut seçiminde önceliklerine göre tercihte bulunmakta ve hanehalkı bireyleri içinde çalışanlar arasında kadınların iş ve ev mesafesinin kısa olmasına dikkat edilmektedir. Özellikle büyükşehirler için trafik sorunu, konut tercihinde önemli bir değişken olarak ortaya çıkmakta ve erişilebilirlik konut seçiminde temel belirleyici olabilmektedir. Konut çevresinden memnuniyette, erişilebilirlik önemli rol üstlenmekte ve fonksiyonlara erişim konut seçimi tercihlerini yönlendiren değişkenler olmaktadır.

Şekil 8. Silivri şehrinde hareketliliği etkileyen faktörler



Bireyin konut çevresinde sosyal ilişkilerin varlığı ve günlük hayatı isteklerine göre sürdürmesini sağlayan değişkenlerin varlığı konut ve konut çevresini yaşanılacak lokasyon haline getirmektedir (Clark, 2003; Molin ve Timmermans, 2002; Alkay, 2011; Kellekçi ve Berköz, 2010). Bu değişkenlerle beraber eğlence dinlence ve spor tesislerine yakınlık ve polis-itfaiye-ambulans gibi hizmetlere yakınlıkta hareketlilikte önemli bulunmuştur. Bu durum İstanbul çeperinde gelişim gösteren Silivri'de katılımcıların büyükşehir içinde yaşamaları nedeniyle her yere erişimin trafik sebebiyle kolay olmayışı bireyde bu tür alanlara yakın olma algısını oluşturmuştur.

Katılımcıların taşınmada önemli bulduğu bir diğer faktör grubu olarak Konuta ilişkin özellikleri önemli buldukları görülmektedir. Konutun büyüklüğü, konutta bulunan oda sayısı, konutun yalıtım ve ısınma durumu, konutun sağlam ve bakımlı oluşu, ebeveyn banyosunun olması, konutun site içinde olması ve konutta akıllı sistemlerin olması gibi hanehalkının sosyo-ekonomik durumunu gösteren değişkenler hareketlilikte önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Bu değişkenler büyükşehirde yaşayan bireyin aslında hanesini korumaya almaya çalışması olarak da görülebilir konutun bulunduğu kat, site içinde olması ve akıllı sistemlerin varlığı bireyin sosyo-ekonomik durumuna göre büyükşehir hayatının getirdiği dezavantajlardan kendini koruma isteği olarak yorumlanabilir.

Konut çevresinde önemli bulunan bir diğer faktör olarak güvenlik karşımıza çıkmaktadır. Hanehalkının can, mal ve doğal afetlere karşı daha güvenli bir bölgede yaşama isteği hareketliliği etkileyen önemli değişkenlerdir. Konutun bulunduğu semtin doğal afetlere karşı güvenliği, konut ve çevresinde can ve mal güvenliği, Konutun olduğu semtte kamera sistemlerinin bulunması ve konut ve çevresinin yangına karşı güvenliği gibi değişkenler katılımcılar tarafından önemli bulunmuştur. Özellikle Silivri gibi ulaşım kavşağı noktasında yer alan ve İstanbul metropolü içinde gelişim gösteren bir şehir de katılımcıların güvenlik faktörünü önemli görmesi tutarlı bulunmuştur. Silivri'de güvenlik faktörü büyükşehir olmasından dolayı 1. Ya da 2. Sırada beklenirken üçüncü sırada çıkmıştır. Bu durumu, konut özelliklerinin hareketlilikte birinci değişken olması ve büyükşehirde erişilebilirliğin ciddi anlamda problem olmasından kaynakladığını açıklamak mümkündür.

Katılımcıların konut yeri seçiminde önemli bulduğu bir diğer faktör grubu Konut çevresinin özellikleri olduğu görülmektedir. Konutun bulunduğu semtte araç park sorunu, konut çevresinin trafiği, konut çevresinin iş yeri işgaline uğraması durumu taşınmada önemli bulunan değişkenler olmuştur. Bunun yanında konut çevresinin insan yoğunluğu ve konut çevresinde binaların sıkışık olması gibi değişkenlerde katılımcıların hareketliliğinde önemli bir yere sahiptir. Özellikle büyük şehirlerde problem haline gelen kalabalı şehir hayatından kaçma isteği bireyin konut tercihlerinde de kendini göstermektedir. Katılımcıların konut çevresinde sakinliğe ve ferahlığa dikkat ettiği görülmektedir.

Şehir içinde taşınmada ve konut yeri seçiminde bir diğer faktör olarak sosyal ilişkileri önemli bulmak gelmektedir. Akrabalara, hemşerilere, arkadaşlara yakınlık önemli bulunan değişkenler olmuştur. Bu durumun Silivri’de yaşayanların köken olarak farklı memleketlerden gelmesi ve bu bağlamda kendilerini yakın görebilecekleri akraba ve hemşerilerinin yanına yerleşerek şehrin yabacılığından korunma isteğinden kaynaklandığı düşünülebilir. Bunun yanında Konutun bulunduğu bölgede komşuların dayanışması ve komşulardan yardım alabilme durumları da hareketlilikte önemli değişkenler olarak görülmektedir. Günümüzde büyük şehirlerde bireysel yaşamın ön planda olduğu ve bireyin kendini güvensiz ve korunmasız hissettiği bu ortamda tanıdıklara ve sosyal bağların kuvvetli olduğu bölgelerde yaşama isteği anlamlı bulunmuştur. Buna karşılık bu faktörün beşinci sırada çıkması ise büyükşehirde hayatın bireysel yönünün konut tercihinde de etkili olduğunu göstermektedir.

Sonuç olarak faktör analizi neticesinde Silivri şehrinde konut yeri seçimi ve konut hareketliliğinde etkili olan faktör grupları oluşturulmuştur (Şekil 5. 2). Bu doğrultuda, erişilebilirlik, konuta ilişkin özellikler, güvenlik, konut çevresinin özellikleri ve sosyal ilişkiler faktör gruplarındaki değişkenlerin şehir içindeki hareketliliği açıkladığı görülmüştür.

6.SONUÇ VE TARTIŞMA

Tarihsel süreç içinde şehirler gittikçe artan nüfusa sahip yerleşmeler haline gelmektedirler. Bu farklılıklar sanayi ve kent hayatının yoğunluk kazandığı alanlara doğru insan hareketliliğini arttırmıştır. Bu durum gelişme süreci içinde olan kentlerde farklı sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik yapıya sahip insan gruplarının yaşamasına neden olarak, kentlerin kendi içinde mekansal ayrışmaya uğramasını sağlamıştır. Bu mekansal ayrışma farklı yaşam alanlarının doğmasını sağlayarak insanların kendilerine uygun konut alanlarında yaşamasına olanak vermiştir. Bu durumun dezavantajları sayılabilecek çarpık kentleşme, gecekondulaşma ve altyapı eksiklikleri kent içinde hareketliliğin sebeplerinden biri olmaktadır. Kentlerin artan nüfusa yaşam alanı sunmak amacıyla hızlı bir konut üretim sürecine tetiklemiştir. Konut piyasası içinde insanların yaşam standartlarına uygun bir konutta yaşama isteği ya da farklı bir konut alanına taşınma isteği gibi kişisel tercihler giderek önem kazanmıştır. Bireylerin konut seçimi sürecinde konuta dair istek ve tercihleri sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda ele alınarak bu konuda çalışmalar yapılmıştır. Bireyin konut tercihleri konut seçerken dikkat ettiği faktörler konut çevresi tercih ve istekleri ön planda tutularak konut hareketliliği çalışmaları yapılmıştır.

Konut hareketliliği ile ilgili tarihsel süreç içinde çeşitli kuramlar ileri sürülmüştür. Bu kuramlar birbirinden etkilenerek ve yeni yaklaşımlar getirerek günümüze ulaşmıştır. Konut piyasasını anlamaya ve konut hareketliliğini açıklamaya yönelik ileri sürülen kuramların uygulanabilirliği açısından her yerde aynı sonucu vermesi beklenemez. Zaman içinde meydana gelen gelişmeler kent ve kentliyi de etkilediği için bu kuramların her dönemde ihtiyaçlara cevap vermesi pek mümkün olmamaktadır. Günümüz dünyasında teknoloji çağını yaşayan birey için onun değişen sistemde tercihlerini algılayacak yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulduğu kaçınılmazdır.

