

## ORTA BÜYÜKLÜKTEKİ ŞEHİRLER VE TAŞIDIKLARI ÖNEM

*Ayşe Nur Timor\**

Tüm dünyada hızlı bir şekilde gerçekleşmekte olan şehirleşme hareketi gerek şehir sayılarının giderek artması gerekse bu şehirlerin alan ve nüfus bakımından büyümelerini teşvik etme yanında, şehirlerin sorunlarını daha da arttırmıştır. Özellikle büyük şehirlerde görülen hava kirliliği, kısıtlı yeşil alan, büyük ölçeklere varan konut sıkıntısı, ulaşım güçlüğü vb. gibi sorunlar sonucunda yaşama ve çalışma koşullarının son derece zor şartlarda gerçekleşmeye başlaması, pek çok ülkede «orta büyüklükte şehir»in desteklenmesi konusunu gündeme getirmiştir. Planlı bir ekonominin takip edildiği ülke ve bölgelerde, artık, «yeni şehirler» inşaatı ya da şehirlerin çevresinde «yeşil kuşak» gibi tampon alanlar oluşturulması yoluyla büyük şehirlerin gelişmesine kısıtlama getirilmeye çalışılırken, kırsal yerleşmelerin, özellikle de orta büyüklükteki şehirlerin gelişmesine önem verilmektedir.

Orta büyüklükteki şehirler, değişik büyüklüklerde olsalar bile, belli bir bölgenin düğüm noktasını oluşturmakta ve doğal olarak belli bir hinterlanda dayanmaktadırlar. Kuşkusuz, aynı zamanda da, kendilerinden daha büyük yerleşmelerin bölgeleri içinde yer almakta ve onun hinterlandını oluşturmaktadırlar. Böylece etki alanları içinde kalan daha küçük kırsal yerleşmeler ile daha büyük merkezler arasında aracı rolü oynamaktadırlar. Bu şehirler kendilerinden büyük merkezler ile daha küçükler arasında yumuşak bir geçiş sağlarken, bütün içindeki tutarlılığın ya da dengenin de en güzel göstergeleri durumundadırlar (Akkayan 1990 : 8).

---

\* Yard. Doç. Dr. Ayşe Nur TIMOR, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Bölgesel Coğrafya Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

Büyük şehirlerden daha az yoğun ve daha az sorunlu olan orta büyüklükteki şehirlerde «yürüme» hâlâ şehiriçi ulaşımında önemli bir araçtır ve kırsal alanlara ulaşmak son derece kolaydır. Aynı zamanda yerel yönetimler de, şehirsal altyapıyı sağlamada daha etkili ve başarılı olabilmektedirler. Bu yerleşmelerde, özellikle 10.000 nüfustan sonra, metropoliten alanların pekçok olanağının sağlanabildiği görülmektedir.

«Orta büyüklükteki şehirler» için ayırdedici kriterler, fonksiyonlara ve genel yerleşme düzenine bağlı olarak, ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. Ülkemizin de içinde bulunduğu Güney Avrupa ülkeleri grubunda yer alan Fransa'da 20.000-200.000 nüfuslu, İsviçre'de 30.000 nüfus civarı, Yugoslavya'da 20.000-100.000 nüfuslu, Yunanistan'da ise 20.000-50.000 nüfuslu şehirler orta büyüklükte olarak kabul edilmektedirler (Günay, 1987). Yine, daha önceki Batı Almanya'da 8.000-12.000 nüfuslu kasabalar kendi nüfuslarının dört-beş katı fazla nüfusa sahip kırsal hinterlandlarına hizmet eden ve yerel önemi olan merkezi yerleşmelerdir. Böylece de okul, hastane gibi kamu kurumlarının buralardan daha iyi yönetilebilmeleri nedeniyle gelişme ya da geliştirme planlarında en çok tutulan fikirlerden biri olmuşlardır. Doğu Almanya'da ise, Doğu Avrupa ülkelerinin çoğunda olduğu gibi, 20.000'den az nüfuslu şehirler sürekli nüfus kaybına uğramışlardır (şimdi ise, bildiği gibi Almanya'nın doğusunda bölgesel nüfus kaybı var). Bunun yanında 1972'de Federal Almanya'da yapılan bir araştırma şehirli nüfusun % 50'sinin orta büyüklükteki şehirlerde yaşamak istediklerini ortaya koymuştur. Hindistan'da ise en büyük nüfus artışları 20.000-100.000 nüfus gurubunda yer alan orta büyüklükteki şehirlerde olmuştur. Kalkınmakta olan birçok ülke kendi kalkınma stratejileri için dengeli bir mekansal sistem oluşturmaya çalışmaktadırlar. Bu sistemin oluşmasında söz konusu ülkelerde en büyük sorun olan bir ya da birden çok büyük şehrin gelişmesinden kaçınılarak tarımsal üretim alanlarıyla fonksiyonel bağlantılı bir şehirler ve kasabalar hiyerarşisi kurulması esastır. Böylece oluşturulacak olan, nüfusun büyük kısmının şehirsal hizmetlere ve kolaylıklara olduğu kadar ekonomik-toplumsal ve siyasal olanaklara erişmesini de sağlayacak bir «gelişme merkezleri ağı» orta büyüklükteki şehirlerin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim,

Johnson «Kalkınmakta olan ülkeler, mekansal dağılmış çeşitli metropoliten merkezlerin çekimini müştereken dengede tutabilecek bir kırsal gelişme merkezleri, pazar şehirleri, küçük şehirler ve diğer merkezi yerler hiyerarşisi kurmaksızın bir pazar ekonomisi yaratamazlar» fikrini ileri sürmektedir (Özgüç, 1987).

Bununla birlikte, kalkınmakta olan ülkelerdeki nüfusun şehirlerde hızlı bir şekilde yığılması süreci orta büyüklükteki şehir kavramının bir yerleşme birimi için ancak geçici bir statü olmasına yol açmakta, bu yerleşmelerin çok büyük çoğunluğu durumlarını koruyamayıp büyük şehir haline dönüşmektedirler.

