

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU
YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK: YENİÇUBUK KASABASI
(GEMEREK-SİVAS)**

**(An Example of the Settlements Where Transportation Has an Effect
on the Selection of Location: Yeniçubuk Town (Gemerek-Sivas))**

Yrd. Doç. Dr. Vedat KARADENİZ

Erzincan Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD
vkaradeniz@erzincan.edu.tr

ÖZET

Yerleşmelerin kuruluş yeri seçiminde yeryüzü şekilleri ve iklim gibi fiziki coğrafya koşulları yanı sıra bazı beşeri ekonomik faktörlerin de önemli etkisinin olduğu bilinmektedir. Bunların başında coğrafi görünümün önemli unsurlarından biri olan ulaşım faaliyetleri gelmektedir. Ulaşım faaliyetleri doğal çevre üzerinde olduğu kadar beşeri çevrenin şekillenmesinde de somut izler meydana getirmektedir. Bu değişiklik özellikle kara üzerindeki ulaşım sistemlerinde daha belirgindir. Gerçekten de birçok yerleşme kuruluşundan fonksiyonel arazi kullanımına kadar çeşitli derecelerde ulaşımına bağlı olarak gelişmiş ya da geri kalmıştır. Bu yerleşmelerden biri de kuruluşunda ulaşım fonksiyonunun etkili olduğu Yeniçubuk kasabasıdır.

Yeniçubuk kasabası Sivas ili Gemerek ilçesine bağlı bir kasaba yerleşmesidir. Sivas-Kayseri kara ve demiryolu hattı üzerinde yer alan kasabanın kuruluşunda, 1936 yılında nüfus mübadelesiyle Balkan ülkelerinden gelen göçmen ailelerin iskânı önemli rol oynamıştır. Bu tarihten itibaren özellikle demiryollarındaki gelişmelerin etkisiyle çevrenin önemli yerleşmelerinden biri haline gelmiştir. Nitekim çevredeki köylerden ve ülkemizin doğusundan gelenlerle nüfusu sürekli artan kasabada 1957 yılında belediye teşkilatı kurulmuştur. Yerleşmenin planlı ve düzenli gelişimi için 1968 yılında imar planı hazırlanmış ve yapılaşma bu plana uygun bir şekilde sürdürülmüştür.

Bu araştırmada, kuruluş yeri seçiminde ulaşım hatlarının etkili olduğu Yeniçubuk kasabasının kuruluşu, gelişimi ve fonksiyonel özellikleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda ulaşım sistemlerinin yerleşmenin planı ve dokusunda meydana getirmiş olduğu değişiklikler üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yeniçubuk, ulaşım, göçmen nüfus, Yeniçubuk istasyonu

ABSTRACT

It is known that some human factors, physical geographic conditions as well as the land forms and climate, have also important effect on the selection of location of settlement and economic. Transportation, which is one of the important elements of geographic view, is the leading one. Transportation activities are perceptibly effective on both natural environment and human environment. This change is especially more explicit in land transportation systems. Many settlements are really developed or underdeveloped based on transportation in different aspects, from their location to land use. One of these settlements is Yeniçubuk Town, on the location of which transportation is effective.

Yeniçubuk Town is a town of Gemerek dictrict, Sivas. The settling of migrant families, who came from Balkan states by the population exchange in 1936, has played a major role in the settlement of the town, which is located in Sivas-Kayseri highway and railway line. It has become one of the important settlements around since that date, especially with the effects of the developments in railroads. Hence, municipal organization was established in the town in 1957, the population which continuously increased by those who came from the villages around and from the eastern parts of the country. A construction plan was prepared in 1968 for the planned and orderly development of the settlement and the settlement was maintained in accordance with that plan.

In this study, it is tried to point out the settlement, development, and functional properties of Yeniçubuk town, where transportation lines are effective on the selection of location. Within this framework, it is put emphasize on the changes which transportation systems cause in the plan and texture of the settlement.

Keywords: *Yeniçubuk, transportation, immigrant population, Yeniçubuk station*

1. GİRİŞ

Coğrafi görünümün önemli elemanlarından birini oluşturan ulaşım yol ve tesisleri, aynı zamanda coğrafi peyzajın değişimindeki önemli faktörler arasında da yer almaktadır. Ulaşım faaliyetlerinin mekan üzerindeki etkileri özellikle kara üzerindeki ulaşım sistemlerinde belirgin olarak hissedilir (Tümertekin, 1987;1-2). Gerçekten de büyük şehirlerden küçük kasaba ve köylere kadar birçok yerleşmenin az veya çok ulaşımın

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMERЕК-SİVAS)**

etkisi altında konumlarının seçildiği dikkati çeker (Doğanay ve Koca, 1998;4).

Genel olarak ulaşım faaliyetleri ile topoğrafik yapı arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Binyıllar boyunca toplumlar arasındaki ilişkileri sağlayan eski kervan yolları aşılın bölgenin fiziki coğrafya koşullarının olanak verdiği güzergahları izlemiştir (Ökse, 2005;15-16). Teknolojik gelişmelerle birlikte günümüzde yol yapım tekniklerinin gelişmesi kara ve demiryollarının doğal güzergahlara bağımlılığını eski dönemlere oranla nispeten azaltmış görünse de, gerek yapım gerekse işletim maliyetleri bakımından ulaşım sistemleri çoğunlukla bu doğal güzergahları takip etmek zorunda kalmıştır (Gürsoy, 1975;25). Nitekim kara ve demiryolu ulaşımını kolaylaştıran vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri, bel noktaları ve boğazlar her türlü yolların öteden beri tercih edildikleri yerler arasında yer almışlardır. Bu mevkilerde yer alan yerleşmeler ulaşım avantajından dolayı daha hızlı gelişmişlerdir. Hatta geçmişte yerleşmenin olmadığı bu sahalar ulaşımın gelişmesiyle yerleşmeye açılmışlar ve zaman içerisinde elverişli konumda olanların nüfusları önemli oranda artış göstermiştir (Doğanay ve Koca, 1998;2; Tümertekin, 1987;22-24). Ülkemizde önemli ulaşım hatları üzerindeki bu yerleşmelerden biri de Sivas-Kayseri kara ve demiryolu üzerinde kurulmuş Gemerek ilçesine bağlı Yeniçubuk kasabasıdır.

Yeniçubuk kasabası, Gemerek ilçe merkezine 3 km uzaklıkta bir kasaba yerleşmesidir (Şekil 1, Fotoğraf 1). Doğusunda Eskiçubuk köyü, batısında Burhan köyü, kuzeyinde Kızılsar dağı ve güneyinde ise Gemerek kasabası yer almaktadır. Kasabanın yerleşim yeri olarak seçilmesinde ulaşım koşullarının etkisi büyüktür. Kasaba, Sivas-Kayseri ve Gemerek-Çayıralan karayollarının kesiştiği alanda başka bir ifadeyle bir kavşak noktasında Kızılsar Dağı eteğinde kurulmuştur. Sivas il merkezine 120 km, Kayseri il merkezine 80 km uzaklıktaki yerleşmeden aynı zamanda Sivas-Kayseri demiryolu hattı geçmektedir. Kasaba arazisi güney ve kuzeydoğu istikametinde uzanmaktadır. Yerleşim yeri oldukça düzlük olup, cadde ve sokak sistemi açısından son derece düzgün bir plana sahiptir. Kasabanın yaklaşık 4 km kuzeybatısından ülkemizin önemli akarsularından biri olan Kızılırmak geçmektedir.

VEDAT KARADENİZ



Şekil 1. Yeniçubuk kasabasının konum haritası.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**



Fotoğraf 1. Yeniçubuk kasabasının Kızılsar Dağı eteklerinden görünümü.

Bu araştırmada, kara ve demiryolu ulaşım akslarının bir yerleşmenin kuruluş yeri seçimindeki etkisi coğrafi bir bakış açısı ile ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bunun için öncelikle coğrafyanın çeşitli veri toplama tekniklerinden yararlanılma yoluna gidilmiştir. Gezi-gözlem yöntemiyle sahanın alan çalışmaları 2010-2012 yaz dönemlerinde yapılmıştır. Ulaşımın yerleşme üzerindeki etkisi ve fonksiyonel sınıflandırmadaki yerini belirlemek amacıyla yetkililer ve yöre sakinleriyle yapılan mülakatlar ile çeşitli kurumlardan elde edilen istatistiki veriler derlenerek yorumlanmıştır.

2. MATERYAL VE METOT

Bu çalışmada, Cumhuriyet döneminde kuruluş yeri seçiminde ulaşım sistemlerinin etkili olduğu Yeniçubuk kasabasının kuruluşu, gelişimi ve fonksiyonel özelliklerinin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda, öncelikle araştırma sahası ve konuyla ilgili daha önce yapılmış bilimsel çalışmalar incelenmiştir. 2011 bahar ve 2012 yaz dönemlerinde yerinde gözlem ve yöre sakinleriyle yapılan mülakat

sonuçları ile Gemerek İlçe Tarım Müdürlüğü, Yeniçubuk Belediyesi, Yeniçubuk İstasyonu'ndan elde edilen veriler materyal olarak kullanılmıştır.

