

## SANAYİ VE ULAŞIM FONKSİYONLARINA BAĞLI GELİŞEN BİR ŞEHİR: NİZİP

A City Which is Developed by Industry and Transport Functions: Nizip

Yrd. Doç. Dr. M. Emin SÖNMEZ\*

Dr. Zafer BAŞKAYA\*



### Özet

*Geçmişte, daha çok çevre şartlarının etkisinde gelişen şehirler, günümüzde sanayi ve ticari faaliyetler neticesinde daha hızlı gelişmekte ve muazzam büyüklüklere ulaşmaktadır. Bu yerleşmelerin büyük çoğunluğu ise buldukları lokasyonun sağladığı avantajlar sayesinde gelişmektedir. Nitekim eski ulaşım ve ticaret yolları üzerinde bulunan yerleşmeler, ulaşım güzergâhlarından önemli bir değişiklik olmadığı sürece önemlerini korumakta ve zamanla değişik fonksiyonel özelliklerle nüfuslarını ve yerleşim sahasını genişletmektedirler. Bunun aksi de mümkün olabilmektedir.*

*Geçmişte ipek yolu üzerinde önemli bir konumda olan Nizip, günümüzde E-90 şehirlerarası karayolunun etkisiyle önemini daha da artırmıştır. Ulaşım güzergâhında olması yol boyu dinlenme tesisleri, lokantalar ve tamir atölyelerinin artmasını sağladığı gibi şehrin yol boyuna doğru kaymasına zemin hazırlamıştır. Çevredeki alanların tarıma elverişli olması zeytin ve antep fıstığı gibi ürünlerin tarımını önemli kılmıştır. Bilindiği gibi çoğu şehir yerleşmesinde sanayi faaliyetlerinin temelini tarım oluşturmaktadır. Çevresinde tarımsal faaliyetlerin yoğun olduğu yerleşmelerde tarımda dayalı sanayi faaliyetleri önem kazanır. Nizip şehrinde de özellikle zeytinyağı fabrikaları olmak üzere zeytin, antep fıstığı ve pamuğa dayalı sanayi faaliyetleri gelişme göstermiştir.*

*Şehrin tarım alanlarına doğru genişlemesi, tarım alanlarının bir kısmını işgal ettiği gibi gelecekte de tarımsal üretimin azalmasına ve tarıma dayalı sanayi faaliyetlerinde kapasite kullanım oranlarını düşmesine ya da bazılarını kapanmasına yol açabilir.*

*Bu çalışmada Nizip şehrinin tarihsel süreçte önemi, şehrin alansal gelişimi, şehrin gelişiminde ulaşım ve sanayi faaliyetlerinin önemi incelenmiştir.*

\* Kilis 7 Aralık Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü.

*Tarım alanlarının daralması ile oluşacak çevresel ve ekonomik sorunlara dikkat çekilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Nizip, Şehirleşme, Şehirselleşmeler, Ulaşım, Sanayi*

#### **Abstract**

*In the past, the cities which developed more under the influence of the environmental conditions, nowadays they are developing more quickly thanks to the industrial and commercial activities and reaching enormous size. The majority of these settlements are developing thanks to the advantages of the location in which they settle. As a result the settlements that settle on the old transport and trade routes maintain their importance, unless there is a grade change and in time and they expand their settlements and population with different functional properties. Opposite of this is also possible.*

*Nizip, which had a prominent position on the silk road, has increased its importance more with the effect of the E-90 into-city highway. Being on the transportation route not only has provided it services areas and restaurants and repairing workshops but also it has prepared a reason to expand the city during the highway. Having favorable agriculture areas on the neighborhood has made the products such as olive's and pistachios' agriculture important. As it is known, agriculture constitutes the Fundamentals of industrial activities for the settlement of most cities.*

*Agro- based industry activities come into prominence around the settlements where agriculture is very intensive. Also in Nizip city, especially olive oil factories and olive, pistachios and cotton based industrial activities indicate advance.*

*Expanding of the city towards the agriculture fields may cause reduction in agricultural production and decline the rate of agro-based industrial activity capacity or bring about closing some of them in the future with this occupation into agricultural fields.*

*In this study it has been investigated the importance of Nizip city in historical process, the city' spatial development and transport and the importance of industrial activities. it has been focused on the agricultural areas, environmental and economic problems that occur with narrowing of agricultural areas.*

**Key words:** *Nizip, Urbanizations, Urban functions, Transportation, Industry*

## **Giriş**

Farklı fonksiyonlara sahip, yoğun nüfuslu alanları ifade eden şehirler, yerleşik hayata geçen toplulukların inşa ettikleri beşeri mekânlardır. Yaklaşık beş bin yıldan beri var olan ve Sanayi Devrimi ile muazzam büyüklüklere erişen şehirler, daima, medeniyetin merkezi olmuş ve çevresinin gelişimine büyük katkıda bulunmuştur (Tümertekin & Özgüç, 2009: 396). Bunun yanı sıra çevrelerinde bulunan tabii ve beşeri kaynaklara sıkıca bağlı olan şehirlerin (Göney, 1995: 5) gelişmeleri de büyük oranda bu kaynakların etkisi altında gerçekleşmektedir. İklim, bitki örtüsü, topografya, su ve toprak kaynaklarının, özellikle ilk şehirlerin ortaya çıkışında büyük etkiye sahip oldukları bilinmekte ve günümüzde de şehirlerin ortaya çıkışında veya gelişiminde etkili olmaya devam etmektedirler. Bu çevresel faktörlerin yanında, değişen sosyal ve ekonomik koşullarla beraber, ulaşım, sanayi, ticaret, sosyal, ekonomik ve kültürel faktörler, günümüzde şehirleşme üzerinde daha yoğun etkiye sahip olmakta ve mega kentlerin ortaya çıkışını sağlamaktadır. Çalışmaya konu olan Nizip şehri de, her ne kadar yerleşme tarihi eskiye gitse de, büyük oranda yeni iş kolları ve ulaşım fonksiyonlarının sağladığı avantajlarla büyümektedir.

Yerleşmelerin gelişmesine zemin hazırlayan coğrafi çevre faktörlerinin analiz edilmesi ve çözüm önerileri getirilmesi, belli sorunların giderilmesi yönünde planlama kararlarının uygulanabilirliğini olumlu yönde etkilemektedir (Başkaya, 2011: 135). Bu bağlamda yapılan çalışmada Nizip şehrinin gelişiminde etkili olan faktörler incelenerek, gelişimde özellikle etkili olan sanayi ve ulaşım fonksiyonlarına dikkat çekilmiştir.

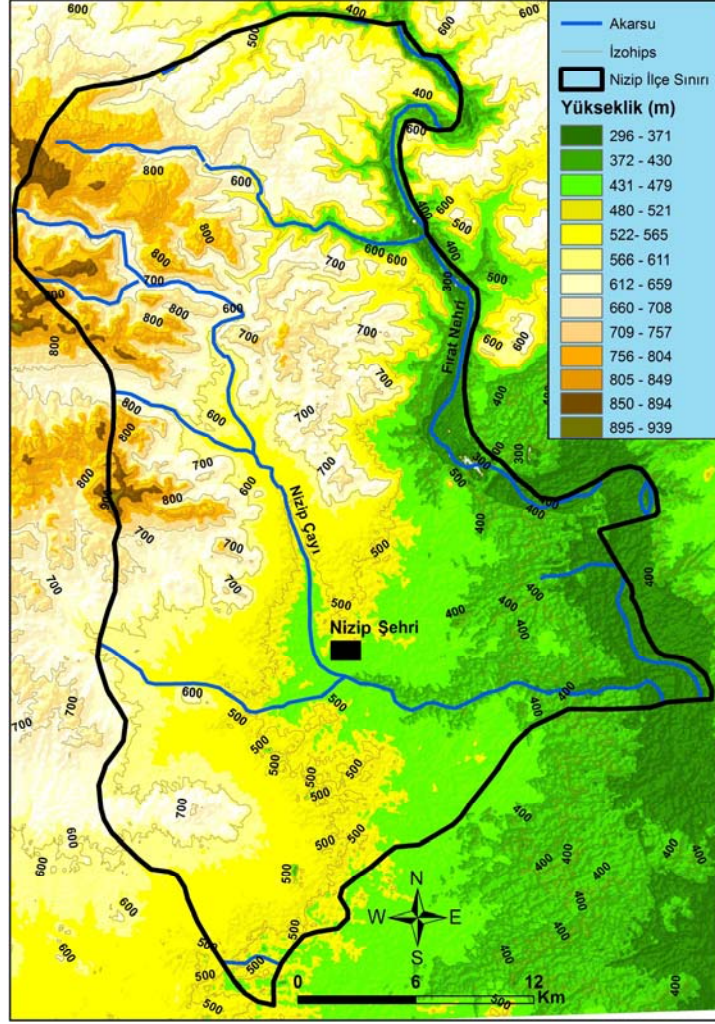
Gaziantep gibi büyük bir sanayi kentine olan yakınlığının yanı sıra, doğu-batı arasındaki kara ve demiryolu güzergâhı üzerinde bulunması, Nizip'te sanayi ve ticari faaliyetlerin gelişimini sağlamıştır. Dolayısıyla bu çalışmada Nizip'te şehrin nüfus ve alansal gelişimi ile şehrin gelişiminde en büyük paya sahip olan sanayi ve ulaşım fonksiyonları değerlendirilecektir. TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) verileri kullanılarak şehrin nüfus gelişimi, nüfusun faaliyet kollarına göre dağılımı belirlenmiş, 1985,2000 ve 2010 yıllarına ait Landsat uydu görüntülerinin kullanılmasıyla da şehrin alansal büyümesi izlenmiştir. Nizip Belediyesi'nden şehrin hâlihazır planı alınmış ve bu plan ArcGIS 10.x ortamında sayısallaştırılarak Nizip şehrinin fonksiyonel alanlarını gösterir haritaları oluşturulmuştur. Bu haritalarda karışıklığa mahal vermemek için şehrin çekirdek kısmı (plansız kısım), şehrin yeni gelişim alanları (imar planlı kısım) ve şehrin konutlar dışındaki fonksiyon alanlarını gösterecek şekilde 3 tane harita üretilmiştir. Arazi çalışmalarıyla desteklenen bu haritalar, yorumlanarak şehrin fonksiyon alanları ortaya konulmuştur.