### TÜRKİYE'DE ORTA BÜYÜKLÜKTE ŞEHİRLER

Türkiye'de, diğer kalkınmakta olan ülkelerinkine benzer sorunları paylaşan çok hızlı bir şehirleşme olayı, daha yerinde bir deyimle de, şehirlerin çok hızlı nüfuslanması olayı gerçekleşmektedir. Şehirlerde nüfusun hızla artması ve bu nüfusun gerektirdiği başta geleni «konut» olmak üzere, istihdam, hizmetler ve diğerlerine olan talebin karşılanamaması çeşitli sorunlar yaratmaktadır. Bu nedenle, Türkiye'de şehirleşmenin demografik bir nitelik gösterdiği, böylece de nüfusu son derece hızlı artmış olan büyük şehirlerin toplumsal ve ekonomik pek çok sorunları olduğu bir gerçektir. Bunda en büyük etken, Türkiye'nin benzeri diğer ülkeler gibi, savaş sonrası istikrar yıllarında kalkınma çabası içine girmiş bulunmasına rağmen, planlı bir kalkınmanın mekansal ölçekte dengeli bir şekilde uygulanamamış olmasıdır. Dolayısıyla, nüfus kitleleri sanayide çalışmak üzere yatırımların toplandığı belli yerlere akın etmişler ve böylece de ani nüfus birikiminden doğan demografik şehirleşme olayı başlamıştır. Bu süreç içinde, büyük şehirler ile birçok il merkezinin büyümesi yakın ve uzak çevrelerindeki alanlardan aldıkları göç ile olurken, daha küçük merkezi yerleşmeler de hemen yakın çevrelerinden göç olarak büyümeye başlamışlardır. Höhfeld de bu sürece dikkat çekmiş ve önemini vurgulamıştı : «havzalar, vadiler ve ovaların bilinen tarımsal kolonizasyonu yanında, daha sonra bir diğer dikkati çeken süreç yer almaktadır : Yeni bir «subordinate central towns» ağının gelişmesi (Höhfeldt, 1977 : 193) «Orta büyüklükte» olarak ni-

telendirilen bu yerleşmeler, aslında kalkınmakta olan ülkenin yapısına daha uygun, köyden büyük şehire göçte bir tampon yerleşme ve eğer büyüme ve gelişmeleri kontrol altında tutulabilirse bir «bölgesel hizmet merkezi» olma özelliğini taşımaktadırlar.

Türkiye'de metropoliten alanlarda şehirleşme hızında süratli bir artışın görülmesinin yanı sıra, özellikle yakın yıllarda ülkenin çeşitli bölgelerinde de birçok şehrin şehirleşme oranı bakımından yüksek değerler göstermeye başladığı görülmektedir. Aynı zamanda göçlerin büyük metropoliten alanlardan başka alt merkezlere de yöneldiklerinin göstergesi olarak da ifade edilen bu olay, gerek son derece hızlı nüfus artışına sahip olan gerekse bu artışı kendi bünyesi içinde özümseyebilecek ekonomik ve toplumsal yapıdan yoksun olan metropoliten alanların üzerindeki baskının biraz hafiflemesi açısından olumlu bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu aynı zamanda daha dengeli bir nüfus kademelenmesi yaratılması anlamına da gelecektir. Zaten aşırı kalabalıklaşmış olan ve üzerindeki her türlü baskının yoğun bir şekilde hissedildiği büyük şehirler ile metropoliten alanların çevrelerinin belirli bir doygunluğa erişmesi ve hatta bir tıkanma noktasına gelinmesi, sanayi sektörünün bu alanlar dışında yer aramasına neden olmuştur. Tüm bunlara, özellikle kalkınmada öncelikli bölgeler ve iller kapsamına alınan sahalardaki ucuz arazi, düşük faizli krediler gibi çeşitli kolaylıkların devlet desteği altında sağlanmasının da eklenmesi sonucunda, kamu ve özel sanayi yatırımları bu sahalarda biraraya gelmeye başlamışlardır.

Bilindiği gibi, 1961 yılında Türkiye «planlı kalkınma dönemi»ne girmiş ve doğal olarak, kalkınma hedefleri ve stratejileri saptanırken, şehirleşme politikalarına da yer verilmiştir. 1963-1967 yılları arasında kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda büyük şehirlerin ancak iş olanakları yaratıldığı sürece büyümeleri gerektiği belirtilerek, dengeli bölgesel gelişme ilkesi getirilmiştir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ise (1968-1973), yine dengeli bölgesel gelişme ilkesine bağlı kalınarak, bazı alternatif şehir merkezlerinin ekonomik ve toplumsal gelişmeyi canlandırabileceği düşünülmüştür. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973-1977) büyük kentlere göçün önlenmesi amacı ile alınacak önlemler üzerinde durulurken, 1979-1983 yıllarını kapsayan Dördüncü Beş Yıl-

lık Kalkınma Planı'nda küçük ve orta büyüklükteki yerleşmelere karşı büyük şehirlerin lehine olan eşitsizlikler sıralanmakta ve kırsal merkezlerin geliştirilmesi önerilmektedir. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989) döneminde ise, gerek metropoliten alanlara göçlerin yavaşlatılması gerekse kalkınmada öncelikli yörelerin geliştirilebilmesi için, yatırımların 50.000-500.000 nüfuslu yerleşmelere yönlendirilmesi hedef alınmış ve ilk kez «ORTA BÜYÜKLÜK-TEKİ ŞEHİRLER» kavramı açıkça belirtilmiştir.

Kalkınma planlarında belirtilen bu hedeflere rağmen, Beşinci Beş Yıllık Plan dönemine kadar, ne kalkınma planlarında ne de hükümet programlarında «orta büyüklükteki şehirler» konusunda bir politika açıkça yer almıştı. Son planlama dönemlerinde ise, şehirselleşmenin orta büyüklükteki şehirlerde olmasının beklenildiği dile getirilmektedir. Ayrıca, «şehirleşmenin ülke genelinde dengeli dağılımını sağlamak amacıyla ekonomik potansiyele sahip orta büyüklükteki şehirlere ekonomik faaliyetlerin yönetilmesinin desteklenmesi, bunu temin için de mali ve fiziki teşvik tedbirlerinin söz konusu sahalara uygulanmasında öncelik tanınacağı» ilkesi benimsenmiştir. Ülkemizde, son yıllarda hızla artan şehirselleşmenin çözümünün kırsal gelişmeyle bağlantılı bir bölgesel gelişmede yattığı konusunda görüş birliğine varılmış bulunmaktadır. Bu kapsamda «Kalkınmada Öncelikli Yöreler Projesi» uygulamaya konulmuş ve bölgesel merkezlerin geliştirilmesi öngörülerek bu konuda çalışmalar gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

TABLO 1 — Türkiye'de Orta Büyüklükteki Şehir Sınıflandırması

Nüfus	Orta Büyüklükteki Şehir Grubu	Sayı (*)
50.000-100.000	Alt Orta Büyüklükteki Şehir	59
100.000-250.000	Orta Orta » »	27
250.000-500.000	Üst Orta » »	9

(\*) Şehir gruplarına ait sayılar, 1990 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre belirlenmiştir (Kaynak : DPT 1987 Yılı Programı).

DPT ülkemizde bir ayırım söz konusu olduğunda, 1987 yılında yaptığı bir çalışmada, yalnızca nüfus büyüklüğü değil fonksiyonelliğin de önemli olduğu gerçeği altında, kırsal alanlarla şehirselleşme

alanların avantajlarını birleştiren yerleşmeler özelliğini taşıyan orta büyüklükteki şehirleri 50.000-500.000 nüfus gurubunda olmak üzere üç bölüme ayırma yoluna gitmiştir.