Arazi gözlemleri ve mülakat sonuçları ile kurum ve kuruluşlardan elde edilen sayısal veriler coğrafi bakış açısıyla değerlendirilmiş ve bu sayısal veriler tablo, grafik ve haritalarla görsel açıdan desteklenmiştir. Araştırma alanının konum, topoğrafya haritaları ve fonksiyonel arazi kullanılışı haritaları Map İnfó 7.5 programı kullanılarak hazırlanmıştır.

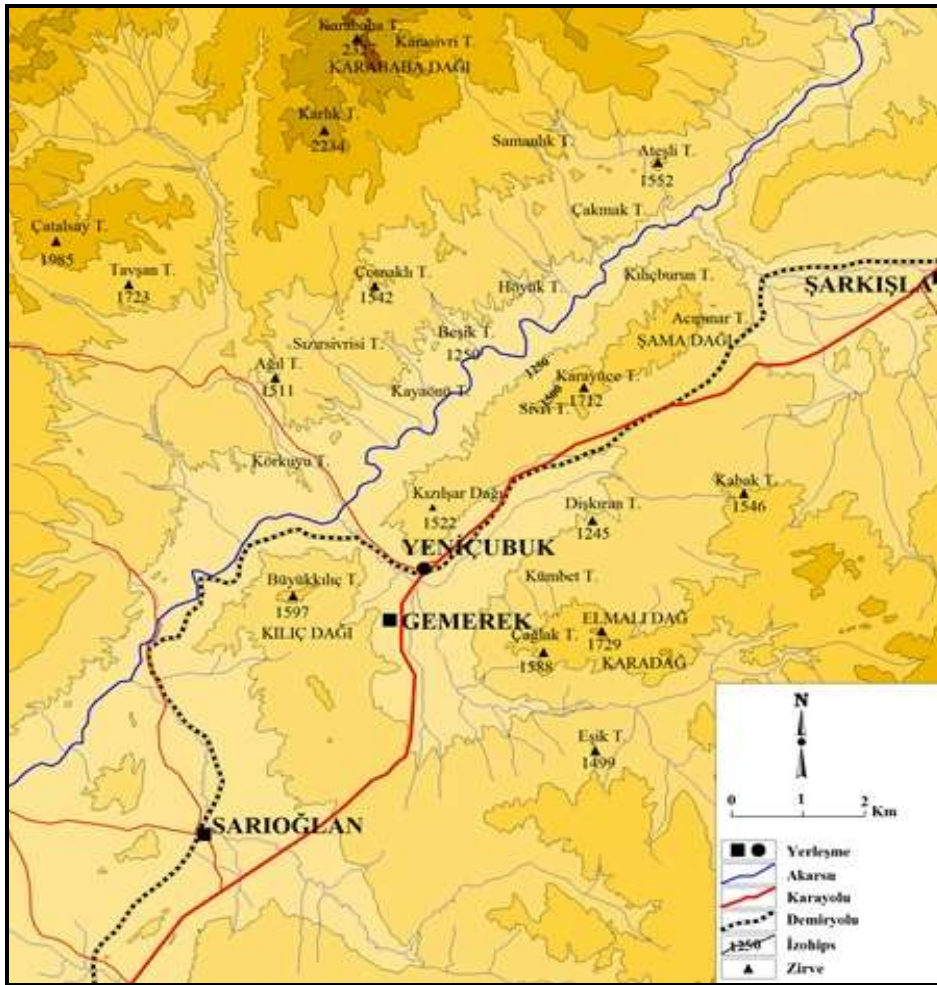
3. DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

Kasaba çevresindeki en önemli dağlık alan kuzeydeki Kızıllar dağdır. Jeologlar tarafından Yeniçubuk formasyonunun bir alt üyesi olarak kabul edilen ve en yüksek yeri 1522 m olan bu dağlık sahadaki kayalar büyük ölçüde beyazkrem renkli yer yer çörtlü kireçtaşları ve beyaz renkli jips arakatkılarından oluşmaktadır (Türkmen ve Bölücek, 1998;3). Çörtlü kireçtaşları 2-3 m kalınlığında olup, birimin orta üst seviyelerindeki marn ve killi kireçtaşları içerisinde gözlenmektedir. Jipsler ise orta seviyelerde 10 m kalınlığında grimsibeyaz renkli bir seviye halinde yüzeylenmektedir (Bozkaya, Ö., vd. 2005;35-36). Zaten kasabanın da içinde bulunduğu havza, takriben 250 km uzunluğunda 50 km genişliğinde doğu-batı istikametinde uzanan dar bir depresyon şeklindeki kireçtaşı ve jipslerin yaygın olduğu Sivas baseninin batı uzantısını oluşturmaktadır (Kurtman ve Akkuş, 1971;2).

Sivas havzasının batı uzantısında Yeniçubuk kasabasının da içinde yer aldığı Şarkışla-Gemerek ovası uzanmaktadır. Bu ova, Kızıllar vadisine açılan Çubuksu, Acısu ve Kasımbeyli deresi vadilerinin Gemerek-Şarkışla çöküntü oluğunda genişleyen tabanlarına yayılmış durumdadır. Gemerek önlerinden başlayan ova, kuzeydoğu yönünde yaklaşık 50 km uzanmaktadır. Gemerek, Şarkışla ve Hanlı köyü çevrelerinde düz bir ova görünümündedir. Diğer kesimlerinde ise genişliği 1-2 km kadar olup, tarım alanları niteliği taşımaktadır. Ovanın Acısu vadisinin akaçlama alanında kalan Şarkışla bölümüyle, Kasımbeyli deresi vadisi akaçlama alanında kalan Gemerek bölümünü iki akarsuyun su bölümü çizgisi ayırmaktadır. Bu kesimde yükselti biraz artmakta ve plato niteliği ağırlık kazanmaktadır. Ova çevresindeki yüksek kısımlarda görülen bazı jeolojik formasyonlar ova tabanında da görülmektedir. Bu durum, Gemerek-Şarkışla ovasının büyük ölçüde tektonik faaliyetler

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

sonucunda çökmeye oluştuğunun bir kanıtıdır. Bununla birlikte ovanın bazı kesimlerinin oluşumunda yer yer jips erimeleri de etkili olmuştur. Bu nedenle ovanın oluşumunda çökme ve jips erimelerinin birlikte etkili olduğu söylenebilir. Kasabanın güneyinden geçen Çubuksu deresi aynı zamanda Gemerek ovasının sularını Kızılırmak'a boşaltmaktadır. Söz konusu akarsuyun Kızılırmak'a döküldüğü vadi tabanı aynı zamanda ulaşım açısından da önemli kolaylıklar sağlamıştır. Şarkışla-Gemerek havzasını takip eden demiryolu, Yeniçubuk kasabasından kuzeybatıya dönerek 4 km sonra Kızılırmak vadisine ulaşmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Yeniçubuk ve çevresinin topoğrafya haritası.

Yeniçubuk kasabası ve çevresi sismik hareketler bakımından aktif bir zonda yer almaktadır. Sahayı zaman zaman etkileyen faylar, Gemerek-Şarkışla-Sivas hattında Kızılırmak boyunca uzanan Yukarı Kızılırmak Fayı ile güneyden geçen Deliler Fayı'dır. Bu ana fayların dışında Şarkışla-Gemerek ovasını kuzey-güney yönünde kesen fayların da tektonik etkileri olmaktadır. Söz konusu bu faylar boyunca zaman zaman küçük ölçekli depremler meydana gelmişse de, hasara neden olan büyük ölçekli bir deprem henüz kayıtlara geçmemiştir.

İç Anadolu Bölgesi sınırları içinde yer alan Yeniçubuk kasabasında tipik karasal iklim özellikleri görülür. Kasabanın iklim özellikleri, sadece 3 km güneydeki Gemerek Meteoroloji İstasyonu'nun (1173 m) verileri kullanılarak belirlenmiştir. Gemerek istasyonunda 1975-2007 yılları arasında yapılan rasat sonuçlarına göre; yıllık ortalama sıcaklık 9.6 °C'dir. En yüksek sıcaklık ortalaması 21.4 °C ile Temmuz, en düşük ortalama sıcaklık ise -2.9 °C ile Ocak ayında görülmektedir (Tablo 1). Özellikle kış aylarında sıklıkla görülen kar yağışları, sis ve buzlanmayla birlikte zaman zaman kara ve demiryolu ulaşımında aksamalara neden olmaktadır. Söz konusu bu olumsuz durum önceleri kasabanın içinden geçen Sivas-Kayseri karayolunda tehlikeli bir durum ortaya çıkarmaktaydı. Hem bu sorunu hem de kasaba içinden geçen araç trafiğini ortadan kaldırmak amacıyla karayolunun kasaba içinden geçen bölümü 1975 yılında yeniden düzenlenerek kasabanın güneydoğusundan geçirilmiştir.

