ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ

ÖZEL SAYISI

Atatürk Üniversitesi

Doğu Coğrafya Dergisi

Temmuz-2012
Yıl: 17 Sayı 28

Eastern Geographical Reviev

July – 2012
Volume: 17 Numbers: 28

28

ERZURUM-2012

Doğu Coğrafya Dergisi
TÜBİTAK ULAKBİM SOSYAL BİLİMLER VERİ TABANINDA TARANMAKTADIR

DOĞU COĞRAFYA DERGİSİ
EASTERN GEOGRAPHICAL REVIEW

ISSN 1302-7956

Yazı Kurulu(Editoral Advisory Board)

Prof.Dr. Hayati DOĞANAY (Başkan)

Prof.Dr. Kenan ARINÇ
Prof.Dr. Saliha KODAY
Prof.Dr. Lütfü ÖZAV
Prof.Dr. Halil KOCA
Doç.Dr. Ramazan SEVER
Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Prof.Dr. İbrahim GÜNER
Prof.Dr. Nuriye GARİPAĞAOĞLU
Prof.Dr. Abdullah KÖSE
Doç.Dr. Ünal ÖZDEMİR

Yasal Sorumluluk (Legal Responsibility)

Yazıların içeriğinden yazarları sorumludur.
The authors are responsible fort he contents of their papers

Yayıncı (Publication)
Eser Ofset Matbaacılık

Editörler
Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN

Basım (Printing Press)
DİZGİ OFSET

Yazışma Adresi (Correspondence Address)

Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Kocatepe Üniversitesi
Afyon Eğitim Fakültesi
AFYON
Tlf: 0 272 228 14 18
hyazici@kocatepe.edu.tr

Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN
Atatürk Üniversitesi
Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi
25240 ERZURUM
Tlf: 0 442 231 42 11
ifevzi@atauni.edu.tr
ifsahin@hotmail.com

© Eser Ofset Matbaacılık
Saraybosna Coddesi, Altunalem Sitesi D Blok
Tlf: (442) 233 46 67

DOĞU COĞRAFYA DERGİSİ

EASTERN GEOGRAPHICAL REVIEW

Temmuz (July) 2012

Sayı (Volume): 28

28. SAYININ HAKEM KURULU

Prof.Dr. Halil KOCA • Atatürk Üniversitesi

Prof.Dr. Mehmet TIRAŞ • Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi

Prof.Dr. Adem BAŞIBÜYÜK • Erzincan Üniversitesi

Prof.Dr. Sedat AVCI • İstanbul Üniversitesi

Prof.Dr. Ramazan SEVER • Giresun Üniversitesi

Doç.Dr. Salih CEYLAN • Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi

Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN • Atatürk Üniversitesi

Doç.Dr. İbrahim KOPAR • Atatürk Üniversitesi

Doç.Dr. Eren YÜRÜDÜR • Gaziosmanpaşa Üniversitesi

Doç.Dr. Alpaslan ALİAĞAOĞLU • Balıkesir Üniversitesi

Doç.Dr. Mustafa ERTÜRK • Muğla Üniversitesi

Doç.Dr. Salih Zeki GENÇ • Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Doç.Dr. Mete ALIM • Atatürk Üniversitesi

Doğal Çevre Bileşenleri Bağlamında Gediz Nehri Havzasının Hidrografik/Hidrolojik Özellikleri, Sorunlar ve Öneriler.....155

- Yrd.Doç.Dr. Nurdan KESER

Demre Çayı'nın Paleocoğrafi Dönem Vadi Değişiklikleri ve Beymelek Lagünü'nün Jeomorfolojik Evrimi.....175

- Yrd.Doç.Dr. Vedat ÇALIŞKAN – Hasan KOÇ

Türkiye'de Coğrafi İşaretlerin Dağılış Özelliklerinin ve Coğrafi İşaret Potansiyelinin Değerlendirilmesi.....193

- Arş.Gör. Ahmet ÇAVUŞ

İnaç Turizmi İşleviyle Gelişmekte Olan Haçka Yaylası.....215

- Yrd.Doç.Dr. Bayram ÇETİN

Hatay'da Kentleşmenin Seyri (1940-2009) ve Mekânsal Dağılış.....231

- Yrd.Doç.Dr. Bayram ÇETİN

Antakya ve İskenderun-Dörtyol Çevresinde Suburbanizasyon (Banliyöleşme).....259

- Arş.Gör. Esra AKDOĞAN (MİNDİVANLI)

Köy Enstitülerinde Kullanılan Coğrafya Ders Kitaplarında Yer Alan Görsel Öğeler.....283

- Yrd.Doç.Dr. Gülay BEDİR – Öğr.Gör. Ayşe AKKURT

Şarkılarla Coğrafya Öğretimi.....303

- Geçmiş Sayı İndeksi.....317

ANTAKYA VE İSKENDERUN-DÖRTYOL ÇEVRESİNDE SUBURBANİZASYON (Banliyöleşme)

Suburbanization Around Antakya and İskenderun-Dörtyol

Yrd. Doç. Dr. Bayram ÇETİN·

Özet

Bu çalışmada Antakya, İskenderun-Dörtyol çevresinde hızlı kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkmış suburbanizasyon, gelişimi, ana kentle olan ilişkileri, nüfus hareketleri, fonksiyonları, hizmetlerin dağılışı ve morfolojik açıdan incelenmiştir.

Çalışmada banliyölerin nüfus artışı, yerleşme yoğunluğu, sanayi ve genel hizmetlere yönelik faaliyet alanlarının dağılışı gibi faktörlerin etkisiyle ortaya çıktığı bulgulanmıştır. İdari olarak ayrı olmalarına karşın fonksiyonel anlamda Antakya, İskenderun-Dörtyol kentlerine bağımlıdır. Yerleşmelerin hızla büyümesinin genel bir sonucu olarak kentin bazı fonksiyonlarını üstlenmiş olmalarına rağmen gelişmemiş fonksiyonel arazi kullanım özelliklerine sahiptirler.

Bütün bunların doğal bir sonucu olarak, yerleşmeler arası karmaşık ilişkilerle örtüşmeyen planlama kararları kentsel sorunların temelini oluşturmaktadır. Dolayısıyla kentsel büyümenin devam ettiği göz önüne alındığında, yerleşmeler arası ilişkilerin çözümlenmesinin, kentlere yönelik olası planlamalar açısından hayati önem taşıdığı söylenebilir.

Anahtar Kelimeler: *Kentleşme, Suburbanizasyon, Antakya, İskenderun-Dörtyol*

· Mustafa Kemal Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Antakya/HATAY e-mail: bayramcetin@msn.com

EASTERN GEOGRAPHICAL REVIEW

ISSN 1302-7956

Yazı Kurulu(Editoral Advisory Board)

Prof.Dr. Hayati DOĞANAY (Başkan)

Prof.Dr. Kenan ARINÇ
Prof.Dr. Saliha KODAY
Prof.Dr. Lütfü ÖZAV
Prof.Dr. Halil KOCA
Doç.Dr. Ramazan SEVER
Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Prof.Dr. İbrahim GÜNER
Prof.Dr. Nuriye GARİPAĞAOĞLU
Prof.Dr. Abdullah KÖSE
Doç.Dr. Ünal ÖZDEMİR

Yasal Sorumluluk (Legal Responsibility)

Yazıların içeriğinden yazarları sorumludur.
The authors are responsible fort he contents of their papers

Yayıncı (Publication)
Eser Ofset Matbaacılık

Editörler
Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN

Basım (Printing Press)
DİZGİ OFSET

Yazışma Adresi (Correspondence Address)

Prof.Dr. Hakkı YAZICI
Kocatepe Üniversitesi
Afyon Eğitim Fakültesi
AFYON
Tlf: 0 272 228 14 18
hyazici@kocatepe.edu.tr

Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN
Atatürk Üniversitesi
Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi
25240 ERZURUM
Tlf: 0 442 231 42 11
ifevzi@atauni.edu.tr
ifsahin@hotmail.com

© Eser Ofset Matbaacılık
Saraybosna Coddesi, Altunalem Sitesi D Blok
Tlf: (442) 233 46 67
DOĞU COĞRAFYA DERGİSİ YAYIM İLKELERİ

ANTAKYA VE İSKENDERUN-DÖRTYOL ÇEVRESİNDE SUBURBANİZASYON (Banliyöleşme)

Suburbanization Around Antakya and İskenderun-Dörtyol

Yrd. Doç. Dr. Bayram ÇETİN*

Özet

Bu çalışmada Antakya, İskenderun-Dörtyol çevresinde hızlı kentleşmeye bağlı olarak ortaya çıkmış suburbanizasyon, gelişimi, ana kentle olan ilişkileri, nüfus hareketleri, fonksiyonları, hizmetlerin dağılışı ve morfolojik açıdan incelenmiştir.

Çalışmada banliyölerin nüfus artışı, yerleşme yoğunluğu, sanayi ve genel hizmetlere yönelik faaliyet alanlarının dağılışı gibi faktörlerin etkisiyle ortaya çıktığı bulgulanmıştır. İdari olarak ayrı olmalarına karşın fonksiyonel anlamda Antakya, İskenderun-Dörtyol kentlerine bağımlıdır. Yerleşmelerin hızla büyümesinin genel bir sonucu olarak kentin bazı fonksiyonlarını üstlenmiş olmalarına rağmen gelişmemiş fonksiyonel arazi kullanım özelliklerine sahiptirler.

Bütün bunların doğal bir sonucu olarak, yerleşmeler arası karmaşık ilişkilerle örtüşmeyen planlama kararları kentsel sorunların temelini oluşturmaktadır. Dolayısıyla kentsel büyümenin devam ettiği göz önüne alındığında, yerleşmeler arası ilişkilerin çözümlenmesinin, kentlere yönelik olası planlamalar açısından hayati önem taşıdığı söylenebilir.

Anahtar Kelimeler: *Kentleşme, Suburbanizasyon, Antakya, İskenderun-Dörtyol*

* Mustafa Kemal Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Antakya/HATAY e-mail: bavramcetin@msn.com

Abstract

This study examined the suburbanization, which emerged as a result of rapid urbanization around Antakya, İskenderun-Dörtyol from the aspects of its development, connections to the city, population movements, urban function and dispersion of services and settlement morphology.