Ancak, DPT'nca orta büyüklükteki şehirleri içine alan 50.000-500.000 nüfuslar arası çok geniş bir nüfus yelpazesini kapsamaktadır. Özellikle 100.000'den sonra şehirler hızla büyüyerek artık büyük şehir kategorisine girebilecekleri gibi, 500.000 nüfuslu şehirler de bir çok Avrupa ülkesinde çok büyük şehirlere denk gelebilmektedir. Başlangıçta da denildiği gibi, Avrupa ülkelerinin çoğu orta büyüklükteki şehirler için üst nüfus sınırını 100.000 olarak belirlemişlerdir. Şehirleşme olayının yakın zamanlarda hızlanmaya başladığı ve büyük şehirsellerin henüz az sayıda olduğu ülkemizde 50.000-100.000 arasında nüfusa sahip olan şehirleri «orta büyüklükte» olarak kabul etmek, 100.000'in üzerindeki de büyük şehir olarak nitelemek daha doğru olacaktır.

TABLO 2 — Türkiye'de Nüfusu 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirlerin Sayım Yıllarına Göre Özellikleri

Yıllar	Şehir Sayısı	Toplam Nüfus	Türkiye Nüfusu İçindeki Payı (%)
1955	11	763.138	3.2
1960	18	1.222.719	4.4
1965	16	1.116.529	3.6
1970	21	1.422.290	4.0
1975	23	1.540.882	3.8
1980	32	2.150.271	4.8
1985	44	2.861.750	5.6
1990	59	3.839.755	6.8

Bu açıdan bakıldığında, Türkiye'de orta büyüklükte olarak kabul edilen şehirsellerin sayıları gittikçe artmaktadır. Bununla birlikte, bu artış mevcut şehirlere her sayım döneminde yeni yeni şehirlerin eklenmesi şeklinde olmamakta, daha önceki bir çok orta büyüklükteki şehirler büyüyerek nüfusları 100.000'i aşarken, nüfusu 50.000'in altında olan başka bazı yerleşmeler de aynı şekilde büyüyerek «orta büyüklükte şehir» gurubuna girmektedirler.

Tablodan da izlenildiği gibi, Türkiye'de 50.000-100.000 nüfus gurubunda yer alan şehir sayısı 1955 yılında 11 iken, 1990'da 59'a ulaşmıştır. Yine buna paralel olarak bu şehirlerin Türkiye toplam nüfusu içindeki paylarında da bir artış görülmektedir. 1955'de toplam nüfusları 763.138 olan ve Türkiye nüfusunun % 3.2'sini kapsayan orta büyüklükteki şehirlerin sahip olduğu bu pay, 1990'da yaklaşık % 7'yi (6.8) ve nüfusları da toplam 3.839.755'i bulmuştur. Orta büyüklükteki şehirlerin gerek sayılarında gerekse Türkiye nüfusu içindeki paylarında görülen bu artış 1960'da azalma şekline dönüşerek 18 olan orta büyüklükteki şehir sayısı 1965'de 16'ya inmiştir. Yine bu şehirlerin toplam nüfuslarında görülen yaklaşık 110.000 dolayında bir azalma nedeniyle de Türkiye nüfusu içindeki payları % 4.4'den 3.6'ya inmiştir. Bu durum, daha önce değinilen şehirlerin büyüyerek gurup değiştirmesinin bir sonucudur. Gerçekten de, 1960'da bu gurupta yer alan 18 şehirden 4 tanesinin -Diyarbakır, Samsun, Erzurum ve Sivas- 1965'de 100.000 nüfus sınırını aşarak bir üst guruba geçmesi, buna karşılık 1965'de 50.000-100.000 nüfus gurubuna iki şehirin eklenmesi -Denizli ve Kırklareli- bu farkı doğurmuştur.

1955 yılında da nüfusu 50.000-100.000 arasında olan bazı şehirlerin daha sonraki sayım yıllarında nüfuslarının artarak üst nüfus guruplarında yer aldıklarını görüyoruz. Günümüzde (1990 sayımlarına göre) ise 1955'deki bu 11 yerleşmeden iki tanesi -Gaziantep ve Konya- hızla büyüyerek 500.000 sınırını da aşmış ve milyonluk şehir olma yoluna girmiş, diğerleri de 500.000 sınırına yaklaşmışlardır.

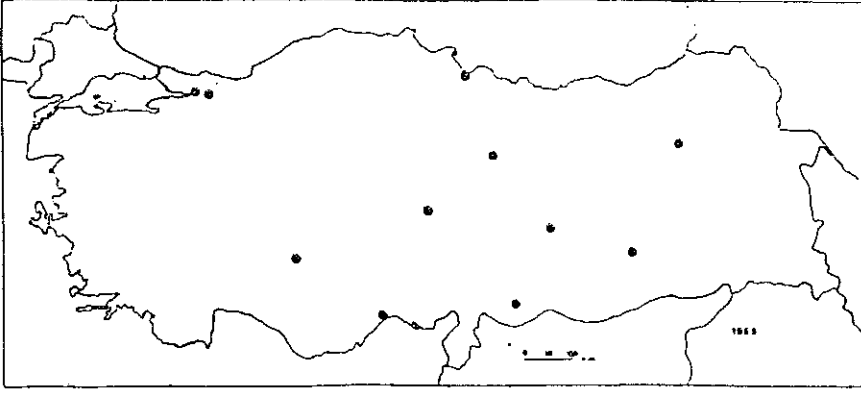
«Orta büyüklükte» olarak kabul ettiğimiz şehirlerin sayılarının artmasının yanısıra, diğer bir nokta (haritalardan da izlenilebildiği gibi) belirli alanlarda belirgin bir toplanma eğilimi göstermeksizin ülkenin her tarafına yayılmış olmalarıdır. Bu konudaki önemli bir özellik de, 1955'de 50.000-100.000 nüfus gurubunda yer alan şehirlerin tamamı il merkezlerinden oluşurken, daha sonraki sayım devrelerinde «il merkezi» olanların sayılarının giderek azalmasıdır. 1960'da bu gurupta yer alan ve idari bakımdan ilçe merkezlerine denk gelen yerleşme sayısı 1 iken, bu sayı 1965'de 3'e, 1970'de 4'e, 1975'de 7'ye, 1980'de 15'e, 1985'de 22'ye ve 1990'da ise 41'e çıkmıştır. 1990'da 50.000-100.000 nüfus gurubunda yer alan şehirlerin top-

TABLO 3 — 1955 Yılında Nüfusu 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirler ve 1990 Nüfusları