Tablo 1. Gemerek meteoroloji istasyonuna ait bazı rasat değerleri.

Aylar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Yıll.
Ort. sic.	-2.9	-1.4	3.7	9.8	14.0	18.0	21.4	21.3	16.8	11.0	4.4	-0.7	9.6
Ort. yağ.	38.8	30.7	39.0	53.9	53.7	31.7	8.4	6.7	11.1	33.7	44.6	46.0	398.3
Ort. karlı gün say.	8.0	7.2	4.8	1.2	0.2	--	--	--	--	0.2	2.5	6.3	30.5
Ort. sisli gün say.	3.7	1.7	1.0	0.2	0.2	0.2	--	--	0.3	0.8	2.0	3.3	13.1

Kaynak: DMİGM Kayıtlarından derlenmiştir.

Gemerek İstasyonu verilerine göre yıllık yağış miktarı 398.3 mm kadardır. Yağışlar karasal iklimin bir özelliği olarak ilkbahar aylarında artarken yaz döneminde azalmaktadır. İlkbahar'da ani sağanak yağışlarla birlikte kar erimelerinin de etkisiyle kasabadan geçen Çubuk suyunda zaman zaman taşkınlar meydana gelebilmektedir. Bu durum akarsuyun hemen güneyinde kurulmuş Atakent sitesi için risk teşkil etmektedir.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

Ancak dere yatağında yapılan ıslah çalışmasıyla bu tehlike şimdilik ortadan kalkmış görünmektedir.

Yeniçubuk çevresinin suları Çubuk suyu tarafından drene edilmektedir. Çevredeki dağlık sahalardan kaynağını alan dereler Gemerek ovasında toplanmakta ve Çubuk suyu adını almaktadır. Bu akarsu kasabanın içinden geçtikten sonra yaklaşık 4 km kuzeybatıda Kızılırmak'a karışmaktadır. Şarkışla-Gemerek ovasını takip eden Sivas-Kayseri demiryolu, Çubuk suyu vadisini takip ederek Kızılırmak vadisine ulaşmaktadır. Söz konusu bu vadi demiryolu hattı için doğal bir güzergah oluşturmuştur.

Kasaba çevresinin hakim bitki örtüsünü step elemanları oluşturmaktadır. Kızılşar dağı çevresinde yayılış gösteren başlıca step türleri geven, sığırkuyruğu, çoban yastığı, yavşan otudur. Kasabadan geçen Çubuksu çayı ve ona karışan dere boylarında ise söğüt ve kavak önemli ağaç türleridir.

4. BEŞERİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

Ülkemizin doğu-batı yönünde uzanan demiryolu hattı ile batı ve güney kesimlerini Sivas üzerinden Doğu Anadolu Bölgesi'ne ve oradan da İran'a bağlayan karayolu (D-260 karayolu) Yeniçubuk kasabasından geçmektedir. Teknolojik değişmelere bağlı olarak karayolu-demiryolu ulaşım sistemlerindeki gelişmeler Yeniçubuk kasabasının yer seçiminde de esas rolü oynamıştır.

Son yüz elli yılda modern ulaştırma araçlarının en önemlilerinden biri, keşfiyle çağına adını veren, beraberinde getirdiği sosyo-ekonomik ve siyasal gelişmelerle kendisine farklı ve önemli bir yer edinen demiryoludur. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bugünkü anlamıyla kullanılmaya başlanan ve gelişme göstererek hızla tüm dünyaya yayılan bu teknoloji, Sanayi Devrimi'nin karalardaki en önemli tamamlayıcısı olarak kabul edilmektedir. Öyle ki demiryolu sayesinde hızlı ve sürekli bir hammadde temini ve taşınması gerçekleştirilmiş, bununla birlikte üretilen mamul maddeler de aynı süratte ve sürekli olarak pazar alanlarına taşınmıştır. Demiryollarının geçtiği köylerde, kasabalarda, şehirlerde kısacası hemen hemen her yerde bir canlanma, gelişme, üretimin ve istihdamın artması, kültürel alış-verişin gelişmesi, kentleşmenin hızlanması ve göçün artması gibi etkiler meydana gelmiştir.

Anadolu’da da 19. yüzyılın ikinci yarısında ilk demiryolu hattının yapılmasıyla başlayan bu süreçte, Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında (1923-1950) hız kazanmış ve ekonomik gelişmelerin ülke geneline yayılmasını sağlamak amacıyla özellikle az gelişmiş bölgelere ulaştırılması amaçlanmıştır. Bu amaçla ülkemizin batısından doğu ve güneydoğusuna doğru demiryolu yapımı yaygınlaştırılmaya çalışılmıştır.

Herhangi mala bir yerde ihtiyaç olmadan ve bir başka yerde bu maldan ihtiyacı karşılayabilecek miktarda bulunmadan ulaşım ile ilgili hareketlerin söz konusu olamayacağı bir gerçektir. Bu nedenle ulaşım da tamamlayıcılık etmeninin doğal bir sonucu olarak iki bölge arasındaki sosyal, siyasi ve ekonomik ilişkilerin kurulması ulaşım sistemleri ile mümkün olabilmektedir (Tümertekin, 1987;25-26, Tümertekin ve Özgüç, 2005;505-506). Bu iki bölge arasındaki tamamlayıcılık etmeni ne kadar güçlü olursa ulaşım sistemlerinin standartları da buna paralel olarak gelişme gösterir. Bunun en önemli göstergelerinden biri de yollardaki trafik yoğunluğudur. Söz konusu durumu çalışma sahamızda da gözlemek mümkündür.

Tablo 2. Yeniçubuk kasabasından geçen araç sayısının yıllara göre değişimi.

Yıl	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon+Römork, Çekici+Yarı Römork	Kamyon	Toplam
2004	1341	219	88	530	92	2270
2005	1439	237	91	557	130	2504
2006	1519	236	105	636	148	2645
2007	2591	166	62	460	119	3398
2008	2303	222	65	500	171	3261
2009	4230	335	84	691	251	5591
2010	4145	328	102	898	389	5862
2011	4938	374	92	831	443	6678

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr>

Karayolları 16. Bölge Müdürlüğü verilerine göre D-260 karayolunda her geçen gün trafik yoğunluğu artarak devam etmektedir (Tablo 2). Yıllık ortalama trafik değerlerine göre bu ulaşım hattından özellikle son üç yılda belirgin bir artış olduğu dikkati çekmektedir. Kuşkusuz bu durum ülkemiz genelinde olduğu gibi D-260 karayolunda da genişletme çalışmaları sonucunda yol standartlarının iyileştirilmesiyle ilgilidir. Nitekim günümüzde söz konusu karayolu (düzeltme çalışmalarının devam ettiği bazı kesimleri hariç) tamamıyla çift şeritli bir hat niteliğindedir. Gerek yol standartlarının yükseltilmesi gerekse her

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

geçen gün ülkemiz karayollarındaki araç sayısı ve buna bağlı olarak oluşan trafik yoğunluğunu dikkate alarak, Sivas-Kayseri karayolunun ülkemizin yoğun trafiğe sahip hatlarından biri olduğunu söyleyebiliriz. Bu durum karayolu üzerindeki Yeniçubuk kasabasına da şüphesiz olumlu yönde ivme kazandırmaktadır.

5. YERLEŞMENİN KURULUŞU VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Yeniçubuk kasabası, Cumhuriyet döneminde eskiden İhmaloğlu'nun hanı olarak bilinen yerde Kızılşar dağı eteğinde Yeniçubuk İstasyonu'nun kuzey kesiminde 1936 yılında yerleşmeye açılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının benimsenmesi demiryollarına olan ilgiyi artırmış, demiryolu hattının geçtiği yerlerdeki istasyonların nüfuslanmasına da etki etmiştir (Yücel, 1960;143-148). Bu politika çerçevesinde Kayseri-Sivas demiryolu güzergâhı üzerindeki Yeniçubuk istasyonu 30.11.1929 tarihinde hizmete girmiştir. Demiryolu istasyonu aynı zamanda Yeniçubuk kasabasının da kuruluş yeri seçiminde ve gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Kuşkusuz ulaşılabilirlik avantajı kasabayı kısa sürede çevredeki yerleşmelerin çekim merkezi haline getirmiştir. Bununla birlikte 1950'li yıllardan sonra karayollarında meydana gelen gelişmelerin de Sivas-Kayseri karayolunun içinden geçtiği Yeniçubuk kasabasının gelişmesinde etkili olduğu bir gerçektir.