Gaziantep şehrinin yaklaşık 45 km doğusunda yer alan Nizip şehri, Türkiye'nin batısı ile doğusunu bağlayan ve en işlek yollarından olan, Adana-Gaziantep-Şanlıurfa karayolu üzerinde yer almaktadır. Bu karayolu, Doğu Anadolu'dan Van, Bitlis, Hakkâri ile Güneydoğu Anadolu Bölgesindeki tüm araçların geçiş güzergâhıdır. Kuzeyinde Yavuzeli, doğusunda Birecik, batısında Gaziantep ve güneyinde Karkamış ile Oğuzeli yerleşmeleri bulunmaktadır (Şekil 1). Bugünkü yerleşme dâhilinde yaklaşık 8 km<sup>2</sup> alan kaplayan Nizip şehrinin deniz seviyesinden yükseltisi ise 530 m civarındadır.



**Şekil 1:** Çalışma Sahasının Lokasyon Haritası.

Gaziantep Platosu üzerinde, Nizip Çayı kenarında kurulmuş olan şehir, 430-480 m yükselti aralığında yer almaktadır. Şehrin doğusunda, Fırat nehri civarında yükselti değerleri 295 m seviyelerine kadar düşerken, şehrin kuzeydoğusunda 940 m civarlarına kadar yükselmektedir (Şekil 2). Nizip şehri ve yakın çevresinin üzerinde bulunduğu Gaziantep Platosu, Fırat nehri ve kolları tarafından aşındırılmış dolayısıyla yer yer irili ufaklı vadilerle kesintiye uğramaktadır. Nitekim Nizip şehri de başlangıçta Fırat Nehrinin bir kolu olan Nizip Çayı vadisinin doğusuna kurulmuştur. Günümüzde şehrin hızla nüfuslanması, şehrin Nizip Çayının batı ve kaynak kısmına doğru kaymasına neden olmuştur.



Şekil 2: Çalışma sahsının fiziki coğrafya haritası.

### Yerleşme Tarihi

Nizip yöresi, günümüzde olduğu gibi tarih öncesi dönemlerde de insanlar için önemli bir yerleşim yeri olmuştur. Belkıs çayı kenarındaki mağaralar ve ilk yerleşme yerlerinin kalıntıları olan höyükler, bölgeyi bir oya gibi bezemiştir. Burada bulunan mağaralar Paleolitik devir insanları için önemli yerleşim alanları olmuştur. Bu tür yerleşmelerin varlığı Nizip'te yerleşme tarihinin çok eski olduğunu kanıtlamaktadır (Anonymous, 2011: 5). Nitekim Nizip ve yakın çevresinde yapılan çalışmalar sonucunda Paleolitik devrine ait taştan yontulmuş birçok el baltası, kesici ve kazıcıya rastlanmıştır

(Yılmaz, 1973: 6). Yöre her ne kadar Paleolitik devirden beri yerleşim alanı olarak kullanılmışsa da asıl olarak taş ve madenin aynı zamanda kullanıldığı Kalkolitik devirde yerleşim yeri sayısı oldukça artmıştır. Cabahöyük, Horum ve Turlu “Şehzade” höyük bunların belli başlılarındandır. Nizip yöresinde farklı devirlere ait birçok höyük bulunmakla beraber bunların büyük kısmı tarım alanları, taş ocakları ve yerleşmeler tarafından tahrip edilmiştir (Tay, 2011). Çalışma sahası ve yakın çevresi MÖ. II. bin yıldan itibaren Hititlerin egemenlik alanı içinde kalırken, zaman zaman güçlenen Asur, Mitani, Muşki (Frigler) ve Persler sırasıyla bölgeyi hâkimiyetleri altına almıştır (Lloyd, 2007). 1985 yılına kadar Nizip’e bağlı bir bucak olan Karkamış, MÖ. XIV-VII. yüzyılları arasındaki dönemde Hititlere bağlı bir şehir devleti olup, yöredeki en önemli siyasi güç konumundadır (Sönmez, 2011). Dolayısıyla Nizip ve çevresi bu dönemde Karkamış şehir devleti ve dolaylı olarak da Hititlerin egemenliğinde kalmıştır.

Çalışma sahası ve yakın çevresi daha sonraları MÖ. VII. yüzyılın sonlarına doğru önce Roma İmparatorluğunun ve daha sonra MÖ. VI. yüzyılın sonlarında da (MÖ. 545) Med Krallığının egemenliği altına girmiştir. Büyük İskender’in Anadolu’yu fethinden sonra ise Kommagene Krallığının sınırları içinde kalmıştır (Yılmaz, 1973: 11). Nizip’in bu dönemden sonraki tarihi çok daha detaylandırılabilir. Her ne kadar bugünkü Nizip yerleşmesinin bulunduğu alanda olmasa da, Nizip’in 10 km kadar doğusundaki Zeugma antik kenti Nizip ile özdeşleşmiş durumdadır. Yerleşme tarihi eski olan bu kentten Strabon, Plinius ve birçok antik yazar bahsetmiştir. Büyük İskender’in generallerinden I. Selevkos Nikator, MÖ. 300’de, kendi adıyla Fırat’ın adını birleştirerek Selevkeia Euphrates ismiyle bir kent kurmuştur. Bu kentin karşısına da eşi Apameia’nın adıyla ikinci bir kent kurarak, bu ikiz kenti bir köprüyle birbirine bağlamıştır (Tmo, 2011: 1). Sönmez (2011)’e göre bu köprüünün kurulmasıyla ticaret yolları da Karkamış’tan kuzeye kaymış, Zeugma’nın ticari ve stratejik konumu önem kazanmıştır. Bu yeni gelişmeler Zeugma antik kentinin ticari faaliyetlerle hızla büyümesine, buna karşılık Karkamış antik şehrinin ise gerileyip, unutulup gitmesine önemli etki yapmıştır (Sönmez, 2011). Gerçekten de Zeugma’da bulunan 200 bine yakın mühür, Zeugma agorasında yapılan ticari faaliyetlerin yoğunluğunu göstermektedir. Yaklaşık 40 yıl Kommagene’nin dört büyük şehrinden biri olan ve MÖ. 31’den itibaren tamamıyla Roma’ya bağlı olan kentin adı da, geçit köprü anlamına gelen Zeugma olarak değiştirilmiştir. Roma döneminde kent en zengin dönemini yaşamıştır.

MS. 256 yılında Sasani kralı Şapur I, Zeugma’yı ele geçirerek yakıp yıkmış, şehir daha sonra bir depremle alt üst olmuştur. Bu tarihten sonra artık Zeugma bir daha kendini toparlayamamış ve eski ihtişamına ulaşamamıştır (Tmo, 2011). MS. 540 yılında Bizansların kontrolünden Perslerin denetimine giren Nizip ve yakın çevresi, M.S. VI. yüzyıl sonlarında tekrar Bizanslar tarafından alınmıştır. Nizip’in de içinde bulunduğu bölge, M.S. 638 yılında Araplar tarafından alınarak İslam ordularının denetimine girmiştir. Uzun süre İslam orduları denetiminde kalan yöre, MS. X. Yüzyılda Hamdaniler’in ve daha sonra da Fatimiler’in egemenliğinde kalmıştır. 1084 yılından sonra Nizip, kendiliğinden Anadolu Selçuklu Devleti’nin egemenliğine katılmıştır. Bu tarihten sonra bir iki defa kısa süreliğine Bizans kontrolüne girmiş ve 1187 yılında Eyyubiler tarafından alınmıştır. Memluk sultanı Baybars tarafından 1275 tarihinde Memluk topraklarına katılmış olan Nizip, bundan sonraki dönemde Dulkadir-oğulları beyliğinin sınırları içinde kalmıştır (Yılmaz, 1973: 11-14).

Nizip tarih boyunca taşıdığı coğrafi özellik nedeniyle uygarlıkların uğrak merkezi olmuştur. Bundan bin yıl kadar önce çeşitli devletlerin (Tolunoğlu, Selçuklular, Eyyubiler, Memlükler, Dulkadiroğulları) yönetiminde Türkler tarafından yerleşim yeri olmuştur. 1517'de Yavuz Sultan Selim'in Mısır Seferi sırasında Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katılmıştır. Nizip Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında Milli Mücadele'ye katılmış ve önemli görevler üstlenmiştir. 1904 yılında Belediyelik olarak Birecik ilçesine bağlı iken, savaş sonrasında Gaziantep'e bağlanmıştır. 1926 yılında ilçe olan Nizip, gerçek kimliğini Cumhuriyet ile beraber kazanmış ve asıl gelişmesini de bu dönemde göstermiştir (Valilik, 1973: 40; Anonymous, 2011: 5).