It was found in the study that suburbs emerged due to the factors such as population growth, settlement density and dispersion of fields of activity towards industry and general services. Though administratively separate, they are functionally dependent on counties of Antakya, İskenderun-Dörtyol. Although they take on some functions of the counties as a general consequence of the rapid growth of settlements, they also have features of undeveloped functional land use.

As a natural consequence of all this, planning decisions which do not correspond to complex relationships between the settlements lie under urban problems. Therefore, given that the urban development is in progress, it could be suggested that analyzing the relationships between the settlements is of vital importance in terms of potential planning for urban areas.

Keywords: *Urbanization, Suburbanization, Antakya, İskenderun-Dörtyol*

Giriş

Suburbanizasyonun (banliyö-altkentleşme-çevrekentleşme) geçmişi ilk ve ortaçağ kentlerine kadar taşınsa da, (Mumford, 2007:590) bugünkü anlamda sanayi devriminden sonra ortaya çıkmış bir olgudur. Banliyöyü tanımlamanın zorluğunu belirten Garnier ve Chabot, aslında onu bir alan ya da bölgeden çok, bir fenomen olarak kentsel yaşam ve fonksiyonlarının dışa vurumu olarak ifade etmiştir (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971:238). Kentsel gelişimin dört safhada gerçekleştiğini öne süren Van der Berg vd. suburbanizasyonun, kentleşmeyi takip eden ikinci aşamayı oluşturduğunu, dolayısıyla yeniden yapılanma ve arazi değerlerinin değişimi sonucu nüfus ve kente ait unsurların merkezden çevreye göçü olarak tanımlamaktadır (Aliağaoğlu, Uğur, 2010:68).

Umland, vorortzone, urban fringe, urban periphery, edge of city, suburb ya da *banliyö* adları verilen bu kuşak belediye hizmetleri bakımından bağımsız olmasına karşın coğrafi manada hinterland ve etki kuşağı gibi, merkezi konumdaki kente toplumsal ve ekonomik anlamda bağlıdır. Merkezi yerleşme ile devamlı yakın münasebet halindedir ve çoğu kez kentten yakın çevresine kademeli olarak geçilir. *Kenar, orta* ve *büyük* olmak üzere 3 bölüme ayrılır. Kentin yakınında tarla ya da arsalarla kesintili ikamet sahalarından oluşan *kenar banliyö* nüfusun önemli bir bölümünün şehir hayatı sürdüğü alandır (Göney,1995:131-132).

Tarihsel süreç içerisinde banliyöler uzun bir süre çevre yerleşmelerin sınırına kadar devamlılık gösteren ve kente taze meyve-sebze üreten alanlarla (market-garden) temsil edilirken, ulaşımın gelişimiyle başka fonksiyonlar üstlenerek daha kompleks bir hal almışlardır. Nitekim günümüzde konumları ve merkezle olan ilişkileri boyutunda bazı fonksiyonları üstlenmişlerdir. Bu da banliyölerin homojen bir yapı göstermemesinde, yani farklı özelliklerle birbirinden ayrılmasında etkendir. Dolayısıyla kente taze sebze-meyve üretiminin yapıldığı alanlarla birlikte yatakhane ve sanayi banliyölerinden bahsedildiği gibi, ikamet, sanayi ve madenciliğin bir arada yer aldığı banliyölerden de bahsedilebilir (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971:238-242).

Türkiye'de İstanbul, Ankara, İzmir gibi metropollerin çevresinde daha belirgin olarak görülen bu kentsel yapı, sanayi, ticari faaliyetler ile ulaşım-iletişim imkânlarının gelişimiyle birlikte hızlanan kentleşmeyle ülkemizdeki diğer merkezlere de sıçramıştır. %75'lere[1] ulaşan kentli nüfusla birlikte boyutları değişen kentleşme hareketleri Marmara Bölgesi'nde, İzmir çevresinde, Mersin, Adana, İskenderun arasında ve Karadeniz kıyı kuşağında (özellikle Samsun-Hopa arası) kentsel kuşakların oluşumuna yol açmıştır (Bekdemir,2007); Yüceşahin, Bayar ve Özgür, 2004:29). Türkiye'de 1950'de başlayan hızlı kentleşme sürecini belirgin olarak yansıtan yerlerden biri de Hatay'dır. İlde 1940'tan günümüze uzanan dönemde 22 kat büyüyen kentli nüfus, toplam nüfusun %60'ını oluştururken, kent sayısı da 2'den 19'a ulaşmıştır.[2] Hem nüfus artışı hem de yeni kentlerin ortaya çıkışı şeklinde devam eden kentleşme süreci, hiç şüphe yok ki ildeki kentlerin

[1] TÜİK verilerine göre il ve ilçe merkezleri temel alınarak belirlenmiştir.
[2] 2009 yılı 10.000 nüfus kriterine göre.

dağılışını etkilemiştir. Morfolojik birimler ve ulaşım hatlarının etkisiyle birlikte belli alanlarda yoğunlaşan yerleşmeler kesintisiz bir kentsel görünüm oluştururken, belli alanlarda az yoğun, münferit bir yapıyla ortaya çıkmıştır. Hatay'da kuzey-güney yönünde uzanan Amanos Dağ kuşağı ile güney, güneydoğu yönünü oluşturan Kuseyr Platosu kentleşmenin ötesinde yerleşme yoğunluğunun düştüğü sahalardır.

Hatay'da yerleşme yoğunluğunun arttığı iki yerden söz etmek mümkündür. İlki Amanosların batısındaki kıyı ovası boyunca Dörtyol'dan başlayarak Belen ve Arsuz'a kadar devam eden sahadır. İskenderun-Dörtyol merkezli gelişen bu alan yaklaşık 80 km'lik bir hat oluşturmaktadır. Aslında bu alan, Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ve Yumurtalık Serbest Bölgesi'ndeki muhtemel bir gelişmeyle büyüme potansiyeline sahiptir. İkincisi Amanosların doğusunda Amik Ovasıyla birleştiği kesimde Topboğazı'ndan başlayarak karayolunu takiben Antakya'ya, buradan da aşağı Asi oluğuyla Harbiye ve Asi Deltasındaki Samandağ'a kadar uzanır. Büyük oranda Antakya merkezli olarak gelişme gösteren bu saha ise yaklaşık 50-60 km'lik bir hattır (Şekil 1). Her iki kuşakta da kentleşme İskenderun-Dörtyol ve Antakya gibi merkezlerin çevresindeki banliyölerle karakter kazanmıştır. Bunların dışında Erzin, Kırıkhan ve Reyhanlı gibi kentler ise kıyı ya da Amik Ovasının muhtelif kesimlerde münferit yapıdaki yerleşme birimleridir.

İlk aşamada Antakya ve İskenderun gibi nüfusu 200 bini aşmış kentlerin çevresinde banliyöleri düşünmek güç olsa da, mevcut kentsel peyzaj ve yerleşmeler arasındaki ilişkiler göz önüne alındığında araştırma sahasında çeşitli etkenlere bağlı olarak gelişmiş banliyö özelliği taşıyan yerleşmeleri görmek mümkündür.

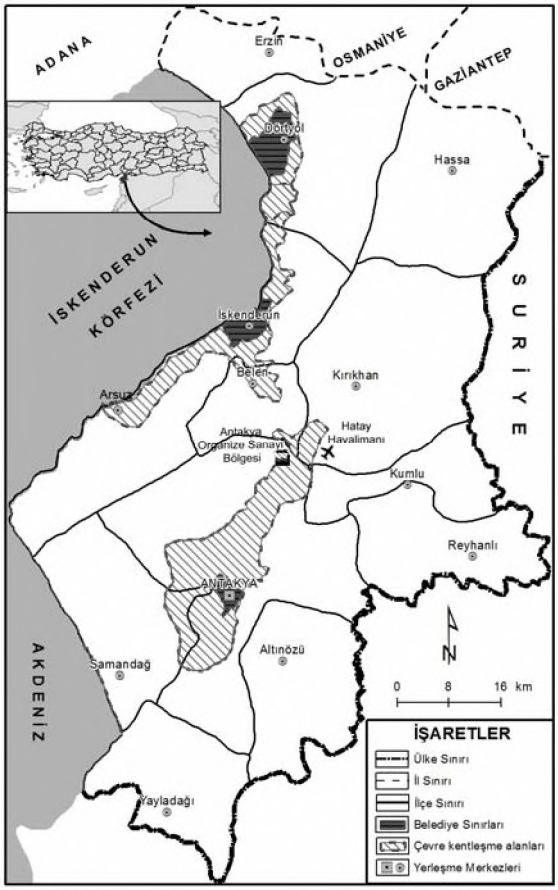
Amaç, Metot ve Araştırma Sahasının Sınırları

Bu araştırmada Antakya ve İskenderun-Dörtyol çevresindeki suburbanizasyonun gelişimi, ana kentle olan ilişkileri, nüfus hareketleri, fonksiyonları, hizmetlerin dağılışı ve morfolojik yapısı sebep-sonuçlarıyla incelenmiştir. Dolayısıyla çalışmanın amacı Antakya ve İskenderun-Dörtyol çevresindeki banliyöleşmenin kent coğrafyası yönüyle özelliklerini belirlemektir.

Banliyölerin tespitinde ana kentle olan fiziki bütünlük, yerleşme birimlerindeki nüfusun günlük hareketleri, kent içi otobüs güzergâhlarının kapsamı, kente ait hizmetlerin dağılışı, ana kente olan bağımlılığı ve yerleşmeler arasındaki diğer ilişkiler göz önüne alınmıştır.

Bunlardan özellikle kent ile çevresindeki yerleşmeler arasında günlük nüfus hareketinin yoğunluğunu göstermesi açısından ulaşımı sağlayan toplu taşıma araçlarının (dolmuşların) sefer sıklığı diğer belirleyicilerle birlikte kullanılmıştır. Sahada yapılan çalışmalarda sanayi ve hizmetlerin dağılış gösterdiği yerlerle buralara yönelik dolmuş sefer sıklığı arasındaki ilişki dikkatimizi çekmiştir. Buna göre bazı yerleşmeler dışında İskenderun-Dörtyol çevresinde dolmuş sefer sıklığının 4-10 dk., Antakya çevresinde ise 2-7 dk. arasında olan yerleşmelerin sınırı ile sanayi ve hizmetlerin dağıldığı saha büyük oranda örtüşmektedir. Ancak tespit edilen sınırların tamamını bu kriterle açıklamak da mümkün değildir. Zira İskenderun çevresinde Sarıseki, Bekbele gibi bazı yerleşmeler banliyö özelliği göstermesine karşın, konumları gereği şehirlerarası ulaşım hatlarına olan

yakınlıkları nedeniyle dolmuş sefer sıklığının düştüğü yerlerdir. Yine Samandağ ve çevresindeki çok sayıdaki yerleşme, Antakya'ya yönelik sefer sıklığının yoğunlaştığı yerler olmasına karşın, sanayi ve hizmet fonksiyon alanları ortaya çıkmadığı için banliyö sınırının dışında bırakılmışlardır. Benzer şekilde Antakya ile İskenderun (7-10 dk.) arasında da sefer sıklığı son derece yüksektir.