Cumhuriyet döneminde önem kazanan Yeniçubuk kasabası çevresinde yerleşme tarihi çok eskilere dayanmaktadır. Yeniçubuk kasabasına 2-3 km, Sivas-Kayseri karayoluna 50 m mesafede ve yaklaşık 20x200 m çapındaki Yeniçubuk höyüğünde yapılan kazılarda M.Ö. 3000'li yıllara Eski Tunç Çağı başlarına ait eşyalara rastlanmıştır (Yıldırım, 1998;255; Bıyık, 2008;44, Öz, 2000;787). Milattan önceki yüzyıllarda Bizanslılar dönemine kadar birçok Anadolu medeniyeti sınırları içerisinde bulunan bölgenin en önemli medeniyeti İç Anadolu'da Çorum-Yozgat çevresinde kurulmuş Hititler'dir. Kızılırmak yayı içinde kalan bu bölge, Hititlerden sonra Lidya'lılar, Med'ler, Pers'ler ve Frig'lerin hâkimiyetine girmiştir (Duygu, 1953;7). M.Ö. 2000'li yıllarda Kafkasya bölgesinde yaşayan Kimmer Türkleri, M.Ö. VI yüzyıla kadar Çoruh-Aras havzasında yaşarken Anadolu içlerine kadar ilerleyip Frigya Krallığı'na son vermişler, Sivas, Sakarya, Kayseri ve Yeşilirmak çevresini ele geçirmişlerdir. Zaten kasabanın bağlı olduğu Gemerek

ilçesinin adının da Kimmerlerden günümüze kaldığı bilinmektedir (Bıyık, 2008;45). M.Ö. II. yüzyılda Romalılar tüm Anadolu'ya hakim olmuşlar, Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasıyla da Anadolu Bizans sınırları içinde yer almıştır.

II. Kılıç Arslan döneminde Türk hâkimiyetine giren bölge XI. yüzyılın sonlarından itibaren önce Danişmendlilerin, onların zayıflamasını takiben Anadolu Selçuklularının idaresine girmiştir. Anadolu'da İlhanlı egemenliğinden sonra Eretna ve sonraları da Kadı Burhaneddin'in denetimine giren yöre, 1398'de Yıldırım Bayezid tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır. Yörede daha önce yaşayan Tatarları, Timur'un zorla beraberinde Türkistan'a götürmesinden sonra onlardan boşalan yerlere Sivas'ın güneyinde ve Kayseri'nin doğusunda yaşayan Bozoklara mensup Dulkadirli Türkmenleri gelmiş ve bunların yerleşmesiyle 24 Oğuz boyundan 12'sinin genel adı olan Boz-ok yöresinin adı olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1514'te Yavuz'un Dulkadirli Beyliği'ni ortadan kaldırmasıyla Osmanlı idaresine giren Bozok havalisi, 1522'ye kadar Osmanlılara hizmeti dokunmuş olan Dulkadirli Şehsuvaroğlu Ali Bey'in yönetimine bırakılmıştır. Ancak Ali Bey, bağımsızlık düşüncesini gerçekleştirmeye kalkışınca bertaraf edilmiş ve Bozok normal bir Osmanlı sancağı olarak Osmanlı taşra idaresindeki yerini almıştır (Öz, 2000;787-788).

Bozok sancağına bağlı birimlerden biri de çalışma sahamızı da içine alan Çubuk nahiyesidir. Bugünkü Gemerek ilçesi ile Kayseri'ye bağlı Sarıoğlan ilçelerini içine alan sahayı oluşturan Çubuk, XVI. yüzyılda Bozok sancağının Akdağ kazasına bağlı 58 köyü ve yaklaşık 7000 nüfusu bulunan bir nahiyedir (Koç, 1989;57). XVII. yüzyılda ise aynı sancağa bağlı 9 kazadan biri olan Gedik-i Çıbık kazası (bugünkü Şarkışla ve Gemerek ilçelerini içine alan bölge) 71 köy ve yaklaşık 2650 nüfusa sahipti. Cumhuriyet dönemine kadar Bozok sancağının sınırları içinde kalan bölge, konargöçer aşiretlerin Osmanlı Devleti tarafından mecburi iskâna tabi tutulmalarına kadar geçen dönemde nahiyeye hüviyetini korumuştur (Öz, 2004;170). Mecburi iskânlar sonucunda boşalan Çubuk nahiyesinin yerine Cumhuriyet döneminde 1936 yılında bugünkü Yeniçubuk kasabası kurulmuştur. Mübadele sonucunda Bulgaristan, Romanya ve diğer Balkan ülkelerinden gelen 452 göçmen

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

ailenin iskânı ile başlayan süreçte zamanla çevre köylerden ve ilçe dışından gelen ailelerle birlikte kasabanın nüfusu giderek artmıştır.

Yeniçubuk, kurulduğu 1936 yılından itibaren çevrenin önemli yerleşim birimlerinden biri olmuştur. Yerleşmenin 1940 yılındaki nüfusu 1409'dur. Bir sonraki sayım döneminde kasabanın nüfusu %4,8'lik artışla 1798'e yükselmiştir. Ancak 1950 sayım döneminde nüfusun 213 kişi azaldığı dikkat çekmektedir. Her ne kadar bu sayım döneminde nüfusun cins yapısı verilmemişse de bir önceki sayım devresinde (1945) kadın-erkek nüfusu (1013 erkek, 785 kadın) incelendiğinde yaşanan bu düşüş demiryollarında çalışan işçilerin kasabayı terk etmesiyle açıklanabilir. Bilindiği gibi Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarının yapımında büyük oranda insan gücüne ihtiyaç duyulması demiryolu güzergahı üzerindeki yerleşmelerin nüfuslarında artış-azalışların yaşanmasına neden olmuştur (Yücel, 1960;143-148). Bu dönemden sonra nüfusun sürekli artışında ulaşımın yanı sıra kasabada gelişmeye başlayan bazı ekonomik fonksiyonların da etkisi büyüktür. Nitekim kasaba çevredeki kırsal yerleşmelerin alış-veriş ihtiyaçlarının karşılandığı bir ticari merkez durumundadır. Bu gelişmelerle nüfusu 1955 sayımında 2463'e yükselen kasabada 1957 yılında belediye teşkilatı kurulmuştur. Başta eğitim kurumları olmak üzere, Tarım Kredi Kooperatifi, PTT, Sağlık Ocağı, TEDAŞ ve polis karakolunun açılmasıyla kasabanın nüfusu sürekli artmış ve 2000 yılında 9263 ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Ancak 2012 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre kasaba nüfusunda %-2,7 oranında azalma olmuş ve 6717'ye gerilemiştir (Tablo 3). Bu durum ülkemizde sanayi faaliyetlerinin yeterince gelişmediği kentsel fonksiyonları zayıf birçok yerleşme merkezinin de artık nüfus kaybetmeye başladığını göstermektedir (Başbüyük, 2006;258). Nitekim kasabada yapmış olduğumuz mülakatlara göre son yıllarda Yeniçubuk kasabasından özellikle büyükşehirlere yaşanan nüfus kaybının en önemli nedeni işsizlik olarak gösterilmektedir.

Tablo 3. Yeniçubuk kasabasının sayım dönemlerine göre nüfusu ve nüfus artış hızı.

Sayım Yılı	Kadın	Erkek	Toplam	Yıllık Artış Hızı (%)
1940	728	681	1409	--
1945	785	1013	1798	4.8
1950*	-	-	1585	-2.5
1955	1189	1274	2463	8.8
1960	1212	1257	2469	0.2
1965	1345	1392	2737	2.1
1970	1556	1627	3186	3.0
1975	1941	2198	4139	5.2
1980	2419	2612	5031	3.9
1985	3021	3198	6219	4.2
1990	3435	3593	7028	2.4
2000	4384	4879	9263	2.8
2012	3342	3375	6717	-2.7

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenmiştir.

6. FONKSİYONLAR

Yeniçubuk kasabası fonksiyonel açıdan incelendiğinde çalışan nüfusun yarısı tarım sektöründe istihdam edilmektedir. Kasabada yönetim açısından bağlı olduğu Gemerek ilçe merkezi de dahil çevredeki yerleşmelerin ihtiyaçlarının karşılandığı ticari faaliyetler önemlidir. Sanayi faaliyetleri ise küçük ölçekli yerel ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikteki tesislerden ibarettir. Kasabada çalışan nüfusun yaklaşık

Tablo 4. Yeniçubuk kasabasında faal nüfusun fonksiyonel dağılımı (2012).

