

MALATYA ŞEHRİNDE YERLEŞMENİN EVRİMİ

Settlement Evolution of Malatya

Yard.Doç.Dr.Ekrem DEMİR*

ÖZET

Malatya Şehri, Doğu Anadolu'nun Yukarı Fırat Havzası'nda yer alır. Doğuda Elazığ, güneydoğuda Diyarbakır, güneyde Adıyaman, batıda Kahramanmaraş ve Sivas, kuzeyde yine Sivas, kuzeydoğuda da Erzincan ileriyle çevrilidir. Yüzölçümü 12.313 km² den 968 km² alan kaplamaktadır. Bölgemiz deniz seviyesinde 910 ile 960 m arasında yüksekliği değişmekte olup, Malatya şehrinin yer aldığı Malatya platosunda en yüksek kesimler 1500 m kadar varmaktadır.

Ekonomik ve toplumsal bakımdan çok geniş bir etki alanı bulunan Malatya, Doğu Anadolu Bölgesi'nin en kalabalık iki şehrinde birisidir. 1990'daki nüfusu 281.776'yı bulmuştur. 1980'li yıllarda nüfus artışı yüzdesinde gözlenen artışın nedenleri Karakaya Baraj Gölü'nün oluşması, İnönü Üniversitesi'nin kurulması, 2. Ordu'nun gelmesi ve GAP'ın etkileridir.

Coğrafi konumu nedeniyle " Doğunun Batısı" diye nitelenen Malatya, tarıma dayalı bir ekonomiye sahiptir. Cumhuriyetin ilk yıllarında kamu yatırımlarıyla başlatılan ve geliştirilmeye çalışılan sanayileşme, sürekli bir nitelik kazanmamış, bu nedenle, tarım kesiminin egemenliği sürmüştür.

Tetkik sahamız içerisinde kayısının büyük bir önemi vardır. Çünkü Türkiye'nin % 40'ından fazla kayısı ziraatı Malatya ilinde yapılmaktadır.

ABSTRACT

Malatya is located in the upper Euphrates Basin of Eastern Anatolia. Malatya province is bordered by the provinces of Elazığ on the east, Diyarbakır on the southeast, Adıyaman on the south, Kahramanmaraş and Sivas on the west, again Sivas on the north and Erzincan on the northeast. The surface area is 968 km², altitude is between 910 m and 960 m but some high stoops reaches 1.500 m it the plate.

As one of the two most densely populated provinces in the Eastern Anatolian Region, Malatya commands a vast area of economic and social influence. Its population in 1990 census was 281.776 in the Centrum. The reasons for the growth in population observed in the 1980's are the construction of the Karakay

* Gaziantep Üniversitesi, Adıyaman Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi.

Dam Reservoir, the founding of İnönü University, the transfer of the 2nd army into the area and effects of the southeast Anatolia Project(GAP)

Due to its geographical position, Malatya, known as the West in the East and has an economy based on agriculture. Industry, which was launched by public sector investments in the early years of the Republic, has failed to be sustained despite development efforts, and the agricultural sector has continued.

In the investigated area Apricot is the most important fruit; Forty Per cent (%40) apricot of Turkey is produced in the area.

Malatya Şehri'nin Kuruluşu

İlkçağda şehrin yerleşim sahasının büyüklüğü ve sınırları hakkında hiçbir bilgi mevcut değildir. Ancak ilk yerleşmelerin ne kadar eskiye uzandığı hakkındaki bilgilerimiz, Tarih Öncesi (Prehistorik) çağlara ait buluntular yardımı ile olmaktadır. Elde mevcut eserler ve son zamanlardaki arkeolojik kazılar bu bölgenin çok eski zamanlardan beri meskun olduğunu ve bugüne kadar ki tarihi devirler esnasında bir çok kavimlerin hâkimiyetine geçtiğini ve bu kavimlerin medeniyet ve kültürlerine sahne olduğunu göstermektedir.

Sedanter hayatın başlangıcı olarak kabul ettiğimiz ve ilk üretim safhasını da içerisine alan bu Neolitik de bu sahada ilk insanların var olduğunu söyleyebiliriz.

Anadolu'nun tarih öncesi devirlerini aydınlatmada büyük önem taşıyan Çatalhöyük-Çayönü-Suberde kazılarında, Neolitik'in başlangıç tarihinin bu bölgelerde M.Ö. 6-7 bin senelerine kadar uzandığını anlıyoruz. Doğu Anadolu'da ise bu devrin başlangıç tarihi Karaz ve Pulur'da yapılan kazılara göre şimdilik M.Ö. 4000 sonlarına kadar indirebiliyor. Bu kazılarda Ön Asya'da "Mezopotamya ve İran'da" 3000 yılından itibaren kullanıldığı bilinen orak ve bazı diğer ziraat aletlerinin, Anadolu'nun bu kesimlerinde M.Ö. 4000 yılı sonlarından itibaren kullanıldığı ortaya çıkmıştır. Yine son senelerde Malatya civarında, eski yerleşme noktalarına tekabül ettiği bilinen höyüklerin yoğun olarak bulunduğu bölgelerdeki bazı kazılardan da aynı sonuçlar alınmış ve M.Ö. 3000-4000 senelerine kadar inen tarih öncesi devirlerine ait kıymetli bilgiler elde edilmiştir. Ayrıca Arslantepe ile Değirmentepe, Cafer, İmamoğlu, Pirot ve Köşkerbaba höyüklerinde yapılan kazı ve araştırma çalışmalarında ele geçen buluntular, yöredeki ilk insan yerleşmelerinin Geç Kalkolitik Çağ'a (M.Ö. 4000-3500) kurulduğunu göstermektedir.

Bilindiği gibi Malatya şehri, tarihin ilk kültür ve medeniyet merkezlerinden olan Mezopotamya ile Anadolu'yu birbirine bağlayan en önemli tabii yollar üzerinde bulunmaktadır.

Şehir, Romalılar zamanında bugün Eski Malatya adıyla tanınan, bucak mer-

kezi, küçük bir kasaba durumundadır. İmparator Titus devrinde önemi artan şehir bir ara Roma lejyonuna kamp görevini de yapmıştır. Şehirin çevresinde yapılan surlar ise İmparator Justiniaunus tarafından bitirilmiştir

740-741 yılında Bizans Generali Aşkivaş kumandasındaki bir ordu ile Malatya üstüne yürüyerek şehri ve yakınlarını yağmaladı. Malatya halkı şehrin kapılarını kapatarak El-Rusafe'de bulunan Halife Hişam'a bir haberci yolladı. Kısa bir süre sonra Rumlar çekildiler. Hişam bir süvari birliği gönderdi. Kendisi de Bizanslıların üstüne yürüdü ve tahrip edilen şehir onarılmaya kadar Malatya önünde karargah kurdu. 750-751' de İmparator Konstantinos VI. Koprcaymos , Ebu Müslim Horasani'nin Emevileri şiddetle takip ettiği bir sırada, fırsattan faydalanarak Kemah gibi Malatya üstüne de yürüdü. Halkın El-Cezire' den yardım istemesi bir yarar sağlamadı. Durumu öğrenen İmparator şehrin boşaltılmasını istedi. Halk sonunda çaresiz kalarak boyun eğdi ve taşıyabildiği yükü yanında götürerek El-Cezireye çekildi. Bunun üstüne İmparator şehri yıktı. 756' da Abbasi Halifesi Mansur devrinde Salih Bin Ali Bin Abdullah, Konstantinos'un kumanda ettiği 100.000 kişilik bir Bizans ordusunu yenerek Malatya'yı geri aldı.

Nikephoros Phokas, Suriye ve Yukarı El-Cezireyi alınca, harap ve savunmasız kalan şehri yeniden iskan etmek istedi; ancak Bizanslılar, Arap akınlarından çekindikleri için buna razı olmadılar. Bunun üstüne İmparator Suriye'den Hristiyan mezhebinden olan Yakubileri getirmeğe karar verdi ve Patrik Mar Yohannan Sarigta'ya Malatya ve çevresine yerleşecek Yakubilerin rahatsız edilmeyeceklerini bildirdi. Bu nedenle şehrin nüfusu arttı (969). Zamanla sayısı çoğalan Manastırlar kuruldu. 1100' e doğru Malatya şehri ve çevresinde 53 kilise ve 60.000 Hristiyan olduğu bilinmektedir. Fakat İmparator Nikephores Phokas sözünde durmadı. Bu durum Yakubileri yavaş yavaş Araplara yaklaştırdı. İmparator Joannes Tzimiskes, Nisaybin'e yaptığı seferde Malatya yakınından Fırat Irmağı'nı geçti (927). Bu sırada isyan eden Bardas Skleors, Malatya şehrini ele geçirdi. Şehir imparator adına yöneten Strategos'u esir aldı ve kendisini Basileus ilan etti. Daha sonra Bardas Skleors, 7 yıl Dicle üzerindeki adalardan birinde esir olarak kaldıysa da, sonunda kaçtı ve Bedevilerin yardımıyla Malatya'ya geldi. 987'de şehrin valisini esir aldı ve yeniden kendisini Basileus ilan etti.

Malatya Şehri, Bizans hâkimiyetindeyken Türk akınlarına maruz kaldı. Türkler ilk defa 1058'de şehir civarından göründüler; halk bunlardan kaçarak yakındaki dağlara sığındı. 3000 kişiden kurulu Türk kuvvetleri, Emir Ebu Dinar kumandasında 10 gün süreyle şehir ve civarını yağmaladı. Fakat dönüşleri sırasında Sasun Bölgesi halkı tarafından pusuya düşürülerek yok edildi. Daha sonra Gümüştüğün şehrin çevresini yağmaladı. Bunun üstüne Antakya Hükümdarı Mohemond, yeğeni Riccordero ve bir süvari kuvvetleriyle harekete geçti. Fakat Maraş yakınında tuzağa düşürülerek esir alındı ve Niksar'a gönderildi (1100); fakat Urfa Hakimi Baudouin'i yardımına çağırırdı. Baudouin Malatya'yı kuşatmadan kurtardı ve üç gün süre ile Gümüştüğün'i izledi. Urfa'ya dönerken uğradığı Malatya şehrini Gabriel kendisine teslim etti. O da şehri korumak için 50 süvari bıraktı. Bununla beraber Gümüştüğün aynı senenin sonbaharında halkın isteğine

uyarak yine Malatya'ya girdi (18 Eylül 1101). Böylece Malatya'da Danişmendilerin hakimiyeti başladı.

Gümüştüğün Malatya'yı aldıktan 2 yıl sonra öldü (1103-1104). Yerine oğlu Yağıbasan geçti. Bunun zamanında Anadolu Selçuklu Sultanı Kılıç Arslan, (2 Eylül 1106) da Malatya'ya hakim oldu. Fakat bir yıl sonra Tutuş'a mağlup olarak Habur Nehri'nde ölünce en küçük oğlu Tuğrul Arslan, Malatya'da onun yerini aldı. Kılıç Arslan'ın öteki oğulları arasındaki mücadeleler sırasında Mesud, Malatya'ya kaçtı. Bu sırada Bohemond, Ceyhan Irmağı'nın yukarısındaki Elbistan ve Malatya çevresini ele geçirdi. Fakat 1111'de Malatya Sultanı'nın Atabeyi Belek, Ceyhan üzerindeki araziyi ondan geri aldı.

Joannis Komnenos II. Suriye'ye kadar ilerlediği sırada, Selçuklu Sultanı Mesud, Kilikya'ya saldırarak esir aldığı Adana halkını Malatya'ya gönderdi. 1139'da Melik Muhammed de Kilikya seferine çıktı. Ölümünden sonra Zünnun onun yerine geçti. Bunun üstüne kardeşi Aynüddeve, Malatya'yı kuşattı; şehirdeki Türk Muhafızlar, Bureydiye kapısını açarak Malatya'yı ona teslim ettiler. Bundan sonra Selçuklu Sultanı Mesud, Aynüddeve'nin kendisine bağlanmaması üstüne Malatya'yı iki kere kuşattı; fakat alamadı(1143-1144).

Selçuklu Devleti'nin Hulağu tarafından kardeşler arasında bölünmesi üstüne önce İzzeddin Keykavus II, Malatya'da hüküm sürdü; sonra yerine Rükneddin Kılıç Arslan IV geçti. İzzeddin Keykavus asker toplamaları için Malatya'ya adamlar gönderdi (1257). Fakat şehirliler adamlarını Moğolların korkusundan kabul etmediler. Abaka zamanında (1265-1282) yapılan yeni bir paylaşımın sonra Malatya, Gıyaseddin Mesud II'nin hissesine düştü. Cimri Olayı (1277) sırasında Malatya yöresinde bulunan Germiyan Türkmenleri Kütahya yöresine geldiler. Memlûklüler Malatya'yı almak üzere birçok teşebbüste bulundular. 1316'da Ankara'da Timur'un Anadolu'dan gitmesinden sonra, Memlûklüler döneminde Malatya'ya hakim oldular. Ancak Memlûklüler bu şehre ayrı bir önem verdiklerinden dolayı vali göndermekten de geri kalmadılar. Bu yüzden Dulkadiroğulları'yla araları açıldı. Nitekim Bayezıt II devrinde Çukurova'da yapılan Osmanlı-Memluk savaşları sırasında (1485-1491) Dulkadiroğlu Alaüddeve Bozkurt, Osmanlılarla işbirliği yaparak Malatya'ya hücum etti. Başarı sağlayamayarak Memlûklülerle antlaşmak zorunda kaldı (1485). Bu yüzden Memlûklüler Malatya'ya en seçkin amirlerini vali olarak gönderdiler. Yavuz Sultan Selim, Memlûk seferine çıkarken Malatya'yı aldı (1516). Temmuz sonunda Malatya önlerine gelen Türk ordusu, Hadım Sinan Paşa ile birleşerek Malatya'ya girdi. Yavuz Sultan Selim, Dulkadiroğlu topraklarını Şahsuvaroğlu Ali Bey'e verdi. Mısır'ın alınmasında sonra (1517), Malatya kesin olarak Osmanlı sınırlarına katıldı ve bir uç şehri olmaktan artık çıktı. Şahsuvar Beyin bir iftira yüzünden Kanuni devrinde Ferhad Paşa tarafından öldürülmesiyle Malatya'da Dulkadir soyu son buldu (1522).

Malatya, İran seferleri sırasında orduya erzak sağladı. XVIII. Yüzyılda Malatya'da imar çalışmaları başladı. Bazı camii ve mescitler yapıldı veya onarıldı.

XIX. Yüzyılda Kavalalı Mehmet Ali Paşanın oğlu İbrahim Paşa'ya yenilen ve esir olan Mehmet Reşid Paşa serbest bırakılarak Sadareten azledildikten sonra Diyarbakır-Sivas-Harput valiliklerine gönderildi. Paşa bu arada Malatya'yı onarmak için 1833'te 40 tabur askerle şehre geldi. Arguvan Bölgesi'ndeki Dirican, Nermigan. Arapkir'deki Atmalı, Şotikak ve Akçadağ'daki Kürne, Kürecik, Gözene aşiretleriyle Adıyaman, Besni civarındaki aşiretler arasında güvenliği sağladı.

Hafız Mehmet Paşa, askerini Ordüzü'ye 4 kilometre uzaklıktaki Eski Malatya'nın içinde yerleştirdi. Han, ev ve köşkleri işgal etti. Halk, bağlar bölgesinden (Aspuzu) şehre inmedi. Bağ evlerinde kışı geçirdi. Aspuzu'da yerleşen halk burada bir şehir kurarak bir daha eski yerine dönmedi. Böylece Malatya şehri isim değiştirmeden üçüncü defa yer değiştirmiş oldu.

Malatya, önce Kahramanmaraş'a, sonra Diyarbakır'a, daha sonra ise Elazığ'a (Mamüret-ül Aziz) bağlandı. Cumhuriyetten önce Mutasarrıflık; Cumhuriyetten sonra şehir oldu.

1923-50 Döneminde Yerleşme ve Mekansal Kullanım

Kurtuluş Savaşı sonrası yılları ile 1950 yılı arasındaki devreyi modern anlamda şehirleşme açısından başlangıç dönem olarak ele alınırsa Malatya şehri bu dönemde ülke genelindeki şehirleşmenin gelişimine ayak uydurmuş bir yerleşim merkezidir. Bu devrede şehir bünyesindeki mevcut fonksiyonlarını kuvvetlendirmesi yanında yeni fonksiyonlar da kazanmıştır. Şehrin fonksiyonlarının çeşitlenmesini sağlayan başlıca güç ise nüfus artışıdır. Artan nüfus etkisini özellikle konut alanlarının sahasının genişlemesi ile göstermiştir. Konut alanları dışında şehirde sanayinin de gelişmekte oluşu, arazi kullanımında sanayiye ayrılan payı arttırmıştır.