Şekil 1: Araştırma sahasının lokasyon haritası

Sefer sıklığıyla birlikte kent merkezlerinden çevreye doğru dağılmış sanayi ve hizmet alanları da banliyöleşmenin sınırlarının belirlenmesinde göz önüne alınmıştır. Sanayi ve hizmetlerin yer aldığı yerleşmeler kentten ayrı bir idari yapıya sahip olsalar dahi, ilişkiler açısından adeta kentle bütünlük arz etmekte ve dolayısıyla banliyöleşmenin sınırlarına dair belirleyici nitelik taşımaktadır.

İç içe girmiş, karmaşık ilişkilerden oluşan bu yapıyı çözümlemek ve sınırları belirleyebilmek adına, banliyölerde yaşayan ve çalışan nüfusla mülakat yapılmıştır. Mülakatlar çalışma, sağlık, eğitim gibi hizmetler ile temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla

tercih ettikleri merkezlerin ve sosyal ilişkilerin yoğunluk gösterdiği mekânların tespitine yönelik sorulardan oluşmuştur.

Araştırma sahası Hatay'da yerleşmelerin yoğunluk kazandığı Antakya çevresi ile kıyıda yaklaşık Arsuz'dan Dörtyol'a kadar uzanan kesimi kapsamaktadır (Şekil 1). İskenderun Körfezi kıyısındaki banliyöleşmenin iki merkezin (İskenderun ve Dörtyol) çevresinde gerçekleşmesi ve kentlerin etki sahalarını gösteren sınırın grift bir özellik göstermesi gibi sebeplerle, buradaki banliyöleşme İskenderun-Dörtyol başlığı altında değerlendirilmiştir. Yine Antakya çevresindeki yerleşmeler aşağı Asi deltasına yani Samandağ'a kadar uzanmasına ve bütünlük oluşturmasına karşın, Samandağ çevresi değerlendirmeye alınmamıştır. Belirtildiği üzere burada fiziki bütünlükten daha çok ana kentte ait fonksiyonlar ile hizmetlerin birinci dereceden dağılışı göz önüne alınmıştır.

1- Suburbanizasyon Sürecinde Etkili Olan Faktörler

Antakya, İskenderun-Dörtyol çevresindeki banliyölerin ortaya çıkışında birbirleriyle ilişkili çok faktörlü süreçten söz edilebilir. Nitekim yerleşmelerin dağılışı ve yoğunluğu, 1950 sonrasındaki hızlı kentleşme, sanayi ve hizmetlerin dağılışı gibi faktörlerin yanında, ulaşım faaliyetlerinin gelişmesi bu çok faktörlü süreci göstermektedir.

Suburbanizasyonda etkili olan faktörleri gelişim sürecine göre değinmek gerekirse; İlk başta kıyı ve Amik ovası ile Asi deltasında, tarihsel süreçte yörenin tarım potansiyeline bağlı olarak var olan yerleşme yoğunluğundan söz edilebilir. Zira hızlı kentleşme süreci öncesinde ve başlangıcında yerleşmeler arasındaki mesafenin (herhangi iki yerleşme arası) ortalama birkaç (2-5 arası) km'yi geçmediği, dolayısıyla günümüzdeki yerleşme dokusuna birebir benzemese de yoğunluk arz ettiği bilinmektedir. Sonraki 50-60 yıllık süreçte belirginleşen hızlı kentleşmeyle birlikte yatay ve dikey yönde büyüme kaydeden bu yerleşmelere ek olarak, göç başta olmak üzere çeşitli sebeplerle yenilerinin eklenmesi yoğunluğu daha da artırmıştır.

Suburbanizasyonun ortaya çıkışında etkili diğer bir faktör ise ulaşım ve iletişim imkânlarının gelişimidir. Özellikle karayolu ağının genişlemesi ve özel oto kullanımının yaygınlaşması yerleşme birimleri arasındaki ilişkileri yoğunlaştırmıştır. Fonksiyonel değişimle birlikte yoğunlaşan ilişkiler ana kentle çevresi arasında belirgin bir geliş-gidiş zonunun oluşmasında etkilidir.[3]

Benzer şekilde sanayi ve hizmet alanlarının zamanla kent merkezlerinden uzaklaşarak karayolları çevresine taşınması da önemli etkenlerden biridir. Antakya ve İskenderun-Dörtyol çevresinde sanayi ve hizmet sunan tesisler kente yaklaşık 30-50 km mesafelerdeki köy ya da kasabaların sınırları içerisine konuşlandırılmıştır. Dolayısıyla karayollarıyla birlikte sanayi tesisleri ve hizmet binaları, yakınındaki yerleşmelerin kısa zamanda büyümesine ve hatta yeni yerleşmelerin ortaya çıkmasına zemin hazırlayarak, sanayi suburbanizasyonuna yol açmışlardır.

[3] Bu durum Antakya örneğinde olduğu gibi, merkezi kentlerin gece ve gündüz nüfusları arasında belirgin farklılıklar yaratmıştır (Çetin, 2010:194).

Sanayi ve genel hizmetlerin gelişimiyle ortaya çıkan göçler, sadece Antakya, İskenderun ve Dörtyol gibi merkezlerin değil aynı zamanda kentleri çevreleyen yerleşmelerin büyümesinde etkilidir. Zira 1950'den sonraki süreçte Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri ile çevre kırsal alanlarından gelen göçmenlerin yerleşimi İskenderun-Dörtyol ve Antakya'nın yanında, bu merkezlerin yakın çevresinde de sürmüştür.

Bütün dinamikler göz önüne alınarak denilebilir ki; Suburbanizasyonla karakterize edilen yöredeki kentleşme, yerleşme yapısı ile bugüne kadar devam eden sosyo-ekonomik süreçlerin kümülatif bir sonucudur. Günümüzde özellikle Antakya ile İskenderun-Dörtyol çevresinde daha belirgin gözlenebilen bu süreç, Asi deltasında ise gelişim safhasındadır. Gelecek 10-15 yıl içerisinde süreci işleten faktörlerde herhangi bir değişim olmadığı takdirde Samandağ-Antakya merkezli benzer bir kentleşmenin Asi deltasında da ortaya çıkması kaçınılmazdır.

1- İskenderun-Dörtyol Çevresinde Kentleşme Hareketleri ve Banliyölerin Gelişimi

Kıyı boyunca gözlenen kentsel yapı büyük oranda iki merkeze bağlı olarak gelişme gösterdiği için birlikte ele alınmıştır. Zira aralarındaki etki ve hizmetlerin dağılışına dair sınırları belirginleştirmek ve kentleşmeyi tek bir merkezle açıklamak son derece güçtür.

Kuruluşu M.Ö. 333'lü yıllardan daha öncesine dayanan İskenderun, Büyük İskender'in bu tarihlerde kente adını vermesiyle tarihte Alexandreia olarak yer almıştır. Sahip olduğu liman ve tarım potansiyeli nedeniyle tarihsel süreçte önem arz etse de hiç şüphe yok ki asıl gelişimi Türkiye'ye katıldıktan (1939) sonra yağ, un, irmik, meyve suyu, iplik ve dokuma fabrikaları ile 1954 yılında faaliyete geçen gübre fabrikalarıyla gerçekleşmiştir. Zira 1940 sayımında 12 bine yakın olan İskenderun nüfusu; tarım, tarıma dayalı sanayi ve liman özellikleri nedeniyle yıllık ‰63,33'lük artış hızıyla 1970 yılında 80 bine yaklaşmıştır.

1880-1890'lı yıllarda Halep çevresinden göç eden Türkmen ve Ermeni ailelerin yerleşmesiyle ilk çekirdeği oluşan Dörtyol[4], 1900 yılında köy olarak Payas'a bağlanmıştır. 1906 yılında Erzin'e bağlı bucak, 1909 Cebel-i Bereket vilayetinin kazası olmuştur. 1933'te bu vilayetin kaldırılmasıyla Adana'ya, 1939 yılında Hatay'ın Türkiye'ye katılımıyla birlikte buraya bağlanmıştır. 1927 sayımında 3822 nüfuslu bir kasaba olan Dörtyol, gerek çevresine askeri birliklerin konuşlandırılması ve gerekse 1945-1950 yıllarında Küçük Çaylı ve Özerli köyleriyle birleşmesiyle büyüme kaydederek 1960'da 10293 nüfuslu bir kent konumuna gelmiştir. 1950 sonrasındaki gelişiminde tarımsal faaliyetler, çırçır atölyeleri ve yeni karayolunun yanında hizmetler sektörüne yönelik bazı kuruluşların da etkisi büyüktür (Koca, 2005:55-56).

1970'li yıllara kadar kıyıdaki kentleşmede tarım ve tarıma dayalı sanayi etkili olsa da, tarımsal faaliyetlere bağlı göçlerin mevsimlik nitelikte olması kentleşmenin gelişimini yavaşlatmıştır (Yücel,1961:35). Kentleşme büyük oranda İskenderun ve Dörtyol'la sınırlı

[4] İlk adı İmraniye'dir (Koca, 2005:55-56).

kalmış, kıyı boyunca yayılamamıştır. Yerleşme yoğunluğu yüksek olmasına karşın, bunlar noktasal bir büyüme kaydederek sadece çevrelerine doğru genişleyebilmişlerdir.