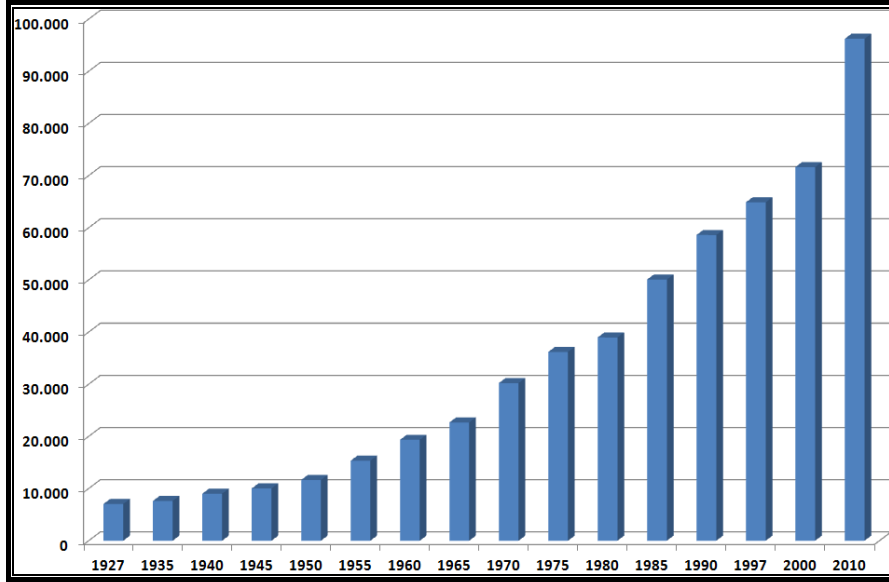
### **Şehrin Nüfus ve Alansal Gelişimi**

1926 yılında Gaziantep iline bağlı bir ilçe haline getirilen Nizip'in, cumhuriyet dönemi ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılında şehir nüfusu 7041 kişi, kentsel nüfus oranı ise % 15 ile Türkiye kentsel nüfus ortalaması olan % 24'den düşüktü. Yerleşme nüfusu bu sayım döneminden sonra sürekli bir artış gösterdiği gibi kentsel nüfus oranı da belli oranlarda yükselmiştir. 1935 yılında ‰ 10 nüfus artış hızıyla 7621'e yükselen şehir nüfusuna karşılık kentsel nüfus oranı ‰ 19'a çıkmıştır.

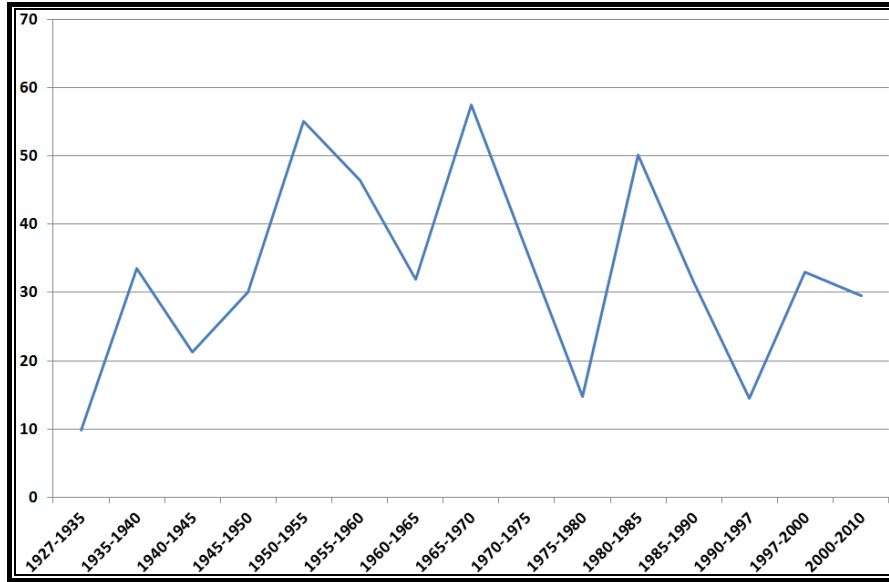
1939 yılında çıkan 2. Dünya Savaşı'yla seferberlik ilan edilen Türkiye'de 2 milyona yakın erkek nüfus silâh altına alınmıştır. 1935 yılında kentsel nüfus artış hızının % 33'e yükseldiği şehirde 1940 yılında nüfus artış hızının % 21'e düşmesi silâh altına alınan nüfusla artış hızının azaldığını kanıtlamaktadır. Nizip şehrinde 1940 yılı sayımında bu duruma rağmen nüfusun 9 binin üzerine çıktığı görülmektedir. Bu durumda kırsal nüfustan şehre göçlerin etkisini görmek mümkündür.

1945 yılında savaşın bitmesi ve seferberlik halinin kaldırılmasıyla erkek nüfus askerden geri gelmiştir. Erkek nüfusun geri dönmesi ve huzurlu bir aile ortamının gerçekleşmesiyle 1945 yılında şehir nüfusu 10.000'in üzerine çıkmış, 1950 yılında ise 11642'ye ulaşmıştır. 1945 yılında yıllık nüfus artış hızı ‰ 30,07 olarak gerçekleşen yerleşmede nüfus artış hızı 1950 yılında ‰ 55'e yükselerek, aynı sayım dönemi Türkiye ortalaması olan ‰ 22'nin 2 katından fazla bir oranda gerçekleşmiştir. 1955 yılında şehir nüfusu 15.331 olan yerleşmede kentsel nüfus oranı % 25'e ulaşmıştır. Yani artık ilçede bulunan her dört kişiden biri şehirde yaşamaktadır.

1955-1960 yılları arasındaki dönemde Türkiye'de sanayileşme atılımlarının artması, yeni ulaşım ağları kurularak ulaşım hizmetlerinin yaygınlaştırılması, sağlık hizmetlerinde önemli gelişmeler kaydedilmesi, bebek ölüm oranlarının azalması gibi sebeplerle nüfus artış hızı ‰ 29'e yükselerek en yüksek hızda gerçekleşmiştir. Bu dönemde Nizip şehrinde nüfus artış hızı ‰ 46,2 ile Türkiye ortalamasının da oldukça üzerinde seyretmiştir. 1965'te % 30'un üzerine çıkan kentsel nüfus oranı 1970'de ‰ 35,52'ye yükselirken, 1970 yılında nüfus artış oranı ‰ 57,44 ile cumhuriyet dönemindeki en yüksek seviyeye ulaşmıştır (Şekil 4).



Şekil 3: Nizip şehrinde nüfus gelişimi.



Şekil 4: Nizip şehrinin yıllık nüfus artış hızı.

Yıllık nüfus artış hızının bu seviyelere çıkmasında şehirdeki imkânların artması, yeni sanayi kuruluşlarının açılmaya başlamasının önemli etkileri görülmektedir. 1970-1975



yılları arasında kentsel nüfus artışı devam ederek, şehir nüfusu 1975 yılında 36.190'a ulaşmıştır. 1975-1980 yılları arasında yıllık nüfus artışı hızı % 15'e gerileyen yerleşmede 1980-1985 yılları arasında yıllık nüfus artışı hızlı bir yükselmeye % 50 olarak gerçekleşmiştir.

1975-1980 arasındaki siyasi karışıklıkların 1980'li yılların başlarında giderilmesiyle, 1980'den sonra tüm ülkede olduğu gibi, Nizip'te de sanayi faaliyetlerinin hız kazanması kentsel nüfus ve nüfus artış hızını tetiklemiştir. 1985 yılında yerleşme nüfusu 50 bini aşarak orta büyüklükte şehirler içerisinde nüfus bakımından önemli bir konuma gelmiştir. 1985'den sonra kentsel nüfus % 50'in üzerine çıkarak kırsal nüfus oranını geçmiştir. 1990 yılında kentsel nüfus oranı % 55'i çoktan aşmış olan şehrin nüfusu 60 bine yaklaşmıştır. Şehir nüfusu 1990'dan 2000 yılına kadar 71.629 kişiye ulaşmış, kentsel nüfus oranı ise % 65'e yaklaşmıştır. 2000-2010 yılları arasında nüfusu 96.229'a yükselerek yaklaşık 25 bin kişilik küçük bir şehir nüfusu kadar nüfusu daha bünyesine katmıştır.

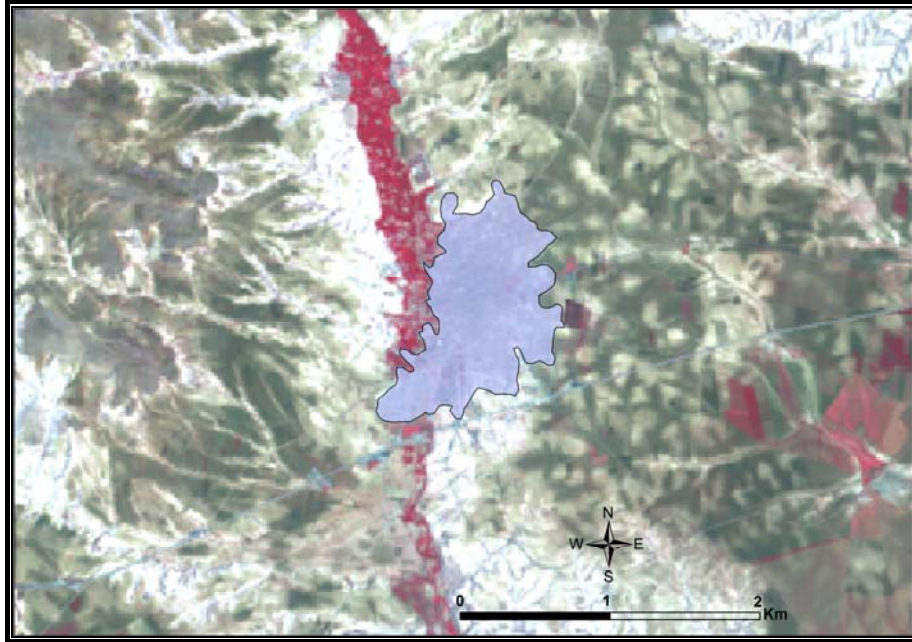
**Tablo 1:** Sayım dönemlerine göre Nizip şehir-kır nüfus ve oranları.