Diğer taraftan yeni yol düzenlemeleri ile merkezi konut alanlarının ticari birimler haline dönüşmesi yine bu dönemde sağlanmıştır. Ayrıca zamanımızda şehir içinde mekansal kullanım açısından geniş yer tutan sosyal donatım alanlarının şehir bünyesinde ortaya çıkışı yine bu dönem içinde gerçekleşmiştir.

Türkiye'deki diğer tüm şehir belediyeleri gibi Malatya Belediyesi de yaklaşık 50 yıl öncesinin şehir hayatı şartlarına göre kurulmuş ve günümüze kadar köklü ve önemli sayılabilecek bir yapısal dönüşüm geçirmemiştir.

Konut Alanları: 1915'de Malatya Şehri büyük bir yangın geçirmiş; çarşı yanmış, yerine büyük hanlar yapılmıştır.

Malatya Şehri'nin gelişmesi, Cumhuriyetten sonra demiryolunun 1932'de şehre ulaşmasıyla başlar. Demiryolu, Malatya'da şehrsel mekan oluşumunu etkileyen ilk önemli tesistir. Aynı yıllarda, şehrin bugün iki büyük ana caddesinden biri olan İstasyon Caddesi (Foto:1) açılmıştır.

1930-40 arasındaki dönemde Malatya'da konut alanları, merkezi iş alanları,

pek çok kamu yatırımının gerçekleşmesi ile sanayi tesisleri çevresinde yoğunlaşmış, dairesel olarak ve sınırlı bir mekanda gelişmiş, toplu bir yerleşim biçimi göstermiştir. Şehrin hızlı nüfus artışı ve sanayileşmeye bağlı olarak ortaya çıkan konut sayısındaki artışa rağmen, gecekondulara rastlanmaz. Malatya, son on yılını çok hareketli geçirmiştir. Bu dönemde kurulan Ziraat Bahçesi, sonradan Meyve Islah Enstitüsü'ne dönüştürülmüştür. Sümerbank Mensucat Fabrikası ve Tekel Sigara Fabrikası, şehirsiz mekan oluşumunu etkileyen önemli tesisler olmuştur. Yine aynı dönemde ticaretin canlandığı görülmüştür.



Fotoğraf 1. İstasyon Caddesi ile çevre yolunun birleştiği alan.

Photo 1. The view of the intersection between İstasyon Street and by-pass

Malatya'nın yerleşim düzeninin oluşumunda tarihi, siyasal ve ekonomik faktörlerin yanı sıra fiziki faktörler de rol oynamıştır. Örneğin, topoğrafya, özellikle de su kanalları önem kazanmaktadır. Malatya şehrinin ilk yerleşiminde eski ve yeni ikametgahlar olarak iki gruba ayrılan konut alanlarının mesken tipleri ve yerleşme dokuları ise birbirinden farklıdır. Bunlardan Selçuklular döneminden beri varlığını sürdüren ve en eski konutların yer aldığı kesim Eski Malatya ve Orduzu, genellikle 1-2 katlı, ahşap iskeletleri kerpiçle doldurulmuş meskenler biçimindedir. Bu kesimdeki yerleşme dokusu bitişik nizamlı konutların yanı sıra dar ve dolambaçlı yer yer hafif eğimli taş kaldırımlı sokaklar şeklinde belirginleşir. Yine, İlyas Mahallesi Aslantepesi semtinde geçmişe ait özellikler taşıyan ve eski konut alanlarının yer aldığı çok mahallerde mevcuttur. Buradaki evlerde genellikle 2 katlı ve tamamen kerpiçten yapılmıştır. Bu evler Malatya'nın gele-

neksel mesken tipi özelliğini korumaktadır. Yerleşme dokusu ise bitişik nizamlı konutların yanı sıra, ova gibi düz ve düze yakın bir satıh nedeniyle, birbirine paralel ve birbirini dik kesen dar sokaklar ile dikkat çekerler.

Eski konut alanlarının yer aldığı yerleşim sahalarında 1950'li yıllarda şehrin gelişimi büyük ölçüde yavaşlamıştır. Bu yavaşlamanın nedeni, kamu sanayi yatırımların hızının kesilmesi. 1950' li yılların önemli girişimleri Şeker Fabrikası'nın işletmeye açılmasıyla küçük sanayi sitesinin kurulmasıdır. 1957-1974 arasında kurulan sanayi sitesi, şehirselsel mekan oluşumunda etkili olurken, şehir içindeki ateşli ve gürültülü işyerlerini bünyesine toplamıştır. Bu yaşanan gelişmelere bağlı olarak birtakım değişimler de olmuştur. Şehir merkezine yakın olan kısımlar farklı bir özellik kazanmıştır. Söz konusu caddelere bakan konutların ön cepheleri yıkılmış ve bu kısımlarda küçük çaplı ticarethaneler (bakkal, kasap, tuhafiyeye, berber, terzi...) inşa edilmiş, hatta alt katlar ticarethane, üst katlar ikametgah veya işyeri olarak kullanılmıştır. Bu tip yapılar genellikle İnönü Caddesi'nin altında ve üstündeki cadde ve sokaklarda görülmektedir.

Malatya 1968'de kalkınmada öncelikli iller kapsamına alınmış, bu da 1970' li yıllarla birlikte şehrin hayatında canlı bir dönemi başlatmıştır. Kamu İşletmeleri gelişirken, özel kesim de çeşitli dallarda yeni yatırımlara girmiştir.

Malatya şehrinde gecekondulaşma 1950'li yılların ikinci yarısında başlamış; Kernek, Kaynarca, Boztepe, Kiltape ve Samanlı gibi gecekondulu mahalleleri, 1955-1960 arasındaki hızlı şehirleşme sonucu oluşmuştur. Gecekondulaşma, kesintisiz sürmüş, bu ilk gecekondulu bölgelerine yenileri eklenmiştir. Yakın geçmişe kadar, Malatya'ya göç eden nüfus, şehir çevresinde on adet ayrı yerel yönetim teşkilatı kurulacak kadar büyümüştür. Bu tip yerleşimler, genellikle kuzey ve kuzeydoğu yönünde yoğunlaşmıştır. Ancak son senelerde göç eden nüfusun daha düşük gelirli olmaları sonucu güney yamaçlarda ve güneybatı yönünde kamu mülkiyetindeki arazilerde gecekondulaşma hızlı bir şekilde artmıştır.

Malatya şehri, bugün tek merkezli bir yerleşme görünümündedir. Yerleşme yoğunluğu, merkezden uzaklaştıkça düşmektedir. Şehirselsel faaliyet kolları da bu karaktere paralel olarak, merkezden uzaklaştıkça azalmakta, yerini tarımsal faaliyetlere bırakmaktadır. Ne var ki, bu yerleşmeler kapalı, kırsal yerleşme özelliği göstermezler. şehirle bütünleşmişlerdir. Bu yerleşmelerde yaşayan nüfus, bir yandan arazilerini tarımsal amaçlarla kullanarak ekonomik çıkar sağlamayı amaçlamakta, hem de talep artınca bu arazileri parsellemek niyeti taşımaktadırlar.

Eski ve yeni konut alanları ile ortaya çıkan yeni mekansal yapı, şehrin toplumsal yapısı üzerine yansiyarak köklü değişiklikler meydana getirmiştir. Nitekim 1923' ten evvel Eski Malatya semti yerli ve zengin halkı barınırken, bu yapı Cumhuriyet' ten sonra hızla değişmiştir. Yeni merkezi bugünkü Malatya şehrinin Valilik ile Belediyenin çevresinde gelişmesi Eski Malatya ile Orduzu'nun zengin yerli halkını bu kesime çekerken, şehrin dış çevresinde özellikle fabrikalar çev-

resinde gelişen alanlara ise işçi ve göç yapanlar yerleşmiştir.

Ekonomik Kullanım Alanları: Cumhuriyetten sonra şehirde en geniş saha kaplayan ekonomik kullanım alanı tarım sahalarıdır. Gerçekten de Malatya şehri gerek sahip olduğu elverişli fiziki koşullar, gerekse tarihi devreler içinde kazandığı fonksiyonlar nedeniyle tarım yapılmasına elverişli bir yapı gösterir. Ancak yüzyıllar süren mekansal gelişim, özellikle sulamalı tarımın yapıldığı verimli tarım toprakları üzerinde olmuştur. Bu şekilde şehir, tarımsal kullanım alanları bakımından büyük değer kaybetmesine rağmen 1950'de mekansal kullanımda tarımın ağırlıklı bir payı vardır. Bu dönemde tarım, şehrin sanayi konut, ulaşım, askeri sahalar dışında kalan alanlarında başka bir deyişle şehrin mekansal yerleşimi çevresindeki sahalarda bir ekonomik faaliyet kolu olarak devam etmiştir.

1930-50 yılları arasında şehrin ekonomik kullanım alanları içinde yer alan diğer bir saha da sanayi alanlarıdır. Bu dönemde tesisler nispeten geniş bir saha kaplamakla birlikte, yerleşim bakımından dağınık bir yapı göstermezler. Genelde şehrin içi ile Malatya-Kayseri karayolu üzerinde yoğunlaşma dikkati çeker.

Bu dönemde sanayi fonksiyonun şehrin yerleşim sahalarının gelişmesi üzerinde doğrudan bir etkisi vardır. Nitekim tesisler çevresinde gelişen konut alanları bu durumu açıkça ortaya koyar. Ancak, yine de söz konusu sanayi tesisleri konut yerleşim alanlarının nispeten uzağında yer almışlar ve şehrin dış sınırlarını çizmişlerdir.

Bu dönem içinde şehirde yer alan ticarethaneler de konut alanları gibi eski ve yeni gelişen ticaret alanları olmak üzere ikiye ayrılır. Halep, Milli Egemenlik, Taştepe ve Akpınar caddeleri bu bakımdan geçmiş dönemlere ait ticarethanelerin toplandığı alanlardır. Genellikle basit, bir veya iki katlı ve bitişik nizamlı bir doku gösteren bu ticarethaneler içinde çeşitli tamir atölyeleri, berber, kasap, ayakkabıcı, bakkal, kuyumcu vb. işyerleri çoğunluktadır. Buna karşılık Fuzuli, İnönü (Atatürk), Org. Mehmet Buyruk, Tefik Temelli (Emeksizler), Cengiz Topel, Kanalboyu ve Turgut Temelli caddeleri üzerinde yeni gelişen ticarethaneler, şehrin gelecekteki merkezi ticaret alanlarının ilk nüveleri olmaları bakımından önemlidirler. Bu bakımdan İnönü Caddesinin, merkezi ticaret alanının ilk nüvesi olması yanında, geçmişin ticari alanları ile 1955-60 yılları arasında ticarethanelerini birleştirmesi bakımından ayrı bir yeri vardır.

Ulaşım: Şehir içi arazi kullanımında ulaşım sistemlerinin de önemli bir payı vardır. 1923-50 yılları arasında devletçilik politikası gereği ana ulaşımında demiryolu ağırlıktadır. Malatya şehrin de demiryolu ulaşımı için önemli olan kavşak noktalarından biri üzerinde yer alır. Gerçekten de İstanbul ve Ankara arasında çalışan, bütün trenlerin doğuda Malatya üzerinden geçme zorunluluğundadır. Malatya'nın önemli tabii geçitler üzerinde yer alışı, tarihin en eski çağlardan bu yana çeşitli bölgelerin kültür ve medeniyetlerinden etkilenmesine ve sosyal-ekonomik yönden bu bölgelerle temaslar kurmasına yardımcı olmuştur. Eski kervan yollarının bugünkü izleri olarak kalıntılarını gördüğümüz bazı konaklama yerleri

ve kervansaraylar, bu geçitler içerisinde yer almış olan kervan yollarının önemi-ne işaret eden delillerdir. Bu kervansaray yollarından en önemlileri ve yöremiz-den geçenleri İstanbul' dan başlayarak Sus' a kadar giden meşhur Kral Yolu ile Karadeniz' i yine Suriye ve İran' a bağlayan yoldur. Yine bu yollar tarih çağları boyunca ticaret bakımından yöremizin irtibat kurabildiği çok geniş bir sahanın sınırlarını göstermek bakımından da büyük önem taşırlar.

Her çağda fonksiyonları değişen ve zaman zaman önemleri artan yahut azalan bu yollar, zamanımızdaki modern münakale sistemlerinin bir çoğunun da güzergahları olmuşlar ve bölgeler arası münasebetlerin kurulmasında günden güne artan bir önem kazanmışlardır.

Sayılan faktörlerin etkisinin yanı sıra (lokasyon ve devletçilik politikası) ba-kımsız ve eski karayolu ile az sayıdaki motorlu araçlara göre gerek tren sayısı-nın fazlalığı gerekse çabuk ve güvenli ulaşılabilirlik demiryolunun aynı dönem Malatya'nın ulaşımındaki önemini arttırmıştır. Bu dönemde yük ve yolcu taşımacı-lığındaki rakipsiz üstünlüğü olan demiryolu ulaşım sisteminin, şehirsiz arazi kul-lanımındaki payı da oldukça fazladır. Demiryolun şehirde arazi kullanımındaki payını azaltmış görünmektedir. Ancak bu ulaşım sisteminin gar binası, depola-ma tesisleri vb. gibi kurumlara büyük bir bütünsellik içinde olması ve söz konu-su tesislerin de şehir merkezinin içinde geniş bir saha kaplaması, demiryolu sis-teminin mekansal kullanım bakımından önemini ortaya koymaktadır.

Karayolu: Malatya karayolu açısından ülke ortalaması düzeyinde gelişmişli-

Tablo 1: Malatya ilinin ilçelerine olan uzaklığı (km).

Table 1: Distance between Malatya and its districts (km).

İLÇENİN ADI	UZAKLIĞI (km)
Pütürge	75
Doğanyol	78
Battalgazi	15
Hekimhan	68
Yazıhan	45
Kale	40
Darende	114
Arapgir	120
Arguvan	73
Doğanşehir	58
Akçadağ	37
Yeşilyurt	9

(Kaynak : Malatya Karayolları Şube Müdürlüğü Bülteni.)

ğe sahiptir. Malatya ve devlet yollarının ülke toplamından aldığı pay % 1.7 oranındadır. Malatya'da 509 km uzunluğunda devlet, 507 km uzunluğunda il yolu bulunmaktadır. Malatya merkezi Ankara, Adana, Sivas ve Elazığ'a düzgün yollarla bağlıdır. Hele Elazığ yolu Karakaya Baraj Gölü yapılmadan önce Kömürhan Köprüsüne yakın dağ yollarının çok virajlı olması nedeniyle çok büyük trafik kazaları meydana gelmiş olup, çok insan da bu kazalarda canını kayıp etmiştir. Karakaya Baraj Gölü'nün yapılmasından sonra ise Kömürhan Köprüsünün çok yukarılarda yapılması nedeniyle virajlı yolların ortadan kalkmasına sebep olmuştur. Aynı zamanda hem yol çok düzgün olmuş, hem de Elazığ-Malatya yolu 2 km kadar daha azalmıştır.

Demiryolları: Malatya demiryolu açısından daha şanslı konumdadır. Demiryollarının şehir sınırları içindeki uzunluğu 238 km. olup, ülke demiryolu ağıнын %2.83' ünü oluşturmaktadır. Şehir merkezi Güneye, Orta Anadolu'ya ve Doğu'ya sırası ile Fevzipaşa - Malatya, Sivas (Çetinkaya)-Malatya ve Elazığ (Yolçatı) -Malatya hatları ile bağlıdır. Bunlardan İskenderun-Malatya-Çetinkaya hattında elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları sürmektedir.

Malatya, DDY İşletmesi Genel Müdürlüğü 5. Bölge Baş Müdürlüğü'nün faaliyet sahası içinde bulunmaktadır. Malatya garı üç yol kavşağına konulmuş olup, bir taraftan Adana'ya, bir taraftan Sivas üzerinde Ankara ve İstanbul' a, diğer taraftan Elazığ üzerinden İran hududuna ve yol sathı üzerinden Diyarbakır ve Kurtalan'a bağlanmıştır. Dolayısıyla Malatya, Adıyaman hariç komşu illerle demiryolu bağlantısı bulunmaktadır.