Tez çalışmasıyla ilişkili olduğu ve tezin ulaşmak istediği sonuca hizmet edeceği düşünülen belli başlı kuramlar çalışmada incelenmiştir. Bu kuramlar, Ekolojik Temelli Kuramlar, Neo-Klasik Ekonomi Kuramı, Yaşam Döngüsü Kuramı, Marksist Kuram ve Memnuniyet Kuramı yaklaşımları çalışmanın konusuyla ilişkili olarak ele alınmıştır. Ele alınan kuramlar birey ve hanehalkının hareketlilik tercihi ve konut yeri seçimi kararlarını anlamamızı sağlamaktadır. Bunun yanında bu kuramlar

hareketlilik sebeplerini ortaya koymak adına bireyleri sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel anlamda incelemektedir. Bu kuramlar, konut yeri seçimi özelinde konut piyasası değişkenlerini ve şehir içi hareketliliği anlamamızı da sağlamaktadır.

Silivri şehrinde şehir içi hareketliliği tespiti ve konut yeri seçimi tercihlerinin belirlemek amacıyla şehrsel gelişim dönemleri ve mekansal dönüşümü ayrıntılı bir biçimde irdelenmiştir. Söz konusu süreçler, şehrsel alanda farklı konut talepleri ve konut piyasası oluşumuna sebep olmaktadır. Silivri şehri ile ilgili ele alınan çalışmada şehrin gelişim dönemlerinin yanında şehrsel alan kullanımının tespiti ve şehir içinde ki yayılışı da irdelenmiştir. Elde edilen verilere göre Silivri şehri lokasyon itibarı ile bulunduğu konum ve şehrin iç dinamikleri sayesinde sürekli bir değişim ve dönüşüm içindedir.

Silivri şehri nüfusu bakımından orta büyüklükte bir şehir olarak kabul edilir. Silivri şehri geçmişten günümüze kadar ulaşım güzergahları üzerinde bulunmuştur. Bu durum şüphesiz ki şehrin kuruluş döneminden günümüze değin mekansal büyümesinde etkili olmuştur. Geçmişte ve günümüzde Anadolu'nun Avrupa'ya açılan kapısı konumunda olan Silivri her dönemde yerleşmeye sahne olmuştur. Özellikle D-100 ve TEM karayollarının şehrin mekansal yönünün ve alansal dağılışının belirlenmesinde etkisi büyüktür. Sahil hattı boyunca şehri güneyden ve kuzeyden kat eden iki ulaşım ağı şehrin mekansal kimliğinde etkili olmuştur.

Şehrin alansal gelişimi incelenirken, ilk planlama dönemi olan 1950'ye kadar ki şehrsel gelişim, 1950-1990 yılları arasındaki kentsel gelişim ve 1990 sonrası kentsel gelişim şeklinde üç döneme ayrılmıştır. Bu ayrımın yapılmasında, şehrin idari fonksiyonundaki değişim, şehrin sanayi bölgelerinin gelişimi, imar planları, toplu konut projelerinin uygulanması ve daha önce yapılmış çalışmalarda yapılan ayrımlar etkili olmuştur. 1950'ye kadar kentsel gelişimi kapsayan plansız dönemde 1935-1950 yılları arasında mübadele ile Silivri'ye yerleştirilen göçmenler dışında büyük bir gelişme yaşanmamıştır. Şehrin gelişme dönemleri 1980'lere denk gelmektedir. Silivri şehrinin İstanbul'a olan yakınlığı ulaşım ağlarının gelişmesi ve sayfiye alanı olarak gelişmeye başlaması ile şehrsel gelişimde hızlanmaya başlamıştır. Özellikle D-100 karayolunun yapımının bitmesi İstanbul'dan Silivri'ye hafta sonu dinlenme amaçlı giden tatilcilerin oluşturduğu ikinci konut olgusu şehrin çehresini değiştirmiştir. Günümüzde Silivri sahil boyunca Büyükçekmece'den

Tekirdağ'a kadar ikinci konut siteleri ile dolmuştur. Bu mekansal büyüme 1980 sonrasında yoğunluk kazanmıştır. D-100 karayolunun her iki yanı hat şeklinde yerleşme dokusuyla kaplanmıştır.

Silivri şehrinde, yerleşme dokusu ulaşım ağları etrafında ve yoğunlukla deniz kıyısına yakın olan güneyinde yoğunluk kazanmıştır. Silivri şehrinde genel itibariyle şehrin arazi yapısı yerleşmeye uygundur. Bu durum, yerleşmenin ulaşım ağlarını takip ederek gelişme gösterdiğini ortaya çıkarmaktadır. Şehrin, Yeni mahalle, Cumhuriyet mahallesi, Mimar Sinan, Semizkuşlar mahalleleri alansal olarak sürekli büyümekte ve gelişmektedir. Özellikle Toplu konut projesi ile kurulan Yeni mahalle modern yapıdaki konutları ve 2015 yılında kurulan üniversite ile şehrin çehresini değiştiren alanlardan biri olmuştur. Şehrin alansal olarak büyüme süreci şehir içinde hareketliliği ve bu hareketliliğin yönünü etkilemekte ve yönlendirmektedir.

Konut yeri seçimi ve hareketliliğini anlamaya yardımcı olan bir diğer etken ise Silivri'de şehir içi arazi kullanımı ve bu alanların temel özellikleridir. Silivri şehri yeryüzü şekilleri bakımından yerleşmeye elverişli bir coğrafi üniteye kurulmuştur. Bu bakımdan yerleşme dokusu daha ulaşım ağları ile yönlendirilmiştir. Özellikle D-100 ve TEM karayollarının varlığı yerleşmenin bu ulaşım ağları doğrultusunda gelişim göstermesini sağlamıştır. D-100 karayolunun her iki yanı yerleşme dokusuyla kaplanmıştır. Silivri'de yerleşme yoğunlukla güney kesimde sahilten itibaren gelişme göstermiştir. Silivri şehrinde arazi kullanımı açısından, konut alanları, yazlık konut alanları, yönetsel alanlar, eğitim sağlık gibi hizmet alanları, sanayi alanları, tarım ve ormanlık alanları olmak üzere genel bir gruplandırma yapmak mümkündür. Silivri'de 2018 itibarıyla 49438 bina bulunmakta ve şehir merkezi ve çevresinde yakın alanlarda konut yoğunluğu varken şehir merkezinden uzaklaştıkça bu yoğunluk seyreklemektedir. Konutların en yoğun olduğu mahalleler Selimpaşa, Cumhuriyet, Mimar Sinan mahallelerinde iken en az konut ise Fatih ve Piri Mehmet Paşa mahallelerindedir. Bu durumun oluşmasında adı geçen mahallelerin şehrin ilk yerleşme çekirdeğini oluşturan mahaller olmasının etkili olduğu düşünülmektedir. Yeni kurulan mahalleler ve şehrin alansal büyümesi ile bu mahallelerin önemini yitirmesi ve yeni konutlarda yaşama isteği farklı mahallelerde konut yoğunluğuna sebep olmuştur.

Silivri şehri özellikle 2000 sonrasında konut üretimi konusunda yoğunluk kazanmıştır. Yeni mahallenin toplu konut projesi ile kurulması ve şehrin geçmişte tarım arazisi olarak kullanılan alanlarda modern konutların inşası şehrin çeperlere doğru büyümesini sağlamıştır. Şehir merkezindeki eski yapılara oranla yeni yapılar modern ve daha kullanışlı yapılar olarak karşımıza çıkar. Şehir merkezinde özellikle Boğluca deresinin her iki yanını kaplayan apartman yapıları çok eski olmaları sebebi ile kentsel dönüşüm projesi ile yıkılarak yeniden inşa edilmiştir. Ayrıca merkezdeki yapılar daha sıkışık ve bitişik nizam halinde inşa edilmişken merkez çevresinde ve çeperlerde ise konutlar seyrek dokuda karşımıza çıkar. Silivri şehrinde konut ihtiyacına yönelik Özellikle Mimar Sinan mahallesi, Yeni mahalle ve Cumhuriyet mahallesinde özel teşebbüsün yapmış olduğu apartman bloklar ve site halinde inşa edilen konutlar mevcuttur.

Şehirselen alan kullanımında konut dışında eğitim alanları, sağlık hizmetlerinin toplandığı alanlar ve resmi binalar merkezde D-100 karayolunun her iki yanında gelişme gösteren şehirselen doku içinde Yeni Mahalle, Mimar Sinan mahallesi ve Alibey mahallelerinde toplanmıştır. Silivri’de sanayi toplu yapıda organize bir biçimde gelişme gösterememiştir. Sanayi alanları çoğunlukla Mimar Sinan ve Alipaşa mahalleri üzerinde yer almaktadır. Sanayi sitesi Mimar Sinan mahallesi sınırları içinde D-100 karayolunun kuzey yönünde Alipaşa mahallesine doğru olan alanda faaliyet göstermektedir.