Yıllar	Şehir Nüfusu	Şehir Nüfusu Oranı (%)	Kır Nüfusu	Kır Nüfusu Oranı (%)
1927	7.041	14,5	41.676	85,5
1935	7.621	19	32.479	81
1940	9.009	20,3	35.343	79,7
1945	10.017	21,1	37.444	78,9
1950	11.642	21,3	42.915	78,7
1955	15.331	25	46.010	75
1960	19.336	28,3	48.977	71,7
1965	22.675	30,5	51.538	69,5
1970	30.219	35,5	54.915	64,5
1975	36.190	38,2	58.472	61,8
1980	38.967	40,4	57.400	59,6
1985	50.067	44,4	62.577	55,6
1990	58.604	55,1	47.777	44,9
1997	64.877	59,4	44.408	40,6
2000	71.629	62,3	43.414	37,7
2010	96.229	72,3	36.864	27,7

**Kaynak:** TÜİK verilerinden derlenmiştir.

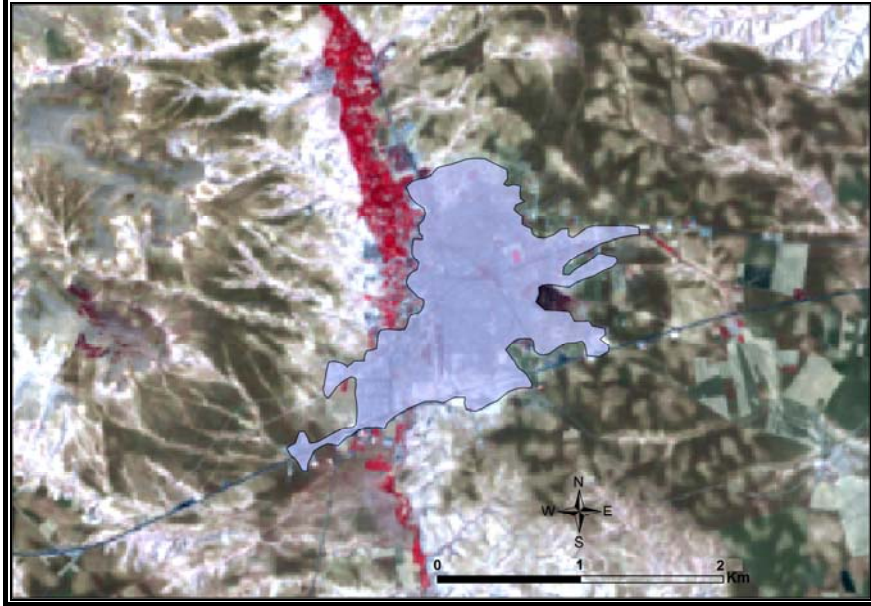
Şehirde nüfus artışı, alansal büyümeyi de beraberinde getirmiştir. Türkiye'de 1980'li yıllarda hız kazanan kırdan kente göç hareketleri Nizip'te de etkili olmuş ve şehrin hem nüfuslanması hem de alansal gelişimi de buna bağlı olarak hızlanmıştır. Şehrin coğrafi konumu sanayileşme ve ulaşım fonksiyonlarının gelişmesine olumlu katkı yapmış ve şehir Türkiye'deki diğer birçok kente göre daha hızlı büyümüştür. Ulaşım ve sanayi faaliyetlerinin kazanımları sayesinde alansal olarak da hızla büyüyen şehrin alanı 1985 yılında 3,2 km<sup>2</sup> iken, 2000 yılında 4,8 km<sup>2</sup>'ye genişlemiştir. Bu büyüme inşaat sektöründe

çalışan kişi sayısına da yansımış ve inşaat sektöründe çalışanların oranı 1990 yılına göre yaklaşık % 2 artarak % 12 seviyelerine yükselmiştir. 1990'lı yıllarda Türkiye genelinde yaşanan deprem, sel-taşkın gibi doğal afetler devletin yerleşmelerin gelişimi ve planlanmasına yönelik politikalarında da değişiklikler yapmasında etkili olmuştur. Bu durum çalışma sahasında da kendini hissettirmiş ve daha planlı ve düzenli bir kentleşme seyri başlamıştır. Nitekim bu durum, çalışma sahasının şehir içi arazi kullanımına da yansımıştır (Şekil 9). Böylece şehrin fonksiyonel alanlarında imara dayalı yapılaşma başlamış ve şehir alansal olarak daha hızlı büyümüştür. 2000 yılında 4,8 km<sup>2</sup> olan Nizip şehri, 10 yıl gibi kısa bir sürede, alansal olarak yaklaşık iki kat büyüyerek, 2010 yılında 8 km<sup>2</sup> alanın üstüne (yaklaşık 8,3 km<sup>2</sup>) çıkmıştır (Şekil 7).

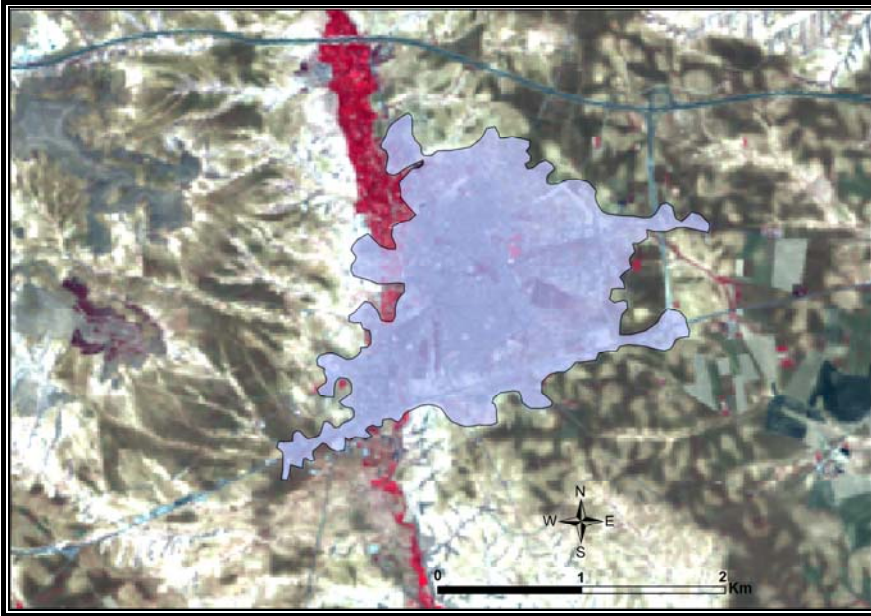


**Şekil 5:** Nizip şehrinin alansal gelişimi 1985 (Landsat TM).

Nizip'te şehrin hızla alansal büyümesi çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Özellikle yakın çevrede bulunan tarım alanları şehirleşmeye bağlı olarak sürekli daralırken, tarıma uygun olmayan yeni alanlar tarıma açılmakta ve erozyon başta olmak üzere çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Şehrin özellikle Nizip çayı ve çevresinde genişlemesi aynı zamanda Nizip çayı vadisinin amaç dışı kullanımına ve doldurulmak suretiyle daralmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda bir taraftan doğal ortam tahrip edilirken, diğer taraftan sel-taşkın, erozyon gibi sorunlar belirmektedir.



**Şekil 6:** Nizip şehrinin alansal gelişimi 2000 (Landsat TM).



**Şekil 7:** Nizip şehrinin alansal gelişimi 2010 (Landsat ETM).

### **Şehrsel Fonksiyon Alanları**

Şehrsel fonksiyon; "şehrin varlığını ve gelişmesini mümkün kılan, hayatiyeti için gerekli kaynakları sağlayan faaliyetler" (Beaugeu-Garnier ve Chabot, 1963: 105) olarak ifade edilmektedir. Konut, atölye, mağaza, okul, cami, kilise, kışla, tiyatro, sinema gibi barınma, ticari, sanayi, dini, askeri, kültürel yahut eğlence ihtiyaçlarını karşılamak üzere bir arada ve ya bir birine yakın inşa edilmiş farklı fonksiyonlara sahip yapıların meydana getirdiği alanları *şehrsel fonksiyon alanları* olarak tanımlamak mümkündür (Tanoğlu, 1969: 212). Nitekim bir yerleşmenin sahip olduğu fonksiyonlar, yerleşmenin ekonomik faaliyet alanlarını belirlediği için yerleşmenin şehir olarak kabul edilmesinde önemli bir kriter olarak da kullanılmaktadır (Avcı, 2004: 14). Nizip'te yukarıda belirtilen şehir fonksiyonlarının hepsini görmek mümkünse de, şehrin gelişiminde sanayi ve ulaşımına bağlı ticaret fonksiyonların daha fazla ön plana çıktığı görülmektedir.

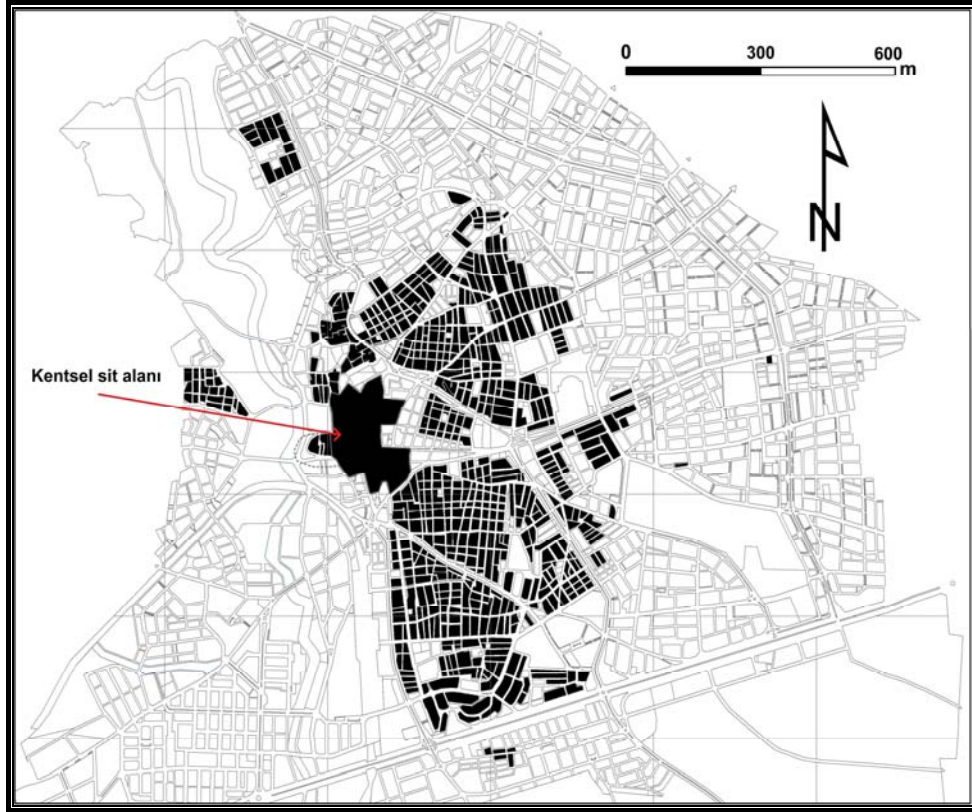
Şehrin fonksiyon alanlarının tespiti amacıyla çalışma sahasının şehir içi arazi kullanım haritaları hazırlanmıştır (Şekil 8, 9, 10). Yerleşim alanlarının geniş alan (yaklaşık %52 ) kapladığı Nizip şehrinde, sanayi (yaklaşık % 16) ve ticaret (yaklaşık % 13) alanlarının şehrin başta gelen diğer önemli fonksiyon sahalarını oluşturdukları görülmektedir. Bu alanları yaklaşık % 9 ile park ve bahçeler ve yaklaşık % 8 ile de eğitim kurumları izlemektedir. Bu faaliyet alanlarının aksine Nizip'te sağlık, idari, sosyal-kültürel ve dini alanlar ise yaklaşık % 2 gibi oldukça küçük bir alan kaplamaktadır.