Şehirdeki devlet demiryolu ağı uzunluğu ise 238 km.dir. Ülkemizde toplam demiryolu uzunluğunun 8400 km. olduğu dikkate alınır ise Malatya şehrindeki demiryolu uzunluğunun ülkemizdeki toplam demiryolu uzunluğuna oranının %3 ortaya çıkmaktadır.

Diğer Kullanışlar: Cumhuriyetten sonra şehirde nispeten geniş alanlı bir saha kaplayan bir kullanım şekli de eğitimidir. Malatya şehrinde en eski okullar ise Derme ve Gazi İlköğretim okullarıdır. Şehirde ikamet eden halk ile civar köylere hizmet veren bu eğitim kurumlarının, şehir içinde kapladığı saha ise oldukça dardır.

Cumhuriyet dönemi ile birlikte eğitime büyük önem verilmesi ve yurt ölçeğinde başlatılan okuma-yazma seferberliği şehir içi arazi kullanımında eğitime ayrılan sahayı genişletmiştir. Ancak şehirde 1975 yılına kadar yerel gereksinimlerden doğan ilk ve orta öğretim kurumları dışında hiçbir yüksek öğretim kurumu da yer almamıştır. Bu eğitim kurumlarının büyük kısmı mekansal bakımdan kullanılmayan hazineye ait boş araziler üzerine yerleşmişlerdir. Bir kısmı ise bağış arazileri üzerinde yer almışlardır. Bu bakımdan merkezden bulunan tüm okullar istisnadır.

Cumhuriyetin kuruluş yıllarında (1923-27) şehirde toplam 72 ilkokul, 103 öğretmen ve 5022 öğrenci bulunduğu ve okullaşma oranının %7 civarında olduğu

mevcut bir ortaokulda da 6 öğretmen 112 öğrenci bulunduğu ve okullaşan oranının %0.2 olduğu kayıtlardan anlaşılmaktadır.

1950-60 Döneminde Yerleşme ve Mekansal Kullanım

Yerleşim bakımından uzun bir tarihi geçmişe sahip olan Malatya şehrinin 1950 yılına kadar olan devredeki niteliklerini tanıtırken şehrin Türkiye genelindeki birçok şehre oranla gelişmiş, çok fonksiyonlu ve hızlı bir şehirleşme süreci içerisine girmiş bir şehir özelliği kazandığını belirtmiştir. Şehrin önceki dönemde gelişme göstermesinde ve etkinlikler kazanmasında nüfus artışı ile ekonomik alanda gerçekleştirilen devlet yatırımları yanında özel sektör girişimciliğinin payı büyüktür. Ancak 1950 dönemi öncesi II. Dünya Savaşı'nın yarattığı olumsuz koşulların, Türkiye genelinde olduğu gibi, Malatya için de geçerli olduğunu unutmamak gerekir. Bununla birlikte 1950 yılından itibaren Türkiye'de ekonomik etkinliklerin kuvvetlenmesi ve ülkenin hızlı bir kalkınma hamlesi içerisine girmesi, etkisini hemen hemen her alanda olduğu gibi, şehirler üzerinde de göstermiştir.

Kalkınma hareketlerinin şehirler üzerindeki etkisi, her gelişmekte olan ülkede görüldüğü gibi, şehirleşme olgusu ile belirginleşir. "Şehirleşme hareketini sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak şehir sayısının artması ve şehirlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde şehirlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci olarak tanımlamak gerekir". Ancak şehirleşme dar anlamda şehir sayısının ve şehirlerde yaşayan nüfusun artması olarak da tanımlanmaktadır. Olaya bu yönden yaklaşıldığında doğal nüfus artışının şehirleşme olgusu üzerinde tek başına etkili olmayacağı açıktır. Bu nedenle şehir nüfusunun başka alanlardan gelenlerle, başka bir deyişle göç yoluyla arttığı da bir gerçektir.

Türkiye'de göç olayı 1950'lerden itibaren yoğun bir biçimde yaşanmaya başlamıştır. Bu bakımdan Samsun-Hatay arasında bir hat çizersek, bu hattın batı yarısında kalan şehirler genellikle nüfus alan, doğusunda kalanlar ise nüfus veren şehirler görünümündedir. Bu alanlarda göç olgusu, doğudan batıya doğru olmasının yanı sıra kırsal kesimden çevresindeki daha büyük kasaba ile şehirlere doğrudur. Olayın bu biçimde etki etmesi henüz belli bir plan ve organizasyondan yoksun olan şehirlerimiz üzerinde büyük bir baskı yaratmış ve plansız bir gelişim göstermelerine neden olmuştur. Şehirlerdeki bu plansızlık başta konut alanları olmak üzere, sanayi ve sosyal donatım alanları gibi şehirsal fonksiyonların yer seçimlerinde gelişmiş güzellik ve karmaşa yaratmıştır. Gecekondu, sanayinin konut yerleşim alanları arasında yer alması, tarım ve yeşil alan kaybı adeta klasikleşmiş sorunlar olarak daima gündemde kalmıştır.

1950 yılından sonra Türkiye genelinde özellikle ülkenin doğu yarısındaki şehirlerde var olan bu yapılaşmanın Malatya şehri üzerinde bir değerlendirmesi yapılırsa, benzer bir biçim ortaya çıkar. Nitekim söz konusu etkilerden biri, ge-

cekondulaşma, 1950'lerde şehir üzerinde fiilen görülmeye başlamıştır. Bu bakımdan araştırma konusu olan Malatya şehrinin gelişimi hakkında daha ayrıntılı bilgi edinebilmek için 1950 yılından itibaren birbirinden az, çok farklı üç devre ayırt edebilir. İlk devre olarak 1950-60 dönemi ele alındığında, konut açığı yasal veya yasal olmayan yollarla çözülmeye başlamış, sanayi ve sosyal donatı alanlarının yer seçimi kararları ise şehrin bütününden kopuk olarak alınmıştır. Bu nedenle dönem şehrin yerleşim planının, daha doğrusu, plansızlığının biçimlenmeye başladığı devredir.

1960-80 dönemi olarak ayrılan dönemde ise, şehir bugünküne yakın bir alan içerisinde büyümeye başlamış ve Eski sanayi bölgesini de bünyesinde yer alması ile sanayi alanları bakımından bir organizasyon dönemine girmiştir.

1950-60 döneminde Malatya'ya şehrine dışı alanlardan (Malatya'nın ilçelerinde, başka şehirlerde ve bu şehirlerin ilçelerinde) önemli nüfus akımları olmuştur. Daha önce de belirtildiği gibi insan faktörünün veya beşeri anlamda nüfus faktörünün bir şehrin üzerindeki etkisi şehirleşme hızı ile belirginleşir. Gerçekten de Malatya, bu dönemde şehirleşme hızı en yüksek Doğu Anadolu şehirlerinden biri olmak özelliğine sahiptir. Şehirde nüfus artışı ve şehirleşmeye bağlı olarak, mekansal ilişkilerin kurulması, yerleşim alanları üzerine yansımış ve bu alanların gelişmesinde ikili bir karakter göstermiştir. Bu karakterler şehrin mevcut yerleşim sahalarının gelişmesi ve bu alanlara yeni yerleşim sahalarının eklenmesi ile şehrin alansal bakımdan her yönde gelişmesi şeklinde belirginleşmiştir.

1950'li yılların başında hızlı nüfus artışı, etkisini ilk önce şehir içi alanlar üzerinde göstermiştir. Doğumla artan nüfusun yanı sıra, şehir dışı alanlardan atama yoluyla gelen memurlar ile göç yoluyla gelenlerin bir kısmı ve Ordu ile Eski Malatya'da oturan zengin yerli halkın merkezi alanlara yerleşme eğilimi şehir içi alanlardaki yerleşme yoğunluğunu arttırmıştır. Nitekim mevcut yerleşim sahaları üzerinde eski bahçe içinde 1-2 katlı binaların yıkılıp yerine 3-4 katlı apartmanlar ile ticarethanelerin 1950 yılında sonra başlanmıştır. 1950'li yıllardaki yayılma ve yoğunlaşma, aynı zamanda, yerleşimin, mevcut mahallerin sınırları dışına taşınmasına da neden olmuştur. Bu biçimdeki gelişme özellikle Dabakhane, Hamidiye, Yeni Hamam, Kırçuval, Akpınar ve Niyazi Mahallerinde oldukça belirgindir. Nitekim söz konusu mahallerin bitişiğinde nispeten boş alanların bulunduğu kısma doğru başlayan ilerleme kısa sürede hızını arttırmış ve bu alanın ayrı bir mahalle haline dönüşmesine neden olmuştur (Dernek, Ferhadiye ve Saray mahalleri). Bu mahallerin kurulduğu tarihten itibaren şehir içi alanlardaki konutlarda yaygın biçimi, apartmanlar oluşturmuş ve gelişme dikey yönde bir görünüm kazanmıştır.

Şehir içi alanlarda yerleşmenin gelişimi belirtilen biçimde sürerken, Malatya'ya iç göçler ile 1960 yılında 83.692 dolayında olması nedeniyle çok sayıda göçün olduğu görülür. Gelenlerin şehre yerleşmesi ve konut sağlanması İmar İskan Müdürlüğü'nün yardımlarıyla gerçekleşmiştir. Söz konusu kurum, eskiden

tarım arazisi olarak kullanılan Başharık Mahallesi'nde yapmıştır. Ancak gelen göçün sayısının oldukça fazla oluşu nedeniyle sadece Başharık Mahallesi'nde yapılan evler yeterli olmamıştır. Bu sebepten bir kısım göçmene şehrin çeşitli yerlerinde bir taraftan arsalar tahsis edilirken diğer taraftan Sarıcıoğlu, Beylerbaşı ve Hasan Varol Mahallesi'ne konaklamışlardır. Ancak burada belirlenmesi gereken bir husus, söz konusu alanların planlanarak gelişmiş olsalar da bazı temel şehirselsel fonksiyonlara (ulaşım aracı, su vb. gibi) bir hayli gecikmiş olarak kavuşmalarıdır.

İç göçlerin gelişi ile şehir sadece yerleşim sahasının sınırlarını genişletmekle kalmamış, aynı zamanda, ekonomik alanda da önemli gelişmeler kaydetmiştir. Özellikle göçlerin beraberlerinde bir takım sanayi teknolojilerini getirmeleri şehrin küçük sanayi alanında ilerlemesini sağlamıştır. Nitekim bu mamullerin döküm gereksinimini karşılamak amacıyla, Dabakhane ve Hamidiye mahallerinde kurulan dökümhaneler zamanla çeşitli tamir atölyelerini de bünyesine alarak, şehrin ilk küçük sanayi sitesini oluşturmuştur. Ayrıca söz konusu mamullerin üretimini Malatya halkının da öğrenmesi, sonraki yıllarda soba ve bakır aksamı ile döküm imalat sanayinin kuruluşuna öncülük edecek sanayicileri yetiştirmiş ve şehrin toplumsal bakımdan gelişmesine de katkı sağlamıştır.

Malatya şehrine, iç göç yoluyla (Elazığ-Baskil-Palu-Ağın, Adıyaman-Çelikhan, Sivas-Kangal, Kahramanmaraş vb.) oldukça önemli bir miktarda nüfus akımının olması, şehrin 1960 yılında gösterdiği toplu yerleşim özelliğinin ortadan kalkmasına ve yerleşim biçiminin dağınık, sıçramalı bir görünüm kazanmasına etken olmuştur.

Diğer taraftan şehrin bu biçimde bir gelişme göstermesinde sanayi tesislerinin etkisi oldukça önemlidir. Gelenlerin büyük kısmının işçi kesimini oluşturması ve bunların da çalışılan yerlere yakın olma arzusu, söz konusu tesisler çevresinde yeni konut alanları, başka bir deyişle yerleşim nüveleri meydana getirmiştir. Ancak burada dikkati çeken bir nokta, bu konut alanlarının önemli bir bölümünün kooperatiflerce yaptırılan toplu konut türü yerleşim alanlarından oluşmasıdır.

Nüfus artışının yarattığı konut sorununun yasal yollardan (kooperatifler) çözülmesi amacıyla belediye ve kamu kuruluşları ortak çalışmalar yapmışlardır. Bu amaçla belediye, şehrin bütününden ayrı olarak bazı alanların imar planlarını yapmış, kamu kuruluşları da (DDY, Şeker Fabrikası...) imar izni verilen bu kısımlarda konut yapımına başlamıştır. Genellikle işçi evleri biçiminde olan bu konut alanlarından bir kısmı, şehrin kuzeyindeki DDY tesislerinin güney kesiminde yer almıştır. Bahçeli tek katlı evlerden oluşan bu konut alanları bugünkü İnönü ve Çukurdere mahallelerinin ilk nüvesini oluşturmuştur. Söz konusu iki alanın yerleşmeye açılması ile birlikte şehir, batıya doğru gelişmeye başlamıştır.

Diğer kooperatif alanı ise şehrin batısındaki Şeker Fabrikası tesislerinin güney kısmında yer almıştır. 1956 yılında Şeker Fabrikası işçileri için yaptırılan iki

katlı evler Karakavak Mahallesini meydana getirmiş ve söz konusu mahallenin kurulması ile şehir çevre yolu boyunca batıya doğru ilerlemeye başlamıştır.

Şehir, işçi kooperatif evlerinin yanı sıra memurların bir araya gelerek oluşturdukları kooperatif aracılığı ile de yerleşme sahasının genişletmiştir. Nitekim Yeşiltepe semtinde polis evleri bu tip alanlara örnek oluşturur. Söz konusu konut alanı ile şehir kuzeybatı yöne hafif tepelik bir saha olan Yeşiltepe ve Cumhuriyet mahallelerine doğru ilerlemeye başlamıştır.

Kooperatif dışında planlı gelişen yerleşim sahalarından biri de doğuya doğru Şeker Fabrikası yönünde doğru gelişen konutların oluşturduğu alandır. Bu şekilde konut açığının, bir taraftan kamu kuruluşlarının yardımları (kooperatifler), diğer taraftan belediyenin hazırladığı yasa (bazı sahalara imar izninin verilmesi) ve davranışlar (belediye şehir mezarlığının istimlak) ile bir plan dahilinde çözülmesi amaçlanmıştır. Ancak bütün bu yasal yaklaşımlar şehirde bir takım kaçak yapıların "gecekonduların" gelişmesine engel olamamıştır. 1950-60 yılları arasında sanayi tesislerinde çalışmak amacıyla şehre gelen işçi nüfusu konut sorununu yasal olmayan yollarla çözmeye çalışmıştır. Bu amaçla genellikle hazine ve belediye ye ait sahipsiz ve takipsiz arazilerde satın alma veya akraba ya da tanıdık yanındaki "hisseli arsalar" üzerinde, imar izni almadan kaçak konutlar yapmışlardır. Böylece şehrin bütününden kopuk, arada yerleşim bakımından boşlukların olduğu yerleşim biçimi "gecekondulaşma" ile ortaya çıkmıştır. Şehirde ilk kez 1950'li yılların sonlarında fabrikalarda çalışan işçilerin inşa ettiği bu tür yapılar Karakavak, Beylerbaşı, Taştepe, Zafer Aşağı Çöşnük ve Yukarı Çöşnük mahallelerinin yerleşim çekirdeklerini oluşturmuşlardır. Bu mahallelerde mera gibi belediye veya hazineye ait araziler üzerinde veya imar izni verilmemiş şahıs veya hisseli tapu biçimindeki arsalar üzerinde inşa edilen bu konut alanları o kadar hızlı gelişmiştir ki, belediye kısa zamanda hem bu alanları ayrı bir mahalle olarak tanımıştır. Böylece belediyenin gecekondulaşmayı önleyici tedbirler alamayışı, kontrol yetersizliği yanında politik yaklaşımlar 1960 yıllarında sonra şehrin hemen her yönünde gecekondu alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Şehir bu biçimde kuzey, batı ve doğuya doğru yerleşim sahasının genişletirken, kuzeybatı kısmında yer alan "fabrikalar bölgesi" ile Sümerbank (1938) fabrikası çevresinde gelişen gecekondu ile alansal büyümesini batı, güney, güneybatı yönünde sürdürmüştür. Nitekim Kayseri yolunun güneyinde Şifa ve Ni-yazi mahallelerini oluşturmuş ve şehir, Kayseri yolu boyunca batıya doğru genişlemiştir. Böylece söz konusu mahalleler ile şehir güney-güneybatı yönünde gelişmeye başlamıştır.