Tez çalışmasında, ampirik çalışma yapılan saha ile ilgili bilgiler incelendikten sonra konut yeri seçimi ve şehir içi hareketliliğini anlamak adına alan araştırması yapılmıştır. Bu bağlamda konut yeri seçimi ve konut hareketliliği, bireylerin gelecekte taşınma isteğini açıklayan gelecekteki hareketlilik ve geçmişte deneyimlediği hareketliliği açıklayan geçmişteki hareketlilik bağlamında incelenmiştir. Bu doğrultuda geçmişteki ve gelecekteki hareketlilik hanehalkının yaş, gelir, eğitim düzeyi ve konut sahipliği ve yaşanan sosyo-ekonomik çevre gibi faktörlere göre analiz edilmiştir. Hareketlilikte hanehalkının konut tercihleri bağlamında tezin temel aldığı kuram konut yeri seçimi esasına dayanan Neo-klasik ekonomi kuramıdır. Bunun yanında bireyin konuttan memnuniyetine göre hareketliliğinin belirlenmesi adına Speare’ın Memnuniyet kuramına göre bireylerin taşınmada önemli bulma durumları da değerlendirilmiştir.

6.1.Tartışma

1) Araştırmada, gelir arttıkça geçmişte konut değiştirenlerin sayısı artar varsayımında bulunulmuştur. Bu doğrultuda aylık gelirine göre son 5 yılda hareketliliğe evet ya da hayır diyenler arasında tutarlı farklılık olduğu tespit edilmiştir. Geçmişteki hareketliliğin en fazla olduğu gelir grubu 4001-6000 TL olanlardır. Bu gelir grubundakiler çoğunlukla memur ve çift maaşlı çalışan hanehalkı olduğu anlaşılmıştır. Yasak (2014), gelir arttıkça aktüel hareketliliğin arttığını belirtmiştir. Kalelioğlu (2013), gelir arttıkça konut özelliklerinin önemli bir faktör haline geldiğini ve gelir düzeyi düşük bireylerin erişilebilirlik ve sosyal gruplara yakınlığın önem kazandığını belirtmektedir. Alkay (2011), çalışmasında İstanbul'da aylık geliri 1001-2500 TL olanların daha çok yer değiştirdiğini belirtmiştir. Bu doğrultuda Silivri şehrinde elde edilen bulgular ve bu çalışmalar arasında benzerlikler olduğu tespit edilmiştir.

2) Silivri şehrinde geçmişteki hareketliliğin, en çok 20-40 yaş aralığında gerçekleştiği varsayılmıştır. Analiz sonuçlarına göre hanehalkının yaş özelliklerine göre son 5 yıldaki hareketliliğe evet diyenler ve hayır diyenler arasında tutarlı farklılıklar olmadığı anlaşılmıştır. Buna karşın 20-40 yaş grubundaki katılımcıların hareketlilikte oranı fazladır. Frekanslar incelendiğinde 20-40 yaş grubunda olanların geçmişte hareketlilikte bulunanlar içindeki oranı % 56'dır. Bu yaş grubundakilerin çoğunlukla mülkiyet durumu bakımından kiracı olması ve yeni ev sahibi olmuş katılımcılardan olması sebebiyle hareketliliğin bu yaş grubunda daha fazla olması anlamlı bulunmuştur. Özellikle bu yaş grubunun evlilik, çocuk sahibi ve iş sahibi olmak gibi yaşamsal olayların en yoğun yaşandığı döneme tekabül etmesi de hareketliliğin fazla olmasının sebeplerinden biridir. Genç nüfusu içine alan bu yaş grubunda bireyin değişen sosyo-ekonomik özelliklerine göre konut özellikleri bakımından farklı isteklerinin doğması da hareketliliği arttıran bir değişken olarak görülmektedir. Bunun yanında yaş ilerledikçe hareketliliğin azaldığı görülmektedir. 60 yaş üstündekilerin toplam geçmişteki hareketlilikte oranı % 6 iken 71 yaş üstündeki katılımcılar en az hareketliliğin yaşandığı yaş grubunu temsil etmektedir. Yasak (2014), çalışmasında en fazla 20-40 yaş grubunda hareketlilik olduğunu belirtmiştir. Bunun yanında yaş ilerledikçe hareketliliğin azaldığını da tespit etmiştir. Bu bakımdan Uşak ve Silivri'de yaş grupları bağlamında şehir içi hareketlilikte

benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Alkay (2011), İstanbul ile ilgili çalışmasında, hane reisi yaşı 30-44 yaş grubunda olanların en fazla hareketlilikte bulunanlar olduğunu tespit etmiştir.

3) Hanehalkı sayısı fazla olanlar daha az konut değiştirmektedir varsayımında bulunulmuştur. Bulgular sonucunda hanehalkı sayısına göre hareketliliğe evet ya da hayır diyenler arasında anlamlı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Hanehalkı sayısına göre hareketliliğin en fazla olduğu hanehalkı sayısı % 56 oranla ikidir. Bu durumu genellikle yeni evli ve kiracı olan hanehalkının kendine en uygun konutu arama süreci olarak açıklamakta mümkündür. Özellikle çocuksuz olan hanehalkı daha kolay hareketlilikte bulunmakta ve kendine uygun konutu bulmaktadır. Hareketliliğin hanehalkı sayısına göre evet ya da hayır diyenler arasında en az olduğu hanehalkı sayısı ise beş ve üzeridir. Buna karşılık hanehalkı sayısı altı ve üzeri olan katılımcılar hareketliliğin hiç olmadığı grup olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumu, hanehalkının geçmişte hanehalkı sayısının az olduğu dönemde hareketlilikte bulunduğunu ve bu bağlamda istek ve arzularına uygun konutu bulduğu için artık hareketlilikte bulunmayı düşünmediği şeklinde açıklamak mümkündür.

4) Eğitim durumu ile konut değiştirme sıklığı arasında anlamlı bir ilişki olduğu varsayılmıştır. Bulgular neticesinde hareketliliğe evet ya da hayır diyenler arasında eğitim seviyesi daha yüksek olanların daha fazla şehir içinde hareketlilikte buldukları tespit edilmiştir. Bu durum bireyin eğitim seviyesi yükseldikçe yaşadığı konutu ve konut çevresini algılama biçimlerinin farklılaşması ve kendine daha uygun konutu bulmak için hareketlilikte bulunması ile açıklanabilmektedir. Silivri şehrinde toplam geçmişteki hareketlilik içinde en fazla hareketlilikte bulunanların % 52 oranla üniversite mezunları oldukları tespit edilmiştir.

5) Konut sahibi olma ile gelecekte taşınmayı düşünme arasında negatif bir ilişki olduğu düşünülmüştür. Bulgular neticesinde hanehalkının konut sahibi ve kiracı olma durumunu gösteren mülkiyet durumuna göre gelecekteki hareketliliğe evet diyenler ve hayır diyenler arasında tutarlı farklılıklar olduğu anlaşılmıştır. Konut sahibi olanlar arasında gelecekte taşınmaya evet ya da hayır diyenler arasında çok düşük oranda taşınmayı düşünen katılımcı varken, kiracı olan hanehalkı arasında gelecekte hareketliliğe evet ya da hayır diyenler arasında evet diyenlerin çok yüksek

oranda olduğu belirlenmiştir. Mülkiyet bakımından kiracı olanların toplam gelecekteki hareketlilik içinde oranı %90'dır. Bu durum kiracı olan hanehalkının istek ve arzularına uygun konutu bulana kadar hareketlilikte bulunacağını göstermektedir. Araştırmada konut sahibi olan hanehalkının ise gelecekte taşınmayı düşünmediği ve sosyo-ekonomik durumuna uygun konutu bularak konut sahibi olduğu tespit edilmiştir. Yirmibeşoğlu (1997), İstanbul ile ilgili yaptığı çalışmasında kiracı olanların konut sahibi olanlara göre daha fazla hareketlilikte bulunduğunu tespit etmiştir. Konuyla ilgili literatür incelendiğinde konut hareketliliği ve konut sahibi olmak arasında bir ilişki olduğu vurgulanmaktadır. Çoğunlukla mülkiyet durumuna göre kiracı olanların konut sahibi olanlara göre daha çok hareketlilikte buldukları tespit edilmiştir (Pickvance, 1974; Clark ve Ledwith, 2006). Konut sahibi olan hanehalkının konut edinene kadar birçok kez hareketlilikte bulunabileceği vurgusu yapılmıştır (Newman v Duncan, 1979). Yasak (2014), çalışmasında Uşak kentinde mülkiyet durumuna göre konut sahibi olanların kiracı olanlara göre daha az hareketlilikte bulunduğunu tespit etmiştir. Bu bakımdan iki çalışma arasında benzerlikler olduğu tespit edilmiştir.