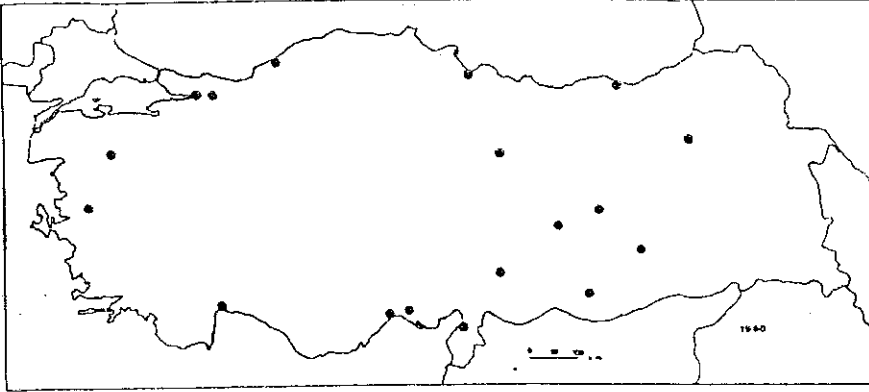
Şehir	1955	1990
1 — Gaziantep	96.678	603.434
2 — Konya	92.236	513.346
3 — İçel	50.104	422.357
4 — Kayseri	82.405	421.362
5 — Diyarbakır	61.224	381.144
6 — Samsun	62.629	303.979
7 — Malatya	64.519	281.776
8 — İzmit	55.507	256.882
9 — Erzurum	75.371	242.391
10 — Sivas	66.843	221.512
11 — Sakarya	55.622	171.225

lam sayısının 59 olduğu gözönüne alınırsa, bu rakkamın önemi daha açık olarak belirlemektedir. «...Türkiye’de şehirleşmede sahasal gelişme sanıldığından çok daha fazladır. Başka kelimelerle genel nüfustaki şehirsal nüfus oranı bir yandan mevcut şehirlerin nüfuslarının daha da artmasına bağlı olarak artarken, öte yandan kırsal yerleşmelerin bazılarının nüfusları çoğalıp şehir gurubuna girmeleriyle de artmaktadır. Bu ikincisi gittikçe hızlanan bir şekilde memleketimizin her tarafına yayılmasına neden olmaktadır. 1970’de, mesela nüfusu 50.000 ve daha fazla olan şehirlerin sayısının 40’ı aşmış olması bunun açık bir delilidir» (Tümertekin, 1973 : 16-17). Gerçekten de, özellikle 1960 yılından sonra, çeşitli planlama çalışmalarının da etkileri altında sanayi faaliyetlerinin İstanbul gibi büyük bir merkezden ayrılarak potansiyel gelişme alanlarında yer almaya başlamalarıyla sanayide bir decentralizasyon’un meydana gelmesi, tarımın ticari bir yapı kazanmaya başlaması, ayrıca yüksek eğitim kurumlarının Anadolu’nun çeşitli yerlerinde kurulmaları ve ulaşım imkanlarındaki gelişmelerle birçok ekonomik faaliyetin geniş alanlarda gerçekleştirilme olanağı doğmasının Türkiye’de şehirlerin alansal yaygınlık kazanmaları ile birlikte nüfuslarının da yakın çevrelerinden aldıkları göçlerle artmasına neden oldukları bir gerçektir.





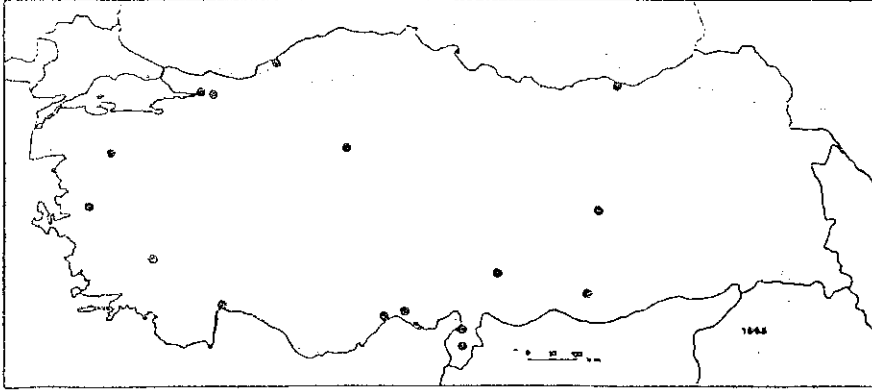
Harita 1 — 1955 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler



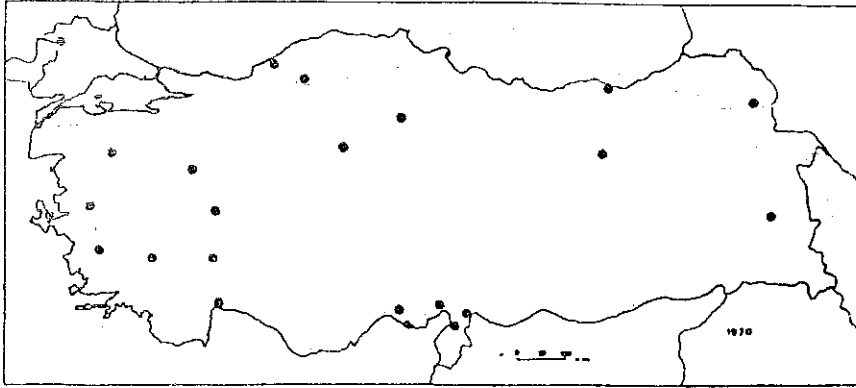
Harita 2. — 1960 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler

### *Türkiye'den Çeşitli Örnekler*

Türkiye'de 1990 yılı esas alınarak 50.000-100.000 nüfus grubunda yer alan şehirlere göre oluşturulan tablo incelendiğinde, bu şehirlerin tüm ülke düzeyinde yayılmış olmalarının yanısıra, büyük bir çoğunluğunun 1955'de 10.000'in üzerinde nüfusa sahip oldukları ve gelişen zaman süreci içinde yavaş yavaş büyüyerek bugünkü durumlarına ulaştıkları görülmektedir. Bu durum, özellikle