Bu biçimde şehir yeni yerleşim sahaları ile alansal sahaları ile alansal büyümesini hemen hemen her yönde sürdürürken arada kopuklukların görüldüğü dağınık bir yerleşim şekli ile birlikte kontrolsüz bir yayılma ortaya çıkmıştır. Bu durum ise söz konusu alanlara başta ulaşım olmak üzere elektrik, su, eğitim ve sağlık tesisleri gibi hizmetlerin sağlanmasında önemli sorunlar yaratmıştır.

Bu dönemde şehrin elektrik gereksinimi karşılamak için ilk hidroelektrik santral 1931'de Tecde yöresinde, Derme Çayı üzerinde kurulmuştur. Toplam gücü 360 KW olan bu ilk türbinli santral o sıralarda şehrin elektrik ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayabiliyordu. Ancak 1930 yıllarından sonra başlayan devlet yatırımları ile, şehrin elektrik ihtiyacı artmış ve bu tesis yetersiz kalmıştı. Derme Çayı üzerinde 4500 KW gücünde ikinci hidroelektrik santral 1950'de hizmete girmiştir. 1950'den itibaren mevcut trafo merkezlerine yenilerinin eklenmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu nedenle yeni trafo merkezleri eklenmiştir. Malatya şehrinde hiçbir zaman su sorunu yaşanmamıştır.

Bu dönemde şehrin ulaşım fonksiyonunda bir takım yenilikler getirilmiş, şehir içi alanlardaki yollar asfaltlanırken yeni yerleşim alanlarına da toprak veya parke taşlı yollar açılmıştır.

Şehirde yerleşme ve şehirselleşme söz konusu biçimde gelişirken, diğer taraftan da ekonomik alanda özellikle sanayi faaliyetleri yönünden önemli gelişmeler olmuş ve şehrin fonksiyonel özellikleri arasında sanayi ağırlıklı bir pay almıştır. Yapımına 1954 yılında başlanılmış, 1956 yılında Türkiye'nin 15. Şeker Fabrikası işletmeye açılmıştır. Sigara Fabrikası 1939 yılında üretime geçirilmiştir. Başlangıçta 12 iken, 1955 yılında makine sayısı 44'e çıkarılmıştır.

Şehrin sanayi alanındaki gelişmelere paralel olarak, gerek ticari yaşamının canlanması ve finans alanında gelişmesi, gerekse işçi nüfusunun katılımları ile bölgesel çalışma merkezi karakteri belirginleşmiştir.

1950-60 döneminde şehir gelişmesini dinamik bir biçimde sürdürmesine rağmen gerek konut alanlarının gerekse de sanayi alanlarının planlanması yapılmamıştır. Nitekim planlı gelişen yerleşim alanlarında bile şehrin tarım alanlarının yok olmasını önleyecek her hangi bir düzenlemeye gidilmemiştir. Şeker fabrikasının işçilerine yaptırılan kooperatif evleridir. Söz konusu konutların yapımı ile yerleşime açılan saha geçmişte şehrin en verimli tarımsal topraklarını oluşturmaktaydı; ayrıca Malatya şehrinin yerleşim alanının her tarafı tarıma elverişlidir.

Görüldüğü gibi, 1950-60 dönemi şehrin her yönde ve büyük ölçüde kontrolsüz olarak geliştiği ve bugünkü plansızlığının oluşmaya başladığı bir devre olarak ortaya çıkar.

1923-50 yılları arasında Malatya şehrinin kazanmaya başladığı modern şehir görünümü bu dönemi izleyen 1950-60 yıllarında da mevcut fonksiyonların çoğalması ile kuvvetlenmiştir.

Bu dönemde de, önceki dönemde olduğu gibi nüfus artışının itici gücü etkisini konut alanları üzerinde göstermiş ve şehrin mekansal kullanımındaki payını arttırmış, hakim kullanım biçimini oluşturmuştur. Ayrıca konut alanları dışında, mevcut sanayi tesislerine yenilerinin eklenmesi ile sanayi geniş saha kaplayan hakim kullanım biçimi özelliği kazanmaya başlamıştır. Tarımsal faaliyetler ise

bir fonksiyon olarak varlığını sürdürmüş, ancak konut ve sanayi alanlarının gelişmesine paralel olarak kayba uğramıştır.

Diğer taraftan merkezi alanlarda ticarethanelerin gelişmesi devam etmiş, çeşitli resmi binalar, eğitim ve sağlık alanları park, cami, otel vb. gibi sosyal donatı alanları da şehre yavaş yavaş şekil kazandırmıştır.

Konut Alanları: 1950-60 dönemi daha önce de belirtildiği gibi Malatya'da nüfus artış hızının yüksek olduğu bir devredir. Bu nedenle öncelikle mevcut konut alanları çevresinde başlayan yapılanmaya ilaveten planlı ve kaçak biçimde inşa edilen konutlar da şehir arazisi üzerinde yer almışlardır. Bu döneme ait mesken sayıları konusunda ulaşılabilen istatistikler 1954 yılına dayanmaktadır. Bu dönemde itibaren ev tipi meskenleri apartmandır. Özellikle şehrin dış çeperinde yer alan bu tip meskenlerin oluşumunda sosyal, ekonomik ve psikolojik faktörün de herhangi bir engel teşkil etmemesi, aksine yayılmayı teşvik edici özelliği söz konusu tipteki konutların gelişmesinde etken olmuştur. Gerçekten de şehrin ova gibi düz veya düze yakın bir satıh üzerinde yer alması meskenlerin yatay yönde yayılmasını sağlamıştır. Ayrıca Beydağı ve Yeşiltepe mahalleleri gibi hafif tepelik alanlarda sel basmasına engel olan dalgalı yüzeyler bu yayılmayı desteklemiştir. Burada belirtilmesi gereken bir husus da şehrin deprem bölgesi üzerinde bulunmasıdır. Bu nedenle 1-2 katlı evler daha çok sayıda ve daha geniş saha kaplar.

Sayılan nedenlerle şehrin dış çeperindeki alanlarda ev tipi konutların yaygınlık göstermesine rağmen, şehrin çekirdeği veya diğer bir deyişle merkezde de toplanmanın dikkat çekecek derecede oluşu bu sahalarda konut yoğunlaşmasına neden olmuştur. Yoğunlaşma, boşlukların dolması, caddelere cephesi olan ön bahçelerin kaldırılması ve yaygın konut biçiminin apartmanlara dönüşmesi biçiminde ortaya çıkmıştır. Nitekim Fuzuli, T.Temelli, Halep, Akpınar, Kışla ve İnönü caddelerindeki 2-3 kata varan katsayıları ile apartmanlaşma dikkat çekici derecededir. Ancak bu caddelerin hemen arkasındaki sokaklarda, önceki dönemde olduğu gibi 1-2 katlı evler yine varlıklarını sürdürmüşlerdir. Söz konusu alanlardaki yerleşme dokusu ise adı geçen caddeler boyunca yoğunlaşıp, sıkışarak, bitişik nizama dönüşürken, bu caddelerin arkasındaki alanlarda bahçeli veya bitişik nizamlı yapılar ile gevşek ve sıkışık, karma bir doku tipi çizmiştir.

Şehirde bina yapımının yasalarla desteklenerek konut gereksiniminin giderilmeye çalışıldığı bu dönemde yeni gelişen konut alanları ile önceki döneme ait olanlar arasında bir devamlılık dikkati çekmez. Bunda belediyenin tek tek bazı alanların mevzii imar planlarını yapmasının yanı sıra kaçak olarak yapılan gecekonduların da büyük payı vardır. Tarım alanlarına mevzii imar planlarının verilmesiyle oluşan planlı konut alanları ile tarım alanlarının ifraz edilerek imar izni alınmadan yapılan gecekonduların şehir arazisi üzerindeki dağılımları ise değişik bir görünümüdür.

Planlı Konut Alanları gerek devlet veya yapı kooperatifleri aracılığı ile gerek-

se imar izni verilen sahalarda şahıslar tarafından yaptırılmıştır.

Görüldüğü gibi planlı konut alanları, şehir arazisi üzerinde oldukça dağınık bir biçimde kendisini göstermiş ve genellikle fabrikalar çevresinde yer almışlardır. Bu konutlaşmaya devlet, arsa fiyatlarının ucuz alanları tercih ederken, yeni imar izni verilen sahalarda şahısların yaptıklarında ise merkezi konut alanlarına yakınlık göz önünde bulundurulmuştur.

Söz konusu alanlardaki yerleşme dokusu ise bahçeli ve tek katlı evlerin yer aldığı kısımlarda (Akpınar, Kılçuval, Çavuşoğlu, Çarmuzu, İlyas, Zafer, Saray, İstiklal, Aslanbey, Taştepe, ve İnönü mahalleri) gevşek bir karakter göstermiş, ancak merkezi alanlar yakınında gelişen Hamidiye, Niyazi mahallesinde ise konut alanlarındaki yoğunlaşma, dokunun yükselmeye paralel olarak bitişik nizamlı bir görünüm almasına neden olmuştur.

Gecekondu alanları 1950-60'lı yıllarda, ilk kez, hazine ve belediye ye ait araziler üzerinde imar izni alınmadan ve ruhsatsız olarak yapılmış ve Kiltape, Taştepe ve İlyas mahallesinde yer almışlardır. Bu sahalardaki kaçak yapıların sayısının hızla artması bu dönemde geniş bir gecekondu alanının ortaya çıkmasına neden olmuştur.



Fotoğraf 2. Çörtük Mahallesiinde bir görünüş
Photo 2. An appearance of Çörtük quarter

Genellikle hisseli tapulu araziler veya kendi arsaları üzerinde ruhsatsız olarak inşa edilen bu yapılar, şehrin hemen her yönünde dağılıma göstermişlerdir. Ayrıca ilk kez bu dönemde gecekondular vasıtası ile bazı tepelik alanlar ve yamaçlar yerleşime açılmıştır. Nitekim Kiltape, Taştepe, Çörtük (Foto:2) ve Çarముзу mahalleleri gibi alanlarda gecekondular gerek sayıca gerekse kapladıkları alan itibarı ile hakim konut türünü oluşturmuşlardır.

Ekonomik Kullanım Alanları: 1950-60 yılları arasında ekonomik kullanım alanları olarak belirlenen sanayi ve tarım alanları ile ticarethaneler içerisinde en geniş saha kaplayanı, önceki dönemde olduğu gibi tarım alanlarına aittir. Ancak sanayi tesislerine yenilerin eklenmesi ile sanayi alanlarının şehrin içinde işgal ettiği saha fazla da olmasa yer işgal etmiştir. 1923-60 yılları arasında sanayi tesislerinin şehir arazisi üzerindeki dağılımında 4 saha dikkati çeker. Kuzeybatıdaki DDY 5.Bölge Başmüdürlüğü ile Şeker Fabrikası (1956) tesisleri eski sahaları oluştururken, şehrin merkezinde Sümerbank tesisleri (1938) ile Malatya Sığara Fabrikası (1939).

Şehirde gerek sanayi tesisleri gerekse planlı veya kaçak yapılar ile büyük ölçüde ifraz edilen tarım alanları ise yerleşim alanları dışındaki sahalardan yeni yerleşim nüveleri arasındaki kısımlarda varlığını sürdürmüştür.

Ticaretaneler ise genellikle şehrin merkezi alanlarında toplanma eğilimi göstermiştir. Bu bakımdan Halep ile Akpınar caddeleri arasında yer alan Kapalı ve Mısır çarşısı şehrin en eski ticari alanlarından biri durumundadır.

Bu dönemde ticarethanelerin sayılarında yeni dükkanların eklenmesi ile artışlar olmuş ve bu biçimde ticari alanların şehir arazisi üzerindeki payı artmıştır. Bunlar içinde manifaturacılar, tuhafiyeciler, halıcılar, bakkallar, tekeli bayileri, ekmek fırınları, kuru kahveciler, çuval-organ, yaş ve kuru sebze, meyve, elektrikçi ve bakır-demir ile yapılan malzemeleri satan kuruluşlar başta gelirken, şeker ve şekerleme, matbaa ve baskı işleri, kereste ve mobilya atölyeleri gibi ticari kurumların sayılarında da artışlar kaydedilmiştir.

Ulaşım: Malatya'nın gelişmesi üzerinde baş rolü oynayan faktörlerden biri olan demiryolu ulaşımı, 1950 yılından sonra ülke genelinde önemini kaybetmeye başlamış, buna karşılık ulaşımında karayolları ağırlık kazanmıştır. Ülke genelinde ulaşım yönünden böyle bir değişme olurken, şehrin önemli kavşak noktalarından biri üzerinde bulunması nedeniyle, aynı dönem Malatya'ya için yük ve yolcu taşımacılığı bakımından, demiryolu, önemini korumuştur. Demiryolunun taşımacılık bakımından sürdürdüğü üstünlüğün yanı sıra şehir içi arazi kullanımındaki payı da artmıştır. Nitekim 1923-50 döneminde Elazığ ve Sivas yönüne giden demiryolu hattı şehrin yerleşim alanlarına ulaşmadan kuzeydoğu ile kuzeybatıya dönerken bu dönemde sonra konut alanlarının gelişmesine bağlı olarak yerleşim sahaları içinden geçmiş ve bu biçimde mekansal kullanım bakımından daha geniş bir saha kaplamıştır. Ana demiryolu güzergahına ilaveten garın hareket sahası, yük ve yolu trenlerin teşkil ettiği şebeke yanında, şeker

fabrikası ve fabrikalar bölgesine giren demiryolu bağlantı hatları da demiryolu alanının şehir arazisi içindeki payını arttırmıştır.



Fotoğraf 3. Mehmet Buyruk Caddesinde bir görünüş
Photo 3. An appearance of Mehmet Buyruk Street

1950-60 döneminde karayolu ulaşımında belirgin bir yenilenme ve gelişme söz konusu değildir. Bununla birlikte mevcut yol dokusunu kullanan şehir içi yerleşim alanları dışındaki yeni yerleşim alanlarının hem yeni çekim noktaları oluşturmaları hem de yol gereksinmelerinin karşılanması amacıyla günün teknik ve ekonomik koşullarına göre yeni yollar açılmıştır. Çoğunluğu toprak yollar biçiminde olan bu yollardan sadece Elazığ-Sivas-Adıyaman-Kahramanmaraş-Kayseri karayolları şehirlerarası bağlantıyı sağladığı için asfalt yola, şehir içindeki yollar parke yollara sahipti.

Aynı dönemde şehir içi alanlardaki ana caddelerde de bakım, onarım, yenilenme ve yeniden yapım faaliyetleri başlamıştır. Bu amaçla ana caddelerin hemen hemen tamamı asfaltlanmış veya genişletilmiştir. İnönü ve çevre yolu caddelerinin genişletilmesi sırasında konutlar yıkılmış ve bu biçimde şehir içi arazi kullanımında mekansal bir değişim meydana gelmiş, konut alanları ana caddelere dönüşerek, mekansal kullanım bakımından karayolu ulaşım sisteminin payı artmıştır. Kanalboyu, Sivas ve Mehmet Buyruk (Foto:3) caddelerinde asfaltlama çalışmaları yapılarak şehir içi ulaşımdaki yol standardı geliştirilmiştir. Ancak büt-

çe yetersizliğinden şehir içi alanlarda mahalle aralarındaki sokaklar asfaltlanamamış adi kaldırım veya parke taşlı yollar şeklini korumuştur.

Diğer Kullanışlar: 1950' den 1960' a kadar geçen 10 yıllık süre içerisinde şehrin mekansal kullanımında yukarıda saydığımız türden gelişmeler olurken şehrin yerleşim alanlarının gelişmesine paralel olarak artan gereksinimler nedeniyle başta eğitim ve sağlık alanları olmak üzere diğer kullanışlarda da birtakım ilerlemeler görülür. Şehrin arazi kullanımında kendilerine ait bir saha kaplayan bu kullanışlar içerisinde en geniş saha olanı eğitim alanlarıdır. Genellikle ilk ve orta dereceli eğitim kurumlarının yer aldığı eğitim kurumlarından önceki döneme ilaveten bu dönemde yeni açılanlar şunlardır. Hasan Varol Ortaokulu (1957) bu okul Hasan Varol tarafından yaptırılmıştır. Bu dönemde diğer yapılan okullar ise genellikle hazineye ait boş araziler üzerinde yer almışlardır.