6) Konut yeri seçimi kararında konuta ait özellikler en önemli faktördür varsayımında bulunulmuştur. Ancak yapılan analizde Silivri şehrinde konuta ilişkin özelliklerin şehir içinde yer değiştirmede ikinci sırada olduğu belirlenmiştir. Birinci sırada erişilebilirliğin olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, büyükşehirde bireyin kalabalık şehir hayatında ulaşım, eğitim kurumları, sağlık tesisleri, alışveriş mekanları ve sosyal aktivite alanlarına yakınlığı da ön planda tuttuğunu göstermektedir. Bireyin bu yönde tercihte bulunması anlamlı bulunmuştur. Çünkü büyük şehirde yapılan bu çalışmada bireyin konutun bulunduğu yeri iş yerine olan uzaklığını ve özellikle çocuklu ailelerde eğitim kurumlarına yakınlığa göre kendine uygun konutu seçtiği düşünüldüğünde tutarlı bir sonuca ulaşılmış olur. Bu bakımdan konutun büyüklüğü, oda sayısı yeterliliği, konutun sağlam ve bakımlı olması, konutun site içinde olması, konutun bulunduğu kat ve ebeveyn banyosu olması gibi bireyin sosyo-ekonomik durumunun bir göstergesi olan bu değişkenler ikinci sırada kalmıştır. Birey kendine uygun konutu bulsa dahi konutun bulunduğu yer bireyin yaşamsal faaliyetlerini sürdürdüğü sahaya uzak ise tercih erişilebilirlikten yana kullanılmaktadır. Bu doğrultuda katılımcılar konut ve konut çevresi özelliklerini birlikte değerlendirerek hareketlilikte bulduklarını belirtmişlerdir. Bu bakımdan

konut yeri seçimi kararı da en az konut özellikleri kadar önemli bulunmuştur. Bu durumda çalışmanın büyükşehirde yapılmasının büyük etkisi olduğu düşünülmektedir. Yasak (2014)'ın Uşak için yapmış olduğu çalışmada, konut özelliklerinin hareketlilikte birinci sırada olduğu varsayılmış ve yapılan analiz neticesinde bu sonuca ulaşılmıştır. Erişilebilirliğin Uşak için o dönemde bir problem olmamış bunun yerine konut özelliklerini en önemli değişken olarak görmüştür. Ancak Silivri için aynı durum söz konusu olmadığı için hipotez doğrulanamamıştır.

7) Konuttaki oda sayısı ile gelecekteki taşınma kararı arasında anlamlı bir ilişki olduğu varsayılmıştır. Bulgular neticesinde konuttaki oda sayısının hareketlilikte etkili olduğu anlaşılmıştır. Daha az odalı konutta oturanlar çoğunlukla taşınma eğilimindedir. İstanbul ile ilgili yapılmış olan bir çalışmada oda sayısı önemli bir değişken olarak düşünülmüş fakat oda sayısının hareketlilikte herhangi bir etkisinin olmadığı belirlenmiştir (Alkay, 2011). Yasak (2014), Uşak kenti için ele aldığı çalışmasında oda sayısının taşınma isteği üzerinde herhangi bir farklılığa sebep olmadığını tespit etmiştir. Silivri'yle ilgili yapılan bu çalışmada oda sayısının geleceğe yönelik taşınma eğilimlerini belirleyicisi olduğu orta çıkmıştır.

8) Hanehalkı reisinin yaşı arttıkça gelecekteki taşınma kararının azaldığı varsayılmıştır. Araştırmada gelecekteki hareketliliği tespit etmek için yapılan hipotez testinde yaş değişkeninin hareketliliğe evet ya da hayır diyenler arasında tutarlı farklılıklar oluşturmadığı anlaşılmıştır. Ancak frekans analizinde yaş arttıkça şehir içinde hareketlilikte bulunma isteğinin düştüğü belirlenmiştir. Özellikle 61-70 yaş grubunda hareketlilik isteği önemli derecede düşerek % 7 oranında kalmıştır. 71 yaş ve üstünde ise hareketlilik % 2 ile en düşük seviyeye inmiştir. Bu durum yaşın ilerlemesine bağlı olarak hanehalkının oturduğu konuttan taşınmak istememesi ve konut çevresinin istek ve arzularına uygun olmasıdır. Bu yaş grubundaki bireylerin bu yaşa kadar ev sahibi olduğu ve konutun bulunduğu muhite olan bağlılıkları da hareketliliği kısıtlayan bir sebep olarak düşünülebilir. Literatür ile karşılaştırıldığında ileri yaşlarda konut ve çevresinden memnuniyet düzeylerinin daha fazla olduğu ve bu nedenle hareketliliğin çok az olduğu vurgulanmıştır. (Speare, 1974; Clark ve Ledwith, 2006). Bu doğrultuda Alkay (2011) İstanbul için yaptığı çalışmada yaş değişkeni ile hareketlilik arasında tutarlı bir ilişki olmadığını belirlemiştir. Yasak

(2014), ise Uşak için yapmış olduğu çalışmada yaş değişkeninin hareketlilikte önemli bir değişken olduğunu ve yaş ilerledikçe hareketliliğin azaldığını tespit etmiştir.

6.2.Sonuç

Silivri şehrinde konut hareketliliğinde en önemli değişken erişilebilirlik olarak ortaya çıkmıştır. Silivri'nin İstanbul metropolü içinde gelişim gösteren bir şehir olması bu durumu açıklar nitelikte bir değişkendir. Büyükşehirlerin yaşadığı nüfus artışı ve beraberinde gelen araç sayısının artması şehir içinde konut alanlarının dengesiz dağılımı iş yerlerinin şehir içinde kalması gibi durumlar bireyi erişilebilirlik anlamında endişeye koymakta ve birey yaşadığı konutun ulaşım ağlarına, eğitim kurumlarına, merkezi iş alanlarına, sosyal aktivitelerini gerçekleştireceği alanlara erişilebilirliğini dikkate almaktadır. Çalışmada konut hareketliliği bakımından alan araştırması öncesinde hareketliliği etkileyen en önemli faktörlerin başında konuta ait özelliklerin geldiği varsayılmıştır. Buna karşılık araştırma sonucunda, hareketlilikte en önemli faktörün erişilebilirlik olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında geçmişteki hareketlilik nedenleri incelendiğinde hizmetlere erişim ve ulaşım en önemli değişken olarak tespit edilmiştir. İstanbul gibi bir metropol içinde gelişen Silivri'de böyle bir sonuçla karşılaşmak anlamlı bulunmuştur.

Hanehalkının şehir içi hareketlilikte erişilebilirlikten sonra en çok önemseydiği faktör konut özellikleri olmuştur. Alan araştırması öncesinde en önemli değişken varsayılan konut özellikleri bulgular neticesinde ikinci sırada kalmıştır. Bu durumu büyükşehirde yaşayan bireyin erişilebilirliğe göre hareketlilikte bulunduğu şekilde açıklamakta mümkündür. Bu bakımdan bu hipotez doğrulanamamıştır.

Hanehalkının hareketlilikte önemli bulduğu üçüncü faktör ise güvenlik faktörü olmuştur. Büyükşehirde yapılan bu çalışmada güvenlik değişkeninin bu kadar önemli görülmesi anlamlı bulunmuş ve beklenen bir sonuç olmuştur. Büyük şehirlerde güvensiz ortam ve bireyin barınma alanı olan konutu seçerken güvenlik faktörüne dikkat etmesi anlamlı bulunmuştur.

Hanehalkının hareketlilikte önemli bulduğu dördüncü faktör konut çevresi özellikleri olmuştur. Bulgular neticesinde hareketlilikte anlamlı farklılıkların olduğu tespit edilmiştir. Hanehalkının sosyo-ekonomik durumuna göre konut çevresi tercihlerinde de farklılıklar olduğu tespit edilmiştir.

Hanehalkının hareketlilikte önemli bulduğu beşinci ve son faktör sosyal ağlar ve ilişkiler olmuştur. Büyükşehirlerde komşuluk faktörünün önemini yitirmesi ve bireysel yaşamın hakim olması insanların birbirlerine karşı güven problemi yaşamasından dolayı bu faktörün sonuncu olması da manidardır.