Şehrin çekirdek kısmına hâkim dar sokaklarda ticari amaçlı iş yerlerinin yoğunlukta olduğu görülmektedir. Özellikle, pazar alanının da burada bulunmasının yanı sıra şehrin çekirdek kısmının eğlence ve dinlenme alanlarına da sahip olması, nüfusu buraya çekmekte ve ticari işyerlerinin buraya kaymasında etkili olmaktadır. Nitekim ticari iş yerlerinin yarıya yakını şehrin çekirdek kısmında yer almaktadır (Şekil 8). Nizip şehrinin çekirdek kısmında büyük bir sebze hali yanında genellikle, giyim, yeme-içme, ve diğer temel ihtiyaçlara yönelik küçük dükkan veya iş alanları mevcuttur. Bunun yanında şehir merkezinde bir kilisenin ve tarihi Osmanlı evlerinin bulunduğu mahalle sit alanı olarak ilan edilmiştir (Şekil 8'de kırmızı okla gösterilmiştir). Fonksiyonel açıdan fazla ayrılmamış olan bu kısımda resmi kurumlar, konut alanları ile ticari iş yerleri büyük oranda bir arada bulunmaktadır.

Tabi ki ticari iş yerlerinin konumunu belirleyen temel faktörlerden biri de ulaşım fonksiyonudur. Özellikle ticari lokanta, oto galeri, büfe, market, benzin istasyonu ve oto tamiri gibi işyerleri genel olarak Gaziantep-Şanlıurfa E-90 karayolu ve bu yolun otobanla olan bağlantı kısmı boyunca sıralanmışlardır.

Çalışma sahasındaki konut alanlarını düzen ve gelişim şekli bakımından iki kısma ayırabiliriz. Bunlardan biri şehrin çekirdek kısmında kalan eski konut alanları, bir diğeri ise 1990 yılından sonra imar planı dâhilinde daha düzenli gelişen çevredeki konut alanlarıdır.





**Şekil 8:** Şehrin çekirdek kısmı.

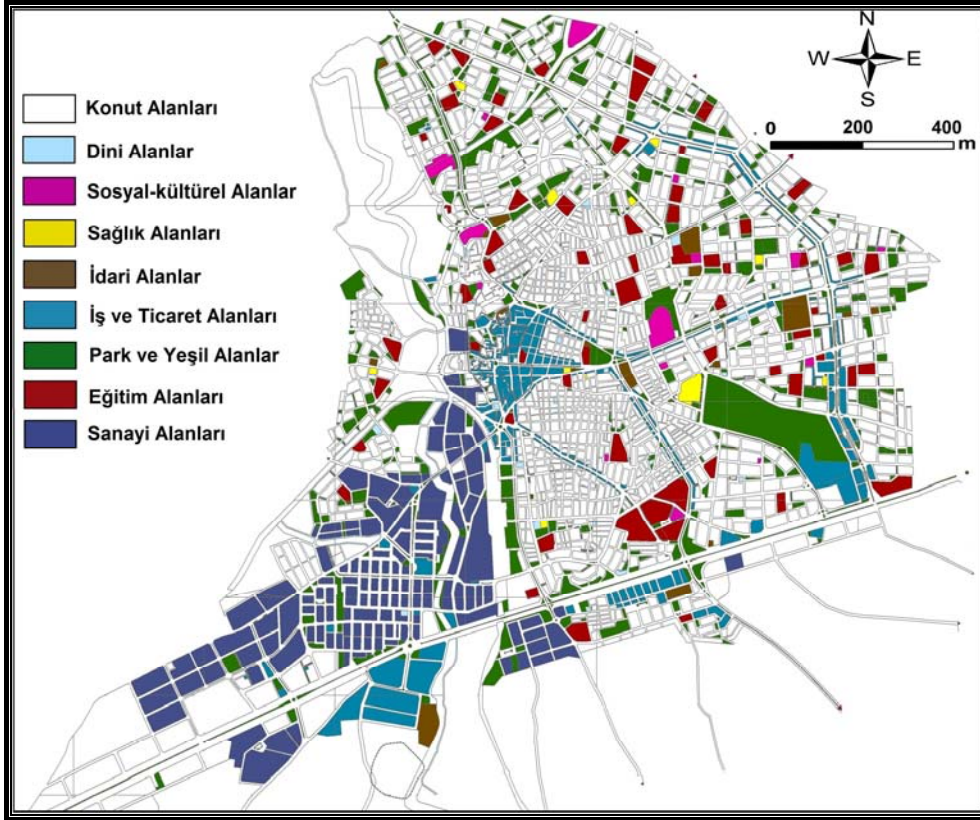
Şehrin çekirdek kısmında kalan konut alanlarında, genellikle yapılar daha dar ve kullanışsız, bahçesiz, binalar bitişik ve dar sokaklar hâkimdir (Şekil 8). İmar planı dâhilinde gelişen ikinci konut sahasında ise site tarzı yerleşim alanları ile beraber yer yer bahçeli ve kullanışlı ve aynı zamanda geniş sokaklar hâkimdir. Yeni gelişen bu alanların bir diğer özelliği ise yaşayan nüfus için çok büyük önem taşıyan okul, sağlık ocağı ile park ve bahçe gibi yeşil alanların düzenli dağılmış olmasıdır (Şekil 9).



**Şekil 9:** Şehrin 1990 yılından sonra yapılaşmaya açılmış kesimi.

Şehrin çekirdek kısmının güneybatısı, hemen hemen tamamen sanayi alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Küçük sanayi sitesinin de bulunduğu bu alanda, yer yer ticari iş alanları da bulunmaktadır. Sanayi alanlarının burada yoğunlaşmasında Nizip ve Gaziantep'i birbirine bağlayan E-90 karayolunun bulunması ve Gaziantep şehrinin Nizip şehrinin batısında yer alması etkili olmuştur. Çalışma sahasında geniş yer kaplayan ticari alanlar şehrin çekirdek kısmında yoğunlaşırken, eğitim alanlarının özellikle kentin yeni gelişim alanlarında daha düzenli dağıldıkları görülmektedir. Nizip'te şehrin farklı mahallelerinde ilköğretim ve lise düzeyinde çeşitli eğitim kurumları bulunmakla beraber, şehrin çekirdeğinin hemen güneyinde kompleks bir eğitim alanı da mevcuttur. Bu kompleks alanda birer tane Halk Eğitim Merkezi, Çıraklık Eğitim Merkezi, Anadolu Lisesi, Anadolu Öğretmen Lisesi, düz lise, endüstri meslek lisesi, ilköğretim ve anaokulu bulunmaktadır. Diğer eğitim kurumları daha çok Anadolu Lisesi (5 tane), ilköğretim ve düz lise şeklinde olup, şehir geneline daha düzenli dağılmıştır. Bunun yanı sıra çalışma sahasında büyük sağlık kurumu olarak bir devlet hastanesi ve iki özel tıp merkezi bulunmaktadır. Şehir merkezinin hemen doğusunda bulunan Nizip Devlet Hastanesi 150 yatak kapasiteli ve aynı zamanda bölgenin TS-ISO-EN 9001:2000 belgesi almış tek devlet hastanesidir.

(Nizipdh.gov.tr). Çalışma sahasında idari kurumların dağılışı ise yeni kentleşme süreciyle beraber daha dağınık gelişmiştir. Şehrin yönetim kurumu olan kaymakamlık binası ile milli eğitim müdürlüğü, tapu kadastro ve maliye şehir merkezinde, belediye binası şehir merkezinin kuzeyinde, adliye binası ise E-90 karayolunun güneyinde küçük sanayi sitesinin karşısında yer almaktadır (Şekil 10).



**Şekil 10:** Şehrin fonksiyonel alanları.

Sonuç olarak çalışma sahasında, şehir içi arazi kullanımında yerleşim alanları, ticari alanlar ve sanayi alanlarının nispeten daha toplu olduğunu görmekteyiz. Her ne kadar Osmanlı dönemi şehirlerini tam olarak yansıtmasa da, cami, pazar yeri ve şehrin caddelerinin düğümlendiği bir çekirdek alana sahip olan Nizip'te, 1990 yılından sonra şehir büyük oranda bu çekirdek alanın etrafında daha düzenli gelişmeye başlamıştır. Günümüzde Nizip şehrinin yarısından fazlasını kaplayan yerleşim alanlarının % 70'e yakını 1990 sonrasında ortaya çıkmıştır (Şekil 9). Şehrin bu yeni kesiminde, yapılaşma daha düzenli olup, park, bahçe, oyun alanları ve eğitim kurumları daha orantılı dağılmış ve oldukça geniş alan kaplamaktadır.