Ekonomik Faaliyet Türü	İşyeri Sayısı	%'si	Çalışan Sayısı	%'si
Hizmetler	203	30.9	802	37.5
Ticaret	175	26.6	556	26.0
Ulaşım	9	1.4	52	2.4
Eğitim	7	1.1	98	4.6
Sağlık	6	0.9	16	0.7
Yönetim	6	0.9	80	3.7
İmalat ve Sanayi	55	8.3	171	8.0
Diğer (elk. gaz, inşaat, madencilik vb)	13	2.0	61	2.9
Tarım	386	58.8	1105	51.6
Toplam	657	100.0	2139	100.0

Kaynak: Gemerek İlçe Tarım Müdürlüğü, Yeniçubuk Belediyesi, Yeniçubuk İstasyonu, yerinde yapılan gözlem sonuçlarından derlenmiştir.

%51.6'sı tarım ve hayvancılıktan geçimini sağlamaktadır. Tarımdan sonra en fazla gelişmiş olan fonksiyon %37,5'lik oranıyla hizmetler

* 1950 Genel Nüfus Sayımı bülteninde nüfusun cins durumu belirtilmemiştir.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

sektörüdür. Çalışan nüfusun %8,0'lık kesimi ise atölye tipi sanayi faaliyetlerinde çalışmaktadır (Tablo 4).

Kasabada tarımsal faaliyetler Çubuk Ovası'nın Sivas-Kayseri karayolunun güneyinde kalan kesiminde sürdürülmektedir. Genellikle tahıl tarımının (buğday, arpa, yulaf) yaygın olduğu arazilerin sulanabilen kesimlerinde şeker pancarı, patates, silajlık mısır ve başta kavun olmak üzere bazı sebzelerin ekimi yapılmaktadır. Bunlardan özellikle şeker pancarı ve patates üretimi kasaba ekonomisine önemli bir girdi sağlamaktadır. Üretilen şekerpancarı Kayseri Şeker Fabrikası'na gönderilmektedir. Son yıllarda üretiminde önemli artışın olduğu Yeniçubuk patatesinin 2012 yılında *Kültür Sanat ve Patates Şenliği* kapsamında yapılan çeşitli etkinliklerle tanıtımının yapılması ve marka değerini yükseltilmesi amaçlanmaktadır.

Tarım dışında önemli bir geçim kaynağı da hayvancılık faaliyetleridir. Bu faaliyet küçükbaş ve büyükbaş hayvan besiciliği şeklinde yapılmaktadır. Kasaba içinde besi tesislerinde yapılan bu faaliyetin, Yeniçubuk Belediyesi tarafından *Tarımsal Amaçlı Hayvancılık Bölgesi* oluşturulması amacıyla yerleşim alanı dışına çıkarılması amaçlanmaktadır. Bunun için belediye tarafından kasabanın batı kesiminde 95 hektarlık alanda *Yeniçubuk Hayvancılık Bölgesi Uygulama İmar Planı* hazırlanmış ve zemin etüdü için ihaleye çıkmıştır. Bu proje ile yöre ekonomisine yeni bir ivme kazandırılması, hayvancılık faaliyetinde kalitenin sağlanarak iç pazarda rekabet gücünün artırılması, kasaba içerisinde hayvan barınakları çevresindeki gübreliklerden kaynaklanan kötü koku ve görüntünün ortadan kaldırılması ve yeni istihdam alanlarının oluşturulması hedeflenmektedir. Hayvanların daha sağlıklı koşullarda kesiminin yapılması için belediye mezbahanesi yeniden düzenlenerek birtakım eksiklikler (paslanmaz et askılıkları, kanal ızgaralar ve frigolu (soğuk hava) et taşıma aracı alınmıştır) giderilmiştir. Geçmişte yörenin en büyük hayvan pazarlarından birisi de kasabada yer almaktaydı. Hayvancılığa eski canlılığını kazandırmak amacıyla Karacalar mahallesinde imar planında hayvan pazarı olarak belirlenen alana yeni bir hayvan pazarı kurulması için çalışmalar yapılmaktadır. Bu amaçla imar planında mera olarak görünen bu sahanın meralık vasfı kaldırılmıştır. Yüzeye yakın taban suyunu kurutmak amacıyla beton büz ve plastik drenaj boruları döşenmiştir.

VEDAT KARADENİZ

Yeniçubuk kasabasında hizmetler sektöründe çalışanların büyük çoğunluğu (%69,3) ticari faaliyetlerle uğraşmaktadır. Kasaba gerek coğrafi konumu gerekse ulaşım hatlarının kavşak noktasında olması nedeniyle çevredeki yerleşmelerin merkezi durumundadır. Bu nedenle yerel ihtiyaçlara cevap verebilecek küçük ölçekli işyerleri kasaba ekonomisine önemli bir katkı sağlamaktadır. Lokanta, kahvehane, kasap, manifaturacı, terzi, berber, mobilyacı, bakkal-market, ayakkabı tamircisi, tıp bayii, fotoğrafçı, pastane, manav, fırın, nalburiye, iletişim, sarraf, kömür bayii, şarküteri, sigortacı, zahireci vs gibi ticari işyerleri yoğunlukla İstanbul caddesi boyunca sıralanmıştır. Kasabada Salı günleri Cumhuriyet Caddesi ile Atatürk Caddesi arasında kalan sahadaki açık pazar alanında hem kasaba halkının hem de çevredeki yerleşmelerin başta gıda ve giyim olmak üzere çeşitli ihtiyaçlarını karşıladıkları haftalık pazar kurulmaktadır (Fotoğraf 2). Salı günleri kırsal yerleşmelerden gelen bu nüfusla kasabadaki ticari faaliyetlerde belirgin bir hareketlilik görülmektedir.



Fotoğraf 2. Yeniçubuk'ta Salı günleri kurulan haftalık pazar.

Yeniçubuk kasabası daha önce de ifade ettiğimiz gibi Yeniçubuk İstasyonu'nun (1154 m rakımlı) kuzeyinde kurulmuştur. Yerleşmenin

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

kısa sürede gelişip nüfuslanmasında kuşkusuz demiryolunun önemli bir etkisi olmuştur. Kayseri-Sivas demiryolu üzerindeki bu istasyondan günlük 8 tek yönlü 8’de çift yönlü (karşılıklı) olmak üzere 24 yük treni, 6 da yolcu treni (Doğu Ekspresi, Güney Ekspresi, Van Gölü ve 4 Eylül Mavi yolcu trenleri) geçmektedir. Biri istasyon şefi, ikisi de tren teşkil memuru olmak üzere üç personelin görev yaptığı istasyondaki üç lojman günümüzde kullanılmamaktadır. İstasyonda dört yol ayrımı bulunmakla birlikte üçü aktif durumdadır. Günlük ortalama 10 yolcu yıllık ise 2500-3000 yolcunun kullandığı demiryolu eskiye göre daha az tercih edilmektedir. Kuşkusuz 1950 öncesi dönemde karayoluna göre daha faal olan demiryolu taşımacılığı, karayolu-demiryolu rekabetinde hız ve ucuzluk bakımından geride kalmış ve karayollarının demiryollarından yük ve yolcu çekmesine neden olmuştur (Karabulut, 1997;168). Ayrıca karayollarında belli bir hatta bağlı kalma zorunluluğunun olmaması, ülkemizde giderek yol standartlarının yükseltilmesi ve karayolu motorlu taşıt sayısındaki artışa paralel olarak karayolları daha avantajlı konuma geçmiştir.

Sivas-Kayseri karayolu üzerinde yer alan kasabada karayolu taşımacılığı çok yaygındır. Ülkemizin doğu yarısından gelip Kayseri üzerinden batıya ve güneye giden otobüsler Yeniçubuk’tan geçmektedir. Söz konusu araçların kullandığı bu güzergâh üzerinde üç adet dinlenme tesisi ve benzin istasyonu (2 adet benzin istasyonu da kasaba merkezinde vardır) yer almaktadır. Bunun yanında Sivas-Kayseri arası sefer yapan bir otobüs firması her saat başı kasabadan yolcu almaktadır. Yeniçubuk-Kayseri ve Yeniçubuk-Gemerek arasında her yarım saatte bir minibüs seferleri yapılmaktadır. Yeniçubuk ile köyler arasındaki ulaşım da minibüslerle sağlanmaktadır.

Eğitim-öğretim faaliyetlerinde 98 kişinin çalıştığı Yeniçubuk’ta, 2 ilkokul (Atatürk İlkokulu, Yeniçubuk İlkokulu), 2 ortaokul (Cumhuriyet Ortaokulu ve hayırsever bir kişi tarafından yaptırılan Dr. İsmail Hakkı ORAN Ortaokulu), bir lise (Yeniçubuk Lisesi) ve bir özel dersane (Selçuk Fen Dershanesi) eğitim alanında hizmet sunmaktadır. Ayrıca Yeniçubuk Lisesi’nin kuzeyinde inşaatı devam eden anaokulu ve kapalı spor salonu tamamlanarak 2013-2014 eğitim yılında faaliyete geçmiş olacaktır. Bu okullarda 2012-2013 eğitim yılında 1573 öğrenci (ilkokul 585, ortaokul 703, lise 285 öğrenci) öğrenim görmekteydi. Söz konusu

VEDAT KARADENİZ

bu okullar kasabadaki öğrencilerin yanı sıra taşınmalı sistemle çevre köylerden gelen öğrencilere de hizmet vermektedir. M.E.B'e bağlı bir öğrenci yurdu ile Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu eğitimle ilgili diğer kuruluşlar arasında yer almaktadır.