Çalışmada şehir içi hareketlilikte ve konut tercihlerinde etkili olduğu düşünülen bir diğer husus konutta bulunan oda sayısı olmuştur. Bulgular neticesinde konutta bulunan oda sayısının hareketlilikte etkili olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında bireyin kişisel özelliklerinden yaş değişkeninin hareketlilikte önemli bir değişken olduğu görülmüştür. Bireyin yaşı arttıkça hareketlilikte buluma kararında azalma olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda geçmişteki ve gelecekteki hareketliliğin belirlenmesinde yaş değişkeni önemli bir değişken olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu değişkenler doğrultusunda Silivri şehrinde yapılan çalışma ve literatür arasında benzer yönler olduğu gibi farklı yönlerde mevcuttur.

Silivri şehrinde geçmişteki hareketlilik ve konut arasında literatürden farklı anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Buna karşılık literatürde hareketlilikte en önemli değişkenin konut özellikleri olduğu vurgulanırken farklı şekilde Silivri’de hareketlilikte birinci faktör erişilebilirlik olmuştur.

Şehir içinde geçmişteki ve gelecekteki hareketliliğe yönelik İstanbul, Kayseri, Ankara, Uşak, Bolu gibi kentlerde çalışmalar yapılmıştır. Bu bağlamda Silivri şehri de dahil olmak üzere bu çalışmaların benzer ve farklı sonuçları olmuştur. Bu benzerlik ve farklılıkların temel sebebinin ise çalışmayı yapanların araştırmalarında farklı kuramları kullanması ve farklı alanlarda araştırmaların yapılmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Silivri şehrinde özellikle 2000 sonrasında konut iyileştirme ve konut üretim sürecine girilmiştir. 1999 depreminin de etkisiyle hasarlı olan yapılar sağlamlaştırılmış ya da kullanılamaz durumdaki konutlar boşaltılmıştır. Bu doğrultuda 2000 sonrasında Silivri’de yüksek oranda konut üretimi sağlanmış ve bu süreç günümüzde de devam etmektedir. 2006 yılında Yenimahalle’de inşa edilen Kiptaş toplu konutları da hareketliliğe hızlandıran faktörlerden olmuştur. Bu durum şehrin alansal olarak genişlemesini sağlamasının yanında nüfusun hızla bu bölgeye hareketliliğini sağlamıştır. Silivri’de meydana gelen hızlı konut üretim süreci şehrin

genişlemesini sağlarken geçmişteki ve gelecekteki hareketliliğin mekansal doğrultusunu belirlemede de önemli bir ölçüt olmuştur. Bu bakımdan Uşak, Bolu, İstanbul ve Kayseri ile ilgili yapılan çalışmalarda da görüldüğü gibi hareketlilik hep daha iyi olan konut çevrelerine doğru olmaktadır.

İstanbul metropolü içinde gelişim gösteren Silivri’de şehir içi hareketliliği tek bir değişkenle anlatmak mümkün değildir. Ulaşım kavşağı üzerinde yer alan Silivri’nin İstanbul’un yazlık sahalarından biri konumunda olması, sürekli göç alan bir yer olması ve işçi göçü alması gibi nüfusun yıl içinde dahi birkaç kere ciddi oranda alçalıp yükseldiği bir lokasyon olması sebebiyle hareketliliği etkileyen birçok faktör olduğu anlaşılmaktadır. Bu değişkenler doğrultusunda Silivri mekansal olarak genişlemekte, merkez çevresindeki boş alanlar ve çepere doğru konut çevreleri oluşmaktadır. Bunun dışında toplu konut projeleri, devam eden özel konut projeleri ve kentsel yenileme çalışmaları önümüzdeki yıllarda şehrin çehresini ciddi anlamda değiştirecektir. Bu doğrultuda konut çevreleri arasında sosyo-mekansal ayrışmanın artarak devam edeceği öngörülmekte ve hali hazırda bu durum Silivri’de bulunmaktadır. Bu bakımdan bu süreçler Silivri şehrinde konut hareketliliğinin ve konut yeri seçimi tercihlerinin boyutunu ve mekansal doğrultusunu şekillendireceği düşünülmektedir.

Silivri şehrinde ele alınan bu çalışma şehir içinde hareketlilik ile ilgili geçmişte yapılan çalışmalarla karşılaştırma yapmak ve gelecekte yapılacak çalışmalar kaynak teşkil etmesi amacıyla oluşturulmuştur. Bu çalışma, konuyla ilgili Türkiye’de yapılmış ilk örneklerden olan Yasak (2014) ve Kalelioğlu (2013) çalışmalarını kaynak olarak oluşturulmuştur. Bu çalışmalarla karşılaştırmalar yapılarak bulguların farklı ve benzer yönleri belirlenmiştir. Nitekim Türkiye’de şehir içi konut hareketliliğine dair az sayıda çalışma bulunmakla beraber bu çalışmanın önceki örnekleriyle gelecekte Türkiye’deki şehir içi hareketliliği anlamak için bir kaynak olacağı düşünülmektedir. Bu doğrultuda Uşak, Bolu ve İstanbul-Silivri özelinde farklı bölgelerden şehirlerde yapılan konut hareketliliği çalışmalarının bulgularının Türkiye’de hareketliliğin bölgesel farklılıklarını da ortaya koyacağı öngörülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akkaya, T. (2011). *Bir Şehir Monografisi-1*. İstanbul: Silivri Belediyesi Yayınları.
- Alkay, E. (2011). Residential Mobility Pattern in the İstanbul Metropolitan Area. *Hosin Studies*. 26 (4), 521-539.
- Albayrak, E. (2011). *Danamandıra Gölü (Silivri-İstanbul) Yaygın Bentik Omurgasızları*, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Aliağaoğlu, A. ve Uğur, A. (2012). *Şehir Coğrafyası*. Ankara: Nobel Yayın.
- Alver, K. (2007). *Steril Hayatlar-Kentsel Mekansal Ayrışma ve Güvenlik Siteleri*. Ankara: Hece Yayınları.
- Aslanoğlu, A. R. (1998). *Kent, Kimlik ve Küreselleşme*. Bursa:Asa Kitapevi.
- Ayhan, F. (2017). İstanbul'un Güneybatı ilçelerinde (Beylikdüzü, Silivri ve Büyükçekmece) Ulaşımın Nüfus ve Yerleşmeye Etkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 35, 155-165.
- Baker, E. (2003). Public Housing Tenant Relocation: Residential Mobility, Satisfaction, and the Development of a Tenant's Spatial Decision Support System (Basılmamış Doktora Tezi), The Adelaide University, Adelaide.
- Bölen, F. (1997). Toplu Konutların Dünü ve Yarını. Kent Gündemi, TMMOB, İstanbul:Şehir Plancıları Odası Yayını.
- Braubach, M. (2007). Residential Conditions and Their Impact on Residential Environment Satisfaction and Health: Results of the WHO Large Analysis and Review of European Housing and Health Status (LARES) Study. *International Journal of Environment and Pollution*, 30, (3/4), 384-403.
- Brown, L. A. ve Moore, E. G. (1970). The Intra-Urban Migration Process: A Perspective. *Geografiska Annaler Series. Human Geography*. 52 (1). 1-13.
- Brown, L. A. ve Holmes, J. (1971). Intraurban Migrant Lifelines: A Spatial View, *Demography*, 8 (1), 103-122.

- Burgess, E.W. (1925). *The Growth of the City* The University of Chicago Press. Chicago and London.
- Clark, W.A.V.ve Onaka, J.L. (1983). Life Cycle and Housing Adjustment As Explanations of Residential Mobility, *Urban Studies*, 20, 47-57.
- Clark, W.A.V. ve Deurluoo, M.C. (1994). Tenure Changes in the Context of Microlevel Family and Macro-Level Economics Shifts, *Urban Studies*, 31, 137-155.
- Clark, W.A.V., Deurloo, M.C., Dieleman, F. M. (2003). Housing Careers in the United State, 1863-93: Modelling the Squence of Housing State, *Urban Studies*,. 40 (1), 143-163.
- Clark, W.A.V. ve Ledwith, V. (2006). Mobility, Housing Stresss, and Neighborhood Contexts: Evidence From Los Angeles, *Environment and Planning A*, 38, 1077-1093.
- Clark, W.A.V., Deurluoo, M.C., Dieleman, F.M. (2006). Residential Mobility and Neighborhood Outcomes. *Housing Studies*, 21 (3), 323-342.
- Clark, W.A.V. ve Van Lierop, W.F.J. (1986). Residential Mobility and Household Location Modelling, Economics, Urban Economics I, in *Elsevier Science Handbook of Regional and Urban Publishers BV*, pp. 97-132, Ed. P. Nijkamp, North Holland.
- Çopuroğlu, M. (1997). *İstanbulSilivri-Kavaklı Havzası ve Dolayının Hidrojeolojik İncelenmesi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çubukçu, E. ve Girginer-Akdeniz, S. (2006). Toplu Konut ve Kent Merkezi Konut Yerleşimlerinde Kullanıcı Memnuniyeti, *Ege Mimarlık Dergisi*, 57 (2), 18-21.
- Çömlekçi, N. (2001). *Bilimsel Araştırma Yöntemi ve İstatistiksel Anlamlılık Sınamaları*. Ankara: Bilim Teknik Yayınevi.
- Darkot, B. (1954). Türkiye’de Nüfus Hareketleri. *İÜ Coğrafya. Enstitüsü Dergisi*, 5-6, 3-22.