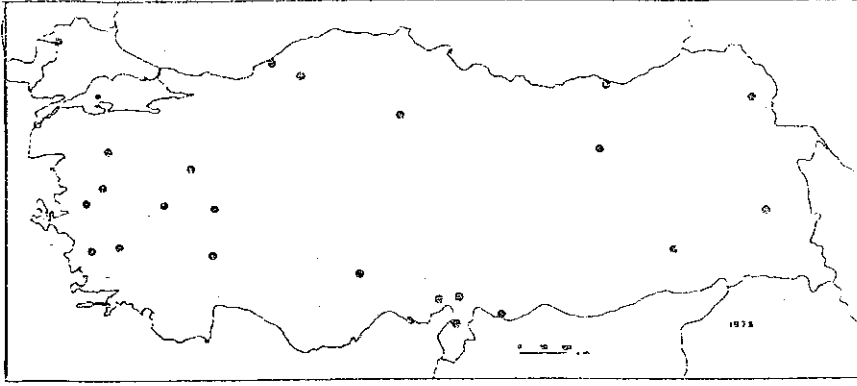


Harita 3 — 1965 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler

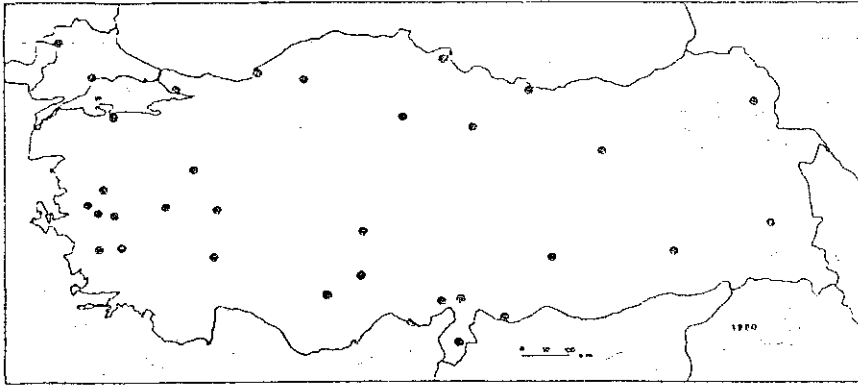


Harita 4 — 1970 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler

tarımın etkisiyle büyüyen şehirlerde dikkati çekmektedir. Örneğin Akhisar, Nazilli, Karaman, Ödemiş, Turgutlu vb. yerleşmelerde tarımsal üretim şehirsel büyümeye temel oluşturmuştur. Bazıları ise (örneğin Ereğli, Darıca, Körfez vb.) 1955'de daha nüfusları 10.000'i bile bulamamışken, sanayi faaliyetlerinin buralarda toplanmaları nedeni ile hızla büyümüşlerdir. Aynı şekilde, Düzce'nin sanayi teşvik alanı olarak seçilmesi, Çorlu'da sanayi faaliyetlerinin yer alması, Turhal'da şeker fabrikası ve ona bağlı şeker pancarı tarımı

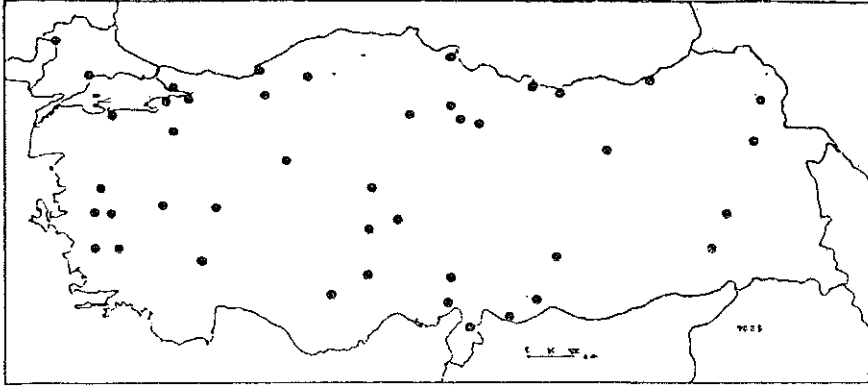


Harita 5 — 1975 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler

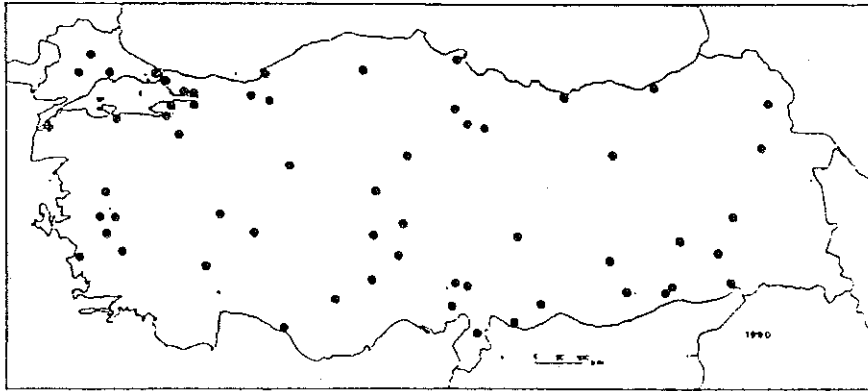


Harita 6 — 1980 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirsel Yerleşmeler

şehirsel büyümede «itici güç»ü oluşturmuştur. Buna karşılık, Bandırma'nın büyüyerek orta büyüklükteki şehir gurubuna geçmesinde liman faaliyetlerindeki gelişme, Marmara-Ege Bölgeleri arasında bir transit merkezi olması (deniz-denizyolu, deniz-karayolu), Tekirdağ, Alanya ve Yalova'da başka bazı faktörler yanında özellikle yakın yıllardaki yazlık dinlenme faaliyetleri ve turizm yatırımları rol oynamıştır. Kızıltepe, Silvan, Siverek, Cizre vb. gibi daha çok güneydoğuda yer alan şehirlerdeyse, nüfusun şehirlere doğru göçü ve buralarda toplanma eğilimleri ağır basmaktadır.



Harita 7 — 1985 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirscl Yerleşmeler



Harita 8 — 1990 Yılında Nüfusları 50.000-100.000 Arasında Olan Şehirscl Yerleşmeler

Burada İstanbul'a bağı iki yerleşmenin durumu da oldukça ilginçtir : Sultanbeyli ve Esenyurt günümüze çok yakın bir tarihte, 1975'te nüfusları 1.500 dolayında olan iki yerleşme iken, planlı ve plansız konut alanı olarak yerleşmeye açılmaları nedeniyle nüfusları çok kısa sürede çok büyük miktarlarda artmış ve Sultanbeyli'nin 1985'de 3.741 olan nüfusu 1990'da 82.298'e, Esenyurt'unki ise 1980'de 6.636'dan 1990'da 70.280'e çıkmıştır.