### **Ulaşım Fonksiyonu**

Geçmişten günümüze iklim, su, toprak, ulaşım ve savunma durumu yerleşim alanlarının seçiminde en önemli unsurlar olmuştur (Özçağlar, 1996: 146). İlkçağlardan beri karayolu ulaşım güzergâhlarında, genellikle vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri, bel noktaları ve boğazlar gibi ulaşımı kolaylaştırıcı yer şekilleri tercih edilmişlerdir. Bunlar muhakkak ki sosyal, kültürel ve ticari aktivite bakımından, önemli avantajlar sağlamaktadır (Doğanay - Koca, 1998: 2). Yol boyu yerleşmelerinde yerleşmeye şekil veren asıl faktör yolun varlığıdır (Bulut, 1995: 102). Özellikle şehirlerin çevrelerinde yapılan yollar, şehirlerin bu yönlere doğru yayılmalarında kolaylaştırıcı bir etkiye sahiptir (Tümertekin - Özgüç., 2011: 496). Mal ve hizmetlerin bir yerden diğer bir yere taşınması anlamına gelen ulaşım faaliyetleri, çeşitli bölgeler arasındaki ilişkilerin oluşmasında, ölçülmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır (Tümertekin, 1987: 1). Ulaşım faaliyetleri şehirlerin varlıklarını sürdürmelerinde olduğu kadar gelişme ve planlamalarında da oldukça önemlidir. Nitekim Bahçe kenti (Koca, 2001: 241), Suşehri (Başbüyük, 2001: 90), Pozantı (Tıraş, 2002: 129) yerleşmeleri de geçmişten günümüze önemli geçit ve ulaşım yolları üzerinde bulduklarından bu şehirlerin kurulup gelişmelerinde ulaşım yolları güzergâhında olmalarının etkisi çok fazladır.



**Şekil 11:** 14-15. yüzyılda Anadolu'da İpek yolu güzergâhı (koyu çizgiler yolları, halka Nizip ve yakın çevresini göstermektedir).

Nizip şehrinin kurulup gelişmesinde ulaşımın önemli katkısı olmuştur. Ulaşımın yörenin yerleşim yeri olarak seçilmesine olan katkısı daha ilkçağa kadar uzanmaktadır. M.Ö. 3. yüzyılda ulaşım fonksiyonları nedeniyle hızla gelişen Antik Zeugma kenti, savaşlar ve doğal afetler nedeniyle her ne kadar tarih sahnesinden silinmiş ise de Gaziantep'in



giderek büyümesi ve önem kazanmaya başlamasıyla bu yol canlılığını korumaya devam etmiştir. Kaldı ki daha öncede belirttiğimiz gibi, daha güneydeki Karkamış şehrinin önemini yitirmesi ve bu alanın Fırat nehrinin nispeten kolay geçilen yerinde bulunması, ticaret yollarının buradan geçişini bir nevi zorunlu kılmıştır. Dolayısıyla Nizip'in de üzerinde bulunduğu bu yol güzergâhı her zaman önemini korumuştur. Nitekim şekil 11 ve 12'de görüldüğü gibi, Osmanlı döneminde de (14-17. yüzyıllar arasında) Mezopotamya, Uzakdoğu ve Doğu Akdeniz havzası arasındaki ticari faaliyetler bu güzergâhta yapılmaktaydı (Şekil 11-12). Fakat daha sonraları sanayi devrimi ile beraber gelişen yeni ulaşım sistemleri (özellikle deniz ulaşımı) ve güzergâhları İpek yolunun büyük oranda önemini yitirmesine ve böylece İpek yolu üzerindeki birçok yerleşmenin önemini kaybetmesine ve hatta tarihten silinmesine neden olmuştur (Sönmez, 2011). Dolayısıyla tarihsel süreçte Nizip yerleşmesi de bu durumdan büyük oranda etkilenmiştir. Fakat Anadolu'nun fiziki yapısı gereği şehirlerarası ulaşım faaliyetleri belli güzergâhlarda yapılabilmektedir. Buna ek olarak özellikle nüfusun artışıyla beraber şehirlerin giderek kalabalıklaşması ve doğu-batı arasında üretim kaynakları bakımından ciddi farklılıkların bulunması ticari faaliyetlerin ve nüfus hareketlerinin de yoğunlaşmasına neden olmuştur. Böylece bu yolların önemi artmış ve bu yol boyunca bulunan yerleşmelerin nüfuslanma ve alansal olarak büyümeleri hız kazanmıştır. Nizip şehri de bunlardan biridir.



**Şekil 12:** 16-17. yüzyılda Anadolu'da İpek yolu güzergâhı (koyu çizgiler yolları, halka Nizip ve yakın çevresini göstermektedir).

Nizip şehrinde sanayi faaliyetlerin dağılımına baktığımızda, bütün sanayi tesislerinin Gaziantep-Nizip yolu üzerinde ve Gaziantep yönünde olduğu görülecektir. Bu durum Gaziantep'in önemli bir ticari Pazar ve doğu ile olan ticari ilişkileriyle yakından ilgilidir. Nitekim Timor (1997)'nin de belirttiği gibi, Nizip gibi orta büyüklükteki şehirler, değişik büyüklükte olsalar bile, belli bir bölgenin düğüm noktasını oluşturmakta ve doğal olarak belli bir hinterlanda dayanmaktadır. Bu yerleşmeler kuşkusuz aynı zamanda da

kendilerinden daha büyük yerleşmelerin etki bölgeleri olarak kabul edilen hinterlandı içinde yer almakta, kendilerinden büyük merkezler ile daha küçük merkezler arasında geçiş sağlamaktadırlar (Timor, 1997: 83). Orta büyüklükte şehirler içerisinde yer alan Nizip şehri de Gaziantep şehri ile olan ulaşım yollarının kavşağında bulunmakla birlikte, Gaziantep şehrinin hinterlandı içerisinde yer almakta ve daha az gelişmiş doğu bölgesiyle Gaziantep arasında bağ oluşturmaktadır. Gerçekten de Nizip şehrinde gerek ticari ve sanayi, gerek konut olsun bu alanların zamansal gelişiminin büyük oranda ulaşımına bağlı olduğu ve bu nedenle şehrin doğu-batı doğrultusunda genişlediği Şekil 5, 6, 7’de görülmektedir.

Gaziantep-Nizip D-400-23 karayolunun Gaziantep çıkışı günlük trafik akış değerleri incelendiğinde günlük 7915 otomobil, 676 orta yüklü ticari araç, 278 otobüs, 2146 kamyon, 422 kamyon+römork, Çekici+yarı römork olmak üzere toplam 11437 araç geçmektedir. Bu yolun devamı olan Nizip şehirden geçen karayolundan ise 55675 otomobil, 488 orta yüklü ticari taşıt, 225 otobüs, 1957 kamyon 583 kamyon+römork, Çekici+yarı römork çekici olmak üzere toplam 8818 araç geçmektedir. D-400-23 karayolunun bu iki kısmındaki ölçümlerde 2600 civarında araç fark oluşmaktadır. Bunun en önemli sebebi ise Gaziantep çıkışında 2600 civarında aracın Gaziantep-Şanlıurfa otoyolunda yoluna devam etmesidir (Tablo 2). Gaziantep-Şanlıurfa otoyoluna rağmen, Nizip şehrinin geçmişten beri ulaşım yollarının kavşağında ve aktif bir yol güzergâhında olması ve nüfus potansiyeli gibi sebeplerle Gaziantep-Nizip karayolu güzergâhı önemini korumaktadır. İki mevkiideki ölçüm sonuçları iyi incelenirse ticari ve ağır yüklü, yolcu kapasitesi daha fazla olan araçların genelde Nizip şehirden geçen yolu tercih ettikleri görülmektedir. Otoyol ise özel otomobil türü araçların diğer araçlara göre daha fazla tercih ettikleri güzergâhtır.

**Tablo 2:** Nizip ve çevresindeki karayollarında günlük ortalama trafik akışı (2010).

Karayolu	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon	Kamyon+Römork, Çekici+Yarı Römork	Toplam
Gaziantep- Nizip karayolu (Gaziantep çıkışı D-400-23)	7915	676	278	2146	422	11437
Nizip şehir içi karayolu ( D-400-23)	5565	488	225	1957	583	8818

**Kaynak:** Karayolları Genel Müdürlüğü Günlük Ortalama Trafik Bilgileri verilerinden derlenmiştir.

Nizip şehirden gün içinde 50’ye yakın ulaşım firması otobüsü geçmektedir. Nizip terminalinden gün içinde şehirlerarası 1 otobüs firması İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlere sefer düzenlemektedir. Doğuya giden ve doğudan gelen ulaşım firmaları otobüslerinin tamamına yakını Nizip terminaline girmese de yolcu potansiyeli dolayısıyla yol boyunca çok sayıda yolcu bu firmaların otobüslerine binerek, batı ya da doğu yönünde yolculuk etmektedir. Nizip karayolu ile güneyden batıya gidilen güzergâh boyunca, Van, Diyarbakır, Batman ve Şanlıurfa illerinden Adana, Mersin, Ankara, İstanbul gibi illere gelen ulaşım firmaları tarafından yolcu potansiyeli ve zaman açısından en fazla yoğunluğa

sahip karayoludur. Dolayısıyla bu yol boyunca çok sayıda dinlenme tesisi hizmet vermekte ve Nizip halkı bundan ekonomik gelir elde etmektedir. Ayrıca Nizip şehrinin Gaziantep, Birecik ve Şanlıurfa şehirlerine yakınlığı sebebiyle sosyo-kültürel ve ekonomik ilişkilerinin yoğunluğu Nizip'ten bu şehirlere ve bu şehirlere Nizip'e gün içinde sürekli minibüs seferlerinin düzenlenmesini sağlamıştır.