İskenderun körfezindeki kentleşme hareketlerinde 1970 sonrasında gerçekleşen sanayi yatırımlarının önemi büyüktür. Özellikle körfezin kuzeyi (Dörtyol-İskenderun arası) 1975 yılında hizmete giren İskenderun Demir-Çelik Fabrikalarıyla (İsdemir) başlayan sanayileşme sürecinden etkilenmiştir. 1979'dan sonra 2. ünitenin devreye girmesiyle süreç daha da hızlanmış, mevcut sanayi faaliyetleri ivme kazandığı gibi, yeni sanayi kolları da gelişmeye başlamıştır. Küçük çaplı demir-çelik fabrikalarının yanında; karasör, rankar treyler, tanker, boru, filtre, klima ve makine sanayinin gelişimi de söz konusu olmuştur. 1975'ten günümüze kadar gelişim gösteren bütün bu sanayi faaliyetleri sadece İskenderun kentinde toplanmamış, organize sanayiyle birlikte Dörtyol'un kuzeyindeki Yeşilköy sahilinden başlayarak karayolunu takiben Kuzuculu, Payas, Karayılan, Sarıseki, Denizciler'e[5] kadar yayılmıştır (Şekil 2-3). Bu hat Hatay'ın en yoğun sanayi bölgesini oluşturduğu gibi, Türkiye sanayisi içerisinde de önemli bir yer teşkil etmektedir.

Sanayi tesislerinin dağılışı, sanayinin gelişimine müteakip belirginleşen göçlerin İskenderun ve Dörtyol'la sınırlı kalmamasına, dolayısıyla çevre yerleşmelere doğru yayılmasına yol açmıştır. Böylece İskenderun körfezi boyunca tek merkezli-noktasal bir kentleşmeden çok, sanayi tesislerinin dağılışıyla paralellik gösteren çok merkezli bir kentsel yapı ortaya çıkmıştır. Yani kentleşme İskenderun ve Dörtyol'un yanında onlara bağlı Payas, Karayılan, Sarıseki ve Denizciler, gibi yerleşmelerin çevresinde çok merkezli olarak gerçekleşmiştir (Fotoğraf 1). Sanayi sonrası süreçte tersiyer-kuvaterner sektörlerle birlikte turizme yönelik faaliyetlerin de etkin rol oynadığı bu kentleşme şekli, Dörtyol'dan Arsuz ve Belen'e kadar uzanan kıyı kesiminde kendini göstermiştir (Şekil 2-3).

Merkez kentlere ait kurum, kuruluş, sanayi ve ticari faaliyetlerin çevreye doğru yayılışı yerleşmelerin fiziksel anlamda birleşmesine yani ana kentle bütünleşmeye yol açmıştır. Özellikle sanayi faaliyetlerinin dağılışı, yeni atölye ve fabrikaların yanında konut ve alışveriş alanları, sosyal tesisleri ile çeşitli hizmet alanlarının da ortaya çıkması bu bütünleşmede etkilidir. 1987 yılında birkaç köye ait mahallenin idari anlamda birleştirilmesiyle kurulan Denizciler ile bu tarihten sonra belediye yönetim fonksiyonunu kazanan Karayılan ve Sarıseki, yerleşmelerin sadece idari olarak değil, aynı zamanda mekânsal olarak da yeniden şekillenişinin göstergesidir (Fotoğraf 1 ve 2). Bilhassa nüfusu 10 bin ve üzerinde olan yerleşmeler bu değişimde daha dikkat çekicidir. Böylece sanayi banliyölerine benzer bir form kazanmışlardır.

Sanayi ve hizmet alanlarının çevreye doğru yayılmasıyla yerleşmeler sanayi başta olmak üzere bazı fonksiyonları üstlenmişlerdir. Bu durum ilişkiler açısından da bütünleşmeye ve dolayısıyla banliyölerin tamamlayıcı bir rol üstlenmesine yol açmıştır.

[5] Denizciler Belediyesi 1987 yılında Kavaklıoluk Köyü'nün Şirinyurt, Çamlık, Fatih mahalleleri, Değirmendere köyünün Denizciler-İskanevleri mahalleleri, Bitişik köyünün Kınalıada Mahallesi'nin birleştirilmesiyle "Denizciler" adıyla kurulmuştur. 2010 yılında 16319'a ulaşan nüfusunun büyük çoğunluğu asker, sanayi faaliyetlerinde çalışan işçi, çeşitli kamu kuruluşlarında çalışan memur ve emeklilerden oluşmaktadır.

İskenderun ve Dörtyol kentsel hizmetlerin kaynağı yani merkez kent niteliği taşırken, bunları çevreleyen yerleşmeler ise idari anlamda ayrı fakat fonksiyonel anlamda tamamlayıcı konumdadır. Hatta Koca, Dörtyol kentinde ticari fonksiyonun beklenen düzeye ulaşmamasında çevredeki sanayi faaliyetleri ve İskenderun Limanına bağlı gelişme gösteren bu yerleşmelerin etkin olduğunu belirtmiştir (Koca, 2005:112).



Fotoğraf 1: Sanayi faaliyetlerinin dağılışıyla birlikte hızla kentleşen Denizciler'den görünüş.

Banliyölerde yaşayan nüfusun günlük hareketi bu konuda fikir verici niteliktedir. Sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı Payas başta olmak üzere E91 karayolunu takiben Sarıseki'ye kadar olan kesim, gerek İskenderun gerekse Dörtyol'dan gün içerisinde servislerle sanayi işçilerinin geliş-gidiş yaptığı sahadır. Daha küçük çaplı da olsa yine benzer bir nüfus hareketi Dörtyol ile Yeşilköy arasında da vardır.

Öte yandan İskenderun ile Dörtyol kentlerinin bu sahadaki etki sınırını tam olarak belirlemek son derece güçtür. Dolayısıyla Dörtyol çevresindeki banliyöleşmenin sadece bu merkezle ilişkili olduğu düşünülemez. Dolmuş sefer sıklığı, güzergâhı ve nüfus hareketliliğine göre Dörtyol, Payas dâhil Karakese, Kuzuculu, Yeşilköy ve Çağlalık gibi yerleşmelerde yaşayan nüfusun öncelikle adliye ve yönetim fonksiyonuna dönük hizmetleri aldığı bir merkezdir. Bunları 1. ve 2. basamak sağlık hizmetleri ile eğitim hizmetleri takip ederken, ticari hizmetlerin küçük çaplı kaldığı dikkati çeker. Buna karşın İskenderun kıyıdaki bütün yerleşmeler açısından bankacılık da dâhil olmak üzere üst seviyedeki ticari faaliyetlerin merkezi konumundadır. E91 karayolu ve TEM otoyolu vasıtasıyla iller arasında hizmet veren taşıtlar göz ardı edilecek olursa, Dörtyol çevresindeki banliyölerden

Dörtyol'a her 10 dk'da, İskenderun'a ise her 15-20 dk.'da bir dolmuş seferlerinin olması bunu göstermektedir.

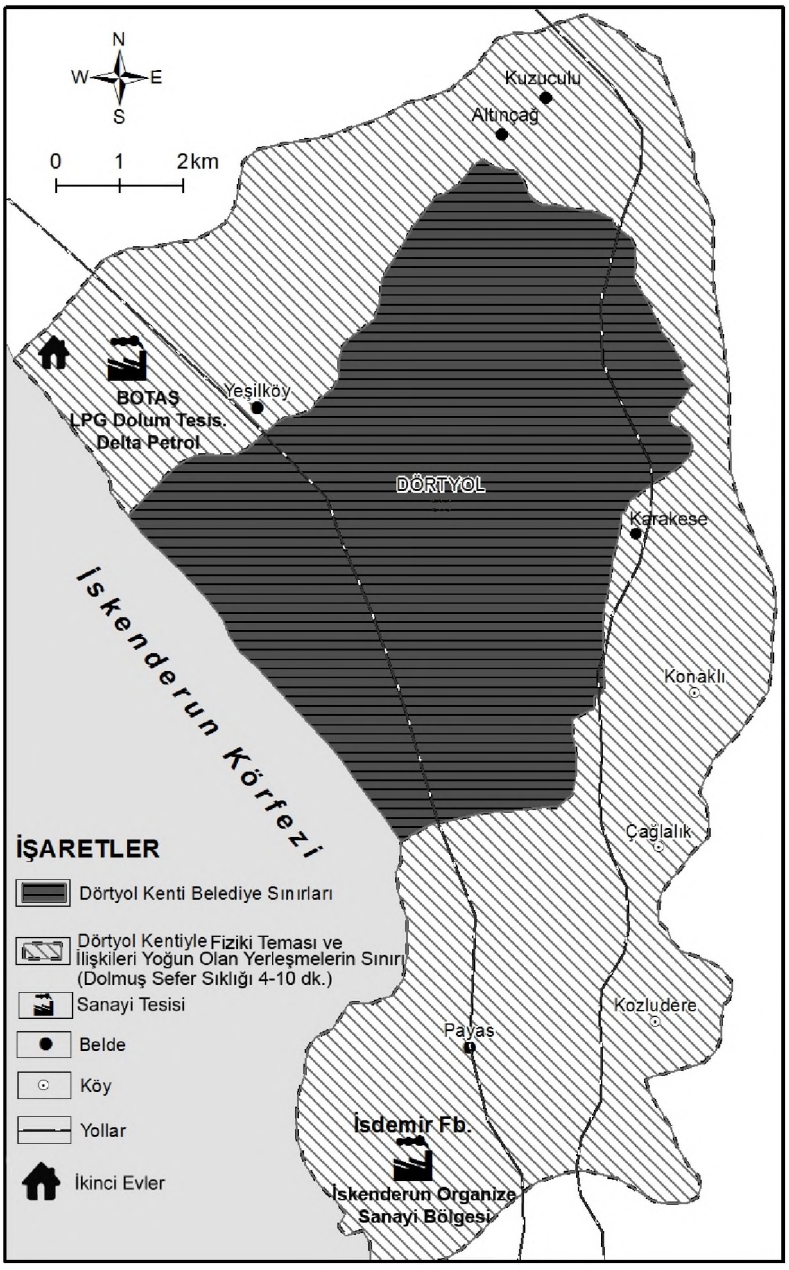


Fotoğraf 2: İskenderun kentiyle bazı banliyölerin fiziki bütünlüğünü gösteren uydu görüntüsü (Google Earth 09.11.2011).