Yeniçubuk'ta sağlık ocağı 1989 yılında geçici olarak belediye lojmanlarında hizmete açılmış ve daha sonra Sivas Caddesi üzerindeki bugünkü binasına taşınmıştır. Sağlık ocağında iki doktor, iki ebe, bir hemşire ve bir sağlık memuru görev yapmaktadır. Bu sağlık ocağı kasaba halkına hizmet verdiği gibi çevre köylerden gelen insanlar da burada tedavi edilebilmektedir. Üç özel doktor muayenehanesi ve iki dış doktoru muayenehanesi ile iki özel veteriner hekim sağlık hizmeti vermektedir. Ayrıca ilaç ihtiyacının karşılandığı üç eczane bulunmaktadır.

Yeniçubuk kasabasında yönetim fonksiyonunda 80 kişi hizmet vermektedir. Bunlardan 25 personelle belediye teşkilatı en fazla istihdamın olduğu kamu kuruluşudur. Yeniçubuk PTT şubesi, Tarım Kredi Kooperatifi, Pancar Kooperatifi, polis karakolu ve banka şubeleri çalışanların istihdam edildiği diğer yönetim birimleridir (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3. Kasabadaki resmi kurumlardan bir görünüm.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

Araştırma sahasında sanayi faaliyetlerinde çalışanlar aktif nüfusun sadece %8'ini oluşturmaktadır. En önemli sanayi tesisi un fabrikasıdır. Küçük ölçekli yerel ihtiyaçlara yönelik üretim yapan bu tesiste, Çubuk Ovası'nda üretilen buğday hammadde olarak kullanılmaktadır. Sivas Caddesi üzerindeki Küçük Sanayi Sitesi ve Sivas-Kayseri karayolu kenarında toplanmış olan atölye tipi sanayi faaliyetleri kapsamında değerlendirilebilecek işyerlerinde ise genellikle 2-3 kişi istihdam edilmektedir (Fotoğraf 4). Bu tesislerden 20'si karayolu araçlarının motor, kaporta, elektrik ve lastik tamiri için açılmış işyerlerinden oluşmaktadır. Bunların dışında 10 demir doğrama atölyesi, 7 hızar ve marangoz atölyesi, tornacı, soba imalatçısı vb. gibi işyerleri yakın çevrenin ihtiyaçlarına cevap verebilecek niteliktedir.



Fotoğraf 4. Sivas caddesindeki Yeniçubuk Küçük Sanayi Sitesi.

Yeniçubuk'ta zengin sayılabilecek linyit yatakları özel sektörcü işletilmektedir. Ocak işletmeciliği şeklinde çıkarılan kömür hem kasabanın hem de yakın çevredeki kırsal yerleşmeler ve ilçelerin ihtiyacını karşılamaktadır. Üretim ve satışla ilgili beş adet işyeri bulunmaktadır.

Çalışan nüfusun yarısının tarımsal faaliyetlerde istihdam edildiği Yeniçubuk bir kasaba yerleşmesidir. Kasaba hem çevredeki kırsal yerleşmelerin hem de Gemerek kasabasının çekim merkezi olsa da tarım ve hayvancılığın halen en önemli faaliyet alanı olması kent olarak nitelendirilmesini güçleştirmektedir. Kaldı ki cadde ve sokak sistemi açısından planlı bir yerleşme olmasına rağmen kasabada kentten ziyade kırsal etkilerin ağırlıkla hissedildiği bir hayat tarzı hakimdir. Bununla birlikte gelecekte kasabanın Gemerek kasabası ile birleşmesi gündemdedir*. İki kasabanın birleşmesi durumunda toplam nüfus 12750 kadar olacaktır. Ancak Gemerek kasabasında da tarım dışı fonksiyonların yeterince geliştiği söylenemez. Gerek Gemerek kasabası gerekse Yeniçubuk'ta, Sivas-Kayseri karayolu boyunca planlanmış küçük sanayi tesislerinin faaliyete geçmesi, yönetim ve ticari faaliyetlerin bir süre daha gelişme olanağı bulunmaktadır. Ancak hem ilçe genelinde hem de söz konusu yerleşmelerden dışarıya göçün olması kentsel fonksiyonların gelişmesi önündeki en büyük engel olarak görülmektedir. Bu nedenle Yeniçubuk kasabası fonksiyonları itibariyle tipik bir tarım-hizmet kasabası (Özgür, 1996;27) özelliği göstermektedir.

7. FONKSİYONEL ARAZİ KULLANILIŞI

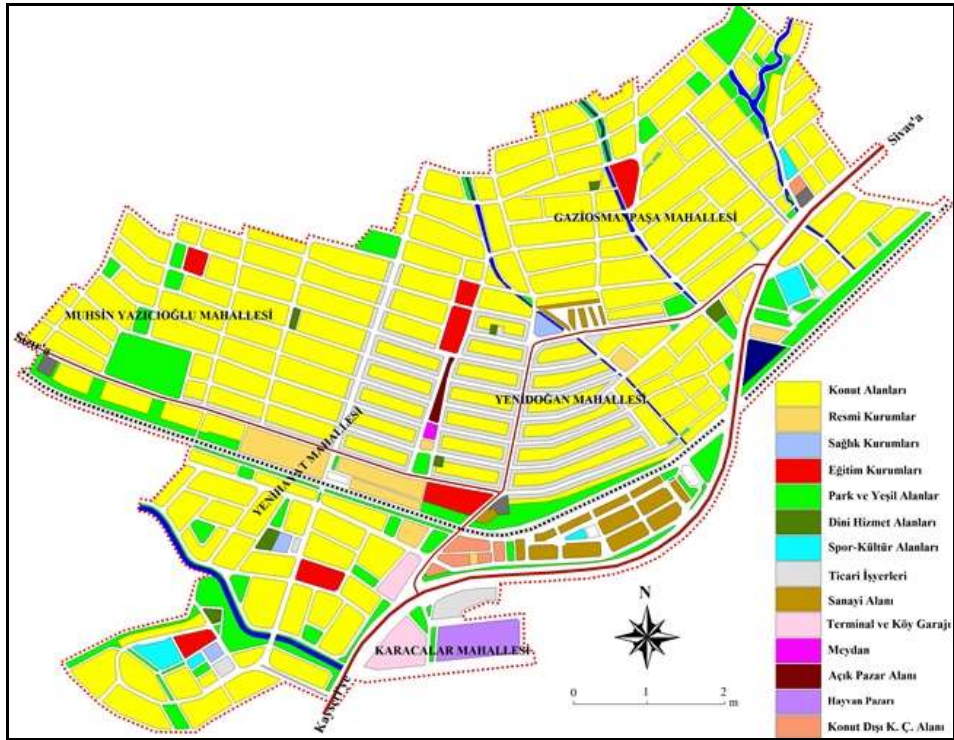
1936 yılında Yeniçubuk İstasyonu'nun kuzeyinde kurulan ve bu tarihten itibaren hızlı bir gelişme gösteren Yeniçubuk kasabasının yerleşme planı ve dokusunda ulaşım hatları önemli derecede etki etmiştir. Kasabanın kuruluş yeri (ilk çekirdeği bugünkü Yenihayat mahallesi)

* Yeniçubuk ile Gemerek ilçe merkezi arasındaki 3 km'lik mesafe yapılaşma ile beraber 300 metreye kadar düşmüştür. Bu iki yerleşmenin birleştirilmesi için Gemerek Belediye Meclisi tarafından Mayıs 2010 yılında yapılan toplantıda belediye kanununun 11. maddesi uyarınca Yeniçubuk kasabasının mahalle olarak ilçeye katılması kararı alınmış ve İçişleri Bakanlığı'na sunulmuştur. İçişleri bakanlığı tarafından onaylanan karar Danıştay'a gönderilmiştir.