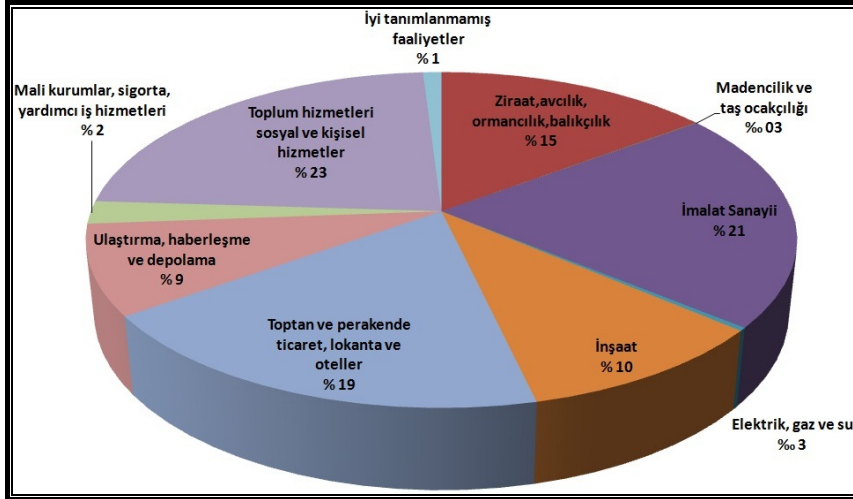
Nizip'te ulaşımına bağlı olarak ulaşım güzergâhı üzerinde gerek yolcu gerekçe ulaşım araçları için yol boyunca hizmet alanlarının sıralanması, yol kavşağında olan yerleşmenin ulaşım fonksiyonunun ne denli önemli olduğunu yansıtmaktadır. Gaziantep-Şanlıurfa E-90 karayolu ve bu yolun otobanla olan bağlantısı boyunca sıralanan çok sayıda dinlenme tesisleri, market, büfe, benzin istasyonu, oto galeri, oto tamiri, oto lastikçi, oto elektrikçi, oto yedek parça gibi hizmet birimleri ulaşım fonksiyonunun önemini kanıtlamaktadır

### **Sanayi Fonksiyonu**

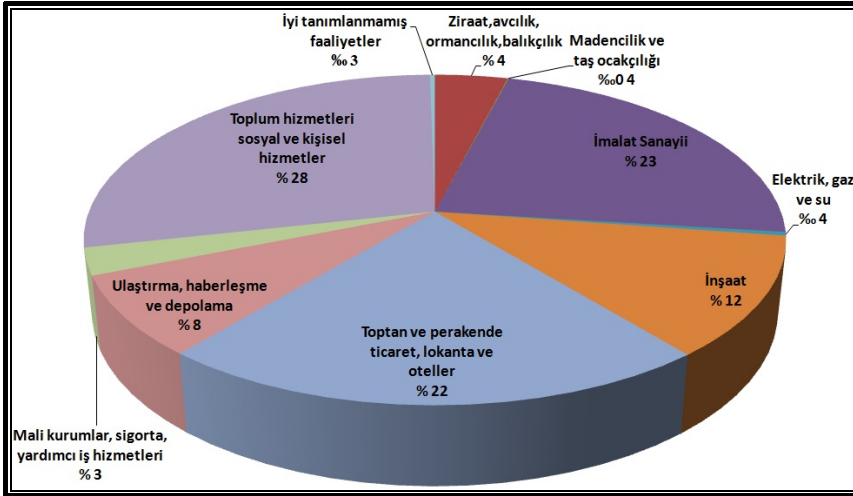
Değişik hammaddeler ve yarı işlenmiş malların, fabrikalar ya da atölyelerde işlenerek kullanılabilir mallar durumuna getirilmesi üretim faaliyet ve tekniklerine, sanayi ya da endüstri denilmektedir (Doğanay, 2011: 397). Bu anlamda sanayi faaliyetleri ya da sanayileşme bir mekân ünitesi veya bir ülkenin sosyo-ekonomik yapısında köklü değişimler meydana getiren ve kalkınmışlık düzeyini belirleyen temel unsurlardan biri olarak görülmektedir (Ertin, 1995: 320).

Diğer bütün şehirlerde olduğu gibi Nizip'te hizmet sektöründe çalışan nüfus miktarı diğer sektörleri geride bırakmaktadır. Fakat sanayi faaliyetleri, Nizip'te şehir gelişiminde motor görevi gördüğünden en etkili fonksiyon olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle Gaziantep gibi Türkiye'nin en hızlı gelişen sanayi ve ticaret merkezlerinden birine olan yakınlığı hem sanayi fonksiyonlarının Nizip'e doğru kaymasında etkili olmuş hem de Nizip için önemli bir pazar olması sebebiyle sanayinin gelişimine dolaylı olarak katkıda bulunmuştur.

Çalışma sahasında, 1990 yılında nüfusun yaklaşık % 21'i sanayi faaliyetlerinde çalışırken, 2000 yılında bu oran % 23'e yükselmiştir (Şekil 13). Gerçekten de cumhuriyetin kurulmasından sonra hızlı bir şekilde sanayi merkezli kalkınmaya başlayan Nizip'te, Ortadoğu'nun ve Türkiye'nin en büyük zeytinyağı ve sabun fabrikası 1955 yılında 27,5 milyon sermaye ile kurulmuştur (Valilik, 1973: 40). Dolayısıyla çalışma sahasında sanayi faaliyetlerinin geçmişi oldukça eskidir. Bu nedenle çalışma sahasında 1990 yılı verileri ile Türkiye ortalaması verileri karşılaştırıldığında, Nizip'te sanayide çalışanların toplam nüfus içindeki oranı (% 21), Türkiye ortalamasının (%12,9) çok üstündedir. Türkiye'de 1980'li yılların başından itibaren ithal ikameci sanayi politikasının terk edilmesi, sanayileşme hareketlerinin hız kazanması ile sanayide çalışanların sayısında önemli artışa neden olmuştur. Böylece 2000 yılında Türkiye genelinde sanayide çalışanların oranı % 17,2'ye, Nizip'te % 23'e yükselmiştir (TUİK, 2011).



Şekil 13: Nizip Şehrinde nüfusun faaliyet kollarına göre dağılımı (1990 yılı).



Şekil 14: Nizip Şehrinde nüfusun faaliyet kollarına göre dağılımı (2000 yılı).

2011 yılı itibarıyla irili ufaklı 147 sanayi işletmesinin bulunduğu şehir ve çevresinde sanayi faaliyetlerini temelde tarıma dayalı sanayi kuruluşları oluşturmaktadır. Tarıma dayalı sanayi kuruluşları içinde 30'a yakın bitkisel yağ imalathanesi, 10'dan fazla antep fıstığı işletmesi, 5'ten fazla kırmızı mercimek işleme fabrikası, 5 civarında konserve imalathanesi, 3 tane zeytinyağı fabrikasının oluşturduğu gıda sanayi en belirgin olanlarıdır. Bunun yanı sıra 30 civarında zeytinyağı sabunu imalathanesi ile zeytin preslemesi işletmeleri ve 5 kadar circır işletmesi de tarıma dayalı sanayi kuruluşlarındandır. Bilindiği gibi yerleşmelerin birçoğunda sanayinin temeli yakın çevresinde üretilen tarımsal

faaliyetlerin hammaddesine bağlı atılmaktadır. Nizip'te de ilk kurulan sanayi kuruluşlarını zeytin ve pamuk gibi tarımsal ürünlerin oluşturduğu tarıma dayalı sanayi kolu oluşturmaktadır. Gaziantep gibi Türkiye'nin önemli halı ve tekstil üretim merkezine yakınlığı, burada bulunan tekstil fabrikalarına yarı mamül madde temin eden iplik ve iplik boyama fabrikalarının da açılmasına imkân sağlamıştır. E-90 karayolu üzerinde bulunan Nizip İplik A.Ş. bunların en büyüğüdür.

Nizip çevresinde yetiştirme koşullarına uygun iklim şartları sebebiyle zeytin ve antep fıstığı gibi tarımsal ürünler önemli miktarda yetiştirilmektedir. Nizip ve çevresinde zeytin üretiminin fazla olması ve Gaziantep şehrinin sağladığı pazar avantajı sebebiyle Nizip'te önce 1953 yılında Türk-İtalyan ortaklığı ile Güvenal Zeytin ve sabun fabrikası açılmış, 1955 yılında ise, Türkiye ve Ortadoğu'nun en büyük zeytinyağı ve sabun fabrikası olan Ülfet<sup>1</sup> kurulmuştur. Bu sanayi kuruluşlarının faaliyete geçmesi ile beraber Suriye ve Lübnan ile ilk ticari ilişkiler de başlamıştır (nizip.com, 2011). Bu fabrikanın kurulmasıyla 1950'li yıllardan sonra artmaya başlayan zeytinyağı ve zeytinyağı sabun imalathaneleri, üretimin artması ve arz-talep ilişkisi doğrultusunda önemli bir artış göstermiş, günümüzde şehir çevresindeki sanayi işletmelerinin yarıya yakınına oluşturmaktadır.

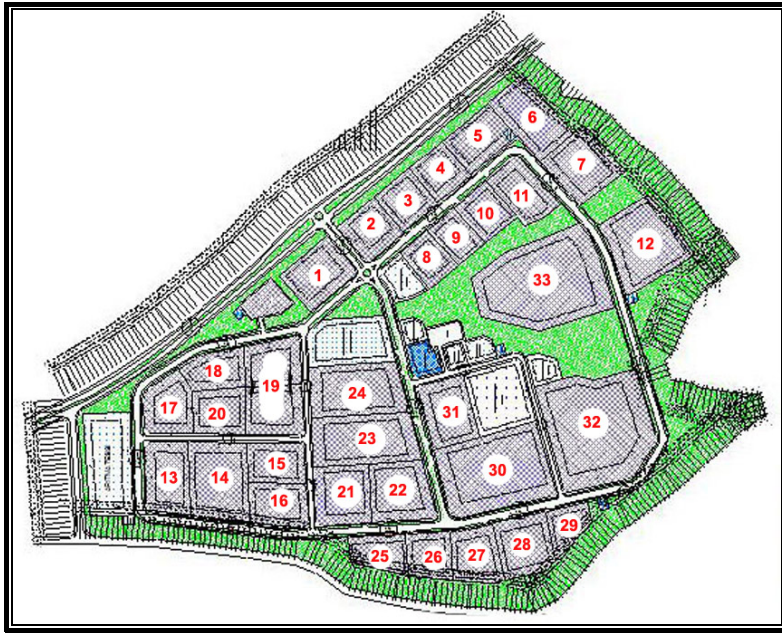
Türkiye'nin en önemli sanayi ve ticaret alanlarından biri olan Gaziantep şehrine yakınlığı, yerleşmede gıda sanayi dışında kimya sanayi kuruluşlarının da ortaya çıkması sağlamıştır. Medikal ürünler ve tıbbi cihazların yedek parça imalatı ile kozmetik ve temizlik ürünleri imalatı yapılan 10'a yakın kuruluş bunlar arasındadır.