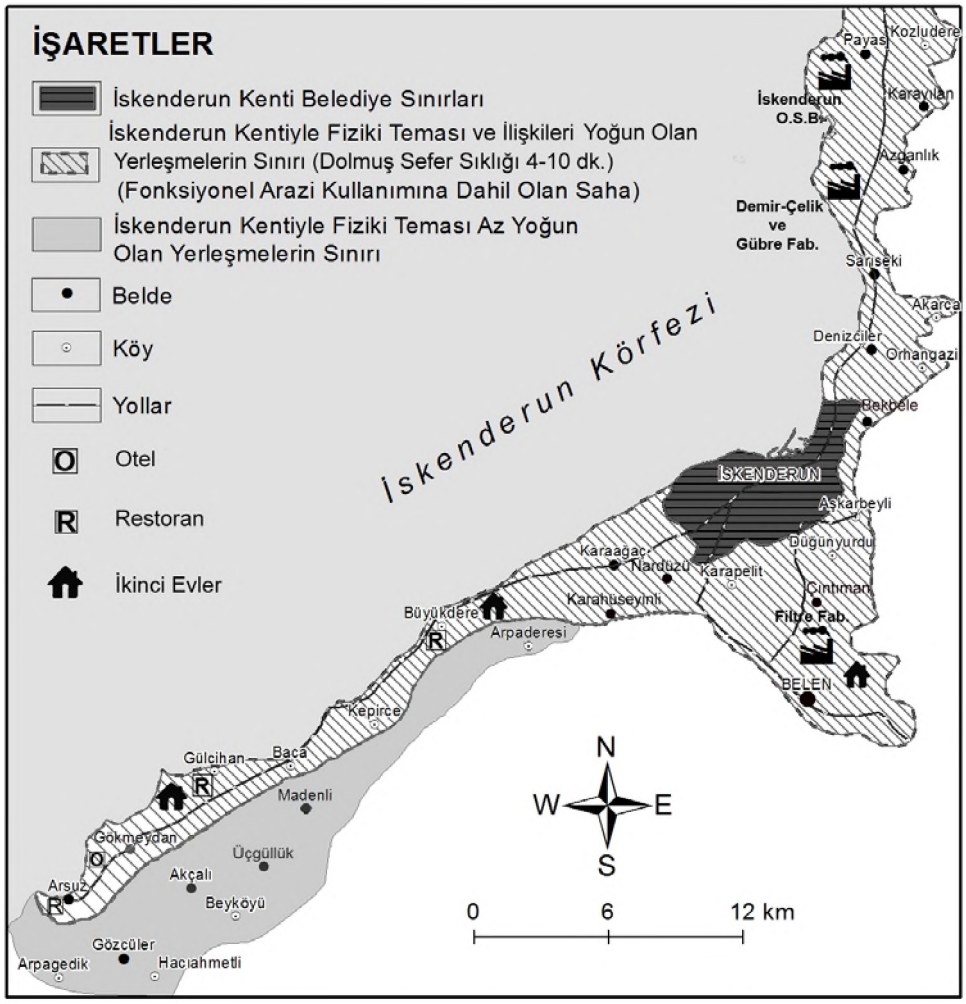
İskenderun'un kuzeyindeki tarım, sanayi ve hizmetlere dayalı banliyölere karşın, güneydoğu ve güneyinde Belen ile Karaağaç-Arsuz arasındaki kesimde ağırlığını dinlenme, eğlenme, turizm faaliyetlerinin oluşturduğu bir banliyöleşmeden söz edilebilir. Bu yönüyle Karaağaç'tan Arsuz'a kadarki sahil şeridi daha çok tatil siteleri, otel, pansiyon ve restoranların oluşturduğu ikinci evler konumundadır. Yerleşim birimleriyle bütünleşen bu yapılar, özellikle yaz mevsiminde sahip olduğu nüfus ve fonksiyonel açıdan kırsal yerleşme dokusunun değişimine neden olmuştur (Şekil 3). Bu bölümde Karaağaç'tan sonra yerleşmeler karayolunun her iki yanında ama özellikle sahille karayolu arasında bütünlük göstermektedir. Topografik sebeplerle Büyükdere ile Kepirce köyleri arasında kesintiye uğrasa da Arsuz'a kadar devam etmektedir. Sahil boyunca kendini gösteren bu yapı karayolu ile Amanos Dağlarının eteklerine doğru olan kesimlerde kesintiye uğrar.

Karaağaç Arsuz arasında uzanan bu saha sayfiye olarak sadece İskenderun'a hizmet sunmasa da sağlık başta olmak üzere çok sayıda hizmeti İskenderun'dan alıyor olması ilişkileri de yoğunlaştırmıştır. Bu yoğunluk yaz mevsiminde daha da artmaktadır. Gün içerisinde hizmet almak ya da iş amacıyla İskenderun'a gelen, akşam ise dinlenme bölgesine dönen ve geceyi burada geçiren bir nüfustan söz edilebilir. Bunun doğal bir yansıması olarak İskenderun ile Arsuz arasında dolmuş sefer sıklığı 4 dk. civarındadır. Güzergâh üzerindeki Madenli, Üçgüllük, Akçalı ve Gözcüler gibi çok sayıda yerleşmeye yönelik seferler bunun dışındadır. Zira Amanos Dağlarının eteklerine doğru olan yerleşmelere yönelik işleyen dolmuşların sefer sıklığı 20-30 dk.'yı bulur. Öte yandan bütün

yerleşmelere müstakil olarak işleyen dolmuşların olması, Gülcihan'a kadar olan kesimde dolmuş sefer yoğunluğunun artmasına da neden olmaktadır.



Şekil 2: Dörtyol çevresindeki suburbanizasyonun sınırları.



Şekil 3: İskenderun çevresindeki suburbanizasyonun sınırları.

Belen, İskenderun-Dörtyol merkezli olarak kıyı boyunca oluşan kentleşmenin Amanoslara doğru uzanan bölümünü oluşturur. İskenderun'dan sonra Nardüzü, Karahüseyinli ve Çıntıman da bunu fiziksel ve fonksiyonel anlamda tamamlayan yerleşmelerdir. Ancak konumu itibariyle İskenderun'la Belen arasındaki ilişkilerin çok daha yoğun ve farklı olduğu söylenebilir. Zira Atik ve Soğukoluk (Güzelyayla) yaylaları ile Belen, yaz mevsiminde İskenderun'dan nüfus çeken belli başlı yerlerdir. Kıyının nemli-sıcak bunaltıcı etkilerinden uzaklaşmak amacıyla tercih edilen bu yerleşmeler, yaz

mevsiminde kalabalık bir nüfus kitlesini barındıran sayfiye yerleridir. Belen nüfusunun yaz aylarında 30 binin üzerine çıkması bunu açıklar niteliktedir[6]. Mevsime bağlı olarak yer değiştiren bu nüfus, sözü edilen yerleşmelerde sadece yazın kullanılan ikinci konutların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Diğer taraftan son yıllarda Belen ve çevresi İskenderun kent merkezinden uzaklaşmak isteyen orta ve üst-orta gelire sahip nüfusun tercih ettiği yerler arasındadır. Özellikle İskenderun'la bütünleşmiş olan Sarımazı ve İssume mahalleleri gün geçtikçe site ve villa tarzı konut sayısının arttığı yerlerdir. Bu yönüyle Belen, Atik ve Soğukoluk yaylaları İskenderun'un ikinci evler fonksiyonunu üstlendiği gibi kentin yatay büyüme alanı içerisine girmiş ve böylece günlük gidip-gelme zonunu (commuting area)[7] oluşturmuştur. Belen 20 bini aşan bir nüfusa sahip olmasına karşın, fonksiyonel açıdan büyük oranda İskenderun'un etkisindedir. Nüfusun önemli bir bölümü İskenderun'da çalışmakta ve yine sanayi, ticari, sağlık gibi belli başlı hizmetleri buradan karşılamaktadır. Günümüzde fiziki bütünlük ve fonksiyonel özellikleri yönüyle değerlendirildiğinde Belen, İskenderun kentinin Amanoslara uzanan bölümünü oluşturur (Fotoğraf 2). Yerleşmeler arasındaki yoğun nüfus hareketinin genel bir sonucu olarak İskenderun ile Belen arasında gündüz her 7 dk.'da gece ise her 4 dk.'da bir dolmuş sefer yapmaktadır.

Tablo 1: İskenderun-Dörtyol Çevresinde Nüfusu 2000 ve Üzerinde Olan Belli Başlı Banliyöler (2010).

Yerleşme	Nüfusu	Yerleşme	Nüfusu
Karakese (Dörtyol)	6357	Denizciler (İsk.)	16319
Altınçağ	5211	Karahüseyinli (İsk.)	3869
Kuzuculu (Dörtyol)	11295	Karaağaç (İsk.)	19318
Yeşilköy (Dörtyol)	10580	Arsuz (İsk.)	2214
Payas (Dörtyol)	33444	Gökmeydan (İsk)	1975*
Çağlalık (Dörtyol)	2055	Çıntıman (İsk.)	2494
Azganlık (İsk.)	3016	Belen	21.936
Bekbele (İsk.)	7326	**Banliyöler Toplamı**	**166.872**
Sarıseki (İsk.)	4346	Dörtyol	70.856
Nardüzü (İsk.)	4690	İskenderun	201.183
Karayılan (İsk.)	10427	**Genel Toplam**	**438.911**

Kaynak: TÜİK, ADNKS verilerinden. *Nüfusu 2000'e yakın olduğu için dâhil edilmiştir.

Günümüzde İskenderun-Dörtyol merkezli gelişme gösteren kentsel kuşakta banliyöleşmeye dâhil edilen nüfusu 2000 ve üzerinde 18 yerleşme yer alır. Bunların %39'u

[6] Sahada yapılan mülakatlardan yaz mevsiminde İskenderun ve Kırıkhan'dan 10 bine yakın nüfusun Belen'e geldiği tespit edilmiştir.

[7] Commuting area (gidip-gelme zonu) gün içerisinde kente çalışmak için gelen nüfusun ikamet alanlarını ya da kentten çevreye giden nüfusun çalışma alanlarını kapsayan sahaya denir. Kentin çevresinde sadece ikamet amacıyla kullanılan bu yerleşmelere yatakhane kent adı da verilmektedir (Göney,1995:97; Aliağaoğlu, Uğur,2010:195).