TABLO 4 — Türkiye'de Nüfusu 50.000-100.000 Arasında Olan Yerleşmeler  
(1990 Yılı Esas Alınmıştır)

	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
1. Afyon (M)	31.237	38.394	44.026	53.497	60.150	74.562	87.033	95.643
2. Erzincan (M)	24.013	36.420	45.197	58.352	60.351	70.982	82.616	91.772
3. Aksaray (M)	14.345	19.979	24.414	30.138	45.564	62.927	81.056	90.698
4. Ceyhan	23.408	31.592	41.124	51.183	62.909	57.307	72.624	85.308
5 Tokat (M)	26.661	32.654	37.368	44.110	48.588	60.855	73.008	83.058
6. Kilis	29.964	33.005	38.095	43.438	54.055	58.335	59.876	82.882
7. Sultanbeyli	—	433	499	1.105	1.804	2.431	3.741	82.298
8. Tekirdağ (M)	17.957	23.987	27.069	35.387	41.257	52.093	63.215	80.442
9. Nazilli	31.487	36.660	41.330	45.159	52.176	60.003	77.627	80.277
10. Kars (M)	31.143	32.141	41.376	53.338	54.892	58.799	69.293	78.455
11. Bandırma	25.637	28.880	33.116	39.525	45.752	53.497	70.137	77.444
12. Karaman (M)	17.215	21.668	26.051	35.056	43.759	51.208	64.735	76.525
13. Çorlu	16.966	21.983	27.187	32.018	40.134	47.086	59.107	74.681
14. Ereğli (Kon.)	34.123	31.935	38.362	46.727	50.354	56.931	68.749	74.283
15. Akhisar	29.875	39.831	46.167	48.796	53.357	61.491	68.553	73.944
16. Turgutlu	27.300	31.459	35.674	40.986	47.009	55.396	65.740	73.634
17. Kırşehir (M)	16.584	20.248	24.861	33.173	41.415	49.913	64.754	73.538
18. İnegöl	19.540	25.297	27.777	31.871	37.805	45.237	54.659	71.120
19. Salihli	17.963	24.109	28.909	34.478	45.514	51.826	63.759	70.861
20. Esenyurt	531	981	1.410	923	1.631	6.636	21.290	70.280
21. Kırkhan	9.519	15.219	23.405	31.046	38.118	49.891	52.780	68.601
22. Turhal	13.096	17.124	22.658	28.948	39.170	46.864	60.097	68.384
23. Siirt (M)	20.819	22.944	25.480	29.544	35.654	42.291	53.884	68.320
24. Giresun (M)	15.248	19.902	25.331	32.522	38.326	45.690	55.887	67.604
25. Yalova	6.610	11.318	14.241	17.689	27.289	41.823	53.857	65.823
26. Körfez	1.385	1.993	3.312	7.581	23.042	35.407	48.420	65.786
27. Bafra	17.557	20.759	26.239	28.950	34.288	50.213	53.482	65.600
28. Gölcük	13.789	18.764	21.544	29.774	33.279	45.950	56.087	64.911
29. Ereğli (Zon.)	7.878	8.812	18.978	28.904	45.992	50.105	54.837	63.987
30. Siverek	21.099	26.134	27.527	34.146	40.990	29.464	48.333	63.059
31. Düzce	12.612	18.344	22.274	28.209	32.127	37.858	45.077	61.878
32. Bolu (M)	12.271	13.745	21.700	26.944	32.812	38.823	50.288	60.789
33. Polatlı	16.238	20.169	22.558	32.326	35.267	43.530	52.737	60.158
34. Kızıltepe	4.501	6.379	9.589	16.376	21.531	30.445	40.852	60.134
35. Silvan	5.715	6.492	12.158	18.592	29.599	43.624	45.825	59.865
36. Nizip	15.331	19.336	22.675	30.219	36.190	38.967	50.067	58.604
37. Ağrı (M)	17.079	19.776	24.168	29.577	35.284	40.532	54.492	58.038
38. Viranşehir	5.096	7.026	11.063	17.850	26.244	40.820	45.329	57.461
39. Amasya (M)	17.560	28.525	34.168	36.646	41.496	48.066	53.431	57.288
40. Burdur (M)	18.719	25.271	29.268	32.746	36.633	44.630	53.995	56.432

41. Kadirli	7.122	10.964	15.926	28.109	34.779	40.643	47.609	55.061
42. Niğde (M)	14.593	18.042	21.664	26.936	31.844	39.835	49.068	55.035
43. Elbistan	8.496	10.282	13.492	17.859	26.048	35.437	48.756	54.741
44. Kozan	11.356	15.159	20.236	26.097	32.045	42.462	50.324	54.451
45. Tatvan	3.825	6.533	10.786	20.198	29.271	40.296	51.906	54.071
46. Ç.kale (M)	16.041	19.391	22.789	27.042	30.788	39.979	48.058	53.995
47. Darıca	3.813	4.713	4.952	6.560	10.602	23.905	33.551	53.560
48. Mardin (M)	24.379	28.382	30.974	33.740	36.629	39.137	44.085	53.005
49. Nevşehir(M)	16.799	18.662	21.121	25.685	30.203	37.161	50.204	52.719
50. Alanya	8.049	10.139	12.436	15.011	18.520	22.190	28.733	52.460
51. Lüleburgaz	18.252	22.362	25.667	27.808	32.401	35.689	43.420	52.384
52. Rize (M)	17.871	22.181	26.989	30.532	36.044	43.407	50.221	52.031
53. Akşehir	15.362	20.566	25.269	32.591	35.544	40.312	45.320	51.746
54. Ödemiş	25.280	28.482	30.580	34.630	37.364	40.736	47.475	51.620
55. Kast. (M)	15.664	20.307	23.485	29.438	29.993	35.464	46.986	51.560
56. Söke	21.343	23.593	27.558	30.000	35.407	37.413	44.556	50.866
57. Yozgat (M)	14.783	18.305	23.081	27.047	32.501	36.346	43.686	50.335
58. Gemlik	10.244	12.640	15.716	16.915	20.704	26.849	36.693	50.237
59. Cizre	5.646	6.473	8.662	11.137	15.557	20.003	29.496	50.023

Ege Bölgesi'nde orta büyüklükteki şehirlere bir örneği, bölgenin merkez ilçeler hariç nüfusu en kalabalık 4 ilçesinden birisi olan **SALİHLİ** oluşturmaktadır. 1950 öncesinde bir tarım kasabası niteliğinde olan Salihli, özellikle son 35 yılda gelişmiş ve orta büyüklükte bir şehir merkezi düzeyine ulaşmıştır. Geçmişinde yakın çevresinin tarım ve ticaret merkezi olan yerleşme, bu özelliğini çeşitli tarım ürünlerinin yetişmesine elverişli ova toprakları ile bu ovayı sulayan başta Gediz olmak üzere çeşitli derelerin varlığına ve elverişli iklim koşullarına borçludur. Yerleşmenin büyüüp gelişmesinde bu doğal etkenlerin yanısıra, ulaşım yönünden sahip olduğu avantaj da kuşkusuz önemli bir rol oynamıştır. DPT'inca gerçekleştirilen «*Türkiye'de Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi*» adlı araştırmada (DPT, 1982) 4. kademede bulunan «bölgesel alt merkez» niteliğindeki Salihli, ülkenin doğal yollarından biri olan Gediz vadi olduğu üzerindeki konumu dolayısıyla zengin tarım ürünlerini toplayan ve önemli bir bölümünü İzmir'e gönderen yerel merkez olma şansını her zaman elinde tutmuştur.