1923-50 döneminde Zafer mahallesinde yer alan Malatya devlet hastanesi ve 1950-60 yıllarında bu kurulaşa ek olarak Araştırma hastanesi ek olarak yapılmıştır.

Aynı dönemde sağlık ve eğitim kurumlarının yanı sıra bazı sahalarda yeni mezarlık alanlarının yapımı da tamamlanmıştır. Nitekim Beylerbaşı Mahallesi içinde oldukça büyük bir alan mezarlık olarak bırakılmış ve etrafı çevrilmiştir. Bugün ise şehrin tam merkez kesiminde kalmıştır. Bu yıllarda ayrıca Yeşiltepe Mahallesi de büyük bir alan mezarlık olarak kullanılmaktadır.

Şehirde yeşil alanlar ve rekreasyon alanları olarak ayırdığımız park alanlarından bir önceki döneme ait Kırçuval Mahallesi içindeki yer pazar olarak kullanıma açılmıştır.

Ayrıca şehirde askerlik şubesi, adliye binası, valilik, belediye, maliye tahsil şubesi, Ziraat Deneme Tesisleri gibi resmi binalar da yer almış, İnönü stadyumu , Gar yeri ve cezaevi yaptırılmıştır.

1960-2000 Döneminde Yerleşme ve Mekansal Kullanım

1960-90 döneminde alansal bakımından günümüzdekine yakın bir biçimde büyüyen şehir, 1990 yılı sonunda hemen hemen bugünkü görünümünü kazanmıştır. Bu dönemde şehrin yerleşim sahasının büyümesi üzerinde nüfus artışının yanı sıra ulaşım faktörünün de etkisi büyük ölçüde hissedilir. Nitekim aynı dönem içinde yapılan Elazığ-Kayseri çevre yolu şehrin doğudan batıya doğru gelişen yerleşim alanları için önemli bir çekim noktası olurken, Malatya'yı çevre il ve ilçelere bağlayan karayolları boyunca da yeni yerleşim sahaları gelişmiştir. Diğer taraftan bu döneme kadar sanayi alanlarının şehrin yerleşim sahası üzerindeki etkisi oldukça belirgin bir şekilde yansımaya rağmen 1970'li yıllarda şehrin batısında Kayseri karayolu üzerinde kurulan fabrikaların etkisi şehirden uzak oluşu ve askeri sahaya yakınlığı nedeniyle kuvvetli değildir.

1950-60 yılları arasında şehrin yerleşim alanlarını teşkil eden mahalleler daha ziyade bütünden kopuk bir özellik gösterirken bu devrede (1960-80) kopuk

alanlar arasındaki boşlukların dolması ile yerleşim biçimi de değişmiştir. Ancak şehir içinde ve çevresinde geniş sahalar kaplayan tarım alanları ile büyük fabrika sahaları yerleşimin yine de yer yer devamlılığını kesintiye uğratır.

Diğer taraftan yerleşme düzeninde etkin olan bir faktör de belli zamanlarda şehirdeki yaşamı engelleyen sebeplerdir.

Şehrin yerleşme sahası, nüfus artışının yüksek oluşu ve diğer faktörlerin de etkisiyle (yeni karayolunun yapımı ve sanayi alanları) gelişmeye devam etmiştir. Öncelikle 1950-60 döneminde yerleşme çekirdekleri oluşturan planlı veya kaçak konut alanları çevresindeki yoğunlaşma ile şehrin devamlılık göstermeyen birbirinden kopuk yerleşim biçimi 1960'lı yılları sonunda ortadan kalkmaya başlamıştır.

Ev tipi konutların sayısal olarak apartmanlardan fazla olduğu görülür. Bu tip konutların yaygınlık göstermesi ise önceki dönemlerde gelişen mahalleler çevresindeki boş alanlar nedeniyle önemli bir yer sorununun olmadığını dolayısıyla ev tipi konutlar vasıtasıyla yatay yönde yayılmanın fazla olduğunun açık bir göstergesidir. Ancak 1970'lerden sonra Keban Barajının yapımı nedeniyle köylerin boşalması ve bunların belli miktardan para almaları ile Malatya şehrine yerleşmeleri nedeniyle boş kısımlar giderek apartman şeklinde çok katlı yapılar ile dolmaya başlamış ve bu durum özellikle merkezi alanlar çevresinde daha belirgin bir hal kazanmıştır. Nitekim İlyas, Taştepe, Yeşiltepe, Karakavak ve Beydağı mahallelerinde bahçeler içinde 1-2 katlı bahçeli müstakil konutların yerini kooperatifler (DDY, SSK; Şeker Fabrikası ve Sümerbank) veya şahıslarca yaptırılan apartmanların alması ile başlayan gelişme 1970'lerden itibaren yayılmanın 3-4 katlı apartmanlar vasıtası ile gerçekleşmesine neden olmuştur. Böylece öncelikle Cengiz Topel, Kanalboyu ve Milli Egemenlik caddeleri arasında gelişen apartman tipi konut alanları merkezi alanın gelişmesini sağlarken, şehirde kuzey-doğu-batı yönde alansal büyümesini sürdürmüştür. Görüldüğü gibi, yerleşmenin 1960-80 dönemindeki gelişimi şehrin önceki dönemlerde gelişen mahalleleri çevresindeki boş alanlarda yatay yönde, şehir içi alanlarda ise iskanın yoğunlaşması ve boş alanların azalması nedeniyle dikey yönde gerçekleşmiştir.

Bu dönemde de, önceki dönemlerde sık sık ve çoğu kere aynı kelimelerle tekrarlandığı gibi, yerleşme sahalarının gelişmesi üzerinde nüfus artış hızının büyük rolü vardır. Bu artış üzerinde ise doğal nüfus artışının yanı sıra şehre göç yoluyla gelenlerin katkısı büyüktür. Nitekim göç suretiyle gelenlerin % 75' ini çevre ilçeler ve köyler diğer % 25' ini çevre illerde gelenler oluşturmuştur. Bu biçimde şehirde fazladan bir nüfus birikiminin olması ancak bu birikime karşı da şehrin hazırlıksız bulunması, süratle kenar semtlerde gecekondü niteliği gösteren plansız ve düzensiz bir yapılanmayı beraberinde getirmiştir. Malatya'dakine benzer durumun Türkiye'nin diğer büyük şehirlerinde de yaşanması üzerine devlet, birtakım önlemler alma gereği duymuş ve amaçla 775 sayılı gecekondü kanunu çıkarmıştır (30.7.1966). Bu kanun hükümleri uyarınca Malatya'da yer alan gecekonduların ıslah edilmesi ve gecekondü bölgelerinin tespit edilmesi iş-

levini ise belediye yürütmüştür.

1960-2000 döneminde şehrin alansal büyümesini sağlayan kooperatif kökenli bir mahallede zafer mahallesidir. Önceki dönemlerde sebze ve meyve bahçesi olarak kullanılan, ancak belediyenin imar izni verilmesi ile yerleşime açılan İnönü ve Koyunoğlu mahalleleridir.

775 sayılı gecekondu kanunu uygulama yönetmeliğine dayanarak Malatya'da kurulmuş olup üyelerine İmar ve İskan Bakanlığınca arsa tahsisi yapılmış olan diğer kooperatif evleri ise şehrin mevcut mahallerindeki boş alanlar üzerinde yer almıştır. Bunlardan bir kısmını resmi kurumların çalışanlarına yaptırdığı işçi ve memur evleri oluştururken bir kısmını ise çeşitli meslek gruplarına mensup kişilerin bir araya gelerek yaptırdığı kooperatifler meydana getirir.

Ancak bundan önceki dönemlerde de bahsedildiği gibi, şehrin gelişimi sadece planlı alanlar ile olmamış, kaçak yapılar vasıtasıyla da alansal büyüme devam etmiştir. Nitekim söz konusu dönemde ilk kez Taştepe, Kıltepe, Yeşiltepe, Çöşnük ve Beydağı mahallelerinde belediye ve hazineye ait arsalar üzerinde görülen kaçak yapıların sayısı 1960 yıllarından sonra hızla artarak diğer alanlara da sıçramıştır. Şehirde kaçak yapıların oluşması üzerinde kırların ekonomik, sosyal ve psikolojik açıdan itici oluşlarının yanı sıra Malatya'nın sanayi alanında büyük bir atılım içerisine girmesinin payı büyüktür. 1960-2000 döneminde de, sayılan faktörlerin yanı sıra , nüfus artışı nedeniyle mesken ihtiyacının artması ve buna bağlı olarak yapı malzemelerindeki fiyat artışları ile arsa spekülasyonunun önüne geçilmemesi gecekondulaşmayı teşvik etmiştir. Gerçekten de Malatya'nın hızlı sanayileşmesi ve şehre doğru olan göç hareketi karşısında spekülasyonlar mesken yapılabilecek boş arsaları ellerine geçirmişler ve bu nedenle de fakir halk şehirde ev sahibi olabileceği olanağını elde edememiş, ancak şehrin kenarındaki hisseli tapulu arsalar üzerine izinsiz olarak yapılan evler ile mülk sahibi olabilmişler, bu şekilde şehrin dış çeperinde oldukça geniş bir saha kaplayan gecekondu alanlarını meydana getirmişlerdir.

Şehirlerdeki gecekondu sayısının artması üzerine yürürlüğe sokulan 775 sayılı gecekondu kanununa göre "imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalmaksızın sahibinin rızası alınmadan kendisine ait olmayan arsalar üzerinde yapılan izinsiz yapılar" gecekondu olarak nitelendirilmektedir. Bu kanuna göre Malatya'da gecekondu niteliği taşıyan konutların kümelendiği bölgeler saptanmıştır. Şehir için yapılan bu sınıflandırmada ıslah ve önleme bölgeleri değerlendirilmiştir.

1960-2000 döneminde gecekondu alanları şehrin hemen hemen her yönünde dağılmış durumdadır. Bu alanlardan en geniş saha kaplayanı çevre yolunun kuzeyinde yer almıştır. 1950-60 döneminde söz konusu karayolunun kuzeyinde gelişen tek mahalle Çarmuzu Mahallesiydi. İlk kurulduğu zaman imar izni olmayan bu mahallenin sonradan belediye tarafından ıslah bölgesi ilan edilip mevzii imar planının yapılması ve bazı kamu gereksinimlerinin de karşılanması bu ma-

halledi gecekonduların türü yapıların sayısını hızla arttırmıştır.

Görüldüğü gibi 1960-2000 döneminde doğu (Pınarbaşı) ve batı (Karakavak) yönde gelişen mahallelerin kurulmasında çevre yolu büyük etken olmuştur. Böylece şehrin yerleşim sahası gecekondular vasıtasıyla ile çevre yolu boyunca önemli bir gelişme göstererek 1980 yılı sonunda bugünküne yakın bir görünüm kazanmıştır.

Şehrin yerleşim sahası gelişmesini, planlı ve kaçak konut alanları ile yukarıda belirtilen biçimde sürdürürken, ekonomik alanda da yeni yatırımların yapılması sosyo-ekonomik yönde gelişmenin devamını sağlar. Bu dönemdeki en büyük ve en önemli gelişme ise sanayi alanında olmuştur. 1970'li yıllara girerken sermaye ve yatırım açısından güçlenen(Keban Barajı'nın yapılmasının da etkisi çok büyüktür.) Malatya özel sektör sanayicileri aynı zamanda imalat sanayi alanında da yeterli bilgi birikimine kavuşmuşlardır. Ayrıca şehir gerek lokasyon faktöründen kaynaklanan özelliği ile İstanbul-Ankara gibi büyük pazarlara uzak oluşu gerekse üretilen malın taşınmasında kara ve demir yolunun varlığı ile sanayinin azda olsa gelişmesine elverişli durumdaydı. Ancak şehirde sanayi tesislerinin kurulmasını sağlayacak boş alanlar konut alanlarının gelişmesi nedeniyle oldukça azalmış, ayrıca şehir içi alanlardaki boş arsalarda fiyat oldukça (Keban Barajı'ndan dağıtılan para nedeniyle) yükselmişti. Bu durum sanayicilerin bir araya toplanma zorunluluğunu yaratmış ve şehrin dışına yerleşmeye itmiştir. Bu etkenler sonucunda sanayiciler kendileri için en uygun yeri seçmişler ve şehrin nispeten uzağında yer alarak şehrin de planlı gelişme özelliği kazanmasına neden olmuşlardır. Nitekim tüm bu sayılan faktörlerin birleşmesi ve sanayi odasının da öncülüğü ile 1970 yıllarında Malatya şehrinin eski otobüs terminalinin karşısında bulunan araziye bugünkü küçük sanayi alan kurulmuştur. Büyük sanayi tesislerinde olduğu gibi küçük sanayi alanında da bir organizasyon dönemine girilmesi şehrin batısında İskender, Çavuşpaşa ile Yeşilkaynak mahalleleri arasındaki alana sanayi bölgesinin kurulması sağlanmıştır.

Şehrin konut yerleşim alanları içindeki boş alanlar üzerinde yer alan diğer sanayi tesisler ise genelde 1970 yılından önce şehre yerleşmiş olanlardır.

1960-2000 yılları arasında mevcut olan sanayi tesisleri şunlardır. **Malatya Vagon Onarım Fabrikası:** inşaatına 1975'lerde başlanılıp 1989 yılında tasfiye kararı ile yapımı durdurulmuştur. Toplam istimalak alanı 751.320 m²'dir. **Malatya Et Kombinası:**1974 yılında temeli atılan ve 3 Aralık 1984 yılında faaliyete geçmiştir. Şehre 8 km mesafede ve Elazığ yolu kenarında bulunan Kombina 382.200 m²'lik bir alan üzerinden kurulmuştur. **M.T.A. Orta Anadolu IV Bölge Müdürlüğü:**1977 yılında kurulmuştur. Elazığ, Tunceli, Adıyaman ve Kahramanmaraş illerinde madencilik faaliyetlerinde bulunmaktadır. 19 km²'lik bir alanda yapılmış göstermektedir. **Güntaş İplik Fabrikası:**1982 yılında kurulmuştur. 1987 yılında faaliyete geçmiştir. 302 dönüm arazi üzerinde kurulmuştur. **Maksan (Malatya Makine Sanayi A.Ş.):** 1974 yılında kurulmuştur. 1980 yılında üretime başlamıştır. 1992 yılında ihracata başlamıştır. **Kaletaş İplik Fabrikası :** 1980'li

yıllarda kurulmuş olup Malatya-Sivas yolu 9 km' sinde kurulmuştur. 56 dönüm arazi üzerinde kurulmuştur. **Anateks (Anadolu Tekstil Fabrikaları A.Ş.):** 1984 yılında kurulmuş olup, 68,924 m2 lik alana kurulmuştur. **İpaş (İplik ve Dokuma Fabrikaları A.Ş.):** 1972 yılında inşaatına başlanılmış olup, 1977 yılında işletmeye açılmıştır. 15.561 m2 kapalı sahası mevcuttur. **Yerteks Tekstil Sanayi Ticaret A.Ş.(Mizan Üteksil Sanayi Ticaret A.Ş.):** Darende-Malatya Yolu 10. Km' sinden ilk başta Çimento Fabrikası olarak düşünülen fabrika 02.09.1986 tarihinden sonra Tekstil Sanayine dönüştürülmüştür. 479.847 m2 alan üzerinde olup, şirketin merkezi İstanbul'dur. **Yifaş (Yeşilyurt Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş.):** 1972 tarihinde kurulmuştur. 365 ortağın ortaya çıkardığı bir fabrikadır. **Mormaş (Malatya Orman Ürünleri ve Mobilya Tesisleri):**1988 yılında faaliyete geçmiştir. **Malatya Boyataş-Merbolin Boya Fabrikası:** 1974 yılında Malatya Hanımın Çiftliği mevkiinde kurulmaya başlamış olup, 1976 yılında faaliyete geçmiştir. 8.500 m2 alan üzerine kurulmuştur. **Sütsan:** Malatya şehrinde 1978 yılında kurulmuş olup, 1989 yılında üretimi durdurulmuştur. Malatya-Kayseri karayolu üzerinde son zamanlarda Afra, Gima, Polis Pazarı ile Otogarın yer aldığı kısımdır. Diğeri ise Malatya-Elazığ Karayolu üzerinde bulunan Et Balık Kurumu, Mışmış Parkı, Yimpaş ile Turgut Özal Tıp Hastanesi'dir.