10 bin ve üzerinde nüfusa sahipken, %16'yı aşan bölümü 5 ile 10 bin, %44'ü ise 2 ile 5 bin arasında nüfusa sahiptir. Böylece 2010 verilerine göre ana kentlerle birlikte toplam nüfusu 440 bine yaklaşan bir kentsel alandan bahsetmek mümkündür (Tablo1). Bu yönüyle Türkiye'de Büyükşehir statüsündeki 16 kentten biri olan 367 bin nüfuslu Erzurum'dan büyük, nüfusları 532 ile 561 bin arasında değişen Samsun ve Sakarya'dan küçüktür.

2- Antakya Çevresinde Kentleşme Hareketleri ve Banliyölerin Gelişimi

Sebepleri yönüyle farklılık arz etse de, İskenderun-Dörtyol çevresindeki kentleşme sürecinin benzerini, Amanosların doğusunda Topboğazı-Antakya-Samandağ hattında da görmek mümkündür.

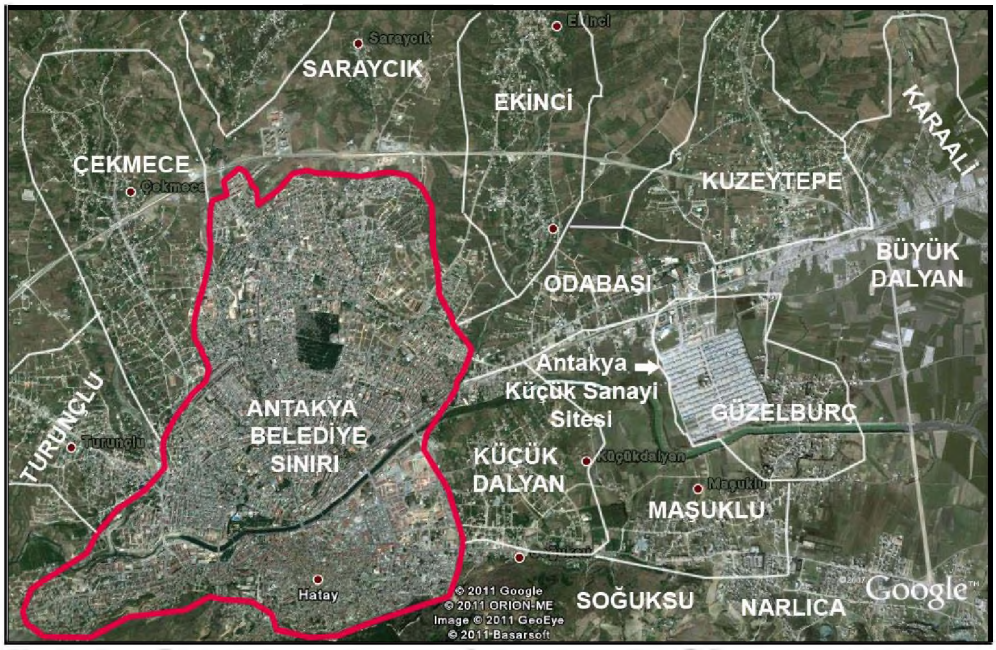
Buradaki kentleşmenin temelini, Antakya'ya yönelik göçler oluşturur. Geneli itibariyle ekonomik sebepli olan bu göçlerin kaynağı, Altınözü ve Yayladağı başta olmak üzere Reyhanlı, Kırıkhan ve Hassa ilçeleri ile çevredeki kırsal yerleşmelerdir (Çetin, 2010:186). Dolayısıyla 1955'ten başlayarak günümüze kadar devam eden bu göç sürecinde Antakya nüfusu yıllık ‰31,32'lik artış hızıyla 5,6 kat büyümüştür.



Fotoğraf 3: Serinyol çevresinde öğrencilere yönelik daireler ve ticarethaneler.

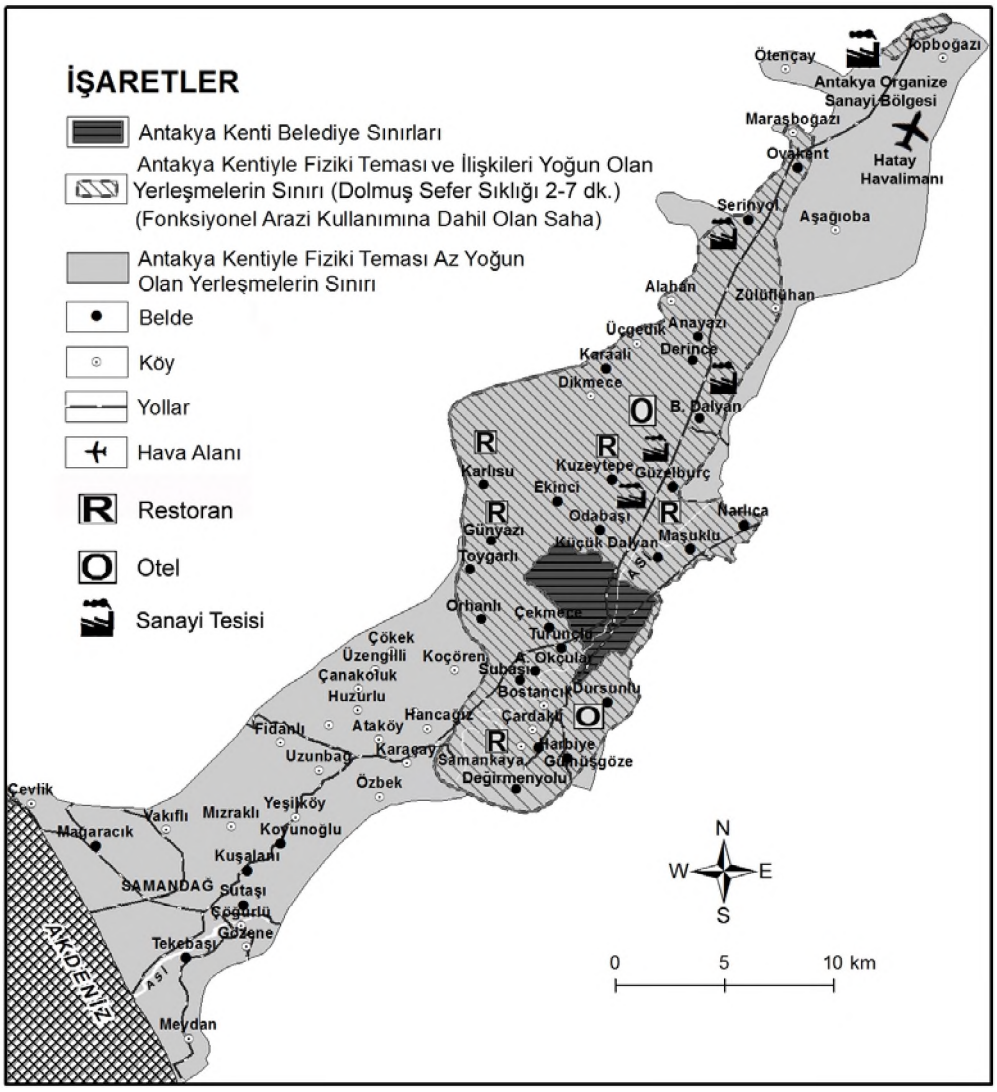
Göçe dayalı nüfus hareketleriyle hızlanan kentsel büyüme sadece Antakya merkezli olarak devam etmemiş, çevresindeki kırsal nitelikli yerleşmelerde de kendini göstermiştir. Zaten yüksek olan yerleşme yoğunluğuyla birlikte, kentteki sanayi ve genel

hizmetlere ait sektörlerin kentin çevresine doğru yayılması buradaki kırsal nitelikli yerleşmelerin de gelişimine yol açmıştır. Böylece sanayi, turizm, eğitim ve sağlık gibi kentsel fonksiyon alanları, Odabaşı, Çekmece, Narlıca, Turunçlu, Güzelburç ve Serinyol gibi yerleşmelere doğru kayarak bunları da nüfuslandırmıştır. Nüfus artışı yerleşmelerde fiziki anlamda bir büyümeye yol açtığı gibi, fonksiyonel değişime de neden olmuştur. Hatta bazı yerleşmelerde tarım ve hayvancılığın hâkim fonksiyon olmaktan çıktığı, yerini ticari fonksiyonlara bıraktığı gözlenmektedir. Nitekim Mustafa Kemal Üniversitesi Tayfur Sökmen kampusunun gelişimiyle birlikte Serinyol ve çevresindeki değişim buna örnek teşkil eder. 2000 yılından günümüze çok sayıda fakülte ile araştırma hastanesinin hizmete girmesi, öğrencilerin barınmasına dönük çok sayıda stüdyo daireyle birlikte ticari faaliyetlerin de artmasına yol açmıştır (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 4: Günümüzde Antakya kentiyle bazı banliyöler fiziki açıdan bütünleşmiştir (Google Earth 09.11.2011).

Çevre yerleşmelerde fonksiyonel değişime karşın, halen tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin hâkim olduğu banliyöleri de görmek mümkündür. Hayvancılığın öne çıktığı Narlıca, kentin et ve benzeri gıda ihtiyacını karşılamakta, ana kentle olan ilişkilerini hayvancılığa dayalı ticari faaliyetler temelinde sürdürmektedir. Günümüzde Antakya'yla iç içe olan bu yerleşmede mezbahaları, et pazarlayan dükkânları ve hatta çok sayıda kurban kesim yerini görmek mümkündür.



Şekil 4: Antakya çevresindeki suburbanizasyonun sınırları.