Nizip'te sanayi faaliyetlerinin hız kazanması Organize Sanayi Bölgesi kurulmasını gerekli kılmıştır. 2009 yılında altyapısı tamamlanan ve 33 sanayi parseli bulunan Nizip Organize Sanayi Bölgesi'nin kapladığı toplam alan 980.000 m<sup>2</sup>'dir. Sanayi alanı 488.000 m<sup>2</sup> olup, kalan alanlar; yeşil alan, yol, spor alanları ve mesleki eğitim alanları olarak tahsis edilmiştir. 2010 yılı başı itibarıyla bütün arsaların tahsisi tamamlanmıştır. Eylül 2011 tarihi itibarıyla 11 firmaya yapı ruhsatı verilmiş, bu firmalardan 3 tanesi yatırımını tamamlayarak

---

<sup>1</sup> Nizip'te 1955 yılında kurulan ve ülkemiz ekonomisine yıllarca büyük katkıda bulunan Ülfet Gıda, yağ ve sabun tesisleri, Temmuz 2004'te Beşler Gıda ve Kimya A.Ş. tarafından satın alınmıştır. Ülfet Tesisleri; zeytinyağı, rafine zeytinyağı, ayçiçeği yağı, mısır yağı, kanola yağı, pamuk yağı, siyah salamura zeytin, üzüm suyu, sabun ve deterjan üretimi gerçekleştirecek kapasiteye sahiptir. Bu tesislerde en son teknolojiye göre yürütülen yenileme çalışmalarının ardından, günlük 40 ton olan ham yağ rafine kapasitesi 320 tona çıkarılmıştır. İtalya'dan satın alınan ekstraksiyon hattı ile zeytinyağı üretim kapasitesi %100 arttırılmıştır. Şu anda, zeytinyağı üretim kapasitesi, zeytin sezonunda günlük 70 tondur. Zeytinden yağ ekstraksiyon çıkarmada kullanılan metod, özel soğuk damıtma sistemi olarak bilinen Sineleo Metodu'dur. Tesis bulunduğu konumun sağladığı avantajla hammadde sıkıntısı çekmemektedir. Yıllardır Türkiye çapında bu konuda kalite simgesi haline gelen Nizip el yapımı sabunlarının üretimi de bu tesislerde devam etmektedir. Geleneksel yöntemlerle tamamen el yapımı şeklinde üretilen ve hiçbir kimyasal madde içermeyen bu sabunların günlük üretim kapasitesi 20 tondur (ulfet.com, 2011).

yapı kullanma izin belgesi ve işyeri açma ve çalışma ruhsatını almıştır. 6 firma ise inşaat çalışmalarına devam etmektedir. 2 firma ise yatırımını tamamlamış, yapı kullanma iznini alma sürecine gelmiştir. 9 firma da imar raporu almış olup, proje çalışmaları devam etmektedir (nizip.gov.tr. 2011) Firmaların yapı çalışmalarını tamamlayıp Nizip Organize Sanayi Bölgesi'nin faaliyete geçmesiyle yöre halkı ve ekonomisi açısından sanayi faaliyetlerinin öneminin da ha da artacağı beklenmektedir.



**Şekil 15:** Planlanmış olan Nizip Organize Sanayi Bölgesi.

### **Sonuç**

Yerleşme tarihi ilkçağa kadar giden Nizip'te, şehirleşme hareketleri her ne kadar cumhuriyet döneminde başlamışsa da, şehrin yakın çevresinde şehirleşme olgusu Antik Zeugma kentine kadar dayanmaktadır. Fırat nehrinin kolay geçilebilen bir noktasında bulunması ve buranın doğu-batı doğrultusunda ulaşımın kolay sağlandığı bir alan olması, Nizip ve yakın çevresinin tarihi çağlar boyunca sürekli yerleşilmesinde etkili olmuştur. Uzak Asya'yı Doğu Akdeniz'e bağlayan tarihi İpek Yolu'nun geçtiği güzergâh üzerinde bulunması ise sadece Nizip değil yakın çevresinin de ticari faaliyetlerden istifade etmesini sağlamıştır.

Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber Gaziantep'in hızla şehirleşmesi ve Nizip'in de bu şehrin hinterlandında bulunması, dolaylı olarak Nizip'in de nüfus ve alansal bakımından gelişimine yardımcı olmuştur. Böylece Gaziantep'in hızla artan nüfusu Nizip için bir pazar oluştururken, diğer taraftan Gaziantep dışına taşan sanayi tesisleri Nizip'e doğru kaymaya başlamıştır. Bunun yanında zeytin yetiştirme koşullarına uygun iklim şartları, Nizip ve yakın

çevresinde yağlık zeytin üretim alanlarının genişlemesine ve bu hammaddeye bağlı olarak zeytinyağı ve sabun fabrikalarının kurulmasına zemin hazırlamıştır. Nitekim 1955 yılında, Türkiye'nin ve Ortadoğu'nun en büyük zeytinyağı ve sabun fabrikası buraya kurulmuştur. Bunu takip eden süreçte bu tür tarıma dayalı üretim yapan tesislerin sayısında artış meydana gelmiş ve günümüzde giderek artmaktadır.

Sonuç olarak, Nizip'te ulaşımın yarattığı olumlu avantajlar ve Gaziantep gibi büyük bir şehrin hinterlandında bulunmasının yanı sıra yöredeki tarımsal ürünlere dayalı sanayi tesislerin artması, şehrin nüfus ve alansal bakımdan gelişimini sağlamış ve Gaziantep gibi büyük bir şehrin hemen yakınında orta ölçekli bir şehir konumuna gelmesini sağlamıştır. Fakat şehrin alansal büyümesi, tarım alanları başta olmak üzere doğal ortamın daralmasına neden olmuştur.

#### **Kaynakça**

- Anonynous. (2011, 11 04).** Nizip Belediyesi Stratejik Planı 2004-2010. Gaziantep, Nizip, Türkiye.
- Başbüyük, A.,** 2001, *Fonksiyonel Özellikleri Açısından Suşehri*, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 37, İstanbul.
- Başkaya, Z.,** 2011, *Gölpazarı'nın Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri*, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı: 25, Erzurum.
- Beaugeu-Garnier ve Chabot, 1963,** *Traité de Géographie Urbaine*, Paris.
- Bulut, İ.,** 1995, *Tipik Bir Yol Boyu Köyü Örneği Kars Kümbetli Köyü*, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı: 1, Erzurum.
- Doğanay, H.,** 2011, *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*, Pegem Akademi Yayınları.
- Doğanay, H.- Koca, H., (1998),** *Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerinin İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları*, İstanbul: Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 33. İstanbul.
- Ertin, G.,** 1995, *Osmaneli-Vezirhan Yerleşim Birimleri Arasında Sanayi Faaliyetleri*, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:30, İstanbul.
- Gaziantep Valiliği, (1973).** Cumhuriyetin 50. Yılında Gaziantep, Divan Matbaacılık, Gaziantep.
- Karayolları Genel Müdürlüğü, 2011,** *Günlük Ortalama Trafik Bilgileri (2010 yılı)*.
- Koca, N.,** 2001, *Bahçe Kenti'nin Fonksiyonel Özellikleri*, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı: 5, Çizgi Kitabevi, Konya.
- Lloyd, S. (2007).** Türkiye'nin Tarihi bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları. Ankara, Tübitak.
- Özçağlar, A.,** 1996, *Zile'nin Kuruluşu, Gelişmesi*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Coğrafya Araştırmaları Dergisi Sayı:4, Ankara.

- Sönmez, M. E. (2011).** Unutulmuş Bir Şehir: Karkamış. Uluslararası Katılımlı Coğrafya Kongresi 07-10 Eylül. İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu.
- Tay, (2011, 01 06).** www.tayproject.org. 01 06, 2011 tarihinde <http://www.tayproject.org/veritab.html> adresinden alındı
- Tıraş M., 2002,** *Ulaşımın Yerleşme Etkisine Bir Örnek "Pozantı"*, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 38, İstanbul.
- Timor, A., 1997,** *Orta Büyüklükteki Şehirler ve Taşıdıkları Önem*, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi, Sayı: 5, İstanbul.
- Tmo. (2011, 9 15).** Zugma. Gaziantep, Nizip, Türkiye.
- Tümertekin, E., 1987,** Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 3053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İstanbul.
- Tümertekin, E., - Özgüç N., 2011,** Ekonomik Coğrafya (Küreselleşme ve Kalkınma), Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Yılmaz, M., (1973),** Nizip Tarihi, Mazlum Kitabevi, Gaziantep.
- [http://www.nizipdh.gov.tr/index.php5?g3om=com\\_othercontent&mod=mod\\_view&id=66](http://www.nizipdh.gov.tr/index.php5?g3om=com_othercontent&mod=mod_view&id=66)  
(Erişim tarihi: 13.11.2011)
- [http://www.nizip.gov.tr/altgruplar\\_detay.asp?dersKategoriNo=24&dersGrupNo=146&dersGrupAdi=Nizip Organize Sanayi Bölgesi](http://www.nizip.gov.tr/altgruplar_detay.asp?dersKategoriNo=24&dersGrupNo=146&dersGrupAdi=Nizip%20Organize%20Sanayi%20Bölgesi) (Erişim tarihi: 15.11.2011)
- <http://www.ulfet.com/kurumsal.php> (Erişim tarihi: 26.12.2011)
- <http://www.nizip.com/showthread.php?t=3538> (Erişim tarihi: 26.12.2011)