1960-2000 dönemindeki Malatya şehrinin kazanmış olduğu peyzaj, önceki dönemlerdeki görünümün adeta daha geniş bir sahaya yayılmış biçimidir. Söz konusu yıllar arasında geçen 40 yıllık süre içinde nüfusun (83.692'de 400.248'e yükselmiştir.) hemen hemen beş misli artmasına bağlı olarak konut alanları daha yayılmış, yoğunluk kazanıp hakim kullanım biçimi olarak şehir içi arazi kullanımında ağırlıklı payını devam ettirmiştir. Konut alanları gibi diğer kullanışlardan olan ticari birimler yeni konut alanları ile birlikte sahasını genişletmiş veya merkez çevresindeki alanlarda olduğu gibi yoğunlaşmıştır.

Konut Alanları: 1960-2000 döneminde konut alanları şehirdeki hakim kullanım biçimini oluşturmaktadır. Bu devrede şehirdeki tarım sahaları ile boş alanların büyük kısmında konut yapılaşması görülür. Bu biçimde şehirde yeni yerleşime açılan kısımlarda gerek planlı yapılar (kooperatifler) gerekse gecekondular sahaları yayılma gösterirken önceki dönemlerde gelişmiş yerleşim alanlarında ise yoğunlaşma gözlenir. Mevcut yerleşim alanlarındaki yoğunlaşma apartman türü yapıların şehir içi arazi kullanımındaki payını daha da arttırmıştır. Nitekim Çavuşpaşa, Dabakhane, Yeni Hamam, Kırçuval ve Niyazi mahalleleri gibi şehrin eski yerleşim alanlarında tek ve çift katlı bitişik nizamlı evler arasına sıkışmış üç ile altı kat arasında apartmanlar İnönü Caddesine kadar uzanmıştır. Çavuşoğlu ile Salköprü mahallesindeki apartman katları Çarmuzu Caddesine güzel bir görüntü vermektedir. Ayrıca Akpınar Mahallesindeki apartmanlar Sarıcioğlu Caddesini, Saray, Yeni Hamam, Akpınar, Kırçuval, Dernek, Hasan Varol ve K.Hüseyin mahalleleri Kanalboyu (Foto:4) ile Sivas caddelerine çok güzel bir görünüm vermiştir. 1980-2000 arasında İstasyon, Turgut Temelli, Tevfik Temelli, Milli Egemenlik, Fuzuli, Atatürk ve Hastane caddelerine 6 ile 8 kat arasındaki apartmanlar yapılmıştır.

Şehirde apartmanlar vasıtasıyla konut yoğunluğu artış gösterirken, şehrin eski yerleşim alanlarından olan Eski Malatya'da da gerek toplumsal gerekse mekansal kullanım bakımından değişimler gözlenmiştir. Nitekim geçmiş dönemlerde Malatya şehri, zenginlerin yerleşim sahası halinde olması nedeniyle toplumsal bakımdan değişime uğramış, bakımsız ve yıpranmış binalar ise büyük ölçüde yenileri yapılmıştır. Diğer taraftan Yeşiltepe semtinde yer alan Askeri Hastane ile şehir mezarlığını merkeze bağlayan Namık Kemal Caddesinin açılışı sırasında eski konutların yıkılması; ayrıca bu kesimin merkezi alanlara yakın oluşu nedeniyle konut dışı kullanımlar için talepler artmış ve bu durum Yeşiltepe mevkiini mekansal kullanım bakımından bir ölçüde değişime uğratmıştır. Bu semte bulunan Afetevleri çok eski yapılar ile halen mevcuttur. Diğer taraftan şehirde nüfus artışına paralel olarak yeni gelişen planlı ve gecekondü türü konut alanlarına da rastlanmaktadır.



Fotoğraf 4. Kanal Boyu Caddesinde bir görünüş
Photo 4. An appearance of Kanal Boyu Street.

Ekonomik Kullanım Alanları: Şehrin ekonomik kullanım alanları içinde en dar saha kaplayanı tarım alanlarıdır (Kayısı). Tarım alanları genellikle şehrin dış çevresindeki mahallelerde henüz konut kullanımına dönüşmemiş alanlarda yayılma göstermiştir. Bu mahallelerden Karakavak, Yeşiltepe, Eski Malatya, Orduzu, Beydağı, Melekbaba, Kıltepe, Taştepe, Yamaç, İzollu Tepe ve Çöşnük mahallelerinde meyve ağaçlarına (genellikle kayısı) rastlanırken, Karakavak mevkiinde genellikle tahıl tarımı yapılan alanlar kooperatifler tarafından işgal edil-

miştir.

Ekonomik kullanım alanları içinde en geniş saha kaplayanı Kayısıdır. Bunun haricinde ise sanayi geniş bir alan kaplamaktadır. Bu dönemde Organize Sanayi Bölgesi'nin 1977 yılında İl Özel İdaresi, Malatya Belediyesi, Ticaret ve Sanayi Odası, Sanayiciler Derneği ve Organize Sanayi Kooperatif kuruluşlarından oluşturulan Müteşebbüs Teşekkül Heyeti tarafından kurma çalışmalarına başlanılmıştır. Malatya Organize Sanayi Bölgesi, Malatya-Ankara Karayolunun 12 km' sinde Havaalanı yol ayrımı üzerinde 3.000.000 m2 alan üzerinde kurulmuştur. 1994' den sonra hizmete girmiştir. Firma sayısı 108, parsel sayısı 276 adettir.

Şehir içi tüketime yönelik hizmet veren ticarethaneler sahalarını şehrin gelişmesine paralel olarak genişletmiş, aynı zamanda da mevcut sahalar üzerinde yoğunlaşmıştır. Nitekim İnönü, Halep ve Fuzuli caddeleri, ticarethanelerin toplandığı alanları oluşturmuştur. Bu dönemde ise adı geçen caddeler üzerinde ticarethane sayıları artarak yoğunlaşma göstermiştir.

Diğer taraftan şehrin ekonomik ilişkiler kurduğu çevre ilçe ve köylerden gelen ürünler ise semt pazarlarında satılmış ve pazarların sokak aralarında kurulmaları ile ulaşım sistemleri belli günlerde geçici ekonomik kullanım alanlarına dönüşmüştür. Nitekim çevre yolu üzerinde haftanın yedi günü bu alanlara örnek



Fotoğraf 5. Yeni otogarın dış görünüşü
Photo 5. The outer appearance of the new bus station

oluşturur. Pazar günleri ise Türk Telekom'un bulunduğu kesim ile Damakhane ve Akpınar mahallelerinin hemen hemen her tarafı pazar alanı olarak kullanılmaktadır. Kırçuval Mahallesinde bulunan toptancı hali özellikle Adana, Mersin ve Antalya ile merkez köylerde gelen yaş ve kuru sebze-meyveyi şehir içindeki dükkanlara dağıtımını yapılarak, insanların gıda gereksinimi karşılanmaktadır.

Fonksiyonların Dağılımı

Eğitim: 1960-2000 döneminde şehirdeki en yeni fonksiyonlardan biri eğitim alanında gerçekleşmiştir. Şehir merkezinde sadece İnönü ,Çukurdere ve Koyunoğlu mahallelerinde İnönü Üniversitesine bağlı Meslek Yüksek Okulu ile öğrenci yurtları mevcuttur. İnönü Üniversitesi' nin diğer bölümleri Elazığ-Malatya çevre yolu üzerinde 1975 yılında kurulmuştur.

İnönü Üniversitesi dışında bu dönemde yeni eğitim vermeye başlayan ilk ve orta dereceli okulların 32 tanesini hayır sever vatandaşlar tarafından yaptırılmıştır.

Şehirde 1982 yılında öğretime açılan Hasan Kovuk Çıraklık Eğitim Merkezi açılmıştır. Malatya şehrinde 23 özel dersane, 2 Bilgisayar, 1 yabancı dil kursu, 1 Destek Etüt Eğitim Merkezi, 11 Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu mevcuttur.

Malatya şehrinde 70 ilköğretim okulu, 13 genel lise, 1 Anadolu Lisesi, 1 Fen Lisesi, 3 özel lise, 2 meslek lise, 2 teknik lise, 1 Anadolu Teknik Lise, 1 Ticaret Meslek Lise, 1 İmam Hatip Lise, 1 Anadolu İmam Hatip Lise, 1 Anadolu Kız Meslek Lisesi, 2 Kız Meslek Lisesi, 1 Kız Teknik Lise, 1 Çıraklık Eğitim Merkezi, ayrıca İnönü Üniversitesi' ne bağlı 6 fakülte, 3 enstitü ve 4 Meslek Yüksek Okulu mevcuttur.

Görüldüğü gibi, Malatya şehrinde okul sayısı oldukça fazladır. Bu durum şehirdeki okullara yakın çevredeki köyler ve kasabalardan da okumak amacıyla öğrencilerin gelmesine neden olmuştur. Ayrıca bu öğrenciler için şehir içinde yurtlar açılmıştır. Böylece şehirde eğitim ve öğretim açısından etki alanı oldukça genişlemiştir.

Malatya'da, merkez ilçe de dahil toplam 14 adet Halk Eğitim Merkezleri mevcut olup, bu kurumlarda 44 öğretmen ve 59 usta öğretici görev yapmakta, dönem içinde 130 mesleki sosyal kültürel kurs açılmış olup, 2035 kız, 816 erkek olmak üzere 2851 kişi kurslara iştirak etmiştir. Şehirde 1982 yılında öğretime başlayan Hasan Kovuk Çıraklık Eğitim Merkezi ve 1994 yılında öğretime açılan Darende Çıraklık Eğitim Merkezi mevcut olup, bu merkezlerde 33 öğretmen görev yapmakta, 841 çırak öğrenci öğrenim görmektedir. Çıraklık Eğitim Merkezlerinde 20 meslek dalında eğitim yapılmakta olup, ayrıca kalfa ve ustalara da teknolojik gelişmelere uyum sağlamaları amacıyla kurslar düzenlenmiştir. Malatya şehrinde 23 özel dersane de 183 öğretmen ve 5605 öğrenci bulunmaktadır. Ayrıca 2' si Bilgisayar, 1 Yabancı Dil Kursu, 1 Destek Etüt Eğitim Merkezi ve 11 Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu olmak üzere toplam 15 adet kurs bulun-

makta olup, 55 eğitici ve öğretici 5569 kişiye kurs verilmektedir.

Malatya şehrinde eğitim ve öğretim faaliyetlerine destek olmak üzere kütüphane de bulunmakta olup, bu kütüphane Fuzuli ile Cengiz Topel caddelerinin birleştiği noktada yer alan Malatya İl Kütüphanesidir. Şehrin en büyük ve en eski kütüphanesidir. Bundan başka şehirde bir tane de çocuk kütüphanesi bulunmaktadır.

Sağlık: 1960-2000 yılları arasında yeni sağlık kurumlarının açılmadığı; fakat 1991 yılında başlatılan Turgut Özal Tıp Merkezi 600 hastaya her türlü hizmeti sunacak şekilde düzenlenmiş hasta yatağı, 120 yataklı çağdaş yoğun bakım ünitesi, 25 Lam iner akımlı ve çağdaş donanımlı ameliyathane, hastaya modern hemşirelik hizmeti vermeyi sağlayan hasta başı yatak üniteleri ve hasta çağırma sistemi, Modern cihazlarla donatılmış Kanser Tedavi Merkezi ve Fizik Tedavi Rehabilitasyon Ünitesi, Isıtma ve Soğutmalı Merkezi iklimlendirme sistemi. 1996 yılında bir kısmı faaliyete geçmiş bulunmaktadır.

Kültürel: 1960'lı yıllarda Malatya şehrinde çeşitli sportif faaliyetlerin yapıldığı tesisler de bulunmaktadır. Şehirde İnönü stadyumu mevcut olup, burada Birinci, ikinci ve üçüncü lig karşılaşmaları yapılmaktadır. Ayrıca Şeker ve Sümer stadyumlarında amatör lig maçları yapılmaktadır. Şehirde kapalı ve yüzme spor salonu sportif ihtiyaçları karşılamaya yönelik tesislerdir.

Çocuklara yönelik oyun parklarının şehir içindeki dağılışına baktığımızda ihtiyaca tam cevap vermediğini görürüz. Şehirde son zamanlarda boş bulunan alanlara çocuk parkları yapılmış olup, ayrıca şehrin gelişen mahallelerinde bu ihtiyaç göz önüne alınarak yeterli olmasa da çocuklara oyun sahaları yapıldığı görülmektedir. 1996 yılında itibaren Pınarbaşı'nda (Mışmış) Çocuk Lunaparkı ile oyun parkı yapılmıştır. Ayrıca mesire yerleri olarak Pınarbaşı, Sultansuyu, Horata, Şahlanan ve İçmeler mevcuttur. Malatya şehrinde de resmi olarak 1996 yılında itibaren 20-24 Temmuz tarihleri arasında Mışmış parkında fuar düzenlenmektedir.

Depolama Alanları: Şehrin ekonomik kullanım alanları arasında sayılabilecek olan depolama tesislerinden, sanayiye bağlı olanlarının büyük kısmı, ürünlerin ticari amaçla satışa sunacakları zamana kadar korumaları amacıyla sanayi tesislerinin hemen yanında yer seçmişlerdir.

Tarımsal ürünlerin depolandığı alanlar ise Karakavak mevkiinde T.M.O. siloları, Kayseri demiryolu üzerindeki zirai donanım ambarları ve T.M.O. buğday ambarları gibi genelde demiryolunun çevresinde toplanmışlardır. DDY tesisleri içinde yer alan DDY ambarları ve gümrük deposu ise yine demiryolunun kullanılması amacıyla bu yol çevresinde kendilerine yer seçmişlerdir.

Diğer taraftan şehrin yakacak ve akaryakıt gereksinimini karşılamak amacıyla kullanılan depolama tesislerinin bir kısmı Çarmuzu, Namık Kemal caddesi ile Kömür Fevzi mevkiinde odun ve kereste deposu, özellikle çevre yolu boyunca

benzin ve akaryakıt tesisleridir.

Şehirde belirtilen bu ekonomik kullanım alanları dışında Yeşiltepe mevkiinde N. Kemal Caddesi üzerinde hayvan pazarı ile Emeksiz ile Çarmuzu'nun kesiştiği noktada ise Taşıyıcılar ve Toptancılar Kooperatifi yer almaktadır.

Ulaşım: 1960-2000 döneminde demiryolu genel sistem içindeki payını hiçbir değişiklik olmadan korumuştur. Karayolu ulaşım sisteminde ise büyük yenilik diğer bir deyişle gelişme Elazığ-Kayseri-Sivas-Adıyaman-Kahramanmaraş çevre yolunun hizmete girmesi ile olmuştur. Çevre yolu karayollarının şehir içi arazi kullanımındaki payını arttırması yanında şehrin yerleşme sahasının gelişmesi üzerinde de itici bir etki yaratmıştır. Karayolu bakımından diğer yenilik ise Kömürhan Köprüsünün yeniden yapılması, maalesef Malatya şehirde ihtiyaç duyulan üst geçitler tamam olarak yapılmamış, sadece Yeşiltepe mevkiine gidilen N. Kemal Caddesi üzerinde bir tane üst geçit mevcuttur. Halbuki Malatya şehri içerisinde iki tane hemzemin geçit olduğu halde üst geçit yapılmamıştır.

Karayolu ulaşımının gittikçe önem kazandığı bu dönemde altı dönümlük arazi üzerinde 1960 lı yıllardan sonra yapılan ve 10-20 arasında otobüs alabilecek kapasitedeki otogarın açılması şehir içi arazi kullanımında yeni bir saha daha ortaya çıkmıştır. Şifa Mahallesinde Terminal Caddesi ve çevre yolu üzerinde yer alan otogar üç peronluk, hiçbir sosyal tesisi bulunmayan ve yeterince hizmet veremeyen otogar için 1990 yılında başlatılan ve 1998 yılında açılışı yapılmış olup, yeni faaliyete geçmiş olan yeni otogar (Foto:5) Karakavak'ta 178 dönümlük alan istimlak edilmiştir. Ankara'ya hizmet veren otogarın 3 kat büyüklüğünde olup, 72 peron, camii, otel, helikopter pisti, cafe, bekleme ve çocuk salonları, dinlenme yerleri, lokantalar, ab dest alma imkanları, tuvalet vs. bulunmaktadır.