3 Temmuz 2005 tarihinde kabul edilen 5393 sayılı Belediye Kanununun 11. maddesine göre; "Meskûn sahası, bağlı olduğu il veya ilçe belediyesi ile nüfusu 50.000 ve üzerinde olan bir belediyenin sınırına, 5.000 metreden daha yakın duruma gelen belediye ve köylerin tüzel kişiliği; genel imar düzeni veya temel alt yapı hizmetlerinin gerekli kılması durumunda, Danıştay'ın görüşü alınarak, İçişleri Bakanlığının teklifi üzerine müşterek kararname ile kaldırılarak bu belediyeye katılır. Tüzel kişiliği kaldırılan belediyenin mahalleleri, katıldıkları belediyenin mahalleleri hâline gelir. Tüzel kişiliği kaldırılan belediye ile köylerin taşınır ve taşınmaz mal, hak, alacak ve borçları katıldıkları belediyeye intikal eder." hükmü yer almaktadır.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

seçiminde etkili olan demiryolu yerleşmenin güney ve güneybatıya doğru gelişimini sınırlandırmıştır. Önceleri demiryolu istasyonunun kuzeyine doğru genişleme gösteren kasaba, 1950'li yıllardan sonra karayollarındaki gelişmelerin de etkisiyle Sivas-Kayseri karayolu (Yenidoğan ve Gaziosmanpaşa mahalleleri) ve Yeniçubuk-Çayıralan karayolu boyunca büyümeye devam etmiştir. Hatta Sivas-Kayseri karayolunun kasabanın içinden geçen kesimi (bugünkü İstanbul ve Sivas caddelerinden geçmekteydi) 1975 yılında yerleşmenin dışından geçirilmiştir. Çevre köylerden ve ülkemizin doğu yarısından gelen göçlerle kısa sürede kasabanın nüfusu artmış ve 1957 yılında belediye hüviyetini kazanmıştır. Yerleşmenin planlı ve düzenli gelişimi için 1968 yılında imar planı hazırlanarak yeni gelişme alanları bu plana göre belirlenmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Yeniçubuk'ta fonksiyonel arazi kullanılışı.

Kasabanın günümüzdeki büyüme eğilimi Sivas-Kayseri karayolu yönündedir. Nitekim karayolunun Yeniçubuk-Gemerek arasındaki

kesiminde Dünya Bankası'nın finansmanında belediye tarafından yaptırılan ve inşası devam eden Atakent toplu konutları genişlemenin bu yönde olacağını göstermektedir. Yapımı bitmiş olan yaklaşık elli konut sahiplerine teslim edilmiş, geriye kalanların ise yapımı devam etmektedir. Ayrıca önceleri kasabanın merkezinde eski belediye binasında hizmet veren TEDAŞ Atakent toplu konutunun biraz ilerisine taşınarak hizmetlerini buradan yürütmeye başlamıştır.

Kasabada, 1982 yılında belediye meclisi tarafından alınan kararla Yenihayat, Yenidoğan, Aydınlikevler, Gaziosmanpaşa ve Karacalar adında beş mahalle kurulmuştur. Ancak bu tarihten itibaren Yenihayat, Yenidoğan ve Karacalar mahallelerine muhtarlık statüsü kazandırıldığı halde, Aydınlikevler ve Gaziosmanpaşa mahallelerine bu statü kazandırılmamıştır. Bu sorun 2010 yılında çözülmüş ve Aydınlikevler mahallesi Muhsin Yazıcıoğlu mahallesi olarak, Gaziosmanpaşa mahallesine aynı isimle statü kazandırılarak muhtarlık sayısı beşe yükselmiştir.

Kasabada sanayi, ticari, eğitim, sağlık, yönetim fonksiyon alanları çoğunlukla İstanbul ve Sivas caddeleri ile Yeniçubuk-Çayıralan yolu boyunca toplanmıştır. Merkezi iş sahasındaki ticari işyerlerinin büyük kısmı İstanbul caddesinde, atölye tipi sanayi tesislerinin yoğunlaştığı Küçük Sanayi Sitesi ise bu caddenin devamındaki Sivas caddesinde yer almaktadır. Kasaba merkezindeki ticari fonksiyon alanları ile konut alanları iç içe geçmiş durumdadır. Şöyle ki İstanbul caddesindeki binaların alt katları ticari işyeri üst katlar ise aile konutu olarak kullanılmaktadır. İstanbul caddesinin her iki tarafına sıralanmış olan bu işyerleri Yeniçubuk-Çayıralan yol ayrımına kadar aralıksız devam eder. Aynı zamanda kasabadaki banka şubeleri de bu cadde üzerindedir. İstanbul caddesinin doğu ve batı kesiminde caddeye açılan ara sokaklar ile batı kesimindeki Atatürk ve Cumhuriyet caddeleri ticari aktivitenin nispeten ikinci derecede yoğun olduğu kesimlerdir. Ancak özellikle Salı günleri Cumhuriyet Caddesi ile Atatürk Caddesi arasındaki Açık Pazar Alanı'nda kurulan haftalık pazara çevre köylerden ve Gemerek kasabasından çok sayıda insan alış-veriş için gelmektedir.

Yeniçubuk'ta sanayi faaliyetleri Sivas Caddesi üzerindeki Küçük Sanayi Sitesi'nde toplanmıştır. Planlı bir şekilde düzenlenmiş olan bu sahadaki atölye tipi sanayi tesisleri başta kasaba olmak üzere çevre

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

yerleşmeler ve D-260 karayolundan geçen araçlara bakım ve onarım hizmeti vermektedir. Ancak kasaba merkezi içerisinde yer aldığından özellikle anayolu kullanan şehirlerarası araçlar tarafından tercih edilmemektedir. Bu nedenle imar planında Yenidoğan mahallesi sınırları içinde demiryolu hattı ile karayolu arasında kalan saha Küçük Sanayi Alanı olarak tahsis edilmiştir.

Yönetimle ilgili kuruluşlar Yeniçubuk-Çayıralan yolu boyunca sıralanmış durumdadır. Bunların başında yerel hizmetlerin planlı bir şekilde yürütülmesini sağlayan belediye binası gelmektedir. Bunun dışında PTT, Toprak Mahsulleri Ofisi, Pancar Kooperatifi gibi kuruluşlar belediye binasının batısında yer almaktadır. Kasabada güvenlik hizmetlerinin verildiği karakol ise Karagöl Sokağı üzerindedir. İmar planında D-260 karayolu ile Yeniçubuk yol ayrımının batısında köy terminali doğusunda ise şehirlerarası terminal planlanmıştır.

Yeniçubuk'ta eğitim fonksiyon alanları sadece kasabaya değil aynı zamanda çevre köylerden taşınmalı sistemle gelen öğrencilere de hizmet verecek şekilde düzenlenmiştir. Kasabadaki 2 ilkokul Gaziosmanpaşa ve Yenihayat mahallelerinde yer almaktadır. Dr. İsmail Hakkı ORAN Ortaokulu Yeniçubuk-Çayıralan yolunun geçtiği İstasyon sokağında yer alırken, Cumhuriyet Ortaokulu, Yeniçubuk Lisesi ve 2013 yazında hizmete girecek anaokulu da Vatan caddesi boyunca sıralanmıştır. Motorlu Sürücü Kursu İstanbul Caddesi, özel dersane ise Sivas caddesi üzerindeki bulunmaktadır. Kentsel sosyal altyapı içerisinde kabul edilen camiler mahallelere dağılmış durumdadır

Kasabada sağlık fonksiyon alanları sağlık ocağı ve özel muayenahanelerden oluşmaktadır. Sağlık ocağı İstanbul Caddesi ile Sivas caddesinin birleştiği kavşakta, özel muayenahaneler ve eczaneler de İstanbul caddesi üzerinde konumlanmıştır.

Park ve yeşil alan olarak belirlenmiş sahalar ikametgâh alanlarından sonra en fazla yeri kaplamaktadır. Bu alanlar kasabanın kenar mahallelerine doğru yeni yerleşim alanlarının olduğu kesimlerde yoğunlaşmaktadır. Yeniçubuk-Çayıralan yolunun kuzeyinde mezarlık alanı, Kızılsar dağı eteği ile Yenidoğan mahallesindeki konutlar ile demiryolu hattı arasındaki saha imar planında ağaçlandırılacak alan olarak belirlenmiştir.

8. SONUÇ

Yerleşmelerin kurulup gelişmesinde su kaynakları, verimli tarım arazileri, uygun iklim koşulları, zengin maden yatakları vb. gibi coğrafi faktörlerle birlikte ulaşım sistemleri başta olmak üzere bazı beşeri ve ekonomik yatırımlar da önemli etkiler meydana getirmektedir. Nitekim tarih boyunca ulaşım hatları üzerindeki birçok yerleşme çevresindeki bölgelerin çekim merkezi olma hüviyetini korumuştur. Bu tip yerleşmelerden biri de kuruluş yeri seçiminde ve gelişiminde kara ve demiryolu güzergâhlarının belirleyici olduğu Yeniçubuk kasabasıdır. Nüfus mübadelesiyle Balkan ülkelerinden gelen göçmen ailelerin iskân amacıyla Gemerek İstasyonu'nun kuzeyinde kurulan ve kısa sürede ulaşım avantajıyla büyüyen yerleşme, kentsel fonksiyonları yeterince gelişemediğinden kasaba olmanın ötesine geçememiştir. Kuşkusuz ekonomik faaliyetlerin sınırlı oluşu nedeniyle istihdam olanaklarının kısıtlı olması nüfusun başta Kayseri olmak üzere büyükşehirlere göç etmesine neden olmaktadır. Bu bakımdan hem göçün azaltılması hem de kasabanın gelişmesi için bazı tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Kasabanın en önemli geçim kaynağı tarım ve hayvancılıktır. Ancak bu potansiyelin yeterince değerlendirildiği söylenemez. Aile işletmeciliği şeklinde yapılan bu faaliyetlerin büyük ölçekli modern tesisler şeklinde yeniden düzenlenmesi bölge ekonomisine canlılık kazandıracaktır. Bu konuda belediye tarafından hazırlanan Tarımsal Amaçlı Hayvancılık Bölgesi projesi uygulanabilirse üretimde ve istihdamda artış sağlanacaktır. Bu proje ile hayvancılıkta kalite sağlandığı gibi çevresel kirliliğe neden olan gübrelikler de kasaba dışına çıkarılmış olacaktır.