- Demir, E. (1999). Konut Sakinlerinin Toplumsal Çevre Algısı. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 8(1), 54-71.
- Denker, T. B. (1970). Silivri’de Gelişen Şehirselleşme Fonksiyonları Hakkında. *İ.Ü. Coğrafya Enstitüsü Dergisi*. 9 (17), 93-102.
- Denker, T. B. (1980). Davranışlara Yönelik Coğrafya Anglo-Saksonların Behavioral Geography’si ve Sosyo-Ekonomik Deneyimler. *İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü Dergisi*. 23, 257-277.
- Demir, E. (1999). Konut Sakinlerinin Toplumsal Çevre Algısı. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 8(1), 54-71.
- Dilber, H. M. (2010). Silivri Fatih Mahallesi’ndeki Anastase Stamoulis Evi Restorasyon Projesi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.
- Doğan, S, Ö. (2009). Nüfus Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Silivri. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 20, 1-9.
- Doğan, S, Ö. (2011). Silivri’de Turizmin Gelişmesi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 25, 511-550.
- Doğanay, H. ve Zaman, S. (2013). *Türkiye Turizm Coğrafyası*. Güncellenmiş 4. Baskı. Pegem Akademi. Ankara.
- Doğanay, H. (2014). *Türkiye Beşeri Coğrafyası*. Genişletilmiş ve Güncellenmiş 4. Baskı, Ankara:Pegem Akademi.
- Dökmeci, V. ve Berköz, L. (2000). Residential-Location Preferences According To Demographic Characteristics in İstanbul, *Landscape and Urban Planning*, 48, 45-55.
- Dökmeci, V., Berköz, L., Levent, H., Yürekli, H., Çağdaş, G. (1996). Residential Preferences in İstanbul, *Habitat International*, 20 (2), 241-251.
- Dündar, Ö. (2002). Patterns of Inner-City Migration in Ankara, The Sustainable City II, The Regeneration and Sustainability. (C.A. Brebbia, J.F. Marin-Duque. L.C. Wadhwa, Edt.). Boston. *WIT Press*. 207-216.

- Eceral, Ö. T. ve Uğurlar, A. (2017). Hanehalkı Konut Hareketliliğini Etkileyen Faktörler: Ankara Örneği. *Planlama Dergisi.*, 27 (3). 347-361.
- Eraydın, A. (2006a). *Günümüzde Mekana Yeniden ve Toplu Bir Şekilde Bakma Gerçeği.* (A. Eraydın, Edt.), İçinde Değişen Mekân, Dost Kitabevi, 7-24.
- Erdoğan, M. (1992). *Silivri Şehir Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Erdoğan, M., Eren, R.H., Oktay, Y.F. (1999) Silivri Çevresindeki Ergene Formasyonunun Agrega Potansiyeli ve Özellikleri, 2. Ulusal Kırmataş Sempozyumu'99, 113-128.
- Firidin, Ö. E. (2006). Sosyal ve Mekânsal Ayrışma Çerçevesinde Yeni Konutlaşma Eğilimleri: Kapalı Siteler, İstanbul, Çekmeköy Örneği. *Planlama.* 2006/4. 38. 79-96.
- Göney, S. (2017). *Şehir Coğrafyası I.* Beta Yayınları, 4. Basım, İstanbul.
- Hayır, M. (2009). Büyük Kentlerde Kentin Merkezinden Etrafına Olan Göç Süreci İstanbul Beylikdüzü Örneği. *Akademik İncelemeler Dergisi.* 4(1). 35-52.
- İşbilir, M. (1998). Silivri-Çatalca Arası (Trakya Havzası Güneydoğusu) Tersiyer Birimlerinin Silivri-1, 2, 3 Kuyularındaki Sedimantolojik İncelenmesi, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Kalelioğlu, M. R. (2013). Bolu Kentinde İkametgah Memnuniyeti Bağlamında Kent İçi Hareketlilik, (Basılmamış Doktora Tezi), *A.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü.*
- Kalelioğlu, M. R. ve Özgür, E. M. (2013). İkametgah Memnuniyeti Bağlamında Konut Yeri Seçimi ve İkametgah Hareketliliği: Bolu Kenti Örneği. *Coğrafi Bilimler Dergisi.* 11 (2), 149-168.
- Karahan, E. E. (2008). Konut Kariyerini Etkileyen Faktörler ve Konut Talebini Açıklamaya Yönelik Kavramsal Bir Model, (Basılmamış Doktora Tezi), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Karahan, E. E. (2009). Konut talebinin Modellemesi ve Konut Kariyer Kavramı. *İTÜ Fen Bilimleri Dergisi*, 15, 79-25.
- Kayabaş, Z. (2016). İstanbul İli Silivri İlçesinde Tarımsal Üretim ve Yayım Yaklaşımlarının Analizi Üzerine Bir Araştırma, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Tekirdağ.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitapevi.
- Keleş, R. (2010). *Kentleşme Politikası*. 11. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi
- Keleş, R. (2015). Türkiye’de Kentleşme, Konut ve Gecekondu. Can Yayınevi:İstanbul.
- Kellekci, Ö. L. ve Berköz, L. (2006). Konut ve Çevresel Kalite Memnuniyetini Yükselten Faktörler. *İTÜ Dergisi Seri A Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 5 (2), 165-176.
- Kocatürk, F. (2003). Kayseri’de Konut Alanlarının Yeri Seçimi ve Hanehalkı Hareketliliği (Basılmamış Doktora Tezi). İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kocatürk, F. ve Bölen, F. (2005). Kayseri’de Konut Alanı Yer Seçimi ve Hanehalkı Hareketliliği. *İTÜ Dergisi Seri A*. 4(2). 17-24.
- Koç, N. D. (2012). Samsun’da Şehir İçi İkametgah Hareketliliği, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) O.M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Lee, E.S. (1966). A Theory of Migration. *Demography*. 3, 47-57.
- Lewis, G. J. (1982). *Human Migration A Geographical Perspective*, St. Martin’s Press, New York.
- Marın, M.C. ve Altıntaş, H. (2004). Konut Yer Seçimi-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelemesi. *GÜ Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*. 19 (1), 73-88.
- Nijkamp, P. (2005). Advances in Regional and Urban Economics, içinde Değişen-Döğüşen Kent ve Bölge. 28. *Şehircilik Kolokyumu*. 1, 25-62.

- Özata, A. (2006). *Silivri Kuzeybatısı'nın (İstanbul) Hidrojeolojik İncelenmesi*, Hacettepe Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özcan, E.D.E. (2016). Çağdaş Göç Teorileri Üzerine Bir Değerlendirme. *İş ve Hayat*, 2(4), 183-215.
- Özcan-Kocatürk, F. (2006). Konut Alanı Yer Seçimi ve Hanehalkı Hareketliliğine Yönelik Kurumsal Bir İnceleme, *E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21 (2), 73-95.
- Özdamar, K. (2004). *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*, Eskişehir: Kaan Kitabevi.
- Özgüç, N. (1975). İstanbul'un Trakya Doğrultusunda Gelişmesi ve Yeni Bir Rekreasyon Sahası: Güzelce-Kumburgaz-Kamiloba-Celaliye (Basılmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, İstanbul.
- Özgür, E. M. (1999). Türkiye'de İl İçi Göçler Hakkında Düşünceler A.Ü Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi. (Cumhuriyet'in 75. Yılına Armağan) 39 (1-2), 159-167.
- Özgür, E. M. ve Yasak, Ü. (2009). Şehir İçi İkametgah Hareketliliğine Kuramsal Bir Bakış, *Coğrafi Bilimler Dergisi*. 7 (1), 39-50.
- Özgür, M. E. (2009). İkametgah Memnuniyeti ve Şehir İçi İkametgah Hareketliliği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*. 7 (2), 111-127.
- Peterson, W. (1958). A General Typology of Migration. *Amerikan Sociological Review*, 23.
- Pickvance, C. G. (1974). Life Cycle, Housing Tenure and Residential Mobility: A Path Analytic Approach. *Urban Studies*, 11, 171-188.
- Roseman, C.C. (1971). Migration as A Spatial and Temporal Process. *Annals of The Association of American Geographers*, 61 (3), 589-598.
- Rossi, P. H. (1955). *Why Families Move, a Study in The Social Psychology of Urban Residential Mobility*, Free Press, Glencoe III, New York.