Diğer taraftan şehir içi ulaşımında da kamu veya özel kesime ait ulaşım araçları hat ve sefer sayılarını arttırmıştır. Bu durum ise yerleşmelerin yoğunlaşmış ve yayılmış olmaları ile yakından ilgilidir. Bugün 52 otobüs ile Malatya sokakları ve caddelerinde sürekli taşıma yapılmaktadır.

1980'li yıllarında belirgin bir şebekede çalışmaya başlayan minibüslerin de uzak ve işçi ailelerinin oturmakta olduğu semtlere hizmet götürmesi hem belediye otobüsünün yükünü azaltmış hem de şehir içi ulaşım fonksiyonu üzerinde etken olmuştur. Bu dönemde minibüslerin çalıştıkları hatlar itibarıyla dağılımı ise;

Merkez-Şoför Okulu, Merkez-Sigorta Hastanesi, Merkez-Karakavak mevkii, Merkez-İstasyon, Merkez-Yeşiltepe mevkii, Merkez-Afetevler, Merkez-Çırmıklı, Merkez-Çarmuzu, Merkez-Devlet Hastanesi, Merkez-İnönü Üniversitesi -Araştırma Hastanesi vs.

Malatya'nın bugünkü görünümü kazanmasında önemli etkisi olan ulaşım, kara,havayolu ve demiryolu olmak üzere üç sistem halindedir. Bunlardan 1800'lü yıllarda kullanımına başlanan ve şehrin, diğer şehirlerle iletişimini sağla-

yan modern anlamdaki ilk ulaşım sistemi demiryoludur. Bu ulaşım sistemi Osmanlı döneminin o günkü koşullarına göre maksimum düzeyde bir taşımacılık sağlamış ve şehrin gelişmesi üzerinde olumlu bir etki yaratmıştır. Yük ve yolcu taşımacılığı olarak iki şekilde hizmet veren demiryolu Cumhuriyetin ilk yıllarında da eski başkent İstanbul'u, yeni başkent Ankara'ya bağlaması nedeniyle şehrin lokasyon faktörü üzerinde önemli bir etki yaratmıştır. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de iki önemli iç Anadolu ve Akdeniz bölgenin demiryolu bağlantıları Malatya şehri üzerinde geçer. Şehirde önemli bir yer işgal ve ulaşım sistemleri ile yakından ilgili olan diğer bir saha da çevre yolunun kuzeyinde Erhaç havaalanıdır.

Şehrin ana karayolu bağlantısı ise Güney Anadolu, Akdeniz, İç Anadolu ve Doğu Anadolu bölgesi ile bağlantılıdır. İl karayolu açısından ülke ortalaması düzeyinde gelişmişliğe sahiptir. İl ve devlet yollarının ülke toplamından aldığı pay %1.7 oranındadır. İlde 509 km uzunluğunda devlet, 507 km uzunluğunda il yolu bulunmaktadır. Malatya şehri merkezi Ankara, Adana, Sivas ve Elazığ'a düzgün yollarla bağlıdır.

Malatya şehri Ankara'ya 668 km, Adana'ya 412 km, Sivas'a 290 km ve Elazığ'a 99 km uzaktır. İlçe merkezlerinde; Arguvan, Arapkir, Pütürge ve Kuluncak dışındaki ilçeler şehre ulaşan ana akslar üzerinde veya yakınlarında yer almaktadır. Şehrin en zayıf bağlantısı güney-doğusundaki Pütürge ilçesidir.

Malatya doğu illerinin ulaşım merkezi olması ve Doğu Anadolu' dan Akdeniz ve Güney Anadolu Bölgeleri' ne giden yolların geçiş merkezi olması nedeniyle karayolu bakımından gelişmiş bir ildir. Malatya ili Karayolları Genel Müdürlüğü Elazığ 8. Bölge Müdürlüğü hizmet ve faaliyet alanı içerisindedir.

Malatya'daki karayolu ağının ana eksenini, ili doğu-batı yönünde geçen 300 nolu devlet yoludur. Bu yol Malatya'yı Kayseri üzerinden Ankara ve İstanbul'a, doğuda da Elazığ'a bağlar. Malatya ve Darende bu güzergahın üzerinde kurulmuştur.

İlin ikinci önemli ulaşım bağlantısı, güneyde Adana ve Kahramanmaraş üzerinden gelerek, Kayseri-Malatya yoluyla birleşen 850 nolu devlet yoludur. Bu yol daha sonra kuzeye yönelerek Sivas'a uzanır. Yolun Kahramanmaraş-Malatya arası tümüyle asfalt; Malatya-Sivas arası ise bir bölümünde stabilize edilmiştir. Fakat 1990' lı yıllarda bu yolun tamamı asfalt yapıldı. Hekimhan bu yolun üzerindedir.

Şehirlerarası bağlantıyı sağlayan bu karayolları aynı zamanda şehrin içinden geçmesi nedeniyle şehir içi ulaşımında da kullanılmaktadır. Çevre yolu dışında şehir içi ulaşımında da kullanılan ana ulaşım akslerinden biri de şehrin güneyinden İnönü Caddesi olarak başlayan ve batıya gidildikçe İstasyon Caddesi olarak, Kayseri yolu ile birleşen çevre yoludur. Ana toplayıcı durumda olan bu yola şehrin kuzeyi ve güneyinden gelen diğer yollar bağlanır. Nitekim çevre yolundan güneye doğru uzanarak Sivas ve Hastane (Atatürk) caddeleri ile birleşen Cengiz Topel ile Mehmet Buyruk caddesidir. Doğu yönden Kayseri çevre yolun-

dan batıya doğru uzanarak şehri güney yönden Mehmet Buyruk, Emeksizler ve Terminal caddeleri ile birleşir. Diğer taraftan kuzey yönden ise Çarmuzu, N. Kemal, Sanayi ve İstasyon caddeleri ile Eski Malatya yolu ile birleşir.

Görüldüğü gibi, şehir tek merkezli yapısını henüz aşmamış ve kuzey ile güneyden gelen bütün önemli bağlantılar merkezde toplanmıştır.

Şehir içi ulaşımda, günde 70'şeye yakın belediye otobüsünün servise çıktığı şehirde, ulaşım minibüsler ile de desteklenerek toplu taşıma gereksinimini büyük ölçüde çözülmüştür. Ayrıca şehirde bazı caddelerin tek yönlü olarak kullanılması Malatya'da diğer büyük şehirlerde görülen yoğun trafik sorununun oldukça kolay halledilmesini sağlamıştır.

Sağlık: Malatya, sağlık tesisleri bakımından hiçbir sorunu olmayan şehirlerdendir. Şehirde Sosyal Sigorta Kurumu Hastanesi Malatya-Kayseri karayolu üzerinde, Devlet Hastanesi İnönü Kışla Caddesi devamı üzerinde, İnönü Üniversitesi Tıp Fakültesi Araştırma ve Uygulama Hastanesi İnönü Üniversitesi'nin bulunduğu kampus'ün girişinde Ağustos 1996'da faaliyete geçti. Belediye hudutlarının dışındaki Malatya-Elazığ karayolu üzerinde bulunmaktadır.

Ayrıca şehirde dispanserler de bulunmakta olup, özel dispanserlerin yanı sıra Verem Savaş Dispanseri de bulunmaktadır. Ayrıca şehirde Sosyal Sigorta Kurumu Hastanesi bitişiğinde sağlık personeli yetiştiren Sağlık Meslek Lisesi de vardır.

Malatya şehrinin hemen hemen tüm mahallelerinde sağlık ocağı bulunmaktadır. Şehir içinde doktor muayenehaneleri de sağlık sorununun çözümünde oldukça büyük önem taşımakta olup, doktor muayenehanelerinin en yoğun olduğu yer Devlet Hastanesinin bulunduğu Kışla Caddesi üzerindedir. Aynı zamanda bu cadde üzerinde Malatya şehrinin tek özel hastanesi olan Doğu Klinikte bulunmaktadır. Bundan başka Malatya şehrinin tüm işlek caddelerinde doktor muayenehaneleri bulunmaktadır.

Şehrin eski eserlerinin, ahşap yapılarının, konaklarının korunmasına önem verilmektedir. Malatya Şehirinde eski eserleri korumak için çalışmalara başlanmıştır. Birinci derecede koruma planı içine alınan bazı tarihi eserler Malatya Belediyesiince satın alınarak restorasyon çalışmalarına başlanmış olup, ayrıca halk-belediye işbirliği ile restorasyon çalışmalarına devam edilmektedir. Şehrin çekirdek kısmında bugüne kadar oldukça iyi korunmuş olan anıtlar, dini ve sosyal yapılar, koruma planı içine alınarak bu eserlerin yaşatılmasına çalışılmakta olup, turizm'e katkıda bulunulmuştur.

Askeri Alanlar: Malatya şehirde 2. Ordu'nun yer alması şehirselleşme mekanının kullanımını bakımından askeri alanların önemli bir fonksiyon kazanmasına neden olmuştur. Mekanı kullanım amacına göre çeşitli biçimlerde değerlendiren bu sahanelardan biri şehrin güney-doğusunda Mehmet Buyruk Caddesi ile Fırat Mahallesinin doğusunda oldukça geniş bir yer işgal eder. Askeri eğitim ile savaş za-

manında savunma amaçlı bir kullanımın söz konusu olduğu Karakavak kesimindeki askeri alan aynı zamanda uçakların ikmal ve bakım yeri olarak ta kullanılmaktadır. 1998 yılının son ayında yeniden inşa edilmiş hali ile hizmete sunulmuştur. Bu kesimde bulunan askeri saha ise sosyal amaçlı bir kullanıma sahip olup, lojmanlar (Hava kuvvetleri) yer alır. Bu yere yakın çevre yolu kenarında 1997 yılında Ordu Pazarı yapılarak aynı yılda halkın hizmetine sunulmuştur.

Yeşil Kaynak Mahallesi'nin kuzeyinde bulunan Askeri Hastane ile Çakmak Kışlası bulunmaktadır. Ayrıca Yeşilyurt çevre yolu kenarında bulunan ve çok büyük bir alanı kaplayan 2.Ordu Şoför Okulu bulunmakta olup, Erhaç Havacılık alanı ise merkez ilçe sınırları içerisinde yer almaktadır.

Malatya şehrinde görülen gayri muayyen faaliyetler, askeri nüfusu içermektedir. Böylece şehrin ikinci hakim fonksiyonu olarak askeri fonksiyon önem kazanmaktadır. Faal nüfusun % 5' ini meydana getiren askeri nüfus 15-17 bin kişiden oluşur.

Gerçekten de Malatya şehri 2. Ordu ile Erhaç Havaalanılık bakımından önemli bir merkez olma yolundadır. Askeri tesisler kurulurken, genellikle şehir dışında kurulmuştur. Sadece lojmanlar ile orduevleri şehirde bulunmaktadır.

Bu askeri sahalar dışında, Kışla ile Kanalboyu caddelerinin kesiştiği noktada orduevi ile Askerlik Şubesi'nin eski binası ile müze bulunmaktadır.

İdari fonksiyonlar: Şehirde kamu yararına hizmet veren resmi ve idari binalar da, şehrin il merkezi olması nedeniyle önemli fonksiyon sahalarından biri durumundadır. Bu bakımdan dikkati çeken resmi kurumların büyük kısmı şehir merkezi ve çevresinde toplanmıştır.

Resmi ve idari sahaların şehirdeki dağılışına bakıldığında tam bir toplanmanın söz konusu olmadığı, bir kısmının tam merkezde, bir kısmının ise merkezin çevresine dağılmış olduğu görülür.

Valilik binası, İnönü Caddesi üzerinde bulunan Yeraltı Çarşısı'nın bitişiğinde, Adliye binası ise çok modern bir şekilde çevre yolu üzerinde yapılmış olup, 1993 yılında hizmete girmiştir. Valilik binası içerisinde Toprak ve İskan Müdürlüğü, Nüfus Müdürlüğü, Yapı İşleri Bölge Müdürlüğü, Bayındırlık Müdürlüğü, Tapu-Kadastro Müdürlüğü'nün bir bölümü, Mal Müdürlüğü gibi bölümler bulunmaktadır.

Malatya şehrinin mahalli idari hizmetlerinin yürütüldüğü Belediye binası ise İnönü Caddesi üzerinde bulunmakta olup, Valilik binası ile karşı karşıya bulunmaktadır. Aralarında Fuzuli Caddesi geçmektedir.

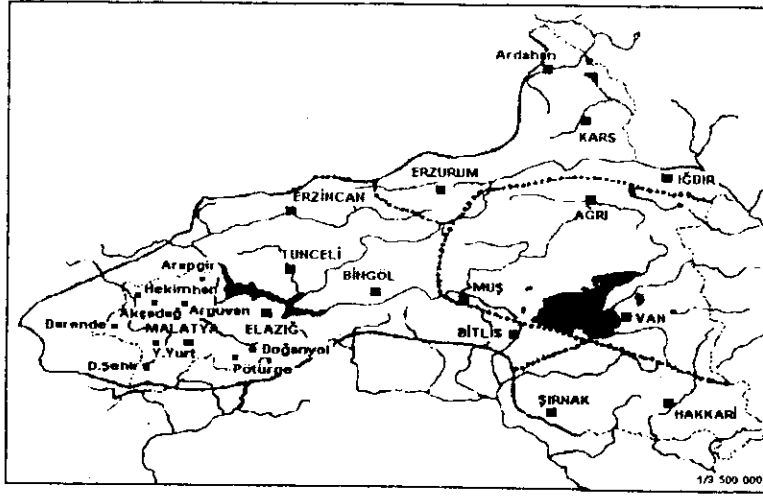
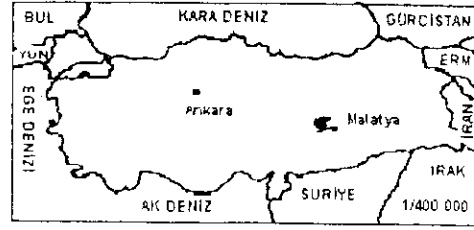
Diğer resmi ve idari binalar ise şehir içinde dağınık olarak bulunmaktadır. Tapu-Kadastro Müdürlüğü Turgut Temelli ile İnönü caddelerinin birleştiği köşe binada, Vergi Dairesi Hasan Varol caddesi üzerinde bulunmaktadır.

Malatya Milli Eğitim Müdürlüğü, Kanalboyu Caddesi üzerinde bulunmakta olup, Orduevi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü Mehmet Buyruk Caddesi üzerindedir. Meteoroloji Müdürlüğü, Malatya-Kayseri karayolu üzerinde bulunmaktadır. Aynı zamanda Yeşilyurt ilçe sınırları içerisinde kalmaktadır. Devlet Su İşleri Müdürlüğü, Sivas Caddesi üzerinde, Karayolları Mehmet Buyruk Caddesi üzerinde, Köy Hizmetleri Müdürlüğü, Tarım İl Müdürlüğü, İş ve İşçi Bulma Kurumu Müdürlüğü, Ant (Petrol Ofisi) Bölge Müdürlüğü Malatya-Kayseri karayolu üzerinde bulunmaktadır. Toprak Su Müdürlüğü Cengiz Topel Caddesi üzerinde, Orman Bölge Muhafaza Müdürlüğü Çukurdere Mahallesinde, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bölge Müdürlüğü Kubilay Caddesi üzerinde, Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü, Hastane Caddesi üzerinde bulunmaktadır.