1990 sayımına göre 70.000'i aşkın bir nüfusa (70.861) sahip olan Salihli, 1950'ye kadar (mübadelelerle gelen göçmenlerin yarattığı hareketlilik dışında) nüfus bakımından çok ağır bir gelişme

göstermiştir. İlçe nüfusundaki artışın hız kazanması ve şehirselleşme nüfus oranının 1950'li yıllardan sonra artmaya başlaması şehirleşmeyi yaratan ilk ve önemli etken olmuş, bu durum demografik, ekonomik ve sosyal değişmeyi de beraberinde getirmiştir. Salihli'de ekonomik yapıda tarımın hakim fonksiyon olma özelliğini yavaş yavaş yitirmesiyle birlikte yerleşmede genel hizmetlerin önem ve değeri kazanması, eğitim hizmetlerindeki gelişmeler ve sağlık kurumlarının hemen tamamının faaliyete geçmesi gibi köklü ve önemli yenilikler 1950'li yılları takiben gerçekleşmiştir. Yine 1950 öncesinde görülen sanayi tesisleri sadece tarımsal ürünlere dayalı bir un fabrikası ile birkaç çırçır fabrikasından oluşmakta iken, bu tarihlerden sonra yerel hammaddeyi kullanan dokuma, iplik, un, tuğla-kiremit fabrikalarının sayıları hızla artmıştır. Demirköprü Barajı'nın hizmete girmesiyle tarımsal faaliyetlerde verim artışı sağlanmış, İzmir-Ankara karayolunun (E-23) ulaşımına açılması da ürünlerin taşınıp sevk edilmesini kolaylaştırmış ve arz-talep canlılığı yaratmıştır. Tüm bunlar sonucu tarımdan sağlanan yüksek gelir, Salihli'de ticaret ve küçük sanayi gibi tarım dışı kesimlerde yatırımların doğup büyümesine ve şehirselleşmenin gelişmesine yol açmıştır. Bir «merkezi yer» özelliğini taşıyan Salihli'nin bu niteliği taşıması, bir ilçe merkezi düzeyinde verdiği hizmetlerin geniş bir alanı (aralarında Kula, Alaşehir, Demirci, Gördes ve Selendi gibi bir çok köy ve ilçe merkezinin de bulunduğu) kaplamasıyla ilgilidir (Baykal, 1989 : 136).

Orta büyüklükteki yerleşmelere bir diğer örneği Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin Orta Fırat bölümünde Gaziantep iline bağlı bir ilçe merkezi olan *NİZİP* oluşturmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında küçük bir kasaba görünümünde olan Nizip, 1950'den sonra nüfusun hızla artması ile günümüzde 60.000'e yakın bir nüfusa sahiptir. Kamu ve özel girişime ait sanayi tesis ve işletmelerinin kurulmaya başlanmasıyla sabun ve zeytinyağı başta olmak üzere tarıma dayalı sanayi faaliyetlerinin gelişmesi, tarım alanlarındaki genişleme ve verimde görülen artış ile ulaşımındaki önemli gelişmeler Nizip'te sosyo-ekonomik yapının değişmesine yol açmıştır. 1965'de Batman'da bulunan petrolün buradan Mersin'e taşınmaya başlaması, şehrin kuzeyinden geçen Gaziantep karayolunun (bugün eski Gaziantep yolu olarak biliniyor) önemi olağanüstü derecede artmış

ve oto yan sanayi ile ilgili aynı zamanda ulaşım sektörüne de hizmet veren pekçok iş yeri (lokanta, petrol ofisleri) yol boyunca sıralanmıştır. Ancak 1980'de şehrin güneyinden geçen E-24 karayolunun hizmete girmesi eski yolun önemini azaltmış, dolayısıyla da şehrin bu yönde olan büyüme ve gelişmesinin hızı azalmıştır. Nizip, son yıllarda özellikle (şehrin batısının sanayi alanı olarak seçilmesi ve bu yönde topoğrafik engellerin bulunması ile şehrin güneyinin E-24 transit karayolu tarafından sınırlanmış olması) doğu ve kuzey yönlerine doğru hızlı bir alansal gelişme ve şehirleşme olgusu ile şekillenmektedir. Yerleşmenin ulaşım açısından elverişli bir konumda bulunması, işçi bulma kolaylığı, verimli tarım potansiyeli ve erken ortaya çıkan girişimci unsuru Nizip'te sanayi faaliyetlerine hız kazandırmıştır. 1920'li yıllarda sabun imalathaneleri ile başlayan sanayi faaliyetleri, 1953 ve 1955'de Orta Doğu'nun en büyük zeytinyağı ve sabun fabrikası niteliğindeki iki büyük fabrikanın kurulması ile yeni bir çehreye bürünmüş ve günümüzde tesis sayısı 59'a ulaşmıştır.

Hızlı bir şehirleşme olgusuna girmiş bulunan Nizip'de, şehirleşme fonksiyonel bir nitelik taşımaktadır. Bunun en açık göstergesi, şehir içindeki dikey ve yatay yapılaşma faaliyetleri ile canlı ticaret hayatı ve tarıma dayalı olarak gelişen sanayi faaliyetleridir. Bu faktörlerle ekonomik etkinliği artan ve şehrsel fonksiyonlar kazanan yerleşme, GAP'ın proje alanı dahilinde de yer almaktadır. Proje tüm üniteleri ile hizmete geçtiğinde, ilçenin güneyinde yer olan Barak ovasında sulama ile büyük oranda üretim artışının söz konusu olacağı ve Nizip'in daha büyük bir gelişme sürecine gireceği kuşkusuzdur (Yılmaz, 1990).