Yeniçubuk kasabasında sanayi faaliyetleri atölye tipi sanayi tesislerinden oluşmaktadır. Karayolu araçlarının motor, kaporta, lastik ve elektrik tamiriyle ilgili işyerleri başta olmak üzere birçok sanayi tesisinin bu alana taşınması ve yeni tesislerle birlikte hizmet yelpazesi gelişecektir. Çubuk ovasında yetiştirilen tarımsal ürünler ile hayvansal gıdaları değerlendirecek tesislerle istihdam olanakları sağlanabilir.

Kasabanın içinden geçen demiryolu çevresinde koruyucu hiçbir güvenlik önlemi yoktur. Hattın yerleşim alanı içinden geçen bölümünün tel örgü ya da çitlerle çevrilmesi olası tehlikeleri ortadan kaldıracaktır. Kasabayı D-260 karayoluna güneyden bağlayan kavşakta zaman zaman

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

ciddi tehlikeler meydana gelmektedir. Trafik akışının daha çok Kayseri yönüne doğru olması bu güzergah üzerindeki yoğunluğu artırmaktadır. Söz konusu sahada karayolları ekipleri tarafından en azından trafik ışıklarının yerleştirilmesi kaza riskini azaltacaktır.

Yeniçubuk ile Gemerek kasabası arasındaki 3 km'lik mesafenin Sivas-Kayseri karayolu boyunca ortaya çıkan yapılaşmayla 300 metreye kadar düşmesi fiili olarak iki yerleşmenin birleştiğini göstermektedir. Gemerek Belediye Meclisi tarafından 2010 yılında alınan karar İçişleri Bakanlığı'na sunulmuştur. Ancak Yeniçubuk halkı birleşmeye karşı olduğunu her platformda ifade etmektedir. Bu sorun, iki yerleşmenin ortasında Sivas-Kayseri karayolu boyunca yer alan Gemerek Konutları ile Yeniçubuk sınırlarındaki Atakent konutları arasında kalan bölgede inşa edilecek yeni bir idare merkezi ile çözülebilir. Bu durumda yapılacak yeni imar planıyla birliktelik sağlanabilir.

Sonuç olarak, kuruluş tarihi çok eski olmayan ve ulaşım avantajıyla kısa sürede nüfusu artan Yeniçubuk, kentsel fonksiyonları yeterince gelişemediği için bir kasaba yerleşmesidir. Fonksiyonel etki bölgesi dar olan yerleşmenin gelecekte Gemerek kasabasıyla birleşmesi durumunda bile gelişimi sınırlı ölçüde devam edecektir.

KAYNAKÇA

- Başbüyük, A., (2006). “Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulan Bir İlçe Merkezi: İliç (Erzincan)” *Doğu Coğrafya Dergisi*, sayı 15, s.251-274, Erzurum.
- Bıyık, A., (2008). *Gemerek Kasaba ve Köyleri (Tarihi ve Tarihi Yerleri)*, Berikan Yayınevi, Ankara.
- Bozkaya, Ö., Yalçın, H., ve Deniz, M., (2005). “Sivas Baseni'nin Gemerek Kesimindeki Miyosen Yaşlı Gölsel Kayaçların Kil Minerolojisi” 12. Ulusal Kil Sempozyumu 5-9 Eylül 2005, s.32-45, Van.
- Doğanay, H., ve Koca, H., (1998). “Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları” *Türk Coğrafya Dergisi* 33: 1-24, İstanbul.
- Duygu, S., (1953). *Yozgat Tarihi ve Çapanoğulları*, Sayar Matbaası, İstanbul.

- Gök, Y., (2000). “Çevre Yollarının Erzurum Peyzajına Etkileri” Türk Coğrafya Dergisi, sayı 35, s.155-172, İstanbul.
- Gürsoy, C. R., (1975). “Türkiye'nin Tabii Yolları” Türk Coğrafya Dergisi, sayı 26, s.24-30, İstanbul.
- Karabulut, Y., (1997). “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı” Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, sayı 6, s.163-187, Ankara.
- Koç, Y., (2000). “Bozok Türkmenleri” Anadolu’da ve Rumeli’de Yörükler ve Türkmenler Sempozyumu Bildirileri Tarsus 14 Mayıs 2000, s.95-209, Ankara.
- Koç, Y., (1989). XV. Yüzyılda Bir Osmanlı Sancağının İskan ve Nüfus Yapısı (The population structure and processe of settlement in the province of Bozok in the XVIth century), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Köse, A., (1996). Fonksiyonel Özellikleri Yönünden İvrindi, Atatürk Üniversitesi Yay. No:831, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Yay. No: 74, Araştırma Serisi No: 16, Erzurum.
- Kurtman, F., ve Akkuş, M, F., (1971). “Doğu Anadolu’daki Ara Basenler ve Bunların Petrol Olanakları” MTA Dergisi, sayı 77, s.1-9, Ankara.
- Mahiroğulları, A. M., (2003). İlk Çağlardan Günümüze Sivas İli, Kitap Matbaacılık, Sivas.
- Ökse, T., (2005). “Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları”, Bilig Dergisi, sayı 34, s.15-32.
- Öz, M., (2000). “Bozok Sancağında İskan ve Nüfus 1539-1642” XII. Türk Tarih Kongresi, Bildiriler Kitabı, cilt 3, s.787-794, Ankara.
- Öz, M., (2004). “Population Fall In Seventeenth Century Anatolia: Some Findings for the Districts of Canik and Bozok” Archivum Ottomanicum, Volume 22, s.159-171.
- Özgür, E. M., (1996). “Yeni İlçe Merkezlerimizin Fonksiyonel Açından Gösterdiği Özellikler”, Ankara Üniversitesi, D.T.C.F. Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı 12, s.25-32, Ankara.

**KURULUŞ YERİ SEÇİMİNDE ULAŞIMIN ETKİLİ OLDUĞU YERLEŞMELERE BİR ÖRNEK:
YENİÇUBUK KASABASI (GEMEREK-SİVAS)**

- Şahin, İ. F., (2007). "*Belen Geçidinde Coğrafi Gözlemler*" Doğu Coğrafya Dergisi, sayı 17, s.65-86, Erzurum.
- Tıraş, M., (2002). "*Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek: Pozantı*" Türk Coğrafya Dergisi, sayı 38, s.121-131, İstanbul.
- Tümertekin, E., (1987). Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İstanbul.
- Tümertekin, E., ve Özgüç, N., (2005). Ekonomik Coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Türkmen, İ., ve Kerey, E., (1994). "*Gemerek (Sivas) Dolaylarında Yeniçubuk Formasyonunun (Alt-Orta Miyosen) Sedimentolojik Özellikleri*" 47. Türkiye Jeoloji Kurultayı Bildiri Özetleri 21-24 Şubat 1994, s.77-78, Ankara.
- Türkmen, İ., ve Bölücek, C., (1998). "*The Origin of Clay Minerals in Salina Playa-Mudflat Facies, Yeniçubuk Formation (Lower-Middle Miocene), Gemerek, Sivas, Türkiye*" Turkish Journal of Earth Sciences, Volume 7, s.1-10.
- Yıldırım, T., (1998). "*Doğu Kapadokya Bölgesi Yüzey Araştırmalarında Derlenen Seramikler*" Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi, sayı 38(1-2), s.249-270, Ankara.
- Yücel, T., (1960). "*Demiryollarımızın İstasyon Nüfuslarına Etkisi*" Türk Coğrafya Dergisi, sayı 20, s.143-148, İstanbul.
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/TrafikveUlasim.aspx> son erişim 25 Mayıs 2013.
- www.yenicubuk.bel.tr son erişim 30 Haziran 2013.
- www.gemerek.gov.tr son erişim 17 Temmuz 2013.
- www.sivas.gov.tr son erişim 22 Mayıs 2013.