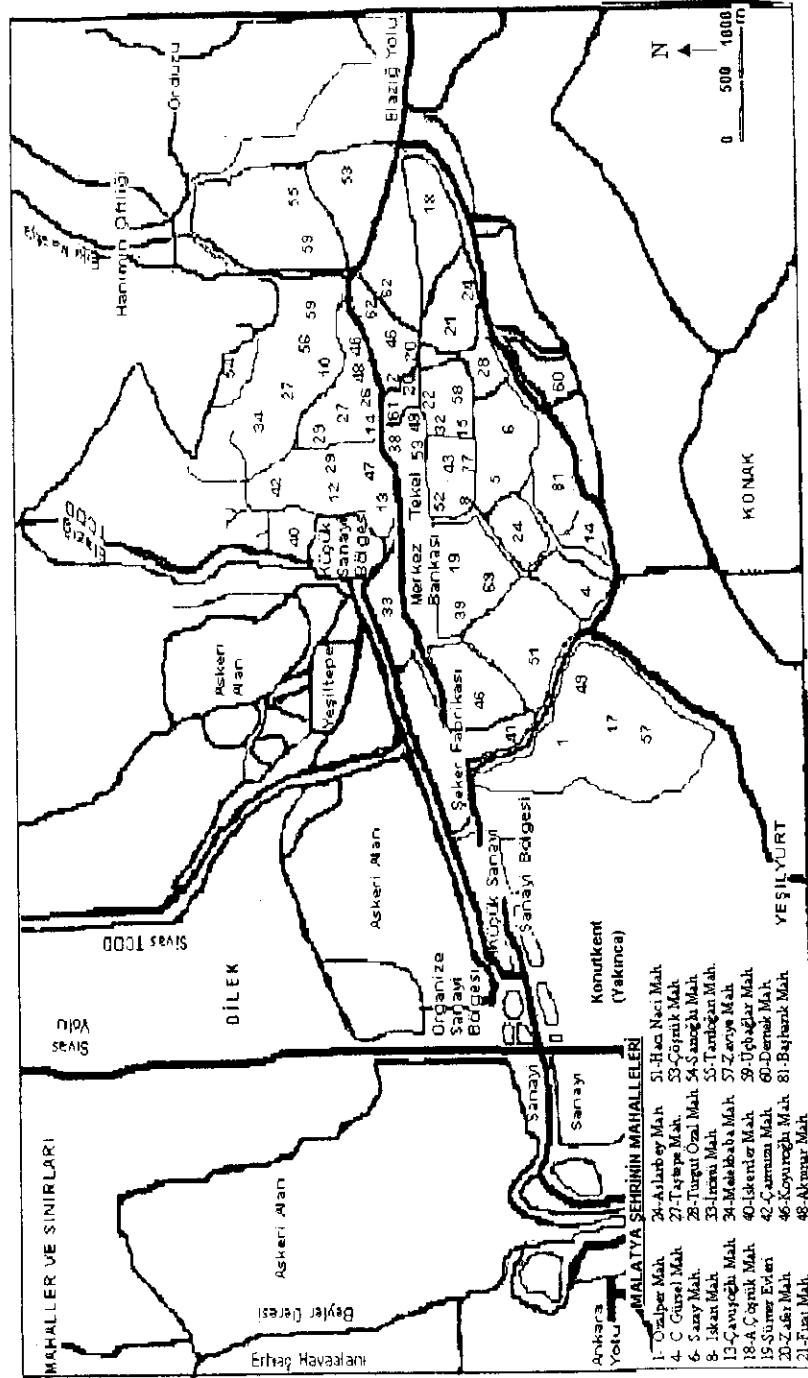
TCDD 5. Bölge İşletmesi Müdürlüğü İstasyon Caddesi bitiminde, Toprak Mahsulleri Ofisi TCDD 5. Bölge İşletmesi bitiőinde, Çocuk Esirgeme Kurumu Müdürlüğü ile Emniyet Müdürlüğü binası da İstasyon Caddesi üzerinde bulunmaktadır. Ticaret ve Sanayi Odası İnönü Caddesi üzerinde bulunmakta olup, ayrıca İnönü Caddesi üzerinde bütün bankaların birer şubesi bulunmaktadır.

Sonuç

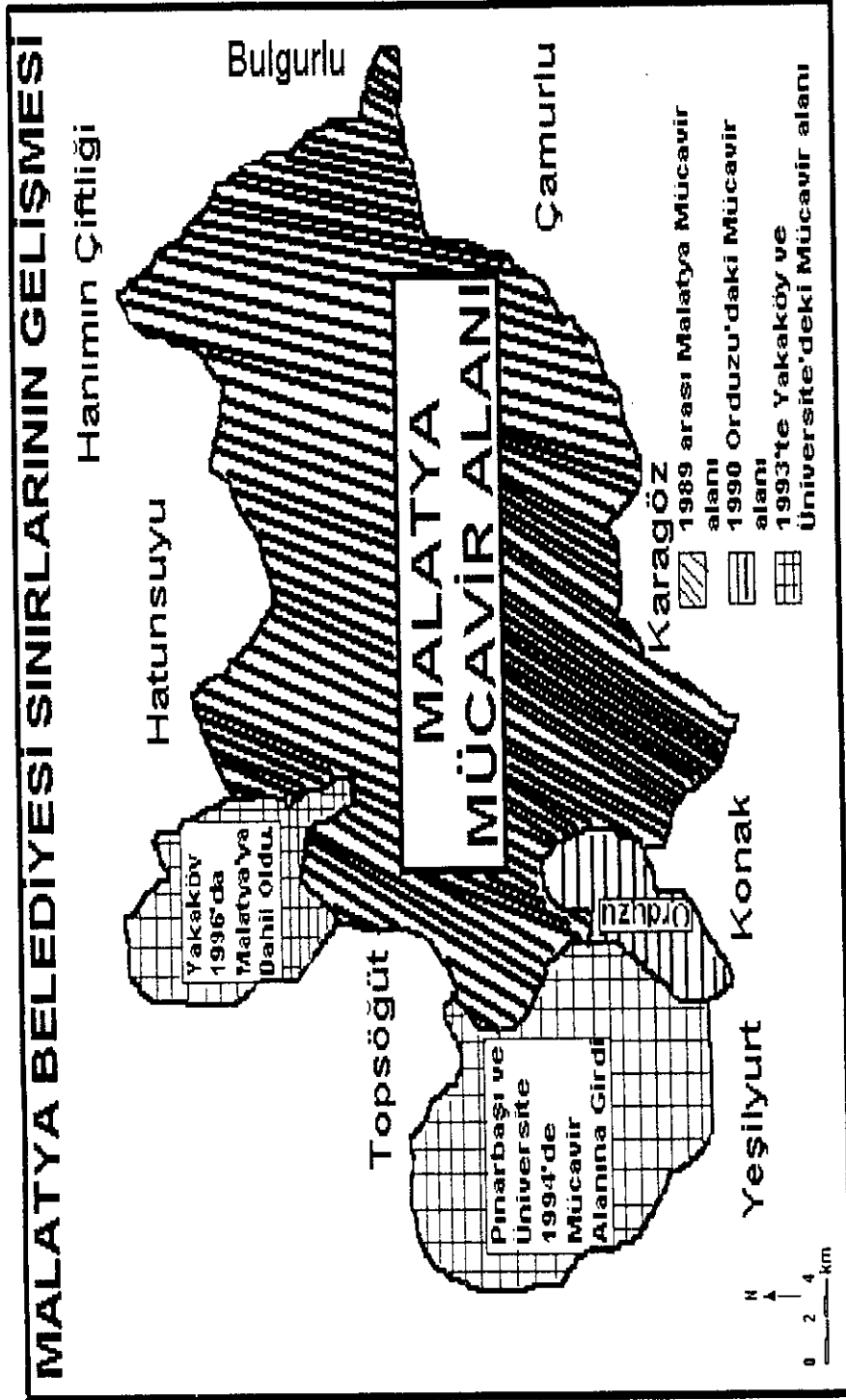
Kuruluş tarihi ilkçağlara dayanan Malatya şehrinin bulunduğu alanda coğrafi koşulların insan hayatı bakımından elverişli olması nedeniyle, şehir tarihi süreç içinde devamlı gelişme göstermiştir. Belgelere göre de tarihin her döneminde önemli bir yerleşme merkezi olma özelliğini korumuştur. 20. Yüzyıl başında orta büyüklükte bir şehir olan Malatya'nın şehirleşme süreci, Cumhuriyet Döneminde hemen sonra hızlanmıştır. Yapılan yatırımlar, çevreden göç eden sayısını artırmış ve buna bağılı olarak şehirleşme süreci daha da ivme kazanmıştır. Öyle ki 1960'larda 40.000 olan şehir nüfusu 1997 yılında 400.000'ni aşmış ve büyük şehir olma niteliğine yaklaşmıştır. Şehir ova üzerinde yatay ve dikey yönde hızlı bir biçimde büyümüştür. Bu hızlı büyüme, merkezdeki gelişmenin yanısıra çevrede banliyölerin oluşmasına yol açmıştır. Şehrin gelişimine etki eden koşulların sürmesi halinde, gelecekte Malatya şehri daha da büyüyecek ve yakın çevresinde yer alan Yeşilyurt ile Battalgazi ilçeleri ile entegre olacaktır.



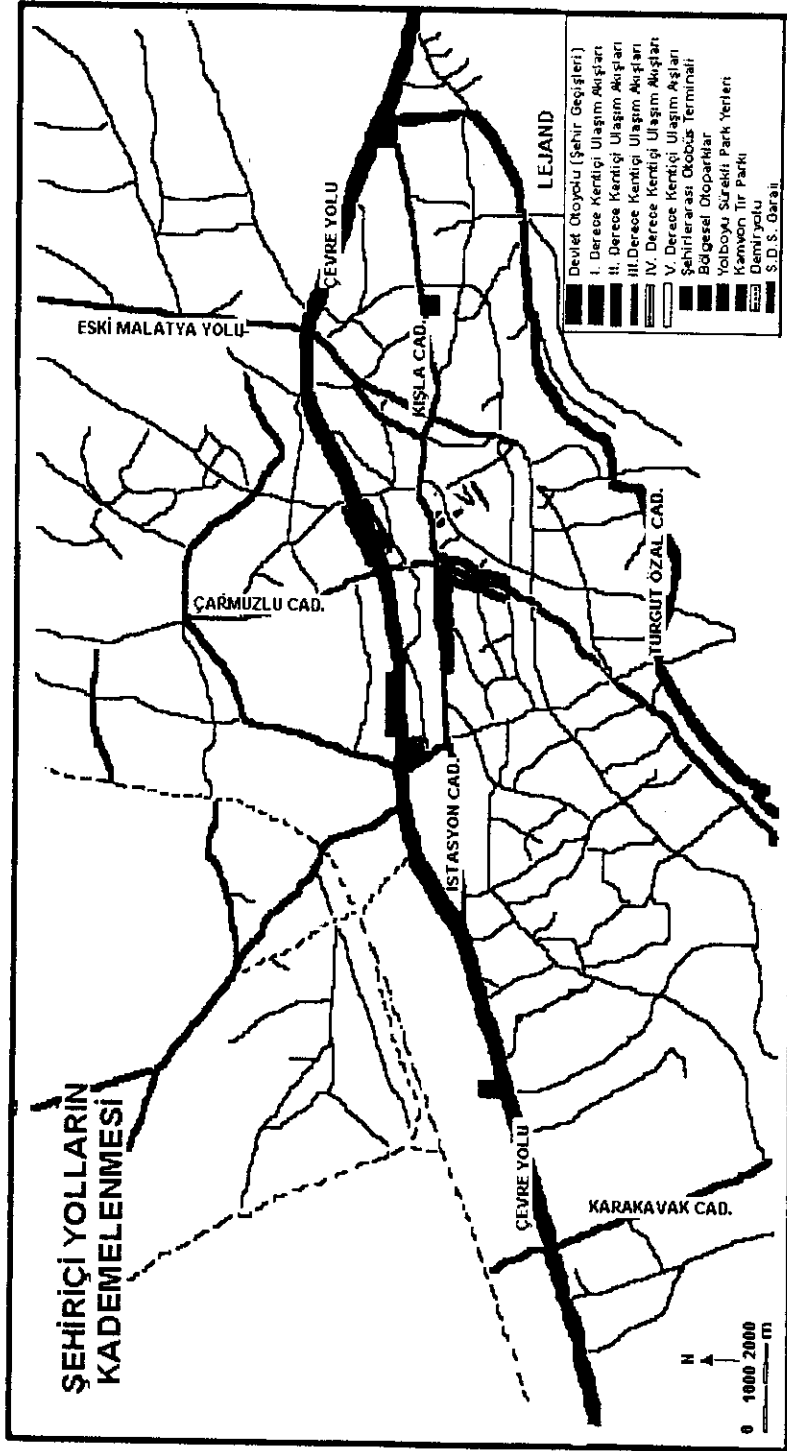
Harita 1. Lokasyon Haritası.
Map 1. Location Map.



Harita 2. Malatya'nın mahalleleri ve sınırları.
Map 2. Quarter of Malatya and their borders.



Harita 4. Malatya Belediyesi Sınırlarının Gelişmesi.
Map 4. The development of Malatya city's limit.



Harita 5. Malatya'nın Şehirîçi Yolların Kademelenmesi.
Map 5. Route situation in the center of Malatya.

Kaynakça

- ARDOS, M., "Türkiye Ovalarının Jeomorfolojisi" Cilt 1, S. 155-157
- AYDIN, T., "Anadolu' da İnsan Toplulukları ve Yerleşme İnkeleri Üzerine Bir Deneme, İst. Tek. Üni. Mimarlık Fak. İstanbul 1963.
- ÇETİNER, H., "Malatya", S.28.
- D.İ.E. : 1990 Genel Nüfus Sayımı ile 1992 Yılına Ait Tarımsal, Sanayi ve Ticaret Bültenleri Ankara
- DARKOT, B., "Türkiye' nin Coğrafi Bölgeleri Arasında Yukarı Fırat Bölgesi" Üçüncü Üniversite Haftası Elazığ, İst. Üni. Yay. No.196, S.255-269, İstanbul 1943.
- ERİNÇ, S., Doğu Anadolu Coğrafyası, İst. Üni. Coğ. Enst. Yay. No.15, İstanbul 1953.
- ESİN, U., A.g.e., S.49.
- ETE, M., Münakalat, S.145.
- GÖNEY, S., Büyük Menderes Bölgesi, İst. Üni. Edb. Fak. Yay., No.1895, İstanbul 1975.
- İNANDIK, H., Bitkiler Coğrafyası, İst. Üni. Coğ. Enst. Yay., No. 32, İstanbul 1975.
- KAZGAN, G., "Doğu-Güneydoğu Anadolu' nun Ekonomik Yapısı Üzerine Bir Araştırma", İkt. Fak. Mecmuası, Cilt 24, Sayı 1-2'den Ayrı Baskı, 1965
- MALATYA Belediyesi-Belediyecilik ve Şehircilik Açısından Malatya Uygulaması.
- MALATYA Karayolları Şube Müdürlüğü Bülteni.
- MALATYA Milli Eğitim Müdürlüğü Brinfig Dosyası
- MALATYA Sanayi ve Ticaret Odası Yayınları, 3.
- OĞUZ, M., "Malatya Tarihi", S.21-89, İstanbul.
- TURAN, O., "Selçuklular Zamanında Türkiye", S.20-642, İstanbul 1971.
- KELEŞ, R., "100 Soruda Türkiye' de Kentleşme, Konut ve Gecekondu, İstanbul 1983, S.6.
- LAHN, E., "Anadolu'da Neojen ve 4. Zaman Volkanizması ", Türk Coğrafya Dergisi No.7.8, Sayfa 37-49, 1945.
- SAN.ve TİC.BAKANLIĞI :Malatya Sanayi ve Ticaret Müdürlüğü-Ekonomi ve Ticaret Durum Raporu,1994.
- SELEN H.S., "Türkiye'nin Yol Sistemi, S.354
- SÖZER N., "Diyarbakır Havzası" S.156
- TANOĞLU, A., "Malatya Dolaylarında Coğrafi Geziler", Türk Coğrafya Dergisi, No 2, S.1-18, 1943.
- TAR.ORM.ve KÖY İŞL.BAK.LIĞI :Malatya İl Müdürlüğü Çalışma Raporu, 1990
- TÜMERTEKİN,E., "Kurak Bölgelerde Ziraat" İktisat Fak.Yay., No 96,1957
- TÜMERTEKİN,E., "Türkiye'de İç Göçler", İst.Üni.Coğ.Enst.Yay., No 54,İstanbul,1968.
- TÜMERTEKİN,E., "Sanayi Coğrafyası", İst.Üni.Coğ.Enst.Yay No 22, İstanbul, 1969.
- YAVUZ , F., "Şehircilik", İsk. Ve Şehircilik Enst.Yay.. No 12., Ankara 1962.
- 2000 Yıllar' a Ticaret ve Sanayii ile Malatya.