- Sabagh, G., Van Arsdol, M. D. & Butler, E.W. (1969). Some Determinants of intra Metropolitan Residential Mobility: Conceptual Considerations. *Social Forces*, 48 (1), 88-98.
- Sabancı, S. (1995). Ekolojik Açıdan Turizm Yerleşimlerinin Kıyı Kullanımına Etkisi (İkinci Konut Olgusu-Silivri Örneği) (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Saliğoğlu, T. ve Albayrak, N. A. (2015). Kentsel Çeperde Konut-İşyeri Yer Seçimi İlişkisi: “Gebze’de Yaşamak”, 15. *Ulusal Bölge Bilimi Kongresi*, 3-4 Aralık, Trabzon.
- Serter, G. (2013). *Şikago Okulu Kent Kuramı: Kentsel Ekolojik Kuram*. Planlama Dergisi, 23(2), 67-76.
- Silivri Belediyesi. www.silivri-bld.gov.tr
- Silivri Belediyesi. *Nazım İmar Raporu*, 2009.
- Simmons, J. W. (1968). Changing Residence in the City: A Review of Intraurban Mobility, *Geographical Review*, 58 (4), 622-651.
- Speare, A. Jr. (1974). Residential Satisfaction as an Intervening Variable in Residential Mobility, *Demography*, 11 (2), 173-188.
- Şahbaz, U. (2010). Fener Köyü (Silivri/İstanbul) Doğal Merasının Verimi, Botanik Kompozisyonu ve Bitki Boyları Üzerine Bir Araştırma, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Namık Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Tekirdağ.
- Tanoğlu, A. (1966). Beşeri Coğrafya Nüfus ve Yerleşme, *İÜ Yay. No: 1183 Edb. Fak. Coğrafya Enstitüsü Yayınları No:4-5 (69’da yayınlanan)*, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2006). *Yerleşme Yapıları ve Göç Araştırmaları*. (A. Eraydın, Ed.), İçinde Değişen Mekan, Dost Kitabevi Yayınları, 68-83.
- Tezel, O. (2017). İstanbul-Silivri Muratçesme Alanında Tarihi Çeşme İle Olası Kazı Yeri Arasındaki Bağlantının Jeofizik Yöntemlerle Araştırılması, *Akademia Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi*, 2(3), 101-108.
- TUIK. <http://www.tuik.gov.tr>

- Turan, B. (2013). Taşkın Alanlarında Planlama Silivri Boğluca Deresi Örneği, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (1998). *Beşeri Coğrafya: İnsan, Kültür, Mekan*, 12. Baskı, İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Türk, M. S. (2015). 20. Yüzyıl Kent Kuramları. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(3), 41-59.
- Uysal, E. (2002). Konya’da Kentleşme, Kentlileşme Ve Kent İçi Nüfus Hareketleri, Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Tezi), Konya
- Üçoş, Z. (2016). Silivri Şehri’nin Gelişimi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul.
- Üçoş, Z. (2017). Silivri Şehri’nin Yerleşme Tarihi ve Mesken Özellikleri. *Marmara Coğrafya Dergisi*. S. 35, 110-121.
- Üçoş, Z. (2017). Silivri İlçesinin Fonksiyonları. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 36, 135-146.
- Üzmez, Z. (2006). İstanbul Kıyı Alanları Yönetimi ve Silivri Kıyı Alanı Stratejik Planlaması, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İstanbul.
- Weeks, J. R. (2002). *Population: an Introduction to Concepts and Issues*. 8th Edition, Wadsworth/Thomson Learning, Belmont.
- Wolpert, J. (1965). Behavioral Aspects in the Decision to Migrate *Papers of The Regional Science Association*. 15, 159-169.
- Yalçın, C. (2004). *Göç Sosyolojisi*. Ankara: Anı.
- Yasak, Ü. (2014). Türkiye’de Kent içi İkametgah Hareketliliğine Bir Örnek: Uşak Kenti (Basılmamış Doktora Tezi). A.Ü Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.

- Yasak, Ü. (2015). Türkiye’de Kentsel Alanlarda İkametgah Memnuniyeti ve Konut Yeri Seçimi Üzerine Ampirik Bir Çalışma. *I. Uluslararası Sosyal Bilimler Araştırmaları Kongresi, Bosna-Hersek*, 889-895.
- Yasak, Ü. ve Doğan, S. (2017). Silivri’de İkinci Konut Turizmi, *II. Uluslar arası Sosyal Bilimler Araştırmaları Kongresi Özet Bildiriler Kitabı*, 25, Bakü.
- Yasak, Ü. ve Doğan, S. (2018). Silivri’de İkinci Konutların Gelişimi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 22 (Özel Sayı), 2701-2718.
- Yirmibeşoğlu, F. (1990). 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu ve İstanbul’da Toplu Konut Üretimi. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi) İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Yirmibeşoğlu, F. (1997). İstanbul’da İskân Alanlarının Yerleşiminde Hanehalkı Nitelikleri ve Konut Talebi. (Basılmamış Doktora Tezi). İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Yükseler, Z. ve Türkan, E. (2008). *Türkiye’de Hanehalkı: İşgücü, Gelir, Harcama ve Yoksulluk Açısından Analizi*. TÜSİAD Yayınları.
- Zarandi, M.H. ve Daroudi, M. (2016). Raking Components of Household’s Residential Movement Model Emphasizing on Economic View of Housing (Case Study: Seyyed Khandan Neighborhood-Tehran District 3). *A Quarterly Journal of Urban Economics And Management*, 4(15), 37-53.

EKLER

Ek 1. Anket

ŞEHİR İÇİ HARKETLİLİK VE KONUT SEÇİMİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Bu çalışma, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Ana Bilim Dalında yapılmakta olan “Silivri’de Konut Yeri Seçimi” isimli yüksek lisans tez çalışması kapsamında hazırlanmıştır. Anket, konut ve oturulan mahallenin özelliklerinin kent içi konut değiştirmede önem derecesini tespit etmek ve kent içi konut değiştirmenin yönünü ve sıklığını saptamaktır.

Anket üç bölümden oluşmaktadır: 1.Bölüm’de Kişisel Genel Bilgiler ve 2.Bölüm’de de Konut Yeri Seçimine dikkat edilen hususlara yönelik sorular sorulmaktadır. 3. Bölümde ise Kent içi konut değiştirme sürecine yönelik sorular yer almıştır. Katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz!

1.BÖLÜM: KİŞİSEL ve KONUTA AİT GENEL BİLGİLER

1	Oturulan	MAHALLE:
2	Cinsiyeti	Erkek () Kadın ()
3	Yaşı	20-30 () 31-40 () 41-50 () 51-60 () 61-70 () 71 ve üstü ()
4	Eğitim Düzeyi	Okur-yazar değil () İlköğretim () Lise () Üniversite ()
5	Yaptığı İş
6	Medeni Durumu	Bekar () Evli () Boşanmış () Eşi Ölmüş () Diğer ()
7	Çocuk sayısı	0 () Tek Çocuk () 2 Çocuk () 3 Çocuk () 4 Çocuk () 5 Çocuk Üzeri ()
8	Hanehalkı tipi	Tek kişilik () Evli-çocuksuz () Evli-Çocuklu () Ebeveynli Aile() Diğer ()
9	Hanehalkı Büyüklüğü	Tek kişilik () İki Kişi () Üç Kişilik () Dört Kişi () Beş kişi () Altı Kişi + ()
10	Hanehalkı Aylık Geliri	750 den az () 751-1500 () 1501-2500 () 2501-4000 () 4001- 6000 () 6001-8000 () 8001 tl üstü ()
11	Ev-Bina Yapım Tarihi (Yaşı)
12	Konutun Mülkiyet Durumu	Ev sahibi () Kiracı () Diğer ().....
13	Konutun Tipi	Müstakil () Apartman () Villa ()
14	Konutun oda sayısı(salon dahil)	Tek Oda() İki Oda() Üç Oda() Dört Oda() Beş Oda () Altı Oda +()
15	Konutun büyüklüğü (m ²)	0-50 m ² () 50-80 m ² () 81-110 m ² () 111-140 m ² () 141-180 m ² () 181- + m ² ()
16	Konutta toplam kat	Tek kat () İki-Üç kat () Üç-Dört kat () Dört-Beş kat () Beş-Altı kat () Altı-Yedi kat () Yedi-Sekiz kat () 9 ve üstü ()
17	Konutun bulunduğu kat	1.kat () 2.kat () 3.kat () 4.kat () 5.kat () 6.kat () 7. kat () 8. Kat ve üstü
18	Konutta oturma süresi	0-5 yıl () 6-10 yıl () 11-15 yıl () 16-20 yıl () 21 yıl üstü ()