Antakya çevresinde sanayi ve hizmetlerin dağılışında karayollarının etkinliği dikkat çekicidir. Çok sayıda sanayi tesisi ve ticarethaneyle birlikte Emniyet Müdürlüğü, T.Ü.V, İşkur gibi kurumlar Antakya-Samandağ-Yayladağı ve Reyhanlı karayolları çevresinde dağılış göstermiştir. Fakat bu konuda asıl yoğunluk Antakya-İskenderun karayolunun (D817) Antakya-Topboğazı arasındaki ilk 20-25 km'lik Antakya-Serinyol-Ovakent arasında görülür. Özel teşebbüse ait küçük ve orta ölçekli sanayi ve

ticarethanelerin yanında, Migros, Carrefour gibi alış-veriş merkezleri, banka şubeleri, oto galeriler, özel hastaneler, il jandarma komutanlığı, gümrük, karayolları il müdürlükleri, Mustafa Kemal Üniversitesi'ne ait kampus alanları ve çok sayıda öğrenci yurdunu burada görmek mümkündür. Yine Antakya Organize Sanayi Bölgesi ve Hatay Havalimanıyla birlikte burası dolmuş sefer sıklığının 2-7 dk. olduğu ve aynı zamanda Antakya Belediyesi denetimindeki özel halk otobüslerinin de hizmet verdiği bir sahadır. Bu sanayi ve hizmet alanları Antakya belediye sınırları dışındaki konumlarıyla, kent için çekim alanı olduğu gibi, kırsal nitelikli yerleşmelerin değişiminde de etkilidir. Karayollarının sanayi ve hizmetlerin dağılışındaki rolü, hem çevre yerleşmelerin karayoluna bağlı gelişimine, hem de ana kentle fiziki ve fonksiyonel anlamda iç içe girmiş banliyölerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

İskenderun ile Reyhanlı karayolu çevresinde sanayi ve hizmetlere dönük fonksiyonların geliştiği banliyölere karşın, kentin güneyindeki Harbiye ve çevresi ise daha çok eğlence, rekreasyon ve turizm faaliyetlerine dönük fonksiyonların ön plana çıktığı banliyö özelliği gösterir. Otel ve restoranların yoğun olduğu bu yerler ile Antakya arasında gün içerisinde iki yönlü bir nüfus hareketi gözlenir. Çalışma ve iş alanlarına bağlı olarak gün içerisinde Harbiye ve çevresinden Antakya'ya geliş-gidiş yapan nüfusa ek olarak, çalışma saatleri dışında önemli bir nüfus kitlesinin eğlenmek amacıyla Harbiye'ye gider. Bu yönüyle günümüzde Harbiye Antakya'nın rekreasyon ve turizm fonksiyonu üstlenmiş banliyösü konumundadır (Fotoğraf 5).



Fotoğraf 5: Antakya'nın rekreasyon ve turizm banliyösü Harbiye'den görünüş.

Tablo 2: Antakya Çevresinde Nüfusu 2000 ve Üzerinde Olan Belli Başlı Banliyöler (2010).

Yerleşme	Nüfusu	Yerleşme	Nüfusu
A.Okçular	3735	Orhanlı	2123
Dursunlu	6695	Subaşı	3750
K.Dalyan	9031	Toygarlı	3074
Maşuklu	4882	Turunçlu	4274
Narlıca	14123	Serinyol	16753
Harbiye	24706	Anayazı	2244
Gümüşgöze	4553	Derince	3106
Çekmece	17649	Dikmece	2266
Ekinci	6744	Karaali	3331
Güzelburç	6332	Ovakent	6815
Günyazı	2622	Değirmenyolu	2058
Kuzeytepe	6190	Karlısu	3880
Odabaşı	11518	B.Dalyan	2131
Banliyöler Toplamı			**174.585**
Antakya			213.581
Genel Toplam			**388.166**

Kaynak: TÜİK, ADNKS verilerinden

Günümüzde Antakya çevresinde dolmuş sefer sıklığı 2-7 dk. olan, fiziki ve fonksiyonel anlamda banliyö özelliği gösteren nüfusu 2000 ve üzerinde 26 yerleşmeden söz edilebilir. Bunların yaklaşık %60'ı 2 ile 5 bin arasında bir nüfusa sahipken, %20'si 5 ile 10 bin, %20'si de 10 ile 20 bin arasında nüfusa sahiptir. Harbiye 25 bine yaklaşan nüfusuyla bunların en büyüğüdür (Tablo 2).

2010 yılı itibariyle nüfusu 2000 ve üzerindeki banliyöleriyle birlikte Antakya'da yaklaşık 390 bin nüfus yaşamaktadır. Daha küçük yerleşmelerle birlikte değerlendirildiğinde nüfusun 450 bine yaklaştığı gözlenir. Bu şekliyle bir bütün olarak kıyaslandığında Malatya ve Kahramanmaraş gibi nüfusu 400 bine ulaşmış kentlerle aynı seviyededir. Elazığ, Manisa, Sivas gibi kentler ile Erzurum gibi büyükşehir statüsündeki bazı kentlerden de büyüktür.

4- Banliyölerin Genel Özellikleri ve Ana Kentle Olan İlişkileri

Öncelikle sınırlarını ve özelliklerini belirlemeye çalıştığımız Antakya ve İskenderun-Dörtyol çevresindeki banliyöleşme, sebepleri ve gelişimi yönüyle bugünkü anlamda metropol kentlerin çevresindekilerden daha farklıdır. Elit kesiminin kentin olumsuzluklarından uzaklaşmak amacıyla kent çevresine yönelmesiyle ortaya çıkmamıştır. Bu tanıma uygun bazı yerler olsa da, sınırlı düzeydedir. Zira yöredeki banliyöleşme nüfusu 200 bini geçmiş merkezlerdeki sanayi, ticari faaliyetler ile konutların çevreye dağılışına ilaveten gelişen ulaşım sistemlerinin yerleşmeler üzerindeki etkisinin bir sonucudur. Ulaşım

sistemlerindeki gelişim sanayi ve ticari aktivitelerin merkez kentlerin dışına çıkmasına yol açtığı gibi, yerleşmeler arasındaki ilişkilerin derecesini de belirlemiştir.

Araştırma sahasındaki banliyöleşme gelişmiş ülkelerde görülenlerden çok, gelişmekte olanlarla benzerlik gösterir. Gelişmekte olan ülkelerde belirgin bir fonksiyonel arazi kullanımından söz edilememesi temel farkı oluşturmaktadır. Nitekim bu kaotik kentsel yapı hem Antakya, hem de İskenderun-Dörtyol çevresinde tespit edilmiştir. Burada planlı bir fonksiyonel arazi kullanımından söz edilemez. Konutlarla sanayi ve diğer iş alanları arasında sınırları tayin etmek mümkün değildir. Bu nedenle iç içe girmiş, kaotik bir kentsel görünüm arz etmektedir. Yer yer köylerin de bulunduğu sahada sanayi, ticari ve diğer hizmet alanları tarım alanlarıyla kesintiye uğramıştır.

Banliyöler anakentlerin gidip-gelme zonunu oluştururlar. Bu bağlamda ikamet eden nüfusun önemli bir kesimi günü çalışmak ya da hizmetlerden yararlanmak üzere anakent merkezinde geçirmekte çalışma saatleri sona erince de geri dönmektedir. Günlük nüfus hareketi esnafı da kapsaması nedeniyle sadece ücretli çalışanlarla sınırlı olmadığı gibi, tek yönlü de değildir (Çetin, 2010:194). Benzer şekilde çalışma saatlerinde kentten çevreye, çalışma saatleri dışında ise çevreden kente doğru ikinci bir nüfus hareketinden söz edilebilir. Kent içi otobüs güzergâhlarına dâhil olmalarıyla birlikte kente rastgele ve günlük ziyaretler oldukça sıktır. Merkez ile çevre arasındaki günlük gidip-gelme zonu çift yönlü bir karakter göstermektedir. Dolayısıyla merkezler ile banliyöler arasında adeta sarkaç ulaşımına[8] benzer bir modelin ortaya çıktığı söylenebilir. Bu hem Antakya, hem de İskenderun'un gündüz nüfusu ile gece nüfusu arasında farkın oluşmasında etkili olmuştur. Daha önce yapılan çalışmalarda Antakya'da bu fark yaklaşık 100 bini aştığı sonucuna ulaşılmıştır (Çetin, 2010:194). Buna göre araştırma sahasında banliyölerin sınırlarıyla dolmuş sefer sıklığı arasında belirgin bir ilişkiden söz edilebilir. Yapılan tespitlere göre; İskenderun-Dörtyol çevresinde dolmuşların 4-10 dk. aralıklarla sefer yaptığı saha banliyölerin genel sınırlarıyla örtüşürken, Antakya çevresinde ise dolmuşların 2-7 dk. aralıklarla sefer yaptığı saha banliyö sınırıyla örtüşmektedir.

Banliyöler resmi boyutuyla olmasa da, pratikte ana kentlerin mücavir alanları (iskân sahası) içerisindedir. Nitekim İskenderun çevresinde Denizciler, Sarıseki, Bekbele, Karaağaç ile yine Antakya çevresinde Odabaşı, Çekmece, Küçük Dalyan, Güzelburç gibi yerleşmeler kentin iskân sahasına dâhil olmuştur (Fotoğraf 6). Buna karşın beledi hizmetler yönüyle bağımsız, yani parçalı bir yerel yönetim yapısı çok sayıda sorunun temelini oluşturmaktadır.

Bütün bunların yanında üzerinde durulması gereken diğer bir konu araştırma sahasındaki suburban kentsel peyzajın hukuki yönüdür. Ülkemizde benzer özellikler gösteren kentsel yapılar 5393[9] sayılı kanunun 8. maddesiyle düzenlenmeye çalışılmıştır.

---

[8] Sarkaç Ulaşımı (Pendel Verkehr) özellikle faal nüfusun ikametgâhla işyeri, işyeri ile ikametgah arasındaki gidiş gelişini ifade etmektedir (Tolun-Denker, 1976:40-42).

[9] 5393 sayılı kanun, 8. madde: Belde, köy veya bunların bazı kısımlarının bir başka beldeye katılabilmesi için bu yerlerin meskûn sahalarının katılınacak beldenin meskûn sahasına uzaklığı 5.000 metreden fazla olamaz. Bir belde veya köyün veya bunların bazı kısımlarının meskûn sahasının, komşu bir beldenin meskûn sahası ile birleşmesi veya bu sahalar arasındaki mesafenin 5.000 metrenin altına düşmesi ve

Buna göre kent sınırlarına 5 km mesafede bulunan yerleşmelerin ana kente dâhil olması öngörülmüştür. Bu kanuna göre yapılacak olası bir düzenlemede Antakya çevresinde yaklaşık 25 yerleşme İskenderun-Dörtyol çevresinde ise 23 yerleşmenin idari anlamda bu kentlere dâhil olması söz konusudur. Olası durum uygulamaya konulsa Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi 2010 yılı verilerine bu yerleşmelerle birlikte Antakya 318 bin, İskenderun 266 bin, Dörtyol ise 135 bin nüfuslu bir kent konumuna geleceklerdir.