Bu grupta yer alan şehirlere verilebilecek örneklerden bir başkası, 1990 sayımına göre 51.746 nüfusa sahip olan **AKŞEHİR**'dir. Geçmişi oldukça eskilere dayanan Akşehir, aynı zamanda Anadolu'da belediye teşkilatının kurulduğu ilk ilçelerden de biridir. Tarihi karayolları ve kervan yollarının üzerinde bulunan yerleşme, İç Batı Anadolu ve İç Anadolu arasında geçit noktası özelliğini taşımaktadır. Oldukça verimli toprak ve uygun iklimatik koşullara sahip olan Akşehir'de, tarımsal üretim miktarları çoğu kez Türkiye ortalamasının üzerindedir. Yerleşme Kademelenmesi Araştırması'na göre Salihli ile aynı -4. kademe- merkez niteliğinde bulunan



Akşehir'de, şehirselleşme, ticaretin önem kazanması ve buna bağlı olarak çeşitli hizmet sektörlerinin toplanması sonucunda, 1960'dan sonra artmıştır. Bu durum, Akşehir'in bazı köyleri ile diğer yakın ilçelere bağlı köylerde ekonomik güçlükler içinde bulunan ve arazisi olmayan köylünün ilçeye toplanmasına neden olmuştur. 1890'larda İstanbul-Bağdat demiryolunun ilçeden geçmesi ile Akşehir bir yandan İstanbul'a bir yandan da Konya'ya bağlanmıştır. Ayrıca Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu'ya uzanan yolların da üzerinde yer alan yerleşme, ulaşım açısından geçmişteki önemli konumunu sürdürmektedir. Bu durum, Akşehir'de tarımsal ürünlerin dış pazarlara (Ankara, İstanbul Konya gibi büyük şehirlerin yanısıra Yunak, Polatlı ve Ilgın gibi ilçelere de) kolaylıkla aktarılmasını sağlamaktadır. Doğal tarım şartları bakımından Konya'da en verimli alanı oluşturan yerleşmede yetiştirilen ürünlerin bir kısmı da yurt dışına (özellikle Suudi Arabistan) ihraç edilmekte ve tüm bu faaliyetler canlı bir ticaret hayatına sahip bulunan Akşehir'in çevresindeki yerleşmelerin idari ve ticari merkezi olarak hızla büyümesine olanak sağlamaktadır (Mercaner, 1988).

## S O N U Ç

Ülkemizde, kalkınmakta olan diğer ülkelerde olduğu gibi, çok hızlı bir şehirleşme hareketi görülmektedir. Ancak mekansal ölçekte dengeli bir kalkınma politikası uygulanmadığı için yatırımlar belli yerlerde toplanmakta ve nüfusun buralara göçü nedeni ile şehirlerin süratle nüfuslanması olayı gerçekleşmektedir. Yalnızca nüfusun belirli merkezlerde ve kısa bir sürede toplanması şeklindeki şehirleşme olayının, böylece, «demografik» nitelik kazanmasıyla ülkemiz şehirlerinin hemen hepsinde, özellikle de büyük şehirlerde sağlıklı bir şehirleşme gözlenmemektedir. Büyük şehirlerin nüfusları hızla artarken, daha küçük yerleşmelerde yakın çevrelerinden aldıkları göçlerle büyümekte ve «Orta Büyüklükteki Şehirler» adını verdiğimiz gurubu oluşturmaktadırlar.

Şehirler, yaşamlarını sürdürebilmek ve beslenebilmek için yakınlarındaki kırsal alanlara ihtiyaç duydukları gibi, sınırlarının ötesindeki alana da çeşitli hizmetleri sunarak buldukları alanın mübadele merkezleri niteliğindedirler. Bu durum, özellikle orta

büyüklerdeki şehirler için ayrı bir öneme sahiptir. Dolayısıyla, «şehir» yaratan birçok işleve sahip olan bu şehirler, aynı zamanda kendilerini destekleyen alandaki tüketici hizmetlerinin özelliklerini belirledikleri «merkez yer» faaliyetlerine de sahiptirler. Nüfus artışı ile birlikte mekansal büyümenin de söz konusu olduğu orta büyüklükteki şehirler kırsal alanlarla teması sürdüren, bunun yanında büyük şehirlerin sahip oldukları fonksiyon çeşitliliğine de geçiş özelliğini taşımaktadırlar. Kalkınmakta olan birçok ülkede, kalkınma planlarının gerçekleşmesinde dengeli bir mekansal sistem oluşturmak amacı ile, büyük şehir ya da şehirlerin daha da büyümeleri yerine, tarımsal üretim alanlarıyla fonksiyonel bağlantılara sahip hiyerarşik yapıdaki kasaba ve şehirler düzeni kurulmaya çalışılmaktadır.

Başlangıçta da değinildiği gibi, çok nüfuslu şehirler ile daha az nüfuslular arasında tampon vazifesi gören ve böylece büyük şehirler üzerindeki baskıyı hafifleten orta büyüklükteki şehirler, daha dengeli bir nüfus kademelenmesinin yaratılmasında önemli rol oynamaktadırlar. Bu büyüklükteki şehirler ile ilgili coğrafi araştırmaların sayıları az olmakla birlikte, artık ülkemizde şehirleşme ve beraberinde getirdiği şehirselleşmelerin çözümünde, kırsal gelişmeyle ilişkili bir bölgesel gelişmenin önemi benimsenmiştir. Kalkınma planlarında da, ülke çapında sağlıklı bir şehirleşme sürecinin yaşanabilmesi için yatırımların bu tür şehirlere yönlendirilmesi hedeflenmiştir. Ancak, «orta büyüklükteki şehirler»in büyük çoğunluğunun durumlarını koruyamayıp kısa sürede büyük şehir haline dönüşmelerinin önüne geçilmesi ya da diğer bir ifadeyle büyümelerinin kontrol altında tutulabilmeleri çok önemli bir noktadır. Böylece, bu şehirler, aşırı şehirleşmeye karşı önemli bir etken olacak ve sağlıklı kalkınma hamlelerinin gerçekleşmesinde büyük rol oynayacaklardır.

## B İ B L İ Y O G R A F Y A

- AKKAYAN, T. 1990. *Osmaneli Değişen Bir Anadolu Kasabası*, Ed. Fak. Yay. No : 3583, İstanbul.
- BAYKAL, F. 1989. *Salihli Kent Coğrafyası*, Salihli Belediyesi Kültür Yayınları : 2, İzmir.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI, 1982. *Türkiye'de Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi-Ülke Yerleşme Merkezleri Sistemi*, DPT- 1806, 27, Ankara.
- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ : 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990 *Genel Nüfus Sayımı Sonuçları*, Ankara.
- GÜNAY, T. 1987. «Orta Büyüklükteki Kentlerin Gelişimi» *I Ulusal Bölge Kongresi*, 31 Ağustos-1 Eylül, İstanbul.
- HÖHFELD, V. 1977. *Anatolische Kleinstödtte*, Erlangen.
- MERCANER, S. 1988. *Akşehir'de Tarım ve Tarımsal Faaliyetler*, İ. Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Ens. Yüksek Lisans Tezi.
- ÖZGÜÇ, N. 1987. «Kalkınmakta Olan Ülkelerde Şehirleşme», Doktora Ders Notları.
- TÜMERTEKİN, E. 1973. *Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsal Fonksiyonlar*, İ. Ü. Coğrafya Enst. Yay. No. 72, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E. 1977. «Türkiye'de iç Göçlerde Yeni Eğilimler», *İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi Şehircilik Enstitüsü Dergisi 14*.
- YILMAZ, K. 1990. «Nizip'de Sosyo-ekonomik Gelişme» İ. Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.