2.BÖLÜM: KONUT DEĞİŞTİRİRKEN ÖNEMLİ BULDUĞUNUZ HUSUSLAR

Lütfen her maddeyi dikkatle okuduktan sonra, bu konunun öncelikle kent içinde taşınmanızda, yeni konut tercih etmenizde sizin için ne kadar önemli olduğunu aşağıda belirtilen beşli ölçeği göz önünde bulundurarak işaretleyiniz. Kendinizle ilgili görmediğiniz maddeleri boş bırakınız. Başka bir yere taşınma nedeni olarak ne kadar **önemli** buluyorsunuz?

1)Hiç (2)Az (3)Orta düzeyde (4)Oldukça (5)Çok

ÖNEMLİ**TASINMADA****BULMA
DERECENİZ**

KONUT ÖZELLİKLERİ					
Evin büyüklüğü (m ²)	1	2	3	4	5
Evin oda sayısı yeterliliği	1	2	3	4	5
Evin yeni oluşu	1	2	3	4	5
Altyapı yeterliliği (doğal gaz, kanalizasyon, kablo tv, telefon, internet)	1	2	3	4	5
Evin bulunduğu kat	1	2	3	4	5
Evin ışık ve havadarlık durumu	1	2	3	4	5
Evin bulunduğu cephe	1	2	3	4	5
Evin yalıtım ve ısınma durumu	1	2	3	4	5
Evin kullanışlılığı (planı)	1	2	3	4	5
Evin balkonun varlığı ve büyüklüğü	1	2	3	4	5
Evin merkezi ısıtma-sıcak su, asansör olanakları	1	2	3	4	5
Evin bahçe, otopark, kapıcı olanakları	1	2	3	4	5
Evin sağlam ve bakımlı oluşu	1	2	3	4	5
Evin bakım-onarım masrafları	1	2	3	4	5
Evde kiler/depo vb olması	1	2	3	4	5
Evde ebeveyn banyosunu olması	1	2	3	4	5
Evin site içerisinde olması	1	2	3	4	5
Evin apartman dairesi oluşu	1	2	3	4	5
Evin müstakil olması	1	2	3	4	5
Evde akıllı sistemleri olması	1	2	3	4	5
Evin baz istasyonuna(cep telefon vericilerine) uzak olması	1	2	3	4	5
MAHALLE ÖZELLİKLERİ					
Mahallenin cadde, sokak ve kaldırımlarının bakımlı oluşu	1	2	3	4	5
Mahallenin sessiz ve sakin oluşu	1	2	3	4	5
Mahallenin ferahlık, hoşluk ve yerel güzelliklerin olması	1	2	3	4	5
Mahallenin iş yerlerinin işgaline uğraması	1	2	3	4	5
Mahalledeki binaların sıkışık olması	1	2	3	4	5
Mahallede yoğun araç trafiği oluşu	1	2	3	4	5
Mahallede insan yoğunluğunun olması	1	2	3	4	5
Mahallede araç park sorunun oluşu	1	2	3	4	5
Mahallede alış-veriş mekânlarının oluşu	1	2	3	4	5
Mahallenin eğlence-dinlenme, spor tesislerine sahip oluşu	1	2	3	4	5

Mahallenin gezinti alanlarına sahip olması	1	2	3	4	5
GÜVENLİK					
Mahalle ve konut çevresinde suç olaylarının az ya da çok olma durumu	1	2	3	4	5
Mahalle ve konut çevresinin yangına karşı güvenliği	1	2	3	4	5
Mahallenin ve konut çevresinin doğal afetlere karşı güvenliği	1	2	3	4	5
Mahalle ve konut çevresinin trafik kazalarına karşı güvenliği	1	2	3	4	5
Mahalle ve konut çevresinde mal güvenliği	1	2	3	4	5
Mahalle ve konut çevresinde can güvenliği	1	2	3	4	5
Mahallede güvenlik kamera sistemlerin varlığı	1	2	3	4	5
ERİŞEBİLİRLİK-ULAŞILABİLİRLİK					
Evin kentin merkezi iş sahasına/çarşıya erişebilme durumu	1	2	3	4	5
Mahallenin büyük alış-veriş merkezlerine yakınlığı	1	2	3	4	5
Evin hanehalkı üyelerinin iş yerlerine yakınlığı	1	2	3	4	5
Evin ulaşım-toplu taşıma olanakları yakınlığı	1	2	3	4	5
Mahallede sağlık tesislerine kolay ulaşılabilirlik	1	2	3	4	5
Mahallede okullara kolay erişebilirlik	1	2	3	4	5
Mahallenin kreş, bakımevi gibi tesislere sahip olması	1	2	3	4	5
Mahallenin dini tesislere sahip olması ve kolay ulaşılabilmesi	1	2	3	4	5
Mahallede polis, itfaiye, ambulans gibi hizmetlerin varlığı	1	2	3	4	5
SOSYAL AĞLAR ve İLİŞKİLER					
Mahallenin akrabalara yakınlığı	1	2	3	4	5
Mahallenin arkadaşlara yakınlığı	1	2	3	4	5
Mahallenin hemşerilere yakınlığı	1	2	3	4	5
Mahallenin prestijli oluşu ve başkaları tarafından iyi anılması	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların dayanışması ve ortak sorunları çözmesi	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların gelir düzeyi	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların eğitim durumu	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların sahip oldukları meslekler	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların temizliğe önem vermesi	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların sakin ve sessiz olması	1	2	3	4	5
Mahallede yaşayanların sorunsuz olması	1	2	3	4	5
Binada ve yakın çevrede birçok insanın tanınması	1	2	3	4	5
Gerektiğinde komşulardan yardım alabilme durumu	1	2	3	4	5
Yakın çevredeki komşuların mahremiyete dikkat etmesi	1	2	3	4	5
EV SAHİBİ KİRACI İLİŞKİLERİ (KİRACI İSENİZ)					
Ev sahibinin size karşı tutumu	1	2	3	4	5
Ev sahibinin size karşı olan davranışları	1	2	3	4	5
Evin kira bedeli	1	2	3	4	5

(1)Hiç (2)Az (3)Orta düzeyde (4)Oldukça (5)Çok

3.BÖLÜM: KENT İÇİ İKAMETGÂH HAREKETLİLİĞİ

3.BÖLÜM: KENT İÇİ İKAMETGÂH HAREKETLİLİĞİ		
1	Son 1 yılda kent içinde taşındınız mı?	Evet () Hayır ()
2	Son 5 yılda kent içinde taşındınız mı?	Evet () Hayır ()
3	Bu kentte şimdiye kadar kaç konut değiştirdiniz?	Hiç () bir defa () İki defa () üç defa () dört defa () beş defa () altı ve üstü ()
4	Hangi yıllarda ev değiştirdiniz?	1980 öncesi () 1981-90 arası () 1991-2000 arası () 2001-2005 arası () 2006-2010 arası () 2011-2015 () 2016 ve sonrası ()
5	Hangi nedenlerle ev değiştirdiniz? (Sırasıyla)/...../...../.....
6	Bu kentte şimdiye kadar kaç mahalle değiştirdiniz?	Hiç () bir defa () İki defa () üç defa () dört defa () beş defa () altı ve üstü ()
7	Son 5 yılda mahalle değiştirdiniz mi?	Evet () Hayır ()
8	Hangi nedenlerle mahalle değiştirdiniz? (Sırasıyla)/...../...../.....
9	Hangi yıllarda mahalle değiştirdiniz?	1980 öncesi () 1981-90 arası () 1991-2000 arası () 2001-2005 arası () 2006-2010 arası () 2011-2015 () 2016 ve sonrası ()
10	Taşınmayı düşünüyor musunuz?	Evet () Hayır ()
11	Nereye taşınmayı düşünüyorsunuz?