Fotoğraf 6: Antakya'yla bütünleşmiş Odabaşı'ndan bir görünüş.

Sonuç ve Öneriler

Çalışmanın tamamı göz önüne alındığında günümüzde Antakya, İskenderun-Dörtyol çevresinde suburban karakterli hızlı kentleşmeden söz edilebilir. Sanayi ve genel hizmetlere yönelik faaliyet alanlarının dağılışı suburbanizasyonun temelini oluştururken, mevcut yerleşmeler yeniden şekillenmiştir. Büyük oranda ana kente bağımlı olan bu yerleşmeler, bazı kentsel fonksiyonları da üstlenmişlerdir. Bu fonksiyonlar doğrultusunda anakentin de banliyölere bağımlılığı söz konusudur. Böylece araştırma sahasında aralarında kompleks ilişkilerin olduğu yerleşme örüntüsünden bahsetmek mümkündür. Bütün bunların doğal bir sonucu olarak yerleşmeleri şekillendiren ilişkilerin çözümlenmesi, kentlere yönelik olası planlamalar açısından önem arz etmektedir.

---

buralarda oturan seçmenlerin yarısından bir fazlasının komşu beldeye katılmak için başvurması hâlinde, katılınacak belde sakinlerinin oylarına başvurulmaksızın, katılmak isteyen köy veya belde veya bunların kısımlarında başvuruya ilişkin oylama yapılır (**www.mahalli-idareler.gov.tr**).

Hatay'da kentsel sorunların bilhassa Antakya, İskenderun gibi merkezlerin çevresinde yoğunlaşması, ilin büyük kentleri olmalarının ötesinde ana kentle banliyöler arasındaki eşgüdümden yoksun yerel yönetimle ilgilidir. Diğer bölümlerde ayrıntılarıyla ele alındığı gibi morfolojik yapıdan, fonksiyonel özelliklere kadar hemen her alanda içi içe olan bu yerleşmelerdeki farklı idari yapı, plan ve uygulamalarda uyumsuzluğu beraberinde getirmektedir. Zira bu durum gelişmiş fonksiyonel arazi kullanımına engel teşkil etmekte ve dolayısıyla ulaşımdan, yapılaşmaya kadar birçok alanda sorun olarak kendini hissettirmektedir. Özellikle hızlı büyüme kaydeden bu alanlarda sağlık, eğitim ve diğer hizmet birimleriyle sanayi ve ikamet alanları kaotik bir şekilde iç içe geçmiş durumdadır.

Merkez ile banliyöler arasında bağlantı sağlayan karayollarında insan, mal ve hizmet ulaşımının yoğunluğu nedeniyle sorunlu bir trafik akışı görülmektedir. Ayrıca ulaşım hatlarının önemli bir bölümünün meskûn alan içerisinde devam etmesi sorunu daha da büyütmektedir.

Alt yapı, örneğin kanalizasyon sistemi (arıtma tesisiyle birlikte) su, ulaşım, organize sanayi bölgelerinin kurulması gibi konularda bu kentsel alan bir bütün olarak ele alınmalı ve planlanmalıdır. Aksi taktirde birbirinden çoğu zaman habersiz yatırımların, kaynak israfına sebep olması bir tarafa, şehirsel alt yapı sorunlarını çözmesi mümkün değildir. Zaten bu anlayış, geçmişte yarar getirmemiş olup, mevcut şartlar sürdürülürse gelecekte de yarar sağlamayacak, hatta kentsel sorunun bizzat kendisi olacaktır.

Sonuç olarak Antakya ve İskenderun merkez alınarak idari anlamda gerçekleştirilecek düzenlemeler, birimler arasındaki eşgüdümsüzlük ve yetersiz planlamalardan kaynaklanan bazı sorunların çözümünde etkili olacaktır. Ancak olası planlamalar öncesinde yerleşmeler arasındaki ilişkilerin yapısını ve derecesini (fonksiyonları yönüyle) belirleyen çalışmaların yapılması bölgedeki kentleşme kadar, tarım, sanayi ve ticaret hayatı için de önemlidir. Aksi takdirde çarpık bir kentleşme devam ettiği gibi, kıyı ve Amik ovalarındaki birinci derece tarım alanlarının işgali sürecektir.

KAYNAKÇA

Aliağaoğlu, A., Uğur, A., 2010, Şehir Coğrafyası. Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

Beaujeu-Garnier, J., Chabot, G., 1971, Urban Geography. Longman Group Ltd, London.

Bekdemir, Ü., 2007, Karadeniz Kıyı Kentleri (Samsun Hopa Arası), Çizgi Kitabevi, Konya.

Bulut, Y., Korkmaz, H., 2008, (Edit. F.N. Genç, vd.) 5393 Sayılı Belediye Yasası Çerçevesinde Antakya Kentsel Alanının İrdelenmesi. Gazi Kitabevi, s.123-141, Ankara.

Çalışkan, V., 2003, "Amik Ovası ve Amik Gölü:Bir Sulak Alanı Kurutma Deneyiminin Günümüze Ulaşan Etkileri" Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:41, s:97-125, İstanbul.

Çetin, B., 2010, Antakya (Hatay) Nüfusunun 1940-2008 Yılları Arasındaki Gelişimi ve Temel Özellikleri. Hatay Araştırmaları I, Antakya Belediyesi, Pegem Yayınları, s:179-225)

DİE. 1940-2000 Genel Nüfus Sayımı sonuçları. Ankara.

DİE., 2005, 2000 Genel Nüfus Sayımı Göç İstatistikleri. Ankara.

Darkot, B., 1967, "Şehir Ayrımında Nüfus Sayısı ve Fonksiyon Kriteri". İstanbul Üniv. Coğr. Enst. Derg. Sayı:17, s:1-9, İstanbul.

DİE., 2000, Genel Nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri Hatay, Ankara.

Doğanay, H., 1983, Erzurum'un Kentsel Fonksiyonları ve Başlıca Planlama Sorunları. Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü (Doçentlik Tezi), Erzurum.

Gök, Y., 2000, "Çevre Yollarının Erzurum Peyzajına Etkileri" Türk Coğrafya Dergisi, sayı:35, s:155-172, İstanbul.

Göney, S., 1995, Şehir Coğrafyası I, Yerleşme Coğrafyası. Cilt:1. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Yayınları, No:91, İstanbul.

Karaboran, H.H., 1987, "İslahiye ve Hassa'da Şehirsel Fonksiyonlar Açısından Nüfusun Gelişmesi-Dağılışı ve Şehirleşme Hareketleri." Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:1, Sayı:1, s:95-129, Elazığ.

Karaboran, H.H., 1989, "Şehir Coğrafyası ve Şehirsel Fonksiyonlar." Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:3, Sayı:1, s:81-118, Elazığ.

Karaboran, H.H., 1990, "Merkezi Yer Olarak İslahiye ve Hassa (Bir Yerleşme Coğrafyası Araştırması." Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:4, Sayı:2, s:145-158, Elazığ.

Koca, H., 2005, Kuruluşu Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri Yönünden Dörtyol Şehri. Aktif Yayınevi, İstanbul.

Kocaman, S., Zaman, S., Kara, F., Keçeli, A., 2009, "Erzurum Kentinde Gecekondu Önleme ve Kentsel Dönüşüm Çalışmaları" Marmara

Coğrafya Dergisi, Sayı:18-9, s:179-210, www.marmaracografya.com.

Koday, S., 1998, "İskenderun Limanı". Türk Coğrafya Dergisi Sayı:33, s:211-235, İstanbul.

Köse, A., 1996, Fonksiyonel Özellikleri Yönünden İvrindi. Atatürk Üniversitesi Yay. No: 831, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay. No: 74, Araştırma Serisi No: 16, Erzurum.

Özgür, E,M., 1996, "Yeni İlçe Merkezlerimizin Fonksiyonel Bakımdan Gösterdiği Özellikler" Ankara Üniv. DTCF., Coğrafya Araştırmaları Dergisi, Sayı:12, s:25-32, Ankara.

Özçağlar, A., 1997, Türkiye'de Belediye Örgütlü Yerleşmeler (Kasabalar-Şehirler). Ekol Yayınevi, Ankara.

Mumford, L., (Çev. Gürol Koca ve Tamer Tosun) 2007, Tarih Boyunca Kent (Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Şahin, İ,F., 2006, Erzin İlçesi'nin Coğrafyası. Aktif Yayınevi, İstanbul.

Şahin, İ,F., 2007, "Belen Geçidi'nde Coğrafi Gözlemler." Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:17, s:65-86, Konya.

Temiz, F,M., 2002, XIX. Yüzyıl ve Sonrasında Antakya'nın Kentsel Mekan Oluşumunda Meydana Gelen Değişiklikler ve Kurtuluş Caddesi. Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), Van.

Tolun-Denker, B., 1976, Şehir İçi Arazi Kullanılışı Gelibolu, Malkara ve Babaeski'de Örnek Araştırmalar. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayın No:2054, İstanbul.

Tümertekin, E., 1973, Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsel Fonksiyonlar. İst. Üniv. Yay. No: 1840, Coğ. Enst. Yay. No: 72, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N., 2009, Beşeri Coğrafya, İnsan, Kültür, Mekan. Çantay Kitabevi, İstanbul.

Türkmen, A,F., 1937, Mufassal Hatay. Cilt I, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.

Yazıcı, H., 1996, "Şehir Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Bayburt." Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 30, s. 189-219, İstanbul.

Yazıcı, H., Özdemir, Ü., Sever, R., 2000, "Yıldızkent (Erzurum-Yenişehir Beldesi) Şehirsel Alan ve Başlıca Sorunları" Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:35, s:123-138, İstanbul.

Yücel, T., 1961, "Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri." Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:21, s:31-45, İstanbul.

Yüceşahin, M., M.,Bayar, R., Özgür, M., E., 2004, "Türkiye'de Şehirleşmenin Mekansal Dağılışı ve Değişimi." DTCF Coğrafi Bilimler Dergisi, Cilt:2, Sayı:1, s:41-55, Ankara

www.mahalliidareler.gov.tr/Kanunlar/5393_sayili_belediye_kanunu.doc (25.02.2011).

http://www.google.com/earth/download/ge/agree.html (09.11.2011).

www.marmaracografya.com (05.04.2011)